

第五十五回国会
衆議院

産業公害対策特別委員会運輸委員会連合審査会議録 第一号

昭和四十二年六月二十二日(木曜日)
午後零時四十九分開議

出席委員

産業公害対策特別委員会

委員長 八木 一男君

理事 小山 省二君

理事 板川 正吾君

理事 塩川 正十郎君

理事 田村 良平君

理事 加藤 万吉君

理事 工藤 良平君

理事 岡本 富夫君

運輸委員会

委員長 内藤 隆君

理事 進藤 一馬君

理事 細田 吉藏君

理事 久保 三郎君

理事 大竹 太郎君

理事 徳安 實藏君

理事 小川 三男君

理事 内藤 良平君

理事 渡辺 芳男君

出席國務大臣

運輸 大臣 大橋 武夫君

出席政府委員

運輸政務次官 金丸 信君

海上保安庁長官 龜山 信郎君

委員外の出席者

運輸大臣官房審議官 鈴木 珊吉君

海上保安庁警備救難部長 長野 義男君

本日の会議に付した案件

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律

案(内閣提出第六〇号)

〔八木産業公害対策特別委員長、委員長席に着く〕

○八木委員長 これより産業公害対策特別委員会運輸委員会連合審査会を開会いたします。船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案を議題といたします。

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

法律

目次

第一章 総則(第一条―第四条)

第二章 船舶からの油の排出の規制(第五条―第十条)

第三章 廃油処理事業等(第十一条―第二十六条)

第四章 雑則(第二十七条―第三十四条)

第五章 罰則(第三十五条―第四十一条)

附則

第一章 総則

(目的)
第一条 この法律は、船舶から海上に油を排出することを規制し、あわせて廃油処理事業等の適正な運営を確保するとともに廃油処理施設の整備を促進することにより、船舶の油による海水の汚濁を防止することを目的とする。

(定義)
第二条 この法律において「油」とは、原油、重油(運輸省令で定める重ディーゼル油を含む。以下同じ。)、及び潤滑油並びにこれらの油の含有量が

一万立方センチメートルにつき一立方センチメートル以上である油性混合物(以下単に「油性混合物」という。)をいう。

2 この法律において「船舶」とは、海上航行の用に供する船舶をいう。

3 この法律において「油送船」とは、その貨物艙の大部分がばら積み液体貨物の輸送のための構造を有する船舶(もつばらばら積みの油以外の貨物の輸送の用に供されるものを除く。)をいう。

4 この法律において「ビルジ排出防止装置」とは、船舶内に存する重油が船底に流入し、又はビルジ(船底にたまる油性混合物をいう。以下同じ。)が船舶から海上に排出されることを防止するための装置をいう。

5 この法律において「廃油」とは、船舶内において生じた不要な油をいう。

6 この法律において「廃油処理施設」とは、廃油の処理(廃油を生じた船舶内での処理を除く。以下同じ。)の用に供する設備(以下「廃油処理設備」という。)であつて、その処理をする者の管理に属するものの総体をいう。

7 この法律において「廃油処理事業」とは、一般の需要に応じ、廃油処理施設により廃油の処理をする事業をいう。

8 この法律において「廃油処理事業者」とは、廃油処理事業を行なうことについて第十一条第一項の許可を受け、又は同条第二項の規定による届出をした者をいう。

9 この法律において「港湾管理者」とは、港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第一項に規定する港湾管理者をいう。

(法の適用)
第三条 この法律のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶賃借の場合には船舶借入人に、船長に関する規定は、船長に代わつてその職務を行なう者に適用する。

(海水の汚濁の防止)
第四条 何人も、船舶から海上に油を排出することにより、海水を汚濁しないように努めなければならない。

第二章 船舶からの油の排出の規制
(船舶からの油の排出の禁止)
第五条 船舶(次条に規定するものを除く。)は、次の海域において油を排出してはならない。

一 本邦(本州、北海道、四国、九州及び運輸省令で定めるその附属の島をいう。以下同じ。)の海岸の基線(千九百五十四年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約(以下「条約」という。))附屬書A(1)に規定する基線をいう。から五十海里以内の海域(港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域を含む。)

二 本邦及び外国の沿岸海域であつて、政令で定めるもの

2 前項の規定は、油送船以外の船舶又は平水区域若しくは沿海区域を航行区域とする油送船(これに準ずる運輸省令で定める油送船を含む。)が次の各号の一に該当する場合における当該船舶からのその運航又は修理に關し必要な油の排出には、適用しない。

一 廃油処理施設が整備されていない港であつて運輸省令で定めるもの(以下この項において「施設未整備港」という。))に入港するため当該港に向つて航行中の場合(施設未整備港以外の港において航行中の場合を除く。)

二 施設未整備港において航行中の場合(施設未整備港以外の港に入港するため当該港に向つて航行中の場合を除く。)

3 前項に規定する油の排出は、海岸からできる限り離れて行なわなければならない。

第六条 総トン数二万トン以上の船舶であつて条約が日本国について効力を生ずる日(以下「条約発効日」という。)以後に建造契約が結ばれたものは、いかなる海域(港則法に基づく港の区域を含む)においても油を排出してはならない。ただし、特別の事情により油を船舶内に保留することが適当でないとき認められる場合であつて運輸省令で定める場合における前条第一項に規定する海域の外においての油の排出については、この限りでない。

2 前項に規定する船舶が同項ただし書に規定する油の排出をしたときは、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を運輸大臣に報告しなければならない。

第七条 前二条の規定は、次の各号の一に該当する油の排出には、適用しない。

一 船舶の安全を確保し、船舶若しくは積荷の損傷を防止し、又は海上において人命を救助するための油の排出

二 船舶の損傷その他やむを得ない原因による油の排出。ただし、当該油の排出を防止し、又は減少させるための措置をとつた場合に限る。

三 船舶の使用する重油又は潤滑油の清浄化により生ずる残留物の当該船舶からの排出

四 原油、重油及び船舶の機関室以外の場所から流出した潤滑油を含まないビルジの排出

五 捕鯨業に従事する船舶が現に捕鯨作業に使用されている場合の当該船舶からの油の排出

2 前項第三号の残留物の排出は、海岸からできる限り離れて行なわなければならない。

(ビルジ排出防止装置)

第八条 船舶所有者は、運輸省令で定めるビルジ排出防止装置を船舶に設置しなければならない。ただし、当該船舶の推進のために油を燃料として使用しない船舶については、この限りでない。

(油記録簿)

第九条 船長(もつばら他の船舶に引かれ、又は押されて航行する船舶(以下「引かれ船等」という。)にあっては、船舶所有者。次項及び第三項において同じ。)は、油記録簿を船舶内(引かれ船等にあつては、当該船舶を管理する船舶所有者の事務所。第三項において同じ。)に備え付けなければならない。ただし、油送船以外の船舶であつて当該船舶の推進のために油を燃料として使用しないものについては、この限りでない。

2 船長は、当該船舶に係る油の排出又は油に関する作業であつて、運輸省令で定めるものが行なわれたときは、そのつど、前項の油記録簿に運輸省令で定める事項を記載しなければならない。

3 船長は、第一項の油記録簿をその最後の記載をした日から二年間船舶内に保存しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、油記録簿の様式その他油記録簿に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

(適用除外)

第十条 第五条及び前二条の規定は、油送船以外の船舶であつて総トン数五百トン未満のもの及び総トン数五百トン未満の油送船には、適用しない。

2 前二条の規定は、日本船舶(船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第一条に規定する日本船舶をいう。)以外の船舶には、適用しない。

第三章 廃油処理事業等

(事業の許可及び届出)

第十一条 港湾管理者以外の者は、廃油処理事業を行なおうとするときは、事業区域ごとに、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 港湾管理者は、廃油処理事業を行なおうとするときは、その廃油処理設備の設置の工事の開始の日(工事を要しないときは、その事業の開始の日)の六十日前までに、その旨を運輸大臣

