

第六十四回国会 運輸委員会 議 録 第 二 号

昭和四十五年十二月七日(月曜日)

午後二時開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君 理事 加藤 六月君

理事 徳安 實藏君 理事 箕輪 登君

理事 村山 達雄君 理事 内藤 良平君

理事 松本 忠助君 理事 和田 春生君

理事 佐藤 孝行君 理事 菅波 茂君

理事 關谷 勝利君 理事 村田敬次郎君

理事 齊藤 正男君 理事 米田 東吾君

理事 田中 昭二君 理事 宮井 泰良君

理事 渡辺 武三君 理事 田代 文久君

出席國務大臣

運輸 大臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

外務省条約局長 井川 克一君

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸大臣官房審議官 見坊 力男君

運輸省海運局長 鈴木 瑞吉君

運輸省船舶局長 田坂 鏡一君

運輸省港湾局長 栗栖 義明君

海上保安庁長官 手塚 良成君

委員外の出席者

内閣官房内閣審議官 植松 守雄君

法務省刑事局刑事課長 前田 宏君

外務省条約局外事参事官 山崎 敏夫君

厚生省環境衛生局公害部環境整備課長 神 孝悌君

通商産業省鉱山石炭局石油業務課長 斎藤 顯君

運輸委員会調査 鎌瀬 正巳君 室長

委員の異動

十二月五日

増田甲子七君

同月七日

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

増田甲子七君

村田敬次郎君

本日の会議に付した案件
海洋汚染防止法案(内閣提出第一八号)

○福井委員長 これより会議を開きます。

海洋汚染防止法案を議題として、質疑に入りま

す。

質疑の通告がありますので、順次これを許しま

す。村田敬次郎君。

○村田委員 私は、海洋汚染防止法案につきま

して、御質問いたしたいと思います。

現在、海洋汚染の進行につきましましては、御承知

のように、東京湾から伊勢湾、大阪湾に通ずるい

わゆる東海道メカポリスの地域に、非常に公害

の問題といふのは数多く起つておるといふこと

は、数多くのデータが示すところでございます。

たとえば四十五年度の公害白書を見てみま

す。発生海域別に見てみますと、東京湾が五十

一件、伊勢湾が二十六件、瀬戸内海、これは大阪

湾を含む瀬戸内海が八十七件で、この三海域で実

に全国の発生件数の三百八十八件のうち五三%を占

めておつて、海水汚染の件数がこれらの海域に集

中していることが注目されておるのでございま

す。しかも最近、中日新聞の公害問題特別取材班

が行ないました伊勢湾プラントン総合調査の結

果によりますと、立体的な伊勢湾の汚染調査につ

いてその実態を検討いたしました結果、伊勢湾は

予想以上に汚れておる。汚染の主舞臺が湾内か

ら湾外、湾中央へと移りつつあつて、名古屋、四

日市港内ではプラントンも住まないような死の

水域が生み出されていることがはつきりしてきてお

るのでございます。しかも、きれいなはずである伊

勢湾口におきましても、汚物投棄の影響とも見ら

れるような汚染が広がつており、伊勢湾はうちと

外から汚染のはさみうちを受けておる。このこと

は東京湾、大阪湾に比較をいたしますれば、現在

の段階では、まだ伊勢湾の汚染が東京湾に比べ

る少ないわけでございます。

そういった生物調査その他の示すものは、伊勢

湾についても汚染がもう放置できない段階まで来

ておるということでございますけれども、この

際、海洋汚染防止法案を提出することによつて、

この法案によつていかなる実効を期し得るか。特

に運輸省におかれましては、伊勢湾の総合浄化対

策と申しますか、これを、東京湾の総合浄化対

策、大阪湾の総合浄化対策と並んで、当然今後の

海洋汚染防止の中心点とするべきであると思つて

でございますが、伊勢湾の総合防止対策、東京湾

防止対策等についてどのように考へておられる

か、まずその所見をお伺いしたいと思います。

○見坊政府委員 お答えいたします。

まず、今回の海洋汚染防止法案の制定ござい

ますが、従来は、海洋を汚染するものとしては油

が主であるということで、海水油濁防止法が四十

二年に制定されて今日に至つたわけでございます

です。その後の経済発展、国民生活の向上によりま

す。廃棄物の量も非常に多くなり、また、その

うち相当部分の量が海洋に投棄されているとい

ふような状況でございます。世界的にもこの問題が

議論されるようになりまして、わが国もこれに

しても、昨年改正されました海水汚染防止条約の

改正条約の内容をこの法案に盛り込むとともに、

廃棄物につきましても、この法案で規制をしてい

くということでございます。

そこで、わが国が世界に先がけてそういう体制

をとるといふことは、国際的に働きかけるとい

ふ意味におきましても、非常に大きな意義があるの

ではないかというところでございます。

○村田委員 運輸大臣がおいでになりましたの

で、運輸大臣から直接お伺いしたいのでございま

すが、いま一度お伺いいたしますが、東京湾から

伊勢湾にわたつて海洋の汚染が非常に進行して

おる。しかも、東京湾あるいは神奈川、愛知、大阪、

兵庫といったような産業先進県において公害問題

の発生件数が非常に多いことは、周知のとおりで

ございます。しかも、海洋の汚染問題につきまし

ても、東京湾はもうすでに戦前から汚染されてお

り、現在においては動物群等が非常に死滅する状

態になつておる地域が、東京湾の場合には大部分に

及んでおる。そして次に死の水城が増加しておる

のが大阪湾であつて、死の水城が最近になつて発

生してきたのが伊勢、三河湾であるということ

が、そのデータによつてはつきりしておるわけ

でございます。

その場合に、海洋汚染防止法案では、もちろん

海洋投棄物あるいは廃油の投棄その他についての

措置を規定しておるわけでございますが、私ども

が心配いたしますのは、実際はこの法律の施行に

伴う政府の姿勢の問題であると思ひます。した

がつて、その政府の姿勢としては、すでに死滅し

つつある東京湾あるいは現在死滅が進行しつつあ

る伊勢湾等につきましまして、政府としてはいかな

る総合的な対策を立てて、今後公害問題に対処し

ようとするおつもりであるか、ただいま審議官から

個別的な問題は伺つたのでございしますが、総合的

○橋本國務大臣 お話しの件は、主として伊勢湾を中心としたお話しだと思いますので、時間がありませんから、伊勢湾を中心とした将来の対策等について私の意見を申し述べたいと思います。

御承知のように、伊勢湾、三河湾といいますが、陸上でいふならば濃尾平野といふものは、関東平野に次ぐ大きな地域を持つておる、非常に地理的条件の整えられたところであります。にもかかわらず、今日まで東京、大阪の後塵を拝しておるということには、いろいろの歴史的な事情もあると思ひます。御承知のように、親藩がそこにおり、関係園との間がうまくいかなかったことも一つの事情でございまして、そういうことからして、中京財界といふか、中京の孤立性といふものを従来つちかつかつておったということが、一つの原因でもありましょう。地理的に言うならば、名古屋を中心とした伊勢湾、三河湾を含んだ地域といふものは、東京湾あるいは大阪湾に劣らないいい条件を持つておる。にもかかわらず、今日まで十分な発達をしておらないということからして、最近地元においては、いわゆる伊勢湾開発構想といふものが生まれてきておるわけであります。

いまお説の問題から言うならば、御承知のように、いわゆる旧名古屋港といふか、名古屋港であります。名古屋港を一体とした地域の汚染度が非常にひどいのであります。これは日光川及び堀川等の一種の運河といふか——日光川は川であります、そういうことと同時に、その河口を中心とした港の発達といふものが極度にある局部に集まつて汚染度を深めた、こういうことであります。

そこで、将来の名古屋といふか、中京経済の将来の発展と海岸汚染あるいは湾内汚染防止あるいは清掃等にかんがみましますと、従来のものの考え方を交えて、伊勢湾、三河湾全体に開発構想を広めていかなければならない。われわれ運輸省から考えましても、現在の名古屋を中心とした地域、あるいは四日市を中心とした地域の

工場港あるいは公共埠頭等を中心としたものが、大体あまり多くを期待できない。これ以上拡大することは、かえつていま言ったような産業機能を阻害するのみならず、環境関係を悪くする原因にもなると思ひます。そういう意味において、従来の伊勢湾の一部、いわゆる名古屋、四日市港にとらわれた構想計画をもつて広めまして、伊勢湾全体を考へていく、あるいはその有力なる部分を三河湾、すなわち豊橋市を中心とした地域に広めていく、こういう開発構想が生まれてこなければならぬ。

と同時に、伊勢湾は東京湾の一倍半の広さでありまして、東京湾も似たような現象でありますけれども、出口が一つでありますために、湾内の還流が非常に困難をきわめておる。伊良湖水道から水が出るだけで、入るものも出るのも一緒である。それに比べて大阪湾といふのは、瀬戸内海の出口と鳴門海峡の出口が分かれておるといふところに、多少の還流の余地がある。東京湾と伊勢湾はそうでなくて、袋の中に入った港である。こういうことが一つの原因であります。かつまた、先ほどの名古屋港の汚染度については、河口においてあるいは港等の埋め立てが計画されておりますが、この場合に、ただ単なる無制限な計算を進めてまいりますと、現在の名古屋港の汚染度を高めていく。そこで、従来の考え方からいって、いまの名古屋港内、いわゆる水の還流をよくするために、導流堤等の思想が必要ではないか。従来の港内における場合においては、防波堤といふ考え方が主でありましたが、そうじゃないと、逆に水を還流させる、そういう導流堤的な思想、考え方、目下これの検討を命じております。

もう一つは、日光川、堀川等に対して、これは建設省との関係がありますが、建設省と話し合つて、そこで、いわゆる木曾三川といつておりますが、木曾三川の上流においてこれらの日光川、あるいは堀川に対するフラッシュの作用、水を入れた、そうして河口に対して清水を注ぎ込むという

フラッシュ的な作用を導入してはどうであらうか。この場合でも、気をつけなければならぬことは、フラッシュをやつた場合に、なるほど川はきれいになる、あるいは河口近くもきれいになりませんが、港内は逆に吹きだまりの結果を招来する危険があります。したがって、フラッシュをする場合においても、その付近から流れるいわゆる汚水源、工場等の排水あるいはその他の下水道等、これらに対して優先的に処置が行なわれなければ、いわゆる汚水をそのまま名古屋港に注げば、フラッシュをしたことが、かえつて名古屋港の汚染度を高める結果になる。そういう意味においては、全体的な都市計画のもとにおいて、いま言つたような下水の整備、これは建設省と話し合つた方がいいと思いますが、これらと話し合つて、そうして一方においては、河川のフラッシュを行なうということ、名古屋港の将来の汚染度を低めていく。こういう考え方、並びにまた、還流をよくするために名古屋港の沖に導流堤を考へる、これが一つの考え方であらうと思ひます。

それから、伊勢湾全体といたしましては、先ほど申しましたように、流れが悪いのであります。かつまた、したがって、地元においても堤堰を築かれておられますが、渥美半島の一部をいわゆる堀り割りして——どれくらい掘り割りが適当か、五百メートルか、千メートルか、いろいろの問題があります。上で、同時に、先ほど申しました伊勢湾と三河湾の総合的な関連した開発、いわゆる伊勢湾といふものととらわれない、三河湾をも含めた全体としての開発、こういう考え方からいいますと、もう現在の四日市、名古屋等の港の開発といふものは大体限度にきておる。もちろん整備の必要はあります。したがって、これを強化する、増大するといふ作用は、もう困難ではないだらうか。したがって、伊勢湾の中央部及び入り口付近並びに三河湾の開発、特に三河湾の開発を私たちは重要視しております。まだ絵にかいたもち程度でありますけれども、これを本格的に検討しまして、豊橋市を中心

にした工場地帯の整備、及び三河湾の水を交流するための渥美半島の掘き等も、検討に値する問題であらうと思ひます。

こういふ一連の開発計画と同時に、また港の浄化といふものは、この開発とあらはらとなつて考へなければならぬ問題でありまして、どちらかといへば、伊勢湾全体は東京湾及び大阪湾よりは汚染度はわりあい薄いのであります。したがって、いまのうちにこれを防止し、あるいは整備をはからなければ、将来非常に危険になります。これは、御意見のとおりであります。そのような方針に従つて、まあ二十一世紀の将来展望となりまして、けれども、長い目をもつて積極的な伊勢湾、三河湾の浄化及び汚染防止対策、並びに総合開発を含めての構想として進めてまいりたい、かように考へておるわけでありまして。

