

第八十回国会 参議院運輸委員会會議録第七号

昭和五十二年五月十二日(木曜日)
午前十一時八分開会

委員の異動

四月二十六日

辭任 瀨谷 英行君

補欠選任 吉田忠三郎君

安武 洋子君

近藤 忠孝君

四月二十七日

辭任 佐藤 信二君

補欠選任 佐多 宗二君

川野 辺 静君

中村 太郎君

金井 元彦君

永野 嚴雄君

梶木 又三君

福井 勇君

吉田忠三郎君

瀨谷 英行君

近藤 忠孝君

安武 洋子君

藤井 恒男君

向井 長年君

四月二十八日

辭任 鍋島 直紹君

補欠選任 小林 国司君

佐多 宗二君

佐藤 信二君

戸田 菊雄君

田中寿美子君

四月三十日

辭任 小林 国司君

補欠選任 伊藤 五郎君

福井 勇君

稲嶺 一郎君

向井 長年君

柄谷 道一君

五月二日

辭任 伊藤 五郎君

補欠選任 小林 国司君

稲嶺 一郎君

塚田十一郎君

佐藤 信二君

佐多 宗二君

田中寿美子君

戸田 菊雄君

瀨谷 英行君

川村 清一君

青木 薪次君

前川 且君

五月四日

柄谷 道一君

田淵 哲也君

辭任 塚田十一郎君

補欠選任 福井 勇君

佐多 宗二君

佐藤 信二君

五月七日

辭任 田淵 哲也君

補欠選任 和田 春生君

五月九日

辭任 川村 清一君

補欠選任 瀨谷 英行君

前川 且君

青木 薪次君

五月十二日

辭任 永野 嚴雄君

補欠選任 鹿島 俊雄君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

上林繁次郎君

岡本 悟君

中村 太郎君

瀨谷 英行君

三木 忠雄君

小林 国司君

運輸大臣 田村 元君

運輸省海運局長 後藤 茂也君

運輸省船舶局長 謝敷 宗登君

運輸省航空局長 高橋 寿夫君

海上保安庁長官 蘭村 泰彦君

気象庁長官 有住 直介君

気象庁次長 岩田 弘文君

常任委員会専門員 村上 登君

警察庁警備局警備課長 若田 末人君

行政管理局行政官 山田 隆夫君

運輸省海運局監督課長 棚橋 泰君

労働省職業安定局雇用政策課長 小粥 義朗君

本日の會議に付した案件

○理事補欠選任の件

○海上衝突予防法案(内閣提出、衆議院送付)

○外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査

○新東京国際空港問題に関する件

○気象通報所に関する件

○造船業界の雇用対策等に関する件

○領海及び漁業水域内における海上保安対策に関する件

○委員長(上林繁次郎君) ただいまから運輸委員

会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

先般、向井長年君が委員を辞任され、その補欠として和田春生君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 委員の異動に伴い、理事二名が欠員となっておりますので、その補欠選任を行います。

理事の補欠選任につきましては、先例により、これを委員長の名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(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。

それでは、理事に中村太郎君及び瀨谷英行君を指名いたします。

○委員長(上林繁次郎君) 海上衝突予防法案を議題とし、政府から趣旨説明を聴取いたします。田村運輸大臣。

○国務大臣(田村元君) ただいま議題となりました海上衝突予防法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海上における船舶の衝突の予防のための制度につきましては、海上交通の国際性にかんがみ、一八八九年ワシントンで開催された国際海事會議において国際規則が作成されて以来、主要海運国は、いずれも国際會議において作成された海上衝突の予防のための国際規則をそれぞれ国内法化してきております。

わが国におきましても、明治二十五年に海上衝突予防法を制定して以来、国際規則に準拠して国内法を制定してきており、現行海上衝突予防法は、

一九六〇年の国際海上衝突予防規則を国内法化したものであります。

しかるに近年においては、海上交通はますますふくそうするに至っており、また、巨大タンカー、コンテナ船等の出現に見られるように、船舶の大型化及び高速化の傾向は著しいものがあります。さらに、エアクッション船、ブッシュバーピー等の特殊船舶も増加し、レーダー等の航海計器の発達にも目覚ましいものがあります。

このような海上交通の実態の変化に対応した航法規定等を盛り込んだ海上における船舶の衝突を予防するための新しい国際的なルールとして、一九七二年、ロンドンにおける国際会議において、千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約が採択されたのであります。同条約は、すでに主要海運国の加入を見ており、本年七月十五日に発効することとなっております。

わが国といたしましても、このような状況にかんがみ、海上交通規則の統一性を確保するため、一刻も早く、海上交通に関する基本ルールを定めた同条約に加入する必要がありますので、同条約の内容に準拠して国内法を整備するため、従来の法律の全部を改正した海上衝突予防法を制定しようとするものであります。

次にこの法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、海洋及びこれに接続する航路が航行することができる水域の水面上にある船舶が遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形状物並びに行うべき信号について定めております。

そのうち、航法につきましては、第一に、船舶は、すべての手段により常時適切な見張りをしなければならぬこととしております。

第二に、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとり、あるいはそのときの状況に適した距離で停止することができるよう、視界の状態等を考慮して、常時安全な速力で航行しなければならぬこととしております。

第三に、レーダーを使用している船舶は、長距離レーダーレンジによる走査、レーダープロットティング等の方法によりレーダーを適切に用いなければならぬこととしております。

第四に、狭い水道、政府間海事協議機関が採択した分離通航方式の設けられている水域等特定の水域について特別の航法を定めることとしております。

次に、灯火及び形状物につきましては、灯火の種類として引き船灯火及び閃光燈を追加するほか、新たにエアクッション船、曳航されている物件等が表示すべき灯火及び形状物についての規定を設ける等規定の整備を行うとともに、信号につきましても、新たに狭い水道における追い越し信号を定めるほか、所要の規定を整備することとしております。

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

○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律案を議題とし、質疑を行います。

御質疑のある方は御発言願います。

○三木忠雄君 それでは、まず最初に海運政策について一、二伺っておきたいと思っておりますが、この低成長経済下になって特に外航海運をめぐる環境、あるいは構造の変化に対応して、これからのわが国の外航海運対策はどうあるべきかと、これは非常に重大な問題ではなからうかと考えるわけですが、この点について、まず運輸大臣の基

本方針を伺っておきたいと思っております。

○国務大臣(田村元君) 御承知のように、昭和四十九年の十二月に海運造船合理化審議会の答申を受けまして、五十年以降の外航海運政策を実施

してまいりました。しかしながら、その後のわが国の外航海運をめぐるいろいろな状況が大きく激変を遂げてまいりました。船員費を中心としたいろいろな問題とか、あるいは開発途上国における自国船主の強化とか、東欧諸国海運の進出とか、いろいろな点で相当事情が変わってまいりました。さような次第でございますので、抜本的な対策をもう一回再検討しなきゃならぬ、こういうことで昨年、五十一年の十一月に海運造船合理化審議会に對しまして、「今後長期にわたるわが国外航海運政策はいかにあるべきか」ということについて諮問を行って、現在審議が進められておるところでございます。でありますので、運輸省としまして、この審議会の結論を受けまして今後の長期的な外航海運政策の充実を図りたいと、こういうことでございまして。

○三木忠雄君 そうしますと、四十九年十二月九日のこの外航海運政策、これはもう破棄する、あるいは変更するという、こういう考え方に立っているわけですか。

○政府委員(後藤茂也君) 御指摘の、その四十九年の十二月に海運造船合理化審議会から答申をされた外航海運政策のあり方というものが述べられておりますが、考え方自体は、私どももいたしまして、いま大臣御説明申し上げましたような新しい事態に即応して、基本的な考え方を要するかわるえんかという点について、変えるべきであるというふうにはっきり考えているわけではございませんし、答申をよく読んでみましても、その答申に述べられているいろいろな事項というものは、ただいま大臣が御説明申し上げましたように、その後表面化した世界海運の事情、あるいは日本海運を取り巻くいろいろな環境の変化というもののついででもすでに触れられております。たゞ、その四十九年の答申をいただきました後に、非常にはっきりと日本海運の上に見えて変化をもたらしましてきたいろいろな事情というものを考えますと、この基本的な四十九年答申というものの考え方とはそれといたしまして、それだけでは

済まないという問題が多々あるというふうに私はもは考えております。

で、ただいま御説明申し上げましたように、海運政策は昨年の十二月以降ですでに八回の回を重ねてこの将来の対策というもののあり方についての御審議を進めておいでになりますので、その結果どのような結論が出るかについては、ただいまの時点で直ちにどうこう申し上げる段階ではございませんけれども、恐らくはこの新しい御議論の結論をいたしましては、四十九年の答申の考え方というものを否定するのではなく、その上にどのようなものをいっわけ加えるべきかといったようなことについての一つの線が打ち出されるのではないかと、私もそのように考えております。

○三木忠雄君 そうしますと、四十九年のこの答申は、大ざっぱに言っていますので、答申というのは建造計画が主力の海運政策になっているわけですね。これから環境変化がいよいよ変わってきているわけですね。構造的ないろいろな変化があるわけですね。その点を今いろいろ検討される段階になっているわけでありまして、四十八年以降のあの石油ショック以来、あるいはこの低成長下で立って海運のこの答申がいつ出るかという点になると、恐らく二、三年先になるんじゃないか。この間、日本海運にとって私は空白時代ができるんじゃないかという一つの心配があるわけですね。こういう問題に対して運輸省は、まあ海運の答申がいつ出るかというような問題については、運輸大臣どのぐらいの腹でいるのか私にはわかりませんけれども、その点についてもう一点伺っておきたいのと、それから海運審が長期にわたる場合には、やはり当面している問題を何点か取り上げて、そして順次回答していくという形をとるべきではないかと、こういうふうな考え方になるわけですか、その点についてはいかがですか。

○政府委員(後藤茂也君) 昨年の十一月付で新たな諮問を海運造船合理化審議会にいたしました際に、運輸省といたしましては審議会に對しまし

て、この諮問に対する御審議のいわば時間的なめどといたしまして大体二年間をめぐらさうという御説明を申し上げておきます。ただそのことは二年の間ずっと御審議をいただいて、その後にはばっと御答申をいただいて、それまでいよいよ白紙で進んでおいて、その御答申を二年後に実施に移すというふうな考え方ではございませんで、やはり現在も進行中の御審議の模様というものをいろいろとわれわれは伺い、また、できればこの二年とは言いながらも、その審議の途中で中間的な結論といったようなものがあれば、それを中間的な報告なり何なりという形で私どもにいただきまして、逐次でできることから私どもはその御審議の成果をくみ上げて実際の施策に移したいというようなことを希望して、またそのようなことを審議会の委員に私どもの希望を申し述べておきます。

実際の見通しといたしましては、私どもが運輸省として御諮問申し上げました新しい事態に対応するいわば新しい基本的な追加すべき政策というもののつきまちは、船員の問題が絡みますし、労使の間の話し合いというものがそういうった審議と並行して進むことをひそかに期待しているわけでございます。あわててがたがたやっても決して実のある結論というものを早く物にするということはむずかしいであろうというところから、一方では二年というものを申し上げながら、他方ではそういうことはそういって少くも実現を図っていききたい、こういうふうな考え方で審議会に御説明をし、また審議会もそのようなことを御理解の上で御審議を進めておいでになる、このように私どもは考えております。

○三木忠雄君 海運審が二年間にいろいろ審議した結果、一括でいろいろ答申すると、これは私は大事なことだと思つておられます。しかし、いまの日本の海運の実態を見ておられますと船員問題、あるいは外国船利用の問題、いろいろの問題点があるわけですね。特に今回の大臣の諮問理由の中にも、やはり開港途上国による自国船主義の強化、こういう

ういろいろな環境の厳しい問題等についても、これは今回審議をする対抗立法の起点にもなっているわけですね。こういう点を考えますと、海運審が二年間私は慎重な審議をされることは非常に結構だと思ふんですよ。しかし、もうあらかじめ早く解決をしなきゃならない項目は何点かあるわけですね。

したがって、そういう問題から順次答申をし、そこから解決をしていく、確かに、労使協調など時間のかかる問題もあるかもしれないけれども、いまとかく私たちの心配しているのは海運政策がないんじゃないかと、こういうふうな点があるわけですね。そういう点を心配するわけでございますので、海運審のこの答申を——中間答申なりという形にされるか、これからの答申を待たなきゃならいせんけれども、その間に運輸省として、たとえば日本の商船が大体どの程度が適正規模であるかとか、そういう点についても運輸省の基本的な考え方はあるんではなからうかと思うのです。こういう点については運輸省、特に海運局としてどう考えているのか、こういう点についてはいかがですか。

○政府委員(後藤茂也君) これから日本の経済の低成長下におきます成長の規模というものを考えまして、それとの見合いにおきまして、日本の商船隊というものの必要な規模というものはいかがであるかというふうなことははっきり決めるべきであるという御議論は、いま御説明いたしました海運造船合理化審議会の中でも出ておりますし、またもちろん外部からもそういうふうな御意見はいろいろと承っております。

この四十九年答申について先ほどお触れになりましたように、従来の海運造船合理化審議会の御審議の中身というものは、これはその時期はむしろ経済成長期ではございましたけれども、今後の日本経済の発展というものに見合った日本海運の規模というものを、それを予想あるいは望ましい規模というものを論じて、そうしてたとえば計画造船の量といったようなものについての一つのめ

どを出すというふうなところに主眼が置かれてきたものでございすけれども、ただいま、今後の日本海運のナショナルミニマムを決めようという御議論には若干その背景が違つたところがある。それはやはり、とめどもなく競争力のなくなつた日本海運というものが減つていくのではないかと、う心配から、それでは一体日本の雇用問題はどうか心配から、それで、減つていくかもしれない日本海運のそういうった状態に歯どめをかける歯どめの規模というのか、めどというものはどこなんだというものをはっきり出せと、こういうような背景での御議論でございす。

それはそれで私は一つの意味のあることだと思ひますけれども、歯どめのかけ方については、これは歯どめをかけることによる国家的なコストの問題がそれに絡む。そのコストというものを全く無視して、幾ら金がかかってもいいから日本国の商船隊は三千万トン必要なんだというふうなことを言つても、それは絵にかいたもちになるんでございすし、またその前提となつておられます日本海運というものは競争力が少く減つて、ほつておけば少く弱くなつていくという物の考え方にも、一体日本海運の国際競争力というものは、そのほかの方法でさらに強化する方法はないかということの検討も必要かと思ひます。

したがって、御議論はいろいろございすけれども、ただいま直ちに日本の海運は将来の貿易というものを考えに入れて、現在四千万トンあるけれども、これは何千万トンがミニマムであるというふうな数字を簡単に出すわけには私はいかぬというふうな考えでございすし、それは現在の運輸省の考え方でもございす。ただこの点につきましましては、まだまだいまだ申し上げました審議会の御議論というものが続いておられますし、外部のいろいろな御意見というものを今後ともよく承つて、そして合理的な結論を出すべき性格の問題であるというふうな考えでございす。

○三木忠雄君 まあきょうは船員局長も来ていせんから、私はここで深く立ち入る予定はしてお

りませんけれども、いわゆる船員の問題にしましても、文部省が関連するいろいろな学校、教育の問題から、あらゆる問題がこの外航海運政策の一つの問題に端を発して波及的な効果を及ぼすわけですね。こういう問題が手おくれになつていって日本のあるべき姿というものを、特に海運政策というものが相当おくれをとつちやうんじやないか、こういう点を私たちは非常に心配をするわけですね。

そういう点で、今後の海運審の答申等も私たちはにらみながら海運政策をいろいろ研究し、またいろいろな問題点を取り上げながら今後の議論に進めたいと思ひますけれども、私たちがいろいろな意見を耳にする中に、この運輸省の海運政策はちよつと弱いなじやないだろうか、いままではどうも船造計画一本の海運審の答申できた。確かに構造的変化がある、環境変化があるというところいろいろ考えられないことはないわけでありすけれども、やはり早急に手を打たなきゃならぬ問題点が数多くあると、こういう点を私はつけ加えておきたいと思ふんです。

それで、本法律案の一、二の問題について伺つておきたいと思ふんですけれども、この国旗差別政策に対抗するためにこの法律案を制定したわけでありすけれども、具体的にどのぐらいの影響を受け、金額で想定することはできないでしようけれども、大体どの程度の被害を日本の国が受けたのか、この点についての実態を明らかにしてもらいたいと思ひます。

○説明員(橋本泰君) 先生御指摘のとおり、金額にして計算することは非常にむずかしいわけでございます。実態で御説明を申し上げますと、各国が行つております国旗差別のやり方はいろいろございすけれども、一番主たるものは自国の貨物を法律によつて自国船に積み取ることを義務づける、ないしはそれに関連する定期船の運賃のプール協定を認可にかからしめまして、それが自国の積み取りに有利なプール協定でないか認可をしない、したがって、事実上そういう協定を結ばざるを得

ない。そういう形で貨物留保というものを強制してくるという例が多いわけでございます。

そういう例をとりまして、二、三の国について見ますと、たとえば南米のある国につきましては、いま申し上げましたように、自国船貨物の積み取りの義務づけを法令で明らかにするとともに、運賃のプール協定をやはり認可にかからしめました結果、その法令が制定されます前、日本からその国への輸出が日本船が六七%積み取っておりましたが、その協定後の現在におきましてはわずかに二六%に落ちておるといふような例もございます。同様に、同じような別の国をとってみますと、法令の制定前は九七%日本船が積み取っておりましたが現在では一三%程度に低下しておると、こういうような実例が数々あるわけでございます。

これを金額に直しますことは非常にむずかしいでございますし、各国との貿易量というふうなものとの差もございまして、その後の経済の伸び等による貿易量の増大もございまして、金額的には先ほど申し上げましたようにお示しすることは非常にむずかしいわけでございますが、実態的には相当な被害をこうむっておるといふ例が多いというところだと思ひます。

○三木忠雄君 この問題に対して、わが国の海運会社が具体的な対抗措置をとつてきているわけですね。この問題については運輸省としてはどう考えておりますか。

○政府委員(後藤茂也君) 御質問の趣旨をあるいは取り違えているかもしれませんが、そういったことにつきましてはわが国の海運会社のおける措置というものは、まず同業者であるその国の船会社との商売上の交渉、あるいは日本の船会社としてそういう措置をとっている外国の船会社に対する、民間から外国の役所に対するいはば陳情、そういった方向でいろいろ事態の改善を求めるという手段がとられているわけでございます。これはどの国でも、あるいは先進海運国のいづれもがそういうことをやっているわけでは

ございません。ただいまの段階で——このほかにもちろん、現在御審議いただいている法案の成立以前の状態における政府間の交渉というものがございまして、そういう状態における日本の船会社がいきなりおとり置き措置というものは、それぞれの場合にいわば適切な活発に行われておるといふふうには私どもは理解をしております。

○三木忠雄君 まあ適切、活発に行っているけれども現にはうまくいっていないわけでしょう。そのためにこの対抗法をつくらなきゃならない理由になってきているわけでしょう。

○政府委員(後藤茂也君) そのとおりでございます。

○三木忠雄君 それでは、海運会社のいろいろな自衛的な措置は別にしまして、わが国の対抗措置としていまして——この法律案ができる前ですね、現時点においてどのような外交交渉を行つてそういう国旗差別国に対して手を打ってきたのか。この点について。

○説明員(棚橋泰君) 先生御指摘のように、最初民間の海運会社によりましてそのような措置をとられないような陳情、ないしは同業者間の交渉というのが行われるわけでございますが、それで事態が改善いたしませんときには、海運会社等から日本の政府、すなわち運輸省に対しては、何らかの外交上の措置をとつてくれるようにという要請がございまして、それに応じまして事態を検討いたしました結果、政府間において交渉する必要があるというふうに判断いたしました場合には、政府間において外交的な面での交渉をいたすわけでございます。

交渉の方法といたしましては、まず現地の大使館を通じて口頭による異議の申し立て、申し入れ、それからさらに、それで十分でございませんとときには口上書というふうなものを相手国政府に渡すことによりまして申し入れをしますと、そういう点でまず行方わけでございますが、それでなお十分解決が見られませんか場合には、必要に応じてまして日本本国から運輸省の、たとえば海運局

長ないしは担当外航課長というものが現地政府に参りまして、平等な輸送というものの申し入れを行つて折衝を行うわけでございます。なおそのほか政府間のその他の外交交渉、たとえば相手国の元首がこちらにお見えになった際の共同声明というふうなものの中にそういう点の解決を盛り込むというふうな形で交渉というふうなものも行われております。

○三木忠雄君 具体的にそういう外交交渉を通してやつた事例は何件かあるんですか。

それから、とかく外交交渉という美名のもとに、どうも航空交渉にしまして、あるいは海運交渉にしまして運輸省側は弱い。いずれにしても外交交渉という、うまくやらなければいけないという外務省側のサイドが非常に働いて、船会社にしてみれば非常に怒り心頭に発しているというのか、そういう問題があるわけですね。したがって、ここ四、五年來この法律案ができていまして、船主側の意見等も私はよく耳にしました。実際にそういう外交交渉がうまくいかなかったにこういう対抗立法でもつくつておくかという、こういう形になつたのではないかと思うのですけれども、やはりそういう点で、どうも運輸省の外交交渉の姿勢が、外務省を通ずるといふいろいろな理由はあるかもしれないけれども、ちょっと弱いのじゃないか。それに対する見解と、この二点を伺つておきたいと思ひます。

○説明員(棚橋泰君) こういうことは相手国がある関係でございまして、なかなかわが国の主張が簡単に通るといふことはむずかしいわけでございますけれども、先ほど御説明いたしましたような口上書ないしは口頭の申し入れというのは単に一回で終わつておるわけではございませんで、何回も申し入れを行つておられますし、相手国との交渉というのかなり粘り強くやつておるつもりでございますが、そういうことで、中にはそれにによりまして解決をしたという例もございまして、また現在解決に向かいつつあるという例もあるわけでございます。

ただ先生御指摘のように、相手はとにかく法令というふうな自国の手段をもってこれを行つておるわけではございまして、それを撤回させるという交渉でございまして、わが国としてもそれに、先生御指摘のような強い姿勢で臨むというためには、やはりバランスの問題で、わが国としてもそれに対する、もし聞き入れられない場合には対抗措置を講ずるぞという強い姿勢がございまして、おっしゃる通りに、なかなか強硬な外交交渉ができないわけではございまして、そういう意味で今回の法案を御審議をお願いをしておるという状態でございます。

○三木忠雄君 それでは、いままでの諸外国の法律と、この法律案との大きな違いは何ですか。日本の方がやはりこの法律の規制でも緩いのか、あるいは貨物の積みおろしの制限、禁止等の問題でこの法律案になつていられるわけですね。しかし、諸外国の法律では輸送とか、関税とか、その他のいろいろな面での措置も講ぜられるような形になつていられる。こういう点を考えても、日本のこの法律案は、諸外国の法律と大分違いがあるのじゃないか、こう考えるわけでありませうけれどもどうですか。

○説明員(棚橋泰君) 御承知のように、ヨーロッパ各国では、ベルギー等を除きましてほとんどの各国がわが国の対抗立法に類似の法律を持つておるわけではございますが、中身といたしましては大体同じような体系ではないかと思ひます。ただ御指摘のように、関税とか、そういうような手段をも含めた法律をとつておる国もあるようでございます。ただ、これはわが国と諸外国との法体系の違いもございまして、私どもの方の今回の法律は日本の法体系上より得る措置としてはここまでではないかというところで法案を用意したわけではございます。そういう点で若干相違はあるかと思ひますけれども、先生御指摘のように、関税等を含めた観点については相違のある点も若干ございまして、基本的には大体同じような方向ではないかと

いうふうに思っております。

○三木忠雄君 外交交渉上、たとえばこの對抗措置の発動の基準という問題を考えたときには、非常に運輸省はやりたかと思つてもなかなか制限が加えられるような法体系になつてゐるわけですね。実際上はこれは抜かないような法律案になつてゐるわけですよ。抜けないような歯どめが何重にも重なつてゐるという、こういうふうな結果になつてゐるわけでありませうけれども、実際の法律を発動するといふ基準は何になりますか。

○政府委員(後藤茂也君) この法文の上にあつてゐるもので、御説明申し上げますと、この對抗措置を発動するためには三つの要件が必要かと思ひます。一つは、外国の政府などがその権力でもつて日本の船舶運輸事業者に対しての差別的な取り扱いを受けてゐるという事実があること。第二に、そのような事実によつて日本の船会社が被害を受けてゐるという事実がある。第三に、こういうことを発動することによつて、そういう望ましくない事態というのに対応する対策として具体的に発動することがいいと判断されるとき。これは法律の条文中に述べられております要件でございます。

具体的にそれ以上にならぬということになりますと、たびたびこのことに關連してこの委員会の御審議でも御説明申し上げておりますと、これはいまだこちら側のいま持つてゐないカードを今度はポケットに入れて向こうと交渉するということでありませうから、いつその切り札を出すかといふことについて、あらかじめ大声を出してワアワア言うことではおかしいのでありませうし、やっぱり具体的には相手方に対して、これから先の日本の政府でやってくるあのお役人はポケットにあいくちを入れて来ているぞといふことを彼らに知らしめるといふところから事は始まるのでありませう、いつそれを抜くかといふことは、いつか抜くかもしれぬといふことを相手方が知つてゐるということ、それで、それ以上のことを私どもがあらかじめどうこうといふことは言えないので

はないか。

もちろん先ほど御指摘になりましたように、これを抜くにつきますと、これは、そのことによるいわば貿易——その船その船によつて積まれるその荷物の動き、貿易に対する関係だとか、あるいはその国と日本国との間の、いわゆる外務省がよく心配いたしますその国と国との全般的な外交の關係とかといふようなことについて配慮するのは当然でございます。しかし、それ以上にただいまの段階で具体的にこういう基準でやります、こういうときは抜きませんとする用意もございませうし、またそう言うべき性格のものではないといふふうに考へております。

○三木忠雄君 そうしますと、現在の時点ではこういう具体的な発動をしなげやならないような程度の被害はないと、こういうふうに認めてゐるわけですか。

○政府委員(後藤茂也君) 被害はいろいろといふも御説明申し上げましたようにございませう。それからこの法律が施行された場合には、いまでも御説明申し上げましたように、いまでも諸外国との間にはいろいろな形で、いわば政府と政府との間の交渉が続いておられますけれども、その交渉を新たな事態——日本国にそういう對抗立法が成立し施行されたという事態を背景にしまして、そしてその交渉を続けませう。したがつて、その交渉はこれまでやつておられますといふ陳情外交のようにな、本當にやつてゐる担当者もさういふふうに見ている人は本當にむかひあひする、そういうふうな状態から、それは多少とも日本側の代表団のポケットの中にあいくちがあるといふことを相手方が知るといふことによつて、それで相當にいままでとは違つたものになるといふふうに私も期待をしております。