に届け出なければならない。

第十二条 前条第一項の許可を受けようとする者は、次の事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつてはその代表者の氏名及び住所

二 事業区域

三 当該事業の用に供する廃油処理設備に関する次の事項

イ 設置の場所(船舶の場合にあつては、主たる根拠地)

ロ 種類及び能力

ハ 処理する廃油の種類

2 前条第二項の規定による届出をする港湾管理者は、前項第三号の事項を記載した届出書を運輸大臣に提出しなければならない。

3 第一項の申請書又は前項の届出書には、事業計画書、廃油処理設備の工事設計書その他の運輸省令で定める書類を添附しなければならない。

(許可の欠格条項)

第十三条 次の各号の一に該当する者は、第十一条第一項の許可を受けることができない。

一 この法律の規定に違反して刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から一年を経過しない者

二 第二十四条第一項の規定により第十一条第一項の許可を取り消され、その取消しの日から一年を経過しない者

三 法人で、その業務を行なう役員のうちの前二号の一に該当する者があるもの

(許可の基準)

第十四条 運輸大臣は、第十一条第一項の許可の申請が次の各号に適合していると認めるときでなければ、同項の許可をしてはならない。

一 当該事業の開始が当該事業区域に係る一般の需要に適合するものであること。

二 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

三 当該事業の用に供する廃油処理設備が運輸省令で定める技術上の基準に適合するものであること。

四 当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

(事業開始前の廃油処理設備の変更命令)

第十五条 運輸大臣は、第十一条第二項の規定による届出があつた場合において、当該事業の用に供する廃油処理設備が前条第三号の運輸省令で定める技術上の基準に適合するものでないと認めるときは、その届出に係る工事の開始前(工事を要しないときは、その事業の開始前)に限り、その届出をした港湾管理者に対し、廃油処理設備の工事設計の変更(工事を要しないときは、修理又は改造)をすべきことを命ずることができる。

(事業開始の届出)

第十六条 廃油処理事業者は、事業を開始したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(廃油処理規程)

第十七条 港湾管理者以外の廃油処理事業者は、廃油の処理の料金その他の廃油の処理の条件について廃油処理規程を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 港湾管理者たる廃油処理事業者は、廃油の処理の料金その他の廃油の処理の条件について廃油処理規程を定め、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない。これを変更するときも、同様とする。

3 前二項の廃油処理規程は、次の各号に適合するものでなければならない。

一 料金が能率的な経営の下における適正な原価に照らし公正妥当なものであること。

二 料金が定率又は定額をもつて明確に定められていること。

三 料金の收受及び廃油処理事業者の責任に関する事項が適正かつ明確に定められていること。

と。

四 特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

(廃油の処理の引受義務)

第十八条 廃油処理事業者は、正当な理由がなければ、廃油の処理の引受けを拒絶してはならない。

(廃油処理設備の変更)

第十九条 港湾管理者以外の廃油処理事業者は、第十二条第一項第三号の事項を変更しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。ただし、同号の事項の変更であつて運輸省令で定める軽微なものをしようとするときは、この限りでない。

2 第十四条の規定は、前項の許可に準用する。

3 港湾管理者たる廃油処理事業者は、第十二条第一項第三号の事項を変更しようとするときは、その変更に必要な廃油処理設備の変更の工事の開始の日(工事の要しないときは、その変更の日)の三十日前までに、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。ただし、第一項ただし書の運輸省令で定める変更をしようとするときは、この限りでない。

4 第十五条の規定は、前項の規定による届出があつた場合に準用する。この場合において、同条中「その事業の開始前」とあるのは、「その変更前」と読み替えるものとする。

5 第一項の許可を受け、又は第三項の規定による届出をした廃油処理事業者は、その許可又は届出に係る第十二条第一項第三号の事項を変更したときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

6 廃油処理事業者は、第一項ただし書の運輸省令で定める変更をしたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

20条 港湾管理者以外の廃油処理事業者は、第十二条第一項第一号の事項に変更があつたときは、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

なければならない。

(廃油処理設備の維持等)

第二十一条 廃油処理事業者は、当該事業の用に供する廃油処理設備を第十四条第三号の運輸省令で定める技術上の基準に適合するように維持しなければならない。

2 廃油処理事業者は、廃油の処理の方法に関し運輸省令で定める技術上の基準に従つて廃油を処理しなければならない。

3 運輸大臣は、当該事業の用に供する廃油処理設備又は当該事業における廃油の処理の方法が、第十四条第三号又は前項の運輸省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるときは、廃油処理事業者に対し、その技術上の基準に適合するように当該事業の用に供する廃油処理設備を修理し、若しくは改造し、又はその技術上の基準に従つて廃油を処理すべきことを命ずることができる。

(承継)

第二十二条 港湾管理者以外の廃油処理事業者について相続又は合併があつたときは、相続人又は合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、廃油処理事業者の地位を承継する。

2 前項の規定により廃油処理事業者の地位を承継した者は、遅滞なく、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業の休止及び廃止)

第二十三条 廃油処理事業者は、事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(事業の許可の取消し等)

第二十四条 運輸大臣は、港湾管理者以外の廃油処理事業者が次の各号の一に該当するときは、六月以内の期間を定めて事業の停止を命じ、又は第十一条第一項の許可を取り消すことができる。

一 この法律又はこの法律に基づく処分に違反

したとき。

二 正当な理由がないのに認可を受けた事項を実施しないとき。

三 第十三条第一号又は第三号に該当することとなつたとき。

2 運輸大臣は、前項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、相当な期間において予告した上、公開による聴聞を行なわなければならない。

3 前項の予告においては、期日、場所及び事案の内容を示さなければならない。

4 聴聞に際しては、当該処分に係る者及び利害関係人に対し、当該事案について証拠を提示し、意見を述べる機会を与えなければならない。

(家用廃油処理施設)

第二十五条 廃油処理事業の用に供する廃油処理施設以外の廃油処理施設(運輸省令で定める小規模のものを除く。以下「家用廃油処理施設」という。)により廃油の処理を行なおうとする者は、その廃油処理施設の設置の工事の開始の日(工事を要しないときは、その廃油の処理の開始の日)の六十日前までに、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 第十二条第一項(同項第二号に係る部分を除く。)及び第三項の規定は、前項の規定による届出に準用する。

3 第十五条の規定は、第一項の規定による届出があつた場合に準用する。この場合において、同条中「その事業の開始前」とあるのは、「その廃油の処理の開始前」と読み替えるものとする。

(準用規定)

第二十六条 第十六条、第十九条第三項から第六項まで及び第二十条から第二十三条までの規定は、前条第一項の規定による届出をした者(以下「家用廃油処理施設の設置者」という。)に準用する。

第四章 雑則

(港湾管理者への勧告)

第二十七条 運輸大臣は、港湾管理者の管理する港湾において廃油処理施設の整備が十分に行なわれていない場合であつて、船舶の油による海水の汚濁の防止のため必要があると認めるときは、当該港湾管理者に対し、廃油処理施設を整備すべきことを勧告することができる。

(港湾管理者に対する補助)

第二十八条 国は、必要があると認めるときは、廃油処理施設の建設又は改良を行なう港湾管理者に対し、予算の範囲内において、その建設又は改良に要する費用の十分の五を補助するものとする。

(報告の徴収)

第二十九条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、船舶所有者又は船舶に対し、当該船舶に係る油の排出又は油に関する作業に関し報告をさせることができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、廃油処理事業者又は家用廃油処理施設の設置者に対し、その事業又はその廃油処理施設による廃油の処理に関し報告をさせることができる。

(立入検査)
第三十条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、船舶又は引かれ船等を管理する船舶所有者の事務所に立ち入り、ビルジ排出防止装置、油記録簿その他の物件を検査させることができる。

