

第六十八回国会 衆議院 運輸委員會 議録 第五号

昭和四十七年三月十七日(金曜日)

午前十一時三十六分開議

出席委員

委員長代理 理事 徳安 實藏君

理事 加藤 六月君 理事 箕輪 登君

理事 内藤 良平君 理事 田中 昭二君

理事 河村 勝君

石井 一君 小此木彦三郎君

唐沢俊二郎君 菅波 茂君

關谷 勝利君 山村新治郎君

井岡 大治君 久保 三郎君

齊藤 正男君 松本 忠助君

宮井 泰良君 旧代 文久君

出席國務大臣

運輸 大臣 丹羽喬四郎君

出席政府委員

北海道開発庁長 山田 嘉治君

務監理官 北海 藤 泰雄君

北海道開発庁主 幹 首藤 泰雄君

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 運輸省海運局長 鈴木 珊吉君

運輸省船舶局長 田坂 鋭一君

運輸省港湾局長 栗柄 義明君

運輸省鉄道監督 山口 真弘君

運輸省鉄道監督 中村 大造君

局長 運輸省鉄道部長 手塚 良成君

海上保安庁長官 田中 光次君

運輸省港湾局参 事官 鎌瀬 正巳君

運輸委員会調査 室長

委員外の出席者

運輸省港湾局参 事官

運輸委員会調査 室長

本日の會議に付した案件

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案

(内閣提出第四三三号)

北海道開発のためにする港湾工事に關する法律

の一部を改正する法律案(内閣提出第三二二号)

○徳安委員長代理 これより會議を開きます。

本日は、委員長所用のため、委員長の指名によ

りまして、私が委員長の職務を行ないます。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を

議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。丹

羽運輸大臣。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案

日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)

の一部を次のように改正する。

第一条中「鉄道新線の建設」を「鉄道の建設等」

に改め、「寄与する」の下に「とともに、大都市

の機能の維持及び増進に資する」を加える。

第八条中「六人」を「七人」に改める。

第九条第五項中「總裁を通じて」を削る。

第十二条第一号を削り、第二号を第一号と

し、第三号を第二号とし、同号の次に次の一号を

加える。

三 第十九条第一項第四号に定める鉄道施設若

しくは軌道施設に係る地方鉄道業者若しくは

軌道経営者又はこれらの者が法人であるとき

はその役員(いかなる名称によるかを問わ

ず、これと同等以上の職權又は支配力を有す

る者を含む)。

第十二条第五号中「日本国有鉄道」の下に「若し

くは第十九条第一項第四号に定める鉄道施設若し

しくは軌道施設に係る地方鉄道若しくは軌道」を加

え、「その者」を「これらの者」に改め、同条第六

号中「前二号」を「前三号」に改める。

第十九条第一項第一号中「鉄道新線」を「国鉄

新線」に改め、同項中第四号を第六号とし、第三

号の次に次の二号を加える。

四 運輸省令で定める規格を有する地方鉄道又

は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設で大都市

圏(政令で定める大都市及びその周辺の地域

をいう。以下同じ)内に存するものの建設及

び政令で定める大規模な改良(以下「大改良」

という)を行なうこと。

五 前号の規定により建設又は大改良をした鉄

道施設又は軌道施設を当該地方鉄道又は軌道

に係る地方鉄道業者又は軌道経営者に譲渡す

ること。

第十九条第二項ただし書中「鉄道新線」を「国

鉄新線」に改める。

第二十条の見出しを「(国鉄新線の基本計画)に

改める。

第二十一条の見出しを「(国鉄新線の工事実施計

画)に改める。

第二十二条中「鉄道新線」を「国鉄新線」に改

め、同条の次に次の一条を加える。

(地方鉄道の鉄道施設の建設等の指示)

第二十二條の二 第十九条第一項第四号に定める

鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良に係る

地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第十三条

第一項又は軌道法(大正十年法律第七十六号)第

五条第一項の規定による工事施行の認可を受け

た地方鉄道業者又は軌道経営者は、運輸省令で

定めるところにより、運輸大臣に対し、公団が

当該鉄道施設又は軌道施設の建設又は大改良を

行なうよう申し出ることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による申出があつた

場合において、当該建設又は大改良が大都市圏

における輸送力の増強のため緊急に必要であ

り、かつ、公団が行なうことが適當であると認

めるときは、工事実施計画を定め、これを公団

に指示するものとする。これを変更するとき

も、同様とする。

3 前項の工事実施計画は、当該建設又は大改良

に係る地方鉄道法第十三条第一項又は軌道法第

五条第一項の規定による工事施行の認可に適合

するものでなければならぬ。

4 運輸大臣は、新住宅市街地開発法(昭和三十

八年法律第三十四号)による新住宅市街地開

発事業の事業地内又は土地地区画整理法(昭和二

十九年法律第九十九号)による土地地区画整理事

業の施行地区内に存する鉄道施設又は軌道施設

の建設又は大改良について第二項の工事実施計

画を定め、又は変更しようとする場合において、

これらの事業により開発され、又は造成される

市街地の居住者のための輸送力を当該建設又は

大改良により確保するため当該鉄道施設又は軌

道施設に係る工事の施行とこれらの事業の施行

とを調整する必要があるときは、建設大臣の意

見をきかなければならない。

5 第二項の規定による指示があつたときは、公

団が当該建設又は大改良を行なうものとし、か

つ、公団及び当該地方鉄道業者又は軌道経営者

は、当該建設又は大改良の実施の方法及び鉄道

施設又は軌道施設の譲渡又は引渡しについて協

議しなければならない。

第二十三條第二項中「前項本文」を「第一項本

文」に、「又は譲渡しよう」を「若しくは譲渡し、

又は前項の規定により鉄道施設若しくは軌道施設

を譲渡し、若しくは引き渡そう」に、「又は譲渡価

額」を「譲渡価額又は引渡価額」に改め、同項を

同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加

える。

第一類第十号

運輸委員会議録第五号

昭和四十七年三月十七日

第一

2 公団は、政令で定めるところにより、地方鉄道業者又は軌道経営者に対し、有償で、第十九条第一項第四号の規定により建設した鉄道施設若しくは軌道施設を譲渡し、又は同号の規定により大改良をした鉄道施設若しくは軌道施設を譲渡し、若しくは引き渡すものとする。

第三十七号中「業務」の下に「(第十九条第一項第四号及び第五号に掲げるものを除く。)」を加える。第三十九号第一号中「第二十三号第二項を「第二十三号第三項」に改め、同条第二号の次に次の一号を加える。

附則

(施行期日)

- 1 この法律は、昭和四十七年四月一日から施行する。
(鉄道施設法の一部改正)
2 鉄道施設法(大正十一年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。
第三号中「並日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団ノ鉄道施設ノ建設(日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第十九条第一項第四号ノ規定ニ依リスルモノヲ除ク)」に改める。
(土地収用法の一部改正)
3 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。
第三条第七号の二中「鉄道」の下に「又は軌道」を加える。
(運輸省設置法の一部改正)
4 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
第二十七号第一項第五号中「こと」の下に「(第八号の三に掲げるものを除く。)」を加え、同項第八号の二の次に次の一号を加える。