したがつて、また同じことにならざるを得ない、そうやつておつて、どの国に向かつて、どの部分についていつ抜くかといふことについて、いま直ちにはつきりと申し上げるという事柄ではないとい

うふうにも思ひます。はつきりいまの段階で申し上げられますことは、やはりこの法律ができたといふことでもつて恐らく——事實にまだつて、きよう本日ここで委員会の審議が行われてゐるといふことについて、その自分たちの日本船に対してやつてゐることについて多少後ろめた立場にある国の人たちがといふものはきよ、本日の審議でも非常に気にしながらこの推移を見てゐるわけでございますし、それですでにさういふ効果といふものはいろいろな形であらわれてゐるといふふうに私も理解しております。もちろん法律が成立した後は、そういう形でできるだけ強力にこの御審議、成立していただきまして法律といふものの成果を上げたといふふうにしておられます。したがつて、いつ、どのように実際に発動するかといふことにつきましては、いまはつきりとお答えする、御説明するといふことはいたしかねるといふことでございます。

○三木忠雄君 私も具体的にこの事例を持つてゐるわけですから、この法律を公布しますね。持つてゐるよといふだけで当分過ぎすわけですね、極端に言へば、端的な例が。具体的にこの二の国と、こういう法律ができましたと、余りにも差別が激し過ぎますよといふことでさらに交渉を強める意図は運輸省としてはあるのかどうかといふことを言つてゐるんです。

○政府委員(後藤茂也君) その強めるか強めないかと、その強めるというのとは一体何かといふことでございますけれども、それは當然に強くなりませう、われわれはそう理解、承知しております。それはいままでみだりに丸腰で行つて陳情してゐるのと、これから行くのでは、わが方の立場というものが違ひますので、たとへて申しますならば、航空協定のない、しかし日本に航空法のある、そういう立場で日本の航空局なりが外国の航空当局と交渉するのとちよつと似たような状態になるわけでございます。それはまさかの場合にすばつととめられると、現在日本の航空法はさうなつておりますし、そういう状態であるといふことを相

手は知つた上でその交渉をするわけでありませうから、それはいままでとは、とにかく大声を出そうが、きつい言葉を使おうが使うまいが、それはいまこの法律があるとなつては非常に違つてくる。

また事実、こういう法律をつくりましたヨーロッパ諸国と外国との間の關係を見てみましても、それはいま私が御説明申し上げたと大体似たような事情といふものが現にあるといふふうに見ております。したがつて、どういふふうに見るかといふことについて具体的にこういふと、いふふうな御説明はちよつとなかなかうまくできませんけれども、それは當然にわが方の立場はいままでよりは強くなりませうといふことは御説明できると思ひます。

○三木忠雄君 事実、諸外国がこの法律が通つてから——日本の例はこれから出てくるわけでありませうけれども、諸外国の例としてさういふ對抗立法ができてから具体的にどういふふうな解決策を見出されてきたのか、何点か実例があつたらちよつと説明してください。

○説明員(橋本泰君) 御承知のように、各国の對抗立法もわが国と同様にやはりいわゆる伝家の宝刀でございまして、これを手に外交的に交渉するといふ手段でございませうので、発動している例はわりと少ないようでございます。また、その交渉の経緯等につきましては、これは外交上の問題でございますので、各国ともなかなか相手国の問題がございませうので、正確な内容についての情報といふものを提供してくるケースは少ないわけでございますけれども、私も私どもが知つております例といたしましては、西ドイツとそれからイタリアがこの法律を、對抗立法を発動したといふケースがあるようでございます。

で、西ドイツは当初南米のある国との間で非常に、ちよつとわが国が現在受けておられますような貨物留保を受けておつたわけでございますけれども、そのためにこのドイツの法律を発動いたしましたので、ドイツの政府関係物資にかかわるその国へ

のが、一つはマルシップという存在を発生させた原因でもある。

それはやはり船主のそれぞれのいわば打算、計算というものの結果でもございましょうけれども、その大きな原因というものが今後ともよく私どもは検討しなければなりませんけれども、やはり日本の船員を乗せて、日本の現在の船員制度のもとで運用しておる船の場合に、それが船型によつていろいろ差がございすけれども、他国の船員を乗せ、他国の船員制度でそういう人たちが働いておる場合に比べて、コストが日本の方が非常に高くなつておる。したがつて、船の運航費全体が高くなつて国際競争についていけなくなつておるといふ事情が背景にあると私どもは考へております。したがつて、そういうことについてどう考へるかということが基本的な問題でございまして、その対策というものがなされる前に、マルシップだけを取り上げてこの際具体的にどうこうするといふことについては、私どもはいまはそういう考へ方は持つておりません。

○瀬谷英行君 マルシップの中でいろいろ指摘されたことは、たとえば日本人の船員でない船員が乗つておる、低賃金の外国人船員が乗つておる、あるいはそういう外国人の船員と日本の船員が相乗りをしておる。ところが、相乗りをするといふことになる、言葉が違ふし、食ひ物の好みも違ふしといふことでいろいろトラブルが生ずる。これは当然想像されることです。それから仕組み船だとか、チャーターバック船だとか、こういう形態はどう考へてみても不自然だと思ふ。私も最初、リベリアなんという国が何でそんなに船をいっぱい持つてゐるのかわからなかつたわけですが、リベリアとかパナマとかいうような国は、そんなに海運国として世界の海に覇をふるほどの力を持つてゐるんだらうか、わからなかつたわけですが、いろいろと状況を聞いてみるとペーパーカンパニーであると、こんなような話なのであります。どうも実態は、やはりちよつと不自然なやうな気がいたします。

で、こういう不自然な形態というものは點認をしておいてやむを得ないといふことなのか、日本の海運競争上、果たして整理をしなくてもいいものかどうか、その点をまず大臣の方からお伺いしたいと思ふんですが。

○国務大臣(田村元君) 海運という非常に国際的で複雑な業界といふことを考えますと、果たしてこういう形態が狭義の意味における不自然といふことが言えるかどうか、これは諸外国の姿等と比較検討してみなければならぬと思ひます。でございまして、日本の国だけが不自然というところまゝ方をしてどうこうといふことより、やはり国際的な場において検討し、合意を求め合うといふことになるのではないかと、いふやうな気持ちがございます。

○瀬谷英行君 賃金が安い、技術が未熟である、したがつて、事故を起こす場合にはそれらの乗組員が乗つてゐる船が事故を起こすパーセンテージが高い、こういうやうな事実は数字的に否定できないんじゃないかと思ふんですが、その点はどうですか。

○政府委員(後藤茂也君) そのいまお話に出ましたやうに、いわゆるこれはむしろお話を便宜上船とみなすがいろいろと言つてゐるその船についての論議であると思ひますけれども、その乗つておる船員さんの資格要件が、先進海運国の船員さんの場合に比べてさほど厳格でないのではないかと、あるいはその船の構造、安全基準といふものが、先進海運国に登録されて、その国の直接の規制を受けてゐる場合に比べて若干おかしな点があるのではないかといふ点につきましてはいろいろの議論がございまして、その点は、これはいふやうな便宜上船論議といふものの一つの大きな柱であると思ひますけれども、そういうことにつきましては、先生もよく御承知のやうに、ILOですでに長い間議論を進めてきておられますし、あるいは今後ともそのことにつきましては議論はいいろいろと進むものだしといふやうに理解をしております。

○瀬谷英行君 結論を急ぎたいと思ふのであります。

すが、まあいろいろと問題多々ありますが、本法に賛成する立場で私がこの附帯決議を考へてみました場合には、衆議院の附帯決議には、「本法の発動については慎重を期すべきである」と、こういうのが第一項目にあるんですよ。言つてみれば、賛成をしておきながら、「本法の発動については慎重を期すべきである」、こういう言い方をすること、刀を与えておくけれども抜いちゃいけないぞといふやうにとれるわけですね。その「慎重を期すべきである」といふことは、国際的な配慮といふことが多分にあるだらうと思ふのでありますけれども、その国際的な配慮をしなければならぬ背景といふものが具体的にどんな点にあるのか、その点をちよつとお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(後藤茂也君) 「慎重を期すべきである」云々といふことにつきましては、これは衆議院の運輸委員会御決議になりましたものでございまして、私どもはそれを尊重しまして、この法律の施行後の運用に遺憾なきを期したいと思つておりますけれども、それと、ただいま御質問のございしました点と、私が御質問をあるいは取り違へてゐるかもしれないけれども、こういうたつた外国との間の海運の競争につきまして、まあ相手国がそういうたつた方策をとつてゐるからといへば、日本国が国権をもつて他国の船の日本の港への入港を禁止、制限するとか、貨物の積みおろしを禁止、制限するとかいふことでありまして、これはいわば手段としては相当な劇案でございまして、その劇案を使うにつきましては、やはり当然のことながら、こういうたつた相手国の、その自国の海運といふものを育成しなければならぬ事情と、その背景になつてゐるいわゆる開発途上国の経済的な、あるいは社会的な事情、あるいは海運といふのは、いろいろな国ではいわば自分の国の国威発揚の一つのシンボルみたいな考へてゐる場合もございまして、そういう自国の海運に対する感情といふやうなものについては、それは当然やばりいまして上げたやうな劇案を使うのでございまして、から、そのことがどうしてもこういうことをしな

ければならぬかどうかといふことについては当然の配慮をするべきものであらうかと思ひます。ただ、いろいろと考へても何もしなくなつた、何もしないこととしたといふことでは、この法律をわざわざ御審議いただいたり成立させていただく趣旨には沿ひませんので、やはりあいつはボケッとして入つて応得する、いろいろと考へると、本当に必要になつたらやばり抜くといふことではないかと私どもは考へております。

○瀬谷英行君 結局こういう法律を必要とするに至つたのは、外国でもつて海運エゴイズムといひますか、あるいは海運ナショナリズムといひますか、きわめて排他的な政策が今日横行してゐるの、それに対抗するために必要な措置をとると、こういうことになつておると思ふんですよ。そういうことになつたならば、せつと法律をつくつても、これはやたらと抜いちゃいけないぞと、こういう制約を強くしておくことは余り當を得たことではないやうな気がするんですよ。だから、余りぎりぎり縛らないやうに、衆議院ではちよつと縛り過ぎたやうな気がするんで、参議院では少しそのところをはどいておくと、こういう配慮が附帯決議で考へた方がいんじやないかといふやうに思ひましたので、理事会等でも参議院は参議院の附帯決議といふものを先ほど相談をしたところなんです。

どつちがいいかと言われると大臣も困るかもしれないけれども、大臣としては、やはり衆議院の審議が終わつた後で参議院に來たと、したがつて、参議院の附帯決議といふものの意のあるところをくんで考へてもらう必要があるんじゃないかと思ふんでありますので、何か賛成討論みたいになつちやつたけれども大臣の、この附帯決議ごらんになつたかと思ひますが、見解もお伺いしたいと思ふんですが。

○国務大臣(田村元君) 私が附帯決議に対して批判をする立場にはありません。しかしながら、この法律に基づいて行動を起こすといふことは、これはやはり慎重であるにこしたことはないわけ

でございますから、私も常々答弁で、これはあくまでも伝家の宝刀でございますということを言つてまいりましたのでありますが、いま御趣旨のほどもよくわかりますし、ただ衆議院の場合も、絶対に伝家の宝刀を抜くなどとは言っていないのでございます。なるべく慎重にやれよということでございますので、特に衆議院と参議院が、「慎重」という言葉が入つておる、入つていないということ、運輸省が非常に立場が困るという問題ではないのではないかと。

よく私どもも、お約束するのに慎重に検討する

よく私どもも、お約束するのに慎重に検討すると言いました。あるいはうっかり検討すると言いました。いろいろなことがございますので、まあそこいらのことかというところでございますが、いま瀬谷さんの御発言の御趣旨は、率直に言って非常に私にとってよくわかる気がいたします。ただ、具体的なコメントということになりますと、それこそ慎重にならざるを得ませんけれども、どうぞ意のあるところをおくみ取りいただきたいと思います。

○岡本悟君 私に与えられました時間というのは
数分でございますのでまとめて御質問します。し
たがって、答弁もごく簡単に、要領よくやってく
ださい。

第一問は、いまのお話にも出ておりました本法の効き目といひますか、効力といひますか、そのことなんですが、ある人に言わせると——これは大臣は伝家の宝刀と言われておる。それから海運局長は先ほど、交渉に当たつて、ふところ深く忍び込ませたあいくちだとおっしゃつた。ところが、ある人に言わせると、これは伝家の宝刀じゃなくて竹光じゃないか、抜いてみたところ、竹光じゃない、なかつたぞと、何も、こういうことになるんじゃないかといふことを言っている人もいますですね。

その根拠は、やはり法文にも出ておりますけれども、たとえば入港の制限、禁止だとか、あるいは積みおろしの制限、禁止ということになりますと、貿易立国を国是としておりますわが国が一番

これは打撃を受けるんですね。必要な物は入ってこない、それをストップさせるんですからね。それから売りたい物は出ていかないと、こういうこととなんですから、これは国民経済に与える打撃と云うものは相当なものですね。だから実際問題として、いろいろ先ほど三木先生、瀬谷先生から、制約があるんじゃないかという御心配をされたいんですが、私は、その面からの制約が一番大きいんじゃないかと思う、外交的な配慮はもうありますけれどもね。そうしますと、この説もあなたがこれは無視できない。

りませんので、海運局長はどういうふうに考えておられるか、これが第一点。

それから第二点は、東西関係について質問しようと思いましたが、先ほど三木先生がお尋ねになりましたのでやめておきますが、要望がござります。というのは、特にソ連ですね、これが商船隊を積極的に、精力的に拡充しておるということは、恐らくは政治的、軍事的な要素が非常に多いと思います。さればといって、外貨に非常に困つておるソ連のことでありますから、あるいは東欧圏のことでありますから、外貨を何とかして獲得しよ

弁が違ってくるんじゃないかと思うから私はあえてこれを聞くわけです。これが二つですね。東西関係はいいです。

それから最後に、これは関係ありませんけれども、石油備蓄政策の実施に当たって、例の遊休タンカーの活用がどうなっているか、ごく簡単にいいんですから、これだけひとつお答え願いたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) 簡単にお答え申し上げます。

第一点、竹光ではないかというような意見、こ

そこで、私はもう一つこれに関連して聞きたいのは——私はそうは思っておりませんよ、非常に有効な手段だとは思ってますよ。そこで、国旗差別主義による自国商船隊の拡充というのは、やはり発展途上国の悲願だと思うんですね。かつてわが国がそうであった、これは。先進海運諸国に何とかして追いつこうというので、ようやく国際的にも一級の商船隊を持ち得たんですが、自国産業の保護とか、あるいは国際収支の改善ということ

うといふねらいも非常に大きなものではないかと
思うんです。とすれば、いたずらにダンピングす
るよりか、既存の同盟の中に入つて、あるいは相
場も変動がありますけれども、おおむねコストに
見合つた運賃の収受ということがむしろ賢明な方
策とも考えられるわけでありますから、ひとつ積
極的にソ連、その他東歐諸国を同盟に引張り
込むと、先ほどおっしゃつた行き方を推し進めて
もらいたい、これが要望であります。

の点につきましては、法案について御説明申し上げておりますとおり、他国の類似の立法と日本国の立法と非常に違っております点は、いわば予告制度を一つ設けているということでございます。

第二に、この条文にもございますけれども、やるについて貿易業者その他の人からよく事情を聞いてそしてやるんだという、事情を聞く云々の条項がございます。したがいまして、貿易に非常に被害を与えて、その結果発動できないようなやり方

で当然だと思うんですよ、これは狂奔するのは。だから、それが行き着くところはどこまで行くかということになるんですが、考えてみますと、仲よくやろうということになりますと、半分半分でいこうじゃないかといういわゆる大野伴陸方式ということになるんじゃないかと思う。

それから第三点は、先般の委員会で杉山委員、それからきょう瀬谷委員からお尋ねになりましたマルシップ等の問題でありますけれども、このマルシップであるとか、あるいはチャーターバックであるとか、あるいは仕組み船等々、これはやはり船員費を中心とするコストアップに船主が非常

になると、いうことを避けた方法が得られると、私はそういうふうにするで、この法案が配慮しているわけでございまして、実際の問題これはやってみなきゃわかりませんけれども、その竹光論者が御心配になっているようなことは、もちろん船をとめるんでございますから貿易にいろんな影響がある

そこで一九七四年に採択になりました定期船同盟行動憲章条約、これをひとつ活用する方がむしろ、しばらく時間的な余裕はあるにしても賢明ではないかというふうに私は考えるんですけれども、もちろん現在十七カ国が批准しておりまして、この中には先進海運国は一国もないということとで、主として発展途上国の要望であるということではわかります。二十四カ国以上が入らぬとこれは発効しないことになっているんですが、むしろ今

に悩んで国際競争力がどんどん低下していく。やむを得ざる緊急避難だと思っているんです、私は。したがって、この情勢下において雇用の安定を図るということになりますと、やはり常石方式といえますか、そのやり方を全日海もオーソライズしてくれておるんですから、私はこれをむしろ、雇用の安定の見地から言いますと、瀬谷先生、杉山先生と違ひまして積極的に評価をしておるんです。まあこの点、つまり質問者の立場によって、

第二に、同盟行動条約の批准が先ではないかと、そういう趣旨の御質問かと思いますが、このいま御審議をお願いしております法案は、たとえて言ふところでは、それが反対をしてそれで抜けなくなるといふふうな事態は、あらかじめそういうことを配慮した上で、それで抜けるような配慮を加えた法案であるということが竹光論者に対するお答えでございます。

後のナシヨナリズムに対抗するためには、そういう国際海運の平和的な発展を願う立場から言うと思ひ切つてそこへいった方がいいようにも思ふんです。ただ、私はこの憲章を十分研究してお

たとえれば先般は船員局長は、いや違法ではございませんと、もつぱら消極的に答弁しておつたけれども、海運局長は、先ほどもちよつと触れられましたが、質問者の質問の仕方によつては答

ええ、十年前にヨーロッパがやったことを十年後日本がいま追いかけているということでございます。それに對しまして、またたとえて申せば、同盟行動憲章の批准ということは、いままも話にござ

ざいますと警棒と同じような形で使えるわけでございませうけれども、大変影響が大きいということ、拳銃のような武器と似た形で警職法七条、これは非常に使用条件が厳しゅうございますけれども

も、これに準じて使うように指導をいたしてあります。

したがって、ただいまお話しのとおり、四十五度ではございませんが、三十度で一応撃ちまして、性能をいたしまして約百メートル飛ぶようでございますが、それが最も有効な使い方であるというようにございまして、そういう形で使用するよう指導をいたしております。

○瀬谷英行君 このガス銃を使うということについては、これはやめた方がいいんじゃないかという気がするんですよ。というのは、あのガス弾というのは相手構わずにこう広がるわけですよ、そのガスが。そうすると、周辺の人たちは大変迷惑すると思うんですね。私もいつだったか、弁慶橋で機動隊と何か学生と対峙してあの辺でガス弾を使われたことがある。そうすると、議員宿舎のあたりまでガスが立ち込めるわけです。これはガスの方は遠慮しませんからね。そうすると、議員宿舎であらうと、ホテルオータニであらうと、あの辺にこうよんどんでしまわうわけです。学生の方は逃げてしまえば、それはガスの区域から離れられるけれども、あの辺に住んでいる人はたまったもんじゃありません。

だから、ああいうものを使うということは、これは富士のすそ野みたいな広っばなかで演習でやるんないかもしませんがね、人家の、住んでいるところでみだりに使うということは近所迷惑もはなはだしし、それから、それが水平撃ちというようになると、人命にかかわり合いが出てくることになるわけですからね、こういうものはできれば使わない方がいいんじゃないか、こう思うんですよ。

それで、ガス弾を使わなきゃならないという判断はどういうところからされたのか、その点も伺いたいと思うのです。

○説明員(若田末人君) ただいま御質問のとおり、ガスにつきましてはそういう後のいろいろな影響も大きゅうございまして、私どもも民家の密集しておるような地点につきましては、できる

だけ使わないように指導をいたしておるところでございます。しかし、きのうの委員会でも御報告、御説明申し上げましたように、当日は一時から集会のところ——大体極左暴力集団だけ集まった集会でございますが、そのうち千人ぐらいいはすでに——この事件が起きたのが十一時八分ぐらいいからでございますけれども、一時から集会のところ、十一時にすでに百人が集会場の中に平穩に集まっております。

そして別の、第四インター系のグループ五百五十人が三台の車、すなわち二台の乗用車と一台のトラックに、そのトラックには百本の鉄パイプ、それから後で警察で拾いましただけで二トンの石、それから火炎びん五百本、そういうものを積んで最初から——お話にもきのうも出たわけでございますが、そこら辺でやるんだらうと思われまが、野戦病院まであえて用意をいたしまして、その付近で警察部隊が配置についているのを承知いたしまして、そこら辺で警察部隊につつかってくるんだらうと推測されるわけでございますが、そういう状態で、ほかの極左暴力集団は平穩に集会場に集まっておるのにかかわらず、第四インター系の五百五十人がそういう武装しながら会場に向かってくるという情報をキャッチしたわけでございます。そして、その付近で配備についておりました二百名の千葉県機動隊に対して、五百五十名がトラックからいきなり鉄パイプ、火炎びん、それから石、加えて劇薬、しかもこれを吸い込みますと何人かの者が、機動隊の副隊長以下の何人かが呼吸困難に一時陥ったわけでございますが、そういう劇薬も投げるといような状態でございます。

それに押されて、一時規制をいたしました機動隊は下がったわけでございますが、さらにその応援もとって、そしてガス銃あるいは放水車、そういうものを使用しながら徐々に民家のない方向へ規制をしていった、そういう状況でございますので、先生御質問のことでございますが、私どももできることなら民家の周辺では撃ちたくない、

使用したくないということでございますが、当時の機動隊長、幹部等の報告によりますと、最初に攻撃を受けた千葉県機動隊員はとんの者がまさに殺されんばかりの思いであったということ、大変興奮をその後もしておってなかなかおさまらないというぐらいいの状況でございましたので、やむを得ずガスを使用したという状況でございます。

○瀬谷英行君 極左暴力集団というふうに一言で片づけてしまふのは余り適切な表現じゃないと思ふんですよ。ただ、テレビ等でわれわれ見たのは、本当にヘルメットかぶって、鉄パイプを構えて、あれでは内乱のような状態なんですけれども、ただ、主体になっているのは農民なのか、学生なのか。それから、学生もしくは学生のような集団があったとすれば、それはどういふグループなのか。これはどういふテロ行為をあえてしようというグループもあったかもしれないけれども、そうでないグループもあったのではないかと気がするわけなんです。その辺はもう一切合財ごっちゃにして、集まった人間を全部極左暴力集団というふうに片づけてしまふのはどうかと思ふんですよ。だから、どういふグループが何名ぐらいい、どういふグループがどのぐらいい、どういふグループはこうしたといったようなことは、ちゃんと内訳がはつきりしていないとまずいと思ふんですが、その点ははつきりできないんですか、できるんですか。

○説明員(若田末人君) 私どもも大変こういう混乱した場所でございますので、客観的に全く真相を詳細把握をしてない面もあるかと思ひますが、私どもも把握をいたしておりますのは、現地で集会を行いましたのはほとんどが極左暴力集団でございます。名前を挙げますと中核派六百人、第四インター九百人、革労協三百人、共産同系三百四十人、その他七百九十四人でございます。か、そういうようなことが入っております。反対同盟の方はわずか十名であった。そして、そのほかはまだ成田入りした全体の数は三千七百と言われ

ておりますが、いわゆる市民団体のような方々、その他の方々もおられたようでございますが、集会が始まる前からこういう大変な状態になりましたので、いままでは大変平穩な集会で終わっておったわけでございますが、来てみたところ大変なことだということで、この集会には参加されずにその周辺の方におられたというふう聞いております。

○瀬谷英行君 大臣にお伺いしたいと思ふんですけれども、こういう異常な紛争ですな、これはやはり空港をこれから開港しようというのに先立つて好ましいことではないと思ふんです。これがエスカレートすると、これからどんな犠牲者が出るかわからない。警察官であらうと一般民衆であらうとすよ、このエスカレートした紛争のためにけがしたり、命を失ったりするということは、これは避けなきゃならぬだらうと思ふんですよ。だから、やはり多少は冷却期間を置くといったようなことも行政指導上考えなければならぬことじゃないかという気がいたします。それからガス弾などを使うということ、これは先ほど私も申し上げたとおり、被害が第三者に及ぶわけですから、関係のない者がえらい飛ばつちりを食う、こういうことだし、ガス弾を使うことによつてテロ行為を防止することができるとかどうか、これまた疑問のような気がするんですね。テロ行為を防止するにはテロ行為を防止するように別途の方法を考えなければならぬんじゃないかという気がするんでありますけれども、今後の成田空港の問題について、責任者としての大臣はどのような措置を妥当というふうにご考えておられるのか、お伺いしたいと思ひます。

○國務大臣(田村元君) 昨日も交特で申しましたように、その事情がいかにやうであれ、多くの負傷者を出した、とりわけとうとう人命を失うに至ったということは、まことにもつてきわめて遺憾至極のことです。慎んで亡くなられた方の御冥福を祈りたいと思ひます。

いま御質問のありました問題でございますが、

端的に言いまして、地元の方々の問題であります、これはいろいろ話し合う余地もございます。その方が仮に徹底して反対だと思つてしまつても、平穩裏に話し合うということもできようかと思ひます。ただ飛行場は、国際空港は、かに建設するべきやというところについての話し合いができない、とにかくいかなる場所であつても、こういうものは絶対に開港させないというふうな考え方の人々との間には、これは話し合いを求めても全然受け付けないものではないと思ひますし、また幾らかの冷却期間をよしに置いて、それは新たな開港への準備期間を置くということに究極的にはなつてしまふということ、大変頭の痛いことと云ひます。

あゝいう混乱が起つたことは残念でございますが、私も平素からとにかく混乱が起らないようにといふことを念じておりました。でありますから、警備の方、治安問題の方ににつきましては、これはもう警察の方で十分対策を講じられることと思ひます。ガス統が是か否かという問題につきましても、運輸大臣である私がとかく論評することは避けなければなりません、この進め方としては、運輸省といたしましては無理のない範囲内で従来どおりの方針を堅持するということに、そのように今後進みたい、このように考へておる次第であります。

○瀬谷英行君 私、最近千葉へ行つてびっくりしたことは、昔は潮干狩りをやるような浜だったところが全然埋め立てられてしまつたわけですね。それで、昔潮干狩りをやつたあたりからは、沖合いまでずつかり埋め立てられて、沖合いの方を道路が走つておる、こういう状態になつてゐるんですね。だから、あの埋め立ての面積といふものは、これはまあいままこで質問してもお答えできるかわかりませんが、かなりの面積になつてゐると思ひますね。だから、あれだけの面積の埋め立てができるにもかかわらず、この空港を海岸線の埋め立て、東京湾の埋め立て、あるいは九十九里浜の埋め立てといったような海の埋

