

第五十八回国会 運輸委員會議録 第十七号

昭和四十三年四月十六日(火曜日) 午前十時五十三分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 木部 佳昭君 理事 砂田 重民君

理事 徳安 實藏君 理事 福井 勇君

理事 小川 三男君 理事 野間千代三君

理事 阿部 喜元君 大竹 太郎君

小淵 恵三君 川野 芳滿君

菅 太郎君 菅波 茂君

福家 俊一君 井上 泉君

板川 正吾君 米田 東吾君

渡辺 芳男君 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸 大臣 中曾根康弘君

出席政府委員

運輸省港務局長 宮崎 茂一君

海上保安庁長官 龜山 信郎君

委員外の出席者

自治大臣官房参事官 岡田 純夫君

自治省財政局財政課長 首藤 堯君

専門員 小西 真一君

本日の會議に付した案件

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案 (内閣提出第九九号)

○大野委員長 これより會議を開きます。

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。菅波茂君。

○菅波委員 ます、大臣に総合的な質問をして御回答をいただきたいと思ひます。

新港灣整備五カ年計画というものは、昭和四十三年度から発足すると考へておるわけでありまして、計画がなされて今日まで来ておるわけでありまして、四十二年と四十三年という二カ年を残してまたこの計画を改正するわけでありまして、その新しい計画を策定する上に立つての必要性といひましようか、まず計画の必要性について、大臣からお伺ひしたいのであります。

○中曾根國務大臣 港灣の整備は、昭和四十一年度を初年度とする現行の港灣整備五カ年計画によつて実施してまいり、四十二年の末にはその約五〇〇を達成しております。しかしながら、昭和四十二年度以降の政府の計画運営の指針として、経済社会発展計画が昨年決定され、したがつて今後の港灣整備は、本経済計画の施策に沿つて進める必要があります。すなわち、経済拡大に伴う輸送需要の増大並びに就航船舶の大形化等の海上輸送の近代化等に対処し、また労働力の逼迫に対処して荷役の機械化等をはかり、さらにまた効率のよい港灣の建設につとめるとともに、港灣の安全確保のための施設整備を進める必要があります。

港灣整備計画上の問題としましては、近年におけるわが国経済の高度成長に伴い、港灣取り扱ひ貨物量は予想外の伸びを示し、四十一年について見ても、予想入億一千万トンに対し、実績は約九億四千万トンに達した状況であり、かかる港灣取り扱ひ貨物量の増加は今後も一そう激化するものと想定され、これに対応して港灣施設の拡充強化が必要であります。

さらに、最近船舶は急激に大型化して、港灣、航路の水深増加等の施設整備が必要であり、海上コンテナ輸送はすでに本格化の段階となつて、外

資定期船港灣の整備を全面的に検討する必要があると考へます。また海難事故の防止、なかなしく危険物輸送における船舶の航行及び港灣荷役の安全確保は喫緊の必要事であります。

かかる諸情勢に対処するため、政府といたしましては現行五カ年計画を昭和四十二年度をもつて打ち切り、四十三年度を初年度とする新港灣整備五カ年計画を作成し、港灣の整備を強力かつ計画的に推進することとした次第でございます。

○菅波委員 本法案が成立すれば、運輸省は直ちに新しい計画の内容確定の作業を急ぐわけでありますけれども、そこで新計画の投資額というものが、これが第一点、それから第二点として、目標年次である昭和四十七年の貨物の需要量の見通し、これが第二点でございます。

それから、新しい計画における重点的な事業について、すなわち新港灣整備五カ年計画の構想について、すなわち大臣が考へておる構想の大體をお示し願へば幸甚であります。

○中曾根國務大臣 五カ年計画の投資総額は一兆三百億円でございませう。また、昭和四十七年の港灣貨物の取り扱ひ量は、おむね十五億トン程度であると推計されていませう。

それから整備の重点でございますが、それは、ただいま申し上げましたように外航関係、それから船の大型化に対応する港灣の整備、それから埠頭その他の近代化、機械化、それから安全度の向上等々でございます。具体的には港務局長から説明申し上げます。

○宮崎(茂)政府委員 ただいまの大臣の御答弁を補足したいと思ひます。

総投資額は一兆三百億ということになっておりますが、この中にはいわゆる地方の単独事業でございませうとか、災害関連事業でございませうとか、そういうものが大體千二百億入つております。

それから港灣の機能施設というものでございませう。たとえば上屋でございませうとか、あるいは荷役機械でございませうとか、引き船でございませうとか、貯木場の整備でございませうとか、こういった國費の入らない分を一億千億見込んでおります。したがつて、これは推計の数字でございます。また、國費が入りませぬので、総額は一兆三百億ということになっておりますが、この両方合わせた二千三百億を差し引きましたして、八千億というものが、つまり國が直轄事業としてやるもの、あるいはまた港灣管理者が事業をいたします分に対して補助をする事業、そういう分でございます。したがつて、この法案が通りましたならば、閣議決定いたしますのは八千億でございます。

それから目標でございますが、つまり日本全国の貨物の扱ひ数量でございます。これをもとにして実は計画を立てるわけでございますが、昭和四十七年度が今回は目標になりますので、そういういたしますとどのくらいになるかということで、一応私どものほうで推計をいたしておりますが、いまのところ十五億トン程度ということにしておりますが、閣議決定までもう少し新しい数量を入れまして、十五億トン前後だといふふうには考へておりますが、はつきりした数字は閣議決定までに出したいと考へております。

それから、今後どういふ構想を持っていくかという問題でございますが、大臣もお触れになりましたように、実は日本というのには島國でございまして、やはり日本経済が発展するためには、どうしても外国貿易がそれに伴つて発展する、したがつて、外国貿易関係の港を重点的に整備したい。また、特に港灣の近代化のほしりと申しますか、最近では近代化の問題といたしましてコンテナ輸送というものが、海上輸送の革新ということ

です。すでに軌道に乗っておりますので、こういつたコンテナ関係の港であるとか、あるいはまた石炭とか石油とか、そういった外国貿易関係の港は船が大きくなりますので、水深も深くなければならないといったような問題が、一つ大きな柱としてございます。

それから第二点は申すまでもなくやはり国内の輸送でございます。国内の輸送は御承知のように貨物輸送の面から見ますと、全体の四十数パーセントというものは海上輸送に依存しているわけでございます。陸上輸送も自動車の発展とか、あるいはまた鉄道による輸送もございまして、相当地数この海上輸送に依存をいたしております。したがって、この外国貿易港を中心といたしまして毛細管的な機能をつかさどりまして、この国内輸送の港というものは、だんだんと船も大型化したし、また専用船が出てまいりますので、それに対応したような港湾施設というものを整備する必要があるわけでございます。またそういった産業面だけでなく、やはり地方の港、あるいはまた離島というところは交通の確保と申しますか、民生安定的な問題からの港湾の整備ということも非常に重要な問題でございます。したがって、そういった国内関係の海上輸送に対処するための港湾の整備というものが、第二の大きな柱にならうかと思っております。

そのほか第三の柱といたしましては、最近格差是正ということがいわれております。大きな港の周辺では大都市が発展いたしますけれども、こういつたようなところでは、日本全体を均等に発展させるて申しますか、地域格差の是正、こういつたことがいわれております。そのために新産都市でありますとか、あるいは工業整備特別地域というものが指定されておまして、そういうところの開発、発展というものは、やはり日本におきましてはほとんどが港を中心にして、そこに工場を誘致して地方の発展をはかるというような政策をとっておりますので、こういつた港の整備、これはもちろん先ほど来申し上げました外国貿易、

内国貿易の二つにまたがるような港でございますが、こういつたようなものの整備というものが必ずやだと思っております。それから第四点は、これは港湾ではございませんけれども、港に達する瀬戸内海でございましてかあるいは関門海峡とか、そういったところの航路の整備、こういつたものをやはりやらなければなりませんし、大体以上のような点につきましまして、新しい公団もできておまして、そういったものの事業、そういったものをかみ合わせまして、なるべく必要なものから効率的に港湾事業を進めてまいりたい、かように考えておられますが、それが大体おのれ構想と申しますか、そういうことにならうかと思っております。

○官波委員 政府は昨年の昭和四十二年度以降の経済運営の指針といたしまして、経済社会発展計画を閣議で決定しておるわけでありまして、この計画においては社会資本の整備に關しまして港湾部門の投資額も定めておると聞いておるわけでありました。したがって、新しい五カ年計画の投資額は、たゞいま一兆三百億と承つたのでありますけれども、つまり経済社会発展計画と新計画との關係といひますか、閣議といひますか、それについてお知らせをお願いしたいと思います。

○宮崎(茂)政府委員 御答弁いたします。昨年政府がつくりました経済社会発展計画におきまして、港湾の投資額は一兆八千四百億円というふうには実はきめられております。これが今回は一兆三百億でございます。この二つの数字の關係をどういふようなお話、そういう御質問かと思ひますが、実は八千四百億というのは四十年の額額でございます。港湾デフレターと申しますか、港湾の物価指数で換算する必要があるのじゃないか。換算いたしますと、大体九千二百億程度になるわけでございます。つまり当時八千四百億と稱しておつたものは四十二年の額額にしますと、大体九千二百億くらいというふうには考えられるわけでございます。それで、そういうことではいたしませんと、四十

二年からでございますので、平均伸び率はどのくらいになるかと申しますと、四十二年が港湾の事業費が大体千二百億でございます。したがって、大体年率二〇%と申すと、二〇・六%くらいということにならうかと思ひます。今回の一兆三百億は、初年度大体千三百八十億程度でございます。そして、そういうことから申しますと二〇・一%くらい、ですから純粋に申し上げますと、わずかながら、〇・六%少し低いんじゃないかというふうには考へるわけでございますが、こういつた問題は、今後効率的な投資をするということによって、カバーしてまいりたい、かように考えておられます。

○官波委員 この新しい計画は昭和四十三年から発足するわけでありまして、ところが昭和四十三年の港湾整備の予算というものは、もうすでに衆議院のほうは通つておるわけでありまして、そういたしますと、新しい五カ年計画というもののそれと、四十二年度事業との主要な問題、それから、昭和四十三年度の事業の概要もお聞かせ願へれば非常に幸いであります。

