

第六十八回 参議院交通安全対策特別委員会会議録第七号

昭和四十七年六月十二日(月曜日)
午後一時十四分開会

委員の異動

六月十日

辞任

中村 波男君
野上 元君

補欠選任

川村 清一君
前川 且君

辞任

橋 直治君

補欠選任

中村 登美君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

藤原 道子君

岡本 悟君

二木 謙吾君

阿具根 登君

原田 立君

柴田利右門君

委員

岩本 政一君

鬼丸 勝之君

黒住 忠行君

中村 禎二君

中村 登美君

橋本 繁蔵君

矢野 登君

川村 清一君

前川 且君

國務大臣

運輸 大臣

政府委員

運輸政務次官

運輸省海運局長

佐藤 孝行君

鈴木 珊吉君

運輸省船員局長 佐原 亨君

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

常任委員会専門員 吉田善次郎君

水産庁漁政部長 田中 慶二君

説明員

本日の会議に付した案件

○海上交通安全法案(内閣提出、衆議院送付)
○交通安全対策樹立に関する調査(派遣委員の報告)

○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。

委員の異動について御報告をいたします。
去る十日中村波男君及び野上元君が委員を辞任され、その補欠として川村清一君及び前川且君が選任されました。

○委員長(藤原道子君) 次に、海上交通安全法案を議題といたします。

まず派遣委員の報告を聴取いたします。阿具根君。

○阿具根登君 本法案の審査に資するための委員派遣の御報告をいたします。

派遣委員は、藤原委員長、二木委員、原田委員、柴田委員、橋本委員及び私の六人で、去る六月七日から二日間、わたり兵庫県及び愛知県に調査を行なつてまいりました。

現地におきましては、海上保安庁地方機関等における管内事情と、兵庫、愛知、三重の各県、漁業並びに海難防止協会関係者から要望を聴取したほか、本法案において予定されている明石海峡航路及び伊良湖水道航路を視察いたしましたので、

その概要について申し上げます。

まず、第五管区海上保安本部の管内における四十六年の海難事故は、船位不確切、操船不適切等に原因する衝突、乗揚げ等の事故の多発により、全国に海難事故件数の約一六%を占めており、特に港内及び明石海峡等の狭水道で海上交通のふくそうしている海域において最も多く発生しております。

また、明石海峡航路における一日平均船舶通航量は一千五百四十四隻に達し、このうち、巨大船が六ないし七隻の多きを数え、加えて水路が屈曲し、潮流が速いことなどため、海難の多発海域となつておりますが、このため同海峡附近に常時、巡視船艇を配備するとともに航法指導を行なつておることとであります。

次に、関係方面からの要望あるいは意見について申し上げます。

(一) 明石海峡航路の設定に反対しないが、漁業が制約されるため漁業振興について特別の施策を講ずること、

(二) 原因不明の流出油、あて逃げ等による被害漁業者に対する救済措置を講ずること、

(三) 政省令の制定に際して関係者の意見を反映させること等について、

次に、明石瀬戸漁業協議会及び淡路島の岩屋漁業協同組合から、

(一) 内湾漁業振興対策を確立するとともに、漁業と船舶航行区域の調整をはかること、

(二) 巨大船舶航行による漁業操業の制約に伴い新漁場の開発等の恒久的な制度を検討すること等について、

次に、神戸海難防止研究会から、

(一) 巨大船舶以外の船舶については、特水令を廃止することにより混乱を生ずるため、本法の運用において十分配慮すること、

(二) 航路標識の増設をすすめる等交通環境を整備すること、

(三) 本法のPRを徹底させること等についてそれぞれ説明がありました。

次に、第四管区海上保安本部の管内における海難事故は、前年と比較して増加しており、しかもこれが主として名古屋湾及び伊勢湾口附近に集中しております。このため、同湾口附近に常時、巡視船艇を配備する等の救難即応体制を整備しておることとあります。

また、伊良湖水道航路における一日平均船舶通航量は四百五十八隻に達し、このうち巨大船が二ないし三隻を占めておりますが、一方、同航路は、地形的に直接外洋に接しているため、強風波浪等の気象、海象条件がきびしいので、巡視船艇による重点的な警戒を行なつておることとあります。

次に、各関係方面からの要望あるいは意見について申し上げます。

まず、愛知県及び三重県から、兵庫県と同趣旨の説明がありましたが、特に、伊勢湾内における漁業は、伊良湖水道に集中しているため交通規制は必要最低限度とするにとり十分な漁業振興対策を講ずること、

次に、愛知県の豊浜漁業協同組合から、現在、大型船舶の通航に際してはすでに自主的に操業規制を行ない海難事故の防止につとめ多大の成果をあげているので法の制定は不要であること、

次に、三重県の菅島及び神島漁業協同組合から、本法の制定は、沿岸漁民の生活に大きな影響を及ぼすものであり、むしろ臨海部の工業開発を抑制し、あるいは巨大船舶の入湾規制を行なうべきものであること、

次に、伊勢湾海難防止協会から、巨大船舶の入湾を制限するため、パイプラインの整備を促進すること、

最後に、名古屋港海運懇話会から、本法案において、漁ろう船等は、一般船舶に対しては避航義務を有しないこととされているが、これについては不満であること等についてそれぞれ説明がありました。

以上御報告を終わります。

○委員長(藤原道子君) 別に御発言もなければ、派遣委員の報告はこれをもって終了いたします。

これより本案に対する質疑を行います。御質疑のある方は、順次御発言をお願いします。

○前川旦君 きょうは先ほどの理事会で社会党に与えられた時間が短うございますので、できるだけ時間の中に入るように簡潔に質問をしてまいりたいと思います。

まずこの法案を作成するにあたりまして、漁業に対して運輸省はどういう態度で作成に臨まれたか。御承知のように、数年前からこの法案は問題になっていた法案であります。一部の特定の大きな企業の経済に奉仕するために零細な漁民を犠牲にする、こういう批判が非常に強く上がっていることは大臣御承知のとおりであります。したがって、この法案そのものも、最初の原案と国会へ提案された案とではだいぶ内容も変わっております。そういうことを通じまして零細漁業というものに対してどのような姿勢、態度で取り組まれたか、まず、この点をお尋ねしたいと思います。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまの当然の御指摘をいただきまして、実は御承知のとおり、この海上の安全を確保するというために現在の諸法制におきましてはどうしても不満である、何とか法制の整備をしたいということが運輸省のこの四、五年間の念願でございまして、それをいかにしてやるかということでございますが、やはり一番の大きな問題は、漁業との間の、漁業に従事する皆さまの権益をいかにして守るかということの調和の問題が非常に難関でございまして、それがために再三苦闘いたしましたけれども、ついに国会の提案に至らなかったということが御承知のとおり

りの実情でございまして。しかしながら、御承知のとおり海上の輸送は非常に重大なことでございまして、何とかこれをしなくちゃいかぬということ、私、就任以来交通の安全対策ということを運輸行政の一番の根本と心得ておりましてそれらの整備をしておりますので、これを何とかしなくちゃいかぬ。しかしながら、これをやるのにはどうしても漁民の皆さまとの調和をはからなければいかぬ、これが一番の問題でございまして、私ごとを申し上げてはなだ恐縮でございまして、私のほうの佐藤政務次官、この方は御承知のとおり長年漁民の代表としていままでずっと漁業方面で活躍をなされて、そして国会に御選出になりましたからもちろぬ水産漁民の代表として漁民の権益のためにずっと奮闘されてこられた方でございます。ちょうどいい方を得たものでございまして、この方には実は私お願いをいたしまして、漁民の立場を十分に考え、しかも調和のとれた案をつくっていただきたいということで、事務局そして佐藤政務次官とで案をしてもらひまして、まず第一番目にそれをつかさどる農林省、水産庁と十分に協議をいたしまして、この程度ならば、それはいろいろ問題がございましてうけれども、ある程度漁民の方も御納得をいただけるのじゃないかということ、そして原案をつくりましたけれども、そのことは、漁民サイドに立って譲ると申しますか、「譲る」と申しますとはなだ恐縮でございまして、初めから、これは当然のことでございますが、漁民サイドで十分勘案しようということ、修正すべきところは十分修正させまして、そして今回提案を見た次第でございまして。しかしながら、この点につきましてもやはり見方によりましてはまだいろいろ問題があるかと思う次第でございまして、実は私どもの与党自民党の党内においては非常にこれは問題でございまして、それから衆議院の議論におきましてもいろいろございまして。私も誠意をもってそういう将来の問題につきましてもいろいろ勘案をするというようなことを申し上げまして

御了解を得た次第でございまして、いろいろ御審議を通じてそういう点を指摘していただきまして、漁民の皆さまの利益もそこなわないように将来の行政として処置してまいりたいと思う次第でございまして、十分ひとつ御審議を尽くしていただきたい、こういうふうに思う次第でございまして。

○前川旦君 運輸大臣も連日お疲れでしょうからどうぞすわったままで御答弁いただきたい。

この法案と別に従来特定水域航行令というのがありましたが、この関連はどうなりましようか。特定水域航行令は、もしこの法案が成立するとなるともう全部廃止されるということになりましようか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) この点は御承知のとおり特定水域航行令は瀬戸内だけを目標としてつくられたものでございまして、ただいま御承知のとおり船舶のふくそうは瀬戸内だけじゃございせん。東京湾、伊勢湾に及んでる次第でございまして、それからこういうような法案を出した次第でございまして、これができますれば直ちにこれを廃止するということになると思う次第でございまして。

○前川旦君 事務局にお尋ねをいたします。水産庁見えていますが、私どもの計算では、この法律によつて影響を受ける漁業関係者八百八十七漁港、漁民にして四万七千九百人、水揚げにして八十万トン、金額にして千三百七十七億という数字を得ておりますけれども、大体こういうことであらましようか。

○説明員(田中慶二君) この法律に関連いたしました漁業にどういふふうな影響があるかということとははなはだもって特定しがたいのでございまして、たとえばこの東京湾、伊勢湾、瀬戸内海というところでの程度の漁獲量があるかというところを申しますと、大体いまお話しのような、漁獲量にいたしまして八十万トン、金額にいたしまして百三十一億というふうなことになるっております。操業隻数にいたしまして十二万隻、従業者

数二万五千というふうな数字に相なっております。

○前川旦君 私は一つけたを間違ったのかもしれないが、いまの金額、読み間違えましたが、続いてこの法案の中身に入つてまいりたいと思ひます。政府委員の方に一つ一つお尋ねしていきま

まず第一条の第二項一、二、三、四号と四つあります。この第四号を、水産庁と合意でこれをこの法律の第一条の中に入れたということ伺ひましたが、これはどういう意味を持っているのか、水産庁にお尋ねいたします。

○説明員(田中慶二君) 初め、この海上交通安全法が適用になります海域は、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海という中で一号から三号まで除いたところ全部だというお話がございました。しかしながら、そういうように全域を広げる必要がないんじゃないか。特に大体漁船だけが航行をしている——この四号には「漁船以外の船舶が通常航行していない海域」ということでありますが、裏返してみれば、大体漁船だけが航行している海域はこれを適用しなくてもいいんじゃないかというふうなことを申し上げておるわけでございます。したがって、大体私どももいたしましては、現在の漁業権が存在をいたしておりますような海域を考慮してこういう除外海域をきめていくというふうなお話し合いをしているところでございまして。

○前川旦君 「政令で定める海域」とありますが、この政令は、運輸省でおきめになるときに水産庁と合意で決定されるということになりますか。

○政府委員(手塚良成君) おっしゃるとおりでございます。なおその上に、これは法案にも書いてございまして、審議会の議を経る重要な事項と考えております。この審議会のメンバーには水産関係の方も従来以上に入つていただくことにして、そこでも審議をしていただくことになっております。

○前川旦君 この法律で、航路、これも「政令で定める」ということになっておりますが、これは

一体何メートルの幅を予定しておられるのか。またこれも、一応水産業の側に立つ水産庁と合意の上でおきめになるのかお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(手塚良成君) 航路につきましても、これもやはり「政令で定める」ということになっておりますので、この政令の決定につきましても、当然水産庁とも話をいたしますし、また地元の方々の御意見も尊重しなければならぬと考えておりますので、場所と内容によりましては、関係公共団体等とお話も十分いたす、こういうつもりでおります。現在、この幅をどうするかということにつきましては、内々で、いろいろこの法案審議の過程におきまして、全漁連その他と打ち合わせた線はございますけれども、これはまだ正式のものではありません。今後地元水産業界等々と打ち合わせの上で決定していきたいと考えております。

○前川且君 漁民の心配しておりますのは、航路がきまった場合に、航路内での漁業の禁止がいつかされるのではないかと、これを非常に心配しております。したがって、これは航路内では漁業を禁止するつもりはないということをはっきり私は言い切っていただいたいの思ひますが、いかがですか。

○政府委員(手塚良成君) 本法制定の基本的な姿勢といたしまして、先ほど大臣からも御説明ございましたが、私も事務当局がいりいろ法案を検討いたしましたにつきましても、漁ろうと一般船舶航行の安全という問題の共存共栄をはかる、こういうことを基本にいたしてまいっております。したがって、一部には、これでは航行安全のためにはなまぬるいというようなことがございまして、これを徹底させるためには漁ろうを少なくとも航路内においては全面禁止すべきじゃないか、そういうような方策をとるべきではないかというような御意見がございまして、冒頭申し上げましたような趣旨によりまして、私も漁ろうを禁止するという意図はございません。

○前川且君 そうしますと、当然航路内に漁業権があるような場合には、これを消滅させるというような考えもないということですか。これは当然出てくる結論だと思ひますがよろしうございいますか。

○政府委員(手塚良成君) よろしうございいます。それとおりでございます。

○前川且君 第三条の第二項でしようか、この文章の中に「航路をこれに沿わないで航行している漁ろう船等」という字があります。それから「航路で停留している船舶」という船舶、「漁ろう船等」とあるのは「航路で停留している船舶」、これはたとえばどういふものをさしますか。たとえば瀬戸内海で一本釣りあるのはタコ釣り、マテ突き、こういう一本釣りのような漁船、これは「漁ろう船」の中に入りませんか。解釈の中に、ここで「停留している船舶」とあるのは「漁ろう船等」の中に含まれるのかどうか、お尋ねいたします。

○政府委員(手塚良成君) 「漁ろう船等」という定義につきましては、この法律案の第二条二項の二号にございまして、つまり「漁ろうに従事している船舶」、それから「工事又は作業を行なつてゐるため接近して他の船舶の進路を避けることが容易ではない」云々とございまして、一定の「燈火又は標識を表示しているもの」いわゆる法でいう工事船あるいは作業船、そういうものの二種類を「漁ろう船等」ということになっております。そして「漁ろうに従事している船舶」といふのは、海上衝突予防法におきまして第一条第三項の規定によるというふうに次の第二条の第三項に書いてございまして、この予防法の定義によりまして、「網、なわ又はトロールにより漁ろうをしている」、こういうことになっております。したがって、いま先生の御指摘でございますところの一本釣り、タコ釣り、マテ突きなどという漁ろう種類のものについては、ここでいうところの「漁ろうに従事している船舶」というものに

は、それぞれのやり方から見まして、該当はいたさないというふうに解釈いたします。しかしながら、これらの船が実際に作業いたしますについては、一応みな停留しているというわけですから、事実問題としてとることになります。したがって、いま「航路で停留している船舶」、こういう中に、いまおっしゃいました一本釣り以下の漁ろう種類のものが含まれる、かように考えるわけでございします。

この点は、実は漁業ができるだけ現状に近くやり得るようというところでこの停留船というのを実は第一項のほうに当初原案は含めておりましたけれども、水産庁御当局との話し合いの結果、この二項の中にこれを入れる、かようにいたしました次第でございます。

○前川且君 第四条と第五条の「航路航行義務」、それから「速力の制限」、この二つも漁業の側から、水産庁のほうから要請をして入ったということとを聞いておりますが、水産庁としてはどういふ立場で、どういふ効果をねらったこの二つを入れさせたのか、御説明をいただきたいと思ひます。

○説明員(田中慶二君) 私どももいたしましては、漁業の面から、こういう内湾等には望ましい船が入ってこないのが一番漁業の立場からは望ましいわけでございしますが、そういうことを直接規定をいたしますについては、いろいろ問題があるところでございます。しかし、そういう現在在る難に、と申しますか、いろいろなところで、漁船が乗り込んでくるということになりますので、漁業の立場からはそれぞれ迷惑を受けますので、せっかくこういう航路等が整備をされたら、できるだけそこに秩序立って航行をしていただく。そういうことに相なりますれば漁業の面にもそれなりの利益があるかということ、この第四条の「航路航行義務」の規定を入れるということをお願い申し上げました。

また速力の問題についても、非常にスピードのあります船が漁船のそばを通過するということ等につきまして非常に不安を感じる向きが多いわけ

でございます。そういう意味において、必要な船舶につきましても、できるだけ速力の制限等をお願いをいたしまして、これも実情に沿って今後おきめをいただくことになるわけでございしますが、そういうことによって漁業者が受ける不安をできるだけ緩和をいたしたいというふうに考えた次第でございます。

○前川且君 そういうことでありますと、航路航行義務のある二つの地点の間、これは運輸省令で定めることになっていきます。それから速力の制限も「運輸省令で定める区間」となっておりますから、航路全部に適用されることはないと思ひますね。しかし、いまのようなお話でございますと、できるだけこれを広くとっていくということが望ましいと思ひます。で、これも将来「運輸省令」と出ておりますが、やはり水産庁との間で協議決定ということで、できるだけ広くこれをとるということが望ましいと思ひますが、その点についていかがですか。

○政府委員(手塚良成君) 航路航行義務の設定の必要性はたまたまお話があったとおりでございますが、私も船舶の安全航行という面とのかね合いにおきまして、この義務をできるだけ多数の船、できるだけ広く、この義務をできるだけ多く、たいというふうに思っております。

速力の制限につきましても、これは漁業との関係において、漁業からの御要望もございします。で、できるだけそういうふうにしたい。ただ一般の船につきましても、たとえば旅客船、国鉄の連絡船というような定時性やあるいは船の種類もスピードを持たなければならぬという船の種類もございします。で、その辺、相当具体的なことで具体的にきめていきたい。そのためには水産庁とも十分御連絡をとり、関係方面との御了承も得て、この内容を実行したい、かように考えております。

○前川且君 国鉄の連絡船の話が出ましたからついでにここでお伺いしておきますが、当初の案に比べまして、宇高航路、東または西を横断する国

鉄の連絡船の避難義務は巨大船のみに限られるというところになったようですが、どうでしょう。かなり過密なダイヤといえますか、連絡船が宇野から高松へ着く、人をおろす、それから船に積んでおきます貨車あるいは客車をおろす、そしてまた出帆する、その間の時間がかかり短い窮屈な時間になっていくようなんですね。うしろにこの宇高航路のことが出ていますけれども、国鉄連絡船のダイヤに影響ないと判断できますか。

○政府委員(手塚良成君) 今度のこの交通法の適用によりまして宇高航路に關係がでますのは、直接的にはこの十六条、十七条ということになるかと思ひます。そこでこの十六、十七条で一番の眼目は、備瀬瀬戸を通ります船に対して、これを横断といひますか、縦断する宇高航路を通る国鉄連絡船、これは巨大船のみを一応避航する、それ以外については従来どおり、こういうふうな原則をとっております。これはやや、水島航路と備瀬が接続する場合と少し違っておりますが、これも従来の国鉄の実績、あるいは技量、あるいは船の構造、つまり安全性に關係する構造、そういったものを考えまして、こういう原則をとることになったと思います。この原則で通りますと、従来との時間的な問題についてはまず影響はない。この点も国鉄御当局と十分突き合わせをやった結果でございます。

