

第五十五回
国会

参議院産業公害及び交通対策特別委員会会議録第一号

昭和四十二年五月十二日(金曜日)
午前十時二十七分開会

委員の異動

三月二十二日

辞任

相澤 重明君

補欠選任

大和 与一君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

成瀬 幡治君

石井 桂君

宮崎 正雄君

大倉 精一君

柳岡 秋夫君

植木 光教君

奥村 悦造君

木村 睦男君

黒木 利克君

中津井 真君

中野 文門君

丸茂 重貞君

横山 フク君

原田 立君

瓜生 清君

國務大臣

厚生 大臣

運輸 大臣

大 臣

坊 秀男君

大橋 武夫君

宮崎 清文君

内閣総理大臣官

房陸上交通安全

調査室長

警察庁交通局長

経済企画庁総合

開発局長

加納 治郎君

鈴木 光一君

清水 文君

宮崎 清文君

内閣総理大臣官

房陸上交通安全

調査室長

警察庁交通局長

経済企画庁総合

事務局側

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

常任委員会専門

員

説明員

内閣総理大臣官

房陸上交通安全

調査室長

警察庁交通局長

経済企画庁総合

開発局長

運輸大臣官房参

事官

建設省都市局都

市総務課長

自治大臣官房参

事官

公害防止事業団

理事長

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

参考人

されその補欠として大和与一君が選任されました。

○委員長(成瀬幡治君) 次に、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

本日の委員会に参考人として公害防止事業団理事長原文兵衛君の出席を求め、その意見を聴取したいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○委員長(成瀬幡治君) 御異議ないと認めさよう決定いたしました。

○委員長(成瀬幡治君) それでは、産業公害及び交通対策樹立に関する調査を議題とし、昭和四十二年度産業公害及び交通対策の基本施策並びに予算に関する件について調査を行ないます。

まず、厚生大臣から所信を聴取いたします。厚生大臣。

○國務大臣(坊秀男君) 第五十五回国会における産業公害及び交通対策特別委員会の御審議に先立ち公害防止対策に関し、所信の一端を申し述べたいと思ひます。

最近の急速な都市化、工業化に対応して国民の健康と生活環境を守るためには、公害対策は厚生行政の重大な課題であると考えまして積極的に取り組んでまいりました。今日において、公害対策は、ひとり厚生省のみならず、政府全体といたしましても関連する重要政策の一つとして強力に推進する必要があります。公害対策を進めるにあたりましては、当面何よりもまず、これに対処する基本的姿勢と方向を明らかにすることが必要でありまして、この点から、さきに当委員会において公害対策基本法の制定を急ぐべき旨の御意見をちょうだいいたしていただいております。

政府におきましても、この際すみやかに公害対策基本法の制定をはかり、それを基礎として、これに関連する所要の法体系の整備をはかつて、公害対策を具体的に推進してまいることが必要であると考へまして、総理府の主宰のもとに、数次にわたる公害対策推進連絡会議が開かれ、関係各省の意見の調整が行なわれ、結果、すでに発表されましたとおり、公害対策基本法試案が取りまとめられた次第であります。ただいま同試案要綱の線に沿ひ、その法文化を急いでいるところであります。政府としての成案を得次第、公害対策基本法案を国会に提出し、御審議願ひ予定であります。

基本法の制定に次いで、個別の規制法の改正、未規制公害の規制のための新規立法等について検討する予定であり、また、基本法案の中に示される予定の費用負担、救済制度等の関連諸法令の制定の準備を積極的に進める所存であります。

さらに、法体制の整備と平行して、行政体制の強化をはかることが重要でありますので、環境衛生局に公害部を設置し、公害対策のより強力な推進に当たりたい所存であります。

厚生省といたしまして本年度公害対策の具体的施策の重点といたしておりますのは、第一に地方における監視測定等の体制の強化であり、第二に公害行政に不可欠な調査研究の推進、第三に試験検査や監視指導の衝に当たる有能な技術者の養成ということでありまして、監視体制の強化の第一歩として、テレメーター方式による、高度に自動化され、集中管理を行なうための大気汚染の常時監視施設を、必要な地域の地方公共団体に設置するため、本年度からこれに国庫補助を行なうことといたしております。

次に、公害防止に関する調査研究は、公害防止対策の重要な課題でありますので、まず地方において中核的な役割りを果たす研究体制の整備を強

力に助成するとともに、環境汚染の実態の把握、人体影響の究明、汚染の予測等に関する調査研究を、広く全国の研究調査関係機関の協力のもとに、一そうの充実促進をはかつてまいり所存であります。

公害防止技術者の養成訓練につきましては、その質的向上をはかるため、本年度新たに国立公衆衛生院に公害衛生学部を設置し、技術者の養成訓練のための長期の課程を創設し、監視の質的強化と研究の推進に資する所存であります。

本年度におけるその他の公害対策といたしましては、環境基準の設定や、地域汚染の態様を全国的視野において把握することを目的とする国の大気汚染測定網の整備を進め、これに関連して、大気汚染分析センターの運営を本格的な軌道に乗せるほか、新産業都市、工業整備特別地域、過密地域等の地域開発にあたって公害の発生を未然に防止するため、開発整備地域の事前調査の強化をはかるとともに、ばい煙規制法の強化のための地域指定に必要な調査等の実施を予定いたしております。

次に、近年特に全国的な関心を呼んでいる四日市の公害対策につきまして、去る昭和三十八年、通産省と共同で行なった黒川調査団の勧告に基づき、ばい煙規制法に基づく地域指定をはじめ、各種の調査や、それに基づく対策を、関係各方面とも密接に連絡をとって進めてまいりました。昨年末、通産省と協力し、第二次の調査団を派遣して防止対策の結果を検討いたしました。磯津における大気汚染は大幅に改善されておりますが、悪臭問題や都市改造等、今後なお本格的な施策を必要とする問題もあり、さらに、関係各省と連係を深めて、その対策を進める所存であります。現在四日市市が実施している公害に起因する患者に対する援護の対策といたしましては、本年度新たに、患者の医療費の自己負担分につき、企業及び県市の一部負担を条件に国庫補助を行なうこととした次第であります。

最後に、公害防止対策の推進には、発生源である企業の公害防止措置に対し助成措置を講ずることが、その実行を促進する上に必要であります。一昨年十月発足を見ました公害防止事業団は、発足以来、関係者の努力によりまして事業もようやく軌道に乗り、一部の事業につきましては近く完成を予定いたしております。本年度は、工務部を設置し、技術面を強化して、事業のより一そうの円滑なる推進をはかるほか、個別融資につきまして、ばい煙規制法の指定地域の全域に拡大して、事業団が専任に担当することとした次第であります。

私は、以上の諸問題の解決のため、誠意を持って十分努力する所存でございますので、ここにあらためて、各位におかれましては、一そうの御協力と御支援を賜りますようお願い申し上げます。

○委員長(成瀬權治君) 次に、通産大臣から聴取いたします。栗原政務次官。

○政府委員(栗原祐幸君) 第五十五回特別国会における産業公害及び交通対策特別委員会の御審議をいただくに先立ち、通産産業大臣として、所信の一端を申し述べたいと存じます。

公害問題は、現在緊急な解決を必要とする国民的課題であります。公害を解決するためには、企業も、国も、地方公共団体も、そして住民も一体となって対処することが必要であります。この国の基本的姿勢を明らかにするため、現在、政府は、公害対策基本法案の準備を進めているところであります。

通産産業省といたしましては、従来から、住民の健康及び生活環境保全への配慮なしには、産業の健全な発展はあり得ないという認識のもとに、積極的に産業公害防止施策を推進してまいりましたが、今後、この基本法を軸として、産業及び生産技術の実態に即した実効ある公害防止対策を積極的に推進する所存であります。

公害防止対策は、すでに都市化、工業化が進展した既成地域と、これから都市化、工業化の進む地域とでは、おのずから、異なっております。通産産業省といたしましては、これから都市化、工業化の進む地域の公害防止対策としては、公害を未然に防止するための総合事前調査を科学的、組織的に行ない、その成果に基づいて、適切な公害防止措置を企業及び地方公共団体に指導してきております。昭和四十二年度には、さらにこの調査地点を拡充して、公害対策を強力に指導することといたしております。

これとともに、この対策をさらに一歩進め、無秩序な工場立地の公害問題激化の重要な一因となっていることにかんがみ、必要な地域について計画的な工業立地を確保するため、工業の立地の規制、誘導等所要の措置を講ずることとし、このため現在、工業立地適正化法を準備中であります。

以上の措置とともに、既成工業地域の企業に対しては、公害防止のための規制措置を強化する必要があり。

このためには、第一は、ばい煙規制法、工場排水法等に基づき、極力規制措置の強化をはかるとともに、企業に対する技術指導、啓蒙普及を行ない、きめこまかい指導を進めることとあります。

第二は、これら規制の強化を可能ならしめるため、公害防止技術の立ちおくれを克服することとあります。この点につきましては、これまで重点を置いてまいりましたが、本年度は、さらに公害防止技術開発費を倍増して、官民の技術陣を動員し、亜硫酸ガス対策としての脱硫技術及び自動車排気ガスの防止技術等、本格的な防止技術の開発及び実用化を一そう促進することといたしております。

また、ばい煙、汚水等の発生源である工場等は、公害を防止するため努力を傾注すべきことは当然であります。近年、企業も公害問題に対する社会的責任について積極的な姿勢を示しておりますが、公害防止施設は、生産設備ではなく、特

に中小企業にあっては、経営上の問題もあって処理施設の設置は容易ではありません。このため、従来から、公害防止事業団、日本開発銀行、中小企業金融公庫等の低利融資等によって公害防止施設の設置の促進をはかっておりますが、本年度は、中小企業が主となって共同排水処理施設の設置を行なう場合には、特に、中小企業振興事業団から無利子融資を行なうことといたしております。このほか、公害防止事業団の事業規模を拡大し、また、税制上の優遇措置を拡大することといたしております。

なお、通産産業省におきましても、公害防止施策をさらに強力的に推進するため、産業公害課を二課に拡大するとともに、行政の実態にあわせて、産業立地部を立地公害部に改めることとしております。また、公害防止技術開発のために、工業技術院傘下の資源技術試験所産業公害防止技術部を二部制とし、さらに新たに機械試験所に自動車安全公害部を設け、機構の拡充をはかる所存であります。

以上申し上げました施策を通じて、今後とも、産業公害対策の推進をはかる所存であります。委員各位におかれましては、一そうの御協力と御支援を賜りますようお願いする次第であります。

○委員長(成瀬權治君) ちよつと速記をとめてください。

○委員長(成瀬權治君) 速記を起して。ただいまの厚生大臣並びに通産大臣の所信表明について御質疑のある方は順次御発言を願います。

○柳岡秋夫君 私は、まず、いまの両大臣の所信表明を聞いて、過去本委員会で行っている論議をさされてきた経過から考えまして、たいへん遺憾に存する点があるのでございます。それは、佐藤内閣の公害防止施設というものは、私は一つであるべきだと思っております。したがって、この特別委員会に

おきましても、公害防止に関する責任のある機関というものはつきり一つに統合してきめて、そしてそこが責任を持って公害防止の一切の施策をやっていく、それは、もちろんそれぞれの省にまたがる問題がありますから、それぞれの省にまたがる問題についてはその責任ある機関がそれぞれ指示をしてやっていく、こういうことに私はなろうかと思うのであります。ところが、いま、厚生大臣、さらには通産大臣、さらにはまた塚原総務長官まで来てやるだらうし、あるいは農林大臣なり、あるいはまた自治大臣なり、まあ運輸大臣はこれは別でございませうけれども、経済企画庁長官、こういうようなそれぞれの大臣も、おそろく、いまのようなことになりませうれば、所信表明をやつてもらわなくちゃならないことになるのではないかと私は思うのです。そうしますと、われわれがいままで、先ほど申し上げましたような観点に立つて、政府の公害防止の責任ある機関というものをとにかくつくれ、こういうことを言ってきたのを、どのように政府は取り上げられて検討してこられたのかというのを、まず一つ、私は疑問に思うわけでございませう。このことを、まず一つ聞きたいのでございませうけれども、これは、ほんとうならば、総理府総務長官が来られれば長官に聞くのが一番いいのですけれども、厚生大臣の先ほどの所信表明によりますと、公害対策推進連絡会議ですか、こういうところで数回にわたって検討を重ねてきたというようにも言っておられますので、一体いまのような私どもの意見がどういうふうな検討されてきたのか、まずお伺いしたいのです。

○国務大臣(坊秀男君) 御指摘のように、公害対策の基本方針を進めていくということは、これは政府が統一的に一体となつてやっていくべきものだと思ひます。そこで、審議会から答申を受けてまゐり、被害者の立場として普遍的な立場にある厚生省が、この答申に基づきまして、一応試験案、試みの案というものをつくつたわけでございませうが、いずれにいたしましても、公害関係の關係各省が十省余り、十数省にも及ぶという様なことでございませうので、そこでこれを総理府へ持つてまいりまして、総理府で各省の調整をはかるといふ意味におきまして、総理府が、御案内のとおり公害対策基本法の要綱草案といったようなものを、一応各省調整のものにつくつたのでございませうが、その各省によつて調整せられまゐる要綱に基づきまして、閣議の了解によつて、厚生省が、庶務と申しますか、そういうつたようなことをやつていくというので、その法律をつくるということについてはひとつ厚生省がやつてもいい、こういうことで、厚生省におきましてこの草案要綱に基づいて今日鋭意法案の作成を取り急いでおるような段階でございませう。

○柳岡秋夫君 私、きょうは、基本法の内容とか、そういうものについての質問でなくて、いまの大臣のそれぞれの所信表明を聞きますと、厚生大臣も、政府におきましてはこれの際すみやかに公害対策基本法の制定をはかると、こう言つておる。通産大臣も、政府は公害対策基本法の準備を進めておる。佐藤内閣のものとある大臣が同じようなことを言つておるわけですが、これでは、われわれがいままで「公害防止」というものは佐藤内閣では一つしかないわけですから、したがつて、そこで一つの責任ある機関が、公害防止の委員会におきましても中心となつて進めていく、こういうことでなければいかぬのではないかと、こういうことが、われわれのいままでの議論だったわけ。そういう問題が基本法の中では今後明らかにされてくるかと思ひますけれども、

も、過去、特別委員会が開かれ、そして四十一年六月二十四日には、この委員会が全会一致で決議もされておるわけ。そういう内容が、したがつて、当然、この新しい五十五回国会における冒頭の所信表明というものは、総務長官なら総務長官が一人、公害防止に対してはこういう所信を佐藤内閣は持つておるんですよ、こういうものだけでいいんじゃないか。あとは、それぞれの関係の問題については、質問なり、あれでも明らかなにされていけばいいのであつて、何か、それぞの大臣が所信表明をするというものは、どうも私としては納得がいかないわけ。あります。したがつて、いまの大臣の説明では不足でございませう。