め立てによつて国際空港を建設しようという考へを持たずに、成田あたりに割り込んでいふといふところに、そもそも無理があつたんじゃないかと思ふんです。

だから、むしろ私は国際空港を、これから大阪にもある問題なんでありまして、つくり出すところの場合には、公害問題その他を考えたならば、できれば海の方から入つてきて海の上へ出ていかれるといふようなスタイルをとることが一番理想的じゃないかと思ふんです。ただ、当面成田の問題は、こゝまできていまして場所をかえてはかに建設をするというわけにいかないのかもしれない、せんけれども、成田空港に開港にこぎつて、この成田空港が十分に間に合う空港になるかどうか、いろいろ問題がありそうに気がするんです。したがつて、国際空港をさらにいまままでと違つた観点でもつて建設をするという考へは持たなくていいのかわるか、その点を伺ひたいと思ふんです。

○國務大臣(田村元吉) 当初どういふわけで成田へ決めたのか、率直なことを言つて私も余り事情はしつかりわかりませんが、確かに海を埋め立てて飛行場をつくるというところは、一つの時宜に適した見識であらうと存じます。今度つくることを一応予定いたしております。関西新空港も、その意味で埋め立てをするといふことを前提にいたしております。そして、徹底した環境影響評価をやつて、もう最初から地元の方々の合意を得ると、理解を深めるといふことを前提にいたしておることは事実でございます。

成田問題につきましても、せつかくあそこまででき上がったものでございますから、いまこれを取りやめて新たに海の方へ持つていくといふことは、瀬谷さんいふおっしゃつたとおりのことなかなかなさういふ問題でございます。でありますから、もう事実上は開港することが可能な状態にございませうから、既定の方針を貫く以外にございませうけれども、この空港をつくることによつて、一つには派生的な問題として、成田の周辺をすばらしい

地域に建設していくという政府の責任は私は当然あると思つております。

今後海を埋め立てて新しい空港をつくる必要があるのではないかとお尋ねであります。いまのところ新たな国際空港をいまま一つ東京周辺につくるという予定は持つておりません。ただ、先般美濃部知事が私のところに來られまして、いろいろ話し合いをいたしました。そのときに美濃部さんから、どうですかと、羽田の飛行場をあなたの方、沖合へ持つていく意思はありますか、と、こういうことでございまして、羽田は将来ドメスティックな飛行場になるわけでございまして、私はこのことに關して美濃部さんに対して、結構でございまして、ということ申し上げました。基本的には、沖合に展開ということについては、私と美濃部さんとの間に合意を得たわけでありまして。

しかし、これとて非常に大規模なものとは不可能でございます。いまのところ、特に大田区あたりが有効適切にお使いになる、非常に格調高い使い道を考へておられるようでありますが、そうして、その沖へまた持つていくということになりますと、航路との問題がございまして。それから第一、地域住民の御批判も当然起こります。でありますから、大規模なものをつくるということもなかなかむづかしいような現状にございまして。

さういふ次第でありまして、目下のところ東京周辺に国際空港をいまま一つつくるという予定はいたしております。また現実には予定はいたしたといふような、計画はいたしたいといふような状況といふものは御理解をいただきたい、このように思ひます。

○瀬谷英行君 私は、成田が仮に開港に至つたとしても、ずいぶん不便な空港になると思ふんです。都心まで六十キロあるわけですよ。そこへもつてきて、きのうもいろいろお話をいたしましたけれども、成田新幹線があるいは新線かという話ですね。どつちにしたって、特に新幹線なんではないです、いつのことやらわからぬ話ですよ。そ

うすると、空港は仮に年内に開港に至つたとしても、空港から都心まで来る交通手段といふものはもう全く限られてゐるわけですね。そうすると、時間的には自動車であるが渋滞する、電車であるが国鉄を使うか京成電車を使う以外に方法はない。そうすると、その間の所要時間といふものは相当なものだと思ふ。世界一不便な空港といふことになつちまうと思ふんだ。そうすると、何かこの成田空港の将来といふものを考へてみると、將來もあつたんじゃないかといふ気もするわけですね。

そのくらいならば、米軍の基地に使つてゐるところを返してもらつて、そこに手入れをして国際空港につくるといふたようなことを考へた方が気がきいてゐるんじゃないか。たとへば厚木であるとか、横田であるとか、こういうたような米軍基地のどこかを返してもらうといふたようなことの方が國益にもかなうような気がするんです。それと、もし空港を新たにスペースを拡張するとすれば、やはり海上の埋め立てをするといふことを私は考へるべきだろつたといふふうな思ひます。それらの構想は、仮に成田ができた場合でも考へておいていいのではないかと気がいたしますが、これはたとえば東海道新幹線ができたけれども、もうあれじゃ間に合はなくなつてきたので第二新幹線をつくらなければいけない、こういう話があるくらいですから、これだけ率直に言つてけちのついた成田空港なんですから、これは適当なところで見切りをつけて、新たな空港構想を持つといふことも、長い目で見た場合には必要ではないかと思ひますので、その点、大臣の見解を伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(田村元吉) せつかくこゝまででき上がったものでございまして、いま私に与えられた仕事としては、この空港をいかにして開港し、いかにしてつづいて運用するかといふことだけしかございせん。と同時に、成田周辺、あるいは東京との間の交通その他において皆さんに、特に地元住民に御不便をかけないような意味でつづ

に建設をしていくことであらうかと思ひます。

この時点で将来のことを考えておいた方がよいのではないかと、いろいろとご意見を伺いますが、まだ開港もしていない現時点でございしますから、私から特にそういう将来の予測ということについては、言及することは避けたいと思ひます。それは開港した暁において、また、そのときどきの担当者、あるいは政治家等が判断すべきもので、とにかく現時点において、端的に言ひまして私もえらいことを仰せつかったわけでありすが、その意味ではいささか私も苦勞を感じないわけでもありませんけれども、いま言ったように、私に与えられた仕事はそういうことだと、開港した後、そのときの指導者たちがまた判断をしてくれるであらう、このように考えております。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、気象通報所に関する件について運輸大臣から説明を聴取いたします。田村運輸大臣。

○國務大臣(田村元君) 気象通報所の無人化の実施につきましては、去る四月七日の本委員会において、当初に予定していた四月一日実施の方針を再検討した結果、これを一カ月延ばし、改めて五月一日から実施する旨御報告いたしました。

この間、地元関係機関の御理解を一層深めるため最善の努力を重ねるよう気象庁に命じた次第であります。その後、気象庁における措置について御報告申し上げます。

気象庁からの報告によりますれば、管区気象台長、地方気象台長、担当部長のほか、本庁からも課長を派遣いたしまして、延べ六十回以上にわたり地元関係機関を訪問して、予報が作成、伝達されるまでの仕組み、府県予報を担当する地方気象台が入手している気象資料、テレビ、ラジオ及び一七七による予報の伝達状況、気象通報所の業務等につき、わかりやすい資料をもって鋭意説明を重ね、地元関係機関の御理解は著しく深まったと信じております。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

私といたしましては、改めてもう一度、気象庁から今後の気象業務のあり方等につき説明を受け、これまでの方針のとおり本件を処理することを了承いたしました。が、気象庁に對しましては、今後とも引き続き気象に関する国民の皆様の御要望にできる限りこたえるべく努力し、特に気象サービスの根幹は正確な予報、警報を出すことにありますので、予報精度の向上に最善の努力を払うよう命じております。

以上御報告申し上げます。

○理事(瀬谷英行君) ただいまより質疑を行います。速記をとめて。

〔速記中止〕

○理事(瀬谷英行君) 速記をつけて。

○安武洋子君 いま大臣から御説明を受けたわけですが、この問題につきまして私少し整理をしてみたいと思ひます。

三月の二十四日の内閣委員会の中で大臣は、四月一日を予定しておたわけでありすが、四月一日も、地元の声もあり、委員各位の御心配もございします。で、四月一日の予定を変更いたしまして慎重に検討したい、このようにおっしゃいました。また当日のその委員会では、「コミュニケーション」というものはしっかりと確立していかなければならない」と、こういうごりごりな御答弁もなさっていらつしやいます。それから四月七日の当委員会では、ここでは大臣は「地元の方々の不安を解消させるとともに、地元の気象に関する具体的な要望をお伺いし、その実現にできる限りの努力をするよう命じておるところでございします」と、こういうふうにも御答弁をなさっていらつしやるわけですが。

要するにこの問題を整理してみますと、こういう経過の上に立てて考えるなら、通報所を無人化にするかどうかということ、地元の了解が得られたかどうかということが基準でなければいけないと私は思ひます。四月の二十八日に、わが党の岩間議員と小林議員とそして私が、大臣の

ころに申し入れをさせていただきました。このときには気象庁の長官も次長も御同席でございました。で、私どもが申し入れた趣旨を大きく申し上げますと、その時点で、四月二十八日です。地元で廃止に同意しているところはないということと、一体地元の要求をどういうふうにおつかみでしようかと、こういうふうにお伺いしたところ、地元の要求すらこの時点で、四月二十八日です、御存じなかったというふうな状態なんです。こういうふうな状態の中で、なぜ地元の理解が深まったと、著しく深まったというふうに大臣は御答弁なさるのでしようか、お伺いいたします。

○國務大臣(田村元君) 私は、三月の二十四日でございますが、参議院内閣委員会におきまして御質問があった、そのときに、実はそのときは三月いっばいでこれを廃止するということでは運輸省の既定方針でございました。そこで、こちらへ参りまして、皆さん御心配をなすつておられるお姿を私もなめて、これは少し延期をじて、その間にいろいろと現地に説明をする、理解を深めていただくというところの方がより正しい手順であらう、このように考えましたから、実はこの場でそれを考えたものでありますから、気象庁長官等に對して私がそういう気持ちをつたつたわけでありす。ところが、気象庁としてはもうすでに既定方針であるから、いまごろ大臣をんなに言われども困ります、もうそのような手順がほとんど詰まっております、こういうことでございました。

私は、だめだ、私の言うことを聞きなさい、こう言ひまして、官房長を呼んで、官房長にも気象庁を説得するようにということをお願いしたわけでありす。それはこの部屋だったかどうかは別として、委員会室のこの私の腰かけておる大臣の席に座ったままでは私は官房長にそれを指示いたしました。で、この問題についていろいろと御質問がありました。私は、とつきの決断でありましたから、今後どういうふうにするかということのスケジュールまで考えておるとまはなかつたけれども、とにかく三月末日という日にちを変更して

でも、この問題は地元の理解を得るための努力をいたさせます、こういうことを申ししたわけでありす。

それから四月の七日に私は、こういうことで検討しましたが、四月いっばいで廃止する方針に大体詰まりましたという意味のことを御報告をいたしました。その後ずつと事態を私も見守つておりましたが、特に大きな混乱もございせんでしたから、まあやれやれと思ひまして、それではその方針どおりこれを決定しようということを進めておりました。四月の末になつて、確かに岩間先生や安武さん、小林政子さんも御一緒でございましたが、皆さんお越しになり、いろいろとおしかりも受けましたが、まあ私どもの気持ちを吐露いたしました。まして、なおお三方の前で、私は気象庁長官と次長に對して、まあ一遍頭を冷やして十分もう一回考えてみるよということをお願いしました。

それから一兩日ぐらひでございましたが、正確には覚えておりませんが私のところへ二人がそろつて参りまして、こういうことでございします、なおも念のために私からいろいろと一回御説明申し上げるから大臣聞いてくださいということでありまして、気象の予報、あるいは観測ということについていろいろと説明を聞きました。最終的に私は長官や次長の誠意とか、あるいは国民大衆に對する使命感とか、あるいは気象に関する学問とかいう問題について、私なりにまずこれで間違ひなからうと判断をいたしましたので、私から両名に對して、じゃそのようにやんなさいというのを申しました。

なお、念のためにつけ加えて申しますならば、この問題は大臣決裁ではないのでございします。本来ならば大臣まで全然上がつてこない問題なんでございします。これは気象庁長官までの決裁で自由に行ふこととございします。それを今日まで、今日までといひます。四月の末まで、大臣権限でないものについても私から政治的配慮で気象庁に厳しく物を申し、変更すべきは変更したということとでございますので、どうぞその点、意のあると

これを御理解賜りたいと思います。

○安武洋子君 七日のこの委員会で私は、地元の方が納得しない、反対だというところがある場合は強行すべきでない、このように大臣に御要望いたしました。大臣はこれに對して、大方の御理解は得られると信じている、これからの経緯を見た上で判断すべきもの、このように思うというふうなことを御答弁なさっていらっしゃいます。私も、大臣に申し入れに参りました四月二十八日現在なんですが、各地方自治体に直接問い合わせをいたしました。

主なところを申し上げますと、北見市の場合ですけれども、「廃止」どころか、ぜひ測候所に格上げしてほしい。廃止についての気象庁から台長さんが来て説明がありましたが、私どもの要望についての具体的なお話はありません。北海道では、気象通報所のある滝川市、夕張市、北見市、名寄市、富良野市の五市で北海道気象官署整備連絡協議会をつくり相談して運動を進めていく。二十八日には夕張市の助役さんが代表して上京し陳情する予定です。私も、私どももきのう、再度関係者のところへ要請電報を打ちました。ぜひ残してください。助役さんがおっしゃっています。

それから横手市の場合、企画室長さんが「二十六日に台長さんが市長と会った。ここでは、先日市長が上京した際に、気象庁長官と話し合った経過が全く無視され、五月一日に廃止したいというだけでした。ぜひ存続してほしい」ということで、四月二十二日、市長名で各議員の方や関係者に電報で要請しています。助役さんです。「存続を希望している。また、ぜひ測候所へ格上げしてほしい。先日、東京管区台長さんが見えたときに、市長からざりぎりの要望を伝えたが、いまだに具体的な返事はない」。

それから、鹿児島県高山町の助役さんです。これは肝属川の通報所について、「おととい福岡管区台長、鹿児島台長さんが見えた。町の議員の全員協議会の場で、存続と測候所への格上げを決議した

た。住民の存続の要望の意思は強い」。

それから徳島県日和佐町です。これは総務課です。「漁連、議会、町長が一体となって反対している。最近の気象の変化が激しい。ぜひ残してほしい」。

で、私の方にも日和佐町から手紙が参っております。ここでは「雨量も風も徳島市、山一つで北・南とは全然違います。日和佐町民は気象通報もテレビと同じように聞けるので感謝しています。これ少し飛ばしますが、日和佐へも大阪管区気象台、徳島気象台長と続けて日和佐へ連絡もなしに秘密で来て、町長、組合長に廃止に協力して下さい」といふ言われたけど、「町長は反対に、以前に公約したように、測候所格上げに、組合員は台長の気持はとせめよと、頭を下げ、上司の命令で、あなたの方の気持はよくわかりますと答弁、反対に町民の声を運輸省に伝えてくれと、物わかれになりました」と、こういう手紙も来ております。

私も、大臣にお申し入れに行つたのは四月二十八日なんです。で、私はこういうふうな地元の方が納得しないのに廃止を強行すべきでないというふうなことで申し入れていたにもかかわらず、これは四月二十八日、二十九日は祭日です。三十日、もう聞かれてすでに廃止という結論をお出しなんですけれども、これじゃ大臣の最初の御趣旨は全然生かさないではないですか、大臣、いかがお思いでしょう。

○国務大臣(田村元吉) 私が三十日にああいう決断をしたというところはけしからぬということでございますが、実は七日の日の私の報告では、四月いっばいというところでございまして、でありますから、四月は三十日までしかございせんから、その三十日にぎりぎりの決断を私は求められたというところになったわけでありまして、でありますから、あのような結論を出したというわけでございます。

なお、いまいろいろ各地のお話を承りました。あらかじめ申し上げますならば、だれがどう言つたというところについて私は口が裂けても申すわけ

にまいりません。先方に大変な御迷惑をおかけしますから、信義上それは言えませんが、しかし、ある程度の地域の方々は——ある程度ということはある程度の個所数でございしますが、いさし御理解深き御回答もあつたということも私は報告を受けております。じゃ、しからば、だれがどう言つたといふ詰められれば、それは、私としては口が裂けても申すわけにはいかないけれども、そういう判断も一つにはいたしましたということでございまして、その点はどうぞ誤解のないように願いたいと思います。

○安武洋子君 地元の理解が深まったとおっしゃりながら、二十八日現在には地元の要求もつかんでいらつしやなかつたわけですか。これは事実なんです。

それから、私はまださらに申し上げますけれども、ここに新潟日報、これを持ってきております。「どうなるニ気象台」「カンカンの地元」と、こういう見出しです。この中で、少し省略して読みますけれども、この「冬季の除雪対策を練るときなどは通報所に頼り切つていた長岡市では、豪雪地の雪の苦しみは気象台が一番わかるはずだ。全く地元無視もひどすぎる」とカンカン。で、この助役さんは「気象庁から申し入れのあつたとき、行政サービスを下させない。魚沼も含めて豪雪に対する独自の予報体制を作る」という条件が満たされなければ納得できない、と返事しておいた。それなのに「一方的に廃止する」とは。驚きよりもむしろ怒りを覚える」と語気を強める。特に気象通報所開設以来、敷地と建物、それに所長官舎(これは市営住宅)を無償で貸与してきたこと。さらに昨年三月までは通報所に「お天気相談所」を併設して、市の職員二人を出してまで、その運営に協力をし、すっかり市民には定着しているだけに反発は感情的にさへなっている。これは農民も抗議の声を挙げていますし、長岡商工会議所でも抗議の声を挙げています、こういうふうな記事があるわけなんです。

この長岡市ではどうしても廃止するならという

前提で市から提案している条項があるわけですが、これも、これはまず最初に、気象台に相談・サービスの専用電話を設けてほしい。二番目に、新潟県では現在三つのブロックで予報を出しているけれども、さらに細分化してきめ細かく予報してほしい。三番目は、集中豪雨や豪雪の際すぐ対応できるように何らかの連絡体制を設けてほしい。それから、雪についての観測についてさらに精度を高めてほしい。こういうことについては、二十七日現在、具体的な返事を一つなさっていらつしやらないわけです。

そして、さらに今月の九日に私は資料要求をいたしました。廃止した後でどういうふうに対処されたかということなんです。こういう紙切れがただ一枚だけ来ました。そして、これは各気象庁からそれぞれの地方公共団体に説明に伺つた際に、地方公共団体から口頭で要望された事項は次のとおりで、共通した要望だと三つ挙げていらつしやります。一つは「地方公共団体と地方気象台が、緊密な連絡がとれるようにすること」、第一点です。第二点は「天気予報を地域細分化して出してもらいたい」、これが第二点です。それから第三点、「市または町の防災会議には、地方気象台から出席すること」、こうなつていふんです。

そして、私がいま読み上げました長岡については、「地域による要望」ということで、長岡市と高山町しか出ておりませんけれども、長岡市では現在の通報所の施設を早急に撤去すること、「こういうことだけ出ているんです。こういういま挙げた長岡の要求にはこたえていないわけですね。そして、これは長岡の地域別による要望で、いまの通報所の施設を早急に撤去せよということ、もう廃止したらさつと出ていきなさいと言われていることとこれは一緒のはずなんです。そして、こういう長岡の具体的な要望についても何もこたえていないけれども、これでこたえているというふうな私のところにも持つてこられますし、また横手市は、四月二十八日に私が大臣にお申し入

れたときには、これもまた要求を全然おつかみ
じやなかったわけですね。九日に、四月二十七日か
四月二十八日に横手市と話し合ったというふうな
ことで私のところへお見えでしたけれども、四月
四日から地域細分の手配は出しましたと、こう
おっしゃるんです。でも、これは四月四日時点の
話で、これでも不足だから廃止するなと地元で
は言っているわけなんです。で、緊急な窓口とい
うことで、秋田気象台に窓口を設けたと、こう言っ
ておられますけれども、これはいままでの担当窓
口、これがあつたのをただ置いているというふう
なことだけなんです。

しかもこの、横手市からは四月二十九日市長
さんが投書をなさっていらつしやるわけです。私
はこの通報所の問題でぜひ参考人と呼んでいただ
きたいということで、この横手の市長さんに参考
人をお願いしておりましたところ快い内話をされ
だいていたんです。しかし、委員会で拒否をされ
て、市長さんには大変申しわけないと思つており
ますけれども、四月二十九日に朝日新聞にちゃ
んと投書をなさっていらつしやるんです。これでい
ろいろ書いていらつしやるんですけれども、第一に
問題点として挙げていらつしやるのは、

雪には、果たしてアメダスで十分対応できるか。
雪ぐにの私たちの生活実感からいっても、雪
ほど地域的特殊性の強いものはない。秋田県で
積雪いくらといっても、秋田市と内陸では雪泥
の相違である。その内陸でも、わが市と、二十
キロ離れた大曲市とは二割も三割も降雪量に
差がある。雪に関しては、もっとキメ細かい、
そして機械でない、生きた人間の判断が必要で
はないか。

第一点です。それから第二点は、
雨に対しては完全だといわれているが、これと
ても心配がないわけではない。なるほど平常時
における観測体制は現在よりよいかも知れない
が、集中豪雨などの非常事態のときは、それら
の回線は果たして大丈夫なのか。私たちがミニ
気象台に最も期待するのは、こんな非常事態の

ときである。

酒田の大火や小豆島の豪雨その他の実例が、
私たちの不安を裏付けているのではないか。

第三点は、

最初に書いた冷害である。底冷えの春先におの
のいている農民にとって、通報所廃止は理屈を
こえた冷たい仕打ちと受けとめられている。

現在、地元の通報所の利用状態は、たとえば
電話気象照会でも、平時月に百一十五回、豪
雪・豪雨時には四百一四百五十回の多きに達し
ており、その他、地方自治体や農業団体との定
期報告や懇談会を通じての利用を考えると「ミ
ニ気象台」の役割は決して低くない。

今回の廃止に際し、私は気象庁の考え方に「地
方監視」があるのではないかと疑う。

ということで、秋田には測候所が一つもない。こ
れでも気象庁は大丈夫だといふけれども、それな
らな全国百カ所の測候所に手をつけなければい
けない。秋田だけがなくて済むというのは納得でき
ない、ということをお次に挙げられて、そして、
さらに指摘したいのは気象庁のやり方につい
てである。

私とても科学技術の進歩の時代に、いつまで
も従前の体制にこだわるものではない。しかし
住民感情を考慮するならば、慎重かつ柔軟な対応
がぜひ必要であると求めつづけたのである。

しかるに、国会議員のお働きにより三月二十
四日、運輸大臣が「四月一日の廃止予定を変更
して慎重に検討する」と答えたのにもかかわらず、
それから二週間後には、五月一日からの廃
止を通告してきたのである。この間、少なくと
も私のところにも一度として納得を求める動き
はなかった。

こう言ってます。それから、

私は通報所の従員は当分嘱託制でもいい、
足りないところは市で補いましょう、ときえ
いって交渉したのに、気象庁は一切話のつて
くれない。私も自治体の責任者として多くの官
庁とつきあってきたが、こんなに「一方的で不

誠意な役所」はみたことがない。強く反省と慎
重な対応を求めてやまない。

これが秋田の横手市長さんの朝日新聞への御投
書です。この横手市の市長さんが上京して長官と
会われたときに、定員一名を残して、市からも一
名手当てをして観測体制を維持するとか、あるい
は冬期間は出張して観測体制を維持する、こうい
う点を仙台管区と話し合うということになってい
た。しかるに当局は、これがないし話にしてく
れと市長に伝えた、こういういきさつもあるとい
うことを聞きました。

それから、ここに私は地方新聞を持ってきてお
ります。廃止された後の各地方の反響がどうかと
いうことです。大野気象通報所については「つい
に無人化」と、こういう見出しで「地元の反対押
し切らる」と、こう書いてあります。それからこれは
「ミニ気象台」きょう廃止 営農、手痛い打撃
北見など衰えぬ反対運動、これは北海道新聞五月
一日号です。さらにこれには長岡が出ております。
「一日から廃止」ということで「地元の声天にと
どかず、ぬぐえきれぬ不満、冬場の情報がかか
り、こういうふうなことが書いてあります。そ
れから、小さな報道ですけれどもこの中にも「市
民サービスの低下は必至と見られる」、こういうふ
うにも書かれていたわけです。

で、私は大臣に聞きたいわけです。いま私が
るいろいろなことを申し上げたのは、大臣は地元
との話し合いを大切にしたい、地元の了解を得る
のだ、そのために最善の努力を尽くすんだと、そ
ういうことを言われた。長官が懸命に使命感に燃
えて、そうして誠意を尽くされたと言われるけれ
ども、地元ではこのような受け取り方。そうして
二十八日現在何も、たった一つの要望も地元の要
望をつかんでいらつしやらなかった。これでもな
お地元の意思を尊重していると、こうお言いな
のでしょうか、お伺いいたします。

○国務大臣(田村元吉) 私は、現在でもなお地元
の大方の御理解を深めることができたというふう
に考えております。横手につきましても、その御

要望について気象庁からお答えをしたようであり
ますが、いま安武さんおっしゃった長岡は若干事
情を異にしております。安武さんからの要望とい
うことになったときに、長岡市からの要望とい
うことを確かに承りました。で、長官、次長にそ
ういう事実があつたのかと聞きましたところ、二
人は困り果てておりました。で、私はその後、こ
の問題が事実であるとするならば、これはよろし
くないことでありますから徹底的に調べなさいと
いう命令をしておきました。

ところが、これは安武さんに対して長岡市がど
ういう答えをしてるか知りませんが、現実には気
象庁、地方気象台長のところにその要望を持って
きたのは五月二日、すでに通報所がなくなつた後
二日に、助役が口頭で申し込みに来たというのが
真相でございます。もし安武さんの方に、前々か
ら運輸省に対してこういう要求をしておつたとい
うことを説明したとするならば、これは大変申し
からぬ話で間違いでございます。これはどうぞ共
産党の方でも徹底的にお調べをいただきたい。も
う一回申し上げます、五月二日、地方気象台長の
ところに助役が口頭で申し込んできた、こういう
ことでございます。失礼しました。地方気象
台長が長岡市に出向いたときに長岡の助役がそう
いう要望をしたと、これが五月二日でございます。
これはどうぞ徹底的にお調べをいただきたい誤解を
解いていただきたいと思ひます。

○安武洋子君 私は、この問題の経過についてさ
らに整理をして論議をしたいわけです。私もこ
とに入ってから、廃止反対のたくさんの方の要望を
受け取つたわけです。一月二十四日には全気象
組から要望書が寄せられていたわけです。この中
には「気象庁当局は、第一次、第二次、第三次定
員削減において業務の縮小、通報所の廃止などで
この八年間に六百三十名の人員を削減してしま
した。加えて気象庁当局は本年、第四次定員削減
第一年度において、昭和二十九年から全国で八十
二カ所展開されてきた通報所を本年三月一杯を
もって全廃しようとしています」と、こう書かれ