八の三 日本鉄道建設公団が行なう地方鉄道及び軌道の用に供する施設の建設及び改良に関する事。
第三十八号第二項の表鉄道建設審議会の項中「並びに日本鉄道建設公団」を「日本鉄道建設公団の鉄道施設の建設(日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第十九条第一項第四号の規定によりするものを除く。)」に改める。

理由

大都市圏における輸送力を増強するため、日本鉄道建設公団に、緊急に整備すべき地方鉄道に係る施設等の建設及び改良を行なわせることができることとする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○丹羽国務大臣 ただいま議題となりました日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。
大都市圏における大規模住宅団地の建設に伴う輸送手段の確保及び通勤通学輸送需要の激増に伴う混雑の緩和をはかることは、現下の大都市交通におきまして緊急に解決すべき課題であります。

しかるに車両増備等を中心とする従来の私鉄の輸送力増強対策はほぼ限界に達しており、今後の輸送力増強については、大規模住宅団地関連鉄道新線の建設、複々線化のための線路増設、都心乗り入れ新線の建設等を大幅に促進する必要がありますが、これらは本来先行性の強い投資であります。巨額の資金を要するものであり、私鉄の努力のみでは、これらの施設の整備を促進することは困難であります。
したがって、これらの施設の整備を日本鉄道建設公団に行なわせることにより、大都市圏の鉄道網の緊急な整備をはかり、もって大都市の機能の維持及び増進に資することとするのが本法案提案の趣旨でございます。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。
第一に、日本鉄道建設公団の業務として、地方鉄道に係る施設等の大都市圏に存するもの、建設及び大改良を行ない、完成後同施設を地方鉄道業者等に対し譲渡する業務を追加するものであります。
第二に、これらの施設の建設または大改良につきましては、地方鉄道業者等の申し出に基づいて運輸大臣が工事実施計画を定め、これを日本鉄道建設公団に指示することとするものであります。
第三に、工事実施計画の指示があつたときは、日本鉄道建設公団が当該建設または大改良を行なうものとし、日本鉄道建設公団及び地方鉄道業者等は、当該建設または大改良の実施の方法等について協議することとするものであります。
第四に、日本鉄道建設公団の業務の追加に伴い、役員に関する事項を整備する等所要の改正を行なうものであります。

以上が、この法律を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。
○徳安委員長代理 これにて提案理由の説明は終わりました。

○徳安委員長代理 次に、北海道開発のためにする港湾工事に關する法律の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。
質疑の通告がありますので、これを許します。
久保三郎君。

○久保委員 新しい港湾整備五カ年計画は閣議決定をされたかどうか、されたとするならば、その概要を説明していただきたい。

○丹羽国務大臣 港湾局長から便宜説明いたさせていただきます。
○栗栖政府委員 本日、新しい港湾整備五カ年計画を閣議で御決定いただきました。具体的に実施する運びに相なったわけでございます。

その概要を申し上げますと、まず閣議決定の内容につきまして御承知かと思ひますけれども、昨年二兆一千億円の港湾の投資額を閣議了解いただきました。その中で一兆五千五百億円の国が関与する事業につきましての内容をおきめたいたいわけでございます。
で、内容につきましては二つに分かれておりまして、「港湾整備事業の実施の目標」と、それから「港湾整備事業の量」という二つの項目に分かれておりまして、実施の目標といたしましては、外国貿易港湾の整備、これはコンテナその他の輸送革新あるいはトランパーその他によります輸送量の増大に対処するための施設整備でございます。

次に、二番目に、国内の流通港湾の整備でございます。いわゆる内国貿易その他の国内貨物の流通あるいは離島との連絡、そういったような施設の整備を行ないます。
それから三番目に、地域開発の基盤となる港湾の整備、これは御承知のように新産業都市あるいは工業整備特別地域、そういうふうなものをベースにいたしました地域開発の基盤になります。港湾整備を行なうということでございます。

それから四番目に、産業関連港湾の整備、これは立地しました企業が受益者負担金をもちまして実施する事業でございます。
それから五番目に、航路等の整備、これは港湾区域外のいわゆる狭水道あるいは航路の暗礁というふうなもの、除却を行ないたいということでございます。

それから六番目に、公害防止事業の推進でございます。従来から油濁防止施設その他の整備を進めてまいりましたのでございますが、さらに港の中に堆積しました汚泥の除去というものを行なうということにおきまして、公害防止事業の調査費を使ひまして、いろいろな港湾の調査を行なうということと、港湾工事を実施するために必要な作業船の整備

備等を行なうということが実施の目標でございます。

それで、その具体的な整備事業の量でございますが、外国貿易港の整備に關しましては六千三百六十億円、それから国内流通港の整備につきましては三千九百十億円、それから地域開発基盤港の整備につきまして千九百十億円、それから産業関連港の整備につきまして六百八十億円、航路等の整備につきまして六百八十億円、それから公署防事事業の推進という事柄で百七十億円、それから港灣調査等の実施でございますが、百四十億円、そのほかに、これは従来の五カ年計画の中にもございましたが、調整項目というものを設けて、現在の時点で予想されないような港灣整備の要請が出ましたときに、これを取りくずして運輸大臣が自由にこれを実施できるという項目でございます。以上合計いたしました一兆五千五百億円というところで閣議決定をお願いした次第でございます。

○久保委員 これは閣議決定をきょうしたのですか。まだしない……

○丹羽国務大臣 本日の閣議で決定を見た次第であります。

○久保委員 それではすぐに資料を配付していただきたい。

続いてお尋ねしますが、この新しい五カ年計画というものの項目はいま局長からお話がありました。特徴的にはどういふ点が特徴であるか、前の五カ年計画に比べて特徴的なものは何であるか、たとえば公害防止では港内の汚泥除去、そういうものをあげられましたか、もっと大きく見てどういふ点が特徴的なのか、御説明いたされたら。

○栗栖政府委員 御承知のように港灣の整備でございますから、五カ年計画を立てるたびにその大きな骨子が変わるものじゃございませんで、やはり港の整備を進めていくという基本的な姿は変わらないと思っております。まず第一点は、前回

の五カ年計画に比べまして、当時もコンテナその他の輸送需要はあったわけでございますが、これが非常にはつきりしてまいりまして、この整備を急がなければいけません。それからもう一点は中長距離フェリーが非常にふえてまいりましたので、そういうような海上輸送の輸送施設の変化に対応します港灣施設の整備が必要になってまいります。それからもう一点、これは要請別に先ほど申し上げましたので表面には出ないかと思っておりますが、台風による波浪の被害あるいはいよいよ冬よく発生いたします台湾坊主等によりまして、いろいろな被害が起つてまいりますので、一つの港の整備をする場合に、従来もやってまいりましたけれども、特に防波堤の整備その他を先行的に進めたいというふうに考えておる次第でございます。

