

第六十八回 参議院交通安全対策特別委員会会議録第六号

昭和四十七年六月二日(金曜日)
午後一時十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 藤原 道子君
理事 岡本 悟君
二木 謙吾君
阿貝根 登君
原田 立君
柴田利右二門君

委員

今泉 正二君
鬼丸 勝之君
黒住 忠行君
中村 植二君
橋本 繁蔵君
矢野 登君
山崎 竜男君
神沢 浄君
中村 波男君
阿部 憲一君

政府委員

運輸政務次官 佐藤 孝行君
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

参考人

全国漁業協同組合連合会常務理事 池尻 文二君
日本船主協会専務理事 吉田 俊朗君

三重県漁業協同組合連合会会長 宮原 九一君
全日本海員組合 中央執行委員 齊藤 吉平君
東京商船大学教授 谷 初蔵君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○委員派遣承認要求に関する件

○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) それでは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。

まず、参考人の出席要求についておはかりいたします。

海上交通安全法案の審議のため、本日の委員会に

全国漁業協同組合連合会常務理事池尻文二君
日本船主協会専務理事吉田俊朗君
三重県漁業協同組合連合会会長宮原九一君
全日本海員組合中央執行委員齊藤吉平君
及び

東京商船大学教授谷初蔵君

を参考人として御出席を求め、御意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤原道子君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤原道子君) 次に、委員派遣承認要求に関する件についておはかりいたします。

海上交通安全法案審議のため、委員派遣を行ないたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤原道子君) 御異議ないと認めます。

つきましては、派遣委員、派遣地、派遣期間等の決定は、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤原道子君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤原道子君) それでは、海上交通安全法案を議題といたします。

先ほど決定されました五名の参考人の方々から御意見を承ることにいたします。

この際、参考人の方々一言ごあいさつを申し上げます。

本日は御多用中のところ御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、これより御意見をお伺いいたしたいと存じますが、議事の都合上お一人約十分程度で御意見を述べていただき、参考人の方々の御意見開陳が終わりましてところで委員からの質疑がございますので、お答えを願いたいと思います。

それでは、まず池尻参考人をお願いいたします。

○参考人(池尻文二君) 私は全漁連の池尻でございます。政府提案になる海上交通安全法案に対して意見を述べさせていただきますと思います。

御承知のとおり、全漁連は過去五カ年にわたり関係漁民とともにこの法案に反対をいたしてまいりました。今回法案が提案されるまでにはいろいろと紆余曲折をたどり、法案はすでに衆議院を通過し、目下参議院の審議に移された現段階におきまして、これに對しまして、残念ながら賛成を申すことができないのでございます。

その理由は、法案の適用対象海域はいずれも沿岸漁場として価値の高い内湾であり、その航路筋の狭水道は古来からの優良な漁場であって、昭和

四十五年度の漁獲高統計を見ましても、内湾全体で約八十万トン、金額にして一千三百二十億円に達しております。しかも、この漁場は、御案内のとおり、近年わが国経済の高度成長政策による工業立地、都市化のため、直接にその犠牲をしいられつつあり、埋め立てをはじめ、想像を絶する都市排水、屎尿、産業並びに生活廃棄物の投棄、果ては油による汚濁、赤潮等のあらゆる公害により次第次第に漁場としての価値を減じつつあり、漁業者はこの悪条件の中になかなか価値の高い魚の価格に助けられて必死に生産に励んでおる現状でございます。

このような公害に対する漁民の強い不安感に追い打ちをかけるように、今度は年々ふくそうの激しさを加えてくる船舶航行の安全を目的として、さらに直接間接に漁業の操業に規制を加えんとする海上交通安全法案の準備が進められてまいりましたが、漁民は、以上のような背景のもとに将来をさらに希望のない状態に追い込む性格を持った法案として絶対反対を叫んできたのが過去五カ年の経緯でございます。

私は、法案に対して申し上げるよりは、狭水道等における海上交通安全制度全般について全漁連としての基本態度を申し上げたいと思っております。

過去五カ年間、上述のように関係漁民とともに反対の立場をとってまいりましたが、私どもとして、狭い水道における逐年ふくそうの度合いを増しております船舶航行の安全を確保する政策の趣旨そのものに何が何でも反対であると考えているのではありません。ましてや、昨今におきまするよう、全日空機と自衛隊機の衝突事故、あるいは近鉄事故の惨事、さらには昨年末の新潟におけるタンカー、ジュリアアナ号座礁事故の例のように、まさに海に陸に空に相次いで大きな事故が

想定される今日、万が一、内湾において巨大タンカーの事故が発生したといたしますれば、このような場合、想像に絶する被害をストレートにこうむるのもまたわれわれ漁業者であることも事実でございます。さらにまた、逐年増大し激化していく船舶航行のふくそうをこのまま黙って放任いたしましたも、航行の頻度と船舶交通量の増大によって実質的に漁場を狭められ、操業の不自由を忍ばなければならぬのもまた漁業者であるという実態であつてみますれば、私としては、ただ法案に反対すればよいという考え方はなく、何とか漁業操業のしわ寄せを最小限度に食い止め、漁業の維持と航行安全との調和をはかられるような線で漁民の納得が得られるような制度の実現を主張して努力を払ってまいりましたが、不幸にして現時点では遺憾ながらこのたびの法案だけでは全国漁民の了解を取りつけるに至っていないのが実情でございます。

私は、基本的に海上交通安全対策は、国民の一人として、また国家的見地に立つてみましても、緊急を要することであり、かつ、その公共性も著しく高いものであるとの認識に変わりはないでございます。これは漁民の立場に立つても否定できないことでございます。それだけに、この制度の確立にあたっては、単に海上保安庁、水産庁だけの問題でなく、必要最小限度、政府全体としては次の三つの点についての政策と展望を同時に明確に用意しなければならぬと考えております。

第一点は、狭水道におけるふくそうする船舶の航行をいかに整理し秩序づけるかという、いわゆる交通の整理秩序づけを内容とする法制、つまり、警察法規としての今回の海上交通安全法案の制定が一つでございます。

第二点は、同時に、外海ならいざ知らず、これだけ狭い限られた内湾水道については、単にふくそうする船舶の通行ルールの交通整理だけの法制だけではおのずから限界があることは自明の理でありまして、同時に、今後いかにしてその交通量全体を抑制し緩和することができるかの視点に

立つて、少なくとも今後内湾を航行する巨大船舶の規模の上限の制限はもちろんのこと、全体としての交通量を適正なる限度に押えてゆく長期計画の方向と展望を持って国民に示さなければならぬと考えます。無計画とも思われる産業立地計画のまま、内湾沿岸にやたらに工場配置を行ない、保税タンクを増設し、いわば、単にそこに企業があるからだという理由だけで加速度的に年々交通量がふえてゆく状態を野放しにしておいて、この制度の持つ公共性を理由に漁民に了解を求めても、割り切れない感情が残るのはむしろ当然のことと考えられるからでございます。衆議院段階で附帯決議として採択されたこの点、すなわち、巨大船舶の上限規制の措置等を強く要望するゆえんでございます。

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

以上の三点は、この制度を実現するにあたって欠けてはならない主軸とも言うべき制度の根幹であります。

今回の法案は、この三点の中で、前述の第一点の、交通整理に関する法制の措置だけが先行したものでございまして、いまもって漁民の強い不信を払拭できない根本の原因であると考えております。率直に申し上げて、この提出されている法案だけの内容から申し上げれば、過去五十年の運動の結果、海上保安庁当局も相当にわれわれの要望をいれられており、また、法案だけではいかにこれら法律全体の運用にあたりましたも、水産庁、海上保安庁両者間の覚書等をあらかじめ準備されまして、こまかい配慮も講ぜられており、この法案の内容そのものは、私どもも参画しているといふ内容にタッチした経緯から見まして、大綱的には賛成できるものであります。遺憾ながら、政府の全体の姿勢の消極さのために漁民の納

得を得られていない現状でございます。この点は、法案提案まで、与党である自民党の水産部会におきまして、また衆議院におきまして、白熱の論議が戦わされたところでありまして、私は、この漁民対策につきましては、これまでの過程で、たとえば五年前の第一次海上保安庁の原案には、漁業との関係が制度的に取り上げられておりました。つまり、航路筋における漁業と航行安全の調和という名目は実態はむしろごまかしであつて、むしろあるべき制度の姿は、航路確保のための漁業の制限禁止の措置であります。私ども漁業者サイドから見ても、漁業を制限、禁止してくれと思ひますけれども、その点の論議は一応たな上げにいたしました。政府の第一次原案には、この法制は絶対に漁業との問題を避けて通ることができないという基本認識の点において、この一点だけは最初の原案の正しさをいまもって確信している次第であります。たとえ法律の議論で、航路筋で避航義務であるとか、あるいは交通のルールであるとか、つまり警察法の規制の内容は社会的受忍の限度であるというような片々たる法律論によつて安上がりで通ろうとすることは絶対に済まずことができない。いづれ法律を施行しても、日ならず現在の航路筋は、単なる交通のルールだけでは解決のできない、つまり、船舶航行のふくそうにより、漁民は操業しようにも事実上操業ができなくなり、また航行船舶の側からも危険が増大してきてどうにもならなくなるといふことは、いまからもう見通しておかなければならないと思ひます。そういう展望に立てば、この法案が絶対に漁民対策の一点を避けて通ることは許されないと、いまもって考えるからでございます。この点については衆議院段階においても議論が集中した点でありまして、この重要なポイントにつきましては、貴委員会におかれとも十分に御審議を願ひたいと思ひ次第であります。

