

第六十八回国会 衆議院 商工委員会地方行政委員会運輸委員会連合審査会議録 第一号

昭和四十七年四月二十一日(金曜日)

午前十時十一分開議

出席委員

商工委員会

委員長 鳴田 宗一君

理事 浦野 幸男君

理事 進藤 一馬君

理事 武藤 嘉文君

理事 稲村 利幸君

理事 左藤 恵君

理事 始関 伊平君

理事 田中 榮一君

理事 松永 光君

理事 松平 忠久君

理事 伊藤卯四郎君

理事 米原 昶君

地方行政委員会

理事 上村千一郎君

理事 塩川正十郎君

理事 豊 永光君

理事 小濱 新次君

理事 中山 正暉君

理事 山口 鶴男君

理事 林 百郎君

運輸委員会

委員長 小峯 柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 徳安 實藏君

理事 箕輪 登君

理事 田中 昭二君

理事 石井 一君

理事 小此木三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 関谷 勝利君

理事 井岡 大治君

理事 勝澤 芳雄君

出席政府委員

通商産業大臣 田中 角榮君

内閣法制局総務 別府 正夫君

主幹 通商産業政務次 稲村佐近四郎君

通商産業大臣官 飯塚 史郎君

通商産業省鉱山 増岡 博之君

石炭局長 石炭局長 増岡 博之君

運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

久保 三郎君

松本 忠助君

田代 文久君

田中 角榮君

別府 正夫君

飯塚 史郎君

増岡 博之君

石炭局長 増岡 博之君

運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸大臣官房審 見坊 力男君

議官 見坊 力男君

運輸委員会調査 鎌瀬 正巳君

室長

本日開催に付した案件

石油パイプライン事業法案(内閣提出第一〇六号)

〇鶴田委員長 これより商工委員会、地方行政委員会、運輸委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行ないます。

内閣提出、石油パイプライン事業法案を議題とし、審査を行ないます。

石油パイプライン事業法案

石油パイプライン事業法

目次

第一章 総則(第一条、第二条)

第二章 基本計画(第三条、第四条)

第三章 事業の許可(第五条、第十四条)

第四章 工事の計画及び検査(第十五条、第十九条)

第五章 業務の監督(第二十条、第二十三条)

第六章 保安(第二十四条、第二十八条)

第七章 雑則(第二十九条、第三十八条)

第八章 罰則(第三十九条、第四十六条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、石油パイプラインの設置及び石油パイプライン事業の運営を適正ならしめ、並びにその事業の用に供する施設についての保安に関し必要な規制を行なうことにより、合理的かつ安全な石油の輸送の実現を図り、も

つて石油の安定的かつ低廉な供給の確保に寄与し、あわせて石油の輸送に関連する災害の発生の防止と道路等における交通事情の改善に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「石油」とは、原油、揮発油、燈油、軽油その他の政令で定める炭化水素油をいう。

2 この法律において「石油パイプライン」とは、石油輸送(導管及びその他の工作物による石油の輸送をいう。以下同じ)を行なう施設の総体(港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)に規定する港湾区域及び臨港地区内に設置される石油荷役施設及び船舶給油施設、飛行場内に設置される航空機給油施設その他の政令で定める施設であるものを除く)をいう。

3 この法律において「石油パイプライン事業」とは、一般の需要に応じ、石油パイプラインに属する導管を使用して石油輸送を行なう事業をいう。

第二章 基本計画

(基本計画)

第三条 主務大臣は、石油パイプラインの適正かつ計画的な設置に関し、石油パイプライン基本計画(以下「基本計画」という)を定めなければならない。

2 基本計画においては、次の各号に掲げる事項を定めるものとする。

一 石油パイプラインの適正かつ計画的な設置に関する基本方針

二 石油パイプラインの経路の概要及び完成の目標年度

三 石油パイプラインにより輸送されるべき石油の種類及び数量

四 その他必要な事項

3 基本計画は、災害の発生の防止に關し十分に配慮しつゝ、石油の需給事情及び輸送事情並びに土地利用の状況を勘案して定めるものとする。

4 主務大臣は、基本計画を定めようとするときは、関係行政機関の長及び関係都道府県知事の意見をきくものとする。

5 主務大臣は、基本計画を定めたときは、遅滞なく、これを告示するものとする。

(基本計画の変更)

第四條 主務大臣は、経済事情の変動その他情勢の推移により必要があると認めるときは、基本計画を変更するものとする。

2 前條第四項及び第五項の規定は、前項の規定による基本計画の変更に準用する。

第三章 事業の許可

(石油パイプライン事業の許可)

第五條 石油パイプライン事業を営もうとする者は、主務省令で定める石油パイプラインの系統ごとに、主務大臣の許可を受けなければならない。

2 前項の許可を受けようとする者は、次の事項を記載した申請書を主務大臣に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつてはその代表者の氏名

二 石油パイプラインに属する導管及びその他の工作物並びにこれらの附屬設備であつて、石油パイプライン事業の用に供するもの(以下「事業用施設」という。)に關する次の事項

イ 主務省令で定める導管にあつては、その設置の場所、延長及び内径並びに導管内の圧力

ロ 主務省令で定めるタンクにあつては、その設置の場所及び容量

ハ 主務省令で定める圧送機にあつては、その設置の場所及び能力別の数

三 事業用施設により輸送する石油の種類及び石油輸送能力

四 事業用施設についての工事の要否その他の主務省令で定める事項

3 前項の申請書には、事業用施設の設置の場所を示す図面、事業計画書、事業収支見積書その他の主務省令で定める書類を添附しなければならない。

4 主務大臣は、第一項の許可をしようとするときは、自治大臣の意見をきかなければならない。

5 自治大臣は、前項の規定により意見を述べようとするときは、関係都道府県知事の意見をきかなければならない。

(許可の欠格条項)

第六條 次の各号の一に該当する者は、前條第一項の許可を受けることができない。

一 この法律又はこの法律に基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 第十三條の規定により許可を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者

三 法人であつて、その業務を行なう役員のうち第一号又は前号に該当する者があるもの(許可の基準)

第七條 主務大臣は、第五條第一項の申請が次の各号に適合していると認めるときでなければ、同項の許可をしてはならない。

一 その申請の内容が基本計画に適合していること。

二 その事業用施設が、利用者がその事業を利用するために不適切なものでないこと。

三 その事業用施設を設置する道路その他の場所が道路事情その他の土地の利用の状況に照らして適切なものであること。

四 その事業を適確に遂行するに足りる能力を有するものであること。

五 その事業の計画の実施が確実であること。

六 その他その事業の開始が合理的かつ安全な石油の輸送を確保するため必要であり、かつ、適切であること。

つ、適切であること。

(事業用施設等の変更)

第八條 第五條第一項の許可を受けた者(以下「石油パイプライン事業者」という。)は、同條第二項第二号又は第三号の事項を変更しようとするときは、主務大臣の許可を受けなければならない。

ただし、主務省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

2 石油パイプライン事業者は、前項ただし書の主務省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

3 第五條第四項及び第五項並びに前條の規定は、第一項の許可に準用する。

(氏名等の変更)

第九條 石油パイプライン事業者は、第五條第二項第一号又は第四号の事項に変更があつたときは、遅滞なく、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

(事業の譲渡し及び譲受け並びに法人の合併)

第十條 石油パイプライン事業の全部の譲渡し及び譲受けは、主務大臣の認可を受けなければならない。

2 石油パイプライン事業者である法人の合併は、主務大臣の認可を受けなければならない。

ただし、石油パイプライン事業者である法人と石油パイプライン事業者を営まない法人が合併する場合において、石油パイプライン事業者である法人が存続するときは、この限りでない。

3 第六條及び第七條の規定は、前二項の認可に準用する。

(承継)

第十一條 石油パイプライン事業の全部の譲渡しがあり、又は石油パイプライン事業者について相続若しくは合併があつたときは、石油パイプライン事業の全部を譲り受けた者又は相続人若しくは合併後存続する法人若しくは合併により設立した法人は、石油パイプライン事業者の地位を承継する。

2 前項の規定により石油パイプライン事業者の地位を承継した相続人は、遅滞なく、その旨を主務大臣に届け出なければならない。

(事業の休止及び廃止並びに法人の解散)

第十二條 石油パイプライン事業者は、石油パイプライン事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、主務大臣の許可を受けなければならない。

2 石油パイプライン事業者たる法人の解散の決議又は総社員の同意は、主務大臣の認可を受けなければならない。

3 主務大臣は、石油パイプライン事業の休止若しくは廃止又は法人の解散により公共の利益が阻害されるおそれがあると認めるときは、第一項の許可又は前項の認可をしてはならない。

(事業の許可の取消し等)

第十三條 主務大臣は、石油パイプライン事業者が次の各号の一に該当するときは、石油パイプライン事業の許可を取り消し、又は期間を定めてその事業の停止を命ずることができる。

一 第六條第一号又は第三号の規定に該当するに至つたとき。

二 この法律、この法律に基づく命令若しくは処分又は許可若しくは認可に附した条件に違反したとき。

三 不正な手段により第五條第一項又は第八條第一項の許可を受けたとき。

(許可の失効)

第十四條 次の各号の一に該当するときは、石油パイプライン事業の許可は、その効力を失う。

一 次條第二項又は第四項の期限までに工事の計画の認可を申請しないとき。

二 次條第一項の規定による申請に対し不認可の処分を受けたとき。

三 第十八條第二項において準用する次條第二項の期限までに検査の申請をしないとき。

四 第十八條第一項の規定による検査により不適合の処分を受けたとき。

第四章 工事の計画及び検査

(工事の計画)

- 第十五条 石油パイプライン事業者は、第五条第一項又は第八条第一項の許可に係る事業用施設についての工事であつて主務省令で定めるものに關し、その工事の計画を定め、その工事の計画について、主務大臣の認可を申請しなければならない。ただし、事業用施設についての工事を必要としない場合は、この限りでない。
- 2 前項の規定による申請は、主務大臣の指定する期限までにしなければならない。
- 3 主務大臣は、第一項の規定による申請に係る工事の計画が次の各号に適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。
- 一 第五条第一項又は第八条第一項の許可を受けたところによるものであること。
- 二 その事業用施設が主務省令で定める技術上の基準に適合するものであること。
- 4 天災その他やむを得ない理由により第二項の期限までに第一項の認可を申請することができないと認められるときは、主務大臣は、申請により、その期限を延長することができる。
- 5 石油パイプライン事業者は、第一項の認可に係る工事の計画を変更しようとするときは、主務大臣の認可を受けなければならない。ただし、主務省令で定める軽微な変更については、この限りでない。
- 6 石油パイプライン事業者は、前項ただし書の主務省令で定める軽微な変更をしたときは、遅滞なく、主務大臣に届け出なければならない。
- 7 第三項の規定は、第五項の認可に準用する。
- (完成検査等)
- 第十六条 石油パイプライン事業者は、前条第一項の認可を受けたときは、主務大臣の指定する期限までに、当該事業用施設について、その工事を完成し、かつ、主務大臣の検査を申請しなければならない。
- 2 主務大臣は、前項の検査の結果、当該事業用

施設が次の各号に適合していると認めたときは、これを合格としなければならない。

一 その工事が前条第一項の認可に係る工事の計画(同条第五項の規定による変更があつたときは、変更後のものとする。以下「認可計画」という。)に従つて行なわれたものであること。

二 前条第三項第二号の技術上の基準に適合するものであること。

- 3 前条第四項の規定は、第一項の規定による期限の指定について準用する。
- 4 石油パイプライン事業者は、認可計画に係る事業用施設の一部について、主務大臣の検査を受けることができる。
- 5 第二項の規定は、前項の検査に準用する。
- 6 石油パイプライン事業者は、認可計画に係る事業用施設の全部又は一部について、第一項又は第四項の検査に合格した後でなければ、これを使用してはならない。
- (事業の開始)
- 第十七条 石油パイプライン事業者は、前条第一項又は第四項の検査に合格したときは、遅滞なく、その事業を開始しなければならない。
- (工事が必要としない場合)
- 第十八条 石油パイプライン事業者は、第十五条第一項ただし書に規定する場合には、当該事業用施設について、主務大臣の検査を申請しなければならない。
- 2 第十五条第二項の規定は前項の規定による申請に、第十六条第二項の規定は前項の検査に、同条第六項の規定は前項の事業用施設に、前条の規定は前項の検査に合格した場合に準用する。
- (工事の計画等)
- 第十九条 石油パイプライン事業者は、事業用施設についての工事のうち、第十五条第一項本文に規定するもの以外のものであつて主務省令で定めるものをしようとするときは、その工事の計画を定め、その工事の計画について、主務大

臣の認可を受けなければならない。ただし、主務省令で定める軽微な工事又は災害による復旧工事でその緊急を要する工事については、この限りでない。

- 2 石油パイプライン事業者は、前項の認可を受けた場合において、当該事業用施設について、その工事を完成したときは、遅滞なく、主務大臣の検査を申請しなければならない。
- 3 石油パイプライン事業者は、第一項ただし書に規定する工事をしたときは、遅滞なく、その旨を主務大臣に届け出なければならない。
- 4 第十五条第三項の規定は第一項の認可に、同条第五項から第七項までの規定は第一項の認可に係る工事の計画の変更、第十六条第二項の規定は第二項の検査に、同条第六項の規定は第二項の事業用施設に準用する。
- 第五章 業務の監督
- (石油輸送規程の認可)
- 第二十条 石油パイプライン事業者は、石油輸送に關する料金その他の条件について石油輸送規程を定め、主務大臣の認可を受けなければならない。これを変更するときも、同様とする。
- 2 主務大臣は、前項の認可の申請が次の各号に適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。
- 一 料金が能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものの範囲をこえないものであること。
- 二 料金が定率又は定額をもつて明確に定められていること。
- 三 石油パイプライン事業者の責任に關する事項が適正かつ明確に定められていること。
- 四 特定の利用者に対して不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- 五 利用者が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。
- (変更命令)
- 第二十一条 主務大臣は、石油輸送に關する料金その他の条件が経済事情の変動により著しく不適

