

第百六十九回
国会

参議院国土交通委員会會議録第四号

平成二十年四月十日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

四月九日

辞任

室井 邦彦君
山下八洲夫君

補欠選任

大久保潔重君
谷岡 郁子君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

吉田 博美君

委員

大江 康弘君
長浜 博行君
谷川 秀善君
鶴保 庸介君
鰐淵 洋子君
池口 修次君
大久保潔重君
川上 義博君
興石 東君
田中 康夫君
田名部匡省君
谷岡 郁子君
羽田雄一郎君
平山 幸司君
広田 一君
藤本 祐司君
佐藤 信秋君
伊達 忠一君
長谷川大紋君
藤井 孝男君
山本 順三君
協 雅史君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

事務局側

政府参考人

西田 実仁君
瀨上 貞雄君

冬柴 鐵三君

松島みどり君

山本 順三君

伊原江太郎君

大庭 靖雄君

北川 慎介君

宮田 年耕君

春成 誠君

鈴木 久泰君

岩崎 貞二君

国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

常任委員会専門員

内閣官房総合海洋政策本部事務局長

資源エネルギー庁資源・燃料部長

国土交通省道路局長

国土交通省海事局長

国土交通省航空局長

海上保安庁長官

本日

の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○領海等における外国船舶の航行に関する法律案(内閣提出)

○委員長(吉田博美君) ただいまから国土交通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。

昨日、山下八洲夫君及び室井邦彦君が委員を辞任され、その補欠として谷岡郁子君及び大久保潔重君が選任されました。

○委員長(吉田博美君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

領海等における外国船舶の航行に関する法律案の審査のため、本日の委員会に内閣官房総合海洋政策本部事務局長大庭靖雄君、資源エネルギー庁資源・燃料部長北川慎介君、国土交通省道路局長宮田年耕君、国土交通省海事局長春成誠君、国土交通省航空局長鈴木久泰君及び海上保安庁長官岩崎貞二君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(吉田博美君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(吉田博美君) 領海等における外国船舶の航行に関する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしましたので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○広田一君 どうもおはようございます。民主党・新緑風会・国民新・日本の広田一でございます。

それでは、早速法律につきまして御質問をさせていただきます。

本法案の提出の直接的な理由につきましては、これは我が国の領海及び内水におきまして、不審な航行や正当な理由もなく停留、錨泊、徘徊などをしている外国船舶を規制するための法律がこれまでになかったことが直接的な理由でございます。

よって、海上保安庁の皆さんの中にはこれは大変画期的な法律であるというふうに評価が高いわけでございますけれども、ただ、この前のお経読み

のときも各委員会の先生方からは出ておりましてお話が、なぜ今までこんな法律がなかったのかとか、遅きに失したんじゃないかと、こういった厳しい御指摘もございました。

そこで、私はその原因の一つといたしましては、平成八年に御承知のとおり国連の海洋法条約を批准してから、我が国が議員立法、正確には衆議院の委員長提案でございますけれども、海の憲法と言われます海洋基本法が制定されたのが十一年後の平成十九年でございます。そして、その基本計画が策定されたのが本年三月ということでございまして、このように基本的な海洋政策に関する取組といったものの遅れが、本法案のような海洋の安全への具体的な取組が後手に回っている原因の一つではないかなというふうに考えられますけれども、この点についての御所見をお伺いいたします。

○政府参考人(大庭靖雄君) 我が国は四方を海に囲まれておりまして、貿易のほとんどすべてを海上輸送に依存しております。また、世界有数の漁業国でもございまして、海洋における諸活動を発展させるということに積極的に対応してきたわけでございます。平成八年には、今先生御指摘のように、海の憲法とも言われます国連海洋法条約を必要な法整備を行った上で締結をいたしまして、その後も海洋に関する国際約束の策定などを通じまして、我が国の海洋権益の確保のために努めてきたということであると認識をいたしております。

一方、関係府省間の連携体制というような点などにつきまして改善されるべき点がございまして、議員が御指摘されましたように、今般領海等における外国船舶の航行に関する法律案が作成されたわけでございますけれども、これにつきましては、昨年七月に制定された海洋基本法に基づき

総合海洋政策本部が設置され、政府が一丸となって新たな海洋立国を目指し、海洋政策の推進に取り組む体制が整備されたことの効果が出てきたということであろうと思っております。

今後とも、私どももいたしましては、従来以上に海洋政策にかかわる府省間の連携調整を図りまして、海洋基本計画に基づく政策の推進のために努力をまいりたいと存じております。

○広田一君 どうもありがとうございます。

私の直接の質問でございましたこれまでの取組の遅れが原因であつたというふうなことにについては、明確な御答弁はなかつたんですけれども、多分本心ではそのように思っているんじゃないかなというふうに思っているところでございます。

この法案の提出につきましては、お隣にいらつしやいます藤本委員が当時理事のときに附帯決議で、このような法整備もしつかりするようにというふうな附帯決議が付されておりますので、こういった議会側からの働きかけも大いにあつたのではないかなというふうに思うわけでございます。それでは、この法案の中身につきましてお伺いをしていきたいと思います。

まず第一条の目的に関してでございますけれども、その前に、ちよつと質問通告はいたしておりましたけれども、この法律の目的といたしまして、我が国の安全を確保する上で重要であるということが法律の目的で明記をされております。そこで、本法案における海洋というものは一体何なのか、この点につきまして海上保安庁長官の御所見をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 海洋自体この法案でも定義をしておりませんし、それから大本になります海洋法条約自体にも海洋自体の定義はございません。

ただ、この法律、海洋法条約もそうですけれども、海洋を、先生御案内のとおり、領海でありますとか内水でありますとか排他的経済水域であります

ますとか公海でありますとか、そういうふうに分をいたしまして、それぞれそこに応じた必要な規制をしていくと、こういう考えでございます。海洋法条約も海洋自体の定義はございませんが、領海はどうするんだこうするんだといったような定義は詳しくされておるところでございます。また我が国の法律も領海法に基づいて定義をしておりますので、その定義に基づいてこの領海等に対しての安全を確保していくということでこの法案を提案させていただいている次第でございます。

○広田一君 どうもありがとうございます。

ちよつと突然の質問でございましたので、これ以上深くはお聞きはいたしませんけれども、長官御指摘のとおり、海洋基本法におきましても海洋とは何ぞやという定義はございません。

そういうふうなことを思ったときに、これはたしか海洋基本法の審議のときも、なぜ海洋の定義がないのかというふうな議論があつたというふうなことに私自身記憶をしておりますので、総合的に施策を推進を強力に進めていくというふうなことでございまして、やっぱり我が国として海洋とは一体何なのかというふうなことをまずしっかりと認識をすべきじゃないかなと。これは何か土木学会の方でもそのような提言をされているというふうな聞いておりますし、長官が言つたように、この二条で領海等は何とかということはいろいろ定義をされているわけでございますけれども、そうやっていきますと、これまでと同じように本当縦割りばらばらで海の政策といったものが規定されてしまふということ、何らかれまでと変わらないうんやないかというふうな懸念も出てまいりますので、これは今後の、今後というか、できるだけ早くこの海洋の定義というものを私たちが共有するような、そういったような取組をさせていただければというふうに御要請をいたしておきます。

そして、この法律の目的といたしましては、領海等における外国船舶の航行の秩序を維持するとともにその不審な行動を抑止して、もつて領海等の安全を確保するというふうなでございます。不審な行動をしている外国船舶、言い換えれば停留などを行う外国船舶というのは、平成十九年には四千七百六隻ございました。これは確認されておりますけれども、過去十年間の推移、累計はどうなっているのか、あわせて、これらの船舶の国籍についてお伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 過去十年間という御質問でございますが、一九九九年以前のデータが残っておりますので、過去八年の、二〇〇〇年以降のデータで申し上げます。

領海等で停留等を行つた外国船舶でございますが、これは荒天とかエンジンが故障したとかいったことで正当な理由があるものも含む、それがほとんど大部分でございますけれども、この八年間の累計、私ども海上保安庁が確認した数字で申し上げますと、こうした停留を行つた船舶が約三万一千隻、年平均で申しますと約四千隻でございます。

国籍別に申しますと、やはり多いのは周辺国でございます。中国が全体の約一九％、韓国が一七％、ロシアが六％、こうした分類になつているところでございます。

○広田一君 それでは、大体が問題のないというふうな御趣旨のお話もあつたんですけれども、中にはやむを得ない理由がないというふうな船舶も多分平均十数隻あるんじゃないかなというふうに思いますけれども、それに対しては任意の立入調査とか退去要請など、どのような対応をなされているのか、あわせて、こういった警告などに従わない船舶はどれぐらいあるのか、これも国籍を含めてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 数字の方で申し上げますと、先生御指摘のとおり、停留、徘徊等をしていてやむを得ない理由がないと我々が思っているのが年間平均して十隻ぐらいというところでございます。

こうした外国船舶に対しまして、私ども現在、これは庁法に、罰則は付けてないんですけれども、立入検査権限が海上保安庁法にございますので、そうした立入検査をやる、それから、これは行政指導ベースですけれども、この領海から出ていってくださいという任意の退去要請、こういうようなものをやつて対応しているところでございます。

こうした正当な理由のないと考えられるものについてでもこうした任意の措置として対応しております。それに比べて素直に出ていくというやつの中にはおりますけれども、中にはなかなか素直に立入検査や退去要請に応じない、それから巡視船が寄るともうすつと逃げていつちやう、こういうやつは、その十数隻の中のまだ少ない数でございますけれども、いることは事実でございます。

こうしたものにやっぱり我々は法的な権限に基づいて的確に対処していきたいということで、今回法案を提案させていただいた理由でございます。

○広田一君 この法律の第一条の目的に関連しまして、現状を私たちが認識すべきだというふうな観点から幾つかの質問をさせていただいたんですけれども、結局、やむを得ない理由なしというの年間十数隻というふうなことでございまして、つまり、こういった不審な行動をしている外国船舶は長官自身、多いというふうに認識しているのか、それとも少ないというふうに認識しているのか。一般常識だとこれは少ないというふうなことだというふうには思いますけれども、こういった中で、あえてまたこの個別法を制定しなければいけない理由というものがあわせてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり数はそんな現在多くございせんが、しかし、数少ない数ではありますけれども、こうした船に対してやっぱりきつちりした対応をしていくというのが基本だろうと思っております。それから、現在それなりに先ほど申しましたよ