それはまたあとで議論することにしまして、もう一つ、公害基本法をそれぞれ準備を進めておるというのでございませうが、けさの新聞にもちよつと報道されておりました、一体どうしてこういうふうな国会への提出がおくれているのかということですね。衆議院選挙の中でも佐藤総理は公約として出していること。したがつて、もつと早期にこの法案は国会に出されてしかるべきではなかつたかと、こういうふうに思ひます。いまだ国会に提出をされておらないのでございませうけれども、その辺の経緯をひとつお伺いしたいわけ。す。

○国務大臣(坊秀男君) 先ほど申し上げましたとおりです。この公害の防止ということにつきましては、表現がまずいかもしれませんが、公害を発生するやうな、つまり、加害者という、これはたいへんことばの表現は悪うございませうが、その事業に基づいて公害を発生するやうな立場の役所と、それからその発生をした公害を、被害者の立場において、これをできるだけ防止し、かつまた未然にさうなことをないやうに予防していくという立場との役所がございまして、それで、いやくも法案、法律として制定していかう以上は、やはり事前に、法律作成までの段階におきましてそれぞれの間に相当の調整をしてまいらなければならぬ、こういうやうなこともござい

いまして、その事前における調整ということがさう簡単にまいらないというやうなことで、今日までもおくれまゐりましたことは遺憾でございませう。そういうやうな地ならしと申しますか、そういうやうなことで、まずこの法律が手つとり早う法律の内容につきましては、慎重にひとつ国会において御審議を願うということとございませうが、なぜおくれまゐるか、こういう御質問にお答えするためには、さういつたやうな――ほかにある原因であつたということを御理解いただきたいと思ひます。

○柳岡秋夫君 聞くところによると、十二日、本日ですか、の閣議で、本国会に提出する法案はすべて打ち上げると、まあこういうやうなことを私どもは内々聞いておるのですけれども、なぜ――これは、なぜというの、まああれですけれども、おくれるというの、非常に責任の問題もあるんじゃないですか。どういうことですか。

○国務大臣(坊秀男君) まあ、これは政府が提出する法律案でございませうので、政府におきましては、一応この十二日というのを提出期限というふうな考へておつたわけでございませうが、若干まだこの締め切りに間に合わないものがあるが、その若干のものの中に、この公害基本法も入つておるわけでございませうが、これはほんとうにきつめて近いうちに提出の運びということになると思つておる。

○柳岡秋夫君 こういう重要な法案が、会期が六月一ぱいというこの国会で、未だに提出をされないということは、私は非常に遺憾だと思ひます。やはり、国民が非常に關心を持つておる問題ですから、一日も早く提出をしていただいて、十分国会で論議のできる、そういう余裕を持つてひ

とつ提出をしていただきたい。そうでなければ、われわれとしてもこれは責任を持ってない、こういうふうに思います。

それと、もう一つは、基本法というのはあくまでも基本法であつて、具体的にやはり、先ほどあつた個別的な法の改正なり、未規制の問題に対する法の制定、諸法令の制定が必要だと思ふのです。

そういう、基本法の今度出されるものに關連をして、諸法令の改正案なり、あるいは新しい制定法をこの国会に提出するものが、あるのでございまいしょうか。

○國務大臣(坊秀男君) おっしゃるとおり、これは基本法でございまして、その基本法に伴つて具体的な各般の措置というものがとられなければならぬものでございまして。そういう意味におきまして、この法律案に伴う法律は、一般的に申しまして、いろいろこれは御審議を願ふことにならうと思ひますが、各省關係のさうな具体的な法律案につきましては今日私はつまづかにいたしておりませんので、これははっきりと、どういう法律、どういう法律、ということをお願いするだけ、の用意は私にはございせんけれども、おっしゃるとおり、この基本法に基づいて、具体的な法律案が実施されるべきものであり、また、されなければならぬものだ、かように考えます。

○柳岡秋夫君 たとえば、厚生省で言えば公害対策課、公害部とかという、そういう組織の改編、こういうものを私指して言っているわけではないので、水質二法にしても、あるいは大気汚染のばい煙の規制法にしても、いわゆる「ざる法」だと言われているわけですね。したがって、当然、基本法の、これは政府なりの考え方が出れば、政府なりに、やはり、そうしたそれぞれの規制法の手直しをしていかなければ私にはならないと思ふのです。明年度——今年度は調査をする段階で、次の段階でそういう法律の改正なり、あるいはあれをしていくのだということであれば、これは非常に手おくれになっていくのじやないですか。いまずで、もう大気汚染は非常に深刻な問題に

なつておるし、騒音の問題もそうですし、汚水の問題もそうです。したがって、当然、基本法ができれば、その基本法に基づいて、この国会で政府はそういうものに対しての手直しをやつていく、そういう段取りというものは必要じやないかと私思ふのですが、その辺はどうですか。

○國務大臣(坊秀男君) いや、御意見のとおりだと私は思ひます。その各省のことにつきましては、ここで具体的に申し上げるだけの用意は私にはございせんが、しかし、おっしゃるとおりだと思つております。

○柳岡秋夫君 厚生省。厚生大臣は厚生省のことは知つてゐるでしょう。

○國務大臣(坊秀男君) 厚生省としては、今日いろいろなもの研究はいたしておりますけれども、本国会へお出しをいたしまして御審議を願う段取りにまでいつておるものは、目下のところ、ないようでございまして。

○委員長(成瀬幡治君) 他にございせんのですか。

ちよつと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(成瀬幡治君) 速記を始めて。

次に、關係各省から順次説明を聴取いたします。

それでは、最初に、内閣総理大臣官房参事官の仲矢君からお願ひをいたします。資料でございますか。

○説明員(仲矢君) 総理府は資料ございませ

ん。総理府といたしましては、先ほど厚生大臣のお話の中にございまして、公害關係の各省の連絡調整をはかりましたために、総理府総務長官を議長といたします公害対策推進連絡會議というものを設けておりました、その幹事役といたしまして各省の連絡をはかつておるわけでありまして、そういうわけで、先ほど厚生大臣からお話がございしましたとおり、公害対策基本法の試案要綱などを取りまとめる作業をいたしてまいつた次第でござ

います。基本法ができれば、ただいまございませぬ推進連絡會議がどういう形になりますか、おそらく、公害対策會議の下幹事会というような形で、同じような仕事を続けていくことになるかと存じますが、今後とも、そういう連絡調整の仕事をしたいと考えております。総理府といたしましては、直接公害行政と申しますか、直接的な業務は持つておりませんで、連絡調整の仕事をしておるわけでございます。

以上でございまして。

○委員長(成瀬幡治君) 次に、經濟企画庁の総合開発局長。資料でございますか。

○政府委員(加納治郎君) お手元に差し上げてございまして資料に、「地盤沈下対策ならびに水質保全の現況、対策および予算について」、四ページのものがございます。その一ページの、地盤沈下対策の現況及び将来の対策について御説明申し上げます。

現在、地盤沈下対策審議會におきまして、東京、埼玉(南部)、神奈川(横浜・川崎)、千葉(浦安・市川・船橋)、名古屋、四日市、大阪(大阪市及びその周辺、兵庫(尼崎・西宮・伊丹)、新潟(周辺地区等)における地盤沈下の検討を進めております。

これらの地区の地盤沈下の原因について国及び県が調査を進めました結果、過度の地下水くみ上げがその主要な原因であると認められましたので、これに対処するため、昭和三十一年に通産省關係で工業用水法が制定されて、工業用水としての地下水くみ上げの規制を行なうことになりました。同三十七年には、工業用水法の一部改正を行ない、規制を強化することといたしました。

工業用水の規制を行なつてゐる地区は、おもに京浜地区、阪神地区及び四日市地区等でございますけれども、最近、大阪東部等を追加指定いたしました。さらに、東京、大阪については、ビル用水のくみ上げについてもくみ上げを規制する必要を認め、昭和三十七年に、これは建設省でござい

ますが、建築物用地下水の採取の規制に關する法律を制定いたしましたして、地下水のくみ上げ規制を行なつております。工業用水の規制につきましては、代替用水の供給を条件といたしてございまして、表流水により工業用水を供給するため、工業用水道の建設を急いでおります。また、上水道の水源も、従来地下水によるものが多かったものでございまして、これら地盤沈下地域につきましては、表流水に水源を転換するように調査検討を進め、大阪、東京、埼玉等ではすでに上水道の建設が進んでおります。

また、新潟地区につきましては、他の地区と異なつて、水溶性ガスを採取するために地下水をくみ上げることが地盤沈下の主要な原因と認められることになりましたので、ガスの採取について昭和三十四年二月自肅規制、その後、大臣勸告による規制を行なつております。また、新潟市内のビル用水その他都市用水の地下水くみ上げ量についても調査を進められております。

これらの対策によりまして、各地区とも地盤沈下の速度は緩和してまいつております。一例を見ますと、三十四年ごろには年間二十センチ沈下しておりました東京墨田区では、最近は二分の一以下、十センチ以下になっておりますし、逐次緩和してきておりますけれども、なお沈下は続いております。そこで、今後の対策としては、沈下状況の調査を進めながら、沈下地帯における水需要の増大を抑制すること、それから水源転換をさらに積極的に実施すること、また、広域的に水供給の均衡をはかるための広域利水対策調査及び地下水を資源として有効に利用するための地下水利用適正化調査というものをさらに強力に進めまして、同時に、新しく起こりました問題として、沈下地帯における今後の土地利用について基本的な計画を策定するというふうな段階に進むように検討を進めてまいりたいという考えでおります。地盤沈下につきましては、以上で説明を終わらしていただきます。

○委員長(成瀬幡治君) 続いて水資源局長の松本君。

○政府委員(松本茂君) 水質保全の現況と対策、それから予算等につきまして、この資料によりまして御説明申し上げます。

まず第一に現況、それから対策の概要でございます。

水質保全法は昭和三十四年から適用になっておるわけでございまして、三十六年に至りまして、計画的にこういう事業を進めていく、こういうことで百二十一水域を調査対象といたしまして十カ年計画をつくったわけでございます。がしかし、その後、もっと早くもつとなくさんの水域を調査していく必要があるという必要が非常に緊要になってまいりましたので、昭和四十一年度でそれを改訂をいたしました。緊急五カ年計画というものを考えまして、この新しい緊急五カ年計画によりまして、十カ年計画ではまだ調査をいたしておりませんでした未調査水域七十水域、それに新しく六十水域を加えて、合計百三十水域をこの五カ年間に調査対象として調査をどんどん進めていく、こういう考え方になっておるわけでございます。

昭和四十二年三月現在で調査に着手済みの水域は八十四水域になっておりますが、そのうち、二十三水域につきましてはその処理を済ましておるわけでございます。十九水域は水質基準を設定いたしまして、残りの四水域は水質審議会の議を経ましてその処置を決定しておるわけでございます。本年度におきましては、加古川でございますとか、あるいは近畿圏の諸河川につきまして、できるだけ早く水質基準を設定するというところで、いま作業を取り急いでおるところでございます。また、その他の河川につきましても、今後できるだけ早く調査解析を進めて、基準設定の促進をはかっていきたいと思っております。

昭和四十二年におきましては、上記の緊急五カ年計画の線に沿って、水質基準調査を五水域について行ないます。これは、前年度は五水域でございました。水域指定調査は、これは概況調査でございますが、二十二水域をやる予定でございます。

います。前年度は十六水域でございます。特殊問題調査七水域——本年度は染色、石油、この二つを特殊問題といたしまして七水域について調査する予定でございます。前年度は十二水域でございます。それから、すでに水質基準を設定いたしました川につきましては、その事後調査を行ないまして、はたしてその水質が守られておるかどうかが、そういったことの監視をはかっていく考えでございますが、本年度は二十水域を予定いたしております。前年度は十水域でございました。

次に、昭和四十二年の予算要求の紙でございます。前年度は三千七百七十六万円でございましたが、四十二年は四千九百七十四万四千円となっております。前年度に比しまして八・五%の増、こういうことになっております。その中心をなしますものは水質調査費でございます。その内訳は先ほど申し上げたようなことになっておるわけでございます。

以上でございます。

○委員長(成瀬暢治君) 次に、厚生省の環境衛生局長、館林君。

○政府委員(館林宣夫君) お手元にお配り申し上げてございます「公害対策の現状と課題」という百ページほどございます書類によりまして御説明をいたしたいと思っております。

○委員長(成瀬暢治君) 何ページですか。

○政府委員(館林宣夫君) このパンフレットのページから……。まん中ごろに青い紙が入っております。青い紙から以下は資料でございますので、資料も参照しながら御説明申し上げます。

法制定の問題は、これは厚生省のみの問題ではございませんが、基本法が制定されまして、それに引き続きまして、各法が関係各省の間で制定される運びとなるわけでございまして、これは基本法にも、法律で定めるといふような条文があらわれてくることと思っております。たとえば費用負担の問題とか、あるいは今後の検討材料ではございませうが、救済制度の問題、あるいは未規制の公害の

法律といたしまして騒音防止に関する法律、既存の法律といたしましては、ばい煙規制法やあるいは公共用水域の水質の保全に関する法律というような既存の法律の手直しというものが今後必要になるかと思っております。

次に、現状でございますが、大気汚染の防止の現状でございます。

これは、ばい煙規制法、通産省と共管で実施いたしておりますが、青い紙の次に、一ページをございまして、いままで、ここに書いてございまして、指定の年も非常にふえてまいりまして、二ページの一番右に第五次の指定、昭和四十二年の指定といたしまして、今後は静岡県、富山県、京都府の京都地区、和歌山県、和歌山地区、広島県、呉地区、宮崎県の延岡地区等を、調査の上で必要があれば指定することになるわけでございます。

次に、ばい煙規制法に基づく特定有害物質の指定でございます。これは、このあとの資料の三ページにございまして、これも、この表のように、漸次指定をまいりまして、昭和四十二年度は、ここに書いてございまして、セレン化水素、ニッケルカーボニール、トリクロルエチレン、硫酸、臭素というものを調査いたしまして、調査の上で必要があれば特定有害物質として指定をまいりまして、かように考えております。

次に、またもとへ戻りまして、二ページの上から五行目、(3)ですが、京浜、阪神地区におきます亜硫酸ガスによる汚染、これはだんだん進んでまいりまして、概括的に申しますと、(4)に書いてございまして、東京、川崎横浜、大阪等の亜硫酸ガスの汚染は、現在、年間平均で言いますと、ニューヨークの約二分の一、ロンドンの約八〇%、最高濃度で比較いたしますと、これらの一流都市の三分の一前後である。しかし浮遊粉じん——ほこりであります。ほこりが、これらの都市の一・五倍、日本が非常に悪い、こういう状況でございます。