当となり、公共の利益が阻害されるおそれがあると認めるときは、石油パイプライン事業者に対し、石油輸送規程を変更すべきことを命ずることができる。

- (石油輸送の引受義務)
- 第二十二条 石油パイプライン事業者は、次に掲げる場合を除いては、石油輸送の引受けを拒んではならない。
- 一 当該石油輸送の申込みが第二十条第一項の認可を受けた石油輸送規程によらないものであるとき。
- 二 当該石油輸送に適合する事業用施設がないとき。
- 三 天災その他やむを得ない理由による石油輸送上の支障があるとき。
- 四 前三号に掲げる場合のほか、主務省令で定める正当な理由があるとき。
- (業務の方法の改善命令)
- 第二十三条 主務大臣は、事業用施設の故障により石油輸送に支障を生じている場合に石油パイプライン事業者がその支障を除去するために必要な修理その他の措置をすみやかに行なわないとき、その他石油パイプライン事業者の石油輸送の業務の方法が適切でないため、利用者の円滑な利用を著しく阻害していると認めるときは、当該石油パイプライン事業者に対し、その石油輸送の業務の方法を改善すべきことを命ずることができる。
- 第六章 保安
- (事業用施設の維持等)
- 第二十四条 石油パイプライン事業者は、事業用施設を第十五条第三項第二号の技術上の基準に適合するように維持しなければならない。
- 2 主務大臣は、事業用施設が第十五条第三項第二号の技術上の基準に適合していないと認めるときは、石油パイプライン事業者に対し、その技術上の基準に適合するように事業用施設を修理し、改造し、若しくは移転し、若しくはその使用を一時停止すべきことを命じ、又はその使

用を制限することができる。

3 主務大臣は、公共の安全の維持又は災害の発生の防止のため緊急の必要があると認めるときは、石油パイプライン事業者に対し、事業用施設の使用を一時停止すべきことを命じ、又はその使用を制限することができる。

(保安規程)

第二十五条 石油パイプライン事業者は、事業用施設についての保安を確保するため、保安に関する組織及び教育に関する事項その他の主務省令で定める事項について、保安規程を定め、主務大臣の認可を受けなければならない。これを変更するときも、同様とする。

2 主務大臣は、保安規程が事業用施設についての保安を確保するため適当でないと認めるときは、前項の認可をしてはならない。

3 主務大臣は、事業用施設についての保安を確保するため必要があると認めるときは、石油パイプライン事業者に対し、保安規程を変更すべきことを命ずることができる。

4 石油パイプライン事業者及びその従業者は、保安規程を守らなければならない。

(保安技術者)

第二十六条 石油パイプライン事業者は、事業用施設についての保安の監督をさせるため、主務省令で定めるところにより、主務省令で定める要件を備える者のうちから、保安技術者を選任しなければならない。

2 石油パイプライン事業者は、前項の規定により保安技術者を選任したときは、遅滞なく、その旨を主務大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

3 主務大臣は、保安技術者がこの法律若しくはこの法律に基づく命令の規定に違反したとき、又はその者にその職務を行なわせることが事業用施設の保安に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、石油パイプライン事業者に対し、保安技術者の解任を命ずることができる。(保安検査)

第二十七条 石油パイプライン事業者は、事業用施設であつて主務省令で定めるものについては、主務省令で定める時期ごとに、主務大臣の検査を受けなければならない。

(危険時の措置)

第二十八条 石油パイプライン事業者は、事業用施設について、石油の流出その他の事故が発生し、危険な状態となつたときは、直ちに、災害の発生の防止のための応急の措置を講じなければならない。

2 前項の事態を発見した者は、直ちに、その旨を消防吏員若しくは消防団員、警察官又は海上保安官に通報しなければならない。

第七章 雑則

(許可等の条件)

第二十九条 許可又は認可には、条件を附し、及びこれを変更することができる。

2 前項の条件は、許可又は認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該許可又は認可を受ける者に不当な義務を課することとなるものであつてはならない。

(手数料)

第三十条 石油パイプライン事業者は、第十六条第一項若しくは第四項、第十八条第一項、第十九条第二項又は第二十七条の検査を受ける場合には、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納付しなければならない。

(土地の立入り)

第三十一条 石油パイプライン事業者は、事業用施設に関する測量、実地調査又は工事のため必要があるときは、都道府県知事の許可を受け、他人の土地に立ち入ることができる。

2 都道府県知事は、前項の許可の申請があつたときは、その旨を土地の所有者及び占有者に通知し、意見書を提出する機会を与えなければならない。

3 石油パイプライン事業者は、第一項の規定により他人の土地に立ち入るときは、あらかじめ

め、土地の占有者に通知しなければならない。4 第一項の規定により他人の土地に立ち入る者は、同項の許可を受けたことを証する書面を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

5 石油パイプライン事業者は、第一項の規定による立入りにより他人に損失を与えたときは、その損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならない。

6 前項の規定による損失の補償については、石油パイプライン事業者と損失を受けた者とが協議しなければならない。

7 前項の規定による協議が成立しないときは、石油パイプライン事業者又は損失を受けた者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)第九十四条第二項の規定による裁決を申請することができる。

(道路の占用の特例)

第三十二条 建設大臣は、第五条第一項又は第八条第一項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る石油パイプライン事業の用に供する導管が道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)による道路をいう。以下同じ。)に設置されるものであるときは、あらかじめ、道路管理者の意見をきかなければならない。

2 道路管理者は、第五条第一項又は第八条第一項の許可を受けた石油パイプライン事業の用に供する導管について、道路法第三十二条第一項又は第三項の規定による道路の占用の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る道路の占用が同法第三十三条の規定に基づく政令で定める基準に適合するときは、その許可を与えなければならない。

3 石油パイプライン事業者は、前項の許可を受けようとするときは、その工事をしようとする日の一月前までに、当該工事の計画書を道路管理者に提出しておかなければならない。ただし、災害による復旧工事その他緊急を要する

工事又は政令で定める軽微な工事については、この限りでない。

(報告徴収及び立入り検査)

第三十三条 主務大臣は、この法律の施行に必要な限度において、石油パイプライン事業者に対し、その事業に関し報告をさせることができる。

2 主務大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員に、石油パイプライン事業者の営業所、事務所その他の事業場に立ち入り、事業用施設、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

3 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

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

(聴聞)

第三十四条 主務大臣は、第十三条の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、相当の期間において予告した上、公開による聴聞を行わなければならない。

2 前項の予告においては、期日、場所及び事案の内容を示さなければならない。

3 聴聞に際しては、当該処分に係る者及び利害関係人に対し、当該事案について証拠を提出し、意見を述べる機会を与えなければならない。

(不服申立の手續における聴聞)

第三十五条 この法律の規定による処分についての審査請求又は異議申立てに対する裁決又は決定は、前条の例により公開による聴聞をした後にしなければならない。

(経過措置)

第三十六条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判

断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

（適用除外）

第三十七条 第五項第四項及び第五項（第八條第三項において準用する場合を含む。）並びに第三十二條の規定は、日本国有鉄道が行なう石油パイプライン事業については、適用しない。

2 消防法（昭和二十三年法律第八十六号）第三章の規定は、事業用施設による石油輸送については、適用しない。

（主務大臣等）

第三十八條 この法律における主務大臣は、次のとおりとする。

一 基本計画に関する事項については、通商産業大臣、運輸大臣及び建設大臣

二 石油パイプライン事業の許可に関する事項については、通商産業大臣、運輸大臣及び建設大臣

設大臣

三 事業用施設についての工事の計画及び検査に関する事項については、通商産業大臣、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣

四 石油パイプライン事業の業務の監督に関する事項については、通商産業大臣及び運輸大臣

五 事業用施設についての保安に関する事項については、通商産業大臣、運輸大臣及び自治大臣

2 この法律における主務省令は、前項各号に定める事項に関し、それぞれ同項各号に定める主務大臣の発する命令とする。

3 第一項第二号から第五号までの規定にかかわらず、日本国有鉄道が行なう石油パイプライン事業にあつては、その事業用施設についての工事の検査及び保安検査に関する事項については運輸大臣及び自治大臣、その他の事項については運輸大臣とする。

4 第一項第二号から第五号までの規定にかかわらず、新東京国際空港公団が行なう石油パイプ

ライン事業にあつては、その事業用施設についての工事の計画及び検査並びに保安に関する事項については運輸大臣及び自治大臣、その他の事項については運輸大臣とする。

第八章 罰則

第三十九條 第五項第一項の許可を受けないで石油パイプライン事業を営んだ者は、六月以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第四十條 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第八條第一項の許可を受けないで事業用施設、石油の種類又は石油輸送能力を変更した者

二 第十二條第一項の許可を受けないで石油パイプライン事業の全部又は一部を休止し、又は廃止した者

三 第十三條の規定による事業の停止の命令に違反した者

四 第二十四條第三項の規定による命令又は処分に違反した者

第四十一條 次の各号の一に該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第十六條第六項（第十八條第二項において準用する場合を含む。）又は第二十二條の規定に違反した者

二 第二十條第一項又は第二十五條第一項の規定に違反して石油パイプライン事業を行なつた者

三 第二十一條、第二十三條又は第二十五條第三項の規定による命令に違反した者

四 第二十四條第二項の規定による命令又は処分に違反した者

五 第二十六條第一項の規定に違反して保安技術者を選任しなかつた者

二 第十九條第四項において準用する第十六條第六項の規定に違反した者

第四十三條 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第十一條第二項又は第二十六條第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第二十六條第三項の規定による命令に違反した者

三 第二十七條又は第三十三條第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

四 第三十三條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

第四十四條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第三十九條から前条までの違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、各本条の罰金刑を科する。

第四十五條 事業用施設を損壊し、その他事業用施設の機能に障害を与えて石油輸送を妨害した者は、三年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

2 前項の未遂罪は、罰する。

第四十六條 第八條第二項、第九條、第十五條第六項（第十九條第四項において準用する場合を含む。）又は第十九條第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

附則

（施行期日）

第一條 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過措置）

第二條 この法律の施行の際現に石油パイプライン事業を営んでいる者は、この法律の施行の日から三月間（次項の規定による届出をしたときは、その届出をした日までの間）は、第五條第

一項の許可を受けないで、その事業を営むことができる。

2 前項に規定する者は、同項に規定する期間内に、主務省令で定めるところにより、第五條第二項各号に掲げる事項を主務大臣に届け出たときは、同条第一項の許可を受けたものとみなす。

3 前項の規定により第五條第一項の許可を受けたものとみなされた者は、前項の規定による届出をした日から一月間は、第二十條第一項及び第二十五條第一項の規定にかかわらず、石油輸送規程又は保安規程の認可を受けなくても、石油パイプライン事業を行なうことができる。その者がその期間内にこれらの規定による認可を申請した場合において、認可をする旨又はしない旨の通知を受けるまでの間も、同様とする。

第三條 この法律の施行前に日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第五十三條の規定による運輸大臣の認可を受けた石油パイプラインに関する工事に係る事業用施設により日本国有鉄道が行なう石油パイプライン事業については、日本国有鉄道は、この法律の施行の日

に第五條第一項の許可を受けたものとみなす。

2 前項に規定する事業用施設に関する第十五條第五項及び第六項、第十六條（第三項を除く。）並びに第十七條の規定の適用については、第十五條第五項中「第一項の認可に係る工事の計画」とあるのは「日本国有鉄道法第五十三條の規定による認可を受けた工事に係る計画」と、第十六條第一項中「前条第一項の認可を受けた」とあるのは「日本国有鉄道法第五十三條の規定による認可を受けた工事に係る計画」とする。

第四條 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に關して必要な経過措置は、政令で定める。

る。
(他の法律の一部改正)
第五条 日本国有鉄道法の一部を次のように改正する。

第三条第一項中第五号を第六号とし、同項第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。
四 石油パイプライン事業であつてその事業の用に供する導管を主として鉄道事業の用に供する土地に設置して行なうもの及びその附帯事業の経営
第六条 土地収用法の一部を次のように改正する。
第三条第八号の次に次の一号を加える。
八の二 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)による石油パイプライン事業の用に供する施設
第七条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一中第四十八号の次に次のように加える。

別表第一中第四十八号の次に次のように加える。	
石油パイプライン事業の許可又は事業用施設の変更の許可	許可件数
四十九 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)第五号	一件につき三万円
石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)第五号	
第一項(石油パイプライン事業の許可)の石油パイプライン事業の許可又は同法第八号第一項(事業用施設の変更)の導管に係る変更の許可(導管の延長の増加に係る許可で政令で定めるものに限る。)	

第八条 通商産業省設置法(昭和二十七年法律第二百七十五号)の一部を次のように改正する。
第四条第一項中第三十九号の三を第三十九号の四とし、第三十九号の二の次に次の一号を加える。
三十九の三 石油パイプライン事業に関し、許可し、認可し、又は必要な命令をすること。

第十三条第一項第四号の次に次の一号を加える。
四の二 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)の施行に関すること。
第九条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。
第四条第一項第十四号の十二の次に次の一号を加える。
十四の十二の二 石油パイプライン事業に関し、許可し、認可し、又は必要な命令をすること。