○村田委員 ただいま大臣の御答弁の中にございまして渥美運河の問題でございまして、実は大臣も御指摘になりましたように、伊勢湾口の出口が一つであつて、非常に還流がむずかしい。したがって、渥美半島の頸口部に掘きをするといふたしまして、非常に距離が短いのでございまして、比較的少ない経費でその掘きをするということによって伊勢湾、三河湾内部の汚濁を防止することができるといふことがつとに言われております。実は愛知県におきまして、昭和四十六年度には渥美運河の調査費その他の必要経費を計上するといふことを、桑原知事も説明をしておられます。いま大臣のおっしゃいました渥美運河等の一つの計画につきましては、調査費の計上その他具体的にはどういふふうに対処していかれるつもりであるか、なお伺ひたいと思ひます。

○橋本國務大臣 愛知県当局においてこの問題を取り上げ、四十六年度に調査費を計上することについては、心から敬意を表します。運輸省当局といたしましては、この県の当局を相対して、これは従来の方針であります。一応県の段階で調査を進めたそのあとを引き受けていられる実地調査費をつける、こういう方針になっております。

で、県当局とも十分連絡をとって具体策をきめた
い、かように考えております。

○村田委員 先般、実はこの伊勢湾の海洋汚染の
問題につきまして、全国的にも問題になる事件が
発生したのでございます。これは大臣も御承知か
らと思いますが、財団法人環境衛生協会が企業から
委託を受けて、その協会の手持ち船である屎
尿投棄船愛清丸で、産業廃棄物を伊勢湾口へ不法
投棄をしていた事件が、名古屋海上保安部におい
て捜査の対象になったわけでございます。そして
名古屋海上保安部におきましては、このための特
捜本部を設置をいたしました。これに全面的に取
り組んで、現在この事件は進行中でございます。

なお、この愛清丸事件は、さらにこれが環境衛生
協会の事件として飛び火をいたしました。数多く
の事件が現在なお進行中でございますが、この新
法によって、こういった事件を十分に防ぐとい
うことを確保できるかどうか、これについて大臣の
御所見を承りたいと存じます。

○橋本国務大臣 今回の海洋汚染防止法が皆さんの
協賛を得ることになりました。今度は場所が正
確に、的確に指定されます。それに違反した場合
においては、当然法規上の処罰を受けることにな
ります。愛清丸でしたか、この船の投棄した地帯
は、御承知のように海流が渦を巻いて円流してお
るところであります。したがって、その円流地域
から離れません。その地域でもってそれらが渦
巻いて、同時に神島を中心にしてまだこれは渦巻
いておるといふことで、せっかく外に捨てたもの
が湾内に入ってくる、こういうような経路をた
どっておるようであります。こういう点は、しか
と潮流等を調査した上で適当な場所を指定する、
こういうことにならうと思っております。

○村田委員 今回本法によりまして、新たに海域
に廃棄物を原則として排出してはならないとい
うことが規定されるわけであります。従来は港則法
の規定によってそれを取り締まっておったわけ
でございますが、例外的に一定の廃棄物に限り、政
令で定める海域における政令で定める排出に限

て排出を認めるということになっておるわけでござ
います。投棄の海域については、先ほど申し
ました伊勢湾における愛清丸のような事例がござ
いまして、海流や潮流の関係で、御承知のように
伊良湖岬が突出をしております。あの渾美半島
との関係で湾口が非常に汚濁をしつづつある。湾内
だけでなく、湾口が非常に汚濁をしつづつあるとい
う具体的な事例があるわけでございます。した
がって、そういった海流の調査等については、具
体的に調査費をつけ、そしてどのくらいの経費で
今後やっていける御方針であるか、それを伺い
たいと思っております。

○橋本国務大臣 こまかい点は関係者から答弁
いたしますが、全体といたしまして、昭和四十五年
度の予算で、運輸省の重要港湾になりました四十
四港、それ以外に経済企画庁が入港、北海道開発
庁で四港、合算しまして三千五百万円の費用で四
十五年度の予算で計上しております。これによ
って潮流の調査及び海底の土質の調査と、もう少
しその他の汚物あるいはじんかい等の調査も行な
うことができれば、あわせてこの際行ないたい。こ
れによって伊勢湾の状況は明らかにすると思
います。この明らかにした状態において、いわゆる
廃棄物の場所あるいは汚物を捨てる場所というも
のきめていきたい。かように考えております。

○村田委員 伊勢湾の海域調査につきましては、
大臣のお考えを聞きまして、今後それを具体的に
できるだけ早急に実施していただきたいと思いま
す。

さて、今度は問題を変えてまして、いわゆる巡視
船艇、航空機等の整備強化によって、強力な監視
取り締まり体制の確立をはかりたいといふことに
ついて御質問をいたしたいのでございますが、四
十二年六月二十二日の衆議院の産業公害特別委員
会及び四十二年七月十九日の参議院の産業公害及
び交通対策特別委員会において附帯決議が附され
まして、今後こういった強力な監視取り締まり体
制の確立をはかることについての要望がなされた
のでございます。先般の愛清丸の事件についても

そうでございますが、これは海上保安庁としては
その総力をあげてこの事件に対処していただいた
おかげで、捜査が、全国で非常に珍しい事例とし
て、全国初の事例としてたいへん注目を浴びてい
るのでございます。捜査本部を設置したため
に、その他の違反事例に対して力が及ばないとい
うことは困るわけでございますが、ちょうど海
上保安庁長官もおいでになっておられると思いま
すが、今後の取り締まり強化体制等について、具
体的に昭和四十六年度以降の体制を承りたいと存
じます。

○手塚政府委員 こういった取り締まりをや
りますに、船艇、それから組織、人員といふことが
問題になるかと思っております。私どものこれに
使います船艇は、二百九十九隻ございまして、十
管区全部配分をされております。さらに航空機が、ヘリ
コプターを含めまして二十一機ございまして、ヘリ
コプターはそのうち十一機ございまして、これな
どは公害の防止には非常に役に立つと思いま
す。今後はこういったものを極力活用する。船艇につ
きましては、こういった公害について、これの効
率的な運用を考えるというところ。それから人員に
つきましては、現在約一万一千名おります。陸員、
海員が約半々でございます。これらの人員の中で、
公害の専従に当たり得る人間というものを、今後
幅広くつくっていただきたい。この十月から、大臣の
御指示もございまして、公害の多発地域と思われ
ております第三、第四、第五、第六の四つの管区
本部に公害班といふものをとりあえず設置いたし
まして、数名ずつございまして、実行上の定員で
すのであまり多数ではございせんが、これらの
者に目下公害に対する専門知識を教授しつつござ
います。来年度以降には強化していきまして、分析
も可能な程度に持つていきたい。本庁自体にも、
それの元締めの一つの課くらいを設置しなければ
ならないのではなからうか、かようなこと
です。

なお、これらの人、組織でもっていろいろな器
材を運用してこの船艇、航空機からの取り締まり
をやらなければなりません。そういったものにつ
いては来年度はひとつ予算等を通じて充実を
していきたい、かように思っています。

○村田委員 地方管区本部について、いま言われ
た公害多発地点を強化するといふことを言われた
わけでございますが、それは新年度以降に具体的
にはどんな組織をつくって、人員、器材等はその
ように整備をする方針であるか、具体的に承りた
い。

○手塚政府委員 当面、公害班としてスタートし
ましたのは、ただいまは地方管区本部にそれぞれ
四、五名ずつ置きましたが、来年はこれらの管区
本部に、さらに五十数名の人間を増員したいと
考えております。そのほかに、オイルフェンス
あるいは油除去剤、あるいはこういった油濁のた
めに使います濁度計といった器材、こういったもの
をさらに充足をしたいというふうに考えておりま
す。

○村田委員 今回の法律案は、御承知のように一
九五四年の油による海水の汚濁の防止のための国
際条約、さらにそれを改正いたしました一九六九
年の改正条約の早期批准に備えて国内法制を整備
するためであるというふうに承っております。御承
知でございますが、この改正条約、公法条約は、御承
知のように政府間海事協議機関、いわゆるIMCO
におきましてその取り扱いをしておるわけでござ
います。日本としてはこれをいつごろ批准され
るつもりであるか、外務省の方も御出席だと思
いますが、御答弁をいただきたいと思っております。

それから第二番目に、廃油処理施設の設置に關しましては、もとの五四年条約では、主要港におけるタンカー以外の船舶のための施設のみに限られておりましたが、六二年改正では、油の荷積み場におきますタンカーのための受け入れ施設及び船舶修理港における受け入れ施設にまで拡張されたわけでございます。

第四点は、油及びその混合物の排出が禁止されます。す区域について、陸地から五十マイル以内のすべての水域という原則は、六二年改正でも変更はされませんが、これ以外の例外となる水域、たとえば百マイルというような水域が、附屬書において拡大された次第でございます。

今度提案された法案が全面的に通過されること、IMCOとの関係からいっても、いつになるとおえでありますか。部分的には効力発生が早い部もありますけれども、この法案全体が効力を発するのは、国際条約との関係において、その批との関係において、最終的にいつになるのか、答えいたしたいと思います。

國の受諾が必要でありまして、それからそれが受諾された後に十二カ月かかるという現状でございます。しかるに、現在受諾しておりますのはアイランドのみでありまして、われわれのほうでもいろいろ調べてみましたけれども、来年の半ばまでのところでせいで七、八カ国が受諾するかどうかという状況でございますから、この条約の発効までには、どう考えましても二、三年はかかるかと考えます。

○斎藤(正)委員 運輸省、いまお聞きのとおりでございます。したがって、内容的にもきわめてずさんな法案でありますけれども、そのずさんな法案であっても、実施という段階になりますれば、かなりおくて完全実施ということになるわけであります。この辺の見解は、運輸省はどのようにお考えになっておりますか。

○見坊政府委員 この法律の附則にきまして、条約と関連するところは、この法律公布の日から起算して一年六カ月をたつた日または条約発効の日のうち早い日ということにいたしてしております。

○斎藤(正)委員 そういたしますと、この法案の全面適用は、早ければ一年六カ月後には全面適用になり、国際条約の批准は問題でない、それはどうあろうとも、国内法として外国船にまで影響を及ぼすこの法律を、どんなにおそくなつても一年六カ月以内には発効させる、こういうお考えでございますか。

○見坊政府委員 法律の規定によつて発効いたしますが、それはわが国の海洋汚染に対する姿勢申しますか、日本が世界に先がけてそういう姿勢を示すという意味からも、それは必要であるとうふうに判断いたしましたわけでございます。

○斎藤(正)委員 先ほど外務省のほうからお答がありましたように、四十二カ国のうち三分の二が批准をし、さらに十二カ月以後にこれが発効する、こういう国際条約になっている。にもかからず、わが国では海洋汚染防止の観点から、国批准はどうあろうと、国際条約がどうあろうと

○橋本國務大臣　御承知のように、国内法と国内法の適用せざる地域とがあります。したがって、国内法が通過いたしますれば、領海三海里以内に於ける地域に対しては、外国船といえどもこれに適用することができ、それにおいて、少なくとも沿岸に近い地域の汚染度を薄めることができ、こういう効果を持っております。

そしてまた、日本は御承知のように世界第一の
ほんとうに船を持っている——船を持っていると

いう点からいいますれば、リベリアは人の國の點を持つていますからして、世界一といひましても、實際上ほんとうに船を持つてゐるのは、日本が世界の第一の海運國で、二千七百万トンといふたいへんなものを持つております。こういう意味からいつても、日本の國が、ことに最近朝野をまづげて公害問題がやかましいおりからであります。ち、率先して、世界に先がけてこのような法案を

出し、この条約の批准を促進するといふことが、日本の義務でもあり、また世界に先がけて行な

べきものと考えます。したがって、来年二月の日に、主要海運国の十三カ国会議が日本で運輸臣主催で行なわれます。この機会に、この条約促進方を決議案としてわがほうから出したい、ように考えております。