ているわけだ。私どもも調べましたけれども、つまり今回の通報所の廃止問題という発端は、これは総定員法に基づく定員削減計画、この遂行の一端なんです。

それから第二点としましては、この要望書を出された前後に、各地から通報所を存続してほしいと、測候所に格上げをしてほしい、こういう請願署名や要請電報が集中してきたわけです。この請願の扱いについても、これは衆参関係委員会で大きな論議を呼んだところですけれども、残念ながら、会期中であつても必要に応じてこういう請願は審査してほしいというわが党の要望、これは取り上げられなかったわけです。

第三点で、私、国会でもこの問題について何回も論議をされているというのを整理してみたいわけだ。一つは、三月の二日に、参議院の災害特別委員会で三人の議員がこの問題を取り上げておられます。それから三月の三日には、衆議院の災害特別委員会でもわが党の山原議員が取り上げておられます。それから三月の十五日、衆議院の予算委員会の分科会で、これは横手市や、それから鷹巣など秋田の例が取り上げられております。

それから第四点としては、三月の二十四日に、参議院の内閣委員会で大田は、「地元サービスの低下を来さない」、「地元関係者に対する説明等を十分に行いたい」、「この問題については、気象庁と地元とのコミュニケーションの欠如というものがあつた。それから、廃止の「説明は地元」に十分なされなければならぬ」、「言うなれば、コミュニケーション」というものはしっかりと確立していかなければならない、まことにござらばな御答弁なんでしょうけれども、その二週間後にこの委員会が五月一日廃止、無人化に当たっては「地方の方々の不安を解消させる」、また「地元の気象に関する具体的な要望をお伺いし、その実現にできる限りの努力をする」と、こういうふうに答弁をされてこられたわけだ。

こういう推移があつたけれども、事の発端というのは定員削減なんです。そのために、国民が従

来どおりのサービスが受けられなくなるという、こういう問題なんです。それを気象庁の方では科学的だ、技術的だ、こういうことで説明をして、納得をさせようとなさつていらつしやる。で私は、国民が冷害とか豪雪で苦しんでいる、災害発生

の不安を抱えている、そういう問題を真正面から受けとめて、国民の要望している行政機構の充実、改善、これをしようという姿勢であるならば、今回のような混乱は起こらなかつた。国民の立場に立つて問題の処理をなさらないから、国民の願いに、乱暴にこういう通報所を打ち切つてしまつて、行政姿勢をとられたからこそ、地元からたくさん不満の声が上がつてゐるわけです。私は運輸大臣の率直な御反省を求めたいですが、いかがでしょうか。

○国務大臣(田村元君) 定員削減をしなければならぬからこれを廃止したというものではございせん。過去において五十九カ所の無人化を図りました。その実績を踏まえても、合理化をした方がよいだらうということでございます。でありますから、定員削減という発想の起源であつたというわけでは絶対にございせん。これだけは誤解のないように願ひたいと思ひます。

それから地元とのコミュニケーション、これはもう絶対必要でございます。でありますから、私は気象庁長官のみならず、運輸省の各局長連中にも地元とのコミュニケーションを絶対に疎んじてはならぬということに常に申しております。問題は、判断の問題であらうと思ひます。問題のような声が、どのような規模で、どのように価値判断をしていいのかという問題でございます。

で、大方の御理解を深めることができたというところでございまして、私は最終的な判断をいたしましたわけでございます。その意味において私がとつた態度は間違つておつたとは思つておりません。もちろん地元の方々、反対の方々にとつてこれを廃止するよりはしないにこしたことはなかつたかと思ひます。なかつたかと思ひますけれども、しかし、気象庁の考え方、それからこういうもの

に対処する、言うなれば自信と申しますか、確信と申しますか、そういうものも考えたときに、私としてはそれに同意を与える以外になかつた、こういうことでございまして。

○安武洋子君 気象通報所の設置目的をお尋ねしたいと思ひます。
昭和二十八年の梅雨前線の豪雨、台風災害、これを契機にして、水害のための雨量観測を主な目的にして、昭和二十九年から私は気象通報所は各地につくられたと思ひますけれども、これはいかがでしょうか。

〔理事瀬谷英行君退席、委員長着席〕
○政府委員(有住直介君) この大雨があつたときに、やはり雨の状態をいち早く知りたいという、あるいは降り始め状態でも早く知りたい。それには当時の、昭和二十八年当時におきましては最新の技術でございましてけれども、無線雨量ロボットの計というものを山間部等に設けまして、そこから自動的に観測したものを無線で通報所に……

○安武洋子君 設置目的をお尋ねいたします。
○政府委員(有住直介君) はい。設置目的はそういうことでございまして。その雨の状態を早く知るためにロボットの計を山間に置いてそれを通報所に……当時の技術としては全部を自動的にできないものでありますから、通報所に人がいて、データをキャッチしたらそれを親官署に知らせるといふことであつたわけでございます。そういうことが主目的であつたわけでございます。それが今回無人化するようになつたのは、そういうことがもう自動的に、たとえば電話交換機で言へば、途中で交換手がいないと電話がつかなくなつたのが、そういう人がいなくても、もう自動的に雨が降りましたら全部つながるといふようなシステムになりました。それからその数にしまして、十七キロごとに自動の観測所を置けるといふようなことになりましたので、無人化してもいいというふうになつたわけでございます。

○安武洋子君 私は四月二十五日に、先ほど申し上げました秋田県の横手の市長さんに会つて実

情、御要望を直接聞いております。この横手の通報所といふのは、昭和三十三年に水害対策、こういうことで設置をされたといひます。周辺の三カ所の山に雨量観測のロボットが置かれて冬は雪の観測もする。また四十九年の冬には、豪雪による災害を受けたが、このときは通報所の方に本当にいろいろお世話になつた。いまでも大雨のときなどはすぐに状況を聞けるので大変強い、このように述べていらつしやる。また長岡では、一月の電話照会件数七百五十一回、この半分が予報についての問い合わせだ。大野でも一月だけで九百七十回、これも雪を中心にした予報の問い合わせだといふようなことです。

こういうふうにして、利用する側に立つて考えるなら、通報所の存在というのは非常に心強く便利だといふことが言えるわけなんです。さらに、通報所はそれだけではなくて、災害防止を主目的で設置をされているから、地域では予報の解説など、気象台のこういう役割りも強めてゐるわけなんです。そうして、またそういう役割りも果たしてこられたと思ひます。だから、地方自治体などでも通報所の在続を望む、こういう声はありますけれども、廃止をしてほしいという声は一つも出なかつたのはあたりまえなんです。この地方自治体に対して迷惑は一切かけないんだと、いまでもかけていないんだと、こうおっしゃいますけれども、長野県の上田市などでは、廃止された後で市の財政で存続を求めている、こういうところもあるわけなんです。これでも地元は迷惑はかけてこなかつた、今後もしない、こうおっしゃるのですか。

○政府委員(有住直介君) やはり設置当時というのは、技術がまだ発達しておりませんでしたから、それなりにいろいろお役に立っていたわけだけれども、現在は先ほどもちよつと触れましたように、その雨量の観測網を細かく把握するために、たとえば雨につきましては十七キロ——平均いたしますと十七キロごとに全国で千三百ぐらいに達するような観測網を張つて、そうしてそこから

う自動的にデータをとるわけでございます。ですから、たとえばある通報所が一つあって、そのデータが入ったからどうということじゃなくて、十七キロごとというふうな観測の網を張って、正確に自動的にデータを集め、それを予報官の手元に渡すという、そういうことをやっているわけでございます。そのために非常に技術的には進歩してまいったわけでございます。

で、一般の周知にいたしても、私どももいたしましては、周知をやはりしなければいけない、気象庁といたしましては、特定の人というよりも全国民に対して——雨の脅威とか、災害に対する問題というのは、通報所があるところだけということではございませんで、もう全国民にそういうデータが入ったお知らせするということがわれわれの大切な仕事でございますので、NHKなんかにもお願いいたしまして、NHKでも、皆様御承知のようにアメダスでデータが入って、大雨が降るといふようなときには、NHKの人も私どもの官署の方に来てデータやなんかを手に入れたしまして、テレビでも、雨がこういふふうに降ってきましたよというのを、気象庁によると、どこそこは何ミリ、どこそこは何ミリと、お話をしたり図を出したりということをやっておりますけれども、あれは私どものアメダスのデータをNHKさんなんかに利用していただいてやっておりますわけで、そういうふうにして、一般の方々にNHKとか、あるいは電話の一七七回線を使っている早く知っていただく。これは通報所の創設当時から見ますというところ、皆様テレビやなんかで受ける情報というものはもう画期的によくなっている、私も思うわけでございます。

で、この……

○安武洋子君 聞いたこと以外はいけません。私の質問に御答弁になっていらつしやしません。問題をすりかえていらつしやる。私は、廃止をした後で市の財政で存続をしているところがありますよと、これは長野県の上田市などですよと、これでも地元で迷惑をかけたことにならないんですかと

いうことに対して、いまのような御説明をなさる。そういう感覚だから、地元で迷惑をかけていても、迷惑をかけたということがおわかりにならないんです。

そして私は、いまの技術の問題について、じゃお伺いいたしますけれども、三月の十七日付朝日新聞の投書欄ですけれども、ここに岩手県の木村耕三さんという方の投書が出ております。この方は昭和四十九年四月一日付で気象庁の観測部長を退職された方だと思えますけれども、間違いないと思いますか。

○政府委員(有住直介君) 間違いないと思います。

○安武洋子君 じゃ、この投書で、自分はアメダスの企画時の責任者だったが、このシステムでは異常気象発生時には多くの弱点を持ち、技術的にも未解決な問題が残されていると、こう言われております。私どもはこの木村氏と直接連絡をとりました。で、投書の中身を詳しくお尋ねしました。そのときのメモが私の手元にありますので、問答式で読み上げてみたいと思います。

問 自動気象観測システム(アメダス)にはどのような問題があるか。

答 全国的または局地的にでも異常気象発生や天変地異があった場合には、観測機器の破損、故障の他に、電源の途絶や電話回線の切断等が考えられる。したがって、無人化されて、電力や電話回線に頼るアメダスは全く機能を果たさなくなるという問題がある。しかし、通報所があれば、全体がだめになっても、その地域の様子がわかり、通報所員からの無線による情報の送信も可能である。

問 住民に対してはどのような結果をもたらすか。

答 気象観測は何かあったときに問題があるのだから、気象庁には注意報さえ出せば任務は終わるというふうな考えもあるが、このような際に情報提供がなされなければデマが飛び交い、住民はパニック状態になってしまうだらう。

問 では、本来ならどうあるべきなのか。

答 機器は本来なら一つが故障しても困らないように正、副二台置く必要がある。または、たくさんいる個所に置いて一カ所ぐらい故障しても困らないようにすべきであるのに、気象庁は必要最小限にしてしまった。

天変地異の際は電源がだめになる。気象庁は蓄電池があると言っているようだが、それでは半日もたないだろう。この点でも通報所があれば自家発電装置があるので心配はない。

また、台風などで電話線が切れてしまうおそれがあるので、電波で飛ばして受信できるようにする必要がある。しかし、一つの波長の中にたくさんさんの気象データを入れるのは(限られており)現状では技術的に困難である。しかし、この点でも通報所があれば、通報所の無線(VHF)で所員が送ることが可能であり心配はない。

したがって、このような際に備えるためには、いま述べたようなことから、最低一人の人間が必要である。

問 企画時からそのような問題点は気象庁内でも指摘されていたのか。

答 企画時にもそのような問題が出されていたが、機器の次の更新時期(十年後)までに開発しようということになっていた。

問 それまで検討を続けたので、通報所の廃止はそれまで待とうということになっていた。

答 雪の観測について問題になっているが、技術的には不可能か。

問 雪の観測をやれば、いま行っている四要素(雨、気温、風向風速、日照)すべての観測にかかる経費に匹敵するくらいのお金がかかるのだ。

場所によって積雪の状態も違うので、人間の観測の方がよほど実用価値がある。現在、雪を解かして雨量に換算したデータは地方気象台に送られてくるので、そのデータでおかしいと思ったときに、雪の観測を委託した人に問い合わせるようになっていて、委託者は安い謝金でやっているから余り熱心でない。高く払ってもよいから、もっと情報提供をやってもらふ必要がある。

問 気象庁の職員の年齢構成からして将来のことを心配しておられるか。

答 気象庁の職員の年齢構成のピークはちょうど昭和の年号と同じになっている。五十一、二歳の人が最も多い。この人たちは四、五年もするとやめていく。

定年がないが、仮に五十五歳まで勤めるとしても、そのような高齢者では夜勤などは向かないであろう。したがって二、三百人も一度に欠員が生ずる状態が予想されるが、いまの定員管理方式からして気象庁だけに二、三百人も増員されることはあり得ない。

したがって、いまからそのような事態に備え増員をしておくべきなのに気象庁はそれをやっていない。

これが先ほど私がお尋ねした木村さんとの一問一答なんです。当時の企画責任者がこういう指摘をされておられる。一方気象庁はアメダス万能論、こういふふうな言い方をされるわけです。私は技術的な問題ではどちらが正しいか、これは論議のあるところだと思えます。しかし、行政の立場に立つて考えるなら、答えは明確だと思えます。

ここで伺いたしますけれども、気象業務法の目的は何なんですか。お尋ねしたことにだけお答えください。第一条、何と言っているのでしょうか。

○政府委員(有住直介君) 大きく申しますと、自然災害の防止、軽減、それから産業の興隆、交通の安全、そういうものを進めていきまして一般公益、福祉の増進に努めるとともに、国際協力をするんだということが気象庁の仕事と思っております。

○安武洋子君 では、気象庁長官の任務にはどの

ようなものがあるんでしょか。第三条とか、それから第一条の目的達成のためにこの任務が規定されておりますけれども、それをお答えいただけますか。

○政府委員(有住直介君) 結局、そういう気象業務を行うために、気象の観測網を整備したり、それから通信網を整備したり、で予報を精度よくやっていくんだということが気象庁長官の任務であるというふうに承知しております。

○安武洋子君 いま気象庁長官の任務の中で「気象及び地震に関する観測網を確立し、及び維持すること」ということをお答えになったわけですが、アメダスでは地震の震度、これは観測できない。そのほかにも目視による雲の量、天気、それから雷、ひょう、霧、霜、こういうものが通報所としての業務としてあつたはずなんです。それからさらに、前観測部長のこの木村さんですね、「気象官署の最大の存在理由である異常気象発生時の情報提供」、これを強調されているわけなんです。アメダスを導入したからと乱暴に、この本来の気象業務がこうでなければいけないのに、それを打ち切ってしまった。こういうことは、私はこのいま気象庁の長官が言われた御自身の任務にも反することじゃなからうか、私は通報所の存在というのは貴重なものではなからうかというふうに思うわけなんです。

で、地域住民から存続を希望されているにもかかわらず、この人たちの信頼にこたえない。いままでは二名の職員の方は、朝三時から臨時観測することだつてあつたわけなんです。それから朝の六時から雪に関する問い合わせなどが殺到すると、こういうことにもこたえて公休もとれないというところで、二名できりきり舞いの過酷な労働条件に耐えてきた。あなたたちは、三名だったのを、定員削減でないとはいえませんでしたけれども、定員削減を過去にしてこられたわけなんです。そして、こういう通報所にし寄せをされる。いままです受けていたサービスが地元住民が受けられなくなる、こういうことをやられたわけ。私は、地元住

民の方を向いて考えられるなら測候所に格上げする、こういうふうに持っていくのが当然ではなからうか。

いろいろおっしゃいました、判断間違つてないとおっしゃいますけれども、いま私の議論を通じてもおわかりのように、地域は納得していないというところもありますし、当時のこのアメダスをつくられた責任者の方が、アメダス万能論ではだめだということをはっきり指摘もされている。そのときに、定員削減をするのを技術的な問題にすりかえて納得させようとなさつていらつしやる、ここに無理があるわけなんです。やはり地元の方の方を向いて測候所に格上げをしてほしい、測候所に格上げをして私はこたえるべきだと思ひます。気象業務のこの目的に照らしてこんなことでよいと大臣まだお考えでございましょうか、お伺いいたします。

○国務大臣(田村元吉君) 先ほど来、しばしば申し上げておりますように、私は気象庁長官並びに次長等、専門家から詳しく聞きました。アメダスがどういふふうにか悪いのか、端的に言ひまして私は専門家じゃありませんからそれについての議論はできません。しかし、いろいろと説明を聞いてまいりまして、これは安武さんもおられる前で私は申したのでありますが、私は自分の部下を信じておるということを示しました、あのときに、私はそういう意味で、長官等の意見というものに納得ができましたから、ああいう決定をいたしましたわけでありまして。

しかし、ひとつ十分御理解いただきたいことは、本来、先ほど申し上げたように、気象通報所をどのようにするかというところは、長官の権限であつて大臣決裁事項ではないのであります。大臣決裁事項でない、本来ならば長官が勝手にこれを処理して、私に報告もしなくとも済む問題なんです。それをあそこまで私自身が、皆さんの声を声として、心を心として私はあのように考える時間を持つたわけでありまして、その点はどうか御理解をいただきたいと思ひのであります。

○安武洋子君 雪、霧、雲の量、これは目視でなければできないはずなんです。いま伺いますと、国鉄の保線区とか、学校とか、電力会社とか、ダム、の管理所とか、農事試験場とか、こういうところに盛んに問い合わせをなさつていらつしやる。私はあそこへいかならうかと思ひます。こういうところが自主的に観測をなさるといふことは、これはいいことですが、そこに適確な予測、情報を提供するものが私は気象庁の仕事ではなからうか。こういうところに問い合わせをしななければならぬということ、もつと体制を強化しなければならぬという一つ、あのあれではないかと思ひます。私は補充こそすれ、こういう廃止をすべきではなかつたということを重ねて言うわけなんです。

そして私は、大臣がいまおっしゃいました、これは気象庁の長官が判断することだ、間違つておれば当然大臣として改められるのは私はあたりまえのことだと思ひます。そして、いままでのこの経過を見て、最初大臣は大変いい御答弁をなさいました。しかし、いまこういう決定をおやりになつた。しかも、私は地元民が納得していないということをつくどくなるほどいろいろの例を挙げて申し上げたんです。私はやはりこれでもなお御反省がないということ、大臣はおっしゃることとなさることは全く正反對だ、こう言わざるを得ないと思ひます。地元民の要求を踏みにじつて、コミュニケーション、これを大切にしたいと言われながら、やはり壊していかれる。一片のこういうもので住民の要求をすりかえてしまわれるということ、私は、私は国民不在の政治のあらわれだ、そういう姿勢のあらわれだということ強く抗議をして、この質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(田村元吉君) 私が、言うこととするところと違ふかどうか、これは私にはわかりません。私は誠心誠意やっておりますつもりであります。でありますから、本来三月の末で打ち切るところを、たとえ一カ月でも私は延ばしたのであります。しかし、それはもう見る人が見るだけのことでござ

いますから、私が巧言令色鮮し仁を地でいくような男であるかどうか、これは皆様方の御判断にまつ以外にございません。

○和田春生君 きょうは、時間の関係もございまして、二つの問題でお伺いしたいと思ひますが、一つは、いま深刻な不況にさらされている造船関係の対策、とりわけ雇用対策についてであります。最初に行管庁の方にお伺いしたいんですけれども、行管庁が所管をしている日本標準産業分類というのがございまして、この目的は、われわれの承知するところ統計調査、そういうことに資するためにこれをつくつていっているというふうに理解をしておりますが、それでよろしゅうございしますか。

○説明員(山田隆夫君) さようでございします。統計を利用するサイドから産業の分類の基準を定めるといふことをやっております。

○和田春生君 なお、最近では非常に各産業界の状況というものが複雑多岐にわたつておりますし、いろんな施策について行政がタッチすることがあつていふわけなんです。その場合に、おおむねそういう施策について産業別、業種別にやるといふ場合に、これは法律で強制されているわけではありませんが、日本標準産業分類によると、これが一般的にいままでのやり方になつていっているというふうにわれわれ聞いていられるんですが、さうですか。

○説明員(山田隆夫君) この日本標準産業分類というのは、統計を作成するときのその産業分類のための基準のものでございまして、行政の指導上において産業分類を使うというふうなことにございましては、私どもの方では何も申し上げておりませんし、具体的にどのようになつていられるかも存じておりません。

○和田春生君 じゃ、労働省——いないのか、あらかじめ言つてあつただけで、ちゃんと。それでは時間の関係がありますから、じゃ、後であれしますけれども、いま行管庁によると、それは統計調査に利用されるために決めたんで、そういうような諸種の行政施策については関知する

ところじゃないと、こう言うのですけれども、実際にこれは運輸省もここにおられるわけですが、おおよそ今日までこれに従ってきておりますし、たとえば雇用対策の關係で、雇用保険の雇用調整給付金を支給するという指定業種の場合なんかもこれによっているというのが実例じゃないんですか。それは行政管理局あたりから知ることですか。

○説明員(山田隆夫君) 私ども本場に統計の基準の設定という仕事に当たっておりまして、行政上の産業分類をどのように用いるかというようなことについて、一々その報告も受けておらないわけでございますので、具体的にやはり存じ上げません。

○和田春生君 それじゃ、この問題はそうだといいことにしておいて、当然これが統計調査に利用されているわけですから、これは運輸省、あるいは労働省、あるいは行管、どちらにお伺いすることになるか、政府の責任で答弁していただきたいと思うんですが、いま、先ほど申し上げましたように、造船関係は大変深刻な状況に置かれております。ただ、漁業関係等は、出漁ができなくなる途端にそこに問題が起きますから非常に目につくわけですが、造船関係はいわば肺結核のようなもので、じわじわじわじわ浸透してきている。現在のところはまだ手持ち工事がありますから仕事をやっているようですが、これも年々ともだんだんひどくなっていくことは御承知のとおりだと思っております。

しかも、造船産業の構造からどうしてもまずそういうふうにならざるを得ない、仕事量が減ってくるという形になると、下請関連から整理、悪い言葉で言えば切られていくという形になっているわけですが、昨年の一年間にそれではそういうふうには整理され、あるいは離職をした、造船元請ではなくて下請関連労働者は一体何人ぐらいあるか。また、全国というのは無理ですけども、主たる造船業の存在をしている地域においてどういう状況になっているか、その数字を伺いたいと思います。

○政府委員(謝敷宗登君) 私の方の、運輸省の方の造船法によりまして統計で、造船業に従事しております従業員数の推移の統計がございます。これには造船業と、それから関連の機械工業と、造船の下請業と三つございまして、昨年の六月までの数字をいま手持ちで持っております。半年で恐縮でございますが、五十年の十二月末と五十一年度の六月末と比較いたしますと、総計で三十四万人が三十三万二千人に落ちております。したがって約八千人でございます。その内訳は、先生御指摘のように下請業が一番大きくございまして約七千人、それから関連業が約一千人というところでございます。造船業につきましては、これは統計の關係上、各造船会社を含みます重工業部門の中で、造船工場というふうには称されておるところの人数でございます。この中で、造船工場の中で陸上機械その他のものに従事している者はこれに含まれておりませんが、したがって見かけ上減っておりますが、実際には配置転換等で陸上機械の部門についている者があろうかと思っております。

○和田春生君 私どもが承知している状況から見ると大分数字が少なくなっているように思っております。間違いないと思いますか。

○政府委員(謝敷宗登君) これは五十年の十二月末と五十一年度の六月末ということで、六カ月の数字ということでございます。

○和田春生君 私が伺ったのは昨年一年間で、すでに五十一年度の六月にはかなり深刻な状況に進んでいる部分もあったわけですね。ですから、半年間ではそれだけである。去年一年間で大体どれぐらいになると思えますか。

○政府委員(謝敷宗登君) ちょっと手元に五十一年度の十二月末の数字を持っております。その中で直ちに答えはできませんが、たとえば別の資料で、これは大手の二十社だけを仮にとってみますと、その中で見ますと、五十二年三月から五十二年三月、一年間では全体で約五千人ほど減っております。

○和田春生君 まあ余りはっきりしない答弁なんです。いまこのところで数字がいいとか悪いとか追及しても仕方ないんですけれども、現に、ある地域ですと、下請関連を含めると、一つの地域で二千人ないし三千人に推定する者が職を失なっている。それらの諸君が通動をしないために、これも同じく運輸省の所管ですけれども、バス会社や収入が激減をしております。バス会社というふうな実情も出てくる。ところが、あるいは商店街とか、妙な話ですけれども、飲み屋街にまで影響が及んでいるというところも、実際あるわけ、かなり深刻であります。同時に、いまの数字は大分少ないように思っております。同時に、そういうふうにして離職した者のその後の再就職状況というものは労働省つかんでおりますか。

○説明員(小粥義明君) 造船関係離職者の全体の数字ではございませんが、特に集中的に出ております長崎県の状況については、状況をできるだけ頻りに報告もしております。五十年から五十一年度にかけては五千人ぐらいの造船関係からの離職者の求職者が安定所に参っております。

○和田春生君 長崎だけでそういうことなんです。あれは長崎市に、まあ佐世保もあるわけですから、五千人が造船関係の離職者で、求職で職業安定所に押しかけています。その再就職状況はどういう状況ですか。

○説明員(小粥義明君) 安定所紹介による就職、それから縁故、あるいは自己開拓という形の就職を入れますと、現在未就職でなお引き続き求職している人の数が約三割ぐらいというふうに報告を受けております。

○和田春生君 実態はそういうふうなまやかしなことではなくて、就職したといっても今日一般の不況ですから、仕事は統計上得た形になっているからわからぬけれども、実際は非常に収入も少ない、あるいは仕事も少ない、不安定な状況で働いているという者もおるわけですね。

私、この問題特に取り上げているのは、いまは造船界が非常に不況でありますけれども、やはりこの構造的な転換というものが過ぎていきますと、船はどうしたって新陳代謝、代船建造が必要であります。造船業というものはなくてはならぬわけでありまして、さらに日本の産業構造からいって、これからはますますのようになつて、細かい箱をつくらせてエンジンをつくるというふうな、タンカーをじゃんじゃんつくるという形ではなくて、工数の多い、やはり高性能の船舶をつくっていくか、ちやいかな。そうなつてきますと、造船産業というのは非常に御承知のとおりすの野の広いアセンブリー産業ですから、一たん散らしてしましますとなかなかうまくいかないではないか。