2 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、廃油処理事業者又は家用廃油処理施設の設置者の事務所その他の事業場に立ち入り、廃油処理設備、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

3 前二項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

ことができる。その者がその期間内に同項の認可を申請した場合において、認可があつた旨又は認可しない旨の通知を受ける日まで、同様とする。

2 港湾管理者たる既存廃油処理事業者に対する第十七条第二項の規定の適用については、同項中「あらかじめ」とあるのは、「この法律の施行の日から起算して三月以内」とする。

第六条 この法律の施行の際現に第十二条第一項第三号の事項を変更するため事業用廃油処理設備の変更の工事を行なつており、又はこの法律の施行の日から起算して二月を経過した日以前に、同号の事項を変更するため事業用廃油処理設備の変更の工事を開始し、若しくは事業用廃油処理設備の変更の工事を開始し、同号の事項を変更する港湾管理者たる廃油処理事業者は、同項中「その変更に必要な廃油処理設備の変更の工事の開始の日（工事を要しないときは、その変更の日）の三十日前まで」とあるのは、「この法律の施行の日から起算して一月以内」とする。

2 前項の規定により読み替えられた第十九条第三項の規定による届出をした港湾管理者たる廃油処理事業者に対する同条第四項において準用する第十五条の規定の適用については、同項の規定により読み替えられた同条中「その届出に係る工事の開始前（工事を要しないときは、その変更前）」とあるのは、「その変更前」とする。

（自家用廃油処理施設に関する経過措置）
第七条 この法律の施行の際現に自家用廃油処理施設により廃油の処理を行なつていた者は、第二十五条第一項の規定による届出をしたものとみなす。

2 附則第三条第二項の規定は、前項の規定により第二十五条第一項の規定による届出をしたものとみなされた者（以下「既存自家用廃油処理施設」という。）に準用する。この場合において、附則第三条第二項中「第十二条第一項各

号（港湾管理者たる既存廃油処理事業者にあつては、同項第三号）」とあるのは、「第十二条第一項第一号及び第三号」と読み替へるものとする。

第八条 この法律の施行の際現に事業用廃油処理設備以外の廃油処理設備（以下「自家用廃油処理設備」という。）の設置の工事を開始し、又はこの法律の施行の日から起算して三月を経過した日以前に、自家用廃油処理設備の設置の工事を開始し、若しくは自家用廃油処理設備の設置の工事を開始し、同号の事項を変更する港湾管理者たる廃油処理事業者は、同項中「その変更に必要な廃油処理設備の変更の工事の開始の日（工事を要しないときは、その変更の日）の六十日前まで」とあるのは、「この法律の施行の日から起算して一月以内」とする。

2 前項の規定により読み替えられた第二十五条第一項の規定による届出をした自家用廃油処理施設の設置者に対する同条第三項において準用する第十五条の規定の適用については、同項の規定により読み替えられた同条中「その届出に係る工事の開始前（工事を要しないときは、その廃油の処理の開始前）」とあるのは、「その廃油の処理の開始前」とする。

第九条 この法律の施行の際現に第十二条第一項第三号の事項を変更するため自家用廃油処理設備の変更の工事を開始し、又はこの法律の施行の日から起算して二月を経過した日以前に、同号の事項を変更する自家用廃油処理設備の変更の工事を開始し、若しくは自家用廃油処理設備の変更の工事を開始し、同号の事項を変更する港湾管理者たる廃油処理事業者は、同項中「その変更に必要な廃油処理設備の変更の工事の開始の日（工事を要しないときは、その変更の日）の三十日前まで」とあるのは、「この法律の施行の日から起算して一月以内」とする。

2 前項の規定により読み替えられた第二十六条において準用する第十九条第三項の規定による届出をした自家用廃油処理施設の設置者に対する第二十六条において準用する第十九条第四項において準用する第十五条の規定の適用については、第二十六条において準用する同項の規定により読み替えられた第十五条中「その届出に係る工事の開始前（工事を要しないときは、その変更前）」とあるのは、「その変更前」とする。

（経過措置に関する罰則）
第十条 港湾管理者以外の既存廃油処理事業者又は既存自家用廃油処理施設の設置者であつて、附則第三条第二項（附則第七條第二項において準用する場合を含む。）の規定に違反して届出書を提出せず、又は虚偽の届出書を提出したものは、一万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、同項の刑を科する。

（運輸者設置法の一部改正）
第十一条 運輸者設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十四号の十一の次に次の一号を加える。
十四の十二 廃油処理事業及び自家用廃油処理施設に関し、許可し、認可し、又は必要な処分をすること。

第二十二條第一項第十七号の二の次に次の一号を加える。
十七の三 船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律（昭和四十二年法律第

号）の施行に関すること（港湾局の所掌に属するものを除く）。
第二十六條第一項第十号の二の次に次の一号を加える。
十の三 港湾管理者の行なう廃油処理事業に

関すること。
第四十條第一項第二十二号の三の次に次の一号を加える。
二十二の四 廃油処理事業及び自家用廃油処理施設に関すること。

（港湾法の一部改正）
第十二條 港湾法の一部を次のように改正する。
第二條第五項第九号の次に次の一号を加える。
九の二 廃油処理施設 船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律（昭和四十二年法律第

号）第二條第六項に規定する廃油処理施設（港湾役務提供用船舶を除く）。
第二條第五項第十三号中「並びに船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶」を、「船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶並びに船舶の廃油の処理の用に供する船舶」に改める。

第十二條第一項第八号中「補助」の下に、「船舶の廃油の処理」を加える。
（地方税法の一部改正）
第十三條 地方税法（昭和二十五年法律第二百一十六号）の一部を次のように改正する。

附則に第九十八項として次の一項を加える。
（廃油処理施設に対して課する固定資産税に関する特例）
98 船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律（昭和四十二年法律第

号）第二十五條第一項の規定による届出をした者が昭和四十二年一月二日から昭和四十五年一月一日までの間に新設した同法第二條第六項に規定する廃油処理施設で政令で定めるもの（第三百四十九條の三第六項の規定の適用を受けるものを除く。）に対して課する固定資産税の課税標準は、第三百四十九條の二の規定にかかわらず、当該施設に対して新たに固定資産税が課されることとなつた年度から三年度分の固定

資産税に限り、当該施設に対して課する固定資産税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

(船舶整備公団法の一部改正)

第十四条 船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第二条に次の一項を加える。

13 この法律において「ビルジ排出防止装置」とは、船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律(昭和四十二年法律第 号)第二条第四項に規定するビルジ排出防止装置をいう。

第十三条第二号中「若しくは港灣運送用荷役機械を、港灣運送用荷役機械若しくはビルジ排出防止装置に改める。

第十九条中第十六号を第十七号とし、第十五号の次に次の一号を加える。

十六 ビルジ排出防止装置を船舶に設置しようとする者に対し、その設置に必要な資金を貸し付けること。

理由

千九百五十四年の油による海水の汚濁の防止のための国際条約への加入に伴い、船舶の油による海水の汚濁を防止するため、船舶から海上に油を排出することを規制し、あわせて廃油処理事業等の適正な運営を確保するとともに、廃油処理施設の整備を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○八木委員長 提案理由はお手元に配付いたしてありますので、これによって御承知願うこととし、直ちに質疑に入ります。