うに私も行政指導ベースなりで対応しておりますけれども、今後こうした危機管理的な話でございまして、どういふことが起こるかも分からないというところでございまして、やっぱり万全の制度的な対応というのを取っておくことが我々は重要だと思っております。

そういう意味で、将来への備えも含めまして、こうした制度をきっちりつくっていただくことが我が国の領海等の保全に対して大変重要だと考えているところでございます。

○広田一君 長官の方からは、まああ数は少ないんだけれども将来への備え、万全の体制を講じなければいけないと、こういった中でこの法案を制定をお願いしているということでございます。

そうしたら、次に第五条、少し飛びますけれども、第五条に関連いたしまして伺いをいたしたいと思ひます。

この第五条は、外国船舶の通報義務、これについて規定をしております条文でございましてけれども、この外国船舶の正当な理由のない停留及び錨泊などの禁止、不審な航行をしている外国船舶に対する立入検査、退去命令について、これは後で聞くんだけれども、これらについては近隣のロシア、中国、韓国そしてフランスに同様の規定があるというふうな御説明を以前受けているわけでございますけれども、通報義務についてはどうか、現状について伺いたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 諸外国の法律、すべてきっちり調べたわけではございませんけれども、今先生お話のあったところでは、ロシアの法律で通報義務に関する規定が整備されておりまして、

私も、やっぱり通報制度を設けていくことが、領海広いものですから、どういふやつが怪しいのか怪しくないのかというところを見極めるの、一つの重要な手段だと思っております、そういう意味でこの通報義務制度を提案させていただいているところでございます。

○広田一君 関連しまして、我が国がこの通報義務を課す理由については先ほど御説明をいただきました、理解をいたしました。さすれば、この中国、韓国、フランスにつきましては通報義務がないというふうな私自身理解をしておるんですけれども、海上保安庁といたしましては、この理由をどのように分析、理解されているんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 少し中国とかそういうところの法律は非常に分かりにくいと思ひます、一つの法律だけで、法律の作り方がやっぱり体系がそれぞれ違っているように聞いておりますので、本当に正確なところは認識しておるわけではございません。

それぞれの国でどういふ運用をやっているのかは私も十分に承知をしておりますけれども、かなりやはり中国とかそういう国については任意でもって割合強制的なことをやられるという傾向もございまして、そういう意味で私どもの方は、どちらかというと日本の法律というのとはきちり物事を法律で決めて、それで運用していくというやり方ですから、よりきめ細かく決めていると、こういう認識をしておるところでございます。

○広田一君 確かにきめ細かく規定をされているというふうなことでございますけれども、是非、最初御紹介いたしましたように、立入検査とか退去命令について今回規制を課すことになった理由の一つとして、先ほど挙げられた国々が同様の規定をしているというところを掲げられたわけでございます。ですから、それと関連しまして、やはり通報義務というものを課すのであるんだと、やっぱり諸外国がなぜこの国は導入をしてこの国は導入をしていないのかと、こういった事柄についても是非分析をさせていただきたいというふうな思ひます。

あと、今回通報義務を課した一つの理由といたしまして、これ後ほどまたお聞きをしたいと思ひんですけれども、海上保安庁全体の人員、装備不足というものが海外と比べてあるんじゃないかな

と。中国とか韓国とかは本場にちよつと不審だと思へば、それだけ対応できる装備がなされているんだけれども、我が国の場合にはなかなか人員的にも装備的にも難しい現状がある、だから通報義務等を課してまずは的を絞っていくと、そういうふうな事柄が背景にあるんじゃないかなというふうな思ひますけれども、この点についていかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生おっしゃったような背景までは我々十分承知しておるわけじゃないんですが、例えて申しますと、韓国にも海上保安庁と似たような海洋警察隊という組織がございまして、海上保安庁、今大臣以下頑張つていただいて人員の増強にも努めているところでございまして、現在一万二千五百人ほどの人数でございまして、韓国の海洋警察隊というのは一万人ぐらゐの人数でございまして、海域の広さからいいますと、やはり相当海上保安の体制というのは充実していると思ひます。

そういう意味で我々も今後とも、先生方の御理解を得ながら体制の充実強化、頑張つてまいりたいと思つておるところでございます。

○広田一君 分かりました。是非取り組んでいただきたいと思ひます。

それで、この通報義務違反に関しまして、正当な理由のない通報義務違反にしましては罰則はないわけでございますけれども、その実効性といったものはどのように担保されるおつもりなんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) できるだけ周知徹底を図りたいと、こう思っております。

それから、こうしたものは、国際的、海外の、外国の漁船でございまして、なかなかその周知徹底を通常の広報だけでは図れないところがあると思ひますので、やはり個別に、こうした緊急入域をしている船なんかに入立検査なんかの機会を通じて、こういう制度になっているんだ、今後はちゃんと通報してくださいというようにことを幅広く呼びかけていくと、こういう努力を重ねてい

きたいと思っております。

○広田一君 そのような、長官がおっしゃったようなことも必要だというふうには思ひますけれども、周知徹底につきましてはちよつと後でまたお聞きをいたしたいと思ひます。

ただ、この通報義務違反を行った船舶についてこれどのように対応するのかというのは大事な観点だと思つております。これは、第六条では外国船舶に対する立入検査についての規定がありますが、けれども、これ非常に、周辺の事情から合理的に判断して云々というふうな、いろいろな条件等が入つておりますけれども、私は、通報義務違反が明らかになった船舶については基本的には立入検査を行うべきだと、こういうふうな考えているところでございますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、単に通報義務違反だから直ちに立入検査という法律の体系にはなっておりません。通報がされていない、それから通報の内容に虚偽の事実が含まれている疑いがある場合、それからやむを得ない理由なく停留を行っているという疑いがある場合等々の少し要件を課しているわけでございます。

例えば具体的な例で申しますと、台風なんかのしけがあつた、そのときに、この船は通常もその海域で航行している、そうした船がたまたま通報せずに荒天避難をしていたといったような場合に、これが通報してこなかったといつて直ちに立入検査をやるということとは過剰ではないかと、こういうふうな判断をいたしまして、今申し上げた要件を設けているところでございます。

ただ、先生が御指摘のとおりやっぱり立入検査の件数というのは増やしていかなきゃいけないと、こういうふうな思つておられて、この法案を通していただきましたら、なかなか限られた、制約がありますのですべてというわけにはいかないと思ひますけれども、必要な立入検査をちゃんとやっていると、このように思つておるところでございます。

○広田一君 是非よろしく願います。

いただいた資料の中では、平均して、通報なしというものが千九百ぐらいあるという中で約四割ぐらいについて立入検査を行っているというふうなことでございますけれども、数を増やすというふうなことでございますので、数的に増やすというものがどうかは分かりませんが、是非その割合を増やして、やはりこの法律の趣旨に、目的に即したような対応をしていただきたいというふうなところでございます。

次に、六条の外国船舶に対する立入検査に移りたいと思いますが、この立入検査の実施状況について、また現状について教えていただきたいと思ひます。平成十年の一万五千件をピークにいたしまして減少傾向にあります。昨年は八千八百四十三件というふうに、平成十年と比べますとほぼ半減をしているわけでございますけれども、これは、検査の対象となる船が少なかったのか、また検査を拒否されたために検査ができなかったのか、どのような理由によるものなのか、お示しをいただきたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 海上保安庁の立入検査、海の上で行うだけじゃなくて港でも行ったり、それから今申し上げました庁法の十七条に基づき任意の立入検査をやっております。そうした数が今先生のおっしゃった数字でございます。減っておりますが、これは事実でございます。私も必ずしもこれ明確に分析しておるわけではございませんが、幾つかの要因があるかと思っております。

一つの要因は、立入検査を重点的にやっております北朝鮮の船舶、これを平成十八年の十月から入港禁止をしております。それから、割合立入検査の重点にしておりますロシアの船でございますけれども、これが、ロシアの船がかなり入港隻数自体が、十年前と比べますと、ロシア船の入港隻数は九千六百隻、平成九年にあつたんですけれども、平成十九年には二千二百隻と激減しております。北方の方でございますけれども、カニ等

の輸入についてロシアの方が割合規制を厳しくしたというようなことも一つの影響かなと思っております。

十分分析していませんけれども、そうした傾向があるかと思ひますけれども、私どもも必要なものについては、きつちり適時適切な立入検査を実施するよう心掛けていきたいと思っております。

○広田一君 後段の部分につきましては、それはもう当然やっていたかなければいけないわけでございます。明確な分析はしていませんけれども、北朝鮮の入港禁止とかまたロシアの船舶の入港が激減をしたというふうなところでございます。裏を返すと、これ何かそれを根拠にいたしますと、裏を返すと、この両国の船舶というのがこれまで立入検査をしなればならないような、不審と考え得る船舶が多かったというふうな裏返しの場合にもなるかというふうに思ひますので、まさしく明確な分析をしてもらつて、相手国がある話でございますので、明確な分析をしていただいて、この立入検査が激減した理由を更に明確にしていきたいなというふうに思っております。

これに関連いたしまして、この立入検査とかあと退去命令について今回規定をしているんですけれども、先ほど岩崎長官の方から御指摘がございましたように、中国、韓国、フランスのように、一言で言えばすべての必要な措置を講ずる権限を有するというふうに、言い換えれば非常に強い権限を付与されているような国々もあるわけでございますけれども、今回、我が国について非常にきめ細かい条文にいたしております。縛りも、この権限を行使するための縛りも掛けているわけでございますけれども、諸外国のように、先ほど申し上げたようなすべての必要な措置を講ずる権限を有するということなる事柄について検討された経緯があるのかどうか、そして今回、諸外国を調べた中で、やはり日本にはこのような規定はふさわしくないというところで盛り込まれなかったと思ひますけれども、そういう理由について、いま一度