そういう点で、いまのところはやりくりをしております。特に元請業の大手で重工業の場合には関連陸上部門もおりますから、ある程度やりくりをしていくわけですね。しかし、中手以下の造船事業になりますと非常に苦しい。下請関連、特にもうそういうところからどんどん切られていくわけが散々という状況になつていくわけですね。ただそれが今度の北洋の漁船のようにシヨックがシヨッキングな場面としてあらわれているものから、わりあいに見逃している面がある。これは労働者だけではなくて、業界そのものが零細なんです。まあ労働者へちやんと毛が生えたと言つてもいいようなものがあるわけですから非常に困つていくわけですね。

そういう点で考えていきますと、当然これ雇用対策法があるわけですが、たとえば雇用対策法の第四第四項によれば、「国は、必要がある場合には、雇用対策基本計画において、特定の職種、中小規模の事業等に関して特別の配慮を加え、その労働者の職業の安定と経済的社会的地位の向上を図るために必要な総合的な施策を定めることができる」と、こういうふうになつていくわけですが、造船産業の立地条件と実態から見ますと、この事態は、ことしから来年にかけてとも

と深刻になっていくと思う。この雇用対策法の第四の第四項、これによる措置というふうなものについて検討されているかどうか伺いたいと思ひます。

○説明員(小粥義朗君) 雇用対策法四条でうたつております御指摘の点は、労働行政と申しますか、雇用対策ローバーだけでなかなか雇用問題解決のつかない面もございます。したがって、関連施策を含めまして、たとえば産業政策あるいは経済政策、そうした面も織り込みまして、必要なものを雇用対策基本計画の中にうたい込んでいく、こういう形で従来三次にわたる基本計画が決められているわけでございます。

具体的に特定の産業、あるいは特定のグループの企業に対する対策をという点につきましては、そうした産業政策面への要請等は、従来個々の問題について要請しました点でございますけれども、今回造船の問題については特に雇用対策の面で、たとえば雇用保険法に基づく各種給付金の問題であるとか、特に地域雇用促進給付金といったような問題もございまして、そうしたものでございまして、できるだけ地元の雇用の機会が得られるような刺激なりインセンティブを与えていくというようなことも考えておりますので、造船業についての産業政策面での要請という点では具体的な行動というところになっておりませんが、雇用対策の面ではそうした点をいろいろ考えて進めてきていますところでございます。

○和田春生君 質問が前から続いているので省略したんですけどね、造船業と言っても御承知のように元請もある、下請、協力がたくさんあるわけですよ。特に大手の方の造船元請は重工業で、陸上機械部門もある、航空部門もある。あるいは傍系会社で自動車を持っているところもある。苦しいにしても総合的になつていくわけですよ。ところが、造船協力業とか下請関連と言われるのは造船の下請をやっているわけで、そこにいま集中豪雨的に雇用問題が発生しているわけでしょう。大きいところでは労働者を他の部門に配置転換

をするとか、出向させるとかいう形で切り抜けているけれども、下請関連は仕事になつてしまつて、船台から船がなくなるという形になれば、全部仕事がパアになつちゃうわけですよ。そこで、いまあなたが言ったように、長崎県一つをとつても、数千人の人間が仕事から離れているわけですよ。雇用対策法ではちゃんと書いてある。特定の職種とか中小規模の事業等に関して特別の必要がある場合はと。それを考えているかと聞いておるんです。

○説明員(小粥義朗君) この造船業の不況につきましては、いま先生御指摘のように、特に長崎県あたりでは地域問題として非常に大きな問題として取り上げられておりまして……

○和田春生君 長崎だけじゃない、それは例で、ほかにもあるんです。

○説明員(小粥義朗君) はい。関係の地方自治体からも、単に雇用対策だけじゃない、幅広い地域振興対策を含めた要請もいただいているところでございます。したがって、特に下請にしわ寄せがされているということも私も承知をいたしておりますので、その下請が、言うなら多角経営に生きる道を見出すとか、あるいはそこで出てきた離職者の再就職先をどう開拓していったらいいかとかいう面で、地域の他の産業への再雇用の場を開拓するといった面で、実は長崎関係の地方自治体その他を通じて話も承知し、またそちらに向けての要請もいたしております。その際にただ、雇用対策面での裏づけもなければならぬということから、先ほどお答えした地域雇用促進給付金であるとか、あるいは雇用調整給付金といったものをあわせて実施するようにしていく、こういうこととお答えしたわけですよ。

○和田春生君 雇用保険法の問題、いま出てまいりましたから、じゃお伺いしたいと思うんですが、雇用保険法によるいまの調整給付金その他、いまだれぐらいの件数(何人ぐらゐ措置されましたか。○説明員(小粥義朗君) 実際の支給件数までいまいちよと手元に持っておりないので大変恐縮でござ

います。五十年の七月から造船関係の特に船体ブロック製造業を初めとする下請関係の業種についての指定を行いました。以来、期限が切れる際には延長、再延長、さらには再指定という形でやっておりますが、つい最近、五月一日からは特に鋼船製造修理業について、全体として業種指定をするというところで適用いたしております。

○和田春生君 鋼船製造修理業全体に対して適用しているという話ですけれども、特に造船の下請関連は非常に範囲が広いわけですが、仕事の性質上構内下請という、大きな工場のドックヤードの中にずっと構内で下請がいっぱいおりますね。これは御承知のとおりたくさん業種があるんですが、それ全部ひっくるめて適用しましたか、どうしましたか。

○説明員(小粥義朗君) 五十年七月、最初に指定をした時点から昨年の四月までは、実は標準産業分類にのっとつて指定をするということで、下請についても個々にいろいろやりくりをしながら細かく業種指定をしたわけでございます。全部の下請企業が拾えなかつたわけでございます。昨年の四月から雇用調整給付金の適用基準の変更を行いました。親会社が業種指定に属する事業を営んでいる場合には、その五〇%以上を依存している下請企業については、たとえ異なる事業を営んでいる場合であっても適用をするということにいたしましたので、したがって、鋼船製造修理業が指定になりましたと、いわゆる造船所は大体その業種指定の対象になるわけでございます。その下請企業は、たとえば足場の組み立てであるとか、塗装であるとか、設計であるとかいったような多種多様な業種であっても、五〇%以上の依存度を持つている場合には適用になるようになったというわけです。

○和田春生君 そういう点で、実際問題として少しずれがありますし、非常に不安を与えた。あるいは、手を打つのが遅いために、もう少し早くやっておれば効果的であったが、おくれたために加えて苦しい状況に追い込まれたことがあるわけ

です。そういう点で、たとえば指定業種にするという場合についても、はからずもあたはいま、標準産業分類によつたと言つたわけでしょう。行政管理局に言わしたら、そんなことはおれは知らないんだ、統計に使っているだけで、そんなことはあつたり知らぬところだと言つたけれども、そうじゃないんです。事実これ使われているわけなんだ、ね。

だから、行管庁もけしからぬと思うんだよね。しらばつてくれば、統計に使っているだけだ、おれはそんなものは知つちやいねえと言つたけれども、事実上労働対策、雇用対策で業種を指定したりなんかする場合にも、まずよりどころになるのはこの標準産業分類である。ただ、それによつて包み切れないとか、分類をうまくできないためにこぼれたところがあるというときに、いまそれをあな

たが、労働省が言つたように、その造船の下請になつていないという場合には、その元請会社が指定になつた場合にはそれでカバーできる分には適用するようにするという形で、後で追つかけていくという形になっているんじゃないかと思うんです。

そこで、時間も節約するためにお伺いしたいのは、大体われわれの拾つたところによりまして、構内だけに限つて言つても、造船下請に関する業種分類はこの標準産業分類によつて五十九あります。非常にたくさんある。御承知のように、船の場合には機装をやりますから、先ほど足場というところが出てきましたけれども、タイルもあれば左官もあるし、塗装もあるし、建具もあるし、床もあるし、防水もあるし、あるいは配管、配線、給配水、あるいは絶縁とか、もうずうっと、一般的に言うところと建築関係に分類されているような業種というものが非常に多いわけですよ。

と言えは造船関連の一体的なものとなんなくいかぬわけですから、これはぐあい悪くなつてくるとむしろ、鋼船製造業と指摘される元請の方もつらいかも知れぬが、資本力もあるし、規模も大きいし、関連業種を持つてゐるからこの方はまだまだ何とかやってゐるけれども、一番先にどんだんども切られてくるというのは、そういう造船に關してつながらゐる下請関連協力業だと、こういうふうな考へるわけですね。

これからますます深刻になつていく可能性が十分にあるわけですから、この機会にこれは標準産業分類、こういうものの、何かと言へばやはり役所で決めたもので物を言うわけではではなく、これも全部きれいに整理されているわけではなくいろいろなダブつてゐるところもあるんですが、たとえばこの分類表の三百六十四、船舶製造修理業、船舶機製造業といふところに造船下請協力業、あるいは造船協力業でもいいんですが、そういう分類項目を挙げて、これに関連する私が拾つたところによると構内下請だけでも五十九、千六百二十一番からこうずっと、番号は省略いたしますが千六百四十一番に至つて飛び飛びにずっとあるんですが、こういうものを包括しておいて、まず雇用調整給付金にしろ雇用対策にしろ、元請の方は自力でがんばつてもうが、一番し寄せのくるところの協力業に対してまず適用する、そういうことを機動的に考へていく必要があると思ふ。

この点については、大臣おいでですから、ぜひ労働省、行管とも話をされまして、私はそういう措置をとつていただきたい。いま直ちにこの表の修正にいくかどうかといふことは別にして、そういうきちんとした方向性を出しておいていただく必要があるんじゃないかと、こういうふうに思いますが、いかがですか。

○國務大臣（田村元吉） 早速担当者に一遍検討させます。

○和田春生君 それひとつ労働省の方も、そういう点で雇用対策、あるいは雇用保険の適用にいた

しましても、労働省は雇用対策が中心ですけれども、産業省庁としては運輸省が所管をしてゐるわけですから、ひとつそういう点について十分密接に連絡をしていただいてここに落ちこぼれができないように、トータルの数でいくと大したことないようですけれども、造船中心のところでは実に深刻な問題になるわけで、一種の集中豪雨的な事情が発生するわけですからよろしくお願いをしたいと、こういうふうに思ひます。

○政府委員（謝敷宗彦君） ただいま大臣からお話のごさいます、私も造船業がこれから不況に入つていき、これに耐えるために雇用問題というのはいさゝか重要な柱だと考へております。したがうのはいさゝか重要で、特に問題のあつた五業種から始めたわけですが、ことしに入りまして造船業そのものを指定することによりまして全部入るといふことに相なつたわけでございます。ただ、ほかの点等で産業分類を使う機会が多うございまして、その意味でこれからの政策の対象として、でき得べくんば全部入るような形で検討してまいりたいと、こう考へております。

○和田春生君 そういうふうな船舶局の方でも推進をしていただきたいと、こういうふうに思ひます。

それでは、次に海上保安庁の關係に移りたいと思ふんですが、これは国会は審議の都合上領海法、二百海里水域法が農林水産委員会にかつたわけでごさいます。日ソ漁業交渉を控えて非常に審議を急ぎまして異例の形で上げたものですが、十分それに伴う関連事項といふのは取り上げられておりませんでした。私も聞きたいことがあつたんですけれども、農水では遠慮しておつたわけですが、ところが、いまの状況を見ると、担当している役所の方としてはそうではなく大変だと思ふんですが、一般的にはあの法律がでちまつたらもう終つた、あとは漁業交渉だといふふうにもう焦点が向いてしまつてゐる面が非常に強いわけですね。しかし、この七月からは領海十二海里法、二

百海里漁業水域法ともに施行されることになるわけですから、遅くとも、何といつても、そうなるわけですから、これ運輸省が矢面に立つことになるし、第一義的に海上保安庁がこの任務につかなくてはならぬわけですね。

で、農水の審議における私どもの質問に対して、あるいは予算委員会でも大臣にもお伺ひしたんですが、何とかやります、やりくりしてやつていきたいと思ひます、それから今後急速に保安庁の整備を進めたいと思ひますと、こういう御答弁だつたんです。それはそれでいいと思ふんですが、もう二カ月じゃないですか、一カ月前に来てゐるわけですね。やはりそれから実際に動き出すわけですから、非常にそういう点で急を要するんですが、新聞記事等を読んでもと大変気になるのは、保安庁ではとても間尺に合わないから、たとえば汚染防止の対策であるとか、新島の発見であるとか、あるいはその他のところでもかなり手抜きをしないといふ新しい体制に取り組むことができない、こう言つてゐるというふうな報道がちらちら見えるわけですね。一体そういう点について、現実に施行を目前に控えて基本的にどういう姿勢で、新しく必要とするものをどこから抜いてきてどういふような配置でやろうとしてゐるかといふことをまずお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員（園村泰彦君） 先生御指摘のとおりでございます。予想以上に二百海里時代の到来が早かつたわけですね。しかも、施行期日が三カ月から二カ月に短縮されたといふことで、私もいままの情勢ですと七月早々にその初動の態勢に入らなさいいかぬといふことでございまして、いま、まず七月早々からどうするかといふことを真剣に考へております。ただ相手があることでございまして、果たして特に二百海里の中の外漁業がどういふふうに入られてくるのかといふことが現在の交渉事ともなつておりますし、しかし、私も、現在の日本の状況でいたしますと、大體率直に申し上げましてソ連船は五十隻くらい三陸沖に来ております。北海道はほとんど減つてお

ります。韓国が多少北海道にございましてといふことですから、それが七月早々にどうなるだろうか、それに対してどう対処すべきかといふことを計画を立てておつてございまして。

したがつて、大體いまから現実の問題としてどこに何隻といふことを詳しくは申し上げられませんが、大體私どもは二百海里の漁業水域についてどうするかといふことを海域別に考えますと北方海域、それから南方海域といふのは小笠原列島から南方の方にかけて、それから沖縄の方の南海海域にかけて、それから日本海海域にかけて、これ四つぐらいに区分して、どういふ事態が来るだろうかといふことを想定しながら考へる。それから特定海域の方は宗谷海峡、津軽海峡、対馬海峡、これ四つに分けて考へたい。それから大隅海峡、これ四つに分けて考へたい。それから北海道南岸から三陸から銚子沖にかけてのソ連船の問題、それから尖閣列島周辺の問題、こういう領海問題三つに分けて考へていくといふことで、私も言つておりますPL、あるいはPM、それから航空機をそれぞれ配備して、できるだけ当初のときには特に警戒態勢で遺漏のないようにしたいといふことで逐次計画を立ててゐるというつもりでございます。

なお新聞でもいろいろ出まして、よく私どもに聞きに来られます。まあ余り詳しくも実は率直に申し上げて言えない、またわからない点もございまして、ついそういうことになると海上交通安全の問題から手抜きができるのか、それから公害問題で手抜きができるのか、もつと端的に申しますと人命に關係のある海難救助に手薄になるんじゃないかといふような点がよく御指摘されるんですが、その辺もあわせて私どもは、たとえば人命救助で言いますと従来の北方海域、東方海域、それから南方海域でやつておりますような前進哨

戒というものは手抜きをせずに当然そのま
まやるといふようなつもりで新しい事態に備える
ような計画を立てつつあるという段階でございま
す。

○和田春生君 確かに海上保安庁の業務というの
は非常に多岐にわたっているわけですが、海上交
通安全法の施行に伴う業務であるとか、あるいは
水路の関係とかいふものは一応のけておきまし
て、今度の新しい十二海里と二百海里に直接かか
わってくる仕事としては、いま長官も言われたよ
うに海難救助、特に前進哨戒はいままでは海難救
助が主たる目的でやっておったと思うんですが、
今度はそれは監視の方に転換していくと思うん
ですけれども、それから領水内の海上警備、緊急入
域船とか領水内の不法行為の取り締まりとかい
う問題、それから海洋汚染防止、これも領海の幅が
広がりますと、まあ船は大体通航する通航帯は決
まっていますといふんですが、当然その領水内とい
う形において監視の密度を高めていかね。こ
ういふような形になるものがあります。とりわ
け外国船の汚染の問題があるわけですから、それ
から二百海里時代になると一つの島がこちらに
来ないかという形は大問題ですから、新しい島が
できそうだとする形になれば、海上保安庁は航空
機飛ばして盛んに監視をしているわけですね。

そういうような業務が関連すると思うんですけ
れども、これ全部いまのままで新しい体制には私
は適用できないと思うんですよ、はっきり言って。
できるというなら別に整備する必要はないんです
から。たとえば航空機の機数は限られてますから、
これをとらえて飛ぶとすれば乗員というものの
も要るわけですから人間の労働力の問題もある。
あるいは燃料の問題も出てくるわけですし、また
飛行機の性能から言っても休みなしに飛ばすとい
うわけにいかないわけですね。ですから、これを
新しく配置していかうとすると、さくばらん
に言うて優先順位をつけてやるといかにいかに
いうことになる。必ずそのためには、優先順位
の後になったところは、私はいままでの体制に比べ

て手抜きができるというのがあたりまえだと思
うんですよ。できないというところはあり得ないと思
うんですよ。

そういう点でいつも誠意を持ってやります、誠
意を持ってやりますというところは気持ちばかり
なんですけれども、これは後から大臣にお聞きしま
すけれども、むしろ海上保安庁は、できることと
できないことをはっきり言つた方がいいじゃないで
すか。これまではできず、この点は落ち込み
になるんですよ、大変です。それは落ち込み
だらけからぬと言われりや新しい仕事できないん
ですから、そういうようなことを私は具体的に言っ
てはつきりさしていくことが本心に正しい
取り組みじゃないかという気がするんですよ。

国会の中におけるわけですけれども、われわれが
言っておるのに、ただ非常に抽象的に言っている
というのでは、私は、さて施行してみたら合
わないし、非常に忙殺をされる。保安庁きりき
舞いしても大変だという形になるんじゃないか。
やっぱり国が法律を決めたわけですね。政府が提案
をしてしまつたわけですね。そういう点につ
いて、もうちょっと私がいま挙げたような、たと
えば各部門においてどこからどこに重点を置いて
やっていかうとしていくかということをお聞きし
たいと思うんですがね。

○政府委員(藤村泰彦君) たとえば私、先ほど担
当海域でそれぞれ二百海里の問題、特定海域の問
題、領海の問題ということ申し上げたんですが、
二百海里の問題につきましては、北方海域が一番
問題であると思われまして、従来の「宗谷」、
それから二二二型のPL、それからYSを投入
してこの海域には常時PLを二隻、それから航空
機は一日に一回というふうな監視体制をやりたい
と思っております。それから南方海域は、これは
余りいまのところさしあたってその伊豆からとい
う方面では漁業の問題としては起こらないんじや
ないかと、それから南海海域もそういう感じが
いたします。それから日本海海域は、これはちょっ
とこれもいまのところ韓国と中国の問題が起こら

なければわりあいに問題は少ないのではないかと
いうことでございます。

それから特定海域につきましては宗谷、津軽、
大隅についてはPM型を一隻ずつ常時配備をして
やりたいと思っておりますし、それから対馬海峡
はもう従来も実は日韓間の漁業の秩序がいまのま
まと変わりありませんとすれば、もうこれ当然
私も年間を通じて四百件ぐらいのいまの漁業協
定違反の事件を処理しておりますが、これは現在
の体制とほぼ同じで常時PM型を一隻とPC二、
三隻ということをやっていると思っております。

それから一番問題は、領海の北海道南岸から三
陸、銚子沖にかけては、これはいま五十隻と申し
上げましたけれども、最盛期にはもっとふえるとい
う状態もございまして。七月一日現在では何隻ぐ
らいになるか、ちょっとまだ予測がつかないんじ
やけれども、それぞれ二管の担当海域が一番多いん
ですが、それぞれ保安部、保安署の担当によって各
ブロックごとにPM、PSを投入してやっていき
たいということを考えております。

○和田春生君 この二百海里問題の施行に伴っ
て、私は広がるというだけじゃなくて別の面も出
てくるんじゃないかと。たとえばこの保安庁の「海
上保安の現況」というので見ましても、「要救助船
の距岸別発生隻数の推移」というような点を見ま
しても、五百海里、あるいは以上とか、遠距離の
方がどちらかというと漸増傾向にある、傾向とし
ては。三百海里未満とか、あるいは領海内近いとこ
ろはむしろ保安庁の努力もあるんでしようけれど
も、漸減をしているという形が出てくるわけでは
ない。そのために、そういうところに対して、重要
地域に先ほど長官もいろいろ挙げられましたけれ
ども前進哨戒に巡視船を派遣するとか、航空機
を重点的に配置をするとか。

ところが、二百海里問題が出てきますと、これ
を実施した以上そこで違反操業を、たとえその隻
数が二隻、三隻、五隻であらうとも、はっきりい
うんではこれは意味がなさぬわけですから、主権の
発動として、そういうものはきちんと取り締まら

にやいかぬ。そういうところに密度を濃くしてく
ると、逆にそういう前進哨戒をやっているところ
からある程度引き上げてこなくてはならぬという
問題が出てくるんじゃないか。それと併せて、従
来どおりの前進哨戒もやっておりながら、新しく
ふえた十二海里、二百海里に対して同じように
やっていきますよなというところは、私はちょっと
できないんじゃないかという感じがするんですよ。
ね。そういう点大丈夫なんですか。

○政府委員(藤村泰彦君) 私どももいま考えてお
ります点は、たとえば「いず」「みうら」を前進哨
戒に使いながら、やはり期間的な点もございま
すので、一隻は南方の海域に使えりし、一隻は北方
の海域に使えりというように考えております。
それからYSはやっぱり二百海里に広がります
と、相手の漁業の形態というものの、漁期とい
うようなものをいろいろ考えていきながら、集団的
なところも多いと思ひますが、やっぱり遠距離の
ところはどうしても足の長いYS、ビーチという
飛行機での監視をやっていくかきかぬという
ことで重点的にやっていくかと思ひます。

ただ非常にむずかしいんですけれども、まるで
現在のままでやりますよというところになりますと、
そんなにたくさんあるのかという、さくばらん
に申し上げましてお話しします。あるいはしかし、
いろいろ私どもは先般からもお話し申し上げてお
りますとおり、整備計画はことしの五十二年度の
予算でかなりその緒についたと思うんですが、何
分二百海里時代の到来が早かったものですが、何
その整備計画をできるだけ促進していくというこ
とで、私ども関係の省庁とお話も今後してい
たいと思ひますので、その辺の実際はちょっと御説
明の仕方が非常に問題がございまして。

○和田春生君 いやね、そのYS11と言われ
ても、一体海上保安庁にいまYS11が何機あるのか
と、これはもうここでやりとりしなくてもこちら
も表を持って聞かざるが、まことに心
細い限りでありますし、ビーナクラフトやそ
ういふものを使うといつても、海上保安庁の現有航空

機勢力というのは、まことに粗末なものである。これはどこかに回せば片方で穴があくことは間違いない。さらにPL、PM、PS型の巡視船といえども、先ほど「宗谷」というお話が出ましたが、これはまあずうたいは大きいけれども、人間で言えばそろそろ米寿を迎えるおばあさんぐらいのもんでございまして、さあ出たといつて行けと言つても、よたよた走つておつて時間かかるわけですから、これはどうにもならぬわけですよ。

そうすると、たとえば空から見ても違反船ないしはそういう侵犯事件を見つけたと、それ行けと言つたけれども現場に行くのが間に合わない、あるいは海上自衛隊が訓練しているときにまた見つけて保安庁に知らしめたと、行けと言つたけれども間に合わなくて、着いたころには悠々とやるだけやつて、網をちゃんと上げて、現場に到着したころにはさうならなつてしまつていなくなつて、ああ日本の警備体制は甘いものだといふことになりまして、これは何が起るかわからない、相当やっばりしたたかですから。

先般も私は、北海道南岸の外国船による違反操業の問題を取り上げて、非常に保安庁も努力をされて一応押し出したという話だった。現地に付いていろいろ聞いてきました。確かに保安庁が努力をした面もある。否定しているわけじゃないんですよ。裏の面として、そうじゃなくて、大体魚がとれなくなつて北の方がとれるようになったから動いていったやつが大方なんです、またさううかつにやると、その漁期によつてこちへやつてくるわけで、それはもう保安庁の努力ももちろんあるが、必ずしもそれだけによつて日本の沖合に於いて外国船が操業するといふことを行つたといふ形ではなくて、ただ魚群を追つて漁期との関係で移動しているという面もあるんだ。なるほどいろいろしさいに調べているとそういう面があるわけですから、あなたの方の御努力を否定しているわけじゃないんですね。そういう面できちんと

やらないことには結局なめられてしまう。二百海里宣言をやつた、二百海里領海を広げた。しかし、領水内における違反行為があつた、あるいは二百海里の漁業水域に対して侵犯をするという事件が起る、許可を受けずに操業しているというふうな事件が起る。ところが、さつぱり取り締まりの点はマンマンデであるという形になつたんでは、これは日本国の主権の威信にもかかわると思ふんですね。

長官としてはなかなかこれは言いにくいと思ふんですが、すね、なほ五十二年度、予算で前進したというお話ですけれど、ぼくはそれはだめだと言つてゐるんですよ。五十二年の予算でやるやつは五十二年、五十四年以降に間に合うといふことでは。これはことしの七月になつたら遅くても実施されるんですよ、繰引きしちゃつてゐるわけですから。だから、そういう急場間に合わせの現行体制ではなかなか間に合はぬじゃないか。こういうことを私は心配をしてゐるわけだ。ちようど予算委員会で大に私が御質問申し上げたのは、これは四月の九日でございます。一カ月以上たつたわけですよ。思い切つて吹っかけると、やるといふお話でしたが、どの辺まで吹っかけられたのか、おやりになつてゐるのか、お伺いしたいと思ふんです。

○国務大臣(田村元君) 具体的なことを申し上げることはちょっとはばかりたいと思ひます。

先ほど来、園村君が非常に答えにくいような風情でお答えをいたしておられます。なかなかむずかしい問題でございまして、いま和田さんから、相手はしたたかだといふ表現がありました。相当警備体制大丈夫ですよと言へば、まあ大蔵省も相当したたかですから、また予算折衝でやつかい問題が起るし、さりとて、今度は逆に非常に不安でございましてと言へば国会で問題になるし、そこいらが非常に答えにくいところでございます。で、言葉にちやうちの風情が出たのかもしれませんが、確かにいまおっしゃつたことは身にこたえておるわけでありまして、対大

蔵の折衝も厳しい態度で臨むことにいたしております。なお、保安庁長官に私が申しておりますのは、もし君たちの手に負えないようだったらあえて私が大蔵省へ乗り込もうと、そこまで申しておりますので、そういう現状であるといふことでながめていただきたい、このように思ひます。

