

第六十八回 参議院交通安全対策特別委員会會議録第五号

昭和四十七年五月二十四日(水曜日)
午後一時八分開会

出席者は左のとおり。

委員長 藤原 道子君
理事 二木 謙吾君
岡本 悟君
原田 立君
柴田利右門君

委員 岩本 政一君
黒住 忠行君
橋本 直治君
橋本 繁蔵君
山崎 童男君
神沢 浄君
阿部 憲一君
小笠原貞子君

国務大臣 運輸大臣 丹羽喬四郎君

政府委員 水産庁長官 太田 康二君
運輸政務次官 佐藤 孝行君
運輸大臣官房長 高林 康一君
運輸省港湾局長 栗栖 義明君
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

事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

本日の會議に付した案件
○海上交通安全法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(藤原道子君) ただいまから交通安全対策特別委員会を開会いたします。

海上交通安全法案を議題といたします。
まず政府から趣旨説明を聴取いたします。
丹羽運輸大臣。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま議題となりました海上交通安全法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

最近の海上輸送の活発化に伴い、わが国の主要港湾の多くを有する東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海においては船舶交通がきわめてふくそうしてきており、これらの海域における衝突、乗り揚げ等の海難は全国沿岸におけるその約半数にものぼっております。

一方、近時は船舶の大型化が著しく進んでおり、これらの海域において一たん海難が発生いたしますと甚大な災害を引き起こすおそれがあります。

このような海難を防止するため、船舶交通安全を確保するための現行の法律といたしましては、海上衝突予防法と港則法とがありますが、海上衝突予防法は、海上一般における船舶交通の基本原則を定めた国際規則を国内法化したもので、多数の船舶がひんばんに航行する海域における交通規制法としては不十分のものでありますし、また、港則法は、限られた港内のみに適用される法律でありますので、東京湾等の船舶交通がふくそうしている海域については、いまだ船舶交通安全を確保するための法制が十分に整備されてい

ないのが実情であります。

このような現状にかんがみ、東京湾等の船舶交通がふくそうしている海域における船舶交通の規制を行なうため所要の法制を整備することが緊急に必要であると考えられます。

このような観点から、これらの海域における船舶交通について特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するため特別な規制を行なうこととしたものであります。

次に、この法律案のおもな内容について御説明申し上げます。

第一に、この法律案は、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海の三海域に適用することといたしております。

第二に、これらの海域内の浦賀水道航路、中ノ瀬航路、伊良湖水道航路、明石海峡航路、備讃瀬戸東航路、宇高東航路、宇高西航路、備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路、水島航路及び米島海峡航路の十一航路について次のような交通方法を定めることとしております。

まず、すべての航路に適用される一般的交通方法として、航路に出入し、または航路を横断する船舶は、航路を航行している他の船舶の進路を避けなければならないこととしております。なお、漁業に従事している船舶、工事・作業を行なっている船舶等は、長さが二百メートル以上の船舶である巨大船舶が航路を通航している場合に限り、その進路を避けなければならないこととしております。また、一定の大きさ以上の船舶は、航路を航行しなければならぬこと、航路の一定の区間において速力を制限し、及び横断を禁止することができ、こと、航路内においては、錨泊を禁止すること等安全確保のために必要な規制を行なうこととしております。

次に、各航路ごとの実情に応じ、それぞれの航路について右側通航、一方通航等の交通方法を定めることとしております。

また、巨大船舶、危険物積載船舶等の特殊な船舶については、これらの船舶が航路を航行する予定時刻等をあらかじめ通報させることとし、これらの船舶に対しては、必要に応じ、航行予定時刻の変更等を命ずることができることとしております。

第三に、船舶交通に対する危険を防止するため、航路及びその周辺で工事等を行なおうとする者は、許可を受けること、その他の適用海域において工事等を行なおうとする者は、届け出を要することとするともに、工事・作業の施行等に際しては必要に応じて臨時の交通制限を行なうことができることといたしております。

また、適用海域内の狭水道においては、必要により、その水道を航行する船舶の航行に適する経路を指定することができることとしております。

その他、船舶が表示すべき灯火及び標識、この法律の施行に関する重要事項についての海上安全船員教育審議会への諮問、罰則等について所要の規定を整備することといたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(藤原道子君) これより本案に対する質疑を行ないます。御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○神沢浄君 私は質問に入る前に、先に質問の趣意を申し上げておきたいと思うんですが、まず第一点としては、今日産業経済社会の成長、変革によって、海上交通についても、船舶の大型化、高速化、及び船舶一般の異常なふくそう等が生じて、このため特に著しい海域については安全確保のため特別な交通規制を必要とするということについては同感であります。

第二点として、しかし、そのことが結果として特定の階層には有利になるが、一部の階層へはきわめて不利のしわ寄せをしているがごときことがあってはならないと思います。

さらに第三点としては、また規制の方法、安全のための対策等については、単に警察的な取り締

まりの方途だけでなく、広い分野から講じられなければならないものと考え次第であります。以上のような観点から、本案に対して論議を進めてみたいと、こう考えるのでありますが、そのために、まず参考として次のような点をお聞きをいたしておきたいと思ふんです。

実は、これからお聞きをする内容については、いま手元にいただきました資料の中に触れられておるものもありますけれども、いま急に見ることゝもむずかしいわけでございますし、したがって、御答弁の中でもお願いをいたしたいと、こう思いますが、第一に、一般船舶の航行の状態を、これを航路別、船舶別に、またそのトータルを、最近一年間それから一日平均、こういうような点について説明をしていただきたいと思ふます。

それから第二に、法案の中で、船長二百メートル以上を巨大船舶と、こうきめてありますが、巨大船舶の航行回数について、これまた航路別、船舶別の説明をしていただきたいと思ふます。

それから第三点としては、最近一カ年間の海難の事故件数、これらを種類別に御説明を受けたいと思ふます。特に漁民側の主張にあるのでありますが、漁船への当て逃げの事故という様なものが多いようであります。この漁船に対する当て逃げの事故件数というものを特に分けて説明を受けたいと思ふます。

それから第四点としましては、関係の漁協の数——漁業協同組合の数——それから漁民の数、なお、漁獲高——水揚げ高とも言うのでしようが——その数量とそれから金額、なお漁獲の品目、これらの海域にあるところの漁船の数、こういう点について先にひとつ御説明をいただきたいと思ふます。

○政府委員(手塚良成君) お手元に資料として「海上交通安全法説明資料」という縦長の資料をお配りしてございます。その資料をもとにして御説明申し上げたいと思ふますが、第一の船舶別の船の通航数、これはページでいきますと十一ページを占めると思ふます。これはこの冒頭に

「航路別一日平均通航船舶数」と書いてありまして、一日になっておりますが、これは大体これを三百六十五日にしていれば年間ということにもなるかと思ふます。これを出したものは、その下にありますように、「昭和四十六年度通航船舶調査」というのを三日間それぞれの航路について特定の場所から行ないました。その三日間の平均をとりましたのが「一日平均通航船舶数」であります。

この表で御説明いたしますと、左のほうに、この法律で問題になります十一航路の航路名が掲げてございます。一番上から、浦賀水道、中ノ瀬、伊良湖水道、明石海峡、備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南、水島、来島海峡、これが本法でいう十一航路でございます。そして船のほうの種類——船舶は「汽船(旅客船・フェリーを除く)」と書いてありますが、その「汽船」というのと、次の大きな欄に「旅客船・フェリー」と書いてあります。その二つを合わせまして「一般船舶」ということでございます。その次の欄に「漁船」というのがございます。それから一番右のほうに巨大船舶というものが書いてございます。この表で一応ごらんになりますと、おりの数字でございまして、なおタンカーというものが問題になりますので、このカッコの中に書いてございますのは、下の注の1にありますとおり、これはタンカーの隻数でございまして、カッコ内に出ておりますのが数の内数ということになっております。

浦賀水道の例で申し上げますと、ここでは汽船が一日平均八百二十九隻の通航隻数になっております。そのうち一万総トン以上といふものが、このまん中から仕分けがしてありますように、二十八隻の巨大船舶以外に十五隻の巨大船舶、合計しますと四十三隻といふのが一万総トン以上、こういうことになっております。その中でタンカーといふものと十一隻含まれておる、こういう見方になるかと思ふます。旅客船・フェリーにつきましては千総トン未満が一隻、千総トン以上が十九隻で

合計二十隻、一般船舶の汽船と旅客船・フェリーを合計しましたのが一般船舶計ということでは八百四十九隻。なお、ここで漁船、これが三十隻というのが別にあります。ただ、漁船は日によって、天候によって非常に出入率が変わりますので、ここに掲げましたのは四十六年の調査、三日間平均ということでございます。

それから巨大船舶は、その次にございまして、一年間の平均といふと、浦賀水道が一番多いございまして三千七百五十隻、これを単純に一日平均をとりますと十三隻と、こういうことになります。その下の中ノ瀬航路は一日平均三・一。したがって、いわゆる東京湾ということでの巨大船舶はこの二つを合計いたしました十三・四ということになります。ただこの調査、三日間の平均によりまして、浦賀水道が十五隻であり、中ノ瀬航路が四隻であるということ、日によって若干の相違がある、こういうことになるかと思ふます。

なお、第二点の資料による巨大船舶の船舶別というお話でございますが、巨大船舶につきましては、大体総体的な見方でございまして、三分の二がタンカーということになります。それからあと残りの三分の一の半分が鉄鉱石と石炭専用船、要するに全体の六分の一に該当しますが、それが鉄鉱石と石炭専用船、残り六分の一というのがその他一般の船、こういうふうな巨大船舶の船舶の分け方になるかと思ふます。

次に、第三番目の年間の海難という問題でございますが、これは同じ資料の一枚おきました一三ページを占めると思ふます。一番上に、四十二年から四十六年までの五年間を掲示しておりますが、「全国計」というところの計でございまして、大体年間三千四百ないし三千六百ぐらいの海難の発生状況といふことになっております。そのおもしろいのはやはり衝突と乗り揚げといふことでございまして、衝突が、四十六年度で見ますと千二百五十六隻、乗り揚げが六百八隻、そのほかエンジン

故障とかその他のトラブルが千六百四十と、こういう見方になります。そうしてこの全国全体の中で、問題になります東京湾、伊勢湾、瀬戸内海という、この法律でいうところの三つの適用海域におきましては、この小計でございまして、四十六年度で見ますと合計で千三百八十九、全体の海難の三千五百四十四の中の約半分弱といふのがこの三海域における海難でございます。この海難もやはり同じように衝突と乗り揚げといふものが半分以上を占めておりまして、衝突が六百六十三件、乗り揚げが二百三十七件、こういうことになっております。特に衝突と全体の海難との割合は、過密になります湾に行くほどその率が高くなつてまいりまして、この三海域におきましては衝突が全体の海難の約半分ということになっております。全国全体で見ますと半分は千七百隻ですが、この全国で見ます衝突は千二百隻ですから、半分以上はだいたい下回っておりますけれども、過密なところに行くほど衝突が多くなる、こういう一般的な傾向がございまして、あと、それぞれの指定海域、適用海域におきましては、まず東京湾で四十六年は二百一十一、伊勢湾で八十三、瀬戸内海で千九十五、こういうような数字になるかと思ふます。

それから次の問題は当て逃げの問題でございますが、これはお手元の資料にはございせん。宙で申し上げるようなことになりましてはなほだ恐縮でございますが、四十六年度の当て逃げ総数は九十一隻でございます。衝突事件というものが先ほどあげました数字になりました千二百五十六でございますが、その千二百五十六の中で当て逃げといふのは九十一と、こういうことになっております。この当て逃げの集計は少し場所別に異なるかと思ふますが、瀬戸内海というのが一番多いと思ふまして四十七隻、それから東京湾が二隻、それから伊勢湾はございせん。ということがこの適用海域内のことでございまして、それ以外の場所ではどういふことになるかということをお参考のために申し上げますと、九州の沿岸というのが相当多うござ

ざいまして、これは二十三件でございます。それからあと太平洋岸、つまり東北から北のほうは十二件、北海道は別です。太平洋岸が十二件、北海道沿岸が二件、それから裏日本の日本海が五件、こういうことで、合計いたしまして四十六年は九十一件、こういうことになっております。

御質問の内容としてそれだけの説明ではまだ十分かと思いますが、一応そういう数字を申し上げまして次に移らせていただきますが、次の関係の漁協並びにその船、生産高あるいは漁民の数、それは水産庁長官のほうから御説明申し上げます。

○政府委員(太田康二君) まず、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海別に、漁獲量、漁獲金額、漁船数、漁業従事者数、関係漁協数を申し上げます。その後指定航路についての質問につきまして申し上げます。

全体で、いま申し上げました東京湾、伊勢湾、瀬戸内海合わせまして、漁獲量といたしましては七十九万九千八百三十三トン。金額で千三百七十七億三千七百円。漁船数で十二万一千九百六十五隻。それから漁業従事者は二十五万四千八十一人。関係漁協が六百四十四ということでございます。ただ、この中で、当然のことでございますが、漁船の隻数並びに従事者数というのは漁業種類ごとの延べで出ておりますのでダブる計算になっておる面もあるわけでございます。

そこで、まず東京湾で行なわれておる漁業でございますが、大体各湾とも同じような漁業が行なわれておりますが、東京湾では小型機船底びき網漁業、これは主としてカレイ、アナゴ、クルマエビ、シヤコ、ニタリガイ、トリガイ等を対象にいたしております。それから中小型のまき網漁業、これはイワシ、コノシロ、スズキ。それから刺し網漁業、これがイワシ、スズキ、アイナメ。それからえなわ漁業がありまして、これはアナゴ、タイ、ヒラメ、キス。こういったものを対象にいたしております。

き網漁業でエビとかカレイ、シヤコ、アカガイ、トリガイ、ナマコ。中小型まき網漁業でアジ、サバ、イワシ。それから刺し網漁業でサワラ、エビ、キス、カマス。はえなわ漁業でアイナメ、クロダイ、メバル等を主として漁獲をいたしております。

それから瀬戸内海では小型機船底びき網漁業でタイ、カレイ、エビ。中小型のまき網漁業でカタチイワシ、イカナゴ。刺し網漁業でサワラ、キス、マナガツオ。引き網漁業というのがございまして、これでイカナゴ、カタチイワシ。はえなわ漁業でアナゴ、ハモ、フグ。それから機船底びき網漁業でイカナゴ、カタチイワシと、こういったものが主要な対象魚種でございます。