最後に私は、漁民対策に何らの措置も講じていない政府にかわりました。船舶関係業界からある程度の協力金支出の動きがあることを承つております。業界の方々のとうとうお気持ちについては感謝こそすれ、これについてとやかく批判がましいことを申す筋合いではありません。ただ、きわめて遺憾なことは、このような関係業界の措置だけでこのよう大切な制度を押し通していかうとする政府の姿勢そのものであります。すでに最終的に参議院の段階にこの法案の審議が移された今日、私は全国の関係漁民のぎりぎりの気持ちを代表して、この問題は関係業界まかせではなくて、政府みずからが海上交通確保のために犠牲を負わされる漁業者に対する救済方策の確立をはかるべきであらうと考えますので、この一点について、良識の府といわれる参議院の超党派の審議に力をお願いいたしまして公述にかえたいと思ひます。

○委員長(藤原道子君) どうもありがとうございます。次に、吉田参考人をお願いいたします。○参考人(吉田俊明君) それでは、船主を代表いたしまして、本法案に対します意見ないし要望を申し上げます。現在、日本船主協会に加盟しております会社数は二百六十社、その所有船舶の隻数は千八百二十隻であります。これをその保有トン数の合計で見ますと、日本全体の商船の八十数%に当たつておるわけでございます。この商船隊の中で、船主協会のたくさんいる船の中で、この法律によりまして特別な扱いをされている、すなわち二百メートル以上のいわゆる巨大船舶、この巨大船舶を保有している会社はこれの中で四十二社、その巨大船舶の隻数の合計は二百七十二隻でございます。このように、当協会所属会員の中には、大は三十七万トン、中型タンカーを保有している会社もありまして、小は数百トンの小型船を運航している会社もあるわけでございまして、本法案に関連しまして、会員の中でも、その利害といひますか、意見必ずしも同一でないでございまして、

私がこれから申し上げる意見も若干箇切れが悪いものがあることをあらかじめ御了承願いたいと思います。

私からいまさら申し上げるまでもないことでございますが、わが国周辺の海域、特に主要港灣附近及びこれに通じます狭水道におきます海上交通の様相はますます悪化しており、このまま放置することは許されない差し迫った現状と言つことが出来ると思ひます。

この要因の第一は、もちろん通航する船舶の隻数の増加でございますが、一方におきまして、近年船舶の大型化、高速化あるいは専用船化など急速に技術革新が進捗いたしまして、従来の船舶に比へまして操船性能並びに運航形態などが著しく異なっており、船舶が多数出現しておりますこともその大きな原因と言つことが出来ると思ひます。

また、これらの船舶に積みます積み荷に關しましても、原油、各種の石油製品、化学製品などの危険物の輸送量が近年大幅に増大しております。

以上のような点を総合いたしますと、沿岸水域、狭水道などにおける海上交通は年を追ひまして複雑かつ困難なものとなりまして、主要港灣の周辺におきましては、潜在的に重大海難の発生が常時懸念されるような状態でありまして、このような状態は、現在の海上衝突予防法あるいは特定水域航行令、港則法等の法律ではもはや十分に律し切れないのでありまして、われわれといたしましては、十年以上前から適切な法規制の実施を御当局に要望し続けてきた経緯があるのでござい

まして、船主協会といたしましては、この法案の内容を必ずしも満足すべきものではなく、また最初に述べましたような巨大船舶船主とその他の船主との間で当初若干の見解の相違がありましたものの、究極におきまして、この法律の制定によりまして海上安全のための施策が大きく前進することを期待いたしまして、この法案の制定の一日も早いことを念願するものでござい

いま申し上げましたように、法案の内容そのものにはかなりの問題点があると考へております。この機会をかりまして、法律の円滑な実施と今後の交通規制のあり方をお考えいただく上での御参考と思ひまして、おもな点につきましましてわれわれの意見を申し上げます。

申すまでもなく、この法案における最大の焦点は、航路における漁船とその他の一般船舶との航法關係でございます。

この法案の対象となるような狭水道あるいは特定の海域では漁船が密集していることが多く、このため一般船舶にとって操船や通航がはなはだしく困難になるような状態がしばしば現出するのでござい

なことが潜在的に海難事故発生につながるものでございまして、このために、去る昭和四十二年の運輸大臣の諮問機關でござい

けでござい

その他、法案の具体的規定に關してかなりの問題点がござい

最後に、この法律の施行にあたっては航路標識の改善、水路の拡幅、しゅんせつ等、船舶の運航環境の整備と現場におきま

船主協会といたしましては、本法律案が一日も早く制定の運びとなることを期待しております

とを重ねて申し上げまして、私の意見を終わらせていただきます。

○委員長(藤原道子君) どうもありがとうございました。

次に、宮原参考人をお願いいたします。

○参考人(宮原九一君) 私は、先般の衆議院におきます公聴会でも、今回の海上交通安全法案に對しまして、法案並びにその法案を取り巻く諸般の背景を含めまして関係地域の漁民を代表する立場で反対の意思を表明させていただいたわけでございまして、すでにそれらの内容につきましては衆議院の議事録にもありますので重複は避けねばならぬと思ひますが、二、三の問題について整理をいたしてみたいと思ひます。

まず第一に、この法案は漁業権を侵害するのではないかと申す点でございます。私どもの関係地域の伊良湖水道に例をとってみました場合に、今回設定されようとしております航路筋は、神島という漁業協同組合の保有いたしております共同漁業権三十八号、三十九号漁場に相当部分重なるおるわけでございまして、お手元の図面でもごらんいただくような状態でございますが、これらの免許漁場内におきましては、御案内のように、それぞれ漁民は各自自由に漁業を営む権利が保障されておるわけでござい

定をされたあとにおきましても、行政訴訟等の件で争ねばならぬのじゃないかといったような考え方をできるわけでございます。そういう点で、衆議院におきましてもいろいろ申し上げたわけでございますが、残念ながら、その審議の過程におきましては、この問題については一顧も与えられなかったというような事情にございます点が第一点でございます。

また、漁業権漁場の行使制限といったような問題ですらそのようでございますので、お手元の図面にございますように、この水道の周辺にはたくさん許可漁業が操業されておりますけれども、こういうものに対しては何ら積極的な配慮をするというような点がございませんで、このことになりましたと、漁民に対する重大な生活権の侵害ではないか、こういうように考えております。これらの点につきまして、船主協会等の業界の皆さんが、安全航行を確保するというような観点から、自発的に協力を金を出し願うといったようなことも伺いしておるわけでございますけれども、政府当局の答弁といたしましては、それらを適切にあるいは十分指導するといった面の御回答しか得られていないというのが実情でございます。

また次に、巨大船のトン数制限についての問題でございますが、内湾におきます、あるいは内海におきます不測の事態というものが、もろに漁業に影響を与えるということを踏まえまして、私どもとしては、この法案に対する最大の修正要望点といたしまして、何らかの巨大船に対する歯どめ施策というものを法律上に明文化していただきたいという点について指摘してまいりましたのでございますけれども、この点についても御案内のとおりでございます。私どもは、総体を通じて、国の交通安全に対する取り組み法規であるからして、漁民の生活権、あるいは将来内湾、内海に不測の大損害が発生するかも知れないといったようなことはこの際考えなくてもいいのだということとでこの法律がもし通っていくということについて

ではどうもおかしいのではないかと主張をいまままで続けたわけでございます。

ここでさらに一言申し上げたいと存じますのは、私ども海に生活する者としていたしましては、だれよりも海上における交通安全を願うということと申し上げるまでもございせん。したがって、この法案の成立の過程におきまして、過去数年間にわたって海上保安庁当局と激しく対立をしながらも、漁業者側としては積極的にかつ前向きにこの法案に対する意見を開陳いたしましたし、当局側におかれましても、技術的には相当の部分について漁業操業の実態を十分に考慮した配慮が加えられた。その点は事実でございます。私どももいたしましては、そのことについては率直に敬意をあらわす次第でございます。けれども、国の産業立地政策のひずみというものが内湾、内海、あるいは狭水道における船舶のふくそうと無法を助長している、そうして漁民に対して一方的に各種のしわ寄せを与えておるといふ現状の中で、海上交通取り締まり法規だけで当面の問題全部を解決しようという政府全体の姿勢にがまんがならないということでございます。

また第三に、漁民対策について申し上げます。存じますが、この法案の中身を見ますと、巨大船に対してのみ漁船に避航義務を課している程度であるにもかかわらず、どうしてこんなに漁民の反対が強いのであろうか、こういう陸上の皆さんの意見がたたくさんあることも承知しております。このことは漁業の操業実態なり、海上におきます漁船の置かれております立場なり、あるいは船舶ふくそうの実態といったようなものを詳しく説明を申し上げないとなかなかおわかりにくいのでございまして、ただいまその時間もないわけでございますが、要するに、航路あるいはその周辺の相当広い範囲の海域では、事実上密度の高い漁業操業は現在全く不可能であるという形に追い込まれておることを銘記いただきたいと存ずるわけでございます。したがって、私たち漁業関係者は、この法案とのうらはらに、政府自身による積極的な漁民対策、すなわち、国の責任による緊急

施策やその財源措置というものの確立がない限りにおきましては、この法案には賛成しがたいという基本的な態度を貫いてまいりました次第でございます。しかしながら、衆議院におきます審議結果はもう御案内のようなことでございまして、私どもの要望しておりましたことは附帯決議という形で認めいただいております。もちろん、それはそれなりにありがたいのでございますけれども、たいへん失礼な言い分ではございますが、附帯決議というのは、直ちに政府を拘束して新しい法律制定につながるかと、あるいは政府施策の急速な展開に結びつくというような状態にはなかなかまいらない。まあ、国会方面におきましても、法案成立後におきましては非常に忙しいという関係もあって、附帯決議についてのアフター・ケアが十分お願いすることができないというような事情もございしますので、どうしても法律だけが一人歩きしていきまして、そうして取り締まりの面だけが強化されるという形で、関連の施策が置き去りにされるということがいままでにも多かつたわけでございます。今回の海上交通安全法案には、漁民に対する操業権の確保とかあるいは生活権についての保障とかといったようなものが明確に規定をされておりましただけに、私どもとしてはたいへん大きな不安を抱いております。したがって、この法案が衆議院を通過した現時点におきましても、やはり基本的な反対の姿勢というものをくすすわけにはいかないわけでございます。

