

第九十八回国会 交通安全対策特別委員会議録 第四号

昭和五十八年三月二十四日(木曜日)

午後二時十二分開議

出席委員

委員長 北側 義一君

理事 阿部 文男君

理事 水戸 豊彦君

理事 竹内 猛君

理事 草野 威君

理事 浦野 悠典君

理事 北川 石松君

理事 志賀 節君

理事 津島 雄二君

理事 中村 靖君

理事 小川 国彦君

理事 三浦 隆君

出席政府委員

運輸大臣 長谷川 峻君

運輸政務次官 関谷 勝嗣君

運輸大臣官房長 犬井 圭介君

運輸省船舶局長 野口 節君

運輸省船舶局長 小野 維之君

運輸省港湾局長 松本 輝壽君

海上保安庁長官 永井 浩君

委員外の出席者

大蔵省銀行局保

険部保険第二課 田中 寿君

水産庁漁政部漁

業保険課長 木村 邦雄君

水産庁振興部沿

岸課長 入澤 肇君

海上保安庁警備

救難部長 森 孝順君

海上保安庁警備

救難部長 中島 眞一君

救難部参事官

海上保安庁警備

救難部長 伊美 克己君

課長

海上保安庁警備
救難部航行安全 鈴木 正明君
課長
建設省道路局有 杉山 好信君
料道路課長
特別委員会第一 長崎 寛君
調査室長

委員の異動
三月二十四日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

三月十日
交通事故防止対策と被害者救済措置に関する請
願外三件(木村守男君紹介)(第一四二二号)
同外二件(亀岡高夫君紹介)(第一四五二号)
同(佐藤守良君紹介)(第一四五三三号)
同(細田吉蔵君紹介)(第一四五四四号)
同外一件(玉沢徳一郎君紹介)(第一四八一号)
同(羽田孜君紹介)(第一四八二二号)
同(村岡兼造君紹介)(第一四八三三三号)
同(森下元晴君紹介)(第一四八四四四号)
交通事故防止と安全施設整備の促進及び身体障
害者等の安全輸送に関する請願外三件(木村守
男君紹介)(第一四二二二二号)
同外二件(亀岡高夫君紹介)(第一四五五五五号)
同(佐藤守良君紹介)(第一四五五五五号)
同(細田吉蔵君紹介)(第一四五五五五号)
同外一件(玉沢徳一郎君紹介)(第一四八五五五号)
同(羽田孜君紹介)(第一四八六六六号)

同(村岡兼造君紹介)(第一四八七七号)
同(森下元晴君紹介)(第一四八八八号)
同(石井一君紹介)(第一五〇七号)
同(田原隆君紹介)(第一五〇八号)
同(水戸豊彦君紹介)(第一五〇九号)
同外三件(野中英二君紹介)(第一五五四号)
同外六件(箕輪登君紹介)(第一五五五号)
同(鳩山邦夫君紹介)(第一六三〇号)
同(木村俊夫君紹介)(第一六六三三三号)
交通事故防止と安全施設整備の促進及び身体障
害者等の安全輸送に関する請願(石井一君紹介)
(第一五一〇号)
同(田原隆君紹介)(第一五一二二二号)
同(水戸豊彦君紹介)(第一五二二二二号)
同外三件(野中英二君紹介)(第一五五六号)
同外六件(箕輪登君紹介)(第一五五七号)
同(鳩山邦夫君紹介)(第一六三二二二号)
同(木村俊夫君紹介)(第一六六四四四号)
自動二輪車等の事故防止対策に関する請願(永
井孝信君紹介)(第一六六二二二号)
は本委員会に付託された。

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

同日
補欠選任
太田 誠一君
三枝 三郎君
津島 雄二君

御案内をいたして、大変参考にさせていただいたわけでありますが、そうした経験を踏まえて、本法案につきまして私なりに感じておりますところを、大臣並びに関係省庁にお尋ねを申し上げたいと存じます。

今回のこの海上衝突予防法の一部を改正する法律案でございますが、この法改正は国際規則の改正に伴って行われるものであります。昭和五十二年、旧海上衝突予防法を全面改正し、現行法を制定してからまだわずかの期間しかたっていないわけでございますけれども、こうした改正が今回必要とされるに至った経緯あるいは背景、こうしたところをまず運輸大臣にお答えをいただければと思います。

○長谷川国務大臣 御案内のように、そう長い期間なかったにもかかわらず、改正ということでございますが、これはおっしゃるとおり国際的な規則でございますが、国際海事機関では、これを制定した後で、またいままでも全然予見しなかったことが幾らでも出てきてまして、そういう意味からいって、運用上どうしても都合が悪いということ、それから最近では小型船が非常にふえたということから検討を続けた結果、八一年の十一月に国際規則の一部改正案が採択されました。本年六月から発効するというところでございますから、このために、私の方といたしましては、海上衝突予防法の一部を改正しよう、そして皆様方に御審議をお願いする、こういうことでございます。

○浦野委員 ただいま御答弁いただきましたが、今回の改正も国際規則を根拠にいたしておるわけでございますけれども、千九百七十二年の国際規則改正案に当たって、公海上は別といたしまして、各国の港、それはそれぞれ地形上異なるところであります、各国の事情等もあつたと私は思うわけでございますが、そうしたことにつきまして、日本としてはどのような対応といたしますか意見を

○北側委員長 これより会議を開きます。海上衝突予防法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

○浦野委員 先日、本法案につきまして勉強というふうな意味合いから、東京湾を巡視船をもつて

述べたか、この辺につきましましてはいかがなものでございましょうか。

○永井政府委員 ただいまの御趣旨のように、千九百七十二年の国際規則の改正が政府間海事協議機関、現在のIMO、当時IMCOと申しましたのが、その機関の総会において議せられたわけでありまして、わが国は、この規則の改正に対して賛成いたしております。

この改正の理由は、先ほど大臣からお答え申し上げましたとおり、小型船舶の交通の増加等が主な原因でございまして、その点につきましましてはわが国も同様でございまして、衝突予防の見地から改正は必要である、このような立場に立つて賛成したわけでございます。なお、このような日本政府の態度の決定に際しましては、国内の関係者等の意見を十分聴取して、これを尊重して賛成いたしました。

○浦野委員 ただいま長官の答弁の中にもあるいは冒頭の運輸大臣の答弁の中にもあったわけでありまして、小型船がきわめて多く通航するようになつておる。この法改正は、主として小型動力船の表示すべき灯火——私も東京湾を見学いたしました折に船の中で、初めてでありましたが、灯火並びに形象物の備えられてあるのを拝見いたしましたわけでございますけれども、こうした灯火あるいは形象物の緩衝措置が中心になつてゐるわけでございます。特に、小型船がきわめて多くなつたという点におきまして、この緩和をすることに

よつて航行の安全性が果たして確保できるのか、その点につきましまして御質問を申し上げたいと思ひます。

○永井政府委員 今回の小型船の灯火及び形象物の表示の緩和でございますが、主としてこれまで七メートル未満の小型船について緩和措置が認められたわけでございますが、今回の改正で、これを十二メートル未満の小型船にまで拡張しよう、こういうことでございます。この範囲の船は、総トン数で申し上げますと五トンから十トン程度の船でございまして、従来の規定によりま

す。灯火、形象物では、船の大きさ、構造、電気設備の点から、七メートル未満の小型船に類似したような制約があるので、むしろ小型船並みに扱つた方がいふのではないかと、こういうことでございまして。また、従来の規則の七メートル未満の船舶に措置しておりました灯火、形象物で安全上十分の有効である、こういう結果が出ておりますので、世界各國においても安全上問題がないという

ことで緩和措置を拡大したわけでございます。帆船についても、従来の十二メートル未満の緩和措置を二十メートル未満まで拡張するというのも同様でございます。

なお、わが国で船舶交通のふくそうしてあります東京湾とかあるいは港内等は、この衝突予防法の特別法でございまして海上交通安全法とか港則法によつて特別な規制がなされておまして、先ほどの小型船につきましても、運転不自由船とか操縦性能制限船につきましても緩和を認めないという点でございまして、この点について安全上問題がない、このように考えております。

○浦野委員 私は資料をちょうだいしております。その中で一つ、これは全く愚問といひますか素人じみた質問になるかもしれませんが、航法についてであります。

多くなつた小型船が遵守すべき航法についての緩和、これは第十條第四項関係ということですが、これには「沿岸通航帯（分離通航帯に隣接して沿岸側に設けられた沿岸交通用の水域）」は、通過通航船は原則として航行できないこととなつていたが、大型船舶等の通航の妨げとなるおそれのある長さ二十メートル未満の動力船及び帆船は、通過通航船であっても、沿岸通航帯を航行できることとする。」こうした説明を役所の方からいただいた記憶があるのです。

ここで図面を見ておるわけでございますが、この沿岸通航帯、ここに二十メートル未満の動力船あるいは帆船は航行できると緩和されておるわけでございますが、沿岸近くをこうした数多くの帆船が、従来定められておりましたいわゆる通過通

航路を外れて通航ができるという改正といひますか緩和措置になつておるわけでありまして。この辺のところは、小型船でありますから、水深とか水面から船底までは大変浅いので、さして影響はないのかもしれないけれども、こうした帆船が従来よりも沿岸まで近づいて通航するといふことにつきましまして、事故といひますか危険性といふものは考えられない、まあ大丈夫だといふお考えでしょうか。

○永井政府委員 分離通航方式をとつておる航路におきましても、必ずしも沿岸通航帯というのがすべて設けられておるわけではございません。やはり沿岸通航帯としての十分な余裕のある分離通航地域においてのみ沿岸通航帯を設けておるわけでございますので、そういう地区においては小型船、帆船等十分安全に航行できるもの、このように考えております。

現行の規制でございまして、分離通航帯の中で大小、スピードの違う船が同時に航行するという形でございまして、むしろそういうふうに分けた方が、船舶交通の能率の向上あるいは安全の上でプラスになるということ、このような改正が行われたわけでございます。

○浦野委員 今回の法改正でございすけれども、関係方面に対しての影響といふものもそれなりに当然大きいものであらうと私は思つております。こうした国際規則が改正される、それに対応する形で国内法を改正するという経緯もあるわけでございます。

先ほどの質問でも申し上げたわが国の立場といふものをそれなりに主張されておるわけですが、その根拠となるものはわが国の関係機関の姿勢、考えといふものを当然踏まえておられるはずであらうと思つております。そうした面につきましまして、協議あるいは調整をどのように行われたか。これは漁業であるとか船主協会等々の関係機関であらうと思つておるわけですが、その辺のことにつきましまして伺いたい。

○永井政府委員 本法律案の作成に当たりましては、社団法人日本海難防止協会の中に国際海上衝

突予防規則調査研究委員会というのを設けまして、ここで学識経験者、海運関係者、漁業関係者等の構成によりまして、検討していただいたというところでございまして。この検討結果を踏まえて本法律案を作成したわけでございます。