○前川旦君 影響がないと言ひ切られましたので、これはせつかくスピード・アップをしようとしておるのに、いまの一時間の航路が、早いもので五十七分、三分スピード・アップされて四国のダイヤが組まれております。もしこれに影響を与えるということになりますと、四国のダイヤはずいぶんずたずたになってやり直しをしなければならぬという面も出てまいりますので、これはもう影響がないとおっしゃいましたので、どうかひとつ影響のないようにそのようにお取り計らいいただきたい、こう思ひます。

それから第十条で「びよう泊の禁止」、びよう泊というのはいかりを使用してとどまっている

ということであらうと思ひますが、たとえばお流し網といったようなものはいかりを使用いたします。ただ、船にいかりをつけるのでなくて、網にいかりをつけて、船はその網に係留してあるというふうなやり方だと思ひますが、網にいかりをつける、こういう漁法はこの「びよう泊の禁止」には該当しないと考へてよろしいですか。

○政府委員(手塚良成君) びよう泊は、船自身のいかりで、その船を固定するといふことをびよう泊と考へておりますので、小ます網は、いま先生がおっしゃるやうに、網をいかりで固定して、船をいかりで固定されるわけではないので、これはびよう泊には該当しない、かように解釈いたします。

○前川旦君 航路の幅をできるだけ狭くしてもらいたいという漁民の要望が強いのですね。そうすると、ここにある追い越しの禁止、あるいは並航の禁止、こういうものを取り入れることによって航路の幅はできるだけ狭くすることができるとはなないだらうかと素朴に思ひますけれども、そういう考へえはありませんか。

○政府委員(手塚良成君) 航路の幅につきましては、冒頭申し上げました漁ろうの円滑な運営と船の航行の安全という両面から具体的な地形、海象等を考慮して關係方面と打ち合わせてきめる、かように考へておりますが、原則的にはいま先生おっしゃるやうな方向でこれをきめていきたいというふうに考へております。

追い越しの禁止をやれば幅が狭くなるかという点は、ある意味ではそういうことも考へられるかと思ひます。しかしながら、また一方では、それなりにある種の渋滞を来たすというふうなことも考へ得るのじゃないか。特に今度の航路航行義務のごとく、できるだけ航路の附近を航行して行くものは、航路の中に入れないことも強制もいたします關係上、そういうたふくそう度合いが増す場合、船の構造のいかにかわらず全部追い越しを禁止する、これがはたして安全上、あるいはふくそうの緩和、特に漁ろうとの關係でいかだ

うか、いろいろ議論があつたところでございますが、結論をいたしましては、法律にきめてありますような行き先の表示等の信号等をやつて、ある程度これを認めるほうがむしろ安全上適當ではないか、かように考へた次第でございます。

○前川旦君 少しはしりまして、三十条に「ただし、通常の管理行為、軽易な行為その他の行為でない」と、「通常の管理行為、軽易な行為その他の行為」といふのは、どういふものを予定していらつしやるのか、どういふふうに考へていらつしやるのか、お尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(手塚良成君) ここでいいます「通常の管理行為」と申しますのは、たとえばブイの電池の交換等、設置をすでに許可いたしました工作物をその現状において維持するために必要な行為、たとえばそういうものを考へております。「軽易な行為」とは、漁ろうのやうに航路の状態に特段の影響を及ぼさないもの、あるいは海水の採取等、きわめて短時間に行なわれるやうなもの、このやうなものを「軽易な行為」と考へております。「その他の行為」とは、たとえば送電線のように船舶交通には全く關係のない高さの空中で架設される工作物を維持する行為、こういうものは船舶交通の安全をはかるといふ見地からは規制をする必要はないと考へられる行為でございますので、こういうものは規制の対象外というふうに考へたわけでございます。

○前川旦君 そうしますと、くどいようですがけれども、通常漁業をする、普通漁業をする、これは「軽易な行為」その他の行為に入るといふことで、普通、通常漁業をやるといふものは除外される、こういうふうに考へてよろしいですか。

○政府委員(手塚良成君) 漁具の設置、あるいは漁業を行なうための必要な行為、たとえば水深、水温の測定等を含みますけれども、そういうたふくそうについては、これは「軽易な行為」といふふうに考へて、省令の際にそういうものを具体的にきめるといふふうに考へております。ただ、よくこ

こで問題になりますのは、魚礁の設置という問題でございます。この魚礁も内容、対象はいろいろございませうけれども、これが航路及びその周辺海域で設置をされるという場合につきましては、本条の規制対象というところでこのただし書きには該当しないというふうに考へていきたいと思つております。ただし、この問題につきましても、なお今後具体的にどういふ対象のものをどういふやうな扱いにするかといふことについて十分水産御当局と打ち合わせの上実施をいたしたいと考へております。

○前川旦君 魚礁の設置は、いまの「軽易な行為」その他の行為には入らない、これはその条文に二とありますが、二の「工作物の設置」に魚礁の設置は該当することになるんでしようか、どうなんですか。

○政府委員(手塚良成君) そのとおりでございます。○前川旦君 そこで一つ問題になるのは、「航路及びその周辺」と「周辺」といふ考へ方ですけれども、この「周辺」は当然狭くとももらいたいわけですけれども、これも水産庁と協議の上決定するということにしたいだきたいんですが、どれくらいのことを考へているのか。たとえば広い面でのことではなくて、航路から何メートルか西はたへ出るのか、そういう考へ方をしたいらつしやるのか。あるいは、航路によって、同じ一本の航路を通つても、場所によつては「周辺」といふものをうんと狭く見たりするといふやうなこともあり得るのかどうか、その辺、いかがですか。

○政府委員(手塚良成君) 航路につきましては、大体これは長方形のものになるというふうな、簡単に一言でいいますと、考へております。その長方形の航路に対しては、その外側にさらに一定の幅でもって矩形型にくつつく、こういうふうにお考へ願つたらどうかと思つております。で、これの必要性はやはり短辺、短辺のほうで航路に入ってくるという船に対して、この船が、ある一定の間隔については、やはりせひそこで入りやす

いような自由な区間といいますが、障害物の少ない区間が必要である。あるいは長方形の横のほうにつきましては、第三条等による通航義務関係の通航をやる。あるいは横断船が出るという場合に航路を航行して船との関連において、そういった範囲を活用して航路航行船を優先させるというふうな関係がございまして、言うならば、航路の航行の円滑化をはかるためのパッファーであるというふうな考えです。しかし、このパッファーの範囲というのにつきましては、やはりこれは航路で申し上げましたと同様な意味合いにおきましては、これは船のいまのような目的に合う範囲における最小限にすべきであるというふうな考えでございまして、これにつきましても十分御相談、協議の上きめていきたい、かように考えております。

○前川旦君 漁礁の設置に一々海上保安庁長官の許可を受けなければいけないというのは、たいへんこれは不便なことなんです。そこで、行政の実際の実施の面でどういうふうな配慮していけるのか。このあとに第二項に「許可をしなければならぬ」ということであるという書いてありますが、実際の行政面で、たとえば水深二十五メートル以上であれば無条件で許可しますとか、いろいろあると思うけれども、その点での実施面での配慮はどうお考えですか。

○政府委員(手塚良成君) これは先ほどの御説明でもある程度御理解いただけたと思いますが、やはりいま言いましたような範囲の場所につきましては、無制限ではやはり安全上問題があるかという点で、一応許可の対象とすることに考えますが、やはり地形なり水深なりあるいは海象事情なりあるいはそこを航行します船舶の形態なんというふうなことで、いまおっしゃったような水深等の問題も含めまして、それぞれの航路についてそれぞれの特殊性があるかと思ひます。したがって、形式的に十から十まで全部これを許可の対象にするという考えはございせん、やはり何らか実施面におきまして一定のルールといいま

すか、パターンがきめられればきめて、それに付いては技術上そういう必要はないというふうな扱いができればということで、いま寄り寄り協議をいたしておる最中でございます。

○前川旦君 どうかその協議の中で零細な漁業を守るという立場を貫いていただきたい。実施の面で一々これの許可を得るというふうなことはたいへんわずらわしいことなんです。ですから、実施の面でそういうわずらわしさのないように考えを持っていただきたいと思ひます。

それから第三十一条、これは届け出義務ですが、これは「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」というのが出てまいります。この解釈は、これはどうなんだろう。さつきと同じなんだろう。

○政府委員(手塚良成君) 先ほど申し上げましたのと大綱は同じでございますが、魚礁の設置につきましては、これは届け出が必要になるという、この点だけが前と違ふ点でございます。

○前川旦君 三十五条航路標識、これをかかって入れられるとずいぶん漁業に影響を与えるので、そういう実例があります。ですから、これは従来航路標識を入れるのに地元漁業団体の同意を得るということに法律上はなっていますけれども、実施の運用面で、航路標識を入れるのは地元の漁業団体と協議の上きめるのだ、こういうことにならざるを得ないと思ひますが、その点いかがですか。

○政府委員(手塚良成君) この問題は、私も毎度申し上げておるこれ以外の問題同様に、できるだけ地元の御意見を尊重するという考えで進みたいと思ひておりますが、当面、やはりこれについては、関係都府県知事の御意見は一応必ず聞いてこの設置を進める、かようにいたしたいと考えております。私も、漁業のきわめてこまかいこと、あるいは魚礁等の関係等につきましても十分よくわからないところもございしますので、そういう面についてやはりこれを知事にまわしていただく。この浮標なんか、漁業の微細なところになら

関係があるようでございますので、これをやはり知事さんあたりにまわしていただくということから知事の御意見を聞くということを現在われわれの心組みといたしております。

○前川旦君 それでは大臣にお伺いをいたしますが、加害者不明の当て逃げあるいは油害等については、国の責任で損害補償をせよというふうな要請が非常に強く出ております。実際どういう例はたくさんあります。加害者不明という例が泣き寝入りですね。これに対して、これの強い要望に対して将来どう取り組んでいかれるおつもりなのか、御意見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) その点はさきの衆議院の委員会におきましても種々御議論を呼んだ次第でございます。また最近におきましても、御承知のとおり、東京湾におきましてそういう事態がございました。いま海上保安庁で取り調べをやっておりますが、なかなかその原因が究明できません。しかもまた、実際の油の汚濁によりまして漁業が非常に被害をこうむったという実例もございします。ただいまでは御承知のとおり一般の船舶につきましてはあるいはPI保険であるとかあるいはタンカーにつきましてはクリスタルであるとか、いろいろの保険制度がございまして、そういうふうな原因の明瞭なものにつきましては十分保険制度がございまして、私もその保険に必ず加入することを勧奨しております。そういう点につきましては十分にやっております。そういう点でございますが、いま言った原因不明の点につきましてはそういう制度がございせんので、これはどうしてもやはり解決をせなくちゃならぬ。保険制度によつてこれをやらせるか、また、その他の方法によりましてやるかというふうな点につきましては、早急に私も前向きで検討してまいりまして、必ず何かの方策をとってまいりたい、こういうふうな思っている次第でございます。

○前川旦君 もう一つは、自動車には自賠責という強制保険がありますね。あれと似たような制度で、全船舶の強制加入による海上損害賠償保険制度を設けてほしいという要望も強く出ておりますが、これについてはどのように検討されますか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) お答え申し上げます。引き逃げと同じような制度をという御要望がございします。船から出たのか、あるいは沿岸の工場等から出たのかという点で、そういう差別は非常に困難だということもあるかと存じますけれども、そういう点では何か技術的な方法を考えまして、いま大臣がおっしゃいましたような、前向きに今後検討していきたい。ただ、問題は、強制保険にいたしました場合に、たとえば外国の船との関係はどうなるかと、そういったようなまた別の問題も起こるかと存じます。したがって、こういう点も十分考えて持っていきたい。それからなお、ただいま条約がございまして、まだどの国も批准していませんけれども、一九六九年と七一年の両方の条約がございまして、その条約によりまして、二千トンの油を輸送できるタンカー、大体千トンぐらいの総トン数の船と存じますけれども、それ以上の船につきましては、その条約では強制の付保を義務づけております。したがって、千トン以上の船につきましてはそういう義務づけられるものでございしますから、そういう自動車の自賠責と同じようなぐあいの仕組みがあるいはできるかもしれません。その点につきましても十分検討してまいりたい。それから千トン以下の船につきましては、これは全くそういう義務がございせんので、そういう船はどうなるだろうかという点もございします。いずれにいたしましても、先ほど大臣が御答弁なさいましたような方向で、可能かどうか、十分検討したいというふうな考え次第でございます。現状はかようなことでございします。

○前川旦君 技術的な問題もあるかと思ひますけれども、どうかひとつこれは前向きに、将来の問題として真剣に取り組んでいただきたいというところを強く要望をしておきます。

そこで、ついでと言つてはなんですが、海商法の六百九十条ですが、免責交付という制度がありますね。将来、この制度を、あるいは商法を改正して直していくという考えはおありでしょうか、どうでしょうか。

○政府委員(鈴木瑞吉君) ただいま御指摘のように、船が第三者に与える損害につきましては、現行では、海商法の六百九十条でいわゆる委付主義というのがございます。これは非常に古い規定でございまして、昨今のような油を積み船がたぐさんでくるという時代に合わないものでございまして、したがって、これにつきましては、現在、これは法務省の所管でございまして、法務大臣の諮問機関でございまして法制審議会におきまして、この海商法の改正の準備を進めております。私が聞いております範囲におきましては、この次の通常国会には商法海商法の改正法案を提出するつもりでございまして、その場合には、現在のような船を委付するという物的責任主義をやめまして、たとえば、条約でございまして、トントン当たり千フラン——五万二千円の限度で船主さんが責任を負うと、そういった金額主義のほうに乗りかえるような規定に改正するというところで準備を進めております。なお、それ以外にさらに、先ほど申しましたけれども、新しい条約が現在できておりまして、これの批准もまた検討途中でございます。

○前川且君 もしこの法案がかりに通つたとすれば漁業補償の問題はどうなるかということが問題になると思いますが、聞くところによりますと、この法案を作成する段階で漁業補償の義務というものは直接的に法的には出てこないという解釈であったというふうに聞いておりますが、私も、実は法律なんかいろいろ見てみましたけれども、直接的に出てくるのはあるいはむしろいいかもしれません、しかし、航路が設定されて、漁船が巨大船に対して避航義務ということになりますと、場合によると、ほとんど自分の生活の基盤を失うという場合も出てくるんです。これは例が

あるわけですね。そういう場合も法律上ちょっと問題があるから漁業補償の義務はないんだという突っぱね方を私はすべきではないと思つていますが、その点について大臣のお考えを伺つておきたいと思つてます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま前川先生から御指摘がございましたように、これは非常にむずかしい問題でございまして、御承知のとおり、漁業権の侵害にはならぬという解釈が一般の解釈でございまして、それゆえに、国家の補償の対象にはなりにくいということが現実の問題でございまして、しかしながら、ある程度の避航義務を課しておる、その程度におきまして、漁業に従事なさる方も航行の安全から調和をはかつておる次第でございまして、やはり不利益を受ける場合もあるんじゃないかということが予想される次第でございまして、法制的なためまえからいいますと、国がその補償の責任を負ふ、こういうことでございまして、私も非常にその点を苦慮した次第でございまして、国といたしましては、そういった避航を完全ならしむために、ある程度の組織につきまして、その指導、助成のために年間一億、五年間で五億円という金は出して、漁業でございまして、実際の問題といたしまして、漁業のそれらの不便に対しましてどうしたらいいかというところが非常に問題でございまして、それらの点の御不便をかける、また、それがためにいろいろな万一の事故があるという点におきまして、救済措置をどうするかということにつきましては、せつかく、民間ベースでいろいろ助成をいたしまして、ある程度の民間ベースにおきましてこれを拠出をいたしまして、それを全漁連等、そういった団体の協議の上、何らかの措置を講じてまいりまして、幾分でもそれらの御不便に対するいろいろな施策の指針にいたしたい、こういうことでせつかくいま検討中でございまして、御了承願いたい、こう申し上げたいと思つてます。

○前川且君 国の行為によって生活権が不十分になるという程度と違つて、根本からゆるがされる

というような場合には、私は、当然これは補償を考えなきゃいけないと思つてます。しかし、これは並行線の議論になると思つてますから、私は意見だけを申し上げておきます。

そこで、これは海上保安庁に伺いますが、巨大船、これは実際問題としてどうやって通すんですか。巨大船が通るといふ場合にどういう手当を保安庁としてはするのか。野放しで、いつでも自由自在に通すということになるのか。どういふ方針で臨まれるのか、伺いたいと思つてます。

○政府委員(手塚良成君) 巨大船には巨大船としての識別記号というのをまづつけまして、避航関係における巨大船の認識を明確にさせるようにまづもつてやります。この巨大船の運航につきましては、おそろく先生も御指摘になるかと思つてますが、特に漁船との、漁船との調和をどういふふうにししていくかということを考えていかなければならぬと思つております。そういう意味で、本法第二十二条におきまして巨大船の航行にあつて航行予定時刻その他運輸省令で定める事項を保安庁長官に通報させるということをして、巨大船に対する義務としてこれに課すことをしております。そしてその時刻につきまして、特に夜間であるとか、あるいは一定の漁港の盛漁期で非常にやういふものとの避航の関係からむずかしい問題があるというやうな時間、こういうものにつきましては二十三条によりましてこの指示権によりまして航行予定時刻の変更を指示する。あるいはまた進路を警戒する船舶——警戒船をその巨大船から配備をさせる、そういったこと、そのほか「巨大船等の運航に必要事項を指示することができ」ということになっておりますが、こういう事項をつけまして、ただいまのやうな漁船との調整ができるだけ円滑にはかれる——巨大船だけがやうやうとまかり通るといふやうなことではなしに、そういった海の共同の利用、共存共栄というたてまえをこういふ条文から具体化をしていきたい、かように考えておる次第でござい

○前川且君 大臣にお伺いいたしますが、巨大船を瀬戸内海へ入れるということ自身がこれは大きな問題なんですか。ですから、この巨大船の上限をきめよという要望がずいぶんあつたと思つてますけれども、私はむしろ巨大船は絶対瀬戸内海やこういったむずかしいところに入れるな。特に巨大船が事故を起こすといふ場合があるとしたら、それに対する防衛措置といふんですか、油の広がりを防いだり、あるいは被害を食い止めたりの設備が非常に不十分であります。これは予算の範囲で海上保安庁も努力しておられると思つてますけれども、客観的に見た場合にはなはだ心もとなく不十分ですから、もし万一事故が起きたときに十分な対策がとれる、これで十分だといふ範囲を越えたものは一切入れない。これが私は政治の常道だと思つてます。そういう意味で、巨大船は入れるべきでない。これは正論だと思つてますけれども、大臣としてお考えはいかがですか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) まことにござつともな御議論でございまして、実は私も、海上交通安全の見地からいたしまして、ことに先般新潟沖合いにおきますジュリアナ号の、あつたやうな事故等にかんがみまして、もし万一大船が東京湾、瀬戸内、あるいは伊勢湾におきましてあつたやうな事故を起こしましたら、これはえらいことであるといふことを痛感いたしました。で、得れば直ちに巨大船の入航制限をしなきゃならぬといふふうに考えた次第でございまして、御承知のとおり、ただいま申しました瀬戸内、東京湾、また伊勢湾、この三つでもって日本の輸入原油の約九一%、これがみな各港に入つてきています。こういうやうな実情でございまして、御承知のとおり、燃料の大部分が、燃料革命によりまして、ほとんど油にたよつています。日本のあらゆる生活機能といふものの一番もとになっております。これは工場、いままでの配置が悪かつたといへば悪いのでございまして、これは将来の問題といたしまして、私ども、これを内海方面にのみ工場を配置するといふことは早急に改めなくちゃいかぬ。工場再配