○宮崎(茂)政府委員 お答えいたします。昭和四十三年度の事業は、おおむね補助事業については予算が通りましたので確定いたしておりますが、実はそのほかに起債事業とか単独事業というものが、この港湾の総投資からいたしますと、あるわけでありまして、ですから大体その辺を推計をいたしまして、昭和四十三年度の総事業でございまして、それは千三百八十億程度にならうかというふうには推計をいたしております。そういうことと申しますと、この新計画の初年度でございます。昭和四十三年度というものが一兆三百億でございます。先ほど申し上げた触れましたが、新計画を達成するためにはこの初年度であることしから毎年二〇・一%、約二〇%ずつ事業量が伸びる、そういうふうな総体のワタになるわけでございます。

○宮崎(茂)政府委員 おおむね補助事業については予算が通りましたので確定いたしておりますが、実はそのほかに起債事業とか単独事業というものが、この港湾の総投資からいたしますと、あるわけでありまして、ですから大体その辺を推計をいたしまして、昭和四十三年度の総事業でございまして、それは千三百八十億程度にならうかというふうには推計をいたしております。そういうことと申しますと、この新計画の初年度でございます。昭和四十三年度というものが一兆三百億でございます。先ほど申し上げた触れましたが、新計画を達成するためにはこの初年度であることしから毎年二〇・一%、約二〇%ずつ事業量が伸びる、そういうふうな総体のワタになるわけでございます。

の事業を含めてつくる予定であります。第二点は、四十三年度の計画と申しますか、事業はどうかというふうには考へているかという御質問でございます。御承知のように、外貨埠頭公団は昨年の十月に発足いたしました。昨年度は五十億程度であったわけでございますが、外貨埠頭公団の事業につきましましては、本年度は一億百億を予定をいたしております。それから、ちよつとあとへ戻りますが、全体的に申し上げますと、国費率は昭和四十二年に比べますと七%程度の上昇でございますが、そういった外貨埠頭公団でございますとか、あるいは受益者負担の考へを少し導入したといったことで、事業量全体は、前年度に比べますと一五%程度の増加になります。

なごまた、四十三年度の予算の仕訳と申しますか、まだこまかい、地方港湾とか各港まで金額をはつきり内定はいたしておりませんけれども、主要なことを申し上げますと、まず第一に、五カ年計画でもそうでございます。したがって、四十三年度予算におきまして、主要外貨港と申しますか、東京、横浜、清水、四日市、大阪、名古屋、関門、こういつた大きな港につきましまして整備を促進をいたすことといたしております。したがって、先ほどの外貨埠頭公団の事業と合計をいたしますと、おおむね事業費で五十億円くらい増加する予定でございます。これは約一九%の増加になるわけでございます。そのほか、地方におきまして、このいろいろな外貨関係の主要港の整備を促進をいたしたいと思つておるわけでございます。

第二点は、先ほど来申し上げましたが、主要航路の整備でございます。瀬戸内海航路、関門航路といったものの整備をいたしたい。瀬戸内海航路につきましましては、十七メートルのしゅんせつが終りましたので、ことしは十九メートルのしゅんせつにかかりたいというふうには考へておられます。なお、関門海峡につきましましては、目下十一メートルのしゅんせつをいたしております。また、東京湾の入り口も非常に混雑が予想されますので、

なごまた、四十三年度の予算の仕訳と申しますか、まだこまかい、地方港湾とか各港まで金額をはつきり内定はいたしておりませんけれども、主要なことを申し上げますと、まず第一に、五カ年計画でもそうでございます。したがって、四十三年度予算におきまして、主要外貨港と申しますか、東京、横浜、清水、四日市、大阪、名古屋、関門、こういつた大きな港につきましまして整備を促進をいたすことといたしております。したがって、先ほどの外貨埠頭公団の事業と合計をいたしますと、おおむね事業費で五十億円くらい増加する予定でございます。これは約一九%の増加になるわけでございます。そのほか、地方におきまして、このいろいろな外貨関係の主要港の整備を促進をいたしたいと思つておるわけでございます。

で、これにつきましては実施計画調査というものを予定をいたしております。

次に一番大きな問題は、最近、日本全国といつてもいいくらいどこでも木材の輸入が非常に多くなりまして、港はそのために非常に混雑をいたしております。これは、実は前の計画で、昭和四十四年と申しますか、つまり来年度が、木材の輸入量は大体二千万立方メートルというふうに予定をいたしておるのでございますけれども、実は四十二年に三千万立方メートルに木材がふえまして、こういつた関係で、木材の港は非常にふくそうをいたしております。これは、今後の見通しはどうなるか、非常に問題がございますけれども、やはり広い貯木場もつくらなければなりませんし、そういった関係で、木材港の關係は前年度に對しまして三〇%くらい、十二億円の増加を予定をしております。

そのほか、鉄鋼の港でございますか、あるいは石油の港、これは、最近、鉄鋼にいたしましては、十二万五千トンの船が就航するということがいわれておりますし、また油にいたしましては、二十万トンの船を予定しなければならぬということ、つまりこれらの港の岸壁近くの航路と申しますか、こういったものを掘るといふ仕事に重点を置きたい、かように考えております。

そのほか、先ほど来申し上げました離島港の整備でございますか、あるいはまた新産、工特、そういったものの整備、あるいはまた大きな港と直結いたします国内輸送の港の整備、そういった港の整備にもやはりその港の努力と申しますか、整備をいたさなければ、全体として海上輸送といふものが円滑にいかないわけでございまして、この点についても引き続き促進をいたしたい、かように考えておるわけでございます。

○普及委員 このたびの港湾整備緊急措置法の第三條第一項におけるところの、発足の年度を改めるといふことは容易にわかるわけでございましてけれども、附則として港湾整備特別会計法の附則を

改正をして経過規定を設けておるわけでありまして、この経過規定を設けた理由を御説明願いたいのであります。

○宮崎(茂)政府委員 お答えいたします。附則で、港湾整備特別会計法に経過規定を加えたわけでございしますが、これは港湾整備特別会計法というものがございまして、その第一條第一項には、港湾整備緊急措置法に規定いたしますところの港湾整備五カ年計画の実施に伴いまして、港湾の整備事業であつてかつ国が施行する事業でございしますが、いわゆる直轄事業につきましては、実は港湾整備特別会計で経理することと規定をいたしております。したがって、この緊急措置法の改正をいたしますと、港湾整備五カ年計画が、旧計画から新しい計画に切りかえられることになるわけでございます。そういったことは、旧計画の事業分の清算がございまして、また旧計画の施行年度以降に繰り越される分がございまして、昭和四十一年度の予算、四十二年の予算で直轄事業費、そういった予算で漁業補償とか何とかそういったことで繰り越しをする予算があるわけでございまして、そういったものに対しましてこの会計で経理するといふのが便宜的でございます。この会計で、こういった経過規定を港湾整備特別会計法に置くといふことにはいたしたわけでございます。

○普及委員 新しい計画において、いま承っておりますと、船型の大型化、あるいは海上コンテナ輸送の本格化、あるいは外貿埠頭公園事業の整備といふものが、促進をいたすようにか、そういったものについて、計画が盛られておることは一応は了承するわけでございまして、流通機構の改善の上からいっても物価の安定の上からいっても、こういった近代化といふものは、合理化といふまいしょうか、当然必要なことはわかるわけでありまして、現在では二十万トンのタンカーが就航いたしておるわけであります、世界的には近いうちに三十万トンが就航するであろう、こ

いわれておるわけでありまして、あるいはまた、近い将来には五十万トンもできるんじゃないだろうかと想定されるわけでありまして、何か聞くとところによりまして、石川島播磨、三菱長崎ですか、この造船所では二十七万五千トンのタンカーがつくられておる、近く進水をするという、こういった状況であるわけでありまして、たとえば二十万トンのタンカーによつて中近東—サウジアラビアあるいはクウェートのあたりから原油を運んでくるという、聞くとところによりまして、その費用は一キロリットル当たりが大体四百五十円くらいだといふお話でございます。ところが、内航タンカーによつて国内の石油製品を輸送する場合に、一キロリットル当たりが五百円から六百円かかつておる。こういった状況でありますから、当然船型の大型化といふのは、経済コストからいっても、もう当然なるのがあたりまえだと思つておられます。そういったふうになつてまいりますと、ちよと日本の中心部に大きな油田ができた、もう大油田ができた、その運送の費用からいふならば当然そういったことが考えられる。経済コスト上はもう同等であり、あるいはそれ以上であるかも知れないわけでありまして、こういったふうなことが、また海上コンテナ輸送といふのが、すでに欧米においてはコンテナがでさかすかして、雑貨の大多数はコンテナによつて運送いたしておるわけでありまして、しかも手軽にこれが運送できるということになりまして、近い将来といふより、もう現実的には七つの海がコンテナによつて占められるんじゃないかといふような状態であるわけでありまして、残念ながら、わが国におきましてはそれが立ちおくれおつたわけでありまして、けれども、昨年の秋、外貿埠頭公園ができ、あるいはまたコンテナ埠頭というふうなものも計画されて進捗しておると聞いておるわけでありまして、こ

も、そういった全体の新しい五カ年計画の中で、外貿埠頭公園の進捗の状態とか、あるいはこれからの大型船に對してどう対処していくのか、いろいろ問題点がたくさんあると思つておる。あるいは、いま外貿埠頭公園の仕事が進捗いたしておるわけでありまして、どの程度の進捗率を見ているのか、そういった点をまず御説明願いたいと思つておる。

○宮崎(茂)政府委員 御質問の点は、タンカーの大型化に對する対策を新しい五カ年計画でどう考へるかという点と、海上コンテナに對するところの対策、これをどのように五カ年計画で考へているのか、それからまた、現在の海上コンテナパースの進捗状況はどうか、大体三つのように考えられるわけでございまして、御承知のように、先ほど申し上げました大體の構想の方針はございまして、船型大型化に對しては、今後、この法案が通りましたならば、いろいろ管理者並びに石油業界その他の意見を聞いて各港ごとに考へるわけでございまして、全般的には、私どもの考へていたしましては、二十万トンまでは接岸をいたすように港湾の整備をいたしたい、かように考へておる。これは鹿島でございまして、そのほか二、三ございまして、それ以上になりますと、三十万トン、五十万トンというふうになりますと、はたして日本の各港を全部三十万トン、五十万トンが着くように整備したほうがいいのか、それともいま通産省あたりでお考へになっておられますように、あるいは業界でもお考へになっておられますように、また一部実行されておりますように、いわゆるC.T.S方式、つまりこれは鹿島島の喜入といふところで日石がこれに着工したわけでございまして、一番近いところには、五十万トン、三十万トンのタンカーを置きますと、そこに大きな貯油施設をつくりまして、そこから国内の既存の製油所、新しい製油所へ運ぶ、こういったような構想がございまして、そのほうが経済的になるかも知れません。そういった関係で、二十万トン以上につきましては、いろいろな