そこで指定航路でございますが、私も県報告に基づきまして集計いたしますと、漁獲量といたしましては、指定航路について見てまいりますと八万三千九百九十九トン、それから金額が百十七億四千万、操業隻数が二万六千七百九十八隻、従事者数が五万七千二百六十一人、ここにおきまして、隻数、従事者数につきましては延べに相なっております次第でございます。

以上でございます。

○神沢清君 そこで、いま御説明をいただきました中でまず感じられますのは、今回指定をすることになるいわば対象海域におけるところの漁業なるものが日本の全国的な漁業に対して相当の比重を占めているということが一つ明らかになると思ふんです。

そこで、私がお聞きしたい第一の点は、実は私はこの法案を一つさしていただきましたときに、まづ先に頭に浮かびましたものは、しかも、私自身は海なし県の育ちでありまして山梨ですが、海のことなどについては何の知識も持っていないわけなんです。ただ、いま私どもの県におきまして、いわゆる都市周辺に起こっている新たな情勢としまして、新都市計画法とそれから農民、農業との関係というものが非常に重大な状況というものが起こっているわけでありまして、海陸

の相違というものはありますけれども、私はやはりこの法案を通じて判断されることは、この法案自体が云々ということではなしにですが、この法案が提出されなければならぬところの現代の趨勢といえますか、こういう趨勢というものを考えてみますと、やはり私も海なし県に起こっている工業を中心とした都市化の攻勢がいま農民から農業を手放させるといふ状況があるわけでありまして、この法案を提出しなければならぬというような趨勢の意味するものは、やっぱり、やがては漁民から漁業というものを手放さしていかなきゃならぬ性格と相通するものを持っているんじゃないかという点が非常に問題に思えるわけなんです。したがって、この法案を出すからには、やはり現在を考えると、申し上げておきますような将来を洞察するとき、漁業との関係というようにものををかなりこれは明らかにしていかりませんと、非常に重大な結果というものを招来するおそれがあるように思えてならないところでもあります。言うまでもなしに、産業の発展していく過程において、海運の重要な役割りというものはこれは否定できないものだと思います。そのため、船舶の大型化が進み、また船舶のふくそうというふうなことが避けられない情勢であること、それに伴って、海上交通においても新たな秩序が必要になるということは、冒頭申し上げましたように、私も理解するところでありますが、それにはやはり漁民との、いわゆる漁業との関係というふうなもの、言いかえれば、漁民が犠牲になることが、もうそれはたな上げにされて、そうして一方的に交通秩序というふうな問題だけが押し進められまして、それだけでは事は済まないのじゃないかというふうな考えられてならないわけでありまして。

ものの策定に取り組みした当時から、漁民の人たちの間にかなり長く折衝というものが続けられてきた、こんなふうな何ってあります。そこで、その五年間にもわたっての折衝の内容、経過、それからこの法案提出に踏み切る時点における漁民側との交渉の結果といえますか、こういうふうな点を聞かしていただいて、そうして、それに基づいての議論を深めてみようか、こう思うのですが、これはどうでしょうか、水産庁ですか。

○政府委員(手塚良成君) この法案のもとになりますといえますが、最初に考えられた昭和四十二年のときは、御承知の英仏海峡におきまして、トリイ・キャニオン号というタンカーが乗り揚げ海難事故を起こしまして、英仏海峡が油びたしになり、英国、フランスともども軍隊を出してその排除に努め、非常に水産資源その他に大きな影響を及ぼした事件がございまして、日本においてもそれに近い蓋然性を持っています。特に主要航路というところは非常にそういう海難のおそれがあるということで、あらかじめこれを予防しようということが一つの大きなきっかけとなりました。これに取りついたらというのがそもそものございまして。そういう事実から、最初にやはり問題になりましたのは、今日でもそうでございますが、いま先生御指摘の、漁業との調整、調和をどういうふうにとるか、端的に詰めますと、要するに、漁船と一般船舶との通航関係ということになるかと思ひます。そういうことがずっと続いて、その後の第二次案といいますが、昭和四十四年の案の際も、これはほとんど最初の案と変わりのない状態まで進められまして、要するに、内容的に見ますと、一般船舶に対して、それが航路を航行している状態の場合には、漁船はそれを避航するといふ基本的な姿勢、規定が原案として盛り込まれておりました。そのことに對して、漁業サイドにおきましては、それが致命的なことになる、生活権を不当に奪うという事実になる。そういう状態

は、単に補償というだけの問題ではなくて、もつと根本的な問題になるんだ、こういうようなこと。もちろん、その中には補償云々というように議論も相当具体的になされたようでありますが、そういう姿で、従来の目を見ないで、実は足かけ五年間、今日のような事態にまで立ち至ったというふうなわけであります。今回、この法案を御審議願うに至る過程におきましても、やはり端的に申し上げて、最大の問題になりましたのは同じ問題でございます。で、この間、私も漁業関係者との間にできるだけ意思の疎通をはかり、また今日の交通の実態をよく認識をしてもらい、また漁業との間の調整をどういうふうにするかというところで、関係業者の方と再三にわたってお話し合いをいたしました。特に昨年の春からこの方熱心にやりまして、その間、水産庁に御仲介を願ひまして、この沿岸漁業の本部であります全漁連、それから関係の各県連の幹部の方々とずっと意見の交換をやつてまいりました。さらに法案の具体的な内容につきましても、やはり昨年来三度におたりまして説明会を行なうというふうなことも、私も入って、やつたわけです。それ以外に、水産庁におかれて熱心に漁業の専門家同士の話し合いも行なわれるということがございました。その結果、水産庁に提出をされました要望というものがございまして、それと私どものとを突き合わせまして、案文の修正その他を行ないまして、今回御審議を願つておるような部内的な了解に達したというところでございます。こういつた要望なりお話し合いの過程におきまして、四十二年来の原案あるいはその後私どものほうでつくりました原案というものも相当に修正をいたすことにないたしました。

若干、その内容の御例示を申し上げますと、たとえば、当初この法律の目的というものは、いまここに書いてございます海上交通の安全ということのほか「円滑化を図る」という文句がございました。これは、要するに、海面が非常に混雑をしておるとときに、その混雑を解消する。

これはまことに、端的に申し上げますと、多数漁船が出ておりますと、これは非常に、海面交通はできなくはございませぬけれども、一種の混雑状態でございますので、その混雑状態を解消するということも大きな目的であるというふうにいたしておりますが、そういう面はこれを削除をいたすことにいたしました。

それから、法律の適用海域につきましても、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海の範囲全面ということに当初考えておりましたけれども、やはり漁業との調整の関係で、漁港区域あるいは一般船舶の通常航海しないような海域、こういうようなところはできるだけのことはいいことにいたしまして、やはり漁業が従来どおりそういう面におきましては行ない得るようになっています。

あるいはまた、航路の中で一本釣りをやりましような停留状態という船がやはり一般の船舶の航行とぶつかり合いますおそれがあります。その際に、従来は、停留をしておる船舶はその他一般の船舶を、まあ言うなれば、巨大船舶以外のものも含めまして、避航しなさい、避航をするように、という規定になっておりましたが、今回は、そういう規定は巨大船舶のみを避航する。それ以外の一般内航で走つておる多数の五、六百トンなり千トンという船はその船のほうがいよいよ一本釣りの停留船を避ける、こういうような大原則をこの際定めることにいたしました。

あるいはまた、巨大船舶が通りますと、その進行に伴う波が非常に立ちまして、小型の漁船等はそれの波のために転覆のおそれがある。こういうことのお話がございまして、それを規制する意味におきまして、速度制限という規定を新たに定める。これを実行して忠実に運用したい、こういうような規定を入れました。

あるいはまた、航路をきめたからにはある程度当然かとも思えるかと思いますが、航路の航行義務というものを規定づけるといふことになりました。これは航路の幅、長さを一定いたしましたけれども、その中をまず大半のきめられた船

は当然通る。それ以上岸に寄つて走つたほうが便利だとか早いとかいうようなことがかりにあるような船も、そういうところを走つてはいけません。つまり、そこは一つの大きな漁場にもなり得るわけなんです、そういうところはまず漁場として使用しやういふに、一般の船舶は航路の航行義務というものできめられた中を必ず走る、こういうようなことをきめました。

あるいはまた、危険物——最近、タンカーによる原油というのが一番数量的にも船の数が多いございまして、それ以外にも、瀬戸内海で、新聞紙上にも出たことがありますが、非常に特殊な薬品などを積んだ船が通りますが、そういうものを含めました「危険物積載船」というものの規制をいたしまして、その航行予定時刻の通報とか、また、その通報された後における規制とかいような規定を設ける。

あるいは、この中で一定の地域におきまます漁具の設置等につきましては、これは従来と何ら変わることはないように行ない得るようになります。私どもはやはり航路の近くに工作物が設置をされるといふような事態につきましましては、許可というものにかからせたい。これは最近のシー・ベース等の設置等もございまして、やはり工作物等が相当でございまして、そういうものの一つの規制を考えておりますが、やはり漁業の漁具等の設置等につきまして一々そういうことをやりますのは、煩瑣でございまして、漁業の一般的な支障にもなりますので、そういう面は極力規定から除外をして、従来どおりできるようにする。

まあ、あげますと、まだございすけれども、まだ法律の中におきまして、いろいろ要望に従つて調整をするというふうなことをやりました。一、二の例をあげたわけでございます。こういうようなことによりまして、先ほどお話し申し上げた、関係漁業の関係者あるいは水産庁との意見の一致を見ました結果が本法案ということになっております。

いま地方におきまます漁協等では反対運動を展開しております面もあるわけでございます。これらにつきましては、いろんなこまかい特殊事情があるかと思ひますが、一つにはこういう内容修正等についての不徹底である、十分御理解を得られていないという、宣伝、PRが不足であるというふうな面も多分にあるかと反省をいたしておる次第でございます。大筋といたしまして、全漁連その他におきまして、基本的には、一応こういう法案で御賛成を得ておるというふうに理解をいたしております。

○神沢清君 いまの御答弁によりまして、相当の経過と内容を持つようですけれども、しかし、この間、衆議院のほうの会議録を讀んでみましたが、何か漁協連合会の会長が公述をしておるんですが、その内容からいいますと、合意に達しておるような表現にはなっていないし、われわれの主張というものが取り入れられていない、この法案にはどうも反対せざるを得ないというふうな表現がされておるわけですが、結局、国側ではその合意に達したというふうな考えをしておられるのか。それとも、完全な合意に達しないままにこの法案を提出に踏み切つておられるのか、その辺をちょっと明らかにしていただきたいと思うのであります。

○政府委員(手塚良成君) 議事録に出ておるかと思ひますが、衆議院での参考人として全漁連の常務理事の池尻さんという方が出られましたが、その方の御表現は、積極的な賛成はできないけれども、というふうな御表現になっておるかと思ひます。それから、高松あるいは松山等におきまして、地方の公聴会等におきましていろいろ先生方の御質疑がございましたが、ここらにおきましては、はつきりと、基本的には賛成であるという御意見が出ております。しかし、たとえば木更津あるいは岡山等におきましては強い反対の者があつたと考えております。で、これらの皆さん方の御主張にはいろいろ論点がございまして、非常に大きなものは、この法律では非常に不徹底な面が

多いと、要するに、いまの船舶の航行と漁業の調整という点には大きな不徹底な点がある。たとえば一番その大きなものは大型巨船舶のこういった狭い湾内への入域制限という問題がどこにも規定としてはないではないか、いままでもそれでずいぶん支障を受けておるし、これから先においていままの状態でもどんだ数はふえる、またさらに大きなものが出てくる。そういう状態が今後続けられるならば、それによって漁業はますます阻害をされていく傾向になる。そういう問題をどういうふうに解決をしていくか、そういう問題が何も無いというようなこと。あるいは瀬戸内海で盛んに言われましたが、先ほど先生資料の説明の御要求がありました。先ほど逃げ等の事態という問題について泣き寝入りになってしまふ。あるいは、最近の公害問題等におきますところの、だれが流したかわからない油が流れてきて、そのために被害をこうむってやはり泣き寝入りをしなければならぬというような事態について、これの対処のしかたが足りない、そういうものもこれと同時にきめられていくべきではないのか。こういうようなことが大まかに申し上げますと御反対の大きな理由ではなからうか。

かような趣旨で出しておるわけでございます。○神沢浄君 まあ、国側とすれば大体合意点に近づいておるといふような解釈になると思うのですけれども、私の手元に入っております全国漁業協同組合連合会の要望書という中の、これはいろいろありまして、いま御答弁の中で触れておりますような漁業者側からのいろいろな要望が並べてありまして、その集約として「以上の諸点より、海の汚染と公害を助長し、船舶交通の輻輳から漁民の生活の場を奪い何れこれらに対する抜本的対策について配慮の欠けた本法案には反対せざるを得ない」と、こういう結論になっているわけなんです。そうなりますと、やっぱり私どもの判断からすると、完全にこの漁業者との間の合意に達したものではありません、こう考えざるを得ないと思うのですが、たとえばその中の一つの問題で特定水域航行令の問題をあげておられます。これは何か話し合いの過程では、この法案が出る際には特水令は廃止をするというようなことがあったらしいのですが、その辺の關係はどうなっておりますか。

○政府委員(手塚良成君) この特水令の前身は大半今の法律の中に吸収をされますので、当然この特水令は今の法律成立と同時にやめるといふことは、これは言明もいたしておりますし、私どももかたくそういうふうな信じて実行いたすつもりでございます。○神沢浄君 じゃ、その点については廃止をするというこのことをこの委員会の席上で確約できる問題ですね。○政府委員(手塚良成君) 確約をいたします。確約できる問題でございます。○神沢浄君 私どもが聞き及んでおります経過の中で、何か読売新聞とか何かが大見出しをつけて書いたこともあるらしいですが、いわば船主側から協力金の三十五億ですか、これが漁業者の側に出されておる。大体三十五億というには、これは国自身が直接責任を持ちかつ關係をしている問題ではないでしょうか、これは大体補償金みたいなものです。それとも慰留金みたいなものか、あるいは示談金みたいなものか、どうもちょっと聞いただけではわからないのですけれども、御承知の範囲でもって説明をさせていただけたらと思います。