お示しをいただければと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生も御案内のとおり、やっぱり我が国の法律は、特に権利義務あるいは罰を科すというものについてはその要件というのとはできるだけ明らかにして、きつちりした運用をしていくというものが我が国の法律の全体の流れかと承知をしております。今回法律を、私ども原案を考えるに当たりまして、そうした我が国全体の法律の制定の考え方というのを踏まえまして、諸外国の割合ざつくりとした形の法制ではなくて、このような形できめ細かく、ある程度要件をきつちりしてやっていくというところでいろいろな制度設計をさせていただいたところでございます。

○広田一君 我が国のお国柄のことだということなことだということでございますけれども、この後の周知徹底のところと関連いたしますけれども、我が国のこういった新しい取組についての周知徹底については是非十分に外国船舶に伝わるような取組もしていただきたいというふうに思ひます。

それで、この六条の外国船舶に関する立入検査に關係いたしまして、ちよつと一点、先ほども少し触れたんですけれども、お伺ひしたいと思います。我が国周辺海域における武装工作船への対応といたしまして、海上保安庁が不審船への立入検査を実施するに当たりまして、現状でどのような装備をされているのか。海上保安官は海上保安庁法に基づきまして警察官に準じた権限を持っております。その武器使用は警察官職務執行法に規定されているというふうに承知をいたしておりますけれども、諸外国に比べこれは軽装備というふうに言えるのではないかとこのように指摘もございいます。今後、先ほど申し上げたような立入検査の強制というものができることになるわけでございますので、リスクが高まることが考えられます。ですから、この法案の制定に合わせて整備充実をした方が私はいいと思ひますけれども、この点につ

いての御所見をお伺ひいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どもも、個々の保安官の身の安全を守るというのは大変重要なことだと思つておりました。長官としてもそれは心掛けなきゃいけないと思つております。特に、七、八年前でございまして、北朝鮮の不審船のときに銃撃も受けたので、それ以降そうしたことを踏まえながら安全体制の強化というのを図つていくところでございます。

具体的に装備の面で申しますと、船について防弾性能を良くするというところで、船の外板を厚くしたりあるいは防弾ガラスをちゃんと装備するといったこともやっております。それから個々人につきまして、防弾のヘルメット、チョッキ、こうしたものの装備を充実するというふうなことで、こうしたことで海上保安官が身の危険を感じることがないように頑張つてやっていきたいと思つております。

○広田一君 是非ともよろしくまたお願いをいたします。

一方で、大変海上保安庁の皆さん、御努力はされておりますけれども、密輸の未然防止というのが非常に数字的には寒い現状になっております。

例えば、海路による拳銃の密輸検挙件数というのが平成十八年度で三件、薬物が九件と、国内の流通量から見ると著しく少なくなつてはいるわけでございますけれども、この点を考えましても対策が不十分ではないかなというふうに思ひます。得ないんですが、現状の課題と取組についてお伺ひをしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) そうした薬物とか銃器の密輸対策、これは水際対策と我々は申しておりますけれども、入つてくる前に港、海で防いでいくというのが重要だと思つております。なかなか、言い訳がましくはなりますけれども、こうした密輸事犯なんかは悪質化、巧妙化をしているのは事実でございます。例えば覚せい剤なんかは、昔はアジアから直接入つてくるという

うルートが多かったんですけれども、いったんアジアからカナダとか北米の国に行つて、また、そちらの方は割合我々警備が薄いものですから、そつちから持つてくるとか、いろんな形の巧妙化をしておりまして、必ずしも十分な摘発がされているかと言われると、努力はしているんですけれども、やっぱり考えなさいかぬと思つております。

特にやつぱり情報、なかなか、こういう船がやばいことをしているかというのを情報をつかむのが重要でございまして、警察等関係機関との情報交換、あるいは中国でありますとか韓国でありますとかそうした公安機関との情報交換、こういうことで、できるだけ質のいい情報を手に入手して対応していこうというところで頑張つていこうと思つております。今後とも努力をしていきたいと思つております。

○広田一君 今後とも努力をしていくということでございますけれども、御答弁聞きますとちよつと手詰まり感があるのかなというふうに思わざるを得ませんが、是非この法案の制定を機に更に未然防止に取り組んでいただきたいというふうに思ひます。

そうしたら、次に第十一条の罰則につきましてお伺いをいたします。

この罰則につきましては、漁業法などの国内法を考慮して規定をされているというふうに思うわけでございますが、海外の同様の法律で違反行為に対しての罰則規定というのを見ても、韓国でございまして、これは、韓国の場合は二年以下の懲役又は百万円以下の罰金というふうになっております。これに比べますと、我が国の場合は一年以下の懲役、五十万円以下の罰金ということ、罰則的には非常に軽いんじゃないかなというふうに思ふわけでございまして、この罰則規定で本当に、まさしく外国船舶を規制するわけでございますので、海外より軽い罰則規定で本当に抑止効果が上がると思うかどうか、この点についての御所見をお伺いをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、韓国の罰則と比べて少々軽いことは事実でございます。また、この法律の罰則を規定するに当たりまして、外国人の漁業の規制の法律なんかを参考にさせていただいたというのも事実でございます。

抑止効果でございしますが、今の外国人漁業の規制も今の罰則である程度対応しておるところもございまして、それからこれも直接罰則ではございませぬけれども、この法律を施行することによつて怪しいやつについては強制的な司法手続というものがございまして、船長や船自体を日本に持つてくるということになりますので、そうしたものが併せて考えますと抑止効果があるんだらうと、こう思つておるところでございまして。

今後、法案通していただきましたら、その法案の施行状況を見ながらそういうことはチェックをしていきたいと思つておるところでございまして。

○広田一君 法案施行状況を見てまた判断をするというふうなことでございまして。今のところは抑止効果があると言わなければこれ大問題になりまして、抑止効果がないと言われたらもつと重く、出し直せということになりますから、まあ長官からはそのような御答弁は仕方ないのかなと私自身も理解するところでございまして。

ただ、第九条では、この法律については行政手続法の適用除外というふうに、確かに国内法と並べてというふうな御答弁だったんですけれども、こういうふうな適用除外を入れるのは、非常に、やり方によつては横並びでなくても私はいいんじゃないかなというふうに思ひますので、是非実施状況を見て柔軟にこの罰則につきましても対応していただきたいというふうに思つております。

それでは、附則の施行期日につきまして、この法案の施行期日は公布の日から起算して二十日を経過した日からというふうになっておりますけれども、この公布は法案成立後速やかになされるというふうな考えでもよろしいんでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 速やかにやつていきたいと思つております。繰り返しになりますけれども、こうした領海等の安全の確保を図る法律でございまして。怪しげな外国船舶に対してきつちりした権限を行使していくという法律でございまして、やはり可及的速やかな施行をすることが重要だろうと、このように認識しておるところでございまして。

○広田一君 可及的速やかにというふうなことでございしますが、これはまさしくそのとおりだと思います。

ただ、これは法成立後、海上保安庁の通達という形で行われて、具体的には入港の手続を行う代理店から船舶に伝えるとか、また入港した船舶に直接伝えるとか、あと大使館経由で行うとか、そういうふうなやり方を検討されているというふうなふうに思ふわけでございしますが、ただ、我が国の場合は年間十萬隻を超える外国船舶が入港をいたします。これが、法を速やかに公布された場合に、一定のやつぱり日本独自の規定もあるわけでございまして、混乱が起きてしまふんじゃないかなというふうな懸念がございまして。特に通報義務とかそういうふうなところで起きる心配もございまして、是非周知徹底につきましても万全の策を講じていただきたい、このように思つているところでございまして、よろしくお願いをいたします。

それでは次に参ります。

この海上安全の確保のための法整備について、ちよつと概略で構いませんのでお答えをいただければと思ひます。

今回、領海などにおける外国船舶の航行の規制というふうに対象が非常に明確な規制がなされた。一方、海洋基本計画の中では、その問題意識が示されているんですが、周辺海域における船舶の侵入や航行の秩序を損なうような行為、また海賊行為であるとか大量破壊兵器の海上輸送による拡散であるとか、本当にこつこつたことが活発化したしまして、我が国の海洋権益及び治安を損

なうおそれのある事態が発生をいたしております。

また、エネルギー資源を非常に我が国はその多くを海上輸送に依存しているわけでございましてけれども、そういった我が国にとって、海上における航行の自由を確保しつつ、輸送海域における海上交通の安全といったものを確保することは極めて重要だと思つております。

ですから、私自身、今回、個別具体的な法整備というものは必要だと思ひますし、賛成するところもございしますが、やはり近い将来、なるべく早く海洋の安全の確保に資するような包括的な法整備といったものが、必要ではないかというふうに思ひますけれども、その御所見と検討されているんだつたらその状況についてお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) ありがとうございます。

日本は海洋国家でございまして。陸地面積は三十七万七千平方キロという世界六十番目に小さな島国ではありますけれども、周辺に六千八百七十四という島嶼、離島を擁しております。したがつて、そこを中心に広げられる排他的経済水域等は陸地面積の約十二倍、四百四十七万平方キロという世界六番目の広い海洋を我々は国際的に認知をされているわけでございまして、そこを航行する船舶というものは大変な数になります。

そして、その島嶼でございまして。例えば、南鳥島を中心とするつと円を描いたところが二百海里で、円を描くと本当に陸地面積に相当するほどの大きな部分が占められるわけでございまして、そういう離島の保全ということも海洋基本法にはうたわれておりますけれども、重大な海上保安業務の一つだと思ひます。

我が国には、問題のある竹島もあります。北方四島もございまして、今申し上げたような南鳥島あるいは沖ノ鳥島というような相当本土から離れた島があるわけでございまして、そういうところの保全そしてそれに対する海洋の安全ということ

を考えたときに、人員も装備も私はまだ不足していると思つてゐるわけでございます。

装備も三百五十五隻の巡視船艇そして七十三機の航空機というものでこれ守つてゐるわけです。一万四千人、これは世界比較から見ましても非常に少ない数でございます。そのうち、巡視艇という小さな、定員五人乗りの船がこの周辺海域を守つてゐるわけですが、これは一つはクルー五人なんです。これを複数、十人にすればワンクルーが六時間守つてくれるとしても十二時間になるわけですね。四クルーですれば一隻で二十四時間守れるわけですね。