○和田春生君 特に二百海里の問題はまだ初めての経験ですから、繰引きによつてどういふ影響が出るかといふことで不確定要素があるといふこともある程度わかるわけですが、領海についてはこれはもうはっきりしているわけですよ。これは保安庁のレポートの五十年間にわたる統計によりまして、従来の三百海里領海といふときにでも、わが国の領水内に緊急入城した外国船が五百三十三隻で、これは百六十六隻四十九年に比べてふえてゐる。ただし、領水内において不法、不審行動をとつた船舶は八十五隻、この点は若干減少しているといふことが出てゐるわけですから、明らかに三倍以上に領海の範囲が広がつてゐるわけですから、緊急入城の問題だって従来よりもうんと仕事量が大きくなることは当然です。いままでは三百海里までしかなかつたわけですね。

そういう点についても、特に領海といふのはわが国の領土と同じことですから、よほどきちつとやつてもならぬやうなやうな、答えにくいといふことはわかるわけですね、言いにくいことを言へといふ強制する気はありませんけれども、何となくやれるやうなやれぬやうなことは困るんで、むしろやれることとやれぬことを、さつきも言つたけれども、はつきりさせて、これだけ広がつたんだからできないんだけれども、もう国会も政府も一緒になつて法律をつくつたんじゃないか、これだけのことはすぐやれ、私はそういう点でやつてもらふわけには、ほかのものとこれは違ふと思ふんです。そろそろといふわけにいかない問題がある。事は主権にかかわつてゐると思ふ。そういう点で大臣、長官にも特に努力を希望したいと思ひます。

の柄谷議員が取り上げておられて、大臣は一つのアイデアであるといふことを言われたわけですよ。確かにきちつと予算をとつて、初めから巡視船向きに設計したものを整備をしていく、基本的には非常に必要だと思ひますけれども時間がかかる。それはやはり国家財政との関連でさうさうやすといふわけにいかないと思ひます。で、こゝういふ予想しない状況でございまして、ある意味でいくと、これは大砲は撃ち合はなければいけません。戦争みたいなものですか、緊急事態として動員できるものは動員していくといふ考えがあつていいと思ひます。

いま日本は戦争しないといふ国ですけれども、戦争状態になれば、それはもうありとあらゆるものは動員して総力戦をやるといふことが、いい悪いは別にして普通の状況である。明らかにこれは一種の海洋戦争に突入してゐるわけなんです。から、向こうが広がるんならこちらも広げる。韓国が二百海里あれば必ず二百海里やらなくちゃいかぬ、北朝鮮にも対抗しなくちゃいかぬ、あるいは中国との関係も出てくる。やがて日本全体に二百海里の水域を実施するといふことがさう遠からずやつてくるという可能性もある。その場合に、私は従来の発想を転換する必要があるのじゃないか。

確かに専門的に見れば、キャッチャーボートは性能的には非常にすぐれてゐるわけですよ。しかし、乗組員はあれは十八人ですね。そこで、保安官を規定の数だけ乗せるといふ形になると、それは船室の改造をやらうといふこともスペースもないし大変なことなんだと、こゝういふ立場はわかる、それは従来の考え方だと思ふんですね。しかし極端に言へば、三十数人保安官が乗り組んだきつとした巡視船が一隻よりも、十八人乗り組んでゐる二隻の方が、広い範囲と点は監視できるということがある。それは、ちゃんとした警察署が一カ所にあるよりも、二人ずつの立ち番しているお巡りさんの派出所が幾つもあつた方が治安の面にもプラスになる場合もあるわけですから向き向きがあ

る。

これだけ広がったという場合には、そういう場合に活用するのに、現に遊んでいる船があるわけです。これは南水洋まで行って長期間航海をして、しかも鯨を見張って、鯨を撃つてとって来るというキャッチャーボートなんです。そういう船の活用を、この際発想を転換して私は考えていいんじゃないか。いままでどおりの考え方では、船室がどうのこうのと言うけれども、十八人の乗り組みで南水洋まで行っているんです。そうしてあの広いところで鯨を追いつながら鯨をとってきて、世界一の実績を上げてきているというだけの性能を持っている船なんです。これ使わない手はないじゃないかと。そういう点も、いまここでやり出すというのを答えてくれとは言わないけれども、考え方を転換したい。北転船の方もどうせはみ出してきますよ。これも非常に馬力が強くて、あの北海の荒海をぐんぐんぐん行くだけの性能を持っているわけです。しかも魚をとるわけですから。

こういう点についてもいろんな意味で私は新しい発想で、海上保安庁としての警備、監視の体制というものを補強することと考える。できるだけ出費を少なく効果的にやると。そういう点では点をできるだけ多くして、カバリーする面積を広げるということも必要じゃないか。これが国費の節約にもつながるといふふうに私は考えているわけです。そういう意味で、ひとつ従来の発想をこの際思い切って変えて、総力戦で、利用できるものは極力利用していくという考え方に立てないものかどうか。そして、そういう予算を補正なり何なりで組んでやっていく。一方においては本来的な、本格的巡視船艇の整備というものは、これは年次計画なり何なりで続けていくのだと、そういうことに立っただけだと思ふんですけれども、これはいかがですか。

○政府委員(前村泰彦君) 私どもも実は先般からそういうお話をちょっと承りまして、いろいろ実は内部的に検討をしておるのでございますが、率

直に申し上げましてかなり問題が大きいという点で非常に悩んでおるのでございます。改造の点は、もう先生いまお話がございましたのであえて繰り返さないところでございしますが、私ども大体PMと申します三百五十トン型、これは現在もう六、七百トンございします。これに三十三人乗せてやっておりますが、これもアメリカのコーストガードとか、まして自衛隊などに比べますと非常に乗組員は少ないということですが、実は私どもの仕事というのは、先生御承知の運航方面の船務と業務というものが重なって三十三人というグループになってございます。

その三十三人を半分ずつに分けて、半分は船務だと、これは船を動かす、半分は業務だと、これは海難救助とか、警備だとか、捜索に当たると、監視に当たるといふような体制に実はなっていないで、どうしてもこのグループ三十三人といううようなことで仕事をしているという点が一つございします。それからやはり身分、資格という点では、司法警察職員として一人一人にそういう仕事を持たせてございしますんで、そういう面で民間の方との関係というのはいささかむずかしい点があると思ひます。

まあいろいろキャッチャーボートのことも私どもも検討はさせていただいておりますが、私どもも実はPM型の船も持っております、四百五十トン型といううのがまた十九隻ほど、これはまた来年の予算からつくりかえていかなきゃいかぬ。三百五十トン型が新しくやつとことしの五隻で終わりました。そういうときにかかっておるわけでございしますが、キャッチャーボートの中でもちょっと船齢が古いんじゃないかというものもかなりあるようでございます。そんな点、私どももいろいろ検討させていただいておりますけれども、いま即戦力として私どもで利用させていただくということの結論はちょっと出にくいという点でございます。

それからもう一つ、実は私ども広い海域になりまして、監視という問題がまず第一に必要なとい

うことを考えておりますが、私どもの仕事は実は監視だけで終わらない。で、これは自衛隊との協力点でもこういう点がございします。ちょっとむずかしい点が出てきている点がございしますが、まず私どもの方は、監視をやつたらもう当然、違反事実が出てきたら警察権の発動として相手の船をとめると、それからそれに移乗していくと、それから臨検をする。それから立入検査で初期、初期の捜査に入ると、それからその船舶をどこへ連れて行くかというのを考えます。それから取り調べをして、当然現行犯逮捕をやるといふうなことを一連の仕事として考えていってその三十三人のグループになってやっていると、どうも監視だけで切り離すという点ができないという悩みがございします。

それから情報の点については、私はもう先生おっしゃられるとおりで、この際、一部の漁船にだけ頼るという特定のこともよりも、私は日本じゅうの船舶、全船舶を挙げてひとつ情報をもちょうとということにしたい。したがって全漁船、全商船、それから自衛隊も、法律で許されておる百一条の密接な連絡ということに基づいて私どもに情報をくれるときに、たとえばもう短波の通信が漁業無線に入つて私どもにもくるといふような現体制はちょっとおかしい。どうしてもそういう直接もちょうとということと、SOSの救難波聴守と同じような体制で全船舶からもちょうとにしていきたい、それが新島発見——あの南の方の新島のときに日本航空からもいただいておりますし、方々からくれているということと同じようなことで全船舶からの通信連絡をいただきたい、情報収集体制をやりたい、これも予算の中に考えていま話しますという中身でございます。

○和田春生君 そういう点で努力をしていることは私も了したいと思ひます。ただ、私はまだちょっと保安庁長官の見解に納得できないのは、正常じゃないんですから、いわば異常状態が発生したわけです。大変なこれ対応しなくちゃな

らぬことになるというときに、やっぱり当面間に合うような方法を考えた方がいいと思ふんです。たとえば警備とか、単に監視だけではないと、当然取り締まりをやらないかぬ、捜査をしなくちゃいかぬ。それを考えて三十三人なら三十三人乗り込んでいるんだと、おっしゃるとおりでしょう。

しかし、陸上だつてそうじゃないですか。たとえば白バイで犯罪を見つけたと、一人のお巡りではどうにもならぬけれども、連絡をして、ともかくパトカーが来るまで、機動隊が駆けつけてくるまで、それをつけているなり監視をしていくということだつてあり得るわけですから、それは多勢に無勢なり、あるいは及ばぬときに警察権を持っているからといって、しゃにむにむしやぶつていって犠牲を出すというわけじゃないんです。それから、海上保安庁だつてこれだけ広がってくれば、全部一つの巡視船に対して整備されたものがきちんとしておっていると考えなくても、やはり人数が航海と当直と監視というものの必要な人間がそれぞれの権限は持っているけれども、一隻でだめな場合には一隻が駆けつけて二隻で協力してやるといふこともできると、そういう面で定員とか何とかということにつきましてもいろいろ考えた方がいいんじゃないか。

それから、新たにこういうような漁業水域ということになりましたと、私は民間のそういう新しい血を保安庁に導入するというのも必要ではないかと思ひます。漁船の乗組員が全部が全部適格者であるとは思ひません。しかし、やっぱり適格者もおるわけです。漁業にも非常に詳しいわけですね。そういう海上にずっとなれてますから、一目見ればあれは何しているということがわかるという、そういうベテランもおるわけですね。滅船等になつてくれば当然はみ出してくるベテランの船員もおる。海技免許も持っている、あるいは持っているけれども適格性があると、それを訓練をすることによつて保安庁の職員として十分役立てるといふことも可能でございます。最近では保安庁自体で

養成をした職員ということが中心になってきてますけれども、御承知のとおり保安庁ができたころには、われわれの仲間の船乗りがずうっと全部海上保安庁に入っている商船学校、船乗り出身の保安庁の職員という者がたくさんあって、その中から現在ずうっと上のトップクラスになっている人もおるわけでしょう。だから、そういう点で業務量が非常に広くなるというときに、民間からそういう血の導入をするということも適当な規模において私は考えてしかるべきではないか。そしてきちんと体制をとる必要があると、こういうふうに思うわけです。

これは政策的な要素もありますので、ひとつ大臣にその点は、いまここでやりますということとは別にして、これは手伝おうと思つて言っているわけですから、逃げるだけじゃなしに、前向きに取り組んでもらいたいと思うんですが、いかがですか。

○国務大臣(田村元君) この前、和田さんにちよつと廊下で申し上げたように、私、非常にユニークな発想だと思つてます。で、長官に対して、とにかくこれまあ検討しろということをお願いしておつたのですが、長官がいま答弁しましたように、なかなかむずかしいことを言う。私は船乗りのことしつかりわかりませんが、それに対して反論の余地もないんですけれども、しかし、今日確かに緊急の事態ですから、にべもなくだめだといふんでなしに、とにかく検討しろと、こういうことを申しておるわけでありませう。

私の記憶が間違つていなければ、終戦のあの前後に陸軍なんかの憲兵まで補助憲兵なんという、もうその辺からかき集めてきてやつておつたことでもありますね。ああいう非常に重要な任務や資格を持った者でもそういうこともあったし、一種の緊急避難的なといいますか、緊急対策的な問題でもありますので、私は保安庁長官におもて検討してもらいたいと思うんです。まあ三十何名がワンセットといいますが、それはちよつと私にはわかりませんが、それはいやうがありませんが、

きよりの御質問と、また長官の答弁を踏まえまして、今後も急いで、それこそ急いで真剣に再検討に再検討を重ねるといふことを長官に指示いたしておきます。

○和田春生君 先ほど通信のことについて触れられました。実はこれ少し詳しく伺ひたいと思つておりました。時間をごさいますから、端的にお伺ひしますけれども、保安庁だけではなくて、やっぱり自衛隊との間にも、また民間との協力体制というふうなものも必要だと思ひますね。その場合何といつても通信体制、そういうふうな連絡等に対して私は一元的に方式を決めて、十分間に合うような適確な通信が行えるようにする必要があると思ひます。そういう点についてどういふ準備を、どういふふうにお考えになつておるか、その点を伺ひたいと思ひます。

○政府委員(藪村泰彦君) 端的に申し上げまして、短波の聴守体制をつくりたいと思つております。で、全国で幾つ局をつくら完全な聴守できますかどうか検討したいといふことでございませう。それから協力をしてくれる他の機関との連絡については、これは当該のところで、もうまさに目の前の事態に備えて、許される範囲において相談したいといふことでございませう。

○委員長(上林繁次郎君) 本日はこれにて散会いたします。

午後四時十分散会

四月二十八日本委員会に左の案件を付託された。

一、海上衝突予防法案

海上衝突予防法案

海上衝突予防法案

海上衝突予防法(昭和二十八年法律第五百一十一号)の全部を改正する。

目次

第一章 総則(第一条—第三条)

第二章 航法

第一節 あらゆる視界の状態における船舶の航法(第四条—第十条)

第二節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法(第十一条—第十八条)

第三節 視界制限状態における船舶の航法(第十九条)

第三章 燈火及び形象物(第二十条—第三十一条)

第四章 音響信号及び発光信号(第三十二条—第三十七条)

第五章 補則(第三十八条—第四十二条)

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約に添付されている千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき燈火及び形象物並びに行うべき信号に關し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的とする。

(適用船舶)

第二条 この法律は、海洋及びこれに接続する航路に航行することができ、水域の水面上にある次条第一項に規定する船舶について適用する。

(定義)

第三条 この法律において「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舶(水上航空機を含む。)をいう。

2 この法律において「動力船」とは、機関を用いて推進する船舶(機関のほかに帆を用いて推進する船舶であつて帆のみを用いて推進しているものを除く。)をいう。

3 この法律において「帆船」とは、帆のみを用いて推進する船舶及び機関のほかに帆を用いて推進する船舶であつて帆のみを用いて推進しているものをいう。

るものをいう。

4 この法律において「漁ろうに従事している船舶」とは、船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶(操縦性能制限船舶に該当するものを除く。)をいう。

5 この法律において「水上航空機」とは、水上を移動することができ、航空機をいう。

6 この法律において「運転不自由船」とは、船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態が生じているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

7 この法律において「操縦性能制限船舶」とは、次に掲げる作業その他の船舶の操縦性能を制限する作業に従事しているため他の船舶の進路を避けることができない船舶をいう。

一 航路標識、海底電線又は海底パイプラインの敷設、保守又は引揚げ

二 しゆんせつ、測量その他の水中作業

三 航行中における補給、人の移乗又は貨物の積替え

四 航空機の発着作業

五 掃海作業

六 船舶及びその船舶に引かれてゐる船舶その他の物件がその進路から離れることを著しく制限するえい航作業

8 この法律において「喫水制限船舶」とは、船舶の喫水と水深との関係によりその進路から離れることが著しく制限されている動力船をいう。

9 この法律において「航行中」とは、船舶がびよう泊(係船浮標又はびよう泊をしている船舶に対する係留を含む。以下同じ。)をし、陸岸に係留をし、又は乗り揚げていない状態をいう。

10 この法律において「長さ」とは、船舶の全長をいう。

11 この法律において「互いに他の船舶の視野の内にある」とは、船舶が互いに視覚によつて他の船舶を見ることができ、状態にあることをいう。

12 この法律において「視界制限状態」とは、霧、もや、降雪、暴風雨、砂あらしその他これらに類する事由により視界が制限されている状態をいう。

第二章 航法

第一節 あらゆる視界の状態における船舶の航法

第四条 この節の規定は、あらゆる視界の状態における船舶について適用する。

(見張り)

第五条 船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるときに、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行わなければならない。

(安全な速度)

第六条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切な有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるよう、常時安全な速度で航行しなければならない。この場合において、その速度の決定に当たっては、特に次に掲げる事項（レーダーを使用していない船舶にあつては、第一号から第六号までに掲げる事項）を考慮しなければならない。

一 視界の状態

二 船舶交通のふくそうの状況

三 船舶の停止距離、旋回性能その他の操縦性能

四 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反射等による燈光の存在

五 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害物に接近した状態

六 自船の喫水と水深との関係

七 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界

八 使用しているレーダーレンジによる制約

九 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響

十 適切なレーダーレンジでレーダーを使用する場合においても小型船舶及び氷塊その他の漂流物を探知することができないときがあること。

十一 レーダーにより探知した船舶の数、位置及び動向

十二 自船と付近にある船舶その他の物件との距離をレーダーで測定することにより視界の状態を正確に把握することができるときがあること。

(衝突のおそれ)

第七条 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない。

2 レーダーを使用している船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあることを早期に知るための長距離レーダーレンジによる走査、探知した物件のレーダープロットイングその他の系統的な観察等を行うことにより、当該レーダーを適切に用いなければならない。

3 船舶は、不十分なレーダー情報その他の不十分な情報に基づいて他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断してはならない。

4 船舶は、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならない。また、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても、大型船舶若しくは早い航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。

5 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを確かめることができない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならない。

(衝突を避けるための動作)

第八条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、できる限り、十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従つてためらわずにその動作をとらなければならない。

2 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための針路又は速度の変更を行う場合は、できる限り、その変更を他の船舶が容易に認めることができるように大幅に行わなければならない。

3 船舶は、広い水域において針路の変更を行う場合においては、それにより新たに他の船舶に著しく接近することとならず、かつ、それが適切な時期に大幅に行われる限り、針路のみの変更が他の船舶に著しく接近することを避けるための最も有効な動作となる場合があることを考慮しなければならない。

4 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、他の船舶との間に安全な距離を保つて通過することができるようその動作をとらなければならない。この場合において、船舶は、その動作の効果を当該他の船舶が通過して十分に速さるまで慎重に確かめなければならない。

5 船舶は、周囲の状況を判断するため、又は他の船舶との衝突を避けるために必要な場合は、速度を減じ、又は機関の運転を止め、若しくは機関を後進にかけることにより停止しなければならない。

(狭い水道等)

第九条 狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」という。）をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄つて航行しなければならない。ただし、次条第二項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 航行中の動力船（漁ろうに従事している船舶を除く。次条第六項及び第十八条第一項において同じ。）は、狭い水道等において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない動力船の通航を妨げること

3 航行中の船舶（漁ろうに従事している船舶を除く。次条第七項において同じ。）は、狭い水道等において漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、漁ろうに従事している船舶が狭い水道等の内側を航行している他の船舶の通航を妨げることができないとするものではない。

4 第十三条第二項又は第三項の規定による追越し船舶は、狭い水道等において、追い越される船舶が自船を安全に通過させるための動作をとらなければならない。この場合において、追越される船舶は、汽笛信号を行うことにより追越しの意図を示さなければならない。この場合において、当該追い越される船舶は、その意図に同意したときは、汽笛信号を行うことによりそれを示し、かつ、当該追越し船舶を安全に通過させるための動作をとらなければならない。

5 船舶は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通航を妨げることとなる場合は、当該狭い水道等を横切つてはならない。

6 長さ二十メートル未満の動力船は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の動力船の通航を妨げてはならない。

7 第二項から前項までの規定は、第四条の規定にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にいる船舶について適用する。

8 船舶は、障害物があるため他の船舶を見ることのできない狭い水道等のわん曲部その他の水域に接近する場合は、十分に注意して航行しなければならない。

めの国際規則（以下「国際規則」という。）第一条(d)の規定により政府間海事協議機関が採択した分離通航方式について適用する。

2 船舶は、分離通航帯を航行する場合は、この法律の他の規定に定めるもののほか、次の各号に定めるところにより、航行しなければならない。

一 通航路をこれについて定められた船舶の進行方向に航行すること。

二 一分離線又は分離帯からできる限り離れて航行すること。

三 できる限り通航路の出入口から出入すること。ただし、通航路の側方から出入する場合は、その通航路について定められた船舶の進行方向に對してできる限り小さい角度で出入しなければならない。

3 船舶は、通航路を横断してはならない。ただし、やむを得ない場合において、その通航路について定められた船舶の進行方向に對してできる限り直角に近い角度で横断するときは、この限りでない。

4 船舶は、沿岸通航帯に隣接した分離通航帯の通航路を安全に通過することができるときは、やむを得ない場合を除き、沿岸通航帯を航行してはならない。

5 通航路を横断する船舶以外の船舶は、次に掲げる場合その他やむを得ない場合を除き、分離帯に入り、又は分離線を横切つてはならない。

一 一切迫した危険を避ける場合

二 一分離帯において漁ろうに従事する場合

6 航行中の動力船舶は、通航路において帆船の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、帆船が通航路をこれに沿つて航行している動力船舶の安全な通航を妨げることができるとするものではない。

7 航行中の船舶は、通航路において漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。ただし、この規定は、漁ろうに従事している船舶が通航路をこれに沿つて航行している他の

の船舶の通航を妨げることができるとするものではない。

8 長さ二十メートル未満の動力船舶は、通航路をこれに沿つて航行している他の動力船舶の安全な通航を妨げなければならない。

9 前三項の規定は、第四条の規定にかかわらず、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

10 船舶は、分離通航帯の出入口付近においては、十分に注意して航行しなければならない。

11 船舶は、分離通航帯及びその出入口付近においては、やむを得ない場合を除き、びよう泊をしてはならない。

12 分離通航帯を航行しない船舶は、できる限り分離通航帯から離れて航行しなければならない。

13 海上保安庁長官は、第一項に規定する分離通航方式の名称、その分離通航方式について定められた分離通航帯、通航路、分離線、分離帯及び沿岸通航帯の位置その他分離通航方式に関し必要な事項を告示しなければならない。

第二節 互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法

(適用船舶)
第十一条 この節の規定は、互いに他の船舶の視野の内にある船舶について適用する。

(帆船)
第十二条 二隻の帆船が互いに接近し、衝突するおそれがある場合における帆船の航法は、次の各号に定めるところによる。ただし、第九条第三項、第十条第七項又は第十八条第二項若しくは第三項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

一 二隻の帆船の風を受けるげんが異なる場合は、左げんに風を受ける帆船は、右げんに風を受ける帆船の進路を避けなければならない。

二 二隻の帆船の風を受けるげんが同じである場合は、風上の帆船は、風下の帆船の進路を

避けなければならない。

三 左げんに風を受ける帆船は、風上に他の帆船を見る場合において、当該他の帆船の風を受けるげんが左げんであるか右げんであるかを確かめることができないときは、当該他の帆船の進路を避けなければならない。

2 前項第二号及び第三号の規定の適用については、風上は、メインスル（横帆船にあつては、最大の縦帆）の張つている側の反対側とする。

(追越し船)
第十三条 追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、追いつき越される船舶を確実に追いつき、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。

2 船舶の正横後二十二度三十分を超え、後方の位置（夜間にあつては、その船舶の第二十一条第二項に規定するげん燈のいずれをも見ることができない位置）からその船舶を追い越す船舶は、追越し船とする。

3 船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確かめることができない場合は、追越し船であると判断しなければならない。

(行会い船)
第十四条 二隻の動力船舶が真向かい又はほとんど真向かいに行き会う場合において衝突するおそれがあるときは、各動力船舶は、互いに他の動力船舶の左げん側を通過することができるよう、それぞれ針路を右に転じなければならない。ただし、第九条第三項、第十条第七項又は第十八条第一項若しくは第三項の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 動力船舶は、他の動力船舶を船首方向又はほとんど船首方向に見る場合において、夜間にあつては当該他の動力船舶の第二十三条第一項第一号の規定によるマスト燈二個を垂直線上若しくはほとんど垂直線上に見るとき、又は両側の同項第二号の規定によるげん燈を見るとき、昼間にあつては当該他の動力船舶をこれに相当する状態に見るときは、自船が前項に規定する状況にある

と判断しなければならない。

3 動力船舶は、自船が第一項に規定する状況にあるかどうかを確かめることができない場合は、その状況にあると判断しなければならない。

(横切り船)
第十五条 二隻の動力船舶が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船舶を右げん側に見る動力船舶は、当該他の動力船舶の進路を避けなければならない。この場合において、他の動力船舶の進路を避けなければならない動力船舶は、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船舶の船首方向を横切つてはならない。

2 前条第一項ただし書の規定は、前項に規定する二隻の動力船舶が互いに進路を横切る場合について準用する。

(避航船)
第十六条 この法律の規定により他の船舶の進路を避けなければならない船舶（次条において「避航船」という。）は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない。

(保持船)
第十七条 この法律の規定により二隻の船舶のうち一隻の船舶が他の船舶の進路を避けなければならない場合は、当該他の船舶は、その針路及び速力を保たなければならない。

2 前項の規定により針路及び速力を保たなければならない船舶（以下この条において「保持船」という。）は、避航船がこの法律の規定に基づく適切な動作をとつていないことが明らかになつた場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合において、これらの船舶について第十五条第一項の規定の適用があるときは、保持船は、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない。

3 保持船は、避航船と間近に接近したため、当該避航船の動作のみでは避航船との衝突を避け

ることができないと認める場合は、第一項の規定にかかわらず、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなければならない。
(各種船舶間の航法)

第十八条 第九条第二項及び第三項並びに第十條第六項及び第七項に定めるもののほか、航行中の動力船は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船
二 操縦性能制限船
三 漁ろうに従事している船舶
四 帆船

2 第九条第三項及び第十條第七項に定めるもののほか、航行中の帆船(漁ろうに従事している船舶を除く)は、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船
二 操縦性能制限船
三 漁ろうに従事している船舶

3 航行中の漁ろうに従事している船舶は、できる限り、次に掲げる船舶の進路を避けなければならない。

一 運転不自由船
二 操縦性能制限船

4 船舶(運転不自由船及び操縦性能制限船を除く)は、やむを得ない場合を除き、第二十八條の規定による灯火又は形象物を表示している喫水制限船の安全な通航を妨げてはならない。

5 喫水制限船は、十分にその特殊な状態を考慮し、かつ、十分に注意して航行しなければならない。

6 水上航空機は、できる限り、すべての船舶から十分に遠ざかり、かつ、これらの船舶の通航を妨げないようにしなければならない。
第三節 視界制限状態における船舶の航法
第十九条 この条の規定は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行している船舶(互いに他の船舶の視野の内にあるものを除く)について適用する。

2 動力船は、視界制限状態においては、機関を直ちに操作することができるようしておくなければならない。

3 船舶は、第一節の規定による措置を講ずる場合は、その時の状況及び視界制限状態を十分に考慮しなければならない。

4 他の船舶の存在をレーダーのみにより探知した船舶は、当該他の船舶に著しく接近することとなるかどうか又は当該他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断しなければならない。