ございます。要は、この考え方は、いまも問題になっております巨大船舶が安全であるか、小さな船舶が安全であるかという問題は、普通の飛行機とジェット機との関係にも私はなってくるのじやないかと思う次第でございます。どちらがほんとうに安全航行ができるかどうかということが非常に問題になってくる。その船舶の構造ということも非常に私は影響がある。十万吨の船が五隻行くのと三十万吨の船が一隻半行くのとどっちが安全になるかというような問題でございます。それからも勘案いたしますとともに、しかし、根本はやはり内海方面に工場が、そこに集約する。パースもそこに集約するということが問題でございます。でも、どうしてもやはり外海方面にそのパースを持っていく。御存じのとおりいま国土再開発、均衡のある発展ということが問題でございますが、さらに東海道を中心として瀬戸内、こういった方面にばかり人口が集中して工場が集中する。裏日本はだめだ。東北はだめだ。こういうようなことでございます。これはやはりいつまでたちまして、運輸行政というものは、あと追いついて、追いつくという御叱責を受けている次第でございますが、そうなってくる。やはりそういう面におきまして、ほんとうの均衡のある港湾、均衡のある輸送体系ということが一番必要になってくると思う次第でございます。そっちのほうでもせっかく私も努力をする次第でございます。いろいろまた御指導をいただきまして、その方面におきまして交通安全ににつきまして強くやってまいりたいと思っております。

日本 の港湾技術も進んでおりますが、外港の パースをつくる場合におきますと、波のエネルギーが波高の二乗になってくるのでございまして、パースをつくる場合におきましては二乗のやはり堅牢にしてあるところの、パースをつくらなければならぬというような点、技術的に非常に問題がある次第でございますが、しかしながら、これはどうしても私もやはり遂げなくちゃならぬというので、せっかくいま指導している次第でございます。

ます。そういった面にかんがみまして、非常に問題には積している次第でございますが、ぜひともそれをしなければ、たゞいま御指摘になりましたような安全というものはなかなかにはかっていることができぬ。先般のジュリアナ号におきまして、もうか一万数千トンの船でございました。流れた油がわずか六千トン足らずでございます。しかも、あれだけの流出になっている。幸いにいたしまして、あそこは日本海でございます。波濤が激しいところでございますので、自然的浄化によりまして事なきを得たのであります。が、瀬戸内海あるいは東京湾みたいな非常に穏やかなところで起こつたら、非常にそこにずっと永久にあることになる。私どもはそこを非常に心配しているのでございますが、そういうことのないように、それにはまず安全——何と申しますか、衝突をしない、座礁をしないということをはかることがい、一番の緊急のところだと思います。せっかく海上保安庁におきましてそれらの対策を十分にひとつやるといふことでやっておる次第でございます。いま御指摘をいただきました、ほんとに内港に入らないことは当然じゃないか、そのとおりでございますが、現状はそういうことでございますので、この事故防止につきまして懸命に努力をいたしますとともに、また、そういったような根本策につきましても早急にこれを行っていくといふことで、少なくとも現在以上のものは許されなうということはきたい決意、決心を持ってやっておりますので、それ以下のものにつきましても、これをどんどん縮小していくという方向に向かってやるつもりでございますので、一そうのひとつまた御指導を賜りたいと、こう思う次第でございます。

○前川旦君　現在の段階ではいま直ちにということとはむずかしいというふうに言われたと思います。将来はそれを指向する。しかし、いまの段階でも、改善の策はあると思うんです。それは何かという、たとえば巨大船は夜間通航は一切禁止する。これなどやってやれないことはありません。

ね。しかし、漁業は夜出る漁業が多いわけですが、昼よりも、現に瀬戸内海の備讃瀬戸では水島へ入るタンカーを小豆島の沖で時間待ちをさして、夜はなるべく通さないという方針をとっておるところもあるわけです。ですから、次善の策として巨大船は夜は通さないということぐらいはいますぐでも私はやれると思うのですが、そのおつもりはどうですか、ありますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 巨大船の夜間運航につきましてはこれを禁止したい、このつもりでいますやっております。ぜひこれをそのまま実行したいと思っておるわけでございます。ただ、御承知のとおり、備讃瀬戸におきましては、やはり満潮時が夜間のときがある。その点におきまして払暁にたしか何か一カ月のうちに五日ございますか、詳しいことは知りませんが、ごく少数の、五日に一日ぐらいの制りでその点を通らざるを得ないというような実情に聞いた次第でございますが、漸次それらも縮小してまいりたい、こういうふうな思つてせっかく指導させておる次第でございます。

○前川且君 海上交通の安全をはからなければいけないということとはこれはもう当然のことで、われわれも理解できるのです。しかし、この法案によると、やはり漁民が規制をずいぶん受けることになります。これはどうしたっていなむことはできません。それじゃ巨大船を一切禁止すると、これはわれわれとしては当然のことだと思ひますが、世論調査を見ても、経済成長のスピードを落としても環境保全をしていくわけです。ですから、巨大船を禁止するいまの日本の経済に影響を及ぼすと先ほど言われたと思いますけれども、この際、蛮勇をふるうときではないか。経済成長よりも人間の環境だというふうな政治が転換をしていかなければいけない時期なんですから、この巨大船の問題は、巨大船を通すために漁民はしんぼうせいというのではなくて、この際、すばつと蛮勇をふるつて巨大船を入れないほうが私は理想的な姿です。

あるうというふうに実は思っています。そういう意味で、この法案は、なるほど水産庁はさういふ海上保安庁と折衝されて、最初の原案に比べるとかなり漁業のサイドに変わった面があるのは認めます。認めますけれども、やはり基本的な考え方として、どうしても賛成をするわけにはまいらないというのを私は強く最後に自分の意見として申し上げまして、時間が参りましたので、質問を終わりたいと思います。

○委員長(藤原道子君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日橋直治君が委員を辞任され、その補欠として中村登美君が選任されました。

○川村清一君 私は漁業のサイドからおもに御質問を申し上げたいと思つてまいりましたわけでありますが、何せ割り当てられた時間がごくわずかでございまして十分質疑をするわけにいきませんが、できるだけしほつて端的に申し上げます。前置きの説明は省略してお聞きいたしますので、御答弁のほうもひとつ簡単明瞭にさせていただきます。

○川村清一君 一番先に水産庁のほうにお尋ねしますが、本法が制定されますと、これは東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、三つの内海・内海に適用されるわけであり、すなわち定置漁業権、区画漁業権、共同漁業権、こういうような漁業権は設定されておられないのか、存在しておられないのかどうか、これをまずお聞きいたします。

○説明員(田中慶二君) いまお話し、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等について漁業権は設定されておられないかという御質問でございますが、それぞれ沿岸部にはたゞいまお話しのような漁業権は設定されております。

○川村清一君 そこで、この法律が成立いたしますと、第二条で航路が政令によって定められることになっております。私はどういふ政令の内容に

なっているか承知しておらないわけでございますが、その航路上に、航路と予定されておるところに漁業権、これは定置だとか区画漁業権はないと思ひますが、共同漁業権は設定されておるところがないのかどうか、これを聞きます。

○説明員(田中慶二君) 現在、航路につきまして、これは政令で指定をするということになっておりまして、おおよその航路の位置等がわれわれ検討の材料になっておるわけでございます。今後航路の区域は政令で定められることになっておるわけでございますが、現在、おおよそ大体こんなところというところがお話が出ておりますが、そういう中では大体七航路について漁業権の区域にかかるとはなないかというふうに思われるところがございます。

○川村清一君 漁業法上の漁業権ではございませぬけれども、許可漁業はその航路の中で行使されておるまいか。

○説明員(田中慶二君) 現在、おおよそ都道府県知事の許可により漁業についてございまして、が、そういう許可漁業がかなり航路上においても漁業を営んでおります。

○川村清一君 そうしますと、当然、この法律ができましたら航路が設定されます。そうすると、法律によって巨大船が参りますれば漁船は避航義務を負わねばなりません。そうしますと、これは当然許可漁業による操業は中止、停止しなければならぬといふことになりまして、あるいはその航路上に共同漁業権が設定されておるものとすれば、共同漁業権の行使については漁業協同組合がそれぞれ協同組合の共同漁業権の行使規定をつくっておりますが、その行使規定に基づいて漁業権を行使しておる。そうしますと、そこに航路上に巨大船が参りますれば、この法律制定によつて、その漁業権というものは一時的においても停止あるいはそれを中止しなければならぬ、こういうことになるかと思つておられますが、これはいかがでございますか。

○説明員(田中慶二君) お話しのとおり、そういう航路の上におきましては、漁船といふことも巨大船に対して避航義務が発生することになりますので、お話しのとおり、一時的には避航のために漁船が操業を中止するという事態はあらうと思ひます。

○川村清一君 私は参議院で本法がいろいろ審議されておりましたところの会議録といふものを、まあざつとでございまして、一応読ましていただいたわけでありまして、この審議の過程の中において丹羽運輸大臣あるいは佐藤政務次官は、本法ができましたら、その航路上にはいづゆる漁業法第三十九条に基づいていろいろ補償といううな問題があるわけではございませんが、三十九条に該当する漁業権は存在しないんだということを何度もおっしゃつていらつしやるわけでありまして、私がいま水産庁の漁政部長に質問いたしました結果、漁業法に基づくとその漁業権、特に共同漁業権でございまして、その共同漁業権等は航路上に存在するといふ御答弁があつたわけでございますが、大臣や政務次官はその漁業権は存在しないといふことをおっしゃつておられるわけでありまして、その点はどういふ御見解でございまして、御答弁をなさつておられるわけでございますか。

○政府委員(佐藤孝行君) 漁業法第三十九条の解釈の問題ではなからうかと思ひますが、同法の規定は、県知事が公益上の必要から漁業権の変更または取り消し、あるいはその行使を停止する場合、漁業者に補償を行なうべきである、こういうことを明記してあるものであります。つまり、言いかえれば、漁業権そのものを、公益の目的達成のために、海面を排他的に使用することを制限しあるいは収用することから、これを補償しなければならぬ、こういう規定になっておりますが、現在考えているこの海上交通法が幸ひにして成立した場合を予想したときには、この漁業法第三十九条はいずれも該当しない、こういうことを申し上げたつもりでございます。

○川村清一君 会議録にははっきり大臣なんかもおっしゃつておられるわけですが、ここには三十九条に基づいて漁業権は存在しないと聞いておりますとはつきりおっしゃつておられるわけですか。ただいまの政務次官の御答弁によりますれば、漁業権はあるんだと思つてもいいわけですか。三十九条の適用には該当しないんだと、こういうふうに受け取つておられますが、この点はどうか。漁業権の設定されておる、存在していることはお認めになられるわけですか。

○政府委員(佐藤孝行君) 漁業権でも、先ほど水産庁の田中漁政部長から答弁があつたように、いづゆる一般の許可漁業、これは当然あらうかと思ひますが、これはまだ航路をはつきり確定しておりませんが、あるいは現在予想されるところでは、伊良湖水道に多少該当する海域があるんじゃないかと、そんなふうな判断しております。

○川村清一君 それで私は前もって水産庁にお聞きしまして、共同漁業権は存在するかと言つて、もちろんまだ第二条に基づいて政令で決定されるところだから明らかなではないけれども、いまの状態においては七カ所ぐらい共同漁業権にぶつかるところがあるんじゃないかといふような御答弁をいまいただいたわけなんです。それでは、いまあなたに御質問申し上げたわけなんです、それが、それはつきりここでいたしましたんですが、いま運輸省が、二条に基づいて政令によって決定される航路上には共同漁業権は存在しない、共同漁業権は航路とぶつからないといふ、こういう御答弁ですか、そこ、はつきりしておいでください。

○政府委員(手塚良成君) 先ほど政務次官からお答えもありましたが、まだ航路を確定しておるわけではございません。これは今後水産庁あるいは関係漁民の方々と御相談の上きめていくことになると思ひますが、従来いろいろ御相談の過程において、そういうものを出した際に、たとえば伊良湖水道、これは御承知かと思ひますが、非常に岩礁が周辺に切迫しておりますので、航路の幅を

のものが非常に狭い現状であります、われわれはなるべくそういう漁業権との調整をはかった航路の設定を考えたいと思ひますが、この伊良湖水道などの例はこれはなかなか困難であるというふうに考へられます。したがひまして、そういう点については漁業権が一部入る航路もできるというふうに考へられます。

○川村清一君 それじゃ伊良湖水道以外のいわゆる内海、内湾には共同漁業権上に航路は絶対とらないと、こういうようなことはいまこの委員会でお約束できますか。

○政府委員(手塚良成君) できるだけいまいおっしゃるような趣旨の方向でやつていきたい。ただし、前の御質問にもありましたように、この漁業権を取り消したり、あるいは行使の停止をさせる、そういうようなことは毛頭考へておりません。そこに共存共栄ということをはかつていきたいと考えております。一方、まあ巨大船舶自体につきましても、先ほど申し上げましたように、ある種の制約をかけて、その両方の調整をはかるというふうなことにしてまいらうというふうに思つておるわけでございまして、この漁業権の絶対性というものにつきましても、まあ船舶航行の安全ということとの両方のかね合ひを十分に考慮して進めていきたいと考えております。

○川村清一君 ただいまの保安庁長官の御答弁によりますれば、将来航路を設定するにつきましても漁業権を侵害するようなことは極力避けると、まあいまの伊良湖水道だけにあるかもしれないというふうな受け取つたのですが、とにかく伊良湖水道だけでも共同漁業権を侵害する場所があるというところを、これは一点確認しておきます。

その次に、だからといって、その漁業権を取り消しあるいは行使の停止を命ずるようなことは絶対にないという御答弁でしたが、これは漁業法三十九条に明らかなように、先ほど佐藤政務次官がおっしゃったように、これは運輸大臣がやることではなくて、この本件につきましては都道府県知事がそれを命ずることになっておるわけでござい

まして、ちよつと長官の御答弁としては私は受け取れないわけでありまして。それから佐藤政務次官は、漁業権取り消しの問題につきましては、その都道府県知事が行なうのだということだけをここで答弁されました。その前段のほうの御答弁がな

いわけでありまして、これは御承知のように、三十九条は、「漁業調整、船舶の航行、てい泊、けい留、水底電線の敷設その他公益上必要があると認めるときは」ということになっておるわけでございまして、いわゆる「船舶の航行」という問題もここに入つておるわけでありまして。船舶の航行によつて都道府県知事が漁業権を変更し、取り消しまたはその行使の停止を命ずることができるといふのが三十九条の条文でありますから、ですから、この船舶の航行によつてこれはあぶないという場合には、都道府県知事は漁業調整委員会の意見を聞いてこれを発動することができ、その場合には当然国がその漁業権者に対して損害を補償しなければならぬ義務が生じてくるわけでござい

ます。そこで、私はいま明らかになりましたことは、共同漁業権を侵害する、これは極力避ける、これはわかりました。そこで、水産庁にお尋ねします、許可漁業が相当存在するというところは、これは法律上の補償や何かの対象にはならないかもしれないけれども、やはり漁業者の操業権というものは認められるでしょう。どうですか。

○説明員(田中慶三君) ちよつといま御質問の趣旨がよくわからなかつたのですが、漁業者の何権ですか。

○川村清一君 操業権。
○説明員(田中慶三君) 適法に従来ともそういう操業を営んできた者でございまして。それを侵害をするというふうなことになるれば、それはそれなりの回復を主張するという権利はあるかと思ひます。

○川村清一君 田中漁政部長にお尋ねしますが、佐藤政務次官はそのほうの専門家でございませうので、ペタランでございまして十分御案内な

んであります。たとえばことし北洋におけるサケ・マス漁業が一割減船された、その場合に、これは許可漁業の範囲の漁業でございまして、国がこれを補償するということは相ならないわけ

です。そこで、相互補償といったようなことで、いわゆる廃業する者に対して残る業者がいろいろの金を出してやつて補償しておる。それから、南のほうでありますれば以西底びきあるいはカツオ・マグロ漁業、これがいわゆる構造改善、合理化をはかりまして、そうしてやはり減船措置をとつておる。この減船の場合も残つた人たちが金を出し合つて補償しておると、こういうことになり

ます。それとおなじ問題ではございせんけれども、内海、内湾において許可漁業を行なつておると、ところが、巨大船舶あるいは船舶の航行がふくそうしてまゐりまして漁業が行なわれない、やむを得ず漁業を廃業しなければならぬといふことも出てくると思ふんです。また本法施行によつて、巨大船舶の航行によつて避航を要する、その間漁業が行なわれない。それは多い少ないの違いはあつても損害を受けていることは確実なん

です。そうしますれば、これをやはり何らかの形でその損害を見てやらなきゃならぬ。しかし、北洋のサケ・マス漁業や南方のカツオ・マグロ漁業と違つて、同業者同士でもつてそれを見てやれといつたつてむづかしい、同業者みんながこの損害を受けておるわけでありまして、たとへば許可漁業といえども国が何らかの形でめんどろを考へるやうなことがこれは当然の措置として考へられなければならぬと私は思ふわけであります。特に共同漁業権がこのことによつて行使できないと、共同漁業権上に航路を設定されるために漁業権、いわゆる漁業協同組合が共同漁業権行使規則といふものをつくつて法的権限を持つて漁業者が漁業を営んでおる。それを本法の施行によつて漁業権を完全に行使することができないとするならば、当然これは国がそれを補償しなければならぬと私は思ふわけ

です。それを、第三十九条には該当しない、これが政府の統一見解だということ

を衆議院の段階で大臣や政務次官は再三おっしゃつておるわけでありまして、これが私は納得できないのであります。もし三十九条でできないとするならば、別な法律をつくつてでもこれは見てやらなければならぬと思ふのであります。たとえば自衛隊法百五条にはつきりしてゐるでしょう。自衛隊の演習等によつて沿岸漁業者が漁業権を完全に行使できないと、自衛隊の演習期間中、漁業権の行使を一時停止しなければならぬ。これは自衛隊法百五条にはつきり規定されておるわけ

です。この法律にかけられないなら別な法律をつくつてその漁業者の損害を補てんしてやる、補償してやる措置を講ずるのが正しい行き方ではないかと私は思ふんです。水産庁、農林大臣のお考えを聞きたいんですが、水産庁を代表する漁政部長、あなたは私と同じように漁民のサイドに立つて漁民の漁業権を守り生活権を守る立場にある人として、私のこういう意見に対してどういう見解を持たれますか、はつきり申し述べてくださ

い。○説明員(田中慶三君) 今回のこの法案を海上保安庁から協議を受けました場合に私もいろいろ検討をいたしたわけでございまして、この航路設定をするにあたりまして、漁業権漁業なりあるいは許可漁業なりをその航路の区域において禁止をしてしまふか、あるいはまた、漁業の操業は操業としてできるだけそれを支障のないやうな形で操業をさせていくかという二つの立場のどちらをとるかというところをいろいろ検討したわけでござい

