

第五十五回 参議院産業公害及び交通対策特別委員会会議録第十六号

昭和四十二年七月十四日(金曜日)
午後一時二十八分開会

出席者は左のとおり。

委員長 松澤 兼人君
理事 石井 桂君
宮崎 正雄君
大倉 精一君
柳岡 秋夫君
原田 立君

委員

植木 光教君
奥村 悦造君
木村 睦男君
黒木 利克君
紅露 みつ君
土屋 義彦君
柳田桃太郎君
横山 フク君
加藤シズエ君
戸田 菊雄君
小平 芳平君
林 塩君

国務大臣

運輸大臣 大橋 武夫君

政府委員

経済企画庁水資源局長 松本 茂君
海上保安庁長官 龜山 信郎君

事務局側

常任委員会専門員 中原 武夫君

説明員

大蔵省主計局主計官 長岡 実君

大蔵省銀行局保険第二課長 磯辺 律男君
厚生省環境衛生局公害部長 武藤 一郎君
水産庁漁政部長 藤村 弘毅君
水産庁漁政部調査官 小関 信章君
通商産業省企業局立地公害部長 馬場 一也君
運輸大臣官房審議官 鈴木 珊吉君
運輸省海運局参事官 野村 一彦君
運輸省港湾局技術参事官 栗栖 義明君
建設省都市局下水道課長 久保 起君

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、衆議院送付)
○産業公害及び交通対策樹立に関する調査(産業公害対策に関する件)

○委員長(松澤兼人君) ただいまから産業公害及び交通対策特別委員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。

前回に引き続き質疑を行います。質疑のありの方は順次御発言を願います。柳田君。

○柳田桃太郎君 先般の質問に多少不足いたしましたところがございますので、補充して申させていただきます。先般の質問でも伺いましたけれども、

廃油の処理施設は、本年度は六カ所行なう。しかも、それは港湾管理者が建設を引き受けたところに割り当てたというような答弁が運輸大臣からございました。

本日、これは運輸省から提出になりました資料

のセベージをぐらん願いますと、ここに「入港船舶総数」という表がついてございます。これは船舶の総トン数と隻数が書いてございまして、わが国の千五十九余の港のうちの大港湾といわれるものが五十並であり、これはやはり油による海水汚濁の最も危険の多い港でございますが、この中で今回はすれまわした港は、横浜、神戸、川崎、和歌山下津、千葉、岡山水島、六つでございます。これはほんとうに油濁の危険を防止しようという見地から言いますならば、少なくともこの港湾統計と申しますと、船舶運航統計を見ますと、もう少し重点を置かなくては、これは別といたしまして、三カ年計画で三十カ所程度しか考えてないと言われるのは、多少少な過ぎるのではないかと、いうことを運輸大臣にお伺いしたいと思っております。

○国務大臣(大橋武夫君) 実は今年度六カ所選びましたのは、横浜、神戸は申すまでもございませぬが、続いて選びましたのは特にタンカーの入港の多い、したがって、海水汚濁に対して優先的に取り扱うことが適当であるという考えに基づいた港の中で、港湾管理者から至急につくる意思があるというところを言われたものを取り上げて申し上げたような次第でございます。

で、来年度以降の予算につきましては、まだ何ら計画はございませぬ。一応事務当局としては、三年間に三千港くらいというつもりでございます。したが、運輸省といたしましては、やはり今後の情勢を見まして、できるだけ早く各港にまんべんなくつくるように努力をしなければならぬ、こう存じております。しかし、何ぶん後年度のことでございまして、予算の目算がまだつきませんので、数等について先ほど以上のことを申し上げる段階ではございません。

○柳田桃太郎君 大体この表の順位に油濁の件数

も多いようでございますから、そういったアトラダムにおやりになる前に、十分お考えになつて、今後少なくとも大港湾には一つ以上設置するように希望して次に進みたいと思っております。

次に、廃油処理施設として鈴木説明員は、クリーニング・バージは、これは廃油処理施設と認めるところでございますが、これは補助対象に入つておるものか、また当然廃油処理施設であれば補助の対象になると思ひますが、どうでしょうか。さらに今後、クリーニング・バージとは言わなくても、本船から油性混合物を集油をする集油船というのが、おそろくどの港でもかなり活発に使われると思ひますが、これらの集油船は廃油処理施設として補助の対象として扱われるものかどうかをお伺いしたい。

○説明員(鈴木瑞吉君) ただいまの先生の御質問でございますけれども、クリーニング・バージにつきましては、主として船舶の修理港で、造船所で修理する場合に船を洗います。そういう廃油を受け入れるための大きなバージという意味で私申し上げたのでございませぬけれども、これにつきましては、補助というのではなしに財政融資、本年度は開港銀行の公害のワクの長期低利融資という融資制度を考えております。それからさらに税制の面でも地方税の面におきまして固定資産税の減免というところもございまして、固定資産税の減免というところもございまして、そういう程度の助成を行なうということになつております。

それから集油船でございますけれども、たとえば、港の状況によりまして、船が一カ所にとて入れないということもございまして、船が二カ所に入るといふような場合には、小さな船で油を集めてまいるということも考えられます。特にバラスト水とかあるいはクリーニング水が大量に出るのではなくて、順次ためたものを集めていくということも考えております。こういったものにつきまして

は、やはり廃油処理施設と見なしまして、この法律で十分なる監督と、場合によりましては助成も行なうというふうな考へておる次第であります。

○柳田桃太郎君 続いて運輸大臣にお尋ねをいたしますが、本法が成立をした日を記念いたしまして、先般の質問で私が申し上げました自衛隊であるとか、水産庁であるとか、あるいは民間航空あるいは漁協あるいは税関、あるいはパイロット組合というふうなものに、一斉に本法が成立したことを知らせるとともに、この重要地域を指定して、油濁状況の通報制度を設けたり、非常にPRの上においても、本法ができたということを知らせる点、実行に移す上にも効果があると思ひますが、そういうような着意があるかどうかをお伺いいたしたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 御意見は非常に参考になると思ひます。実施前に十分に考へて善処いたしたいと思ひます。

○柳田桃太郎君 次に、トリリー・キャニオン号というのが、御承知のように、イギリスで遭難をして非常な被害を及ぼしておりますが、現在の瀬戸内海等の船込み状況等から見ますと、東京湾、瀬戸内海等におきまして、大型タンカーにどういふ事故があるかもしないという非常に危険を感じるところになりましたが、トリリー・キャニオン号のあとの措置の問題については、英仏西国においてたいへんなばく大な費用と、その措置について非常な苦心をしたようでございますが、わが国においても、万一を想定して、こういう演習を定期的におこなふ地点でやっておく必要があるのではないかとこのことを痛感いたしますが、運輸大臣はどういうぐあいにお考えでございますか。

○国務大臣(大橋武夫君) 油の処理といたしまして、演習も海上保安庁の巡視船を使用いたしております。これは先般は東京湾でありましたが、瀬戸内海でやったことがあるのか、おそらくまだではないかと思ひます。これも次の機会には、他の海域を選んで遠次地方の人にも見てもらひまして、事情処理の扱いについて心がまえをいたし

てみるように指導いたしたいと思ひます。

○柳田桃太郎君 海上保安庁にお伺いいたしますが、現在の海上保安庁で非常の場合の廃油のそういった処理の能力、消火能力というふうなものが、私の知る限りにおいては大きな力はないと思ひておりますが、非常に拡充整備されておるかどうか、ちよつと簡単に伺ひたいと思ひます。もし整備されてないならば、何らかの方法を考へる必要があると思ひますので、参考のために簡単に考へておきたいと思ひます。

○政府委員(山田信郎君) 海上保安庁の現有船艇によりまして海上の油の火災あるいは油濁の緊急防止ということについて十分な能力があるかという御質問でございますが、かねて消防につきましては、大きな事故が起りました場合の整備に鋭意つとめておりますが、現在これなら大丈夫だといふところに至っております。ただ大型のタンカーに対しまして特別な強い消火能力を持った消防艇を建造する必要があるという意見が非常に強くございまして、本年度は基本設計費をいたしまして、明年度から逐次着工していきたい、こういう手はずにいたしました。今後鋭意かかる火災あるいは油濁防止の緊急措置のための船艇その他の資材の準備に全力をあげて当たりたい、かように考へております。

○柳田桃太郎君 本法は海水油濁防止法でございますので、この中に万般の場合を考慮して、万一の救済措置を規定するということは、非常に困難であると思ひますので、さきに運輸大臣がそういうような答弁をなされておること、私も同意でございます。しかし、事実上一億キロリッターの油の輸入をいたしておりますが、これは、各地に海水油濁事件が発生いたしておりますので、この救済措置については、本法に關連した事項として十分にひとつ考へていただかなければならないと思ひますので、これにつきまして、運輸大臣にあるいは鈴木説明員にお伺ひいたしたいと思ひますが、先般お伺ひいたしまして、内容は確かめておりませんが、商法の六

百九十条の船舶所有者の免責事項というものでございまして、これを、非常にわかりにくい条文でございまして、わがかりやすく一ぺん例をあげて説明を願ひたいと思ひますのは、かりに百億という大損害ができた場合に、その船舶と船舶の持つておるいろいろな損害賠償権あるいは報酬の請求権というふうなものが、かりに六十五億というふうに、損害額より少ない場合は、それを全部損害に充当してしまふ、船舶所有者の責任は免除されるところというのが商法六百九十条の精神のようでございまして、いや、それは制限があるのだというふうなことが、あるいは船込み、運賃込み、保険込みやつてしまふ、それで免責されるということか、そのことを具体的に伺ひたいと思ひます。

○説明員(野村一彦君) ただいまの柳田先生の御質問でございますが、賠償の問題につきましては、いわゆるPI保険といひます。賠償制度がありまして、これは御案内のとおりでございますが、その保険制度につきましてもいろいろ契約のしかたがございまして、たとえば、百重量トン以上の鋼船につきましても基本契約を結びますと、重量トン当たり五百五十トンの基本契約がありまして、そのほか第一エクセスと第二エクセスと申しまして、その基本契約をこえた契約が可能でございます。まづ四百五十万トン・百六十二億円までの契約をするという最高限度がございまして、さらにそれをこえて超過分保険金額を船主に責任ありと判定された場合、その責任の全額を担保するという制度もございます。その責任の全額を担保するという制度でございますが、船主相互責任保険の制度として超過額保険及び青天井と申しますか、無限に実額を全部賠償する制度、そのさらに下は、先ほど申し上げました百六十二億円という制度がございまして。

○柳田桃太郎君 トリリー・キャニオン号の場合は、これは海運局からいただいた資料によりますと、イギリス政府が訴訟を起こそうとしておる損害額は、日本円にしまして二十九億円でござい

ますが、船会社自体が保険会社から取れる金は六十五億、当然、これは六十五億のうちで二十九億のイギリスの政府の損害賠償額は補てんできるものと考へております。この中に、いや、本船の場合は十五億が賠償の最高額であるということが書いてあるので、日本でもそういうような制限でもあつたら、この六十九条と抵触するかと思ひまして、私は質問したのでございまして、日本ではそういうような例はないわけでございますね。

○説明員(野村一彦君) ただいま先生御指摘の事例、私はいま直ちに明確なお答えはできませんが、わが国の先ほど申し上げましたPI制度の保険を、損害賠償額を保険でカバーいたします前提といたしまして、故意もしくは重大過失がない場合に、初めて保険によつて補てんされるわけでありまして、船主側に故意または過失がありという判断になりますれば、保険ではカバーされない、こういう事態も出てくるわけでありまして。

○柳田桃太郎君 PI保険の問題について野村参事官はちよつとお触れになりましたが、よくわかりませんが、もう少しお伺ひしたいと思ひますが、日本船主相互責任保険というのがありまして、PI保険といふのはこれであらうと思ひますが、これの対象となる船舶はどんなものですか。

○説明員(野村一彦君) 本船を除きまして鋼船の百重量トン以上の船でございます。

○柳田桃太郎君 それでは百トン未満の鋼船と木船は除外されておることと思ひますが、このPI保険の——現在これは任意加入でございますが、うです、付保率はどのくらいになっておりますか。どのくらい保険にかかつておられるのか。

ギリシャのトリ・キャニオン号の事件から、急遽百六隻の五千トン以上の外航タンカーについてPI保険の加入状況を調べたところ、そのうち十一隻は無保険であったことが書いてあります。そういう外航タンカーがこのPI保険に入っていないという状態は、これは万一の場合にたいへん憂慮すべき事態になると思われ、任意加入であつても、大型タンカーについてはぜひひとつ加入するように指導をする必要があるのではないかと思ひますが、どうお考えですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 現在の指導状況といたしましては、御承知のように、船舶は運輸大臣の建造許可が必要でございますので、十万吨以上のタンカーの建造にあたりましては、保険加入を条件として建造許可をいたすというやり方をいたしております。

○柳田桃太郎君 そうして私の希望するところは現在付保率が三〇%程度であるということ、大型船は大部分入っているけれども、小型はほとんど加入していないという状態、しかも第三者に損害を及ぼしたときに、一番損害賠償資力のないものが保険にまだ入っていないという事態になつておりますので、何らかの方法でこれを付保するように行政指導を加え、将来は、先日申し上げましたように、やはり自賠法のように強制加入のところまでいくことが好ましいので希望として申し上げておきます。

次に、このPI保険の保険料の支払い額とそれから保険料収入との大体の大きなバランスでございますが、もし、手元に資料がございますれば承つておきたいと思ひます。

○説明員(野村一彦君) ただいま手元に最新の資料がございませんので、後ほど……。

○柳田桃太郎君 私は持つておるのでございますが、かなり余裕を残しておることには、料率がかかなり高率であるということになるのではないかと思いますので、御研究願ひたいと思ひます。

次に、大体の概念として承つておきたいと思ひ

ますが、PI保険というものは重量トン、それから船型によつて、船の種類によつて保険料と保険金額は違ふようでございますが、一番下の鋼船で百トンというようなもの——一番これは付保するものの最低でございますが、それで、月なり年なりでどのくらいいければ、保険金額はどのくらいになるかということがおわかりならば、参考のために伺つておきたいと思ひます。

○説明員(野村一彦君) これは総トンでございまして、基本契約について申し上げますと、保険料は二万三千四百六十円で、その保険金額は三十五万七千五百円、こういうことになっております。

○柳田桃太郎君 それではタンカーの一番大きいのでどのくらいですか。いまお手元の資料はどうかと思ひますが、二十万トン級のタンカーがあるわけですが、この場合はどのくらいになりますか。——いまわからなければ後日承つていいたすのですが、ほぼ年間三百万円以上で一億以上の金額になるかと思ひますが、これでは少しまだ小さ過ぎるかと考えますので、御研究願ひたいと思ひます。

で、これは大蔵省にお伺ひをいたしたいのですが、百トン未満の鋼船並びに木船についても、何らかのようい保険制度を研究していただくことはできないかどうか、大蔵省の保険関係の方がおいでになつておれば、意見を聞きたい。

○説明員(磯辺律男君) 御承知のように、保険関係が成立いたしましたためには、一定の保険集団があつて、その事故に対しまして、いわゆる大数の法則が働く余地のあること、そしてプレーク、いわゆる損害額とそれから保険料率というものが、それぞれ適正に見合ふような保険であるということが必要であるかと思ひます。ただいま御質問の、いわゆる船主の賠償責任につきましましては、現在、木船相互保険組合が、いわゆる船主の責任保険というものをやつておりませんのは、いわゆる船主責任が起りました場合には、その被害額というものはわかり知れないような大きなもの

のなる可能性がある。それを担保いたしますにはかなり高額の保険料を取らなければならぬ。いわゆる保険料率とそれから損害額との見合いにおいて、容易に、現時点においては、まだ責任保険まで担保する保険が行なわれていないような状況でございます。したがつて、私どももいたしましては、いま先生の御質問のありましたいわゆる百重量トン未満の鋼船、それから木船の数がどの程度ありまして、それによつてどの程度保険集団ができるかということについては、まだはつきりした資料を持つておりませんので、にわかにお答えすることができないことは残念でございますが、確かにおつしやいましたように、船主の責任については、そのランクがプランクになつていくということも、これまで事実でございます。したがつて、運輸省のほうから、そういった案につきまして相談がありましたような場合には、私どもも研究させていただきますと、ように考へております。

○柳田桃太郎君 ぜひ運輸省におきまして、このPI保険の範囲を拡充、整備をいたしまして、万が一の場合に備へるよう御研究を願ひたいと思ひます。PI保険の問題につきましてはこの程度にとどめたいと思ひます。

時間がございせんので、次に進ましていただきますが、水産庁、お見えになつておりますか。水産庁は私がいま憂慮をいたしているように、この海水汚濁事件が起きて、その被害者が損害賠償を訴えたけれども、賠償能力がなかったと、困つたというような事態は、実例として発生しているかどうか、こういう事件がなければもうそういう心配はないわけですから、そういう事例はございませんか。

○説明員(藤村弘毅君) 四十年程度の私の調査によりますと、八十七件が油による漁業被害を受けております。このうち補償あるいは見舞金をもらつて解決しておりますのは三件でございます。八十四件が加害者不明ということでございます。

○柳田桃太郎君 加害者が判明しているものについては、PI保険等が拡充されると非常に救済ができると思つておりますが、夜間の航行、または小型船舶が海水汚濁防止法の適用外に置かれるために、今後とも原因不明の油濁事件が沿岸には随所に起る可能性があると思ひます。それで漁業者の中にはPI保険にかわる共済制度のようなものを、油濁共済制度と申しますものを考へてもらいたいという意見があるようでありますが、研究する余地があるかどうか、お伺ひしておきたいと思ひます。