第一類第十号 運輸委員會議録第十七号 昭和四十三年四月十六日

そのうち産業界の動向ともならみ合わせて、港灣の計画というものは決定すべきであらうというふうに考へておるわけでございます。二十万トンまでにつきましては、何とか製油所ごとに、できるものならば——これは港灣の条件によつてもいろいろ違ひます。また、背後の石油精製の施設の工場の能力とも関係がございます。できれば二十万トンぐらいまでは直接製油所の近くの岸壁に接岸という方針をとりたいと思つております。また、そのようなものを、計画の具体化しやすいものから順次五カ年計画に入れ込んでいく、あるいはまた不安定な要素がございますならば、計画の中に調整項的なものをとりまして、そこで今後の情勢を見ながらそういう費用に充てていくというような調整項目というものの中に、何がしかの、一割か一割五分ぐらいの金を保留をしまして、いろいろ、こゝろに考へておるわけでございます。

次に、海上コンテナ輸送の問題でございますけれども、これは御承知のように、雑貨の輸送というものがいま一番前近代的な輸送の体系をしておるわけでございます。この雑貨輸送を近代化するというのがいよいよゆるるコンテナ輸送でございます。日本にもいま摩耶埠頭と品川埠頭に臨時的なコンテナのバースを有しまして、ここでコンテナの輸送をやつております。また、公団もそのために発足いたしましたわけでございますが、一応東京湾に十一バース、大阪湾に十一バース、合計二十二バースを將來つくる、こゝろに方針を決定をいたしております。また、先日すでにこの計画の全体計画というものを運輸大臣から各公団の理事長に命令を出したわけでございます。

新五カ年計画の中にどのくらいそういうコンテナ埠頭を取り入れるのかということでございますが、これはこれから八月ぐらまでの間に、實際の情勢というものを再検討いたしまして、全部取り入れるのか、あるいはまた一部分でいいのかということを検討したいと思つております。私自

身の考へとしてはなるべく全部入れたいと思ひますが、御承知のように、現在の時点でコンテナの実績を見ますと、マトソン会社のほりでやつておりますのは、フルコンテナ船と申しまして、一隻四百六十個のコンテナを積むわけでございます。それがアメリカから来る場合には大体二五％、満船しませんで二五％ぐらいの貨物を積んで来ております。それから日本から出る場合には、その約半分ぐらい、一二％ぐらいの貨物を積んで出ております。これはやっぱり集荷機構とかいろいろ問題があるわけでございます。まだPRも行き届かないとか、荷主さんのほうもそういう体制になつていないとか、いろいろ問題がございます。しかし、おっしゃる通りに、欧米ではすでにコンテナ輸送というのが普及しております。日本でもおそろしく急速に普及するのではないかと、こゝろに考へておるわけでございますが、そういうふうな状態でございますので、現在京浜公団、阪神公団ともコンテナ埠頭に着手いたしております。四十四年度でおのおの二バースずつ完成するようになつておられますが、大体そういう線になるのじゃなからうか。公団も大体工事に着手いたしたようでございます。

以上でございます。

○官波委員 港灣整備の進捗率についてちよつとお伺いしたいのであります。過去の昭和三十六年から始まつた五カ年の計画と四十年から始まつた港灣整備計画と二つあるわけでございますが、昭和三十六年から三十八年の港灣整備の進捗率というのを見ておられますと、三十二年から三十八年の三カ年間を見ますと、当時五・六％の進捗率であつたわけですね。ところがそのあとの、つまり昭和四十年からの港灣整備計画の進捗率を見ておられますと、四十年から四十二年の同じやばり三カ年間を見ますと、港灣の機能施設を含めると、全体で四七・四％と、約七・二％進捗率が下がつておるわけでありまして、こゝろに考へることは結局、おそろしく計画では、たとへば貨物量のよりの問題の見直しについてもやや誤

算があつたのじゃないか。そのことが結局現在のよりの船込みの慢性化とか、あるいは航路が非常にふくそうしておるとか、あるいはまた船船化が——最近調べてみますと非常にまた船船化が延びてきておるようでありまして、昭和四十年を見ますと、一隻当たりの平均が大体二二三・六時間、ところが四十二年になりますと三十五時間と、大幅にまた船船時間が延長してきておるわけですね。こゝろに現状が非常にあらわれてきておるわけですね。けれども、港灣貨物量の取り扱い量についても、四十七年十五億トンというのを承つたのでありますけれども、過去の昭和三十八年ではすでに四十年の推定量六億二千万トンを当時大幅に上回つて六億三千六百万トン。昭和三十八年には四十年のつまり推定した貨物量を上回つておるわけでありまして、ですから、またこゝろに考へておる計画をお立てになつても、同じようなことを繰り返して、またこゝろに考へておる計画が非常に滞船時間が非常に長くなり、お互いにロスができてくるわけですね、あるいは海上交通が非常にふくそうして、こゝろに考へておる計画が非常に新計画の一兆三百億の中で解消できる見通しなのかどうか、そういう点を一つお聞かせ願ひたいと思つておられます。

○宮崎(茂)政府委員 御質問の御趣旨は、進捗率が過去の二つの計画ともあまりはかばかしくなかつたのではないかと、そのために港灣施設が立ちおくれ船込みというよりのものができたのではないかと、御指摘が第一点。それで新しい計画においてそういうことのないようにできるのかどうかというふうな何つたわけでございます。まず第一点の、過去の工事の進捗率の問題でございますが、御指摘のように、やはりもつとこの事業をやつておけばそういうことにはならなかつたのではないかと、そのほかにやはり御承知のように、日本経済というものが予想した以上に伸びてきたという問題が一番大きな問題でございます。これは、私どものほうは経済計画をまっ正面から

そのまま受け入れた計画にしているわけでありまして、それ以外にたよるべき数字がございませんので……。そういう点が一番大きいのではないかと、こゝろに考へるわけでございます。一面から考へますと、日本全体から見ますと非常に喜ばしい現象だらうと思つておられますが、そのためにこゝろに港灣のほうに少しの寄せがきたという感じはどうしても免れないと思つておられます。私も、新しい計画をつくり出す今時点におきましては、そういうよりの港灣の問題もございまして、なるべく船船とかそういうことのないように、こゝろに考へていきたいと思つておられます。御承知のように、六六港における船船は、いまお話しのような数字に大体なつておると思ひます。三十五時間ぐらいになつておられます。三十七年が三十六時間でございます、その後少し減つたんでございますが、またふえておるようでございます。そういう点から考へますと、船船のないように、こゝろに新しい計画でやりたい、かように思つておられます。

しかしながら、この計画も実は昨年の三月に改定されました経済社会発展計画の基礎資料を使つておられますので、これ以上に伸びてまいりません。また途中の問題が出てくるということになります。しかしながら、全体の感じからいいますと、つまり日本の港灣というものは昭和三十年ごろから本格的な整備に入つたわけでございます。毎年毎年努力いたしまして、その貨物量の伸びのほうも先へいってしまつておられます。近代の築港工事を始めましたからもう百年というよりの長い年月がたつておられます。過去に蓄積した資産というもので処理しておりますので、いんですが、われわれのほうは、毎年毎年出す金といふものは、やはり日本の財政からいいますと、これを二倍にしろといつてもなかなかむずかしい問題じゃないかと思つておられます。過去に蓄積された資産がよけいなこと、こゝろに、非常にこゝろに問題が出てくる。特に木材船とかスクラッ

プ船、こういったものが滞船時間が長いというよりなことになっております。この点につきまして、新計画もそういうようなことを解消する方向にひとつ努力してまいりたい。この貨物の扱い量とそれから岸壁の延長というような計算からいたしますと、実は現在日本におきましては大型岸壁一メートル当たりの貨物量というのは、千七百七十トンぐらいあるわけでございます。この計画が完了いたしますと、大体これが千二百二十五トンぐらいになる、これは非常に巨視的な計算でございますけれども、いまよりは緩和する方向にある。これはまあ想定貨物量との関係でございますけれども、幾らか緩和する。しかし欧米先進国におきましては、岸壁一メートルに対して五百トンとか七百トンというふうなことでございまして、同じ貨物に対して二倍ぐらいの港湾施設の資産を持つてゐるわけでございます。そこはやはりおのおの国の力と申しますか、そういうふうなものではないかと申すので、一気になかなかそこまではいかないので、日本の住宅、下水道、そういったものが諸外国、欧米先進国のそういうものに比較して劣っているのと同じように、過去に蓄積された資産というものが日本はそんなにないという点が非常に問題になります。この点につきましては、私ども法案を担当いたしております局といたしましては、毎年毎年日本の財政の中ででき得る限りひとつ港湾に金を回していただくようにして、そういう港湾の施設を拡充するよう努力いたしたいと考えております。

○菅波委員 このたびの新しい五カ年計画には、承りますと、外国貿易港の港湾の施設整備あるいは内国貿易港の施設の整備とか、あるいは産業港湾施設の整備、航路とか避難港の整備が盛り込まれておるわけでありまして、この五カ年の計画、一兆三百億という予算を、どの港湾のどの整備に振り向けるかということが問題になってくるわけでありまして、すなわち、その中で特に産業港湾施設の整備ということですが、これは限られた予算でありまして、またこれが国の施策である以上は、