○政府委員(手塚良成君) 私どもはそれのお金のことを協力金というふうには呼んでおりますが、この法案でもって、先ほど申し上げましたように、巨船舶に対して漁船が避航するということについて、漁船のほうには非常な影響を受けるので補償すべきではないかという議論が一部に出るわけでございますが、この關係につきましては、私どもは、これは海というものは航行と漁業両方使う内容のものである、そこで、簡単にいいますと、それぞれ両立をさせながら最小限のところは双方で譲り合わなければならぬものではないかというふうな基本的な観点に立つておられます。先ほど来申し上げました経過の中でも一部おわかりかと思いますが、相当一般船のほうからいくと不徹底であるというふうな言い方になるような規定調整をやっておりますし、また、かたがた、漁民のほうからも、それでもなお不十分だという御意見もあるようでございますが、いずれにいたしましても、そういう意味で双方が譲り得るという最小限のルールであるということにいたしました關係上、そういう程度の避航というものに伴っては、これは補償金は出せない。これは政府の法制当局その他のいろいろ意見を戦わせました結論といたしまして、やはりそういう結論になりました。これは、補償はできないという結論になります。しかし、まあ一方民間では、先ほど申し上げましたような過去の長い経緯もございまして、この際やはり大きな事故というものに伴ういろいろな被害というものを考へて、あるいは今回どうしてもこういうような法律をやらなくとも、ますます公害というやうな問題との関連においても非常に問題が大きいというところで、この法律が通ったならば、できるだけこの避航關係を中心にして法律の施行は円滑に行なわれるようにというふうなことをお考へになりまして、民間において自主的にまた一種の社会慣例といえますが、そういうものを勧誘をされて、そういった漁船に対する補償にはならないけれども、何がいかに影響があるという面について補てんをしようというところをお考へになつて、そうしてこの關係者の間でそういうお話が進められておる。現在進行中でございまして、結論が得られておるわけではございませんが、そういうお話しい合いが進められておる。関係者も船主關係だけではないでございまして、荷主の關係もございまして、あるいは損害保険關係という面もございまして、いろいろ海に關係をされた諸団体が集まられておる。そういうようなお話を進められておるといふようなのがこの協力金の内容でございます。言われますような金額の面につきましても、実はただいま申し上げたような進行過程でございますので、確定したものではありません。私どもは、そういう動きにつきまして、やはりこの法律というものができ上がった後におきまして、この施行が円滑に実施をされるということとはきわめて望ましいことだというふうな思っておりますので、こういった動きに対してはむしろ協力をいたしております。しかし、あくまでもこれは関係団体の自主的な判断に基づいておる内容でございますので、今後この金を受け取るほうの側などとの話し合いにもよりまされども、どういふやうな使い方をするかというふうなことは今後の問題であるし、またそういうものについてはわれわれも何がしか適正にして将来きわめて有効な使い方をしたかどうかであるかというやうな面についての相談には乗るというやうな式の協力をいたして進めております。

○神沢浄君 時間がなからいから急ぎますけれども、私どもがこの話を聞いてまづ先に感ずることは、率直に言つて何かどうも筋道の通らない不明朗な感じを受けるんです。海上交通の規制そのものはこれは國の方針、まあいわば広義の政策の一環です。それによって避航その他を理由として漁業に影響が出る。これに対する対策というものは、

当然これは国の立場でもって考えるべきものでな
きやならない。それが国のレベルからはずれて、
いわば加害者、被害者というようなことにでもな
りますか、そういうような全く国以外のところで
もって、いろんな、いま言われましたように、こ
れはもう自主的なものでありましょう。しかし、
自主的なものではあるけれども、そのことが法案
提出には非常に重要なかわり合いを持つ要因で
はなからうかと思うわけなんです。そうすると、
国ではそれをただはおつかぶりをして見ていたと
いうようなことに、都合がいいことですから黙っ
て見ていたというようになりかねないのであり
まして、私は、そんなような考え方というもの
のが今後とも続いていくとすれば、これはもうた
いへんなことになるのではないか。漁業者が被害
を受ければ、これは当然国の責任も明らかにされ
なければならぬのに、国のほうは何かほかのほ
うに位置して、そして荷主や船主やそれから
漁業者というふうな間だけでもって話をさしてい
く。これではちょっと筋が通らぬのではないかと
思うわけです。水産庁ではこの問題には、関与と
いいますか、かわり合いはなかったんでしょ
うか。水産庁のほうへちょっとお聞きをしておき
たいと思います。

○政府委員(太田康二君) 漁業者といたしましては、いま先生が御指摘のようなことがございますから、できれば国の賠償と申しますか補償を要求する、そのための必要な予算も計上してくれということを強く望んでおったことは事実でございます。しかしながら、先ほど海上保安庁長官がお答えなさいましたように、法制局の見解として、航義務程度のことは受忍の義務の範囲に属するものということで、直ちに国の補償の対象にすべきものとはならないという公の見解が出されて、またあその間におきましても、御承知のとおり、こういって海面におきましては、漁業権に基づく漁業あるいは知事の許可を受けて従事する漁業があるわけでございます、りっぱに有効に操業いたしておるのでございますが、特定航路になるような

ところの場合によつては操業禁止したらどうかと
いうような意見もあったわけでございます。そう
いったことになりましたれば、これはその限りにお
いて有効に成立しておりますた漁業ができなくな
るわけでございますから、それは当然補償の対象
になり得ると私たちは考えておったのでございま
すが、これまたたいへん微妙な問題でございまし
て、漁業者の方々はそれは困ると、やはりそこ
でできる限り支障のないような形で操業ができる
ようにというようなむしろ要望があつたわけでござ
いまして、まあ、法律の制度といたしましては
そこまではいかなかったということでございま
す。そこで、私どもといたしまして、当初海上
保安庁のほうには、まあ、漁民の方々の言つてお
られることもよくわかるわけでございますから、
何らかの形で國が償ふことはできないかというよ
うなこともお願いをいたしたものでございます。
しかしながら、いま申し上げたような経緯で國の
補償の対象にならないということになりましたの
で、まあこの主張は今回の場合はやむを得ないと
いうことで撤回した経過がございます。

それで、実際にそれではどういうふうに調整するかということでございますが、先ほど申し上げましたように、やはり避難義務というものがかかっているわけでございますから、これを円滑に実施するために、あるいはかなり早目に漁場の移動をしなければならぬ、あるいは、あるいは航路航行義務が課されるということ、航路上の航行が稠密化する。このことによりまして航路上における操業が制限されるというようなことが實際問題としてはあると思うのでございませう。まあ、そういうことで、漁業者が操業に課される制約を受忍して協力することが必要であるというのがこの海上交通安全法の趣旨にもなっておりますので、これらの協力に伴う負担に対しまして、先ほど保安庁長官の御説明がございましたように、船主側あるいは荷主側、さらには損害保険の関係の方々が適当な金額を漁業者に交付して、まあ、何と申しますか、航行への協力を求めるということは、これはやむを得

得ないんじゃないかということで、私どもとしてもそういう話があったことを承知はいたしておるのでございます。

○神沢洋君　時間の關係がありますからやめますけれども、私はこの問題がきわめて――法案の内容が、いわば海上交通に一つの秩序を与えるという警察的なそのものでありまして、そのこと自体は、これは私どもほんとうにしろうと、門外漢ですからお聞きすることもむずかしいんですけれども、もっとそれ以前の問題として冒頭私前議員きでもって申し上げましたように、やっぱり都市化などの進行と同時に農民の間にいろいろ複雑な問題が起こつておる。同様に、いまこの法案を提

出しよ」というこの趨勢というものは、現状においても、先ほど私が読み上げました漁協の連合会の主張するような問題がもうすでにあるわけですね。今後の趨勢を考えてみるときに、大型化はいよいよ進むであります。さらに船舶のふくそうは助長されていくことになるであります。まあ、今後の発展に従って海運の必要というものはより増大するし、また船の数もしたがってふや

ていかなければならぬ。こういう情勢というものが、もう目の前にはつきりあるわけですね。とすると、これはただ単に取り締まり法規だけでもつて解決できる私は問題ではないと思います。やはりこの法案提出というような時点に立つて、これは将来を洞察しての漁業対策というものを政治的にこれは考えていかなければ、漁民の人たちが不安、心配な気持ちになることは私は当然だと思つ

のです。この法律を出したからきまりがよく
なつて漁業が保護される、安定されるという筋合
いのものではないと思います。おそらくかえつて
これが突破口になってますますこの指定海域にお
けるところの漁業というものは、たとえれば
海域の汚染にいたしましたも、あるいは避航の回
数の増加にいたしましたも、相当にこれは圧迫を
受けていくであらうことは間違いないと思ひま
す。そうであるとするならば、私はその点を大臣
にお伺いをしたいと思つておつたのですけれど

も、これはあとに保留いたしますが、やはり一番の問題点はそこに存在をするのであつて、この法律をきめるからには、やはりいま申し上げましたような点は、これは論議を通じて明らかにして、ほんとうに漁業者、漁民のサイドからある程度の不安感というものを除いてかかるということが非常に大切なことではないか、こういうふうに考えましたので、ちよつと問題へ入っただけで時間がなくなつてしまいましたから、したがって、政策的なことについては大臣にお伺いをしておかなければならぬ点ですから、委員長ひと保留させていただきますまして、時間が参りましたから以上で終わります。

○阿部憲一君 海上交通の安全と申しましようか、事故をなくするということは非常に大切でございますし、そのための法規をつくるということも当然だと思います。そういう意味において賛成でございますけれども、本法案を成立させ実施する上におきまして、安全度という上からいくと、はたして一般の航行船舶あるいは漁船等につきましてどの程度の一体メリットがあるかということ

に對しまして、私もいろいろと疑問を持つておるわけでございます。したがいまして、きょうは二、三それについて当局にお尋ねしていきたいと思つたのでございますが、まず「巨大船」ということばが出てきましたが、何か船長二百メートルと云う規格になっておりますが、これはどうして二百メートルで分けられたのか、その理由をお伺ひたいと思います。

○政府委員(手塚良成君) 巨大船とそうでない船というものについてこの法律上非常に問題になりますのは、やはり巨大船に対してほかの船が避航を要するという関係が巨大船とそうじゃないものをを区別する理由になるわけですから、この避航という問題につきましては、やはり運輸の不自由なものをより自由なものが避航をする、こういう考え方、御承知のとおり国際的な一種の慣例になつておるわけでございます。その際に、運輸不自由という見地のものをどこで筋を引いてとらまえる

か、こういうことになります。その際に、運転の不自由というものを何によって見るかという問題がございしますが、まあ、御承知の一番わかりやすい話では、旋回半径がどうなるかと、あるいはエンジンストップして後に逆転のエンジンに切りかえて一体どれくらいの場合でとまり得るかという追従性指数というものをどういうふうに見るかというふうなことがいろいろあるわけでございますが、二百メートルという船を境にいたしましてそういった物理的なフクターが非常に差がある。一応その辺を運転の比較の容易なものとするか、こういうふうなことからこの線を取り上げたわけでございます。これが絶対的だということな線にはもちろんなり得ないものであります。先ほど来の通航関係でございますと、漁業等の関係もございましてこの通航の問題が非常に微妙な問題でもあるというふうなことで、諸般を総合的に考えてこういった定義にいたしましたのでございます。

○阿部憲一君 二百メートル以上の船を巨大船というところでこの航行を保護するということが一番この法律の重点を置いておられるところじゃないかと思うのでございすけれども、この巨大船の隻数というものは非常に少ないわけですね。海上を航行しておる船の大多数というのは巨大船以外の船舶じゃないかと思うのですけれども、そうしますと、この法律を見まして私感したことは、数が圧倒的に多いわけですね、巨大船以外の一般の船舶が。その巨大船以外の一般の船舶が、この法案ができることによって阻害される。要するに、航行の安全というより、むしろ航行する上においてのいろいろな制約というものが生じはしないかと思ひますが、その点、いかがでございますか。

○政府委員(手塚良成君) 阻害ということにはならないというばかりか、やはり交通的には安全が確保され、流れが円滑になるというところは、これは間違いないことであらうと思ひます。この三条の一項をごらんになりますと、要するに、航路をき

めて、航路から外へ出る、あるいは航路を横切る、航路に入ってくる、こういうものに対して、航路に沿って走っておるものが、言うなれば、優先をするといひますか、通航しないで進路を保持していくということになりますので、一般船舶がやはり航路に沿って航行しております場合には、横から入ってくる船というのに対してそれは円滑に航路に沿って走れるということになる。ただし、そこに漁船というものがかんできた場合に、先ほど来問題になっておりますように、巨大船に対して漁船は逃げる、こういう関連になる。同時に、そういう通航関係が明確に具体的に定められていないときに、それは無法な状況になるか、規定のない、ルールの全くない状態になるかという、そういうことではございせん、やはり海上衝突予防法の大原則はこの中にかぶつてくるわけでございますから、その原則に加えてここにきめてあるような通航関係というものが出てくるわけでございます。そのほか「航路航行義務」にしろ、「速力の制限」にしろ、あるいは「追い越しの場合の信号」にしろ、あるいは「航路の横断の方法」等にきめてありますような内容というものは、やはり航路を走っておるというもののについては、これは非常に有効な交通安全確保の手段であらうと思ひますし、さらには特殊な航路におきまして特殊な航法というものにつきましても、これはやはり一般船についてもこういうことは非常に必要なので、また適当なルールというふうなことを考えておりますので、やはりこれが実施されますことは一般船舶にとつても非常に有効な安全確保の手段である、かように考えております。

○阿部憲一君 そうしますと、一般船舶についての巨大船の影響というものはむしろプラスの面もあるという御説明でございしますが、漁業船との関係ですね、これは特定水域航行令がいまの答ええだとなつてきますと、今度は従来のいわゆる一般船舶と漁業船との関係というものは逆になるような気がいたします。それはそのとおりでよろしいでしょうか。