がいまして、私どももいたしましては、やはり漁業においては、お話しのように巨大船舶に対する避航義務というふうな関係で、多少規制の面においては影響はあることは申さざるを得ないわけでありまして、一方、事実問題といたしまして、そういう巨大船舶が来ればこれはもう必然的に避航をせざるを得ない実態もあるわけでございます。そういう点も考え合わせまして、私どももいたしましては、やはり特に航路が指定をされても、ここで漁業権なり許可漁業のこれを変更したりあるいは停止をしたりそういうことはしない、やはり従来どおりの内容でやっていけるというふうに考えておるわけでございます。

○川村清一君 漁業法第三十九条に基づいて東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、この区域に行政を行なっておりますところの知事が、やはりこの船がふえては、この船が航行されては非常に危険である、あるいはまた、とても漁業はできないといったようなことから、漁業権を取り消したりまたは行使の停止を命ずるといったような処置を講じたといったときに、この漁業法を所管しておる水産庁としてはこれを認められますか。今後の問題です。

○説明員(田中慶二君) 船舶の航行等の理由によりまして、漁業権あるいはまた操業海区の一部で事実上どうしても漁業ができないという場合におきましては、私どもとしてはこの三十九条の適用を考えざるを得ないというふうに考えております。

○川村清一君 もう一点お聞きしますが、漁業権の免許の更新期になっておりますね。その免許の更新期になると、いまは漁業権がある、そこへ航路をつくと、今度は更新のときにいわゆる航路が存在しているところの現存の漁業権を、これを取り消してしまふ、いわゆる免許しない、こういうふうな行政措置をとられることはないですか。

○説明員(田中慶二君) 先ほど来海上保安庁のほうからのお話がありましたように、この航路の指定によって現実の、現在行なわれております漁

業権の内容を変えざるつもりはないというお話もございまして、今後の協議の問題でございまして、私どももいたしましては、来年度行なわれまして一斉更新に際しましては、この航路を指定したということによって、そのことのみ理由によって漁業権の内容を変えざるということはないというふうに考えております。

○川村清一君 ないということを確認しておきます。それから、とにかく現在、法律が制定されるということによってどれだけ漁獲高に影響し、どれだけいわゆる漁獲金額に影響を与えるものか、的確な数字はつかないでいらつしやらないでしょうか。ちょっと予想されたいです。

私、先に言いますが、そういうことを知りたいのですが、そこでほんとうは聞きながら質疑をしたいのですが、時間がございまして、私の申し上げることを資料として出していただきたい。この三つの内海なり、内海の中に存在している、設置されておる漁業協同組合の数、

〔委員長退席、理事阿貝貞君着席〕

それから所属の組合員数、それから年間漁獲高、これは伊勢湾、東京湾、瀬戸内海別に、それから所属する漁船の数、これはトン数別に、それから漁業別の隻数、船の数です。これをひとつ出してくだされ。

それから、これはいろいろ問題があるんですが、時間がないからかためて運輸省のほうにお尋ねしますが、これは聞くところによりますれば、本法の制定に伴いまして、いわゆる船舶業界、船主協会、それから石油等の荷主団体等が約三十五億圓に及ぶ寄付金を供出して漁民の受ける損害を補償するということになっておるといったような話が伝わっておりますわけでありまして、それがもし事実とするならば、いろいろ疑問を私としては持たざるを得ないわけでありまして、大資本から三十五億という巨額の金を供出するということは、それ自体、本法律が制定されることが沿岸漁民に損害を与える、迷惑をかけるということはこの業

界の方々が認めていることではないか。これは明らかに漁民に損害を与えるのだと、このことが明らかである以上、その損害を補償することは国の当然な義務ではないか。それを漁業法三十九条が適用されないとか何とか言つて国の責任を逃げられますが、三十九条はどうしても適用されないとするならば、これは私は法律専門家でないからよくわかりませんが、法制局のほうはそういう見解であり政府の統一見解だと言ふんだからまさか法律違反をしては行かないでしよう。三十九条を適用されないとするならば、何らかの方法によって法制化すべきではないかと私は考えるわけですが、これについてこの法律を制定された責任者である運輸大臣の御見解を承りたい。

○政府委員(佐藤孝行君) 私川村委員と同じように、気持ちの上では三十九条の何とか適用をしないものかということでは法制局といふところの詰ましましたが、結果的に、先ほど来御答弁申し上げておるような結果になったわけでございます。

それから、先ほどお話しになった北洋漁業あるいは以西底びきその他において、ともに補償されているという点を御指摘されましたが、本海上交通法が制定されることによって損害を受ける関係漁民には、ともに補償するほどの能力もないと判断いたします。かような考え方から、今回の海上交通法の制定にあたりまして、船舶関係、荷主関係、これらの関係者が集まりまして、今回の漁業関係への影響について社会的慣行により関係方面において何らかの処置が講ぜられ、その結果漁業と巨大船舶との避航関係の円滑化がはかられ、海上の安全の確保が促進されることはたいへん望ましいことであると、かような観点から、政府といたしましては当事者間の自主性を尊重いたしながら今日まで何ぶんの協力をいたしてきたところでございます。御指摘のように、船舶、荷主関係合わせて約三十五億圓を海難防止協会——法

五億圓の資金の使途については、さらに対象漁業者との協議にまつべきものであります。私どもとしては、これを基金に積み立ててその運用益によつて、たとえば漁業者等の海上交通事故による休業に対する見舞い金とか、あるいは漁業者の海上交通事故において相手方に対する損害の賠償取り立ての経費の立てかえ、さらにはコンサルタントに対する謝礼金とか、そういうものにこの運用益を利用すべきものじゃないか、かように考えておりますが、最終的には対象漁業者と水産庁、海上保安庁、供出する船舶、荷主業界と協議の上で恒久的な対策を踏まえて何ぶんの協力をする所存でございます。

○川村清一君 私は率直に言つて、この法律をせひつくつてくれということでは三十五億圓という巨額の金を出す船主協会や石油業界、資本家側の考え方というものは納得できない。それから、これを一体何でもらうのか、そのもうほうの気持ちもわからないわけですが、これは出すほうも、もらうほうも、何でもこんなことをするのかわからないわけですが、出さなければならぬだけの損害を与えておるのは、これは国がこんな法律をつくつて与えるわけでありまして、その分の金を国が当然出さなければならぬ。これが原則でなければならぬと思ふのです。何で資本家が金を出さなければならぬのか。それであなた方はそれを何もかもわらない。もう少ししっかり権利義務というところをわきまえてやればこんなばかんなことではないと思ふのです。それから、かりに今度は迷惑を受けると、またいろいろ問題が出てきて、そうして船舶側あるいは荷主側にいろいろな苦情を言わなければならぬ場合に、こんな金をもらつておたらかなかなか言えないのですよ。自分の権利を主張することができなくなるんじゃないかということ、これを議論する時間があるまいから、そこで一点お聞きいたしておきたいことは、この参議院

の会議録を読むという、「受忍の義務」ということがある。私、浅学にして法律の特に専門家でございせんので、「受忍」なんということは会議録を読んで初めて覚えたわけです。何のことか考えてみたら、常識的にいえば、お互いがましようにということらしいのです。そこで、これは運輸大臣もおっしゃっているわけでありすが、水面は共有のものである、船舶と漁ろう船は共存共栄すべきものである、したがって、お互いに力を合わせて協力し合つて海上の交通安全を守りましょう——せんじ詰めればこのことになろうと思うわけでありすが、このことに私は決して反対するものではない。これは当然であります。しかし、さらに深く考えてみれば、この法律制定の基本姿勢、思想は決して共存共栄ではないんです。巨大船舶優先、すなわち大資本優先、沿岸漁民切り捨ての思想がこの法律の根底になつておる。こう私は申し上げざるを得ないのであります。一体将来何トンまでふえていくのか。先ほど前川委員に対する御答弁でちょっとわかりましたが、巨大船舶とは二百メートル以上の長さの船というわけですね。そして何トンかという、この会議録によれば、資料でわかつたんですが、大体二万トンくらいから三万トンくらいの船だそうなんです。これが三十万トン、四十万トンになれば長さは一体何メートルになるのか。ずいぶん長いものになると思ふのです。それで、いまや六十万トン、七十万トンあるいは百万トンの建造といったようなことも石油業界では考へておるといったようなことをちょっと承るわけでありすが、そんなでかい船をこういふところに入れるのか、入れないのか。内海、内湾に入れないとしても、これは外航船であつても危険はあると私は思ふわけです。こういう上限規定はちつとも考へられておらない。それから隻数も考へておらない。現在は何か二十四時間に平均六・六隻とか、一番多い東京湾で一〇・四隻とかいふようなことが書かれておりますが、しかし、これは二、三年前から比べればずい

ぶんふえてきているんじゃないかと思うのです。これが四年たち、五年たつたときにどれくらいふえていくか予想もつかないわけですね。それから巨大船舶以外に一般船舶がどんどんふえていくでしょう。そういうことになりますれば、この内湾、内海、狭水道のときは船舶がふくそうしまし、本法では巨大船舶のみ漁船の避航義務というものを負わせておりますけれども、そうふえてまゐりますれば、避航義務を負つてゐるとか負わせないとか問題でなく、もうそこにいることがあぶないんですから、これはもう全部船舶は逃げていくんです。たとえば陸上で考へてごらん下さい。これは歩行者の道路だと規定されてゐる法律、そこで、これは歩行者の道路であるからといってゆうゆうと歩いておたときにはね飛ばされる。こういうことが海上ではもっとひどいことになりますれば、もはや避航義務とかなんとかでなくて、もう漁ろうそのものが完全にできなくなつていくでしょう。たとえば漁ろう中の船舶はそのままいてもいいんだ、巨大船舶の場合にだけ避航するんだ、一般船舶の場合はそのままいてもいいんだと、こういつたつて、どんどん船舶が来ましたならば、波は受けるし、船はこうなつちやうし、しまいは船もひっくり返つてしまふこともあるわけですね。そういう危険等を考へれば、そこで漁ろうをやつてゐることはできないですよ、はっきりいって、それから、たとえばトロールあるいは刺し網、さあ船が来たら揚げる、また網を入れるとか、間断なく船が来たら揚げる、そういう漁ろう作業もできないでしょう。釣り漁業も不可能になつてくるでしょう。こういうことが将来ははっきりしてゐるんです。これがはっきりしておるにもかかわらず、今度は取り締まり法規だけをつくつておる。これは陸上の道路交通規則ですね。もちろん、海の警察は海上保安庁ですから、水産庁のほうは、あなたのほうは漁業者の生活を守る、漁業者のいわゆる漁業権を守るという立場からこれに對抗して何をつくつていらつしやいますか。何

もつくつてないじゃないですか。これが内海のこちらだけの取り締まり法規だけをつくるというのはまことに片手落ちですよ。そうでしょう。だから私は、いま端的にいえば、この法律は大資本優先、巨大船舶優先であつて、そして貧乏な漁民の切り捨て、こういう思想になつておるといふことを言わざるを得ないわけです。将来この漁業者に対してどういふ措置を水産庁はなされようとしてゐるのか、ここをはつきり言つてください。

○説明員(田中慶二君) いまお話しのように、内湾等におきます漁業を今後とも維持し発展をさしていきたいと思います。私どもとしては、そういう一般船舶がふえないということが一番望ましいわけでございます。現在の産業の発展に伴ひまして、お話しのように船舶がふえてくる、また巨大船舶も出てくるというふうなことでございまして、この調整につきましましては、私どもとしては、そういう内湾におきますそういう巨大船舶、特に巨大船舶につきましましての区域を制限するようにということ、この法律を立案いたしました際にも強く要望をいたしたわけでございまして。しかしながら、いま直ちにそういうことはできない、できるだけ早い機会にそういう規定を設けることを考慮するといふお話でございしたので、今回の法案の中にはそういう規定がないままに提出を見たわけでございます。私どももいたしましては、できるだけ早くそういうふうな規定が設けられ、この内湾における巨大船舶その他一般船舶の区域が一定量に制限されるということが、もとより望ましいこととございまして、今後とも強く要望をしましてまいりたいといふふうに考へておるところでございまして。

の内湾、内海における漁業振興、こういうものを具体的に示したものがなくしてこういう法律だけを制定しようとするに反対だと言ふんです。だから、これをつくる以上は、水産庁ははっきりとそういうものを打ち出さなければならぬといふことを申し上げてゐるんですから、この点、誤解なく、早急にそういう地帯における漁業者に対する救済措置なり漁業の振興策というものを具体的ににつくつていただきたい、このことを強く要望しておきます。

次に、この問題も含めて大臣から御答弁をいただきたいのですが、これは運輸省にお尋ねすることとは、本法の第二十二條、先ほどちょっと御答弁ありましたが、この航路に入つてくる巨大船舶は、その航行予定時刻等を海上保安庁長官に通報しなければならぬといふことで、通報の義務を課しております。この点はわかるわけでありすが、その船長から通報を受けた海上保安庁長官は、これをいわゆる漁ろう中の船舶に通報する規定がないわけですね。船長は、この航路へ入りますと云つて保安庁のほうに知らせた。保安庁は、今度は、そこで漁業を営んでいる漁船等にそれを知らせるということが法律上規定されてゐない。これは少しおかしいと思うのですが、何らかの方法でやるんだと思ひますが、運輸省、どうなつておるのか、当然本文に書くべきじゃないかと私は思ふわけですが、これに対する御見解を伺います。

○政府委員(手塚良成君) この通報内容の伝達の方法が一つ問題かと思ひますが、巨大船舶から通報を海上保安部署関係——航路の附近にありま保安部、保安署といふところでこれを受けることになりますが、それでその通報を受けましたときは、直ちに関係漁業協同組合にまず伝達したいと思ひます。関係漁業協同組合から当該日、当該時刻等に出漁する漁船に一応の伝達方をお願いする。さらにまた、それだけでは事が足りませんので、この通知がまず十二時間前に最初のものをやりますが、さらに航路の入口に到達する三時間前

にも再度通報をさせるということになっておりまして、この三時間前に通報を受けたものにつきましても、同様なルートを通りますと同時に、こういう巨大船舶には必ず前路警戒船という船をつけさせたいと思っております。前路警戒船からさらにその旨を一般に通報をさせる、こういうふうな周知のさせ方をとりたい。なお、その間に海上保安庁の巡視船等もこれに加わりまして、こういった警戒船の行動あるいは周知のしかたというものについても徹底をはかるような措置をとっていくつもりであります。

なお、これらにつきまして、やはりどういう具体的な方法がいいかは、今後関係の皆さん方とも十分打ち合わせをいたしまして、この周知方については万全を期したいと思っております。

この問題を法案の上に組み込んだらという御意見もあるようでございますけれども、きわめて事具体的な内容でございまして、やはりそういった具体的な方策を具体的にきめていくということは、法律という立場ではなしたとやうたほうが、さらに丁寧な、あるいはさらに詳細に航路の場所別に具体的なものをきめる得るのではないかと、かように考えておりますので、法案にはあげませんでしたが、ただいま申し上げたようなことについては、これまで漁民の皆さんと法案をつくります際のお互いの打ち合わせの中にこういう話を出して今日まで進めてまいっております。

○川村清一君 最後にお尋ねします。

ただいまの長官の御答弁はそれなりに了解できますが、きわめて具体的な問題であるからこれは法律に載せなかった、こういう御答弁は、これは少しあなたのほうはかつて過ぎるのであつて、この法律そのものが非常に抽象的な法律である。これについては政令できめるとか運輸省令できめることになっております。ですから、私は法文の上にその海上保安庁のやるべきことを具体的に書けなくてことを要求しておるのではないですよ。それは船長が海上保安庁に対して通報の義務を保持していると同じように、それを受けた海上保安

庁は、あくまでも危険防止という立場からそれを漁船に対して通報の義務を持つ、海上保安庁も通報の義務を持つというのを法律に私は規定すべきではないかと言っているのです。具体的な問題は運輸省令等できめていいんです。法案の上にはそれを載せるべきではないかと主張しているんです。非常に具体的なものだから法律に書かないでやるという、そのやることをあとで答弁してください。

それから、いまちょっと触れましたが、この法律の特徴は、漁船にとってはきわめて大事な点、最も聞きたい点、また漁民の意見を述べたい点、こういう点がみんな、政令できめるとか運輸省令できめるとか、ぼやかされておる。

そこで、どう政令できめるか、どう省令できめるかということが漁業者にとっては大きな問題になってくるのです。そこで私は提起をいたしたいのは、これは例をとります。

たとえば第一条、これは適用海域と他の海域との境界線をどうするか。これは政令事項になっております。

第二条、航路は政令できめる。したがって航路が漁業権を侵害するおそれがあるか、漁業権が設定されているところと航路がきめられないかどうか、これは重大な問題でしょう。

第五条、航路の区間における船舶の速度は省令できめる。いわゆるどういふ速度で巨大船舶が航行するか、これは重大な問題である。これは省令できめることになっておる。

第二十三条の巨大船舶に対する指示権、これは運輸省令によってやる。

これは一つの点なんです、こういうふうな大事なこととは全部政省令で具体的な内容がきまることになっておることです。これは漁業者にとつて重大なかわりのある問題であり、関心を保持問題でございまして、したがって、これをきめるに際しましては、十分漁業者の意見を聞き、また漁業者とも協議する、こういう経過を経るべき、また漁業者をきめていただきたいというのが私の

の強い要望なんです。また指摘なんです。こういうことをしていただけるかどうか。先ほど前川委員にもそういうお答えがあったようですが、ここでもう一度お答えをいただきたいし、大臣からは、一方的に取り締まりばかり考えるのでなしに、この法律が成立した反面、漁業者がこういう迷惑をこうむるんだという立場に立ってこれらの漁民対策というものを十分とっていただきたい、その用意があるかどうかということをお聞きしたい。私のところには関係漁業協同組合から電報が来ておるわけですよ。これは社会党の漁民部に来ておるわけですよ。ですから、これは披露するのは省略しますが、これは私の最後の質問ですから、これについて大臣から責任ある明確な御答弁をいただいて終わりたいと思います。

○政府委員(手塚良成君) 先ほどの巨大船舶運航の予定期限の伝達義務、これを海上保安庁に義務ありということ法定したらどうかという御意見、私もそのように思ふものがあつてもしかるべきではないかと思ふものがあるが、これは保安庁自体となかろうかとも考えますが、これは保安庁自体といたしまして、まあ間接的ではあるかと思ひますけれども、海上保安庁法ということにおきまして、船舶の安全一般ということに重大な責任を負わされておるため、法文にいまこゝで指示権なり通報権なり、それを受けることが書いてあれば、これを趣旨として運用するということは当然かと考えておりますので、私も全く疑義を抱いておりません。もしこれで不都合なことが起こりますようなことがあれば、皆さん方とさらに十分お話し合いの上で最も適切な方法をとる。これはお約束をしいいかと考えております。

政省令が非常に多くて中身がよくわからない、というお話はある程度のもつともかとも思ひます。しかし、また一方、この中で非常に具体的な航法の条文などがたくさん書いてございまして、これなどは政省令のものではないかというふうな、また一方の御意見もございまして、この法律の性質上、かような状態になったわけでございます。きめていきます政省令の内容につきましては、非常