第二十二号第一項第十七号の三の次に次の一号を加える。
十七の四 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)の施行に関すること(鉄道監督局及び航空局の所掌に属するものを除く。)
第二十七号第一項第一号の二の次に次の一号を加える。
一の三 日本国有鉄道が行なう石油パイプライン事業に関する許可又は認可に関すること。
第二十八号の二第一項中第十号の三を第十号の四とし、第十号の二の次に次の一号を加える。
十の三 新東京国際空港公団が行なう石油パイプライン事業に関する許可又は認可に関すること。
第十条 建設省設置法(昭和二十三年法律第百十三号)の一部を次のように改正する。
第三条第十六号の次に次の一号を加える。

十六の二 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)の施行に関する事務を管理すること。
第四条第六項中「及び第十六号」を「から第十六号の二まで」に改める。
第十一条 消防組織法(昭和二十二年法律第二百六十六号)の一部を次のように改正する。
第四条中第二十一号を第二十二号とし、第二十号の次に次の一号を加える。
二十一 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)第五号第二項第二号に規定する事業用施設についての工事の計画及び検査その他保安に関する事項
第十二条 国家行政組織法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整理等に関する法律(昭和年法律第 号)の一部を次のように改正する。
第三百三十七号中、第三号の次に一条を加える
改正規定中「七十三 石油精製業の許可に関すること」を「七十三 石油精製業の許可に関すること。七十三の二 石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)の施行に関すること。」に改め、第四号第一項の改正規定中「第三十七号とし」を「第三十七号とし、第三十九号の四を第三十七号の二とし」に改める。
第六百六十三号中、第三号の次に一条を加える
改正規定中「十一 海洋汚染防止法(昭和四十五年法律第百三十六号)の施行に関すること。環境庁の所掌に属するものを除く。」を「十一 海洋汚染防止法(昭和四十五年法律第百三十六号)の施行に関すること。環境庁の所掌に属するものを除く。」に改め、第四号第一項の改正規定中「第十一号とし」を「第十一号とし、第十四号の十二の二を第十一号の二とし」に改める。

第九百九十四号中第三号の改正規定中「及び地方道路公社法(昭和四十五年法律第八十二号)」を「地方道路公社法(昭和四十五年法律第八十二号)及び石油パイプライン事業法(昭和年法律第 号)に改める。
第二百四号中第四号の改正規定中「第二十号まで」を「第二十一号まで」に、「同条第二十一号中」を「同条第二十二号中」に、「同条第二十二号」を「同条第二十一号」に改める。

理由

近年における石油の需要の著しい増大とこれに関連する道路等における交通事情の悪化の現状にかんがみ、石油の安定的かつ低廉な供給の確保に寄与し、あわせて災害発生時の事前防止と交通事情の改善に資するため、自動車、鉄道等従来の輸送手段による輸送に代えて、新たに石油パイプラインによる合理的かつ安全な石油の輸送の実現を図ることとし、このため、石油パイプラインの設置を適正かつ計画的ならしめ、石油パイプライン事業の許可及び業務の監督を行ない、並びにその事業の用に供する施設についての保安を確保するための措置等を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○鴨田委員長 本案の趣旨につきましては、お手元に配付した資料によって御承知願いたいと思ひます。

これより質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。山口鶴男君。○山口(鶴)委員 石油パイプライン事業法案を拝見いたしました。これを見ますと、基本計画は通産、運輸、建設が主務大臣。事業の認可につきましてはこれはまた通産、運輸、建設。第四章の工事の計画及び検査、これにつきましては通産、運輸、建設、自治。業務の監督につきましては通産、運輸、保安につきましては通産、運輸、自治。それ

それ四省または三省、二省共管になっておるわけです。ここに主務大臣ということばがあります。が、むしろこれは主務大臣側とでもしたほうがいいような、たいへんヤマタノオロチ的な法案のようであります。

そこで、特に商工委員会でこれを審議いたしておるわけでありまして、通産省にお尋ねいたしたいと思ひます。このような複雑な関係になっているわけでありまして、このうち、基本計画は一体どこが中心になって各三省の取りまとめをやるのか。第三章の事業の認可についてはどこが中心になって三省の取りまとめをやるのか。工事計画及び検査については、どこが中心になって四省の取りまとめをやるのか。五章の業務の監督については、どこが中心になって二省の取りまとめをやるのか。保安につきましては、いずれが中心でこの三省の取りまとめをするのであります。一応の考え方がありますならば、お聞かせいただきたいと思ひます。

○駐府委員 石油パイプライン事業の監督主務大臣でございますが、外国ではたいの国がどこか一省でまとめてやっておる例が多いようにございまして、御指摘ございましたように、わが国では二、三省で共管の形で総合的な計画を立て、総合的な立場から指導監督を行なうというふうにしておるわけでございます。これはパイプライン事業の性格そのものが石油の安定、低廉な輸送の実現、供給の確保ということもございまして、同時にそれは物の輸送である。あるいは従来国鉄あるいは路面の自動車であつたものを近代的な輸送に切りかえていく、路面を使うというふうないろいろな面がございまして、したがって、わが国ではこういう実態を踏まえまして、諸外国とは異なる法体系が最も実態に即しておる、こう判断したわけでございます。

それです基本計画でございますが、これは石油パイプライン計画のいわば概要をきわめるといふものでございまして、先ほど申し述べました石油の供給それから国鉄輸送あるいは道路輸送から

らの切りかえ、こういう面を中心にして三省で計画をたてる、こういうふうにしていただけたらと思ひます。この場合に一体どこが中心になるのかということでございますが、法制上はそれぞれの立場から三省主務大臣が参画いたしまして、一本の計画にするわけでございます。ただしこの法律案を制定いたします過程におきましては、関係省間におきまして事務的確かつ能率的な遂行という見地から各省の連絡協議会をつくりまして、その場におきまして各省の意見がばらばらにならないように、総合的な検討を行なうという申し合わせをいたしております。その場合の幹事役としては、石油の問題でもございまして、便宜通産省のほうで承るといふようなことに話し合ひをいたしました経緯はございます。

それから事業の許可でございますが、これは基本計画に照らしまして、この事業の許可を与えるにふさわしい実態を備えた企業体であるかどうかという点の審査が中心でございます。したがって、やはりそれぞれの立場に即して審査をする。通産省は、この事業で確かに石油が安定的に供給できるか、運輸省はまた運輸事業としての角度から審査をされる、こういうことでございます。

工事計画の段階になりますと、保安基準というものを別途共同省令で定めておまして、それに対しての技術的な精密な審査でございます。したがって、この場合には通産省ももちろん専門の立場から参画いたしますが、当然消防庁が全般に對しまして総合的な責任をもちまして、この保安の面については重点的にやっていたらというふうな運用上なるわけでございます。

いづれにいたしましても、先ほど申し上げましたように、わが国としては多角的な立場から完備な監督指導を行なうというものが、やむを得ず所管区分がある程度複雑になった趣旨でございます。二、三省の共管になったからといって、非効率、不合理ということがございせんように、運営面においては万全の注意をいたしたいと考えて

おります。

○山口(鶴)委員 大体各省共管でいろいろな仕事を進める場合、幹事役をどの省が受けるものかといいことは、従来の各省共管の仕事については当然例があるわけですね。そうしますと、基本計画については通産省が幹事役だ、それから工事の計画、検査、特に保安については自治省がその中心になって運営をしていくという趣旨に承ったわけでありまして。

そうしますと、これに関連してお尋ねしたいのですが、石油パイプラインについてはこういう形で各省共管という形をとった。同じようなものに都市ガス、LPGガス等があるわけですね。これにつきましては、現在の法制のもとでは通産省の専管になっておる。しかし都市ガスにつきましては、かつて大阪のようなああいう事故が発生したということもございまして、また今後公害対策の面から、火力発電所その他につきましても、LPGガスを大量に使うということは時代の趨勢だと思ひます。そうなりますと、この保安の観点からいいますならば、当然これらの問題については通産省の専管ということではなくて、保安の観点からやはり自治省との共管、こういう方向に踏み切るべきではないだろうか、私はかように思ふのです。この点、通産省はどうお考えですか。

○駐府委員 電力の問題あるいはガスの問題はそれぞれ事業法がございまして、戦後一貫して主務大臣は通産大臣ということで保安の万全を期しておるわけでございます。特にガスにつきましては、お話のございました大阪の大きな事故の経験も踏まえて、四十五年十月には法律を改正して保安面の強化を遂行はかつておるわけでございます。この法の施行、相当長年月でございますが、全体としてガスのこれだけの普及の状態の中で、保安はまずまず、完全とはいえないまでも、相当成果をあげておるのではないかと、いふうに当省としては考えておるわけでございます。

それで、液化石油ガスという問題につきまして

は、別途また御案内の法律がございまして、これは販売所というものが中小企業でございまして、全国津々浦々に非常に多い。その保安につきましては、法律の面で、事業許可の場合に消防署長の意見書をつけさせるとか、あるいは事業を許可したら消防関係に通報を行なうとおくというふうな意味の横の連携をとる方途をとっておることは先生御承知のとおりでございます。

パイプライン法におきましても、都道府県知事の意見を聞くというふうにして配慮をいたしておりますが、電気、ガスにつきましては、非常に長い間法律の体系がそうになっておりました。また施行の面でも実績がよくあつてきておるといふ面から、特にその面についての改正は考えておらない次第でございます。

○山口(鶴)委員 消防長官官おられますね。消防庁としてはどうなんですか。確かに、各地域におけるLPGの小売りのお話がありましたように、消防がある程度チェックをするという形にはなっておりますが、しかし今回石油パイプラインにつきましては、保安の面では、先ほど通産省からお答えがありましたように消防がこの中心になって保安の監督に当たってもらうという形になっているわけですが、そういったしますと、都市ガスについてもこれはパイプでもって各家庭にずっと輸送しておるわけですね。パイプを使って輸送するという面においては、全く同様な形態をとっている。それからLPGにつきましても、各家庭で使う小さなものもありますが、これからはやはり公害防止の観点等からいいますと、硫化水素ガスが発生しないということから火力発電その他でも大量にこのLPGを使う、液化ガスを使うという時代に入っていると思ふのです。そういう意味から、保安に對して消防のほうにノータッチということとは私はおかしいと思ふのですが、この点長官としての考えはどうですか。

○降矢政府委員 大阪のガス爆発事件以来、消防が地域住民に密着した安全を守るという見地から、いろいろな災害に対する事前の予防措置、あ

るいはそれに伴う防災の訓練、施設というものについて心がけているところがございますが、たとえば都市ガスにつきましては、他の道路工事等によつてガスパ管を破壊する、そのために火災になつた例も最近ございまして、私たちはそういう意味で、保安図といひますか埋設図、埋設しておるところの図面を消防署に全部配りまして保管をしていただいて、工事をする業者があれば事前に消防署に連絡していただいて、そういう図面をキヤッチして実際の工事をしていただくような事前の指導もしておるところでございます。

ただ、法制的にいいますと、いまお話がありましたように、都市ガスあるいは高圧ガス等については実際の制度が消防との関連ではございせんので、この点については、私たちの立場から言へば、少なくとも地域住民に密着した問題については、何らかの意味で消防も権限を持ち、そして事前に災害を防止するような施策をぜひ講じてまいりたいという気持ちを持っております。実際はいろいろなことでやっておりますが、もう少し制度的に明確になればこれに越したことはないという考え方を持っております。

○山口(鶴)委員 稲村政務次官がお見えでございますからお尋ねしたいと思うのですが、私は現代の重要な課題というのは、これは各省の専管では済まぬ問題があると思うのです。たとえば一万余千人の方々がなくなつてゐる交通戦争、これについても運輸も関係がある、あるいは建設も関係がある。自動車製造その他では通産も関係がある。交通事故取り締まりは警察庁だというようにことで、結局、各省共管の問題でしょう。それをいかに整備された体制でもって取り組んでいくかという問題について、いろいろと国会でも議論がありました。国会にも交通安全対策特別委員会もできた。総理府の中に交通安全対策室もできて、各省まとめてその対策に取り組んでいるという状況でしょう。したがって、私はほかの問題もそうだろうと思うのですが、現代の大きな課題は、明治時代にできた各省のなわ張りではどうに

もならない時代に来ているのです。しかも大阪の都市ガスの爆発の悲惨な経験もある。そういう中で、住民に直接した消防、そういうものと都市ガスあるいはLPGガスについても協議をして万全の体制をとつていくということが時代の趨勢ではないか。明治時代のころの各省のなわ張り根性というものをいつまでも各省が持っているというところは誤りではないか、私はこう思うのです。この点、政治論でありますから、政務次官の御見解を承つておきたいと思つております。

○稲村(佐)政府委員 全く御指摘のとおりだと思います。このパイプラインは、御承知のように建設省は道路問題、運輸省は輸送問題、それからまた消防は保安問題、通産省は許可認可問題と各省にまたがつておるわけでございます。先ほど来、消防庁長官あるいはまた局長がこまかいことを申し上げましたが、こういった各省を取りまとめるという意味合いにおいて連絡協議会というものを設立いたしておるわけでございますが、この中で円満に、御指摘の点を十分配慮しつつ進めてまいりたい、こういうふうに考えております。

○山口(鶴)委員 この石油パイプラインもそうでありまして、都市ガス、LPGガスにつきましても、あるいは火薬ということも将来問題になると思いますが、やはりいま御答弁された趣旨で御検討いただくように、強く要請をいたしておきたいと思つております。

それから気象庁に伺いたいと思つてますが、何と申しまして、この石油パイプライン、わが国では初めてであります。アメリカでは百年の歴史、ヨーロッパでは三十年ばかりの歴史があるものでありますけれども、わが国は初めての経験であり、特にまたアメリカやヨーロッパと異なりまして、わが国の場合、非常に人口が稠密であります。今回の石油パイプラインをとりあへず敷設しようとする予定を拝見いたしましたも、いずれも京工業地帯の中心部あるいは京浜工業地帯の中心部を通る、こういう計画でございます。そうなりますと、沿線の住民が一番心配をいたしますの