当然日本の港湾全体を総合的に見まして、その中で国家的見地から整備を急ぐものを重点的に選択していくわけでありまして、その点政府はどいういう態度でこのたびの五カ年計画の事業を取り入れて港湾整備の事業というものを選択しておるか承りたいわけでありまして、先ほどもおたわわけでありまして、先ほどもおたわわけでありまして、新産業都市建設促進法、あるいは工業整備特別地域整備促進法、地方公共団体が先行投資をして整備をはかっている港湾施設の中には、必ずしも所期の目的を達しておらないものがあるわけでありまして、建設基本計画の変更をしなければならぬところも、たしか日本の全体の中にはあるわけでありまして、港湾の輸送の施設の整備は、それ自体が自治体といたしましてはばく大な費用がかかるわけでありまして、幾ら港湾などの輸送の施設を整備いたしましても、企業の誘致が成り立たないというところ、その港湾施設にはもういたずらに雑草がはえる。ペンペン草がはえていくというふうな状態もあるわけでありまして、こういうことになりまして、これは非常にばく大ないわゆる税金のむだづかいだという問題もそこへ生まれてくるわけでありまして、政府はこういった新産業都市などの地方公共団体の先行投資につきまして、国家的な見地からなるべくそれを総合調整して、これはでき得ないものかどうか、そこで、こういう港湾施設の整備をこのたびの五カ年計画の中ではどう取り扱っておるか、これは大臣からでもお聞き願えれば……もしなんだったら局長でもいいんです。

○宮崎(茂)政府委員 新産都市の整備にどのような考え方で取り組むか、こういうような御質問だと思ひます。新産都市をつくるというよりも、なかなか企業は来ないんじゃないか、そういう場合かどういふふうにするか、こういうような御質問だと思ひます。御承知のように、この港湾整備五カ年計画は、実はこれからつくっていくわけでありまして、港湾法という法律がございまして、これによりまして、港湾の管理、いろいろな開発の管

理、責任と申しますか、そういうものは港湾管理者ということになっておるわけでございます。政府はその助成をする。また、その全体的な立場から港湾の計画をどういふふうにしたら、配置をどうしたらいいかというところを検討して、その中でございまして、新産都市につきましても、その企業の誘致、企業が大体そこへ来るということがきまれば、そういう基礎的な、防波堤をつくるとか、しゅんせつをするとか、こういう港湾の整備は急ピッチに進めてまいりたいと思つてございまして、

また企業が来るか来ないかという問題でございますが、企業が来ないうちに相当先行投資をする必要があるかどうか、先行投資をしなければ企業は来ないんじゃないかという議論がここにあるわけでございます。これは非常にむずかしい議論でございます。ある程度、私どもは企業が来なくても既存の港の拡張のために必要なところに使つていこう。これは富山新港でも新潟新港でも、そうございまして、新潟、富山市の既存の港がもういっぱいございまして、新しいところを開発的な港湾をつくつておられます。それはまず防波堤からつくつていく。そして大きな企業が来る、臨海性の企業が来るとなれば、初めからそういう企業の計画をしておきまして、来ない場合でも地元港にするとか、あるいは公共的な港に使う、そういうことでその呼吸を申しますか、非常にむずかしい点はございまして、しかしながら、なるべく国費のむだづかいをしないような配慮をしなければならぬ。また、企業がきまらなければ全然仕事をやらぬ、というのでは、企業も来ないという事になりますので、この点につきましては港湾管理者とよく連絡をとりまして、国費をむだづかいしないようにいたします。また地元の発展にもなるように、両方ひとつ考えて進めてまいりたいと思つております。

○菅波委員 次に港湾整備事業の実施に要する費用の問題として、いわゆる地元負担、すなわち地方公共団体の負担についてお伺いしたいと思ひます。まずその前提として、港湾法によりましては、港湾工事の施行者として港務局、これがあつてございまして、それから港湾管理者としての地方公共団体と定められておるわけでありまして。その実態についてお伺いしたいわけでございますが、港務局の設置されている港湾はどこであるのか。また港湾管理者としての地方公共団体の中には都道府県と市町村があるわけでございますが、どの港の港湾管理者が都道府県で、どの港の港湾管理者が市町村なのか、その概要だけでございますけれども、最初に簡単に御説明願ひたいと思ひます。

○宮崎(茂)政府委員 港務局でございますが、港務局は日本でただ一つございまして、いま愛媛県の新居浜港でございます。それから港湾管理者はどいういう構成になっておるのか、都道府県、市町村、どのくらいになっておるかというお話でございますが、大体私どもの所管いたしております港が千六十ございまして、大体のことを申し上げますと、六割が七割くらいが港湾管理者は都道府県でございます。あとが市町村。この市町村の中でも特に目立っておりますのは大阪とか神戸、横浜とか、こういう大港湾が市町村の管理が多い。それから北海道の港が市町村の管理が多い、そういうふうなことになるかと申す。

○菅波委員 港湾工事の費用の負担については、港湾法に定められておるようによろしく、国と港湾管理者たる地方公共団体がそれぞれ一定の割合で費用を負担いたしておるわけでありまして、このうち国が全額を負担するのは、ごく例外であるようでありまして、港湾管理者たる地方公共団体は、若干の費用を絶えず伴うのが原則であるわけでありまして、

そこで、国の財政については現在財政硬直化といふことがいわれておるわけでありまして、地方公共団体の財政能力についても、若干の富裕な公共団体を除きましては、地方財政は非常に苦しい

というのが実情ではないかと思つております。せつかく起債のワクを広げられましても、現実的には償還のめどが立たない、あるいは銀行から融資を受けても、利子補給あるいはまた特別に長期にこれを返済する方法が認められなければ、償還能力がないというのを聞いておるわけでありませう。自治省から地方財政の現状についての概略をまずお伺いして、今度の新五カ年計画におけるところの地方公共団体の負担分についての財源、あるいは財源確保のめどといましようか、それを自治省のほうからでも御説明願えればと思ひます。

○首藤説明員 御指摘のように地方財政は、ごく一部の団体を除きましては非常に困難をしております。今回の港務整備の五カ年計画の実施につきましては、そのような実態を踏まえまして、私どもとしては、所要の事業が当該港務管理者によって十分になし遂げられますように努力をしてまいりたいと思つております。

本年の、四十三年度の事例について申し上げますと、四十三年度の予算におきましては公共事業、直轄事業関係、これの事業費が千四十一億ほどであると存じておりますが、このうち地方負担が四百三億ほどございます。この四百三億につきましては、この約三割を地方債でもって充當いたします。地方債が百十七億と考へております。その他、地方交付税をもつて措置をします。特に地方交付税の措置の場合には、事業費補正と申しまして直接に事業の量が非常に多ければ交付税がよけいにいく、こつくりしかけの補正係数をもちまして計算をいたしたいと思つております。

なおこのほかに、この五カ年計画の中に港務機能施設の整備事業があるわけでございます。これはできました際にはある程度の収益を伴う事業でございますが、この分につきましては、四十三年度分として六十億ほどの起債を充當いたしております。なおこのほか、臨海の埋め立て地等につきまして四百億余りの起債がございしますが、この

うち一部分がやはり港務に使用されるものと考えております。

今後とも、この五カ年計画の内容決定の暁に明年度以降の地方負担がそれぞれ毎年度決定してくるか存じますが、これに對しましては同じような態度でできるだけ適切な財源措置をしてまいりたい、このように考へております。

○菅波委員 次に、地方公共団体の財源の問題といたしまして、入港料に關してお伺いしたいわけでありませうが、これはすでに過日米田さんのほうから御質問があつたわけで、大臣のほうも、できるだけ統一見解を早く求めるといふふうな御答弁があつたわけでありませうが、重ねて私もまた御質問したいと思つております。

入港料に關する規定が港務法に設けられたのは、御承知のとおり昭和二十九年の港務法の改正におきてでありませう。当時の會議録を見てもみますと、当時の黒田港務局長は、入港料は今後も取らない方針であると答へておるようでありませう。また、とん税と入港料との關係については、当時とん税は税関の手續あるいは検査手續の手續料として國が徴収するものであり、入港料とは別なものであるといふふうに答へしておつたようでありませう。この点について、現在では大臣はどのようにお考へになつておるのか、またわれわれはこれをどのよう理解していいのかわか、これがお伺いしたい第一点であります。

また、入港料の規定が設けられてからもう十五年にもなるわけでありませう。当時入港料を徴収していた港務と、現在入港料を徴収している港務とは、その数に對してたいした数の変化はないと私の調べでは出ておるわけでありませう。また入港料の徴収に關しまして、八大港は昭和四十年に一つの成案を得まして当局に對して積極的の活動を見、また運輸省においては港務局と海運局の間の意見の不一致があつた結果、結局は入港料の徴収という運動は當時のやつは立ち消えになつてしまつておつたわけでありませう。ところが、こつし三月七日でありませうか、下関で八大港務管理者會議

が開かれたわけでありませう。その際に再び入港料徴収に對して政府に請願することを決定いたしておるわけでありませう。これらの入港料徴収に關する地方公共団体の要求に對しまして、政府はどう考へておるのか、これが第二点であります。

そこで、現在入港料を徴収している港務の名前は幾らになつておるのか、並びに港務法四十四条の二にははつきりと明文の規定があるわけでありませうが、なぜ八大港の港務管理者が入港料を徴収できないのかという、これらの点に對してできるだけ私が納得のできるような御説明を願ひたいのであります。

○中會根國務大臣 入港料の問題につきましては、先般お答へいたしましたように、港務管理者のほうの言ひ分とそれから船舶業者、運管をやつておるほうの人たちの考へ方といまいろいろ検討中でありませう。まだここで申し上げる段階に至つておりませう。地方公共団体、港務管理者の立場もわれわれはよくわかるのでございませうが、やはり物価問題そのほかに対するはね返り等も考慮しなければなりませんので、慎重に検討してまいりたいと思つております。

その他の点は港務局長から答へさせませう。

○宮崎(憲)政府委員 お答へいたします。現在入港料を取つておる港はどこかという、詳細な資料はございませうが、昔から新潟と關門港の洞海地区でございませうか、これは航路しゅんせつに金がかかるからという理由で取つております。そのほか千葉、和歌山下津、松山、八幡浜、荻田、唐津、今治、こつりいうところが入港料を取つております。

これは御承知のように、入港料は港務管理者が取らうと思ひますが、告示いたしまして取ることのできるわけでありませうが、八大港でございませうが、これにつきましては実は運輸大臣の認可が要る、そのほかの港は認可は要りませう。ただし、いろいろ船主その他から苦情が出ました場合には、そつりいう処置をしなければなりません。で

すから私どもとしては、八大港の入港料をどうするかというところが問題になるわけでありませう。地方の港はその港独自のそれぞれの歴史と伝統あるいはまた港の維持、しゅんせつをしなければならぬとか、そつりいつた問題がございませうので、おのの徴収をいたしておるわけでありませうが、八大港につきましては、実はいま大臣のお話のように、管理者のほうとしてはトシ当たり二円取りたい、こつり言つておるわけでありませう。その二円をどうしても取らなければならぬか。と申しますのは、同じ港務法で外郭施設と水域施設、これに對してその費用は入港料の対象にしちやいかぬ、料金を取つちやいけなかつたことになつておるのです。ですから埠頭とか泊地とか、そつりいうものに對して取れる。そつりすると、そつりいうもの原価計算と申しますか、入港料を二円の申請をして