○説明員(小園信幸君) 現在私どものほうで、漁業災害補償制度というものを設けております。これは先生御承知のように、いわゆる中小漁業者の構成する共同組織を中心にして、自主的に共済事業を行なつております。しかし、これは現在のところ、自然の災害というもののついて、漁業者相互が救済しようという形に実はなつていて、考へるかどうかということが一つございまして、考へるかどうかということの中で処理するということになります。たとえば、廃油なんかの問題、こういうものは漁業者の共同負担という形で解決するといふふうなことになるので、これは妥当ではないのじやないか、かように考へるわけでございます。したがつて、こういった問題につきましては、水産のワケ内であるという対策というもの考へなければならぬのじやないかと思つております。

○柳田桃太郎君 自然災害のほかに人災というものもあり得るので、別途政府の財政援助も与えて、そういう基金制度を設ける必要があるのじやないかと思ひますので、御研究願ひたい。お答えはいま求めませんが、研究をぜひ願ひたいと思ひます。

それから水産庁にお伺ひいたしますが、たとえば、瀬戸内海等のノリ業者は、河口がだんだん水質汚濁のために漁場として不適地になりまして、島の周辺にノリ漁場を移すというような傾向に

あったわけですが、しかるところ、また島の周辺が油の汚濁によって好個の漁場でなくなりつつあるという事態でございます。これは必ずしも大型船のみならず、適用外の小型船舶による場合もございますけれども、沿岸漁業をある程度保護する必要があるならば、保存地域というものを設けるか、あるいは水産資源の保護のために何らかの規則、省令を出すしなければ、これはどうしても防げないのじゃないかということが一つ、これは水産庁のほうにお伺いしたいと思います。

第二は、港灣局からもお見えになっていると思いますが、この瀬戸内海や伊勢湾あるいは東京湾等に、大型輸送船がかかるごとく入港し、将来これがさらに倍増するような趨勢にありますが、港灣管理者、港灣行政の立場から、これが適当であるのかどうか。近い将来の輸入量を考えた場合、港内の入り口の地点において、これを大きなパイプにつないで、欧州方面でやるような陸送形態をパイプでやるような時代がくるんじゃないかと考えますので、根本的に油の埠頭を考え直す時期が近づいておると思われますが、十分に御研究願いたいと思いますが、御意見を伺っておきたいと思ひます。

○説明員(藤村弘毅君) 瀬戸内海を中心として公害による漁場の荒廃が最近目立っておりますが、船舶廃油ばかりではなしに、公害全体につきましては、本年度から全国海域のうち二十を指定いたしまして、被害の未然防止のための水質パトリールを実施するよう補助金を交付して実施しております。将来これをさらに強化していきたいと考えております。

○説明員(栗橋義明君) ただいまの東京湾とか瀬戸内海とかの問題でございますが、現在すでにかなり東京湾の湾口なり、瀬戸内海の航路がふくそうしてありますので、当面これを極力改良しまして危険を防止することにつとめておるわけでありまして、ただいま御質問ございましたように、将来を考えた上で、いまの現在滞航しておる

船がこれ以上大きくなるとか、量がうんとふえるといったような場合につきましては、御説のとおり、今後の重要な研究課題だと思ひまして、われわれも鋭意研究をしていきたいと思ひます。

○柳田桃太郎君 最後に、運輸大臣にぜひひとつ本法ができましたならば、監視、取り締まりを厳重にし、船舶側にもこの法を守らせるようにして、わが国の自然を守り、また、海水汚濁による公害を防止するというところに万全の策がとれるような物理的施設もしまして、本法がさる法というようになつていくなつて、特に大臣にお願いをして私の質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(松澤兼人君) 柳田君。

○柳田秋夫君 若干柳田委員の質問に重複する点もあるかと思ひますが、質問をしてまいりたいと思ひますが、まず、日本の油による海水汚濁の現状ですね、現状と、さらにその原因というものが一体どこにあるのか、そういう点をどう把握しておられるのか。これはどが担当であるのか、ちょっとあれですけれども、まずそこからお聞きをしたいと思います。

○説明員(藤村弘毅君) 漁業の被害につきましては水産庁で取りまとめられておるわけですが、ただいま御説明申し上げましたように、加害者が明確になつておりませんので、船舶廃油であるのか、工場の油の、コンビナートの廃油であるのか、ことが不明確なものもございますが、油によりまして漁獲物あるいは漁民が直接被害を受けたものが、昭和四十年におきまして約四億六千万円でございます。それからその他油によりまして漁場が荒廃して漁業ができなくなったことによる被害、あるいは臭気によりまして魚の価格の低下というふうな間接的な被害を、大きく推定いたしますと約四十九億程度になると考えております。

以上でございます。

○政府委員(龜山信郎君) 海上保安庁が関知いたしました過去三十九年における海水の汚濁の発生状況は、三十九年から四十一年まででございますが、件数として百七件でございます。このうち油

によるものは七十四件、したがって、その差は油以外のものによるものでございます。これは三十九年から申しますのは、三十九年に私どものほうで出先に通報をいたしまして、海水の汚濁の状況を発見した場合の措置等について、これは法律に基づいて港則法以外の面につきましても、関係の各箇所に対して通報その他を依頼いたしました。これは実際に起こつた件数のうちのごくわずかでありますと私どもは考えております。

○説明員(鈴木瑞吉君) 以上のような現状でございますが、これに對します現行法といたしましては、ただいま海上保安庁長官申し上げましたように、港則法というのがございます。これは港内並びに港の区域の境界から外一メートルの水域につきましての油その他のものを廃棄する場合の規制でございます。あとそれ以外には水産資源保護法に基づきます規則がございます。これは水産物に対する保護の規制の法律でございます。それ以外には現行法といたしまして、本法ができませんと、それ以外のカバーする法律がない現状でございます。

○柳田秋夫君 現状は大体、いまのお話によつてある程度了解できますが、その汚濁の原因ですね、それは一体どういふところにあるのか、いろいろあると思うのです。工場から排出される場合もあるでしょうし、あるいは船舶から流される場合もあるでしょうし、そういうのをどういふふうにか把握されておられるのか、また、どういふものが一番その大きな原因をなしておられるのか、その辺をお聞きしたいわけですが。

○政府委員(龜山信郎君) 一つの例として四十一年、昨年中に油による海水汚濁事件がございましたが、当庁が関知したものの内容を分析しますと、不法投棄、かつて捨てたといふことの容疑のあるものが八件、これはすべて船舶からでございます。それから船舶の荷役の場合のバルブの操作の誤りによるものが二十六件、陸上の施設からのものが三件、それから海難によるものが十九件、こういうふうな数字が一応出ております。

○柳田秋夫君 非常に最近石油コンビナートなんかの工場などの造成によりまして、あるいは石油の輸入ですか、そういうものが非常に多くなつてきておると、そういうことから、この海水の油による汚濁が非常に多くなつてきておると、こ言われておるわけですが、その原因というものをいまお聞きしたわけでございますけれども、違法投棄とか、あるいは荷役中の機械の操作の誤り、こういうものもあるようでございますが、これはやはり問題は、私は日本の場合は非常に、この中小、小型のタンカーが非常に多い。そこに港則法という法律ができておつても十分守ることができない、あるいは故意に守らない場合もあるかと思ひますけれども、そうしたことからくること、それからまた、やっぱりそうした中小、小型タンカーの場合には、経済的にも非常に力が弱いというふうなことで、十分な廃油の処理というものができない、こういうところに原因があるんじゃないかと思うのです。そこで、問題は、今度の法律を見ますと、タンカーの場合五百トン以上、それ以外は五百トン以上と、こういうことになつておるのですが、私はこの規制の、いわゆる適用船舶ですね、この範囲を五百トンなり五百トンとされた理由というものは、一体どこにあるのか。条約でそういうふうなきまつておるからというところだと、私は思ふのですけれども、しかし、条約でそうあつても、それはやはりその国、国の現状に即応して私はきめなければ何にもならないと思ふのです。その油による海水汚濁の防止の法律、こういう法律をつくつてもですね、日本のいまの現状が中、小型タンカーによつて汚濁されるのが非常に割合として大きいということになれば、私はやっぱりその適用船舶というものをもう少しきびしくしていくと、こういう必要があるのではないかと、こういうふうに思ふのですが、その点をひとつ。

○國務大臣(大橋武夫君) 柳田委員の仰せられることは、まことに道理至極でございます。私どもも痛まざるべきだと存じます。が、何分にも

の輸入ですか、そういうものが非常に多くなつてきておると、そういうことから、この海水の油による汚濁が非常に多くなつてきておると、こ言われておるわけですが、その原因というものをいまお聞きしたわけでございますけれども、違法投棄とか、あるいは荷役中の機械の操作の誤り、こういうものもあるようでございますが、これはやはり問題は、私は日本の場合は非常に、この中小、小型のタンカーが非常に多い。そこに港則法という法律ができておつても十分守ることができない、あるいは故意に守らない場合もあるかと思ひますけれども、そうしたことからくること、それからまた、やっぱりそうした中小、小型タンカーの場合には、経済的にも非常に力が弱いというふうなことで、十分な廃油の処理というものができない、こういうところに原因があるんじゃないかと思うのです。そこで、問題は、今度の法律を見ますと、タンカーの場合五百トン以上、それ以外は五百トン以上と、こういうことになつておるのですが、私はこの規制の、いわゆる適用船舶ですね、この範囲を五百トンなり五百トンとされた理由というものは、一体どこにあるのか。条約でそういうふうなきまつておるからというところだと、私は思ふのですけれども、しかし、条約でそうあつても、それはやはりその国、国の現状に即応して私はきめなければ何にもならないと思ふのです。その油による海水汚濁の防止の法律、こういう法律をつくつてもですね、日本のいまの現状が中、小型タンカーによつて汚濁されるのが非常に割合として大きいということになれば、私はやっぱりその適用船舶というものをもう少しきびしくしていくと、こういう必要があるのではないかと、こういうふうに思ふのですが、その点をひとつ。

○國務大臣(大橋武夫君) 柳田委員の仰せられることは、まことに道理至極でございます。私どもも痛まざるべきだと存じます。が、何分にも

の輸入ですか、そういうものが非常に多くなつてきておると、そういうことから、この海水の油による汚濁が非常に多くなつてきておると、こ言われておるわけですが、その原因というものをいまお聞きしたわけでございますけれども、違法投棄とか、あるいは荷役中の機械の操作の誤り、こういうものもあるようでございますが、これはやはり問題は、私は日本の場合は非常に、この中小、小型のタンカーが非常に多い。そこに港則法という法律ができておつても十分守ることができない、あるいは故意に守らない場合もあるかと思ひますけれども、そうしたことからくること、それからまた、やっぱりそうした中小、小型タンカーの場合には、経済的にも非常に力が弱いというふうなことで、十分な廃油の処理というものができない、こういうところに原因があるんじゃないかと思うのです。そこで、問題は、今度の法律を見ますと、タンカーの場合五百トン以上、それ以外は五百トン以上と、こういうことになつておるのですが、私はこの規制の、いわゆる適用船舶ですね、この範囲を五百トンなり五百トンとされた理由というものは、一体どこにあるのか。条約でそういうふうなきまつておるからというところだと、私は思ふのですけれども、しかし、条約でそうあつても、それはやはりその国、国の現状に即応して私はきめなければ何にもならないと思ふのです。その油による海水汚濁の防止の法律、こういう法律をつくつてもですね、日本のいまの現状が中、小型タンカーによつて汚濁されるのが非常に割合として大きいということになれば、私はやっぱりその適用船舶というものをもう少しきびしくしていくと、こういう必要があるのではないかと、こういうふうに思ふのですが、その点をひとつ。

従来無統制でありましたものを新しく統制の道を開くわけであります。取り締まり等につきましても、有効に処置して法の目的を達しなければならぬ。それには、まず何よりも、条約がねらっており、その点だけは、少なくとも完全にカバーして、そしてその取り締まりを完全に励行しよう、で、むろんこれだけで完全な効果はあげ得ないかもしれませんが、相当大部分の油の防止がこれであるわけですから、まず最初にはこれをやって、そしてこれが完全にいったならば、次の段階として先生の御指摘になったような方面にまで及んでいく、これがまあわが国の実情から見て、こうした法を実施する上からいってよろしいのじゃないか、こう思ひまして、そういう含みをもって立案をいたしたつもりでございます。

○柳岡秋夫君 この資料によりますと、四十年七月一日現在の規制対象外船舶並びに規制対象船舶、この隻数並びにトン数が出ているわけでございますが、これで見ますと、規制対象外船舶の数が非常に多いわけですね。しかもそうした五トンから百五十トン、こういうものの汚濁の寄与率といふのは非常に高いと、こういうふうにいわれているわけですね、しかも、もう一つこの前の柳田委員の質問でも明らかにしておりましたけれども、この資料にありましても、港則法による一万メートル以内の海域での違反事件、こういうものも小型船舶といふものが非常に多いわけですね、そうしますと、やはり私はこの際、せつかくこういう法律をつくるなら、百五十トンとか五百トンとかいうふうなことはなしに、タンカーはすべてこれを適用していく、こういうくらのきびしいものにしていく。そうしなければ、先ほど来説明されましたような漁業水産資源に対する被害といふものもまぬかれないう、あるいはまた、沿岸の自然美といふことはますますなくなれる、こういうふうに思ふんですね。そういう点を、とりあえずこうやって、今後検討していくと、こういうことではございますけれども、一体

そうした海水汚濁の、この船舶による海水汚濁の寄与率といふものは中小船舶はどの程度持つておるのか、そのようなことを調査なりあるいは把握しておるわけですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) お手元の船腹表でございませうけれども、それに基きまして、またさらに、船舶の出します油性汚水なわちビルジといふものがございませう。それから油性バラスト汚水、それからタンク洗浄汚水、三種類に分けまして、どのくらいどの船舶がその三種の種類の油性汚水を大体一日どのくらい出すだろうか、推定でございませうけれども、そういうことで計算いたしましたのでございませうけれども、それによりまして、ただいまのこの法案でございませうと、タンカー百五十トン、それから一般船舶が五百トン以上のものでございませうと計算してみますと、大体年間のそのういったような船舶から出します油性混合物の全体のトン数の中の七九・三%、約八割程度はこの法案で考えておりますトン数の制限で押えられたいやうなうに推定しておりますのでございませう。数は小船が多いのでございませうけれども、トン数からいいますと、やはり数の割りに比較して少ない。したがって、二割くらいは本法の適用外の船舶になるという推計はいたしております。

○柳岡秋夫君 日本の海水汚濁、油によるもの非常に港内内外に多いわけですね。したがって、私は先ほどから柳田委員も言われましたように、油の輸送の手段といふものが、パイプであるとか、そういうものではない。ほとんどいわれる船舶でもってやられておる。しかも東京湾とか瀬戸内海とか、そういうところは、あまり大きい船といふものよりも、中、小型のほうが、そうした役割を持つて動いておる。こういうことを考えますと、まあ七九・三%くらい今度の法案でございませうと、こう言われましても、しかし、トン数は少ないけれども、非常に隻数が多いわけですから、私は汚濁に対する影響といふものは非常に大きいんじゃないかと思ふんですね。そこで、こういうものを除外をした理由といふの

が、先ほどちょっと言われましたけれども、経済的に非常に弱いこうした船舶に対しての汚濁の防止のための措置、こういうものはやっぱり政府が、国が積極的に取り組んでいくということではないと、大きい船舶、そういう企業は自力でもってできると思ひますけれども、中小船舶の場合はなかなかそうしたいろんな施設をつくるについても困難であらうと思ふ。ですから、そういうものこそ、私は国が十分めんどうを見てやるというやうな体制をとる必要があると思ふのでございませう。ところが今度の場合、これが適用除外されるということでは、私は日本のタンカーの現状からいって、実情に合わないものではないか、こういうふう思うのです。その点はいかがですか。

○国務大臣(大橋武夫君) これは法律には書いてありませんけれども、全く野放しにしようというつもりではございませう。やはり新しくこういう法律ができたのでございませうから、この法の適用を受ける船舶についても、すでに港則法は適用があるわけではございませう、従来港則法の適用について、も至って不十分な点があったのでございませうが、この点は新しい法の趣旨にとらま合わせて取り締まりの徹底をはかっていきましても、港則法適用区域外におきましても、東京港内等におきましてはできるだけ行政指導によりまして、将来法規制に移すべく港則法を進めていくというふうな考えでおるわけではございませう。どうぞその点御了解を賜りたいと思ひます。

○柳岡秋夫君 最近先ほど申しましたように、石油精製工場といふものが臨海工業地帯に多くなっているわけですね、その精製過程に生ずる半固型状の油性汚物ですね、これを小型の船で海上投棄するわけですね。それがいま大臣の言われた港則法のいう一万メートル以内では禁止をされていられるわけではございませうけれども、しかし、実際には先ほど違反があげられておりますように、不法な投棄と申しますか、監視の目を逃れて夜間捨ててしまふ。こういう実情が多いと、こういうふうな現状について聞いているんですね、そういう現状につ

いてはどう把握しておりますか。

○政府委員(山内信郎君) 現在まで港則法による取り締まりの状態は必ずしも十全ではなかったといふことにつきましては、私も反省をいたしておりますが、仰せのとおりの検査をするといふことはなかなか事実問題として困難でございませう。しかし、それと従来は港則法による取り締まりといふ点では、港則法の適用範囲内、つまり港域から一万メートル以内におきましても、たとえば、そういう汚水処理施設が全然ないというふうな状況から、この検査いたしましたものは相当多量であり、また、害が及びそうだとするやうな現場の判断で、これを検査する、悪質というふうな考えで検査するのであります。今後陸上に施設ができてまいりませうれば、少量といえどもこれは悪質と断ぜざるを得ない。そういう施設を利用することが可能な状態において利用しないというところでありませうから、そういうふうな取り締まりの立場として、従来若干弱い点があったのでございませうが、この法律の施行によりまして、直接港則法の取り締まり、港則法による取り締まりのやり方についても、本法によつて陸上に汚水の受け入れ施設ができてくるということによつて、取り締まりがしやすくなるというふうに私は考えておりますので、今後は海上保安庁の持つておる船舶及び航空機等によつて十分取り締まり体制の研究をいたしまして、こういう違反の摘発あるいは事前の防止ということに努力をいたすつもりでございます。