またさらに、最終的な段階におきましては、運輸大臣の公的諮問機関でございまして海上安全船員教育審議会、これはやはり学識経験者、海事関係者、漁業関係者の方々が構成員となつておられますが、その審議会に諮問し、御賛同を得ておるわけでございます。したがつて、関係者の意向は十分に反映されているもの、このように考えております。

○浦野委員 関係者の意見は十分尊重し、また関係機関もこれに賛同しておる、こういう御答弁であつたわけでありまして、さすれば、これからは運用の面について周知徹底を図つていかなければならぬわけでありまして。そうした面につきましまして、本法案は六月一日施行となりますと、あと二カ月余りということになります。このことはたびたび申し上げておるうちに、巡視船で視察、見学をさせていただいたその中でも、一緒に参りました各党の議員各位の中で出ておつたことでございすけれども、この辺につきましましてどのような施策あるいは考えで進めておられるか、ひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

○永井政府委員 海上衝突予防法は海の基本ルールでございまして、この改正内容については十分関係者に周知徹底する必要があると考えております。理想的には、なるだけ長い期間かけて周知期間を確保することが望ましいわけでございますが、御指摘のように六月一日が国際規則の発効日でございますので、限られた時間内に重点的かつ強力にPRを行いたい、このように考えております。

具体的には、ポスター、リーフレット等を作成し、関係者に配付するほか、私ども毎年春と秋に海上交通安全運動をやっておりますが、本年春の海上交通安全運動、これは四月十九日から五月八

日まででございますが、この期間に講習会あるいは訪船指導等を利用いたしまして集中的にPRをやつていきたい、このように考えております。

○浦野委員 国際規則というところでありますから、これは当然、わが国の船舶が海外へ行きましても、船長なり船に乗っている人たちが十分これを熟知しなければ事故につながるという大変重要なものであると思ひます。船底一枚下は地獄だと言ふことも言われるわけでございまして、短時間でありましても、ひとつ役所を通じて、関係機関に十分徹底した周知を図つていただきたいと心からお願ひを申し上げるわけであります。

あと一問であります、本法律案はこれから審議されるわけですが、改正されたこの法律案の運用に当たつて、最後に一言、大臣から決意のほどと申しますかお考えを拜聴して、私の質問を終わりたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 日本は海の国でありますし、それからもう一つ、日本は国際条約というのをよくまじめに守る国民だという評価を得ているわけであります。ですから、短い期間であります、皆さん方の御審議を得た際には、この法律案については関係機関、また海のことでありましても、日本国民全体に海をさらにPRする意味においても十二分にひとつ周知徹底させて、将来事故などのないような形に、そして法律が正しく運営されること、日本国の国民的利益にも合ひ、国際協調にもなる、こういう形で懸命に努力させたい、こう思つております。

○浦野委員 ありがとうございます。

○北側委員長 次に、草野威君。

○草野委員 私、先日、東京湾の湾上におきまして、現物を見ながらいろいろ御説明をいただいたわけでございます。大変参考をさせていただいたわけでございます。本日は、それを踏まえまして、二、三点質問をさせていただきたいと思ひます。

最近における世界的な海洋レクリエーションの

普及また伸展、こういうものに伴ひまして、先ほど大臣からもお話がございましたように、小型船舶の増加というものは非常に著しい。いわゆるプレジャーボート、ヨット、こういうものが非常に増加しているわけでございますけれども、こういう中で、千九百七十二年の国際規則の改正審議の場におきまして、海上交通の中におきますこのような小型船舶の位置づけはどのようになされているか、こういう点が一つ。

それからもう一点は、国際会議におきます小型船舶をめぐるさまざまな論議がございまして、今回の海上衝突予防法の改正の中でどのようにそういう問題が反映されているか。初めに、この二点についてお尋ねをいたします。

○永井政府委員 プレジャーボートを中心とした小型船舶につきましては、現行千九百七十二年規則においても、その運航形態、構造の特殊性等にかんがみまして、たとえば狭い水道等においては他の船舶の通行を妨げてはならない、あるいは一定の小型船舶につきましては灯火、形象物について緩和の措置をとつてございまして、

今回の改正につきましては、従来、たとえば小型船舶につきましては、七メートル未満の船に準じておりました緩和措置の安全性の有効性が確認されましたので、これをさらに十二メートルまで広げるといったような措置をとつておるわけでございまして、この新しい国際規則の改正に当たりましては、IMCOの海上安全委員会航行安全小委員会において議論をしまして、各国から小型船舶についてのいろいろな提案が行われております。

一般的には、小型船舶の灯火、形象物の緩和措置でございます。小型船舶の増加傾向を踏まえて、小型船舶の特殊性、構造とか電気設備とかそういうものの特殊性から、他の大型船と同じような義務を課することは無理である、従来、七メートル未満の船に措置しておりました灯火、形象物で安全上十分有効である、こういうことで、先ほど申し上げましたように、この範囲を拡大したわけでございます。

帆船につきましても、十二メートル未満の帆船は従来緩和措置がございましたが、これを二十メートル未満まで広げる、こういうことで、各国全会一致でこの国際規則が決議されたわけでございます。

○草野委員 次に、いわゆるプレジャーボートの海難防止対策という問題でございます。

近年、海難全体は確実に減つていく傾向にあるかと思ひます。そういう中で、モーターボートとかヨットとか、いわゆるプレジャーボートですね、こういう関係の海難が若干増加の傾向にあるかと思ひます。国民的な健康なレジャー、こういうものの発展を図る上から、プレジャーボートの海難防止対策についてはやはりこれから力を入れていかなければならないと思ひます。が、今回海上衝突予防法が審議されているわけでございまして、この改正の中で、プレジャーボートが大きな部分を占める小型船舶の中で、表示しなければならぬ灯火とか形象物、こういうものの規制をどちらかというと緩和する、こういうような方向にあるわけですね。そういうふうに見ますと、これはプレジャーボートへの安全対策の強化ということについては逆行するのではないか、こういう考えもあるわけでございまして、この点はいかがでしょうか。

○永井政府委員 一般的に、緩和という形になっておりますが、千九百七十二年の国際規則の内容が構造的あるいは設備的に若干無理があったのではないかと、従来、小型船舶がつけておりました灯火、形象物の安全性の有効性が確認されたということで、法の義務づけを守らせるといふ意味で、大型船よりは緩和されておりますが、むしろ徹底してそういうものをつけさせるということの方が安全上プラスではないか、このように考えておるわけでございまして。

○草野委員 いまの問題に関連するわけでございしますが、このようなレジャーの活発化を反映いたしまして、モーターボートとかヨットまた遊漁船、こういうものが最近では飛躍的にふえてきてい

るようになってございますが、われわれはどうもこの実数についてなかなかつかみがいなわけでございます。きょうは船舶局長さんもお見えのようでございまして、現在わが国にはどのくらいプレジャーボートが種類別にありますか、そういうことをまず伺いたいと思ひます。

○野口政府委員 私どもの関係の団体の統計でございますので、私から御説明をさせていただきます。

プレジャーボートと申しますのは、普通モーターボート、ヨット、遊漁船、そういうものを総称して言つておるわけでございまして、これら船舶のほとんどが十二メートル未満の小型船舶で、これは小型船舶検査機構というところで検査をしておりまして、その統計がございまして、御説明させていただきますと思ひます。

昭和五十六年三月三十一日現在でございますが、モーターボートが約六万五千八百隻、ヨットが五千二百隻、遊漁船が十五万九千二百隻ということで、合計で約二十三万隻でございます。もちろん、これには手こぎのボートとかエンジンのついてない小さなヨットというふうなものも含まれておりません。

○草野委員 そうしますと、いまお話しになった二十三万何千の数字でございますけれども、こういうプレジャーボートの海難事故というものが多くなつておりますし、また、そういうことが一面で社会問題にもなつておりますけれども、こういうプレジャーボートの海難事故は最近どのくらいあります。また、その事故の原因とか、あわせてその海難防止対策をどのように行つておるか。この辺のところをひとつまとめてお答えをいただきたいと思います。

○永井政府委員 いわゆるプレジャーボートと言われるものの海難事故の件数でございますが、五十七年には四百八十一隻でございます。これに伴つて六十一名が死亡または行方不明となつております。種類別に見ますと、モーターボートが百六十七隻、ヨットが百十四隻、その他のボートが三

十四隻、その他の船が百六十六隻となっており、この海難の発生状況を原因別に見ますと、氣象・海象に対する不注意あるいは操船の不適切、見張り不十分といったような運航上の誤りが二百七十九隻で五八・七％、それから機関取り扱い不良が九十隻で一八・七％、この二つがいわゆる人為的な事故になるかと思ひます。そのほかに不可抗力等の事故があるわけでございます。

御指摘のように、日本の海難は漸減傾向にございますが、プレジャーボート関係だけは、隻数の増加もありまして、漸増の傾向にあるわけでございます。海上保安庁としては、こういったプレジャーボートの安全対策につきましては、春秋に行います海上交通安全運動期間中に重点項目として挙げるとか、あるいは機会あるごとに訪船指導を行って安全対策を普及させておりますが、また、プレジャーボートでは特に関係者相互の自主的な安全活動というものが必要であらう、このように考えまして、海上保安庁の指導によりまして、地域ごとに小型船交通安全協会等の設立を指導いたしております。現在、全国で百八十五団体ほどで会員が一万五千人、こういったような状況にございます。これらの団体を通じてさらに安全思想の普及に努めてまいりたい、このように考えております。

○草野委員 大蔵省の方にお伺いをしたいと思ひますが、いま海上保安庁長官からお話がありまして、五十七年度では四百八十一隻の海難が発生している、こういう御説明でございました。このような海難事故による被害者に対する損害賠償の問題、こういうことも最近一つの社会問題として出てきているようにございます。先ほど、二十万何千のプレジャーボートがあるということでございます。事故についてもさまざまな形態があるかと思ひますけれども、事故が発生した場合、その被害者に対する損害保険の実態、こういうものにつきましても若干お尋ねをしたいと思います。

たとえば付保されている隻数、それから担保の内容、それから保険請求事故の状況、こういうものが現在どのようになっているか、お尋ねさせていただきますか。

○田中説明員 お答え申し上げます。

船舶に關し、まずいづゆる賠償保険でございますが、民間損害保険会社で出しておりますのは、船舶保険で船主責任担保特約をつける場合とか、それからいま先生御指摘のプレジャーボートに關しましてはヨット・モーターボート総合保険、それから旅客のいづれ人命の死傷に対する損害賠償につきましては、船客傷害賠償責任保険というのがあるわけでございます。

この利用状況でございますが、船客傷害賠償責任保険に關しましては、若干古い数字で恐縮でございますが、五十五年度は加入隻数が約五千四百隻でございます。これに對します保険金の支払い件数、これが約六百十件でございます。それからヨット・モーターボート総合保険でございますが、これは契約件数は約一万件でございます。これに對しまして、保険金の支払い件数は約二千六百件でございます。

○草野委員 ただいま御説明いただいたわけでございますが、この中で、きょう特に遊漁船、釣り船ですね、この問題について私は若干お尋ねしたいと思ひます。

先ほど長官の方から、五十七年度は四百八十一隻の海難発生があった、こういう数字をお示しになられたわけでございますが、このうち遊漁船關係ではどのくらいの海難があったか、お伺いをしたいと思います。