○齊藤(正)委員　そうすると、重ねて伺いますが、先ほどの審議官の答弁と大臣の考え方は全一筋であるというように理解してよろしいか。

○橋本國務大臣 国内関係においては、これが
約ができる、実行できるという意味において一

であります。
○齊藤(正)委員 概括的に法案の性格、国際条
との関係あるいは現行法との差異点等が明らか
になりましたので、若干逐条的に伺いたいと思つ
けでございます。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

たとへば、道路運送法には、「この法律で『自動車道』とは」ということで、「もつぱら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道で道路法による道路以外のものを」といふ、まことに路法はつきりしておる。あるいは海上衝突予防法では、「漁ろうに従事している」とは、網、なわと書いてありまして、「(引きなわを除く。)」といひうように、なわの定義もこれまたはつきりしてゐる。港灣法第二条では「船舶補給施設」として、「船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設」そうして「港灣役務提供用船舶を除く。」といういで、いずれもかなりはつきり、常識らしいことで、いすれもかなりはつきり、常識が読めばわかるようになってゐるのですよ。ところが、この本法における「海洋施設」というのは、ちつとも私はわからないのです。これは要するに、ごく限られたものをいふと思うのですけれども、これはこういうもの、こういうもの、こ

いうものというのじゃなくて、「陸地との間を人往来できるものと及びもつぱら陸地から油又は廃物を排出するため陸地に接続して設けられるものを除く。」という、「陸地との間を人が往来できるもの」、こういう法律の文章というのはどこにあるのですか。あつたら教えてもらいたいの

が……。

りますのは、排出源における規制という観点から
まいますと、水質汚濁防止法が最も早く施行さ
れるわけでございますから、それによって排出源
は工場、事業場から出る汚水、これは田子の浦の
場合のヘドロで申しますと、最大の汚染源でござ
います、それはその法律によって縛られるとい
うことになるわけでございます。ただし、田子の
浦というよりな固有名詞を用いていいますと、こ
れは御承知のように、すでに現行法のもので二カ
月ぐらいい前に規制措置がとられておりまして、こ
れは一定の計画で来年六月以後順次その規制がき
いてくるということになるわけでござい、ますか
ら、若干今回の法律の改正とは違つた形になるわ
けでございます。

○斎藤(正)委員 次に、第四条について伺いた
いと思つてありますけれども、第三条から第四
条、さらに五条へかけてずっと除外例が列挙され
てゐる。それで、海洋汚染を防止する法律である
以上、これこれ、これこれのものは捨ててもい
い、これこれ、これこれの船は除外するなんとい
うことが条文の大部分を占めてゐる法律なんとい
うのは、私は、簡単に言うならば、海洋汚染奨励
法だといつても言い過ぎではないと思ふ。ずいぶ
ん除外例が多いですよ。特に問題にしたいのは、
四條の4、第二項各号に適合する油の排出及び前
項のビルジの排出は、海岸からできる限り離れ
て行なうより努めなければならぬ。どういふこと
ですか。海岸からできるだけ離れて行なうよ
うにしなければならぬ。五センチより十センチの
うがでできるだけ離れてゐる。十センチより十五
センチのうがでできるだけ離れてゐる。ところが、
左岸からはできる限り離れたけれども、右岸
へはうんと近づいちゃつた、こういうこともあり
ますね、この適用については、しかもIMCOに
よりますと、改正条約では、この部分に該当する
第四條(c)「重油又は潤滑油を清浄にするときに生
ずる残留物の排出。ただし、この排出は、陸地か
らできる限り離れて行なわなければならない。」と
いう旧条約が、新条約では削除されてゐるはずで

あります。私の手元にあるその筋の資料が間違
でなければ、第四條(c)は削ると書いてある。ここ
ろが、この条項は、旧条約ストレートにそのま
ま出ているのでありますけれども、まあ「できる限
り離れて行なうより努めなければならぬ。」なん
という努力規定は、少なくとも海洋汚染防止法に
盛るような文言ではない。全くばく然とした、し
かも何とでも言いわけが立つような条文だと思
うのだけれども、どのように解釈されますか。

○見坊政府委員 この第四條におきましては、ま
ず第一項本文で、「何人も、海域において、船舶か
ら油を排出してはならない。ただし、次の各号の
一に該当する油の排出については、この限りで
ない。」ここで規定しております一、二、三、四、こ
れは条約並びに現行法にもある規定でございま
すが、ここに書いてあります趣旨は、刑法の三七七
條にいう緊急避難に相当するといひますか、規定
のしかたは、それよりも広い規定のしかたでござ
います、趣旨といひましては、条約におきま
しても、これは緊急やむを得ない場合であるとい
うふうに解釈いたします。したがつて、この
一、二、三、四という除外規定は、真にやむを得ない
場合に限定して考へる、運用されるべきである
といふふうに思ひます。

二、三、四適用除外がござい、ますが、これも条約に
同趣旨の規定が盛り込まれてゐるわけであり、ま
ずこの二項の適用除外は、これらの基準に従つて排
出を行なう場合には、海洋汚染という点から見
れば認められる限度であるといふことで、条約にも
盛り込まれてゐるわけであり、ます。

そこで、なお四項に「海岸からできる限り離れ
て行なうより努めなければならぬ。」といひます
のは、この意味は、適用船舶は三百トン以上とい
ふの種類の船舶があるわけであり、この第二項
の場合に、一応基準に合う排出をしたといひま
しても、なおそれぞれの船舶の状況によりまして
できるだけ遠く離れて排出するようにとめると
いふことでござい、ます。三百トンの船と一万ト
ンの船では当然その離れる距離も違つたわけであり、

すし、その辺のところは、できるだけ離れろとい
ふことで規定してあるわけでございます。

○宇田委員長代理 見坊審議官に申し上げます
が、重点的に明瞭に、時間の関係もあり、答弁を
願ひます。また斎藤正男氏にも、同僚の松本君の
質問がありますから、短時間にお願ひします。

○斎藤(正)委員 時間が参りましたので、結論に
入りたいと思ひますが、まだ全く問題点だらけ
で、ほんの入口に入つただけで時間が来たわけ
でありますけれども、大臣、海洋汚染の防止のため
この法律案は、公衆衛生、あるいは航行安全、
あるいは港灣機能維持という目的はかなり明瞭に
出していると思ひます。しかし、海洋の生物資
源の保護と漁業環境の保全の目的をもつと織り込
むべきではなかつたのかといふように思ふ点が一
点。

さらに、いま申し上げましたように、非常に適
用除外の例が多いし、さらに政令、省令にゆだね
てゐる点も多いといふことで、この運用はきつめ
て困難性があるし、また、特に漁民が要求をす
る、あるいは水産資源を保護するといふ立場か
らいひますれば、全く不完全であつて、先ほど
ちよつと触れましたけれども、海洋汚染奨励法で
はないかと思ひます。大臣の見解を伺いた
い。

○橋本國務大臣 この海洋汚染防止法はなかなか
よくできている法律だと、私は思つております。
御承知のように、海の実情はなかなか変化がある
のみならず、将来の発展も予測しがたい点があり
ます。したがつて、先ほど疑問のありました工作
物につきましても、これから出てくる工作物があ
りますので、そこで政令にゆだねた。

なお、漁場保護のお話がありました、これに
関しては、御承知のように、四十七條の三項で、
農林大臣が十分に協議をしきめる、こういうこ
とになつておりますので、その御心配はないと存
じますので、もし今後運用上支障があります場合
は、また皆さんと相はからつて内容の改善をはか

りたいのであります、現在のところは、十分こ
れで目的を達し得ると考へております。

○宇田委員長代理 松本忠助君。

○松本(忠)委員 四日、五日の連合審査会、また
参議院の本案議におきまして行なわれました質疑
を通じて、また先ほど見坊審議官のお話もご
ざいましたけれども、今回提案のこの法案は、世
界でも例を見ない先進的なものだ。たとえば、タ
ンカーについては五百トン未満のものもすべて
規制の対象にした。またタンカー以外の船舶は、
三百トン以上のものも規制の対象にした。世界的
には五百トン以上が規制対象であるのに、わが国
はこの規制を強化して三百トンにした。また、海
洋施設からの油や廃棄物の排出を規制するといふ
点などは、実に進歩的な画期的な法律だ、このよ
うに自画自賛されたように私も聞いております。
また、ただいま斎藤君の質問に對しまして、大臣
は、この海洋汚染防止法はなかなかよくできた法
案だ、こういうお話をございました。たいへん
けつこうなことでござい、ます。また四日の本案議
におきまして大臣は、七つの海をきれいにすると
いふような、たいへんけつこうな、私としてはい
ささかオーバーじゃないかと思つたのですが、お
話がございました。御決意のほどはたいへんけつ
こうでござい、ますけれども、衆議院の連合審査の
場で、社会党の中谷君の質問に對しまして、総理
府総務長官が、この法案は不備があるといふよう
なことを言われました。私は耳の聞き違いじゃな
いかと思つたのですが、どうもそういうふうなこ
とをテレビでも言つておりました。いま大臣は、
なかなかよくできた法案だ。同じ佐藤内閣の閣僚
である総理府総務長官は、この法案は不備であ
る、このように言われたように思ひます。どうも
そうなつてまいりますと、いささか私もはこの
法案に對して疑義を持たざるを得ないわけであり
ます。

いずれにいたしましても、この法律が制定され
れば、死の海といわれます日本列島の近海、この
海洋がきれいになる、こういうお話でござい、ます

ので、たいへんけつこうなことでございます。ですから、この法案がむだな法案だとも私は言うわけでもございません。われわれの時代に汚染した海洋を、われわれの手できれいな海にして、われわれの子孫に引き継ぐべき義務が、私たちにはあると思います。このままきれいな海で、何の対策も立てずに後代に引き継ぐということになりますと、われわれの子孫から大きな非難を受けなければなりません。したがって、一歩でも二歩でも前進するならば、たいへんけつこうなことでございます。大臣も非常にかたい決意をもつてこの法案に臨まれているようでございますが、二、三の点についてお尋ねをいたしたいわけでございます。

ただいまも申し上げました、中谷議員の質問に対して、公害担当の山中総務長官が、この海洋汚染防止法は不備である、欠陥がある、こう認められましたけれども、大臣はこの点についていかか御見解をお持ちでございますし、まずその点から伺いたい。

○橋本國務大臣 山中総務長官の不備という意味、具体的に聞いてはおりませんけれども、連合審査会で聞いておりました感じでは、要するに規制の問題につきましても、従来よりはかなり積極的に規制しております。油のビルジの問題につきましても、あるいはこれに關する規制等、その上に、従来は油だけの汚濁でありましたが、今度は一般の廃棄物も扱うという意味では、非常に規制の強化をいたしております。

それにしても、最小限度の例外規定を設けざるを得ない、そういう最小限度の例外規定を設けるという意味においては、海洋汚染を防止するという大きな目標からすれば、完全無欠なものではない、こういう意味だろうと思ひます。法案それ自体が不備であるという意味とは、私は理解いたしております。

○松本(忠)委員 大臣がそのように言われますわけですから、逐次お尋ねをいたしたいわけでございます。

いまも齊藤議員の質問の中にありましたけれども、第四条についてでございますが、第四条は、「何人も、海域において、船舶から油を排出してはならない。」ただいま大臣のお話にございましたように、そのあとに問題のただし書きがあります。数字の二項にいきますと、「前項本文の規定は、船舶からの次の各号に適合する油の排出については、適用しない。」とあって、一定の基準に従って行なう排出については例外的にこれを認める、こうなっております。この点については、全く抜け穴じゃないかと私は思ひついでございます。この問題があとにたいへん尾を引くことになってくるのではなからうかと思ひついでございます。タンカー以外の船舶については、総トン数三百トン未満のもの、ビルジの排出については適用されないとなつておりますが、三百トン未満の船舶といえは、当然日本の近海におきまして航行しているものが大部分であらうと思ひついでございます。そのなから、結局一ぱいの船舶から排出される量は、巨大船舶から排出されるものに比較したならばごく少量であると思ひます。しかしながら、三百トン未満の船舶、これは一体どれくらい隻数があるか、この点をまずお尋ねいたしたい。