は、保安の問題であり、災害が起きないかという心配だと思つております。

そこで、私は災害には二通りあると思つておりますが、一つは、パイプラインから油が漏れて、そしてこれによつて被害が起る場合があるでしょう。それからさらには、地震等のいわば突如として起きる災害によつてこのパイプラインがどういう状態になるかということが、やはり住民の懸念だと思つております。アメリカにいたしても地震等ありますけれども、大きな地震がわが国ほどしばしば訪れる国はないわけでありまして、そういう意味では、当然私は、パイプラインを敷設するにあつては、この地震問題について専門的な立場で研究をしておられる気象庁と御相談があつたのではないかと推察をいたします。一体、どのような形の協議がございましたか。これが一つ。

それから次に、一体どの程度の地震というものに耐え得る施設といひますか、それを考えておられるのですか。関東大震災あるいは最近における新潟の地震は、いずれもマグニチュード七・五ないし七・八といひきわめて巨大なエネルギーを噴出した地震であります。震度も、関東大震災の場合は震度六、新潟地震の場合は震度五というような状況だったやうでありますけれども、これら地震対策というものはどの程度御検討された上での法案を作成し、今後の保安対策としてどのような配慮を行なつておられますか。気象庁長官並びにこの点は通産省に聞いてよろしいわけですか。両方にお伺いしたいと思います。

○木村説明員 観測部長でございます。関東地方の地震については、いまから千百年くらい前から資料がございまして、それらはすべて気象庁の手で公開しておりますし、この問題につきましても、関東地方の地震はどのように発生しているかということに対して関係方面からお問い合わせがありまして、私のほうから資料を提出してございます。ただし、その耐震性につきましては、その地震によつてどんな災害が起るかというところは耐震構造の問題になりますので、そ

ちらのほうで御検討していただくということになります。

以上でございます。

○山口(鶴)委員 気象庁はデータを出しただけだ、耐震構造その他の問題は建設省だと、こういうわけですね。

○木村説明員 はい。

○山口(鶴)委員 建設省の道路局長お見えのようですが、おたくのほうでは気象庁のデータに基づいてどのような技術的な検討をやつておるのですか。その上で、どのような構造ならばよろしい、関東大震災クラスに耐えられるというふうな御見解をお持ちなんですか。

○高橋(国)政府委員 建設省が所管しております構造物等につきましては、すべて関東大震災級の地震に耐え得るようにつくられております。ただいまの御指摘のパイプラインにつきましては、建設省といひましては、すでに成田空港のパイプラインについては関東大震災級に耐え得るようにつくつてのチェックを終わつておるわけでございまして、今後、新しくできます法に基づくパイプラインにつきましても、同様に処理するつもりでございます。

○山口(鶴)委員 関東大震災クラスの地震に耐えられるということは、関東大震災のマグニチュード七・八、これはエネルギーです。たまたま場所が若干離れておつたから、震度は東京で六、横浜で六、千葉で六、熊谷で六という状況だったやうですが、結局この震源の場所等によつては、関東大震災クラスのマグニチュード七・八の地震が来ましても、現実の被害は関東大震災を上回るといふ事態も当然これは予想されるわけですね。関東大震災クラスに耐えられると一言で言われまして、たけれども、一体具体的にどういうことなんですか。

○高橋(国)政府委員 関東大震災級の地震に耐え得ると申しましたが、その場所の地盤によつて違います。したがって、私もこまかい数字は覚えておりませんが、一番弱い地盤におきまして

は、重力の〇・三倍の力が地震のために加わるといふように想定されておりますし、地震のいいところにおきましては〇・〇一とか〇・〇二といふような数字になっておるかと思ひます。ちなみに、一昨年ロサンゼルス地震が起きたわけでございますが、カリフォルニアにおきましては構造物は〇・〇一ないし〇・〇二という、日本の十分の一以下の構造設計になっておりましたが、高架橋等が破壊してあるようでありまして、日本の場合にはその十倍ないし二十倍以上の構造設計になっておりますので、われわれといたしましては、たとえ関東大震災級あるいはロサンゼルス級の地震が来ても現在の東京の構造物はこれに耐え、それはジョイント等におきましてクラックが入ったりすることはありまして、落橋するようなことはないだらうといふふうに考えております。

ただいまのは構造物でございますが、たとえばパイプラインにつきましても、その地盤におきまして強さに応じてパイプの強度をチェツクし、ないしはケーシングといひましてさらに二重に防護するとか、いろいろな方法がございますので、そういうチェツクをいたしておる次第でございます。

○山口(鶴)委員　そこで、この法案を見ますと、国鉄が行なう石油パイプライン事業については特別な規定をいたしております。これについては、事業の検査については運輸大臣及び自治大臣という形になっておるわけですが、保安については運輸大臣だけの専管というふうなことでございまして、ただいま建設省からお話がありまして、関東大震災クラスのもののについてもチェツクをするというわけでありまして、専門的立場からそれぞれチェツクをするだらうと思ひますが、国有鉄道が行なうパイプラインの保安については、これは運輸大臣だけがチェツクをするというのでは非常に片手落ちであり、今後の住民の不安に対処するという面では非常に不安が残ると思ひます。なぜ、国有鉄道が行なうパイプライン事業だけを、他の事業者が行な

うパイプラインの事業と違つてこのような区別をいたしたのであります。この点、運輸並びに国鉄当局のほうにお伺ひをいたしたいと思います。

何つておりますし、またこの法案の内容を拝見いたしました。もちろん国鉄自体でできるわけのものではないと思ひます。それ、それ主務大臣の監督を受けるようになっておるわけでございます。いま法案を御審議願つておりました成立いたしますと、正式に事業として国鉄がやつたということになるわけでございますが、すでに国鉄の重要な工事として運輸大臣の認可も得ておりました。それについていろいろ監督また御指示も得ておりますので、御懸念のような安全については、私も決して御心配のあるような点はないと確信して仕事を進めておるわけでございます。

現在その技術基準の關係でございまして、これは法案を御承認いただいたあととつくるわけでございます。先ほど副総裁からお話申し上げましたように、現在国鉄が重要工事の認可を受けて仕事を進めておりますが、国鉄につきましましては、運輸大臣から建設基準を指示いたしまして、また国鉄自体も建設規程、技術規程をつくりまして、また国鉄を進めるわけでございます。将来技術基準がきめられる場合には、その一環としてそれが入つていくということに相なると思ひます。

○佐藤(孝)政府委員　お答えいたします。国鉄のパイプラインの保安面における監督につき、検査を除き運輸大臣の所管といたしましたのは、国鉄の主体の特殊性、その業務一般について運輸大臣が国を代表してこれを監督していることに加えて、国鉄のパイプラインはほとんど線路敷に敷設される。それから鉄道保安面との關係が非常に御承知のとおり深くございまして、また国鉄パイプラインは、国鉄敷の所有者、パイプラインの所有者、運業者が同一人であるということでございます。また国鉄の技術は、新幹線その他を見ても非常に高く、パイプラインについても高レベルの技術を私どもは期待できるからでございます。

○山口(鶴)委員　いろいろお話がありましたけれども、他の事業者が行ないますパイプライン事業については、保安は通産、運輸、自治が共管になっておるわけですね。ところが国鉄が行ないますパイプライン事業についてはすべて運輸大臣の専権だ。ただ工事の検査についてはのみ運輸大臣と自治大臣が共管をする。特に重要な保安については、これは運輸大臣だけの専権ですね。私はこの点がおかしいんじゃないかと思ひます。少なくとも検査については自治大臣と共管をするならば、当然、この法律の第六章保安、事業用施設の維持等、保安規程、保安検査、危険時の措置、これらに対して主務大臣は運輸大臣だけだという形になるわけですね。これはやはりおかしいのであつて、少なくとも工事の検査については自治大臣と消防と共管とするならば、当然保安についても私は共管とすべきではないかと思ひます。この点、時間も来ましたので、消防庁並びに運輸両方の御回答をひとついただきたいと思います。

○降矢政府委員　保安の面は、工事の認可から始まりまして、保安検査がございまして、認可処分につきましまして、いま運輸省当局から説明がありまして、また運輸大臣の専管事項にいたしましたけれども、私たちの間では、これは協議を受けるということでは了解しております。したがつて事実行為の検査は消防と運輸とでやる、こういうことであります。

○山田説明員　国鉄の立場は、いわばこの事業法案が成立しますと、それに基づく事業を経営する主体になるわけでございます。したがつて、国鉄自体としても昭和三十八年以来、建設についての、また経営自体についての研究をいたしております。いままでを経過的に申しますと、国鉄自体でも安全についてのいろいろな研究をいたしてまいりまして、実際に外国でやつております研究を視察に参りましたことも二回ございまして、それから国鉄だけでなくて、いま日本で考えられる最高の技術の水準を持つておられる学者その他の方々にお集り願ひまして、調査研究会も開いていろいろなことを研究いたしましたわけでございます。同時に政府サイドにおかれても、運輸省でもそういうような調査研究をなさつたといふふうな

○見坊政府委員　お答えいたします。国鉄につきまして、最初の保安の面について専管になっておるではないかという点でございますが、保安につきましましては技術基準を共同省令で定めることになっておりました。これは運輸、建設、通産、消防、自治と四省庁でそれを定めることになっております。それで、運輸大臣がそこで見ますものは、その技術基準に合つておるかどうかと

○田中委員　次に内藤良平君。石油の輸送は、鉄道によるところのタンク車であるとかあるいは自動車といふゆるタンクローリーあるいは船のタンカー、こういうものが輸送機関といひますか輸送の機器、そういうぐあいに今日までなつてまいつておるわけでありまして、しかし、今日の輸送の様相の中におきましてもいろいろ弊害が起きておる。今度の法案の趣旨の一つとして、石油輸送に伴うところの災害といひますか、安全、災害、このうらはらの問題が法案の制定の大きな要因になつておると思ひます。私は、今度の法案は事業といふぐあひになつていまして、事業者の立場及び石油の輸送という面を主として法案であらうと思ひます。

ただ、わが日本は、石油の使用量が非常に膨大でございまして、一たび災害といえますが安全がそこなわれた際には、思わざる災害を国民、住民の皆さんがこうむる、こういう実情であります。

私は、先般の国会におきましてもいわゆるジュリアノ号の海難の問題で申し上げましたが、多量の石油が海面に流れ出したことによりまして、国民の皆さんがたいへんな被害をこうむったわけでありまして、あの際も、いわばこれは万に一の事故である、なかなか想定されない事故である、こういう前提のもとにいろいろ対策が論議されました。

しかし、その対策といえども、当時を振り返ってみましても、非常に間に合わせといえますか、とるものもとりあえずといえますか、おつ取り刀の対策であつたわけでありまして、事前に十二分に対策を立て、そして万全を期して、万一の場合にはすかさず災害の対策を行なう。住民の皆さん、国民の皆さんの被害をなくしよう、こういう見地、そういう準備ではなかつたわけでありまして、田中通産大臣は、あの事故によりまして、今度は万全の策をとりたい、事故が起きないようにして、初めて万全の対策をとりたい、こういうような本会議における約束であつたわけでありまして、今度のパイプラインの問題も、わが国の石油の需給の状態から見まして、輸送の形態から見まして、あるいはわが国の土地、人口、都市の形態あるいは道路の事情、こういう問題から考えまして、今日の陸上におけるタンクローリーあるいはカンカー、こういうものよりは輸送の面ではパイプになる面があると思ひますけれども、常時石油がパイプの中を流れて流れているわけでありまして、万が一ジュリアノ号のような、想定されないような事故があつた場合には、住民の立場からは非常に大きい災害が考えられるわけでありまして、この点につきまして、この法案を策定するにあたりまして、関係省庁でどのように議論をされ、どのような確信を持たれて法案を提案なすつておりますか。まず、これをお聞きしたいと思ひ次第でございまして。

○佐藤(孝)政府委員 お答えいたします。国鉄の建設するパイプラインについては、権威ある日本の土木学会にパイプライン建設基準を委託いたしまして、その結果に基づいて国鉄が建設をすることになっております。もちろん、御指摘のように、安全については重々意を注ぎ、万が一にもそういう事故が起こらないよう、十分配慮したつもりであります。

なお、建設の具体的な内容については、国鉄当局より御答弁させていただきます。

○内閣委員 これは、所管といえますが大臣は、本計画は通産大臣から運輸、建設、許可に関する事項も通産、運輸、建設、工事の計画、工事の検査も通産、運輸、建設、自治大臣。業務の監督は通産、運輸。施設の保安は通産、運輸、自治大臣。こういうことで三大臣、四大臣あるいは二大臣というぐあいになっておりますが、通産省のほうでやはり主としてやっておるような印象を私受けるわけです。

そういうことでお尋ねしますけれども、いま佐藤運輸政務次官からお話がありましたが、通産省のほうでは、今度のパイプラインについて、いわゆる災害発生時の場合あるいは災害の発生を未然に防止する保安、安全の面でどういうぐあいに御議論をされ、また確信を持っておられるか、通産省のほうからもひとつ聞きたいと思つております。

○佐藤政府委員 お話がございましたように、石油パイプラインは確かに近代的、合理的な輸送手段で、海外ではすでに五十万キロメートルほどのパイプラインが利用されておるようでございますが、保安の問題がやはり最大の重要な点でございます。この点全く先生の御指摘のとおりに通産省でもかねがね考えております。それで今回の法律案でも、関係省で保安に関しましては厳重な、技術基準と称しておりますが、これを設けるためのじみちな作業は実施するにやがてなっております。これが保安の確保をはかる上でのいわば憲法になるわけでございます。これに基づいて工事の計画