それから京浜、中京、三重、阪神、北九州、大牟田等は指定をしまして、指定をした既存の施設は二年間の猶予期間が法律にございまして、その猶予期間が切れましたので、もうそれぞれ、ばい煙防止の措置をしなければならぬ、こういう状況でございますが、その結果、降下ばいじん、先ほど申し上げました、こちらは少し減りましたけれども、亜硫酸ガスは増加の傾向にあるというのが、青い紙のあとの八ページをございまして、ほこり、降下ばいじんの減り方を書いてございまして、わずかながら降下ばいじんは各地区ともに減っております。ところが、九ページから十ページにかけて、亜硫酸ガスのふえた模様を書いてございまして、最初が東京都で、一応御参考に、都庁の前を例にいたしますと、これは左のほうの三十九年十二月と四十年十二月で、平均〇・〇七が〇・一一になっております。神奈川県、大阪府の衛生研究所、〇・〇七が〇・〇九になり、こういうふうなふえてきております。そこで、右のページの、一日の濃度が〇・一PPM以上になりまして非常に濃くなってくる。回数ほどのくらいかと申しますと、一番上の都庁では、測定回数三十一日調べて五回ふえた、すなわち一六%、〇・一PPM以上であったのが、右のほうの四十年では、三十一日調べると十八回、五八%になっておる。こういうふうなふえております。次の神奈川県、県庁で見ますと、六四%が〇・一PPMをこしておったものが、七五%である。大阪府では、大阪府衛生研究所で言いますと、一六%が四五%である。ことに淀川地区は、八〇%もあったものが、さらに一〇〇%になっておる。こういうふうな亜硫酸ガスはふえてくる傾向でございます。

もとへ戻りまして、監視の強化でございます。このように公害状況がふえたりいたしておる状況を常時監視するために、これは人間が自動車に乗ったりなどいたしまして、はかるということでは、その時間だけしかわからないということで、

常時測定するために一定の場所に自動記録計を備えておいて、県庁のような中央へ自動的にそれが電気で集まってくるというようなテレメーター方式を、本年度から補助して主要な地区にいたしたいということ、うしろの資料の一ページにございますが、たとえば東京都は十五自動ステーションを置きまして都庁へ集めてくる。川崎が四ステーション、横浜六ステーションというふうにして、四十二年度は三十六ステーション、四十三年度は三十六ステーション、四十四年度は三十ステーションという目標で、国が助成をいたしましてこういう自動記録計の監視網を張りめぐらしたいという計画を立てております。このための予算を一億一千七十万円、本年度計上いたそうといたしております。

次に、各地方の独自の調査をするための――それぞれ調査をいたしておりますが、その調査の国の補助費を三千六百万円計上いたしております。この各地方の公共団体の独自の測定点は、一二ページ並びに一三ページに書いてございます。各地方とも非常に熱心に、このごろ独自で測定を始めております。公害に対する監視網が漸次充実してまいっております。

次が、前に戻りまして三ページの(5)でございますが、国としても自動記録計の国のステーションをつくるということで、本年度四千八十九万円を計上いたしております。これは、うしろの一五ページに書いてございまして、四十年以来漸次計画的に国の自動ステーションをつくるように進めてまいっております。

次に、前に戻りまして四ページ、公害の最もひどい地区の一つの四日市の現状でございますが、最近、四日市はかなり企業側の対策が進みまして、最もひどい地区でございました磯津とかいう地域は大幅に改善されて、うしろの一七ページにございますが、約三分の一ほどに亜硫酸ガスが減っております。それでもなお、市内の塩浜とか、あるいはその後のそういう地域の動向はまだわかりませんが、公害病患者が二百名前後、市の

手でいま治療を受けております。これに對しまして、国としても本年度から助成をいたしたいということで、百万円ほど計上いたしてございます。

それから前へ戻りまして、四ページのばい煙の影響、ばい煙が人体にどのような影響があるかというところで、うしろのページの二三ページをのぞいていただきますと、これは、いまの四日市の公害病患者の真情でございますが、二一ページに公害病患者がございまして、二三ページから影響調査のことが書いてございまして、二四ページは図表になっております。大阪と四日市を調べまして、斜線のところは汚染校、白い棒が汚染されてない校というところで、やはり汚染校のほうがいろいろな症状が多いというふうに出ております。その差異が四日市のほうがひどい。四日市のほうが汚染校の差がひどい。この理由は、明確ではございませんが、四日市のほうが急激に今日のような状況になったということが理由の一つではなからうか。大阪のほうがじわじわ来ておるから、わりあい、住民がなれておるといふ点があるかもしれない、かように思っております。

それから次に、自動車につきましては、次の二五ページに書いてございまして、自動車の影響、これは、この二五ページのまん中ほどに、結果といたしまして、一酸化炭素及び炭化水素による汚染のレベルはアメリカの大都市とほぼ同じである。浮遊粉じんは著しく高く、諸外国の都市の三ないし四倍である。警察官や学生は午後になると一酸化炭素ヘモグロビンがかなり増加する。汚染地区の住民には目の刺激を訴える人が多い。汚染物の拡散の状態は、地形、気象に大きく影響されるが、一般的には交差点の汚染濃度を最高とし、周辺に至るほど低くなっている。交差点から七十メートル入ったところでも、一酸化炭素濃度は交差点の濃度の三分の一ぐらいいし下がらない。自動車の増加傾向を考慮に入れて、できるだけ早く排気ガスの法規制とともに、居住地域、幹線道路の立地の面での対策を現行すべきである。

の実情を図表にしております。最初の二七ページの左の上が亜硫酸ガスでございます。亜硫酸ガスは、それほど自動車の影響がない。年次の三十九年と四十年との比較でございますが、あまり変化がない。ところが、その下の一酸化炭素は多くの地域でふえております。震ヶ関は少し減っておりますけれども、一酸化炭素と申しますのは、これもかなり有毒なガスでございます。自動車の排気ガスの中へ空気中の窒素が酸化いたしました。こういうものが生ずるといわれておりますが、これもふえております。

次の二九ページの浮遊粉じん、ほこりの状況が書いてございます。ほこりは減る傾向にある。それから次に、前に戻りまして、六ページ。新しい産業開発地域で、産業開発に先立ちまして、予防的によく事前調査をいたしまして、その調査の結果産業を導入するというところを行政措置を指導いたしております。その現状がどうなっておるかということ、これは厚生省が分担し、新しい産業が入ってきたかどうかという変化が起こり、どういう影響があるかということ、これは通産省がやりなっております。共同して、指導、事前対策をやっております。その状況はあとのページの三〇ページにございます。いままで、この図表にございまして、いろいろな調査をして指導をいたしてきております。

また前に戻りまして、六ページから七ページ、八ページにかけて、その指導の現状を書いてございまして、前に戻って、水質汚濁は、すでに経済企画庁から御説明いたしましたので、特段に私から申し上げることはございませんが、九ページに、へい獣処理場、屠畜場等の汚水処理、あるいは阿賀野川流域におけるメチル水銀中毒に軽く触れております。

次に、一〇ページでございますが、まず、騒音の問題でございます。あとの図表の三五ページ、三六ページをのぞいていただきますと、東京都の騒音がどの程度のものであるかということを、ここでお示ししてござい

ます。住宅地域は平均五一ホンである。交通の要衝は七七ホンである。空港の周辺、これは、横田基地の滑走路から〇・九キロ地点を調べてございまして、九三ホンであるということでございます。この騒音が、実は公害の苦情で最も多いものでございまして、次の三六ページの一番上をのぞいていただきますと、公害の苦情が一万件あるうちで三千九百九十九件が騒音・振動の苦情である。すなわち、公害の苦情の中の三八％が騒音の苦情である。次いでは大気汚染が二五％、悪臭が一八％というふうになっております。

それから前に戻りまして、一一ページで、公害の調査あるいは研究というもののために、各種国立機関あるいは大学等に委託研究をいたして広範な対策を進めておりますが、そのために本年度は一億円を計上いたしております。その研究内容は、昭和四十年からの研究内容は、うしろの三九ページ以降にいろいろ詳細に書いてござい

ます。そのほかに、公害は新しい科学でございますので、技術者の養成訓練が必要であるということ、国立公衆衛生院で、この前のページの一二ページにございまして、本年度から新たに特別な訓練をするということにいたしてござい

ます。次に、一三ページに、公害防止事業団のことがございまして、これは、事業団の資金が、四十年、二十年、四十一年度四十五億に對しまして、本年度は五十億、契約ワケ七十五億といたしまして、公害防止施設の助成をはかることにいたしてございまして、その内容は、うしろの四四ページにござい

ます。最後に、地方自治体でございますが、地方自治体は、うしろのページの四七ページ以降に書いてございまして、四七ページをのぞいていただきますと、各地方がそれぞれ条例を制定いたしました。公害対策を独自でやっておるという状況が、ここにお示ししてございまして、各地方ですべて騒音防止条例を設けておるところが、ここに掲げてあるよう

に、すでにたくさんございます。

そのほか、四九ページに、公害のための特別部局を設けておる、あるいは公害を特に重点的にやっております部局はどこでやっておるということを一覧表でここに示してございまして、

以上が、予算を含みます厚生省関係の御説明を申し上げた次第でございます。

○委員長(成瀬幡治君) 次に、運輸大臣から所信を聴取いたします。大橋運輸大臣。

○国務大臣(大橋武夫君) ただいま運輸省が所管いたしました行政は、鉄道、自動車、船舶、航空等、陸海空の各分野にわたっておりますが、いずれの分野におきましても、交通の安全を確保いたしますことは、運輸行政の最も基本的な使命であると考えております。

このため、運輸省としては、わが国の経済規模の拡大や輸送構造の変化に対応いたしまして、長期的かつ総合的観点から、輸送力の増強及び保安施設の整備をはかりまともに、交通安全確保のための関係法令の整備及び交通関係事業者に対する指導監督の強化等諸般の安全施策を推進することといたしております。

ひるがえって、最近における交通事故の発生状況を概観いたしますと、まず、鉄道におきましては、国鉄、私鉄とも、保安施設の整備の進捗等により、事故は逐年減少の傾向を見せつつありますが、なお踏切事故はあとを絶たず、一方、自動車による事故は依然増加の傾向を示し、また、船舶の海難も件数では横ばいの傾向を示しながら、大型タンカーの増加に伴い、危険度の高い事故の多発が憂慮されておる、さらに航空につきましても、特に昨年に引き続き重大事故が相次ぎ、多大の犠牲者を出したことは皆さまの記憶に新しいところでございます。

このような情勢に対処いたしまして、今後さらに交通関係事故の絶滅を期してまいりますため、関係施策のあらゆる面において格段の努力を行ない、もって一日も早く国民各層の期待に沿い

得るよう最善を尽くす決意であります。

なお、具体的対策につきまして若干申し述べたいと存じます。

まず第一に、自動車関係におきましては、第一、船舶技術研究所に交通安全部を設け、研究機構の拡充を行なうことといたしております。

第二、ダンブカー等大型トラックに対しましては、街頭検査の強化並びに自動車運送事業者に対する特別保安監査の実施等を強力に推進することといたしております。

第三に、船舶関係につきましては、海難救助体制を更に強化いたし、特に海上保安庁の巡視船艇、航空機、化学消防隊等の増強整備と船舶の安全性の向上、並びに航路、港湾の整備等によりまして船舶航行の安全に特段の努力をいたす所存であります。

最後に、航空の安全につきましては、航空全般について長期的視野に立った安全対策を実施中であり、特に空港整備五カ年計画に基づき、空港保安施設等の整備を強化推進する所存であります。

次に、公害対策について私の所信を申し述べたいと存じます。

運輸公害の中で主要なものとして、船舶による海水の油濁、自動車による排気ガス、並びに航空機による騒音の三つが特に指摘されるのでありますが、私といたしましては、これら問題を極力防止いたすため、関係施策の推進に最善の努力を尽くしたいと存じます。

この機会に、これら問題の具体的対策について若干申し述べたいと存じます。

先ず第一に、船舶による海水油濁につきましては、一定の総トン数以上の船舶に対し、油の廃棄を規制いたしますとともに、船舶の廃油処理施設の整備を促進する等のため、国会に、「船舶の油による海水汚濁の防止に関する法律案」と関係

条約を提出し、また、これらの施策に関し、所要の財政融資あるいは補助金支出等につき、予算措置を講ずることといたしております。

第二に、排気ガス対策は新しい技術分野に属するものでありますので、当省としては、四十二年度に船舶技術研究所に交通安全部を新設し、技術研究体制の充実強化をはかる等の措置を講じ、自動車による公害防止を積極的に推進する所存であります。

第三に、航空騒音対策についてであります。この問題につきましては、従来から、東京、大阪両空港における夜間のジェット機の離着陸禁止措置等を講じてまいっておりますが、これにとどまらず、学校、病院等の防音工事に対する助成、生活環境施設整備に対する助成、空港周辺の一定区域にある建物等の移転補償などを積極的に講じていく所存であり、これらの施策を円滑に遂行するため所要の立法措置を講ずるよう、すでに準備を終わりました、提案の運びに立ち至っております。

以上、交通の安全と公害に関する当面の重点施策の一端を申し述べまして、私の所信表明を終わりといたします。ありがとうございます。

○委員長(成瀬幡治君) 次に、水産庁の山中次長。

○政府委員(山中義一君) それでは、水産庁の公害関係の被害と対策につきまして簡略に申し上げます。

お手元にごさいます横に長い白い刷りものを、ご覧いただきます。右上に農林省と書いてござい

ます。この水産関係—漁業はもっぱら被害をこうむる側でございますが、特にはっきりしておりますのは、工場、事業場等により被害をございまして、第一ページの発生原因たる工場、事業場の数は全体で二千二百七十九。被害の推定額は七十四億五千三百万円に達しております。

第二番目には、ただいま運輸大臣からもお話し

ございましたように、船舶の油濁により被害を

ございまして、これは特に油の汚濁によりまして漁場の価値が下がる、あるいは魚に油のにおいがついてしまつて非常に価値が下がつてしまつて、値段が下がつてしまつてというような点も含めま

す、推算いたしまして四十八億三千四百万円というような多額に達しております。

なお、この害に対します対策といたしましては、第三ページをごらんいただきますと、水質汚濁関係の水産資源保護対策事業費等といたしまして、水質汚濁の調査の委託をいたしております。

これは、水質保全法に基づきます調査対象水域の調査の実施にあたりまして、経済企画庁が水質基準の設定の調査対象水域を選んでおいて、水質調査の調査の調査をしまして、特に水産庁といたしましては生物関係の調査をしなければなら

ないという点で、生物関係調査を都道府県の試験研究機関に委託いたしまして調査をいたしております。

それから資源保護水城水質汚濁調査委託費といたしまして、特に水産資源の上では水質汚濁に敏感なアユでありますとか、サケ、マスというよう

な川をさかのぼる魚類の保護水域につきまして汚濁源を調査して、この対策をはかりたいというた

めに、特に百七十万円はかりの予算を計上しております。

それから一方、水質汚濁の源を常時監視いたしまして、被害の防止をいち早くはかるというた

めに、都道府県に對しまして、重要な河川と、本年から新たに沿岸地帯の二十カ所を予定いたしまして、水質の巡回の監視事業というものをいたした

というので、それに対しまして二分の一の補助を行なうという予定でおります。第四ページにござ

います。それから水産資源保護法に基づきまして農林大臣が指定いたします保護水面の管理に必要な経費といたしまして、これも海及び河川にわたつて千四百六十万円近い経費を計上いたしております。