いるけれども、はたして各港ごとに二円取る根拠があるかどうか非常にむずかしいので、それを目下検討をいたしております。そつりいうことで私ども港務当局といたしましては、なるべく船会社の御了解のもとに、港務財政も非常に苦しいですから、取りたいといふことは思つております。ですが、いまも大臣のお話のように、私どももほうでもそつりいう根拠の計算の問題も多少ございませうので、慎重にこれからやりたい、こつりいうふうに考へております。

○菅波委員 次に先ほどの説明によりませうと、港務管理者たる地方公共団体といたしましては、市よりも県のほうが多いようであるわけでありませう。この港務工事の施行者としての港務管理者に県が多いということになりますと、次の点についてちよつと私も疑問に思つておるわけでありませう。これは私がしつらうとでわからないからでありませうが、外国貿易船の開港への入港に際しては、国庫収入になるとん税と地方公共団体に財源を譲与するための特別とん税が課されておるわけでありませう。特別とん税とん税法による特別とん税の相当額は、開港市町村に譲与されるというこつりになつておるわけでありませう。これは私どものほうの例を

あげてははなはだ申しわけないのですが、福島県に小名浜港というのがあるわけでございます。重要港湾であるわけでございますけれども、この小名浜港のいわゆる管理者は福島県であるわけでございます。そして開港はいわき市という市であるわけでございます。そうしますと、港湾工事の施行者としては、一番金のかかるのは、私は県のほうがかかっていると思うのです。ところが、県のほうには何ら特別とん税相当額が譲与されない。そういうことは一体どういふことなのか、私はわからないのですけれども、ひとつお伺いしたいわけでありまして、市のほうに行つて、県のほうには何も行つてない。特に県のほうはよけい工事費を出してある、そういうことをどう理解したらいいか、お伺いいたします。

○宮崎(茂)政府委員 これは二つの問題があるかと思つて、つまり修築工事の分担の問題がございまして、国庫補助をした残りの地方の分担分を、地元の市町村と県との間でどのように分担するか、こういう問題が一つございまして、これは私もといたしましては、その県、港湾管理者に全部まかしてあります。県の財政が豊かでないところは、残りを半分ずつということもございまして、県の財政が豊かなところはそれ以上に持つ、あるいはまたほとんど地元市町村に負担をかけるというところもございまして、これはやはり地方財政等、そういう問題から全般的に地方議会で定める問題でございます。したがって、いままぐその修築に関する工事費とん税との関連がどういふわけには、この場ではいかないわけでございますが、それを全般的に見て修築費の分担をおきめ願つて、こういうふうに私も理解をいたしております。

それから特別とん税でございますが、これは船舶の固定資産税というのかわりと申しますか、市町村に交付されるというふうに何つていふわけでありまして、これは自治省の方がお見えになつておりますので、あるいは自治省の方のほうで詳しいかもしれませんが、いろいろと地元の市

町村でも、港が栄えますと、そのほかにいろいろ金も要るわけでございます。そういうことで、地元市町村になつていられるわけでございますが、これが必ずしも全部港湾管理者に帰属すべきだという議論はなかなかならないか、そういうふうにも私考えております。

○菅波委員 次に自治省のほうへちよつと尋ねたいわけでありまして、地方税法の三百四十九条の三の六項によりまして、外航船舶と内航船舶につき固定資産税を課することになつておるわけでございます。附則の六十四項では、昭和三十九年度から四十三年度までの各年度分の固定資産税に限りまして、主として外国貿易のため外国航路に就航する船舶として自治省令で定められたものに対しては、固定資産税を免除いたしておるわけでありまして、固定資産税の徴収につきまして、なぜかのような例外を設けたのかということ、これがまず第一点。また、昭和四十四年度からは固定資産税を徴収するのがあるいはしないのか、この点を自治省のほうからお伺いしたいのであります。

○岡田説明員 ただいま御指摘のように、かねてから外航船舶に対する固定資産税償却分につきましては、これが取り扱ひをいたしまして、外航船舶につきましては、外国との競争関係に立つているといふ現実がございまして、それからまた国際收支の強化という見地から、やはり配慮をすべきものであろうという全般的な見解から、課税標準を一般の固定資産税の場合、三分の一ということにしたと思つて、それが特別とん税でありますとか、そういう関係の譲与税というものが創設されました機会に、現在御指摘のように六分の一に押えております。しかしその後昭和三十九年度に、これらの特別とん税譲与税が引き上げられたというところがございますので、そういうふうなことと関連いたしまして、附則に、当分の間ということと、五カ年間、つまり三十九年度から四十三年度までの五カ年度間は非課税の措置になつております。これは政府のほうの税制調査会でも、当分の間そのような措置をすることがしかるべきであ

らうというふうな答申もございまして、そういうことを受けまして、四十三年度まで非課税になつております。

あとの御質問の四十四年度以降の問題、これは先の問題でございまして、しかし少なくとも法体系としては四十三年度までになつておりますので、当然として四十四年度からは地方財源として考えられていくことになると思つて、これにつきましては、全般の税体系との関連もございまして、先ほどお話がありましたように、地方財政負担というものは、市町村を通じて、相当港湾の問題についてもございまして、この財源として考えていくのがわれわれの考え方でございまして、

○菅波委員 次に、とん税及び特別とん税並びに船舶の固定資産税に關してお尋ねしたいのであります。昭和三十九年にとん税及び特別とん税法並びに地方税法を改正いたしましたわけでありまして、とん税についてはトン当たり八円を十六円の倍額に、特別とん税についてもやはり十円を二十円に改めたわけでありまして、船舶の固定資産税につきましては、前述いたしましたように、地方税法附則第六十四項で、外航船舶については四十三年度までは免除する。これを昭和四十一年度で積算をいたしてみますと、とん税収入は三十二億円、特別とん税収入は四十億円、そして固定資産税の収入は六億円であつたわけでありまして、これをさらに前年度の昭和三十九年の改正前の計算で試算をいたしますと、とん税収入は十六億円、特別とん税収入は二十億円、固定資産税の収入は二十六億円であつたわけでありまして、そうしますと、この積算からは、国の収入だけがプラスになつたとして、か考えられないわけでありまして、これは港湾管理者たる地方公共団体の財源に対する国の処置として、かなり不十分ではないかと私は考えざるを得ないものであります。昭和四十年の港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の審議の際に、こういうことを政府委員が答えておるわけでありまして、今後このようなもので国家に入ってくる資金

の適当な配分については努力すると、政府委員が答弁いたしておるのであります。港湾管理者たる地方公共団体の財源の現状にかんがみまして、港湾局としてはこれは一体どう考えているのか、まず御説明願ひたいと思つております。

○宮崎(茂)政府委員 とん税並びに特別とん税あるいは固定資産税、こういうふうな比較してみると、国に入ってくる財源のほうが多いのじゃないかというふうなお話でございます。私、税についてはあまり詳しいことは知りませんが、全般にこれは地方公共団体の財政の問題だといふふうに把握しております。先ほど来申し上げました入港料とかそういう問題もございまして、そのほか港湾管理者に対する補助率の問題、こういった問題を全体的に考えまして、私どものほうでできるものは、港湾管理者の財源が苦しいという立場から、ひとつ国費をよけいやりたい。昨年からは大港、六港でございまして、五割の補助を六割に引き上げましたし、また防災事業その他につきましても、補助率の引き上げをいたしておりました。そういう観点から、財政全般から見まして港湾整備のために県その他がいろいろ苦しいということがあるれば、港湾工事を遂行し得るようには管理者の財源の強化と申しますか、そういう方面に努力したい、そういうふうな考えております。

○菅波委員 時間がそろそろ参るそうですから、港湾施設の効率的利用の問題についてお伺いいたします。

第一に、昭和二十五年に港湾法が制定せられてから今日まで、港湾そのもの、港湾施設の使用などについて、たとえば船舶が小型であつた時代には天然地形に依存しておつた。船舶の大型化によりまして安全あるいは効率的荷役への要請に付れて、単なる自然的条件への依存から、係留施設や外郭施設の人工整備を行なうようになってきて、船舶の回転時間の短縮をはかるため、より以上の港湾整備を行なう必要が生じてきたわけでありまして、いろいろと変革はあつたわけでありまして、現在当局はどのように考え、またどのよ

りに指導しようとしておるのか、港湾施設の効率的利用についてまずお伺いいたしたい。時間が無いものですからひとつ答弁のほうを簡単に……

○宮崎(茂)政府委員 港湾施設を効率的に利用するといふことは、極端に申し上げますと専門埠頭ですね。物資ごとに能率的な専門埠頭をつくりまして、荷役その他を近代化していく。つまり接岸施設をつくりまして、そこに本船を横づけし

まして、荷役機械その他を近代化してやっつけていくということが一番基本になることだと思ひます。これにつきましては、あるいは航路別に使うとか、あるいは物資専門別に使うとか、でき得れば、民間に能力があれば専用埠頭をつくつていた

だいてそりう方向に進むということが、港湾施設の効率化に寄与する基本的な問題だと考えております。

○菅波委員 港湾施設というものは一般公衆の利用に供する目的で設置されるものと考へるのであります。その前提に立つたときに、港湾法第十二条第一項の規定によりまして、港湾管理者などが行なう施設の使用に関する規制、たとえば水域施設の使用に関する規制とか、あるいは係留施設を利用する船舶に対する係留場所の指定の規制、上屋とかあるいは荷役機械等の港湾施設の使用の規制等の規制には、一定のワケがあると思ひるのであります。この規制の限界ともいふべきところの法的な見解、それについて御説明願ひたいと思ひるのであります。

また、現在横浜港の山下方式とか、あるいは神戸港の摩耶方式というものがあつておるものであります。こりういった方式についてどう考へておるのか、御見解を承りたい。またこのような方式を今後奨励して、その方向で指導なさるのか、その点について御見解を承りたいのであります。