が認可をする、そして完成検査もそれに基づいていたします。完成検査に合格して初めて使わせるということにいたしておりますし、また別途、事業者には保安規程という自主保安規程をつくらせまして、これを認可にかけておる。その他、保安に関しましては、主務大臣のほうからの改善命令でありますとか、必要な場合にはその設備の一時使用停止命令あるいは設備改善命令、最終的にはその事業許可の取り消しというところまで、あらゆる監督の体制というものを十分考慮したつもりでございます。

その保安基準の面では、一体どういうスチールパイプにするかとか、溶接の最も進んだ方法は何とかか、それから特に溶接の検査の技術的方法等々きわめて技術的な面もございまして、通産省のそれぞれの試験研究所その他で国立研究機関としてやっておる面も相当ございまして、そういうことで予算措置が講ぜられておまして、実は通産省でも学者の御意見を聞きながら、この程度のものでもございまして、二〇〇ページほどの、われわれ通産省のもので勉強したものがございまして、こういうものをいま関係各省でも御検討いただいておりますし、消防審議会の専門の先生方の御批判も仰ぎつづつあることでもございまして、私も通産省が考えたのは素案でございまして、これを省令として確立する。通産省の立場でもいろいろ御協力できることでもございまして、そういう立場から参画をすることを考えております。

○内閣委員 私は、この保安の基準なるものが、単にパイプラインの故障であるとか、あるいはこわれるといふことか破壊されるか、あるいはこわれる面ですね、鋼材の強度の面であるとかあるいは防護の面であるとか、厚さの面であるとかあるいはカーブであるとか、あるいは上下とか、いろいろそういう問題での保安基準であらうと思ひわけです。ただその場合に、どれだけ石油を安全に、しかもスピーディーに経済的に送り出そうと圧力をかけてやるわけですね。その施設が万一こ

われた場合には、これは輸送という面がそこを来たすからということで、いろいろ保安といふ安全基準をつくるわけですね。ところが、それだけではない、住民といふことも——御存じのとおり、日本はこのとおり人口の稠密な国でございまして、しかも今度の計画が、この図面に出ておるように、関東パイプライン、それから国鉄のパイプライン、空港公園の千葉から成田のパイプライン、これがいまとところ大体そうでございまして、これを見ますと、やはり関東の人口の多い、しかも都市間をパイプラインが縫っていくような状態、こういう面で住民の皆さんから見た場合のいわゆる安全、住民の皆さんが被害をこうむらないようにという安全ですね、そういう見地からの保安というものですね、それは、通産省なり運輸省なり国鉄なりで考えておる保安基準といふものは、そういうものの中にどの程度取り上げられておるものか、時間もございせんけれども、大づかみでよろしゅうございましてからお知らせを願ひたい。

○佐藤政府委員 関東パイプラインの具体的な御指摘があつたわけでございますが、まず保安の面からはどういふ場所に設置するのかということが根本だろつと思ひます。すべて道路の側線に一定の深さのところ埋めさせるといふことを基本的に考えております。いたずらに民家の下を通すとかそういうことは全然考えておりません。それと同時に、やはりいろいろな公共施設等、学校もある、病院もあるというふうなところを道路が通つておることも事実でございまして、そこで、具体的な事業の許可をいたします際、これは関係の都道府県知事の意見といふものを法律に基づいてはつきり確かめる、こういうこともいたしております。工事の認可の際には、消防大臣であるところの自治大臣といふものは、これがすべての消防署の代表という形で、これが主管大臣として保安面の中心的な役割をになつてお入りをいただくというふうな法律でもやっております。まず敷設の場所

が認可をする、そして完成検査もそれに基づいていたします。完成検査に合格して初めて使わせるということにいたしておりますし、また別途、事業者には保安規程という自主保安規程をつくらせまして、これを認可にかけておる。その他、保安に関しましては、主務大臣のほうからの改善命令でありますとか、必要な場合にはその設備の一時使用停止命令あるいは設備改善命令、最終的にはその事業許可の取り消しというところまで、あらゆる監督の体制というものを十分考慮したつもりでございます。

その保安基準の面では、一体どういうスチールパイプにするかとか、溶接の最も進んだ方法は何とかか、それから特に溶接の検査の技術的方法等々きわめて技術的な面もございまして、通産省のそれぞれの試験研究所その他で国立研究機関としてやっておる面も相当ございまして、そういうことで予算措置が講ぜられておまして、実は通産省でも学者の御意見を聞きながら、この程度のものでもございまして、二〇〇ページほどの、われわれ通産省のもので勉強したものがございまして、こういうものをいま関係各省でも御検討いただいておりますし、消防審議会の専門の先生方の御批判も仰ぎつづつあることでもございまして、私も通産省が考えたのは素案でございまして、これを省令として確立する。通産省の立場でもいろいろ御協力できることでもございまして、そういう立場から参画をすることを考えております。

○内閣委員 私は、この保安の基準なるものが、単にパイプラインの故障であるとか、あるいはこわれるといふことか破壊されるか、あるいはこわれる面ですね、鋼材の強度の面であるとかあるいは防護の面であるとか、厚さの面であるとかあるいはカーブであるとか、あるいは上下とか、いろいろそういう問題での保安基準であらうと思ひわけです。ただその場合に、どれだけ石油を安全に、しかもスピーディーに経済的に送り出そうと圧力をかけてやるわけですね。その施設が万一こ

われた場合には、これは輸送という面がそこを来たすからということで、いろいろ保安といふ安全基準をつくるわけですね。ところが、それだけではない、住民といふことも——御存じのとおり、日本はこのとおり人口の稠密な国でございまして、しかも今度の計画が、この図面に出ておるように、関東パイプライン、それから国鉄のパイプライン、空港公園の千葉から成田のパイプライン、これがいまとところ大体そうでございまして、これを見ますと、やはり関東の人口の多い、しかも都市間をパイプラインが縫っていくような状態、こういう面で住民の皆さんから見た場合のいわゆる安全、住民の皆さんが被害をこうむらないようにという安全ですね、そういう見地からの保安というものですね、それは、通産省なり運輸省なり国鉄なりで考えておる保安基準といふものは、そういうものの中にどの程度取り上げられておるものか、時間もございせんけれども、大づかみでよろしゅうございましてからお知らせを願ひたい。

○佐藤政府委員 関東パイプラインの具体的な御指摘があつたわけでございますが、まず保安の面からはどういふ場所に設置するのかということが根本だろつと思ひます。すべて道路の側線に一定の深さのところ埋めさせるといふことを基本的に考えております。いたずらに民家の下を通すとかそういうことは全然考えておりません。それと同時に、やはりいろいろな公共施設等、学校もある、病院もあるというふうなところを道路が通つておることも事実でございまして、そこで、具体的な事業の許可をいたします際、これは関係の都道府県知事の意見といふものを法律に基づいてはつきり確かめる、こういうこともいたしております。工事の認可の際には、消防大臣であるところの自治大臣といふものは、これがすべての消防署の代表という形で、これが主管大臣として保安面の中心的な役割をになつてお入りをいただくというふうな法律でもやっております。まず敷設の場所

が認可をする、そして完成検査もそれに基づいていたします。完成検査に合格して初めて使わせるということにいたしておりますし、また別途、事業者には保安規程という自主保安規程をつくらせまして、これを認可にかけておる。その他、保安に関しましては、主務大臣のほうからの改善命令でありますとか、必要な場合にはその設備の一時使用停止命令あるいは設備改善命令、最終的にはその事業許可の取り消しというところまで、あらゆる監督の体制というものを十分考慮したつもりでございます。

その保安基準の面では、一体どういうスチールパイプにするかとか、溶接の最も進んだ方法は何とかか、それから特に溶接の検査の技術的方法等々きわめて技術的な面もございまして、通産省のそれぞれの試験研究所その他で国立研究機関としてやっておる面も相当ございまして、そういうことで予算措置が講ぜられておまして、実は通産省でも学者の御意見を聞きながら、この程度のものでもございまして、二〇〇ページほどの、われわれ通産省のもので勉強したものがございまして、こういうものをいま関係各省でも御検討いただいておりますし、消防審議会の専門の先生方の御批判も仰ぎつづつあることでもございまして、私も通産省が考えたのは素案でございまして、これを省令として確立する。通産省の立場でもいろいろ御協力できることでもございまして、そういう立場から参画をすることを考えております。

○内閣委員 私は、この保安の基準なるものが、単にパイプラインの故障であるとか、あるいはこわれるといふことか破壊されるか、あるいはこわれる面ですね、鋼材の強度の面であるとかあるいは防護の面であるとか、厚さの面であるとかあるいはカーブであるとか、あるいは上下とか、いろいろそういう問題での保安基準であらうと思ひわけです。ただその場合に、どれだけ石油を安全に、しかもスピーディーに経済的に送り出そうと圧力をかけてやるわけですね。その施設が万一こ

われた場合には、これは輸送という面がそこを来たすからということで、いろいろ保安といふ安全基準をつくるわけですね。ところが、それだけではない、住民といふことも——御存じのとおり、日本はこのとおり人口の稠密な国でございまして、しかも今度の計画が、この図面に出ておるように、関東パイプライン、それから国鉄のパイプライン、空港公園の千葉から成田のパイプライン、これがいまとところ大体そうでございまして、これを見ますと、やはり関東の人口の多い、しかも都市間をパイプラインが縫っていくような状態、こういう面で住民の皆さんから見た場合のいわゆる安全、住民の皆さんが被害をこうむらないようにという安全ですね、そういう見地からの保安というものですね、それは、通産省なり運輸省なり国鉄なりで考えておる保安基準といふものは、そういうものの中にどの程度取り上げられておるものか、時間もございせんけれども、大づかみでよろしゅうございましてからお知らせを願ひたい。

そのものを申し上げたように考え、それから、先ほど御答弁申し上げましたように、技術上の基準というものを十分明確にしておく。さらに、個々の路線ごとに事業許可等を通じて、地元におけるさらにきめこまかい面の実態等についても御意見を伺うということを考えておるわけでございます。

○見坊政府委員 国鉄のバイブラインを敷設する場合に、国鉄の線路敷に敷設するわけでございしますが、この敷設のしかたをいたしまして概略を御説明申し上げますと、線路敷の線路の中心から四メートル以上離れたところに沿って敷設をいたしますが、その場合に深さ一メートル二十以上のところに敷設をするということになっております。その一メートル二十の深さにありますバイブラインは、土がぶり、埋め戻しをいたします。したがって普通振動等は全然影響ございませぬし、かりに不幸にして万一脱線、転覆のようなことがありまして、直接管が破れるようなことはございません。それから四メートル以上離れた敷設できないような場合、たとえば人家密集地帯を通るときとかあるいは線路を横断するような場合、そのようなときにはバイブラインにコンクリートあるいは鋼管でさや管をつくりまして、その中にバイブを通すということによりまして安全性は十分保たれる。それから地震等の場合には、感震器を備えておりますので自動的に送油がとまるということにいたしております。それからまた、国鉄特有の問題といたしまして電気による腐食の問題がございします。これらにつきましては、国鉄はかねて電化いたしておりますので十分研究が進んでおるわけでございますが、今回の場合におきましてもいろいろな方法がございしますので、それらを組み合わせて電気防食の点については心配ないということ、要するに、よい材料を使って設計、敷設が十分運営されればきわめて安全な輸送手段であるというふうに考えておるわけでございます。

○内藤委員 私は、いま通産省なりあるいは国鉄あるいは運輸省の御答弁をいただきましたけれども、これは相対的に安全であらうということに尽きるところです。絶対だいいょうぶだということとはなかなか言い切れないと思うのです。そこで、いま具体的にいたしましたけれども、国鉄では軌条の中心から四メートルということですね。こういうことについておられますけれども、何とかそれで安全じゃないかという現時点における一種のこれは希望的観測みたいなものじゃないかと思うのですけれども、その程度でやつてはたしていいものかどうかというところは非常に疑問に思われるを得ないわけです。時間があまりありませんが、午後の部にもお話ししますけれども、私の手元に、これはスイスの国のバイブラインの方式上の資料ですけれども、これを見ますと、バイブラインという他の施設、構造物の距離は、鉄道の場合あるいは幹線道路の場合は、並行する場合は二メートルあるいは車線外端から二メートルというぐあいに書いてあるのです。おわかりですか。これはスイスという国のバイブラインの規制ですが、ね、鉄道、幹線道路。ですから建設省あるいは関東バイブラインのほうにも関係ありますし、空港、公園のバイブラインにも関係があるでしょう。また国鉄のバイブラインにも関係あります。鉄道、幹線道路と並行する場合は、そのバイブラインは二メートルあるいは車線外端から二メートル離すべきだ、こういうことを明記しております。国鉄の関係は四メートルというぐあいに離していますけれども、バイブラインを内陸にやる場合は、わが国では今回初めてなんです。しかも、その中でいま計画なり何なりが非常に進んでおりますのは、空港公園で計画しております例の千葉から成田空港までのバイブラインですね。ここのほうでいろいろ進めておるわけでありまして、国鉄のバイブラインなり関東バイブラインはこれからということになると思います。ところが、成田の空港までのバイブラインにつきましても、いろいろ住民の皆さんから問題が出ておる。いま皆さんの話を聞きましても、私の手元のスイスの資料を見ましても、鉄道の場合でも二メートルと四メー