に関係の皆さんの御関心の深い点がたくさんございまして。先ほど前川委員からの御指摘もあつたとおりでございます。これらにつきましては、くどいようでございますけれども、私も、法令の円滑な適用というたてまえ上からも、関係の皆さんと十分協議をいたして進めます。こういうことをこの席でお約束申し上げたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまほんとうにどうも御指摘をいただいた次第でございます。ただ、私もいたしましては、御心配をいたしまして今日の非常な状況にふくまれているところの海上水域、いかにしてこの海上交通の安全を保つか。港則法に規定をされておるのは港灣の部分だけでございまして、あと浦賀水道にいたしまして、本日御審議を願っております三海域、一般路につきまして、これらの巨大船舶その他の船舶に対しまして国の指示権がないことは、すでに先生御承知のとおりでございます。それらの狭水道につきましては緩行を命ずる、一方通行を命ずる、そういうようなことが今日できないというふうな状況でございまして。万が一のままだに放しておきましたならば、いかなる事態になるかということとを心配をいたしまして今回御審議を願つておる次第でございますが、その根本におきましては、ただいま先生がお述べになりましたます船舶がふくそうして、巨大船舶が入ってきたらどうなるか。それを早くやりの適当な配置がえをすること、一番の問題で、これをどうしても早く国策となさなければならぬ。これは一例でございますが、今度シベリア開発が行なわれるというふうになるかともわからない。その場合に、どこから輸送するかという、日本海沿岸でなくして、やはり瀬戸内である、あるいは東京湾から持ってくる、こういうふうな実情であるということでございます。

こういうようなことではほんとうに均斉のある国土開発ができるか。また、過密過疎の問題。これがもう陸上だけじゃございせん。海上におきましても過密過疎の現象がでてくる。私もカールフェリーの認可をいたします場合にございまして

も、それらの点をやはり勘案してやらなくちゃいかぬということで、いま海運局長にもせつかく命じておりまして、ふくそう地帯におきましては、非常に需要がございまして、その点がある程度考えなければいかぬという問題がございまして、いま先生が御指摘になりました漁業補償の問題、これらにつきましても、そういうような避難義務だけであるといつても、あらゆる船舶が通つてまいりまして、そしてもう漁業なんかでなくなつたらどうするかという心配もあるかと思ふ次第でございまして、私どもは、そういうことがないよう、現在以上にそういったような船舶の入港頻度がふえないように、あらゆる面で勘案をしてまいり。万が一そういう場合においては、十分やはり漁業補償の道を責任をもって政府として考えていかなきゃならぬということを実は私ははつきり申し上げる次第でございまして、この点は、衆議院の段階におきましても、私も政府の一員として、はつきりと申し上げた次第でございまして、それらの点も勘案をいたしまして、ぜひともこれから先生方の御協力を願ひまして、交通の安全と国土の均衡ある発展に向かって進んでいかなくちゃならぬと、こういうふうに考えておる次第でございまして、ただ私、一言申し上げておくことは、決してこれは一部大企業、あるいはそれらのものの要請でできたことじゃございません。いまのままで大企業はやっていくということ、むしろ平然たるものでございまして、私どももいたしまして、そういうことであつては困る。万が一衝突でもあつたら漁船のほうにも御迷惑がかかる。そういうことをなくして、国家的におきまして、またその交通、海上災害が起つたらどうなるかというところで今回この法案を出した次第でございまして、趣旨を御了承をいただきまして、何とぞひとつそういう点につきまして御協力をお願いをしたいと思います、こう思う次第でございまして。

○原田立君 いろいろお伺ひして、大きい課題が二つあると思うんです。きょうは水産庁のほうも来ていただきましたので特にお伺ひしたいんですが、

であります、やっぱり内湾漁業あるいは沿岸漁業、これが今日及び近い将来にわたつてどういふふうな姿で進んでいくのが理想なのかもうお考えだるうと思ひますが、水産庁のほうからお伺ひしたいと思います。

○説明員(田中慶二君) 最近わが国産業の発展に伴ないまして、いろいろと、臨海地帯の工業化でございまして、また都市化に伴ないまして埋め立て、公害の増加というふうな問題、また、ただいまずっとお話が出ておりますように、一般船舶の航行の増加というふうな点、非常に環境がきびしいものがあるわけでございまして、それで、私どももいたしましては、この沿岸漁業といふものは、国民の食生活において一番食せんをにぎわす魚を供給しておるものでございまして、そしてまた、それに従事しておる漁民の数は、総体の比率から見ますとそれほどはございませぬけれども、やはり私どももいたしましては、そういう方々の福祉の向上、所得の増大というふうな点から見まして、やはりいろいろそういうきびしい条件がございまして、何とかこの沿岸漁業を発展をさしていきたいというふうに考えておるわけでございまして。

一方、そういうふうなことで沿岸の漁場が狭められていくというふうな問題があるわけでございまして、私どももいたしましては、できるだけ集約的にいい漁場を確保いたしまして、そこにおきまして、従来よりも密度の濃い漁業生産をはかつていくということを中心をいたしまして、たとえば最近におきまして栽培漁業というふうな技術的な開発も出てまいり、そういうことのために、昨年成立をいたしました海岸水産資源開発促進法に基づきます沿岸におきます開発区域の指定というふうなことで漁場を確保いたしまして、そういう栽培漁業の技術と合わせまして水産資源の保護培養というふうなことを進めてまいりたい。その手段といたしましては、四十六年度から出発いたしました第二次沿岸構造改善事業ということでこれを強力に推進をまいりたいというふうに考えておるわけでございまして。

えておるわけでございまして。

○原田立君 それで今回の海上交通安全法案ですね、これは漁業者の代表の人たちは大反対と、こう言っているわけですね。これはあなたの方のほうでは、この法案をどんなふうに見受け取っているんですか、いまと将来の展望と合わせて。

○説明員(田中慶二君) 海上交通安全法案は、御案内のとおり、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海におきます船舶交通の安全をはかるということを目的にしておるわけでございまして。まあ、そういう点で、私どもも漁船操業の安全確保というふうな面におきましてこれに協力をせざるを得ないという面もあるわけでございまして、一方におきまして、漁業に対して海上交通安全の面から新たな規制が加えられるということになりますと、やはり漁業の生産活動について影響があるということも認めざるを得ないわけでございまして、その必要最小限の規制にとどめたいということで、この海上交通安全法案の国会提出につきましては、海上保安庁と所要の調整を行なひまして現在提出をしております法案の形になつたわけでございまして。それで、まあこの結果、本法の内容につきましては、大体従来の漁業がこういう海面についてもやっていくというふうな形のものでございまして。しかしながら、巨大船舶に対する避航義務など、そういうふうな規制も加わることになつていくわけでございまして。漁業者の反対のおもな点は、こういうふうなことのかわりもあるわけでございまして、主として、最近におきまして大型タンカーが内海、内湾に乗り入れるために漁業上支障となる事例が発生している、そういうことで、本法制定と同時に一定規模以上の巨大船舶の入域制限を行なうと、そういう規定をつくるべきだ、それが無いというふうな点にあるのかというふうな点に考えているわけでございまして。この点につきましては、先ほど申し上げましたように、いま直ちにそういう入域制限の措置がとれないということでございますので、私どもとしてはできるだけ早い機会にそういうような規定を制定

していただきますように強く関係官庁の面において御要望申し上げるとともに推進をしていきたいというふうに思つておるわけでございまして。

○原田立君 海上保安庁のほうにお伺ひしますけれども、本法が成立した場合、特水令はどういう扱いになるのか。先ほどの質問には、廃止すると、こういうふうなことでありましたが、特水令は、いままで瀬戸内海のみであつて、うけておるけれども、これをなくすと混乱しないのかどうか、その点の心配はないのかどうか、その点はいかがですか。

○政府委員(手塚良成君) 特定水域航行令、これは瀬戸内海に終戦後から施行されておるものでございまして、この中身といたしましては、漁船の一般船に対する避航義務というのが第四條で定められておまして、これの廃止云々ということ、その避航義務がなくなるといふ問題については、議論になるわけでございまして。その際にこの特水令の中身は二つございまして、終戦直後のいわゆる掃海水域というものを対して、これはその水路の外に出るためには、出る船としてはやはり漁船のような平底で木製のものと危険であるということ、避航義務を課するという意味で定められた内容が一つございまして。一つは、これは、現段階におきましてはすでにその使命は終わつておるといふふうに思ひます。しかしながら、もう一つ、やはりむしろ戦前から引き継がれた、この海上交通法がねらつておるような問題の内容を含んでおるわけでございまして。その内容につきまして、一つは対象になります航路というものが今度の交通法におきます十一航路、瀬戸内では八つございまして、その中に包摂されないものがあるというところが一つ。それから、避航義務の範囲がむしろ今度の法律では少なくなる。つまり、従来は巨大船舶のみならずそれ以外の一般船をも漁船は避航しなければならぬということになつておりました点が、今度の法律では巨大船舶のみである、こういうことになつた。この二つの点に

において、むしろ一般船舶の安全確保という見地から弱体化されるのではないか。こういうような御議論があるわけでございます。形式的に見ますと、まことにそれとおりでたと思うわけでございますが、基本的には、やはり先ほど来御議論がおりますように、漁業と一般船舶とのやはり共存共栄という基本線に基づきますところの両者の調整というものがどうしても必要であるということが一つあるかと思ひます。

それから、対象水域につきましては、そういった見地も含めまして、その後の海難の実績、運航船舶のふくそうの度合いあるいは航路の地形、海上上の条件、そういうものを検討いたしますときに、まあ若干今回のものは狭くなるということもやむを得なからう。そういう状態になつても安全は確保できる。御承知の一般船舶についての性能の向上という問題、あるいは航路標識等の改善という、環境の改善という問題も、特水令が施行された当時よりも相当に進歩いたしておりますので、そういう立場から考えました場合にも、まあいわゆる対象範囲が狭くなる。あるいは先ほどの避航関係が少なくなる。こういうようなこともあわせて、今度の交通法になつても一般船舶に対する安全は十分確保できると、まあそのように私どもは考えておる次第でございます。

○阿部憲一君 関連。

いまも海上保安庁長官から承りましたけれども、まあ、何と申しまして、いままでこの特定水域航行令で守られたといひますか、安全を確保されていた地域が、今度の法律の施行によつてはずされてしまひますと、いまおっしゃるようないろいろな対策をお考えになつていらつしやるようでありまして、まあ、何となくまだ私ども不安を感じざるを得ないわけでございます。したがひまして、この上とも、特にはつきり言うならば釣島水域ですね、このような釣島水道のようなところに対してどのような特別措置をおとりになるのか。まあ、極端にいうならば、特水令のようなものをこの地域に残されるというようなことをお

考えになつておられないかどうか、その辺についてもう一度御所見を伺いたいと思ひます。

【理事阿部君退席 委員長着席】

○政府委員(手塚良成君) いま具体的御指摘があらりました釣島水道というのが、特水令と今度の法律との対象の違いでございます。今回の法律には釣島水道は航路の対象にしてないということでございます。この釣島水道につきましては、やはり相当な船舶が航行いたしますが、先ほど来申し上げておりますような地理的、地形的、あるいは一日の通行船舶隻数、従来の海難状況、こういった状況は、他の水路に比しますとずっと少ないというふうには私どもは判断をいたしておりますので、対象からははずすことに考えておるわけでございます。これはやはり従来の経緯から、やはり一般船舶の通行上の不安感というふうなもの等もございますので、そういう意味の関連として、いま特水令の一部を残すかという御質問がございますが、そういうことは私どもは考えておりません。おりませんが、たとえば、まだこれは決定はいたしておりませんが、たとえば、本法律におきます第二十五条「狭い水道における航法」ということで、航路というほどのことではございませんけれども、「当該水道をこれに沿つて航行する船舶の航行に適用する経路(当該水道への出入の経路を含む)を指定することができ」となつてゐる。右側通行、右寄り通行などということ、海上衝突予防法だけのそれぞれの船長の判断によるということだけではあるいは危険があるかということ、これを一定の指定をすることによつて、必ず右側通行であるというふうなことにし得るようになっておりますが、こういった法の運用をはかり、あるいは実上の漁業の皆さんのあるいは関係公共団体等のお話等も加へまして、そういった面についての具体的な配慮が払われぬものか。今後、特に水産関係の皆さん方のお話し合いによることと思ひますが、何らかそういうような措置をとつていってはいかがかと、目下検討いたしておるところでございます。

○阿部憲一君 そうすると、今度の行政指導等によつても、これを補充するといひますか、安全を期していくと、そういうお考えでございますか。

○政府委員(手塚良成君) そういうことでございます。

○阿部憲一君 大臣に一言お尋ねしますが、長官に御質問しましたように、私どももこのような法律が施行されることは、もとより、より一歩海上交通法の前進だと思ひます。しかし、やはりこの沿岸の船舶の航行につきましては、やはり漁業との調和ということには非常に困難な、また同時に、漁業とのいわゆる共存共栄といひますか、それを保持していかなければならぬと思ひます。また一方、漁業関係の漁船との、を引くくめるための海上交通の安全ということも期さなければならぬと思ひます。したがひまして、いま私、特に今度の法律からはずされた——と申しましようか——地域についての航行安全ということに対して長官にお尋ねしましたのですが、今後のこれらに対する対策でございますが、これに対する御所見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま御指摘がございましたが、特水令を廃止してそれで安全を保てるかという御指摘でございますが、ごもつともな御指摘と思つた次第であります。私ども、今回の御審議を願つております交通安全法、これは御承知のとおり、非常に過密化してまいりました狭い水域におきまして、このままに放置しておきま

したならば万一の不測の事態を起しかねない、非常な危険な状況だ、これはだ恐縮でございますが、とりあへず交通安全の面からひとつせひこれだけの規制はさしてもいいというところで、やつた次第でございますが、いま阿部先生から御指摘がございましたように、水面の共同使用、船舶と漁業との共存共栄をはかるというのが一番の趣旨でございますので、したがひまして、これを三海域、十一航路に指定をいたしましたのは、やはり漁業との調和の問題をはかつた次第でございます。したがひまして、そういう点につきまし

て、やはり幾分いろいろの問題はございますが、特水令を当然やはり廃止するのが筋道ではないか。いまの時点ではそう思つておる次第でございます。

いま、お話がございましたように、それにいたしましたも、いまの現存の法規を十分に生かしまして、この海上交通安全法とも、あの行政指導に基づいて、また行政指導を十分勘案いたしまして、そして船舶の航行安全をぜひともはかつていかなければならない。それがためにはあらゆる方策を講じていかなければならないというふうな思つておる次第でございます。まあ根本におきましては、いろいろふくそう海域における規制の問題その他でございます。これが根本でございますが、これはどうしてもやはり将来の問題として解決をしないかやいぬ、これが一番根本の問題でございますが、これらにつきましては諸先生のまたいろいろの御指導、御意見を承りつつ、早急に何とか実現をしてみたい、こういうふうな思つておる次第でございます。

○原田立君 水産庁にお伺ひしますけれども、先

ほどのいわゆる内湾漁業ですね、これのある程度規模の縮小はやむを得ないというふうな話が先ほどちょっとあつたけれども、そこら辺が、いわゆる漁業関係者の既得権の侵害であるというふうなこと非常に心配もしているし反対もしているゆえんだと思ふんです。また、わがりのいい人の話ですと、こうやつて公害——油とか都市下水等によつて非常に海が汚染されている、だから別途いい漁場を養成していきたいと、そこへ移つていくには、国の施策でそういうふうに移らざるを得ないのだから、国のほうでもつとつかりそこをめんどう見てくれと、そうするならば自分たちの生活も安定できるし、何もこの法律にことさら反対じゃないんだ、こういうふうな御意見もあつたわけなんです。だから、沿岸漁業の人たちが安心して仕事ができるようなそういう施策をここに強力に打ち出す必要があると思ふ。先ほどから他の委員の発言もありましたように、海上交通安全ばかり

在開発区域の指定はまだ進行中でございます。指定は行なわれていないわけでございますけれども、これを急速にそういう作業を進めてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。そこで、第二次沿岸構造改善事業によります補助体制の中にそういう区域を取り入れまして、そうい

す。

○原田立君 具体的に伊良湖水道ですね、あそこ
に今度は視察で行ってきました。航路に漁業権が
入り込んでいるんで非常に制限される。非常に心
配しておりました。あそこいら辺なんかはいわゆる
天然の漁場として、だんだんだんだんだん三河湾あ

ものが新しく別のところに行けるとかいいことは、天然のものに対抗するようなことは、魚礁設置はやっておりますけれども、それにかわるようなものはなかなか急速にできるというわけにはまいりません。したがって、農業におきまする開拓地へ入植するというふうなこともできません。

○説明員(田中慶二君) 航路の設定によりまして、私どもとしては、その航路にはやはり船が集中をいたしますから、航路上における漁業は、これは避航の義務のあるなしにかかわらず、やはり多少の影響はあるだろうというふうに思います。しかしながら、やはり私どものこの法案を制定する

いたしますときのたてまえもそうでございますし、今後の運用についてもできるだけ漁業には従来どおり影響を与えない、少なくとも法規上の制限で漁業には巨大船に対する避航義務のほかに課さないということで調整をしまいたたわけでございます。そして、私どもとしましては、伊良湖におきまます航路がどのように設定されますかは、今後政令をつくる場合の問題でございますけれども、できるだけ漁業に影響の及ばないような区域に航路をきめてまいりたいということで海上保安庁と折衝してまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

○原田立君 伊良湖水道では、何か現在自主水路というのをつくってやっているそうです。お聞きですか。

○説明員(田中慶二君) 十分には承知しておらないわけでございますけれども、そういう話をお聞きしたことがございます。

○原田立君 幅千二百五十メートル、長さ四千メートルの自主航路、いわゆる推薦航路というのを設定して現在やっておりますと今回のような法制定は不要だ、こういうふうな意見が非常に強うございました。それで、こういうふうなことから、この要望書では、お互いの互譲の精神によってやっていけば、何も法制定しなくたって十分共存共栄はできるのだ、こう言っているわけですね。まことにそのとおりじゃないかと私は思うわけですね。その点でどういうふうに理解しているかが一つ。

それから、このとき現地で非常に強く言われたのは、朝日礁、それからコズカミ礁、ここら辺のところを何か爆破物によって上のほうをさっさとさってやるような計画があった、今度は五年計画の中には入れてないけれども、そんなことをされたんじゃないか、こういう一般漁民のほうの側の要望もありました。それで、そこら辺のところを今後どういうふうにしていくのか、はっきりしておたらばお示し願いたい。

○説明員(田中慶二君) 現在伊良湖で推薦航路ということで関係漁業協同組合あるいはまた船舶の運航の関係者でそういう協議会をつくって運用しているというお話はちょっとお聞きしたことがあつたわけでございますが、私どもといたしましては、そういうふうな自主的な運営ということでは望ましくないことではございますし、そういうことで事が足りればそれはそれでよろしいのじゃないかというふうなふうに思つてございますが、運輸省のほうでは今回、そういうような事態も押えて、少なくともこの程度の法規によるいろいろな海上交通の規制をしたい、そうしてそういう根拠法規によってやりたいというふうなお話でございます。実態の運営として現在の政策としまして変えなければ、それともやむを得なからうというふうな判断をしている次第でございます。

なお、伊良湖水道の朝日礁、コズカミ礁の岩礁爆破のごときでございますけれども、運輸省からのお話では、まだ計画の段階で具体的な内容の検討には至っていないというお話でございます。一方愛知、三重両県からの報告によりますと、関係漁協はこれらの水域が根つき魚の一本釣りの好漁場である、しかも、沿岸漁民として非常に依存度が高いというところで調査そのものにも反対をしているというふうなお話でございます。私どもとしては、運輸省が今後どういうふうにお取り扱いになるのか、これを見守っていく必要があると思ひますけれども、基本的にはそういうふうな好漁場でもございますので、関係漁民の意向を十分にしんしゃくをして、漁業に重大な影響を及ぼすことのないように、今後運輸省とも、そういうお話が出てまいりますれば、いろいろと話を進めてまいりたいというふうな考えでおるわけでございます。