それからなお、国内流通港の整備の中で、まだ金銭的にはいまいとところ大きく見ておりませんが、今後調整項目その他で考えなければいけません。か必要素として私も一応念頭にございます。は、いわゆる海洋性レクリエーションのための港、これは具体的に言いますとヨットハーバーであるとか、そういうものが今後出てまいるのでないかというふうに考えておる次第でございます。

それから、先ほどちょっと申し上げましたが、公害防止対策につきましても新しく港灣内の汚泥しゅんせつ、そういうものも取り行ないたいと思っております。

○久保委員 そこで、たいへん初歩的で恐縮であります。流通港といたすのはどういふ定義なのですか。

○栗栖政府委員 流通、特に港灣につきましても、人の輸送ももちろんございすけれども、どちらかという物の流通が主にならうかと思っております。で、流通ということばを使っております。流通港といたすことで全部が包含されないかもしませんが、国内の流通港といたすことばを使っておりますのは、いわゆる商港といま

すか、ある物資の消費財あるいは生産財で各港の背後地で消費されるもの、そういう物の出し入れをする港を流通港といたすように一応呼んでおります。

○久保委員 そういふふうに単純に解釈してこれからの五カ年計画をなめていっていいのでしょうか。どうなんですか。あなたがちょっとおっしゃられることは、言うなら背後地で消費する物資の出入りであるというよりなことであります。その中には当然二次加工—三次加工まであるかどうか知りませんが、加工がある、それからストックポイントとしての機能も当然あるだろうということになる、単純に流通、海から陸へ渡るだけの港といふふうにとつていいものかどうか。その辺のところをきかんとおいていくことがいいのかわかりませんが、流通港といふのはまだ固まらないうちのじゃないかと私は思っております。そこに一つ問題があるのです。流通港の規模といふのはどの程度が一番率率的で機能のいいものかという検討はそれじゃしているのかわかりか。

もう一つは、話が前後しますが、日本のこれからの経済の形という進展というか、そういう中で、そういうものを特別に取り上げてくるほど港灣の機能といふのは分化されていくものだろうかと、そういう点、どうでしょう。

○栗栖政府委員 ちょっと私の説明が否足らずであったかと思つて、ただいま先生御指摘いただきましたように、広い意味で流通と申しますと、港のストックポイントも当然入りますし、いろいろ入るわけでございますが、ただ私ちょっと申し落とした点があるかと思つて、いわゆる昔のことばで、昔といふますか、従来よく使つておつたわけでございます。ただ、国内貿易といふのは、いろいろ字引きを引かして、実は正確な用語ではないということ、流通といふことばに変えたわけでございますけれども、流通といふことばを使いますと、先生御指摘のように、単純

に海陸のものが流れるだけという印象も受けられるかと思つて、私も、私も、もう少し広い意味で考えてみまして、いよいよたら外国貿易に対応する国内の、これは貨物だけではございせん、場合によりましては、船舶を中心にしたし、船が集まる場所といふふうにも考えなければいけないし、先生の御指摘のようにストックポイントも当然その中に入つてまいります。そういう広い意味で考えていっておるわけでございます。

○久保委員 時間もありませんからあとで機会を見てお尋ねしたいのでありますが、たとえば、これは運輸大臣も同じ県であります、これはあとで予算の分科会でもお尋ねすることになつておりますけれども、水戸の射撃場と地の利用の問題で実はいろいろな問題があります。そこで流通港を北関東の出口といふか入口といふか知りませんが、そういう意味でつくろう、そういう調査をいまなさっているものであります。われわれ自身、港といふものの性格を、流通港といふ何かきれいなことばでございましてはいいけないぞという話をしていられるわけでありまして、別に悪い意味で言っているわけじゃないのです。最近における港灣の機能といふのは非常に多角的に、多様的になつていられると思つておるのです。そういう中で、流通港と銘打つてやるからには、もう少しきちんとしたものがなくちゃいけないだろうというふうにも思われるわけですね。いまお話を聞いてみると、国内貿易港であるというなら、いままでの国際貿易港、国内貿易港と分けられ内国のほうに入るのだ、こういうことではあります、どうもそれだけではなさそうに思つて、われわれ自身としては今後検討していきたいと思つておる。

それから流通港の三千九百十億という事業費のつけ方は、前からそれでしたか。今度新しく流通港といふ名前に変えてきたのですか。これは今度初めてでしょうか。そうじゃないのですか。前もありましたか。

○栗栖政府委員 従来外国貿易港に対応して内国貿易港の整備ということばは使つてございまして

たけれども、内閣貿易港湾ということばもちょっと変じやないかということで、流通港湾ということばに変えたというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○久保委員 やはり定義というか、そういうものの構想というか、これははっきりしていかないと、ことばをただ単に変えていくというのではなさそうに思ひます。だから、そういう意味でちょっとお尋ねしたのですが、今後われわれも時局を見てさらにお尋ねします。

そこで、全体の五カ年計画の改定であります、要するに、貨物の取り扱い量がふえてきた、そこでこのふえ方でいくならば、いま御説明があつたように一兆五千五百億に改定しなければならぬ、こういふふうに単純にとればいいのですか、いかがですか。

○栗栖政府委員 確かにいままでの貨物の伸びぐあいを見ますと、非常に大きくて、投資が追いつかないという点もございましたけれども、それ以外に、船型の大形化であるとか、あるいは特殊な目的の船が出てまいりましたということもござります。それから危険防止という意味から、防波堤の配置なり、また足りないものはうんと補つて安全にするという点もござります。それから航路整備というふうな点もござります。単に港で扱う量が大きくなったということだけじゃござりませんで、それを運ぶ船の質にも対応いたしますし、それからもう一点は、ものによりましては輸送が専門化されてくるということもござりますので、そういう輸送の変化に対応したものを考えていくというふう存じておる次第でございます。

○久保委員 いまお話がありました、大ざっぱにいえば、ほかが申し上げたように取り扱い量が多くなったからということ。多くなるし、これからも多くなるであらうという想定のもとに一兆五千五百億という事業量をおきめになつたと思ひますが、それでは、多くなるというその基礎は何に基づいておやりになつたのですか。発展計画でやる、それからそのあとできている新全線に

基づいて改定しているのかどうか、その点はどうですか。

○栗栖政府委員 先生御指摘のように、社会資本の投資額の基礎につきまして、あるいは港湾の取り扱い貨物の推定につきましては新経済社会発展計画をベースにとつて作業を進めた次第でございます。

○久保委員 この発展計画については政府部内ではどういふふうに思つておられるのでしょうか。これは、少し見直す時期じゃないだろうかというところで作業を進めておられると思ひますが、そういう作業を進めておられる中で、一兆五千五百億がそれを土台にするというのではちょっと違うのじゃないか、これは理屈ですよ。いや違うのだ、それは改定はするかもしれないが、今日ただいまの現況からいけば多々ますます弁するであるから、一兆五千五百億ぐらいの事業量は、これは一〇〇〇達成してみたところでだぶつくものじゃない、こういふふうにおとりになつておられるのかもしれないね。そうではしょうね。