5 前項の規定による動作をとる船舶は、やむを得ない場合を除き、次に掲げる針路の変更を行うてはならない。

一 他の船舶が自船の正横より前方にある場合(当該他の船舶が自船に追いつき越される船舶である場合を除く)において、針路を左に転じること。

二 自船の正横又は正横より後方にある他の船舶の方向に針路を転じること。

6 船舶は、他の船舶と衝突するおそれがないと判断した場合を除き、他の船舶が行う第三十五條の規定による音響による信号を自船の正横より前方に聞いた場合又は自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じなければならない。

また、必要に応じて停止しなければならない。この場合において、船舶は、衝突の危険がなくなるまでは、十分に注意して航行しなければならない。

第三章 灯火及び形象物
(通則)
第二十条 船舶に引かれてある船舶以外の

物件を含む。以下この条において同じ。は、この法律に定める灯火(以下この項及び次項において「法定灯火」という。)を日没から日出までの間表示しなければならない。また、この間は、次の各号のいずれにも該当する灯火を除き、法定灯火以外の灯火を表示してはならない。

一 法定灯火と誤認されることのない灯火であること。
二 法定灯火の視認又はその特性の識別を妨げることとならない灯火であること。

三 見張りを妨げることとならない灯火であること。
2 法定灯火を備えている船舶は、視界制限状態においては、日出から日没までの間にあつてもこれを表示しなければならない。また、その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。

3 船舶は、昼間においてこの法律に定める形象物を表示しなければならない。

4 この法律に定めるもののほか、灯火及び形象物の技術上の基準並びにこれらを表示すべき位置については、運輸省令で定める。
(定義)
第二十一条 この法律において「マスト燈」とは、二百二十五度わたる水平の弧を照らす白燈であつて、その射光が正船首方向から各げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

2 この法律において「げん燈」とは、それぞれ百十二度三十分わたる水平の弧を照らす紅燈及び綠燈の一对であつて、紅燈にあつてはその射光が正船首方向から左げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように左げん側に装置される燈火をいい、綠燈にあつてはその射光が正船首方向から右げん正横後二十二度三十分までの間を照らすように右げん側に装置される燈火をいう。

3 この法律において「両色燈」とは、紅色及び綠色の部分からなる燈火であつて、その紅色及び綠色の部分それぞれげん燈の紅燈及び綠燈と同一の特性を有することとなるように船舶の中心線上に装置されるものをいう。

4 この法律において「船尾燈」とは、百三十五度わたる水平の弧を照らす白燈であつて、その射光が正船尾方向から各げん六十七度三十分までの間を照らすように装置されるものをいう。

5 この法律において「引き船燈」とは、船尾燈と同一の特性を有する黃燈をいう。
6 この法律において「全周燈」とは、三百六十度わたる水平の弧を照らす燈火をいう。
7 この法律において「せん光燈」とは、一定の間隔で毎分百二十回以上のせん光を発する全周燈をいう。
(燈火の視認距離)
第二十二条 次の表の上欄に掲げる船舶が表示する燈火は、同表下欄に掲げる燈火の種類ごとに、同表下欄に掲げる距離以上の視認距離を得るのに必要な運輸省令で定める光度を有するものでなければならない。

長さ五十メートル以上の船舶					
マスト燈	げん燈	船尾燈	引き船燈	全周燈	
六海里	三海里	三海里	三海里	三海里	

長さ十二メートル以上五十メートル未満の船舶	
マスト燈	五海里（長さ二十メートル未満の船舶にあつては、三海里）
げん燈	二海里
船尾燈	二海里
引き船燈	二海里
全周燈	二海里
長さ十二メートル未満の船舶	
マスト燈	二海里
げん燈	一海里
船尾燈	二海里
引き船燈	二海里
全周燈	二海里

（航行中の動力船）

第二十三条 航行中の動力船（次条第一項から第四項まで、第二十六条第一項若しくは第二項、第二十七条第一項から第四項まで若しくは第六項又は第二十九条の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火を表示しなければならない。

- 一 前部にマスト燈一個を掲げ、かつ、そのマスト燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、後方のマスト燈を掲げることが要しない。
- 二 げん燈二対（長さ二十メートル未満の動力船にあつては、げん燈一対又は両色燈一個。第三項並びに次条第一項第二号及び第二項第二号において同じ。）を掲げること。
- 三 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

2 水面から浮揚した状態で航行中のエアクッション船（船体の下方へ噴出する空気の圧力の反作用により水面から浮揚した状態で移動することができる動力船をいう。）は、前項の規定に

よる燈火のほか、黄色のせん光燈一個を表示しなければならない。

3 航行中の長さ七メートル未満の動力船であつて、その最大速度が七ノットを超えないものは、第一項の規定による燈火の表示に代えて、白色の全周燈一個を表示することができる。この場合において、その動力船は、できる限りげん燈一対を表示しなければならない。

（航行中のえい航船等）

第二十四条 船舶その他の物件を引いている航行中の動力船（次項、第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項から第四項まで若しくは第六項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

- 一 前部にマスト燈二個（引いている船舶の船尾から引かれている船舶その他の物件の後端までの距離（以下この条において「えい航物件までの距離」という。）が二百メートルを超える場合に於ては、マスト燈三個）を垂直線上に掲げ、かつ、これらのマスト燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。

と。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、後方マスト燈を掲げることが要しない。

二 げん燈一対を掲げること。

三 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

四 前部の船尾燈の垂直線上の上方に引き船燈一個を掲げること。

五 えい航物件までの距離が二百メートルを超える場合は、最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げること。

2 船舶その他の物件を押し、又は接げんして引いている航行中の動力船（第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項、第二項若しくは第四項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火を表示しなければならない。

- 一 前部にマスト燈二個を垂直線上に掲げ、かつ、これらのマスト燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の動力船は、後方のマスト燈を掲げることが要しない。
- 二 げん燈一対を掲げること。
- 三 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

3 他の動力船に引かれている航行中の船舶（第一項、次項（第二号に係る部分に限る。）、第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第二項から第四項までの規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）その他の物件は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。ただし、当該船舶その他の物件がやむを得ない事由によりその燈火を表示することができない場合は、照明その他の存在を示すために必要な措置を講ずることをもつて足りる。

- 一 げん燈一対（長さ二十メートル未満の船舶その他の物件にあつては、げん燈一対又は両色燈一個）を掲げること。

二 できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 えい航物件までの距離が二百メートルを超える場合は、最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げること。

4 次の各号に掲げる船舶（第二十六条第一項若しくは第二項又は第二十七条第二項から第四項までの規定の適用があるものを除く。）は、それぞれ当該各号に定めるところにより、燈火を表示しなければならない。この場合において、二隻以上の船舶が一同となつて、押され、又は接げんして引かれていたときは、これらの船舶は、一隻の船舶とみなす。

- 一 他の動力船に押されている航行中の船舶 前部にげん燈一対（長さ二十メートル未満の船舶にあつては、げん燈一対又は両色燈一個。次号において同じ。）を掲げること。
- 二 他の動力船に接げんして引かれている航行中の船舶 前部にげん燈一対を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

5 押している動力船と押されている船舶とが結合して一体となつていた場合は、これらの船舶を一隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。

（航行中の帆船等）

第二十五条 航行中の帆船（前条第三項若しくは第四項、次条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項、第二項若しくは第四項の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。）であつて、長さ七メートル以上のものは、げん燈一対（長さ二十メートル未満の帆船にあつては、げん燈一対又は両色燈一個。以下この条において同じ。）を表示し、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を表示しなければならない。

2 航行中の長さ七メートル未満の帆船は、できる限り、げん燈一対を表示し、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を表示しなければならない。

ない。ただし、これらの燈火又は次項に規定する三色燈を表示しない場合は、白色の携帯電燈又は点火した白燈を直ちに使用することができ、ように備えておき、他の船舶との衝突を防ぐために十分な時間これを表示しなければならぬ。

3 航行中の長さ十二メートル未満の帆船は、げん燈一対及び船尾燈一個の表示に代えて、三色燈（紅色、綠色及び白色の部分からなる燈火であつて、紅色及び綠色の部分にあつてはそれぞれげん燈の紅燈及び綠燈と、白色の部分にあつては船尾燈と同一の特性を有することとなる）を、船舶の中心線上に設置されるものをいう。一個をマストの最上部又はその付近の最も見えやすい場所に表示することができる。

4 航行中の帆船は、げん燈一対及び船尾燈一個のほか、マストの最上部又はその付近の最も見えやすい場所に、紅色の全周燈一個を表示し、かつ、その垂直線上の下方に綠色の全周燈一個を表示することができる。ただし、これらの燈火を前項の規定による三色燈と同時に表示してはならない。

5 ろかいを用いている航行中の船舶は、前各項の規定による帆船の燈火を表示することができ、ただし、これらの燈火を表示しない場合は、白色の携帯電燈又は点火した白燈を直ちに使用することができ、ように備えておき、他の船舶との衝突を防ぐために十分な時間これを表示しなければならぬ。

6 機関及び帆を同時に用いて推進している動力船（次条第一項若しくは第二項又は第二十七条第一項から第四項までの規定の適用があるものを除く。）は、前部の最も見えやすい場所に円すい形の形象物一個を頂点を下にして表示しなければならぬ。

（漁ろうに従事している船舶）

第二十六条 航行中又は泊中の漁ろうに従事している船舶（次条第一項の規定の適用があるものを除く。以下この条において同じ。）であ

つて、トロール（けた網その他の漁具を水中で引くことにより行う漁法をいう。次項において同じ。）により漁ろうをしているものは、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 綠色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に白色の全周燈一個を掲げること。

二 前号の綠色の全周燈よりも後方の高い位置にマスト燈一個を掲げること。ただし、長さ五十メートル未満の漁ろうに従事している船舶は、これを掲げることとを要しない。

三 対水速力を有する場合は、げん燈一対（長さ二十メートル未満の漁ろうに従事している船舶にあつては、げん燈一対又は両色燈一個。次項第二号において同じ。）を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

四 二個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直線上の上下に結合した形の形象物一個（長さ二十メートル未満の漁ろうに従事している船舶にあつては、その形象物一個又はかこ二個。次項第四号において同じ。）を掲げること。

航行中又は泊中の漁ろうに従事している船舶であつて、トロール以外の漁法により漁ろうをしているものは、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 紅色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に白色の全周燈一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、げん燈一対を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 漁具を水平距離五十メートルを超えて船外に出している場合は、その漁具を出している方向に白色の全周燈一個又は頂点を上にした円すい形の形象物一個を掲げること。

四 二個の同形の円すいをこれらの頂点で垂直

線上の上下に結合した形の形象物一個を掲げること。

3 運輸省令で定める漁ろうに従事している船舶は、他の漁ろうに従事している船舶と著しく接近している場合は、前二項の規定による燈火のほか、運輸省令で定める燈火を運輸省令で定めるところにより表示することができる。（運輸不自由船及び操縦性能制限船）

第二十七条 航行中の運輸不自由船（第二十四条第三項又は第四項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。ただし、航行中の長さ七メートル未満の運輸不自由船は、その燈火を表示することを要しない。

一 最も見えやすい場所に紅色の全周燈二個を垂直線上に掲げること。

二 対水速力を有する場合は、げん燈一対（長さ二十メートル未満の運輸不自由船にあつては、げん燈一対又は両色燈一個）を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 最も見えやすい場所に球形の形象物二個又はこれに類似した形象物二個を垂直線上に掲げること。

2 航行中又は泊中の操縦性能制限船（前項、次項、第四項又は第六項の規定の適用があるものを除く。以下この項において同じ。）は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 最も見えやすい場所に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周燈一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、マスト燈二個（長さ五十メートル未満の操縦性能制限船にあつては、マスト燈一個。第四項第二号において同じ。）及びげん燈一対（長さ二十メートル未満の操縦性能制限船にあつては、げん燈一対又は両色燈一個。同号において同じ。）を掲げ、

かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

3 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。

四 びよう泊中の船舶の燈火又は形象物を掲げること。

3 航行中の操縦性能制限船であつて、第三條第七項第六号に規定する航行作業に従事しているもの（第一項の規定の適用があるものを除く。）は、第二十四条第一項各号並びに前項第一号及び第三号の規定による燈火又は形象物を表示しなければならない。

4 航行中又は泊中の操縦性能制限船であつて、しゅんせつその他の水中作業（掃海作業を除く。）に従事しているもの（第一項の規定の適用があるものを除く。）は、その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある場合は、次の各号に定めるところにより、燈火又は形象物を表示しなければならない。

一 最も見えやすい場所に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ紅色の全周燈一個を掲げること。

二 対水速力を有する場合は、マスト燈二個及びげん燈一対を掲げ、かつ、できる限り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。

三 その作業が他の船舶の通航の妨害となるおそれがある側のげんを示す紅色の全周燈二個又は球形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。

四 他の船舶が通航することができ、る側のげんを示す綠色の全周燈二個又はひし形の形象物二個をそのげんの側に垂直線上に掲げること。

五 最も見えやすい場所にひし形の形象物一個を掲げ、かつ、その垂直線上の上方及び下方にそれぞれ球形の形象物一個を掲げること。

前項に規定する操縦性能制限船であつて、潜

水夫による作業に従事しているものは、その船体の大きさのために同項第三号及び第四号の規定による形像物を表示することができない場合は、政府関係事務協議機関が採択した国際信号書に定めるA旗を表す信号板を、げん緑上「メートル」以上の高さの位置に周囲から見えるように表示することをもつて足りる。

6 航行中の操縦性能制限船であつて、掃海作業に従事しているものは、第二十三条第一項各号の規定による灯火及びその船舶の後方千メートルの水域のうちその船舶の両側方それぞれ五百メートルの範囲内に危険であることを示す緑色の全周燈三個又は球形の形像物三個を表示しなければならぬ。この場合において、これらの全周燈三個又は球形の形像物三個のうち、一個は前部マストの最上部又はその付近に掲げるものとし、他の二個はその前部マストのヤードの両端に掲げるものとする。

7 航行中又はびよう泊中の長さ七メートル未満の操縦性能制限船は、第二項から第四項まで及び前項の規定による灯火を表示することを要しない。

(喫水制限船)
第二十八條 航行中の喫水制限船(第二十三条第一項の規定の適用があるものに限り)は、同項各号の規定による灯火のほか、最も見えやすい場所(紅色の全周燈三個又は円筒形の形像物一個を垂直線上に表示することができる)に、
(水先船)
第二十九條 航行中又はびよう泊中の水先船であつて、水先業務に従事しているものは、次の各号に定めるところにより、灯火又は形像物を表示しなければならない。

一 マストの最上部又はその付近に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、その垂直線上の下方に紅色の全周燈一個を掲げること。
二 航行中においては、げん燈一対(長さ二十メートル未満の水先船にあつては、げん燈一対又は両色燈一個)を掲げ、かつ、できる限

り船尾近くに船尾燈一個を掲げること。
三 びよう泊中においては、次条の規定によるびよう泊中の船舶の灯火又は形像物を掲げること。

(びよう泊中の船舶及び乗り揚げている船舶)
第三十條 びよう泊中の船舶(第二十六条第一項若しくは第二項、第二十七条第二項若しくは第四項又は前条の規定の適用があるものを除く)は、第四項及び第五項において同じ)は、次の各号に定めるところにより、最も見えやすい場所(紅色の全周燈一個を掲げ、かつ、できる限り船尾近くにその全周燈よりも低い位置に白色の全周燈一個を掲げること。
二 前部に球形の形像物一個を掲げること。
三 びよう泊中の船舶は、作業燈又はこれに類似した灯火を使用してその甲板を照明しなければならぬ。ただし、長さ百メートル未満の船舶は、その甲板を照明することを要しない。

3 乗り揚げている船舶は、次の各号に定めるところにより、最も見えやすい場所に灯火又は形像物に表示しなければならない。
一 前部に白色の全周燈一個を掲げ、かつ、できる限り船尾近くにその全周燈よりも低い位置に白色の全周燈一個を掲げること。
二 紅色の全周燈一個を垂直線上に掲げること。

三 球形の形像物三個を垂直線上に掲げること。
四 長さ五十メートル未満のびよう泊中の船舶又は乗り揚げている船舶は、第一項第一号又は前項第一号の規定による灯火の表示に代えて、白色の全周燈一個を最も見えやすい場所に表示することができる。

5 長さ七メートル未満のびよう泊中の船舶又は乗り揚げている船舶は、そのびよう泊をし、又はその乗り揚げている水域が、狭い水道等、びよう地若しくはこれらの付近又は他の船舶が通

常航行する水域である場合を除き、第一項、第三項又は前項の規定による灯火又は形像物を表示することを要しない。
(水上航空機)
第三十一條 水上航空機は、この法律の規定による灯火又は形像物を表示することができない場合は、その特性又は位置についてできる限りの法律の規定に準じてこれを表示しなければならない。

第四章 音響信号及び発光信号
(定義)
第三十二條 この法律において「汽笛」とは、この法律に規定する短音及び長音を発することができる装置をいう。
2 この法律において「短音」とは、約一秒間継続する吹鳴をいう。
3 この法律において「長音」とは、四秒以上六秒以下の時間継続する吹鳴をいう。
(音響信号設備)
第三十三條 船舶は、汽笛及び号鐘(長さ百メートル以上の船舶にあつては、汽笛並びに号鐘及びこれと混同しない音調を有するどら)を備えなければならない。ただし、号鐘又はどらは、それぞれこれと同一の音響特性を有し、かつ、この法律の規定による信号を手動により行うことができない他の設備をもつて代えることができる。

2 長さ十二メートル未満の船舶は、前項の汽笛及び号鐘を備えることを要しない。ただし、これらを備えない場合は、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じておかなければならない。
3 この法律に定めるもののほか、汽笛、号鐘及びどらの技術上の基準並びに汽笛の位置については、運輸省令で定める。
(操船信号及び警告信号)
第三十四條 航行中の動力船は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、この法律の規定によりその針路を転じ、又はその機関を後進

にかけているときは、次の各号に定めるところにより、汽笛信号を行わなければならない。
一 針路を右に転じている場合は、短音を一回鳴らすこと。
二 針路を左に転じている場合は、短音を二回鳴らすこと。
三 機関を後進にかけている場合は、短音を三回鳴らすこと。

2 航行中の動力船は、前項の規定による汽笛信号を行わなければならない場合は、次の各号に定めるところにより、発光信号を行うことができる。この場合において、その動力船は、その発光信号を十秒以上の間隔で反復して行うことができる。
一 針路を右に転じている場合は、せん光を一回発すること。
二 針路を左に転じている場合は、せん光を二回発すること。
三 機関を後進にかけている場合は、せん光を三回発すること。

3 前項のせん光の継続時間及びせん光とせん光との間隔は、約一秒とする。
4 船舶は、互いに他の船舶の視野の内にある場合において、第九條第四項の規定による汽笛信号を行つときは、次の各号に定めるところにより、これを行わなければならない。
一 他の船舶の右げん側を追い越そうとする場合は、長音二回に引き続く短音一回を鳴らすこと。
二 他の船舶の左げん側を追い越そうとする場合は、長音二回に引き続く短音二回を鳴らすこと。

三 他の船舶に追い越されることに同意した場合は、順次に長音一回、短音一回、長音一回及び短音一回を鳴らすこと。
5 互いに他の船舶の視野の内にいる船舶が互いに接近する場合において、船舶は、他の船舶の意図若しくは動作を理解することができないとき、又は他の船舶が衝突を避けるために十分な

動作をとつてゐることについて疑いがあるときは、直ちに急速に短音を五回以上鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号を行う船舶は、急速にせん光を五回以上発することにより発光信号を行うことができる。

6 船舶は、障害物があるため他の船舶を見ることのできない狭い水道等のわん曲部その他の水域に接近する場合は、長音一回の汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その船舶に接近する他の船舶は、そのわん曲部の付近又は障害物の背後においてその汽笛信号を聞いたときは、長音一回の汽笛信号を行うことによりこれに応答しなければならない。

7 船舶は、二以上の汽笛をそれぞれ百メートルを超える間隔を置いて設置している場合において、第一項又は前三項の規定による汽笛信号を行うときは、これらの汽笛を同時に鳴らしてはならない。

8 第二項及び第五項後段の規定による発光信号に使用する灯火は、五海里以上の視認距離を有する白色の全周燈とし、その技術上の基準及び位置については、運輸省令で定める。

(視界制限状態における音響信号)

第三十五条 視界制限状態にある水域又はその付近における船舶の信号については、次項から第十一項までに定めるところによる。

2 航行中の動力船(第四項又は第五項の規定の適用があるものを除く。次項において同じ)は、対水速力を有する場合は、二分を超えない間隔で長音を一回鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

3 航行中の動力船は、対水速力を有しない場合は、約二秒の間隔の二回の長音を二分を超えない間隔で鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

4 航行中の船舶(帆船、漁船に從事している船舶、運転不自由船、操縦性能制限船及び喫水制限船(他の動力船に引かれてゐるものを除く。))並びに他の船舶を引き、及び押している動力船に限る。は、二分を超えない間隔で、長音一回に引き続く短音二回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。

5 他の動力船に引かれてゐる航行中の船舶(二隻以上ある場合は、最後部のもの)は、乗組員がいる場合は、二分を超えない間隔で、長音一回に引き続く短音三回を鳴らすことにより汽笛信号を行わなければならない。この場合において、その汽笛信号は、できる限り、引いてゐる動力船が行う前項の規定による汽笛信号の直後に行わなければならない。

6 びよう泊中の長さ百メートル以上の船舶は、その前部において、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らし、かつ、その後部において、その直後に急速にどらを約五秒間鳴らすなければならない。この場合において、その船舶は、接近してくる他の船舶に対し自船の位置及び自船との衝突の可能性を警告する必要があるときは、順次に短音一回、長音一回及び短音一回を鳴らすことにより汽笛信号を行うことができる。

7 びよう泊中の長さ百メートル未満の船舶は、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らすなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。

8 乗り揚げてゐる長さ百メートル以上の船舶は、その前部において、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ三回明確に点打し、かつ、その後部において、その号鐘の最後の点打の直後に急速にどらを約五秒間鳴らすなければならない。この場合において、その船舶は、適切な汽笛信号を行うことができる。

9 乗り揚げてゐる長さ百メートル未満の船舶は、一分を超えない間隔で急速に号鐘を約五秒間鳴らすとともにその直前及び直後に号鐘をそれぞれ三回明確に点打しなければならない。この場合において、前項後段の規定を準用する。

10 長さ十二メートル未満の船舶は、第二項から前項までの規定による信号を行うことを要しない。ただし、その信号を行わない場合は、二分を超えない間隔で他の有効な音響による信号を行わなければならない。

11 第二十九条に規定する水先船は、第二項、第三項又は第七項の規定による信号を行う場合は、これらの信号のほか短音四回の汽笛信号を行うことができる。

12 押している動力船と押されている船舶とが結合して一体となつてゐる場合は、これらの船舶を一隻の動力船とみなしてこの章の規定を適用する。

(注意喚起信号)

第三十六条 船舶は、他の船舶の注意を喚起するために必要があると認める場合は、この法律に規定する信号と誤認されることのない発光信号又は音響による信号を行い、又は他の船舶を眩惑させない方法により危険が存する方向に探照燈を照射することができる。

(避難信号)

第三十七条 船舶は、遭難して救助を求める場合は、運輸省令で定める信号を行わなければならない。

2 船舶は、遭難して救助を求めていることを示す目的以外の目的で前項の規定による信号を行つてはならず、また、これと誤認されるおそれのある信号を行つてはならない。

第五章 補則

(切迫した危険のある特殊な状況)

第三十八条 船舶は、この法律の規定を履行するに当たつては、運航上の危険及び他の船舶との衝突の危険に十分に注意し、かつ、切迫した危険のある特殊な状況(船舶の性能に基づくものを含む。)に十分に注意しなければならない。

2 船舶は、前項の切迫した危険のある特殊な状況にある場合においては、切迫した危険を避けるためにこの法律の規定によらないことができる。

(注意等を怠ることについての責任)

第三十九条 この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによつて生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は船員の責任を免除するものではない。

(他の法令による航法等についてのこの法律の規定の適用等)

第四十条 第十六条、第十七条、第二十条(第四項を除く。)、第三十四条(第四項から第六項までを除く。)、第三十六条、第三十八条及び前条の規定は、他の法令において定められた航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に関する事項についても適用があるものとし、第十一条の規定は、他の法令において定められた避航に関する事項について準用するものとする。

(この法律の規定の特例)

第四十一条 船舶の衝突予防に關し遵守すべき航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に關する事項であつて、港則法(昭和二十三年法律第七十四号)又は海上交通安全法(昭和四十七年法律第十五号)の定めるものについては、これらの法律の定めるところによる。

2 政令で定める水域における水上航空機の衝突予防に關し遵守すべき航法、灯火又は形象物の表示、信号その他運航に關する事項については、政令で特例を定めることができる。

3 國際規則第一條(c)に規定する位置燈、信号燈若しくは汽笛信号又は同條(e)に規定する灯火若しくは形象物の數、位置、視認距離若しくは視認圖若しくは音響信号裝置の配置若しくは特性(次項において「特別事項」という。)については、運輸省令で特例を定めることができる。

4 條約の締約國である外國が特別事項について特別の規則を定めた場合において、國際規則第一條(c)又は(e)に規定する船舶であつて当該外國の國籍を有するものが当該特別の規則に従うと

きは、当該特別の規則に相当するこの法律又はこの法律に基づく命令の規定は、当該船舶について適用しない。

(經過措置)

第四十二條 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。

附
則

行期日

第一条 この法律は、条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、次条第二項の規定は、公布の日から施行する。

(分離通航方式に関する経過措置)

第二条 この法律の施行前に政府間海事協議機関が採択した分離通航方式（以下「既設分離通航方式」という。）は、改正後の海上衝突予防法（以下「新法」という。）第十条第一項に規定する分離通航方式とみなす。

2 海上保安庁長官は、この法律の施行前においても、既設分離通航方式について新法第十条第十三項の規定の例により告示することができる。

(燈火の視認距離に関する経過措置)

第三條 この法律の施行前に建造され、又は建造に着手された船舶が表示すべき灯火の視認距離については、新法第二十二條の規定にかかわらず、条約第四條一(a)の規定により条約が効力を生ずる日から起算して四年を経過する日まで、なお従前の例による。

(港則法の一部改正)

第四条 港則法の一部を次のように改正する。

第二十七条を次のように改める。

第二十七條 海上衝突予防法（昭和五十二年法律第二十五號）第二十五條第二項本文及び第五項本文に規定する船舶は、これらの規定又は同条第三項の規定による灯火を表示している場合を除き、同条第二項ただし書及び第五