○柳岡秋夫君 この精製過程から生ずる固型汚物ですが、油性汚物でございませう、これは海底に沈んで海水でだんだん溶けて、そして油が浮き上がってきて、漁業水産資源に被害を与える、こういうのが現状らしいんですね。こういうものも今度の処理施設の中で処理をされるということなんですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) この法律制度によります

と、船舶が廃棄する油性混合物というわけでございますから、陸上からそういうものを船に積んで捨てるにいくというやつはやはり同じように規制対象になるというふうに考えております。

○柳岡秋夫君 いずれにいたしましても、この適用船舶の問題については、ひとつ条約でこうなっているからというのでなしに、単に条約を批准するために、世界の海運国と言われている日本のメンツを保つために、この条約をただ単に批准すればいいのだという、こういうことではなしに、いま大きな被害を水産資源その他に与えているという現状をなくしていくということが、法律の目的だと思ふわけです。ですから、その日本の現状に即応した適用船舶、対象船舶を考えていく、こういうことをひとつ十分考えていただきたいというふうに思ひます。

それから、この政令で定める沿岸海域の設定でございますけれども、これは一体どういう基準できめようとするわけですか。

○説明員（鈴木瑞吉君） 先生の御質問は第五条だと存じます。第五条一項二号で「本邦及び外国の沿岸海域であつて、政令で定めるもの」と、本法では一応第一項に「五十海里以内」と、こういうふうに書いてございますけれども、これはまだよく調査しておりませんのでわかりませんけれども、潮流とかあるいは風向きとかいうことで、ある海域で五十海里以上のところで、かりにそういう関係で油が五十海里以内に入ってくるというようなことがもしあれば、そういう点については五十海里をこえても政令で指定していききたいという余地を残しているものでございます。

それから「外国の沿岸海域」とございいますのは、この元になります条約で、各外国の海岸につきまして、原則として五十海里、その特例といたしまして百海里のところもございいますので、それを条約の附属書Aにありますがそれをそのまま政令に入れておきますと、日本の船が行く場合にわかりませんので、入れておくというつもりでございまして、

○柳岡秋夫君 この沿岸海域の政令で定める問題についても、私は、単に五十海里という形式的な、機械的な設定ではなく、やはり日本の場合には黒潮というふうな潮流の流れるわけですし、それから沿岸漁業がいま非常に盛んに行なわれている、あるいは養殖業が行なわれているということも考えますと、そうした日本の水産業なり、海流の実態というものを十分調査をして、その上に立って有効な海域を設定していくということが必要だと思ふんですね。その辺もひとつこの海域の設定に当たっては考えていただきたいということを申し上げておきたいと思ひます。

それから先ほどちょっと質問にありましたが、廃油処理施設の問題ですが、一体この廃油処理施設はどのくらいあればこの法の目的を達成できるのか、それをお聞きしたい。

○説明員（鈴木瑞吉君） 私どものほうで、大体一日百トン以上の油性汚水、これはビルジもありまして、バラスト水もありまして、タンク・クリーニング汚水もありますけれども、その三種類のものを合計しまして大体一日百トン以上が船から出されるであろうという推定を船別、船型別、港別につくりましたのでございましてけれども、それで見ますと、わが国の港湾の中で大体百トン以上のもういった汚水を捨てるところが二十七港ございまして、それで先ほど、今年度の計画で港務管理者がつくりますのは六港程度というふうに申し上げたのでございましてけれども、いま申しました二十港のうち、特にその量が多いところは、千葉、これは一日三千トンぐらい、それから川崎が四千トン、横浜が三千トン、和歌山下津が二千七百トン、水島地区が四千トン、それから神戸が千五、六百トン、さらに岩国が三千トン、徳山・下松が四千トンというものが非常に多うございまして。今回の六港は、そのうちの六港入っておりますけれども、もういったように、一番一日のそういったトン数の多い港から逐次整備していききたい。したがって、ここで私が申し上げました二十港、まあ三十港ぐらいにつきまして、港務管理者をし

て整備せしめれば、まず内航船はいいのではないかと。

それから外航船につきましては、これは先ほど申しましたのでございまして、これは先ほど、大きな船、タンカーが修理する場合に、特に非常な水を流す、これは内航船と違ひまして大きいものでございまして、これにつきましては、港務管理者の施設ではなしに、造船会社等が金を出し合つて、クリーニングを兼ねた処理施設をつくるというふうに指導しております。これにつきましては、大体東京湾あるいは大阪湾、瀬戸内二カ所ぐらい、それから西九州という大造船所がございます地域に、そういうものをつくらしていききたい。それでこれは二カ所ぐらいでできる予定になっております。これらにつきましても、やはり財政融資というふうな助成をしてやっていきたい。

それからなおそれ以外に、法律にもございましてけれども、自家用処理施設ということも考えられるのではないかと、特に船主さん方が金を出し合つて、自分らだけでそういうような共同の処理施設をつくるか、あるいはまた石油精製会社が、その積み出し港におきまして、たとえば、自社船とかあるいは自分の系列の会社の船とか、そういう専属している船の自家用の処理施設もつくらせたいというふうな意図があるかというところで、そういった意味の自家用処理施設ということも規定に入れておきますので、以上申しましたような処理施設を整備すれば、まずいいんではないかというふうに考えておる次第でございまして。

○柳岡秋夫君 港務管理者の施設と民間業者の施設、これの分担区分というものはどういうふうになりますか。

○説明員（鈴木瑞吉君） ただいま申し上げましたけれども、おもに外航の大きいタンカーでございまして、これにつきましては、修理港におきまして、民間の特に造船会社が出資して、そういうような業としてやらせる、それ以外の内航船につきましては、港務管理者でやってもらう、もちろん自家用等もございまして、そういうような

大きな区分でございまして。

○柳岡秋夫君 先ほど三十港三十三年の間にやる、こういうことですが、しかし大臣の先ほどの答弁では、これは六港だけでも、来年度以降については、まだ予算の問題もあるし、はつきりしないという、こういうことですね、どっちがほんとうなんですか。

○説明員（鈴木瑞吉君） その点につきましては、まだ来年度ははつきりしておりません。ただわれわれ事務局として、こういう計画を立てておりますので、大蔵当局とも来年度予算につきまして十分御相談したいと思つておる次第でございまして。

○柳岡秋夫君 それからこの料金が許可制になるわけですね。この料金の許可制と、国の補助十分の五というの、関連があるのですか。

○説明員（鈴木瑞吉君） 料金の許可制につきましては、港務管理者の場合は、これは港務管理者は地方自治体でございますので、みづからつくりまして、さらに港務法によりまして運輸大臣の監督規定もございまして、料金の許可制は布いておりません、届け出制だけでございまして。ですから、国の補助のほうは、港務管理者に対して建設費の半額を補助するというところでございまして。ですから、港務管理者につきましては許可制ではない、届け出制であるということとございまして、それに対する国の補助という関係は別に特にならざる。

○柳岡秋夫君 ちょっと質問があれだったので、料金を許可制にしておいて、一方では補助はしない、いわゆる民間の場合、港務の場合、届け出制だけだ。だから料金を許可制にしておきながら、国が補助をしないというの、一体どういうことなのかというのを聞きたかったので。

○説明員（鈴木瑞吉君） 料金の許可制にいたしました理由は、これはもちろん民間の廃油処理業者の場合でございまして。だからやはりこの法律で、船舶に対して、油を流しちゃいかぬという禁止の義務を課すものでございまして、しかも、禁

止の義務を課しておいて、処理料金を認可制にせず、野放しにしておきますと、場合によっては非常に法外な料金を要求するところが出てくるのではないかと、その点につきまして適正な料金を守るようにという意味で認可制を取ったわけでございます。

○柳岡秋夫君　そういうことになると、民間の廃油処理業者に対する資金の助成というか、そういうものはやはり十分にやらなくちゃいかぬわけですね。どういった具体的な内容かお聞きしたいわけですが、日本開発銀行、この中で産業公害融資のワケとして十五億ですか、こういう中から外航タンカー用としての資金を貸し付ける、こういうことになったわけですね。これを具体的な内容としてどのくらいの港に、いわゆるこの港に何カ所ぐらい、この民間業者というものを許可していくのか、まずそこを。

○説明員(鈴木瑞吉君)　先ほど出ましたのでございますけれども、開銀融資の対象になりますのは、主として外航のタンカーが修理します場合に洗います、洗って出る汚水でございます。これにつきましては、主に造船会社等が金を出しまして、そういった廃油処理業者を営む、これは大体そういった造船所の多い地域にそういう施設を置いたらどうかということで、東京湾とそれから大阪湾あるいは瀬戸内は二、三カ所、それから西九州というふうに考えております。それで、そういった全国六、七カ所だと存じますけれども、そういったものに対して開銀の融資、それからもう一つは地方税の固定資産税の軽減という程度の助成をやりたいというふうに考えておるのでございます。

○柳岡秋夫君　その場合、民間の処理能力というものをどのくらいに考えておりますか。

(委員長退席、理事大倉精一君着席)

○説明員(鈴木瑞吉君)　はっきりした数字は実は出しておりませんが、まあ主に外航タンカーということで、油性混合物といったしまして、約年間九十万トンぐらいではないかというふうに

推定しております。

○柳岡秋夫君　そういう九十万トンという量を処理することのできる施設を全国に作るわけですね。この十五億という開銀の融資ワケは、これは全額そうしたものに貸すわけじゃないのですか。これは産業公害全般についての融資ワケだと思ふ。その中でどのくらいこの船舶の廃油の防止のために、いわゆる廃油処理施設のために貸し付けるのか、そのワケはもうきまつておるわけですか。

○説明員(鈴木瑞吉君)　そのワケの中で特にこの廃油処理施設というふうに区分はしております。その本年度出るものにつきまして、そのワケの中で処理すると。大体、もしも出ますれば二カ所ぐらい出ると思ふのでございまして、本年度は、そうしますと、まあ二、三億ぐらいではないかと思ふのでございます。

○柳岡秋夫君　その場合の貸し付け条件というものはどういうふうになっていきますか。

○説明員(鈴木瑞吉君)　これは一般の場合と同一でございます。半額につきまして最初の三年間が七分、あとは七分五厘という金利で十年間の償還という普通の基準でございます。

○柳岡秋夫君　公害防止事業団なり、あるいは中小企業近代化資金、そういうものの貸し付け条件とは違ふんですか。

○説明員(鈴木瑞吉君)　事業団のほうが安うございまして、償還期限二十年、金利が六分五厘でございます。

○柳岡秋夫君　まあ経済力の強い大きな企業です。それから、それは国の援助は必要じゃないかもしれませんけれども、しかし、法律できめて、そして料金を許可制にして、これから海水の汚濁を防止していくというふうには、やっぱり公害防止全体の融資の条件と同じような条件のもとに、そうした処理施設の促進をはかっていくということが必要だと思ふんですね。その辺をひとつ十分考えていただきたいということです。

それから次の問題としては、先ほど一番最初に

申し上げましたけれども、非常にこの日本の場合に中小タンカーが多い。しかも、その中小タンカーは、どちらかというと、石油精製業者に専属をして、いわゆるこの石油精製業者が荷主になっているわけですが、専属しているために、経済的に非常に支配をされていると思ふんですね。ですから海水を汚濁しちゃうかぬという、そういう責任は当然船主にあると思ふわけですが、しかし、究極的には、経済的に支配をしているという石油精製業者がやはり責任を負うということも必要だと思ふんですね。そういう点、この今の法律をつくる場合に考慮されなかつたかどうかですね。聞くところによると、通産省が非常に反対をしたと、こういうことも聞いておりますけれども、その辺をひとつお聞きしたい。

○説明員(鈴木瑞吉君)　本法では、やはり原因、これはあくまで船主、船でございまして、荷主である石油精製業者には全然関係ございません。ただ先生がおっしゃいましたように、確かに中小タンカーはやはり荷主さんには、どちらかといいますと、多少弱い立場にございまして、しかし、今の法律でそういった石油精製業者をしばるよう規定を置かなかつたのは、通産省が反対したわけではちつともございまして、これにつきまして、あるいはまた石油精製業者のほうで、先ほど申しましたような自家用の専属廃油処理施設をつくるというふうなことで、十分御協力いただきまして、通産省とも話し合っております。通産省のほうでもできるだけの御協力はいたします。そういうことを申しておりますので、そういう点につきまして十分まあ協議してやっていきたいというふうに考えております。

○柳岡秋夫君　通産省の方おると思いますが、いま申し上げたようなことについて、当然この石油精製業者がこうした義務を負つてもいいんじゃないかと、これは中小のいわゆる内航タンカーの責任についてですね。そういうことについてどう考えておられるか。そしてまた、当然この廃油を処理

する施設をそれぞれの企業が自分で行くということも必要ではないかと思ふんですが、現在どういう現状にあるのか、今後どうしようとするのか、そこをお聞きしたい。

○説明員(馬場一也君)　ただいま運輸省のほうから御説明がございましたように、本法の対象は直接にはやはり船舶でございまして、石油精製業者も間接には関係ございまして、ただいま運輸省から御答弁ありましたように、間接のたといは荷主であるという立場で廃油処理経費等いろいろ伴いますが、そういう面等について、運輸省と十分協議しながら、石油精製業者を指導していく、そういう基本の考え方でございます。

それから、石油精製業者が自家用で施設をつくるようにするというところでございまして、これは先ほど来運輸省からお話ししてございますように、各港管理業者が施設をつくられることになっておりますけれども、非常に込み合うような港湾におきましては、石油精製業者のところで自家用の施設を持つておりましたほうがタンカーの操作等にもお互いに都合がよいという場合ももちろんありましようから、そういう場合に、自家用の船、自分のところの自社船、あるいは定期的に分のところで契約をしておる、文字どおり自家用の船につきましての処理施設を石油精製業者が単独でつくるといふ場合も起こるうかと思ひまして、その規定も法律の中にあるわけでございます。

なお、この石油精製業者が自家用で処理施設をつくらます場合には、先ほど来運輸省から御答弁のありましたように、やはり開銀融資でありますとか、あるいは地方税の減免措置というのは同様に講じて育成してまいりたい、かように存じております。

○柳岡秋夫君　まあそういった、経済的に非常に弱い立場にあるこの中小タンカーに対する配慮というものは、これは今回の法律によつて、一応罰則をもつて義務つけていくわけですから、これは荷主である精製業者としても十分考えてやっていただきたいと思ひます。そういう指導を運輸省として

はやってもらう、こういうことが必要だと思ひます。
そこで、先ほどちょっと触れたんですが、この精製過程の中で出る汚物ですね。で、こういうものを船で捨てるということではない、

〔理事大倉精一君退席、委員長着席〕

その企業で処理施設をつくって、それで汚濁の基準に合うというか、合わないというか、基準以下のもので出すというようなことは必要だと思ふのです。そういう処理施設をそれぞれの企業に設置をさせるという、そうしたものを義務づけていく、そういうことは必要だと思ふのですけれども、それはどうですか。これは両方からお聞きしたい。

○説明員(馬場一也君) 石油精製工程からきます、そういうものを含んだ廃棄物でございます。これは海洋投棄をいたしますと、どうしてもまあ先ほど来お話が出ておりましたように、海水を汚濁するという原因になりがちでございますので、

ただいま先生のおっしゃいましたように、なるべくそういう精製工程から出ます廃棄物は、石油精製の工場内におきましてこれを焼却をする。あるいはその中で処理をする。海洋投棄をしなくても済むというように石油精製業を指導してまいりたいというふうに考えております。

○柳岡秋夫君 そうしたものを義務づけていくという考えはないですか。ただ指導するというだけ。

○説明員(馬場一也君) ただいまのところ法的にこれを義務づけて行なわしめるということは考えておりません。

○柳岡秋夫君 これはまたあとでも触れようと思つておられるけれども、いわゆるこの船舶による海水の汚濁以外に、やっぱりこのいまのような京葉コンビナート地帯、あるいは京浜、あるいは瀬戸内海、こういうところでは、工場からの排水、廃油、こういうものが海水汚濁のやっぱ大きな原因にもなつておられると思ふのです。したがって、それぞれの企業は、自分たちのところの

廃油は自分たちで処理していくことがやはり海水汚濁を防止する面では非常に大事だと思ふのです。だからいまそういう法律がなければ、この機会にやはりそういう義務づけるような規則、法律をつくっていく必要があると思ふのですが、これは大臣いかがですか。

○国務大臣(大橋武夫君) こういう新しい法律をつくりましますと、各方面にいろいろな関係がございます。ことに公害関係の問題は、一つところだけで占めようといつても、なかなかむずかしい面もございますので、いろいろ関係官庁とも相談をいたし、その御協力を期待しながら立案をいたした次第でございますが、将来の問題をいたしまして、どうしてもこれだけでは不十分である、石油業者にも義務づける法律が必要だというようになるとになりましたならば、その際においては十分通産省の御協力を得たいと思つております。

○柳岡秋夫君 どうも公害問題に対する政府の基本的な姿勢というのが、公害基本法の中でも明らかにしているように、経済の健全な発展との調和をはかりつつと、こういう基本的な姿勢があらゆるものに出てきているような感じがするわけですね。やはり十分その企業に対して資金的な助成をしていくと同時に、企業にきびしい、そうした原因を発生しないような義務づけていくというものをあわせてやらなければ、私は公害というものはいつまでも絶えないというふうに思ふわけですね。したがって、これはひとつ十分今後考えてやっていたきたいというふうに思ひます。