すなわち、第一番目に、狭水道におきます巨大船の上限制限、二番目に、政府による積極的な漁民対策の実施、さらに三番目として、政令制定時点における漁民意思の反映といったような漁民の基本的なお願いが本院におきまして正当に評価され、具体的な施策について政府当局の明快な御方針がお引き出しいただけるならば、私どももいたしましては非常に幸いであると存じておるような次第でございます。なおまた、この機会に申し上げたいと思ひます

るのは、民間の企業からの協力によって拠出される三十数億円の資金についての点でございますけれども、私どもは、従来は、こういう対策は政府自身において漁民対策として当然実施さるべきであるということで、口にするにとらはばかつてまいったような状況でございますけれども、いよいよ大詰め段階に立ち至っておりますので、私どももいたしましては、いま、先ほどからお願いをいたしております政府自身の手による救済措置あるいは漁民対策というものの上にこの資金が上積みされるという条件で、この法案成立以前において、この点についてももう少し御明確に中身のことをしておいていただきたい、このように考えておる次第でございます。

以上は、いろいろ問題でありました漁民の考え方をよくよく整理をしました最後のお願ひでございますので、この漁民の集約されたお願ひにつきまして、本院におきましても十分の御検討をいただければありがたいと思ひわけでございます。やはり全航路の関係の漁民代表が集まりまして全統一の行動をとろう、そして航路前面の海域においてわれわれが法律で許されておる状況の中で、各々と集団的に操業を始めたら、はたして現在の海上における交通がどうなるのかということを現実に見てもらうことによって、漁民の正しい主張というものを裏づけていくのではないかと、そういう用意もしておくべきではないかといったような申し合わせもしておりますことを最後につけ加えさせていただきます。一応の公述を終わりたいと存じます。

○委員長(藤原道子君) どうもありがとうございます。次に、斎藤参考人をお願いいたします。○参考人(斎藤吉平君) 私、全日本海員組合の中央執行委員をいたしております斎藤でございます。船を運航する乗組員の立場から、海上交通安全法について申し述べさせていただきます。というように考えます。

この海上交通安全法の制定につきましては、私も、海上の安全を守る重要な項目であるといいたしまして、数年前からわれわれの運動方針の中の重要なポイントとして運動を継続してまいりましたものでございまして、これは原則的にすみやかに成立されるよう強く望んでいるものでござい

ます。なぜ私もこの海上交通安全法を強く望んでいるかということにつきまして、大きく分けまして二つほど問題点があるかと思ひます。

第一は、いままで一般社会におきまして、海は広いものという概念でとらえられておりました。確かに海は広いものでございまして、われわれ船を運航する者にとりましては、一隻対一隻という関係でとらえれば、たとえば衝突予防という問題等は、いままで解決ができていたものでござい

ます。しかし、最近、御存じのように、船舶の数が激増をしている。で、その激増した船がさらに大型化、高速化をしているということは、相対的に数をさらにふやしているということにも相なるうかと思ひますけれども、海はもう広いということではなくして、海ははなはだ狭くなったということが現実であるかと思ひます。で、その狭い海の中でどうわれわれは安全な航行を確保するかということになるわけでござい

うの航海のむずかしさが来る。船は高速化しておりますから、たくさん船の中を見張りを続けながら、それを見ながら航行をする、そして安全を保つということでもございまして、いま、船を運航する乗組員の立場からは神経のきりぎり

の境界であるというような苦情等も私どもに上がってきておりまして、これ以上この問題は放置はできないというところに差し迫っているというよう

に私も考えられます。第二の問題は、海難の社会化ということでございます。以前は、海難といひますのは乗組員の命の問題あるいは船舶の喪失の問題ということだけにつなげておりました。しかし、御高承のとおり、危険物の大量輸送、たとえば原油を運びますタンカーというようなもので大量に運んでま

いりますと、それは、海難を起した場合には、ただ単にその乗組員並びに船の問題だけではなく、出た油というものが沿岸に流れつくといったような問題等を考えますと、これは社会に非常に大きな問題を及ぼすということ、これは単に船乗りだけの問題ではなくてきたということ、あるいは現在、道路の延長であるといわれておりますカーフエリー、これには、長距離等におきましては二千名までの大量の不定多数の人が乗りま

して航行しているわけでございしますが、これが二十ノット以上のスピードで走るといふことで、もし、これに何か災害等が発生したと考えると、非常に多数の人に悲惨な情景が出てくるというところでもございまして、いろいろ、それらの点から、海難というのは、単に海上だけの問題ではなくて、一般社会とのつながりに非常に大きく

社会化をしたといふふうにも言えるかと思ひます。その意味におきまして、それらの大きな責任というものが船乗りの肩にかかってくるのであります。船員自身ではこれは負切れるものではない。ただ単に船だけで考えて解決しようということだけではな

くて、これは全日本、あるいは国全体として考えるべき範疇に入ってきたと。その意味におきましても、どうしても海難というものは防止をしていかなくちやならない。その一つの具体的な方法として海上に一つのルールを設定をする。ルールを設定することによって航行の安全を確保するといふこの法案の趣旨というものは、先ほど申し上げましたように、私ども非常に渴望しておる点でございまして、早急に成立を望んでいる点でござい

ます。これらの海上交通安全法を設定していただくにあたりまして、私も必ずしもこれが全国的に満足すべき内容であるといふふうには考えておりませんので、これらに對しまして、私も、以下、これらの点についてはこのように要望したいという点等も持っておりますので、それをつけ加えさせていただきます。この海上交通安全法をうまく運営をするというために欠かさない一つの条項がござい

ます。それは、航路の整備。浅瀬等々があります。浅瀬を除去して航路を満足に通行できるように整備する方法、あるいは航路の標識——それが航路であるということを示す標識あるいはそれが水路の曲がりかどであるということを示すいわゆる航路標識の完備といった問題。それから、船に与えてきますところの情報の問題。さらに航行を管理する問題等々、非常にあらうかと思ひますが、それらを含めましての環境の整備ということ、これは非常に欠くべからざる問題でございまして、私どもは、まず、この海上交通法がスムーズに進行するためには、この環境整備ということに国の施策の焦点を当てていただきたいというように考えております。

さらに、陸上の道路と比較するまでもございせんけれども、航路というものは、ただ単に自然にあるものだけを航路とするというのではなく、もっと積極的に航路自体の開発ということまでも国として大いに乗り出していただきたいというように私も考えているところでござい

ます。それから第二番目の問題は、この海上交通安全法は、いわゆる警察法規といわれる陸上の交通法と並んで、取り締まり的な意味が非常に強化されております。うしろのほうにもありますように、罰則が非常に強く出てきているわけでござい

ます。私も、この交通安全法というのを確保する意味におきましては、罰則でもって指導をする、罰則でもってこの実施をするといふことは必ずしも妥当ではない。むしろ、行政指導というところにポイントをおきまして、罰則というものはむしろないにこしたことはない、ないほうがよろしいというようにも考えているわけでござい

ます。これは、陸上の道路におきましても、道路の交通安全ということを指導する場合に行政指導が非常に効果をあげておりまして、罰則そのものは必ずしも効果をあげていない点等々もござい

ます。特に、海上における交通といひますのは、ただ単に本人の意思だけで済まされるものではございせん、海象、気象その他自然の要素がたぐいにかたまつて来るものでございまして、その意味におきましても、何といつても、第一に必要なのは指導である、行政指導であるという点を強調したいというように考え

ます。それから第三番目には、この中には、さらに具体的海域等におきまして、航法の設定ということが、将来、省令その他によって行なわれようかというように考えられるわけでござい

ますが、航法の決定にあたりましては、やはり地元の方々、特に船を運航する方、あるいは海事関係者の地元意見というのを十分に参酌していただいて、民主的にこれをきめるということをぜひ実行していただきたいというように考え

ます。と申しますのは、この航法、これは日本の沿岸には外国船がたぐい

らの中で自主的に航法をきめているといったこと等々もございまして、それがすでに身についた、慣習化したというように考えられるところもございします。そういう点につきましては、それらの慣習化された点というのは、これは重く見ていただきまして、身についたものは大事にする、そのことが、航法自身を安全にするということの一つの原則ともなるかと思ひますので、新たに航法等を設定する場合には、地元の御意見というものを十分に尊重されて決定をしていただきたいた。少なくとも、押しつけというようなことはぜひ避けていただきたいたというように感ずるわけでございます。

それからその次の問題、先ほどいろいろな御意見が出ておりましたけれども、沿岸漁船員の生活、これは私どもにとりましても重要な問題でございます。同じ、海に生活するということはもちろんでございますが、私ども組合にとりましても、汽船の乗り組み員、漁船の乗り組み員、ともに傘下にある組合でございますが、生活を奪われるということは、組合にとりましても、重大なことでございします。この海上交通安全法が制定されることによりまして、生活のかたを失うということとは、これは絶対許すことはできない問題でございます。私どもは、これはこの法規とは別に、別の角度から国として十分な保障、十分な生活を見るという点についての配慮ということをお願いを申し上げたいというふうに考えます。

以上の点を、私ども、この施行するにあたりましてぜひお願いしたいと思うわけでございします。さらに、附帯的に申し上げたい点がございします。

それは、第一は、巨大船の問題でございます。私どもの考え方では、巨大船ということが、野方図に巨大化されていくことを許してはならないというように考えております。巨大船というものが、経済ということだけを中心にいままで伸びてきているように考えられますが、これはあらためて安全という見地から見直していかなければなら