○原田立君 ということは、そういうことはやってもいいくない、近い将来においても、遠い将来においてもそういうことをやってもいいくない、こういう基本姿勢が水産庁ではある、こういうことではないですか。

○説明員(田中慶二君) そのとおりでございます。す。

○原田立君 じゃ、そこら辺を受けて長官、どうですか。自主規制でやっている。それ以上の規制が今回伊良湖の場合には加えられるのかどうか、まずその一点。

○政府委員(手塚良成君) 私も現地に御一緒にいたしたわけでありまして、現地における自主規制というものの内容そのものについては、さほど詳しい説明があつたように記憶をいたしてございまして。その後、私も帰りましてよくいろいろ聞いてみましたところ、そこをやるかといふこと、四日市関係の代理店から大型船舶の通航予定を豊浜漁協無線局を通じて受けて、それをその無線局から出漁船にその時刻を通報すると、こういうことだけのようでございます。なお、それに、中部電力渥美シーバス関係の入港船についても同様なことを始めた。これは昨年からのものであります。そういうようなことが自主規制の内容であるようにあります。私どもがその法律で考えておりますことは、もちろん、いまのようないわゆる巨大船舶の通航予定時刻の通報という問題も含んでおりますが、それ以外に、やはりこの法案がなればできないことは、そういう通報を受けた際に、その通航時刻によって漁船との調整をとらせる、通航時刻を変更せたりしてその調整をはからせるといふようなことは、新たな法律がないとできません。さらに警戒船を配備をさしたりして、より一そう漁業との密接な連絡関係をとらせるといふようなこともまた必要ではないかというふうな考えがございます。あるいはまた、航路におきましますような、むしろ漁民側からの御要望であるところの航路航行義務を課する、あるいはスビードの制限をする、こういったような問題は、現在の自主規制内容には含まれていないようでありまして、そういったようなものを含めまして、私どものほうでは今度の交通法がぜひとも必要ではなからうか、かように考えておる次第でございます。

○原田立君 要するに、現在行なわれている自主規制以上の、漁民保護という面から見て、よりプラスな措置が講じられると、こういうことですか。

○政府委員(手塚良成君) そういう調整が可能になりますので、漁民サイドの方にはむしろなお一そうプラスの面が多いんではないか、かように考えます。

○原田立君 私は、この海上交通安全法といううなものはもう当然あつてしかるべきだといふ基本的な思想は持つてはおりますけれども、やっぱり、沿岸漁業すなわち湾内漁業、これをどういうふうな将来持っていくかというこの点の点がはっきりしないがゆえに、全面的にこの法律に賛成しがたいわけなんです。それは水産庁のほうがよくないんです、もう少し早く計画を出さないことから起きる混乱なんです。それはせつかく努力してもらいたいと思ひます。

それと、長官、第二番目の朝日礁あるいはコズカミ礁の爆破の計画ですけれども、水産庁としては、近い将来においても遠い将来においてもそういうことをやってもいいか、困ると、そういう強い御姿勢のようですけれども、海上保安庁は、そういう反対をもあえて押し通して爆破する計画を、近い将来、考えているのかどうか。

○政府委員(手塚良成君) この問題は、実は私どもの直接の所管ではございせんが、港務局のほうの所管でございますが、私どもが聞き及び、また、現地の第三港湾建設局長等の説明から聞いた話としまして、やはり漁民の皆さんとの調整、話し合いがつかない限り実行はしないということをおっしゃつておつたと思ひます。で、私も自休の立場からいいますと、あそこがもう少し幅が広がって船が通りやすくなるということ、安全の観点からして望ましいことではあると思ひます。しかし、先ほど来、この法律の精神からも申し上げておきますように、漁民との共存共栄といふことを前提としてこの法律を考えております。

で、そういう観点からいきますと、現地の局長の話しを前提として、両者の協議が成立すればというのを前提として、そういうことを望むと申し上げておるわけでございます。

○原田立君 今度の航路設定について、私、伊良湖水道と西明石しか行ってこないでなければ、伊良湖のほうも漁業権の範囲とぶつかっているというところを言っておりました。それは先ほどあなたも納得していた点でありますけれども、幅のきめ方によっていろいろ違ってくるだろうと思えますけれども、西明石海峡のほうもぶつかっているようなんですよ。それはおわかりですか。

○説明員(田中慶二君) 明石海峡航路におきましては、これはきめ方いかんによるわけでございしますが、現在では、漁業権区域と大体すれすれと申しますか、そういうふうな一応の図面がございします。これはきめ方によりまして、もう少し幅を広げれば漁業権区域にも入ってくるというふうなことに相なるわけでございます。

○原田立君 すれすれじゃないんですよ。岩屋漁協の組合長が言っておりましたけれども、だいたい入り込むんですよ。ここに陳情の書類があるんですよ。けれども、もう少しそこをはっきりしてもらいたいと思うんです。

○説明員(田中慶二君) これはまだ、航路の図面と申しますか、航路の境界が確定をいたしておりませんので、どうも、その程度では、入っているとかいないとか、何とも申し上げられないところでございします。しかし、いずれにしても、大体、漁業権区域にすれすれになるか、あるいはもう少し広げて漁業権区域の中に入れてくれというふうなお話が海上保安庁のほうから出ますか、これは今後の折衝の問題でございします。

○原田立君 長官、この西明石のほうですね、現在、航路の航路幅については千四百メートルを考えているというお話は前にお聞きしましたけれども、千四百メートルの航路幅ですと、共四〇一三号ですか、これはもろにぶつかることになるんですけれども、そこいら辺、そういうふうに認識し

ていますか。

○政府委員(手塚良成君) 私も、正確な図面が、どれを見てお話し申し上げればいいかわからないのですが、現地における漁協の要望書並びにその説明にもあったかと思いますが、私どもでいままでも地元のお話し合いに使っておりまして航路予定区域というのを少しずらすというふうなことをしてこの共同四〇一三漁業区域と重ならないようにしてもらいたいというお話があったと思います。私どもは、できるだけそういうようなことをはかりながら、設定にあたっては地元の皆さんとよく話し合いをしたい、かように思っておりますので、この明石に關しましてはある程度調整が可能なのではないかというふうに現在考えております。

○原田立君 先ほどの答弁の中にありましたんですが、来年一斉に漁業権の更新があると、航路に入っているものでもこれは従来どおりとしますよと、こういうお話でありましたけれども、それは間違いないでしょうか、再度確認をしておきたいんですが。

○説明員(田中慶二君) 航路の指定があったという理由のみではその漁業権の区域を変更するということはいたしませんというふうに申し上げたのでございします。

○原田立君 そうすると、他の理由で漁業権がなくなっちゃうという場合もあるわけですか。

○説明員(田中慶二君) 漁業権につきましては、都道府県知事が漁場利用計画を定めて漁業権区域を定めるといふことになるわけでございしますが、そういう場合には、漁業調整その他いろいろの関係を考慮してきめていくということになっておるわけでございします。

○原田立君 こういう時期ですので、みんな地元漁民の人は不安に思っているのですよね。航路に食い込むと、こうなると、そういうことを理由にして将来また一斉に取り上げられちゃうのではないだろうかといへん心配しているわけなんです。ところが、あなたの答え方も非常に微妙なんです

よね。航路ができるということによってのみという召し上げなんかはしないのだと、何かほかの理由があれば取り消しにする場合もあるのだと、こういうふうなことなんだけれども、いまこの海上交通安全法案によって航路を設定されるこのことによって取り消されるんじゃないかという非常に不安を持っているのが現実なんです。だから、その他の理由というのだったら、これは現地の人たちが説明すればやむを得ないという理解のしかたをするかもしれないけれども、航路設定したからやらないということだけははっきりしますね。

○説明員(田中慶二君) 現在、来年度の一斉更新に備えまして、各都道府県におきましては現地のそういう漁場の調査等をいたしておるわけでございします。したがって、この関係の漁業権のところについては全然変えないということとをまだ申し上げられるような時期ではないのでございしますが、先ほど来から申し上げておりますように、この法律の施行に伴いまして航路が指定をされた、その航路が指定をされたという理由だけでは変更はいたしませんというふうに申し上げておるわけでございします。

○原田立君 先ほど質問があったんですが、明石瀬戸漁業協議会の山田さんの要望書の中に、「今後ますます航行船舶輻輳の増大が予想され、いかにしても船舶の航行安全と漁業操業とが実態的に両立しがたい場合には、国の責任において漁業者に対する補償の制度を確立されたい。このため「自衛隊法第一〇五条」のような補償条項を考慮されたい」と、こういう要望が実は来ているわけなんです。そういうような補償措置を考えると、いふに御答弁がいただけますかどうか、その点、どうですか。

○政府委員(手塚良成君) こういった御陳情の趣旨と同様なことが衆議院の附帯決議にもついております。ここに書いてございしますとおり、船舶の航行安全と漁業の操業とがいかにしても両立がたいという状態になったという場合においては、

国の責任で補償の制度を確立する必要はあろうかと考えます。

○原田立君 衆議院のほうに附帯決議が六項目ついているわけですね。その第二番目にいまほくが申し上げたような意味のことも出ています。大抵、この附帯決議は委員会尊重しますと、この精神は尊重しますと、こういう御答弁はいつも形式的におやりになるのだけれども、この六項目の附帯決議ですね、この具体化を各項目ごとにとひとつ御答弁願いたい。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 外海の適地に中継基地を設けたりパイプライン網を整備しますことは、私、海上保安法の御審議を願う前から私は運輸委員会で常これを言っている次第でございまして、どうしても将来におきましてはそういうふうな外海に中継基地を設ける。喜入なんかは外海ではございせんが、外海に近い一つの例でございします。これをいま私は港灣局長に命じておりまして、具体的に外海にそういうふうなパイプが設けられるかどうか。御承知のとおり、先ほど申しましたとおり、外海におけるところの波濤の圧力というものは波の高さの二乗でございします。したがって、その点でパイプを建設することは非常にむずかしい。しかし、鹿島港のごときはああいったような掘り割り式を使っておる、こういうようなこともございします。日本の港灣技術は相当に世界的水準を抜いている次第でございしますから、ぜひひとつこれをあれするということ、いませつかく努力をいたしておる次第でございします。どうしてもこれをしなせんと、海外におきまして原材料物資というものを輸入に仰ぐという日本の事情でございしますので、どうしてもこれをやらなければならぬというふうに考えている次第でございします。それとともに、この太平洋岸だけでなく、やはり日本海側におきましても適当なそういうものをつくるということによりまして、国土の均衡あるところの開発を行ないたい、こういうふうに考えておる次第でございします。それから第二の点につきましては、この海域汚

いま計画——まあメモ程度でいいから、こんなふうな考え方がありますというようなことを言ってもらいたい。

○政府委員(佐藤孝行君) 特に汚染のひどい東京湾等においては、これは産業立地政策の根幹に触れる問題でもございますので、簡単に運輸省だけでは結論を出すことは私は不可能じゃないだろうか。したがって、関係庁と協議の上、政府全体として成案を見るべきものと判断いたします。かような考え方から、まず運輸省が一步前進すべしということと現在検討させて、先般の衆議院の委員会にもお答えしたように、すみやかに成案を得て、できることなら次の通常国会に提案したい、そういう心がまえで準備をしているということとひとつ御理解いただきたいと存じます。

○原田立君 次官ね、あなた汚染等云々と言ったけれども、私は汚染のことを言っているのじゃないのですよ、これ。ここで「航行安全と漁業操業」とが「云々」という、それを前提にしているのですよ。その場合に国の責任において漁業者に対する補償制度を確立しろと、こういう附帯決議になっている。汚染のことを言っているのじゃないのですよ。そこを間違わないでもらいたい。

それじゃあ、この附帯決議に盛られているようなその内容において来国会に提出をする、そこまですな作業をしておりますと、こういう理解でいいですか。

○政府委員(佐藤孝行君) 私の見た附帯決議が最初の原案で、多少変わったようだけれど、へん縮に存じます。漁業ができない場合補償するのは、これは当然でございます。

○柴田利右エ門君 実は私、これからの質問は、この前質問をいたしましたのに続いて御質問申し上げようと思ったのですが、大臣も御出席になつておられますし、この前の質問といささかダブるきいにはあるのですが、そしてまたきょうそれぞれの方が御質問になり、大臣の所見をただしておりますのと大体軌を一にしたいと思いますけれども、実はこの法案は五年越しの課題であつて、よ

うやく今日の目を見たとき、そういうことを考えてみますと、この五年越しの目を見なかった理由、そして今日の法案が国会に上程をされておると、こういうことから考えますと、反対をしておられた漁民の方々の話し合いというのは、それだけの立場がありますので、完全に十分に意思の疎通がついておるとは思いませんけれども、今日このような形で漁民の方々のことをこの国会の審議の場で論議をしなければならぬというのはいささか私は意外の感を感じておるわけです。同時に、私、先日皆さんと一緒に明石海峡とそれから伊良湖水道の視察に参加をさせてもらいました。これも先ほど原田さんのほうから出ておりましたのですが、伊良湖水道におきましては、愛知県の知多半島の豊浜の漁業組合は自主的に航路を設定をして、安全のために——これはみずからの安全を含めまして——自主的な規制をし、さらにそれを推薦航路というふうな形でもって、これによって安全というのはいままで事故はないのだと、こういうふうな強調をしておられたわけでありました。もちろん、お互いに海の上で生活をするわけですから、これは安全ということとは当然なことではあります。みずから自主的にそういう安全のことを考えているいろいろな方を講ずるといふのと今回の法案の趣旨というのは、私は考え方は、これはあまり大きな違いはないと思いますけれども、みずからがやったということ、それと同じようなことであっても、法案として、ことばは適切でないかもしれませんが、上からおつかふせられるということからいくと、これはやっぱり心理的にはかなり違うのではないかと、いふふうに思っています。同時に、これも先ほどから話がありましたが、伊良湖水道のおそらく今回の航路になるのも千二百メートル、四千メートルの矩形の形で出てくるのだらうと思いますが、それがいわゆる共同漁業権は地方自治体の長がお認めになったのに、私の見た図面からいけば、かなりその航路がその漁業権の上に重なってあります。これは明石海峡のように航路を少しずらして、そういう重

複するのを避けるというのはいささかできかねるだらうというふうに思っています。先ほどから、航行する者と海の上で漁業を営む者との共存共栄ということばが盛んに使われております。もちろん、ことばどおりならば、共存共栄ということばは望ましいことではあります。そういう考え方でこの問題の調和をはかりながら処置をしなければならぬと思いますが、聞いておりました、共存共栄というのとは、この航路との関係、そして漁業との関係からいいますと、「共存共栄」と言うにしろは多少やっばり傾斜があるのではないかと、いふふうに思っています。したがって、私のところへ来ております漁業組合の関係の電報の中にも、「漁業侵害する」云々ということがあるのですが、まあ用語の選択はともかくとして、海でとれた魚によって生活をしておる人から見れば、このことによつて多少ともやはり自分たちの生活というものが侵害されるとすれば、そこには何かの形で国としての配慮があつてしかるべきではないかという気持ち私は否定すべくもないといふふうに思っています。そこで、これはまあ先ほど大臣も、政府としての考え方のもとにこのように考えておるんだ、こういう御答弁がありましたので、それも私聞いておりますが、何としてもやっばりこの辺のところに対しては何かもう少し前進した御答弁という方が考え方、いわゆる漁民の人たちに対するあたたい思いやりが、ただことばでなく、具体的に何かの形で、納得がいきぬまでも、そこまで考えておるのかというふうな、心の琴線に触れるような御答弁というのか考え方というものがあつてほしいというふうな、前からの経緯なり今回視察をいたしまして、やはり漁民の人たちもそういうように考えておるわけですから、そういう点についての御所見をひとつ伺いをしたい、このように思っています。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまの漁民の方の不安につきましてもの御指摘でございますが、まことにこもともにも思ふ次第でございます。五年の間、私も海上交通の危険を感じつつもついにこの法案をいままでも出せなかったというのやばりそこにあつた次第でございます。今回それを提案するに至りましたも、いろいろそういう点で問題がございまして。今回はいろいろ関係各省また漁業組合等の御理解をいたしまして、やうと提案の運びに來た次第でございますが、具体的に申し上げますと、まだ末端の現場の方々まで十分の御納得をいたしてないという点も私も承知しておる次第でございます。まことに残念に思つておる次第でございます。私ももといたしましては、先ほども冒頭に御答弁を申し上げましたとおり、まず第一番にこの水面の共同使用、共同の利益のために調和をとつたことをやるということが一番の根本でございます。それゆゑに、その方面につきまして、先ほど申しましたとおり、漁業の方の利益の損失をできるだけ少なくするという方面でほんとうに最小限の規制をするという方向で今日まで來た次第でございます。御承知のように、今日のたまたま御審議を願つております三海面十一航路というものは、御承知のように非常にふくそうしております。しかも、日本の船舶だけでございまして、外国船舶も常に通航してございまして、これらに対する規制というものは、港灣以外でございましてほとんどできない。その速度を緩行させる命令もできない。それからまた一方通航を命ずることもできない。水先案内人を強制することができない。こういうことでございまして、どうしてもそれをしなくちゃいかぬということが主眼でございます。また一面におきましては、いままでもやはり巨大船舶が通る。御承知のように、巨大船舶は非常にやはり運航につきまして動作が、ほかの船とは違ひまして、のろいということもございまして、いままでもやはり漁船のほうでもって通航していただいているというふうなこともございまして、そういう点も勘案をいたしまして、またいろいろ大蔵省また法制局とも十分折衝した次第でございますが、やはり何と申しましても、今日法制上は代替の漁場は国家補償

も非常にむずかしい、こういうことで、やむなくこういうこととした次第でございますが、いままも御指摘がございましたが、衆議院におきまして、またいろいろの先生方から御指摘をいただきまして、漁業補償の問題、無過失によるところの、原因不明の汚濁によるところの損害賠償につきましても、やはり保険制度を早急に樹立する。また、政務次官から御答弁を申し上げました、万一そういうふうな船舶がふくそうして漁業ができなくなるといふような場合、これは当然のことでございますが、政府といたしまして、この漁業救済の道を当然これは考えなくちゃならぬといふことも勘案をいたしまして、できるだけひとつ漁民の立場というものを十分に勘案をしてやうといふことを、はつきりと国会の場でお約束をいたして、運轉省は運輸省なりに全力投球をいたしまして、それらの実現に邁進する次第でございます。一、二の御指導を仰ぎたい、こう思ふ次第でございます。

○柴田利右エ門君 お話を承りまして、ぜひひとつ具体的な形でもって早急にそういう問題を解決するための実現ができるようにお願いを申し上げておきたいと思ひます。

質問を進めます。航路についてであります。この航路の設定については、この法案ではまん中にパイを置いて、そしてその両側を航路として規制をしよう、こういう考え方のように承知をいたしておりますが、この方法は、どうも航路の明確さという点では明確度を欠くように思ひます。したがって、航路の境界をパイによって囲うと、先ほどお話しがありましたように、航路というのはおそらく矩形な形になるだらうと、こういうふうな御説明もあつたわけでありまして、境界をパイで囲うことによつて非常に明確にもなりますし、漁船としても安心をして操業できるというふうなふうにも考えられますが、この辺についてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(手塚良成君) 原則的には、いま先生が理想としてお話しになったとおりのことを実は私どもは考えております。中央にだけブイを置くというやり方は、現在の浦賀あるいは明石等におきまして、いわゆる行政指導でやっておりますやり方として中央だけに置いております。しかし、今度この法律が施行されますと、たとえば航路航行義務であるとか、追い越しがどうであるとか、あるいはまた航路を横切るものは航路に沿って航行しているものの航路を避けなければならぬとかいうような、この面積でもっているいろいろな規制なりが出てくるわけでございますので、おっしゃる通りに、全体を囲うような、箱のようなことを考えなければならぬというふうに思っております。まあ、具体的には原則としてブイとブイの間を二マイル間隔ですつと置いていくようなことにして、囲うように考えておりますが、これがまたあんまりこまかくなると、それがさうなうとの関係が出てくるわけでございます。その辺も十分お話し合いの上で進めていきたいと思います。