○永井政府委員 四百八十一隻のうち遊漁船は百五十二隻でございます。

○草野委員 死亡事故はどのくらいでしょうか。○永井政府委員 いま手元に数字がございませんので、後ほど御報告させていただきます。

○草野委員 全体では四百八十一件の海難に對しまして、五十七年度は六十一人の方が死亡されて

いる。このうち遊漁船關係がどのくらいかわかりませんけれども、この六十一名に對する損害賠償の実態というのは現在どのようになっているか。これはどこでお答えいただけますか。

○田中説明員 遊漁船に關します損害保険ということになりますと、先ほど申し上げました保険の中で船客傷害賠償責任保険を利用されているのがほとんどでございます。先ほど、五十五年度約五千四百隻の加入隻数と申し上げましたが、このうち遊漁船に該當いたしますのは約二千四百隻でございます。支払い件数、先ほど百六十件と申し上げましたが、これはやや推定がまじる数字でございますが、このうち遊漁船に係るものは約三十件だといふふうに思っております。

○草野委員 続いて、水産庁の方にお伺いをしたいと思います。水産庁の方の關係で略称全水共というのがございますが、この關係の共済保険に加入している隻数は遊漁船でどのくらいでございますか。

○木村説明員 お答えいたします。五十七年度は、まだ二月末現在でございますので、五十六年度で申し上げますと、加入件数は千四百三十件。それから被共済者でございますが、被共済者は三万九百五十二名でございます。共済金の支払いは四千九百万円、事故件数は三十六件というふうになっております。

○草野委員 これは大臣いらつしやいますので、質問通告はしていませんけれども、もしできたらお答えをいただきたいと思ひますが、いまそれぞれ御説明ございましたように、大蔵省の方の關係のいづゆる損害保険、この方の任意保険に入っている遊漁船の数、これは約二千四百。それから水産庁の關係の全水共の方の共済保険に入っている隻数が千四百三十、合わせますと三千八百四十四になるわけですね。プレジャーボートの中で遊漁船の数というの、先ほどの御説明によりましてと十五万九千何千、こういうようなことですね。現在約十六万近い遊漁船があるわけでございますけれども、そのうち保険に入っているのはわ

ずか三千八百しかない。パーセントにしますと恐らく二％台だと思ひますね。非常に少ないわけですね。一方、事故の方はどうかといひますと、昨年一年間だけでも四百八十一隻の海難事故が発生しておる。しかもそれが年々増加を続けている、こういう状況なんですね。

遊漁船でございますと、お客さんを乗せて釣りに行くわけでございますし、その釣り客というものが、現在何か全国で千六、七百万人もいらっしゃるということで、ますますこの利用がふえていくことが予想されるわけですね。しかも事故も年々ふえている。一たん二十人乗り、三十人乗りの釣り船が何かのことで事故を起こして、もし全員が死亡なんというふうになれば、これは二、三十人の人が一遍に亡くなってしまう。普通の船舶では恐らく補償なんかできないと思ひます。そういう問題になりますと、これまた大変な社会問題になってくる。営業用のそういう釣り船に對して、補償能力もないような状態で放置しておいていいのかどうか、こんなふうに私考えたわけでございます。そういうことで、この際、保険に加入させるといふような何らかの方法を考えなければならぬんじゃないかな、こういうことを思ふのですね。

たとえば海上運送法の第十九条の二だと思ひますけれども、一般旅客定期航路事業というものがございまして、これは五トン以上十三人以上の船が対象になっているようにございまして、けれども、このような船舶、航路事業に對しては、大臣が命令することによって強制的に任意保険に加入させる、こういうような制度になっておるようでございます。一方ではこういうような制度があつて、今度、遊漁船の問題については何か似たようなことをこれから検討に入つてもいいんじゃないかなという気がしてならないわけでございますけれども、もし大臣の方からこの問題について御答弁をいただけたら、お願いをしたいと思います。○長谷川國務大臣 プレジャー、レジャーというものは金をかけたほどおもしろいですね。ですか

ら、前は天竜川の川下りあるいは潮来のこも船で
すか、そういうふうな優雅なものもございました
が、最近では、遊漁船といつて荒い海をやるわけ
です。天竜の場合でも、数年前に事故が起りま
した。そこで、その際には、やはり救命道具をい
つでもつけるというふうな指導を運輸委員会が発
言し、それをまた取り上げてもらったことがあり
ます。

私は、最近運輸省に入つて見ておきますと、い
そ釣りの諸君が遭難をする、そうすると、天気
のいいときはテレビにはあつと映るわけです。岩に
しがみついている、すばらしいきれいなヤッケを
きた諸君が助かることがわかる。上の方から海上
保安庁のヘリコプターが行く、下の方から巡視艇
が行く。これは一つの絵です。助かる諸君はい
けれども、このために苦勞する役所の諸君、また
その間に亡くなった人のことを思うと大変なこと
だ、こう思つておるわけでした、保険などはやは
りかけてもらうこと、そしてまた、そういう指導
というものは必要なことだと思ひます。

同時に、私は、いろいろな形において海に親し
む、そういう思想というものもまたいいのじゃな
いかと思ひますから、保険をかけながらそういう
プレジャーを、レジャーを楽しんでもらうといふ
ふうな、こういう話が出た機会に、また足りない
ものがあるならば補つてまいりたい、こう思つて
おります。

○草野委員 この保険加入の問題については、大
臣も非常に前向きなお考えのようでございますけ
れども、一つ問題は、この遊漁船の数が、先ほど
のお話では約十六万隻ある。非常に膨大な数にな
つてゐるわけですね。この遊漁船について、これ
は現在運輸省が掌握されていらつしやるのです
か。

○永井政府委員 お答え申し上げます。

遊漁船の中で、ある程度の大きさのものは船舶
として運輸省が統計をとつておりますし、小さな
ものは小型船舶検査機構が検査の対象として握つ
ております。また、漁船と兼業の場合には水産庁

の方でそれぞれ把握しておると思ひます。全般的
に遊漁船のものについて、特にいわゆる事業監督
法規というものは現在ございません。

○草野委員 せっかく大臣から前向きな答弁をい
ただいたのですけれども、いまのお話のように、
運輸省でつかんでゐるのは、どちらかというと検
査、登録の關係でつかんでゐる。しかし、たとえ
ば保険の話など具体的になつてまいりますと、そ
こら辺の指導とかということになつてくると、ど
うも運輸省の管轄ではなさそうになつてきますけ
れども、先ほどのような問題をこれから進めてい
くには、どのようにしたらいいでしょうか。

○長谷川国務大臣 私は、水産庁の方からも保険
の問題については相談を受けているような話も聞
いておりますから、こういう国会での議論をき
かけにいたしまして、これを推進していきたい、
こう思つております。

○草野委員 では水産庁にお尋ねしたいと思ひま
すけれども、いままでこのようないろいろなやり
とりがあつて、大体おわかりになつたと思ひま
すけれども、やはり遊漁船の保険の加入率は大変低
い、これは事実だと思ひます。その原因は一体
どこにあるのだろうか。また保険加入を高める、
そういうような方策は何か考えられないものか、
こんなことも感じるわけでございますが、まずこ
の点についてお尋ねをいたします。

○入澤説明員 ただいま御指摘がありましたとお
り、釣り人が私どもの統計で約二十万人、非常に
不特定多数の方でございますが、この方々に具体
的な指導をするということはなかなかむづかしい
事情にございます。そこで、この釣りの人の大部分
は釣り船を利用して釣りを楽しむという実態に
着目いたしまして、現在釣り船業者を届け出制にし
て、そして釣り船業者を通じて釣りに対して、
安全対策だとかあるいは漁業関係法令とかある
いは漁場保全対策だとかマナーとか、そういうも
のを周知徹底させたらどうかということ、いま
関係省庁と法律にするかどうか、いろいろ検討し
ております。

この法律ができると、釣り船業者の実態が把
握されますから、その把握された段階で、今度は
保険に必要な保険設計ですね、大数の法則にかな
うとかあるいは付加保険料、基準保険料をどのぐ
らひにするとか、そういう計算上の問題も出て
きますから、そういうことを十分踏まえた上で、
強制保険制度の是非について、先生御指摘のと
おり検討してまいりたいと思つております。

○草野委員 水産庁の方では、この遊漁船は現在
大体どの程度あるか把握なさつておりますか。

○入澤説明員 私どものところで把握しております
のは、第六次漁業センサスでございますが、釣
り船の隻数は四万一千七百七十一隻で、うち動力
漁船を使つておりますのが三万六千六百八十八隻
ということになつております。

○草野委員 先ほどの運輸省の説明ですと、とも
かく全体で約十六万近くある。水産庁の方では四
万二千ということで、計算の基礎がどのようにな
つてゐるのかわかりませんけれども、かなり食い
違ひがあるわけですね。こゝら辺のところも今後
ひとついろいろ詰めていってまいりたいと思ひま
す。

いまの水産庁の沿岸課長さんのお話によりま
す、間もなくこの遊漁船については届け出制にし
たいということ、いま法案の準備中であるとい
うようなお話でございました。それが整備されま
すと、全体の数も正確に把握されるわけござい
ますし、いろいろとまた指導監督もなされると思
ひますが、そういう中で、きょういまままで議論が
ありました保険の加入という問題ですが、私は非
常に重要な問題になつてくると思ひます。

そこで、最後にお尋ねしたいのですが、遊漁船
に対する保険について、これは現状は二割台の加
入ということで非常に低いわけでございますが、
将来は強制加入制度、こういうものを考えたい
か、このように私も考えるわけでございます
すけれども、そういう線で検討をしてみようか
あるかないか、お尋ねいたします。

○入澤説明員 釣り船業者の実態とかあるいはそ
の釣りの人の行為態様、そういうものを十分把握し

た上で、その是非について検討してまいりたい
と思つております。

○草野委員 大蔵省にお尋ねしますが、水産庁で
はそのような考えでございしますけれども、こうい
う考え方がもう少し具体化した段階では、大蔵省
はこの保険加入の問題についてどのように考
へられますか。

○田中説明員 保険は、原則どのような保険内容
を設定するかというのは任意、自由でございます
が、自動車損害賠償責任を初め法律に基づく強制
保険から、あるいは行政指導に基づく事実上の付
保強制されているもの、いろいろタイプはあろ
うかと思ひますが、こういういわば強制的保険、こ
れを強制化するということにつきましては、まず
関係当局の、そういう意味での公共性があるかど
うかという御判断が先行すると思ひます。その上
で何らかの形の強制化に踏み切るということござ
いますならば、所掌される関係当局、それから
保険契約の利用者、こういう形のコンセンサスが
得られるということでございますれば、私ども民
間損保会社を監督する立場、あるいは損保会社を
交え、保険設計、料率その他につきまして検討を
進めたい、こういうふうな考へております。