トルでは、しかも国鉄の場合は線路の中心から二メートルとらなければならぬ、こういうふうです。一見、これはわが国の実情なり土地の広さ、市街地形成なり違ふと思えますけれども、こういうものをきめたスイスの国の考え方は、万一の場合にはこの程度の余裕がなければ住民の皆さん、国民の皆さんの被害が大きいんじゃないだろうか、そこで、鉄道の線路があるわけだが、その線路から二メートルのところにバイブラインを敷かなければならぬ、こういうふうにしていくわけですね。時間もありませんからまたあとでやりましますけれども、私の見るところ、これは非常に住民の立場を尊重したような考え方になっていきます。一例をさらに申し上げますと、こういうこともあります。これは全体に関係があることですけれども、地下水の上を通すバイブラインの場合には、水の上を通さなければならぬ場合には、それより方法がないような場合に限定する、こういうこともきめてございます。それから、バイブラインと地下水の集水とは最低三百メートル距離がなければならぬ。だから、私は今度の法案はやはりまだ審議をしなければならぬと思っておりますけれども、いまの国鉄の例を取り上げてみても、住民のサイドから見ますと、四メートルというのはいくらもあまりにも簡単に考え過ぎるんじゃないだろうか。冒頭申し上げましたように、ジュリアナ号の一万何千トンの事故、まさか新潟の港外でああいう状態になろうというとはだれしも思わなかった。しかし、ああいう状態になりました。全国的に石油の中和剤を集めたり、災害を防止するためにんてこ舞いをやりました。新潟市民の被害あるいは漁民の皆さんの被害ははかり知れない。まだ漁民の皆さんは調査中だ。だから、そういう例を見ますと、外国の例なども十二分に御研究なさっていると思えますけれども、この保安なり住民サイドから見る危険の防止という面はまだまだ非常に弱いのではないかと思うのです。そういう点につき

ましては、慎重を期して十二分にやっておられると思えますけれども、なお慎重を期してこれからでも十二分にやっていくというお考えがあるのかどうか。ただ事業上、石油の需給関係から、とにかくバイブラインをつくらなくちゃならぬ、それに至上命令のように、つくるつくるというところで、万一事故があつた場合は補償でいいのだ、被害者にお金をあげればいいのか、こういうふうな考え方で、とにかく拙速主義でも進めてしまおう。外国のように万全の策をとるようなことはあとで考えよう、こういうお考えなのか。それとも、公害の問題がこれとありやがましい時代に、これからこの種の工事をやる場合は、住民サイドからの、ばくがいま一例をあげましたこういうデータ等も十二分に配慮して、万一の場合でも災害が国民の皆さんに及ばないように、そういう万全の措置をとるお考えがあるか。いまだつちで進まされうとしておるのか。これをひとつ最後に聞きまして、残りは午後の質問にしたいと思っております。

○政府委員 ただいま先生から貴重なお話を承ったわけでございますが、御指摘のとおり、保安の確保、安全輸送ということを第一義に関係省は考えております。

それで、道路から相当な距離あるいは鉄道から相当な距離を離すというところは、これは必ずしもできれば確かに非常に安全にプラスになると存じますが、わが国の場合には、何ぶんどこへ行っても立てこんでおるという状況でもございします。欧米等では、バイブラインが地上に横たわつておるというような光景がむしろ普通の人にもなじまれている状況でございします。ところが、わが国の場合には地下に必ず埋めるといふことを鉄則にするという方針が一つございします。それと最近では、バイブラインで一番問題になっておりました電食を防止する技術等も非常に進んできたということもございしますし、スチールパイプの肉厚一つをとりますと、私も関係省でいま相談しておりますのは、欧米で考えております安全係数の大体倍の安

全係数を見込んだ肉厚のものを保安基準で法令上きめようとも考えております。また地震等に備えては、緊急遮断弁というものをあらかじめ装備しておいて、一定の距離ごとに弁をつけさせておいて、測定器と連動させて、中央でコンピュータでコントロールして、いざというときには油の送り出しもとめし、弁も締めるというような近代的な装置の設置そのものを技術基準でつきりきめまして、それがなければ合格としないというようなことにしたいと思っております。欧米では、そういうことは最近技術革新の成果を取り入れまして技術上企業がやりかけてはおりますが、国が公の立場からそれを規制する、条件にするという国は、実は一カ所もないやに聞いております。わが国としては、おくれでスタートするということもございしますが、技術の一番進んだところを取り入れまして、わが国の過密という特殊事情もよく考えまして十分なものをやりたい、保安第一でやるということをはつきり申し上げたいと思っております。

○内藤委員 委員長、また午後にもやります。
○嶋田委員長 次にお濱新次君。
○小濱委員 時間の制約を受けておりますので、はしょって質問をしていきたいと思っておりますが、最初に政務次官にお願いいたします。
保安という意味からお尋ねしたいわけですが、でも、運輸政務次官のお考えをただしておきたいのですが、それは横浜の安善駅とそれから新興駅に集油所ができる。それから子安に送油所が設置をされるというのを聞いておるわけですが、その安善と新興駅に送油される経路ですが、横浜港の港湾区域内を、いわゆる根岸のあの地域からつくられる話も聞いておるわけですが、これも、この安善と新興集油所にどうい路で油が集まってくるのか。計画をひとつお知らせいただきたいと思っております。

○佐藤(孝)政府委員 お答えいたします。
今回の国鉄パイプライン計画で、用地がいまの御指摘のような狭隘なところでは、局地的に線路から四メートル以上の間隔がとれないという場所については、先ほど見附審議官からお答えしたとおり、コンクリートなりあるいは鋼管でこれを舗装いたしました。その中にパイプを敷設する。列車の影響が直接パイプに及ぶことがないよう、また民家に対しても、先ほどの質疑応答でも御案内のとおり、十分配慮して当たりたい、かように考えております。

○小濱委員 私は、横浜港のこの港湾区域内を通る、その危険性についてお尋ねをするわけですが、御存じのように、横浜港というところ、日本でも隻数の面からも総トン数の面からも、これは御存じのように日本一になっております。その一番危険な航路を横断して管が設置をされていく、こういうことになっていくようにうですけれども、その点はどうかということをお答えいただきたい。

○佐藤(孝)政府委員 港湾区域の工事については、港湾法第三十七条により、港湾管理者の許可を得る必要がございます。手続その他については事務当局よりお答えさせます。
○見附政府委員 お答えいたします。
港湾区域内の工事につきましては、港湾法第三十七条により、港湾管理者の長の許可を受ける必要があるわけでありまして、「港湾管理者の長は」、許可申請がありましてした場合に、「港湾の保全に著しく支障を与え、又は港湾の開発発展に関する港湾管理者の計画の遂行を著しく阻害し、その他港湾の開発発展に著しく支障を与えるものである」ときは、許可をしないというふうにしておりますが、したがって、横浜港にパイプラインを敷設する場合には、横浜港の港湾管理者が、横浜港の港湾計画に照らしまして支障がないように、また支障がないものにつきこの適切な措置を与えるということに相なっております。

○小濱委員 港湾管理者が責任を持たなければならぬことはこれはよくわかっておるわけですが、私の申し上げたいことは、こうした港に危険なパイプが設置をされていくという、安全であるべき港湾にこういう計画が持ち込まれていくことの危険性をどういふふうにお考えになっておるのか。これを認可をするつもりがあるのかどうか。そういうことで所見を承っておかなくちゃならぬのでお伺いしておるわけですが、佐藤政務次官、いかがでございますでしょうか。もう一べんひとつお答えいただきたいと思っております。

○佐藤(孝)政府委員 経済効率あるいは需要、そういう経済面だけのパイプラインじゃなく、やはり民生の安定、安全度、こういうものがすべてに優先しなければならぬと私は思います。そういう次元に立つて、横浜港にパイプラインを敷設するのが妥当かいなという考え方に立つて、慎重に考慮して結論を出したい、かように考えております。

○小濱委員 まあ公共性の問題についてはあとで議論をしたいと思っておりますけれども、よくわかりました。どうかひとつ、非常に危険な箇所敷設をされていくというこの、私どもは住民の声を多く聞いておりますので、そういう点からの配慮を促したいと思つて御質問をしているわけでありまして。先ほど見附審議官の御説明でも、その計画はわかりました。わかりましたけれども、そのレベルの中心から四メートルですか、それからその面があるかもしれないね、そこは二メートルの深さ、それ以上深く掘って埋設をするのだ、こういうこと。ところが御存じのように、横浜はいまは大都市になっております。これは二百五十万以上の都市になっておる。一番あぶないのは、神奈川の都市になっておる。一番あぶないのは、神奈川とかあの辺、大口、菊名、それから長津田、それから東京の町田が入ってまいります。横浜線というところになると、あそここの湘野辺、相模原、それから橋本、八王子に入って、大宮に抜けるわけでしょう。非常に密集地帯を通るわけですね。そこにいまの規格で敷設されていくわけですね。

さて、先ほど議論がありましたけれども、たとえば鉄道事故があったときに、この面がどういふ被害を受けてきたか、われわれはよく見てきたわけですね。それから一メートル二十、それ以上というところですけれども、この限度がきまつておりますが、その辺に敷設された場合のこの面がどういふ形になってくずれていくのか。これはがけくずれになる。そういうことで、沿道にずっと住宅が密集しておるわけですね。そこに敷設をしていくわけですから、そういう点で計画どおりにはいかないであろう、私どもはそういう危惧を持っております。そういう点で、この計画ではたして安全性が保てるかどうかというのを一応お答えをいただきたいと思っております。

○佐藤(孝)政府委員 国鉄のパイプライン施設については、先ほどお答えいたしましたように、権威ある日本の土木工学界の基準に基づいて建設をする予定でございます。なおまたいただいた固有名詞をあげた土地カンは私よく承知いたしておりますので、どの程度かおおよその想像以外にはできませんが、しかし具体的なものは、そういうものを踏まえて事務当局からお答えさせます。

○内田説明員 ただいま、横浜地区の非常に密集地帯をパイプラインを引いて安全が保てるかという御質問でございますが……(小濱委員「簡単にお願いします」と呼ぶ)私のほうにいたしましたは、ただいま皆さまから御説明がございましたように、安全の問題につきましては、非常な万全の注意をして設計をいたしたいと思っております。それで一メートル二十というものは、これは最小の基準でございます。実際にはその付近の地形あるいは線路の状況というものを踏まえまして実施設計をいたす所存でございます。実際には三メートルないし四メートルという深さになるところがほとんどございまして、用地の境界線から十分距離をとり、そのためにはある程度の離れのほうを犠牲にするということも考えております。離れを犠牲にいたしますと、ただ単にパイプをいけるというだけでは済みませんので、これに對しましては、十分な強度のございましてコンクリートのいわゆるボックスというふうなものをつくるとか、あるいは鋼管を二重にするというふう

きたわけですね。それから一メートル二十、それ以上というところですけれども、この限度がきまつておりますが、その辺に敷設された場合のこの面がどういふ形になってくずれていくのか。これはがけくずれになる。そういうことで、沿道にずっと住宅が密集しておるわけですね。そこに敷設をしていくわけですから、そういう点で計画どおりにはいかないであろう、私どもはそういう危惧を持っております。そういう点で、この計画ではたして安全性が保てるかどうかというのを一応お答えをいただきたいと思っております。

なことをいたしまして、万一の場合でも付近に御迷惑のからないうようにそういう設計をする所存でございますので、この点については、われわれ国鉄といたしましては十分の自信があると申し上げて過言でないかと思ひます。

○小濱委員 関東大震災のあの瞬間の働き、これは私も小さくして体験しているわけですよ、東京で。そうしますと、先ほど、いろいろ気象庁とのやりとりがございましたが、その瞬間のあの震度によって被害が発生している。こういうことになると、これはいまの敷設の完全性ということが大事になるわけですね。どんな被害が起こるかかわからない。それがまた、どういふ悪影響を住民に与えていくかわからないということ、ひとつこれからも、これは厳重に審議を続けていかなくちゃならないというふうに考えておるわけです。

いま、ちょうど建設省が出てまいりましたのでひとつお尋ねをしていきたいと思います。この河川横断ですね。あの地域には、集油所の周辺には河川があるわけなんです。それから十五号、旧国道一号线がこうあって、それを横断するわけですね。それから踏切があるわけなんです。国鉄もありますし……。こういう施設に対して安全施設はどのように考えていくのであろうか。まあいろいろと計算はあるであらうけれども、いま申し上げたように、計算ではともかく切れない異常な事態があるのではないかとわれわれは想像しているわけですが、これは建設省関係からお答えいただきたい。

○岡崎説明員 石油パイプラインが河川を横断いたします場合には、河川法によりまして土地の占有とかあるいは工作物の設置、土地の形状の変更というものを許可するわけですが、ただいま先生のおっしゃいましたそういう危険性につきましても、河川側といたしましては堤防その他の河川管理施設、あるいは水質を汚染することは非常に困ることでございますので、この事業法においても、主務省令において構造基準をきめることになっておりますので、その中にうたっていた

だくように考えております。

その内容としましては、河川を横断する位置であるとか、その横断の形状であるとか——たとえ橋梁で渡るとかあるいは河床をもぐるとか、そういう方法がございしますが、そういう場合にも、必要な形状、寸法あるいは位置等の基準をきめることにいたしております。特に横断箇所につきましては、緊急に遮断できるような弁の設置であるとか、あるいは横断する場所がたいがい不連続になるものから、そういう位置につきましての構造上の、特に危険についての構造をとつていただくように考えております。

○小濱委員 あの集油所の近所は産業道路もございまして、ものすごい過重な車がたぐさん走っているわけですね。そういう点で、橋を渡る場合の管がどういふ形になっていくのか。これはもう路上へ出てくるのでしょうか。それがまたどういふ形か、やぐらを組んでか、橋を渡すような形になるのでしょうか。出てくる、露出して。そういう場合の危険性があるわけですね。私もこれを一つ憂えるわけです。