そういうことで、私は、この巡視船にクルーがいないということの時間を少なくするということが、私は二年前から空巡視船艇ゼロ作戦ということを書いて、空巡視船艇ゼロということがありましたが、巡視船があつてもクルーがいなければ動けないわけです。したがつて、そのクルーを充実してくれということで、できれば四倍、二十人、フォーククルーぐらいは欲しいんですけれども、そういう人員を増強することによつて我が国の周辺海域を十分に守れるんですね。そういうことから、私は、人員の増強についてもです。

それから、先ほど言いました三百五十五隻の巡視船艇はほとんど四〇％が旧式、陳腐化しています。建造年数から見てもそれは耐用年数過ぎてゐるんですね。したがつて、この代替整備をお願いしまして、おかげさまで、十九年度予算あるいは十八年の補正とか、そこから一生涯懸命やつていただきまして今年もお願いしてゐるわけでございますが、これ一日も早く代替整備を進めることと、それから特に巡視船艇のクルーを、乗員を増やしていただくという予算を一生懸命頑張つてゐるところでございます。

そういうことで、これは海洋国家としても基礎だと思つてゐるわけですね、ここは。そういう意味で、一生懸命我々も頑張りたいと思つておりますし、御案内のありましたように、海洋基本法を作つて

いただきましたので、これに基づいて内閣総理大臣を中心とする総合海洋政策本部というところで総合的、集中的に海洋政策を進めたいと思つております。したがつて、そこに法規、法律はこれであるのかどうかということを検討する部分もつくつていただきましたので、これから海洋政策に関する法律を必要なものだと思つていきたい、こんなふうにも思つておりますので、よろしくお願いいたします。

○広田一君 どうもありがとうございます。

冬柴大臣の方から本日に力強い海洋政策を強力に推進していくんだというふうな御答弁がございました。本日に、せっかく本部もつくつたわけでございます。その本部をつくる際にも、この海洋基本法を制定するときの審議の中でも、やはり総理の強いリーダーシップがなければ本日に機能しないんじゃないかと、そういうふうな御指摘もありましたけれども、担当大臣としてまた冬柴大臣の役割というものも、これを総理と一緒に強力に推進していくという意味では大変重要な役割を担われているんじゃないかなというふうに思いますので、先ほど私が指摘しました海上安全の確保のための法整備も含めた整備、離島の保全というところを切り口にして本日に熱のこもつたお話がございましたので、そういうところを聞きまして、今の財務省のシーリング予算の考え方というところも根本的に考え直して、やっぱり必要なところは道路も含めてやっていくというふうなところが私は大事じゃないかなというふうに思つております。

それで、山本政務官、お待たせいたしましたというところで御質問をしたかったんですけども、ほとんど時間がございません。ちよつと強引な結び付けになつてしまふんですが、内水の利活用ということに関連して、関西国際空港の空港連絡橋の道路部分の売却というものが平成二十年度予算で出されてゐるところでございます。本来でございましたら、このお話というのは、道路整備の財源の特例に関する法律、こういうところに

関連して聞くべきお話だというふうに思いますけれども、私ちよつと理解ができませぬけれども、まだこの審議に入ることができません。こういう状況は本日に国民の皆さんにおおびしな状況をお願いできませんし、一日も早くこういう状況を改めて、国民の負担にいたえられるような充実した審議をしなければいけないというふうに思つております。

ただ、この関空の連絡橋につきましても、聞くところによりまして七百八十億円という巨額の費用を投じて連絡橋を売却し買上げるといふふうなことでございます。ちよつと時間の制約もありますけれども、そのスキームと経緯につきましても御所見をいただければと思います。

○政府参考人鈴木久泰君 まず、買上げの経緯を御説明させていただきます。

関空の連絡橋、空港と一体の施設として関空会社が建設、管理してきておりまして、その通行料金につきましても、建設コストを賄うために、平成六年の開港当初、普通車往復千七百円でスタートいたしました。その後、社会実験等もいたしまして、平成十七年三月からは普通車往復平日千五百円、休日千円に引き下げるなど、精いっぱい取組をしてまいりました。ただ、関空会社、多額の有利子債務を抱えておりますので、この辺が限界でございます。

しかしながら、関空の利用促進のためには、やはりこれは高いじゃないかという御意見が前からございました。しかも、着いた途端に往復分、必ず帰るんで往復徴収してしまうということもありまして非常に不評でございます。関係者の間で様々な方策を探つていたところ、昨年五月に取りまとめられたアシア・ゲートウェイ構想においても国際競争力強化の観点からこの引下げが必要という指摘をいただきました。これらを受けまして、関空連絡橋道路の通行料金を引き下げるために、二十年度予算で空港サイドの関連予算が認められるとともに、有料道路ネットワークに組み入れられることになりまして、具体的な今手続調

整を進めておるところでございます。

お金の話でございますが、今簿価が七百八十億円でございます。これを、千五百円を半分程度の八百円ぐらいに下げると目指しますと、道路側に買い取つていただくのは三百九十億円ということになりまして、その差額を分を道路と航空で百九十五億円ずつ折半をいたします。その航空側の負担につきましても、関空会社と空港整備勘定、うちの特別会計だった空港整備勘定が折半で負担することとしておりまして、そのため、空港整備勘定の負担として九十七・五億円が計上されておると、道路側の負担については直轄国道事業で対応するということが想定されてございます。

○広田一君 時間も参りましたので、ちよつと具体的な質疑は差し控えていただきますけれども、これは非常に論点のある私は案件だということに思つておりまして、国の分の百九十五億円、これなんか道路特定財源の本丸である道路整備費から百三十億円が出されるんじゃないかというふうなことの妥当性であるとか、また、この辺の考え方については国の直轄事業の整備の考え方を入れておりました、大阪府がその三分の一の六十五億円を負担をする、これ本日に大阪府ときちりとした話ができているのかどうか。あの橋下知事の性格でこれ本日に素直に出すのかどうかよく分からないような状況でございますし、また結果として債務保有機構に債務として三百九十億円積み増しをされるわけでございますので、これは当初民営化するときに、これ以上、必要以上の債務は増やさないというふうな民営化の趣旨とも反してしまふんじゃないか。

そして、結果として通行料金が半分になるということなんですけれども、関空が負担するとか、そしてまた私たちの道路特定財源が導入されるといふことで、これは部分最適ではあるかもしれないが、結果としてそのコストは空港利用料であるとか税金であるとか、そういう形で国民が補てんしなければいけないんじゃないかというふうな、この問題は様々な論点があるとも思います。

で、是非早く道路に関する質疑ができるような環境整備をしていただいてこの議論をしていきたいと思ひます。

今日はどうもありがとうございました。

○長谷川大紋君 自由民主党の長谷川であります。

初めに、地元のことにつきまして一点お尋ねをいたします。

平成十八年に茨城県海岸部で発生した貨物船の座礁事故について質問をさせていただきます。

貨物船の座礁事故は、一度発生いたしますと地元の経済活動や環境に大きな影響を与えます。貨物船の座礁事故は、平成十四年十二月五日に、北朝鮮船籍のチルソン号が入港するために、日立港の防波堤で嵐のためにテトラポットに乗り上げてしまいました。そのために、燃料タンクから大量の油が流出したわけであり、この油を抜き取るために、抜取りや残骸を撤去するために、茨城県では多大な労力と多額の費用を要したわけであり、

また、平成十八年、パナマ船籍の鉄鉱運搬船が鹿島港沖に停泊中、激しい暴風のためにいかりを投げてあつたんですが、いかりと一緒に流されてしまったわけであり、また、十月には中国船籍がやはり座礁をいたしました。同日、パナマ船籍もこの鹿島港近辺で座礁をしてしまったわけであり、

これらの船舶から流出した大量の油の撤去のために、地元は大変な苦勞をしたわけであり、これらの船舶につきまして、現在撤去作業が進められておると聞いておりますが、現在の状況につきましてお尋ねいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、北朝鮮のチルソン号から始まりまして、平成十八年に三隻の船が座礁するといった事故が発生をいたしました。

チルソン号につきましては、地元でも大変御苦勞されたと聞いておりますけれども、平成十六年一月に撤去が終わっております。

それから、平成十八年の三隻でございますが、そのうちのパナマ船の貨物船のエリダエース、これはタグボートで平成十八年の十一月に引き出されて、既に離礁をしているところでございます。

まだ残っておりますのは、このジャイアントスシップというやつと中国貨物船のオーシャンビクトリ、この二隻が残っております。順次撤去作業をやっておりますけれども、なかなか大きな船でございますし、それから、撤去するにも冬場とかやっぱり台風シーズンはなかなかできないというところで、すべてがまだ完了しているわけではございません。現在、まだ冬場からの続きで作業を中断されているところでございますけれども、このジャイアントスシップ、オーシャンビクトリ、両方とも近々作業が再開されると聞いています。

私どもとしても、地元の自治体と一緒に頑張って、これ船舶所有者がやってもらうのがルールでございますので、船舶所有者に対して早期撤去について指導を行っていきたい、このように思っております。

○長谷川大紋君 大変御苦勞をなされていると思っておりますが、一日も早い撤去をよろしくお願いを申し上げます。

一方、座礁事故が起こった場合、基本的には原因者が保険金などで負担することが原則になっております。しかし、この前者の北朝鮮のチルソン号の場合は保険にも入っており、当時、茨城県が負担した金額は六億円もの大金でありました。北朝鮮の船主に請求いたしましたが、回答すらないわけであり、またもな交渉が全然行われていない状況であります。しかし、その後、国交省あるいは農林水産省の補助金、あるいはNPOからの寄附金等により、県が負担した金額の大部分はどうかになることができたわけであり、しかし、環境面や漁業へ与えた影響、また復旧までの努力とこの道のりというものは大変なものであったと言えます。

また、後者の鹿島港周辺での座礁事故におきましては時間が掛かっているところでありますが、今お話がありましたとおり、解決に向けて原因者とも交渉が進んでおるといふように聞いておるところであります。

このような座礁事故が今後起こらないように、何らかの手当を取る必要があるのではありませんかと思ひます。特に平成十八年に発生いたしました鹿島港周辺での座礁事故を踏まえた再発防止等につきましてどのように考えておられるのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 平成十八年の十月に相次いで発生しました座礁事故、これは、急速に発達した低気圧で天気が荒れて、避難をしようと思つてその時機を失ったというのが主な原因でございます。