質疑の申し出がありませんので、これを許します。渡辺芳男君。

○渡辺(芳)委員 すでに産業公害対策特別委員会で長い間議論をされてまいり、また、私の手元にも会議録が届いておりますので、でき得る限り重

複しない部面で御質問いたしたいと思ひます。

この法案の早期成立を要求して、去る五月に漁民の全国大会が東京で開催されました。このことはもちろん毎年行なわれておりますが、沿岸漁業の被害が、特に石油産業の急速な発展とともに一面では漁民が犠牲になつてきている。この法案で九〇%の油性の被害を防止できると言われておりますが、特に水質二法、あるいはたいへんな議論になると思ひますけれども、公害対策基本法など一連の関連がありまして、この際特に海水の汚濁について、油に関する限り政府が言われておるような見通し、海水の汚濁がそのとおり実際防止できるものかどうか、この点は私も非常に關心を持っております。この点については規制対象外の小型船舶のうち特に百五十トン以下の内航タンカーが約千五百隻あるといわれておりますが、今日まで油性のバラスト水の投棄なりあるいはビルジの投棄などによって方々で被害が出ておるところであります。港則法だけでこれらを取り締まると、実際問題として漁民なりあるいは一般国民がこの法案に大きな期待ができるものかどうか、もう一度明確にお伺いをいたしたいと思ひます。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

ただいまの御質問でございますけれども、私どもの推定で申し上げますと、おっしゃいますように八割くらいは百五十トン以上を規制すれば防止できるのではないかと考えております。したがって、まず第一段階といたしましては、条約と同じ範囲の船舶を規制しておきまして、もし将来それ以下の船舶が、もちろん港則法によつて規制できますけれども、それ以上に被害が出れば、第二段階といたしまして規制の範囲を引き下げるといふことも考えておるものでございます。

○渡辺(芳)委員 この法案に行政措置、罰則強化の面もあると思ひますが、民間の協力を求めるという点も、いままで情性になつてきた状況もたくさんありますから、一体どういふふうに考へて

小型船舶の油の投棄、無責任な体制に協力を求めるか、そしてまた取り締まりの方針としてどういふふうに行つていくかという点について、お考えがございましたら説明をお願いしたいと思ひます。

○鈴木説明員 ただいまの御質問は、小型船についての取り締まりとお聞きいたしました。要するに百五十トン未満の船舶と存じますけれども、これにつきましても現在港則法という法律がございます。まして、その第二十四条で、港域の中と港域の境目から外のはうへ一メートルの範囲の海域につきましても、みだりにそういつた汚物等を投棄してはならないという規定がございます。それで現在まで、実はそういう規定がございます。それで罰則もございまして、それはどう守られていなかったのではないかと、これはやはりそういつた汚物、特に油類を捨てます施設が備わっていないために、たとえば共同便所がないために立ち小便をする、その立ち小便を禁止するのだというふうな結果でございまして、いままでそれほど実効があつていなかったのではないかと存じます。今回特に石油港灣につきましても、そういう廃油処理施設を整備していくことに相なりますので、そういうふうな共同便所ができますならば、海上保安庁のほうも取り締まりをきびしくしてやっていくのではないかと、いふふう存じておる次第でございまして。

○渡辺(芳)委員 この監視や取り締まりは海上保安庁でやられると思ひますが、実際問題として、まず第一に体制が万全であるかどうか。それから第九条に油記録簿を備へることになっておられると判明することはわかりませんが、実際問題として非常に内航タンカーもふえてきておることであるし、これが検査といふこともなかなか手が回らない。三十海里や四十海里のいわば規制海域以内でバラスト水の投棄なり、ビルジの投棄などというものがやられておつても、取り締まりの官憲の目をくぐつていくということが実際問題として

多くあるのじゃないだろうか。

もう一つは、海上保安庁の白書によりますと、特に昨年の十月ごろからそれそれのみさきにおいて海流の調査をやつた、そしてこの法案が国会に提案されて、どういふところで一体廃油を投棄すれば、被害がどういふふうなところに海流の関係で流れていくかといふことも調査しておるようでありまして、この点なども非常に重要になつてくると思ひます。

いずれにいたしましても、この罰則の関係の、三十六条にありますが、三カ月以下の懲役なり十万円以下の罰金、このぐらいならいたしたことないじゃないかといふふうな、軽いといふふうなことがありはしないか、取り締まりと、実際問題として協力体制が求められるかどうか、この法案にいう期待がかけられるものかどうか、こういう点を船主協会なども話し合つたと思ひます。が、経過について、それから対策について御説明をお願いしたいと思います。

○長野説明員 海上保安庁では、ただいま海水汚濁に関しましては、港則法二十四条に基づいて、航空機、船舶をもつてこの取り締まりに当たつております。この法案が成立した暁には、さらに取り締まり海域が広がりますので、現在の航空機あるいは船舶をもつてさらに強力な取り締まりを行なわれなければならないと思つております。なお、この航空機、船舶の増強につきましても、私も今後とも鋭意努力してまいりたい、このように考えます。

○渡辺(芳)委員 船主団体のほうの関係は話し合つておられるのですか。いま取り締まりだけの回答なんです。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

船主関係との間では、この法案を準備いたしました過程におきまして、大型船の関係の協会とか、あるいは小型タンカーの組合とか、あるいはタンカー協会といふところとかなり話し合いを行ないまして、本法の趣旨につきまして十分説明しております。ただ船主さんのほうでは、やはり船が油

を捨てに行くために航路を迂回するとか、あるいは料金を取られるというような、船主経済に及ぼす影響をだいたいおそれておりましたけれども、私も、やはり公害の観点から全般的に協力すべきだということを強く説得いたしておりました。現在、これにこれを施行いたしまして、この趣旨に沿いまして十分やってくれるものと確信しておる次第でございます。

○渡辺(芳)委員 私、質問の趣旨が少しわからないようではありますが、罰則の関係は、簡単にいえば国際レベルであるかどうか、これは軽くないか、隠れて従来どおりやりやしないか、そうすると法の効果というものがあがらないじゃないかと、御回答願います。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。ただいま御質問の量刑の関係でございますけれども、一例といたしまして外国の例を御参考までに申し上げますと、英国では罰金だけでございまして千ポンド、約百万円の罰金。アメリカでは一年以下の禁錮もしくは五百ドル以上二千五百ドル以下、十八万円から九十万円の罰金というふうになっております。それからフランスでも罰金だけでございまして二千フラン以上五千フラン以下、約十五万円から三十七万円というふうになっておりますので、この法案の量刑もそんなに軽いものではないのではないかと存じております。

それからもう一点は、工場排水の関係の法律でございますけれども、その法律におきましては、たしか一年以下の罰金になっていっていると思っております。これとの違いはございまして、工排法のほうは直接汚水を流すこと自身を禁止しているのではなく、汚水を流さないような設備をつくり、その設備をつくって確実に汚水が流れないように維持するということを怠りまして、それではだめだ、そういう施設の改善命令を出すといった場合に、その命令になおかつ違反して汚水を出すというような場合に罰則を科するということであります。

で、こちらは船がじかに出すのを取り締まるのでございまして、多少の量刑の低さはございましてけれども、その程度でいいのではないかと、うに考えている次第でございます。

○渡辺(芳)委員 罰則の関係は、私もやつてみなければわからないことであると思いますが、いたずらに強化することだけが能でないと思うのです。実際問題として、船主の協力を求めないとうもうまくいかないというところはわかっていてのこととありますから、その点は一つ了解をいたしておきますが、保安庁の海上保安白書によりまして、四十一年中に発生をした海水汚濁事件で、油によるものが百七件あった。これを地域別に見ると、東京湾が二十四件、伊勢湾が十九件、駿河湾が九件などがおもなものであるといっています。原因別に、バルブの操作の誤り、破損などによるものが全部で四十六件、不法に投棄をして見つけたというものが八件ある。実際問題として、現実には投棄をしておられるところを見つけたという話になれば、これからはたいへんなことになりまして、罰則を適用されると思いますが、いままで巡視船などがこの不法投棄について一万メートル以内で取り締まったり、あるいは指導をしてきたと思っておりますが、特に東京湾なり大阪湾、関門海峡の門司港、それから伊勢湾、駿河湾、こういうところの海域は、一番端的に国民にわかるのは夏の海水浴ができないということが非常に大きな問題になっておられるわけです。それで、これらの特に被害の大きい地域、もちろん内航タンカーなどは運ぶ航路といえますが、生産地と消費地はきまっておりますから、重点的に指導したり取り締まればある程度の効果はあがると思います。特別荷物の動きが通常より変わるということはあるまいかと思われ、そういう問題についてこれから重点的にやってもらわなければならぬと思いますが、この破壊事故なりあるいは不法投棄について、海上保安庁として、これからこの法案が成立をいたしますと、格別に取り締まり体制といえますが指導体制、こういうものをとっていかれるかどうか、この点をひ