それから水産資源の保護に関するいろいろの活動を活発にいたしまして、国民一般に対します普及教育的な事柄を行なうというために、日本水産資源保護協会という団体に対しまして、その行なう資源保護の諸活動の事業に対しまして二千万円の助成金を出しております。

なお、一般の水質汚濁防止の指導監督、これは、都道府県その他協議会あるいは指導に対する旅費であります。

水産関係につきましては、大体以上でございます。

○委員長(成瀬權治君) 次に、通産省企業局の産業立地部長の馬場君。

○説明員(馬場一也君) 昭和四十二年の通産省関係の産業公害対策について御説明申し上げます。

お配りいたしました資料のうちで、「昭和四十二年の産業公害対策——通産省企業局産業立地部産業公害課」と書いた縦書きの資料がございます。これに基づきまして御説明申し上げます。

通産省関係の本年度の産業公害対策、その予算、財政投融資等でございますが、その予算関係につきましては、この資料の一番最後に横書きの数字の表がございます。ここにまあ明細が書いてございますので、これを御参照いただきながらお聞き取りいただきたいと思います。

先ほど通産大臣の所信表明で申し上げましたように、通産省は産業行政の立場から、この産業を健全に発展させるためには国民の健康なる生活環境の保全を十分配慮しながらやっていくという立場から、積極的に推進をしておるのでございますが、われわれの担当しております対策を大ざっぱに四つに分けて御説明を申し上げます。

第一点は、一ページにございますように、公害の未然防止対策ということでございます。先ほど大臣の所信表明でも申し上げましたとおり、すでに汚染が進んでおりますような地域に下す対策というのと並行いたしまして、これからほうつてお

ける汚染がふえるであらうと思われるような新しい工業地域に対しましては、汚染がきつてからの対策ということではなくて、未然防止対策というのを講じていくという考え方でございまして、そういう面の対策が後ほど一つあるわけでございます。

それから第二点は、これはすでに起きております公害に対しまして、ばい煙規制あるいは汚水の規制等、具体的に起きておる工場に対して規制の措置をとっていくという種類の対策でございます。

それから第三点は、その規制を進めます上に、あるいは規制をもっとレベルの高いものにするという点でたいへん大事なことは、いろいろこういう公害防止技術開発を促進していくという点が第三点でございます。

それから第四点は、このように規制を進めてまいりますにつきましては、これも先ほど所信表明で申し上げましたように、いろんな企業が防止施設をする義務があるわけでございますが、企業がその施設をする際、これに対しまして、特に中小企業関係等資力の弱い向きに対しましては、そういう防止施設の設置等に対していろいろ国から助成をする。その融資面、金融面あるいは税制面等いろいろの助成をするという対策が第四点でございます。

このような四項目にわたって対策を推進しておりますわけでございますが、これらを総合いたしましたすと、大体後ほどの表にございますように、通産省全般では一般会計といたしまして約十五億七千万円、前年度に比べますと大体二倍という予算額になっております。

それから二ページにまいりまして、予算のほかには、いろいろ融資関係の財政投融資、公害防止事業団、あるいは日本開発銀行、中小企業金融公庫等から、そういう企業の施設の設置に対して助成をするというための財投関係でございますが、これも前年度と同様、七十五億ということになっております。

それから以上のような公害対策を通産省で推進してまいりますにつきましては、現在産業立地部の産業公害課というところで直接に担当いたしておりますが、産業立地部にはそのほかに、二ページから三ページにかけて書いてございますように、いろいろ工業立地、あるいは工業用水というような課がございます。そこでそれぞれ本来の立地対策あるいは工業用水政策を行なっておるのではありませんが、たとえば工業用水課におきましては、先ほどお話しに出ております地下水等のくみ上げによる地盤沈下というような公害に関連いたしまして、これを規制する半面、工業用水の大体をつくっていくというようなことも、工業用水課の一つの業務になっております。それから未然防止を進めますにつきましては、後ほど御説明申し上げますように、工場の立地を一定の地域に

おいて規制をするというような措置も必要になってまいりました。このように、いわゆる産業公害課の所掌事務のほかに、他の立地政策課なりあるいは工業用水課の事務中の公害問題の面にウェイトが非常にふえてきております。

そこで、そういう事態にかんがみまして、まず産業立地部の実態は、非常に公害行政のウェイトがふえてきておりますので、二ページにございまして、本年度におきましては設置法を改正いたしまして、名称を立地公害部というふうに実態をあらわす名前にしたいというふうに考えております。それから、直接に産業公害を担当しております産業公害課を二課に分けて、第一課では主として産業公害の全般問題、さらに第二課におきましては、ばい煙なり汚水なり、騒音なりという、個々の具体的な公害に対する対策というものを分掌するということになしたい、かように存じております。さらに技術開発が非常に重要でございますが、この技術開発をいろいろ通産省の工業技術院傘下の各試験所等担当しておるの

であります。そのうち特に、大気汚染関係、あるいは自動車の排気ガス関係が最も重要なウェイトを持っておりましては傘下の資源技術試験所、機

械試験所でございますが、個々の産業公害あるいは自動車の安全公害関係のセクションを、三ページの中ごろ以下にございますように、それぞれ拡充強化をいたしたいというのが、この対策を推進していくについての機構のまえでございまして、次に、四ページにまいりまして、以上申し上げました四つの柱の一つ一つにつきまして概略御説明申し上げます。まず四ページの二に、産業公害の未然防止のための事前調査の実施、予算といたしましては七千三百万円、カッコの中は前年度の数字でございます。これは具体的に申し上げますと、先ほど申し上げましたように、新規の工業地帯を対象といたしまして、ここに事前に工場の立地計画はもうすでにきまつておる。しかしまだ具体的に工場の建設は始まっておらない、あるいは建設中であるというような段階におきまして、全体の立地計画がかりにそのとおり実行されたとすれば、その地域の大気汚染なりあるいは水質汚濁の状況は、全体としてどういうふうに変化するであろうかということを科学的に調査いたしまして、その結果、一つ一つの工場の立地計画を、工場の計画どおりそのまま進めさせたのでは、その地域全体の状況が悪化するというようなことが判明いたしました節は、一つ一つの工場の施設に対して、たとえば百メートルの煙突を立てる計画を百五十メートルにせよとか、あるいは三本の低い煙突を一本の高い、中央の煙突に統合させるといふような、立地計画の具体的な指導を行なうというこのための調査でございます。四十年

度からこの調査をそういう地域について始めております。大気関係、海域関係、河川関係という三つに分けてやっておりますが、本年度におきましては大気関係を五地域、海域関係を三地域、河川関係を一河川、前年度に比べましてそれぞれこの点を拡充いたしまして、この仕事を進めてまいりたいと存じております。

第三番目は公害防止対策の拡充でございます。これは先ほど申し上げました分類で申し上げますと、実際に起きております公害に対しまして、こ

れを規制するための費用、それからいろいろ工場等に対して指導書等を配りまして啓蒙をいたしますような費用、そのほか未規制の騒音等の公害に對してどのような規制が実行されるかということを検討いたしますための調査費というふうなものが、その内容になっております。各項目につきましての予算の内訳は四ページにそれぞれ書いてあるとおりでございます。

次に、五ページにまいりまして、共同公害防止施設設置に対する無利子融資制度の新設二億六千六百万円というのがあります。これは先ほど所信表明にも申し上げましたとおり、企業が公害防止施設をやりますときに、特に資力の弱い中小企業等におきましては、なかなか実際に諸施設を設置することが困難であるという場合がございます。特にそのうちで一番問題になりますのは、中小企業が集団でございまして、地域におきまして、その集団の中小企業がいずれも汚水を流して川をよごす、しかもそこには、それを受け入れる下水道の整備がおくれておるといふような地域がございます。このような場合には、一つ一つの企業が下水設備をいたしますと、いかに高くなるというので、これを共同で処理する設備をつくるというふうなことが必要になってまいりますが、このようなケースにつきましては、本年度から中小企業振興事業団を通じて、大所要資金の八割、これは具体的には国が四割、それから当該府県が四割、合わせて八割を振興事業団を通じて無利子融資をいたしたい。この無利子融資を受けました企業の組合は、これを公害防止事業団に持ってまいりまして、そして公害防止事業団で残りの二割と合わせまして、その共同施設の建設を事業団として行ないまして、これを中小企業の組合に譲渡する。したがって、中小企業の組合はその場合に、特に建設にあたりまして過大な負担をせずして、共同公害施設を設置することができ、八割が無利子、あとの二割が公害防止事業団の六分五厘の金を使いますので、大体トータルいたしますと、全体としては約一分何厘というふうな、非常に低利の金利で、しかも頭金は企業として直接出さなくて、この施設の建設ができる、こういう制度でございます。これを本年度から大

体三地域を予想しておりますけれども、これに對してこれが二億六千六百万円というの、国の受け持つ分、したがって全体の四割に相当する金額でございます。

次に、五番目にございまして工業立地適正化法の制定ということでございます。これは先ほど大臣の所信表明で申し上げましたとおり、いろいろ事前調査等を行ない、この結果に基づきまして、企業に個々の施設の改善等につきまして行政指導をいたしておるのでございますが、これはあくまで行政指導でございます。いわゆるきめ手となるものではございません。このような段階をもう一歩進めまして、そういう問題のある地域、あるいはすでに非常に大気汚染その他の公害が進展をしております、これ以上企業がふえたのでは、公害がますますふえるというふうな地域におきましては、そういう地域を指定をいたしまして、一定の関係ある企業に對しまして、その立地を規制をする。そこに建てさせない場合もございまして、あるいは建てる場合にはこういう施設をして建てなさいという、条件つきで許可をするというふうなことを、法律的なけじめをもって行ないたい。同時に、そういう規制をいたします反面、それでは工場をどこへ置けばよいか——どこに工場を置けばその全体の環境とマッチし、工場も能率が上がるか。あるいはそこで将来いろいろスプロールなり公害のおそれのない地区というものを各地に指定をいたしまして、そこへいく企業に對しましては、いろいろ税制面その他の優遇措置を行なうて、そういうところに企業を誘導していくという、いわゆる誘導措置でございます。この二面をあわせました適正化法という法律を制定したい。これは先ほど来問題となっておりまして公害対策基本法でこういう施設の設置の規制をやることが必要であるという一項目がございまして、それが実施法にあたるものとわれわれのほうでは考えております。

目下関係の各省と最終の調整中でございまして、今度の国会にはその調整が終わり次第提出をいたしたい、かように存じております。次に、産業公害防止技術の開発。予算といたしましては十億四千四百万円、昨年度に比べますと相当大幅にふえております。そのうち特に大きい項目といたしましては、いわゆる大型プロジェクトとしてやっております脱硫関係の技術開発、排煙脱硫、それから本年度から始まります重油からの直接脱硫の開発、これは世界的に見ましてもまだ確立されていない、全く新しい分野でございますが、これを国が中心になりまして昨年以来進めておるのでございますが、そのテーマを本年度もさらに推し進めていくという開発費が五億五千五百万円。

それから自動車の安全公害センターというものを、資源技術試験所、機械試験所の各セクションを合わせましてつくるのでございますが、その費用が七千五百万円、そのほか、いろいろな廃水その他、各試験所でやっております各種のテーマを合わせまして公害技術関係が十億四千四百万円、これはいづれも公害防止関係でございます。

七番目に公害防止事業団の事業につきまして、先ほど来厚生省のほうから詳しい御説明がございましたので、内容を省略いたしますが、本年度は財投といたしまして五十五億、事業規模は大体七十五億ということで推進をいたすことになっております。

それから八番目は、開銀、中小公庫等、いわゆる企業に對する融資の金でございますが、そのワケがそれぞれ公害ワケといたしまして、開銀は本年度十五億、中小公庫は十億。開銀が昨年度より減っておりますのは、だんだんこういう直接の防止施設に對する融資につきましては、公害防止事業団のほうに一元化をはかっていくという過程にございまして、その関係で公害防止事業団関係がふえ、開銀関係が減っております、こういうことになっております。

それから八ページへまいりまして、いろいろな施設をつくりましてつきましての税制面からの優遇措置でございますが、すでにばい煙の規制あるいは水質の規制に伴いまして、こういう施設を設置いたします場合には、それぞれ、国税関係におきましては耐用年数の短縮、それから地方税におきましては固定資産税の免税措置が講ぜられておりますが、本年度はさらにそれらに加えて重油脱硫というものを企業が設置いたします場合に、この重油脱硫施設に對しましては、固定資産税を三年間二分の一に軽減をするという措置、それから特別償却制度を、これは初年度四分の一の特別償却制度でございますが、これを追加するという優遇措置を考えたいということでございます。

これは具体的には、それぞれ大蔵省の租特法あるいは地方税法の改正ということで、具体化をいたすことになっております。

最後に、各省から述べられました公害対策基本法につきましては、通産省も積極的に協力をいたしまして、これを早急に制定をし、かつ、その中でそれぞれの持ち分に應じて、通産省はその持ち分について、各種の対策を推進してまいりたい、こういうことでございます。

○委員長(成瀬耀治君) 運輸大臣官房開発課長の原田君。

○説明員(原田昇左右君) 運輸省から提出しております資料の後半のほうにございまして「公害対策関係」その五の「船舶の油による海水汚濁防止関係」というのがございます。ページ数が打ってございませぬので、はなはだ恐縮でございますが、これは近年船舶の数が非常にふえてまいりまして、日本近海において船舶から排棄された油によりまして港湾内、沿岸等の生活環境や美観がそこなわれるばかりでございます。先ほど農林省から説明がございましたように、漁場の被害、それから厚生省の関係では海水浴場等の被害が続出しておるわけでございます。特にノリ、カキ等をはじめ、水産物が受けた被害は最も大きくて、重大な社会問題となっております。油による海水の汚濁は国際的な問題

となつておりまして、昭和二十九年に「油による海水の汚濁の防止のための国際条約」が採択されております。わが国は署名だけしておつたわけでございますが、まだ加盟するに至つておりません。これは条約上の義務を履行するための国内体制の整備について問題があつたわけでございます。そういう情勢で今日に至つてゐるわけでございますが、ここで今国会に「油による海水の汚濁の防止のための国際条約」の批准案と「船舶の油による海水汚濁の防止に関する法律案」を提出いたしまして、これによつて船舶からの油の排出の規制、それから廃油処理施設の整備促進、廃油処理事業の適正な運営の確保等の措置を講じまして、油による海水汚濁の防止をはかりたい、こういうことでございます。

この法律案は、四月二日に今国会に提出されておりますが、いまだ御審議をいただいておりませんので、ひとつよろしく願ひたいと思います。

それから、自動車の排気ガスの防止関係でございますが、最近の自動車数の激増と都市交通の過密化によりまして、自動車の排気ガスの有毒成分の人体に及ぼす悪影響は、非常に大きな社会問題となつておりますことは、先ほど厚生省から御説明のあつたとおりでございます。このために当省といたしましては、まず第一に、昨年九月以降、新型自動車につきましては、排気ガス中の一酸化炭素濃度が三%以下であること、そういう基準をつくりまして、これに適合しないものにつきましては、型式指定をしないということにしております。なお、この基準は今後漸次強化することといたしたいと考えております。