○政府委員(手塚良成君) 特定水域航行令といひます政令、これは現在瀬戸内海に適用されておるわけでございます。これは伊良湖とか浦賀には現在施行されておりません。この水域航行令の中でやはり一番問題は、先生御指摘の漁船と一般船舶との通航関係、これは第四条に定められております。で、その際に第四条では、巨大船のみならずそれ以外の一般船についてもむしろ漁船のほうが通航する、こういうことになっております。その限りにおいては、今度の法令におきましては巨大船だけというところでございすから、いささか一般船のほうが不安になるといひますが、通航関係では不利になるといひますが、そういうことになるかと思ひます。ただ、この通航が適用されます水域というのがございまして、この水域は、御承知のとおり備瀬瀬戸、来島水道、釣島水道、それ以外にいわゆる通称掃海水道というものが入つております。この掃海水道というのが非常に範囲が広うございす。このあがりました前者の三つのうち備瀬瀬戸、来島水道につきましては今度の安全法にも取り入れられておりますが、この掃海水道は、今度特水令をはずしますと、全面的になくなる。そこにおきまして、いわゆる通航関係といひますものは衝突予防法による一般原則による、こういうことになるわけでありす。この掃海水道の趣旨が、名前から一応わかりますように、終戦直後におきまして機雷の掃海という問題との関連におきまして、当時やはり触雷の危険性というものは、木製の平底の漁船のほうがそういう触雷の危険性が大きいということで、それにできるだけたくさん大きな行動をさせるようにということ、つまり通航をそれにさせる。一般船のほうがむしろ進路を保持し、速度を保持して走る。こういうような趣旨が掃海航路についてあったかと思ひます。そういう目的の問題は、現在ではなくなつたわけでございますので、特水令におきましてこういうことをきめておるといふこと自体が、言うなれば、流行おくれの前世紀的なものである。かねがね漁業関係の皆さんからも、そういうような趣

旨でこれはできるだけ早くはずせ、海上交通法のできるできないにかかわらずこれははずすべきである、こういう御議論もあつたように考えます。私どもは、その趣旨はすでに終了したと考えますが、さらにしからばこういうところも今度の法律で必要ではないかという議論が別にあるかと思ひます。しかし、この特水令がきめられた以降におきましてこの一般の安全機器、たとえばレーダーの発達であるとか、船そのものの安全確保の発達というふうなもの等を加味し、また周辺におきましてこの灯台その他の環境の整備というふうなものも加わりましたので、こういった範囲については私どもは一応はあきらまして、一般原則、基本原則によつてやれば十分ではないか、かたがた、やはり漁業との調整という問題もこういう面においては十分考慮すべきではないか、こういうふうな意味合いでこれをはずすことにしました。が、はずしませんが、私どもは、安全確保の見地では、以上申し上げましたような観点で十分確保できる、かように考えております。

○阿部憲一君 いまの、その特定の水域がごく限られた水域だということとはわかりませんが、しかし、極端な例を引きまして、漁船が仕事をししている、そのために航行ができなくて長いこと待たせられたというふうなことが起こり得ないかということをちょっと危惧したものですからお尋ねしたわけでございます。また、これと同じように、二十四条の二項ですか、漁業に従事する船舶の通報義務は確かに緩和してありますけれども、一方通行に反対に進んでいるとかえつて交通が混乱するのではないか、このように思ひますがどうですか。二十四条の二項。

○政府委員(手塚良成君) 先生のおっしゃるような一般船舶の観点から見ますと、おっしゃるような問題もあると思ひます。しかし、この法律で、先ほど来、ある御説明申し上げておりますように、やはり漁業と一般の船舶の航行の共存共栄をはかるというふうな基本的な立場からまいりますと、漁業の形態にもよりますけれども、ここに書

いてあります。また、この辺の点をどういうふうに進めるかという点については非常に皆さん方と御意見を戦わしたところでございます。結論といたしまして、ここに書いてあるようなことを取り上げても、やはり一般船舶——漁業船を含めての一般船舶の航行というものは、まず最低限の安全確保はできる、かたがた、漁業としては、こういう点をなくしては漁業の本質に触れてくる、こういうようなことでこういう規定に相なったわけでございます。

○阿部憲一君 いまの漁業船についてもう一つ私がお聞きしたいことは、これは日本船についてはいまいちおしやるようなことである程度の不安というものは減るかと思えますけれども、外船です、これに對しましては一般のあれではやはり漁業船のほうが避航義務があることになっていまして、国際法の習慣ではしたがって、そういうたなれない船、外国の船というものが、外国船籍の一般船舶ですが、このようなものがある日本の水域に入ってきたような場合を考えますと、やはりそこにおいても混乱が起きやしないかということもちょっと危惧しているわけでございます、その辺はいかがですか。

○政府委員(手塚良成君) いま先生の、国際的な漁業船と一般船との避航関係という点では、やや法律上の何か誤解があるというふうな感じがいたしますが、それは海上衝突予防法によりますところの第二十六條が、「漁船と接近する場合の航行」ということが書いてございまして、この場合には漁業に従事している船舶に対してそれ以外の船舶はこれを避ける。つまり、一般船舶のほうは漁業船を避ける、こういうことが国際的な規定になっております。しかし、その場合でも、「漁業に従事している船舶が航路筋において他の船舶の航行を妨げることができるとするものではない」というただし書きがついておるわけ

です。したがって、これは巨大船といえども漁業船を避けるということになるわけでございまして、今度の交通法によりますと、逆に巨大船については少なくとも外国船であつても漁業船がこれを避航してくれなければならない、まあこの一般規定よりは避航という観点では別途な規定ということになり、その面で狭い狭水道では安全の確保ができるのではなからうかというふうな考えです。ただこれで、外国船に非常にこまかいことになった規定がよく周知徹底されないと、かえって一般国際規則と違ふという点で、むしろ逆な問題が起こるかという点を心配いたしておりました、その対策を十分とりたいと、かように考えております。

○阿部憲一君 この指定した十一、この指定ですが、これがもちろん重点的に拾い上げられた水域、航路だと思えますけれども、しかし、それ以外にも当然この法案を適用するような水域といたものはないわけでございまして、たとえば釣島水道というのには非常に航行の激しい所でございますけれども、この辺の事情はいかがですか。

○政府委員(手塚良成君) この指定航路、ここでは十一航路を指定したいというようにしてございまして、その中には先生御指摘の釣島水道は入っておりません。先ほど御説明申し上げました特定水域航行令の中には指定航路として釣島水道が入っておりますけれども、これを今度は特水令をはずしますと、完全にどの法律の規定にも当てはまらないということになります。ことにこの航路をきめるときに私も考えますのは、やはり一つの地形、岩礁あるいは潮流、そういう自然環境というものが一つの要件になるかと思ひます。それからそういう所に船がふくそうをする、こういう状態、その結果、一種の、当然かとも思ひますが、海難事故が相当に出る、こういうようなことを総合的に勘案をいたしまして航路ということをするべきであらうと考えたわけでございまして、そういう観点からいたしますと、釣島水道

につきましては、ここで予定いたします十一航路に比較いたしまして交通量というものは非常に少ない。その結果でもありましようけれども、海難状況というものは四十六年の調査によりますと三件というもので、他の航路が最低七件程度はござい

ますのに比べて一番少ない。それから航路の自然的条件も、航路幅というものが他の航路幅に比較して比較的広い。そして航路の運航方法も、他の航路に比較しますと、いわゆる単純に行ける釣島等は御承知のとおり状態でございます。浦賀水道にいたしまして、相当S状という困難な状態がございまして、そういうものに比較をいたしますと、比較的安全である。こういうような観点で、一応技術的に見ましてこの釣島水道は今回は

はまず、これもまたどういようございまして、漁業との調整ではなるべくこういうものが少ないほうがよろしいという御意見も一方にございまして、そういう観点を見ますときに、ただいま申し上げましたような自然的条件、あるいは船のふくそう度、あるいは海難の状況というものが、他の十一航路に比較いたしますと格段の違ひがあるのではなからうか、かように考えましたので、今回はこの対象からはずしておきます。

○阿部憲一君 水産庁にちよつとお伺いしたいのですが、先ほど来いろいろと漁業者との関係についてのお話も出ましたしまた御説明もいただいたわけですが、海上交通の安全を確保する、これは大切なことでございまして、またそれを規制するというのも、先ほど申し上げましたように、私も賛成でございますが、この法案が本日までいろいろの経緯を経て上程されたわけでございまして、四十二年ごろから何回か海上保安庁との間でもいろいろな折衝なされて、何といましようか、ある意味において、平たくいへば、妥協の産物みたいな感じも思ひましたけれども、それだけにこの法案自体が私はあまり完全なものといましようか、非常にメリットがあるというふうな思ひませんが、しかし、ここまで、何といましようか、ある程度の妥協がで

きたにもかかわらず、まだまだ漁業の関係の方から相当反対をされていようという事情について、水産庁のお立場から御説明願いたいと思ひます。

○政府委員(太田康二君) この法案の過程におきまして漁業者側の主張につきまして多くの点について取り入れてもらひまして、調整が大部分終わったというふうな考へておるわけでございまして、先ほど神沢先生もおっしゃいましたように、一番漁業者が心配いたしておりましたことは、こういう規制をすることが必要であるのでございまして、最近におきまして非常に大型タンカーが内湾、内海に乗り入れる、これが漁業上の支障を及ぼす事例が間々発生をいたしておる。そこでやはり本法制定と同時に、一定規模以上の巨大船の入域制限を行なうべきである、こういう点について明確な方針が打ち出されていらない。この点について一番心配をいたしておりました、特に瀬戸内海等におきまして大型タンカーがひっきり返つたような場合には、油事故で瀬戸内海の漁場が完全に失われるというふうな問題も予想されるわけでございまして、この点を一番心配いたしているわけでございまして、そのこと、いま一つは、先ほど来やはりこれも議論に出たわけでございまして、油等による漁業被害あるいは被害者不明の被害、それから当て逃げ等による被害、こういうものに対する損害補償の制度について早急に制度化をしてもらいたい。こういうものが裏づけとなつて、この法律と同時にそういった制度ができればまあ心配はないんだけれども、その辺のことができないで、こつちだけが走つておるといふところに不満があらうと思つております。そこで、私も実は巨大船の入域制限のことはいろいろ折衝過程におきまして海上保安庁側にも要望いたしたわけでございまして、沿岸工業地帯の機能の維持等から見まして、いま直ちにこれをやるのがなかなか困難である。そこで、やはり政府全体といたしまして、将来の問題

しても、先ほどの海象との関係もございしますが、波高一メートル五〇以上になりますと、現在われわれで保有しておりますものが役に立たないということになります。また、中和剤にいたしましたも、当時盛んにいわれましたように、二次公害との関係ということで、そういうものへの無害な、しかも機能が非常に高いというようなものは、現在世界じゅうどこにもございません。これは、やはり今度のような事件が多発を予想されるわれわれとしましては、全力をあげて技術開発をすべきものではなからうか、かように考えるわけでございします。そういった反省点につきまして、私どもはそれぞれ政府関係のところと委員会を持ち、あるいは研究会を持ち、あるいは部外の学識経験者等に委嘱をいたしまして、いまの反省点の早急なる改善にただいま真剣に立ち向かっておる。できるだけ早い結論を得まして、そういったあす起こるかもしれない防災問題に取り組みたい、かような

に考えております。

○委員長(藤原道子君)　いま大臣が、決算委員会の最中であるので来ません。三時五分ころから政務次官が運輸委員会に出なければならぬ。これはまあ、いずれも、ここがまだきょう始まったばかりですから、質問がございましたらそれは保留しておいていただくということで了承してよろしゅうございますね。

ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(藤原道子君)　速記を起こしてください。

○柴田利右エ門君　実は私これ、海上保安庁と水産庁と両方にひとつお答えをいただきたいと思ひい。

ますが、実は海上交通安全のための規制の問題は四十二年から取り上げられて、二回にわたってその成案を得ながら日の目を見なかった。それが今度上程をされることになった。これはその過程には、海上交通の安全をはかるための措置、これはその必要性は、現在の海の交通ラッシュ、そういう点から考えると、むしろ増大をしておるとい

九

こともあろうでしょうけれども、先ほどから問題にされておりますように、この問題が日の目を見なかったと、五年來の懸案になっているというの、一部にかなり激しい反対というのがあったように承知をいたしております。

〔委員長退席、理事岡本悟君着席〕

これが今回上程をされるということになったについては、従来の障害になっておったものが調整をされて、むしろ解消の方向に向かっているのではないかと、むしろ理解をしておいたわけであり

ためにいろいろ献策をいただけれども、この法案をつくる過程では十分それがいれられなかったと、こういうような御説明もあつたわけでありましたが、しかし、これからこの法案をスムーズに通すために、さらにそういう心配を解消するため、現実の問題として不安な心配なりのあまのいような動きが出ておるわけでありますが、こういう問題に対してどのように対処をし、どのように解消をするような努力をされていくのかという点について、お二方からひとつ御見解を聞かしていただきたい。

○政府委員(手塚良成君) 漁民の皆さんの御心配

の一番中心は、やはり巨大船に対する避航義務であらうと思つて、この法案の規定にございまして、つきまして、この法案の規定にございまして、おりに、巨大船の入港の予定時刻の通報、それに対応する指定変更というこの規定の運用を十分に考えまして、漁業の一日の間に於ける最盛期の時間あるいは季節的な時期における調整、そういったものをこの時間調整という規定によりまして運用上できるだけ調整をはかつていくということが、また、それによつて調整をしていきたい、かように考えております。さらに、先ほどお話がありまして、大きな背景におきまして、この巨大船の区域制限問題あるいは当て逃げにおける保険制度的な制度の確立の問題、こういったものにつきまして、やはりそれとして直ちにそういう検討を前向きでやらなければならぬ。これには私どものみならず、運輸省全体、関係各省庁との十分なお話し合いを持つて大所高所からの施策が必要であるから、それをひとつ強力に私どもは推進するように努力をいたしたい、こういうことでひとつ漁民の皆さんの御理解をいただきたい、かように考えております。

○政府委員(太田康二君) ただいま保安庁長官からも御答弁があつたわけでございますけれども、法案それ自体の中身につきましてはかなり調整もできまして、漁業側の要望がほぼ満たされたとい