ないというように考えます。巨大船、先ほど申し上げました大型タンカー等が代表されますけれども、こういう大型船が、たとえば東京湾、伊勢湾あるいは瀬戸内海といった閉塞された海面に入るといふこと、これも私どもはぜひ今後規制をしていかなければならない。といひますのは、もし、それに事故が出た場合、たとえば新潟沖のジュリアナ号事件で、六千ないし七千トンの油が流れ出たといふことがいわれます。あれは、日本の流れによりまして拡散されたわけでございますが、もし、あれと同じことが東京湾の中で起きたら、しかも、東京湾の中に入ります船は、現在二十六、七万トンまで入っているわけでございまして、こういう船に災害があった場合に、この東京湾のまわりに二千万の人口が生活をしているということから考えますと、これは取り返しのつかない災害をもたらすという点を考えまして、これらの巨大船といふものにつきましては、安全という面からさらにお考えをいただきまして、大型の規制、あるいはタンクの大きさの規制、さらに閉塞された海面への入航の制限といふものを合わせ、含め、この交通安全法と一緒に、ぜひお考えをお願いをしたいというふうに考えます。

もう一点、港の問題がございします。現在、日本の海岸はこれほどと港になるのではないかと、思われるほど港の新設が行なわれております。これも私どもの見地からいいますと、経済ということとを主にした考えで、安全という面から、さらに港のつくり方について再考されていまいというように考えられます。地域の開発等々、これはたいへん必要なことかとも思ひますけれども、その港ができた結果として海上の交通にどういふ変化があるかといふような点につきましても、いままでも私ども考慮されたといふことを聞いておりません。これもやはり国という全体的な立場から、港の新設と申しますか、新築と申しますか、それらにつきましても、安全の立場からさらにあわせて御配慮をぜひお願いすべきことであるというように考えております。

最後に、この点は私どもさらに強調しておかなければならないと思ひますのは、先ほど申し上げました大型カーフェリーの安全ということでございます。現在、二千人程度まで、物見遊山の婦人を中心とするようなお客を乗せまして二十ノット以上で走り回っておりますが、これがもし何かがありました場合に、この人命千名を単位とするような大災害を防ぐといふことについて、設備の点、あるいは乗り組み員の訓練の点、いろいろな点におきまして必ずしも安心すべきところに至っておりません。これは発生をいたしましたら、これはほんとうに手のつけようのない大災害になるというところでございまして、このカーフェリーの安全対策等々につきましても、海上交通安全法が施行の成立と同時に、その点も合わせ、含めて御検討をぜひお願いをしたいというように考えます。

たいへんざつぱくで、散らばった意見等になった点、申しわけなく思ひますが、一応私の意見として閉じさせていただきます。

○委員長(藤原道子君) どうもありがとうございます。

最後に、谷参考人をお願いいたします。

○参考人(谷初蔵君) 私は大学におきまして船舶の操縦性それから運動性といったような、力学的な研究を専攻しておりますので、主としてこの面から、この法律案を見まして私見を申し述べます。

最近における船舶交通のふくそうという問題、それから船舶の著しい大型化という問題、この二つの問題は、船舶の運航技術の研究に従事しております私にとりましても、絶えず直接間接に研究の面に立ちふさがれる問題でございますので、この今回提案されております法律案がまさにこの二つの点に対処することをねらいとしていっているという意味に私は理解いたしまして、この法案を高く評価いたしたいと思ひます。

この法律案の特色といたしましては、先ほどお話をいたしましたいわゆる分離航路方式の思想に基づ

いた十一の航路の設定ということをおこなうことができると思ひます。交通がどんなにふくそうしても、これをさばくために陸上にありましような立体交差という方法をとることが海上ではできませんので、この点から申しまして、航路の分離あるいは一方通行という方法にまさる交通整理は海上では考えられないわけでございます。しかし、この法律案におきましては、この十一航路のすべてで一方通行が確立されたというわけではございせんので、今後の問題として一方通行を徹底させることの検討をまず初めに要望いたしたいと思ひます。

なお、これに関連いたしまして、今回提案されております十一の航路以外にも航路を設定してしめるべきではないかと考えられます狭水道がございしますが、これについてはすでに所管の官庁で御検討中とは想像いたしますけれども、その早い実現を期待したいと思ひます。

それから、船舶の大型化という問題に対処する方法として、この法律案では巨大船優先という考え方を打ち出しておりますが、これにつきましても、私は基本的には妥当であると考えます。おそろくこれについての問題は、巨大船と巨大船でない船、つまり巨大船と非巨大船をこの法案で全長二百メートルという非常に明確な数字で区別したところあたりに生じはしないか、このように考えます。船舶が大型化したとすると、ごく大まかにいいますと、船の長さの平方根に比例して運動に必要な時間が長引きます。それから、船の長さの二乗にはほぼ比例いたしましてその船の運動に必要な水面の面積が広がってまいります。その意味では、この法案が船の大きさをあらわすのに長さで言いあらわしているという点はきわめて妥当だと考えます。しかし、いま申しました運動の所要時間であるとかあるいは所要面積というようなものが、全長二百メートルというところを境にして急に大きくなるというわけのものでもございせんので、私としてもこの数字の正当性を明確には判断いたしかねている、こういうところでござ

ざいます。私考えますのに、おそらくこの数字は、多くの経験を積んだ操船者の通念によっておるのではないかと想像いたしております。船舶の大型化が急速に進み始めました時分から、運航経験者の間では、載貨重量で大体四万トンあるいは満載排水量でおよそ五万トンくらいから先になるにわかに船が鈍重になるということが言われてまいりましたが、排水量五万トンあるいは載貨重量四万トンと申しますと、タンカーでいえば全長がほぼ二百メートル前後、こういうところになっております。これはいわば経験的なものさしと言っているいかもわかりませんが、一面、この経験的なものさしが、なるほどなうなずける理由もないことはない、かように考えます。と申しますのは、巨大船になりますと、船の大きさのわりにエンジンの馬力が相対的に小さいという事実がございます。少しこまかい数字が入って恐縮なんですけれども、排水量で一万トンとか二万トンというような在来型——いまでも主として大型船といわれてきた在来型の貨物船でございますと、一トン当たり〇・三馬力とか〇・四馬力、こういうような数字が平均的なものでございます。ところが、たとえば二十万トンのタンカーということになってきますと、これが一トン当たり〇・一五馬力というようないかに、貨物船のほとんど半分の馬力は船が大きくなるにつれて減少しているのですが、その減り方が、ちょうど排水量五万トンとか六万トンあたりから目立って減っております。これはつまり船を操縦する原動力と申しますか、これが目立って小さくなっておるといふことでございますから、おそらくこれを経験に富んだ船長さんたちは、船の動きがきわ立って鈍くなるというようにびんとはだで感じておるのであるうと、こういうように想像しております。そういう意味から申しますと、全長二百メートルもなるほどなと考えられるわけでございます。

以上申し上げましたのは、この法案が二つの点を大きなねらいにしておると私は理解いたしまし

て、その点について私見を申し上げたわけでございますが、このねらいを現実の狭水道に具体化するという段階になりますと、当然大きな困難あるいは問題点が派生してくると私も考えます。それで、この法案で特にそういった問題点の一つとして私に考えられますのは、いま申しました全長二百メートルという長さには満たないけれども、しかし、鈍重大型船の部類であるというような船舶と、先ほど申しましたお話に出ました漁業中の漁船との通航関係、これが一つの大きな問題点ではないか、かように考えます。この点については、なぜそれが問題点かと申しますと、海上交通のルールというのは元来非常に国際的な性格の濃厚なものでございまして、それにもかかわらず、具体的に申しますと、この法案の第二十四条第二項というのがそれに当たりますけれども、いささか国際的な通念に反しているのではないかと同時に、そのためにかえって交通混乱を引き起こしてはしないか、そういうように私は懸念しておる次第でございます。こういう混乱がひいては漁船自身の危険を予想させるということも考えられます。

以上でございます。

○委員長(藤原道子君) どうもありがとうございます。

以上で参考人の方々の御意見の開陳を終わります。

これより参考人に対する質疑を行います。御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○阿貝根登君 参考人の方々、いろいろとありがとうございました。

一つ、二つ質問させていただきますと思います。これは池尻さんでもいいし、斎藤さんでもいいですが、その他宮原さんでもいいですが、おっしゃっておることの内容の中で、トン数の制限、

このことが強く言われておるようにお聞きいたしました。実際お触れになっておりますのは二百メートルだとか、大体三万五千トンぐらいから五万トンぐらいであると思っております。だから、これをどのくらいと大体お考えになっておるか、どなたからかひとつ教えていただきたいと思

それから吉田参考人に御質問申し上げますが、二百メートル以上の巨大船を持つておるのが四十二社ですか、ある。その中で二百七十二隻巨大船がある、こういうことだったと思うんです。問題は、私はタンカーが一番問題になるんだと思っておりますが、現在大体二億キロリッターぐらいの油が入ってきておるはずなんです。そうすると、これが十年後に大体三倍になる、こういうように私たちが考えておるわけなんです。そういうことを聞いたこともございまして、六十年には六億の重油を持つてなければならぬ、こういうことになると思います、大体この三倍からの大型船が入ってくるんだ、こう考えなければならぬと思うんです。そうすると、こういう規制をやつて間に合ふんだらうか。今後の日本の経済の伸びから考えてみますと、一体こういう規制をやつてもやっていけるかどうかどうだろうか、こういうように考えるわけなんです。その点をひとつお答え願いたいと思ひます。その谷先生の最後に言われました二十四条の二項が海上航行の国際ルールに違反しておるんじゃないか、こういうことじゃなかったかと思ふんですが、私、聞き間違ひでしたらなば二十四条二項が国際的な海上航行のルールにどうなつておるか御説明をいただきたい、かように思ひます。