項ただし書の規定にかかわらず、港内においては、これらの規定に規定する白色の携帯電燈又は点火した白燈を周囲から最も見えやすい場所に表示しなければならない。

2 港内にある長さ七メートル未満の船舶については、海上衝突予防法第二十七条第一項ただし書及び第七項の規定は適用しない。

第三十条第一項中「第一条第三項第十二号」を「第三十二条第三項」に改める。

（海上交通安全法の一部改正）

第五條 海上交通安全法の一部を次のように改正する。

第二条第二項中第二号を第三号とし、第一号を第二号とし、同号の前に次の一号を加える。

一 船舶 水上輸送の用に供する船舶類をいう。

第二条第三項を次のように改める。

3 この法律において「漁ろうに従事している船舶」、「長さ」及び「汽笛」の意義は、それぞれ海上衝突予防法（昭和五十二年法律第 号）第三条第四項及び第十項並びに第三十二條第一項に規定する当該用語の意義による。

第三條第一項中「第十七條第二項、第十八條第一項、第十九條、第二十條第一項及び第二十四條第一項」を「第九條第二項、第十二條第一項、第十三條第一項、第十四條第一項、第十五條第一項前段及び第十八條第一項（第四号に係る部分に限る。）」に改め、同條第二項中「第十四條第一項、第十九條、第二十條第一項、第二十四條第一項及び第二十六條」を「第九條第二項及び第三項、第十三條第一項、第十四條第一項、第十五條第一項前段並びに第十八條第一項（第三号及び第四号に係る部分に限る。）」に改める。

第六条の見出し中「追い越し」を「追越し」に改め、同条中「追い越し船（海上衝突予防法第二十四条第二項又は第三項の規定により追い越し船とされるものをいう）」を「追越し船（海

上衝突予防法第十三条第二項又は第三項の規定による追越し船をいう。」に、「行なわなければならない」を「行わなければならない。ただし、同法第九条第四項前段の規定による汽笛信号を行うときは、この限りでない」に改める。

第十二条第一項中「第十八条第一項、第十九条、第二十条第一項、第二十四条第一項及び第

二十六条」を「第九条第二項及び第三項、第十三条第一項、第十四条第一項、第十五条第一項

に係る部分に限る。」に改める。

第十四条第一項中「第十八条第一項、第二十条第一項及び第二十六条」を「第九条第二項及び第三項、第十四条第一項並びに第十八条第一項（第三号及び第四号に係る部分に限る。）」に改める。

第十七条第一項中「第十九条、第二十条第一項及び第二十六条」を「第九条第二項及び第三項、第十五条第一項前段並びに第十八条第一項（第三号及び第四号に係る部分に限る。）」に改め、同条第二項中「第十八条第一項、第十九条、第二十条第一項、第二十四条第一項及び第二十六条」を「第九条第二項及び第三項、第十三条第一項、第十四条第一項、第十五条第一項前段並びに第十八条第一項（第三号及び第四号に係る部分に限る。）」に改める。

第十九条第一項中「第十七条第一項、第十九条及び第二十条第一項」を「第九条第二項、第十二条第一項、第十五条第一項前段及び第十八条第一項(第四号に係る部分に限る。)」に改め、同条第二項及び第三項中「第十九条、第二十条第一項及び第二十六条」を「第九条第二項及び第三項、第十五条第一項前段並びに第十八条第一項(第三号及び第四号に係る部分に限る。)」に改め、同条第四項中「第十八条第一項、第十九条、第二十条第一項、第二十四条第一項及び第二十六条」を「第九条第二項及び第三項、第十三条第一項、第十四条第一項、第十五条第一項前段並びに第十八条第一項(第三号及び第四

号に係る部分に限る。』に改める。

第二十条第一項中「第二十五条第一項」を「第二十九条第一項」に改める。

第二十一条第二項中「第二十五条第二項前段及び中段」を「第三十四条第六項」に改める。

第二十一条第三号中「長さ」を「距離」に改める。

第二十八条を次のように改める。
(帆船等の燈火)

第二十八条 航路又は政令で定め

て航行し、又は

第二十五條第二項本文及び第五項本文に規定する船舶は、これらの規定又は同条第三項の規定による燈火を表示している場合を除き、同条第二項ただし書及び第五項ただし書の規定にかかわらず、これらの規定に規定する白色の携帯電燈又は点火した白燈を周囲から最も見えやすい場所に表示しなければならぬ。

2 航路又は前項の政令で定める海域において航行し、停留し、又はびよう泊をしている長さ七メートル未満の船舶については、海上衝突予防法第二十七条第一項ただし書及び第七項の規定は適用しない。

第二十九条の見出し中「燈火等」を「音響信號等」に改め、同条第一項中「第三条第一項及び第三項、第七条第一項及び第三項（第一号に係る部分に限る。）並びに第十五条第二項（第一号に係る部分に限る。）及び第三項（第五号に係る部分に限る。）」を「第三十五条第四項」に、

「長さ」を「距離」に改め、同条第二項中「前項の」を「船舶以外の物件を押して、航行し、又は停留している」に改め、「引き又は」を削り、「ただし、」の下に「やむを得ない事由により」を加え、「困難である」を「できない」に、「を

照射している」を「の照明その他その存在を示すために必要な措置を講じている」に改める。
(航空法の一部改正)

航空法（昭和二十七年法律第二百三十一）

第十部 運輸委員會會議錄第七号 昭和五十二年五月十二日 【参議院】

Figure 1

對に關する請願

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八三号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町東森町一九六
本茂外百九名
紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八四号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 広島県福山市三吉町四一六ノ五
小川正子外百九名
紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八五号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 広島県尾道市吉浦町六ノ五 森高
博之外百九名
紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八六号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 広島県府中市府中町一九二ノ二
竹谷喜代見外百九名
紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八七号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 名古屋市中区新出来町一ノ二二
後藤誠外百九名
紹介議員 神沢 淳君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八八号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町東町一六六
清水政之丞外百八名
紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三八八九号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町本町一四一 伊
藤進外百九名
紹介議員 工藤 良平君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三九二二号 昭和五十二年四月十五日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 新潟県三条市鍛冶町八二八 梅田
佐一外四百八十三名
紹介議員 安武 洋子君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇一六号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 岡山県浅口市里庄町新庄五、八二
四 関場博邦外百九名
紹介議員 佐々木静子君

請願者 北海道山越郡八雲町柴浜一〇五
松井松男外百九名
紹介議員 栗原 俊夫君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇一七号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山越一八三ノ
三 麦谷隆外百九名
紹介議員 小谷 守君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇一八号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町富士見町一二
七 上田清子外百九名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇一九号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町黒岩一二三
岩谷昭一外百九名
紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二〇号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 岡山県浅口市里庄町新庄五、八二
四 関場博邦外百九名
紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二一号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 岐阜県美濃市松森五六三ノ一 古
田公一外百九名
紹介議員 沢田 政治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二二号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 福島県郡山市日和町寺池八二
白石春治外百九名
紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二三号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 福島県郡山市富久山町久保田大原
七八ノ六 遠藤トリア子外百九名
紹介議員 杉山善太郎君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二四号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町本町一二三
米沢由紀外百九名
紹介議員 鈴木美枝子君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二五号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町三二六 長谷川
福広外百九名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二六号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 愛知県宝飯郡御津町広石広国三
芝田小夜子外百九名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二七号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町本町二ノ一 佐
野信子外百九名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二八号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町常盤町一三五
笹谷末人外百九名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四〇二九号 昭和五十二年四月十六日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 三重県鈴鹿市長沢町一、〇八八ノ
一 松井橋次外百八名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一〇五号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町住初町八四
小山内敏雄外百九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一〇六号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 岐阜県不破郡関ヶ原町三、四四五
ノ七八 高木由太郎外百九名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一〇七号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 三重県鈴鹿市西庄内町二、八七八
ノ一 平野寛外百九名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一〇八号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台町三二六
坂下幸助外百九名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一〇九号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡入雲町本町一四三
平野康子外百九名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一〇号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 鹿児島県川内市港町星原一、四一
七 永田精二外百九名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一一号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡入雲町落部一三 酒
田孝重外百九名

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一二号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町長万部四三
〇ノ一五三 佐藤佐一外百九名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一三号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町東町二〇六
本杉邦子外百九名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一四号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 名古屋市中村区草薙町二ノ一〇八
ノ二 河合昇外百九名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一五号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 名古屋市中村区熱田区一番町一ノ一五ノ
一一 室賀義隆外百九名

紹介議員 野々山一三君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一六号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 名古屋市中村区長戸井町三ノ二
宮田八重子外百九名

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一一七号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願

請願者 三重県四日市市八王子町一九九ノ二 飯見幸三外百九名
紹介議員 秦 豊君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一八号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 三重県四日市市富田一色町三〇ノ二 伊藤利明外百九名
紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四一九号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県郡山市富久山町久保田水口一〇二 村上留次郎外百九名
紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二〇号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県郡山市三穂田町富岡鹿の崎一ノ五 熊倉健一外百九名
紹介議員 藤田 進君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二一七号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 宮崎県南那加郡南郷町涌上三五二 河野明外百九名
紹介議員 前川 旦君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二一八号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 鹿児島県曾於郡志布志町志布志二、二八七 杉之尾正外百九名
紹介議員 松永 忠二君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二一九号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 鹿児島県鹿屋市白崎町六四二〇 野口秀雄外百九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二〇号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 愛知県岡崎市舞木町字狐山三ノ一 国政尚彦外百九名
紹介議員 宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二一号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 愛知県刈谷市一里山町一里山七五 水野文雄外百九名
紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二二号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道山越郡長万部町高砂町四二六ノ一〇 斎藤彰外百九名
紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二三号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道亀田郡榎法華村浜町七 杉本イト外百九名
紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二四号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道芽部郡森町本町一八五 鹿原友康外百九名
紹介議員 森下 昭司君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二五号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町富士見町一二七 安井貞夫外百九名
紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二六号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道芽部郡森町森川町二〇六 木村武外百九名
紹介議員 和田 静夫君

請願者 北海道芽部郡森町上台町二三 斎藤キヨ外百九名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二七号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道芽部郡砂原町度杭崎三一 坂本イセ子外百九名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二八号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道芽部郡森町本町一四〇 今野貞則外百九名
紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四二二九号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 鹿児島県曾於郡志布志町志布志二、二二三 出口平治外百九名
紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三〇号 昭和五十二年四月十九日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 北海道芽部郡森町森川町二〇六 木村武外百九名
紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六〇号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北九州市八幡西区浅川一五九ノ五
二 虎谷大雄外百九十六名

紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六一号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北海道旭川市東光一四ノ四 平野
正外百九十六名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六二号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北海道旭川市神居町豊里四 池端
勝美外二百十名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六三号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北海道旭川市宮前東三二七ノ二
加藤徳樹外百九十六名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六四号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北海道北見市栄町八八ノ四六 松
岡留吉外二百六名

紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六五号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 長崎県佐世保市天神町六七三 鴨
川隆太郎外百六十四名

紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六六号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 長崎県佐世保市棚方町五二五 山
川栄子外二百三名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六七号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北九州市小倉南区八幡町一四ノ一
一 今津勝太郎外百九十九名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六八号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 茨城県水戸市浪井町六一五 中山
忠男外二百七名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三六九号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北九州市門司区奥田一ノ三ノ一二
末次修子外二百十九名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七〇号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 茨城県水戸市朝日町二、七五九
星野明外百六十六名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七一号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 大分県中津市沖代町一ノ七 竹正
男外二百五名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七二号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北海道旭川市東八条四ノ二一 大
平光子外百六十二名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七三号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 愛知県一宮市大和町安賀一、八
七〇ノ一 河辺富士男外八十八名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七四号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 名古屋市中千種区小松町五ノ三 河
村豊三外九十一名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七五号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町高砂町四一
一 国分民男外七十九名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七六号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 滋賀県坂田郡山崎町須川三四六
福田和弘外九十八名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四三七七号 昭和五十二年四月二十日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 岐阜市長森左兵衛新田二〇三 土
屋忠外百名
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四四四号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県いわき市常磐下船尾町村山
一〇〇 上遠野登外二百十九名
紹介議員 阿具根 登君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四五五号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県いわき市平中神谷後原四三
遠藤ミナ子外二百十八名
紹介議員 青木 新次君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四五六号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県いわき市平七軒町一二 中
嶋勇外二百十八名
紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四七七号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 茨城県水戸市見川町二、五六〇ノ
一 高橋寿美外百九十五名
紹介議員 西ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四七八号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県双葉郡広野町折木関ノ上二
〇 坂本泰代外二百二名
紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四四九号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県双葉郡広野町下北迫大谷地
原一〇二ノ二 松本正松外二百十
九名
紹介議員 案納 勝君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六〇号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県いわき市内郷綴町金谷二四
ノ一三 金田慶雄外二百十九名
紹介議員 上田 哲君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六一号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 茨城県水戸市中丸町二一九ノ一
横須賀正三外二百十六名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六二号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 茨城県結城市結城三六一ノ二 岩
淵源外百五十四名
紹介議員 大塚 喬君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六三号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 栃木県真岡市西郷一六ノ二 佐々
木和彦外百八十一名
紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六四号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県いわき市郷ヶ丘一ノ一〇ノ
一 市原良教外百七十二名
紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六五号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県原町市牛越東町馬三ノ一五
八 山本茂夫外百四十名
紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六六号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県白川郡塙町台宿字台宿九
金沢収外百八十一名
紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六七号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県石川郡石川町新町一〇 阿
部武外二百十八名
紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六八号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 北海道北見市相内町二七七 後藤
功外百八十八名
紹介議員 神沢 淳君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四六九号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 福島県双葉郡富岡町金田一八三
林要外百八十九名
紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四七〇号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 茨城県水戸市中丸町二一九ノ一
横須賀正三外二百十六名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四七〇号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 茨城県水戸市中丸町二一九ノ一
横須賀正三外二百十六名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四四七〇号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反
対に関する請願
請願者 茨城県水戸市中丸町二一九ノ一
横須賀正三外二百十六名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

請願者 福島県いわき市平下高久定田四九

松本西吉外二百三名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三九二二号 昭和五十二年四月十五日受理

国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願

請願者 大分県日田市小山町九八六 滝下

功外四千九百九十九名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第一三九〇号と同じである。

第四五二二二号 昭和五十二年四月二十一日受理

国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願

請願者 神奈川県横須賀市浦賀町六ノ一八

小椋誠二外二十名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第一三九〇号と同じである。

第三九二三号 昭和五十二年四月十五日受理

ハイヤー・タクシ労働者に対する交通政策に關する請願

請願者 東京都練馬区高野台一ノ一四 菅

沼澤治外四百六十名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第三三二二号と同じである。

第四一三三九号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 北海道岩見沢市桜木一条二丁目

加藤喜代治外五百五十五名

紹介議員 岩間 正男君

一、国鉄運賃の法定制度を改正しないこと。

二、七十七年九月一日から予定する国鉄運賃十九

パーセント再値上げをしないこと。

三、国鉄貨物駅廃止、集約などの計画をやめること。

理由

国鉄運賃を七十七年九月一日十九パーセント再値

上げすれば、国民生活に大きな圧迫となり、また、

現行の運賃法定制度を改正して運賃を国会での議

決事項から外して運輸大臣が決定できる方法への

法改正は、国鉄の公共企業体としての使命をそこ

なうことになる。現在、千四百九十五ある貨物駅

の約三分の一である約五百駅を廃止し、同じく

ヤードを三分の二に減らし貨物列車約四千六百本

を約三千五百本に減らす計画は膨大な中小荷主の

営業を圧迫し、貨物の国鉄離れを促進して国民の

利益をそこなうことになる。

第四一四〇号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 札幌市西区手稲前田三六一 中新

田良博外八百八十九名

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四一四号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 高知市和泉町一三〇一六 多田亀

吉外五百五十七名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四二二号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 京都市伏見区小栗栖中山田町五〇

ノ二五ノ三〇四 西谷可雄外六百

十七名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四三三号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 北海道小樽市入舟二ノ七ノ二三

小林久司外百九十四名

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四四四号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 北海道岩見沢市北一条西一六丁目

川合悟外百七十四名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四五五号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 北海道岩見沢市北三条西四丁目

高島勇外二百七名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四六六号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 北海道富良野市南扇山三 清水一

雄外百八十名

紹介議員 岩間 タケ子君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四七七号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 兵庫県明石市西王子町二ノ三五

岡重敏外百四十七名

紹介議員 小巻 敏雄君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四八八号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 大阪府摂津市正雀四ノ一四ノ一七

百合カズ子外百四十九名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一四九九号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 北海道小樽市塩谷二ノ五二 岸田

一昭外百九十二名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五〇〇号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 岩手県盛岡市月丘三ノ八ノ二六

岡島ミヤエ外百六十六名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五一〇号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 札幌市西区手稲穂二六〇ノ九

金子一校外二百二名

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五二二号 昭和五十二年四月十八日受理

国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 兵庫県豊岡市正法寺 仲義清外百

四十三名

紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五三号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 岩手県盛岡市松園二ノ二四ノ三
平賀孝外百六十四名

紹介議員 野坂 参三君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五四号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 北海道富良野市桂木町四ノ二四
田中忠夫外百四十四名

紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五五号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 北海道富良野市末広町一〇ノ五
頼富敏信外百七十二名

紹介議員 星野 力君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五六号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 北海道岩見沢市有明町南 諏訪勝
衛外百七十五名

紹介議員 安武 洋子君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五七号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 滋賀県大津市瀬田大江町一、八八

八 井上清春外百六十二名
紹介議員 山中 郁子君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五八号 昭和五十二年四月十八日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 高知市愛宕町四ノ一五ノ一 浜
口喜佐子外百八十三名

紹介議員 渡辺 武君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一五九号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃法改正・貨物駅廃止反対等に関する請願
請願者 兵庫県西宮市甲子園口北町三ノ一
八 岡本松治外九百七十五名

紹介議員 安武 洋子君
この請願の趣旨は、第四一三九号と同じである。

第四一六〇号 昭和五十二年四月二十日受理
ハイヤー・タクシの安全輸送確保に関する請願
請願者 京都市西京区川島尻町四五ノ九
馬場一郎外千四百名

紹介議員 矢原 秀男君
ハイヤー・タクシの公共性と安全輸送の確保のため、次の抜本的な方策を緊急に実施されたい。

一、ハイヤー・タクシのレーン（バス併用）を全国的に実施すること。
二、リース制、オール歩合をいっさい排除すること。

三、ハイヤー・タクシ企業に対する諸税（自動車税、重量税、物品税、取得税、事業所税、自賠責保険）の減免を実施し、必要に応じて助成政策を講ずること。

四、市民の要請にこたえ、タクシベイの設置、公害（排ガス、騒音等）対策の実現を図ること。

五、運転労働者の福利厚生対策を講ずること。
六、新免・増車をいっさいストップし、それぞれの地域に見合った需給調整を直ちに行うこと。
七、個人タクシについては、当面、新規免許を中止し、その在り方を再検討すること。

第四一六三号 昭和五十二年四月二十日受理
ハイヤー・タクシの安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都八王子市片倉町一、五八七
岩田政男外二千九十五名

紹介議員 三木 忠雄君
この請願の趣旨は、第四一六号と同じである。

第四一六四号 昭和五十二年四月二十一日受理
国鉄運賃法の改悪及び運賃値上げ反対に関する請願
請願者 群馬県邑楽郡板倉町海老瀬 関常
市外五百六十二名

紹介議員 安武 洋子君
この請願の趣旨は、第一七一一号と同じである。

五月六日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願（第四四九号）（第四四五〇号）（第四五五一号）（第四五五二号）（第四五五三号）（第四五五四号）（第四五五五号）（第四五五六号）（第四五五七号）（第四五五八号）（第四五五九号）（第四五六〇号）（第四五六一号）（第四五六二号）（第四五六三号）（第四五六四号）（第四五六五号）（第四五六六号）（第四五六七号）（第四五六八号）（第四五六九号）（第四六五〇号）

二、国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願（第四七〇三号）

一、障害者（児）・老人・妊産婦の国電安全利用のため駅構内の改善に関する請願（第四七九三号）
一、境港外港内地区埋立認可の促進に関する請願（第四八四五号）

第四四九号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県いわき市上小川後原三 草
野富子外百九名

紹介議員 田 英夫君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五〇号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 三重県四日市市山之一色町一、〇
三三ノ一九四 諸岡睦司外百九名

紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県日立市天沼町二、二五七
長山行夫外二百十八名

紹介議員 戸田 菊雄君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五二号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県水戸市浜田町三五七 横須
賀一男外二百八名

紹介議員 中村 英男君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五三号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県いわき市平四軒町一五 大木周子外二百十三名
紹介議員 野口 忠夫君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五四号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県日立市諏訪町二ノ一ノ四四 佐藤登外二百十九名
紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五五号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県下館市金井町三二〇 増田 正六外二百十九名
紹介議員 野々山一三君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五六号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 東京都中野区繁の宮三ノ一八ノ一 北郷弘外二百十九名
紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五七号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 東京都中野区大和町一ノ六七ノ九 吉田正外二百十六名
紹介議員 秦 豊君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五八号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県日立市大久保町二ノ七ノ二 佐藤良二外百八名
紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五五九号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県水戸市梅香二ノ二ノ五一 斎藤正義外百四十六名
紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六〇号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県いわき市平南白土鍛冶作六 鈴木愛子外二百十八名
紹介議員 藤田 進君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六一号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県いわき市金山町東台二八 東條祐利外二百六十二名
紹介議員 前川 且君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六二号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県那珂郡瓜連町中里一、三七 根本行雄外二百十九名
紹介議員 松永 忠二君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六三号 昭和五十二年四月二十二日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県原町市北町一五ノ二一 小室和子外二百十名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六四号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 埼玉県川口市芝五、〇一七 横田 宗三外二百十四名
紹介議員 宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六五号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県水戸市柳町一ノ四ノ二六 金生武雄外二百十九名
紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四五六六号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県那珂郡東海村須和間一、二 九〇ノ一 松本岩男外二百十三名
紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四二号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 福島県相馬郡小高町南小高田町一 一ノ一 小柳津平治外二百十九名
紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四三号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県那珂郡東海村須和間一、二 九〇ノ一 松本岩男外二百十三名
紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四四号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県いわき市平青波新屋敷五八 大和田卓夫外二百十九名
紹介議員 森下 昭司君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四五号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県水戸市柳町一ノ四ノ二六 金生武雄外二百十九名
紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四六号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 茨城県那珂郡東海村須和間一、二 九〇ノ一 松本岩男外二百十三名
紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四六号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 茨城県水戸市榑町二ノ八ノ八 桜井晴子外二百十九名

紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四七号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 福島県いわき市常磐湯本町傾城六七 齊藤スセノ外二百十一名

紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四八号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 茨城県那珂郡東海村白方百塚一七三九ノ一〇七 横山文吾外二百十九名

紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六四九号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

請願者 茨城県那珂郡那珂町中台三二七 中山満男外二百十九名

紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四六五〇号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願

対に関する請願
請願者 愛知県豊橋市牛川町南台六ノ一 近田充外百九十五名

紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第四七〇三号 昭和五十二年四月二十三日受理
国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願

請願者 山口市白石二ノ一ノ二三 上里睦子外二百十九名

紹介議員 星野 力君
この請願の趣旨は、第一三九〇号と同じである。

第四七九三三号 昭和五十二年四月二十五日受理
障害者(児)・老人・妊産婦の国電安全利用のため駅構内の改善に関する請願

請願者 川崎市高津区久末四八八 金山一男外九十名

紹介議員 山中 郁子君
障害者(児)・老人・妊産婦が国電を安全に利用できるよう、駅構内の改善に関し、次の事項の実現を図りたい。

一、手すりの設置
1 右手、左手どちらでも使えるようにすること。

2 握りやすい太さのものを取り付けること。
3 途中で切れてなく、上から下まで完全に使用できるようにすること。

二、階段の改善
1 こう配がゆるやかで幅の広いものにするのと。

2 段と段の間を低くすること。
三、ホームの改善

1 電車との段差をなくすること。
2 点字ブロックの設置を早くすること。

3 シルバーシートの位置を明示すること。
4 電車発着や、乗り降り確認のための駅員を増員すること。

5 電車の発着点には、特に水をまかないこと。(松葉づえがさる等)
四、車いす使用者の利用
1 切符の売出口を車いすでも買える高さにすること。

2 改札口を車いすが通れる広さにすること。
3 スロープ階段を造ること。
4 エレベーターを造ること。

第四八四五号 昭和五十二年四月二十六日受理
境港外港竹内地区埋立認可の促進に関する請願(三通)

請願者 鳥取県境港市栄町二一七 境港市長 柏木整一郎外三名

紹介議員 石破 二郎君
境港市の都市環境整備及び港湾環境改善のための境港外港竹内地区埋立事業の早期認可についての格別の配慮をされたい。

理由
鳥取県が、工業用地・ふ頭用地及び港湾関連用地などの造成を目的として計画した境港外港竹内地区埋立事業は、昭和五十一年十月一日境港管理組合(管理者鳥取県知事平林鴻三)が運輸大臣に公有水面埋立免許に係る認可申請をした。

本埋立事業は、
一、境港市が、港湾を有する産業文化都市として、今後の発展を期する上において、工業開発と水産業の振興による市民所得の向上、都市環境の改善を促進し市民福祉の向上に寄与するものである。

二、第三次鳥取県総合開発計画・境港港湾計画に基づくものであるとともに中津地区新産業都市計画に沿った計画である。

三、工業用地の利用計画については、既成市街地に存在し住民の生活環境に著しい悪化を引き起こしている食料品製造業等の企業、境水道内の海上交通の安全を阻害している造船業

のための移転、拡張の用途に充てることになつており、公害防止措置を講じ、環境保全を図るとともに経営の近代化及び生産の向上に寄与するものである。

四、ふ頭用地及び港湾関連用地は、山陰随一の国際貿易港並びに、国内流通拠点港湾として発展している境港の今後、増加する港湾取扱貨物に対処するものである。

五、環境保全については、それぞれ所要の対策を講ずることになつており、特に水質の保全については、食料品製造業の共同汚水処理施設の設置、公害防止協定など環境基準の維持に積極的に努めることになつてい

六、緑地は、埋立地周辺の環境を向上させ、住民と海とのふれあいの場としての景観緑地並びに、背後住居地域と工業用地とを遮断するとともに住民の憩いの場としての緑地になつており、境港の港湾環境上に必要なものである。

などの内容で、国土の利用上適正かつ合理的であるとともに環境保全につき十分配慮されたものである。また、関係住民に対しては、説明会を開催し、本事業の意義、理解を求める措置を施し、市議会においても、境港等整備特別委員会において公聴会を開催するなど十分に審議し「異存ない」旨の議決を得ている。

昭和五十二年五月二十五日印刷

昭和五十二年五月二十六日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W