○草野委員 先ほど、私は海上運送法の例を引き
まして、あのような旅客船の場合、やはり人命尊
重、人命を守る、また被害者に対する賠償の責
任、こういう問題から、大臣が命をかけることが
できる、こういうようなことになつておらうかと思
ひます。

いま大蔵省からお話しございましたけれども、
やはりこの保険につきましても、たとえば陸
上の自賠責のような形もございしますし、また
損保会社の任意保険という形もあるでしょうし、
さらにまた全水共が行つてゐる共済保険、いろ
いろな形があるかと思ひますが、この問題につ
きましてはこれから十分に検討していただきたい
と思ひます。

水産庁は、これから強制加入の是非について検
討して下さるということでございますので、法

案が成立した後で結構でございますので、どうかひとつ、この問題につきまして、後日文書で資料という形で出していただきたい、このことをお願いいたします、質問を終わります。

○北側委員長 次、新盛委員君。

○新盛委員 海上衝突予防法の一部を改正する法律案を審議する中で若干の御質問を申し上げますと存じます。

このたびのIMCOにおける千九百七十二年の国際規則の改正審議の際、世界的に有数の漁業国であるわが国の場合、現在置かれております実態、いわゆる漁業の面から見たところという国際規則改正という議論をされる場合、わが国の漁業者の代表が行かれていろいろと議論をされてきたのか、またその改正内容について意見が反映されたのか、それをまずお聞かせをいただきたいと思ひます。

○永井政府委員 国際規則の改正の審議に際しましては、並行的に社団法人日本海難防止協会に学識経験者、漁業関係者、海運関係者等から成ります調査研究委員会を設けまして、ここで検討した結果を踏まえて国際会議に臨んでいくわけでございます。したがって、その段階ですでに漁業関係者の意見は十分反映されていると考えております。

また、法律の改正案の作成に当たりましても同様に、日本海難防止協会の委員会に検討をお願いしておりますし、最終段階におきましては、運輸大臣の諮問機関であります海上安全船員教育審議会にも御諮問申し上げております。この構成員はやはり学識経験者、海運関係者、漁業関係者等から成っておりますわけでございます、御賛同を得ている次第でございます。したがって、漁業関係者の意向は十分に反映されているものと私どもは考えております。

○新盛委員 今回の改正というのは、小型動力船等の表示すべき灯火あるいは形状物の緩和措置、錨泊中の漁船の音響信号、こういう特例を含めて漁業操業に直接関係する項目が中心になってい

るものですから、漁業関係者の理解を十分深めるように改正作業、手続も行ったということなんです、そうした中で、先ほどもちよつと議論があったようですが、これからいろいろ問題が出てくるわけですね。

そこで、この周知徹底をどういうふうにするかという問題もさることながら、現在、分離通航方式はわが国では設定されていないわけですね。この通航方式は漁業操業に多大な影響があるので、きわめて重大な関心を持たざるを得ないわけでありまして、五十二年の段階で、漁業界に對しまして、この分離通航方式を設定することについて審議なりあるいは調査なりいろいろあった模様であります、その際は時期尚早といいますが、ある意味では漁業界の方から反対も出て、結局そのまゝになっているということでございますので、この分離通航方式の設定という部分に限ってこれからどういうふうにするつもりか。わが国の周辺海域における問題ですから、そのことをどういうふうにするかをお聞かせいただきたい。

○永井政府委員 現在のところ、わが国の周辺にはいわゆる分離通航方式をとっているところはないわけですね。また、この分離通航方式設定の具体的な計画も現在持っておりません。仮に将来、船舶の交通の実態等を考慮してどうしても必要であるというようなことが起こった場合には、関係者と協議いたしまして検討してまいりたい、このように考えております。

○新盛委員 この部分では、漁業者などについて周知徹底方、あるいは外国ではあるけれども日本ではない、こういうような面でも、円滑な運営というか、あるいは漁業者間の分離通航のためのトラブルがいろいろと出るんじゃないかという危惧を持します。そこで、いま現在考えてはいないと言いますが、いま水産庁では、恐らく四月中旬ごろまゝとるものでしょうが、沿岸栽培漁業という問題、あるいはまたマイボート規制の問題、営業者の罰則強化の問題等出てきているわけですね、直接それとは関係ありませんけれども、将来設定を

もしされるということになれば、それには要件が伴ってきますね。そういうことについてはどういうふうにか考えているかと言っているわけですね。そして海上衝突予防法第四十一条におきまして、集団で漁業に従事している漁船などのための位置を示す明かり、位置灯あるいは信号灯、形状物等、これは特例を運輸省令で定めることができるとしてありますね。これは第四十一条第三項の中にあるのですが、これによりましてこの法で定めて、言うならば、いまここで改正案を出してそれに上乗せをする、こういうことになりませんか。

漁船に与える影響はきわめて大きいわけですが、海上保安庁としてこの特例についてどう考えているか。四十一条に基づく考え方、これは運輸省令としてはお出しになることはできるのですが、海上保安庁側から見たら一体どういうふうにお考えになっているか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○永井政府委員 まず最初のお尋ねの分離通航方式の設定の要件でございますが、これは国際海事機関の決議によつて定められておるわけでございます。一番目は、当該分離通航方式の設定により、その水域内の航行の安全が明らかに改善されることというのが第一点でございます。第二点は、正当な権利及び慣習が不当に制限されないこと、こういった要件が設定されておるわけでございます。先ほども申し上げましたように、現在、わが国周辺において分離通航方式をとる計画はございません。

それから、第二点の御質問でございますが予防法四十一条の特例についての運輸省令でございますが、この特例の趣旨は、集団で漁業に従事している漁船等の安全を確保するためのものではないかとすけれども、現在、特に特例を定めなければその安全が確保できないという状況とは私ども考えておりませんので、これらの特例を定める考えは現在のところございません。

○新盛委員 六月一日から施行されることになっておりますが、問題は、海上保安庁としても、こ

の改正内容について漁業関係者、特にモーターボートを初めマイボートと称される通航海域周辺におりますこういう船に對してどういう周知徹底を行うことになるのか。漁業団体中央組織だとか、あるいは関係の機関のありますところは、その伝達なり周知徹底を図ることはできません。

ところが、いまもちよつと数字の違いがあるようですけれども、日本舟艇工業会の資料によりまして、モーターボートは五十六年で一万二千二百三十三隻、ヨットが五千七百七十六隻、そして業務艇が一千五百九十四隻、総計一万九千六百三隻と、こうなりますか。これが正確な数字というので、釣り船案内者という、いわゆる漁業権の問題で出てきますけれども、これは今度遊漁法とかという、案ですけれども、それで規制しようじゃないかというので、大体四万数千隻ですね、対象になつております。また、一人乗りのマイボートみたいなのは二十五万という人もおりますし、いまの報告でも数字が若干違いますね。こういうような船に對して一体周知徹底を図ることができぬだろうか。

こういう問題を含めて、末端への徹底を図らないことには、通航方式を変え、あるいは灯火、形状物を変えまして、全然それを認識しないというところになれば、後ほど申し上げますけれども、衝突事故というのもし発生してくるわけですね。この周知徹底方についてどうお考えになつていか、お聞かせいただきたいように。

○永井政府委員 御趣旨のように、この国際規則あるいは衝突予防法の改正は、その周知徹底が一番肝要なことだろうと私も認識いたしております。国際規則は六月一日発効でございますので、きわめて限られた期間でございますが、私どもの毎年行つております春の海上交通安全運動期間中に、この改正を重点事項としてPRしたい、このように考えております。具体的には、ボスター、リーフレット等によるわけでございますが、各種船主団体あるいは漁業の団体等を通じて行う、あるいは海難防止講習会、訪船指導等を行つてい

きたい、このように考えております。

御参考までに申し上げますと、五十七年に海難防止講習会をやった回数は千百八十六回、受講者数六万二千八百五十四人、それから訪船指導が約二万隻でございます。大体その三分の一がプレジャーボート関係というふうに考えております。

ただ、御指摘のように、非常に実態のつかみにくい船でございますので、これだけで決して十分とは思っておりません。私どもの指導で、こういった小型船の交通安全のための団体もつくっておりますが、会員が一万五千人くらいということでございます。これらを通じて強力に普及したいと思っております。さらにアウトサイダーについても極力把握して指導を行っていききたい、このように考えております。

○新盛委員 海上保安庁として、プレジャーボートとかマイボートをどのくらいの数と把握しておられますか。

○永井政府委員 私ども、直接的にいわれる事業監督等あるいは船舶の登録検査等をやっておるわけではございませんので、船舶局なりあるいは水産庁等で把握した数字を基礎にいたしまして、私どもの出先期間がそれぞれ現場を歩いて確認していき、こういうやり方をとっております。

○新盛委員 そういふ状況だと、なお周知徹底という点では、海上保安庁もなかなか人手も足りないことでは、宣伝機関としては大変困るのじゃないかと思うのです。だから、百八十五団体だとか一万五千人の組織だとか、いま御報告のありますようなこういう諸団体にはすぐストリートに行くのでしようが、そのほかは全然わからない、把握できない、そうすると水産庁ということになりますね。ところが水産庁も、これまで把握できないわけですね。そうすると運輸省として、いわゆる港湾管理者がいる、そしてこちらには漁港管理者がいる、そういう範疇の中で把握をするのか、その所在さえいまは不明確な面があるわけですね。

だから運輸大臣、こういう実態が把握できない、農林水産省、水産庁でやる部分、建設省で見なければならぬ部分もあるかもしれません、ほとんど運輸省の港湾局を通じて把握する必要があるわけですね。総合的な把握をする、まず実態をつかむ、その上で周知徹底を図る、そういうことについてはどういふお考えを持っていますか。

○長谷川国務大臣 最近、高度経済成長から個人の好みでいろいろなものがやれるわけですから、これはなかなかもってつかみにくい、またその中に発展したということでございます。それをけがらないように保証するように、救済するようにというところでございます。それぞれの官庁一本にしまし、いろいろな実態、そういうものを把握しながら、総合行政としていろいろなものを把握するということ、各関係官庁がみんな、このように法律を御審議いただいた機会に、国民全体に周知徹底すると同時に、業者の諸君にその辺の重要性というものをよく認識させるという大事な行政の仕事がある、私はこう思っております。

○新盛委員 昭和五十三年一月に愛媛沖で漁船と内航船との衝突事故が起りましたが、この事故の概要について御存じでしょうか。また、この事故の海難審判での裁判の結果はどうだったか。

○永井政府委員 お尋ねの事故につきましては、昭和五十三年一月十三日の愛媛県浜町沖での事故であらう、このように考えております。これは伊予灘で底びき網漁業を行っていた漁船国博丸と航行中のLPGタンカー第二ふじや丸とが衝突いたしました。国博丸は転覆し一名が死亡した、こういう事故でございます。

この事故につきましても海難審判につきましても、一審、二審とも第二ふじや丸の見張り不十分、国博丸の注視不十分として、第二ふじや丸に対しては船長の業務を一カ月停止、国博丸に対しては船長を戒告ということで結審した旨承知いたしております。