○宮崎(茂)政府委員 港湾施設は、御承知のように、一般公衆の用に供するためというふうなことでつくるわけでございますので、公共の利用を阻害するようないふ使用のしかたは困るわけでありませう。また、港湾施設は岸壁と上屋とが直結いたし

ております。つまり上屋の中にほかの荷物が全部入つておると、そこへ着く船は荷物を揚げられないといふようなことになりませう。それでは公共使用ができないわけでございますので、なるべくそりういふような状態にしておきたいといふこと

三者が使えると思ひわけでございます。この公共利用という問題は、港湾の岸壁が少ない時代、つまり港湾が非常に整備されてない時代の問題でございまして、横浜、神戸とかいふぐあいに、港がだんだん成熟した港に達しますと、そりういふふうにしておつたのでは港の能率があがらないといふような問題が、今度は一方に出てまいります。したがつて、公共性と港の効率性というものを、このようにかみ合わせるのかということが非常な問題になります。

そりういふ場合には、やはり特定の船会社がその岸壁を専用するのだといふことではなければ、つまり結果的に非常にベースが多くなつてきた、長くなる船が少なくなつてきたという場合には、港務審議会で結論をいたしたいと思ひますが、航路別優先使用、航路別に、これは北米航路の岸壁、これは南米航路の岸壁、そりういふふうな航路別優先使用をしてもいいんじゃないか、公共性に反しないんじゃないか、いま大体そりういふ段階まできておられます。あるいはもつと日本の港湾が整備されればどうなるかといふことは、また問題があつておると思ひますが、だんだん公共性という問題が変質するんじゃないか、かように考へられます。

○菅波委員 時間がそろそろ来たようでありませうが、最後に、昭和四十年十月十一日の港湾審議会の「港湾管理者の財政基盤の強化及び港湾施設の効率的利用の確保のため緊急に実施すべき方策に関する答申」といふのがあつたわけでありませうが、これに、特に財政基盤を確立するために、第一には財政状況を把握するため、港湾管理者は財政に企業会計方式の採用といふことが入つております。第二点目に、経常費用と収入の関係でありませうが、港湾法第二十九条、財務の原則で、建設費

は準備金または長期借り入れ金の調達などと、独立採算制による港湾経営に関する基本的な指針の確立といふのがあつたわけでおつたようでありませう。第三番目に、原価を償ふ使用料の徴収、未徴収の施設に対する総合チャージによる料金適正化と、料金体系の再検討といふこともあつたわけでありませう。第四番目に、公債の管理者財政に及ぼす影響にかんがみて、起債条件の緩和等が指摘されておつたのであります。

以上の四点について、最後にまとめてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○宮崎(茂)政府委員 お話しのように港湾審議会の答申が出ておるわけでございます。港湾管理者の財政をもう少し企業的に、企業会計といふ面から見て、収支の償ふような方向に持っていくか、それならぬわけでございます。そのためにいろいろ対策を講じております。先ほどの入港料の問題もさうございませうが、また埠頭を効率的に使うことによりまして、より以上利用者から徴収をするといふ方向もとりつございませう。そりういふようなことでもございませう。実は港湾の発展することによりまして、その港湾都市自体も実は発展するといふような観点もございませう。港湾管理者といふような観点もございませう。港湾管理者といふように、しかし船に來ていた港は発展させたい、しかし船に來ていた港は発展させたいといふのもどうかという空気がございませう。徐々にそりういふ方向に向かつておると思ひます。いま全体を企業会計のベースで申し上げませうが、経常費の大体半分くらいは償つておると思ひませう。今後ともそりういふ努力をしてまいりたいと思ひませう。つまり港湾管理者が独立採算をするような努力、これは成熟した港湾でございませうが、そのために公団を導入いたしました。港湾管理者の改修の費用を軽減していくといふ公団方式も、一つの方式でございませう。それから、起債も御承知のように非常に積もつてまいりまして、起債条件をよくするといふことも非常に肝要なことでもございませう。これについては毎年毎年自治省なり大蔵省なりにお願いをいたしまして、なるべく長期の

起債で、金利の安い原資の起債を得るようには、港湾局といたしましてはあつせんをいたしておりませう。この点につきましては今後ともそりういふふうな努力をしたいと思ひます。

○菅波委員 以上で終わります。

○大野委員長 野間千代三君。

○野間委員 それではあと時間が少しのようです。また次の委員会では御質問をさしてやらうこととにして、海上保安庁長官がお見えておられますので、この関係だけ……あとの方はけつこうです。また次の機会に願ひたいと思ひますから。

四月十日の夜、横浜港の入口で、大阪商船三井船舶所属のさばな丸が炎上した事故がございませうが、これは報道によると、九日の未明に房総沖です。これは一回船火事があつて、その消火が不完全なまま入港したといふふうな報道されておると思ひませう。そりういふことであるのかどうか。それからこのさばな丸といふのは一万四百五十五トンのたいへん大きな船ですけれども、これは石炭あるいは揮発性の液体をドラムかんで積んでおつたといふふうにいわれておると思ひませう。これはどういふ形式の船舶になるのか、つまり危険物を運送している船舶であるのかどうかという点について、初めにお答えをいただきたいと思ひます。

○龜山政府委員 さばな丸は御承知のとおり、四月九日午前零時三十分ごろ、野島崎の東方四百五十海里付近の海上で、積載中の化学薬品の爆発火災が発生をいたしました。当庁といたしましては、人命に損傷はないといふことでもございませうけれども、一応警戒のために「げんかい」を出動させまして、洋上で会合をいたさせまして、船長から報告をもらいました。そのとき船長は、船中に火災が起つた一番船倉に炭酸ガスを注入して鎮火せしめたといふことでもございませう。そのまゝエスコートしながら横浜に向けて航行せしめたわけでありませう。しかしながら、なお引き続き爆発をされるおそれもあるといふふうな思ひましたので、横浜の港域に到着するところに当方の巡視船と、また会社手配の引き船を準備いたしまし

ておりました。つまり上屋の中にほかの荷物が全部入つておると、そこへ着く船は荷物を揚げられないといふようなことになりませう。それでは公共使用ができないわけでございますので、なるべくそりういふような状態にしておきたいといふこと

三者が使えると思ひわけでございます。この公共利用という問題は、港湾の岸壁が少ない時代、つまり港湾が非常に整備されてない時代の問題でございまして、横浜、神戸とかいふぐあいに、港がだんだん成熟した港に達しますと、そりういふふうにしておつたのでは港の能率があがらないといふような問題が、今度は一方に出てまいります。したがつて、公共性と港の効率性というものを、このようにかみ合わせるのかということが非常な問題になります。

そりういふ場合には、やはり特定の船会社がその岸壁を専用するのだといふことではなければ、つまり結果的に非常にベースが多くなつてきた、長くなる船が少なくなつてきたという場合には、港務審議会で結論をいたしたいと思ひますが、航路別優先使用、航路別に、これは北米航路の岸壁、これは南米航路の岸壁、そりういふふうな航路別優先使用をしてもいいんじゃないか、公共性に反しないんじゃないか、いま大体そりういふ段階まできておられます。あるいはもつと日本の港湾が整備されればどうなるかといふことは、また問題があつておると思ひますが、だんだん公共性という問題が変質するんじゃないか、かように考へられます。

○菅波委員 時間がそろそろ来たようでありませうが、最後に、昭和四十年十月十一日の港湾審議会の「港湾管理者の財政基盤の強化及び港湾施設の効率的利用の確保のため緊急に実施すべき方策に関する答申」といふのがあつたわけでありませうが、これに、特に財政基盤を確立するために、第一には財政状況を把握するため、港湾管理者は財政に企業会計方式の採用といふことが入つております。第二点目に、経常費用と収入の関係でありませうが、港湾法第二十九条、財務の原則で、建設費

は準備金または長期借り入れ金の調達などと、独立採算制による港湾経営に関する基本的な指針の確立といふのがあつたわけでおつたようでありませう。第三番目に、原価を償ふ使用料の徴収、未徴収の施設に対する総合チャージによる料金適正化と、料金体系の再検討といふこともあつたわけでありませう。第四番目に、公債の管理者財政に及ぼす影響にかんがみて、起債条件の緩和等が指摘されておつたのであります。

以上の四点について、最後にまとめてお聞かせ願ひたいと思ひます。

○宮崎(茂)政府委員 お話しのように港湾審議会の答申が出ておるわけでございます。港湾管理者の財政をもう少し企業的に、企業会計といふ面から見て、収支の償ふような方向に持っていくか、それならぬわけでございます。そのためにいろいろ対策を講じております。先ほどの入港料の問題もさうございませうが、また埠頭を効率的に使うことによりまして、より以上利用者から徴収をするといふ方向もとりつございませう。そりういふようなことでもございませう。実は港湾の発展することによりまして、その港湾都市自体も実は発展するといふような観点もございませう。港湾管理者といふような観点もございませう。港湾管理者といふように、しかし船に來ていた港は発展させたい、しかし船に來ていた港は発展させたいといふのもどうかという空気がございませう。徐々にそりういふ方向に向かつておると思ひます。いま全体を企業会計のベースで申し上げませうが、経常費の大体半分くらいは償つておると思ひませう。今後ともそりういふ努力をしてまいりたいと思ひませう。つまり港湾管理者が独立採算をするような努力、これは成熟した港湾でございませうが、そのために公団を導入いたしました。港湾管理者の改修の費用を軽減していくといふ公団方式も、一つの方式でございませう。それから、起債も御承知のように非常に積もつてまいりまして、起債条件をよくするといふことも非常に肝要なことでもございませう。これについては毎年毎年自治省なり大蔵省なりにお願いをいたしまして、なるべく長期の

起債で、金利の安い原資の起債を得るようには、港湾局といたしましてはあつせんをいたしておりませう。この点につきましては今後ともそりういふふうな努力をしたいと思ひます。

○菅波委員 以上で終わります。

○大野委員長 野間千代三君。

○野間委員 それではあと時間が少しのようです。また次の委員会では御質問をさしてやらうこととにして、海上保安庁長官がお見えておられますので、この関係だけ……あとの方はけつこうです。また次の機会に願ひたいと思ひますから。

四月十日の夜、横浜港の入口で、大阪商船三井船舶所属のさばな丸が炎上した事故がございませうが、これは報道によると、九日の未明に房総沖です。これは一回船火事があつて、その消火が不完全なまま入港したといふふうな報道されておると思ひませう。そりういふことであるのかどうか。それからこのさばな丸といふのは一万四百五十五トンのたいへん大きな船ですけれども、これは石炭あるいは揮発性の液体をドラムかんで積んでおつたといふふうにいわれておると思ひませう。これはどういふ形式の船舶になるのか、つまり危険物を運送している船舶であるのかどうかという点について、初めにお答えをいただきたいと思ひます。