こうした座礁事故を踏まえまして、私ども現地で連絡会議を開催いたしました。今まで、台風のときはどういふときにどういふ形で避難していただくという避難勧告基準というのを決めておつたわけでございますが、この平成十八年に起こつたような急速に発達した低気圧の場合、この対応の方針を決めておりませんでした。それを反省をいたしまして、急速に発達した低気圧の接近時の避難勧告基準を定めました。また、それを手引書という形でまとめ、関係の方にお配りして周知も図つておるところでございます。

それから、この問題、鹿島港だけの問題ではなくて、北海道、東北、こうした方面では急速に発達した低気圧というのが大きな海上の安全に影響を及ぼすというふうなことも分かつてまいりましたので、こうした鹿島港の例を参考に、こうした地域の港でも似たような取組はできないか、今、地元との話をして逐次やっているとござい

○長谷川大紋君 ありがとうございます。

次に、本日の議題であります領海等における外国船舶の航行に関する法律について御質問をいたします。

四方を海に囲まれている我が国では、これまで常に海と密接な関係を保ちながら発展をしてまいりました。周辺の海上における安全、特に領土に近接している領海の安全を確保することは、我が国の安全、国民の安全を確保する上で大変重要な問題であります。特に沿岸部に多くのエネルギー関連施設や工場が存在しており、私の地元茨城県でも、東海村の原子力関連施設を始め、鹿島や常陸那珂、大洗、日立などの重要港湾周辺に多くの工場やエネルギー関連の施設が沿岸部に多数あるわけであり、これらの施設がテロの標的になつた場合、多大な被害と影響を及ぼすこととなるわけであり、また、先ほど質問いたしました事故のように、一たび沿岸部で外国船の貨物船など事故を起こした場合、沿岸部に油が漂着するなど、地元の経済活動と環境に甚大な被害が及ぶわけであり、

我が国は、一九九六年に国連海洋法条約を批准するとともに、領海及び接続水域に関する法律、排他的経済水域及び大陸棚に関する法律や排他的経済水域による漁業等に関する主権的権利の行使に関する法律など所要の法整備を行つてきたところであり、しかし、一番重要と思われる海洋の安全に関する法規制はこれまで提起されていなかったわけであり、

国民の安全を確保する上で本法律案のような大変重要な法律がこれまで制定されないうえに、なぜなのか、お尋ねをするものであります。

○政府参考人(岩崎貞二君) 海洋法条約の議論の過程あるいは批准の過程でいろいろな議論がございました。先生も御案内のとおりで、当時、多くの国は領海沿岸から三海里ということで、割合領海を狭い範囲でとらえておりましたけれども、このころ、海洋法条約の関係では、もっと沿岸国の主権を認めるべきじゃないかということで、今のようないな形で領海を十二海里にするとかあるいは排他的経済水域を設定するとか、こうした枠組みが議論されたわけでございます。

我が国は海洋国家でございますので、いわゆる

海洋自由の原則ということで、できるだけ広い海を自由に航行できると、海洋について沿岸国が規制を強化することについて、いろいろメリット、デメリットの議論があったと聞いております。そういう意味で、当時、海洋の自由を尊重し、我が国は規制は必要最小限にしようというということで今回のような法律の整備を行わなかったと、このように聞いているところでございます。

しかしながら、その後、諸外国でもこうした同種の法律がちゃんと整備されている、それから我が国でも北朝鮮の不審船でありますとかいろいろな事案も発生をしておりますので、こうしたことを踏まえ、また昨年、海洋基本法を制定いただいたことも契機といたしまして、今回この法律案を提出させていただいたものでございます。

○長谷川大紋君 今お話がありました、昨年七月に海洋に関する施策の基本となる事項を定めた海洋基本法が成立をいたしました。海洋政策を推進する上での基礎が整備されたわけであります。今後、海洋基本法に基づいて国を挙げて海洋に関する諸施策を推進し、新たな海洋立国の実現を目指すことになっていくところであります。この海洋基本法の基本的な施策の一つとして海洋の安全の確保が位置付けられているところであります。

このような状況の中で海上保安庁からこの法律案が提出されたわけであります。この法律案が海洋基本法とどのような関係にあるのかをお尋ねいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 海洋基本法では、三条で、基本的理念の一つとして海洋の安全の確保をうたっております。また、海洋基本法の第二十一条で、国は、海洋について、我が国の平和及び安全の確保並びに海上の安全及び治安の確保のために必要な措置を講ずるものとするという条文を制定いただいたところでございます。

この法律はこの二十一条を受けた、基本法を受けた一つの個別法と位置付けているところでございます。

います。
○長谷川大紋君 我が国の領海において外国船舶が正当な理由ないにもかかわらず停留をしたり徘徊したりすることは、領海の安全を確保する上大変好ましくない状況があるわけであります。領海は主権が及ぶ海域であり、こうした行動を行う外国船舶には厳格な態度で臨むべきであると考えます。

停留や徘徊などを行う外国船舶に対しては、海上保安庁は現状どのように対応をしておるか、お伺いをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先ほど御答弁させていただきましたけれども、今海上保安庁法に基づきまして、罰則はないやつでございますけれども、任意の立入検査でありますとか、あるいは、おかしな船を見つけたときには領海から出ていくと、このように任意の退去要請をやっているところでございます。

こうした形で、任意の形でやっておりますけれども、先生今御指摘のとおり、厳格な形で、きちりした形で臨むべきだと、このように考えておりました。こうした任意の立入検査なんかをやりましたも、私どもの巡視船が近づくとすつと逃げていくというようなやつもございまして、海上保安庁としても、こうした法律が今までなかったものですから、あくまで任意なものですから、すつと逃げていくやつについて必ずしも一〇〇%きっちりそれを追いかけてやっていたこともなかった事例もないわけではございません。こうしたものをきっちり対処するためにも、こうした法律を決めていただいて厳格な対応をしていきたいと、このように思っているところでございます。

○長谷川大紋君 今お話がありましたとおり、今までは任意の措置としてやってきたわけでありますが、この法律ができることによりましてどのように対応は違っていくのですか、それについてお尋ねをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 法案の主な中身は、

立入検査、退去命令を法律に基づいてきっちりやれるということと、それを忌避した場合、立入検査を忌避した場合、それから退去命令を拒否した場合、こうしたものは今まで特段それ以上の措置ができませんでした。そうした立入検査を忌避した、退去命令を拒否したということにつきましては、本法律案の違反として罰則が適用されます。私ども、それについて必要な強制的な措置がとれると、これは大きな違いだろうと、このように思っております。

○長谷川大紋君 この法律案が成立すれば、領海及び内水において停泊や徘徊等を行っている外国船舶の多くが検査の対象となり、現場において立入検査を行う場面が増えていくのでなからうかと思っております。

立入検査を行うに当たりましては、天候には関係なく行われるため、海が荒れておりましたも波が高くても現場の海上保安官には対応を迫られるわけであります。相手船舶に巡視船を寄せた上で、揺れる巡視船艇から相手船舶に海上保安官が乗り移るわけであります。立入検査の実施には相当危険が伴うのではないかとと思われるわけであります。

そこでお尋ねいたしますが、立入検査をするに当たって現場の海上保安官の安全というものは十分確保されているのか、お尋ねをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 十分安全確保を図るよう頑張っていると思っております。

装備の面では、先ほど申しましたように、船の防弾性能を強化するとか、あるいは個人の装備について防弾ヘルメットを装備するといったこともやっておりますが、そのほかにも、こうした乗り込むときに訓練もちゃんとやって、危険のないようにする。あるいは、どういう船がどういう抵抗をするかというのを事前に情報をちゃんと知っておくということが割合重要でございますので、危ない船にやっぱり心して掛かっていかないとはいけませんので、そうした情報、事前情報の収集でありますとか分析でありますとか、そんなものも強化しながら海上保安官の安全の確保を万全を期していきたいと、このように思っております。

○長谷川大紋君 本法律案では、その対象とする海域は領海と内水に限られております。確かに領海の安全を確保することは非常に重要なことであると思いますが、広い海のうち領海と内水を対象としている理由についてお尋ねをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 海洋法条約でございますけれども、領海と内水につきましてはこれは沿岸国の主権が及ぶ海域だと、この規定をしております。言わば領土に極めて準じたようなものと、こういう取扱いでございます。

それから、その外に広がる排他的経済水域、これは、領海は沿岸から十二海里でございますが、排他的経済水域は二百海里の広い海域でございますけれども、こちらにつきましては、漁業資源でありますとか地下資源でありますとか、こうしたものについては主権的な権利は沿岸国に認めておりますけれども、いわゆる主権の及ぶ領土に準じたような形で取扱いはしてございません、国際的にも。

そうしたことを踏まえまして、今回の法律案の対象は領海と内水に限定しているということでございます。

○長谷川大紋君 また、中国との間では、東シナ海において海洋の科学的調査を行う場合、二か月前までに外交ルートを通じて通報することと合意しておると聞いております。また最近では、平成十九年二月に、海洋調査船が事前通告をした海域外である尖閣諸島周辺の我が国の排他的経済水域で調査を行ったり、また時には領海内にまで入って調査を行っている船舶もあると聞いております。

こうした海洋調査を行う外国船舶に対し、本法律案に基づいて立入検査等の措置をとることができると、お尋ねをいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) この法律は、海洋調査という行為に着目して規制を行っているわけではございませんが、通常、海洋調査を行う場合に

は、その調査の過程でいったん止まった、停留をしたり、あるいは真つすぐ通らないで少し徘徊しながら調査をしていくと、こういうことが通常、海洋調査の場合には考えられます。こうしたものはこの法律で言う停留や徘徊に該当いたしますので、必要に応じて立入検査をし、正当な理由がないと認められる場合は退去命令を行うこととなります。

海洋調査も、国際約束等に基づいて事前に通報される場合はこれは正当な理由があるものとして運用を行う所存でございますけれども、そうした事前の通報等がない場合、この法律に基づいて的確に対応していきたいと、このように思っております。