うふうに理解をいたしております。ただ、この法案との関連におきまして、先ほど来申し上げておりますように、巨大船についての入域の制限あるいは歯どめ措置、こういったことを講じてもらいたい、あるいは当て逃げ等の原因者不明の被害について、それから油の流出による被害等の原因者不明の損害についての、何と申しますか、救済制度を確立してもらいたいということがこの法案との関連におきまして言われておるのでございまして、

〔理事岡本悟君退席、委員長着席〕

これらにつきましては、いまお答えがございまして、前向きに検討するということによりまして、法案の趣旨の徹底——御説明を申し上げて御理解をいただくと同時に、そういうことに対して今後誠意を持って検討して問題の解決に当たるといふことを申し上げて御協力を賜わりたいといふふうに考えております。

○柴田利右エ門君

いま手塚さんのほうから、漁船の巨大船に対する避航義務のお話が出たんですが、これは漁をするということになれば、潮どきなり時間なりの関係が出てくるだろうと思つて、これがただ単なる避航義務でなくて、そういうことから考えると、巨大船のほうは、所定の時間をおいて、何日の何時に通りますよと、こういうふうに通つてくるんだらうと思つて、そういう点にももちろん巨大船のほうは配慮するはずもないと思つて、そういうことからいって、漁船のほうから見れば、ただ単なる避航ということだけで片づけるということについては、まあ、地域によつては漁業のやり方によつて多少違つてくると思つて、そういう点については、避航ということだけで考えるのは、少し狭いというか、非常に硬直した考え方、説明としてはわかりませんが、漁民の人から見れば、そういうことに対する言い分というものがあつて、じゃないかといふふうに思つて、いかがです。

○政府委員(手塚良成君) いま申し上げました巨大船の運輸の調整の問題は、予定航行時刻というのは、航路入口到着予定時刻十二時間前には必ず一回の通報をさせる。それから航路入口到着前三時間前に再度やる。もちろん、それが途中で変更になりましたならば、そのつど通報させる。したが、いま、相当遠距離から通報してまいることになりまして、やはりわれわれが予定時刻を、漁業との関連において調整をとるゆとりは十分にあるわけですから、これは、スピードを落とすとして、遠くから徐々につちから指定する時間に入つてくる。まぎわになつてきてから、しばらくそこでまておれというふうなことでございまして、相当前広にスピードを落とすとして、そして指定された時間に入つてくるというふうなことから、端的にいますと、やらせることになりまして、これは相当有効に働かざるを得ない。漁業にもいろいろこの避航で支障があると言われる。漁業については、やはり潮目とか時間帯とかが非常に影響をいたしております。したがって私は、これで相当有効になし得るものと考えておりますが、もちろん、これで完ぺきであるというには相なれません。その辺は実行にあたりましては十分具体的な意見をお聞きし、現場における調整の運用をはかつていって解決すべきものではないか。現にやはりいまも巨大船はどんどん入つておるわけございまして、これに対して、これが法律に定められきめられないといふことによる相違は出るかと思つて、現在も相当協力的にやつておるわけですが、特にまた瀬戸内関係におきましては、先ほど御説明したかと思つて、特水令というのの、先ほど一般船をすてに漁船は全部避航するというところに現在たてまえがなつておるわけでございます。そういうふうな前提から考えます場合に、私はこれは現実問題として調整可能であるといふふうに考えますが、法律の内容上いろいろの政省令で今後きめていくような問題もございまして、そこで、そういう面につきましては、規定にもありますが、審議

きなかつたわけですが、浦賀水道の実情、これは通航の数字はここに出ておるのですが、特に船舶の行き会いについてどうなっておるのか、御説明をしていただきたい、こう思います。

○政府委員(手塚良成君)　いま浦賀水道には中央に七つのブイを入れます、そのブイを中心に、右側通行ということを原則にして、これをわけてわけて言うところの「推薦航路」という言い方で

実施をいたしております。小型の一般船舶はこの右側通行についてなかなか実行確保がむずかしいというのが、正直申し上げて現状です。巨大船がここで一日十ないし十五は通りますが、これはやはり右側通行というのを嚴重に厳守をして通行をしてくれているということですが、これはあくまでも行政指導でございますので、この指導にはおのずと限界がございます。これをいまの小型船等が順守をしないということであればまあそれまでの話ということになります。最近あの辺を通ります船は、御承知かと思いますが、種類がまた多様化しておりますで、そういうものををつくりまして、あれを横断する船が多数あります。対岸の埋め立てのために砂利を運搬しているというような船も、注意を怠りますと、短距離を走りたいというところで、なかなか推薦航路を走ってくれないというふうな事態もございますし、また、外国船舶の中などには、周知のしかたも徹底なのかとも思いますが、なかなかやはり推薦というものについて法律上の根拠がないというふうなたてのとり方で批判をする、順守をしないというような者もあるというふうなことで、私どもはこういった法律の成立を待てないために、事実上そういうことを皆さんにお願いしいしいやってもらっておりますけれども、現状はいま申し上げたとおりでございます。したがって、行き会いを整理し、完全にするためには、どうしても今回御審議を願っておる法律の成立が必要である、かように考えております。

○柴田利右工門君　これもいただいた資料の中にあるわけであります、これは今回の法案の関係

で「海難発生状況の推移」というのが東京湾、伊勢湾、瀬戸内と、こういうふうに出ておるんですが、先ほどの説明からいっても、やはりこれが一番率としては多いとこういうことなんです。これはこの法案との関連を特別考えなくとも、当然こういうことに対してできるだけ解消するように配慮をするような措置というのは常日ごろからお考えになっている点があるかと思いますが、こういう三つの海域について、いま何かこういう衝突とか乗り揚げ、座礁、エンジン故障、そういう問題に対する緊急な措置としてお考えになっておるような事項があれば一つお聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(手塚良成君) 一昨年、この浦賀水道でタンカーと外国船が衝突いたしました第一新風丸・コリントス号事件というものがございまして、タンカーからの流出量はそれほどではございませんでしたけれども、私どもはこれは将来への一つの警鐘と受け取りまして、この直後に「浦賀水道における海上交通に関する緊急安全対策」というのを運輸大臣名において実施をいたしました。その中身はいろいろございまして、船舶の構造上の問題、たとえばレーダーをできるだけ多数の船がつける、いま、端的にいいますと、大きな船はつけておきませんけれども、これを一般船舶については五百総トン以上、タンカー等は三百総トン以上のものについてつけるように指導をするとか、あるいは危険物を積載しておるものが現在には必ず標識を出さなければならぬということにはなっておりますので、これをもっと視認容易な危険物の標識を必ず掲げさせると、こういうふうにするとか、あるいは航路不案内のために、特に外国船あたりが海堡に乗り揚げるといふようなことがありますが、こういったことについては強制水先区とはしないまでも、できるだけ水先人を乗せるように指導するとか、こういうようなこと、それから航法上の指導、先ほどの推薦航路をできるだけ守るといふようなこと、そのためにはあそこに進進哨戒のペトロールの巡視艇を従来より

りは数をふやして、しかも二十四時間勤務でやる、こういうようなこと、あるいはここにありますが、ブイなり灯標なりが非常に視認しにくいという御批判がありましたので、早速その直後において、遠距離からわかるような視認しやすいものに取りかえ、こういうやうなことを当面緊急措置としてまずやったわけでございまして、これには指導でございますので、その順守のしかたについては必ずしも良好なものばかりとはもちろん言いません。こういう状態のことは、これを模範にいたしまして、他の伊勢湾あるいは瀬戸内海、こういうところにも適用できるものは適用せるといふふうにして、同じように目下指導をしておるといふことでございまして、しかし、この中身について、特に航法上の問題につきましては、ただいま申し上げましたように、なかなか指導の徹底ということがむずかしいというのが現状でございます。

○柴田利右門君 終わります。

○小笠原貞子君 先般、視察に参加させていただきました。浦賀水道を見させていただきました。またたくさん資料もいただいた。それから資料を検討したり、いろいろ関係各省庁から話を聞いた。たまたまわねなんですが、交通安全の立場から海上保安庁たいへん御苦労していらっしゃるというところがわかりました。しかし、非常に根本的な問題で解決されなければならないものがそのまゝまにあっていて、出てきた矛盾の中で解決するという努力にしかすぎないのではないかと。そういうことになりました。今後、先のことを考えますと、ますますこれはたいへんなことになるんじゃないかというふうな、将来も含めて、海上交通安全という立場から、この問題についてお伺いしたいと思ひます。

で、具体的にお伺いいたしますけれども、ただいま、東京湾の六省庁連絡会議というのがございまして、六省庁というのは、通産、運輸、建設、環境庁、水産庁、海上保安庁と、この六省庁で東京湾の連絡会議というのが持たれていて、そして、そこで石油製油所の立地・増設許可というものが通産省で出されているわけなんですけれども、その六省庁連絡会議の中に運輸省もまた海上保安庁も入っているわけなんです。とすれば、当然この石油製油所の増設の計画ですね、これも御存じでお認めになったのかどうか、その点をまずお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(栗栖義明君) ただいまの先生御指摘の六省庁連絡会議と申しますのは、首都圏整備委員会が中心になりまして、東京湾を今後いろいろと手を加えるといった場合に、関係各省でお互いに横の連絡をとりながらやらうじゃないかということから始まったものでございまして、別に行政権を限その他云々というものを戦わそうというものが極旨でございまして、御指摘のように、首都圏整備委員会、経済企画庁、通産省、運輸省、建設省と、そのほか環境庁が発足いたしましたので、環境庁が入りましたので、六省庁ということでございます。先ほど申し上げましたように、東京湾周辺のいろいろな施設整備ということが中心になるものでございまして、運輸省といたしましては、私どもは港湾局が加わったというのが実態でございます。

石油につきましては、御承知のように通産省に石油審議会というのがございまして、いろいろ政策を御審議なさるといふ機関がございまして、六省庁連絡会議では、そういうふうな通産省の御計画があった場合に、関係各省庁の間で横の連絡をとりまして意見を交換するといふようなシステムでやっております。なお、先ほども申し上げましたように、運輸省は港湾局が出ておりますけれども、海上保安庁なりあるいは関係の各局にも関係ある場合には、官房の政策部門を中心としたしまして御相談申し上げながら進めておるといふ制度をとっております。

○小笠原貞子君 そこでいろいろ御相談になると思ひますが、結局運輸省がいられて、そして御意見を申し上げるときに、お出になった方は、交通安全の立場から御意見を出していただかなければならないと思ひます。私のほうは、通産省の石油タンカーが大きな問題になっておりまして、通産省のほうを調べて、いろいろ資料をいただいたわけなんです。そうしますと、石油精製能力というのがどんどんふえてきます。すね、石油精製能力というのが約四百二十万バレルが現在でございまして、それが四十九年になりますと六百五万二千三百六十バレルと五割増しになってくるわけですね。そうすると、五割増しに増設されて原油がどんどん運ばまると、当然タンカーも大型化になって、入るのもどんどんふえてくると、こういうことをほつといて、そして、ほれ海上保安庁しつかり交通安全をせいなて言われても、結局おたくはたいへんだと思ひます。私のほうは同情したわけですが、そうしますと、こういうふうな問題が出されたときに、やっぱり日本の経済発展、産業構造からこれはしかたないんだということも認めてしまつて、あと始末を引き受けて一生懸命やっても役に立たないわけなんです。だから、そういうようなことが出されておつて認められたときに、海上交通安全の立場からたとえばどういふような御意見をお出しになったのか。これはしかたないと思ひます。黙ってお認めになったのか、海上交通安全の立場からはいへん困ると、何とかその辺のところを考へる、また別の道というものを積極的に出すようにとりうらふにおつしやうたのかどうか。その辺のところをはつきりさせていたいただきたいと思ひます。

○政府委員(栗栖義明君) 石油審議会は、直接私出しておりますので、議事録その他も調べてみたわけでございますが、ただ、六省庁連絡会議の席上で私どもも出ておりました。議論をしたわけでございますが、概略申し上げますと、先生御指摘のように、四十九年で全国ではそういう姿にならうかと思ひますが、東京湾につきましては、私承知しておりますのは、京浜地区にはもう増設はしないというふうに通産省おつしやうておられ

ます。まあ、千葉地区に一部ふやしたいというふうな話が出てきて、たしか四十六年の九月の審議会以前に東京湾周辺で許可済みの石油の精製能力が百九十五万バレルと承知しておりますが、その後十二万バレル追加されて約六割という程度の増加でございます。この場合に、基本的に申し上げますと、私も今日内海、内湾にはあまり——というより、そういうタンカーは入らないほうが望ましい、これはもう間違いないわけでございます。まして、どうしたもんかというところでいろいろ相談したわけでございますが、現在の石油事情その他いろいろなほかのほうの要請もございませうけれども、六割程度であれば、石油審議会の席上でも、私どものほうの担当のほうからも、現在御審議いただいておりますような海上の交通規制であるとかあるいは港湾の整備であるとかそういうことを十分やるという前提で、積極的ではございませうが、賛成したという経過というふうに思っております。

○小笠原貞子君 六割程度だからたいしたことないというふうにごらんになって賛成なさったと思えますけれども、四十九年というもうすぐですからね、このあと五十年、ずっと出てきまして、そしてやはり資本のほうは強いですからね。大資本のほうの計画でなんというところで押されまうと、それこそやはりたいへんだと思うんですね。私も、この間もたいへんだなということわかっていましたけれども、実際見せていただいたり、ジュリアナ号の写真、映画を見せていただいたり、これがもし東京湾で起きたらほんとに一体どうなるんだろというたいへんうつ然とした感じがして、そして事故というの、起きていただいじょうぶという対策は一応立てているんだけれども、結果的には事故というの、起きるまではいいじょうぶなんだけれども、起きると必ずもうだめになっちゃうんですね。そして起きてから、あそこが足りなかった、ここが足りなかったということになれば、やはりこれはほんとに東京湾なんかの場合