○龜山政府委員 さばな丸は御承知のとおり、四月九日午前零時三十分ごろ、野島崎の東方四百五十海里付近の海上で、積載中の化学薬品の爆発火災が発生をいたしました。当庁といたしましては、人命に損傷はないといふことでもございませうけれども、一応警戒のために「げんかい」を出動させまして、洋上で会合をいたさせまして、船長から報告をもらいました。そのとき船長は、船中に火災が起つた一番船倉に炭酸ガスを注入して鎮火せしめたといふことでもございませう。そのまゝエスコートしながら横浜に向けて航行せしめたわけでありませう。しかしながら、なお引き続き爆発をされるおそれもあるといふふうな思ひましたので、横浜の港域に到着するところに当方の巡視船と、また会社手配の引き船を準備いたしまし

ておりました。つまり上屋の中にほかの荷物が全部入つておると、そこへ着く船は荷物を揚げられないといふようなことになりませう。それでは公共使用ができないわけでございますので、なるべくそりういふような状態にしておきたいといふこと



て、安全を確認してから港内に入る、こういう措置をとったわけでありませう。それが港域に差し加かったところ、十日夜でございますが、第二回目の火災の原因は、大体ドラムかんを縛つてある綱がゆるんで、ドラムかん同士がぶつかつて、その衝撃によつて積み荷の一部が爆発したものと見られます。第二回の爆発の原因については、詳細を目下調査中でございます。

それから、この船は危険物を積載し得る船かどうかということでございますが、この船は一般の貨物船でございます。危険物運送貯蔵規則によりまして、この本船が積んでおりましたヘプタン、ヘキサン、ペンタン、この三種類のものは引火性の液体として、それぞれその規則に基づく取り扱いをしなければならぬ貨物でございます。それがらはおおむね規則の定める通りに、甲板上の船倉内に格納してあったものでございます。その下に革類、その一番下に雑貨類などが、この一番船倉には積んでございました。その点では積みつけ場所について、あるいは容器について危険物運送貯蔵規則を順守するならば、かかる引火性液体を積み得る船舶でございます。

○野間委員 初めの原因ですが、第一回目のやつがドラムかんの衝撃によつて発火をして、それが消火されたことを船長から報告されたのであつて、それは海上保安庁としては確認の方法はどういう方法だったのですか。

○龜山政府委員 入港以前と申しますか野島崎の沖における状況につきましては、船長の報告を信用いたしました。ただ、やはりこれらの品物を持つて入港した後に港の中で、船の込んだところで火災が発生した場合の危険をおもんばかつて、港へ入る直前から先ほど申し上げましたような措置をとつて、実はそこで確認をした上で、これは海上保安官が船に乗り込んで確認をした上で港に入らせる。沖におきましては船長の責任におきまして消火の内容、消火の方法その他を船へ報告してまいりましたので、それを信用して、港内へ入

るときには確認をする、こういう手配でおつたわけでございます。

○野間委員 そうすると、まだあの距離では嚴格に言う入港の場所ではない、入港の寸前であつたということですね。入港の場所になれば、海上保安庁の職員がもう一回入つて確認をするという予定であつたわけですね。——わかりました。そういうことであればやむを得ないので、やはり第一回の爆発のときに、火災のときに相当大きな火災であつたように見受けられるので、これは将来の問題になるでしょうが、船長の報告だけでは十分でなかつたのじゃないか。まだ船込みというか、船の交通量の多いときでなかつたようです。から、あの事故で済んだかもしれないが、あるいは込んでおつた場合、あるいは消火が十分でなく海上に引火性の液体が流れたような場合の影響等を考えると、別に私は追及するわけじゃないのですが、幸いにして大きな事故にならずに済んだので、この機会に特に横浜、神戸、大阪という、港内やあるいは港の入り口など相当交通量の多い港においては、こういう事故の場合にほぼ海上保安庁として慎重に確認をなさる必要があるのじゃないかというふうに思ふので、その点について御答弁をいただきたい。

○龜山政府委員 仰せのとおり、船舶が非常にふくそうしておる港内あるいは岸壁付近でかかる火災が発生しますと、その被害はその船舶のみならず、回りの船舶あるいは陸上にまで被害が及ぶおそれがございますので、今後とも危険物を運搬する船につきましてはそういう意味の監視、護衛等を十分やつていきたいと思ひます。

○野間委員 それから第二回目の火災の原因ですが、これが不明というふうになつておりますが、これはどうなんでしょう。第一回の場合は引火性物質のドラムカンが発火しておるわけですね。第二回目のは、発火の場所はどこなんですか。あるいはどの品物が発火しておるのですか。

○龜山政府委員 第一回の海上における火災は、一番船倉、つまり引火性物質のドラムカンがあつ

た場所であつておる。第二回目の火災も同じ場所、同じ船倉から発火しております。発火当時の状況は、実は本船にすでに保安官が乗り込んでおりました、そうして安全確認の措置に当たつた寸前であつたわけでございます。われわれの調べで現在までわかつておる限りでは、これからのいよいよ港内に入つたので、船長が乗り組む員に対して入港配置という命令を出した直後に火災が発生した、こういうことでございます。現在想像でものを申し上げることは差し控えたいと思ひますけれども、前回の消火が密閉消火、火災の出たところを密閉をして消火をして、さらに、縛つてあつたドラムカンをゆるんだというところでございませうから、残つておるドラムカンを完全に縛り直したということをやつてきたのでありますが、おそろく、これは私の想像でございますが、その火災によつてドラムカンのあつた場所の下の皮類あるいは雑貨類に火が隠れていたのじゃないか、それがだんだん熱を持ってきたというふうな状況が、あるいはこれの原因ではなかつたかというふうにも考えられますが、いずれにしても、幸いにして他に被害が及ばなかつたわけでございますが、万一の場合には大被害を生ずるおそれがあるような火災でございますので、慎重に厳密に、第二回目の爆発の原因、それから第一回目を火災のあとにとつた船長の措置をさらに追及を続けておるところでございます。

○野間委員 私も、あの報道の範囲を出ませんので、もちろん推測であります。いまの御報告でも、同じ場所であつたということなので、どうも第一回目の消火の措置が不十分であつたというふうには、これは断定できるのじゃないかと思ひます。ぜひいま長官の言われるように原因を究明をして、再びこういう事故がないようにひとつ処置を願ひたいと思ひます。

第二番目の、一般貨物船であるから、危険物貯蔵規則によれば、あるいは船舶安全法等によれば、甲板上にこういう危険物を積んでいいという、法律上あるいは規則上でいくと、この船舶の

やり方は違法あるいは規則に反するという部分ではなかつたというお答えのようでしたが、しかし、一般貨物船で、ヘプタンというのですか、あるいはヘキサンなどという、これは相当引火性の高い液体というふうになつておるのですが、これがドラムカンで七十二本もある、しかもそれに石炭を七千七百トンですか、積載してある、これ以外に雑貨を積んでおるという積み方、混載のしかたというのはいくらも危険だといふふうに、しろうと考へてすけれども、危険ではないか、いわば、極端に言えば、そういう法律上、規則上の問題をうまく配分をして積み込んできたというふうな印象を受けるのですが、これはどうでしょう。

○龜山政府委員 この薬品類は、ガソリン、原油、重油など違ひまして、非常に量の少ない貨物でございます。主として溶剤として使われるものでございます。したがらしまして、これについては、一般定期船が従来ずっと積んでおる品物でございます。一般定期船は御承知のように、各種の貨物を混載して輸送を行なう船舶でございます。そこで危険物運送貯蔵規則では、こういう種類の引火性液体については、容器について、容器はこういうものでなければいけない、また積みつけ場所はこういうところではいけないといふような規則を定めて、それを守らせるといふことで安全を確保する、こういうふうな考えに立つておりますので、この船のみが危険物運送貯蔵規則を悪用してこういうことをしたといふふうには私どもは考へていないわけでございます。ただし、現実に火災が二回も起つておりました。これはやはり当初の積載方法が不十分であつたのではないかと、つまり緊縛は必ずしつかり——こういうものがごろごろ動きまゝと、鋼製のドラムカンに入つておるから発火するおそれがあるもので、積みつけに欠陥があつたのではないかと、そういう疑いを持つて調査を進めておるところでございます。

○野間委員 この船が積んでおつたこの液体は、危険物であることは事実なんですか。規則上どう

第一類第十号 運輸委員会議録第十七号 昭和四十三年四月十六日

なんでしょうか。

○亀山政府委員 規則上、危険物でございます。

○野間委員 危険物であるとする、一般貨物船にそういうものを積み込む場合に、緊縛の方法なりあるいは荷役の方法なりのときに、何か監督官庁が監督するとかいう措置はあるのですか。

○亀山政府委員 これは実は船舶局の所管でございますが、私どもの承知しておる限りでは、危険物あるいは毒物、こういうものは、積み込むときに必ず専門のサーベヤーが積みつけ検査をして、完全な積みつけであるという検査の証書を持って船長は出てくるのが通例になっております。この船もおそらく積み地において専門のサーベヤー、つまり日本では鑑定人としておりまして、そういう専門家の積みつけ検査を受けてまわっているというふうに見えております。

○野間委員 その鑑定人というのはこの所管ですか。

○亀山政府委員 これは日本におきましては、運輸省船舶局の所管でございます。外国にも同じような鑑定人、サーベヤーが、専門家が必ずおるのが国際的な通例でございます。

○野間委員 それでは、きょうは船舶局の御出席を願ってなかったので、詳細ではありませんが、そのことについては後日に譲りたいと思っております。これは特にドラムカンであるとかそういうもので積んである場合、よほど注意をしないとかいう事故が起こりやすいわけですね。しかも海上の場合の動揺というのは、陸上とは違った大きな動揺があると思うのです。したがって、おそらく独特の技術を要する積み方になるのだらうと思っております。この件については少し質問を保留させていただきますかと思っております。

次に、この問題に関連をするのでありますが、野島崎の沖で消火をしたときにポンペを五十四本使用して、密閉をして、そうして大体消火が済んだということになっておったのですが、そうすると、この「さばな丸」に積載してある消火施設と