とつ明らかにしてもらいたいと思うのです。

○長野説明員 お答えいたします。先生おっしゃいますように従来から東京湾あるいは伊勢湾、大阪湾、特に海水浴等環境衛生に被害を及ぼすような地域につきましては、その時期、場所等を選んで重点的に取り締まってきたのであります。が、現在の港則法ではみだりに捨ててはいけないうようなことになっておりますし、その点で検挙という点につきましては必ずしも十分でなかった。また、取り締まりにつきましては現場取り締まり方を指導してまいりましたけれども、必ずしも完全であったとはいえない状態でございます。今後は、この法案の成立にあたりまして特に巡視船艇のパトロールの強化、しかも重点的あるいは時期的等を考えまして効果のあるようなパトロール、あるいはまた航空機を有効に活用する、この面につきまして今後さらに検討を加える必要があると私は考えておりますが、そういう面におきまして取り締まりの強化をはかってまいりたい所存でございます。

○渡辺(芳)委員 端的にいえば、抽象的な話でなくして、取り締まりの陣容が整えられるものかどうか。それから成果があがるような体制があるかどうか、こういうことをお聞きしているわけですが、時間がありませんから、ひとつその点は要望いたしておきます。

廃油処理施設の設置をすることになっておりますが、本年は千葉港をはじめとしてとりあえず六カ所、石油基地を中心に行なわれると思っております。大体この石油基地が東京湾や伊勢湾、阪神、瀬戸内海その他たくさんありますが三十六カ所、港が十七、船舶の修理ドック一万トン以上が二十二カ所ある、こういわれておりますが、これから石油産業の発展に伴って、いま六カ所を含む特定重要港が十五カ所、重要港の指定が八十カ所あります。三カ所計画で自家用の処理施設であるいは港管理者が行なう廃油処理施設などについて五カ所ないしは二十カ所、こういうふうにしてそれぞれ設置計画をきめられておりますが、これで

十分であるかどうか。それから、これからこれを設備してまいります。が、実際問題として主要港といふものはほとんど設備をしなければいけないということになってくると思うのです。この点の計画は将来性を含めて資金計画などもあると思っておりますが、明らかにしてもらいたいと思うのです。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘のように、本年度はおもな石油集積地のあるところ六カ所でございますけれども、もちろんこれでは足りない。三カ所計画で約三十カ所の港に設備する方針でございます。それからもう一つ、これはおもに港管理者に勧告してやらすものでございまして、それ以外に大型船を修理するときに船をクリーニングいたしまして汚水を大量に出しますので、造船所の集まっております地区に、おもに外航のタンカー用の廃油処理施設をつくらせる方針でございます。たとえば東京湾とか大阪湾とか、それから瀬戸内二カ所ぐらい、あと西九州、これにつきましては、造船所が資金を出し合ひまして別会社をつくって、そこでタンカーのクリーニングとあわせて、洗った油性の汚水を受け入れる施設をつくらせるといふことも考えております。これにつきましては、そういうふうな事業でございまして、政府といたしましては、開港の公害のワタの特利の融資をやるべく手配をつけております。また、固定資産税につきまして、地方税の減免につきましても手当てをいたしております。そういうことでございまして、港管理者がやる場合と大型タンカーの修理をする場合の造船所で金を出してやる場合とございます。もちろんそれだけではちよつと足りませんので、それ以外に、何といひまして内航タンカーは石油精製所へ行きまして油を積み場合にバラストを流しますもので、できましたら石油会社でそういう施設をつくってもらいまして、その石油会社は専属して、あるいは小会社と専属して、そこへ行き来している小型タンカーにつきましては、もちろん自家用でござい

ますけれども、そういう施設でもって処理していただく。この点につきましては、通産省のほうも御協力いただきまして、そういうふうな指導していただくというふうに考えておる次第でございます。

なお資金計画につきましては、本年度の六カ所につきましては半額補助ということで、港湾管理者に対しまして三億の予算手当をいたしております。来年度と再来年度につきましては、それに応じました国庫補助の要求をいたすつもりでおります。それから、いまの造船会社であります大型タンカーにつきましては、開港船会社というのにつきましては、本年度は十五億のワクの中でまかなう。来年、再来年、またさらにその後につきましても、そういった資金手当を運輸省といたしましてはぜひやっていきたいというふうなつもりで考えておる次第でございます。

○渡辺(芳)委員 長期計画を持っておるわけですね。

○鈴木説明員 さようでございます。

○渡辺(芳)委員 先般英国の西南海域でトリリー・キャニオン号が座礁して、ドーバー海峡はたいへんな油の海になって大きな被害があったことが報じられておりますが、海上保安庁の救難部長ですが、実情調査においでになったようでありまして、この点をひとつ説明をお願いします。

それから、時間がありませんからもう一つ質問をいたしますが、最近の陸上貨物輸送はあまり伸びていない、停滞ぎみだといわれておりますが、海上輸送はどんどん伸びているわけですね。特に油の輸送が全貨物の輸送量の三割近くを占めているといわれておりますが、外航タンカーは非常に大型化するし、油送船の事故などもこれに伴って方々で最近大小の事故が起きております。四十年の五月にはノルウェーのタンカーが室蘭港で二十八日間も燃え続けたとか、あるいは名古屋港でLPGタンカーが貨物船と衝突したとか、あるいは浦賀水道でも四十一年には油送船が貨物船と衝突するとか、最近には神戸港で小型タンカーが

三重衝突をした、まあ大事故には至らなかつた不幸中の幸いであつた。非常に事故が起きる可能性が多くなつてまいりました。陸上交通の規制も順次行なわれておりますが、先日東京湾の視察に参りまして、ほとんど海上交通の規制は行なわれていない。端的にいえば無政府状態であり、無法状態である。こういうふうな聞いてまいりました。航路標識やその他海上交通を安全にするためには多くの規制なども必要だし、施設も必要だと思つております。これは早急にやらなければならぬと思つております。この点についてどうも海上交通の安全確保という対策がとれていないと思つております。いままで検討して、早急に手をつけなければならぬというふうなことを考えていると思つておりますが、この点ひとつ率直にお話しを願ひたいと思つております。もしそういうことがなかつたならば、東京湾のあの狂騒で見た限りにおいて、これは将来いつ間違えば浦賀水道などに大事故が起きるのではないか、こんなことを考えられておりますから、私の要望として、すみやかに海上交通について全般的な検討をお願いしたいと思つておりますが、この点の御説明をお願いしたいと思います。

以上二点です。

○金丸政府委員 私も先般浦賀水道の視察に先生方のお供をしてまいりまして、まさに道交法にかゝるべき海の道交法もあつてしかるべきだといふ感じがいたして帰つたわけでありまして、この問題につきましましては、先般の英国の、先生の御指摘になつたようなあの被害を考へてみましても、瀬戸内海に起き、あるいは東京湾に起きたらどうなるのだからというのを考へてみますと、この問題につきましまして、ただいま海上保安庁におきましても鋭意検討をいたしておるわけでありまして、速急にその成案を見るような方向に最善の努力をいたしたいと考へておる次第でございます。