合だと漁業だけの問題じゃなくて、あの沿岸全体の問題になりますので、よっぽど慎重に考えていただくかなければならない。そうすると、その六省庁のそういうような会議というものが幸い持たれているとすれば、そのところでもっと、ただ連絡会議だなんていうだけではなくて、もっとほんとうに首都圏全体の立場を見て、交通安全なら交通安全と、環境をどう守るかというので慎重な会議にしたい。また、運輸省の立場としては交通安全の立場からすべて考えていただきたいというふうなふうに思うわけなんです。で、それ、きょうは通産省の方からいらつしやらないから運輸省のほうにお願いするわけですけども、そういうふううに常に安全という立場に立って運輸省はその会議に出て、そしてほかの各省庁にもその意見を反映させて推進してくだされるように、たいへん申しわけないけれども、私たちとしては安心できないわけなんです、ぜひそういうふうな態度で今後やっていただきたい。そういうことをどう考えていらつしやるかということです。

それから、瀬戸内海とか伊勢湾というふうなところも相当これ密集地帯になっておりますけれども、こういうところでは、東京湾みたいにこう関係各省の出先が集まって相談するというふうなものもいまだございせんね。そうすると、私たちしろうとの方だと、やはりここにもそういうものがあつて全体の問題を考えるべきというふうな機構というものがつくられてしかるべきじゃないかというふうなふうに考えるんですけれども、その辺はどういうふうにごらんになっていらつしやいますでしょうか。

○政府委員(栗栖義明君) 最初の第一点は全くお説のとおりでございます。私もどなたもいたしまして、極力海洋交通の安全という面が一番大事であるという姿勢をもつていろいろと会議、ディスカッションをやっている次第でございます。なお、蛇足かもしれませんが、四十六年度から約一億五千万程度の調査費をいただきました。で、東京湾が中心になります、さらに瀬戸内海その他にもいろいろのシーバス構想と申しますか、それがどういうふうなことにしたらできるか、あるいはそういう適地がどこにあるかという調査を進めておる次第でございます。なるべく早い時期に結論を出して実施に移したいというふうに念願をしております。

それから次の御質問でございますが、実はまだ中部圏を中心いたしました伊勢湾のそういう意味の連絡会議はございせん。ただ、瀬戸内海につきましては、むしろ環境保全の問題が中心になりました。環境庁を中心にして非常に大がかりな委員会もつくられて進められておりますので、相当程度のものはむしろ環境庁を中心としたそういう委員会でもカバーできるんじゃないかというふうにも考えておりますが、御指摘のように、私どもも帰りますと、東京湾以外にはかの地域につきましても具体的にそういうものが必要かどうかというところ、各省の御意見も承りまして、御趣旨に沿うように進めてまいりたいというふうに考えております。

○小笠原貞子君 そういう機構ができたからそれでいいというわけじゃありませんけれども、やはり何か事故が起きますと、いやこういうものが、こういうところで検討するようになっております。こういうふうな前向きな姿勢も持っております。なうわけ、それが実質を伴ったものになつてもいいたいと、そう思うわけなんです。やはりこの問題で一番の問題点になるのは、漁民の生活を保障していく問題とそれからタンカーの問題でございます。先ほどお話ししましたリベリアのコンテナと第一新風丸の衝突事故のあと、運輸省から「緊急安全対策」というものが出されております。いろいろ書かれておりますのを拝見いたしました。で、こういうふうなことをずっと行政指導をもつて、こういふふうなことをずっと行政指導をもつて、一番大事なのは、ここにも書いてありますけれども、「原油のパイプライン輸送と原油タンカーの入

湾禁止等」というふうな書いてあります。やはりもうますます激しくなってくる大きなタンカーというのが入ることが私はどうしても心配なんです。ここで、事故はたいじょうぶですかと言われたら、保安庁長官でも、たいじょうぶだと言いたくないと思うんですよ。もういつ事故が起るかかわからない。そうすると、型の大きいタンカーを内湾、内海に入れるということが、やはりここにも書いてあるように、検討しなければならぬんじゃないか。運輸省でも検討しなければならぬと、こういうことについて強力に検討するといふのを出されたのが四十五年の十一月の六日でございます。まあ、いま四十七年でございます。その間にそういう問題についてどういふふうな考えていただいているのか。それから、そうかといふ、タンカー全部入れないで石油をとめちやえというふうなことを共産党は言うわけじゃございせんので、やはり必要であるとすれば、これをどうやって安全に入れるかということですね。そのことについて具体的にどういふふうな方法が考えられるか。先ほどいろいろ言われましたけれども、こういうふうないろいろな方法があります。タンカーが内湾、内海へ入って危険をおかすことはありませんとするならば、もうちょっと具体的な調査なりお考えになったところを御説明いただきたいと思います。

○政府委員(手塚良成君) いま先生のお手元に「緊急安全対策」をごらん願っておりますので、そこではいまの入湾禁止につきまして書いてあります。ことをごらん願いますが、抜本的な対策としてはいろいろなことを前提として考えていかなければならぬということで、「湾口航路の整備、海上交通情報システムの確立、海上交通安全法の制定、原油のパイプライン輸送と原油タンカーの入湾禁止」というようなことで、東京湾の総合安全対策というところを進めるといふことになっております。

さらに、その資料の終わりのほうには、六項目になります。東京湾の湾口航路の整備と海上交通情報システムの確立、この問題については「実施について関係方面との折衝を行ない、三か年を目途に整備を図る」、こういうこと。それからさらに「海上交通情報システムの確立については、本年度内に着手した川崎、横浜地区分を四十六年度中に完成するとともに、東京湾全体の同システムの完成時期の短縮を図る」、こういうことが書いてあって、若干ずつタイム・リミットもついておるわけであり。この湾口航路の整備につきましては、港務局長の御所管でございますので、お話しあると思いますが、海上交通情報システムの確立、これは海上保安庁の、私の内部で見ますと、灯台部の所管になっております。これは目下、ここに書いてありますようなテンポでもって急速に進めつつあります。先般その一部をごらん願ったかと思いますが、中身の充実のしかたはいささかのさびしいところになったかと思ひますけれども、まああいつた外郭を一部つくりまして、ことしと来年になりますか、その二か年でこの完成をはかるようにということで、ことしは相当予算もよけつけていただいておりますという状態でございます。パイプライン輸送につきましては、これも施設的には港務局長の御所管になっておまして、私ども聞き及ぶところでございますが、いろいろCTS等についてのまず前提になる場所をどうするか。この問題もまず漁業との関係が非常にあるわけでございます。そういう意味で、二、三の候補地を選定をされて、その調査とそれぞれの一部の折衝というようにことをなさっております。かたがた、また先般、この国会におきまして法案として、石油パイプライン事業法案というのが出されて、やはりその中に対象品目として原油というものが加わりませんとこういって入港禁止というの役に立たないわけでございます。衆議院の御審議段階におきましてはそのことも強く打ち出された結果、原油もその対象にするというよう

うなこともなっておりますが、そういうようなことで、鋭意進めてはおります。全般通して見まして、ここにきめられましたような早急なる時期に完了したいということを悲願にしながら進めておりますが、なお、港務局長のほうのこまかい御見解とお話をお願いしたいと思います。

○政府委員(栗栖義明君) 全般的に海上保安庁長官から申し上げたとおりでございますが、ただ、湾口航路の改善につきましては、おしかりをいただくかわかりませんが、ちょっと立ちおくれしております。これはいろいろ事情はあるわけでございます。一口にいいますと、非常に船がたぐさん通るところをどういう方法でどういふふうによつたらいいかということ。あるいは漁業者に対してどれほど御迷惑をかけるかということ。さらにひとつと大きく申しますと、この前も東京湾御視察のときにちょっと申し上げましたけれども、東京湾全体の流れの模型実験を進めておまして、流れにつきましてある程度まで中間的な検討は進んでおりますけれども、もう少し進めたい。あるいは作業の基地の整備という点で、ちょっと湾口航路につきましては、申しわけないんですが、進められけれども、少し立ちおくれしておりますが、鋭意これは進めまして、取り返していこう。

なお、パイプライン輸送、これはCTSと申しますか、シーバスをどこか湾外に設定してパイプラインに持つていくということになるわけでございますが、技術的には少々深くてもできるという確信は持つてございますけれども、やはり波の状態あるいはその附近の漁業との関係、そういうものを十分調査いたしまして、地元の方々の御意見の聴取ということ、先ほど触れましたように、調査費を計上いたしまして、二か年にわたって調査をやっておるといふ実態でございます。

○小笠原貞子君 いろいろこの法案が準備される段階で五年ぐらいの時間もたつていっているというふうなことから考えて、ちょっとじゃなくて、だいたいぶちおくれしておりますで、まあ、その安全に石油を通すということについても、パイプラインを使うといつても、これまたいろいろ検討しなければならぬ問題があると思うんですね。地震のときの影響がどうか、それから航行の上でどうかというふうなこともいろいろ検討されているということなんだけれども、たいへんテクノロジーがおそいんですね。ですから、いまの科学水準からすれば、やっぱり相当のところまで出すものをい出して、そうして英知を集めれば、相当早い時期に進められて、そうしてもうこんなあまり賛成できないような法案を出さなくても、もつとびりとしたのが出るはずなのに、その辺がたいへん今後にわたって私たち不安に思うわけなんです。まあ、大臣もいらつしやらないから、皆さんにそんなことを申し上げて、たいへん御苦労の中で申しわけないかと思ひますけれども、やっぱり本気になってこの海上交通安全ということをやつていただかないと、事故が起こるのを待つていなければならないけれども、何かのすぐ心配になつてまいります。そんなときに、ああしておけばよかったと言つても、もうおそ過ぎますしね。お金だけの問題でなくて、いろいろなところに被害が出てまいりますので、ぜひ、そういう意味で時期的に早急に、そして早いからいいというんじやなくて、内容的にも非常に高度な技術も要りますと思ひますので、そういう意味で全力をあげて海上交通安全ということを考えていただきたいというのを、最後の要望になりますけれども、くれぐれもお願ひしたいと思います。

それから、漁民の方たちにすれば、現行の海上衝突予防法ですが、これだったら、船のほうがよくて行ったのが、今度は逆になるわけですね。おまえのほうでどける、こういうことになつて、いまのところは、運用上ということでもそういうふうなこともない、まあ、漁業のほうも何とかやっていけるようになるということなんだけれども、これもやっぱり安心できない。漁民の方がおっしゃるのも無理ないと思うわけですね。そうすると、やっぱり漁民にとつてはこれは生活問題でござ

いますからね。やはりその辺のところもしつかり考えていただきたい。そして、漁業権を奪うわけじゃないから補償の対象にならないという法制局の御見解みたいでございましてけれども、やはりそれに伴つて損害というものが出てくれば、漁民に対する補償といういろいろなことも考えていかなければ、お互いに両立させるといふようなこともできないと思ひます。まだまだこれでは不十分だと言わざるを得ないと思ひます。で、そういう意味で、もう時間もあれですが、とりません。最後に、そういう立場で考えていただきたい。漁民の立場で反対しているのも、何もここでひとつ反対をしておいて補償をたくさん取ろうというふうなものじゃなくて、やはり善意を信じて、漁民の生活を守るといふ、一人の人間の生活がかかっているんだという立場から、もう少し考えていただくといいふうな御努力をいただきたというのを要望して、終わりたいと思ひます。

○委員長(藤原道子君) 他に御発言もなければ、本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめておきます。

本日はこれにて散会いたします。
午後三時三十九分散会

四月七日日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願(第一二二〇号)(第一二四四号)(第一二四六号)(第一二四八号)(第一二六二号)(第一二六三三号)(第一二六四号)(第一二六五号)
- 一、トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(第一二五五号)(第一二五六号)(第一二六六号)(第一二六七号)(第一二六八号)(第一二六九号)

第一二二〇号 昭和四十七年三月二十五日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類

基督教婦人矯風会小樽支部内 近藤静枝外二十二名

紹介議員 片山 正英君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三二七号 昭和四十七年四月四日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 鳥取県米子市陽田町一ノ二 田端実外二十二名

紹介議員 宮崎 正雄君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三四五号 昭和四十七年四月四日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 岡山市磨屋町九ノ五 平松三枝外二十一名

紹介議員 木村 睦男君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三三六号 昭和四十七年四月四日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 佐賀市八戸一ノ六ノ三六 小川寿美子外二十二名

紹介議員 杉原 荒太君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三四七号 昭和四十七年四月四日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 東京都練馬区錦一ノ二ノ三神明荘内 兼重都吉外二十二名

紹介議員 占部 秀男君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三四八号 昭和四十七年四月四日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 東京都世田谷区祖師谷三ノ三六ノ二四 小林明彦外二十二名

紹介議員 阿部 憲一君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三三九号 昭和四十七年四月四日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 福井県敦賀市市野々一五ノ二ノ四 大沢を外二十一一名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三三七号 昭和四十七年四月五日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 京都府舞鶴市桃山町七ノ二日本キリスト教婦人矯風会舞鶴支部内 浜垣多鶴子外二十二名

紹介議員 大橋 和孝君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三三八号 昭和四十七年四月五日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願(二通)

請願者 山形県天童市大字天童甲一八六 相沢隆子外四十三名

紹介議員 加藤シヅエ君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三三九号 昭和四十七年四月五日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 島根県松江市上乃木町二、五六〇 高橋たつ子外二十一一名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三七五号 昭和四十七年四月六日受理

ドライバー等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 滋賀県近江八幡市為心町中一 赤阪信子外二十二名

紹介議員 河本嘉久蔵君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一二九〇号 昭和四十七年三月三十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(五通)

請願者 静岡県周知郡森町飯田一、八九六 鈴木誠一外二千四百七十名

紹介議員 伊部 真君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第二二九一号 昭和四十七年三月三十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 横浜市港南区下永谷町一、六〇九 ノ三二一 和田光男外四百四十名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第二二九二号 昭和四十七年三月三十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 愛知県半田市港本町一ノ二ノ二下 野勝規外二千四百四十七名

紹介議員 須原 昭二君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第二二九三号 昭和四十七年三月三十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 岩手県宮古市岩船二四ノ八二 佐々木武吉外千五百三名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第二二九四号 昭和四十七年三月三十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(三通)

請願者 香川県三豊郡豊浜町一、二五八ノ一 田中正範外千七百七十三名

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第一三〇八号 昭和四十七年四月一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 大分県豊後高田市大字水崎一、〇一三 大東輝行外千八百九十名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第一三〇九号 昭和四十七年四月一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 秋田県由利郡大内町岩谷字川端六五ノ七 遠藤勇外千九百五十三名

紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第一三一一号 昭和四十七年四月一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 福井市志比口町二丁目 平松秀章 外百七十一名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第一三二六号 昭和四十七年四月三日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 名古屋市中川区西日置町五ノ一六 山口鏡之助外二千五百五十五名

紹介議員 須原 昭二君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

第一三二七号 昭和四十七年四月三日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 岡山県新見市千屋七〇八 池田幸

一外千三百三十四名

紹介議員 矢山 有作君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三二九号 昭和四十七年四月三日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

(二通)

請願者 北海道室蘭市母恋北町二ノ七ノ一

田辺勇蔵外三千十名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三六六号 昭和四十七年四月五日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 岩手県下閉伊郡岩手町大字大川

下向武雄外千四百十四名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三七四号 昭和四十七年四月六日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

(二通)

請願者 青森県むつ市宇土内七四ノ六二

〇 丸岡正義外二千三百六十九名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

四月二十一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、ドライブイン等ドライバの休憩所において酒類

の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 第一三八三号(第一四〇九号)(第一四

三六号)(第一四四六号)(第一四六五号)

一、トラックによる貨物輸送の安全対策に関する

る請願(第一三八四号)(第一三九二号)(第一

三九三三号)(第一三九四号)(第一三九五号)(第

一四〇三三三号)(第一四〇七号)(第一四一三三三

号)(第一四六四号)

第一三八三三三三 昭和四十七年四月七日受理

ドライブイン等ドライバの休憩所において酒類

の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 千葉県松戸市常盤平一ノ二五ノ四

〇四 並木信一外二十二名

紹介議員 渡辺一太郎君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一四〇九号 昭和四十七年四月十一日受理

ドライブイン等ドライバの休憩所において酒類

の提供を禁止する法律の制定に関する請願(四通)

請願者 鳥取県米子市富士見町四〇基督教

婦人矯風会米子支部内 野津寿子

外九十一名

紹介議員 足鹿 覺君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一四三六号 昭和四十七年四月十二日受理

ドライブイン等ドライバの休憩所において酒類

の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 北九州市門司区上馬寄一、六三〇

鶴原愛外二十二名

紹介議員 柳田桃太郎君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一四四六号 昭和四十七年四月十二日受理

ドライブイン等ドライバの休憩所において酒類

の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 神戸市長田区花山町二ノ六五 森

養子外二十二名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一四六五号 昭和四十七年四月十三日受理

ドライブイン等ドライバの休憩所において酒類

の提供を禁止する法律の制定に関する請願(三通)

請願者 福島市置賜町八ノ二九聖公会内

斎藤雄一外八十九名

紹介議員 棚田 四郎君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一三八四号 昭和四十七年四月七日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 新潟県西蒲原郡月潟村西宮場三九

三 三星正勝外千名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三九二号 昭和四十七年四月八日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

(十二通)

請願者 福島県須賀川市諏訪町七 岡部靖

雄外九千六百八十六名

紹介議員 伊部 真君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三九三三三 昭和四十七年四月八日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

(四通)

請願者 福島県白河市八竜神五〇 井戸沼

蔵外二千五百七十二名

紹介議員 宮之原貞光君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三九四号 昭和四十七年四月八日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 福島県田村郡三春町大字平沢字栄

町二ノ一〇〇 佐藤孝吉外三千五

百名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一三九五号 昭和四十七年四月八日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 兵庫県加古川市加古川町溝之口九

森田猛外二千三百七十四名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一四〇三三三 昭和四十七年四月十日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 富山県滑川市高柳七五二 高田清

太郎外四百六十九名

紹介議員 杉原 一雄君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一四〇七号 昭和四十七年四月十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 富山県七二二 小原こと外三百

九十七名

紹介議員 杉原 一雄君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一四一三三三 昭和四十七年四月十一日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

(四通)

請願者 北海道帯広市西八条南三四ノ二九

上野甫外二千七十四名

紹介議員 伊部 真君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

第一四六四号 昭和四十七年四月十三日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 香川県観音寺市柞田町黒瀬 松本

隆志外七千三百八十三名

紹介議員 伊部 真君

この請願の趣旨は、第一二五六号と同じである。

四月二十八日本委員会に左の案件を付託された。

一、ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願(第一四七五号)(第一五二六号)(第一五四二号)(第一五四三三三)(第一五四六六号)(第一五五〇号)(第一五五九号)(第一五六三三三)(第一五六四四号)(第一五六五五号)(第一五六八八号)

一、トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(第一四八六号)(第一四八九号)(第一五一四号)(第一五一九号)(第一五二五号)(第一五四四号)

第一四七五号 昭和四十七年四月十四日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 埼玉県与野市大戸六〇〇 石井靖子外二十二名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五二六号 昭和四十七年四月十八日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 東京都世田谷区砧七ノ一五ノ三三 三井方 本行輝雄外十二名
紹介議員 鈴木 強君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五四二二号 昭和四十七年四月十九日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 京都府綾部市上野町 波多野孝外二十一一名
紹介議員 林田悠紀夫君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五四三三三 昭和四十七年四月十九日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 岡山県倉敷市鶴形一ノ五ノ一五 田井中寿賀子外二十一一名
紹介議員 岡本 悟君

第一五四三三三 昭和四十七年四月十九日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 岡山県倉敷市鶴形一ノ五ノ一五 田井中寿賀子外二十一一名
紹介議員 岡本 悟君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

請願者 長野県上田市路入六〇〇 踏入松寿会内 矢野泉外二十二名
紹介議員 木内 四郎君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五四六六号 昭和四十七年四月十九日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 埼玉県大宮市丸ヶ崎三七〇 谷川和子外二十二名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五五〇号 昭和四十七年四月十九日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 岩手県宮古市和見町九ノ四四 燭風会宮古支部内 荒川幸子外二十二名
紹介議員 増田 盛君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五五九号 昭和四十七年四月二十日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 福井市宝永三ノ三ノ二六 坂井百合子外二十二名
紹介議員 熊谷太三郎君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五六三三三 昭和四十七年四月二十日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 岡山県倉敷市鶴形一ノ五ノ一五 田井中寿賀子外二十一一名
紹介議員 岡本 悟君

第一五六三三三 昭和四十七年四月二十日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 岡山県倉敷市鶴形一ノ五ノ一五 田井中寿賀子外二十一一名
紹介議員 岡本 悟君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五六四四号 昭和四十七年四月二十日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願(二通)
請願者 大阪府豊中市末広町三ノ一四〇一 昆美尾外八十九名
紹介議員 玉置 猛夫君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五六五五号 昭和四十七年四月二十日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 福岡市寺塚一ノ二二ノ一 櫻井久子外二十一一名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一五六八八号 昭和四十七年四月二十日受理
ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願
請願者 札幌市手稲西野三六ノ八 西村歌外二十二名
紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一四八六六号 昭和四十七年四月十四日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願
請願者 静岡県湖西市入出五五三 山本征男外五千六百八十五名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第二五六号と同じである。

第一四八九九号 昭和四十七年四月十四日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(四通)
請願者 新潟市嘉木九九 牧野和春外四千五百四十五名

第一四八九九号 昭和四十七年四月十四日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(四通)
請願者 新潟市嘉木九九 牧野和春外四千五百四十五名

この請願の趣旨は、第二五六号と同じである。

第一五一四四号 昭和四十七年四月十七日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(七通)
請願者 東京都小平市小川西町二、二六五 桑島幸雄外四千八百八十一名
紹介議員 伊部 真君
この請願の趣旨は、第二五六号と同じである。

第一五一九号 昭和四十七年四月十七日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(二通)
請願者 熊本県阿蘇郡阿蘇町西湯浦 小島良明外千四百四十八名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第二五六号と同じである。

第一五二五号 昭和四十七年四月十八日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(四通)
請願者 大阪府摂津市香露園二八ノ一二 橋本周平外二千五百一十一名
紹介議員 伊部 真君
この請願の趣旨は、第二五六号と同じである。

第一五四四四号 昭和四十七年四月十九日受理
トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願(五通)
請願者 千葉県八日市場市宮本永瀬 石井義一外二千三百三十名
紹介議員 伊部 真君
この請願の趣旨は、第二五六号と同じである。

五月十二日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は四月二十四日)

五月十二日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は四月二十四日)

九

昭和四十七年五月二十四日
【参議院】

の方向に航行し、これらの航路から水島航路に入ろうとしており、又は水島航路をこれに沿つて航行し、同航路から西の方向に備讃瀬戸北航

として、巨船と衝突するおそれがあるときは、当該巨船の進路を避ければならぬ。

い。この場合において、第三條第一項並びに海上衝突予防法第十八條第一項、第十九條、第二十條第一項、第二十四條第一項及び第二十六條の規定は、当該巨大船舶について適用しない。

5 第三条第三項の規定は、前二項の規定を適用する場合における水島航路をこれに沿つて航行する巨大船について準用する。

(来島海峡航路)
第二十条 船舶は、来島海峡航路をこれに沿つて航行するときは、次の各号に掲げる航法によら

なければならない。この場合において、これらの航法によつて航行している船舶については、海上衝突予防法第二十五条第一項の規定は、適

用しない。
一 順潮の場合は来島海峡中水道（以下「中水道」という。）を、逆潮の場合は来島海峡西水

道（以下「西水道」という。）を航行すること。
ただし、これらの水道を航行している間に転
流があつた場合は、引き続き当該水道を航行

することができるとし、また、西水道を航行して小島と波止浜との間の水道へ出ようとする船舶又は同水道から来島海峡航路に入

二、水道と陸路にて航行する場合とは、できることとする。

三 西水道を經由して航行する場合は、できる限り大島及び天下島側に近寄つて航行すること。

限り四国側に近寄つて航行すること。この場合において、西水道を航行して小島と波止浜との間の水道へ出ようとする船舶又は同水道

から来島海峡航路に入つて西水道を航行し上

うとする船舶は、その他の船舶の四国側を航行しななければならない。

2 前項第一号の潮流の流向は、運輸省令で定めるところにより海上保安庁長官が信号により示す流向による。

第二十一条 汽笛を備えている船舶は、次の各号に掲げる場合は、運輸省令で定めるところにより信号を行なわなければならない。

一 中水道又は西水道を来島海峡航路に沿って航行する場合において、前条第二項の規定による信号により転流することが予告され、中水道又は西水道の通過中に転流すると予想されるとき。

二 西水道を来島海峡航路に沿って航行して小島と波止浜との間の水道へ出ようとするとき、又は同水道から同航路に入つて西水道を同航路に沿って航行しようとするとき。

2 海上衝突予防法第二十五条第二項前段及び中段の規定は、来島海峡航路及びその周辺の運輸省令で定める海域において航行する船舶について適用しない。

第三節 特殊な船舶の航路における交通方法の特則

(巨大船舶等の航行に関する通報)

第二十二條 次の各号に掲げる船舶が航路を航行しようとするときは、船長（船長以外の者が船長に代わつてその職務を行なうべきときは、その者。以下同じ。）は、あらかじめ、航行予定時刻その他の運輸省令で定める事項を海上保安庁長官に通報しなければならない。通報した事項を変更するときも、同様とする。

一 巨大船舶

二 危険物積載船（原油、液化石油ガスその他の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。以下同じ。）

三 船舶、いかだその他の物件を引き、又は押して航行する船舶（当該引き船舶の船首から当該物件の後端まで又は当該押し船舶の船尾から当該物件の先端までの長さが運輸省令で定める長さ以上となる場合に限る。）

該物件の先端までの長さが運輸省令で定める長さ以上となる場合に限る。）

(巨大船舶等に対する指示)

第二十三條 海上保安庁長官は、前条各号に掲げる船舶（以下「巨大船舶等」という。）の航路における航行に伴い生ずるおそれのある船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該巨大船舶等の船長に対し、運輸省令で定めるところにより、航行予定時刻の変更、進路を警戒する船舶の配備その他当該巨大船舶等の運航に關し必要な事項を指示することができる。

(緊急用務を行なう船舶等に関する航法の特例)

第二十四條 消防船その他の政令で定める緊急用務を行なうための船舶は、当該緊急用務を行なうためやむを得ない必要がある場合において、政令で定めるところにより灯火又は標識を表示しているときは、第四条、第五条、第七條から第十一條まで、第十三條、第十五條、第十六條、第十八條（第四項を除く）、第二十條第一項又は第二十一條第一項の規定による交通方法に従わないで航行し、又はびよう泊をすることができ。

2 漁ろうに従事している船舶は、第四条、第六條から第九條まで、第十一條、第十三條、第十五條、第十六條、第十八條（第四項を除く）、第二十條第一項又は第二十一條第一項の規定による交通方法に従わないで航行することができ、及び第二十二條の規定による通報をしないで航行することができる。

3 第三十條第一項の規定による許可（同条第九項の規定によりその許可を受けることを要しない場合には、港則法第三十一條第一項（同法第三十七條の三において準用する場合を含む。）の規定による許可）を受けて工事又は作業を行なうための船舶は、当該工事又は作業を行なうためやむを得ない必要がある場合において、第二條第二項第二号の運輸省令で定めるところにより灯火又は標識を表示しているときは、第四條、第八條から第十一條まで、第十三條、第十

五條、第十六條、第十八條（第四項を除く）、第二十條第一項又は第二十一條第一項の規定による交通方法に従わないで航行し、又はびよう泊をすることができ。

第四節 狭い水道における航法

第二十五條 海上保安庁長官は、狭い水道（航路を除く。）をこれに沿って航行する船舶がその右側の水域を航行することが、地形、潮流その他の自然的条件又は船舶交通の状況により、危険を生ずるおそれがあり、又は実行に適しないことを認められるときは、告示により、当該水道をこれに沿って航行する船舶の航行に適する経路（当該水道への出入の経路を含む。）を指定することができる。

2 前項の水道をこれに沿って航行する船舶は、できる限り、同項の経路によつて航行しなければならない。

第五節 危険防止のための交通制限等

第二十六條 海上保安庁長官は、工事若しくは作業の実施により又は船舶の沈没等の船舶交通の障害の発生により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがある海域について、告示により、期間を定めて、当該海域を航行することができない船舶又は時間を制限することができる。