いうのは、どのくらいのものでしたのですか。これはわかりませんか。

○亀山政府委員 実は消火剤を、炭酸ガス、それから粉末状の消火剤、水に混ぜてあわを出すもの、これを持っておったこととはわかっておりますけれども、詳細はいま承知しておりません。後ほどお答えしたいと思います。

○野間委員 野島崎沖の第一回の消火のときに、ポンペを五十四本というのですから相当な量だと思っております。このときに「さばな丸」が持っておった消火能力というものはどの程度まで使用されたのか、もしこのときに、相当大量に使われて、あと残余がないとすれば、海上で残余がなくなつた場合の措置はどうなるのか、これはどういふことになっておりますか。

○亀山政府委員 通常、こういう火災の場合には、まず密閉消火、密閉して空気の流通を全く遮断をしようというところによって自然鎮火を待つというやり方が行なわれております。この場合には、爆発物、引火性のものがございますから、それだけでは爆発したときに密閉したところを吹き飛ばすというおそれがあるので、炭酸ガスを注入したんだと思っておりますが、本船自体は当然船舶安全法に基づく消火設備を持っておりまして、場合によっては水をかけるとか、あらゆる措置を講じて船舶の火災を食い止めようというのが通例で、それは船員として当然行なわなければならないこととさせていただきます。私どもは火災の報告を聞いて、救助要請を受けたわけではございませんけれども、その積荷の関係で、危険をおもんばかって「げんかい」を野島崎沖に出動せしめ、万一の場合には巡視船「げんかい」によって消火の援助をしようという覚悟で出かけたわけでございますが、先ほど申し上げましたように、船長の鎮火したという報告がございましたので、それ以上の消火作業を当庁の巡視船は行ないません。横浜に向かわせたのでございます。今後とも、こういう洋上における火災は乗り組みにとって非常に危険な事柄でございますので、できる限り

巡視船を出動させまして厳格に消火の確認等を行なわせない、かように考えております。

○野間委員 一万トンの船でいいますと、消火施設には一定の基準があつて、その基準に到達するだけのものは消火施設として載せなければならぬというふうな基準はないのですか。

○亀山政府委員 船舶安全法によりまして、船舶の施設すべき消火設備というものは厳重にきめられております。

なお、危険物運送貯蔵規則によりまして、こういう化学薬品、引火性の薬品を積み込む場合には、消火剤の所要量を必ず積み込むべきことが定められております。

○野間委員 そうすると、「さばな丸」に積載をいたしました引火性危険物と石炭などを考えると、送貯蔵規則からくる、この船の当然積載をしておきべき消火施設の量なりは、はつきりするわけですね。それはその当時はきちっと積載しておつたのかどうかは確認してあるのですか。

○亀山政府委員 その点も目下捜査中でございます。

○野間委員 これは、出港をするときにはやはりどこか監督官庁で確認はするのですか。

○亀山政府委員 最後の出港地はアメリカのサンフランシスコまたはロサンゼルスだと思っておりますが、先ほど申し上げましたように、そこでサーベヤーの積みつけ検査が行なわれたであろうと思っておりますが、それ以上にはおそらく役人による特別の検査は通常行なわれないというふうに私どもは考えております。

○野間委員 この船が日本を出るときはどうですか。

○亀山政府委員 やはり法律によりましてこれらの薬品については、私どもは港則法によりまして危険物荷役の許可制をとっております。危険物荷役が行なわれる場合には、一応許可を受けて荷物を積み込むというところでございます。それから危険物運送貯蔵規則に基づく積みつけ検査等の強

制については、ちょっといま船舶局がおりませんので明確にお答えできませんが、このほかのいわゆる粉状の硫化鉄、材木等については、先ほど申し上げましたサーベヤーの検査があるか、もしくは船舶検査官の検査か、どちらかが積みつけのときになければならぬというふうな規則になっておるようになっております。

○野間委員 それでは、この問題も次の機会に船舶局から確認をしたいと思っております。まあ常識的には荷物を積み込む場合、それからその船ができたときには当然それは必要でしょうけれども、日本の港なりあるいはどこか港を出る場合に、やはり当然その船の積載をしておくべき火災予防施設がなければならぬはずであります。それはどういふふうな確認をされるのか、次の機会にはつきりさせてもらいたいと思っております。

次に、あの晩の消火体制でございますが、これはいつか私も前に質問をしたことがあつたと思っておりますけれども、当時の横浜の海上消防体制を見るに、海上保安庁の消防艇が二隻、それから市の消防艇が三隻というふう聞いておるのです。時間がたつて急ぎますが、海上保安庁のものも、それから市のものも、たいへん小型であつて、こういう一万トン級の貨物船を消火するだけの能力を持っていないというふうな同つておりますが、海上保安庁の消防艇の実態と、それから当時民間のタグボートか何かが消火につとめられたというふうな同つておるのですが、そういうことであつたのかどうかについてお答えいただきたいと思っております。

○亀山政府委員 現在海上保安庁が東京湾において持っております巡視船艇の合計は、二十四隻でございます。それらはいずれも一応の消火能力を持っております。特に化学消防能力を持っております。先ほど御指摘の横浜の二隻の専門消防艇を含めて、東京湾全体で六隻でございます。この十日の夜の火災において当方の消防艇「おとわ」が出動しておりますが、当時風速約十五メートルでございまして、この船では近接すること

が非常に危険な状態、本船はまだ停止しておる状態ではございませんので、遺憾ながら当庁の消防艇はこれに近接、消火作業に当たることができません。巡視船の「すみだ」が消火作業に当たりました。それと同時に、タグボートは相当がっしりした船でございますので、これが近接をして消火作業に当たった、こういふのが事実でございます。

○野間委員 それで、東京湾全体の消防体制ですね。これは港務局なりあるいは海上保安庁から見ただけで、東京湾全体の消火施設で、当然設備をしておかなければならない化学消防艇の隻数であるとか大きさであるとか、あるいは今度は東京湾のうち東京港あるいは横浜港等、港々で設備をしておくべき消火施設、そういうものは一応の定数とありますが、基準というのですか、そういうものはあるんじゃないですか。

○亀山政府委員 私ども自体としては一つの整備の目標は持っておりますけれども、公のと申しますか、政府全体の基準としてはそういうものはございません。

○野間委員 つまり規則上はそういうものはつくってないということですね。そうすると、海上保安庁の考え方で、この程度は必要であるという考えはあるわけですね。その海上保安庁が目標としているのはどういふものですか。

○亀山政府委員 川崎を含む横浜港につきまして、大型の消防船一隻と小型の十五メートル型の巡視艇と兼用のもの一隻を整備いたしたい、かように考えておられます。現在は中型の専門消防艇が二隻おるだけでございます。四十三年度予算で、大型消防艇の予算は昨日成立いたしました。これによって非常に大きな力になると私どもは考えておるのでございます。

○野間委員 ちょっと時間がないので、これはもう一回この次に浦賀水道の問題を少し——東京湾の中には千葉あるいは東京、川崎、横浜というふうに、たいへん重要な港があるわけですね。そういう関係で東京湾全体あるいは運河、それから浦

賀水道の航行の安全なりあるいは消防、消火等の施設、そういう問題についてお尋ねをしたいので、東京湾全体の海上保安庁としての目標について、ひとつこの次お答えをいただけるようにしておいていただきたいというふうに思います。それと現在の能力との比較ですね。それから、したがって、これで終わっておきますが、これは湾の大きさなりあるいは港の状態なり、あるいはタンカーの入りぐあいであるとか、あるいは川崎のように石油コンビナートの相当多数にあるところ、そういう港の持っている、あるいはその湾が持っている実態から考えて、当然この程度の消防能力は施設をしなければならぬという、やや義務づけの法的な規制というのか、法的に確立をするという、そういうことは必要ではないかというふうに今回の事故から見ても考えるのですが、そういう考えは海上保安庁なりであるのかどうか。

○亀山政府委員 いま先生がおっしゃいましたように、港あるいは湾の性格と申しますか、そこへ入ってくる船舶の量、特に最近では石油類、危険物のたぐいの量、またそれを運んでくる船の大きさというものを基準にとりまして、全国各地の特に石油コンビナート地帯についての消防能力の整備基準というものは、私どもの目標として現在持っております。これを法的に強制するというふうな段階にはまだ至っておりません。

それから、そういうことが望ましいかどうかという問題でございますが、消防能力を持つものは、まず当然に、コンビナートで、例えば自衛消防能力、これは法律上の義務で各企業は義務づけられております。それから地方公共団体の消防機関、これは公共機関として特に義務づけはされておられませんけれども、国の補助金等によりまして逐次整備がはかられています。それから当海上保安庁、国の機関でございます。それから、国の手置によりまして一定の目標を定め、これに向かって逐次整備することが可能だと思えます。国の機関もしくは公共団体については、法律をもって一定の基準を守

らせるという必要は特にならるかというふうに私は考えております。

○野間委員 それではこの次までに保安庁が持つておられる基準、これはいいですね。——これは港ごとにあるのですか。もし港ごとにあれば港ごと、まあ東京湾全体としてどういふ基準を持つておられるのか。それから東京湾だけでいいですが、東京湾の各港にどういふ配置をすることが望ましいかと考えておられるのか。それだけひとつこの次にお答えをいただけるようにして、それから先ほどのお答えで一つ確認しておきたいのですが、今度の予算で通りました化学消防艇、これは横浜へ配置をするということかどうか、これだけ一つ……。

○亀山政府委員 第一船は横浜へ配置いたしますが、実際の行動は、大型タンカーが入ってくる場合にこれに付き添っていきますから川崎が大部分であろう、川崎及び根岸に行くことが一番多い。火災が発生してからかけつけるのではなくて、大型タンカーが入港します場合に、それに付き添って付近におるといふふうに運用をしたい、かように考えております。

○野間委員 そうすると、横浜港に直接帰属というか配置するのでなくて、横浜と川崎を担当するというふうにご考慮していいのですか。

○亀山政府委員 そういふつもりでおります。

○野間委員 はい、わかりました。委員長、先ほどの資料、東京湾だけでなく、大阪湾もひとつ加えてください。砂田さんから御要求がありましたので、加えてください。

以上でございます。終わります。

○大野委員長 次回は来たる十九日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十九分散会

昭和四十三年四月二十二日印刷

昭和四十三年四月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局