また裁判の方は、松山簡易裁判所が略式手続によつて第二ふじや丸船長に罰金二十万円、国博丸船長に罰金三万円を命令しましたが、国博丸船長から正式裁判の請求があり、一審控訴、二審というところで、二審の高松高等裁判所では証拠不十分として無罪判決を言い渡され確定した旨承知いたしております。

○新盛委員 いまの御報告のように、海上衝突予防法におきましては、航行中の動力船というのは漁業に従事している漁船の進路を妨げてはならない、これは当然ですね、書いてあるんですから。しかし、いまのケースのように少数人、ある意味では先ほどから出ておりますマイボート、これは全く一人で乗っておりますね、見張り要員をつけようがないわけですね。見張りをつけてないものもありますし、まあ見張り不十分、片や前方不注意というところで両方とも処罰を受けるという、これは結局けんか両成敗だということだけで済まされたいのじゃないか。

これは、常時適切な見張り義務をつけないといけないというのにも酷なことで、片やそれらの注意を怠るというの、これだけふくそうしてきますと大変問題が出てくるわけで、未然にそういうものを防止するという方法を考えていかなければいけないと思うのです。だから、義務を持たせようのか、あるいは持たさないとなると、海難審判でどういふふうになるのか、ここところは非常に不明確なんです。法的な整備も必要だと思ふ。それを今後どういふふうにかえていけるのか、もうこのままでいいの、絶えずどうも不安ですね。非常に問題じゃないかと思うのです。が、どういふお考えでしょう。これは運輸大臣も関係のある航路の問題ですからね。海上保安庁は法が決まればそれを指導するわけですから、そういう面でもどうお考えになっているか、両者の方からお聞かせをいただきたいと思うのです。

○永井政府委員 一般論でございますけれども、見張りというのは、船舶が安全な運航あるいは操業をするためにやはり不可欠なものであらうと考

えます。したがって、運輸形態あるいは船舶の大小、乗組員の多少等に関係なく不可欠な注意事項の一つであり、また船員の常識であらう、このように私は考えておるわけでございます。

また、過去の事例においても、見張り不十分が原因となった大きな事故もございまして、安全確保上必要な見張りが特に過重になるとは私ども考えていないわけでございます。

○新盛委員 確かに、それは注意をしなければならぬ、どうせ船を運航している間は、相手との対船といいますが、その関係では十分にそれだけの配慮をしなければならぬ運航上の義務はあると思いますが、ただ、マイボートとか免許を持たない、まあ免許を持っていなければ許可しないんだと思いますが、走り回っている船に対してそういう面の義務づけというのはできるのかどうか。それは船の構造あるいは船のトン数にもよります。乗組員の数にもよりますからね。だから、そういう内容的には全然どちらにも合わないような状態の場合に一体どうなるのかということも出てくるわけですね。

昨年ですが、一昨年ですが、「油濁の海」をお書きになった田尻さんという方、何か海上保安庁のOBだそうですが、ああいう巨大なタンカーによる汚染が激しくなっている。しかもマイコンによる運航、パイロットは非常に大変だという問題提起がありました。そういうものと同じように、大なり小なり出てきているのじゃないかと思うのです。これは何かの形で規制をするとか、あるいは水産庁でいま遊漁法などというものを検討しておられるやに聞いておるのですが、そういう部分についても指導していかねばならぬ面も出てきているのじゃないかと思うのです。だから、そういうことについて、水産庁の方から、漁船という面から見てもどういふふうにお考えになっているか、お聞かせをいただきたいと思ふ。——きょう水産庁、来ていない。それじゃいいです。それじゃ、こうした船舶の建造ということについてはどういふふうにお考えおられるのか、そう

いう面からひとつお聞かせをいただきたいと思うのです。こういうマイボートとか小型のものを一つくってどうしようもないわけですが、どうなんですか。

○永井政府委員 いわゆるプレジャーボート、モーターボートとかヨットとかいう船舶の増加の問題でございますけれども、それ自体は海に親しむあるいは健全なレクリエーションであらうかと思ひます。ただ、海上交通ルールを守らない、あるいは自分の船の安全についての知識が不十分というところで、事故がふえておるわけでございますので、これらのプレジャーボートが健全なレクリエーションであるように私どもとしては指導していきたいし、また関係者の自覚を促したい、このように考えております。

○新盛委員 この議論はまた別途ほかの機会でもございましょうから、その面でお願いをしたいと思ひますし、議論もしたいと思ひます。

わが国沿岸における廃船の不法投棄というものが最近非常に増加している。それによって海洋環境の汚染、航路の障害、こういうのが社会問題化しつつあるのですが、毎年廃船となる船舶の隻数はどのくらいだと調査しておられるか。また、建造の隻数に対する廃船の割合、これはどういふふうになっておりますか。

○野口政府委員 最初に廃船の方でございますけれども、全体が正確に統計がとれているわけではございません。一部でございますが、御説明いたします。

初めに、総トン数二十トン以上の船舶につきましては、船舶法によりまして登記、登録の義務がございまして、この数字を見ますと、昭和五十六年度でございますけれども、全体で二万四千六百隻ありますが、そのうち、登録を抹消されたものが約千七百隻でございます。それから、総トン数二十トン未満の船舶につきましては、これは都道府県で登録を行っておりますので、詳細を国で把握しているわけではございません。

ただ、御参考までに、小さな船について統計がございまして、御説明をいたしますと、長さ十二メートル未満の船舶につきましては、小型船舶検査機構というところで検査をしているわけでございますが、この調査によりますと、これはやはり五十六年度の数字でございますけれども、全体検査隻数が二十八万六千隻あるわけでございまして、そのうちの約九千七百隻がこの検査対象外の船舶になっております。ただ、これは老朽化等の理由によって検査対象外にするというだけでございまして、これがそのまま廃船になっているのかどうかという点については把握できておりません。

それから、建造船舶でございますけれども、同じく総トン数二十トン以上の船舶の建造でございますが、これも五十六年度の統計でございますけれども、全体で二千九百六十三隻、約三千隻でございます。そのうち、鋼船が約千四百隻でございます。それから木船はほとんどございせん。十二隻というほとんどゼロに近いような数字でございます。残りがFRP船でございますので、約千六百隻でございます。

それから、これから下の小さな船舶についての統計というのはいりません。参考までに、日本船舶工業会というところで小型船舶の生産実績というのが発表されておりますので、これを御紹介いたしますと、五十六年度の小型ボートの建造隻数は約一万九千六百隻、このうちFRP船が一万七千六百隻という数字が出ております。

○新盛委員 そうしますと、廃船になって不法に投棄されている、これからはほとんど鋼船という鉄のかたまりが捨てられていくようなことになるわけですが、こういうことに対して、海上保安庁としても監視、取り締まり、そういうのを行っておりますか。

おられると思ひますが、不法に投棄される船舶の処理についてどうなっているのか。所有者の判明しないものも恐らくあるのじゃないかと思うのです。その廃船の撤去を一体どこがやるのか。これは港湾管理者だ、いや、こちらは漁港管理者だ、その経費は一体どこが持つのか、こういうことも現実の問題として出てくるし、また、所有者

を見つけて、おまえ何と申しと申したって、倒産してどこかへ逃げているのならもうどうしようもないといったことで、これはどうするののか。

これは環境汚染もさることながら、航路障害、事故のもとになるじゃないか。これは当然のことです。このことについては一体どういふふうにされているか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○永井政府委員 廃船の不法投棄につきまして、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律によつて規制されておまして、私どもも、広い意味の海洋汚染の監視、取り締まりの一環として取り締まりを行つておるわけでございます。監視船艇あるいは航空機によつて監視、取り締まりを行う、あるいは全国一斉取り締まりの実施などを行つております。

五十七年一年間に、この法律の違反ということとで送致いたしました件数は二百七十四件でございます。このうち、投棄した者が処理いたしましたのが二百六十三件、約九六％でございますが、まだ未処理のものが十一件で、これにつきまして、所有者に処理するようい指導しているところでございます。

そのほかに、いわゆる所有者不明のものが、私どもの確認しただけで五十七年に約一千隻ございまして、これらにつきましては、港湾管理者、漁港管理者あるいは地方公共団体等がその処理を行っているわけでございまして、五十七年には、これらの団体が行つた処理件数は七百一件ということになっております。

○新盛委員 非常に大変な御努力をいただいておりますが、港湾局長が来ていらつしやと思ひますけれども、こういう廃船処理の場合、港湾局として、また港湾管理者として一体どういふふうになされているのか。いま御報告があったとおり、最近鋼船が大変やっかいな廃棄物になっているわけですが、さらに、強化プラスチックでつくった船、いわゆるFRP船、これは不燃性のものでありますだけに焼き捨てるといふわけにいきま

せんで、非常に処理がやっかいだと思ひます。公害対策上の一つの問題だということにもなっておりますけれども、一つは、つくるからやがて捨ててしまふ。捨ててしまふばまたそれを処理しなければならぬ。

つくる側の方でも、これは船舶局になるのです。ようが、建造についてこの材質の問題を考える必要があるのじゃないか。そしてまた、この捨てられたものを港湾管理者の方でどう管理し、漁港管理者はどういふふう管理しと、こういうふうになるのですが、現実、経費とかやり方、処置をどういふふうにしていくか、それを少し教えていただけませんか。建造の方もひとつお願いいたします。

○松本政府委員 港湾区域内に放置されております所有者不明の沈没船につきましては、従来から当該港湾の港湾管理者が処分してきたところでございまして、特に四十九年から五十二年にかけては、このための予算補助を行ひまして、全国各港で約千七百隻の処分、整理を行つております。今後とも、適正に処分するように港湾管理者を指導してまいる所存でございます。

○野口政府委員 FRPは、先生御承知のように、安全性とか耐久性とかいう点が大変すぐれた材料でございまして、船舶材料としていま非常に広く使用されているわけですが、御指摘のようにな、使用した後の処理が非常にむずかしいわけでございます。この材質を処理しやすいように改善するといふ考え方もないことではないかと思ひますけれども、材料の開発というのは大変むずかしい問題でございまして、できるだけ実用性のある処理方法を考える必要があるのではないかとはいふように考えております。

私どもも、四十九年以降、どういふ処理の仕方をするかといふようなことでいろいろ研究をしてまいりまして、まだ技術的に確立された方法になっておりませんけれども、これから引き続き検討を進めていきたい、こういうふうに考えております。

○小野(維)政府委員 海抜免状の關係でございますが、現行法の海抜免状は、大まかに分けまして、甲種、乙種、丙種と大きな分類で三分類、中身が八つ、航海、機関、合計十六、こうなっております。そのうちの甲種免状、乙種免状の航海、ナビゲーター系統につきましては、オートパイロ

ットの使用それから使用上の注意、これがすべて試験項目に入っております。

この四月三十日から法律が改正されて、この区分が一般から六級までの通しの区分になります。今後はこの改正法によりまして、従来の丙種免状の方々は五級または六級ということに切りかわるわけでありまして、この五級、六級の試験も、オートバイの使用方法についての事項を試験項目に加えることにしております。