○見坊政府委員 三百トン未満五百トン以上の船舶は、隻数にいたしまして、これはもちろんタンカー以外の船舶でございますが、四万三千五百隻でございます。

○松本(忠)委員 私の調査でも、四万三千五百隻となつております。この四万三千五百隻のものが排出する量というものは、これはばかにならないと私は思ひついでございます。こまかい計算ができておりませんけれども、審議官は、これから排出される量が一年じゅうにどれくらいあるとお考えでございますし、うか。

○見坊政府委員 これらの船舶が排出するものといひますと、ビルジでございます。船底にたまつた油性混合物と定義されておりますが、それは量としては非常に小さい。先ほど申し上げました四万

三千五百隻で、ビルジのと申しますか、油性汚水の排出量は、全体の約一％でございます。

○松本(忠)委員 具体的に数量で言つてみてくだされう。どれくらいになりますか。

○見坊政府委員 これは、トン数にいたしまして約二十万トンでございます。

○松本(忠)委員 それは船舶のトン数でしよう。五トン以上三百トン未満のビルジの量ですか。

○見坊政府委員 油性汚水の量が二十万トンでございます。

○松本(忠)委員 それでは、そのほかにもいろいろあるわけでしょうか。

○宇田委員長代理 松本委員に申し上げます。委員長の承諾を得てから発言してください。

○松本(忠)委員 委員長があまり時間をせかれるものでございまして、つい失礼いたしました。

とにかく、油以外のいわゆる廃棄物、これも出てくる、ごみも出てくるわけですね。そういうものが、これから野放しの状態で日本の近海をよこしていくということがいえるんじゃないかと私は思ひついでございます。あのきれいな白砂青松の瀬戸内は、思ひついでございます。あるいは日本三景といわれるあのことが、いま汚染されておるという状態を私は見聞きをしております。こうなりますと、この汚染を、たとえば五トン以上三百トン未満は一応いいんだというふうなことになる、ほんとうにこれによって汚染がされないのか、この程度のもものは放置しておいても差しつかえないのか、こういう点なんです。この点を私は心配をするわけですね。

またもう一点、齊藤君からもお話がありました。海岸からできる限り離れて行なえばよろしい、こういう努力規定がございまして。しかし、これもだれが確認するのか、全く確認する方法はない、こう申しても差しつかえないんじゃないかと申します。言うならば、船舶の乗組員の良心に期待する以外方法がない、こう思ひます。

疑うわけではございませんけれども、これでは日本の近海はことごとく死の海となつてしまふのではなからうか。たとえ見坊審議官がどう努力してみても、これらの四万三千五百隻の船舶から出てくるもの、またそれ以下の五トン以下のものもあるわけですから、そういう船舶から出てくるものによつてよごされていくというところは、これは否定できないと思ひます。また、これによりまして水産漁業、これも影響を受けることは防止ができない。はたしてほんとうに水産漁業に対して影響なしと言ひ切れるかどうか、こういう点についてお伺ひしたいわけでありまして。

この法案の最大のねらいは、海上からの油類また廃棄物の投棄を禁止する、これによつて日本の近海の死の海、黒い海を掃除しようというねらいがあるわけでありまして、この例外規定のために法案がしり抜けになつて、このように私は思ひついでございますが、この点についての審議官のお答えを願ひます。

○見坊政府委員 先ほど申し上げました四万三千五百隻と申しますのは、油の場合でございます。廃棄物につきましては、トン数の適用除外はございせん。したがって、産業廃棄物あるいは生活廃棄物等の排出につきましては、やむを得ない場合を除いて非常に強い規制になつておるというふうに考へておるわけでございます。

さらに、なるべく離れて排出につとめるという四條の四項の規定は、先ほど御説明したような趣旨でございますが、これも守られなければいけません。が、ないんではないかというお話でございますが、それはこの法律の立て方といひまして、一応二項の場合はほんとうに緊急やむを得ない場合。二項につきましては、一、二、三、三つの条件がございまして。この三つの条件を満たした場合に排出してもよろしいということで、これはこの程度ならば海洋の汚染防止上認められるというところで、この規定が条約の中でも採用になつておるわけでありまして。それでもなおできる限り離れて行なえという四項の趣旨でございます。海域は、船舶乗

り組員の職務でございます。この法律で、油につきましても、そういう良心に期待をいたしまして、できるだけそういうことで投棄をしてほしいというふうな期待をいたしておるわけでありまして。

○松本(忠)委員 水産漁業者に対する影響は全然ありませんか。その点どうですか。確信をもって言えますか。五トン以上三百トン未満の船から出るもの、あるいは五トン以下の船からも出るわけですが、やむを得ない場合はしょうがないんだ、そういう言い方ですね。これをだれが監視しているかといえば、監視している者は全然ないわけですね。このような状態で投棄した、そう言えばそれっきりですね。この三つの条件に違反してないから流してもいいんだといって流されたら、だれも監視してないんだから、そうなつてくれば、水産漁業に大きな影響があると私は思うのです。そういうことは全然お考えになりませんか。どうですか、審議官。

○橋本國務大臣 私からお答えいたします。あまりこまかいことは、私は得意意ではありませんけれども……。

○松本(忠)委員 大臣から御長講いだきますと、質問時間がなくなりますので、大臣はけっこうでございます。

○橋本國務大臣 御承知のように、現行状態から考えますれば、そのような心配はないと思えます。ことに将来、いまの三百トン以下は規制しないことになっておりますが、私は海運局、船舶局に対して、最低二十トンくらいまでは今後新しく建造する場合にはこういうような設備をするようにというところで、監督行政の上から指導していく。こういうことが進みますとより減りますから、この点については心配がないと考えております。

○松本(忠)委員 それはいつまでにおやりになるお考えですか。

○橋本國務大臣 この法案ができ次第、造船業者に対してその指導を行いたいと思ひます。

○松本(忠)委員 大臣の確たるお話でございますから、私は安心いたしておりますけれども、今後水産漁業の関係者から、海が汚染した、このためにわれわれの職場がほんとうにたいへんな問題になったというふうなことを聞かないことを期待しております。それが聞けるようなことになりなつたと、われわれの耳に入ってくるようなことになったときには、これは大きな問題だろうと私は思ひわけです。

次に問題を移します。六条、七条、八条におきまして「油濁防止管理者」、「油濁防止規程」、「油記録簿」等の規定をいたしております。特に八条において私は問題があると思ひます。船舶における油の排出その他油の取り扱いに關しまして、そのつど油記録簿への記載が、現行の船舶の油による海水の汚濁の防止に關する法律においても、第九條において規定されております。今回提案の海洋汚染防止法にも、八條にそれが規定されております。そこで心配をすることは、はたしてこの油記録簿に、こちらの要望するのとおり事実が記載されるかどうかということです。一応罰則の規定もございまして、この点については、私は、罰則の規定があるとはいながら、いささか不安に思ひます。それで油濁防止管理者を選任するといつても、この選任までには教育に一年半もかかると思ひます。しかも、五トン以上の船も全部それを備えなければならぬ。そうなつてくると、ほんとうにそれらの人が油濁防止管理者としての教育を受けて、そして選任されて始まるわけでございますが、どうも人間のやることでございますから、不法投棄などの事実に対する記載といふものが生ずる可能性が強いように感ずるわけですね。この点、真実にこの油濁防止管理者が完全にやってくれると審議官は保証をされますか。

○見坊政府委員 油濁防止管理者につきましては、一定の要件を法律で要求いたしております。六条の二項でございまして、そういう要件を備えた者を選任をし、さらに油濁防止規程を定めたそ

の規定に従つて処理をされるということであらう。その担保は行なえるというふうに思ひます。

○松本(忠)委員 油濁防止管理者が防止規程に従つて完全に行なつてくれることを期待しているというわけですね。

ここで、ちよつと海上保安庁長官に伺ひたいわけですが、十二月一日の朝日新聞の記事によりますと、東京湾の海上公署特別一斉取り締まりの結果が載つております。この違反船六十九隻のうちの約半分の三十五隻が、油記録簿の不記載として摘発されておる。これをちよつと読んでみますと、こうなつておるのですよ。「対象となつたのは横浜、川崎、千葉の三港に向ひ五百五十トン以上のタンカーと五百トン以上の貨物船。同本部は、ゴミを不法投棄したり、廃油類をこっそり投棄していた六隻を港則法、油濁防止法違反の現行犯で、また立入り検査した三百五十五隻のうち六十三隻を同法違反の疑いで摘発した。立入り検査では、油記録簿やバラスト排出防止装置の点検をした結果、容疑船は百三十隻にのぼり、残りの六十一隻も同法違反の疑ひで調べている。違反の六十九隻のうち、半分の三十五件が油記録の不記載。最も悪質なケースは横浜市鶴見区生麦の興洋海運がチャーターした第25号丸で、名古屋から横浜へ向う途中の十一月三日、静岡県下田港近くの爪木崎沖でバラスト百トンを、また小樽から横浜へ向つていた同二十日、千葉県鴨川沖合でバラスト百トンを不法投棄した。同船はこれまで廃油処理施設を一度も利用しておらず、同本部は以前から容疑船としてマークしていた。こういう事実が朝日新聞で報道されておりますが、このことについて海上保安庁長官はお認めになりますか。

○宇田委員長代理退席、運輸委員長代理着席

○手塚政府委員 あげられました数字は、そのとおりでございまして、立ち入り検査数三百五十五件、検挙六十九、そのうち三十五が九条二項の違反といふことでございます。

○松本(忠)委員 この朝日新聞の記事をいま海上保安庁長官はお認めになりました。このような事

実が、審議官、あるのですよ。あなたは、いわゆる油濁防止管理者の良心に期待されて、その人が必ず完全にやってくれるものと思つていらつしやるでしうけれども、現実はこのような状態なんです。よろしいですか、こういう状態です。抜けでやつていたら、海は全くきれいにはなりませんが、私は、こういう点、ほんとうに人間にたよつてゐるのではなくて、もう少し方法があるのじゃないかろうか、こんなふうに思ひわけです。

今後の問題として私、提案してみたいのです。自動車のつけるタコメーター、このような機械で、運転時間とか距離とかスピードというものが自動的に記録される、こういうものに加えて、油類の排出がその量も濃度も同時に記録できるような機械を研究開発していくべきじゃないか。今日の科学、要するにお月さんまで飛んでいくような時代ですから、しろうとの私が思ひつくような簡単な機械ですよ、こんなものができないわけはないと思ひます。そしてそういう機械によつて、たとへば濃度が濃くなつてきたらば、赤ランプがついて自然にとまつてしまふ、排出される量も、完全に距離により規制される、こういうふうにならなければならぬと思ひます。いまのよううな、あなたは人間に期待されてゐる、油濁防止管理者に期待されてゐるけれども、現実にはもう海上保安庁長官が述べられたような事実が起きてゐるわけですね。やはり私は、人間にたよるのではなくて、機械にそれを自動的に記録させる、こういう方向に向かうべきではないかと思ひます。この点についていかがでございますか。

○田坂政府委員 ただいま先生の御質問の件でございますが、すでに四十二年度以来研究を進めまして、油分濃度計につきましては、開発済みで現在使つております。それから船舶のスピードあるいは方向、こういう航海状態につきましては、今後、来年度以降予算要求をいたしまして、開発の段取りをつけております。あるいはさらに排出される水バラスト等の排出スピード、量等を記録する装置、これもさうむずかしいものでないかと

九

考えられますが、これをあわせて機械制御する
ということは可能かと考えられますので、今後検
討を進めていきたいと考えております。

○松本(忠)委員 船舶局長がいま確信をもって言
われました。これに対して予算要求もしているとい
うことですが、大臣、この点はひとつ
お約束をしてください。こういうものが開発され
て油濁防止に貢献ができるということではなけれ
ばならないと思いますので、ぜひともこの点は
大臣、よろしくお願いいたしておきます。