それからビルジ排出防止装置ですね、これは非常に設置費用が高いということが言われているわけですが、これもこの装置のために資金助成が行なわれるわけでございますが、どのくらい予定をされているのですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) ビルジ排出防止措置につきましては、これは船につけるものでございますが、これにつきましては船舶整備公団というのがございまして、その公団から約一億のワクで希望者

に対しまして低利の融資をするというふうに現在考えております。まだ詳細につきましてはきめておりませんけれども、一応そういうふうにワクはきまつておる次第であります。

○柳岡秋夫君 いま外航船舶の場合、こうした防止装置を設置しているのはどのくらいあるのですか、あるいはまた内航船舶ではどの程度設置されておるわけですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) 外航船舶につきましては、大半自分の船にこういう分離器をつけております。内航につきましては、あまり明確な数字はわかりませんが、ほとんどないのじゃないかというふうに存じます。

○柳岡秋夫君 これは一個つけるのどのくらいかかるのですか。聞くとところによると、二万トンタンカーの場合は四百万円くらいかかる、それ以外でも大体六十五万円くらいかかるのじゃないか、こういうことをいわれておるわけですが、そうしますと、一億円のワクだということになりますと、対象船舶が大体二千二百隻以上あるわけですね。そうしますと、六十五万円もかかるということになれば、一億円くらいのワクではとても足りない。かりに半分融資をしたとしても二百六十隻しか装置できない、こういうふうになるのじゃないかと思ふのですが、その点はいかがですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) ただいまのお話ですと、油水分離器もございまして、ビルジためという受けざらのものもございまして、両方船の大小によりましてつけるわけでございます。特に小さい船につきましては、受けざらを船底に置くとかいうことをいたしまして、これはほんとうの安いものでございまして、それに比べては捨てるということになります。それから油水分離器のほうは、おっしゃいましたように、大小ございまして、小で五、六十万円くらいではないかと思つております。

なお、ただいま船舶整備公団の融資と申し上げましたけれども、それ以外に中小企業金融公庫でございまして、そういった点の融資のあつせんも

運輸省としては考えておる次第でございます。

○柳岡秋夫君 中小企業近代化資金もありましようが、それもやはり先ほどのように、この船だけに融資をするわけではないのですよね。ですから、そのワクもおそらくまだどのくらい取れるのかはつきりつかないと思ふのですよね。しかも、この条約が批准されますと、タンカーの場合一年以内に、それからタンカー以外の場合は三年以内に義務づけられておる。だからよほど計画的にこれを予算的にもやっていくかないと、これはできないのじゃないかと思ふのですよ。そういう見通しがあるのですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) 極力予算等につきまして努力したいと思つております。

○柳岡秋夫君 大蔵省の方おりましたら……大蔵省としてはこうした条約が批准をされ、法律がつくられれば、当然これに基づいた予算的な措置というものが必要になってくるわけですが、これはどういうふうにお考えですか。

○説明員(長岡美君) ただいま申し上げて、先生の御質問全体をよく把握してないかもしれませんが、廃油処理施設に関する御質問と理解してよろしうございまして。

○柳岡秋夫君 廃油処理施設もそうですが、それと同時に船舶内に設置するビルジ排出防止装置ですね、そういうものが今度義務づけられるわけですね。それに予算がいまの段階では廃油処理施設の場合は、開港融資が十五億というワクはあつても、十五億全部がそういうものに使われるわけはない。あるいは貸し付け条件にしても、公害防止事業団の貸し付け条件と若干違つておるというようなこと、それからもう一つは、この船舶内に装置をする防止装置ですね、これの予算が船舶整備公団に一億円というワクがあるといわれておりますけれども、一億円では、対象船舶を今後一年以内なりあるいは三年以内に全部装置をしていくには、とても足りないわけなんです。それをやはりよほど計画的に、予算的な裏づけをもつてやっていくかないといけないのじゃないか、こうい

うように思ふのですけれども、大蔵省として、この法律なり条約を批准するに当たって、どういふふうな対処のしかたをしておるか。

○説明員(長岡実君) 私、担当は予算のほうでございますので、御質問のうち開銀融資その他について責任ある答えはできないかもしれないのでございませうけれども、こういう条約も批准されたこととございませうし、政府といたしまして、法律を制定して汚濁の防止に万全を期しようといふこととございませうので、全体の計画のほうはこれから運輸省が中心になられていろいろ詰めていかれるわけでございませうから、初年度として必ずしも予算措置その他が十分ではないかもしれませんが、それでも、今後そのような計画を詰めていく過程におきまして、財政的な面においてもそれを裏づけるような措置をとるよう努力いたしたいと思ひます。

○柳岡秋夫君 時間がありませんので、ひとつこの資金助成、裏づけといふものは、やはり政府としても十分今後の予算の中で確保するということをぜひお願いしたい。

それからもう一つは、排水基準ですね。たとえば、今度の法律によりますと、一〇〇PPM以上のもので排出することを禁止しているわけですね。ところが、この基準といふものは、水質保全法、これに基づいて四日市あるいは鈴鹿水域に水質基準といふものを設けているわけですが、これと比べますと非常にゆるやかになっているわけですね。これはどうしてこんなに開きをつけたのですか。

○政府委員(松本茂君) 先生御指摘のように、四日市・鈴鹿地区の海域につきましては、水質保全法によりまして、石油精製業等からの排水につきましては水質基準を設けております。これにつきましては、たとえば石油精製業は暫定的に四PPM以下、活性汚泥法による処理ができるようになりまして、ときにはそれによる一PPM以下ということとを規定しておるわけでございます。これに比べますと、この船舶からの一〇〇PPMというのは

かなり差がある、こういうふうに思われるのでございませうが、しかし、工場から出てまいります水の量と、船舶から出します水の量とはかなり差がございまして、工場から出します水の量が、たとえばこの四日市・鈴鹿地区を考慮してみても、かなり多いという事情がございませう。また、この廃油処理施設を設置いたしまして、そこへ入れまして、そこで処理をする、こういうこともあるわけとございませう。また、こういうふうな廃油処理施設をつくりまして、そこで処理をした上でその水を海上へ廃棄するという場合には、これは水質保全法の処理対象、規制対象といたしまして法を適用するかどうか、これは今後運輸省とも十分研究の上やうていきたいと思ひますが、法的な対象になるかどうかは別といたしまして、十分運輸省と協議いたしまして、その地区におきましてすでに水質基準がかけられておりますようなときには、それとのバランスを十分考えてやうていきたい、こういうふうに思つてゐるわけでございませう。

また、港湾では、先生御指摘のように、百五十トン・五百トン以下という船がかなり多いわけでございませうが、これにつきましては、港則法によりまして行政指導的にもいろいろ規制を加えていく、こういうことになつてゐることとございませう。また、現在の処理技術等から考えまして、現在廃棄されております廃油のよごれが、たとえばビルジでありますと大体一万PPMぐらい、バラストでありますと一〇〇PPMぐらい、あるいはまたクリーニングでありますと一〇万PPMぐらいといふようなかなり汚濁が激しいといふようなことに比べますと、このPPMといふものもかなりの改善でございませう。そういう事情を考慮しておるわけでございまして、特に問題になりますのは、廃油処理施設をつくりましたときのその排出基準でございませうが、それは、先ほど申しましたように、その地域におきまして汚濁の状況なり、あるいは水質基準なりを勘案いたしまして、それとのバランスを考えてやうていきたいと思つております。

○柳岡秋夫君 この一〇〇PPMという基準をつくる場合に、経済企画庁のほうでは運輸省と相談したんですか。

○政府委員(松本茂君) 運輸省といふ御相談いたしました。その結果、現在の国際条約におきまして一〇〇PPMと規定されておりますといふこと、それから現在の船舶における処理施設の技術、そういったことの事情、それからまた、廃油処理場をつくらせてそこで処理した上で排出するといふ場合もいろいろふえてくる、こういう事情、また、現在の汚濁の状況から比べますれば、この一〇〇PPMで規制するといふこともかなりの改善だといふ、そういったことから、この一〇〇PPMといふものも現在の事情としてはやむを得ないところであると、こういうふうに考えておるわけでございませう。

○柳岡秋夫君 そういうことを言うと、今後、たとえば四日市や鈴鹿水域のように水島なりあるいは京葉地帯で一つの基準をつくる場合、こうした一〇〇PPMといふものが一つの基準といふか、足かせになつて、よりきびしくするようなことができなくなつてくるんじゃないですか。それはどうですか。

○政府委員(松本茂君) 船舶から排出されます廃油につきましては排水される分につきましては一〇〇PPMでございませうが、しかし、一つは、この廃油処理施設に収容してそこで処理した上で海に流すといった場合の処理基準は、その水質の状況等を十分考えまして、もしその地域にすでに石油精製業について幾らといふふうな水質基準が設けられております場合には、それとのバランスを十分よく考えてやうていくといふ、また、百五十トン・五百トン以下の小さな船につきましても、港湾といふふうな特に汚濁の激しいところでは、そういうところにつきましては港則法によりましていろいろ指導もされていくと、こういうことを考えてまして、法律に規定されておりますこの一〇〇PPMといふことが適当である、こういうふうに考えておるわけでございませう。

○柳岡秋夫君 どうも、せっかく廃油処理施設を金をかけてつくる、しかも、一方では非常な被害を受けているといふことになれば、そのためにこの四日市あたりは四PPMとか三〇PPMときめたいわけでしょう。ですから、企画庁としてはもっとシビアにして、そうして少しでもよごれをなくしていくといふことを考えなくちゃならぬと思ひますので、運輸省にしても経済企画庁にしても、何か条約さえ批准すればそれでいいんだ、メンツが立てばいいんだ、あとはどうでもいいんだという感じを受けるんですね。やはり、もっと日本の実情に即応した基準なり、あるいは法律の規制といふものをしていかなければ私はいけな気がするんですよ。そういう先の見通しもないままに、かえつてこうした一〇〇PPMといふものが足かせになつて、今後の基準を定める場合に非常にゆるい基準になつてしまふといふことを私はおそれるわけですね。廃油処理施設からどのくらいで捨てることができるか、その辺は今後の研究といふか、運輸省と話し合つて協議していくと、こういうことを言つていただけますけれども、私は、すでに四PPMとか三〇PPMとか暫定的にしろ基準をつくらせているわけですから、したがつて、今後は廃油処理施設から捨てる場合でも、この基準以上は絶対認めないとか、そういったやはり経済企画庁としてのしっかりした方針といふものをこの際聞きたいわけですね。今後協議してきめるということになると、これは非常に弱いものになるんじゃないかと私は思ふんですが、この点どうですか。

○政府委員(松本茂君) この法案に関連いたしまして運輸省とよく協議いたしまして、一つは、この廃油処理施設をつくりました場合、その排出される水の水質基準につきましては、その地域におきまして石油精製業なり、あるいはそれに類似した工場から排出される汚水の水質基準を十分参考にいたしまして、それとのバランスを考えながらその水質基準を決定していくといふことにいたしております。また、百五十トン・五百トン以下の

ておきたい。本年はとまあ、港を港と
いうわけでございます。それからおもに内航船を主として
それからなお、これはおもに内航船を主として
おりますのでございまして、たとえば外航タン
カーにつきましては、外航タンカーはおもにイラ
ンから日本へ原油を持ってまいりますのが八割く
らいでございますので、これは日本でも油
を揚げますので、日本の港でバラストを捨てる機
会がございます。こういう船舶は、修理する場合
とか、あるいは定期検査に入ってドックするとい
うような場合に、大きな船倉を水で洗ひまして、
そのクリーニングの汚水が出るというので、これ
につきましては、そういった船舶の修理港、つま
り造船所の多い場所、区域を選びまして、これは
全国で、たとえば東京湾とか大阪湾とか瀬戸内に
二カ所とか、あるいは西九州、そういうところで
そういったような大型タンカー、外航タンカー用
のクリーニング汚水を受け入れる処理施設をつく
らせる、これはクリーニングをかねますので、民
間の業者がやるということで、現在東京湾で一社
できておりますが、これが全国で八カ所できれば
いいんじゃないか。それで、これにつきましては、
開港の公害のワックで低利長期融資の助成を行
なうというふうにしております。

それからそれ以外には、たとえば船主さんが金
を出し合ひまして自家用の処理施設をつくるこ
と、あるいはまた石油精製業者が自分の石油工場
に出入りいたします船がバラストを流しますの
で、専属の船につきまして自家用の処理施設をつ
くらせる、そういう規定も置いておりまして、そ
れにつきましては融資等の助成を行なうという計
画で今後進めていきたいというふうに考えており
ます。

なお、港湾整備費の問題につきましては、港湾
局参事官からお答え願いたいと思ひます。

○説明員(栗栖義明君) 港湾整備の問題につきま
しては、ただいま御指摘ございましたように、昭
和四十年から港湾整備五カ年計画をもちまし
て、総事業量が五千五百億という規模で進めてま

いづてございまして、現在四十二年度は第三年目に
なるわけでございます。大体の進行の割合は、総
事業量が年々増加してまいっておりますが、全体
で約五〇〇億程度進捗しております。おおもに予定
どおり進行しておるといふふうに考えておりま
す。

○戸田菊雄君 いろいろ最近政府は計画は立
ててあるんですが、いまのお話ですと、予定
どおり進行してある、そういう状況でなければ
ど、やはり実行されなければ私には何にもならない
と思ひます。そうなりますと、どうしても財政
措置が私には問題じゃないかというふうに考える
で、いまおっしゃられましたように、かりに六港
の四十二年度の重点施策をやつて、これに對して
約六億円、三億補助体制、こういうことでありま
すが、これは管理者の名義でそういうことをやる
んでありますから、地方自治体においても私はい
ろいろあるんじゃないかと思ひます。ことに、この政
府の財政計画をちよつと見ますと、一つは公害
防止事業団を通じてやるもの、それから日本開発
銀行、これから融資するもの、それから中小企業
金融公庫、さらに地方債、こういうふうになつてお
るようであります。この四十二年度の財政計画
も、それぞれのいま言った融資額というものは
一体どのくらい見られておるのか、その内訳をお
知らせ願ひたいと、もう一つは、二分の一補助
体制ではたして完ぺきかどうかということであ
ります。一つの特例であります。これは、
きよう法案として通過をいたしました通学道路の
あつた問題についてはこの補助金の引き上げ
が考えられておるのでありますが、もつと私は
やはり国で意欲的に補助体制というものをとつて
いく必要があるんじゃないか。少なくとも二分の一
という体制は私は必ずしも完ぺきではないと思
う。ですから、一つのそういった例もあるものであ
りますから、二分の一ないしは三分の二あたり
まで補助金というものを引き上げてもらえないの
かどうか。この辺に對する運輸省の見解と、大蔵
省がおられると思ひますが、その辺に對するひと

つ考え方を説明していただくたい。

○説明員(栗栖義明君) 最初の御質問の財政融資
関係でございますけれども、これにつきましまして
は、民間の廃油処理施設をつくる場合に、開港銀
行の公害のワックがございまして、これは十五億と聞
いておりますけれども、そのワックの中で廃油処理
施設についての資金の融資を受けるというふう
にしております。それからこれは廃油処理施設では
なしに、船舶がつけます油水分離器というものが
ございまして、これにつきましては、船舶整備公
団がございまして、船舶整備公団を通じて、
その資金を低利で貸す、これは約一億予定いたし
ております。財政融資につきましては、今年度は
そういうような手当てをいたした次第でございま
す。

それから港湾管理者に對します補助の問題、二
分の一では少ないのではないかと御質問につ
きましては、これは公害でございまして、やはり
原因者がある程度負担する、国も負担する、それ
からまた、その自分の施設である港湾のある自治
体も負担する、三者で負担し合うということがら
考へます。国が二分の一、建設費の二分の一
というところで適當ではないかというふうにわれ
われ考へておる次第でございまして。

○説明員(長岡美君) 船舶の油濁防止の事業の補
助率が二分の一が十分であるかどうかという御質
問でございますけれども、公共事業の補助率の体
系というものが、先生御承知のように非常に複雑に
なつております。たとえば道路で申しますと、国
道であれば四分の三負担する。地方道で三分の二
の負担になる。河川で申しますと、一級水系は四
分の三の負担で、中小河川は二分の一であるこ
と、非常に複雑な負担になつております。私ども
公共事業の予算を担当いたしております立場とい
たしまして、何か非常につきり国民のすべて
に御説明のつくような補助率の体系ということに
ついては、鋭意勉強いたしておりますけれども、
現在一応考えられることは非常に規模が大きい
したがって、その事業の効果も広範囲に及んでい

る、からその事業の効果の及ぶ範囲が非常に不
特定多数の人間であるといつたようなものは補
助率が高く、それが逆にいくに従つて補助率を低
くしてあるといったような傾向が見られるわけ
でございます。たとえば国道であれば、その道路
を通過する自動車というのは、どの人、どの
県のどの市の自動車も通るから、にもか
がらず、その地先の地方公共団体が道路の整備
の負担をするというのではやはり気の毒だからと
いうので、国の負担を高めるとか、そういったよ
うな一つのルールらしきものがあるようござい
ます。港湾につきましては、実は港湾全般につ
いて、その補助率の体系が、やや何かこう、いま私
の申し上げたことは違つておるような気がする
わけでございますけれども、そういうような問題
について、本年度の予算のときにも、大蔵省とい
たしましては、ひとつ運輸省と根本的に検討しよ
うじゃないかという話をしたわけでございまして。