それから、国道が通っておりますけれども、御存じのように、あの周辺一帯は全部埋め立て地。非常に土質の悪いところ。こういうところでは、どういふ埋設作業をやるのであろうかな。その振動がくる、そういう点ではかなり知れないものがあるに違いない、こう思うわけですね。列車の場合でもそうですよ。ものすごい振動を与えて、そうして列車が通過していくわけだ。そういう特別な地域に埋設されていく危険性というものをほんとに考えていかなくちゃならないと思うんですね。ただ私も、いろいろと計画を讀ましてもらいましたけれども、これはただ単なる机上論じゃなくしてほんとに現地に即した計画、いま佐藤政務次官はその現地の模様等はつまびらかではないということをおっしゃっておられましたけれども、そのとおりであらうと思ひますが、実際に現地はものすごい密集地帯、いろいろな問題点が起こっている地域を通るところの危険性というものを

を考えてもらいたい、こういうことでございますので、いま御答弁いただきましたが、時間がありませんで、これはひとつこれからの課題として特に要望しておきたいと思ひます。

最後に、きょうは消防庁長官がおいでになつておられるのであります。いつも消防庁の消防白書を拝見していただいても、非常に被害が多いわけだ。その対策も十分ではないともいわれているわけですね。私もよくその問題を苦慮し、そして委員会活動をやっているわけですが、今回こういうパイプ事業計画というものが起こつてまいりました。ただその書類上の取りきめだけではいけませんので、消防庁としてはどういふ計画を持とうとしているのか。あるいはどういふ想定のもとにその計画をつくらうとしているのか。相当大きな事件発生時の想定のもとにこれは準備を進めていかなくちゃならぬかと思うのですけれども、これは基本的な問題ですので長官からひとつ……。

○降矢政府委員 パイプラインの問題の中で一番大事なことは保安の問題でございます。この点については私ども消防審議会に諮問をいたしまして、もっぱら保安に関する答申をいただきました。それで、いろいろ技術基準その他がございしますが、技術基準の中にやはり消防設備、消火設備等の基準を設けますとともに、保安規程の中に自衛消防隊の設置を義務づけまして、それで事業者自身が必ず守る。それから、もちろん予防のために毎日パトロールをするという巡回車の活動も保安規程の中に入れるつもりでございます。反面、われわれ消防の立場といたしましては、住民の身近な災害を守るということで、いろいろいま御議論がございましたようなこの計画及び工事の突進状況等については、当然現地の消防にもすべて私たちが通じて連絡をいたしますとともに、その事業者の持つ自衛消防、市町村の持つ消防というものとの連絡協調体制を現地に即してつくりまして、たとえば万一漏洩がありました場合でもすぐ

出動できる。どういう体制で出動するのか、手順等についてもこまかく打ち合わせをする考えでございます。

○小濱委員 長官、一つだけ簡単に尋ねたいと思ひますが、この審議会の答申を見ますと、「配管は、保安上必要な距離を確保すること。」こうなっているんですね。その「必要な距離を確保すること。」というところは、どういふふうにお考えになっておられますでしょうか、お答えいただきたいと思ひます。

○降矢政府委員 答申に、地上配管の場合には、「住宅、病院その他多数の人を収容する施設」等からは保安上必要な距離を確保しなければならぬ。当時議論がありましたのは、最低二十メートル以上確保しなければならぬというふうな御議論がございました。しかしながら、この点はまだ最終的に、どのくらい保安距離を保つべきかというところは今後さらに検討してまいりたいと思ひます。

○小濱委員 主務大臣三大臣は当然であります。自治省関係も大きくこれは担当しなくちゃならないという内容にもなっておりますので、どうか十分御研究、御検討を願ひまして、被害が未然に防止できますように特段の御配慮をお願いいたします。私の質問を終わります。

○河村委員 河村勝君。

○河村委員 私は、いま審議されております石油パイプライン事業法というものは天下の悪法だと思つてゐるのです。

そこで伺いたいのですが、およそ事業法で四省共管という事業法が存在したことがありませんか。

○政府委員 この場で直ちに各事業法の所管区分がどうなつておるか、私全般は存じませんが、このパイプライン事業法につきましても、パイプライン事業の持つ重要な性格、それから公共事業としてこれは行なわれまうので、石油の供給の面もございしますし、道路を使うとかあるいは従来国鉄ないし路面輸送で行なつておつたものを地下のパイプに切りかえるという

ふうな輸送の近代化、道路利用の高度化、いろんな面がございます。当然保安問題ということがまた一つあるわけでございます。こういう点から、政府といたしましては、やはり新しいパイプライン事業でありますので、諸外国では非常に熱しておるようでございますけれども、わが国では何ぶんこれから大きくなる、しかも新しい事業であり、国民の利便にも寄与するところ大きいと同時に、その関心を持たれておるところもまた大きい。いろんなわが国独自の特殊事情というものを勘案いたしまして、それぞれの官庁がその所管に応じまして、相協力して万全の体制をとる。これが最も適した方法だろうと考えたわけでございます。

○河村委員 日本は科学技術においても世界一流なんです。たかが石油をパイプで送るというだけのことで、そんなにへん新しいものだから各省寄つてたかつて主務大臣になって監督せなければならぬなどという理由は何も全くない。こんなものは大体出すほうがそもそ役所のなわ張り根性のあらわれ以外の何ものでもない。こんなものはやめるべきだ。

一つ伺いますが、地方鉄道法というものがあつた。ここで貨物を扱っているものもある。石油はもちろんのこと、化学爆発物、そんなものをみんな運ぶわけだ。もしそうであるならば、これも道路の交差もあるだろうし、消防上の危険もあるだろうし、これはみんな九省か十省共管にしなければならぬはずだ。特に石油パイプライン事業だから、そういう四省もかかつてやらなければならぬという理屈はどこにありますか。

○駐政府委員 たいだいま申し上げましたように、やはりパイプライン事業の性格ということとを十分認識いたしまして、それぞれの関係各省が相協力し、総合的な立場から、今後長期的な計画に基づいて最も適切な形のパイプライン事業を行ない、保安の万全を期するということが適切であると考へたわけでございます。欧米等におきましては、歴史も古うございますが、ほとんどが産業官庁が

一省で行なつておるといふふうな例も調査の結果わかつてはありますが、わが国の場合には、そういう形よりも今回の法案のような形で万全を期するほうがより適切である、かような判断でやつておるわけでございます。

○河村委員 事務当局の話を聞いてもしようがない。両省政務次官がおられるのですが、同じことですか。

○稻村(佐)政府委員 こういう共管のものについては私も具体的には知っておりませんが、初めての試みの事業でもございますし、たいへん重要な仕事でございますし、各省のいろいろなつながりも、先ほど来申し上げましたように道路関係、輸送関係、それからこれに対する保安の消防関係、それから許認可関係と、いろいろ各省にまたがっておりまして、連絡協議会の中でのいろいろ各省のいいところを取り合つて、まずこれが一番の最善の方法でなろうか。ただし、また御指摘の点についてはたいへん感ずるところもございまして、現在の場合においてはそのように進めさせていただきます。またたいへん御貴重な御意見でございますので、その中でそういうものもとりつづけてまいることが正しいのではないかと、こういうふうに考えております。

○佐藤(孝)政府委員 稲村通産政務次官の考え方に全く同様でございます。

一言補足させていただくならば、政務次官という立場を離れて政治家として考えた場合、やはり役所のセクト主義といいますかそういうものを排除して、一貫性ある行政をすることが望ましいと私も思います。しかしながら現時点で判断すると、そういうことによつて生ずる弊害を除いて目的を達することが、いまの時点では最良の策じゃないだろうか、かように考えております。

○河村委員 お二人とも残念ながら落第ですね。要するに役所のセクショナリズムに引っぱられて乗つておるだけだということなんです。消防庁長官、かりにあなたのほうの自治大臣が主務大臣にならないとして、消防法はそれぞれ

その中でもつて、こういう危険防止のための法律規制があるはずだ。それで間に合わないことがあるのですか、一体。

○降矢政府委員 消防法におきましては、個々の市町村における危険物を単体的にとらえた規制をしております。ところがこれは御案内のとおり、石油を産地から終着点に着くまで一貫した施設でございます。それを計画的に整備するということがございまして、各省と一緒になつて、消防主管大臣の自治大臣が主務大臣としてこれに参加することにしたわけでございます。

○河村委員 実質的な理由は何かありませんか。何でも相談してくつてもらわなければ困るといふだけのことで、実質的には消防法の規制によつて全部間に合ひます。だからせいぜい基本計画をつくることに意見を聞くという程度のこととて、消防法に基づく監督で少しも差しかえない。こういうばかげたものを出すというのは大体

最もな疑問でございます。最近になつてパイプライン事業というものが取り上げられて、緊急にこういう立法をしなければならぬことになつたその理由、それからいきさつ、それは一体どういふことなんでしょうか。これはどちらからでもけつこうです。

○駐政府委員 欧米におきましては、特にアメリカは百年も前から、それからヨーロッパでは十数年前からパイプラインが非常に広く利用されておりまして、すでに五十万キロメートル以上敷設されておるといふふうに聞いております。ソ連においてもシベリアの油田開発でパイプラインが非常に普及しておると聞いております。すべてパイプラインが広く利用されるに至りました理由は、何と申しまして世界的に石油の消費が非常に伸びておる。しかも大量物資でございますから、これ

をいかに適確、安全、低廉に輸送するかというところから、液体でございますから、これをパイプ

で輸送することになつたわけでございます。わが国の場合には、いままであまりこれは利用されておりましたが、やはり今後におきます石油の大幅な消費の増というものを考えます際に、円滑な石油の供給の確保ということが重要でございます。ですから、おかれてはおりますが、今後これを計画的に整備をするところから、今回国鉄でも、また民間でも計画が検討され、それを適切に、計画的に行なうという見地からの法制的整備というふうに進んでまいつたわけでございます。

○河村委員 いまのお話を聞いておきますと、格別緊急性はないようですね。急にあらわてやらなくとも間に合ひ、そういうものですか。

○駐政府委員 欧米の例、それからわが国の状況について一応御説明申し上げたわけでございますけれども、特にわが国の場合には国土が非常に東西に長くわたつておるといふふうな事情もございまして、石油の輸送の距離というものが当然大きくなるわけでございます。石油の消費量もわが国はアメリカに次いで第二番目でございますし、伸びも非常に大きい。しかも、全般的に過密の状況になつておりますから、従来行なつておりましたような国鉄の路面輸送あるいは通常の自動車道路でのローリーの輸送というふうなものではこれはとてもさばき切れないう、量的にも非常に困難になつてきておる上に、危険物の大量輸送というところから、交通安全の問題というところも最近

はきわめて重要な問題になつておるわけでございます。

○河村委員 これから、かりにこれが実施されるとして、当面基本計画をつくるとした場合に、どのような路線というか、ラインを当面の計画としてやらなければならぬということになつておるのか、その計画があつたら説明してください。

○駐政府委員 現在具体化しておりますものは関東地方でございますが、神奈川及び千葉に相当数の製油所がございますが、この製品を北関東地方に對して輸送するというライン、これが国鉄と民間のラインと二本具体的に検討が進んで

おります。もう一本が千葉から成田の飛行場にジェット燃料を送るためのものでございまして、これが一番急がれておるわけでございします。

あと全国的な見地からでございますが、これは、この法律で国がパイプラインの基本計画というものを立てることになっておりますので、今後地域ごとに具体化するわけでございします。従来通産省ではやはり石油の供給の適正化という見地から予算措置が講ぜられておりました。北海道でありますとかあるいは近畿地方等についてはある程度の基礎的な研究調査というところを行なっております。今後はこの法律に基づきまして、国の公式の事業として基本計画というものを逐次整備するという段取りでございます。

○河村委員 そうすると、いまさしあたり事業主体としてやらなければならぬというところのものは、国鉄が一つと、それから民間——民間というの何ですか、ちょっと聞かしていただきたい。民間が主体になるというのはどういうものですか。

○駐府委員 関東地方の民間のパイプラインと申しますのは、昨年の暮れに関東パイプライン株式会社というものが、主として千葉県にございす製油所等を中心とする民間会社として設立されておりました。それが千葉から北関東までパイプラインを引っぱって行くという計画がございします。この計画でございます。

○河村委員 国鉄が自分のところの線路敷を使つてやるのと、それから民間が道路その他を使つてやる場合と、これはだいぶ条件が違うわけですね。そうすると、パイプラインというのとは違いますが、いままえば金がかからないわけでは、ほとんど全部が固定費、建設費ですね。そこでそれぞれ単価が非常に違うであろうと思われが、その点は一休どう考えていますか。それは必ず今後の輸送費、荷主から取る輸送費に反映してくるはずだと思ふが、その点は一休どういうふうに考えていますか。これは線路敷を使うのと道路その他を使うものとの比較だから、それは運輸省が通産省が知

らないけれども、とにかく役所の主務官庁が四つもあるからどこに聞いたらいいかわからないけれども、どこかの主務官庁が責任をもって返すべきものであります。

○見坊政府委員 国鉄のパイプラインにつきましては、既存の国鉄用地を活用するということが前提になっておりますので、用地費がかからないという点が一つございします。それともう一つ、保安、巡回に既存の現場施設を活用するというような利点がございします。その反面、電気防食のために一般よりもやや経費がかかるという点がございします。その他の条件がほぼ同様と仮定するならば、経済性については大体同様なものではないかというふうに考えております。

○河村委員 ほんとうにそうかどうか、これから実験結果を待たなければ証明はないかもしれないが、欧米のように大平原や畑を通過していくところならこれはどこでやっても同じだけれども、東京都内のような過密都市の中を道路を使つていくということになると、非常に問題があるはずだが、これは高速道路あるいはそれに準ずるような大道路を使つてやるものかどうか、道路局長は一体その点をどう考えておりますか。