次に、第十條の二項について伺います。十條二
項には、「前項本文の規定は、船舶からの次の各号
の一に該当する廃棄物の排出については、適用し
ない。」とありまして、一、二、三号とございま
す。この中で政令で定めるものというものがたくさ
んあるわけです。一号におきましては、「とうり載人
員の規模が政令で定める人員以上である船舶」、
「政令で定める海域」、政令で定める「廃棄物」、
「政令で定める排出方法」、また二号におきまし
ても「政令で定める排出方法」、三号におきまし
ても「政令で定める排出方法」と密接な関係にある廃棄物
処理法において「政令で定める海域」あるいは
「政令で定める排出海域」というふうなことに
多いのでございます。このことは、何もこの海
洋汚染防止法に限られません。今回政府の提出され
ました一連の公害関係法案、すべてこの重要部分
が政令に委任されておる。私は、この法案の審議
と同時に、政令の内容もあらかじめ示すのが当然
ではなからうかと思つてございます。五日の
連合審査会におきまして、山中総理府総務長官
は、法案の調整に手間どつて政令準備ができて
いる、このように弁解しておりました。野党が公
害国会の開催要求をしたのは、もう半年も前でご
ざいます。この間、一体政府は何をしていたの
か、こう言いたいわけではございません。これらの関
係する政令の内容について、明確にする必要があ
ると私は思います。この点、大臣いかがでしょ
うか。

○橋本國務大臣 公害臨時国会が開かれるまで相
当期間要しました。これもなかなか、海洋汚染
防止法につきましても関係するところの省が非常
に多いのであります。かつまた国際条約との関係
もありまして、急いでやつても今日までかかつ
た。政令の内容につきましては、大かたのところ
は見当がついておりましたが、まだ内容の一部につ
いては、関係省との最後の話し合いが詰まつてお
りませんものもありますので、全体的には、いま
こどもも具体的な指示をするような段階にな
つておらない。しかし、なるべく早く、少なく
とも通常国会の段階でこれがある程度明らかにな
したい、かように考えております。

○松本(忠)委員 私は、やはりこれは、いまも申
し上げましたように、法案の審議と同時に政令の
内容についても規定するのなければ、何にもな
らぬと思います。あとで適当にきめられても、何
とも言えません。法案を通してしまえば、それき
りなんです。こつちは何も文句を言うことができ
ないわけです。こういう点は、まことに残念し
くだと思つてございます。大臣がせっかく通
常国会にこの内容については確実に御明示いた
だけるといふことではございますが、私はこの点につ
いてどうしても——やはり少なくともまだ日もあ
るわけでありまして、十八日までという日もあ
るわけでありまして、この間において十分御答弁
いただければ、この期待しております。この点重
ねて申し上げるようではございますが、やはり通常
国会まで待たなければ、この明快なお答えはで
きないのかどうか。この点もう一度お答えを願
います。

○橋本國務大臣 御承知のように、政令、省令、
特に省令は事務的規定でございますから、本文を
改定するよう内容のものでもございせん。政
令につきましても、本法を改定するよう政令はで
きないのでありますから、本法を改定されまして
も、本法をくつがえすような悪い政令が出るこ
とはあり得ない。こういう点は、御安心をお願い
したいと思います。

○松本(忠)委員 それでは、その点を了としたし
まして、通常国会において十分その内容が明示さ
れるように期待をしておきます。

第十條の二項の一号の、船舶からの廃棄物の排
出禁止に適用されない廃棄物について、具体的に
お示しをいただきたいと思つたのです。特にこ
こで言いたいことは、船舶等の日常生活に伴い生
ずるところの廃棄物の排出については、自然還元
のできないビニールとかポリエチレンといった
もの廃棄物については、水産漁業その他の海洋資
源を守る意味からも、排出を禁止すべきだと私は
思います。わが党で検討しております海洋汚染
防止法の要綱におきまして、この自然還元でき
ない廃棄物の排出は厳重に禁止する、陸上で処理
する、このようにしておりますが、この点につ
いてのお考えを示しておきたい。

○見坊政府委員 お答えいたします。

第二項の第一号で「船員その他の者の日常生活
に伴い生ずるごみ、ふん尿若しくは汚水又はこれ
らに類する廃棄物の排出」とございまして、第一
項にございまして、何人も廃棄物を海域に排
出してはならないという原則がございまして、し
かし、この第二項第一号に該当するような場合、た
とえば船から直接ふん尿を排出するような場
合、あるいは船舶内にあります船員、水上生活者
の日常生活から生ずるものであるとか、そういう
ものはこれはやむを得ないというふうに考えま
す。

それから、その他の廃棄物につきましては、第
三号の廃棄物処理法との関係でございまして、こ
の第三号では、廃棄物処理法によって海洋に処分
することが処理法の政令で定められたものにつ
きまして、排出海域、排出基準を定める、それに
つきましてまた政令を定めるということではござ
います。したがって、この政令の段階で、廃棄
物処理法との関係でそれらが措置をされるとい
うことに相なるわけではございません。

○松本(忠)委員 私が聞きたいのは、確かに具
体的に入れろと言つても無理かもしれませぬけれど

も、いまの審議官の答弁にありました、廃棄物
の処理法で政令できつたといふことについて
も、この間うち大橋君が連合審査会でやつた質
問に對しても、全く答弁は出てこなかった。特に、
そこでも大橋君が言いましたけれども、ビニール
とかポリエチレン等の廃棄物について、要するに
自然還元できないというものについては一体どう
思うのだ、こう言っているわけなんです。私もこの
点を、一応廃棄物の処理法でやるのだから、海洋汚
染防止法のほうではそのことは規定しなくてもいい
のだ、こう言つて逃げられるようではございま
すけれども、考え方としては、自然還元できないもの
についてはどうするか、自然還元できないもの
ということになりますから、自然還元できない
というビニールとかポリエチレン、これによつ
て水産漁業はさういふ影響を受けておることは
はっきりしているのです。これに對して、いわゆ
る廃棄物処理法でやつてあるのだということにな
くて、この海洋汚染防止法のほうでも、全然関係
なきにしもあらずだと私は思つたのです。この点に
ついてどう思ひますか。

○橋本國務大臣 なかなかむずかしい問題だと思
うのです。たとえば、松本さんが大島に行くのに
漁船に乗つて、チョコレートとか何かを包んだポリ
エチレンの袋、あれを食べてばつと間違つて捨て
るといふことまでは、これは実際海上保安庁でも
監視ができないだらうと思つたのです。こういうよ
うな個人的な、あるいは船内の小さいところで起
きるそういうものは、やはりこれはその人がお互
いに、海洋思想の普及といふか、汚染はして
はいけないうのだ、海国日本としてはそういうよ
うなことは慎むべきだといふ、ある意味においては
道徳的な問題だとも思つたのです。もちろんこれ
は、大量に捨てることはこの法律の中で禁止して
おります。しかし、皆さんがボートに乗つてチョコ
レートを食べた、それを包んであったポリエチ
レンの袋を捨てた、そういうような問題まで松本
さんのお話は入るだらうと思つたのです。そういう
ように私は聞いたのですが、陸上で大量に出るボ

リエチレンなんかは、陸上廃棄物として処理する。いまおっしゃったのは、ああいう船の中でそういうものを捨てるのがいいのか悪いのか、その点でも処理するようないいのか悪いのか、おっしゃるのですね。その点においては、小さなボートに乗った者まで規制しなくちゃならぬというところには、いかにもなるか、こう申したので

○松本(忠)委員 私は、大臣は、あえて詭弁とは申しませんが、小さな船に乗ってチヨコレットを食べて、その紙を一々船内に持ってきて、それを食卓まで持ってくるという、ほんとうにそういふうわい人々ばかりであればいいのですけれども、そうじゃないからこれはやむを得ないじゃないか、こうお逃げになりますか、これは重大問題だと思つて。フェリーから投げ捨てられてる紙、ポリエチレン、ビニール類、これはたいへんなものです。われわれ日本人として、きれいな海を後代までも持つていくためには、小さな問題でも一つ一つ決してゆるがせにしないです。これに対しては、ぜひとも何らかの方法を保安庁において、何でも保安庁にぶつける気持ちは私はありませんけれども、そうなつてくれれば、当然船についても、保安庁の係官が一隻に一人ずつ乗つていなければならぬ。そんなことはできないことであるから、私はここで無理なこととは言いませんけれども、自然還元できないものについては、何とか規制することを考えておかなければいけないんじゃないか、こう思うわけでございます。

時間もおさいますから次にいきますが、この間川崎市の市営の廃油処理場を見ました。川崎港においては、京浜コンビナートで精製され、製造される油や、それから化学製品などを積み出すために、全国から小型のタンカーや貨物船が入ってくる。川崎市でこの数量を処理場をつくる前に調査した段階では、一カ月の処理量を五万トンと計算した。ところが、完成後今日までの処理

の実績はどうか。一々こまかいことは申し上げないでいいと思いますが、資料はここにもらつてきました。これを見ても、一番多いときでも四十五年の二月に一万八千四百トン、それが最高で、それから十月が一万四千九百六十トンで、できた年の昭和四十四年の九月は、九百八十六トンといふ微々たる量です。この事実は何を物語るか。たゞのことについて、私は探つてみました。この二月にどうしてこんなに一カ月だけ飛び抜けているか。ごらんください。たぶん大臣も存じているか。二月が飛び抜けている。どうしてだと思つて。二月が飛び抜けている。どうしてこの月だけがこんなに飛び抜けて廃油処理施設が使われたかといふと、この月は海上保安庁の廃油の不法投棄取り締まりの月だったのです。――手塚長官、下を向かないで。これはそのとおりなんです。取り締まりの月だったから、このときは処理施設に持つていったのが非常に多かった。それ以外には持つていかなかった。なぜ持つていかなかったかといふことなんです。その点を皆さんがどれほどに認識されているかといふことです。

海を汚染しないようにちゃんと法律はつくつてあります。このお役人は言つてますけれども、現行法は明らかにさる法です。せっかくあれだけの処理施設が川崎にできていても、それを利用しない。これじゃ何もならぬわけなんです。たまたま利用したとすれば、その月は取り締まりの月に当たつていた。こういうことなんです。大臣は七つの海をきれいになりたいと言つて、たいへん努力されることはけつこりでございますけれども、せめて日本近海だけでも、また東京湾、川崎港、これだけでもきれいにしてもいいじゃないかと私は思うのです。この間も見えてまいりましたけれども、決してきれいな状態ではございません。ほんとうにきたない。はあこりいふに海がよれてしまつたかと、情けなく思います。

実際問題として、ちよつときたない話になっておそれいますけれども、もし一般家庭において排せつ物をまき散らしていたらどうなるかといふ

ことです。少なくとも人間の住むのなら、必ず便所がついておるわけなんです。それを合理的に処理する仕組みになつてゐるわけなんです。ところが、船舶がその廃棄物をたれ流しにしたり、あたりかまわずまき散らしている。こういうことは、便所がないと同じじゃないかと思ふ。私は船舶、特にタンカーの油類の処理については、必ず便所で処理するように義務づけること、すなわち必ず廃油処理施設において処理することを義務づけるなければ、いままでもどおり夜陰に乗じてたれ流しをする。これははつきりしている。法律はこのようにつくりました。だからいいと思ふ。これではだめだと思ふのです。いままでもやつていた。この法律が新しくできたとしても、その内容は大きく変わるわけじゃない。いままでも、現行の法律のときにおいても、このようなたれ流しがされていたわけなんです。ですから、これらの点を十分に監視し、監督しなければ、さる法もさる法、大さる法だと思ふのです。これを修正するお考えがあるかどうか。この点はどうか。

○見坊政府委員 この法律が発効いたしますと、油の海洋投棄は、原則として禁止されます。したがうして、それに必要な施設を整備する必要があります。もちろんあるわけでございます。その施設整備によりまして、その辺の担保をはかるべきだといふふうに考へるわけでございます。

○松本(忠)委員 時間がなくなりましたので、残念でございますが、やめなければなりません。川崎の例をとりますと、二年有るかかりまして、六千平米のあの用地に二億七千万円もかけてつくつた。実際つくつたけれども、利用されてないわけなんです。そういう点を考えますと、今後、四十八年三月三十一日までに絶対つくらなければならぬといわれるけれども、それに対してはほんとうの手当てができておるのか、また、つくられたとしても、それを完全に利用されるのか、こういう点は非常に疑問に思つてございます。これらの点については、後ほどまたあらためて同僚議員からも質問があると思ひます。