さて、この油濁防止の補助率の二分の一でござ
いますけれども、運輸省のほうからも御説明がご
ざいましたけれども、この事業についてだれの責
任でどうするんだといったような問題よりも、や
はり設置の責任をその港湾管理者に負わせて、国
は財政的に援助していく、かたがた、その施設に
對しては、施設の利用はやはりある程度料金でカ
バーしていかなきゃならない、要するに、公害防止
あるいは公害除去事業全般についての一つの考え
方といたしまして、原因者のはつきりしているも
のにつきましては、その原因者の負担において一
般に迷惑を及ぼさないようにするというのは、こ
れは実際問題としてなかなかむずかしい場合もご
ざいますけれども、理屈としては一つの考え方だ
らうと思ひます。そういうふうな考え
方もあわせて、いま、たとえば下水道、下水
道の中でも特に工場の排水による公害を防止する
特別措置下水道といったようなものは四分の一の
補助でやるといったように、大体二分の一から四
分の一の範囲のうちに、この油濁防止に類似し
ていと思はれるような事業の補助率があつてお

る、からその事業の効果の及ぶ範囲が非常に不
特定多数の人間であるといつたようなものは補
助率が高く、それが逆にいくに従つて補助率を低
くしてあるといったような傾向が見られるわけ
でございます。たとえば国道であれば、その道路
を通過する自動車というのは、どの人、どの
県のどの市の自動車も通るから、にもか
がらず、その地先の地方公共団体が道路の整備
の負担をするというのではやはり気の毒だからと
いうので、国の負担を高めるとか、そういったよ
うな一つのルールらしきものがあるようござい
ます。港湾につきましては、実は港湾全般につ
いて、その補助率の体系が、やや何かこう、いま私
の申し上げたことは違つておるような気がする
わけでございますけれども、そういうような問題
について、本年度の予算のときにも、大蔵省とい
たしましては、ひとつ運輸省と根本的に検討しよ
うじゃないかという話をしたわけでございまして。

さて、この油濁防止の補助率の二分の一でござ
いますけれども、運輸省のほうからも御説明がご
ざいましたけれども、この事業についてだれの責
任でどうするんだといったような問題よりも、や
はり設置の責任をその港湾管理者に負わせて、国
は財政的に援助していく、かたがた、その施設に
對しては、施設の利用はやはりある程度料金でカ
バーしていかなきゃならない、要するに、公害防止
あるいは公害除去事業全般についての一つの考え
方といたしまして、原因者のはつきりしているも
のにつきましては、その原因者の負担において一
般に迷惑を及ぼさないようにするというのは、こ
れは実際問題としてなかなかむずかしい場合もご
ざいますけれども、理屈としては一つの考え方だ
らうと思ひます。そういうふうな考え
方もあわせて、いま、たとえば下水道、下水
道の中でも特に工場の排水による公害を防止する
特別措置下水道といったようなものは四分の一の
補助でやるといったように、大体二分の一から四
分の一の範囲のうちに、この油濁防止に類似し
ていと思はれるような事業の補助率があつてお

る、からその事業の効果の及ぶ範囲が非常に不
特定多数の人間であるといつたようなものは補
助率が高く、それが逆にいくに従つて補助率を低
くしてあるといったような傾向が見られるわけ
でございます。たとえば国道であれば、その道路
を通過する自動車というのは、どの人、どの
県のどの市の自動車も通るから、にもか
がらず、その地先の地方公共団体が道路の整備
の負担をするというのではやはり気の毒だからと
いうので、国の負担を高めるとか、そういったよ
うな一つのルールらしきものがあるようござい
ます。港湾につきましては、実は港湾全般につ
いて、その補助率の体系が、やや何かこう、いま私
の申し上げたことは違つておるような気がする
わけでございますけれども、そういうような問題
について、本年度の予算のときにも、大蔵省とい
たしましては、ひとつ運輸省と根本的に検討しよ
うじゃないかという話をしたわけでございまして。

るようでございますから、そういう意味で大体二分の一でいいんじゃないかというようにことを運輸省とお話し合いをいたしました上で、きめたような次第でございます。

○戸田菊雄君 私は、確かに現行の行なわれているという態様については、それはわかるのであります。これは正しいとは思わないんです。ただ、あなたが言ったように、いろんな角度の補助金体制というものはあります。割合も違います。しかし、とどのつまりは、結果的に、地域負担であるが、国民全部におおいかぶさっているんです。この前もちょっと申し上げたと思いますが、学校一つ建てるにいたしても、小学校を建てる場合はその三分の一ですか、あるいは中学校二分の一、地域的にまた交付基準が違ふ。あるいは木造、鉄筋というぐあいに建築物によつてまた違ふ。そうして、なおかつ実態交付をするときは、その現地の時価に見合わないのです。一定の机上プランによつてその交付基準というものがきめられてしまつていますから、実際交付されるのは総工費の三分の一、二分の一といわれているが、五分の一ないしは四分の一、その全責任はどこにいかうかという、国民が全部負担をする。さつき、漁業関係の被害程度がいまいち、こうありますけれども、そのうち救済されたものはわずかに一件しかないというでしょう。公害なんというものは、それはいろいろ基本的な考え方……。これから公害基本法が出てきてやられすけれども、これはやっぱり特定人がやむを得ずそういう被害を及ぼしているんですね。それを単に、政府の手によつて意欲的に取り組まないと、そういうところまでいってないと思うのです。が、そういうことになると、結局、海水汚濁等によつて被害を受けるのは漁民、ことに零細漁業、ほんとうにノリ、カキ、きつい労働でもって一生懸命働いている、そういう人たちが最大の被害者になつていく。これに対しては何ら補償は加えられていない。これは、救済問題にもいろいろあとで触れますけれども、そういう問題から考えます

と、もう少しやっぱり、この行きつく被害の方向というものを考えて、意欲的に、港灣施設なり、そういうものにはもう抜本的に改善をしていかなければならない。そのいわば端緒を得て三年目に入つたわけでありまして。もつとやはりものごとの考えというものは前進をしてもいいんじゃないか。問題はやっぱり財政措置なんですね。だから、いろいろ大蔵省の専門家から考えれば、そういった従来の慣行というものがあつてありまして。しかし、それにとらわれずに、ひとつ新しい角度からこれらの補助金体制というものを整理、もしくは率の引き上げ、こういうことをやらないでいいか。たとえば、地方財政等の問題について、いま地方財政は非常に困つていられる状況だと思つておられる。また、その公害基本的なところの、行きつくところの、結局は地域負担的な、国民からさらに巻き上げて、そうしてそういう港灣施設とか、被害防止というものがやられる、こういう状況です。だから、こういうことでは、国民は二重にも三重にも、結局は国策なり、地方自治体のそういう公共事業が悪いために被害者となつていられるのでありますから、結局、その中心はそういう金の問題です、補助金体制。だから、これに対しては抜本的な率の引き上げというものが私は必要だと思つておられる。その方向で今後検討する考えはございませんか。

○説明員(長岡実君) 先ほど申し上げましたように、現在の公共事業の補助率の体系が絶対に正しいものであるという御説明はなかなかむずかしいと思つておられます。ただ、一つ一つの事業について、なぜこの事業がこういう補助率になつておられるのかということをお聞きしますと、やはりそのつどは、非常に真剣に議論をした上でそういう補助率がきまり、かつそれが積み重なつて、いまの非常に複雑な補助率体系になつておられるわけでございます。そういうわけでございますので、簡単に補助率体系

をいじるといふことはむずかしい問題かと思ひますけれども、私どもとしては、やはり大きな宿題として勉強はいたしております。

それからもう一つの、補助率を大幅に引き上げること、それからその公共事業の促進といひますか、社会資本の整備の促進といひますか、これを大幅に促進する。ですから、事業を大幅に促進し、かつ補助率を大幅に引き上げることになりまして、国の財政としては、二重の、何と申しますか、財政負担の増加になるわけでございます。うに、国と地方との財政の両方合せてどれだけの事業が促進できるか。かりに、国には無限に金があつて、補助率も非常に高くあつて、事業もちゃんと伸びるという場合でも、現在の地方財政制度のもとでは、それを地方が受けとめられないというのでは何にもなりません。で、結局、国家財政と地方財政という二つのワケの中で一体どれだけの資金配分の上で社会資本の整備に重点的に金を投じられるかという問題として、政府といたしましては、今後とも十分にこの問題についての検討を続けていかねばならないのじゃないかと、かように考えております。

○戸田菊雄君 公害問題に関する資料によりますと、公害防止事業団に対して四十一年度は四十五億、それから、日本開発銀行の融資関係が二十五億、中小企業金融公庫の融資額が十億、さらに地方債でもって四百二十九億で、総計五百四十四億あります。それに対して政府の補助金体制というものは、昨年よりわずかに七十七億、ことに引き当てて見て非常に多い額だと私は言えないと思つたのです。だから、こういう問題について、ことに公害に対して最近国民の世論というものが非常にきびしくなつてきている。また、大局的に早期にやっぱ整備していかなくちゃいけないわけでありまして。そういう重点施策というものをに対して、いま言つたように補助金体制を含めて抜本的な財政計画というものがあつていいんじゃないか、こういうふうに考えるのですがね。そういう

方向についてはどうですか。

○説明員(長岡実君) 現在、公共事業の予算が四十二年で一兆円をこえております。国の一般会計予算の二割をこえておられるわけでございます。この程度公共事業に国費を投じておられます。わが国が社会資本の整備が非常におくれておるというまあ悪い条件はございますけれども、諸外国でも例がない。そういう意味で、私どもとしては、現在でも財政的には公共投資には相当な力を入れておると考えております。たいへん、なまじきことを申し上げるようでございますけれども、その中で特に重要な道路とか港灣とかあるいは治山治水というふうなものにつきましては、やはり政府として計画的に施設を整備していかねばならない。そのために五カ年計画という制度があるわけでございます。財政の立場からだけ申しますと、五カ年計画というものが非常にたくさんであるといふことは、財政の運営が非常に硬直的な弾力性に乏しくなるといふくらいもあるわけでございます。けれども、一方、非常に国としての重要な事業については長期的な見通しのもとに年々の投資を行なうべきであるという観点から五カ年計画という制度があるわけでございます。現行の港灣整備五カ年計画が十分であるか十分でないかという御議論の余地はあろうかと思ひますけれども、先ほど運輸省の栗栖参事官がお答えいたしましたように、政府としては現行港灣整備五カ年計画を着実に実施していくような予算措置ということはおつておるつもりでございます。

○戸田菊雄君 一番この人間の生命、財産ないし健康というものを侵害しているのは、この公害問題だと思つておられます。ですから、あなたがいう体的に一兆円近いものをそういう方向に向けられた、こう言うけれども、結局、五兆円の予算の中には、あらかじめ八千億という公債を発行して建設費に向けるのだ、こういうこともあるのだし、さらに財投にだつて六兆数百億あるというのです。そういうことを総合的に考えれば、重点施策として私はぜひふん金の裏づけがあるのじゃない

かというように考える。そういう意味合いにおいて、この財政措置、いわば補助金体制です、公害全般——港湾ないし一般の交通対策も入るでしょう、そういうものに対して、ほんとうに財産や生命、健康というものを守るということなら、もう少し私はやっぱり力点を、その大蔵省の金の使ひ方の力点というものを、そういうところに向けてもいいんじゃないか。これはもう形は補助金体制でもいいのです、当面。そういう意味合いにおいて十分私は検討していただきたいと思うのです。加えて、運輸大臣のその辺に対する御見解をひとつお伺いしたいと思います。

○国務大臣(大橋武夫) なかなか、補助率をどうすればいいか、また年々の公共事業費をどう扱うべきか、これは財政当局におかれましては苦心のあるところだろうと存じます。私も同様に思っています。具体的には、現実の必要性に應ずる施設をいかにして早期に実行するか、それがために負担関係に無理がないかどうかというような点を勘案をいたしておるようなわけでございまして、このたびの補助率につきましても、とにかくこの程度でひとつスタートをしたい、将来この補助率について再検討をしなければならぬ時期はあるいはあるかもしれないが、それまでは、さきに大蔵当局から言われましたように、これは純然たる公共物ではないのでございまして、多少業務上の収入も伴います。その収入というのは、やはり原因者に対して原因から生ずる結果を予防する責任を負わせるというような意味において、公害についての補償の基本的な精神の一部が料金という形であらわれたものでもございましょう。したがって、これについて料金をとることはある程度当然のことだという前提のもとに、一般のあり方に従いまして、まず二分の一の補助率ならばさしあたり他の補助金に比べて見劣るところはないと、こう考えたわけでございます。

○戸田菊雄君 農林省のほうにちよっとお伺いしたいのでありますが、農林省の公害関係の資料に

よりますと、現在、「漁業はもつぱら被害をこうむるばかり」と書いてある。加えて、この事業場数が全体で二千二百七十九カ所であると書いてあるのですね。こういうものに対して積極的に農林省としても防止策に乗り出さなければいけないというふうなことになるのでありますが、その一つの方法として、沿岸地帯二十カ所に水質巡回監視事業というものをやられておるわけなんです、この事業は十分農林省が考える方向で進められておるのであるまいでしょうか。その点はどうか。

○説明員(藤村弘毅君) 水質監視事業と申しますものは四十一年度から始めまして、四十一年度は内水面だけを実施いたしまして、四十二年は二十水域を指定いたしまして実施することになっております。現在実施の始まったところでございます。その効果につきまして、十分効果があがっているかいないかということまでまだ検討しておりません。ただいまから始めるところでござい

○戸田菊雄君 これは、先ほども明らかにされておるわけですがね。大体全体の被害推定額というものは七十四億五千三百万円、これは公害の農林省の資料に明確になっておるわけでありまして、そのほか損害推定、こういうものが四十八億三千四百万円、こういうふうになっておるわけであり

ます。それで、おもなものは、ノリとかカキとか、主として沿岸漁業ですね。こういうものが該当だと、こう言う。あるいはアユやサケ、マス、こういうものなんでもありますが、そういうことで立き廻りしている漁民というのが数にして相当大きいわけですね。一つの例であります、松島湾のカキ、ノリが死滅をした、その原因がまだにわからない、総額にして約四億程度損害をこうむった。こういう問題についても早急にこの原因の探求——これが無過失主義でもっていくなら、国家なり地方自治体がそれなりに損害補償なりあるいはそういう救済措置をとるのでしようけれども、全然それがないのです。こういうこと

になりますと漁民の生活が成り立ちません。ですから、こういうものを強化をして十分効果をあげて、そういう漁民の生活保障というのか、そういうところまで引き上げていく、こういう問題の取り組みを十分やっていただきたいと思いますのでありますが、二十カ所では、私はどういふふうに配置をされておるかわかりませんが、この巡回監視体制としては少ないんじゃないかと思うのですが、それはどうですか。

○説明員(藤村弘毅君) ただいま申し上げましたとおり、海面につきまして本年から始めましたのが二十カ所でございます。来年度もこれを強化していく方向に努力いたしたいと存じております。

○戸田菊雄君 具体的にどういふ内容ですか。

○説明員(藤村弘毅君) 個所数の増加と、それから内容の強化をはかりたいと存じております。

○戸田菊雄君 海上保安庁のほうにちよっとお尋ねをしたいと思います、この港則法二十四条によるいわゆる違反事件というものは非常に少ない、こういうことでありますが、逆面を突けば、いわゆるそういう取り締まり体制といえますか、こういうものの整備が十分なんではないかと思うんですが、その辺はどうでしょうか。

○政府委員(龜山信郎君) 現在、海上保安庁の船といたしまして約二百八十八隻、航空機十六機を保有しております。油による港則法の違反を取り締まる手段といたしましては、大部分がわがほうの船舶及び航空機によるわけでございまして、いまの勢力で十分かとおっしゃれますと、私も私としては、なお新しく法律も成立するようでございますので、これらの取り締まりを強化するためには、やはり船舶、航空機の増強をいたさなければならぬというふうに考えております。そういう線に沿って今後とも予算折衝において力を尽くしたいと、かように考えております。

○戸田菊雄君 いろいろと政府なり地方自治体で海水の汚濁防止について努力をしていることは認

めるんでありますが、それにも増して、依然としてそういうものがなくならないと、こういうことですね。このいただきました資料によりますと、「日本船舶及び規制対象船舶の数」、これは、いわゆるいま規制対象となっていない百五十トン以下の船舶が、隻数で言いますと圧倒的に多いんであります。全体をながめますと、規制対象外船舶が二十一万六千九百三十三隻、規制対象船舶が二百五十三隻、トン数においては確かに規制対象のほうが割合としては多いのであります。で、こういういわば規制対象外の小さい船によって、海水汚濁といえますか、そういうものが相当やられておるんではないかと思うのでありますが、この辺のトン数制限の規制というもので、さっきもちよっと質問に出たようであります、これをもう少し拡大する必要はないかどうか、この辺はどうお考えですか。

○国務大臣(大橋武夫) お説のとおり、できるだけたくさん船を規制することが将来の理想であると思ひます。ただ、今回はとにかく一ぺんに全部をやるといってもたいへんでございまして、まずまず、国際条約の要求しておる範囲だけでも一応やろうと、そして一刻も早く海水汚濁の防止の実をあげたいと、こういう気持ちで、これを第一歩という含みで立案をいたした次第でござい

ます。しこうして、この規制船舶の出す油が、どの程度全体の油の中で防止されておるかという計算をざっといたしてみますと、まず、船舶から出る油のうちで八〇%はこの大型船舶の規制によって防止されるであろうという推定をいたしております。

○戸田菊雄君 大臣の意向も、何らかの処置をとらなければいけないと、こういう御趣旨のようですが、それは明確に何トン以上と、こういうことで規制対象にしていくのか、具体的にそういう内容がいま検討されておるのか、そういう点はどうか。

○国務大臣(大橋武夫) さしあたりは、まず規

制対象を条約に合わせて、これでスタートしていき、そして、これの完全なる実施をするのも相当な努力が要りますので、これをまず完べきを期していき、そしてその他の船舶についてはその後の問題として考えていきたい、という考えでございます。