次に、在来の型式のまま引き続き製造、販売されております自動車につきましては、本年の九月一日までに同様の基準に適合させることにいたしております。

それから三番目に、使用過程にあります車の整備につきましては、整備上の技術基準を検討いたしております。このため昨年の十二月から開始しました走行キロによる排気ガスの悪化状況の追

跡調査を目下継続中でございます。

それから上述にあわせまして、技術研究体制の充実をはかるために、四十二年度予算におきまして、船舶技術研究所に交通公害研究部を新設いたしまして、自動車による大気汚染防止の積極的な推進をはかることといたしました。なお、この研究所におきましては、同時に安全対策につきましても、別途研究いたすことになっております。

それから次に、航空機騒音防止関係でございますが、航空機騒音につきましては、先ほど厚生省からも説明がありましたように、非常に苦情が多うございまして、東京、大阪の両国際空港の周辺におきまして、ジェット機から発生する騒音に対しまして、苦情が相当あるわけでありまして、これにつきまして、騒音の測定とか、騒音対策委員会を設置するとか、あるいは深夜におけるジェット機の発着禁止措置とか、騒音の軽減措置といたしまして、滑走路の隔離とか、あるいは滑走路の離着陸経路を海上方向にするように指導するとか、いろいろな措置を講じておるわけでございますが、特に先ほど大臣が所信表明でも申しましたとおり、本日の閣議におきまして「公共用飛行場周辺における航空機騒音による災害の防止に関する法律案」といふのが決定されました。この法律によりまして民間空港におきまして航空機騒音防止対策を推進したい、こう考えております。本日閣議決定になりましたので、近日中に国会提案の運びになる予定でございます。

その次に、地盤沈下対策関係でございますが、東京、川崎、大阪、尼崎、西宮、新潟等の地盤沈下都市におきましては、地下水と天然ガスのくみ上げの規制は行なわれておりますが、現在なお地盤の沈下が続いております。そこで当省といたしましては、これらの都市におきまして港湾内の堤防の沈下による保全能力の低下、地盤沈下による排水機能の低下、それから堤防等の累積したかさ上げによる耐震性の悪化、それから低地帯の増加等に対処するために、耐震性の改善を考慮した海岸保全施設の改良、排水施設の増強、それから

地盤かさ上げ等の手段を講じまして防災水準の維持をはかつてまいつております。四十二年度以降におきましてもこれを継続いたしていきたいということになっております。

それから工場排水規制関係でございますが、これは工場排水等の規制に関する法律に基づきまして、運輸省の所管いたしております鉄道車両製造業、造船業、船舶用機関製造業、自動車整備業等からの工場廃液の適切処理に対しまして指導、監督の業務を強化いたしておるわけでございます。

それから最後に、気象庁におきまして大気汚染対策といたしまして、三重県、四日市市におきまして、局地気象特性の観測調査を行ないまして、この成果と、気象研究所において現在研究いたしております、ばい煙による大気汚染が気象にどう影響するかという問題を検討いたしておりますが、こういった成果をもとにいたしまして、近い将来において大気汚染による災害の防止に寄与するためのより精度の高い気象予報が実施できるように検討いたしております。

以上が、運輸省の関係いたします公害対策でございます。

○委員長(成瀬備治君) 次に、建設省都市局の野崎都市総務課長。

○説明員(野崎清敏君) 建設省関係の公害対策について申し上げます。

お手元に「建設省の公害対策」と題しました資料がございまして、これをあらういたしたいと思います。公害といたしましては、いろいろ公害の種類があるわけでございますが、建設省といたしまして現在やっております事業のうち、おもなものについて御説明を申し上げたいと思ひます。

そのまず第一は、大気汚染対策でございます。大気汚染対策のまず一つといたしまして、現在各都市におきまして都市計画を樹立いたしまして事業をいたしておるわけでございますが、この大気汚染対策の一環といたしまして、これらの著しい地域におきまして都市計画というものを再編成いた

すべくいろいろ作業を進めておる次第でございます。特に公害の発生が著しい、または発生するおそれのあるというような工場と、それから一般の住宅といったようなものをできるだけ分離するという方向で都市計画を再編成をいたしております。昭和四十年年度におきましては市原市について再建計画を終わりましたが、昭和四十二年度におきましては四日市市、横須賀、上野、知多等の各町村につきましても実施をいたしたい、かように考えておるわけでございます。

次に、公害発生工場に対する規制の強化でございますが、現在都市計画法におきまして特別工業地区といったような特別な制度がございまして、こういったような制度を活用いたしまして、できるだけ大気汚染の防止に役立たせたい、かように考えているのでございまして、昭和四十年年度においては市原市につきまして特別工業地区というものを指定いたしまして規制をいたしているわけでございます。

その次は、総合的土地利用計画の確立でございますが、無秩序な都市の発展と申しますか、そういったようなことで公害発生等が生活環境というものに悪化に非常な拍車をかけているという現状にかんがみまして、これらの都市地域における土地利用計画を確立いたしてまいりたい、かように考えているのでございまして、そのために積極的に市街化すべき地域と、できるだけ市街化を抑制しなければならぬ地域を明確に設定いたしまして、これを実現いたしますために開発許可制度といったような制度を導入いたしまして、都市地域における土地利用の合理化をはかつてまいりたい、かように考えておるわけで、目下鋭意検討いたしておる次第でございます。

次は、住宅の移転等でございます。汚染地区となつております既成市街地内で、非常に汚染が著しい、または著しくなるということが予想される住宅地区につきましては、できるだけ先ほど申し上げました特別工業地区といったような制度を導入いたしますとともに、区画整理事業を行ない

の地下水の採取につきまして規制をいたしておるわけでございます。これらの規制に伴いまして地盤沈下の防止に役に立っておりますというふうな現状でございます。

非常に簡単でございますが、建設省関係の公害対策について御説明を申し上げました次第でございます。

なお、ちよつと訂正を申し上げたいと思ひますが、七ページに「四十水系」というふうに出てございますけれども、昭和四十二年度において四十水系に増加したのでございせんので、これは記載の誤りでございまして、四十一年度について四十水系について調査を実施いたしました。四十二年度につきましてはさらにこれを増加させるべく目下水系につきまして検討いたしておる次第でございます。

以上、簡単でございますが、御説明申し上げます。

○委員長(成瀬幡治君) 自治大臣官房参事官の閣下。

田君。○説明員(岡田純夫君) 自治省から、資料としては「公害対策に関する資料」というのがお手元にまいておきますので、それで御説明申し上げたいと思います。

書いてございします内容は、最初の見出しにございしますように、公害担当部局の調べでございしますとか、公害防止条例等の制定状況調、あるいは公害対策審議会、さらに公害に関する苦情陳情の状況調といったようなものでございします。

先ほど厚生省のほうから話がありましたところと重複しておるところもございますので、このほうは簡単に説明させていただきます。あと地方団体について財政措置等を行なっておる状況等を口頭で説明させていただきます。

第一ページをごらんいただきますと、各県のそれぞれ部局、室、あるいは係等の設置状況の一覧表でございます。自治省としても積極的に責任ある部課の設置等について指導したいと考えておりますが、一番下の右の欄を見ていただきます

と、県として公害部ないし課を持つておりますものが十二県ということになっておりまして、部課を設けるところまではいかなければ、係を設けておるのが十三県ということになっております。下のほうの市は、これは五大市でございます。なお、これ以外に最近の調査では茨城県、広島県等が課を設け、滋賀県が係をさらに設けておるといったようなことを聞いております。

第二枚目は、公害防止関係条例等の各県の制定状況一覧表でございます。総合的な公害防止条例を設けておりますものは、一番下でござんいただきますように十八県、それから騒音防止条例のみを設けておりますものが二県ございまして、そういったような公害対策の条例を制定しておるのは県では二十県。その他は対策要綱等やっておりますのでございまして、防止条例等を少なくとも制定するように指導をしてまいりたいというふうに考えます。

それから少し飛びまして、五ページでございますが、五ページは公害対策について諮問機関として審議会あるいは協議会といったようなものを設けておる状況でございます。これはトータルが出ておりませんけれども、合計いたしますと、県では三十三県が審議会等を設けておるという状況でございます。大体のところはこういうふうな諮問機関を設けてやっておるということでございます。この資料の最後の六ページでございますが、「公害に関する苦情・陳情の状況」というものがございまして、各県多少件数はまちまちでございますけれども、右のほうの欄を見ていただきますと、受理件数のトータルといたしまして、いままで一万余四千四百六十九件、それに対して処理済みのものが約一万四千件、七五％というようなことになっております。その他、係争中のものも若干ございまして、

資料はそういうことでございまして、そういったようなことの組織あるいは条例等について自治省としては指導いたしますとともに、県としては公害問題について総合的に考えていくべきであ

る。市町村にあつては原則として局地的な公害には市町村が取り組むべきであらうというふうな原則的な感覚を持つておりますが、そういったような県、市町村の役割等について指導してまいりたい。それから先ほど建設省からお話ございましたように、企業の誘致というふうなことの場合に、公害というふうなことの配慮というものがやはり前提にならねばならぬのでありまして、したがって、都市利用計画というふうなことに於いて地方団体に指導してまいりたいというふうに考えております。こういったような指導調査等の関係につきまして、なおわずかでございまして、自治本省にも若干の予算をもらつておりますので、積極的に推進したいと思つております。

それから公害関係につきまして、地方団体がやつておりますところの諸対策についての財源措置の問題でございますけれども、四十一年度の地方団体予算を調べてみますと、概数でございますけれども、十六億二千万円というものが集計されております。これは公害に直接関係しておるところの調査研究、あるいは事務費といったようなものの集計でございます。これ以外に、当然のことながら、下水でありますとか、河川対策といったようなことが公害に関連してあるわけでございます。その中で、県自身が負担しておりますものが十三億八千万円、それから市町村が一億四千万円、まあ国庫補助等のあるものもございまして、それらを合算して約一億、大半は地方団体がいまのところは総かかえに近い姿でやつておるのでありまして、それに対して財源措置といたしましては、一つは地方交付税でございます。地方交付税の中で普通交付税、特別交付税でございますが、普通交付税については本年度から初めての考案方でございますけれども、府県の事務費あるいは機械器具等に着眼いたしまして、道府県分をとりあえず本年度から基準財政需要額に算入いたしました措置いたす予定を立てております。

それから特別交付税のほうは、いままでもケース・バイ・ケース、たとえば四日市でございますとかいうようなところについて、ケース・バイ・ケースで所要のめんどろを見てまいつておりますけれども、四十一年度、これはもう特別交付税でございますので、年度末にいたしますので、一番直近が四十一年度分でございますけれども、四十一年度からはばい煙の常時監視施設の数を基準といたしまして、特別交付税で新たにそういうものを算入することになっております。四十一年度に配分いたしましたのは約五億でございます。それから地方債でございますが、地方債もまた四十一年度から初めての措置でございますけれども、一般単独事業債の中で緑地の緩衝地帯——緩衝緑地帯を設けます、といったような関係の施設等に着眼いたしまして、約五億円を用意いたしております。

その他、先ほど通産省からお話がありましたように、地方税法におきましては非採算ベースでありながら、法令上どうしても設けなければならぬところの公害防止施設については、非課税措置が多々ございまして、それ以外にこれに準ずるような性質のものについて課税標準の特例措置を広げるべく検討中でございます。

概要は以上のとおりでございます。今後の公害防止施設の財源措置につきましては重点を地方債と、それから特殊事情があります場合に、特別交付税にユニットを置きまして配慮いたしてまいりたいというふうに考えます。以上でございます。

○委員長(成瀬權治君) 公害防止事業団の原理事長。

○参考人(原文兵衛君) 公害防止事業団の事業実施状況と事業計画について御説明申し上げます。資料はお手元の薄い横長のガリ版でございますが、「事業実施状況」昭和四十一年度と、昭和四十二年事業計画書がございまして、

御承知のように公害防止事業団は、一昨年の十月発足いたしました。事業の内容は事業団法によりまして、公害防止施設等の造成譲渡の事業と、共同あるいは個別にこの公害防止施設をつくるも

のに対する融資の事業、両方含んでおります。造成譲渡等の事業は、一つが工場排水等の共同処理施設の造成譲渡、二番目が公害防止施設の完備した工場アパートの造成譲渡、それから三番目が町中等にある工場を埋め立て地とあるいは郊外等に移動させるための工場移転用地の造成譲渡、四番目が工場地帯と住宅、商業地帯等を遮断するための遮断緑地といいますが、こういったようなものの造成譲渡というのが造成譲渡の事業でございます。

そこで四十一年度の実施状況を申し上げますと、ただいまの資料に基づいて申し上げますが、共同公害の防止施設といたしまして四日市に共同排水処理施設をつくるべく、昨年来企業のほうというのと折衝をしてまいりまして、現在、ここには四十一年の四月が契約予定になっておりますが、実はその水質の試験等を発酵研究所に依頼して若干延びておりますが、近々にこれが契約ができて、具体的に実施することになるという予定になっております。それから共同利用建物、いわゆる工場アパートでございますが、これは兵庫県の神戸長田区を中心とするゴム工場アパート、これは第一次がすでに完成いたしまして、第二次が現在進行中でございます。あと東京都の葛飾区のある辺にメッキ工場がたくさんございまして、メッキ工場アパート、これが現在進行中でございまして、工場移転用の用地といたしましては、大阪府の岸和田市の埋め立て地に大阪並びにその付近の都市の町中にあるいわゆる鍛造、プレスというふうな騒音を非常に発する鉄工場の移転用地を造成いたしまして、これもすでに完成いたしております。大体三十五工場がここに移動予定になっております。それから共同福利施設、先ほど申し上げました工場地域と住宅、商業地域の遮断緑地でございますが、これは千葉県の市原地区にすでに契約ができて、土地買収も大体終わりました。工事に着手しようといういま段階になっております。また三重県の四日市地区、ここにもやはりこの遮断緑地、運動公園の施設が進行中でございます。

す。さらに大阪府の堺地区にも同様に契約ができて、これまで進行しております。これが四十一年度の造成事業の実施状況でございます。

四十一年度の融資貸し付け事業につきまして、その次の三ページにございますが、アシア石油以下十三の公害防止施設につきまして、合計二十四億二千七百万円ほどの貸し付けをいたしております。以上が四十一年度の実施状況でございます。