なおまた、最後に申し上げておきたいのは、三十四条の、石油業者が自家用の廃油処理施設をつくることを義務づける必要があると思ふのです。これはいまはそうならない。それではいかぬと思ふのです。自家用の廃油処理施設を義務づけるということが一つ。

それから三十六条においても、港湾管理者に対して大臣が廃油処理施設をつくることを勧告してはななくて、これは命令と改めるべきではなからうか。

また、四十四条におきましても、港湾管理者が廃棄物の処理施設を整備するように計画を定めるようになつておりますけれども、計画だけではだめだと思ふのです。やはりこれらの点についてきびしい規制を設けなければ、何にもならなくなつてくるのではなからうかと思ふのです。

要するに、いろいろ申し上げたいことはたくさんありますけれども、時間の関係でやめますが、どうしてもこれらの法案について、以上いろいろ申し上げました疑問点について、何とか善処されることを特にお願ひしておきたいわけでございます。大臣のお答えを最後に簡単に伺ひたいと思ひます。

○橋本国務大臣 義務づける必要がありはしないかという御質問であります。港湾管理者に対しては二分の一の助成を行ないまして、また運輸大臣が、いわゆる施設をしないものに対しては改善命令といふんです。それをすることができまうからして、実上の義務づけと同様であります。また一般事業者に対しまして、これは開銀、中小企業金融公庫等の金を融通しまして積極的に指導していくといふことで、従来の計画から申しまして、これらの廃油の大体倍の能力を四十七年の中ごろまでには完成したい、こう考えております。したがつて、その点については何ら差しつかえがない、かようにわれわれは計算の上で、義務づけをしなかつたわけでありまう。

○松本(忠)委員 大臣は非常に確信に満ちていらっしゃるけれども、ほんとうにそれが実現されてきれいな海ができることを私は期待して、質問を終わります。

○運輸委員長代理 和田春生君。

○和田(春)委員 海洋汚染防止法に關しましては、連合審査でも一般的な問題を質問したわけでございますけれども、私の率直な感じを言いますと、海洋汚染防止という点でありますから、およそ海洋の汚染に關することについては、この防止法で網羅的に出されてくるものと期待をいたしておりました。ところが、出てきた法案を見ますと、連合審査の際にも私は申し上げましたが、海洋汚染の原因というのは、汚染源というものを大きく分けると五つぐらい考えられるわけですが、その中のたゞ一つ、船舶からの油の排出あるいは廃棄物、これを取り締まるだけである。船舶に準ずるものとして、まことに抽象的な規定ではございますが、海洋施設、これらも政令にゆだねられておりますので、含むのかわかりませんけれども、それがくつついていただけだと思うのです。

この状態では、ほんとうに海洋の汚染を防止して、きれいな海をつくることのできるかどうかという点に、重大な疑問なきを得ません。現在、海がよごれている実情をごらんになればわかりますように、船舶からよごしているというのは、ごく一部であります。タンカーから排出される油等は非常に問題でございますけれども、むしろ陸から出てくるものの廃油あるいは汚水、排水、投棄物あるいは尿の投棄、こういうものが海洋汚染の重要な大きな原因になっていることは、これはもう厳然たる事実として皆さん御承知のとおりであります。

そこで、海洋汚染防止法の本法そのものに入る前に、若干関連いたしました、連合審査で聞き漏らした点について、海の汚染を防止するという見地からお伺いしたいと思うのです。

海の汚染として、一時新聞にもございましたけれども、東北の小名浜港におきまして、臨海工場から大量のシアンが流れ出しました。付近の漁業従事者をたいへん恐怖におとしいれた例があったわけでございますけれども、こういうような重金屬やそういうものが流れ出まして、そこで魚をとるためにかりに船の中のいけすに置いてあった魚のえさか、そういう流出物でよごされた、こういう場合に、海洋汚染防止法では何らの手がかりがないと思うのですけれども、海洋汚染防止をする見地から、どういふ手がかりがあるか、お伺いしたいと思うのです。

○見坊政府委員 御指摘のように、この法律は船舶からの油、廃棄物、それから海洋施設からの排出を規制いたしております。いまおあげになりましたような事例を考へてみますと、今度の公害諸立法の中で、廃棄物処理法あるいは水質汚濁防止法という法律がございますが、陸上から出る廃棄物につきましては、できるだけ陸上で処理をしてもらうということ、こちらの海の海洋汚染防止法と一体になって、海洋についての汚染防止の目的を達していきたいというふうに考へております。

○和田(春)委員 そうすると、海洋汚染防止法と他の公害関係法と一体的な運用をしなくちゃならぬわけですね、法務省の刑事課長にお伺いしますが、いま私があげたような具体的な例の場合に、公害罪は適用されますか、どうですか、お伺いしたいと思ひます。

○前田説明員 いわゆる公害罪法案におきましては、二条、三条におきまして、故意または過失により人の健康に有害の物質を排出して、公衆の生命または身体に危険を生じさせた者の行為を処罰の対象としたしておるわけでございます。

したがって、ただいまお尋ねの臨海工業地帯からシアンその他の有害物質が排出されたというケースにつきましても、またその内容におきましていろいろの場合があらうかと思ひます。そのような意味におきまして、いわゆる公害罪ができ

ました場合に直ちに適用できるかどうかというところは、一がいには申し上げかねるわけでございますけれども、すでに連合審査会等におきましてもお答えがございましたように、この公害罪の法案におきましては、人の健康に危険な状態、さらには死傷の結果が起った場合、これを対象にいたしておるわけでございますので、その事実關係にしておきまして、危険があるというふうに認められた場合に、当然適用があるというふうに考へます。

〔運輸委員長代理退席、委員長着席〕

○和田(春)委員 抽象的な質問をしているのではないのです。小名浜港で起った事件は御存じだと思ひますけれども、そういう流出によつて、船の中で魚のえさをいけすに飼つておたやつが死んだという事実がある。そういう場合に、取り締まるかどうかということ聞いておる。公害罪法にかかると、かからないかと聞いておるのです。非常に具体的な例です。

○前田説明員 具体的な例でございますけれども、私も、その事件そのものにつきますと、実はまだ詳細に承知しておりませんので、確定的なお答えが申しかねましてたいへん恐縮でございますが、一般的に申しまして、いまのケースに当てはめてまいりました場合、そのえさがやられましてたことによつて人の常食にする魚が汚染される可能性が強い、そしてその魚を人間が摂取した場合、場合によつては発病する、さらには、好ましくはありませんが、なくなるというふうにつながらない場合には、当然適用になると思ひます。

○和田(春)委員 いかがいかなことを答へず、的確に答へる人を出してくれというところを注文しておいたのですけれども、さっぱりわからぬ。海洋汚染というのは、先ほど運輸省の担当者も、この法律だけではだめだ、ほかにもいろんな汚染がたくさんある、ほかの公害関係法と一体的に運用しなければならぬと言つておつて、現に起つた事件について具体的な例をあげているのに、一番肝心なための公害罪法が適用できるのかできない

のか、抽象的な同じことを繰り返すばかりで答へない。そんなことじゃだめじゃないですか。これは大きなしり抜けになつていふことを言わざるを得ない。そういう点でも、今回の公害罪關係の諸法律の體系については、個々の法がさるであるのみならず、体系的にも大きなもので、しり抜けになつていふことを指摘せざるを得ないと思ひます。ほかにもいろいろ問題がありますから、この問題については、さらに重ねて、そういういいかげんなことでは困るということを強く指摘をしておきたいと思ひます。

次に、これは厚生省にお伺いをいたしますけれども、前質問者も伊勢湾の湾口付近の汚濁の問題にされておりました、いま海の汚染では非常に問題になつていふのは、臨海大都市に人口がどんどん集中してきておるわけでございます。そのなま尿の捨て場所が海になつていふという事実があるわけですね。東京都には日本の人口の約一割が集中しておるわけでございますけれども、東京都のなま尿が年間どれだけ海洋投棄をされていふか、数字をお伺いしたいと思ひます。

○補説明員 東京都の場合は、現在三九%が海洋へ投棄されております。

○和田(春)委員 トン数にして年間どれだけですか。

○補説明員 日量にいたしましたして、三千三百六十トン、五キロリットルでございます。

○和田(春)委員 そうすると、現在一日三千三百六十トンも捨てられておるわけですね。これはだんだんふえる傾向にあると思ひます。これは連合審査で海洋汚染防止法に關連してお伺いしたときに、厚生大臣は、たゞまとしてそういうものは海洋投棄をさせない、こういう前提で、ここにきていふところの政令を定める場合には臨むというお答えがあったのですけれども、この一日当たり三千トンといふのはたいへんなものです。相当大きな船一ぱい分でありまますけれども、これをゼロにするための施設と所要資金量、その計画達成の見通しについて、指導に当たる厚生省が

確につかんでおるなら、述べていただきたいと思
います。

○神説明員 現在、私どもといたしましては、こ
の海洋投棄を全面的に解消するといふような意味
をもちまして、昭和四十二年から清掃施設整備五
カ年計画を進めております。しかしながら、最近
の人口集中といふのが非常に一部の地域に激しい
といふような問題もあつて、この四十六年で
終了いたします計画では、残念ながら、これを全
面的に解消できるということはちょっと申し上げ
られないような状態でございます。

そういう意味から、やはりこの解消というよう
な立場から、さらに年次計画によりましてこれを
解消に持っていくといふふうに考えて、現在、
各市町村等におきますその整備の計画を調査
中でございますが、いずれにいたしまして、尿
尿の海洋投棄を解消いたしますといふことにつ
きましては、公共下水道の普及と、それから、私
ども清掃施設の整備として行なつております尿尿
処理施設の整備といふものと、一体的にこれは進
めなければならぬ。そういうことでございませう
で、さらに緊急に、段階的に解消をはかつていき
たい、このように考えております。

○和田(春)委員 抽象的なお答えですが、では具
体的にお伺いいたしますけれども、本法が全面的
に適用されるのは約一年六カ月後でございます
が、四十七年度において、このふん尿の海洋投棄
を何トンまで減らせる、またそれに対して国とし
てはどういう措置を考えておるか、端的にお答え
を願いたいと思つております。

○神説明員 私どもといたしましては、四十六年
度以降、少なくとも五カ年計画によつて全面的に
解消させたい、このように考えております。

○和田(春)委員 そういたしますと、四十六年か
ら五カ年計画、そのとおりに信じますと、五十一
年度じゃないとだめだ。四十七年においては五カ
年計画のまだ二年目ですから、どうにもならぬと
いうことになると思つております。

さて、そこで海洋汚染防止法に戻ります。

第十條の第二項第三号廃棄物処理法の「政令に
おいて海洋を投入処分する場所とすることができ
るものと定めた廃棄物」といふのは、具体的に何と
何と何を想定しておるのか、そういうことをお
伺いしたい。同時に、この法を運用する立場にお
いて、その「政令で定める排出海域及び排出方
法に関する基準」といふものについては、どうい
う規定をしようとお考えになつておるのか。これ
は運輸省のほうにお伺いしたいと思つております。前
のほうは厚生省に……。

○神説明員 廃棄物処理法におきます海洋を処分
場所としてよいといふものにつきましては、これ
は、海洋のいわゆる自然の資源となり得るような
性格、あるいは海洋の自然浄化能力によつて浄化
でき得る、そういう状態のものに限るというふう
に考えております。

○見坊政府委員 「排出海域及び排出方法」に関す
る基準」につきましては、廃棄物の性状等に應じ
まして、海流あるいは水深等の海象条件等を考慮
し、海洋を汚染しないよう、また沿岸あるいは
海洋における諸活動に影響を与えないような排出
海域、その排出方法をきめたい、一応の考え方は、
基本的にはそのような考え方でございませう。