○戸田菊雄君 失礼ですけれども、大臣のいまの姿勢というのは非常に私消極的だと思えます。日本は御存じのように海運国なのでありますから、当然、そういう意味合いでは、条約を待たずして積極的の日本自身がそういうものを確立していく必要があるのじゃないかと思うのです。何でもかんでも条約を待つて、その上に立って政治をしていくということになれば、少なくとも海運国としての日本は相当後退をする、こういう印象を私は受けるのであります。もう少し意欲的に大臣自身がお考えになっていただいて、そして条約待ちじゃなくて、日本独特のそういういわば規制事項というものをくり上げてはどうか、こういうふうにか、考えるのであります。その辺はどうですか。

○國務大臣(大橋武夫君) 小型の船舶まで規制するということになりまして、施設も膨大になります。また、小型の船舶についていろいろ運営上にも問題がございまして、これらの問題を一挙に解決する、そのいい案ができるまでは海水の汚濁するにまかせるといふような状況にないと思いたすので、現在の状況では少しでも有効な防止装置に早く着手すべきだ、こういう考えでございまして、あながち消極的とはかりは考えておりません。

○戸田菊雄君 時間がありませんから、救済制度について、大臣は、損害保険制度的なものをつくる趣旨に対しては賛成でしょうか、どうでしょうか。

○國務大臣(大橋武夫君) 船舶の賠償責任保険については、現在のところ、すでに制度がござい

○戸田菊雄君 日本船主責任相互保険組合という

のがあります。この定款をいろいろ見てみますと、当該組合員だけに対してのそれぞれの補償体制ですね。他に、そこに動いておる船員やあるいは漁港中心に住んでおる住民、こういうものに対して、あるいはさっきもいろいろと指摘をしましたけれども、漁民の被害に対しての補償、こういうものは全然ないんです。ですから、そういう問題に対して、ここにこの定款を見ますと除外規定というものがございまして、そういうものはおおむねの除外規定に挿入されるような状況であります。ですから、どうしてもこれを完べきな体制に持っていくためには、私は損害保険体制、この制度化する必要があるのじゃないかというふうにか、考える。そういうことではない、やはりこの救済制度は非常に片手落ちになってくるのじゃないか、こういうふうにか考えるのです。運輸省の当該資料によりまして、そういういわば海水汚濁に伴って被害をこうむるばかりじゃなくて、海難事故が発生するおそれがある、それが非常に高い事故になる、こういうことを指摘されているのであります。そういうものももし発生をした場合には、相当甚大な被害を受けると思うのであります。ですから、そういうものをいかに救済をするということになれば、当面、政府は十分救済措置をとるということにはいかないでしょうか、保険制度的なものをひとつ確立をしまして、そのことによつて被害発生時において幾ばくでも救済措置をとっていく、こういうことがいいのじゃないかと思ひますが、その辺に対する大臣の御見解はどうでしょうか。

○國務大臣(大橋武夫君) ただいま御質問で指摘されました損害保険というのは、たとえば公害の被害者となるおそれのある漁業者が、将来発生するべき自己の損害に対して保険をかける、こういう意味かと伺ひましたが、それでよろしいでしょうか。

○戸田菊雄君 それに地域住民も入ると……。

○國務大臣(大橋武夫君) わかりました。公害の被害者自体のこうむる損害を保険するという制度

につきましては、他の省において検討されておるかも知れませんが、運輸省といたしましては、公害の原因である船舶の無過失あるいは過失、故意の不法行為、そういうものから他人に迷惑をかけた場合には船舶所有者がそれを当然賠償する、というの一般の観念でございまして、その場合に、自分の賠償すべき責任を平素から保険にかけておると、こういう意味で船主の保険があるわけでございます。被害者の方々の保険は、運輸省の所管としてはたゞいま考えておりません。

○戸田菊雄君 確かにその辺いろいろとむずかしい問題だと私も思ひます。たとえば船主関係についてはこういう相互保険組合というものがあつて、働いている船員たちに対して船員労災がある。いろいろ入り組んでおります。しかし、いま運輸省が指摘をいたしますように船舶の海難事故というものは今後非常に危険な状態にある。こういうわけでありまして、そういうものを総合的に一つの保険制度によつて救済する措置等が必要ではないかと、こう私は考える。たとえば、前国会におきまして地震災害保険というものが成立をみた。これは、いわば東京がかつての関東大震災のような震災にあつた場合に、これはたいへんなことだ、そういうものに対して政府が約三千億出資をいたしまして、保険業者と相談の上によつてそういう保険というものをつくった。ですから、そういういわば一つのケースもあるわけでありまして、やはり救済する、事故発生時にいろいろ危険の度合いがあるわけですから、制度化の方向というものは検討されてもいんじゃないか、こういうふうにか考えるのですけれども、これは、大蔵省の保険部長なんかが来られておりませんか。——それじゃ、帰ったそうですから、どうでしょうか、このこと、大臣は。

○國務大臣(大橋武夫君) 運輸省といたしましては、船の関係からかような問題を取り扱つておるわけでございます。したがつて、船の与えた損害に対しては運輸省の受け持ち範圍でござい

で、それについての責任を保障するという制度については十分に考えておるわけでございまして。したがつて、それが海難の場合でありましようとも、あるいはまたその他の事故による場合でありましようとも、船舶の構造あるいは状態が原因になつて損害を与えた場合は、これは船舶の責任と考えていくべきものでありますから保険の範囲内に入ると思ひます。しかし、たとえば漁業者なりあるいは沿岸の利用者が公害のために損害を受けた場合には、それは、それが船舶から来たものではない、そういうことはつきりいたしました。先ほどの船舶の保険でカバーできるわけですから、その他の陸上からの被害であるとか、たとえば工場汚水が河川に流れてきておるとか、それによつて海岸にいたんだ、あるいは魚族が死滅した、という場合におきましては、運輸省のほうでそれまで引き受けるという手段は、いま考えておらないのでございまして。しかし、そういう問題は一つの考え方として、ここに公害等の場合は原因者が不明の場合もございまして、総合的な保険の制度あるいは救済制度として考える値打ちは確かにある事柄だと思ひます。おそろく今後、政府関係各省が協力してそういう問題についての対策を立案する、考えていく、そういう時期も必ずあるものと考えております。

○理事(大倉精一君) 原田君。

○原田立君 たいへん時間もたつておりますし、ダブる点があるだらうと思ひますが、その点はひとつ御了解願ひたいと思ひます。

まず、私が思うことは、今回の法律は、いわゆる一九五四年国際条約並びに一九六二年の同条約の改正の批准に伴つての関係国内法である。しかも、それが十数年もたつてやつと今回こうやつて国会に提案されるようになった、この点について非常に私はふしぎに思ひます。特に、いままでもいろいろと指摘されているように、世界の主要海運国がほとんどこの条約を批准し、また最近はおとつての需要も増大して、各種の公害問題も起つて、しております。日本の場合において

も、油の使用量は年間総需要量は一億二千万トン、こういうふう言われます。今後またどんどん伸びていくであろう、こう言われております。また、現に沿岸漁業の被害は目に余るものがあり、新聞紙上で非常に騒がれているわけであり、大分、徳山、門司、水島、下津あるいは京方面でいろいろ被害が續発しております。そういうようなことで、今回の法案がおくればせながら出てきたことには、それなりに意義はあると思うんですが、いかにもおそ過ぎたという感じがするのであります。それで、政府は条約の批准と関係国内法の成立のため現在までどのような努力を払ってきたか、また、どうしてその批准がおくれたか、ないしは国内法の提案がおくれたのか、そこら辺の事情等を御説明願いたいと思います。

○説明員(鈴木瑞吉君) 本法がこのたび初めて国会に上程されましたということでございますが、実は、御指摘のとおり、最初の条約が昭和二十九年、それからその改正が三十七年でございまして、確かに十年間も、その間わが国といたしましては、条約の批准もいたしませんでしたし、国内法も制定いたしませんのは事実でございます。まあ、怠慢と言われれば怠慢かと存じますけれども、何ぶん公害という関係がございまして、六年ごろから一般に世論として出てまいりましたような雰囲気でございます。ということで、ようやく昨年の衆議院の公害委員会の御決議をいただきました。今回ここに、ついに法案を出すということに踏み切った次第でございます。たいへんおくれましたことにつきましては申しわけないことと存じますけれども、とにかく、それによりまして、これからこの法律をつくりまして十分やっていきたいという覚悟でございますので、ひとつ何とぞ御了承をお願い申し上げたいというふうに存ずる次第でございます。

○原田立君 怠慢のそしりは免れないと、これを自覚なさっておられるようでありますが、ところで、この条約批准国は数多くございます。それ

で、その国々はそれぞれ国内法を整備してやっていることであろうと思うのです。今回の法案を提案なさったのも、先ほどの説明を聞いてみると、その緒についたのだ、糸口のところへ来たのだから、こころをいじやないかというふうな御趣旨の御答弁でありました。ところが、私考えるのですが、一つの法案がでると、そのあとの手直しというのができるものではないと思うのです。そうすると、やはり当初から思い切った内容を織り込んだものにしていかなければ、やはりずっとおくれしていくのではないかと。特に海洋国日本にあつては、なおさら笑いのものになっていくのではないかと、こういう心配をするわけです。ですから、今回の提案なさったこれはどうしても動かしたいものでありましようけれども、これは先走った話になりますけれども、いろいろなところと各委員が指摘した内容の矛盾、足りない点、これらを一体どんなふうにもまた手直しをなさるお考えがあるのか、この点はいかがですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 何ぶんにも、この法律の施行は予算を伴うものでございまして、各省の経験から申しましても、最初の予算を獲得するということは金額のいかにかわからず、なかなかむづかしいこととございまして、幸いに今年度にある程度の予算が獲得でき、そうしてそれを足がかりとして、最小限度の規制はございまして、

が、この汚濁防止法を提案することができたというところは、これはひとえに昨年来国会の各機関から非常に熱意のある御決議による御支援をいただいたまののだと思うのでございます。私どもは、今回の措置で決して当分満足だというものではないと存じます。今後とも規制の範囲を広げてまいりたいと存じます。それには、何と申しましても、廃油処理施設その他の施設の拡充を行ないます。また、法律の実施はむづかしいものでございまして、また、施設の拡充には相当予算も必要でございますので、今後年々予算獲得に努力し、すみやかに施設を拡充して公害を絶対に防除するということができるだけすみやかに実現する

ように努力をいたしたいと思っております。

○理事大倉精一君(退席、委員長着席) 御原田立君 ちよつと中身についてお伺いしたいと思うのですが、第十條、これもしばしば他の委員より指摘されている問題であります。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、このところは各委員が発言するくらい大事な問題点だと思うのです。それで、ある一般の意見では、普通船舶では百トンまで下げるべきだと、あるいはタンカーについては全部規制すべきじゃないかと、こういうような声が非常に多く出ております。先ほどお伺いしていると、今回のこの百五十トン未満のタンカー並びに五百トン以上のもので八割ないし九割ぐらひは押えられ、だから、これでいいじゃないかと、こういうふうなお話でございましたけれども、なお重ねて、全船規制すべきであると、こう私は思うのですが、その点御見解をお伺いしたい。これはどうしてかと言へば、事実、港湾管理署あるいはまた沿岸漁民の多くの人から全部規制すべきだという声が非常に大きい。その声を無視して、それで八割、九割つかめるからこれでいいじゃないかというのは私納得しがたいわけなんです。

○国務大臣(大橋武夫君) 一つ御理解をいただきたいと存じます。この法律においては、なるほど百五十トン未満のタンカー及び五百トン未満の一般船舶が野放しになっているわけでございますが、しかし、これらの船舶はあらゆる水域において今後何らの規制を受けないというわけのものではなく、御承知のとおり、すでに従来からの港則法によりまして、これらの船舶といえども港湾内におきましては、こうしたものを水上に、海中に投棄することは厳重に禁止されておったのでありまして、しかし、肝心の港にそれを処理する施設がありませんために、そのせつかつの規則がありながら、これを動行して厳重に取り締まりを行なうということがなかなか困難な状況にありま

した。このたびは、たまたま大型タンカー、大型船舶について陸上に施設ができましたので、これらの施設は小型の船舶のために役立ち得るものでございまして、こういう具体的な救済の施設ができた以上は、従来の取り締まりを一そう厳重にすることによりまして、少なくとも港則法でカバーしている水面においては、あらゆる船舶の油の投棄を取り締まるようにしたいと思っております。これを動行いたしますと、少なくとも東京湾などではほとんど全水域について油の投棄が予防されるということになるわけでございます。そうした面において、まずできるだけ徹底した措置を講じていくというふうにしたいと思っております。

○原田立君 多少技術的なことでお伺いするようになります。八割ないし九割ですね、押えられるのは。そうすると、あと二割ないし一割ぐらひは逃げるわけですね。この逃げるのは一体どうやって捕捉するのですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) 大体あとの二割は百五十トン未満でございまして、主として平水区域の資格を持つ船舶が多々ございまして、東京湾で申しますと、東京湾の中はもう平水区域でございまして、かつ港則法で取り締まれる範囲の一萬メートル以内には全部ございまして、抜けると申しましても、多くの部分は港則法によって取り締まれるのだというふうにわれわれ考えております。

これがもし流出したとすると、直径五百メートルぐらいのところを全部紫の海になるというふうに聞いております。そうなつてしまつたものは、全体の八割ないし九割を押えているからいいじゃないかというふうなことは、どうも合点がいかないわけなんです。また、数多くでなくて、たった一ぺんでも全滅のおそれもあります。こういう事故が起きた場合、責任の所在とかなんとなかというところにもなつてくると思つておられたい。これはもうどこにも持つていけないとなれば、結局、零細の漁民等は泣かなければならぬ。こういうふうなことになるので、その八割ないし九割ぐらいつかまえておけばいいじゃないかという議論には、どうも私合点がいかないのです。

○国務大臣(大橋武夫君) ちよつと言ひ方によつて御趣旨のような意味にもれたかもしれませんが、八割を押える、あとの二割は野放しにしてある、ということではないのでありまして、この法律では八割だけしか押えられないことになっております。しかし、あとの二割は、従来からありました港則法の規定で少なくとも東京湾内くらいのごところならば全部もとも押えられていたのだとさせていただきます。したがって、いままでは、せつかく港則法というものがあつたが、肝心の油の受け入れ装置がなかったために十分な取り締まりをやつておりませんでした。今度東京湾内にそういう施設ができるということになりますと、取り締まりを厳重にやることができまふから、したがつて、従来の港則法の禁止規定が全面的に活用される。したがつて、この法律の適用を受けない二割については少なくとも東京湾内くらいのごところならば取り締まりができますから御心配は要らないのではないかと、こういう説明を先ほど来いたしておるのでございます。

○原田立君 大臣の説明のように心配ないというふうな考へていいわけですね。また、今後もしいろいろこんな問題で事故が起きたら、いまの大臣の言明と事実とは相違する重大な問題になります

よ。

その点は別にして、いまの施設の問題ですけれども、整備港の整備計画についてお伺ひしたいんですが、廃油処理施設を初年度には補助金三億円で合計六カ所、絶対数が非常に足りないと思うのでありますが、当然ここで、今後の年次計画ですね、先ほどお話をちよつとあつたかのように思つておられたい、年次計画はどういうふうにお考えですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) 大体全部の港を見まして、その港に入る船の数、それから船の種類、それから船の型ですね、その実績を基礎にいたしまして、そういうふうな種類に基づきまして、油性汚水、すなわちビルジ、バラスト水及びタンククリーニング水と三種類ございまして、それが一隻当たりどのくらい出るかという計算をいたした結果がございまして、一日百トン以上の油が出たような油性汚水が船から出る港は全部で三十港ございまして、その中で特に千トン以上出ますのが十一港ございまして、その十一港は、千葉、川崎、横浜、四日市、大阪、神戸、下津、和歌山、水島、岩国、松山、下松となつております。それで、本年度はそのうちの六港でございます。それども、川崎、横浜、千葉、下津、和歌山、神戸、水島、十一のうちのビッグシックスをまず港管理者で施設をつくつていただき、次は、その残りの千トン以上のものにつくつていく、それからさらにその下というふうな計画で今後やっていきたいというふうに、一応廃油を出す量に応じた港を選びましてやっていく。大体石油精製工場のある港が多うございまして、そういう順に整備していくわけでございます。これは港管理者がやる場合でございます。

それ以外にも、場所がダブりますけれども、外航大型タンカーが造船所へ入つて修理する、それから定期検査をするという場合に多量のクリーニング汚水を出します。それについては、港管理者でなしに、関係造船会社等が出資してタンククリーニング等をあわせました石油処理事業という

ものの会社をつくらせましてこれらの油性汚水を受け入れる。これは大体東京湾、大阪湾に二カ所くらい、瀬戸内に二カ所それから西九州に一カ所というふうな考へておられて、本年度は二カ所くらい、東京湾は二カ所くらいというふうな考へて、残り五カ所くらい、また来年、再来年というふうな整備をしていきたいというふうな考へておられる次第でございます。

○原田立君 整備なさるということはわかりました。また来年、再来年になさるというお話もわかりました。何年計画とか、第何回計画というふうな具体的にきちんとしてやるような計画はもうすでにできているのですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) いまそのはつきりしたものはできておりません。これは予算問題もございまして、財務当局等とも御相談しなければならぬと思ひます。一応の線は、いまのような三十港くらいを三カ年くらいという案は持つております。

○原田立君 予算の問題でしようけれども、三十港三カ年、大ざっぱな話ですよ。やはりお金がつかない問題でしようから、また運輸省のほうで大蔵省と折衝なさるにも、もう少しはつきりした計画をお立てになるべきじゃないか、こう思ふのですけれども、現に、来年の予算編成でやるでしょうから、はつきりしないといけないのじゃないですか。