さらに、従前丙種の免許をお持ちの方が五級または六級に移行するという場合に、移行講習というのを受けてもらうことになっておるのですけれども、その移行講習の中にもオートバイの使用項目を入れてある、こういう状態でござい

ます。それから、オートバイの場合に、船員法施行規則の中で、これを長時間使うとき、長い航海であれば十二時間に一回、短い航海であれば四時間に一回ぐらい、船長の義務として手動に切りかえて、手動が作動するかどうかということについて確認しておきたいという規定が入っております。狭水道その他で緊急事態が起きた場合には手動に切りかえられる、そういう必要が起ることも一応考えられますので、そういうことも講習その他を通じてPRをやっております。

○新盛委員 一昨年の四月でしたか、九州西海岸沖合で米国の原子力潜水艦ジョージ・ワシントン号と衝突をした日本の貨物船日昇丸の海難事故、当時当委員会でも取り上げまして、この日昇丸の救命いかだが不十分であった、その機能を果たしてなかった、こういうことで死亡者が出たわけでありまして、運輸省としては、その後直ちにこの救命いかだの整備点検をお図りになったというふうに御報告も受けました。

この救命いかだというのは、使用上の問題でいろいろ指摘をしたのですが、膨張式、まあ十五度傾斜以上はだめだとか、改善強化を図らなければいけない。結局、各船舶にすべて、漁船を含

めて改善強化を指導されたわけですが、業界としてもこれは大変だったと思いますね。設備その他を新たに付けなければいけないということになったと思うのですが、その後船舶の救命装置や救命いかだの整備状況、改善がされたかどうか、そして今日ではどうなのか、またこれに類似するような海難事故等が起こった場合に、この救命いかだの整備によって救済できたか、それらの実例がございましたら御報告をお願いします。

○野口政府委員 いまお話がございました日昇丸の事故に、かんがみまして、膨張式救命いかだにつきまして、当時いろいろ調査をいたしまして、御指摘のように検査の方法を強化したわけでございます。製造後八年以上経過しました救命いかだに

対しましては荷重試験を追加する、あるいは国際航海に従事している船舶の検査の期間を二年から一年に短縮するというようなことで、いろいろ強化を図ってまいりました。このせいもございまして、その後の検査におきましては、私どもの知り得るところでは、十分に整備が行き届いているように承知しております。

○新盛委員 この整備が非常に強化されたということは結構なのでございまして、これからこういう事故が起らないように、未然に防止しなければなりませんし、ぜひとも海上保安庁を中心として海難事故の発生も抑えなければなりません、こういう救命、救助、こうしたことについてもぜひ心がけていただきたいと思うのです。

そこで、わが国の周辺海域におきまして、救助を必要とする海難に遭遇した船舶の隻数は毎年二千隻余りあると聞いております。最近の海難の発生状況の特徴はどんなものが主力になっているか。また、この海難に対する海上保安庁の救助体制はどのように整備されているか。実態を私どもも見まして、いろいろ苦慮されている向きもあるのですが、予算措置その他等もございまして、

いままでも海上保安庁としてお取り組みになっておられて、今後予測される海難の発生状況に対してどういうふうに整備されておられるか、その辺を

お聞かせいただきたいと思っております。

○永井政府委員 五十七年にわが国周辺海域におきまして救助を必要とした海難船舶は二千三百三十七隻、百九十五万総トンでございまして、そして死亡、行方不明は二百八十九人でござい

ます。年によって多少のばらつきはございますが、総数はおおむね減少の傾向にございます。ただ、この中で特徴的なのは、先ほど来から御指摘のございましたプレジャーボート関係の海難がふえてきているということ、それから大型の海難につながら可能性の高い遠距離での海難が横ばい状態、減少しないというのが問題か、このように考

えております。一般的に、海上保安庁の海難防止対策につきましては、講習会、指導、あるいは各種安全運動を通じて安全対策をPRしておるわけでございますが、具体的に海難が起こった場合の体制といたしましては、海上保安庁は遭難通信を二十四時間聴取する体制にございまして、また巡視船艇三百四十四隻、航空機五十五機を全国に配備いたしまして、即応体制をとっております。

今後とも、こういった救助体制については充実整備を図ってまいりたいというように考えておりますが、特に、先ほどちょっと申し上げました、遠距離における大型海難の防止のために有効な措置を漁船の操業区域あるいは船舶の常用航路に前進哨戒させまして、常時警戒等に当たらせるとい

うことが有効ではないか、このように考えております。こういった巡視船の整備、それから現在、計画的に五十七年度から整備いたしておりますが、民間船舶の船位通報制度を中心とした情報システムを整備いたしまして、遭難船舶の位置の早期確認、あるいは救助即応体制といったものも整えてまいりたい、このように考えております。

きしましたが、遠距離で発生している海難に対しましては救助率が非常に低い。この辺について、これから救助活動の面でどういうふうにするべきかというところで、ヘリコプターとか救助艇とか、そういう面のいわゆる多角的な設備が必要になってきている。

だから、こうしたことについて、それは非常に不確実でありますし、事故が起こらなければいいのですが、大変大がかりなものでも出てきた場合、救助体制としてはなかなかうまくいかない、こういうことなのかどうか。いまの設備といいま

すか整備されている状況の中で、救助活動が可能であるかということについてはどうですか。

○永井政府委員 昭和五十二年にいわゆる海洋二法と申します法律が施行されて、領海十二海里それから漁業水域二百海里ということ、わが国の主権あるいは管轄する海域が大幅に広がったわけにございまして、それに対応いたしまして、海上保安庁でも巡視船の大型化あるいは増強等を図ってまいりまして、一応これに対応できるだけの勢力は整備された、このように考えております。

ただ、いま批准が検討されております海上捜索救助条約のようなものが今後発効いたしますと、日本の分担いたします海域はさらに大幅に広がる、こういった場合には現在の勢力では必ずしも十分でない、このように考えております。したが

いまして、ただいま御審議をいただいております五十八年度予算案においても、従来ヘリコプター一機搭載の巡視船に対し、さらに二機搭載の大型巡視船を建造すべく計画いたしております。こういったことで、日本の責任が果たせるよう鋭意準備を進めてまいりたい、このように考えております。

制、また、港湾周辺における環境保全と浮遊物、こうしたものの流入防止を図るためにも非常に重要な問題が含まれていると思います。このことに対して、こうした航行安全もですが、海洋汚染の面も含めて、中央、地方を通じて関係各省が総合的に確実にそのことに作動するような協議機関、連絡協議会といいますが、そういうものをこれから設けていける気はございませんか。また、これからのこうした海洋汚染を含め、あるいは航路安全を含める全体的対策について、運輸大臣の決意をお聞かせいただきたいと思うのです。

○長谷川国務大臣 このたびの法律は、海上交通の基本的なものでございまして、これを御審議いただき、また、こういう大事な法律が通過する機会に、先生が御心配されているように、六月一日からの施行ですから、相当しっかりとPRをしなればいかぬ。最近ではマスコミも発達しておりますし、自分たちの生命、財産、安全に関係することですから、関係機関からのその辺のPRもいたしますが、徹底的に周知徹底方をさせたいと思います。

それから、汚染問題等々は、これはまさにわが国は海に囲まれている国です。日本は、いろいろなものが大事でございまして、海ほど大事なものはない。また、ちょっと手をつけられようとする。瀬戸内海もそうでございまして、そういうふうな日本人の性格でございまして、御忠告のように、総合的な連絡調整を図りつつ、こうした機会にもう一步さらに前進するように大いに努力してまいりたい、こう思っております。

○新盛委員 終わります。

○北側委員長 次に、三浦隆君。

○三浦(隆)委員 海上衝突予防法の一部を改正する法律案について、二、三お尋ねいたします。

初めに大臣に、海難防止に對します基本的な考え方についてお尋ねをいたしたいと思います。

○長谷川国務大臣 御案内のように、日本は海によって国民経済が支えられている国でございまして、輸入するところの物資、またさらに輸出する

ところの物資、それは全部海によって国民経済が支えられていることでございまして、海というものをほかのものよりもっと大事にしなければならぬというのが自然な理屈でございまして。

そういうことからしますと、このたびの法律等をきつかけにして、海の重要性とこういう海上交通の基本的な問題に對しての一層の周知方を徹底してまいりたい、こう思っております。

○三浦(隆)委員 次に、要救助船舶の原因別発生状況に關連してお尋ねしたいと思います。

統計によりますと、貨物船の海難の種類別要救助船舶発生隻数の推移では、昭和五十一年以降、五十二年、五十三年、五十四年、五十五年、五十六年と次第に減少化しております。同じことがタンカー、旅客船あるいは漁船などにも見られるわけでして、これらはこうした安全対策をとられている海上保安庁の大変すばらしい功績だろう、このように思っています。

さて、それにしても、五十六年の要救助船舶の原因別発生隻数を見ますと、総数二千六百七隻に對しまして、不可抗力と認められるのはわずか三百十五隻、一五・二％にすぎないし、また船舶そのものに起因するものと思われる材質構造上の問題は二百三十三隻で一〇・三％、あとは機関取り扱ひの不良、それから操船不適切、見張り不十分といったような運航の過誤に基づく、言うならば人的要因によるものが圧倒的に多いように思われるわけです。ということで、これらは海上衝突予防法あるいは海上交通安全法あるいは船舶安全法、船員法等、現行の海事関係法令というものをとよりしっかりと遵守することにより、より防止できるのじゃないかというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○永井政府委員 御指摘のとおり、海難の原因を分析いたしますと、法令の違反や運航の過誤あるいは機関取り扱いの不良といった人的要因によるものが七〇％以上を占めている、こういう現状でございまして、したがって、御指摘のように、

海上の安全関係の法令の遵守というものがまず一番肝要なことであらうか、このように考えております。

○三浦(隆)委員 次に、要救助船舶のトン数別の発生隻数に關連してお尋ねしたいと思います。

一般船舶では、いわゆる五トン未満の船でいろいろと事故が起っておりますが、そうした中で一番多いのが転覆あるいは機関故障、衝突などとなっております。そしてまた、漁船におきましても五トン未満というものが一番多くて、これでは衝突あるいは転覆というふうなことが起こっているのですが、一般船舶あるいは漁船を合わせまして、二千六百七隻のうち、五トン未満だけで八百六十二隻を占めているということで、事故が五トン未満に大変多く起きているというふうに思っています。そこで、特に五トン未満の船に對する対策はどのようにお考えでございましょうか。

○永井政府委員 御指摘のとおり、小型船の海難隻数が増加しております。これは、やはり台風や低気圧あるいは小型船の操船不適切等が増加したものと考へておりますが、海上保安庁といたしましては、海難防止活動の重点項目として小型船、特にプレジャーボートが最近海難が多くなっておりますので、この点に重点を置いて安全指導を行っております。具体的には、講習会を開くとかあるいは訪船指導を行う、あるいは春秋の海上交通安全運動の期間に指導を行う、こういったことで海難防止思想の普及に努めているわけでございまして。