四十二年度の事業計画について申し上げますと、先ほど来厚生、通産両省のほうから御説明ございましたが、四十二年度の資金は、予算としては五十億でございますが、契約ベースでは七十五億のワケを承認されております。と申し上げますのは、これは契約ができていても一ぺんに金を払っちゃうわけではございませんので、金は翌年度に払うというふうなものがござりますので、契約は予算よりも若干オーバーしてやっております。と、実際の予算の消費がでないというふうな状況でございます。そういうふうな意味合いをもって契約ベースでは七十五億のワケを承認されておりますが、その事業計画はその次の第二ページにございます。共同の公害処理施設としまして兵庫県の林田川地区の排水処理施設、岡山県の三石地区、兵庫県の西脇地区、これらはすべて排水処理施設でございます。先ほど通産省の立地部長から御説明がありました中小企業振興事業団を通じての無利子の貸付額に対応するこれが施設でございます。

次に、工場アパートにつきましては、神戸のゴム工場地区に第三次アパートを計画しております。それから宮城県の塩釜の——これはかまぼこの産地でございますが、非常に海水汚濁がひどくなっております。そこで宮城県の塩釜の水産加工物の工場アパート、これを計画してまいります。それから工場移転用地の造成といたしましては、岸和田の埋め立て地に第二次の鉄工団地用地の造成。それから兵庫県の、これは神戸市の垂水地区でございますが、神戸市内におきます鉄工団

地を間引きして騒音公害の発生しない地区に移すという神戸鉄工団地の用地造成。それから大阪府の中小化学工場の同様な用地造成、これは枚方市の付近でございます。それから東京の羽田の埋め立て地に東京の羽田鉄工団地の造成。それから八王子の繊維工場を郊外に移す繊維工場の用地造成。それから新潟県燕市、これは例の食器等をたくさんつくっておる地域でございますが、この鉄工団地用地造成。用地造成といたしましてはこの六カ所を計画してまいります。

それから最後に、いわゆる遮断緑地、運動公園につきまして、共同福利施設につきましては千葉県の市原地区の継続、三重県の四日市地区の継続、兵庫県の赤穂地区に新設をいたします。さらに大阪の堺地区の継続、こういうような事業でございます。また、これらの造成譲渡の事業の事業計画で、大体まあ契約ベースで五十五億を予定しております。さらにそのほかに公害防止施設、共同または個別の公害防止施設に対する融資、貸し付け事業といたしまして二十億、合計四十二年度といたしまして七十五億の事業計画でございます。

さわめて簡単にございますが、ごく概要を御説明いたしました。

○委員長(成瀬福治君) 内閣総理大臣官房の陸上交通安全調査室長の宮崎君。

○政府委員(宮崎清文君) 総理府でございますが、最近におきます陸上におきます交通安全事故の概況とこれに対します政府の安全対策並びに昭和四十二年度におきます交通安全に關します予算につきまして一括御説明申し上げます。

お手元に「陸上交通安全調査室」というスタンプを押しました小さな資料をお配りしていると思ひますが、資料が四部ございまして、そのうちの資料の1、「最近における交通安全の概況と政府の交通安全対策の概要」、これによりまして、ごくかいつまんで御説明申し上げます。

最初に交通安全行政に關します総合調整の組織がどうなっているかということでございますが、御承知のように交通安全行政は警察庁、建設省、

運輸省その他関係各省と、きわめて多岐にわたっております。やはり政府といたしましてはこれを総合して実施をする必要がございます。そこで現在、閣議決定に基づきまして交通関係閣僚協議会というものが設けられております。これは官房長官、総務長官を含めまして交通に關係する十二名の閣僚からなる協議会でございます。交通混雑緩和、交通事故防止に關します重要問題につきましても協議をする機関となっております。従来から交通安全対策に關します重要問題はすべてこの交通関係閣僚協議会で決定をいたしております。

次に、具体的な問題の総合調整機関といたしましては総理府に総理府総務長官を本部長といたしまして、これもまた交通安全に關係がございまして関係各省庁の事務次官等からなります交通安全本部というものがございまして、これは同じく昭和三十五年に閣議決定をもつて設けられたものでございまして、これは一種の会議体でございますが、現在この交通安全本部が中心となりまして政府の交通安全施策全般にわたつていろいろの決定をいたしておるわけでございます。なお従来はこの交通安全本部の事務を扱う部局が総理府の審議室でございまして、この点若干事務が必ずしも円滑にいかんかったといううらみがございました。また御承知かと思ひますが、昭和三十九年の三月に内閣総理大臣の諮問機關である交通基本問題調査会がございまして、その答申におきましても政府は総理府に交通安全の総合調整を専任的にやる機関を設置すべきであるということをお願いしております。

また同じく昭和四十年の通常国会におきまして道路交通法の一部が改正されました際、衆参両院におきまして附帯決議におきまして同趣旨のことが指摘されております。このような経過から昭和四十年つまり一昨年の五月に総理府に現在私が所屬しております陸上交通安全調査室を設けまして、自來私のおりますこの調査室が実質的な事務局となりまして、それなりの交通安全対策を総合的に推進しておる次第でございます。

ところで交通事故は最近御承知のように年々増加いたしております。昨年一年間におきます事故といたしましては、交通事故による負傷者が五十一万七千七百七十五名、同じく交通事故による犠牲者つまり死者でございますが一万三千九百四名となっております。これらはいずれもわが国におきまして史上最高という悲しむべき数字でございます。しからばなぜこのように交通事故が最近ふえておるかということでございますが、いろいろ原因はございまして、簡単に申し上げますと、この数年間わが国におきます自動車の保有台数が急激に増加しておりますのに対して遺憾ながら交通安全施策というものがいろいろ立ちおくれおるというところに尽きるのではなからうかと思っております。たとえば自動車の台数でございますが、昨年末におきましては全国で約九百四十万台に達しております。これは昭和二十二年のわが国の自動車保有台数に比しますと実に五十倍という非常に伸びてございます。また最近におきましては年間約百三十万台ないし百五十万台の自動車が増加いたしておりますので、このまま推移いたしますと四、五年中にはわが国の自動車は千五百万台を突破するのではなからうかといわれております。またこれ以外に、いわゆるモーターバイクと称されます原動機付自転車、これがやはり昭和四十一年の三月末現在で約七百三十六万台程度でございます。したがっていまして両者合わせますと現在でもすでに千七百万台に近いモーターのついた車が日本国じゅうを走つておるわけでございます。またこれに対応いたしまして運転免許人口も逐年増加してまいりました。昨年末におきます推計でございますが約二千三百万人の運転免許人口があるうかと推定されております。しかしながら、このように自動車が増加にふえておりますが、自動車の台数の伸びに比例いたしまして交通事故は必ずしもふえておりません。試みに自動車千台当りで一

年間交通事故による死者が何人出ているかという統計をとってみますと——これはお手元にお配りした表にも出ております。たとえば昭和三十一年

年には自動車千台当たり三・九人という死者が出ておりました。これが年々減少いたしまして昭和四十年には一・六人まで減少いたしております。

また非常に死者がふえたと申します昨年についてしましても自動車千台当たりの死者数は一・五人でございます。前年の一・六人をわずかに下回っております。このことは政府、国民すべてを含めまして交通事故防止に努力いたしておりますことが必ずしも全く無意味ではないというものを物語っておりますのではないかと申されます。しかしながらこの千台当たりの死者数を西欧先進諸国と比較いたしました場合、まだまだ日本は不十分でございます。ちよつと古い統計でございますが、一九六三年の国連統計によりますと、この自動車千台当たりの交通事故による死者数は、アメリカが〇・五、イギリスが〇・八、西ドイツが一・七、フランスが一・一という数字が出ておりますが、この年におきます国連統計によりますと、日本の自動車千台当たりの交通事故による死者数は三・二でございます。アメリカに比べて約六倍、西欧三国の平均に比べまして三倍という数字になっております。このことは、道路交通環境が西欧諸国とわが国とはいろいろ違ひますので、簡単な比較はできませんが、大ざっぱに申し上げますと、やはりわが国の交通安全対策が、まだまだこれらの国に比べて非常に立ちおくれているということを物語るものと思われまふ。

それからまた、これは特にアメリカ合衆国と比較した場合でございますが、わが国におきます交通事故の一つの特色は、交通事故による死者のうち歩行者の占める割合が非常に高いということです。ここ数年間、交通事故による死者のうち約三分の一、三三％は道路を歩行中に自動車にはねられたり、ひかれたりいたしてなくなつた方でございます。また、これに自転車に乗つてゐる途中の事故で死亡した人に加えまして、大体四七、八％になります。つまりわが国におきます交通事故による死者のうちの約半分は歩行者が、

あるいは自転車に乗つてゐる人である、こういうことでございます。しかしながら、これもアメリカ合衆国におきましては、たとえば一九六五年の統計でございますが、歩行者の全交通事故による死者において占めます割合は約一八％、これに自転車乗車中のものを加えまして二〇％でございます。以上で、わが国はアメリカ合衆国に比べて倍以上で、いわば道路利用者のうちの弱者が犠牲になつてゐる、こういうことでございます。この原因につきましては、いろいろございまして、何と申しましてもわが国におきます道路の交通安全施設の不備が大きな原因でございます。この点から今後、私たちもいろいろやっておりますが、交通事故防止対策の一つの大きな重点といたしましては、歩行者の保護を目標として交通安全施設の緊急な整備をはかるということが出てくるわけでございます。

それから、もう一つ、国内の一つの最近の特徴でございますが、これは交通事故が最近大府県から中小府県へ、また同一府県内においては都市部から周辺部へ移行する傾向がございまして、いわゆる交通事故のドーナツ化現象と申しております。これが最近非常に顕著でございます。この原因はいろいろございまして、一つは、最近地方部におきます自動車の保有台数が急激に伸びてきたにもかかわらず、地方部の道路が交通安全施設という面で必ずしも整備されてゐない。また、地方における住民の方々の交通安全思想が必ずしも浸透してゐない、これらが原因と思ひます。こういう現象を呈しているわけでございますが、このことから交通安全対策が、今後は地方の末端まで浸透するように、きめのこまかい対策を立てなければならぬ、こういう結論が出てくるわけでございます。

ところで、交通事故の原因でございますが、これもまた非常に複雑でございます。ただ要約いたしますと、道路環境の不備に起因するもの、それから車両の構造の欠陥に起因するもの、運転者または歩行者等、人の行為に起因するもの、この三

つに大別することが可能であらうと思われまふ。したがひまして、これらの交通事故を防止するためには道路交通環境の欠陥、悪いところを改めるとか、車の構造が悪ければこれを改めること。それから運転者と歩行者に對しましては、教育をしたり、あるいは取り締まりをして、これを防止すると、こういうことが重点になるわけでございます。

アメリカ合衆国等におきましては、もう二十年ほど前からよく言われておることでございますが、交通事故防止対策は三つのEが柱になるといふことが言われております。そのEは何のEかと申しますと、エンジニアリング、エデュケーション、エンフォースメントの三つの頭のEでございます。この点は日本においても大体同じでございます。現在われわれもいたしましては、エンジニアリングと申しますのは、俗に交通工学と訳しておりますが、内容といたしましては、先ほど申し上げましたように、道路の交通安全施設を整備するとか、踏切道を改善するとか、交通規制の合理化をはかるということが内容でございます。

第二のエデュケーションは、これは文字どおり教育でございます。交通安全教育、これは学校における交通安全教育、地域社会における交通安全教育、運転者に対する再教育、こういうようなことが内容となっております。エンフォースメント、これは文字どおり取り締まりでございます。主として警察によります交通の取り締まりでございます。

ただ、現在におきましては、これ以外に直接の交通事故防止ではございませんが、不幸にして交通事故にあつた被害者の方の救済が非常にまた立ちおくれてゐる。これはたとえば交通事故によつて死亡する方は、頭を打つてけがをする場合が非常に多いわけですが、それに対する適切な外科手術ができる病院の数がまだまだ不足してゐる。また脳神経外科の専門医の数も不足してゐる。こういうような問題。それから、交通事故で被害を受けた以上は、結局金銭賠償でしかその被害を回復できないわけでございますが、この損害賠償につきましても強制保険の限度額がまだ低過ぎるとか、あるいは国民の一般の方も法律的知識が必ずしも十分でないために、みすみす悪質な示談屋にひつかかつてとれるものもとれないというような点もございまして、現在わが国にいたしましては、先ほど申し上げましたEプラス被害者の救済問題というものを大きな柱にいたしまして、四本の柱を基本的な考え方といたしておるわけでございます。

そこで、政府が具体的にどういふ対策をとつてゐるかというところは、いろいろここに書いてございまして、簡単に申し上げますが、先ほどちよつと申し上げましたように、昭和三十九年に内閣総理大臣の諮問機関でございます。交通基本問題調査会が答申を出しまして、その答申は大体いま申し上げた四つのことを基本にいたしております。これを受けて、昭和四十一年の一月に、先ほど申し上げました交通対策本部におきまして、「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」といふものを決定いたしております。これは別添の「資料3」の3に掲げてございまして、項目だけを簡単に申し上げますと、項目が六つございまして、第一が「道路および交通環境の整備、拡充」、第二が「交通安全活動の推進」、第三が「交通秩序の確立」、第四が「被害者救済対策の確立」、第五が「交通事故防止に関する総合的研究の推進」、第六が「交通安全全国国民会議の開催」がようになつておりますが、このうち第一から第四までがいま申し上げました四本柱をうたつたわけでございます。政府といたしましては、先ほど申し上げました交通事故防止対策、交通安全対策の四本の柱を明確な形で打ち出したのはこれが初めてでございます。したがひまして、この緊急対策と、その後におきます政府の交通安全施策が基本になつてゐるわけでございます。

昭和四十年には幸ひ交通事故による死者が、昭和三十九年を下回りました。交通事故問題は一時小康を得たわけですが、その後昭和四十一年

年になりますと、またこれが非常に急増してまいりました。そこで昭和四十一年、つまり昨年の春ごろでございますが、こういうことではたいへんなことになるというところから、これは同じく「資料3」の4に掲げてございますが、「交通事故防止に関する当面の重点施策について」というようなものを交通対策本部で決定いたしました。

なお、昨年の十一月ごろになりますと、大体におきまして、昨年中の交通事故による死者が再び史上最高になるということが明確になってまいりましたので、さらにこれに加えて、同じく「資料3」の5に掲げてございますが、「交通安全施策の強化に関する当面の方針」、こういうようなものを決定いたしております。なお、これは新聞等でも御承知と思いますが、昨年の後半期におきましては、大型貨物自動車——ダンプカー等の大型貨物自動車がいけない学童、園児等を多数死傷させるという非常に痛ましい事故が何件か起こったわけでございます。こういうような事故は何としても緊急防止しなければならぬというふうな点から、同じく昨年の年末には、「大型貨物自動車による事故防止等に関する特別措置について」というようなものを決定いたしましたわけでございます。

そこで、政府といたしましては、当面はこれらの対策、特に第五に掲げてございます「交通安全施策の強化に関する当面の方針」に基づきまして、昭和四十二年度におきまして予算化すべきものは早急に予算化する、立法化を要するものは、今特別国会に法律案を提出して御審議をお願いする。予算も法律も必要でないものは即刻これを行政措置で実施に移すということを定めまして、自來それらの施策を推進しておるわけでございます。