○説明員(鈴木瑞吉君) 来年の予算もいま準備いたしておりますけれども、来年度につきましても現在検討しておりますので、はつきりした計画をつくるつもりでございます。

○原田立君 それから、先ほどの六港の、今年度やつたというところなんですが、そのとき、大臣の御答弁の中に、地方港管理者のほうからつくるという申し出があつたのでききました。三十港つくるうち六つだけききました、こういうお話でした。つくるという申し出があつたからきめた、じゃ、申し出がなかったらやらないのか。逆説的なことにな

りますけれども、この点どうなんでしょうか。

○国務大臣(大橋武夫君) 実は、ことは、先ほど来たたびたび申し上げておりますとおり、一カ所五千円の見積もりをいたしまして、補助費が三億でございますから六カ所しかつくる予算がなかったわけでございます。そのうち、大きな港につくるようにいろいろ話をいたしておりました。港管理者のほうもなかなか財政的な負担もございまして、初めてのことでございまして、経営の状況もわかりませんので、しり込みするものがございます。まあ、よそが一年先にやつたのを見て、それから来年自分のほうもやりたいというふうなものもございまして、中に勇敢なのが、こつしぜひ自分が先に行つて、そういうようなのがちよつと六港ありますので、それにきめた、こういう意味でございます。

○原田立君 どうもはつきりよくわからないので、廃油処理事業者ないし自家用施設による処理者及び港管理者の三者を予定して規定してあるのだからと思ひますが、廃油処理施設を所有して行なう、廃油施設については採算が合わない仕事なので、結局第二十七条による勧告規定により港管理者がやることを余儀なくされるのじゃないか、こう思ふのですが、そこで、やはりいろいろと先ほど戸田委員の質問もありました財政的な、現在赤字等がかかっているところで、またこの新しい仕事が出る、こうなると、港管理者自体もアップアップになるのではないかと、結局国のほうから手厚いものを出すべきじゃないか、こういうふうな思ふわけなんです。それから先ほどお話がありました、石油ターミナルまたは造船所等に処理施設を義務づける必要があると思ふがどうか、こういう質問に対して、現在考へていないというところなんですが、考へていないで、今後この法律をつくつて、きちんと油による汚濁をとめていく自信があらになりますか。なぜこんなことを聞かと言へば、現在、石油は約一億二千万キロリットルと、こう言われておりますが、試算さ

れたのを見なければなりません、五十年には二・五倍、二億五千万キロリットル、あるいは六十年には四・六倍、今後どんどん需要が増していくだろうと思う。そうすると、現段階においては、石油ターミナルまたは造船所等に処理施設を義務づけないというのがはたして適当なのかどうか。現状では義務づけることを考えないけれども、将来は義務づけるということを考えているのか、その点はどうですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 申し上げ得ることは、現在の法案では義務づけることまでは考えていないということであり、しかし、永久に義務づけるべきものではないという考えを持っておられるではございませんので、何と申しまして、石油精製業者は資本力も大きくございまして、また、廃油処理施設をつくりました場合に、最もその利用の利益に浴するものも石油精製業者でございまして、どちらかといえば、原則的に石油精製業者は自己の生産品を運搬するタンカーのための廃油処理施設をつくるべきだという考え方が成り立ち得ると思うのでございまして、しかし、これにつきましても、現在の段階では、そこまでいかずとも、政府の行政的な指導によりまして石油業者に必要なる廃油処理施設をみずからつくらせることが可能である、こういう考えを持っておられるのでございまして、そういう意味で法的措置は今回行なわないというわけでございまして、将来、必要があれば当然法的措置を考えていくべきものだと思います。

○原田立君 第七条の「次の各号の一に該当する油の排出は、適用しない。」というところで五項目あげてございまして、いわゆるPI保険と法案の七条との関係についてお伺いしたいのですが、この七条では、五つの場合には排出してもよいとされております。この一の場合ですね、「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」、それから二、この一号ないし二号のような場合に生じた損害は損害保険の対象になるので

すか。

○説明員(野村一彦君) ただいまの御質問でございしますけれども、現在のPI保険でカバーいたしております損害の範囲につきまして、そのカバーできないものは、その責任者の故意または重大なる過失によつてこれらの損失、損害または費用が発生したときには、このPI保険でカバーできないということになっております。したがっていまして、いま先生の御質問の「船舶の安全を確保し」という、「人命を救助するための油の排出」ということで、まさにそのとおりの事由によつてやむを得ず油を排出したということによつて他人に損害を与えたならば、それは、まあ私の考えでございしますけれども、現在のPI保険がこういう条項を予想しておりませんので、それに適合するかどうかわかりませんが、私も、私も、解釈といたしましては、保険ではカバーできるのではないかと考えております。

○原田立君 それは、当局の正式見解としてお伺いしていいわけですね。

○説明員(野村一彦君) まだ法制当局と打ち合わせをしておりますので、その点、確言をもってはできませんけれども、私も運輸省の事務当局としては、そのように考えております。

○原田立君 こういうことは問々起きてくる問題だと思ひます。それで、ただいまいに終わつたんでは相ならないと思うわけです。さつそくその点明確にしておいてもらいたいと思うのです。

それからなお、廃油処理施設からの処理が、それはどうなのか。どこに捨てることになるのか。いろいろ、清掃施設にしても、汚水処理施設にしても、この処理がすの処理にたいへん困つてゐるわけです。この点はどうか。

○説明員(鈴木瑞吉君) 目下考えておりますのは、陸上で集めて焼却処分する。それから廃油をさらにまた活用するという商売もございまして、そういう買ひ手のある場合には売り払うということもございします。

○原田立君 最後に、取り締まりの問題でお伺い

したいと思うのですが、政府は規制外船舶について港則法で規制でき得るとしてゐるのでございしますが、港則法は、立法趣旨が問題であつて、全然公害防止を目的としておりません。また、取り締まるべき海上保安庁の警備体制にも問題があるのではないかと。規制外小型船舶まで手が回らないのが実情じゃないかと思うのですが、いかがですか。

○政府委員(龜山信郎君) 私どももいたしましては、実は、今回のこの法律が成立いたしますと、距岸五十海里以内が投棄禁止区域になります。これは相当の遠距離でございまして、これは日本の全沿岸にわたつて投棄禁止区域というものが新たに設定されるわけでございしますので、われわれは、これの取り締まりにつきましては、原油の選定、航空機を効果的に運用するその取り締まり方法等についても現在一生懸命研究をいたしております。

ただ、犯罪捜査として行なう場合には、御承知のように、相当困難な問題があるということは私も承知いたしております。したがつて、捜査技術上の問題としては、なおいちる科学的に検討を重ねます。また、港内につきましても、実は現在の港内のパトロールは港内艇をもつて実施いたしております。これらの実施の効果が今日までは必ずしも十分ではなかつたという点は御指摘のとおりでございします。この法律全体が公害の防止でありまして、従来の港則法というものも、ただ廃油、バラストをみだりに捨ててはならないというような簡単な文言だけであつて、実際に、これには罰則がついておられますけれども、よほどたちが悪くないと検挙して送検するという段取りまでいきにくかつたわけでございします。この法律によりまして、たとえばバラスト水にしても一〇〇PPMという基準が明確になつております。また、それら処理する施設もできてまいるということになりますれば、私もとしては、そういう基準から判断いたしまして、港則法と法的に若干の相違がございしますけれども、現実には廃油を投棄

する、あるいはバラストを港内に投棄するという行為についての取り締まりはやりよくなるというふうに考えておりますので、でき得る限りこれらの取り締まり検挙ということをやするように努力をいたします。

○原田立君 いまも、港則法からいつてのことであつて、ちよつと今回の法制正による犯罪摘発というふうな問題にまではいつていないというふうなお話でありました。言つてみれば、今度の法律によつて監視していかねばいけないのは、海上保安庁としては、まあ変なことばでしようけれども、片手間な仕事というふうな部類に入るのではないかと、監視とか苦情処理ということとは、また、片手間でないに、今度はしっかりとつていくということになれば、いままでより仕事がふえていくということになると思うのですが、具体的に現体制で効果的にやつていくと言ひますけれども、現体制でちゃんとできますか。

○政府委員(龜山信郎君) これは、そういうことを申しては何ですが、船舶側においてこういう法律を全然守らないで片っ端から違反するというのであれば、われわれの勢力をもつてはとうてい防ぎ得ないわけでありまして、しかしながら、こういう法律ができ、これが徹底され、また各船が、先ほど来いろいろ御議論のございしますように、そういうものを排出しないような、われわれのほうから申しますと犯罪を起さないような環境が整備されてまいりますれば、こういうものを犯す者は少なくなるであらう、そういう点で、現有勢力で片手間とおっしゃいましたが、この法律が制定されまして施行される際には、私もとしては一般の仕事と同様に、やはり事柄の重大性にかんがみまして力を尽くしていきたい、かように考えております。そのため、もちろん船舶並びに航空機等のわれわれの道具を増強していくことは当然必要でございします。そのために、私もとしては、こういう仕事は新たにわれわれに課せられた新しい仕事でございしますので、それに対応するだけの道具をせびつていただくということ

で、来年度の予算を現在検討しておるところでございますが、やはりそれによつて業務量が増加する分については、船艇の増強を予算上お願いするということに進みたいと考えております。

○原田立君 結局、そういうことだろうと思うのですよ。私も心配したのは、現体制で効果的にやつていくという長官の話がありましたから、それではとうてい足りないのではないかと、こういう心配でお聞きしたわけなんです。それで、来年度の予算についてもいま検討中であるというようにのこととありますが、それは内部の問題でしようけれども、この新しい仕事が増えたことによつてどれだけのものをふやしてやっていくか考えなければならぬ。それから第二に、この問題が一番大事な問題だと思ふのですが、来年度の予算要求等について、これは格段の努力をなさるだろうと思ひますけれども、その点のお考え、これも伺ひたいと思ひます。

○政府委員(龜山信郎君) この取り締まりのために何隻ふやすかということでございますが、実は私どもの巡視船艇は、御承知のように、人命救助、密入国の取り締まり、あるいは他の海事法令違反、その他陸上の警察と消防と一緒にしたような仕事をしております。全体としてやはり業務量がふえてまいりました。さらにまた、最近の東京湾内等の交通事情というものはたいへんなものでございまして、ここで油船が衝突、乗り上げ等の事故を起こした場合、これは本法の適用外でございまして、現実には積み荷の油を大量に流すということになれば、バラスト水が少々こぼれたというぐらいでは済まない。したがつて、交通安全のための交通規制という仕事もだんだん強化してまいらなければならぬと総合的に判断いたしました。現在船舶増強計画ということで検討している最中でございますので、この仕事のためにどれだけということを確認に申し上げられないので、その点は御了承いただきたいと思います。

○国務大臣(大橋武夫君) 私は、この法律の実施のために取り締まりを厳重にすることはむろん当

然であるし、そのための予算についても、また取り締まりばかりでなく、法律を実施すること自体に伴う予算措置についても努力をいたしたいと思つております。

ただ、この法律は、取り締まりはともかくといひまして、もっと大事な点は、こういう法律ができた機会に、油の取り扱いについて関係者を行政的に指導していく、そうしてできるだけ油の取り扱いによつて海水の汚濁を防げるような、そういう指導をすることが大事ではないかということをお考へするべきであります。たとえば、従来一部の石油業者におきましては、工場からでます石油混合物を海上に投棄する、そういうことのために船に載せて持っていかに投棄されたというふうなやり方、こういうことをやっております。こういうことは、こういう法律ができたならば第一にやめさせるべきではなからうか。これは投棄用の船を扱つておきます運送業者の方面に對しても指導をいたすことができませんし、また、運送を頼んでおります石油業者に対する指導面からでもできると思ひます。従来、のそいう扱い方を行政的に指導して変えさしていく。そうして、そういう方面の努力がむしろ海水汚濁防止の上からいって、より多く効果をあげる面があるのじやなからうか。その辺のことをこの法の実施に際しましては十分に研究し、まじめに努力をいたしまして、ぜひともこの法律の目的を達成するようにいたしたいと思つております。

○委員(松澤兼人君) 大倉君。

○大倉精一君 最後ですから、私もちょっと、法律をすらすらと読んで氣になる点がありますので、お伺ひいたしますけれども、第八條關係ですね。これは法律の発効後一年までにやれと、こういう趣旨のように思ふのですが、だとすれば、ずいぶんたくさん船があるのですけれども、その全部の船舶にそういうビルジ排出防止装置をやるという能力があるのでしょうか。一年間に全部やつてしまふ能力があるのですか。ちょっと氣になるものですか。

○説明員(鈴木珊吉君) これは、大型船につきましては大半が油水分離器を持つております。問題は小さい船でございまして、これにつきましては、ビルジ排出防止装置と申しまして、金がかかる油水分離器と違って、ビルジだめと申しまして、おけふたいなものがありまして、船底に置いて廃油をためておいて、そうして捨てるということ、金がかからない設備のものもございまして、そのいずれでもよろしいのでございまして、油水分離器につきましては多少金のかかるものでございまして、これにつきましては船舶整備公団を通じて融資させるという措置、あるいは中小企業金融公庫を通じて融資させるということで極力やらせるということで、一年間で整備できるというふうに考えております。

○大倉精一君 わかりました。とにかく、高いものは海岸からできるだけ離れてやれというのです。できるだけ離れるというの、どのくらい離ればよいのですか。

○説明員(鈴木珊吉君) これは航行しているときにできるだけ海岸から離れている地点というふうなことを考へておりますけれども、特に何キロというふうには別にきめておりませんけれども、できるだけ行けといつたつて、どこまで行つたつてできるだけでございまして、ですから、こういうふうなことはきちんとやはり明確に示したほうがいいですね。少なくともそこまで示さないと、できるだけ行つた、いやできるだけ行かぬ、といつてこれは紛糾のものになるのじやないかと思ひます。

それから立ち入り検査ですが、これは末尾にちがつて書いてありますけれども、犯罪のための立ち入りと解してはならないと書いてありますけれども、これは嚴重にひとつそういうことのないようにしていただきたいと思ひます。と同時に、この立ち入り検査は、船舶または引かれ船を管理す

る船舶所有者の事務所に立ち入り検査をするのですけれども、この事務所というのはどのくらいあるのですか、数は。

○説明員(鈴木珊吉君) 事務所の数でございまして、これはいま何軒という資料は保持しておりませんが、この場合の事務所は引かれ船の場合の事務所でございます。要するに船長の乗っていない船のほう……。

○大倉精一君 いや、ここに書いてありますよ、法律に。三十条には、こういう場所へ行つて立ち入りをやれ、つまり、船舶または引かれ船を管理する船舶所有者の事務所へ行つて検査をせよ、こういうのですが、検査すべき場所は一体どのくらいあるのですか。

○説明員(鈴木珊吉君) ちょっといまここで数字を覚えておりませんが、この場合、「船舶又は」で切れて、引かれ船を管理する事務所と、二つに分かれるのでございまして。後ほど調べてまいります。

○大倉精一君 別に急に調べぬでもいいですが、そこで問題になるのは、「運輸大臣は」「その職員に」というのですけれども、「その職員」というのは、運輸省のどこにおる職員ですか、これは。

○説明員(鈴木珊吉君) 地方海運局が一番そばにおりますので、地方海運局職員にやらしたいと思つております。

○大倉精一君 それで私心配するのは、やはりこういう、高いにしろ安いにしろ装置をつける義務を負わしたのですから、これはやはり確認しないと、やつていのかやつていないのかわからぬでしょう。そうしますと、この職員さんが事務所を全部立ち入り検査するにはどのくらいの日数がかかるのですか。あるいは、これは全部はできないからでございまして、確認する方法をとらなければならぬと思ひますけれども、いまの人数で、さっき海上保安庁から聞いておりましたけれども、これは立ち入り検査は一本はやらぬといひけないでしょう、これはどうですか。いまの職員でやれますか。

○説明員(鈴木瑞吉君) いまの職員で立ち入り検査は全部できるかということでございますか。

○大倉精一君 ええ、そうですね。

○説明員(鈴木瑞吉君) 極力やる以外に方法はな

いと思ひます。

○大倉精一君 そういうことだろうと思う。それで私心配するのは、いま二、三点質問しました。が、実施できないような法律をつくったってしようがないんだ、実施できない法律をつくったって。法律をつくれば、やはりきちんと実施をして、装置をしなければならぬといったら、装置しているかないかちゃんと見なければいけない。そういうことを、運輸大臣、これは人数が少なければ少ないなりに一生懸命やるよりしかたがないとおっしゃいましたが、そのとおりだと思うのだから、これはぜひとも、こういう法律をつくったならば、的確にこれが実施できるように格別の配慮をお願いしたい、運輸大臣いかがですか。

○国務大臣(大橋武夫君) ごもっともしごとと存じます。努力いたします。

○委員長(松澤兼人君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(松澤兼人君) 御異議ないと認めます。よって、質疑は終了いたしました。

本案に対する審査はこの程度といたします。

○委員長(松澤兼人君) 次に、産業公害及び交通対策樹立に関する調査を議題とし、産業公害対策に関する件について調査を行ないます。

質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。加藤君。

○加藤シヅエ君 私は、産業公害の問題につきましてただいま鋭意勉強中でございます。まだいろいろむずかしい問題がたくさんあって、それに

ついて十分に理解していない問題があるわけでございますけれども、この問題がむずかしいということ、これはこの委員会の委員としてもむずかしいのでございまして、いろいろの問題で公害によって被害を受けた一般の人たちがその被害をどこにどういふふうに訴えたいかという問題に直面しているわけだということに私は理解いたします。それで、今日伺いたいことは、こういうような問題で、産業公害で起こった一つの現実の問題について、その対策をどういふふうにするかということについて伺うわけでございまして。

問題は、この六月に福岡市で起こった問題でございまして、私が質問するのは、下水の処理の問題で、下水の処理につきましては、その監督指導の官庁から、どういふふうに進導していらっしゃるか、どんなふうに進導していらっしゃるかということについて伺わなければなりません。