その具体的な基準は、これは各分野にわたります
が、学識経験者あるいは関係行政機関の専門家の
方々と十分御相談をして政令をきめたいというふう
に考えております。

○和田(春)委員 時間を節約するために、水かけ
問答はやめたいと思つておりますが、橋本運輸大臣、
いまお聞きしたいと思つておりますが、海洋汚染防止
法を、全く抽象的にございまして、海洋汚染防止
をする、こういうふうな言ひに言つてみましても、船の
ほうの廃油その他について、先ほど来同僚委員の
質問でいろいろ問題があることが指摘されてお
りますけれども、それ以外の海をよごすことにつ
いても、端的にいま言ふならば、書いてあるだけ
で、これはどうにもならない。結局ここでは、大
東京から排出されるふん尿その他も、海洋に投棄
することはやむを得ないときめざるを得ないと思
つております。

りです。そういう中には、先ほど来言われてい
る、自然に還元することが困難なビニール、そう
いふような化学製品といふものも、今日ではだ
いぶまじつてゐる。これはどうしても捨てるを得
ないじゃないですか。原則的にとると厚生大臣
は大見得を切つたけれども、できない。運輸省の
ほうも、そうならないでいまして、幾ら海洋汚染
防止法で排出海域や排出方法を規制するとい
つたて、遠い大洋のどまん中まで行つて捨てるこ
とはできないわけですから、そこでどどんぶ
ちまけていかなければならぬ。非常に大きなし
り抜けになつてゐると思つていただけます。そう
いふ点では、しり抜けであるといふことを運輸大臣
はお認めになりますか。

○橋本運輸大臣 これはただいま厚生省のほうか
らお答えがあつたように、五カ年計画といふこと
であります。運輸省からしますと、海洋
の汚染はできるだけ早く防止したいのであります
から、たとえば、下水道あるいは一般処理の問題
とか、あるいは末端処理のほうの設備を急げば、
そこまでは車で運んで処理することも可能だか
ら、したがって、五カ年ぐらゐかかると思いま
すけれども、できるだけこれは短い期間でたれ流
しはできないように、これは関係省と相談したい
と思つております。

その他、ビニール等の問題につきましては、こ
れは固定化して、そして浮動しないような状態
で、これを相当の沖合いに場所を定めて沈下す
る、こういう方法をとりたいといふことで政令を
きめる、こういう方針でありますから、必ずしも
しり抜けではない。ただ、この法案が通つて、一
年六カ月でこれがそのとおり行なわれるかどうか
といふことについての問題はありましようけれど
も、そういう一つの目標を立てて、そして政府に
しても、下水道計画を非常な勢いでやつていこう
といふ意味においては、これらの法律案といふも
のは、そういう環境保全のための措置については
拍車になつておる、激励措置になつておる、か
よに考えております。

○和田(春)委員 いまお話がございましたけれど
も、水洗化された便所等におきまして、パイプが
詰まるといけないといふような点で、かなりきび
しく一般の人たちにも考えられておりますけれど
も、なまぐみ取つてくる尿の便所は、御承知
のように、きかない話ですけれども、ごみ捨ての
ようにもなつてゐるわけですね。いろいろなもの
が入つてゐるわけですね。それをビニール等分類を
して、固定化して沈めるなんといふことは、これは
神わざでないと思つてゐるのです。一緒に
持つていってがばつとぶちまけることになるわけ
です。そういうものがいま海の底をよごし、漁業
関係者にも脅威を与えてゐる一つの大きな理由に
なつてゐるわけですね。そうなりますと、海をよご
さないためには、海に持つていって捨てちゃいけ
ないのです。水きわで、陸でどうやって処理する
かといふことがはつきり確立されないと、海洋の
汚染といふことは防止できない。そういう意味
で、私はこの海洋汚染防止法といふものは重大な
点でしり抜けになつてゐるといふことを、せつか
くの運輸大臣の御答弁ではありますけれども、断
定せざるを得ないと思つてゐるわけですね。

そこで、次に関連いたしまして船のほうに移り
たいと思つておりますけれども、やはり海がよごれ
ると、一番いやな思いをするのは船乗りであり、あ
るいは漁業に従事してゐる人たちである。海を生
活の場にしてゐる者でありますから、船に乗つて
いる者にとつては、海がきれいであることは、一
番いいことなんでありませう。したがつて、ものを
捨てるなど言われれば捨てない、そういうことを
守らせるといふことは簡単だと思つてゐるのです。た
だ、船で捨ててはいけないといふことをするため
には、捨てなくてもいいような、船から生ずると
ころの廃油、廃棄物をちゃんと処理するといふ施
設が考えられなければならぬわけでありませう。こ
の点につきましても、先ほど来いろいろ質問をさ
れておるわけでございますけれども、運輸省から
もいろいろな計画が説明されておりますが、いま
なされてゐる五カ年計画でそういうふうな――

ず廃油でありますけれども、廃油の処理について、十分的確にこれを処置することができて、この法律が全面適用される以降においては、問題を残さないというふうにお考えになつておられるかどうか、運輸大臣にその見通しをお聞きしたいと思ふのです。

○橋本國務大臣 こまかい規定、計画のほうは係官から説明するといつたとしても、全体的な考え方を申し述べますと、現在すでに設備をしておるものは、必ずしも十分とは考えておりません。しかし、この法律案が有効になります機会においては、かなりの範囲においてこれらの設備がされるので、従来とは、不便といひましようか、船舶がそういう廃油を処理する上についての不便は、ほとんどなくなるのではないだろうか。

たとえば、これは和田さんは専門家だから御承知のように、小さな船が捨てる廃油というものものは、大体ドラムカンに一本くらいであります。したがって、ドラムカン一本でありますから、たとえその廃油処理場がありませんでも、それは陸上に持つていつて処分することは可能であります。

問題は、タンカー等は、たとえ小さな船であつても廃油の投棄は許しませんが、しかし、タンカーのバラストを処理できる港は、大体限定されております。ことに大きなタンカーはそうでありま。

ります。そういう意味において、今後昭和四十七年までに六十港くらいを整備いたします。そうなりますと、その能力さえ、最高時の能力を思い切つて考へておけば、大体において二千万トン程度のいわゆる廃油の処理というものは、その心配する必要はない、かように考えております。

○和田(書)委員 この数字については、いろいろ問題があるわけでありまけれども、ここではそういうこまかいことに入ることをご省略したいと思ふと思ふますが、具体的に一、二お聞きしたいと思ふのです。

東京、川崎、横浜、この京浜港におきまして、昭和四十七年度までに完成をして操業できる廃油処理施設、これは何カ所であつて、その処理能力

は何トンかということをお伺いしたいと思ひます。

○栗栖政府委員 御質問の京浜地区でございますが、東京は現在まだございませけれども、川崎には管理者が設立……

○和田(書)委員 四十七年度にできることを言つてもらへばいいんです。

○栗栖政府委員 川崎、横浜はすでにできてございます。それから千葉もできてございます。東京は製油所がございませので、ビルジだけだといふことで、むしろビルジを集めて近くの川崎、千葉あるいは横浜あたりに持つていつて処理したほうが有効だろうといふふうに考えております。

○和田(書)委員 そんなことを聞いてるんじやないんで、京浜港を通じて何カ所にできて、何トンの処理能力があるのか、四十七年度にこの法律が全面適用されるときに、それを聞いておるわけですから、端的に数字でお答え願へばいいわけですか。

○栗栖政府委員 京浜港を通じて、現在管理者が持つております施設は、これは日量の能力でございまして、川崎、横浜、千葉、三港でございますが、日量処理能力六千トン持つております。

これは四十七年を目標にして整備してございまして、御承知のとおり、日量と申しまして、これは時間的なピークがございまして、かなり余裕は持たしてあるはずでございます。なお、そのほかにタンククリーニングをやるのに、東京湾でタンククリーニングのこれは個人会社でございまして、そういうものもできております。

○和田(書)委員 何度も時間ないところで伺ひしてると、質問時間を延長してもらわなくちゃならぬことになるので、的確に答へていただきたいのですが、千葉まで含めましていいですよ。千葉、京浜含めてでもいいですから、何カ所かと聞いておる、四十七年度。

○栗栖政府委員 京浜地区、千葉を含めまして、管理者が持つておるのは三カ所でございます。それからなお港海管理者がいま三カ所持つてござい

まして、それ以外の石油精製工場その他を入れますと六カ所ございまして、合計十一でございます。

○和田(書)委員 三カ所と六カ所だったら九カ所じゃないですか。二つどつかへ……

○栗栖政府委員 失礼いたしました。現在管理者が三カ所ございまして、そのほか管理者が用意するものが二カ所ございまして五カ所でございます。

○和田(書)委員 運輸大臣は、たぶんだいじようぶだろうといふ相当自信を持つたお答えでございますが、事務当局にお伺ひいたしますと、どうも確かな数字さへつかないもので、たいへんあいまいだと思ふのですが、私は、この廃油の処理能力といふものをトン数だけで押えてはいけな

いと思ふのです。何カ所に設けるかということが、実は非常に重要な問題を持つてくる。なぜならば、いまお答えを得たところによりますと十一カ所、そのうちの過半数の六カ所は石油業者の専用施設でありますから、一般的な船を扱うわけにいかない。その専用埠頭を利用した船だけが、原則として利用できることになるわけなんです。

たとえば、東京都に公衆便所を整備しない、そういうことを言つて、一度に一千人が使うことができる便所を三カ所につくつて、一切立ち小便はしやいかぬと言つたつて、これは無理だと思ふ。そんな遠く離れたところから来れないわけですね、これだけの大きな地域に一カ所や二カ所や三カ所、いわゆる京葉、京浜を含めてせいぜい五カ所では。そこに処理能力は何トンあるんだ、この何千トンの見通しと比べて、これだけでは非常に足りないと思ふのですけれども、かりに処理能力のトン数としてはそれを処理することができると言つても、場所が少なければ、船がどんどんやつていく場合に船込みになる。そのために船舶を仕立てはならない。運航スケジュールが狂つてくる。こういう形になると、ついついそういうところは処理しにくくなつてくる。これは廃

油処理場に行つて処理するのだが、さあ取つてくれ、取つてくれないならどうしてくれるんだ、いやなら外に出ていつて捨てるぞ、こゝろ言われたときに、いや待て、じゃそのときにデマレージはどうなるかといふことが出てくると、これは非常にややつこしい問題に発展するわけですか。

ですから、こういうことを法律で強制することはけつこりなんです。われわれもぜひ強制してもらいたいと思ふ。きれいな海にしたいと思ふ。そのためには、海に捨てなくてもいいように、必要にして十分な施設をつくるということがまず大前提でなければならぬ。私は、この大きな広い港の範囲で、わずかの港海管理者が設置するもの五カ所、それで一切の船はやつちやいけません、全部捨てるなど言つてみても、とうてい処理の責任を果たすことはできないと考えるわけなんです、できると思へばいい。その点を確かめたいと思ふ、これは言葉をとおさしたいと思ひますから。

○栗栖政府委員 各港におきまして、これは先生御承知のように、タンカーのおもなものは水バラストでございまして、タンククリーニングは造船所の周辺の問題になりますし、それから一般船はビルジがおもなものになるだろうといふふうに考えてございまして。したがしまして、一般船まで一々処理場に来い、これはとても不可能だろうといふふうに考へております。なるべくならビルジをまとめて集船——集めるといひますか、そういうふうな措置を講じて捨てに行くという方法を考へて進めてまいつております。

問題は、御指摘のように、製油所に集まつてくる小型タンカーの水バラストの処理だろうといふふうに存じております。確かに、十一カ所と申しましたので、個所数、少ないという御指摘もあつたわけでございますけれども、千葉あるいは横浜、川崎、各製油所には処理施設を持つておりますので、それらもなるべく利用さしてもらふ。それ以外の小さなものにつきましては、管理者が持つております処理施設を利用するといふこと

で、各港ごとに協議会をつくってやって下さいませ。

なお本法が施行されますと、これで小さな船まで、今度はタンカー全部に及ぶわけでございますから、その隻数その他はさらに検討したいというふうに存じております。

○和田(香)委員 非常に抽象的なお答えなんですけれども、いまあとから話が出てきたので、たぶんそういう答えが出るだろうと思っておつたんでお伺いしたいと思うのですが、ビルジやタンカー以外の船のそういう汚水、廃水は捨てないよう、特に油分を含めたものを捨てないようにするということのために、一方所に行つてやれと言つても無理だと思ふ。運輸大臣、先ほどドラムカン一本ぐらゐと言いましたけれども、ドラムカン一本といへども海に投げ捨てるわけにいかない。そうなりますと、そういうものを収集する、たとえばビルジ収集のバージであるとか、あるいはそういう専用の船を回して能率よく集めるということがなければ、港の機能はうまく動いていかなうと思ふのです。五カ年計画の中で、そういう具体的な計画があるかないかをお伺いしたい。