○栗栖政府委員 先生おっしゃいましたように、算出の基礎はそうなりますけれども、港を整備する場合には、埠頭だけじゃなくて、それを囲う防波堤、いろいろござりますので、先生のおっしゃつたように、当初の計画で合合していてもなかなか追いつけないというものがこの際追いつければ幸いだというふうにお考えおる次第でございます。

○丹羽国務大臣 いまの久保先生の御質問でございますが、ごもつともな御質問と思ひ次第でございます。実は先般閣議におきまして、その問題につきまして企画庁長官から、そういう新経済社会発展計画の見直しという問題につきまして発言がありました、大体秋ごろまでにその見直しをつけて、その場合におきましては、各種の五カ年計画についてあるいは幾ぶんの是正方をお願いするかもしれないというふうな発言がございました。私そのときに発言をいたしました、公共事業のそういったのは、やはり需要の減少に伴つて減るよ

うになるだろうというふうな問題につきまして聞いただけでしたが、必ずしもそうならぬ、そういう場合にこれからの公共事業の投資というものはますます必要になってくる、それでこれは、いま、たとえていいますと二兆一千億の今日の五カ年計画も減るということは絶対ありません、こういふようなことでございます。私もそれを了承しておる次第でございます。その点を私聞いただけましたので、申し上げます。

○久保委員 お話はわかりましたが、新しい五カ年計画は、この前も運輸大臣に別なことでお尋ねしたのでありますが、総合交通体系の中にはどんなふうになり込まれておられるのでしょうか。いや別にまだそこまではいっていないんだ、過去の成り行き、行きがかり——行きがかりと云つたらたいへん失礼ですが、前の五カ年計画を改定したという単純なものである。いま総合的な体系の中で改定するんじゃないかと、港湾整備という、そういう観点からだけ修正して一兆五千五百億にしたんだ、中身もよつておるとおらだというふうな解釈してよろしいのですか。

○栗栖政府委員 確かに作業過程で申し上げますと、現在非常に困つておるところから——困つておると申します、港湾管理者が困つて、御要望のあるところを整備したという点は間違いございませんで、ただ総合交通体系、これはいろいろと構想も出されました、その中で取り上げられることはそれにフォローしてアジャストしていくということも考えた次第でございますが、まだ私ども港湾につきましては詳細な点までは総合交通体系でござりまして、大筋を受けて進めていくというふうな御理解願ひたいと思ひます。

○久保委員 時間もありませんから先へ行きませう。いずれにしても、いままでのようなやり方で事業を拡大していくということについてはやや反省期に入るべきだと私は思つておるのです。むしろあるものをどう機能させるかという問題だと思ひ

し、それからもう一つは日本全体の経済の見方ですね。生産がどんどんふえていけばいいんだという、そういう単純な考え方は、もはやだれもそのとおりと賛成するものはないなつてきたと思ひます。環境保全の問題やら国土の効率的な利用、こういうふうなものに限界の中へすべてはおさめるといふことだと思つておられるのです。そうなる、たとへば、これは運輸大臣、分科会でもあなたにお尋ねしますけれども、さつき申し上げた射撃場あとの流通港湾一つとっても、福島県境からずつと見まして、大津、平潟という漁港がござります、すぐに。そして次には今度は大きいのは日立港ですね。その次には那珂湊、その次に大洗、それで鹿島、波崎というか銚子というふうな、一帯が港湾になつておられるわけですね。港湾がいけないわけじゃないですよ。その中に幾つかのまた小さい港や船びき場のようものが介在しているわけでしょう。それを考えると、われわれ海岸に面したところに住んでいる者から考えれば、むやみやたらと許したらおかしが、やたらじゃあないが、むやみやたらと許してはしょうね。港をつくることに専念しているように見えておる。あのことはあまりやらないでいいんじゃないかというふうな思ひがあるんです。これはまあ大きいところの拠点を設けるとか、それから整備したものを置くとかいうことはけっこうなんです。海岸全部が港になつた場合、それはどういふふうになるだろうかということですね。

それから、海洋レクリエーションゾーンの話をいま出しましたね。たとへば、九十九里浜はそういう地帯に指定しているのを知りませんが、これは汚染がはなはだしくなつておる、最近、そういうものも考え合わせないと、単にこの整備計画だけではまずいんじゃないかと私は思つておる。まあこれは意見になりますからこの辺にしておきますが、そういうものを前提にして考えなくてはいいじゃないし、もう一つは、これは港湾局長にあつたらまたお尋ねするが、問題は結節点である港湾の問題というのが一番大きく変わつておると思ひます。

いつかも申し上げたように、一つの輸送ですか、そういう場合をとると、結節点におけるところの改良というものが非常におくれているわけですね、日本ばかりじゃないだろうけれども、それがやや進んできたのは、資本側の圧力によって港のほうが一番先に、言うならば改良されてきた。

いわゆる海から上陸されてきたんですね、コンテナ、カーフェリーで。そういうものを押し込んでこられて、やむを得ず港運送を含めた結節点の改良というものを強要されてきたらしいが、ありますね。どうしてもこの点がおくれているんですよ。

だから、もともと港運局というものは成り立ちからいくならば港運局を主たる任務として、港運局も大事だが知らないが、結節点におけるところの諸問題を解決するところが一は大きな問題だと思わなければならない。ところがここに関係しているのは、船のほうには船舶局あり、船を動かすほうには海運局あり、港運局あり、それを動かすには陸運局という自動車局、こういふふうなものがある。その結節点で一番インシアをとらなければならぬ、港運局という港運局の機能というものは、まあ言うならば、港運局のほうに主たる力が入っている。だから、いろいろな問題がいま出てきている。だから、いろいろ問題がいま出てきて、関連してお尋ねしたいのは、港運送事業についてどういふふうにいま考えておられるのか。これは大きな問題です。はしけについて

もあつちろんというはしけ荷役というが、そういうものではなく、最近では、さつきも話が出たように、コンテナ船はコンテナ岸壁に着いて直接やっています。カーフェリーはあつちろんのことというよりなことであります。あるいはラッシュ船、そういうものがどんどん出てきますと、これは思ったよりははしけ荷役というものがたいへん減ってくるのじゃないか。ところが、はしけによるところの港運送の事業の実態というものは、運送の免許を持っていない者がやっているのかというところ、それでもないんですね。実際の勢力というものは、

は、免許はなくていわゆる自己はしけ、個人はしけというか、そういうものが機能してやっているわけなんです。だから港運送を再編成する、新しく近代化していく場合には、これを無視して問題を解決するわけにはいかないわけですね。