それからもう一つ、尖閣諸島の周辺海域でございますけれども、この海域でも原則同じような措置を考え方としてはとつていきたいと思っております。また、どこまでの措置を個別にやるかにつきましても、関係省庁と調整の上、適切に対応する必要があると、このように思っております。

それからもう一つでございますが、海洋調査、民間の船でやられる場合もございますけれども、政府の船でやられるケースもあります。政府の船につきましても、これは条約でも沿岸国の管轄権が及ばないと、こうなっておりますので、それは適用対象の除外としております。

○長谷川大紋君 先ほど申し上げましたとおり、このような重要な法律がこれまでなかったことが不思議であり、本法案成立後はこの法律にのっとりまして、しっかりと領海の安全の確保に努めていただきたいと思っております。

最後に、法案の的確なる実施により領海の安全の確保に向けた国土交通大臣の所見を伺いたいと思っております。

○国務大臣(冬柴鐵三君) このような法律が制定されまして、広い海洋国家日本の安全を確保するためにも、海洋の安全を確保するためにも、この法律が的確に実施される、それが必要であるというふうに思っております。

そのためには、先ほど申しましたけれども、我が国の保有しております海上保安の巡視船艇というものは、数においても、そしてまた性能においても十分なものではございません。また要員も十分ではありません。その意味で、この法律を成立をさせていただきまして、この法律を完全な法律を完全な法律にするために巡視船艇の代替整備、すなわち大体五十年代建造の船が非常に多いわけでございまして、隻数こそ三百五十五隻持っておりますが、その四〇％に相当する部分は既に耐用年数が過ぎた、陳腐化したものでござい

ます。航空機についても七十三機持っておりますけれども、事情は同じで約四〇％は耐用年数が過ぎていくわけでございまして、したがって、こういうものをきつちりと代替整備をして、そしてこの広い海域の安全をきつちりと守っていくということが大事だと思っております。

先ほど言いましたけれども、巡視艇にクルーがいなくても巡視艇はあるけれどもそれは運用できないというような、そういうことが起こらないように、空き巡視艇ゼロ作戦、こういうことで、要員の確保にも頑張ることにより、この海の安全というものを是非守っていただきたい、このような決意でおります。

先ほど委員の御地元の鹿島の沖での三隻の座礁事故、これは私がちょうど大臣を拝命いたしましたのが十八年の九月二十六日でした、その十月のたしか六日ごろにジャイアントスシップというのが先にあれまして、そして、オーシャンビクトリーとかエリダエスというものが次々座礁しました。いずれも十万吨ではありませんが、近いほどの大きな鉱石船でして、ジャイアントスシップについては、二十六人乗っていたうち八人が行方不明で二人が亡くなりまして、十六人は海上保安の特救隊、海猿と言われている、あれが全部ヘリコプターで悪天候の中でつり上げて十六人を助けていますね。それで、二隻目は二十四人乗っていましたけど、これ二十四人とも全部つり上げて助けている。それから三隻目の二十人も

全部つり上げて助けているんですよ。余り国民知りませんけれども、そういう悪天候の中で命懸けで救命を行っている、海難救助を行っているのもこれ海上保安なんですね。

そういう意味で、私は、国民の目をそういうふうに向けていただいて、是非この航空機とかあるいは巡視船艇の代替整備について国民の広い御理解をいただいて、そして日本の広い海洋国家日本の海上の安全、また海難救助が徹底して行えるということを担保するために頑張っていきたい、こんなふうに思っております。

○長谷川大紋君 大臣、丁寧な御答弁ありがとうございます。頑張っていたいただきたいと思っております。

これ、通告はしておりますが、一言大臣にお願い申し上げます。

暫定税率が切れてしまったために、地方の自治体はもとよりであります、建設業が大変な混乱を来しているのは御承知のとおりだと思います。一日も早く、何としてもこの暫定税率、ある意味我々も頑張りますが、大臣も頑張っていたいただきますようお願い申し上げます。

以上で質問を終わります。

○鰐淵洋子君 公明党の鰐淵洋子でございます。これまでもお二人の委員の方と重なる点もございしますが、改めて私の方からも質問をさせていただきます。

まず、この法律の制定の意義ということで大臣にお伺いをしたいと思います。昨年、海洋基本法も成立をいたしました、その中にもこの基本理念の一つであります海洋の安全がうたわれております。海洋大国、我が国日本におきましては、もう海洋の安全は最重要課題と言っても過言ではないと思っております。これを実現するための今回の法律であると私も認識をしておりますが、改めて大臣の方からこの法律を制定する意義についてお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) この新法を制定する意義ということ、は、海洋国家であります日本の領

海、内水、新内水、そういうところに対する秩序をきちんと維持するということが大事でございす。それは、海洋の安全のみならず領土の安全、国家の安全ということにつながるわけであります。私は日本国家、この法律がなぜ今まで制定されなかったのかというおしかりをちょうだいいたしまして、私も全く同感でございます。周辺国家にも遠慮はしたところもあるんだろと思いますが、けれども、このような重大な法律が制定されるということは本当に喜びに堪えないところでござい

ますし、私も海洋政策担当大臣も拝命をいたしておりますので、この法律に基づく確実な執行ということが非常に必要であるというふうに思っております。

外国船舶の航行の秩序を明確にする、そして外国船舶の領海等における安全も確保してあげる、こういうことも非常に大事なことでございまして、私もこの法律に基づいてしっかりと安全のために頑張つてまいります。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。

では、この法案の中ではこの外国船舶に対する立入検査と退去命令がうたわれておりますけれども、これが具体的にどのような手順になるのか、お伺いをしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どもの海上保安庁巡視船艇でありますとか航空機を用いまして、哨戒、パトロールでございましてけれども、これをやっております。それで、領海等無害な通航というものは、これは国際的に認めておりますので、普通の形で目的地に向かって走っているという船については特段それは認めないかぬものではないと思っております。このパトロールを行っている際に、停留、徘徊、こうしたものを行っている船舶を見付けた場合に、まず通報されているかどうか、これを保安庁の陸上事務所に問い合わせまして確認をいたします。通報は行っていない船舶であつたとかあるいは通報の内容にどうも見えていないと虚偽があるんじゃないかと疑われる場合、こうした場合について、かつそうした船が正当な理由

がなくやつていくといつたような場合に立入検査を行つていきたいと、こう思つております。

立入検査をいたしまして、ちゃんと事実関係を聞きまして、本当に天気荒れていて避難をする、あるいはエンジンが故障したといったようなやむを得ない理由がある場合はいいですけれども、ない場合についてはその船に対して領海外へ、領海の外へ出ていくという退去命令を出していきたいと思つております。

それから、立入検査に従わない場合あるいは退去命令に従わない場合、これは罰則付きの犯罪でございますので、私も司法警察職員でございますので、それを逮捕等を行つていく、犯人の外国船舶のこの船長等を逮捕していくと、こういう手続にならうかと思つております。

○鰐淵洋子 ありがとうございます。

では、ここで確認をさせていただきたいと思いますが、不審船、いわゆる工作船なんですけれども、これはこの法案に言います外国船舶の中に含まれるのか確認をさせていただきたいと思つています。

○政府参考人(岩崎貞二君) 北朝鮮のいわゆる不審船についても含まれるものと思つております。

○鰐淵洋子 含まれるということでしたけれども、しかし、不審船は一般の外国船舶とは全く違うという特殊なケースになるかと思つていますが、先ほど御説明もいただきましたが、外国船舶の対応と不審船の対応は違う点がありますでしょうか、もしありましたら伺いをしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 不審船につきましては、海上保安庁法の二十条二項という規定がございます。武器の使用に関しては特段の制度を設けていただいております。

通常は、海上保安庁の武器の使用、警察官職務執行法の規定を準用いたしまして、いわゆる警察比例の原則でやっております。不審船という点につきましては、やはりこれについては将来における重大犯罪の未然防止

するといつたようなことも含めてきつちりした対応をしなきゃいけないということで、船体停船措置を、武器を使用した停船措置が実施できるというこの法律の根拠を与えていただいております。

ここで言う、今回の法律で言います停船、徘徊している船舶が直ちにこういう法律の規定、この庁法の二十条で武器を使用することはもちろんございませぬけれども、この北朝鮮のいわゆる不審船が停船、徘徊等を行つていて、調べてみたら本当にいわゆる工作船だったと、それで逃走していつていいたいろいろな要件が重なった場合、繰り返しになりますけれども、保安庁法の二十条の第二項に基づきまして武器を使用した停船措置を実施することになります。

○鰐淵洋子 ありがとうございます。

不審船の場合ですと、最終的に、簡単に言いますと武器を使う可能性もあるということになると思うんですが、この不審船と一般の外国の船舶、この選別といえますか、これがまた言うまでもなく重要になってくると思うんですが、その点に対してしっかりと選別しているのかどうかという点で、その点はいかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今横浜の方に九州南西沖で沈んだ北朝鮮の不審船、工作船を展示させていただいておりますけれども、一般に北朝鮮の工作船一つのタイプがございまして、横浜の方に展示させていただいておりますように、漁船の形をしておりますけれども、中に高速の船なんか積んでおりまして、それが直ちに発進できるような特殊な装備をしているとか、いろいろな特徴が一般にはございません。かなり外見の分かるものもございしますが、ただ、いろいろなタイプのやつが、これから将来我々が知らないような形のやつが出てくる可能性もこれはやっぱり否定できないと思つております。

なかなか船、外見だけでは分からないところがありますので、やはりこうした船については実際に乗り込んでいって、船の中に入って、どんな装

備をしているか、船の船倉にロケット砲みたいなものを積んでないかとか、いろんなアンテナなんか積んでないか、そんなことをやっぱり調べるのが重要だろうと思つております。

そうした意味でも、今回、立入検査権限を与えていただきますと、それも強制的な立入検査権限を与えていただきますと、そうしたことも確認のためにもこれは有効な手段だと、こういうように思つていっております。

○鰐淵洋子 ありがとうございます。

基本的には、工作船は立入検査する前に逃走するようなことも考えられ、その方が多いかと思つていまいけれども、そういった意味でもこの選別といふか、ここをしっかりとやつていただくということ、よろしく願ひしたいと思います。