2 海上保安庁長官は、航路又はその周辺の海域について前項の処分をした場合において、当該航路における船舶交通の危険を防止するため特に必要があると認めるときは、告示により、期間及び航路の区間を定めて、第四条、第八條、第九條、第十一條、第十三條、第十五條、第十六條、第十八條（第四項を除く）、第二十條第一項又は第二十一條第一項の規定による交通方法と異なる交通方法を定めることができる。

3 前項の場合において、海上保安庁長官は、同項の航路が、宇高東航路又は宇高西航路であるときは宇高西航路又は宇高東航路についても、備讃瀬戸北航路又は備讃瀬戸南航路であるとき

は備讃瀬戸南航路又は備讃瀬戸北航路についても同項の処分をすることができ。

第六節 灯火等

(巨大船舶及び危険物積載船の灯火等)

第二十七條 巨大船舶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灯火又は標識を表示しなければならない。

2 巨大船舶及び危険物積載船以外の船舶は、前項の灯火若しくは標識又はこれと誤認される灯火若しくは標識を表示してはならない。

(ろかい船等の灯火)

第二十八條 航路又は政令で定める海域において航行し、又は停留している長さ十二・一九メートル未満のろかい又は帆を用いている船舶（小形ろかい舟を除く。）については、海上衝突予防法第七條第五項ただし書の規定は、適用しない。

2 航路又は前項の政令で定める海域において航行し、又は停留している小形ろかい舟は、海上衝突予防法第五條又は第九條第二項の規定により灯火を表示する場合を除き、同法第七條第一項ただし書及び同条第七項の規定にかかわらず、同項の灯火を周囲から最も見えやすい場所に表示しなければならない。

(物件えい、航路の灯火等)

第二十九條 海上衝突予防法第三條第一項及び第三項、第七條第一項及び第三項（第一号に係る部分に限る。）並びに第十五條第二項（第一号に係る部分に限る。）及び第三項（第五号に係る部分に限る。）の規定は、航路又は前条第一項の政令で定める海域において船舶以外の物件を引き又は押して、航行し、又は停留している船舶（当該引き船舶の船尾から当該物件の後端まで又は当該押し船舶の船首から当該物件の先端までの長さが運輸省令で定める長さ以上となる場合に限る。）で漁ろうに従事しているもの以外のものについても準用する。

2 前項の船舶は、その引き又は押す物件に運輸

省令で定める燈火を表示しなければ、これを引き又は押して、航行し、又は停留してはならない。ただし、当該物件に本文の燈火を表示することが困難である場合において、当該物件を照射しているときは、この限りでない。

第三章 危険の防止

(航路及びその周辺の海域における工事等)

第三十条 次の各号のいずれかに該当する者は、当該各号に掲げる行為について海上保安庁長官の許可を受けなければならない。ただし、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、この限りでない。

一 航路又はその周辺の政令で定める海域において工事又は作業をしようとする者

二 前号に掲げる海域(港湾区域と重複している海域を除く)において工作物の設置(現に存する工作物の規模、形状又は位置の変更を含む。以下同じ)をしようとする者

2 海上保安庁長官は、前項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、許可をしなければならない。

一 当該申請に係る行為が船舶交通の妨害となるおそれがないと認められること。

二 当該申請に係る行為が許可に附された条件に従つて行なわれることにより船舶交通の妨害となるおそれがないと認められること。

三 当該申請に係る行為が災害の復旧その他公益上必要やむを得ず、かつ、一時的に行なわれるものであると認められること。

3 海上保安庁長官は、第一項の規定による許可をする場合において、必要があると認めるときは、当該許可の期間を定め(同項第二号に掲げる行為については、仮設又は臨時の工作物に係る場合に限る。)、及び当該許可に係る行為が前項第一号に該当する場合を除き当該許可に船舶交通の妨害を予防するため必要な条件を附することができる。

4 海上保安庁長官は、船舶交通の妨害を予防し、又は排除するため特別の必要が生じたときは、前項の規定により附した条件を変更し、又は新たに条件を附することができる。

5 海上保安庁長官は、第一項の規定による許可を受けた者が前二項の規定による条件に違反したとき、又は船舶交通の妨害を予防し、若しくは排除するため特別の必要が生じたときは、その許可を取り消し、又はその許可の効力を停止することができる。

6 海上保安庁長官は、前項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、あらかじめ、弁明をなすべき日時、場所及び当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び証拠の提出の機会を与えなければならない。ただし、船舶交通の妨害を予防し、又は排除するため緊急やむを得ないときは、この限りでない。

7 第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可の期間が満了したとき、又は第五項の規定により当該許可が取り消されたときは、すみやかに当該工作物の除去その他原状に回復する措置をとらなければならない。

8 国の機関又は地方公共団体(港湾法の規定による港務局を含む。以下同じ)が第一項各号に掲げる行為(同項ただし書の行為を除く)をしようとする場合においては、当該国の機関又は地方公共団体と海上保安庁長官との協議が成立することをもつて同項の規定による許可があつたものとみなす。

9 港則法に基づく港の境界附近においてする第一項第一号に掲げる行為については、同法第三十一条第一項(同法第三十七条の三において準用する場合を含む)の規定による許可を受けたときは第一項の規定による許可を受けることを要せず、同項の規定による許可を受けたときは同法第三十一条第一項(同法第三十七条の三において準用する場合を含む)の規定による許可

を受けることを要しない。

(航路及びその周辺の海域以外の海域における工事等)

第三十一条 次の各号のいずれかに該当する者は、あらかじめ、当該各号に掲げる行為をする旨を海上保安庁長官に届け出なければならない。

ただし、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、この限りでない。

一 前条第一項第一号に掲げる海域以外の海域において工事又は作業をしようとする者

二 前号に掲げる海域(港湾区域と重複している海域を除く)において工作物の設置をしようとする者

2 海上保安庁長官は、前項の届出に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、当該届出のあつた日から起算して三十日以内に限り、当該届出をした者に対し、船舶交通の危険を防止するため必要の限度において、当該行為を禁止し、若しくは制限し、又は必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

一 当該届出に係る行為が船舶交通に危険を及ぼすおそれがあると認められること。

二 当該届出に係る行為が係留施設を設置する行為である場合においては、当該係留施設に係る船舶交通が他の船舶交通に危険を及ぼすおそれがあると認められること。

3 海上保安庁長官は、第一項の届出があつた場合において、実地に特別な調査をする必要があるとき、その他前項の期間内に同項の処分をすることができない合理的な理由があるときは、その理由が存続する間、同項の期間を延長することができる。この場合においては、同項の期間内に、第一項の届出をした者に対し、その旨及び期間を延長する理由を通知しなければならない。

4 前条第六項の規定は、第二項の規定による処分をしようとする場合について準用する。

5 国の機関又は地方公共団体は、第一項各号に掲げる行為(同項ただし書の行為を除く)をしようとするときは、同項の規定による届出の例により、海上保安庁長官にその旨を通知しなければならない。

6 海上保安庁長官は、前項の規定による通知があつた場合において、当該通知に係る行為が第二項各号のいずれかに該当するときは、当該国の機関又は地方公共団体に対し、船舶交通の危険を防止するため必要の措置をとることを要請することができる。この場合において、当該国の機関又は地方公共団体は、そのとるべき措置について海上保安庁長官と協議しなければならない。

7 港則法に基づく港の境界附近においてする第一項第一号に掲げる行為については、同法第三十一条第一項(同法第三十七条の三において準用する場合を含む)の規定による許可を受けたときは、第一項の規定による届出をすることを要しない。

(違反行為者に対する措置命令)

第三十二条 海上保安庁長官は、次の各号のいずれかに該当する者に対し、当該違反行為に係る工事又は作業の中止、当該違反行為に係る工作物の除去、移転又は改修その他当該違反行為に係る工事若しくは作業又は工作物の設置に関し船舶交通の妨害を予防し、又は排除するため必要な措置(第四号に掲げる者に対しては、船舶交通の危険を防止するため必要な措置)をとるべきことを命ずることができる。

一 第三十条第一項の規定に違反して同項各号に掲げる行為をした者

二 第三十条第三項の規定により海上保安庁長官が附し、又は同条第四項の規定により海上保安庁長官が変更し、若しくは附した条件に違反した者

三 第三十条第七項の規定に違反して当該工作物の除去その他原状に回復する措置をとらな

かつた者

四 前条第一項の規定に違反して同項各号に掲げる行為をした者

(海難が発生した場合の措置)

第三十三條 海難により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがあるときは、当該海難に係る船舶の船長は、できる限りすみやかに、運輸省令で定めるところにより、標識の設置その他の船舶交通の危険を防止するため必要な応急の措置をとり、かつ、当該海難の概要及びつた措置について海上保安庁長官に通報しなければならない。ただし、港則法第二十五条の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 海上保安庁長官は、船長が前項の規定による措置をとらなかつたとき又は同項の規定により船長がとつた措置のみによつては船舶交通の危険を防止することが困難であると認めるときは、船舶交通の危険の原因となつてゐる船舶(船舶以外の物件が船舶交通の危険の原因となつてゐる場合は、当該物件を積載し、引き、又は押してゐた船舶)の所有者(当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人)に対し、当該船舶の除去その他船舶交通の危険を防止するため必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

第四章 雑則

(航路等の海図への記載)

第三十四條 海上保安庁が刊行する海図のうち海上保安庁長官が指定するものには、第一条第二項の政令で定める境界、航路、第五条及び第九条の航路の区間、浦賀水道航路、明石海峡航路及び備讃瀬戸東航路の中央、第二十五条第一項の規定により指定した経路並びに第二十八条第一項の海域を記載するものとする。

(航路等を示す航路標識の設置)

第三十五條 海上保安庁長官は、運輸省令で定めるところにより、航路、第五条及び第九条の航

路の区間、浦賀水道航路、明石海峡航路及び備讃瀬戸東航路の中央並びに第二十五条第一項の規定により指定した経路を示すための指標となる航路標識を設置するものとする。

(海上安全船員教育審議会への諮問)

第三十六條 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、海上安全船員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。

(権限の委任)

第三十七條 この法律の規定により海上保安庁長官の権限に属する事項は、運輸省令で定めるところにより、管区海上保安本部長に行なわせることができる。

2 管区海上保安本部長は、運輸省令で定めるところにより、前項の規定によりその権限に属させられた事項の一部を海上保安監部その他の管区海上保安本部の事務所の長に行なわせることができる。

(運輸省令への委任)

第三十八條 この法律に規定するもののほか、この法律の実施のために必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

(経過措置)

第三十九條 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は運輸省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第五章 罰則

第四十條 次の各号のいずれかに該当する者は、三月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

一 第十条の規定の違反となるような行為をした者

二 第十四条第三項(第十八条第四項において準用する場合を含む。)又は第二十六条第一項

の規定による海上保安庁長官の処分の違反となるような行為をした者

三 第二十三条の規定による海上保安庁長官の処分に違反した者

四 第三十条第一項の規定に違反した者

五 第三十条第三項の規定により海上保安庁長官が附し、又は同条第四項の規定により海上保安庁長官が変更し、若しくは附した条件に違反した者

六 第三十一条第二項、第三十二条又は第三十三条第二項の規定による海上保安庁長官の処分に違反した者

七 第三十三条第一項の規定に違反した者

第四十一條 第四條、第五條、第九條、第十一條、第十五條、第十六條又は第十八條第一項若しくは第二項の規定の違反となるような行為をした者は、五万円以下の罰金に処する。

第四十二條 次の各号のいずれかに該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第七條又は第二十七條第一項の規定の違反となるような行為をした者

二 第二十二條の規定に違反したものの

三 第三十条第七項又は第三十一条第一項の規定に違反したものの

第四十三條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第四十條第四号から第六号まで又は前条第三号の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対し、各本条の罰金刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第三十六條及び附則第四條の規定は、公布の日から施行する。

(海事代理士法の一部改正)

第二條 海事代理士法(昭和二十六年法律第三十

二號)の一部を次のように改正する。

別表第二第六號の次に次の一号を加える。

六の二 海上交通安全法(昭和四十七年法律第六號)

(海上衝突予防法の一部改正)

第三條 海上衝突予防法の一部を次のように改正する。

第二十九條の次に次の一条を加える。

(他の法令による航法等についてのこの法律の規定の適用等)

第二十九條の二 第一條第二項、第十二條、第四章前文(第四項を除く。)、第二十一条から第二十三条まで、第二十七條、第二十八條(第四項を除く。)、及び前條の規定は、他の法令において定められた灯火の表示、信号、航法その他運輸に関する事項についても適用があるものとし、第四章前文第四項の規定は、他の法令において定められた避航に関する事項について準用するものとする。

第三十條の見出しを「(この法律の規定の特例)」に改め、同條第一項中「港及びその境界附近における船舶又は水上航空機」を「船舶」に改め、「(昭和二十三年法律第七十四號)」の下に「又は海上交通安全法(昭和四十七年法律第六號)」を加え、「同法」を「これらの法律」に改め、同條第二項中「河川、湖沼、内水又は水上航空機の飛行場であつて」、「船舶又は」、「これらの」及び「前項に定めるものを除く外」を削る。

(海上保安庁法の一部改正)

第四條 海上保安庁法(昭和二十三年法律第二十八號)の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「逮捕の下に」、「海上における船舶交通に関する規制」を加える。

第七條第六號の二の次に次の一号を加える。

六の三 海上交通安全法(昭和四十七年法律第六號)に基づき海上保安庁の権限に

属せられた事項

第一八九一号 昭和四十七年五月十三日受理

ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 名古屋市守山区小幡常灯八三 本

田秀外二十一 名

紹介議員 上林繁次郎君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一九一三号 昭和四十七年五月十三日受理

ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 北海道室蘭市常盤町一五ノ三 山

本美智子外二十二 名

紹介議員 岩本 政一君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第一九六〇号 昭和四十七年五月十六日受理

ドライブイン等ドライバーの休憩所において酒類の提供を禁止する法律の制定に関する請願

請願者 兵庫県芦屋市翠ヶ丘町一五ノ六

福井美代外二十一 名

紹介議員 田淵 哲也君

この請願の趣旨は、第二九五号と同じである。

第二三三六号 昭和四十七年五月十八日受理

トラックによる貨物輸送の安全対策に関する請願

請願者 北海道釧路市春採二四九 川口隆

一外千五百六十九 名

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第二二五六号と同じである。

昭和四十七年六月九日印刷

昭和四十七年六月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局