○長野説明員 お尋ねの第一問でありますところのトリリー・キャニオン号事件の概要について御報告申し上げます。

リベリア船籍のトリリー・キャニオン号、重量ト

ンで約十二万トンでございますが、原油を満載いたしましたして、三月十八日午前八時五十分ごろ十五、七五ノットで航行中、英国のコーンウォール半島の西端ランズエンド岬西方十六海里のセブンストン礁に座礁いたしました。二時間後、海軍のヘリコプターが現場に到着いたしました。すでに前例のない大規模な流出があらわれて、この流出油による汚染のおそれが認められましたので、同日夜から海軍艦艇が出動いたしまして、流出油を消散させるための薬剤の散布等を実施いたしました。

また沿岸漂着するおそれもありますので、汚染防止のための大規模な準備がなされたわけでございます。なお、サルベージも三月十八日現場に到着いたしました。この引きおろし等をはかつたのでございまして、非常に海上模様が悪くて、その引きおろし作業は不成功に終わつております。二十日に海軍の救難部長が現場に到着いたしました。トンは流出いたしておりました。二十三日、さらに天候は悪化しまして、また二十五、六日には船体が三つ四つに分裂いたしまして、それまでに合計約八万トンの油が流出いたしております。この油は二十五年以降英国の西南端のコーニッシュ海岸に到達いたしまして、その海岸を汚染いたしております。その汚染海域は約百海里に及んでおります。それで英国政府としましては、二十七日に船体を曳航して被害のない場所を持つていくという計画をあきらめまして、爆撃で残つた四万トンの油を焼却するという作戦に出まして、航空機をもつて残油の焼却をするため爆撃を行なつて焼却を実施いたしました。それで漂流油は、英国の西南端でありますランズエンドを中心とした百海里沿岸、またフランスの沿岸にも漂着いたしまして、その海岸の汚染された地区の清掃に、英国におきましては約二カ月、またフランスにおきましても約二カ月の日時を要しております。

○龜山政府委員 ただいま政務次官から申し上げ

ましたように、海上交通関係の法規の整備につきましては、ただいま大急ぎで検討いたしております。現在海上における交通を規制する法規といたしましては、海上衝突予防法及び特定水域に關して特定水域航行令、さらに港内につきましては港則法という法規、大体この三つが海上の交通法規でございます。

そこで私どもの構想といたしましては、現在この三つ分かれておるうちの海上衝突予防法と申しますのは、これは国際的なルールでございます。これはこれといたしまして、内水、つまり日本の領域に属する海、特に港内及び瀬戸内海等の、あるいは先生方にござんいただきました浦賀水道等、交通ひんばんな場所における交通の方法について、従来は海上衝突予防法という大洋を航海する場合の二対一の関係を規制するということが中心になつておる法規を改めまして、交通混雑するところについてはやや陸上に類したように、最高速力の制限とか、追い越しの禁止とか、そういう面における航行の規制を立法化したしたい。現在ではいろいろな行政指導というやり方でもつておりまして、これは必ずしも十分な効果をあげ得ない。常に好ましいことだとは思ひませんが、場合によれば罰則をもつて強制するという必要がある。現在起こらうとする危険に對しては、そういう行政的な罰則も必要ではないか、かように考へておりますので、現在要綱案の作成を進めておるところでございます。近く八月ごろには運輸省の審議機関である海上安全審議会に諮問いたしまして、この次の通常国会にはぜひ新しい海上交通に關する法案を国会に提案をいたしたい、かように考へて鋭意準備をいたしておる次第でございます。

○八木委員長 時間もございますから、海上交通関係についてはまた別の機会に譲りまして、これで終わります。

○野間委員 時間ありませんので、一つ、二つお尋ねをいたします。

初めに大臣、今度油による汚濁を防止する条約をようやく日本で批准をする段階になったのです。御承知のように最初の条約ができてから十三年、改正をしてからすでに五年たっているわけですね。世界の主要海運国ではほとんど六二年の条約まで批准がされていると思います。たしか二つか三つ残っていると思いますが、その程度であります。しかも日本の場合には、海運の隆盛はたしか世界の四位か五位になっていると思います。したがって、それだけの海運国としての日本のい

わば標度といえますが、そういう点から見れば、当然すでに相当早期にこの条約が批准をされておつてしかるべきだというふうに存じます。したがって、今回この批准をして国内法を制定する際には、そういう反省に立つて国内法を制定する、こういうふうな考慮が当然われわれの責任ではないかというふうに存じます。そこで六二年条約よりも今度の日本の法律案のほうが前進的である、進歩的であるという点が当然なければならぬというふうには私は存じますが、特微的に、いわばいま私の申しましたような観点からして、世界第四位か五位の海運国として、六二年条約に上回る特徴のある点はこれであると、世界の世論あるいは日本国民に対して示し得るものがあるのかどうか。ありましたら、ひとつその点をお示しいただきたいと思ひます。

○大橋国務大臣 この条約批准が今日まで延び延びになつておりましたことは、お話しのとおり、世界の一流の海運国といつたしまして、日本の立場からいふと、まことに遺憾千万なことであつたわけでございますが、これにつきましては、やはりただ批准するというわけにもいかず、批准に伴ひまして、油の処理施設を国内で完備する必要等があつたわけでございますが、このたびの条約におきまして、なかなか処理施設の完備について海運業者あるいは海運界等だけにまかせておけませんので、そこで本法案におきましては、港湾管理者にこの施設を整備させ、これに対して国庫補助を与えるという制度をとつておるのでございま

すが、しいて諸外国と違ふという点を取り上げますならば、これらの施設に政府が補助金まで出すという点は、これは新しい考えだと思ひます。しかし、このことはなかなか民間だけの力では設備の完備が期し得られないという日本の現状から出た必要欠くべからざる措置であるという点を考えますと、特にこの点が外国に比べて誇るに足る点であると言ふわけにはまいらないことはもとよりでございます。

○野間委員 たいへん残念な話です。少なくともこの条約批准、国内法の制定には特徴のある部分があつてしかるべきだというふうには思ひます。たゞと考へておるのですが、ただいまの大臣の御答弁ではそれが無いので、これは非常に残念でございますが、いま大臣の言われた、たとえば国が廃油の処理施設に二分の一補助するという点は、これは私は進歩というよりも、関係をするのは海運、石油あるいは造船、こうした多くの日本の企業が油による海水、港湾等の汚濁を防止すべき当然の責任があると思ひます。もちろん国のほうの責任は、それをどうしろと言ふところにあるというふうには思ふのです。その点からすれば、何も国が二分の一を出して、しかも、それにもかかわらず地方財政からも負担をするというふうなこと、油の受け入れ施設をつくることとはたしていいかどうか。これは大臣も後半のほうでそれを少し言つておられました。これはむしろ進歩ではないというふうには考へていいのじゃないかと思ひます。したがって、おくれればせながらこの条約批准をして、国内法を制定する。そしてその制定をする段階では、残念だが六二年条約よりも前進した部分はない。しかし、これは将来の日本の海運の発展あるいは石油工業の発展等から考へてくれば、当然これはすみやかに——いまたとえばイギリスの法律等で見れば、夜間の油の荷役の禁止であるとか——これは外国の条約、国内法、そういうものから比較をしてまいりますと、日本の国内法の場合にはこれは非常に問題が多いのです。したがって、それを一つ一つ追及すると

いつては語弊がありますが、御質問申し上げたいと思つておつたのですが、そういうことを考へると、少なくとも国内法を制定するときには、近い将来計画的に、たとえば問題になつております百五十トン以下の問題であるとか、あるいは港則法の「みだりに」という条項を改正するとか、あるいは受け入れ施設の責任をちゃんと地方港湾管理者に与えて、それが指導をしながらつくる。そうした進歩的な、全体としての油による汚濁を防止する計画的な法案の今後の改正、そうした日程をいま当然考へておく必要がある。それを考へておきまさんと、当然協力をすべき海運、造船、石油、そうした企業がやはりいままでどおりのことと政府におぼろり、あるいは地方公共団体におぼろりという悪弊は、これは私試ができないようになつておるのです。したがって、法案をつくつておいて、それですぐ改正ということは語弊があるでしょうけれども、少なくとも油の受け入れ施設、あるいは船舶の改造、あるいは各企業の協力体制、そうしたのもも着実に積み上げていって、それに基つて法律を改善していく、そういう決意なり、日程なりは少なくとも持つべきだというふうには私は思ひますが、どうですか。