これも先ほど広田委員の方からも御指摘がございましたが、こういった不審船もそうだけれども、外国船舶に対する対応、また海洋の安全を守る上で海上保安庁の役割は重要になってくると思うんですが、その上でこの整備、人員も含めてしっかりと整っているのかどうかということ、伺つてまいりたいと思つております。

これももう大臣の方からも詳しくいろいろ御説明がございました。耐用年数の件もございました。私も調べてみましたところ、巡視船の方は耐用年数が二十五年ということなんですけれども、二十五年以上たつていっているものが四六％ということ、もう半分近くが耐用年数を超えているということ、そのほか巡視艇の方は耐用年数二十年なんですけれども、これを超えているものが二八％、また航空機ですけれども、これも耐用年数二十年を超えているのが四一％ということ、全体的に老朽化が進んでいるというの、私もとても印象を受けました。

そのほか、年間この日本の領海を十萬隻以上の船が行き来しているということ、それに対して三百五十五隻の船で対応しているということ、もうこの点からも大変に、まあ予算は限られていると思うんですが、その中で大変御苦労され

ながら日々こういった活動をされていると思うんですけれども、そういった意味でもこの整備の部分また人員の部分でこの体制でやつていけるのかということ、その点で改めて私の方からお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 大臣に先頭に立つていただいて、この体制の強化に努めているところがございます。今後とも頑張つていきたいと思つております。特に、老朽化しているだけではなくて、やっぱり性能も強化しなきゃいかぬと、このように思つております。

大体悪いことをするやつは、いい船、高速の船で夜間にやるといふのがやっぱりケースとして多いわけでございますので、私どもの巡視船がところ走つていようでは仕事にもなりませんので、やっぱり高速の性能それから夜間の監視性能、それから先生おっしゃられましたように、やっぱり広い海を対象といたしますので、船だけでは追い付きませんので、航空機を使って広範な海域をパトロール、よく見ていくということが重要だろうと思つております。

そういう意味で、老朽化した船を代替整備するに当たりましては、性能面の強化も含めて図つていきたいと思つていところでございます。

○鰐淵洋子 ありがとうございます。

限られた予算の中で対応になりますので効率的にということ、大臣の方からもしっかりと予算のことも含めて頑張つていくという御決意がございましたので、私たちの方もしっかりとこの点、今回私も勉強させていただいて初めてこういう状況を知りまして、申し訳ないですが知りませんでしたので、そういった意味でもしっかりと予算の方の対応ということで私たちも頑張つてまいりたいと思つております。

次に、この法律には直接的には関係ないんですが、海上交通の安全対策ということで大臣に伺つてまいりたいと思つております。

三月に明石海峡航路におきまして三隻の船舶が衝突した事故もございました。特に瀬戸内海とか

東京湾また伊勢湾など、船舶がふくそうする海域におきましても安全で効率的な運航、これを確保していくことが大変重要になってくると思いますけれども、大臣御自身も現地を視察されておりますし、特にこういつたふくそう海域におきまします衝突事故の防止、大変に再発防止、重要になってくると思うんですが、大臣御自身も現地を見られた上で改めて再発防止の取組、どのように取り組まれるのか、決意も含めて伺いをしたいと思います。

○国務大臣(冬柴鐵三君) 今年の三月の五日に明石海峡、ちょうど明石海峡大橋のすぐ下と言つてもいいぐらいの位置で、おっしゃったように三隻の船が衝突をいたしました。一隻が沈没、八十三メートルの海底、しかも潮流が六ノットという大変な流れの、まあ渦が巻くところですから、そういうところに沈んでおります。死者が三名、行方不明者が一名ということで、これも海上保安で随分捜索を長い間しましたけれども、そういうことになりました。

これにより、人命の損害が発生しただけではなく、海底に沈んでしまった船の燃料油がいまだにちよろちよろ漏れるんですね。漏れて出て、これがちよろちよろ最盛期を迎えていたイカナゴ漁、これを駄目にしました。それから、兵庫県沿岸には本州側もあるいは淡路島側にもノリの養殖を行っていたわけですが、これも全滅いたしましたし、ノリ網を撤去しなきゃならないという大きな漁業被害も広がっているわけで、社会的な影響も非常に大きい事故になってしまいました。

私も、委員がおっしゃいますように、現場海域へ直後に参りまして視察をさせていただきました。大変船舶がふくそうする海域でございまして、ちょうど淡路島の突端に海上交通センター、これはちょうど思い起こしますと、「なだしお」の事件があったとき、私、当時の運輸委員会が質問をさせていただきまして、運輸だったか建設だったかな。その当時の石原慎太郎大臣に、このようにふくそうする、当時は明石海峡大橋もち

ろんありませんので、そこはカーフェリーが横断をする、それからそこを輸送船が海峡を渡つていく、そしてまた、今イカナゴ漁言いましたけれども、漁船がたくさん漁をやっている、プレジャーボートが自由に動いていると、こういうような非常に複雑なところでございまして、是非海上交通センターをつくつてもらいたいというのを申しまして、直ちにそこでつくりましょうという回答いただいたことを思い出しますが、そういう立派な海上交通センターもそこにあるんですが、今回の船がそれとの情報が多分活用されなかったという非常に残念な結果であつたわけでございまして、今後、こういう状況を踏まえまして、明石海峡周辺海域などの安全対策について検討を行うために、関係省庁による検討会を設置することにいたしました。今日、記者発表をいたしました。交通政策審議会でも議論をいたしておりますし、これらの議論を踏まえまして、安全対策を速やかに実行することによつて海上交通の安全確保に万全を期さなければならぬ、このように思っております。

関係省庁による検討会ということを設置することを今日決めました。

○鰐淵洋子君 ありがとうございます。是非引き続き、大臣中心に海上交通の安全対策ということで取り組んでいただきたいと思っておりますので、よろしく願ひしたいと思います。

次に、海上交通の安全対策とともに、漁労関係者の方含めて、当事者の方御自身がしっかりと自分の命を守るという、そういう対策も重要になってくると思ひますが、平成十八年におきましてこの海難隻数、これが二千五百四十四隻ということで、そのうち死者、行方不明者が百八人いらっしゃつたと伺いました。こういった海難発生の原因は、約七割は見張りが不十分だったり、また人為的要因と聞いておりますけれども、こういった漁労に従事されている方はプロでありますけれども、御自身でしっかりと命を守つていくという、

そういった対応も重要になってくるかと思っております。

そういった意味で、今年四月一日から小型漁船におきまして、一人乗船する場合はライフジャケット着用が、これが義務付けされたところと伺っておりますけれども、しっかりとこの周知徹底をしていただきたいと思いますし、また今後の方向性として、小型船一人となつておりますが、そういった条件以外の方も自分の命を守るという上でもライフジャケットの着用、今、最近ではいろいろな技術開発もして仕事のしやすいような、そういったものも開発されていると伺っておりますので、義務化といえますか、そういった対策も含めて、命を守る対策としてそういったことも是非進めてい

ただきたいと思ひますが、その点について御見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(春成誠君) ただいまライフジャケットの着用義務等についてのお尋ねがございましてけれども、私どももライフジャケットを着用するかどうかということが海中に転落したときのいわゆる生存率ということが関連して大きな差を持つてまいりますので、いわゆる安全上大きな重要な問題だというふうに認識しております。従来からこのライフジャケットの着用の義務化ということとを私どももやってまいりました。

今委員御指摘のように、今年のまさしく四月の一日から、いわゆる一人乗りの漁船についてライフジャケットの着用の義務化ということを行つたわけでございます。この義務化によりまして、従来も一定の小型船舶につきましては義務化を図つておりましたけれども、漁船についてはいままで、今申しました四月一日からの強化によりまして、対象船舶は三万隻からおおむね約十萬隻に拡大してございます。

なお、諸外国との関係でいいますと、いわゆるプレジャーボートの関係についての義務化というのをやっている国はございますけれども、いわゆる海のプロと言われるような漁船についてこういった義務化をやっているのは、我が国が言わば

先駆けてやっておるという状態でございます。

これはもちろん、周知徹底あるいは啓蒙活動ということが必要でございまして、私どもも、水産庁、あるいは私どもの関係でいえば海上保安庁、私ども海事局も含めまして、関係団体とともにライフジャケット着用推進会議なども設置した上で、必要なパンフレットを作りましたし、あるいは体験的に着用していただくような、経験していただくようなチャンスも設けるとか、例えばボートショーなんて結構多くのお客さんが来られますので、そういった場でライフジャケットの着用について積極的に図るようお願いをしたり、そういった運動もやってきております。

御案内のとおり、今おっしゃったように、今義務化されたのは一人乗りの漁船でございます。ところが、二人乗り以上の場合にはこれは義務化はされておらず、現在では着用の努力義務が掛かつておるだけでございます。

いずれにしても、いろいろな周知活動によりまして着用率というのは上がつてきておりますけれども、そういった状況を見ながら、引き続き、義務化という方向については基本的に正しいと思つておりますので、適宜検討をしてまいりたいと思つております。

○鰐淵洋子君 以上で終わります。ありがとうございます。

○洲上真雄君 社民党の洲上でございます。

まず、今度の法律につきまして質問させていただきますが、四面環海の海洋国家である我が国において、なぜ今日までこのような法律がなかったのか、どのような理由で法律を制定していなかったのか、そしてなぜ今提出されようとしているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先ほども御答弁させていただきましたけれども、海洋法条約を批准する際、いろいろな議論がございました。沿岸国、諸外国が領海を広げていって、その中で、領海に対して非常に強い規制をされることをできるだけ防いでいこうというのが一つの日本の、海洋自由を

図つていこうというところでの、当時、日本の立場であつたという事。そうしたことを避けるためにも、日本での規制というのを必要最小限のものにとどめたいというような議論だつたと聞いておるところでございます。

その後、調べてみますと、ロシアでありますとか韓国、中国、あるいはいろんな欧米諸国も含めまして、こうした法律が制定をされておる状況、それから不審船なんか我が国の周辺の海域を徘徊している状況、それから海洋基本法も成立を決めていただきましたし、またその中の附帯決議でも積極的にこうした法制に取り組むべきだと、こんなことも附帯決議いただいたところでございます。