それで、質問の要点を申し上げますれば、港運送事業の中のはしけについての影響、これからの影響をどういふふうにとらえているのか、どういふふうな解決しようとしていられるのか、これが一つ。もう一つは、港運送のいわゆる職域というものの判定が非常にむずかしくなってきたかと思わなければならない。その場合に当然予想されるのがこの港運送事業界における混乱ですね。労働問題を含めての混乱ですね、これがますますに起きている。ラッシュ船でもコンテナ船でもカーフェリーでも全部起きているわけですね。しかし、まだかつて運輸省がこれに対して的確な方針を示したことは、残念ながらかいりない。むずかしいですね、非常にむずかしい。大体見当違いだといふのです。いまの港運局長や大臣には責任はございませんけれども、つい最近まで港運送事業のやってきましたことは何かということをやってきた。そんなものは問題じゃないんですね、いまはつきりいへば、しかもこれにたいへん精力を傾けてきたのだが、完成せずに新しい要素がどんどん出てきた。コンテナが出てきた。カーフェリーが出てきた。ラッシュ船が来た、こういふことなんです。今度誤れば二回目の誤りをおかすわけです。そこをいま何をやっていらっしゃるかというところを聞きたいのです。職域の問題についてはどういふふうな制度的に考えていらっしゃるか、いつのころ結論を出すのか。現に起こりつつある問題をどう解決しようとしているのか。簡単にけつこうですから、書ききれないです。それから答弁していただきます。

○要務政府委員　ただいま先生御指摘のように港運を場とします港運送事業と申しますか、そういう事業の形態なり事業内容というものは非常に

変わりつつあるということは御指摘のとおりだと思います。では、それが将来どういふ方向に向かつてどういふふうに着目するかということはないかなかむずかしいけれども、私どももせつかく勉強中でございます。運送政策審議会の中に物流部会というのがございますが、その中で港運送特別委員会というものを設けて、学識経験者あるいは荷主、船社あるいは港労働者の代表の方々、港運管理

者、そういう港運の関係者に集まっていたいただきまして、いろいろ問題を検討していただいております。現在のはしけの問題が特に非常に問題になっておられますので、まずはしけの問題から検討していただきたいと思います。数年先を見通した港運送事業のあり方がどうなるかということも検討をいたしたいと思っております。特に港運の問題は急ぎますので、できれば六月ごろまでに結論をいただきたいということとせつかく御検討をいたしたいと思っております。

○久保委員　いづれにしても急を要する問題だと思っております。ラッシュ船が来るようになってから問題が出て、まさに横浜港の先まで見えてきたから手を打つようなことをやっていると、これは大層、申しわけないけれども、運輸省は何をやっているんだらうか。もともと港運局ばかりじゃないのです。これははつきり言うと、全部あと追行政なんです。あと追行政というものは、ここに高倉連中たくさんいらっしゃるけれども、失礼だが、言うならば先見の明がないし、力がないということじゃないかと思うのです。だからわれわれが質問しますと、いや、それは法律改正や制度改正はあつちろん、先にこの傾向を見て、これに政策というか、役所のほうはついていく、これをやっていけばいいのです、必要なときに法律を改正すればいいのです、そういうことが、たとえば自動車、陸運行政の中にもたくさんあります。そういうのを見ますと、いまの問題もそのとおりじゃないかと思うのです。能

力がないなんて言いたらたいへん失礼だから、これは取り消しておきましょう。しかし、失礼のない話だと私は思っております。

それで、前の大臣は運輸政策審議会ですか、何かそういうのを一つおつくりになったというが、まあおつくりになるのはけつこうです。しかし、見坊審議官のような人もおられるので、何もそんな審議会なんてつくることもなさそうに私は思っているのです。一々だれかに聞かなければいけないというのじゃないかと、聞いておけば、何かあつちろんかというふうにとるのです。すべてでして、部内で意見があつたらもうどんどん出していくという機構にしたいと思っております。そうでなければ、いまのような問題は一つも片づきませんよ。一貫元請集約をやって何とか業界が立ち直るんだなんて言った人はこの責任をとることもおろしやないかといつても運輸省にはもういらないかもしれない。どこかへ行ってしまった。それから、はしけは三十六年から三十七年にかけて、はしけの増備、いわゆる建造を盛んに奨励したのですよ。船舶整備公団から金を貸さうという

ことでやつた。その金をまだ払えない業者もいるかもしれない。これは言うならば、世界的な海運のそういう進展のぐあいを勉強しなかつた結果だと私は思っています。コンテナ船がもうできたというのに、いやそんなに早くは来ませんよといふよりなことを言っている。なに、二年か三年たつたらとんとん来た。業者は、もうかるならばもうかるころには全部やるのですよ。もうかるころにあつちろん心がない人は役人だけだ。そういう人が業界を指導するといつたつて、これは無理なんです。だから、そういう点からいって、私は港運送事業の問題などはもう少しやってもらいたい。

そこで、時間もあまりありませんから、港運送料金の話を、この間内藤委員から質問しました。そこでこれに関連して私は聞くのであります。これは、値上げの問題は別として、ダンペン

グをされているという話です。そのとおりであるかどうか。いわゆる運輸省が認可した料金以下で取引されている、この実態は御存じであるかどうか。

○田中説明員 港灣運送料金につきましては、昭和四十二年に港灣審議会で、料金の立て方につきまして答申をいただいております。現在われわれはその答申の趣旨に沿って料金の設定を行っておりますけれども、その答申を簡単に申し上げますと、港灣の作業は非常に複雑でございますが、料金の立て方は簡素なものにするというところが一つ、それから実効性のある料金をつくるようにという二点がござります。それに基づきまして、港灣運送料金の場合には、バスとかタクシーと違ひまして業者は特定しておりますので、まず港灣運送業界と業者団体と十分話し合いをさせまして、その話し合いがいたるところでわれわれのほうに上がってくるわけです。それを、まあ公共料金のごときでございますから、よく検討いたしましたして、関係省庁といろいろ打ち合わせして認可をする、こういう手続をとっておりますので、大体料金は守られているというふうに考えております。

○久保委員 いや、われわれ聞いていたのは、守られていないと聞いている。実態調査をされたか、田中さん。

○田中説明員 料金のことにつきまして特に実態調査を行なっておりませんが、現在、先ほど先生が言われましたはしけ対策の必要上、はしけの実態調査を行なっております。その過程で、はしけの部分につきましては、料金の実態もある程度わかるか、こう思います。

○久保委員 田中参事官は、それじゃ、はしけのほうはこれからわかるのですね。そうですね。

○田中説明員 そうでございます。

○久保委員 お調べになっていないのに、そんなことおっしゃっても、それは困りますよ。いずれにしても時間がないから、私がどうのこうの言うのじゃありませんが、運輸省というか、そういう

監督指導する立場のものは、まず弱いものに力をかせばいいのです。力あるものに力をかす必要はないのです。それから秩序を維持することが監督官庁の任務ですよ。そういう意味からいえば、どんな仕組みになっているのかわかりませんが、そういうものの実態はやはりお調べになって、これをどう持つていくかというのを考えないでは行政ではないのじゃないかと思っております。いままでの参事官が悪いわけでも何でもない。いままでの考え方がそういうことだと思っております。しかもこの港灣運送料金をきめるときには、船社の代表者も入ってきめるのでしよう。ところがそのたたくはら船社なんです。海運局長、たたくのは、相談に入つた船社がたたくのですよ。自分の収入を自分から割るなんて奇特な人はどこへ行ったつてありませんよ。結局利用者にとたかれるのです。利用者は船社以外にない。守られていないということですよ。しかもたたくはらは、おそらく、これは推測でありますから保証の限りじゃありませんけれども、最近港灣運送事業の中に船社がずつと系列化していつていることは御承知のとおりでありませぬ。系列化するということは、自分の意のままにこれを動かすということですよ。と同時に、対抗するものに対してのいわゆるダンピングのやり方があるのかどうか、それではたして秩序が守られるのかどうか、こういう問題については、これは港灣局長でしよ、どうですか。そんなものについてこれからメス——メスといつてはおかしいが、手を入れて秩序を維持するという方向に考えるというのが当然だと思つて、いかがですか。