おもだったものを二、三御紹介申し上げますと、まず交通安全施設の整備でございますが、これは御承知のように昨年の通常国会におきまして交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法という法律を制定していただきまして、これに基づき

まして、交通安全施設等整備事業三カ年計画、これを昨年の七月十五日に閣議決定いたしております。自來、これに基づきまして、主として既存の道路におきまして交通安全施設、ことに横断歩道橋でございますとか、ガードレールでございますとか、街路照明灯、信号機、こういうようなものを三年間で早急に整備をする、こういうことでございます。事業量の総額としては約六百三十三億円見込んでおりまして、初年度には百十三億円で実施済みでございます。特にこの問題につきましては、昨年末非常に交通事故が非常事態に至りましたので、本来三年目、つまり四十三年に予定されておりました事業量のうちの約八十億程度を昭和四十二年度に繰り上げてまして、総額約二百六十億

の事業量をもちまして交通安全施設のうち特に歩行者保護関係の施設を、おおむね昭和四十二年度で完成させるということを目標といたしまして、現在着々実施中でございます。それから運転者の問題につきましては、これはやはり交通事故を起こします悪質な運転者、これを道路交通から排除する問題、あるいは運転者を指導する問題、いろいろございますが、たとえば警察庁におきましては、これも同じく三カ年計画をもちまして運転者管理センター、これは大きな電子計算機を警察庁に備えつけまして、全国の運転免許の台帳をすべて警察庁で集中管理する、これによりまして免許の不正取得その他の防止をいたしますとともに、これと並行いたしまして、これは俗にポイント・システムと称しておりますが、運転者がいろいろ違反いたしました場合にそれぞれの違反につきまして合理的な点数を与えて、それぞれこれを電子計算機に記録させて、この点数が一定の点数に達した場合に——たとえば右折禁止をやりました場合には一点、追い越し禁止をやりました場合には三点というようなことでございまして、これがたとえ十点になった場合に運転者を呼び出していろいろ指導する、十二点になったら運転免許を停止する、十八点になったら取り消す。簡単に申し上げますとこういう制度でござい

ますが、これも同じく三カ年計画で現在実施中でございます。その他、当面の問題といたしましては、先ほど申し上げましたように、大型トラックによりまして学童、幼児等の事故が非常にふえておりますので、大型免許の取得の資格を引き上げると、たとえば運転経験期間を二年を三年にする、あるいは非常に悪質な事故を起こした運転者に対しては即刻免許を仮停止する。こういう制度を考えて、これらの点も現在警察庁で検討中でございます。近く道路交通法の一部を改正する法律案の内容といたしまして国会で御審議をお願いする予定になっております。

それから、その他、先ほどから申し上げておりますように、わが国におきまして非常に立ちおくれております救急医療の問題でございますが、これもいろいろ説がございますが、一応人口百万につき一カ所の割合で脳神経外科を含む救急医療センターというものが必要であるということが通説になっておりますので、これを目標といたしまして年次計画で全国で百カ所程度の救急医療センターを設置する。また被害者の交通事故相談につきましても、悪質な示談屋等が介入する余地がないように、これは総理府で補助金をとっておりますが、本年度から全国の都道府県に、都道府県による公の交通事故相談所を設置いたしまして、これによって交通事故により被害を受けて困っておられる方の親身の相談に応ずる、こういう体制を進めております。また自動車損害賠償保障法によりまして強制保険の限度額につきましては、現在御承知のように死亡事故につきましては百五十万、負傷事故につきましては五十万でございますが、この額が諸外国に比べて非常に低いというところは御承知のとおりでございます。したがって、これを何とか段階的に引き上げたいというところから、現在関係省庁で検討中でございますが、近く、これはまだ確定はいたしておりませんが、大体死亡事故三百万円程度を目途としてこの引き上げを実施することを検討中でございます。

こういった点が当面のいろいろな問題でございます。まして、これらにつきましては現在政府も、鋭意、先ほどから申し上げております諸般の施策を推進中でございます。

また、本年に入りましてから、御承知のように、四月一日に南海電車におきまして踏切事故が発生いたしました。これにつきましては、踏切事故の改善につきましていろいろまだ問題がございますので、これをすみやかに解決いたすために、踏切事故の防止に關します対策を四月六日に決定をいたしております。これも「資料3」の8に掲げてございます。また学童、園児の通学通園路における事故防止につきましても、政府は先ほど来申し上げておりますように、当面の緊急課題といたしまして、これを取り上げまして、本年の二月十三日にすべての市町村に学童の通学通園路の事故防止の協議会を設置させまして、これによって学校ごとに子供たちの通学する道路の交通安全施設を点検させまして、危険のあるものをすみやかに直していく。また先ほど来申し上げております交通安全施設の整備につきましても、当面はこの学童、園児の通学通園路におきまして交通安全施設、たとえば申し上げますと、横断歩道橋でありますとか、信号機でありますとか、そういうものの整備を重点的に取り上げる、このような方針を定めております。

以上が政府の当面の交通安全対策の概要でございます。最後に、一言、昭和四十二年度の予算の概要を申し上げます。

これはお手元にお配りいたしました「資料4」にまとめてございます。御承知のように、交通安全に關します事務は各省庁に分かれておりますので、その中から交通安全に関する予算を引き抜くことはいろいろ困難なのでございまして、一応総理府におきまして直接交通安全に關係ありという予算を拾い上げたのがこの表でございます。総額にいたしまして約二百六十九億。これは私たちがいたしましては必ずしも満足すべき額とは思って

午後一時九分散会

おりませんが、この同じ範囲におきます昨年度の当初予算は百四十億円でございまして、百二十三億、つまり八四%増加いたしておるわけでございます。なおこれ以外に、国鉄関係の予算が約三百四十億ございまして、また先ほど申し上げました自動車損害賠償責任保険につきましては、自動車の分につきましては政府が六割の再保険をいたしておりまして、それに要します額が千二百五十億でございます。それらを一切合切合わせまして千八百五十億程度の額になるわけでございます。内訳は、大体ごらんになれば、おわかりと思います。が、先ほど四本柱としてごく簡単に申し上げました道路交通環境の整備につきましては、交通安全施設の整備を中心としておりまして、交通安全教育の推進につきましては、非常にわずかであります。交通取り締まり等を含めまして交通秩序の確立につきましては約三十八億。それから被害者の救済関係、これは救急医療センターの整備等につきまして約二億六千万。それから先ほどちよっと申し上げました交通事故相談所関係が五千万。法律扶助協会に対しまして補助が六千万。最後に交通安全に關しますいろいろ科学的な研究の推進といまして、通産省、運輸省におきますところの試験所に対する経費が約一億五千万。国立大学等におきます脳神経外科の講座、研究部門の増設に約一億四千五百万。締めて全部で二百六十九億、かように相なっております。

以上、非常に簡単に申し上げましたが、各省庁にかわりまして、最近におきます交通事故の概況と政府の当面の施策、それから昭和四十二年度における予算の概要を御説明申し上げた次第でございます。

○委員長(成瀬権治君) 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(成瀬権治君) 速記を起して。

本日聴取いたしました説明に対する質疑は、次会以降に譲ることとし、本日は、これにて散会をいたします。

三月十七日本委員会に左の案件を付託された。

一、交通事故未然防止のための抜本対策確立に関する請願(第三三五号)
一、横断歩道橋設置のための予算大幅増額に関する請願(第三五三三号)

第三三五号 昭和四十二年三月二日受理

交通事故未然防止のための抜本対策確立に関する請願

請願者 神戸市須磨区禪昌寺町一ノ一条商
会内 衆久吉
紹介議員 高山 恒雄君

交通事故未然防止の抜本的対策として左記事項を即時実施されたい。

一、交通省を創設し、交通大臣専任の制度を創設すること。

二、交通事故未然防止税を創設し、国民に課すること。

三、交通事故未然防止特別予算を計上すること。

四、交通事故未然防止特別予算は、年間一兆円、三箇年継続三兆円を計上すること。

五、道路違反建築者、道路不法使用者に対する厳罰制度を制定し、厳重な監督と取締りを励行すること。

六、政府は国民の協力と反省をもとめ、道路を常に最大限に広く利用し得るための一大国民運動を展開すること。

七、運輸者の適正賃金制度裁定、歩合制度の弊害の改善、勤務時間の制限、短縮等について指導監督を強化すること。

八、無免許運転、めいいてい運転、速度違反運転、信号無視運転、ひき逃げ運転の「交通五悪」の完全追放等に政府は最善の努力をつくすこと。

九、国営交通事故損害補償共同救済保険制度を創設すること。

十、国立交通病院を東京、大阪、名古屋、札幌の

四地区に創設すること。(なお、適当な時期に広島、佐賀、仙台、松山に設けること。)

理由 交通事故は近年車両の増加に伴い激増の一途をたどり、昭和元年から昭和四十一年末までの死傷者は四百八万五千三百五十一人の多数に及び、昭和四十一年度は前年度より七万三千二百三十五人の激増を示し史上最高の悲惨な記録を残した。昭和元年以来の我が国の交通事故は、現状から推して、十年後の昭和五十一年度末には現在の東京都民数一千二百万人に匹敵する死傷者を算することは火を見るよりも明らかで実に驚異といふべきであり、交通事故未然防止対策立案は緊急な国策である。

第三五三三号 昭和四十二年三月三日受理

横断歩道橋設置のための予算大幅増額に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ一六福島県議会
議長 鈴木省吾
紹介議員 山下 春江君

激増する交通事故から歩行者を守るため、横断歩道橋設置に関する国の予算を大幅に増額するよう強く要望する。

理由

近年、自動車の急激な普及により、交通事故はあとをたたく、ますます増加する傾向を示していることは、人命尊重の時代にあつて憂慮にたえない。これに対し、国は交通安全施設の整備促進を図っているが、横断歩道橋の設置に関する国の予算はきわめて少額であり、歩行者の安全確保が十分に図られていない。

三月二十三日左の請願は取り下げられた。

一、交通事故未然防止のための抜本対策確立に関する請願(第三三五号)

三月三十一日本委員会に左の案件を付託された。

一、児童、生徒に対する交通安全対策の推進に関する請願(第五四五号)

第五四五号 昭和四十二年三月二十二日受理
児童生徒に対する交通安全対策の推進に関する請願

請願者 長野市妻科長野県議会議員 尾崎秀男

紹介議員 羽生 三七君

児童、生徒に対する交通安全対策を中心とした交通安全基本法(仮称)を制定し、国、地方公共団体がこころな一体となり、総合的かつ強力に交通安全対策が実施できるよう強く要請する。

理由

児童、生徒等に対する交通集団事故が頻発していることは重大な問題で、この対策は早急に講じなければならぬ。

わが国の将来をなす児童、生徒に対する交通安全対策としては、まず、基本的な問題として、交通量に伴う道路幅の拡大と交通道徳の高揚をはかることは論をまたないところであるが、これにあわせて道路及び踏切道路の立体交差、信号機の増設、児童生徒の通学道路の併設、あるいは、学校における交通安全教育の実施等の諸施設が相まって行なわれることが肝要である。

四月七日本委員会に左の案件を付託された。

一、公害対策基本法制定等に関する請願(第六〇五号)

一、児童、生徒に対する交通安全対策の推進に関する請願(第六三〇号)

第六〇五号 昭和四十二年三月二十七日受理
公害対策基本法制定等に関する請願

請願者 東京都港区赤坂一ノ九ノ一三汚水
対策全国漁業者協議会内 家坂孝平

紹介議員 和田 鶴一君

水質汚濁防止を主体とした公害対策基本法の早期制定を図られるとともに、公害による漁業損害補償制度を確立されたい。

右基本法の制定にあたっては、左記事項を立法の骨子としたい。

一、立法の目的は、国民の健康だけでなく、国土と農水産資源の保全におくこと。

二、公害発生原因者の無過失責任を明記すること。

三、被害漁場の早期再生産を図るため、損害補償を立法化すること。

四、基本法の精神に基づき、水質二法、水産資源保護法等水質汚濁防止関係法規の抜本的強化改正を行なうこと。

理由
一、水質汚濁による漁業被害額は、生産金額の五パーセントにあたり、沿岸の零細漁業者にとつてはきわめて手痛い損失であるが、さらに重大な問題は、漁民の働く意欲を著しく低下させてつあることである。

二、工場排水等で汚染された魚貝類を摂取したため中毒を起し、はなはだしい場合は死亡するといった事件が再三発生しており、最近十年間の統計では死亡者が四十五名も出ている。漁業の基盤である水の汚濁は瞬時も放置できないところまで進行している。

三、これまでの工場排水等による漁業被害は、最終的な訴訟の段階においては、現在の法律はその建前上、原因不明、又は証拠不十分で却下せざるを得ないとのことであり、加害、被害の両者間で長期間争った後にわずかな見舞金で結末をつけてきたのが通例であり、公害の処理、損害補償の制度化が強く望まれる。

四、われわれ漁業者は、これらの問題について再三にわたり、被害の実情をのべ、強力な法的規制を請願してきたのであるが、水質二法等制定後の経過を見ても、その効果はいっこうにあらわれず、かえって被害が激増しているというきわめて不満足な状態である。

第六三〇号 昭和四十二年三月二十八日受理
児童、生徒に対する交通安全対策の推進に関する

請願

請願者 長野市妻科長野県議会内 市村郁夫外一名

紹介議員 小山邦太郎君

この請願の趣旨は、第五四五号と同じである。

四月十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、交通事故防止のための抜本対策確立に関する請願(第七五〇号)

一、罰則強化による交通事故防止策反対並びに基本的交通事故防止対策樹立に関する請願(第七六四号)

第七五〇号 昭和四十二年三月三十一日受理

交通事故防止のための抜本対策確立に関する請願
請願者 神戸市須磨区津島寺町一ノ一 桑久吉

紹介議員

岸田 幸雄君 平島 敏夫君
林屋 龜次郎君 植竹 春彦君
八木 一郎君 豊田 雅孝君
青柳 秀夫君 杉原 荒太君
後藤 義隆君 宮崎 正雄君
青田源太郎君 横井 太郎君
石原幹市郎君 山下 春江君
安井 謙君 斎藤 昇君
森 八三二君 石井 桂君
米田 正文君 天坊 裕彦君
中上川アキ君 追水 久常君
藤田 正明君 竹中 恒夫君
鈴木 万平君 田村 賢作君
金丸 富夫君 北畠 教真君
林田 正治君 山本 利壽君
仲原 善一君 鹿島守之助君
近藤 鶴代君 内田 芳郎君
笹森 順造君 木暮武太夫君
木島 義夫君 岡本 悟君
櫻井 志郎君 瓜生 清君
平井 太郎君 長谷川 仁君
中山 福藏君 小沢久太郎君