以上でございます。

○参考人(宮原九一君) 最初の巨大船の内海航行の制限トン数をどの程度に考えておるかという御質問でございますが、漁業関係者としてもまとまったトン数の相談をしたことはございませんが、通念的に現状を見て五万トン以上の船は内海、内湾には入ることを制限してほしいという程

度のことでございます。

○参考人(吉田俊朗君) 今後の原油の輸送の増大に伴つて船舶の隻数がふえ、それが交通の現状をますます悪化させて、この法律でも将来律していけないのではないかと御質問だと思ひますが、二百メートル以上の巨大船と申しますと大体二万総トン、デッドウェイトで三万トン程度でございまして、かつては巨大船でございましたが、いまや二十万トン、三十万トンの大型タンカーから比べれば群小の船でありまして、海上交通の安全をはかるという見地からひとつ違った考え方が存在しておるのでございまして、それを御披露しますと、隻数がふえるよりは、大型船を厳重な規制のもとに、あるいは完全な通航環境のもとに秩序立って通航したほうが安全ではないかという有力な意見があるのをごいまして、われわれも若干そういう気がするのでございまして、この法律の内容だけではなく、承りますと、いろいろ海上保安庁その他におきまして法律上権限も与えられることになりまして、また、原油を受け入れる側におきまして、たとえば鹿児島島の喜入(きいれ)におきましてC.T.S構想とか、狭水道をなるべく避けようというふうな将来の計画を持つておりますので、これは今後そういうことも考えて、みんなが一致してやつて、いけば何とかなるのではないかと現段階では考えております。

○参考人(斎藤吉平君) トン数の問題、根拠になるものは何かという御質問かと思ひますが、これはなかなかむずかしい問題でございまして、開放された海面、閉塞された海面、いろいろトン数の根拠というのは考え方が違つてくるかと思ひますが、少なくとも私のほうの立場から申し上げますと、もしタンカー等が災害、たとえば油がこぼれた問題が出たときに、それに対応できる施設とバランスの上からトン数というものはきめられなければならないというようにいま考えているわけでございますが、私どもの立場からは、現在は二

十五万トンというような船が現存するわけでございますが、二十五万トン以上の船については反対であるということ、並びに、将来におきましては、たとえば東京湾等、閉塞された海面からは外航のタンカーは入らないように規制をするという点で考え方を進めております。

○参考人(谷初蔵君) 国際的な考え方と申しましたのは、現在、現行法規として日本では海上衝突予防法、これは国際的なルールとしましては、国際海上衝突予防規則ということになります。これにのきまして、こんどの法律案におきまして、巨大船も巨大船以外の一般船舶について申しますと、漁業に従事しておる船舶があったならばそれを避けなさいということ、これは同じでございます。ただ問題は、近くこれに関する国際的な衝突予防規則が改正される予定になっておりまして、その改正案が現在出ている段階でございますが、それによりまして、「この規定は、漁業にに従事している船舶が、狭い水道、航路筋、通航路又は深喫水船舶航路において、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」、たいへんやさしい文章なんですけれども、要するに、一般船舶は漁業に従事している船を避けなければならぬけれども、その規定は逆に、漁船が、漁業に従事している船舶が航路筋で一般船舶の妨害をしてはいけないのだということをはっきりと言っておるわけでありまして、それがこの法律案では、逆に二十四条二項におきまして大幅に漁船に對しまして、一般船舶には課している規制を、ここで解いている、免除しているというわけになっております。その点を比較して申し上げた意味でございます。

○阿具根君 もう一問だけ谷先生にお願いしたいんですが、私も別の委員会とこれと全く逆の法律案を審議しておるわけなんです。それは御承知のように、東京、大阪、名古屋周辺の日本の国土の十数分のところで四〇%以上の人口が密集してしまつた、工場が乱立してしまつた、だから今度はこの工場をはかのところを持つていかなければ

ならないという、こういう工業再配置促進法案というのをいま審議しているわけなんです。そうすると、それをとつてまいりますと、いわゆる石油基地なんかが一審自分の都合のいいところにどんどん建ててくれば、いやでもそこにタンカーは入ってくる。そうすると、今度はそこではこのように漁場の捕獲とか何とかいう前に、実際作業ができませんようになつてしまふ。だから、今度はそのあとには基地をまたどこかに移してくれ、という、こういうようなまたつまらぬことをしなければならぬ。いわゆるあとと追ひ、あと追ひの政治がいま行なわれていることを、きのうも通産大臣に質問したので、今後の日本の経済をささえていくのに、こういうことだつたら、もう一回何か大きな修正をしなければならぬ。たゞ、これはたゞではない。極端にいえば、貨客船は別といたしまして、タンカー等は当然大きな船になつてくるでしようし、やっぱりこれは基地を海上につくつて、船は入らずにパイプでも引くようにしなければならぬ。当然これはそうなるものではなからうか。こういうことについては相当金も要りますし、いま急ということもできぬかもしれせんけれども、当然いま陸上で私たちが心配しておる、せつかつくつたものをよそにやらなければ公害が多い、また物価は高くなる、土地は高くなる、また自動車は多くなる、道路もつくらなければならぬ、さんざんな目にいまあつていられるわけなんです。だから、ちょうど私たちが別な委員会でも審議しておるものから、いまのうちにならば、海上は何とか大きな手を打てばできるのではなからうかと、こういう考えも持つて、先生の御意見と、船主協会の吉田参考人の御意見を承つておきたいと思ひます。それで私の質問は終わります。

○参考人(吉田俊朗君) 質問の御趣意をあるいはきき違えておるかも知れませんが、海上輸送の面だけでは、とてもいまの輸送形態の将来を考えて抜本的に改正するというようなことはできないのでございまして、いわゆる日本の産業あるいは石油事業の要請に従ひまして、こういう危険がある面でおかしながら狭水道を通つて入つていっているのが現状でございます。本来ならば、先生の申しやうのとおり鹿児島島の喜入にございまして集中輸送形式、C.T.S.構想といわれておりますが、そういうような形式によりまして、船主も船員も安心して運べるという状態が望ましいのでございまして、現段階ではやむを得ずそういう状況になつておるのでございまして、これを将来どうするかというの、まあ政治の問題なり日本経済全体の問題でございまして、われわれ答える力もございませんが、ただ、そういう安全のためにいろいろ施策を高度の政治力をもつてやつていただくことにつきましては非常に賛成でございまして、お願いしたいと思つてございまして。

○参考人(谷初蔵君) 日ごろ専門にしておりますこととちよつと離れておりますので、何と答えていかかわかりませんが、広い意味で安全という立場からいいますと、あぶないものはその近くになつても、石油基地にしましても、人間からなるべく離れたところに置くのがよいということになりまして、その点で、たとえば東京湾にしても、瀬戸内海にしても、タンカーをなるべく入れないというところについては基本的には私は賛成いたします。ただ、私の専門にはね返つてくるのは、それならば、小型のタンカーでも何でもみな危険物を持つたものは全部締め出すのかということになつてくるわけなんです。したがつて、具体的にいへば、長さがどのくらい、タンカーで何トンくらいから先は締め出したらいのかという問題になります。これは非常に大きな船になりますと鈍重になり緩慢になるということも申しますけれども、鈍重とそれから軽快と申しますか、あるいは緩慢と敏捷あたりにきちつと一線を画すということが技術的にはなかなかむずかしいのでありまして、とても私どもの手には負えない、そういうわけでありまして。

○神沢浄君 三点ばかりお尋ねしたいと思つてますが、いまそれぞれお話を承りまして、私が受けとめる点では、やっぱり海運、海上交通といううなものを舞台にしまして、一方ではどんどん発展する可能性、片一方には既存の漁業者の生活をかけた権利がある。この二つのものがどう調整、調和をされているかというふうな点に、舞台は海上交通の問題ですけれども、やっぱり基本問題があるような受けとめ方をするわけであります。

そこでこの話をお聞きしておる中で、四十二年以降この法案提出に至るまでに、国と漁業者のサイドでもつて相当の接触が続けられている。しかも、国側の理解や善意ある努力といううなものは認められておる。にもかかわらず、これはどうも賛成しかねる、こういうことになりまして、これはもう合意に達しないままに国側が見切り発車をしまつた、こういうことであるのかどうなのかということが一点であります。それからもう一点は、次の点はたして今後の情勢を見通す上でもつて、すさまじい勢いでもつて経済成長が進んでおるという中で、いわば被害の立場にある漁業者の側との間に調整なり調和なりといううなことがはたしてあるのかどうなのかというふうな点について、これはひとつ漁業者サイドから、あるとするならば——先ほど三池尻さんが言われておられましたけれども——あるとするならば、たとえば具体的にどういふうな施策がいまここで講じられるとすればそういう場面があるのではないかと、うな点で考へておりましたらお聞きをしておきたいという点の一つであります。

それから、そういうふうな関係の中から生まれてきた問題、生じている問題であろうと思ひますが、協力金といわれる問題であります。実はこれは委員会の審議の中でもちよつとお尋ねしたのですが、どうもうまくつかみにくいのですが、協力金というものの對して船主側としてはどういふたてまえで考へられておるのか。それから、それを漁業者側としてはどういふ意味合いでもつて受け