○栗栖政府委員 先ほど田中参事官からはしけの実態調査の話を上げられたのでございますが、業務調査あるいは資料で——マクロ的な資料は実は持つておるのでございますけれども、先生おっしゃいましたように、いまのこまかいことをやろうとしますと、どうしても足りないということでもう一べん実態調査といひますか、こまかい調査

をいまやっておるといふような実情でございませぬ。先生御質問のよきな、船社が系列化して他を押えるとか云々というふうなことになるれば、これはひとつ問題があるかと思つて、御指摘のように、港灣業界というのには非常に数も多ございませぬし、それから業界内部も複雑多岐でございますので、やはり御指摘のように、弱い人を助けていって、皆さんが一緒になつて業界の繁栄をもちとると申しますか、秩序ある港灣の運送作業をやるという体制にしていくのが望ましいというふうな私ども考えておりました、そういう方向で今後とも指導してまいりたいというふうに考えております。

○久保委員 海運局長、せっかくおいででありませぬから、いまの問題で御所見のほどをお伺ひしたいと思つております。

船社は、なるほど最近の海運市況からいへばいろいろ問題があるかと思つて、しかしそういうやり方で自分の利益を擁護していくということがはたして公正であるかどうか、そういうのを海運業界の監督指導に当たられる局長としてどんなふうな考えているのか。それから、今後ますます多くなつてくるんですね。港灣運送事業の分野というものが不明確になつてくるわけですね。そういう場合において船社がどこまで出ていくのが当然なのか。何か船社が全部出ていくとする、たとえばコンテナヤードにしてもそのとおりですね。そういうことのはうがいかどうか。いいとすれば、港灣運送事業の職域はどんな方向で整理してやっていくのがいいのかわかりませんか。そういう考えがなくて海運局は海運局の考えだけで押し通すということも私どもはまずいのではないかと申すので、これはどうでしょうか。簡単に。

○鈴木(珊)政府委員 ただいまの港灣運送の関係は船社がもちろんかんでおりますけれども、海運行政はむしろ港灣行政だと思います。したがって、私どももいたしましては、そういう面で船社の行動につきまして直接いろいろ監督指導

する立場にないというふうに考えております。ただ、問題は、船社が港灣料金等におきまして、要するに港灣運送サービスを受ける、港灣運送サービスの提供を受けるほうの両柄にある。もちろん船社だけではなしに荷主も——むしろ荷主のほうに港灣サービスを受ける率が多いと思つて、船社の場合ももちろんございませぬ。したがって、船社のみならず荷主も含めてでございませぬ。船社のみならず港灣運送サービスを利用する側も船社あるいは荷主の側といたしましては、料金等につきましては、やはりサービスを提供する港灣運送事業者と利用者の立場から話し合いをして、一方的な料金のきめ方ということよりは、避けたいほうがいいのではないかと申すので、先ほど港灣局長お話しになりましたように、両者、荷主なり船社なりと港灣事業者との間で話し合いを行なつたあげく、当局のほうでいい悪いを認可するというシステムがいいのではないかと申すように存じている次第でございます。

なお、先生がお強れになりました、海運会社が港灣運送分野に出ていくとかあるいは系列化するとかいう問題につきましては、これは港灣行政の面で見るときであると思つて、その点につきましては、港灣局長のほうで主になつていただきます、私どもも十分協議してやつていきたい、かように考えておる次第でございます。

○久保委員 時間もありませんので先にいきますが、海運局長にもう一つお尋ねしたいのです。カーフェリーによるところのトラック積み荷物の輸送であります。これは御案内のとおり陸運行政の中で免許をしていくわけですね。しかし、これは言ひならば一つの海運ですね。これは内航との関係がかなり密接な立場にあるわけですね。いままで陸上トラックで行かないところもこれによって行けるようになってくるということになりますと、しかも片方内航には内航二法ありまして、内航の秩序維持というか、そういうことでやつていくわけですね。これとの関係を考えますれ

をいませぬ。先生御質問のよきな、船社が系列化して他を押えるとか云々というふうなことになるれば、これはひとつ問題があるかと思つて、御指摘のように、港灣業界というのには非常に数も多ございませぬし、それから業界内部も複雑多岐でございますので、やはり御指摘のように、弱い人を助けていって、皆さんが一緒になつて業界の繁栄をもちとると申しますか、秩序ある港灣の運送作業をやるという体制にしていくのが望ましいというふうな私ども考えておりました、そういう方向で今後とも指導してまいりたいというふうに考えております。

○久保委員 海運局長、せっかくおいででありませぬから、いまの問題で御所見のほどをお伺ひしたいと思つております。

船社は、なるほど最近の海運市況からいへばいろいろ問題があるかと思つて、しかしそういうやり方で自分の利益を擁護していくということがはたして公正であるかどうか、そういうのを海運業界の監督指導に当たられる局長としてどんなふうな考えているのか。それから、今後ますます多くなつてくるんですね。港灣運送事業の分野というものが不明確になつてくるわけですね。そういう場合において船社がどこまで出ていくのが当然なのか。何か船社が全部出ていくとする、たとえばコンテナヤードにしてもそのとおりですね。そういうことのはうがいかどうか。いいとすれば、港灣運送事業の職域はどんな方向で整理してやっていくのがいいのかわかりませんか。そういう考えがなくて海運局は海運局の考えだけで押し通すということも私どもはまずいのではないかと申すので、これはどうでしょうか。簡単に。

○鈴木(珊)政府委員 ただいまの港灣運送の関係は船社がもちろんかんでおりますけれども、海運行政はむしろ港灣行政だと思います。したがって、私どももいたしましては、そういう面で船社の行動につきまして直接いろいろ監督指導



は、いまのような免許のあり方ではなくて、免許制度は別として、総合的な輸送、そういうものの需給の見方からするならば、やはり内航の範疇、ワク内において処理されるのが当然だとわれわれは思うのであります。

それからもう一つは、さつき港務局長から新五カ年計画の説明がありまして、その中にはいわゆるカーフェリーの問題がありました。カーフェリーはかなりふえてきましたが、過当競争のきらいが最近はそのそそり出てきたと思っております。この二つの面から、この際一べん検討する必要があるのではないかと思っております。この点はどうでしょう。