○栗栖政府委員 現行の五カ年計画におきましても、まだ実施してございませぬけれども、四十七年までの間に、特にいわゆる六大港、そういう貨物船あるいは定期船の多い港は、そういうふうなビルジを集める船を考えたいというふうに存じております。

○和田(香)委員 計画があるかないかということをお伺いしている。

○栗栖政府委員 現在計画を持ってございます。

○和田(香)委員 あるといたしますならば、京浜港において何トンぐらいのバージを何隻つくつて、それで集めたものはどこで処理するか、処理場の敷地はどういうところに予定しているか、その点をお伺いしたい。

○栗栖政府委員 あると申し上げまして、こういうことを言つてまたおしかりをいただくかもしれないが、現在東京港で一隻計画してございませぬ。

す。それから横浜、川崎につきましては、ちよつと私いまデータを持っておりませぬけれども、シップチャンドラーその他で計画はあるように聞いてございます。その点は非常に不明確でございますが、あると先ほど申し上げましたのは、管理者のほうで計画を持っておつて、われわれのほうで五カ年計画に取り込んでおるという意味でございませぬ。

○和田(香)委員 この問題については、私たちの調べたところによりまして、計画があるなどと言へるものではないと思ふのであつて、法律だけが先行いたしておりますけれども、法律の施行を担保する具体的な計画とか実施、あるいはそれに對する財政的裏づけ、こういうものについては、ほとんどないと言つては失礼かも知れませんが、全く不十分であるということをお伺いする。それを通じて確認せざるを得ないと思ふのです。それはかなりではなく、非常に大きな問題が二つほどありますので、それに対する対策をお伺いしたいと思ふのですが、たとえば大型のタンカーでも、今日ベルシャブとピストンでやる。こういう船の場合には、残油の処理については、御承知のようにロード・オン・トップ方式、つまり残したものを一方所に集めて、またその上に積みこんでよろしいということが、IMCOで認められておるわけでございますが、この問題は大体解消したと思ひますが、大体残油は積み荷の〇・二ないし〇・四、平均〇・三が残るわけで、二十万トンタンカーですと六百トンぐらい残油がある。これが次航またはベルシャに積みに行く場合はよろしいのですけれども、そこでドックに入るときにこれだけの油をどうやって処理するかということが非常に大問題になる。

さらに、そういう油を擦けてしまつたあとに、御承知のようにスラッジ、これは油分を含んだ原油に入つてきたところであるとか船内のさびが落ちたものでございませぬが、これが大体十萬トンでも五十トンない六十トンは残るわけでございますが、このスラッジは、事実上一部はかますに

入れたりして陸に揚げておられますけれども、ざつとばらんに申しますならば、始末が悪いものですから、どうしても海に投げ捨てられていくというのが現実だと思ひます。ほんとうに本法を施行しようとしたしますと、ドックに入る相当多量な残油の処理、それからスラッジをどういうふうな陸上で処理するかというふうな問題が、次から次へ起こってくる。

そういう対策について、いまここであまり追及しても悪いのですけれども、やらなくちゃいかぬとお考えになつておるか、早急にそういう計画を立てて施設をつくるというつもりであるのか、いままであまりそんなことは考えていなかったか、その点をお伺いしたいと思います。

○栗栖政府委員 ただいま御指摘の点は、正直に申しまして、いままで現行法ではあまりきびしい規定はございませぬ。ただ、本法が出来ますと、その点全部禁止されますので、そういうものを積極的に受け入れるためにはどうしたらいいか、これは港務管理者の責任もございませぬし、それから造船所その他の関係もございませぬし、けれども、各港ごとに実情に合わせまして積極的に進めたいと思ひます。

○和田(香)委員 関連して、今度は廃棄物についてお伺いしたいと思ひますけれども、日常生活に伴つて生ずるごみあるいは残飯等で自然に還元するものについては、船の数はふえても乗り組み員は相対的に非常に少なくなつておまして、二十万トン、三十万トンタンカーでは二十数人しか乗つていないという形になつておりますから、この点についてはたいして問題にはならないと思ひますけれども、これから、たとえばカーフェリーの大型のものがどんどん出てくる、国内の航路の旅客船が出てくる。一定人数、これは政令でどう定めるかわかりませぬけれども、それ以外の廃棄物については捨ててはいけないことになりやうというところが、法律にきまつてゐるわけでありませぬ。そういうものから生ずる尿尿その他のごみ、いろいろなものについては、陸上で

引き取つてくださいということになつて、引き取つてあげますという形にならないければ、船の中にいつまでもため込んで走るわけにはいかない。もう一つは、さらに一般の船でも特に問題になるのは、材木船の残留木皮だと思ひます。木の皮が非常にたくさん残る。これも連合審査で質問いたしましたけれども、いまのところはいかげんにごまかして、じゃばじゃば海の上にやつていくという例が、まことに悪いことだけれども、実際には多い。これが施行されますと、それができなくなる。そうすると、船のほうではそういう残つたものを全部陸に取つてください、こういうことになるわけですが、それを取らざるに、どこがその受け入れる責任を持つのか。その責任の所在と、そういう今後の運用について、どういうふうにお考えになつてゐるか、端的にお伺いしたいと思います。

○栗栖政府委員 最終的に、実はまだ明確でない点も多々ございませぬけれども、現段階で私も考へておりますのは、船舶の所有者、あるいは大きい船では船長さんになるかと思ひますが、その船長さんがおかに掲げるといふ責任を持つようにならうと思ひます。これを受けますのは、清掃法でございませぬと市町村でございませぬが、そのつなぎには、やはり港務管理者が相当部分の役割を果たさなければいかぬというふうに考へております。

○和田(香)委員 その費用はどことが持つかということについては、いろいろな問題があると思ひますが、とにかく受け取つて処理してくれる人間がいなければどうにもならないと思ひます。港務管理者がかなりの役割をしなればならぬというところですけれども、一体それはどういうことでしようか、もつとはっきりお答え願ひたいと思ひます。

○栗栖政府委員 菌切れの悪いことを申し上げて恐縮でございませぬが、御承知のように、港の中で現在よごれたごみを集めて清掃してゐる実態を見ますと、港によつていろいろございませぬ。港務管

理者あるいは関係業界が集まって社団法人をつくりまして、それを清港会と申しますが、そういう団体をつくって処理したり、あるいは管理者が自分の金を出して、特定の者に委託して清掃するといふふうに、実態はまちまちなのでございまして、先ほど申し上げたようなことになったわけでございます。

とにかく港の関係者が集まって、現在も港をきれいにしようという努力をしておりますし、集めたごみは焼却場その他に運搬して処理してもらっているという実態でございまして、そういうものに合わせまして、一緒に考えていきたいと考えております。

○和田(春)委員 あとでまとめて運輸大臣に所信をお伺いしたいと思いますが、その前にもう一つ海洋施設に関連してお伺いしたいと思っております。

今後、海洋施設というものがどんどんふえていくと思いますが、これはパイプラインあるいはシーバス、あるいは開港ステーション、あるいは立坑、あるいは開さく井戸、いろいろ今後開発が進んでいくと、ここに海洋施設に該当するものがふえていくと思っております。これは船よりも、一カ所に固定するだけに、その廃棄物あるいはそこから排出する油について、どの程度に規制しないか、部分的に非常にひどい汚染をする危険性があるわけでありまして、こういう海洋施設について、そういう廃棄物あるいは廃油その他の排水を完全に処理する施設をつくらせるときに、強制をする、義務づける必要があると思っておりますが、それはこの海洋汚染防止法において欠けているようにありますが、これは海洋汚染防止法でいくのか、あるいは建設省がそういう場合には海洋施設建設の条件として、これが完全に完備していない限り許可しないということになるのか、その辺をお伺いしたいと思います。

○斎藤説明員 石油精製の設備につきましては、先生の御指摘のようなものについては、それぞれ石油業法によりまして、その施設を許可をいたし

ますときに、それらの公害対策が十分であるかどうか、地方自治体との協議に十分沿い得るものであるかどうか、それらを検討した上で許可の対象としております。

○和田(春)委員 石油に關してはわかりました。その他の一般海洋施設、いろんなものができてきますけれども、これはどの省が、どこで責任をもつて所管するのですか、その点をお伺いしたい。

○見坊政府委員 海洋施設には、いろいろものが将来出てくるであろうと考えられるわけでありまして、この法律では設置の届け出を義務づけておりますが、その施設そのものの設置につきましては、許可とかあるいは認可とか、そういうことはございせん。届け出でございまして。

○和田(春)委員 そのが非常に問題になるのですが、特に第三条の第六号、ここに非常に重大な文句があるわけですが、カッコ内に、「固定施設により海洋施設から除く。これは陸上施設と考へてもいいのですけれども、その次に、「もつぱら陸地から油又は廃棄物を排出するため陸地に接続して設けられるものを除く。」という、これも海洋施設に入らないということになる、この法文で読むと、そうすると、陸地から油または廃棄物をもつぱら排出する、陸地に接続して設けられるものは、このところでは完全にしり抜けになって、それが設けられるということにこの法文で読むと、なるのですけれども、これは海洋施設ではないという形になると、もつぱら陸地から油と廃棄物を捨てるのだ。そういうものは海洋施設じゃないとなると、それはどこの所管で、だれが取り締まるのですか。

○見坊政府委員 海洋施設からは除いてございまして、この規制はむしろ陸上施設と一体として考へていくということで除いたわけでありまして、廃棄物処理法あるいは水質汚濁防止法等によつて規制していくことであります。

○福井委員長 和田君、時間が来ましたのでピッチを上げて下さい。

○和田(春)委員 もうあと二分で、だいぶん答弁がもたれておりますので、その分だけ少し延ばしていただきます。

これで見ますと、水質汚濁防止法によりまして、廃棄物処理法におきましても、こういうことは考へる必要がないのじゃないですか。なぜ、もつぱら陸地から油や廃棄物を海に捨てる施設ということをここにたわなくちゃいけないのですか。ここに海洋汚染防止法の重大な問題点の一つが所在しておると、私は思うのです。

また、運輸大臣にお伺いいたしますが、いままでの質問でも明らかになりましたように、この法律は、結局法律の条文だけが形づくられていくけれども、事実上海洋汚染防止という大目的については、いふんあちらこちらに抜け穴がある。そういういたしますと、これはこの国会においてもかなりの修正を必要とするのではないかと。そういう修正に対しては、御決意ありやいなや。

さらにまた、運用の面においても、よほどきびしい政府の計画と努力と、さらにまた決意というものが、必要だと思ふのですけれども、その点について所信のほどをお伺いして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○橋本國務大臣 お話のように、運用面においてかなり厳密にスケジュールを立てまして、具体的な措置を講じなければならぬと思つております。しかし、この条文の上でいま直ちに修正する必要があるかというお話であります、この点については、その必要はないと考えております。

先ほど来のお話の件につきましても、たとえば陸上からの排出物は陸上の廃棄物処理法で処理できますし、したがって、この法律の目的は、船舶によつて油及び廃棄物を云々と、こういうことに明確にその限度がきまつております。あとは、陸上の問題は陸上の廃棄物処理法あるいは水質汚濁防止法等によつて処理ができるのであります。

ら、修正の必要は、現在のところはないのではないかと。

ただ、将来いろいろな問題が出てまいりまして新しい事態が出てまいりますれば、それはまた別の観点においてするようないことがありましようけれども、現在考へられる時点では、その修正の必要はない、かように確信をしております。

○和田(春)委員 それでは、この点についてはあとまた同僚委員の質問が行なわれますので、御答弁はなはだ遺憾であるということをお申し上げまして、私は終わりたいと思ひます。

○福井委員長 次回は、明八日午前十時三十分から開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十六分散会

運輸委員会議録第一号中正誤

ページ 行 誤 正
八一三 「第三十四条第一項」に
ハ 一三 「第三十四条第一項」に