○三浦(隆)委員 次に、東京湾内におきまします海難発生状況とその安全対策についてお尋ねしたいと思います。

初めに、「海上保安の現況」というのがありますが、その中に一般論としまして、「港内では、狭い海域に多数の船舶が頻りに出入りする等のため、船舶の衝突、乗揚事故の発生頻度が高く、また、火災、油排出等の事故も多数発生している。」という述べております。

そこで、特に浦賀水道や中ノ瀬など、いわゆる

東京湾内についての問題なんです。統計によりますと、この浦賀水道を通ります船の中で、特に巨船舶と言われている船の中で、いわゆる危険物積載船と言われているのが四千六百八隻のうち一千八百三十六隻で、全体の三九・八％を占めております。また、巨船舶でない危険物積載船と言われているものも、一万六千九百九十八隻のうち三千五百三十四隻で、比率二一・八％であります。このように、浦賀水道におきましては、危険物積載船というものの占める位置が大変大きい。中ノ瀬も同じように大きいということにおきまして、そうした特に浦賀水道その他東京湾におきまして対策についてお尋ねしたいと思います。

○永井政府委員 東京湾あるいは主要港湾におきましては船舶がきわめて多く通っておりますので、そういった関係で安全対策が特に必要なのでございまして、こういった船舶のふくそうする狭水道あるいは港内につきましては、この海上衝突予防法の特別法の位置にあります海上交通安全法あるいは港則法によりまして、衝突予防法よりさらにきめの細かい安全規制を行っております。

たとえば、浦賀水道に巨船舶が航行する際には、事前に通報を義務づけるとか、あるいは進路警戒船の配備を指示するとか、あるいは必要な航行管制を行うとかいったような措置をとっているわけでございまして、東京湾全体につきましましては、私も東京湾海上交通センターという施設を設けまして、リーダー、コンピュータ等を活用いたしまして、航行管制あるいは海上航行に必要な情報の提供等を行っているところでございまして。

○三浦(隆)委員 東京湾内でも京浜港、横浜というところは特に中核を占めている大変大切なところだと思っております。統計によりますと、五十七年におきまして、海難隻数のうち運航の過誤によるものというものが圧倒的に多いように書かれております。そしてそうした運航の過誤とか機関取り扱い不良、あるいは船舶そのものに起因する材質構造

というふうなことによりまして、衝突というものが海難の種類としては一番大きく、その次に浸水というふうになっているわけですが、とにかく京浜港区というのは東京湾の中核でございますので、これに対する特別な対策を何かお考えでしようか。

○永井政府委員 先ほども申し上げましたように、主要な港湾は港則法を適用いたしまして特別の規制を行っているわけでございます。横浜港も特にわが国の大港湾の一つでございますので、港則法上特定港という指定を行いついて、特別な航法やあるいは港内におけるいろいろな作業について規制を行っております。そのほか、船舶の入港状況あるいは停泊場所の指定、航路の設定等につきましては信号所によりまして管制を行っております。危険物の荷役、運搬等の規制も同時に行つて、安全を確保すべく指導を行っているところでございます。

○三浦(隆)委員 いま横浜ベイブリッジというものが建設されているところでありますが、このベイブリッジをつくるにおきましては、海底面下の軟弱層の問題、あるいはかつて横浜市が関東大震災を経験しているというところの地震についての十分な配慮といった自然条件のほかにも、国際港として十分な航路空間と工事中の航行船舶の安全を確保するという点で、これは大変困難な問題であろうかと思うのです。特にいま建設工事中であります、両端の水路部分ではいわゆる小型船舶が大変ふくそうしていると聞いております。そうしたものに對して、海上保安庁は交通安全対策上どのような御指導をしているのでしょうか。

○永井政府委員 ベイブリッジの建設に当たりましては、事前に、工事中の安全問題あるいは完成後の船舶航行に支障がないかどうかの問題について、社団法人東京湾海難防止協会という専門家の団体がございますが、こういうところで調査研究を行ってきたところでございます。海上保安庁では、この検討結果を踏まえまして、必要な、たと

えば、工事中につきまして港長公示による制限、禁止を行う、あるいは小型船についての航法を定めたりあるいは作業船の守るべき措置、こういういったものについて所要の安全対策を指導いたしております。

○三浦(隆)委員 次に、この横浜ベイブリッジの建設の進捗状況、そしてその完成年度の見通しに關連してお尋ねしたいと思うのですが、初めに、この工事の進捗状況はいまどのようになっているかと申すでしょうか。

○杉山説明員 御質問のございました横浜ベイブリッジにつきましては、横浜中心部におきまして道路網の混雑緩和を図るといふこと、臨海部の港湾施設等を相互に連絡するといふ重要な役目を持った道路といまして、首都高速道路公団施行の横浜高速湾岸線の一部として現在工事をやっておりますが、五十四年度から事業に着手しているところでございます。

現在までの工事の状況につきましては、五十五年度に大黒埠頭側の本橋への取りつけ部の基礎工事に着手いたしまして、五十六年度にはベイブリッジ本体の航路内基礎工事の一部に着手しまして、さらに橋脚基礎用のパージの製作に着手いたしております。五十七年度にはこれらの工事を継続して実施いたしておりますが、さらに大規模な橋脚の基礎ぐいとなりますケーソンの工事に着手しておるところでございます。

以上が現在までの進捗状況でございます。○三浦(隆)委員 次に、第九次の道路整備五カ年計画というものが行われておりますが、そうしたものの関連でのベイブリッジの工事予算、その状況はどうなっておりますでしょうか。

○杉山説明員 この工事予算の状況でございますけれども、ベイブリッジを含みます横浜高速湾岸線の総事業費は約千二百億円を予定しておるわけでございますが、五十七年度までに百十七億円を投資いたしております、支出ベースでの進捗率は五十七年度末で約一〇％となっておりますわけでございます。

○三浦(隆)委員 この工事の完成年度の見通しをもう一度お尋ねしたいと思つてます。

○杉山説明員 ベイブリッジの完成予定についてでございますが、事業着手当初は昭和六十年年度を予定しておつたわけでございますが、海底地質調査を詳細に実施いたしました結果、海底基礎地盤の状態が当初見込みましたのとはかなり異なつておりました、基礎の形式とかあるいは施工法につきまして新たな対応が必要になつたといふこともございまして、当初予定より工期的におくれが見られるわけでございます。

この工事は、国際港であります横浜港の航路を安全に確保しながら施工をするといふふうな必要があるわけでございますし、また、最深部では海面下約八十メートルにも達するような大規模でしかも複雑な基礎工事を施工するといふ難工事でもございまして、今後とも関係機関と十分な調整を図りながら、できるだけ早期に完成できますよう努力を進めてまいりたいといふふうに考えております。

○三浦(隆)委員 一応完成年度は六十年年度を予定しておつたところが、いろいろな状況でおくれているというお話でありました。実は軟弱層は海面下三十メートルから六十メートルと推測されておりました、主塔の立つ個所の支持層が最深部で海面下約七十五メートルにも達しようといふことですから、確かに工事的には大変だろうと思つてます。しかし、実は前回もこの委員会でお話していただいたしまして、そうした技術的な工程のおくれといふものは今日の技術の進展によつて、努力次第でかなり解決がつくんじやないかといふふうなお答えをいただいておりますが、その技術的なものはどうなつておるのでしょうか。

○杉山説明員 いまも先生のお話がございましたように、諸条件につきまして新たな対応をいろいろと考へておまして、さまざまな工夫をこらしましていろいろと努力を重ねておるわけでございます。工程につきましては、それぞれ細かい内容にな

りますので、一言で簡単に御説明するものも非常にむずかしいわけでございますが、いづれにしても、先ほど概括的に申しましたように、当初よりも工期的におくれが見られるわけでございますが、今後の工事工程とも関連をいたしますので、昭和五十八年度からスタートします予定の第九次の道路整備五カ年計画の中で完成するように努力してまいりたいといふふうに、今後とも航路関係者との調整等十分に行ふ必要もございまして、また、先ほども御説明申し上げましたように、非常に大規模でかつ高度な技術を要する工事でございますので、慎重に進めてまいらうといふふうに考えておるわけでございます。

○三浦(隆)委員 同じく前回の質問でもあったわけですが、実は前回の政府委員のお答えなんですが、「工程のおくれ」といふのは主として技術的な問題でございますので、この辺の解決ということが基本になつてくるわけでございます、そういうものを解決しながら資金を充當していくといふことで進めていくことにならうかと思つてます。」といふことで、私が質問した、いわゆる行革のただ中であるけれども、資金の面では問題はない、いわゆる軟弱層という技術的な問題を解決することでお困つておるというふうなお答えだったと思つてます。

○杉山説明員 ただいま先生おっしゃいましたようなことでございまして、工事工程の今後の進捗に合わせまして所要の資金を充當いたしまして、早期に完成を図れるように努力を重ねてまいりたいといふふうに考えております。

○三浦(隆)委員 いま日本の技術は大変すぐれているわけですから、ぜひ何とか克服をしていただきたいと思つてます。

それにしても、早期の完成といふことだけではとちよつと抽象的でございますので、六十年年度のおくれが具体的にたとへば六十一年になるだろうとか六十二年とか、もう少しはっきりとした見通しといふのはないですか。

○杉山説明員 工程的な話でございますが、複雑な大規模な工事でございます。今後の工事工程の

進捗とも絡みますので、具体的にいま端にお話しするまでに進んでおりませんけれども、先ほど申しましたように、基礎条件の変更等に対応した技術的な諸方をさまざまな工夫をこらして進めておられますので、先生の御質問にございまして、あるいは関係諸方面での御期待にこたえるようにできるだけ努力してまいりたいというふうに考えております。

○三浦(陸)委員 できるだけの努力をしていただくという御答弁でありましたが、くどいようですが、技術的な問題、このように理解してよろしいわけですね。

○杉山説明員 工事工程の進捗に合わせまして所要の資金を充当してまいるといふことで、努力してまいります。

○三浦(陸)委員 もうちょっと時間があるようでございますので、もう一問質問させていただきます。

次は、分離通航方式の周知徹底方についての問題であります。

昭和五十七年以前の統計であります、分離通航方式違反状況というのを見ますと、ホルムズ海峡のオマーン通報の事故というのが一番多いようであります。そしてまた、通報のあった違反内容といたしましては、沿岸通航帯航行に関するものが圧倒的に多くて、二番目は通航路逆航の問題が続き、三番目に分離帯内航行の問題があるようでございます。こうした分離通航方式というふうなものにとられるというところは、もうすでになり周知徹底されているんだらうと思うのですが、にもかかわらず、いまなおこういうことが言われるということ自体、いわゆる航法指導というのはいくらいうふうに行っているものでしょうか。

○永井政府委員 御指摘のように、確かに昭和五十五年に通報のありました日本の違反状況は、ホルムズ海峡におきまして四十七件ございまして、いろいろ原因はあろうかと思いますが、一つには、

五十四年の十一月に通航路の位置の変更、それから沿岸通航帯の設定が行われた、したがって、その徹底が十分でなかったのではないかと、それから同年の秋にいわゆるイラン・イラク紛争が発生しまして、紛争国の危険を避けるために通航路外を航行したのではないかと、このように思われるわけでございます。