○鈴木(珊)政府委員 一番初めの御質問でございませうけれども、カーフェリーが最近ふえておりましたが、カーフェリーの荷物は内航海運業者が扱っております荷物とは競合しないほうが多いのでございまして、むしろトラックがいままで運んでいたものが、要するに海上の道路というよりなことでカーフェリーのほうへ来た。内航海運のほうはもっとロットの大きな貨物が主でございまして。したがって、むしろ陸上の道路運送の荷物が海上に流れてきたというふうには私どもは理解しておりますのであります。そういうことでございませう、自動車輸送、鉄道の分野、プレートライナー、そういう各種輸送とカーフェリー、そういう面でも、いわゆる総合的な面でも今後の程度整備したらいいかと出ていると思っております。これにつきまして、実は運輸省の中で、これは官房でございませうけれども、企画部門のほうでかなり先を見通した一つの作業がございませうので、これによって具体化しておるわけでございませうけれども、先々そういうふうな方向で陸上輸送等の貨物の需給関係、それから陸上の輸送力もあわせて今後考えていくべきではないかと存じております。

それから、最近カーフェリーが非常にふえて、むしろ過剰ではないかという御質問でございませうけれども、今後はそういうふうな面から――い

ままでは新しい分野の開発ということでもかなり免許いたしました。これからはだんだん飽和状態に入りつつありますので、その点につきまして、いまおっしゃるような見地からもう少し再検討すべきだというふうな存じておる次第でございませう。

○久保委員 次に法案に戻りまして、この法案によりますれば、北海道の自治体の負担がふえるというか、このふえるというところは、地方財政の今日の状態からいけば少しく逆行ではないか。これは、この前から同僚委員からも御指摘がございませう。そのときに、たしか御説明では、全体の事業量をふやすためにというお話です。そういうふうにとつていいのかわりか。

それから二点目は、北海道の港湾というものは、新しい五カ年計画では大体どの程度まで整備しようとするのか、それは概数でいいですよ。その程度進捗するかの、これは理由をもう一べん簡単にわかりやすくお聞かせいただきたい。

○栗栖政府委員 北海道の五カ年計画の事業の内容でございませうが、現在私どもも考えてございませうのは、全体の事業費約千二百四十億円くらいの投資にならうかというふうな考える次第でございませう。

北海道の特性といたしましては、特定重要港湾は室蘭港一港でございませう。あと重要港湾その他地方港湾がございませうけれども、御承知のように北海道は、特にオホーツク海の沿岸は冬季は結氷するといふふうな非常に自然条件のきびしいところとございませう。したがって、取り扱ひ貨物の量から申しますと、昨日は本土と申しておしかりをいただいたのですが、四つの島の中のはかの区域に比べますと、やはり貨物の扱ひの動き方、これはおのずから差がございませう。やはり北海道の特性に應じて、どちらかといひますと、先ほ

どちょっと申し上げました外国貿易港湾にもある程度までの投資が必要でございませうけれども、ウエートは国内流通港湾と申しますか、国内貿易港

湾にむしろ主眼を置いて整備を進めなければならぬといふふうに考えておる次第でございませう。それから地方財政との関係につきまして、開発庁のほうからお答えしていただきます。

○山田(憲)政府委員 お尋ねの地方負担との関係の点でございませうが、これはすでに前に私どもも御答弁申し上げておりますように、現在地方財政がなかなか困難な状況にあることは十分頭頭に置きまして、補助率引き下げの幅等も考慮いたしました。自治省御当局のほうから御答弁もございましたように、交付税その他関係市町村の行政に支障を来たさないような万全の装置をとるといふことで考えております。考え方といたしましては、先生御指摘がございましたように、私どももいたしましては地方負担を若干していただくことによりまして事業費をむしろ伸ばしていきたいというふうな考えておる次第でございませう。

それから、先ほどの港務局長の御答弁を若干補足いたしますと、今度の五カ年計画で北海道に対して千二百四十億円ぐらゐの金額を見ておりましたが、これによりまして昭和五十年には青函航路の輸送分を除きまして、貨物の量が一億二千万トンくらいにふえるだろうというのを想定いたしました。その処理が可能であるような港湾計画を考えておる次第でございませう。

○久保委員 いずれにしても、どうも提案されておるこの法律の内容はよくわからぬ、といったらざる弊があるが、いまのような説明で、事業量をふやすために負担率を変えていくのだというふうな単純に受け取つていいのかわりか、ちょっとわからぬ。さつき港務局長は数字をおっしゃったのかもしれませんが、耳が遠いものですからよく聞き取れなかつた。これはあとで数字を出してもらいたい。よろしくございませうか。――しかし、これはそれぞれ北海道の関係方面は了解をされておるのかわりか、これも問題だろうと思つておるのかわりか、そういう均物を考えるならば、北海道よりはすつとひどいだろうと思つておるのかわりか、どうなのか、こういうのも考えていくべきだと

思いますけれども、急に地方財政がひどくなったこの際、負担率を上げていくことはどうも時代逆行じゃなからうかと思つて。そういうことを疑問に思つたものですからお尋ねしたわけですが、時間がありませんから、先にいきませう。

廃油の処理施設の問題ですね、これは五カ年計画でおよそ終わったのですが、さつき局長の説明では、今度は公害のほうの関係は港内における汚泥の除去というふうなものを取り上げる、こうおっしゃつておりましたが、廃油処理の問題はこれ大体まあということになったのかわりか。

これに関連して、保安庁長官おいででありますからお聞きするのでありますが、前にこの委員会の席でお尋ねしている鹿島灘沖一帯におけるところの廃油ポールの原因はわかつたのか。いずれにしても、油のないところには廃油ポールは出ないのでありますから、油の出るところはどこかといつたら、船で運んできて処理される過程の中で出てくるわけですね。しかも今度は六月からでありますか、海洋汚染防止法が実施になるといふことになつておりましたが、法案の審議の中でも疑問に思つたのですが、広い海洋で歩きながらたたりたりと流していくのだから薄められるであろうという計算をして説明されたのであります。いまにして思えば、これはたいへんな問題だと私は思つておる。これは法律が実施になる前に改正の話をして、そんなことは考えていませんといふことになると思つておるが、ついでこの間、土佐沖で事故がありましたね。これは油じゃない、廃棄物の劇物のようでありませうが、そういうものをやつていて人が死んでいく。死んでいくばかりでなくて、海洋は永久に汚染されるわけですね。今度環境の審議会ですか、その廃棄物部会から答申があつたのであります。これも新聞等の論評を

読んでみますと、この六月に閣内閣議があるからそこに行くときの、しよるがないからやつていませうといふことをつくらうといふのじゃなからうかといふふうにいわれておる。もつと徹底して海を守るという考えからいろいろな施設を考

るべきだと思つていますが、こういふ点でどういふふうには大臣は思つていらつしやるのか。いまのようなりや方では海洋はきれいなにならないと思つてです。海に捨てるということ自体、川に捨てるということ自体、問題になつてきていると思つてです。だから、この点についてもう少し検討してみたらどうか。それが一つ。

保安庁長官には、答申になつたようなもので今後どういふふうにはこれは処置されていくのか。これは保安庁に直接関係があるのでしよう。

それから、先ほど申し上げたように廃油ポールの原因はわかつたかどうか。きょうは時間がありませんから、わかつたなら、わかつた。犯人はここであつたということがわかれば、わかつた。わからなければ、わからぬ。これでけつこうですか、お答えいただきたい。