それから、現実起こった被害につきまして、これは漁民が非常な被害を受けたので、水産庁でございまして、漁民の問題について扱っていらっしゃる当局から、これにどういふふうに対処なさるおつもりであるか、伺わなければなりません。

それからその被害を受けまして、どういふ性質の被害であるかということ、汚水によって汚されたところの海水によって魚介が死滅したわけ、そういう死滅を起こした原因の汚れた水というものはどういふ基準でどういふふうに進査するか、そうしてその検査する時期はいつであって、どういふところから問題になっている水を取るかというふうな、そういう問題について答弁していただきたいと思います。これは私の全部の質問をカバーして一応申し上げました。

次には、具体的にこれを一つ一つ伺ってまいりたいと思ひますが、福岡県の福岡市の博多湾に面した箱崎漁業協同組合は七組合が福岡市の当局と

間に調停者の有力な方を三人選んで協定書をつな

で、漁民たちが組合の人たちみんなです。市当局に抗議を申し込みにまいりました。市当局のほうでは、この約束の違うことをやったということをすなわに認めて、ここに今後どういふことをしないという覚書きを漁民に対して渡しているわけ

間、排出された以外の場所の漁場に対しては何も影響を及ぼさないという約束のもとに、福岡市中

で、私がこのことを知りましたのは、漁民から訴えを受けたのではなくて、この問題がテレビのニュースに大きく報道されて、私はそれを見たわけ

たというふうな原因から、今度は海水が逆流してき

た。市長さんでないことは確かでした。その助役さんが当惑したような顔をしてまん中にすわらせられて、そうしてたくさん漁民が取り巻いて卓をたたいておこっているわけです。そうして市当局としては、非常に当惑したような顔をして、ひたすらあやまっています。どういふか、これはどういふか、私はそのテレビの画面を見たときにそう思ひましたけれども、なお私は、これを公害として取り上げなければならぬ問題だとして、さらに詳しく調べましたところが、その福岡市の助役さんと立ち会い二人がちゃんと判を押し、六月十二日にそういうことを申し入れて

お魚、そういうものが死滅いたしましたので、それについて、約束が違うではないかということ

で、私が伺いたいののは、この写真でいろいろと説明を聞きましたけれども、こういうふうな、な

なかなかつばな処理場のようでございますけれども、漁民のほうからの話と、テレビの画面でのいろいろの説明を聞きますと、処理場がもう少し高度の精密な処理をするものを使わなければ漁民との約束は果たせないにもかかわらず、簡単な処理場であったから、それでどういふふうな汚水が流れたというふうに漁民は理解しようでございます。それで、はたしてそれがそのような事実であったのか、何かほかのことであったか、その処理場がはたして適当なものであったかどうかというところを最初に向わなければなりませんし、また適当なものであったとしても、現実にこういうふうな事故が起こったということになりますと、こういうふうな処理場をつくったそのあとの指導というのはどういうふうになされたか、責任ある当局からそのことを初めに伺います。

○説明員(武藤一郎君) 福岡市におきますし尿処理場に関係した問題につきましては、ただいま加藤先生から詳細な御説明がありましたとおりでございます。ただ、この問題につきましては私も承知いたしておりますことは、処理場自体としては、ただいま先生がおっしゃいましたように、非常に適当なものでございます。ただ、本年の三月中旬から六月上旬まで、いわゆる溢流ゲートといひまして、雨が非常に多いときに海の方に下水を流す施設が、いわゆるゲートがあるのでございますが、このバルブが一時ゆるんでおりまして、晴天時におきまして、別に下水がどつきりならないときにもそのバルブがゆるんで、そうして海水が逆流をして、そうして処理場の能力をこえて処理がなされていく。逆流いたしましたので、晴天時においても簡易処理をせざるを得ない状況になつていく。それがいわゆるいま御指摘のきたない水を出している、こういう状況でございます。この点につきましては、さっそくバルブを直しまして、現在では普通の状態が処理が行なわれている状況でございます。

わけでございますけれども、これは福岡市の全部の下水を処理しているわけではございません、一部をやっておるわけでございます。したがって、貝の死滅とその下水の処理との問題が直接因果関係があるかどうかという問題につきましては、そのほかの、たとえば家庭下水等が福岡市ではほかの川にもいろいろ流れておりまして、それは海の方にも流れております。したがって、現在、厚生省といひましては、県を指導いたしまして、調査団を編成いたしまして、水産関係の先生、その他の先生を入れて、赤貝の死滅につきまして原因を現在調査中でございます。したがって、この問題につきましては、下水の処理とこの赤貝等の死滅につきましては、いわゆる科学的な調査を現在行なっている状態でございます。

なお、建設省のほうでも係官が行かれましたいろいろ調査をしておりますので、そのほうからも御答弁いたしたいと思います。

○説明員(久保起君) ただいまの厚生省の武藤公害部長さんからの説明ではおぼろげなところと思ひますが、若干補足をさせていただきますと、処理場の構造機能が不十分であったのではないかと、こういう先生の御質問でございますが、調査の結果、処理場の機能その他は不十分でございます。ただ一部、処理場ではなく、下水道の管渠の一部に、いま説明がありました降雨時に雨水を吐く設備の一部から海水が逆に逆流をした、その逆流をした海水がそのまま増量になって処理場に流れ込んだ、したがって、処理場のほうが、予定以上の水量を受けて一部簡易処理をしなければならなかった、こういう状況でございます。その不完全——不完全といひますか、一部不十分でございます。いましたゲートの修理をすることによりまして、現在ではほぼ漁民の方々とお約束をした処理がなされておるわけでございます。今後ともそういうようなことを維持管理その他の面で徹底していくことによりまして、下水による被害はない、こういうふうな考えております。

以上でございます。

○加藤シツエ君 これは、台所やなかで使った下水と、それから水便所の水と両方でございますね。それで、いまの御答弁によりますと、厚生省のほうの御答弁でバルブがゆるんでいたというこの過失があったわけでございます。それから建設省のほうからでは、この処理場の施設には不備はない、けれども不備がないという検査をなさつても、海水が逆流するというのは、やはりそれは不備ということにはならないのでございますか。

○説明員(久保起君) 処理場のほうの設備と、私がいま御説明をいたしました管渠のほうのゲートの部分は、一応場所的に別でございます。処理場は処理場の敷地の中の処理をする設備でございますので、そのゲートというのは処理場からずっと出まして、管渠の一部にゲートの部分があるわけでございます。したがって、処理場の設備、処理をする設備そのものには不備はない、管渠のゲートの部分については不備がございました。したがって、それは修理いたしまして、今後海水がその部分から逆流をして結局処理場のほうに流れ込まないような措置をとることによって十分だと、かように考えております。

○加藤シツエ君 そういたしますと、その処理場に対する指導、それからゲートに対する指導検査等は建設省がその責任をお持ちになるわけでございますか。

○説明員(久保起君) 実は、本年の六月二十一日に、下水道法の一部改正がなつたわけでございますが、六月二十一日以降は終末処理場の建設並びに管渠の建設維持、これが建設省の所管となっております。で、き上がりました終末処理場の維持管理につきましては厚生省が責任を持つと、こういうこととやることになつたわけでありまして。

○加藤シツエ君 いろいろ法律のこまかい改正やなにかといふことは、被害を受けた人にはほとんど関係のないようなことで、わからないことと、そういう説明をされても非常に当惑することだと

思いますけれども、この工事ができたのはその法律改正以前でございますから、そうなりますと建設省がその問題については全責任を負われるわけでございます。それがはたして適当なものであったかどうかといふことは、建設省がこれだといふ思われたわけでございます。

○説明員(久保起君) 今後は建設省の責任になります。それからいま調査した結果は、処理場の機能は十分であると、処理場の設備につきましては十分ではない、ただ管渠の一部のゲートの部分に十分な点がありまして、それは修理をしたことになっております。

○加藤シツエ君 いまはもう不備はないというわけでございますけれども、この問題が起こったというところに対しては不備があったと、こういうこととでございます。

○説明員(久保起君) さようでございます。

○加藤シツエ君 そういたしますと、これはやはり、漁民の訴えに對しましては、建設省はその点については責任をおとすことになるわけでございます。

○説明員(久保起君) ただいま厚生省の公害部長さんからお話ございましたように、水産関係に被害があった原因が下水道のたまたまの簡易処理が原因であるかどうかにつきましては、これは調査中でございます。その面においての責任といふことは調査の結果を待た上になります。ただ施設の一部から海水が逆流をしたと、こういうことにつきましては確かに設備の不備があったと、今後ともそういうことのないように指導もし、措置をとってまいりたい、かように思ひます。

○加藤シツエ君 そういたしますと、これは、とにかく事はもう起こつて、赤貝も死んでしまったのですから、もう現実にそういう問題が起こつたという観点からこの問題を追及していかなければならないわけ、まあ建設省としてのお責任の問題は、いまの御答弁で明らかにしたと

思います。赤貝が死ぬと死んでしまつて、漁民が非常に困つてゐるといふ問題に入つていゝわけではございませんが、その放水された水のため、魚が死んでしまつてゐるといふことは、あるいは原因があつたか、と、この水質の調査が、赤貝の死に何によつたかといふことによつて、現在調査団が調査中と聞いております。

○説明員(武藤一郎君) 福岡市のほうからの報告によりますと、水産の専門家を雇はした調査団を編成しまして、赤貝の死に何によつたかといふことによつて、現在調査団が調査中と聞いております。

○加藤シヅエ君 その調査団というのは、どういふ組織、どういふ方たちが、どんなふうに入つておるのですか。

○説明員(武藤一郎君) 九大の水産関係の先生を含めて調査団を編成しておるよに聞いております。調査団の全員についての名簿は現在の手元にございませんで、後はど調べて御連絡したいと思います。

○加藤シヅエ君 それはどこから依頼なすつたのですか。福岡市当局からですか、それともどこからですか。

○説明員(武藤一郎君) 福岡市と聞いております。

○加藤シヅエ君 この漁業組合のほうでも、みずからまた久留米大学に依頼いたしまして、この水質の調査をしてもらつたわけでございます。この水質の調査の意見というのが報告されております。これは私、見ましたので、報告されても、非常に専門用語が多き入つておりますから、これを見ただけで私は十分に理解することはできません。さらに勉強するつもりでございますけれども、現在十分理解ができません。ただ、理解ができませんのは、下水道法施行令の第六條に基づく放流水の水質の技術上の基準は次のとおり、こう言つて、その基準といふのがこ

に明示されて、そしてこの水質を検査してくだつた結果はこれといふ数字を見ますと、その基準よりみんな上回つてゐるわけでございます。この数字が上回つてゐるといふことは、やはりその水質が確かに有害なものであつたといふことが、この事件に限れば証明されてゐると思ひます。そういうことを聞いていらつしやいますでしょうか。

○説明員(久保君) 水産関係による被害の原因調査につきましては、たゞいま武藤公署部長からお話ございましたように、九州大学の水産学部の富山先生を中心に現在調査が進行中でございますが、建設省のほうで調べました放流水の水質によりますと、処理場から放流されてゐる水の水質は、高級処理、それから簡易処理と二つござい

ますが、高級処理を上回つてゐる。先ほど申しました海水が逆流した折には簡易処理の形で放流水の水質基準は、たゞいま先生が申し述べられました表の中にあるいはあろうかと思ひますが、下水道法施行令の第六條にございまして、たとえBODで言いますと二〇PPMといふ数字でございまして、それに対して福岡市が簡易処理して減菌だけして放流した数字が六〇から一〇〇の間でございまして、簡易処理には合格をしておるけれども高級処理には合格してない。もちろん簡易処理でございまして、高級処理よりもやゝ悪い水質が出るわけでございます。したが

いまして、先生のいまの御指摘は高級処理を上回る——高級処理はBODで二〇でございまして、それを上回る数字になりますが、簡易処理よりは上の範囲内に入つてゐる、こういう実態でござい

ます。したが、いまして、私もどなたかしましては、水質的には簡易処理の範囲内にあり、しかもなお出てくる量が一日一万トンぐらゐのものでございまして、水産関係に対する影響は軽微であつたのではなからうかと、かような判断をいたしております。なお、詳細につきましては、水産学部の専門家に依頼した結果を待ちまして善

処をしてまいりたいと、かように考えております。

○加藤シヅエ君 その水質検査なんでござい

けれども、福岡市当局のほうから依頼して検査してゐる水は、いつどこから取つた水であるかといふことを漁民は非常に心配してゐるわけでございます。自分たちのほうの大学へ持つていったその水と、それからまた別のときに、時期の違つたときに違つた場所を取つて持つていかれた水であるかどうかといふようなこと、それがどんなふうになつてゐるのだからかといふ、それで、もし違つた時期に取つた水であつたら……その貝の死んだときの水でなければ問題にならないわけです。

いろいろな処理されたあとの水で検査していただいても、それは、ただ論争の場合には一つの資料になるかもしれないけれども、赤貝が死んだといふことにはどうにもならないことでございますから、そのところは、どんな水をどんなふう

に検査したかといふようなことを、その被害者たちにどんなふうにして明らかにするおつもりなん

でしょうか。

○説明員(久保君) たゞいま私が申し上げました数字は、終末処理場におきましては水質管理の必要上もございましては毎日検査をいたしております。検査は、もちろん入つてくるなまの水の水質、あるいは施設の途中での水質、それから一番最後には処理が終わつて放流する直前の水質、かように分けてまして、ほぼ毎日検査をいたしております。したが、いまして、その検査の記録は下水道法によりまして保管をしなければいけな

ことは立証できるかと思ひます。

○加藤シヅエ君 赤潮といふことが非常に言われておるのでございましてけれども、赤潮といふものはどういふ原因でこの博多湾には出るのですか。その赤潮が出たと言はれること、この漁民たちがいま指摘してゐるきたない水が知らない間に相

当期間流れ込んでいたといふこと、何か相互関係があるのございませうか。そこを明らかにして

もらいたいと思ひます。

○説明員(藤村弘毅君) 赤潮はプランクトンの異常発生で起る現象でございまして、それが天然現象によるのか、内陸から流れ込みます水によつて異常発生いたしますのか、因果関係はまだ明確にわかつておりません。現在それを一つのテーマとして研究を進めております。

○加藤シヅエ君 いままでの御答弁で、この問題

についての疑問点は一通り表面に出たと思ひます。

お願いして私の質問を終わります。

○説明員(武藤一郎君) 現実に赤貝が死滅して漁民が困つておられるということ自体につきましては、はなはだ残念なことでございます。関係各省といたしましても、赤潮あるいは下水処理場の問題の水、あるいは先ほど申しましたように福岡市ではまだ下水が不十分でございます。一般の家庭用下水が川を通じて海に流れ出る状況もあるわけでありまして。こういう点につきまして専門調査団の調査結果を待つてこの問題は科学的に究明されるべき問題だと思ひますけれども、今後農林省、建設省、厚生省は、この問題処理については前向きな姿勢で検討していきたいと思ひます。

○原田立君 関連して。

調査団が組まれた、それでいつごろ決着するのですか。聞いておりますか。

○説明員(武藤一郎君) 正確な日にはわかりませんが、七月上旬には計画ができて、結果につきましては一カ月かあるいはもう少しかかるのか。その点については現在福岡市のほうから報告を受けておりません。

○原田立君 建設省にちよつとお伺ひしますけれども、あの汚水処理場が原因ではないかというように意味のお話がさつきありまして、要するに、魚介類が死滅したその原因は汚水処理場不備の問題ではないというようなお話があったのですけれども、そうすると、あそこには、私よく知つてゐるのですけれども、汚水の出るようなところはないですよ。もしありとするならば、博多川が非常にきたない都市下水みたいなものです。あそこから出てくるようなことだろうと思ふのですけれども、ばくはやはり汚水処理の不始末によるんじゃないかというように思ふのですけれども。

○説明員(久保君) 私が現地の水質、汚水量を調査した印象を申し上げたわけでございますが、確たる被害の原因調査をしたわけではございませんが、一般的に言いますと、出ました水質がBODで六〇から一〇〇の間、しかも量的には一万トンという数字でございますが、福岡市の大部分が

まだ下水道が未整備でございます。先生たいま御指摘のように、博多川その他を通じてかなりたくさんきたない水が出ております。これがあの地域に出ておりますので、終末処理場から出ていゝるいま言われました六〇ないし一〇〇PPMのBODの水一万トンに比べて、博多川その他に下水道の未整備地域から出てくる汚濁・量のほうが大きい、こういうふうに考えられますので、処理場の水そのものが直接原因であつたかどうかについては、数字的に言えば若干疑問ではなからうか、こういうふうに感じたわけで申し上げます。

○原田立君 川がたいへんきたないことは御承知のとおりです。それと、あそこ博多湾には石油槽が、石油のタンクが非常に数多くあります。あるいはまた船の出入りも多いし、貯木場もかなり大きいのがあります。そつちのほうの原因なのかというふうにも勘ぐられるところなんですけれども、そこはせつかく御調査願ひたいと思ふんですが、現地の人たちは、やっぱりそれによつて魚介類が死んで非常に生活上の不安を感じております。損害補償等についての見通し及び指導等は、お門違いかどうか知らぬけれども、どうですか。

○説明員(藤村弘毅君) 水産庁としまして、地方的な被害につきまして個々の補償問題にタッチしてはおりませんが、この問題につきまして私どもが福岡県の水産課からの報告によりますと、先ほど加藤先生御指摘のとおり、三十六年の協定書の第五条に従つて誠意をもつて話し合いますという市当局の覚え書で今後補償を進めていくということに、いまその補償問題が進んでおると聞いております。紛争が一応おさまつたという報告を受けております。

○委員長(松澤兼人君) 本日の調査はこの程度とし、これにて散会いたします。
午後五時三十四分散会

昭和四十二年七月二十五日印刷

昭和四十二年七月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局