とめられているのか、これを第三点としまして、それぞれの関係でもって御説明をいただきたいと思ひます。

○参考人(池尻文二君) 第一点の見切り発車かという御質問でございますが、先ほど公述いたしましたように、この制度をいろいろ分けて考えまして、現在出されております警察法規としての海上交通法というものの内容というものは、これは漁業者もみんないろいろ注文をつけまして、これまで五カ年、いろいろのトラブルがあつたわけでございますけれども、一部にまだ絶対反対というところを残しておりますけれども、趨勢といつたしましては、たとえば、ほつておきますと、いまでもやたらに大型船タンカーが通つて、そこで漁業しようにも困るではないか、むしろ若干整理をして、航路筋なら航路筋というものをきめてそこを通したほうがいいという漁業者も率直にいつて、おりまして、そういう観点から海上交通安全法そのものの内容については十分私もタッチをして審議をしたつもりでございます。しかし、やはり漁業者が口には言つておりませんけれども、この制度のいわゆる必要性というのは、私も指導者の立場でいかに説きまして、最後に残るのは、国は何もわれわれに對してしないではないかという率直な感情を払拭できないままでございます、この点におきましては、率直に申し上げまして、自由民主党の水産部会でも相当の議論をされて、海上交通法そのもののルールだとか、こういう法制の必要性というのは大体のコンセンサスは得られましたが、漁民対策の一点につきましては、これは与党内でも完全なる合意が得られないで、衆議院段階で、実は私は与党の先生から、かつては君は政府と手を結んだんではないかというおしかりを、実は与党の先生からおこられたぐらゐの問題もございました。そういう意味においては、私はこれは見切り発車であると言わざるを得ない、こういうふうに考えます。

それから、どうしたら漁業者が救われるか。もちろん、経済高度成長の罪だとか、そのひずみだ

とか言う前に、現実上の制度として一体漁業者はどうなんだと申しますれば、私は漁業者の操業の実態からいたしまして、陸上の交通で、車と人、あるいは車の大型車と小型車の関係とか自転車の関係といふことではなくて、具体的に話しますと、航路筋で、少なくともイワシをとる巻網といふのは、タンカーを見てから網を揚げて三十分はかかる。そういうような漁業に一体航路筋だとか何か交通のルールを課しても、それはもう法律を厳正に実行することは、もう漁業の操業のロスにつながるという立場から、ある程度、航路筋というものは排他的な航路筋であるといふうな制度の割り切り方を法律はすべきではないか。現状はそうなっていないけれども、法律にはその制度のビジョンは書いてある必要はあるんじゃないか、これが私の趣旨でございます。そうしなければ、私は基本的な漁業対策にはならない、かように考えております。

それから協力金の問題でございますが、これは非常に言いにくい問題でございます。先ほど申し上げましたように、三十億、三十五億、この志は私も感謝をいたしております。しかしながら、これは分けて漁業者にやるわけにもまいりません。かりに、三万七千人あるいは四万人の関係漁業者がいたとしても、分けてやれば一人十万円ぐらゐの金でございます。したがしまして、もしこれを受けたとしますれば、いわゆる財団法人かなんかつくりまして、その運用益で仕事を考えるければならない。ところが、御承知のとおり金利益下の基調の世の中でございます、その運用益で仕事をしてみまして、一体何をやるかといふことにつきましては、その趣旨は別にいたしまして、実は私も非常に頭を悩ましておるところでございます。したがしまして、そういう意味も含めまして、私もあせりませんけれども、国がやっぱり前面に出て必要な施策といふものを講じてやるという姿勢に切りかえまぜんと、漁業者の完全な説得を私もしかねておる実情でございます。

○参考人(宮原九一君) 現場におる者といつたしまして、二番目の、将来にわたつて海上交通安全の確保と漁業操業との調和がとり得るのかどうかという問題につきまして、ちょっと私見を申し上げたいと思ひますが、たくさん海域でございます、その海域ごとに依存する漁業実態といふものが違つておりますので、全国漁民の統一な意見という形にはなりくいわけでございます。し、今回の問題につきましては、海域によっては賛成をしていふところも反対をしていふところもあるといふのが実情でございます、いまからお答えすることも漁業者全部の考え方ということにはなりにくいと思ひますが、ただ将来にわたつては、やはり現在ですらもう漁業がでないのだと半分あきらめております。それと、巨大船については、非常に操船上の視界が狭くて、こちらからはよく見れるが、向こうからは小さい漁船が見れない。巨大船が、こちらには避航義務がないから

といふことで、漁船が操業しておつてもいいんだといふことで、ほとんどが操業を中止して避けていふという状況でございます。それがきびしくなると、漁業に対しては甘過ぎるではないかとほかに、漁業界から言われながら、現場ではいつも漁業がでずきりしてほつた方がいいのではないかと。したがつて、もうそこにおける漁業制限といふものを甘んじて受けよう、しかし、今度はそれにかわる水産行政全体の問題として、代替の漁業とか代替の漁法とか権利とかいったようなものがどう与えられるか、また、別のところ別途の漁場開発といふものができないのかといふようなことを含めて、そういう被害を受ける漁業者に対する国の積極的な姿勢といふものが出されてくるならば、漁師といふえどもこの辺の問題については前向きに考えるといふ考え方を持っております。

○原田立君 いろいろお伺ひしております、船主のほうの側あるいは海員のほうの側でいへば、

交通安全、安全に航行できるという、こういうことがねらいだろうと思つたわけですが、まあ、全漁連及び三重の漁協の方でいえば生活権の確立と、こういう大きい二つの対立点があると思つたので

それで、吉田さんにお伺ひしたいのですけれども、こういう内海に巨大船が入つていくこと、現在のシステムではどうしても入らざるを得ないわけですね。だけれども、もしそういうふうなことでなくて、ああいう危険なところに入つていって、やつとこきつと荷物を屈けるなんていうシステムよりか、もっと安全な方法で外のほうでやるような方法があれば、それにこしたことはないんじゃないのか、この点が一つ。要するに、他に方法があればそちらのほうがいいのじゃないかと、こういうお考えはどうですか、これが一つ。

それから齊藤さんにお伺ひしたいのですけれども、同じような意味合いで、航行するのに安全ならばそれは第一番である、こういう考えが基本のように思つたわけですが、そうすると、こういう内海、内湾ですね、内湾の航行などはむしろ大型の船舶が入らないほうがいいのじゃないだろうか、その点のお考えはどうですか。

それから全漁連の池尻さん及び宮原さんにお伺ひしたいのですが、いまも齊藤さんでしたか、宮原さんでしたか、非常に大切な問題点についてのお話がありましたんで、ちょっとダブルだろうと思つたわけですが、私、思うに、希望の持てる漁業、これを確立したい、将来の漁業は一体どうしたらいいのかと、こういうことで皆さん方漁民の方はたいへん悩んでおられるというお話が先ほどございました。それで宮原さんのお話の中に、いづれにしてもこの法が発効するだろう、そうすれば海上デモでもしてじゃんじゃんやつてわれわれの力を見せるんだと、こういうような話がちょっとあつたわけですが、こういうものは、そういうふうなことは将来にとってプラスにはならないだろう、何らかそこで現在の沿岸漁業の皆さん方が生きていけるような方向といふもの

を見出す、そのことが重大な問題じゃないだろうか。なれたところを離れるとか、あるいは非常に制限される、この点については、なかなかたいへんなことであると思うけれども、こういう時代の趨勢ですから、そういう方向を考えざるを得ないだろうと私思うのであります。そこで、今後どうあるべきか。先ほどのお話の中では、国で補償せよということも池尻さんも宮原さんも強硬にお話がございました。それじゃ、それがあれば転換ということは考えられるのかどうか、また、その転換にあたっての何か具体的なお考えがあるのかどうか、その点、教えていただければ幸いですと思うのであります。

○参考人(吉田俊明君) いまの、巨大船が狭水道に入ってきてあぶないからこれを回避するために何かほかの方法が将来考えられないかという御質問かと思えますけれども、狭水道にこういう船が入らなければならぬというのは、先ほども申し上げましたように、経済が要請しておるのでございまして、たとえばペルシア湾から日本まで一トンの油を運ぶのに六百円くらいで運んでおる。それが日本の経済の成長安定につながっておるのでございまして、われわれのほうから言わしてもらいますならば、狭水道における漁業というものは、四十二年の答申にございまして、必要に応じて制限、禁止をしていただきますように、飛行場と同じように、国によって十分な補償、あるいは対策のもとにそういう交通の完全な安全というものはかられば、これが一番の理想だと考えております。しかし、現実なかなか困難でございまして、この法案によりまして大きく安全対策が一步踏み出したということで大いに期待しておるわけでございますが、将来にわたっての安全に關しましては、先ほど申し上げましたとおり、大型船は内水なり狭水道に入れないで、大型船は鹿児島湾とか、そういう広い海域に入れて、そこに大きな貯蔵施設を持って、そこから小さなタンカーなりあるいはパイプラインなどを使って必要な工場に運ぶという構想は、将来とも関係者が考

えておるわけでございまして、海運の側からだけやれるというような事柄でもございせんので、その点、先ほどの私の答弁と同じような答弁になりましたが、以上のようなことでよろしゅうございましてでしょうか。

○参考人(齊藤吉平君) 私のほうもこれは一貫して、危険物を大量に運ぶ巨大船は狭い閉塞された海面——瀬戸内海であるとか、伊勢湾であるとか、東京湾であるとか、そういう閉塞された海面には入るべきではないという態度をずっととってきております。その理由は、先ほども申し上げましたとおり、もし起きましたならば、その海難というものが社会とのつながりにおいて重大な災害に発展するということ。それからもう一つは、巨大船というものが狭い海域に入ったときに運動性能が悪いということが出てくるわけで、ことさらに性能の悪い状態を起こすべきではない。それから、乗り組み員にとりまして、狭い海域に入るということとは非常に労働上たいへんな負担がかかってくる問題でございまして、私も一貫して入るべきではないという考え方でございまして、