郡 祐一君 松野 孝一君
内藤 三郎君 松平 勇雄君
高橋 衛君 大谷藤之助君
寺尾 豊君

交通事故を未然に防止し、これが絶滅を期するため、緊急国策として左記十項目を即時実施された。

一、交通省を創設し、交通大臣専任の制度を創設すること。

二、交通事故未然防止税を創設し、国民「受益者」に課すること。

三、交通事故未然防止特別予算を計上すること。

四、交通事故未然防止特別予算は、年間一兆円、三箇年継続三兆円を計上すること。

五、道路違反建築者、道路不法使用者に対する厳罰制度を制定し、厳重な監督と取締りを励行すること。

六、政府は国民の協力と反省をもとめ、あらゆる角度から指導監督し、道路を常に最大限に広く利用しうするための一大国民運動を展開すること。

七、運転者の適正賃金制度制定、歩合制度の弊害の改善、勤務時間の制限、短縮等について指導監督を強化すること。

八、無免許運転、めいいてい運転、速度違反運転、信号無視運転、ひき逃げ運転の「交通五悪」の完全追放等に政府は最善の努力をつくすこと。

九、国営交通事故損害補償共同救済保険制度を創設すること。

十、国立交通病院を東京、大阪、名古屋、札幌の四地区に創設すること。(なお、適当な時期に広島、佐賀、仙台、松山に設けること。)

理由
交通事故は近年車両の増加に伴い激増の一途をたどり、昭和元年から昭和四十一年末までの死傷者は四百八万五千三百五十一人の多数に及び、昭和四十一年度は前年度より七万三千二百三十五人の激増を示し史上最高の悲惨な記録を残した。昭和元年以来の我が国の交通事故は、現状から推して、

十年後の昭和五十一年度末には現在の東京都民数一千二百万人に匹敵する死傷者を算することは火を見るよりも明らかで実に驚異といふべきであり、交通事故未然防止対策立案は緊急な国策である。

第七六四号 昭和四十二年三月三十一日受理

罰則強化による交通事故防止策反対並びに基本的交通事故防止対策樹立に関する請願

請願者 東京都千代田区三年町一全日本交通運輸労働組合協議会内 伊部真

紹介議員 戸田 菊雄君

今回の「刑法の一部改正案」は、罰則強化をもって交通事故防止対策としようとするものであるが、「罰則強化」政策では根本的な事故防止対策にはならず、むしろ悪質犯を醸成することになるので私たちは絶対反対であるから、本改正案を撤回せるとともに、交通安全の抜本的対策として国民全体が願望している左記事項の実現を図られたい。

一、交通安全と円滑を基本とした「交通安全基本法」を今国会で制定し、すべての交通機関が営利主義、過当競争、劣悪なノルマ労働条件から交通労働者を解放し、安全第一とした交通運輸政策に基づいた行政が行なわれるようにすること。

二、無計画な自動車の量産を規制し、決定的に不足している交通許可量を補うための大衆利用輸送道路の大幅な拡張を図ること。

とくに太平洋ベルト地帯、大都市に集中している交通に対し抜本的に対策をたてること。

三、人命尊重の立場から徹底した安全施設の改善、ガードレール、歩、車道の区分、街路照明、信号機等の設備を完全に実施すること。

四、国鉄、私鉄の過密ダイヤを緩和し、安全を無視したスピードアップのダイヤ編成をやめ、安全に必要な要員も十分に配置し、国鉄をはじめ各交通企業に対し、過当競争、営利第一主義の経営政策を改めさせること。

五、長時間の労働、ノルマ制給与体系を排除した

交通労働者の統一労働基準を法制化し、極度に悪い条件のもとで働いている交通労働者の疲労防止と、労働力に見合った要員を確保し、安全運転に資する労務対策を行なうこと。

六、総理が議長として主催している交通安全国民会議は、今日までのように各界の代表を集め、花の宣伝だけに終わるような会議方式でなく、交通の現場にある運転者等専門家を交えた事故防止専門委員会(仮称)を設置し、事故分析、直接、間接の原因等を説明し、根本的な対策をたてるようにすること。現在のような交通取締り行政面だけの立場で、事故防止対策を考えても片手落ちであり、真の対策となり得ない。

七、道交法という雇用主の責任を嚴重にし、車両の管理、とくにキーの管理義務を嚴重に行ない、無免許運転、めいいてい運転の防止をし、とくにめいいてい運転に対してはパトロールを強化し、運転前に行政指導が行なわれるよう交通警察のあり方を検討すること。スピード違反等諸種の違反摘発、取締りに重点をおかず、違反前の行政指導を強化すること。

八、安全を第一とした運輸行政を行ない、経営の合理化等の理由からワンマンバス、長距離一人乗務の路線トラック等の運行条件を認可しないよう、経営者に対し厳格に行政監督を強化すること。

なお、今日の緩急の問題として救急医療対策の推進、被害者の補償救済も含めて抜本的対策を政府の責任において解決されるよう要請する。

理由

政府は今国会に対し、三たび「刑法の一部改正案」を提案したが、本改正案は二度にわたって廃案になったもので、これは現行以上の罰則強化策の理由に根拠がなく、いたずらに罰則強化によるだけでは事故防止にならないという国会の審判が下つていられる。

今日の交通事故激化の中で安全設備の改善、交通秩序の確立を前提とする道路交通政策こそ強く要求され、罰則強化を求める国民与論は最近ほとんど

どこかれない。

四月十八日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

船舶の油による海水の汚濁の防止に関する法律案

構造を有する船舶(もつぱらばら積み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。

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。))に規定する基線をいう。

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必要なる油の排出には、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った場合に限る。

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(もっぱ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。))にあつては、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。

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五百五十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。

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、その執行を終わし、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

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定は、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って明確に定められていること。

三 料金の収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。

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 港灣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った場合に準用する。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」と読み替へるものとする。

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。

（氏名等の変更）
第二十条 港灣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ったときは、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っ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っ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 港灣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ったときは、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、港灣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、相当な期間をおいて予告した上、公開による聴聞を行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。

（自家用廃油処理施設）
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「自家用廃油処理施設」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（工事の要しないときは、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（同項第二項に係る部分を除く。）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った場合に準用する。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」と読み替へるものとする。

（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「自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
（港灣管理者への勧告）
第二十七条 運輸大臣は、港灣管理者の管理する港灣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、当該港灣管理者に対し、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。

（港灣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灣管理者に対し、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、船舶所有者又は船長に対し、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自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自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。

4 第一項及び第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

（油記録簿の写しの証明）
第三十一条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において、前条第一項の規定により船舶又は引かれ船等を管理する船舶所有者の事務所（以下「船舶所有者の事務所」という。）に立ち入った職員に、その職員が作成した油記録簿の記載事項の写しが真正である旨の証明を船長又は引かれ船等の船舶所有者に対して求めさせることができる。

（国の援助）
第三十二条 国は、船舶の油による海水の汚濁の防止に資するため、ビルジ排出防止装置及び廃油処理施設の設置又は改善につき必要な資金の確保、技術的な助言その他の援助に努めるものとする。

（研究の推進等）
第三十三条 国は、船舶からの油の排出の防止及

び廃油の処理に關する技術の研究その他船舶の油による海水の汚濁の防止に關する研究を推進し、その成果の普及に努めるものとする。

(職權の委任)

第三十四條 この法律の規定により運輸大臣の職權に屬する事項は、運輸省令で定めるところにより、海運局長に行なわせることができる。

第五章 罰則

第三十五條 第十一條第一項の規定に違反して廃油処理事業を行なつた者は、六月以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第三十六條 第五條第一項又は第六條第一項の規定の違反となるような行為をした者は、三月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第三十七條 次の各号の一に該當する者は、五万円以下の罰金に処する。

一 港灣管理者以外の廃油処理事業者であつて、第十八條の規定に違反した者

二 第十九條第一項の規定に違反して第十二條第一項第三号の事項を変更した者

三 港灣管理者以外の廃油処理事業者又は自家用廃油処理施設の設置者であつて、第二十一條第三項(第二十六條において準用する場合を含む。)の規定による命令に違反した者

四 第二十四條第一項の規定による事業の停止の命令に違反した者

五 第二十五條第三項において、又は第二十六條において準用する第十九條第四項において、それぞれ準用する第十五條の規定による命令に違反した者

第三十八條 次の各号の一に該當する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第八條の規定に違反して船舶を航行の用に供した者

二 港灣管理者以外の廃油処理事業者であつて、第十七條第一項の規定による認可を受けないで、又は認可を受けた廃油処理規程によらないで廃油処理したもの

三 第二十五條第一項の規定による届出をせ

ず、又は虚偽の届出をした者

第三十九條 次の各号の一に該當する者は、一万円以下の罰金に処する。

一 第六條第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

二 第九條第一項又は第三項の規定に違反した者

三 第九條第二項の規定により油記録簿に記載すべき事項を記載せず、又は虚偽の記載をした者

四 港灣管理者以外の廃油処理事業者又は自家用廃油処理施設の設置者であつて、第十六條、第十九條第五項、第二十二條第二項又は第二十三條(これらの規定を第二十六條において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたもの

五 第二十六條において準用する第十九條第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

六 第二十九條の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

七 第三十條第一項又は第二項の規定による検査を拒み、妨げ又は忌避した者

八 第三十一條の規定による証明を拒み、又は忌避した者

第四十條 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關し、前五條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、各本條の罰金刑を科する。

第四十一條 港灣管理者以外の廃油処理事業者又は自家用廃油処理施設の設置者であつて、第十九條第六項又は第二十條(これらの規定を第二十六條において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をしたものは、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から起算して一月

を経過した日から施行する。ただし、第五條から第七條まで及び第九條の規定は条約発効日から、第八條の規定は条約発効日の翌日から起算して一年を経過した日から施行する。

(船舶からの油の排出の禁止に關する規定の適用)

第二條 第五條の規定は、次の各号に掲げる日までの間は、当該各号に掲げる船舶からの油の排出には、適用しない。

一 条約発効日の翌日から起算して三年を経過する日

二 条約発効日の翌日から起算して一年を経過する日

油送船からのビルジの排出

前項(同項第一号に係る部分に限る。)の場合において、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。ただし、条約発効日の翌日から起算して一年を経過する日までの間におけるビルジの排出については、この限りでない。

第三條 第六條の規定は、条約発効日の翌日から起算して一年を経過する日までの間は、ビルジの排出には、適用しない。

(廃油処理事業に關する経過措置)

第三條 この法律の施行の際現に廃油処理事業を行なつてゐる者は、第十一條第一項の許可を受け、又は同條第二項の規定による届出をしたものとみなす。

2 前項の規定により第十一條第一項の許可を受け、又は同條第二項の規定による届出をしたものとみなされた者(以下「既存廃油処理事業者」という。)はこの法律の施行の日から起算して一月以内に、第十二條第一項各号(港灣管理者たる既存廃油処理事業者にあつては、同項第三号)の事項を記載した届出書に事業の概況及び廃油処理設備の状況を記載した書類その他の運輸省令で定める書類を添附して、運輸大臣に提出しなければならない。

第四條 この法律の施行の際現に、廃油処理事業の用に供する廃油処理設備(以下「事業用廃油

処理設備という。)の設置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三月を経過した日以前に、事業用廃油処理設備の設置の工事を開始し、若しくは事業用廃油処理設備の設置の工を行なわないうで廃油処理事業を開始する港灣管理者(「既存廃油処理事業者を除く。」)に対する第十一條第二項の規定の適用については、同項中「その廃油処理設備の工事の開始の日(「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」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十一條第二項の規定による届出をした港灣管理者たる廃油処理事業者に対する第十五條の規定の適用については、同項中「その届出に係る工事の開始前(「工事を要しないときは、その事業の開始前」とあるのは、「その事業開始前」とする。

第五條 港灣管理者以外の既存廃油処理事業者は、第十七條第一項の規定にかかわらず、この法律の施行の日から起算して三月間は、廃油処理規程の認可を受けなくとも、廃油を処理することができ、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 港灣管理者たる既存廃油処理事業者に対する第十七條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。

第六條 この法律の施行の際現に第十二條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を行なわないうで同号の事項を変更する港灣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っている者は、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」の設置者という。)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」と読み替えるものとする。

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。)の設置の工事をを行なっており、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を行なわないで自家用廃油処理施設による廃油の処理を開始する者(既存自家用廃油処理施設の設置者を除く。)に対する第二十五条第一項の規定の適用については、同項中「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、その廃油の処理の開始の日)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を行なっており、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を行なわないで同号の事項を変更する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三項の規定の適用については、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(附則第七条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。

(運輸省設置法の一部改正)
第十四条 運輸省設置法(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。

第四十条第一項第十四号の十一の次に次の一号を加える。

第十四号の十二 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。

第二十二号第一項第十七号の二の次に次の一号を加える。

十七号の三 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)。

第二十六号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。

第四十号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。

第十二条第一項第八号中「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)
第十三条 地方税法(昭和二十五年法律第二百十六号)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)第十一條第一項の許可を受けた者又は同法第二十五条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二十六条に規定する廃油処理施設で政令で定めるもの(第三百四十九条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、第三百四十九条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っ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「若しくは港湾運送用荷役機械」を、「港湾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。

四月二十一日日本委員会に左の案件を付託された。
一、交通事故防止のための抜本対策確立に関する請願
請願(第八四八号)
(第八五六号)

第八四八号 昭和四十二年四月七日受理
交通事故防止のための抜本対策確立に関する請願
請願者 神戸市須磨区禪昌寺町一ノ一条
敬一

紹介議員 藤原 道子君 大和 与一君
鈴木 強君 佐野 芳雄君
山本伊三郎君 松澤 兼人君
田中寿美子君 大森 創造君
伊藤 顯道君 野々山一三君
大矢 正君 松永 忠二君
秋山 長造君 柴谷 要君
野上 元君 森 元治郎君
阿部 竹松君 田中 一君
木村美智男君 小野 明君
野瀬 勝君 木村禎八郎君
千葉千代世君 川村 清一君
小柳 勇君 森中 守義君
加藤シヅエ君 林 虎雄君
藤田藤太郎君 羽生 三七君
杉山善太郎君

第八五六号 昭和四十二年四月八日受理
交通事故防止のための抜本対策確立に関する請願
請願者 神戸市須磨区禪昌寺町一ノ一条
道子

紹介議員 高山 恒雄君 石本 茂君
片山 武夫君 向井 長年君
中沢伊登子君 中村 正雄君
林 塩君 鈴木 市藏君
この請願の趣旨は、第七五〇号と同じである。

四月二十八日本委員会に左の案件を付託された。
一、競輪用型自転車道路上使用禁止に関する請願
請願(第九三二号)

第九三二号 昭和四十二年四月十八日受理
競輪用型自転車の道路上使用禁止に関する請願
請願者 新潟県南魚沼郡塩沢町大字大沢四
五日本民間防災研究会内 星野亨

紹介議員 小柳 牧衛君
ハンドルのにぎりの低い競輪用型自転車に乗ると、上体が丸くなり下を向く関係上、先方がよく見えずはなはだ危険であるばかりでなく、青少年の姿勢にも悪影響を及ぼすから、交通事故防止のため同自転車の道路上の使用を禁止されたとともに、ハンドルのにぎりを普通型自転車のように改造して交通安全に資せられたい。

昭和四十二年五月十九日印刷

昭和四十二年五月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局