○大橋国務大臣 全くお説に御同感でございます。この法案が成立をいたし、実施されました上は、ただこの法律の条項が実施されれば、それであらゆる意味において十分であるとは考へません。今後とも法律の足らざる部分を指導行政の面におきまして着々と補充し、改善し、時期を待つてこれを法改正の上にあらわしていく、こういう方針でまいるつもりでございます。

○野間委員 一応答弁としては了承することにいたします。

ただ問題が残りますのは、たしか小型船の廃油の受け入れ施設は港湾管理者が設置をする。そうして国で二分の一補助をして、当面六港ですか、設置をするようになっておると思ひますが、先ほど渡辺君からも質問がありましたが、大型船の受け入れ施設ですね、これは民間に依存をしてお

る。これはまあいいと思ひます。したがって、地方公共団体が小型船の受け入れ施設については二分の一負担をしなければならぬというふうになつております。それは小型船が相手ですから、そういう考へも出てくるかもしれませんけれども、私はもつと本来的に、先ほど申しました油を排出をしていく企業ですね、そういう企業がやはり当然主体的に責任と義務を負ふという考へ方が必要ではないか、そういう体制が貫かれておつて、かつ国や地方自治体がこれに補助をする。それはやむを得ないと思ふのですが、そういう考へに立つべきではないかというふうには思ふのです。そういう部分については、私は今度の法律については非常に不満であります。特にいま地方財政、また港湾の建設という意味で、今日まで起債によつて港湾をつくつてきたそういうものが、また再びこの条約の受諾によつて新しい負担をしなければならぬ。油の処理施設というものの支出しなければならぬ。私は横浜の出身ですが、特に横浜港のごときは一年間にタンカーが二万五千隻くらい全体で入り、そのうちの一万九百隻くらいが百五十トン以下というふうには記録されておる。これはおそろしく川崎あるいは多くの石油コンビナート等を持つておりますからそういう性格になつてくると思ひますが、そういうところでは、おそらく一カ所くらいの受け入れ施設で済むかどうかという問題も必ず出てくるというふうには思ふのです。したがって、もつと主体的に企業が責任を負ふという体制をきちつとつくつて、それに国が指導する。地方が協力をする。いまは逆ですからね。そういう考へ方に立つべきだと思ひますが、いかがですか。

○大橋国務大臣 特に大量に石油を使用いたします業者、すなわち石油精製その他の石油関係の業者が、その工場に接する海面において自社専用の処理施設を設けるのは、今後の事業の経営からいって当然の事柄だらう。こう思ひますので、今後そういう考へで業界を指導してまいりたいと思ひます。

○野間委員 それでは、ぜひいま申しましたような考え方で今後の法律の制定後の法律の運営について十分に留意をお願いしたいというふうにお願いをいたします。

時間ありませんので、あと簡単な問題を一、二お願いいたしますが、最近タンカー・クリーニング・ページというものを造船七社が協力をして建造しております。当面七隻ですが建造する予定だそうであります。このタンカー・クリーニング・ページ、着想なりあるいは考え方としてはよろしいと私は思います。ただ問題は、タンカー・クリーニング・ページというものは船舶なのか、あるいは施設なのか、まずそれをちょっと伺いたい。

○鈴木説明員 お答えいたします。

いま先生のお話しのタンカー・クリーニング・ページというのは、おそらく東京湾で現在石川島播磨造船所その他関係造船所が資金を出しまして、それでタンカー・クリーニング会社をつくっておりますので、そこで完成いたしました。古いタンカーを区切りました箱みたいなものでございまして、これはページでございすけれども、引き船で引っぱっていくわけでありまして、そのことだと存じます。それにつきましては、今度の法律が成立いたしますれば、要件が合っておりますれば、条文によりまして、大型タンカーを修理する場合のクリーニングとあわせて油性汚水受け入れ施設ということで許可していただきたいというふう存じておるのでございます。これは形は船でございすけれども、独航ではありませんで、いわゆる船舶法という船ではありませんで、単なる物体でございす。ただし形は、浮いておりますけれども、そういう種類の処理施設も、やはり廃油処理施設の一つとして要件さえ合つておれば、今後法律ができましたならば認めていきたいというふうに考えております。

○野間委員 自航力がないから当然船じゃなからうと思いますが、ただ船のごときものなんですよ。陸ではないわけです。もし船であれば大体三

千トンから五千トンくらい大ききですから、これは当然条約に引かかる。したがって、五十海里外へ出て排出するものは排出しなければならぬということになると思うのですが、そうなつてまいりますと、問題は排出するものがどの程度の油性混合物であるかということになると思ひます。そこでこの法案にも基準というのか、これは陸上の施設でも、タンカー・クリーニングでも、排出する場合の基準が必要ではないかと思ひます。それでまず第一点として、その基準はどの程度に生きておるか。一〇〇PPMは通常船です。こ

ういう施設の場合、常時そこでやるのですから、常時やるものが一〇〇PPMではまずいと思うのです。そういう意味で今後、陸上の施設でもあるいはタンカー・クリーニング・ページでも、当然排出していい基準が必要であるというふうな考えです。したがって、その基準はどのくらいであるか。陸上の施設の場合、用地がわりあい十分にとり得るといふふうに思ひますが、タンカー・クリーニング・ページの場合には当然限定をされる。したがって、狭い範囲の中に洗浄施設を置かなければならぬということになってまいりますから、陸上の施設とこのタンカー・クリーニング・ページの場合の基準、そういうものは相当厳密に考えておかねばならぬ。しかもこれはたゞさんの大型、小型のタンカーを洗浄するのだからと思ひます。そこでこのタンカー・クリーニング・ページから出てくる排出物は洗浄されなければならぬということになってくる。そこで一つの調べがあるのです。同じタンカー・クリーニング・ページの排出した液体を三回にわたって調べた記録がございす。その調べによると、四十二年の二月九日に調べた場合には、排出された物質が五六PPMであつた。それが四十二年四月二十八日に調べたときには少し下がつて三九・七PPMであつた。それが四十二年六月六日に調べた際には、ある一つの調べは一七・〇九PPM、もう一つの調べによると一八九PPMであつたということなんです。ね。そうすると、なぜ同じタンク・クリーニン

グ・ページでこういうふうな排出したものが変わるのかということが問題になると思ひます。私はおそらく対象であるタンカーの古さであるとか、あるいはこのページの中で洗浄した際の洗浄液の性能であるとか、いろいろな要素があると思ひます。私が気になるのは、そういうふうな相手のタンカーによつて数字が相当変わつてくるということなんです。そこで、いかなるタンカーを持つてきても必ず一定の結果が出てくるというふうにしないと、これは非常に危険である。ここがタンカー・クリーニング・ページという一定の範囲の中であつて、これからは施設のむすかしさだと思ひます。しかもこれはこれからつくろうとしておるのであるから、相当厳格に監督をして、ちゃんと基準をきめる必要があるというふうな思ひますが、それはどういふふうにお考えですか。

○鈴木説明員 たいへん先生の御質問の基準の件でございすけれども、現在まだきめておりません。ただ今後この法律が通りましたあと、本法案によりまして、第二十一条でございすた廃油処理の方法について省令で技術上の基準をきめることになっております。そこで省令を出すときにその点ははっきりしようと思つておる次第でございす。それからたとえば工排法のように、ある海面なら海面を指定いたしまして、その辺の水質環境ということがかりにきまらうと思ひます。そういう基準に合わせなければならぬと思ひます。そういう点につきましては、たとえば特定の地区が指定されれば、その地区につきましてはそういう限度の廃油しか処理施設から捨ててはならないという規定のしかたもあると思ひます。いずれにいたしましても、省令でもつてそういう技術基準をきめるつもりでおります。