○参考人(池尻文二君) 実は、内湾の漁業をどう見るとかというのは一つの見解がございまして、確かに公害だとかこういう海上交通、そういう問題で非常に漁場条件が悪化しつつあるということ、は事実でございまして。しかしながら、十数年前みたいに、内湾の漁業者というときわめてミゼラブルというような印象は現実にはないわけでございまして、日本の沿岸漁業の中でも、瀬戸内海あるいは伊良湖水道、東京湾というのは、先ほども数字で説明しましたように、非常にバリエーションに富んだ高級魚とか、そういう価値の高い生産をあげておるわけでございまして、沿岸漁業者の中では所得も決して低くもない連中ではございまして。もちろん、他産業に比べれば別でございまして。したがって、漁場の喪失というものについて相当の抵抗を示すという私は理解を持っておるわけでございまして。そういう漁業でございましてから、したがって私は、ただ金さえもらえばいい

いということではなくて、やはり制度として制限禁止即補償ということは、これは私は制度の論理の必然である、補償は補償であるというふうに考えております。したがって、各地域の条件によりまして、たとえば沿岸漁業の趨勢もだんだん変わってまいっておりますから、たとえばノリなからノリあるいは養殖業なら養殖業というふうなものに転換できるところは転換できるとございまして、また、その他の条件のないところはこれはいたし方ないわけでございまして、内湾の漁業者を遠洋のカツオ・マグロに持っていくということとはできないにいたしまして、やはり政府の施策その他のくふうがよろしければ、可能性は私はあるというふうに考えます。したがって、補償は補償、それから転換は転換というふうに考えるべきではないか、かように考えております。

○参考人(宮原九一君) 池尻常務がお答えしたのと重複することは避けたいと思いますが、先ほどの海上デモというようにございまして、先ほど私も、申し上げたのは、海上デモというようになことではございせんので、こういう狭水道に航路が設定をされまして、航路内における諸般の制限が法制化されたとしても、その入り口、出口から数キロ離れたところというものは全く従来のままでございまして、そういうところで集团的に漁業操業を普通の状態で行なうとしますと、立ちどころにこの法律は死んだものになってしまう。巨大船といえども通航しなければならぬから、そうすると、安全航行ということが確保できるかという問題につながってくる。ですから、この法律をほんとうに生きたものとしていくためには、法文にないたくさん犠牲を漁民が甘受しなければ生きていくにはならぬであろう。私たちがしても、せっかくでございまして、大いに努力はしたいと思うが、せめて国の基本的な責任における対策というものがこういう法案審議の過程で明らかにされてこないというのであるならば、そういう操業は、今後協力しない

で、しますよ、こういうことでございまして、旗立てでデモをしようという意見ではありませんので、その辺はひとつお含みをいただきたいと思います。

それから特に伊良湖水道周辺の点を見ますと、ほとんどが島の住民でございまして。したがって、漁業以外には転換ができません。これを島から外へ出してしまえば別問題ですが、全部漁業で生きおるわけですから、この内湾のいわゆる狭水道の範囲における漁業が制限されるとするならば、別のところで何か漁業ができるということ、を、国自身が積極的に、補償とは別の問題として、考えられるということであるならば、将来にわたる調整というものは可能ではなからうか、こういうことを申し上げたわけであります。

○柴田利右衛門君 それぞれの方からかなりの御質問、それによって説明がされましたので、できるだけ重複を避けて御質問を数点したいと思いますが、冒頭からあるいは重複するようになるかと思えますけれども、船主協会の代表の方に、吉田さんですか、御質問申し上げたいのですが、それぞれの所属の船会社が持つておられる船については、大は三十七万トンから小は数百トンのものまである。こういう大きな船の狭水道の航行につきまして、斉藤さんのほうからは、船を運航する立場で、大体二十五万トン以上の船が狭水道に入るというのには好ましくないというお話があったわけですが、こういういわゆる二百メートルというところで限定をされておりますけれども、まあ三十七万トンという大きな船を含めまして、大体今後、そういう大きな船の狭水道への入航といえますか、航行ということについて、将来を見ましてどのようにお考えになっておられるかということをお尋ねをしたいというふうに思います。それから、これは池尻さんになりますか宮原さんになりますか、御質問したいと思いますが、実は私、関連の県単位の漁連のほうから電報をもらっております。その電報の内容は、きょうは「漁業権」ということが使われておったとい

うふうに記憶をいたしておりますが、その電文の中では「操業権」「生活権」というふうなことが使われております。これは、まあおっしゃることを聞いておまして、ことばの用語にこだわる必要はないとは私、思いますけれども、実は私もその仲間で調べた「漁業権」というのは、かつて、そしてそれを各府県の県知事が許可権を与えると、こういうようなことも聞いておりますので、そういう意味では、漁船をやつりながら魚をとって生活をするという意味からいえば、この「漁業権」ということにあえてこだわることはないと思いますけれども、これは一体どういうふうに解釈をするのかという点をひとつ参考のためにお聞かせをいただきたいと思ひます。

それから、これは宮原さんからお話のありました、現在の漁業というのは、巨大船、さらにはいろいろ船の交通がふくそうをして、密度の高い漁業が非常にできにくい状態になっておると、こういうお話がありました。確かに、まあ潮の關係だとか天候だとかいろいろなこと、漁業というのは、四六時中いつでもできるというものもありましようけれども、必ずしもそうでないものもあるわけですから、それはそれなりにわかるんですが、今回の法案で定められております巨大船というのは、実は私、このことについて委員会の審議の過程でも尋ねたわけなんですけれども、そういうことからいって、巨大船を避航するということによって漁船が影響を受けると、こういうことに対しての質問に対しての御回答は、これはかなり一十二時間前ですか、十二時間前から通報をし、さらに漁船に支障があるとすれば、長官のほうで、しばらく入るのを待てと言ふこともできるんだというふうなことからいけば、これは何がしかの影響を——私は絶無だとは言いませんけれども、この辺のところはおっしゃるようなことはないんじゃないかというふうな気がいたしますので、その点についての御見解をお聞かせをいただきたいというふうに思ひます。

それから、これは先ほど原田さんのほうからの御質問の中でちょっと見解が示されたんですが、宮原さんの御意見の中で、この問題はひとり三重県の伊良湖水道の問題だけでなしに、全国的な問題として対処しておるんだと、こういうふうにお話でございました。全国的には特定水域航行令ですか、こういうような——伊良湖水道にはこれはございせんが、瀬戸内なんかはかなりのところろが新しい航路とこれが重複するところがあるんですが、この場合には、すべて漁船が「避けなければならぬ」というような面からいけば、私は現在言われておる漁業との關係からいけば、この一点だけを見れば、いままでと変わった形が出てくるんじゃないか。もちろん、いまお話しのもありましたように、伊良湖水道の場合はそういうのもありませんし、神島あたりは、住民の人がほとんど海からの漁業によって生活を立てておると、こういうことからいけば、全国的とはいいなから、その代表者の方であれば、その意を体しての見解が述べられるというのは当然だということには思ひますけれども、たまたま全国的な考え方でのこの問題に対処するというのであれば、そういう面との関連もあるのではないかと、このことを思ひます。

それから最後に谷先生にお尋ねをしたいというふうに思ひますが、御意見の一番最後で、これは阿具根さんからもお尋ねがありました。例の国際通念からいって多少ちがうといひますか、いままでと違った考え方が出てくるので、外国から入る船なんかの漁船を見る見方というふうなことからいって懸念される面があると、こういうふうにおっしゃったのですが、こういう点は、今後の、何といひますか、PR、もちろんこの法案自身は十分いろいろ周知徹底方というところが、そういうことにこだわらなく十分やられなければならぬと思ひますけれども、そういう点との関連でかなり大きな危惧としてこの問題が法案との關係で御心配があるのかどうか。重ねてひとつお聞かせをいただきたい。

以上です。

○参考人(吉田俊朗君) 将来二十五万トン以上の船を狭水道に入るとか、あるいは建造するつもりはあるかどうかという御質問でございしますが、船主といたしましては、ごく例外を除きまして、これは先ほど御説明いたしました鹿児島湾におきましてCTS喜入の基地に入る大型船の問題でございしますが、これなどは大型でも全然心配なく入るのでございまして、そういう例外を除きまして、大体二十五万トン程度のものを目安といたしまして、それ以上のものはつくりたいということをして、私の記憶に間違いがなければ、海員組合の申し入れに對しましてそういう答えをしたことが過去においてございまして、これは単に経済性を追求してどんどんどんどん大きくしていくというふうな簡単に割り切れないのでございまして、船の喫水から申しまして、ペルシア湾からマラッカ海峡を通るためには大体この程度の船が限度でございまして、経済性もこの程度でとまるということでございます。そういう答えになってあらわれておるわけでございまして、これ以上の大きな船を将来建造してそれを無理やり狭水道に入れるというふうなことは船主としては考えておりません。それから二十五万トン以下の船につきましては、きょう話題に出ませんでした。が、国際機関に、国連の機関におきまして、この安全をはかるためにたとえば大きな船の中のタンクのサイズを制限し、衝突したような場合の損害を小さくするというような、たとえば一つの例でございしますが、そういう一連の大型船対策が国際機関で盛んに検討されておまして、いろいろな条約案となつてあらわれておまして、船主といたしまして、この大型船の安全については今後とも十分対処していきたいと考えております。

○参考人(宮原九一君) 二、三についてお答え申し上げます。漁業権についての問題でございしますが、これは保安庁当局にも御質問いただいたほうがいいのではないかと、思ひますけれども、今回の航路