○柴田利右工門君 次の質問に移りますが、いわゆる巨大船がまあ前方に漁船だとかあるいは小型船を発見した場合の巨大船の停止だとか、まあ旋回あるいは死角、これは死角というのは、これはまあ釈迦に説法ですが、大体いまのタンカーあたりは船尾のほうにブリッジがあって、操舵室も当然そこにある。そこから見るということになりますので、大きければ大きいほど死角も大きくなるんじゃないかと、これはまあ、この間もちょっとお話を聞いたんですが、外国船の船長……船あたりが入港をして、いろいろ入港時の感想なんかを聞く中に、その死角から漁船を回避したつもりでおるんですが、やはりその死角をはずれてうしろで見るまでは何となく不安な気持ちだ。同時に、漁船のほうは、これはちょっと船から大きな船を見るんですから、一部始終見えるだけに、こちらのほうはもう大体勘といますか、長年の修練でそれを、どれくらい大きさはどれくらい

の距離で避けられるということとは大体わかるというように、なかなかこの辺のところは双方の考え方も違いますが、船の構造も、当然のことではあります。要するに、巨大船の操作の問題と死角の問題、そういういろいろなことについてのそちらでの調査がありましたらひとつ教えていただきたい。

○政府委員(手塚良成君) 巨大船の死角の問題でございますが、データといたしまして私どもの手元にありますもので一例をあげますと、たとえば重量トン、二十二万七千トン・クラスのもので、船長が三百二十七メートルになります。この三百二十七メートルのものについて、いわゆる死角といいますが、操舵室内から船の前方が見えないという長さは、それは船の一番先端からの距離でございますが、二百十三・七メートルくらい先の先が見えない。それまでが見えないというようなことになっております。こういったような実情が、実はわき道へそれますが、第三条でいう漁船と船との避航関係におきまして、いわゆる巨大船のほうを漁船が避航しなければ困るということの私は一つの理由になるのではなからうか。しかし、巨大船自体の安全の観点からいいますと、こういうことに対処してやはり見張りを前方に出す、後方に出すということは強く皆さん方実施をしてもらいます。私どもも行政指導で強くお願いをしております。さらにはまた、前路の警戒船という特別な小型のものを、本法で規定をいたしております十一航路等の非常に狭水道を通るような場合には、そういう船を前方に出して自分の目玉の足しにするというようなことなどもこの死角を広くする一つのやり方になっております。そういった、船自体でやりますほかに、いま私どものほうで、さらに陸上におきましていろいろなレーダーその他を使って船にいろいろなニュースを与えてやるというようなこともまた一つ考えております。東京湾で最初にやろうとしておりますが、これをほかの狭水道――瀬戸内海、伊勢湾、大阪湾

等にも推し進めていきたいと考えております。さらにはまた、船自体におきまして、そういう死角をなくするような技術開発をしてもらえないかと、先般、一昨年コリントス号と第一新風丸とが浦賀で衝突いたしましたあとで、やはりこういった議論が生まれて、その際に一つの安全対策という中でいまのような問題に対してテレビ・カメラまたはミリ波レーダーを船首部に設けてブリッジで監視することができると、そのレーダーをブリッジで見れば死角の範囲がわかると、そういうものが考えられないかということで、十分早急に検討して有効性が確認されたら将来装備というものを義務づけたい、こういうような方針も打ち出しておるわけでございます。まあ、この巨大船につきましても、そういった死角の問題だけでもいまのような問題があります上に、運動性能といわれまます逆転停止距離であるとか、旋回半径であるとか、いろいろな面において運動性能が非常に悪うございます。これはむしろ漁船等との避航関係になりますと、こういう運動性能の悪いものを性能のいいものがよけると、これは国際的な一般の慣例でございます。そういう面から、本法案第三条の避航義務を持たせるのを漁船にし巨大船を避航してもらう、こういうふうなきめたわけでございます。これで御答弁になっておりますかどうか。

○柴田利右工門君 次に進みます。

○政府委員(手塚良成君) 実はこの危険物積載船といえますものの約八二%に該当しますのがタンカーでございます。原油はこれは一番の危険物でございます。八二%ほどがこの危険物積載船の

○柴田利右工門君 次に進みます。

○政府委員(手塚良成君) 先ほど川村委員の御質問の中で資料の要求がございましたが、私がこれから聞くと思うのもその資料をいただければわかるわけですが、特にそのうちで水揚げが百三十一億だとか、三海域といいますが、これが海域別にわかりますか。航路別でなしに、いわゆる東京湾、伊勢湾、瀬戸内海というふうに三つに大きく分けた場合百三十一億……

○説明員(田中慶二君) 先ほどこれは前川先生の御質問にお答えしたのですが、実は漁獲金額の単位が一けた違っております。千三百十七億で

中

のタンカーになっております。それ以外のものがいわゆる薬品その他を積んで走る船でございます。これは航路別の通船隻数ということになります。実はタンカーとしての隻数はよくわかりませんが、それ以外のものが実はデータ的に手元にございません。ただ、航路でなしに東京湾、伊勢湾、瀬戸内海という海域の別で申し上げますと、東京湾につきましては、四十五年度でございますが、タンカーが二万二千六百二十八隻、そのうち巨大船の隻数は千二百七隻、タンカー以外の船、これは千二百九十九隻、合計いたしまして二万三千九百二十七隻というものが東京湾内出入りの危険物積載船入港の状態でございます。伊勢湾につきましては、タンカーが一万一千二百三十二隻、そのうち巨大船が二百八隻、その他の危険物積載船六百六十七隻、合計いたしまして一万一千八百九十九隻。瀬戸内海につきましては、これは一番数が多うございまして、タンカーは五万二千七百三十四隻、そのうち巨大船が千四百三十七隻、その他の危険物積載船一万六千三百二十七隻、合計して六万九千六百六十一隻。以上三海域を合計いたしますと約八二%、五千隻という危険物積載船で、そのうち約八二%、約八割に該当します八万六千五百九十四隻というのがタンカーであり、それ以外の一万八千隻余というものがそれ以外の危険物積載船の入港状況、こういうことになってございまして、タンカーが圧倒的に多いということになってございます。

○柴田利右工門君 先ほど川村委員の御質問の中で資料の要求がございましたが、私がこれから聞くと思うのもその資料をいただければわかるわけですが、特にそのうちで水揚げが百三十一億だとか、三海域といいますが、これが海域別にわかりますか。航路別でなしに、いわゆる東京湾、伊勢湾、瀬戸内海というふうに三つに大きく分けた場合百三十一億……

ざいます。

それで東京湾でございますが、東京湾が百七十
三億でございます。ちよっと端数は略します。伊
勢湾が二百二十三億。それから瀬戸内海が九百二
十億でございます。

○柴田利右工門君 魚礁を、これを漁場の縮小と
関連をして人工的に何とかつくっていくという
ようなお話がありまして、それは二つの方法でや
るんだということが先ほど御説明がありましたん
ですが、愛知県の場合、これは明石でもやってお
るという話ですが、参考のためにちよっと簡潔に
お聞かせをいただきたいと思ひます。

それで、市電なんか撤去した場合、海の中へ入
れて、この間テレビで見ましたら、かなりの魚礁
になっておるといふようなことを言っておったん
ですが、あれは実際どうなんですか。

○説明員(田中慶二君) 最近におきましてはそう
いう大型の廃棄物と申しますか、市電の古くなつ
た車体、あるいは炭鉱におきます石炭を運びます
炭車の古くなったものを一部の県でそういうもの
を入れた例がございますが、これはごく最近でござ
いまして、現在魚がついていゝというふうな話
は聞いておりますが、これがどのような耐用年数
がありますものか、そういう点がまだ不十分でござ
います。もう少し経緯を見ましても、これは、一
体魚礁としてどういう価値があると申しますか、
有効性があるか、もう少し経緯を見たいというふ
うに考えております。へたにがらとすぐこわ
れるようでございますとかえって海が荒らされる
というふうなこともなります。現在、そのほか
にはタイヤでございますとか、あるいはそのほか
にいろいろ大型廃棄物を利用しようという試みが
ございますが、まだ水産庁といたしましてはそう
いうのを積極的に奨励するという段階ではござい
ません。むしろ調査研究中ということでございます。

○柴田利右工門君 私、衆議院のほうの会議録を
読ましていただいておりますが、その中で、
いわゆる二十二条の「巨大船舶の航行に関する通

報」義務についていろいろやりとりがありました

中で、たしか長官だと思ひますが、この通報する
時間は航路の入り口に到達する十二時間前とさら
に同じ場所へ到達する三時間前、この二回を原則
として考えておるといふような御答弁があつたん
ですが、これは実は私は「原則」という意味をお
聞きしたいのですが、他意はなかつたかと思ひま
すが、ここで「原則」といふことが使われてお
りますので、原則といふのはどういふ意味なのか
ひと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) そういうことばがある
いは適当でなかつたかと思ひますが、最低限と
いうくらいな意味でございまして、途中で時間が
変更になるといふようなときには、そのつどこれ
はまた連絡を受けそれをまた通報するというよう
なことになるてまいります。十二時間前と三時間
前には必ず通報してまいらう、そういう意味で「原
則」と申したのでございまして。

○柴田利右工門君 そうすると、まず正常な場合
はとにかく十二時間前と三時間前、二回は必ず通
報をする、こういうことですね。ただ、変更があ
つた場合はそのつど通報するということ、その
意味も含めてのこの「原則」といふことばだとい
う話でわかりました。この通報を受けての漁船へ
の通報、連絡の体制ということにつきましては、
先ほどどなたか御質問になりましたところにお
答えたので、特にそれ以上足すこともなければお
答えいだかなくともけつこうであります。

二十三条の「海上保安庁長官は、巨大船舶の
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を認めると
きは、その「巨大船舶等の船長」に「航行予定時
刻の変更、」だとか「進路を警戒する船舶の配備」
だとか、そういうことを指示されるのですが、こ
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を認め
るときは、」と、これは読んでいけば、なるほどそ
のとおりだといふような気がいたしますけれども、
も、一体どういふことをこれは言っておられるの

ですか。

○政府委員(手塚良成君) まず航路における航行
といふことの場合に通報しろといふことであつ
て、これはもちろん当然なことでありまして、航
路以外で起こるということはない、しかし、こ
の通報の目的というのは、「船舶交通の危険を防
止するため必要があるを認め」たときにこうい
つた指示をする。つまり、何が何でもどんな場合
でも指示ができるというわけではございませんで、
やはり非常に交通がふくそういたしまして一種の
危険が考えられるという際に、「必要がある」と
いふふうな考へて適当な指示ができるということ
でございまして。この指示権をあまりに膨大にいた
しますことは、またそれなりに巨大船舶に対しての
はなはだしい制約にもなるわけでありまして、
ある程度こういう目的を明確にしてしほつてある
といふことでございまして。

○柴田利右工門君 これは実際船舶が航行してお
つて錯綜をするといふ場合もこれは入るんですか。
何か事故があつたときのことを言うのですか、こ
のここに書いてある条文といふのは、具体的に
は。

○政府委員(手塚良成君) 船舶交通の危険を防止
するといふことでありますので、事故があつたと
きには、事前にまたこういうことをさせることも
できます。それからまた、その事故があつた場合
にはどういふ措置を命ずることができるといふま
た別な条文もございまして。しかし、これは単に事
故を前提にしておるといふよりも、一般的な船舶
交通の危険を防止するといふことでございまして
、やはり巨大船舶が通るといふときにはこれはい
ろいろ問題が起るがらであります。たとえば、
毎々申し上げておりますこととしては、いわゆる
避航が非常に多いといふような漁船が集団的にたぐ
さへ出るといふような中へそのまゝ突っ込んで
くるといふことは、やはり双方の船にとって危険
があるといふふうな考へられますので、そういう
際には時間調整といふことをこの条項により指示
として行なう、こういうことでございまして。

○柴田利右工門君 これね、私こういうことを言
うと何ですけれども、こういう条文だけで航路予
定時刻の変更とか進路を云々といふことは、ただ
単にこういう条文を残すだけじゃないかという感
じがするんですよ。これは私うまく言えませんが
れどもね。

時間もありませんから先に進みます。これから
御質問申し上げるのはパイロットのことなんです
が、水先案内です。かりにこの法案が施行される
場合には、海上衝突予防法とは違つた形になるわ
けですね。そうすると、外国の船なんか入る場合
には、まあ外国では、私の聞いたところによりま
すと、水先案内が三者あつて、重要航路では、湾
口に入るときにもうすでパイロットが乗つて港
の入り口まで行く。港の入り口からはまた別な専
門のパイロットが乗る。川は川でまた別にあるん
だ。わが国の場合には大体港オンリーといふふう
に聞いておるんですが、さらにそれから先を言う
人は、その辺は、非常に外国のほうは、俗なこと
ばでいへば、がめつくつて、日本のほうはそういう
点は非常ににおおらかだといふようなことを言われ
る人もあるんですが、それはともかくとして、船
舶が多く航行するような、これから指定をされよ
うとするような航路につきましても、やはりパイ
ロットを乗せるといふようなことも、もちろんこれ
が施行されれば、周知徹底といふのは
いふんな形では私はやられていくと思ひますけれ
ども、そういう面では、パイロットを乗せるような
ことを何らかの形で、行政指導よりもっと強い
形でやるといふことが好ましいのじやないかと思
ひますが、いかがですか。

○政府委員(佐原亨君) ただいま先生御指摘のパ
イロットの問題でございまして、非常に検討
の価値ある問題であると思ひます。運輸省のつ
くりました浦賀水道安全緊急対策の中にも、浦賀
水道を強制水先区にしたらどうかといふ一項目が
ございまして。私も、関係のたとえば海難防止
協会、船長協会それからパイロット協会、船主協
会、いろいろなところとそこにつきましましてす

数回の打ち合わせの機会を持って検討いたしております。いろいろ議論がございまして、積極説ももちろんございまして、それから消極説もございまして、消極説と申しますのは、ただいま申しました浦賀水道の場合について申しますと、強制水先区にいたしますと水先人を乗せなければ入港できない。浦賀水道の場合ですと、東京湾に入れない。こういう制度を創設することになるわけでござい

ます。先生御存じのように、浦賀水道、一日大小合わせまして七百五十隻、平均いたしますと二分間に一ぱいの船が入り出ておる。非常にふくそうしておる。その流れを、パイロットが乗下船するために、湾口の入り口で船を一度とめなければならぬということが一つの問題でござい

ます。

しかも、天気が非常に悪いときに非常に乗下船に難渋いたしますと、東京湾の入り口に大型船がごろごろ渋滞してくるようになる。一つの安全問題を解決するために一つの安全阻害の問題が出る、こういった技術的な問題が実はあるよう

でございます。しかし、まあ、技術革新の時代でございます。それから、何らかの方向でこの問題を切り開いて前向きにやりたいということで、外国にも先生おっしゃいましたように、確かにいろいろの例があるようございまして、外国ではどのような措置をとってやっておるかというのを参考にしたがらうに、一そう積極的に進めてまいりたいと思っております。