こうしたことを踏まえまして、先ほど大臣答弁させていただきましたけれども、主権国家としてやつぱりこういう法律は重要だろうと思つておりますので、今回この法律を提案させていただきますというところでございます。

○**海上真雄君** 法案の提案説明の理由の中では、領海等における外国船舶の航行の秩序を明確化し、不審な行動を行つていゝる外国船に対して適切に対処できるようにする必要があると言われておりますが、今日まで不審な行動をする船に対して適切な対応がなされてこなかつたのでしょうか。私はやつてきたと思うんですが、どのような対応をしてきたのか、お伺いいたします。

○**政府参考人(岩崎貞二君)** 任意の立入検査とか任意の退去要請をやつておまして、これらについて、大部分のこうした不審な航行を行つておる船舶につきましてもそれで対応はしてきつたつもりでございます。

ただ、非常に数は少ないですけれども、中には、任意であることを理由に立入検査に応じない、あるいはすつと逃げていくといったものもなかつたわけではございません。また、私ども海上保安庁としても、任意でありますからやつぱり法の執行に限界がありますので、そうしたものについて強制的に追いかけつて立入検査をしてい

くというところまでやつていないケースもあつたわけでございます。

おおむねそれなりの対応はしてきつたつもりでございますけれども、繰り返しになりますが、こうしたものについては明確な法律権限に基づいてきつちり対応していくことが重要だと考えて、今回この法案を提案させていただいた次第でございます。

○**海上真雄君** 国交省の資料によれば、不法船舶それから特異行動船舶は必ずしも増加の傾向にあるとは言えないという資料がございますが、そのような認識でいいのでしょうか。また、本法律がなかつた場合といひましようか、今までなかつたわけですが、今後新しく成立したとすれば、不法船舶それから特異行動船舶が増加すると思われましかうございせんか、いかがでしょうか。

○**政府参考人(岩崎貞二君)** 確かに今でもそう多くはございませんが、年間十隻程度、それが確認をされていゝるところでございます。私も、やつぱりこういうやつは限りなくゼロに近づけていきたいと思つていゝるところでございます。

本法案では事前通報制度なども盛り込ませていただいております。対象をちゃんと選別をして、立入検査なんかを積極的、要件に該当する場合、積極的にやつていくことによつて、この法律を的確に運用していけばそうしたことも実現できるといふ期待をしております。積極的に運用を図つていゝて、繰り返しになりますが、こうした不審な航行を行つていゝる船舶というのを限りなくゼロに近づけるよう頑張つていきたいと考えております。

○**海上真雄君** これまで行つてきました検査、警告それから退去に至つた事案はどのような内容のものがあるかお知らせしたいと思います。またこれらの対応について問題となつた点はあつたかどうか、あるとしたらどういふ点があつたかお伺いいたします。

○**政府参考人(岩崎貞二君)** 不審な航行を行つていゝる外国船舶の事例でございますけれども、今先

生おつしやつたように、まさに犯罪を現にやつていゝるというような船舶もございました。そういうやつにつきましては、犯罪を発見した場合、司法警察職員、警察官として司法警察手続に入つていゝつていたところでございます。

それから、不審な航行を行つていゝる外国船舶の中には、まだ犯罪を現に犯してない、ただ、例えば密輸、密出国なんか企てていゝるのではないかと疑われるような船舶もございゝます。ふだん航行しないような場所に航行していゝつて、そうした疑いのある船舶でありますとか、少し変わった例でありますけれども、ロシアの警備艇、ロシアの方の海上保安機関から追われてロシアの漁船が我が国の領海に逃走してくると、こんなものも確認されておるところでございゝます。

繰り返しになりますけれども、実際に犯罪を起こしていゝるやつにつきましては司法警察手続をやつておりますけれども、そこまで至らないやつにつきましては任意のいゝる手段でやつていゝたところでございますので、こうしたものを任意じゃなく、明確な権限に基づくものできつちり対応していゝたいと思つております。

○**海上真雄君** 今幾つかの問題点について説明がございゝましたが、提出法案によつてこれらの問題は解決すると思ひますかどうですか、いかがでしょうか。

○**国務大臣(冬柴鐵三君)** 解決しなければならなと思ひます。我が国は主権国家でございますが、主権の及ぶ領海等において、外国船舶が故なく徘徊をしたり停留したりしてゐるものについて、今まで勧告しかできなかった、拒否されれば何もできなかった、こういうことでは主権国家としての姿勢を問われると思ひます。私は、そういうことで、罰則があることにより船長等関係者を、今まではもうそのまま放置しなきやならなかつたわけですが、刑事手続によつて逮捕、勾留することができまゝす。また、船舶も証拠品として押収することもできまゝす。そこまでやるかどうかはそのときの判断でございますけれども、

も、そのような主権としての立場を内外に明確にするといふことは非常に重要な意味があるといふふうと思つていゝるところでございゝます。

そういう意味で、いろいろ今まで残念な思ひをしていゝたような問題が明快に解決の道が開けたといふことが大きいと思つております。

○**海上真雄君** よろしくお願ひ申し上げておきまゝす。

それから、不審な船舶に対しては、これまで漁業法、それから海上保安庁法、それから自衛隊法などを根拠にして対応をしてきたと思ひますが、これらの法を適用することとどういふ問題が出てき、どういふ問題が足りなかつたのか、また他の法令ではどのような問題について対応できなかったかどうか、お伺いいたします。

○**政府参考人(岩崎貞二君)** 先生御指摘のとおり、今でも漁業法でありますとか海上保安庁法でそれなりの規定がございゝます。

外国漁船に対しては、漁業法に基づいて立入検査を実施することは可能でございます。これは強制的な立入検査権限が漁業法では与えられておりますが、ただ、それは漁船のみが対象でございますので、やはり貨物船等、漁船以外の船舶については強制的な立入検査はできないと、こういうことでございゝます。

それから、海上保安庁法でございゝますけれども、繰り返し申し上げていただいておりますとおり、立入検査権限がございゝますけれども、これは任意で行う、罰則が付かないといふものでございゝます。

それから、あわせて、海上保安庁法に、十八条の二項でございゝますけれども、退去命令を掛けられることができるといふ規定がございゝます。ただ、この発動要件は、犯罪が行われることが明らかである、あるいは公共の秩序が著しく乱されるおそれがあると認められる場合であつて、他に適当な手段がないと認められるときとされていゝることから、やむを得ない理由がない停留等を伴う航行等を行う船舶に対しては発動できないと、こう

いうことでございます。非常に制限的な規定でございまして、広く外国船舶の、不審な航行を行っている船舶には適用できないということでございます。

したがいまして、今の現行法のままではある程度の部分はカバーされますけれども、十分な対応はできない現状でございます。

○**洲上貞雄君** 次に、立入検査の拒否や退去拒否に遭った場合の対応はどのような方法が考えられておられるのでしょうか。銃による威嚇又は船体に対する危害射撃も想定されているのでしょうか。その点、いかがでございますでしょうか。

○**政府参考人(岩崎貞二君)** 立入検査忌避とか退去命令拒否の場合は、犯人逮捕のための強制措置を含む必要な措置はとることとなると思っております。ただ、武器の使用をどの程度やるかというのは海上保安庁法に規定がございまして、いわゆる警察比例の原則ということで厳格に行うということでございます。

個々の事案ごとに判断されますけれども、犯人の逮捕、逃走の防止、あるいは海上保安官の事故、自分自身あるいは他人に対する防護、それから公務執行に対する抵抗の抑止のため必要であると認める相当の理由がある場合に、合理的に必要とされる限度において武器を使用するというところでございますので、この海上保安庁法二十条に従って適切な対応をまいりたいと考えております。

○**洲上貞雄君** 冒頭の質問の答弁や大臣の答弁などでも明らかになってきましたが、国家主権にかかわる問題等について、この法案は目的とするところ大変重要な法案だと思っております。ですから、基本的にはやはり海上法における問題点としては、相互主義的発想によって今日まで策定されてきたといえましょうか、運営されてきたといえましょうか、そういう経緯を考えますと、本法案を制定することによって日本船舶が不利益を被るようなことが想定される。想定されないとおっしゃるかもしれませんが、想定されるのではない

いかと思うんですが、そういうことが起こらないようにやはりしていかなければならないと思うんですが、その点、どういふふうにお考えでしょうか。いかがでございますでしょうか。

○**政府参考人(岩崎貞二君)** 先生御指摘のとおり、日本だけがこうした法律を作るということであれば先生の御懸念というのもあるいはあるのかもしれないけれども、繰返しお話しさせていだいておきますとおり、近隣諸国を含めて同様な法律をもつて同様な運用をしているわけでございますから、その範囲内において日本が今回の法律を制定したいてそれから運用しても、直ちに不利益な扱いを受けるということにはならないだろうと思えます。

また、もし万が一そういうことがありましたら、この法案の趣旨をちゃんと説明をして、そうしたことのないように諸外国にも説明をしていきたいと思えますし、私どもの法律の運用に当たりましてもしそうしたことのないように適切に運用していきたいと、このように思っております。

○**洲上貞雄君** 大臣ね、不利益な取扱いはないように努力するというお話でございましたが、大臣もお話しになりましたように、北方領土あり、竹島あり、尖閣諸島あり、南の諸島がありますね。大変広い中でこのいふ法案を作つて不利益な取扱いがあるかないかというところは、非常にこれから先の海上保安庁としての運営に大きな問題を抱えているといふふうに思っておりますが、その点どういふふうに大臣は思っておられるか、一言聞いて、終わります。

○**国務大臣(冬柴鐵三君)** 我が国の船舶、日の丸を掲げた船舶が外国の領海、内水を徘徊したり故なく停留をしたり、そういうことをしないように、我々は、十分日本の法律を踏まえて、外国の領域、海域においてそういうことを行わないように十分に徹底をすることにより御理解を得られるものと思っております。

○**洲上貞雄君** 終わります。

○**委員長(吉田博美君)** 他に御発言もないよう

すから、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

領海等における外国船舶の航行に関する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○**委員長(吉田博美君)** 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○**委員長(吉田博美君)** 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十八分散会

平成二十年四月二十一日印刷

平成二十年四月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

D