設定の海域は、漁業権としての共同漁業権ですか、それがないという前提に立たれて設定をされたのではないかと、気がするのでございします。したがって、全漁連の指導としまして、漁業権というものが、ないであらう、ほとんどのところに漁業権がないということで「操業権」とか「生活権」とかというふうなことを使っておりますが、あえて伊良湖水道の三重県側といたしましては、三十八、三十九号の共同漁業権の免許がされておまして、御案内のように、昭和二十五年に古い専用漁業権等の戦前の漁業権は全部補償によって政府が買い上げて新しく免許をされたことは事実でございします。が、しかし、この共同漁業権というのは十年更新になっておまして、特別の事情がない限り、固有の権利として漁民に与えていくというふうな約束がなされておりました。したがって、現在各地の埋め立てその他の問題が出ておられますのも、漁業権補償というところでたくさん補償金が出されるわけでございしますから、物権として漁業権が認められております以上、そこに航路が設定されて漁業操業が制限されるということになるならば、当然これは漁業権の一部消滅ということにもなりまして、補償という問題が出てくるのではないかと、これを無視して全国的に漁業権を軽視されておるといふ点について特に私は伊良湖水道の立場で申し上げたわけでございます。ですので、全国的には操業権、生活権といふものは、いわゆる許可漁業であるとか自由漁業であるとか、この海域で多くの漁業者が生きていくということが制限されるということと問題を提起しているというふうな二本立てでございまして、きたい、このように考えておるわけでございします。

ますので、事実、伊良湖水道にしてみてもどこにしましても、この航路筋の航行を巨大船だけに避航して、ほかの船に避航しなくてもいいのだという現実ではないということでございます。したがって、相手方がよけてくれるんだからということと、横着に漁業操業をする生命の危険に襲われるという状況で、たえず避航している。それが、逐次今度は巨大船がふえてくるであろうというはつきりした目安が立っておりますので、何とかその辺についてはもうがまんしよう。がまんしよう。ですが、船主協会の皆さんから金をもらおうというわけにもいかぬではないか、政府がもう少し責任のある立場で対処してほしいと、こいつを申し上げておるわけでございます。

それから私は、特水令はなるほどございせんので、伊良湖については十分に発言できるわけでございますが、瀬戸内等についてはまず全体として特水令を廃止してほしいという強い願望のあることも事実でございます。しかし、昭和四十二年にこの問題が出ましてから、全国関係水路の代表者が集まって海上交通法対策特別委員会というものを私も全漁連でつくりまして、全国的立場で意見調整をしております。非常にすっきりしない点では、片方で、この辺で賛成しようやという地域もあれば、絶対反対という地域もあります。が、漁民の最終的なコンセンサスとしては、やはりこの法案の施行によって漁業に重大な支障を及ぼすということについてはこれは一致した見解でございます。そういう状態の中で国の前向きな漁民対策を望むということについては、これは全国的な漁民の希望として申し上げるということと御説明いたしましたようなわけでございます。

○参考人(谷初蔵君) 先ほどの問題でございますが、現在の海上衝突予防法、したがって、これは国際的なルールをベースに作られたものでございまして、これには「漁ろうに従事している船舶が航路筋において」という規定になっておりますが、近く行なわれる改正におきましてはそれをさらに強化しようという、そういう通念

をさらに強化しようというのが国際的な動向でございます。そういう強い動向を見ますと、この規定が、法律案の提案が、方向がちよっと逆になります。むしろ周知徹底のことは十分やらなければなりません。が、なお、そのための混乱が懸念されるというのが現在の気持ちでございます。

○岡本悟君 池尻参考人、宮原参考人、どちらでもいいんですが、お尋ねしたいと思っております。先ほどの御両所の御意見、私は十分理解しておるつもりでございますが、それを前提としてお聞き取りしたいと思うのですが、私は自民党の所属でございます。この海上交通安全法案には大賛成なんです。根本的に漁民の立場から考えてみても、いまのような、相当船舶が大型化して、特にタンカーの場合に万一のことがありますと、先ほど来御指摘になっておりますように、たとえば東京湾その他の内海で十万吨くらいものタンカーが事故を起こしますと、おそらく漁業は全滅の被害にあうということなんですね。でありますから、漁業の立場から見ても、第一義的に海上交通の規制をやって事故防止をやってもらわなければいかぬ、自分たちの基本的な利益につながるんだと、こういう認識を持っていたわけですね。それは御両所ともちよっとお触れになりましたね。だから、それは理解するといふうなお話があります。しかし、何よりも一番の被害を受けるのは漁民の立場だと。ところが、海上交通規制はいいが、しかし、漁業をする場合には船を使わなければなりませんから、やはり船舶の問題が起ってくるわけですね。その場合に、やはり漁業の立場を考へて、巨大船のみに避航義務を課するという方法が今回の法案ではとられているわけですね。

○参考人(谷初蔵君) 先ほどの問題でございますが、現在の海上衝突予防法、したがって、これは国際的なルールをベースに作られたものでございまして、これには「漁ろうに従事している船舶が航路筋において」という規定になっておりますが、近く行なわれる改正におきましてはそれをさらに強化しようという、そういう通念

をさらに強化しようというのが国際的な動向でございます。そういう強い動向を見ますと、この規定が、法律案の提案が、方向がちよっと逆になります。むしろ周知徹底のことは十分やらなければなりません。が、なお、そのための混乱が懸念されるというのが現在の気持ちでございます。

○岡本悟君 池尻参考人、宮原参考人、どちらでもいいんですが、お尋ねしたいと思っております。先ほどの御両所の御意見、私は十分理解しておるつもりでございますが、それを前提としてお聞き取りしたいと思うのですが、私は自民党の所属でございます。この海上交通安全法案には大賛成なんです。根本的に漁民の立場から考えてみても、いまのような、相当船舶が大型化して、特にタンカーの場合に万一のことがありますと、先ほど来御指摘になっておりますように、たとえば東京湾その他の内海で十万吨くらいものタンカーが事故を起こしますと、おそらく漁業は全滅の被害にあうということなんですね。でありますから、漁業の立場から見ても、第一義的に海上交通の規制をやって事故防止をやってもらわなければいかぬ、自分たちの基本的な利益につながるんだと、こういう認識を持っていたわけですね。それは御両所ともちよっとお触れになりましたね。だから、それは理解するといふうなお話があります。しかし、何よりも一番の被害を受けるのは漁民の立場だと。ところが、海上交通規制はいいが、しかし、漁業をする場合には船を使わなければなりませんから、やはり船舶の問題が起ってくるわけですね。その場合に、やはり漁業の立場を考へて、巨大船のみに避航義務を課するという方法が今回の法案ではとられているわけですね。

しる巨大船優先主義ではなくて、船舶対船の相互の規制を考へる場合に、巨大船なるがゆえに不自由船だと考へて、それらの関係を調整する場合に、やはり身軽なほうの不自由なほうを避けてやるうじやないかという一つのルールが当然でございと思うのです。ですから、そういう観点から、基本的にはこれは漁業の安全につながる大きな問題がある。自分たちも海上交通規制には積極的に賛成すると、ただし同時に、それがかりに巨大船にいたしましても避航の関係、あるいは巨大船のみならず、これに準ずるものについても、相当現実の問題としては操業に支障があるといふうな御指摘でございます。これもよくわかります。しかし、その場合に生活権の問題が出てくるので、その点は政府が基本的な施策を配慮するということとはよくわかるのですが、そういうふうな、まず漁業の立場からでも海上交通規制には大賛成だと、それからまた、これは巨大船優先主義じゃなく、不自由船には優先権を与えるんだといふうなお考へ方になれないものかといふうなことを思ふわけですね。でございますので、もし御意見があればお聞かせいただきたい、これが第一点であります。

それから次に谷先生にお伺いしたいのですが、先ほどのお話の中で、この海上交通安全法がとりあえず対象にしております規制航路は十一航路でございまして、しかし、現状並びに近い将来から見て、もっとこの規制の対象にすべき航路があるように思ふといふうなことを抽象的に申し上げておりました。具体的に谷先生がお考へになつておりました。具体的な航路というのは、もしお漏らし願えればけっこうだと思ふのです。これは、申し上げるまでもなく、先ほど柴田委員からもお触れになりましたが、特定水域航行令というのは、この法案が成立いたしますと同時にこれは廃止になるんだといふうに私は理解しておりますが、その水域航行令が規制しております航路を全部カバーしてございせん。でありますから、船舶の側から見ますと相当大幅に後退しておるといふ

うな受け取り方もあるわけなんです。が、それはともかくといたしまして、先ほどそういうことをおっしゃいましたので、十一航路以外になるべく早い機会に規制の対象航路として取り上げるべきだといふ航路はどんな航路をお考へになつておられるのか御指示願えればしあわせてでございます。以上でございます。

○参考人(池尻文二君) 岡本先生の御指摘の点は私もそのとおりであるということをご公述で申し述べておるわけでございます。ただ、漁業者も最近是非常に聡明になりました。五カ年間の法案の動きといふのをしさいに知っているわけですね。それは第一次案等は、漁民対策は確かにありました。しかし、いわゆる特定水域航行令をそのまま法律に載せたような最初の案といふものも漁業者は知っているわけでございます。それを五カ年間の漁業者の運動でこまごまとってきたという認識を持っておるわけですね。したがって、すべて政府から何らかの対策についての確約がなければこの法律は、現在の海上保安庁長官の善意は十分認めますけれども、このままひとりで歩きをさせますと、やがては次第に規制は強まってくるであろう、漁民対策の展望はさらさらなくなってくる、この点は一体どうしてくるんだという不信感といふのは、私は非常にあると思ふわけですね。その点は私は最終的にこの規制法の一つの根本の問題点ではないだろうか、いまもってそう考へております。

○参考人(谷初蔵君) 私が気がつきましたのは、瀬戸内海の釣島水道でございます。○理事(阿具根登君) ありがとうございます。他に御発言もなければ、これにて参考人に対する質疑を終わります。参考人の方々に一言御礼を申し上げます。本日は御多忙のところ貴重な御意見を拝聴し、まことにありがとうございます。この機会に厚くお礼を申し上げます。本日はこれにて散会いたします。午後三時二十二分散会。