海上保安庁におきましては、こういった通報がありました場合に、違反船につきまして船舶運航者あるいは船長等に対しその都度個別に指導を行っておりますが、五十五年は特に多かつたことにかんがみまして、日本船主協会等に違反航行のないように申し入れを行っております。なお、五十六年、五十七年は五十五年に比べて大幅に減少いたしております。

○三浦(陸)委員 通報国としては、ドーバー海峡及び接続水域に隣接してのイギリス、フランス、アジヤント沖のフランス、カスケッ沖のフランス、ホルムズ海峡のオマーンと、いろいろあるようです。いろいろとむずかしい状況があるのかと思えますけれども、国際関係を何とか波瀾やかに、国内的には海上保安庁は大変よく努力していることですから、今後とも一層、こうした事件の起こらないようにひとつよろしくお願いをいたしまして、質問を終わらせていただきます。

○北側委員長 次に、辻第一君。

○辻(第)委員 昭和五十二年の海上衝突予防法制定の際、水道における漁船と他の船舶との優先関係について、条約と法文との表現の違いが問題になりました。政府は、実質的内容は違いないというふうな見解でありましたが、法施行後、この問題に関係するトラブルが起きているのか、お尋ねをいたします。

○永井政府委員 御指摘のように、七十二年の国際規則と五十二年の国内法との関係で、条文が対比してないということいろいろ御議論があったところでございますが、そのとき説明いたしましたように、国際規則と国内法との相違はないとい

う考え方は現在でも同じでございます。この解釈上の問題につきまして具体的にトラブルがあったというところはございません。また、海難についても発生いたしておりません。

○辻(第)委員 それでは、海上交通安全法の、航路においては、巨船舶は、海上衝突予防法の規定にもかかわらず優先権を持っております。その他の船舶は、漁船も含めて、巨船舶を避ける義務があるということでもあります。海上保安庁は、漁船等に対し、必要な場合は、巨船舶通過の情報提供だけではないに、巡視船から航路外への退去を指示する、こういう場合があるようですが、これは巨船舶通過の前後どのぐらいの時間やっておりますのか。いかがですか。

○永井政府委員 三時間余裕を持って通報をしていくということでございます。

○辻(第)委員 通報は三時間前からでしようが、どのぐらいの時間、航路外への退去を指示されるのですか。

○鈴木説明員 いま長官が申し上げましたが、巨船舶からの通報を義務づけておりました、その通報は前日の正午まで、それからその後の変更があれば、まとめまして三時間前まで、以後変更があるたびに通報を船からもうという仕組みになっております。それを受けてまして、漁船側といいますが、その他の船舶に対しても情報を提供しておりますが、具体的に巡視船艇が参りまして指導いたしますのは、何時間前というのはいません。具体的に巨船舶があらわれまして、衝突のおそれがある場合に、それに必要な限度で指導を行うということでございます。

それから、航路外への誘導はございませんで、巨船舶との衝突のおそれがある場合に、それに必要な限度で、端的に申しますと、巨船舶の航路をあけてもらう、それに必要な水域をあけてもらう、こいう程度でございます。

○辻(第)委員 それでは、実質は、巡視船から漁船などへ出される航路外へ退去ということとは短い時間なんですね。そして一般原則は、巨船舶を

避ければよいということだと思っておりますが、航路外まで退去をしないという指示が巡視船からあるときがあるようですが、漁船の側から見れば、必要以上にその航路から排除をされるというふうな声を聞くわけですが、過剰な規制にならないように十分配慮をすべきではないかと、私はこのように考えるのですが、いかがですか。

○永井政府委員 当庁の指導は安全第一ということとで、あるいはそういった誤解を受けるようなケースもあったかと思いますが、必要にして十分な安全措置ということと今後やってまいりたいと思っております。

○辻(第)委員 確かに安全第一ということとはわかるのですが、過剰な規制にならないようにひとつ御努力をいただきたい、重ねてお願いをいたしておきます。

次に、昨年十一月アメリカへ巡視船を派遣された。そしていろいろ意見の交換やあるいは合同訓練なんかもやられたというふうに聞いておるわけですが、この目的と、それから意見交換をされた内容がどんなことだったのか。それから、アメリカからいろいろ要求があったと思うのですが、どのような要求があり、それに対して日本がどのような態度を示したのか。また、何か確認をしたことがあったのか。また、それから合同訓練の内容についてお尋ねをしたいと思います。

○森説明員 お答えいたします。

昨年、私も、海上保安庁に所属しております巡視船によってハワイに親善訪問の目的で行ったわけでございますけれども、この目的は、海上における捜索救難に関する条約による国際的な捜索救難にかかわる協力関係、これが進んでおるわけでございますが、そういった情勢を踏まえまして、私どもの方の海上保安業務の内容を紹介するとかあるいは合同訓練を行う、あるいはまた関係者との意見交換をやる、そういったことで、海上保安の分野についてさらに密接な関係にするということが主眼でございます。

先ほどお尋ねの合同訓練でございますが、たとえば海難救助でございますが、私どものヘリコプター搭載型の巡視船が参りましたので、これからヘリコプターによる人命救助、海面に遭難者が泳いでおるのを救助するといったことか、あるいはまた救命艇をおろす、そういった救命艇の降下訓練あるいは揚収訓練、そのような救難に関する訓練が主たるものでございます。

○辻(第)委員 アメリカから何か要求はございませんでしたか。それから何か確認をされたことがあったのかなかったのか。その点はいかがです。

○森説明員 お答えいたします。

先ほど申し上げましたように、SAR条約等を踏まえての救難に関する協力関係を高め、あるいは一般的な海上保安に関する情報交換といったことでもございまして、特別にアメリカ側から具体的な事項について要求されたり、あるいはまた両者で約束を交わすといったことは一切ございせんでした。

○辻(第)委員 こういうことを今後とも行われる予定かどうか。それから巡視船巡邏以外の形で交流をしたりあるいは意見交換をしたりというようになことも考えられると思うのですが、その点はどうでしょうか。

○永井政府委員 先ほど部長から御説明しましたように、海上捜索救難条約も批准が日程に上っております。そういったと、隣接国との海難救助に関するいろいろな取り決めあるいは打ち合わせといったものが今後必要になるうかと思ひます。そういった意味で、親善訪問あるいは海難救助当局同士の意見の交換ということは今後とも必要であらう、このように考えておりますが、さしあたり具体的な計画はございません。

○辻(第)委員 それでは、定期協議を具体化されるというふうな考え方はありませんか。

○永井政府委員 現在のところございません。

○辻(第)委員 これは仮定の話なんです、もし定期協議を具体化されるというふうなことになるれば、協議対象を明確にすること、それから内容を公表すること、こういったことをぜひやっていただきたいと思うのですが、定期協議はいつのところ考えておられないということですので、お話だけさせていただきます。

次に、海洋情報システムについてお尋ねをしたと思うのですが、コンピュータに入られる情報はどんなものがあるのか、お尋ねします。

○永井政府委員 いま私どもが整備をしております海洋情報システムの中心になりますのは、船位通報制度でございます。これは、民間船に定時に自分の位置あるいは進む方向あるいは速力を報告してもらいまして、これをコンピュータにインプットする。それで、もし海難が発生した場合に、当該船舶が海難を起こした場合にその位置が早期に確定できる、あるいは近傍で他の船舶の海難が発生した場合にたとえ救助に行っても、そういったようなことが可能になるわけでございますので、そういった情報をインプットいたしまして、その船舶の一番新しい時点における位置等を割り出すというのが第一でございます。そのほかに、海洋におけるいろいろな障害物等の発見、あるいはわが国の海洋における主権あるいは管轄権を侵すような、たとえば外国漁船の不法操業、そういったものの発見等があればこれも報告してもらおうというところで、海難救助あるいは監視、取り締まりといったものに役立てたい、このように考えておるわけでございます。

○辻(第)委員 いろいろな情報が入ってくるというふうに思いますが、その入ってきた情報は、いまのような方向で活用されるということなんです。しかし、オンラインで結ばれるということがあるわけですが、どこまでオンラインで結ばれるのか、その点をひとつお尋ねいたします。

○永井政府委員 私どもの出先機関が、管区本部、海上保安部あるいは保安署等たくさんございます。そういったところで、たとえば入出港届がありますと、これは一種の位置通報でございますので、そういったものを中央のセンターに送って

もらう、こういった意味で、私どもの出先機関とオンライン化をしたいというのが第一点でございます。それから、海上における船舶の位置通報については、これは短波で行いたい、このように考えております。

○辻(第)委員 いまのお話ですと、外部への情報提供というのは直接の海難救助に必要な範囲に大体限られておるといふふうに思うのですが、それによろしいですか。

○永井政府委員 海難救助が主要な内容でございますが、そのほかに、たとえば海底火山の爆発等によって船舶の安全に支障があるといったような安全に関する情報等があれば、これをインプットし、必要な船舶に流す。もう一つは、海上における法令の遵守、取り締まりに必要な情報等もこれに入りたい、このように考えております。

○辻(第)委員 それじゃこういう場合はどうでしょうか。防衛上の目的などで情報が防衛庁に提供されるということはありませんか。

○永井政府委員 直接防衛庁に提供するということは考えておりません。ただ、大規模な海難等で防衛庁に応援をお願いするというようなケースはございますが、そういった場合には、その範囲内で情報を伝えるということとはしたいと考えております。

○辻(第)委員 それじゃ、USCG、アメリカ沿岸警備隊、ここはどうですか。

○永井政府委員 まだ相手と具体的に相談したわけではございませんが、当庁の考えております船位通報制度とはほぼ同じシステムでございますので、太平洋を両方で管轄するという意味で、できれば連絡をとれるようにしたい、このように考えております。

○辻(第)委員 私どもとしては、情報が直接の海難救助目的以外に使用される危険というものがやはりあり得るといふふうに考えるわけであり、それを防止するための保証といひましようか、そういうものはいかがでしょうか。

○永井政府委員 この情報システムは、当庁の業務に必要な情報のみというふうに考えております。

○辻(第)委員 それじゃ最後に、大臣から海上の衝突予防という点に関しまして決意と申しましようか、御所見を伺いたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 日本は海に囲まれておりまして、物資が七億トンも毎年日本に入ってきてますし、また出ていくものが七千万トンとも言われ、それだけ人間も往来する、船も往来しますから、この安全というものは国民経済上大事なことであり、また人間の生命を守るということでございます。

そういう意味で、国際条約に基づいていろいろな変更の中からまたこのたびの改正もお願いしている。いろいろ御議論があったようでございますが、防衛庁とわが国が違ひますから、その辺は御心配なく、平和な日本人を守っていくということであり、どうぞひとつ御信頼を願ひます。

○北側委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○北側委員長 これより討論に入るものであります。別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

海上衝突予防法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○北側委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

なお、ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認むる者あり〕

○北側委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○北側委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後四時五十分散会

昭和五十八年四月二日印刷

昭和五十八年四月四日発行

衆議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局