それから、ただいまのは強制水先区の問題でござい

ますが、水先区といたしましては、浦賀水道

あるいは瀬戸内海は水先区になっておりますが、

ただし、任意区となっております、船長なり船

会社が水先人をとらうとすればとれる体制になっ

ております。したがって、改善の方策といたしま

して、外国の船会社あるいは船長に対して、

極力パイロットを乗せるように行政指導はしまし

て、かなりの実績はあげつつあると思ひますが、

必ずしもこれでは十分と思ひませんので、ただいま

申しましたように、制度的にさらに一歩進んだ

対策を考えつつあるわけでござい

ます。

○柴田利右門君 小型船だとか漁船が当て逃げ

をされて泣き寝入りをしておるといふような事例

が、先ほどからもお話があったんですが、これは

まあ夜間なんかの場合には、相手の船の確認とい

うのは、実際問題としては、こういう場合ですか

らむずかしいとは思ひますが、泣き寝入り

になるというの、相手ははっきりしないせいも

一つあるんじゃないかと思ひますが、こういう

場合の通報といふんです、これは相手の船が非常

にはつきり確認できて特徴もつかめれば、海上保

安庁あたりへ届け出をすれば、それに対する手当

てといふのはやられると思ひますが、この

ような場合の海上保安庁に対する通報といふよう

なもの、パーセンテージ、さらにそれに基ついて

そういうものをまあ賠償をさせるとか、双方話し

合ひをさせて、示談とでもいふんです、そういう

ことで解決した件数とかといふようなものがあ

つたらひとつお示しをいたしたいといふふうに思

ひます。私なぞこういう質問をするかといふこと、

通報といふのは比較的数字がないといふようなこ

とを聞きましたものですから、同時にまた、こうい

う問題に対して保険等のことはどうなっているの

か、これも先ほどちょっとお話があったように思

ひますけれども、漁船の場合、いろいろな保険の

種類があるようでありまして、それに該当するよ

うな保険といふのがあるのかどうか。

○政府委員(手塚良成君) いまから当て逃げの件

数を申し上げますけれども、要するに、これは私

どもへ連絡があったといふことによつてわかつて

おる数字ですから、これ以外、わからない数字と

いうのは私どもにはわからないわけでございま

す。四十六年に発生いたしましたいわゆる当て逃

げの件数、これは四十六年は九十一件ございま

した。そのうち検査をいたしましたのは六十一件、

六七％の検査率と、こういうことになります。こ

れはやはりできるだけ早いうちに届け出をしても

らうといふことが必須の要件でございまして、経

過時間別に検査率を見ますと、一時間以内の場合

には八一・二％ということになっておりますが、

五時間以上を経過いたしますと五〇％以下、こう

いふような検査率になってまいっております。し

たが、いまして、できるだけ早急に特徴をよく、あ

る程度記憶して届けていただくといふことが本件

に対処する私どもとして、ぜひやっていただきたい

ことと考へておるわけでござい

ます。これらの

あと始末といふことになりまして示談等が行なわ

れておりますものについては、件数的には私ども

のほうでも実はあまり的確な全体的な数字はわ

かつておりません。これは当事者同士で適当にお

話し合ひをされるということになっておりますの

で、検査をしかかったものについて、一、二が報

告をされるというふうな状態でござい

ます。

これに対する保険といふ問題については、これ

はまた漁政部長のほうから漁船自体についてのお

話はあるかと思ひますが、やはりこういう原因者

不明といふものについては、漁船以外の一般船の

場合について保険の対象にはなりにくいといふふ

うに一般的に聞いております。

○柴田利右門君 時間も来ましたから、これで

終わります。

○阿具根登君 大臣に、二点御質問申し上げます。

大臣の所管でいま頭を悩ましておられると思

うなだけで、運輸委員会が国鉄の運賃問題が審議

されて非常に難航いたしておりますが、この運賃

値上げの問題は、赤字を解消するために受益者負

担が原則になっておると私は思ひますが、いか

がですか、それをお伺いします。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 原則といたしまし

て、交通機関の料金というものは、受益者負担と

いうものが一応の事業者別の原則になっておる次

第でござい

ます。しかし、個々の事業形態により

まして公共負担が非常に多い、公共性が強い、そ

の他の問題につきましては、やはりある程度の、

受益者負担だけでなく、国家助成も必要な面もそ

こに入ってくると、こう思っております。

○阿具根登君 もちろんそれは国が負担すること

は当然でござい

ますが、その意味からいって、いま審議して

おります海上交通安全法案について、

そういう意味で見る場合に、それが受益者であり

だれが被害者であるかと思ひますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 交通安全を確保す

るという問題につきましては、これは一般に全部

が受益者で、全部がまたそういう点におきまして

被害者と申しますか、の問題になってくる。もち

ろん、不当に、また過失におきましてそうして加

害を及ぼした者は、これはもちろんあれでありま

すが、受益といふ点に關しましては海上交通その

もの全体が受益者、こういうふうに見るのが至当

だと、こういうふう

に思ひます。

○阿具根登君 そ

こが私と大臣の考

えの違つとこ

ろなんです。同

じ海洋であつて

も、漁業権で生

活を今日まで営

んできておった

人たちが、これ

が直ちに巨大船

が通るようになったらここに海路を

水路を設ける、

巨大船が通るま

ではお前たちは

避けると言つて

避ける場合に、

一方は、その間

漁獲量は全然減

らないんだ、あ

るいは逆にふえ

るんだといふ場

合には、私は大

臣が言われるの

はうなずけるか

もしれません。し

かし、どんなに

これを善意に解

釈しても、当然

漁獲量を減ると

いふことは当然

なんです。そう

すると、水道を

設けてもらつて

そうして自分が

航行する場合に

は、漁船はそこ

を避けないとい

ふわけなんです

。いままでは、

そういうことが

ないならば、こ

れはお互いが避

けなければなら

ぬ。避けなけれ

ばならぬけれども

、今度は避ける

ほうは小さい船

だといふことにな

つてくると、あ

なたのおっしゃ

るような両方が

受益者じゃない

じゃありません

か。一方は受益

者になり一方は

被害者になるで

しょう。これは

どうお考へにな

りますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 私が両方とも共通の

受益者と申し上げ

ましたのは、衝突

という現象につ

いて私は申し上げ

たつもりでござ

います。衝突が

ございましたら、

これは両方とも

非常な被害を

受

けると思ひます。

二二

受けるということで、これを避けるための交通安全という法的規制によりまして両方が衝突という被害から脱却することが出来ますれば、これが両方の利益である。一般的でございまして。こういうことを申し上げたつもりでございしますが、ただいまそういったような法制をつくることによりまして漁業者が幾らでも被害があるといえます。すなわち、これは確かにいまお話がございましたように、漁業者におきましては、これは被害と申しますか、というふう言わざるを得ない、こういうふうに思います。

○阿具根登君　これが非常に広い海域でたとえ漁業権が設置されておったとするならば、これは巨大船はおそらくそこを避けて通らねばならない。逆な立場になってくると思う。もちろん、そうしなければならぬと思う。ところが、狭い海域だから、その中に水路をつくっていくということになると思うんです。そうすると、どう動かしても漁場を占領される、こうなってくると思うんです。だから、先ほど川村委員の御質問にもありましたように、政府はそれに対して何ら対策は立てないけれども、受益者のほうが三十五億からの金を出す、こういうことを言っているわけですね。これは受益者だからなんです。——だと思っただけです。気の毒だからということじゃないと思うんです。そういうことじゃなくて、国がこれだけの規制をするならば、水路をつくるならば、なぜ当然受益者から負担するものは負担させて、そして被害者のほうに対して補償しないのか。これは私はおかしいと思うんです。国が水路をつくるのに、企業が相手側に金を出すというのは、これはおかしいんです。なぜそうするのか、おかしいんです。国が水路をつくって衝突を避けたら、こうおっしゃる。それならば、当然それによって利益を受ける人に対して何らかの措置をして政府がそれをやるならいいけれども、お互い同士が何か裏で闇取り引きで三十五億の金をやる。その金を分けるの、分けないの、基金にしてどうするのか、こうするの、と言ってもめているでしょう。そう

いうことがあっていいのか。これは運輸大臣、どう思いますか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君)　ここが一番のやばい問題の点でございまして、そういうふうな言いままで行なわれてきた法的規制をすることによりまして、いまでも同じようなことではあるけれども、漁業者にはつきりして、そういう点である程度の不利益をこうむるといった者に対して国家補償をすべきではないかということが非常に議論のもとでございまして。それに今日まで、やはりこの法案は緊急必要な法案でございまして、制定が

おくれでまいりましたことは、先生の御承知のとおりでございまして。しかしながら、先ほど来からも御答弁申し上げましたとおり、はつきりした漁業権の侵害にはならぬと、こういうような法律上の解釈でございまして。それゆえに、どうしても国家として正面からこれを補償するわけには現行の法制上できぬ、こういうことでございまして。そういうことでございまして、しかし、何らかのことを考えなくちゃいかぬというふうなことで、はなはだ過渡的で恐縮でございまして、いろいろのことを勘案いたしまして、今日の御審議を願う法律にした次第でございまして。そういうことでございまして、いろいろのやりとりそこには御議論、また御指摘の点もわかるわけでございますが、今日の段階ではほんとうにやむを得ざる措置だと御審議を願っている次第でございまして。

○阿具根登君　大臣が、漁業権の侵害にならない、こうおっしゃっている。これが私にはわからないのです。じゃあ、なぜ三十五億の金を出しますか。巨大船が通る場合に、こういう規制法律をつくるよりも、その巨大船が通報してきた場合には、いま漁船が漁ろう中だから沖合で待ちなさいと言つて、漁船が終わるまで待たせませんか。それならば漁業権の侵害ということとは私は強く叫びません。そうじゃなくて、通るから漁船は避けなさいと言ふなら、漁業権の侵害です。侵害を極力食い止めようと言われていることはわかる。しかし、これは漁業権の侵害じゃないと言ふなら、こ

の法律案を通すことはできません。はつきり私たちと違ひます。それなら、いま漁船の中だから大型船は沖のほうでお待ちください、こういうふうな海上保安庁のほうから連絡しますか。

○政府委員(佐藤孝行君)　おっしゃるとおり、私は、大型船については確かに漁船に避航義務がございまして、漁業権の侵害になると思います。大臣が申し上げたのはおそらく三十九条の国の補償の該当にはならない、こういうことを申し上げたように考えております。

○阿具根登君　それからもう一つ。こういう巨大船、たとえばカーフェリー、あるいは大きな貨物船でもないですが、これを運航させ、就航させるためにはこの許可を取ってやっておりますか、お尋ねいたします。

○政府委員(手塚良成君)　カーフェリーのような旅客船につきましては、運送事業法というものがございまして、その事業法によってこれを許可をする、あるいは事業計画の認可をするということによって行なわれることになっております。それから大型タンカーにつきましては、まずこれは建造許可という問題にかかってまいりまして、造船所がそれをつくる場合に、まず建造許可が必要とされ、その許可の段階におきまして、非常に大型のものについては、安全性の面からこういうものも一応チェックされることとなります。それから、それを使う一般の船会社等につきましては、これはいわゆる集約合併の利子補給対象会社について、この法律によるチェックが行なわれるというふうなシステムになっております。その間におきまして、私ども海上保安庁の安全確保という現場を担当します者については、これらのチェック時における協議に参加して意見を述べて、その総合した見解で実施をされる。一応のパターンは以上のようなものでございまして。

○阿具根登君　そうしますと、タンカーにしろ、カーフェリーにしろ、一応政府の許可を受けてこれはやっておりますはずなんです。そうして、政府が許可をしておいて、ふくそうするからこういう規

制措置をするのである。そういうことになることは元凶は政府じゃないですか。たとえば四日市なら四日市、名古屋なら名古屋を見てみますと、そうすると、すい油の基地ですな。こういうものは通産省なら通産省が許可をしまして、そこにそういうタンクがでるものだから、タンカーが持つて運ばなければならぬということをやっておいて、そうして今度は、一昨日通りましたけれども、工場再配置と言つて、今度は四日市や名古屋、大阪、東京の工場を、どっかに出て行つてくれと、こういうのである。許可したのは政府が許可をしておいて、そうして動きのとれぬようになつたからお前たちどっかへ出て行つてくれ、出て行く者には金やるぞ、財政の措置してやるぞ、税金をまけてやるぞ。一体一貫性がないからこういうことになってくると思うんです。だから、今後一体どうしようとするのか、四日市なら四日市、今後また私は船がふえると思うんです。タンカーは、いま二億トンの石油を使つております。これが六十年には六億トンになるといふんです。三倍になる。そうした場合に、この海上交通法でこれは規制できるかどうか。とてもできないと思うんです。十二時間前に通報があつても、十二時間前がやつと並べば同じことなんです。十二時間であるうと、一時間であるうと、これがずっと続いてくれば、これは同じことです。そうすると、この水路では全然漁業はできぬということになるのです。そういうことが対策を立てられずに、こういう自分たちが許可して、いまふくそうしているからと、目先だけのことをやられても、これは政治じゃないのです。これは大企業に振り回されておる政治なんです。政治の以前に大企業がやっておるのです。だから、川村議員も言つておりましたように、大企業に奉仕しているじゃないか。奉仕しているというよりも、大企業に振り回されておるじゃないか、大企業がやつたあとじりをすつと政府は金を出してぬぐっているじゃないか、こういうことを私は言いたい

のです。ならば、こういう場合に、受益者である大企業に、船なり油会社なりになせ税金なら税金をたくさんかけませんか。三十五億も出すというんだから、相当な利益があるはずで。これで相当な利益もまた出るはずで。そういうところから取って、なぜ堂々と補償をしてやらないかと私は言いたいのです。裏のほうで三十五億の金を出さしておいて、そうして漁業組合とすったもんだやらしておいて、そうしてその被害者になるのは農民であり、漁民であります。現実、そうでしょう。これは一体どうお考えになりますか。

○政府委員(佐藤孝行君) 御指摘のとおり、私も考え方の基本において阿具根先生と一緒にございす。これはただ単なる海上保安庁、運輸省だけの問題じゃなく、政府全体の私は責任の問題だろうと思ひます。先ほど質疑応答の中にございしたように、現在の輸入原油の九〇％が今回対象になっている三海域を利用しているという現実を踏まえたとき、急激にこれを変更させるということもいかげなかなと思ひます。かような考え方から私どもは、海上の安全、またもと々広義的には海洋の汚染防止、そういう問題を踏まえて考えたと、政府全体の問題としてこれを取り上げ、均衡ある、しかも将来の日本のこういう臨海工業地帯のあるべき姿というものを、御指摘のように、政府は国民にビジョンを示して、そういうビジョンに基づいて改革なりまた前進すべきものと、かような考えを抱いているわけでございす。

○阿具根先生 これは、政務次官は私の考えを御支持していただいても、それはただこの場の答弁だけであつて、何も法律にあらわすわけじゃないし、今後どうするかというお答えも聞いておりません。これに対しては大臣の答弁はあとで願ひます。

それから最後に、これも川村議員その他から意見も出ておりましたが、二十二条の船長の通報義務につきまして、これには罰則が加えられておる

わけですが。これは取り締まり法だから罰則もやむを得ないと思うのですけれども、このくらい罰則の多いやつはないですね。ほとんど各条これは罰則がついています。ほとんどですね。ところが、船から海上保安庁長官に通報するのは義務づけられておるし、これを怠った場合は「三万円以下の罰金」と、こうなつておるのです。私はそこはやむを得ぬと思うのです。これは安全のためにやむを得ぬと思うのですけれども、ならば、川村委員が言いましたように、一般の人には罰則までつけておるのに、どうして海上保安庁がそれを漁るう船に對し、漁民に對し通報する義務をつけないのか。これはやらぬということじゃない。やられることはわかつています。一方には法律で、これをやらなかつたら君たちは罰金だという罰則までつけておるのに、どうして官庁だけは義務もつけないのか。官庁は怠つてもいいのか。忘れてもいいのか。こういうことになつてくると思ふのです。この二点、ひとつ大臣からお聞きして質問を終わります。

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 第一の点でございすが、私も、いま政務次官から御答弁いたしましたとおりでございまして、工場その他の再配置といふものにつきまして、いままでは、便宜主義と申しますか、寄港しやすい非常に有利なところにやほり工業が集中し、したがひまして、今日のいろいなる、ただに海上だけでございせん、あらゆる交通機関のふくそうを来し、私も先般も申し述べましたとおり、やはり何と申しまして、過疎過密、この対策、工場におきましてもしかりでございす。そういう方面で、先見性がないと申われればほんとうにそのとおりでございまして、おそまきでございすが、先般工業再配置法案の御審議を願つた次第でございすが、どうしてもわが国といたしましては、そういった方面で適当な再配置をいたしまして、このことがやはりほんとうに常に運輸機関のおくれにつきまして御叱正を受けておるわけでございすが、弁解する

わけはありますが、それと相まちまして、やはり運輸機関の総合的整合ができることは確信をしておる次第でございす。政府の責任におきましてそれらの方策を早急に樹立をいたしますことが、これが一番の問題でございまして、沿岸漁業の問題にいたしまして、あらゆる問題、いま先生が御指摘のように、伊勢湾あたりも、いまのままでまいりますれば、船舶のふくそうというものが非常に多くなつてくることは当然のこととございまして、それを防止するためには、やはり再配置をできるだけ早くする。そしてわれわれといたしまして、港湾政策といたしまして、それらの点に勘案をいたしまして、そして適当な場所にパスその他の建設を急ぐということによりまして、そういったような方面の根本におきまして除去しなければならぬ、こういうふうにして、次第でございす。したがひまして、先ほど御指摘をいたしましたが、具体的に申しますと、もうこの過密状態を、当面の問題といたしまして、最小限度、それらの対策があつては、何と申すに申しわけない次第でございすが、何とかいたしまして、いまの危険状態を何とかしたい、こういうことの法案でございす。

第二の点につきましては、これは確かに罰則は非常にあります。具体的に申しまして、漁船その他に通報義務をちゃんと課してないじゃないか、御指摘のとおりと思ふ次第でございす。しかしながら、具体的に申しましては、これは必ずやういふ方面、先ほど海上保安庁長官から御答弁をいたしましたとおり、漁業組合その他に通報連絡を必ずする。具体的方法もたたいませつ、かく樹立をしておるというところとございすので、具体的に、漁業をなさる方に決して義務を忘れた次第でございせん。これを法制にゆだねるということがほんとうに適当かどうか、これは法令の構成上の問題であらうと私は考える次第でございす。御趣旨は十分そのとおりでございすが、法令の構成上の問題として取り上げたことと思ふ次第でございすので、御趣旨の点は十分私も了承

する次第でございすので、御了解願ひたい、こう思う次第でございす。

○阿具根先生 そうすると、これは法制上の問題であつて、当然官庁がその義務を負うことはこれはわかつております、そのために通報させるんだから。これはわかつております。しかし、その義務をこの法律案の中に入れて悪いということとは私はないと思ひます。そうすると、一方には罰金を課しておる。これはもう完全に政府の法律の示すところによつて通報しなければならぬ。もしもそれをしなかつた場合は罰金だ、こういうことまできめつけておる。そうすると、当然、それを通報するのは、通報するためにそういう通報を受け取るということになるかも知れぬし、答弁ではわかるのです。答弁ではわかりませんが、しかし、一方、この政府のほうには何も義務もこれはないわけですか。かりにこれが漁船に對して通報が漏れておつた、何かの事情で。そういう場合には、これは政府に対する責任というものはあまりないわけなんです、法律に明記されてない以上は。それは精神的にはあります。それで法律上の、法制上の問題であつて、当然だということになれば、これは修正可能だということですね、もしも法律上の手続さえ間違つていなかったならば、これは当然その義務づけをこれにうたつてもいい、こういうことですね。

○政府委員(手塚良成君) ちょっと立法論でございまして、私のほうもあまり確信はございせんけれども、二十二条によりまして通報というものは、おっしゃるよう、罰則がつかつておりますが、この通報を受けたらばそのつど必ず漁船その他にまた通報内容を連絡しなければならぬかどうかという点、その点は、たとえば非常に極端な例ではございすけれども、一般の漁船も出てない、通航船もその巨大船限りである、そこを一隻通るといふような場合には、これはおそろく関係のところには通報する必要はないんじゃないかというふうな思ふんです。そして、やはり問題が起りますのは、そういうのを連絡を受けて、第

二十三条でしかるべき指示を出すというような必要性が起こってくる、そういう場合の連係において問題が起こるということでございますので、一般的に受けたらば必ず通報しなければならぬというようなきめ方がいいかどうか。その辺はいささか問題があるのではなからうかというふうに思います。ただ、やはりやり方を特にきめれば、それはまた立法論にはなり得るか。たとえば一日、ある時間に必ず定時放送するというようなやり方をもしやるとして、そういうやり方を含めてここに規定をするようなことをやればあるいは立法論的には成り立ち得るかというふうに思います。が、非常に急なお話でございますので、的確な確定的な御答弁がちょっとできかねるわけでございます。

○阿具根登君 私、それだからこういうことを言うわけなんです。十二時間前通報した、それで、たまたま漁船は全然いなかった、全然いないから通報せぬでいいのだと、こういうことだったならば、その前に漁船は知らずに出ていった、網を張った、一体どうなりますか。だから、私は義務づけなければならぬ。漁船がおるうがおるまいが、ちゃんとその責任者はある、その組合はあるのです。その組合に何時間後には巨大船が通ります、ということ、漁船がおるうがおるまいが通報しなければならぬ義務を官庁に負わせなければならぬというのが私の考え方です。だから、いま長官が言われましたように、いま漁船がおらぬからということでは通知しなかつたら、知らぬいからその通る直前にでも網を張るかもしれないし、出てくるかもしれません。だから、おるとかおらぬとかの問題じゃない。ここは何時何分に通りますよということを知らせる義務が官庁になければならぬと思うのですよ。だから、いまのような答弁になるから私はこれを主張しているわけです。たとえば漁船がおらなくても、その組合に対してはいついつ何時何十分にどういう船が通りますよということを通知する義務があるはずですよ。そうじゃなくて、知らずに出ていったらどうなり

ますか。だから、いまの答弁は取り消してもらって、そしていかなる場合でもこれはその責任者には通報いたします、こういうことを言わなかったらこれはだめですよ。私はそういうのが海難の原因になると思うのです。わざと来るのに突っ込んでいくばかはおきません。だから、そういうのが私は海難の原因になるから追及しているわけなんです。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま先生の御指摘のとおりと私も思う次第でございます。やはり、そういう点につきましては政府が義務を負わなくちゃいかぬと私も思う次第でございます。したがって、政令におきまして——いま法律はございせんが——政令におきましてはつきりとその点を規定いたしまして、政府の義務をはっきりいたしたいと思っておりますので、御了承願いたい。こう思う次第でございます。

○委員長(藤原道子君) 大臣のいまの御答弁を私もぜひ信頼したいと思っておりますので、政府の責任をひとつ十分にやっていたきたい。漁民のことが私たちはとても心配なのですから。

他に御発言もなければ本案に対する質疑は終局したものと認めて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。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時三十六分散会

昭和四十七年七月五日印刷

昭和四十七年七月六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局