○野間委員 時間もだいぶ追つていますのでお答えとして了解をいたしますが、陸上の施設の場合にも同じだろうと思ひます。ね、そういう意味で、省令をお定めになるときは、できれば省令を定める前に——実はこの問題は非常に重要だろうと思ひます。陸上施設の場合でも、クリーニング・ページの場合でも、これは今度は恒久的に出るわけですから、したがって、その技術上の基準を省令できめる場合には、ぜひこの公害委員会等と十分に御相談をいたしまして、将来に悔いのないようになつて十分な慎重な御配慮をいただきたいというふうな思ひます。

それから次に、もう一点ですが、石油コンビナートからいろいろな排せつ物が出てくる。その排せつ物の中にはソーダのかすであるとか、あるいは泥油といつてどろのような油であるとか、タール液といつていろいろなものであるとか、そういうものがだいたい出てくるようです。それをいま、たとえば川崎に例をとると、川崎のコンビナートから、四つか五つの小さな会社があつて、その会社が十六トンから大きくて九十トンくらい、その程度の船に積んで港灣に捨てている。これを海上保安庁あるいは市、県等で監督をして、たしか波浮の港と千葉と伊豆の突端を結んだ線から外というふうにでたか、投棄するといふ指導をされていと思ひますが、私はこの問題、まず最初に泥油あるいはタール液その他のものももちろん油を含んでおります。私も思ひますが、泥油あるいはタール液、そういうものは当然油を含んでいと思ひます。したがって、この問題は、いま申し上げましたように横浜の海上保安部あるいは横浜市、神奈川県等で検討をして、そうした線を引いて、それから外というふうになつたか指導してはいるはずですから、相当長い間の問題だと思ひます。したがって、この積み出ししている。まあ当面泥油あるいはタール液、そういうものの成分ですね、油性混合物になるのかどうか、その成分などについて御検討したことが

あったかどうか。

○鈴木説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生お話ししの川崎のコンビナートの件でございすけれども、その明らかに油性であるものの以外のもにつぎましてどういふ成分なのか、運輸省といまして調べたことはございせん。いまのお話で、波浮の港の線から外へ捨てるといふことだと存じますが、本来そういふものは海や川へ捨てばいいんだという考え自身がおかしいのではないかと存じます。したがって、これはまあ通産省とも関連いたしますと思ひますけれども、そういうものは陸上でもって焼却する、そういったような処分をすべきではないかと存するのでございすけれども、この点につぎまして通産省のほうへ相談いたしまして、一ぱん調査してみたいと思ひるのでございす。

〔坂川委員〕この第一条にあるじゃないか、百万分の百以上と云ふ。

○野間委員 そうそう。ですから、いま言われるように、これは捨てていい基準がちゃんと条約にもあるわけですね。私は自分分析したのじゃないからわかりませんが、少なくとも泥油あるいはタール液という名前からいって、そのものが油じゃないかと思うのです。百PPMどころじゃないと思う。したがって、これはぜひ早急に調査をしていただいて、そうして明らかに——しかもこれはちょっと参考までに申し上げておきますが、月間泥油が三百四十七トン、それからタール液が三十八・五トンというふうに出ているんですね。それは月によって違ふかもしれないが、そういうことは平均してそうだと思うのです。ですから、これはぜひ分析をしていただいで、もし油性混合物だとすれば、これはいま申しました線では、これは明らかに五十海里ずつと中ですからね。陸上で廃棄をするとか、あるいは条約のとおりになるとか、私の言いたいのは、いつでもやっているわけですから、これは海上に捨てていいものかどうかという点について厳密に考える必要がありはしないかと思うのです。ただ実は

私の気になるのは、小さな運送業者のようです。十九トンから八十トンくらいの船で集めてきて、それをいまはたしか百六十トンから百八十トンくらいの船に乗せて、となつておるらしい。そうすると、これは百六十トンの船で捨てるとすれば、今度はこの法律によつて五十海里以上へ捨てなければならぬ。こうなりますけれども、そういう構想でもいいと思ひます。それはもう一回検討してみますけれども、そういうことでひとつ御調査をいただいで、ただ小さな企業がたゞさんやっているらしいので、そういう企業がたゞさんやっているのは公害になりますから、そういうことも配慮をしなければならぬので、十分にひとつ御調査をいただいで、あと御相談をいただきたいというふうに思ひますが、ちよつとお答えだけいただきます。

○鈴木説明員 ただいまの事例でございすけれども、実情をよく調査いたしまして、そういう大きい船であれば、いまの五十海里以上に出るよう準備するように言つておきます。それから小さい船ならば当然これはもう海洋に出られませんが、廃油処理施設のほうに捨てなければならぬじゃないかと思ひます。いずれにいたしまして、実情をよく調べまして、どうして処置したらいいかを検討したいと思ひます。よろしくひとつお願いいたします。

○野間委員 それじゃそれは御答弁のように調査をしていただいで、あとの処置については、なかなかこれはおそく問題がありそうに思ひます。小さな会社——大会社ならかまわないと言つては悪いですが、そういう点については十分に配慮をしていただきが御調査をしていただきたいというふうにお願ひをいたします。

時間がないので最後にいたしますが、繰り返すわけでありませんが、全国で石油積み出し港がたゞさんあり、かつコンビナートのあるところもたゞさんございす。したがって、論議を尽くされてまいりました百五十トン以下のタンカーの問題、あるいはコンビナートから出てくる排せ

つ物の問題、あるいはその排せつ物を処理する処理施設ですね、そういうものの洗浄したあとの廃棄の問題とか、これは海上を清浄にする点については、この法案では漏れてゐる部分が一つ一つあがてくればまだ無数にあるというふうに思ひます。その点をちゃんと担当のほう、政府のほうで、それがどういふものがあるか、それがどういふか、この法律では何がござい、それがどういふに海上をまた汚濁しているかという点について実は追及したんだけれども、まだ残念ながら正確に把握してゐないと思ひます。把握しておられない。少なくともまずこの法律を出す際には、この法律ではこの点はこぼれます、それはどの程度に海上がどうなるかというところには把握をしておいて——ただ漫然と九〇%、八〇%直りますなどというところでは困ると思ひます。ですから、その点はちゃんと把握をして、それはどういふふうにして何を直したらいいか、港則法をどううにしたらいいか、この法律をどういふふうにしたらいいか、陸上施設をどういふふうにしたらいいか、きちんと計画を持って提案をすべきだと思ひます。その点についてだけ大臣にひとつ伺いたい。

○大橋国務大臣 仰せのとおり、この法案にはいろいろ国内の公害防止の万全を期するという観点からは不備な点があるかと存じます。しかし、何と申しまして、運輸省といつたしましては、いままで行政のほかにありました仕事を新しく行政の中に取り込んで新しい立法をしていくわけでございます。今後この法案が実施に移される段階になりますと、この法案の実施の業務を通じていろいろと実情も把握することができるようになります。また、それに伴つて、法の不備は不備であるという点も一そう明確化できることと存じます。それで、そういうことを基礎といたしまして、今後この不完全な法案を逐次完備して公害防止の完べきを期するようにいたしてまいりたいと存じますので、何とぞ法案をあげていただきまして、実施をさしていただいで、その上しかる

べき時間をお与えの上一そう御奮励を賜りたいと存じます。

○野間委員 終わります。

○八木委員長 連合審査会はこれにて散会いたします。

午後二時二分散会

昭和四十二年六月二十七日印刷

昭和四十二年六月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局