○丹羽国務大臣 はなはだ恐縮でございますが、私は次に予算委員会に呼ばれておりますので、いまお話がございました海水の汚濁の問題でございますが、御指摘のとおり、私も非常に心配をしております。先般も御質問がございまして、いま港務局長からお答えを申し述べさせていただきますが、今回の五カ年計画でも廃油処理施設の充実ということはもちろん入つておる次第でございます。またバラストやなにかにつきましては、ロード・オン・トップ方式によりまして油水を分離をいたしまして、いやくも油を流すというよりなことを避けるような方式を順次徹底させてやっておりますのでございます。

また今回六月から実施されます海洋における投棄の規制、せつかく環境保全の会議におきまして決定を見たこととございまして、これを十分に守りまして、私も全力をあげまして、ことに周囲が海に囲まれておる日本でございますから、そういう点でできる限りの処置を考えさせていただきます。その方法も講じてまいりたいと思つ次第でございますが、御承知のとおり、何ぶんこれはいろいろ問題がございますが、それを取り締まる海上保安庁といたしまして、設備の点あるいは人員の点、まだまだ不足の点が非常にあります、これだけの大きな問題をかかえておりました。こう思つた次第でございますので、せつかくいろいろ御指摘の点を留意いたしまして、再検討してまいりたい、こういふふうには思つておる次第でございます。

○手塚政府委員 御質問がございました二点についてお答えを申し上げます。廃油ポールの調査の問題でございますが、全般的な廃油ポールの問題につきましては、昨年約一年かかりまして、その原因調査をいたしました。特にまた鹿島地区に特殊な形態における廃油ポールがあるということとございまして、鹿島地区につきましては、また別途な調査を、研究機関を動員して行なつたわけでございます。この調査結果につきましては、一応の調査をございまして、今後なお調査を継続しなければならぬといふふうには思つております。特に、ポールになるというよりなメカニズム等につきましては、これはいろいろな現象その他の問題の検討が必要でございますので、そういうことを含めました最終的なことはなお時間がかかると思つております。ただ今日大体的結論を得ましたことから申し上げますと、廃油ポールはタンカーからの廃油が主要な発生源であるといふふうには一応考えられます。したがって、この対策ということが問題になるわけでございます。外航タンカーにつきましては、やはりスラッジあるいはバラストの排出、こういふものにつきましての措置をとる。そのためには、たとえばロード・オン・トップ方式の採用を促進する、あるいは先ほどお話に出ております廃油処理施設その他の陸上処理施設の整備をはかる、こういふことが外航等については必要ではなからうか。内航タンカーにつきましては、やはり陸上の廃油処理施設整備の促進、その利用の拡大、こういふことが必要な対策ではなからうか。それについてのきめこまかい具体的な施策が、これに伴つて必要であらうと一応考慮する次第でございます。

第二の廃棄物——先般起こりました事故等を背景にいたしました今後の廃棄物の処理、並びに私どもの任務としての監視、取り締まりという問題でございます。従来もこういふた廃油ポールあるいは内湾等におきます油のたれ流しの監視、こういふ点につきましていろいろ御批判もあつたし、私も、検討もさらにならなければならないと思つておりますが、今度の廃棄物の海洋投棄につきましては、さらにさういふた守備範囲が広がる。しかも、これが距離から百マイル地域のような非常に遠い、遠距離の地帯であるといふこと等がございまして、従来にも増してさういふ意味の監視体制の強化、しかもさういふ面の重点的なやり方、こういふことについては、私も、ことしの六月二十五日以降、海洋汚染防止法全面施行に伴う時点におきまして、鋭意検討をいたしております。ただ、私も、これは私もだけの監視、取り締まりという問題ではなしに、やはりさういふ海洋汚染公害という問題についての排出源に当たる担当の者、並びに国民全体の国民意識の高揚、さういふものを含めて、ひとつさういふ問題の処理に当たつていきたい。目下のところ、かように考へておるわけでございます。

いずれにいたしまして、私も新しい使命と考へまして、鋭意最善の努力をもつてこれに当たりたいと考へております。

○久保委員 この廃油ポールの調査の結果は、これからも引き続き海象と廃油ポールの関係なども調べるということとありますが、この結果について文書でひとつ知らせしてほしいと思つております。あらためてこの問題は、またお尋ねします。

それから土佐沖で事故が起きた廃棄物に關係して船舶局長に聞くのですが、船舶安全法に基づく危険物としての運搬ですね、さういふもの指定してはなかつたのかどうか、こんなものは、

○田坂政府委員 土佐沖の豊隆丸の事故に関連してでございますが、本船が運んで、投棄いたしておりますアクリロニトリルの製造過程に出る廃棄物でございますが、これについて現在まだ明確には、これが船舶安全法におきまして指定しております危険物であるかどうかわかりませんが、大体私どもの現在の予想では、これはアクリロニトリルに近いもの、似たものといふことで危険物ではなからうかといふふうには考へます。

そこでアクリロニトリルは、船舶安全法に基づきました危険物船舶運送及び貯蔵規則におきまして危険物として指定されておりました。これによりまして、船舶の設備並びに運航者の行為規制、さういふものが規定されております。

○久保委員 規定されているのだけれども、事故が起きていますので、これは初めて投棄したのじゃないやうですね。これは初めて投棄したのがあるのか知らないが、新聞記事によると、海上保安庁には届け出をしておる。この届け出をしていて、いまの話のように、安全法に基づくとところの危険物だといふのです。さういふものの運搬といふか、それが非常にルーズにならうかといふ感じがするのです。これは海洋に捨てること自体問題があると思つては、しかしいまの法律では禁じられてはいないので、さういふものでも、さうでしよう。だからそこにも問題があるやうかと思つておるのですが、いずれにしても船舶安全法に基づくとところの危険物を海上保安庁には届け出をしておるのだが、事故が起きてから騒いでいるといふか、これはともはめたものではなかつたと思つておるのです。保安庁にしても、的確にこれは指導なり取り締まりなりができたはずだと思つておるのですが、いま責められた感じがしないか知りません。

そこで時間がありませんから、あわせて保安庁長官にお尋ねしたいのです。

先ほどお話がありましたように、中央公害対策審議会から答申が出た。たとえばあれをやるにしても、これは百キロ近く沖合までついでいかなければならぬものもあるでしようね。ついでいって、投棄場所を見て確かめてくる、さういふのはいまの体制はなからうかといふので、

はなはだ恐縮でございますが、私は次に予算委員会に呼ばれておりますので、いまお話がございました海水の汚濁の問題でございますが、御指摘のとおり、私も非常に心配をしております。先般も御質問がございまして、いま港務局長からお答えを申し述べさせていただきますが、今回の五カ年計画でも廃油処理施設の充実ということはもちろん入つておる次第でございます。またバラストやなにかにつきましては、ロード・オン・トップ方式によりまして油水を分離をいたしまして、いやくも油を流すというよりなことを避けるような方式を順次徹底させてやっておりますのでございます。





昭和四十七年三月二十九日印刷

昭和四十七年三月三十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A