○高橋(国)政府委員 御指摘の関東パイプラインにつきましては、主として幹線道路を使うことになつております。大部分が国道とそれから高速自動車国道でございます。

最初、高速自動車国道のはうから申し上げますと、高速自動車国道は、御承知のように日本の場合は大部分が高規格土をしております。ハイパスでやつておりますが、その一番すそのところに側道という道路をつくっております。これは幅が四メートルそこそこございまして、たんぼや畑のあぜ道と高速道路を遮断するために、その人たちが対岸に渡れるようにするために集める道路になつております。通称側道と申しておりますが、重交通は通らぬ道路になつておりますが、その下に一メートル五十の深さのところに入らせすることになつております。先ほど御答弁いたしました

したが、軟弱地盤につきましては特に十分な配慮をさせるようになっておるわけでありまして、それから一般国道につきましては、国道十六号線というのが通つております。東京の外側を回っている道路であります。ここをかなり使うわけでありまして、その場合には車両の通らないところ、つまり一番路肩という部分がございしますけれども、その部分に主として入れることになつております。この個所につきましては、深さ一メートル五十を原則にしております。ただ市街地をもし若干でも通るような場合でありますたら、非常に嚴重なチェックをしております。これは先ほど申し上げましたように、たとえば二重にケーシングと申しますか、パイプを二つ抱き込みまして、さらにその上を大きなパイプでもって被覆するといふような方法であるとか、特にわれわれが心配いたしますのは、東京都内でも大阪でもガス爆発に

なつた場合というのは、大部分が他の仕事によつて爆発を起してございまして、パイプそのものが爆発したことはございせん。他の工事による爆発の場合が多々ございします。市街地を通る場合には、少なくとも埋設の深さが一メートル八十以上になります。しかもその上にコンクリートの板を置かしまして、たとえばブルドーザーでもつてひっかけることがないような操作をするとか、先ほど出ておりました遮断バルブの間隔を非常に密にしまして、ちよつとでも漏洩しますと何とかしてその区間がとまるような措置をとるとか、そういうような防止をするような十分な配慮をするつもりでございます。

○河村委員 安全性の問題を私はそう心配しておるわけではない。そのくらのことは日本の科学技術でできるにきまつてゐるから、要は、コストあるいは建設に要する時間、そういうものが問題になるのである。そこで、この法律のスタートそのものが非常ななわ張り争ひみたいのところからスタートしてゐるから、これからの運営がそういうことでやられたのでは、国民経済的に非常に不利なものであるに相違ないと思ふ。だから、

きょうは時間がないから注文だけしておきますが、一つは、もしやられるならば、そうした役所のセクトに關係なしに、ほんとうに国民経済的に一番合理的な事業主体を選んでそれにやらせる。それは役所の系列にかかわらず、それははっきりすること、それからもう一つ、これはいろいろあるから通産、運輸の共管ぐらいしかたがないかもしれないけれども、政府みずからあるいはこどもで修正することを私は提案したいと思ふ。こんな四省共管なんというセクショナリズムの見本みたいな法律を通すことはよろしくない。これは合理的に運用するといつたつて、必ず非常に能率が悪くて、迷惑するものが一ぱいできるに相違ない。だから、これを修正をされたい。これは私たちだけで修正できないから、あとで与野党の方々と相談をしたいと思ふけれども、そうすべきである。

その二つの意見を申し上げておきまして、きょうの質問を終わります。

○鴨田委員長 午後二時再開することとし、暫時休憩いたします。

午後三時三分休憩

午後二時四分開議

○鴨田委員長 休憩前に引き続き連合審査会を開会いたします。

質疑を続行いたします。加藤六月君。

○加藤(六)委員 今回、石油パイプライン事業法を政府が国会へ提出されたわけでございします。わが自由民主党におきましても、一昨年以来このパイプラインの必要と、またパイプライン法案の広範な討議をやつてきたわけでございします。昨年もこの問題につきましてもいろいろ勉強し、各方面からの意見等も聞いてまいつたわけでございします。が、今回各省の間でうまうま意見調整をしてきたというところにつきましては心から歓迎するものでございします。この連合審査会を通じて

二、三私の意見並びに質問をいたしておきたい、
こう思う次第でございます。

本日は通産大臣も御出席いただいております。
先ほど申し上げましたように、われわれはこのパイプラインの必要性というものを痛感しまして、一昨年から勉強してきたわけでございます。わが国のパイプライン事業というものが、アメリカ、ヨーロッパあるいはソ連等と比べてもたいへんおくれである。もちろんこれは製品のパイプライン、原油のパイプライン等で違いますが、四方が海に囲まれ、わが国の石油工場というものが臨海工業地帯を中心としてやってきたこと等でパイプライン事業そのものが非常におくれであった。ところが、道路の交通渋滞あるいは鉄道の満杯ということから、石油の製品をパイプラインで送ろうということが先行してパイプライン事業を検討しておいたわけでございます。

本来なら原油からパイプラインでいくという方法が非常に大切じゃないかということをおはかねがわ党内でも言っておいたわけでございますが、特に通産大臣の提案理由の説明を読んでみますと、「自動車、鉄道等」ということが出ておりますが、私が特に強調しておきたいのは、原油に關係しますところの海上交通という問題であります。東京湾、瀬戸内海あるいは伊勢湾、こういうところに入ってくる原油タンカーの規制という問題と原油パイプラインということとは通産省においておはかねが検討されておいた。ところが、この法案の中心をなすものは製品の、いわゆる白ものパイプラインということが中心でありまして、私はこの法案を国会へ出される前から原油パイプラインというものを強く主張し、いろいろ取り入れてもいただいたと思うわけでございますが、この法律のままだと原油パイプラインで原油と通じてみたときに原油パイプラインに対する考え方が、まずその見解から承っておきたい、こう思います。

○田中中国務大臣 御指摘にありましたように、アメリカなどでは産地から原油を長いパイプラインによって送油をするということが常態でございます。しかしヨーロッパのように、道路交通事情が非常によくなっているにもかかわらず、公共地下共同溝が完備されておるので高圧電線まで通すというふうな状態でありまして、もちろん石油を通すか、天然ガスを通すというふうな状態もございまして、日本は、いま研究されておるものは過密地帯における精製された石油を通そうということでございますが、タンカーが大型化してまいりますと指定の基地まで持つていかれませんか。もちろん五十万トンのタンカーが一隻ひっくり返ると東京湾全部火災になるということでありまして、大阪湾などに入ってくるわけではございません。そういう意味で、将来は、石油基地から消費地まではパイプラインで送油をするということになるわけでございまして、これは原油よりも精製石油のほうが輸送パイプとしては重要な設備をするわけでございまして、この法律が通過をし、成立をすれば原油の送油を行なうという事態にも対処できるということでございます。

○加藤(六)委員 これは通産大臣にお伺いするよりか鉱山局長にお伺いしたほうがいいと思っておりますが、この提案理由の説明で「約二億キロリットル」、こういう数字をうたっておられます。昭和六十年までに四億キロリットルになるのかあるいは消費量が六億キロリットルになるのかわれわれもいろいろ議論し、また勉強もいたしておるわけでございますが、いま大臣がおっしゃいました製品を輸送するパイプラインとして、将来このパイプラインで、現時点における二億キロリットル消費されておるものをどの程度内陸部へ搬送しようとするのか。あるいはまた、設置場所が変わった場合は、海岸部に別の海岸部から製品パイプラインをつくって運ばなければならぬと思っておりますが、どの程度カバーしたいお気持ちであるか、ここをまず承っておきたいと思っております。

○駐政府委員 いわゆるガソリン、灯油等の白油の内陸輸送でございますが、大体半分程度を目にしております。と申しますのは、関東で申しますと東京、神奈川、千葉というふうな地元といわれる地帯で相当量の消費があるわけでございまして、製油所の間近でございますから、コンビナート関係のものはいまでも短い場内のパイプでつないでおります。それ以外のいわゆる白油の地の消費量というものが関東でも非常に大きいわけでありまして、これらは製油所からのタンクローリーというふうなもので現在輸送されておまして、今回計画しております関東のパイプラインでも、これから需要の伸びる北関東のほうにあらかじめ大きなパイプを敷いておいて、将来需要が伸びますので、そこに輸送していくというものが基本的な考え方でございます。

○加藤(六)委員 局長、いまのお話で、あなたは私に聞かないのに関東パイプラインの話を出されたのですが、基本計画をつくるときに——いまもちろん計画のあるのは国鉄のパイプラインと関東パイプラインしかありません。しかし、この法律のねらいは、その二つのために、もう少し具体的にことばをかえていいますと、土地収用権を与えらるためにやるのじゃないでしょうか。はつきり申し上げまして、道路交通の渋滞、鉄道の満杯、それで、午前中あなたが答弁されましたように、低圧で正確で安定した供給を確保するためにこのパイプラインが必要なんだ、そのためにこの法律をやるのだということをあなたは説明されておった。だから、私が承ったのは、関東地方にいまやらんとおる二つのパイプライン以外に、全体の二億キロリットルというものをどの程度パイプラインで将来供給していくのだ、輸送していくのだということをお聞いしておるわけです。もう一ぺん答弁してください。

○田中中国務大臣 現在、昨年度が二億二千万キロリットル、昭和五十年になると三億キロリットル、六十年になると七億キロリットルでございますが、しかし、相当大きなものでございまして、しかし

この見積もりも私がやってみるともつと大きななる。場合によっては八億キロリットルないし九億キロリットルぐらいになるという可能性でございます。そういう意味で、いま橋本の周辺に一つの、六百万トンぐらいの貯油所をつくるという計画が地元にもございまして、阪神などにはいまでもタンカーが入らないということでありまして、できれば本四連絡架橋にパイプを抱かせたという構想があります。いま技術的にはいらない問題があるが、こんなものができないなどというのでは、将来の七億、八億キロリットルというふうなものが消費できるわけはありませぬ。六十年を展望しますと、タンクローリーそのものでは運べないのです。これは交通労働者の中に占める新しい運転手の数が一〇%にも満たないというふうな状態であって、パイプラインで運ぶ以外にはない。ですから六十年、七億キロリットルを考えますと、この半分以上をパイプラインで全国に運ばなければならぬ、こういうのが実態であります。

○加藤(六)委員 通産大臣の御答弁でありましたが、私先ほど申し上げましたように、大臣がいつもおっしゃっておられる、昭和六十年までになると運転手の確保が非常に困難になるという持論はよく承っておりますが、われわれもその線に従っているいろいろな勉強はいたしておるわけでございします。

そこで大臣、いま御答弁いただいたのですが、一番最初にわが国のパイプラインは非常に立ちおくれであるということを申し上げたわけですが、この立ちおくれをおさることをもって、非常に急いで無理をしないほうがいい。特にわれわれが勉強した範囲内におきまして、パイプライン公害というものが相当起こっている。いま、パイプラインをやると公害がなくなるとおっしゃった。自動車で輸送する場合のそういった問題等が助かるということは非常にいいわけですが、逆にパイプライン公害というのがあちこちで起こっている。特にこの問題についてわれわれが勉強したのです

が、激しいのはソ連並びにアラスカであります。ヨーロッパのもの、アメリカのものにも若干パイプライン公署が出ておりますが、それほどでもない。特にソ連の場合は、これは原油のパイプライン公署というのは激しいものがあります。

そこで、わが日本が立ちおくれおるからこそ、今度これをつくってつばなパイプライン輸送、大臣がおっしゃって、八億キロリットルなら八億キロリットルの半分を将来輸送するパイプラインをつくることに、ひとつ公署が絶対ないような方法、このための技術基準、保安基準というものを厳重にやっていくということが、立ちおくれおる日本が一つはパイプライン事業をわが国内においてやらす一番大切なことじゃないかと思ひます。そういう点で技術基準、保安基準につきましてもいろいろ勉強もしてきたわけでございますが、この技術基準、保安基準について諸外国よりかきいぶきつくしてある、きつくしよ、こういう点がありましたら、鉱山局長あるいは消防庁どちらからでもけっこうですから、簡単に御答弁いただきたい、こう思ひます。

○田中 中国務大臣 日本は御承知のとおり地震国であるということ、それから都市の中が非常に平面都市であるということ、パイプラインに対しては、新しい考え方でもありますが、認可基準、許可基準、災害防除というものを対して厳重にしなければならぬということも前提でございます。百年間の欧米の歴史に徴して、いまやるとすれば日本は初めてですが、しかし百年の歴史があるということ、パイプラインというものを対してはどうすればいいのかということも十分わかっておるわけでありまして、ですから、諸外国でパイプラインの安全率一・六倍くらいということ、日本は二倍以上にしよう、これは建築の強度も橋の強度なども同じであります、そういう場合に安全率というものは一・六倍から二倍にということでありまして、欧米などでもって百年間もやっておりますと、腐食をしたパイプラインの害があ

るわけでございますが、しかし技術が非常に進歩しておる、特にパイプの製造というものは世界の最高水準というところでありますので、これはもう科学的にも技術的にも今度日本政府が考えておる許可基準というものは世界では最高のものであるということがいえるわけでありまして、技術的には問題はない、こう言ひ得ると思ひます。

もう一つは、これから消費量の半分もタンクローリーでもって送るのでは、交通上におけるタンクローリーの災害というものが非常に多い。これはパイプラインの災害がもし起こるとしても、その計数等とは比較にならないほど大きいという問題がございます。ですから、そういうような原則的な姿勢でこの法律案を立法し、それでなお基準に對しても、そういう立場で策定を行なっております次第であります。

○加藤(六)委員 鉱山局長が消防庁のほうから御答弁いだだこうと思ひましたら、大臣のほうから答弁いだだいたわけでありまして、

大臣、私たちはパイプライン法をつくる時に一つ通産省に要望したことがあるのです。それは、先ほど申し上げました東京湾や瀬戸内海に石油工場の設置許可をしてはいけない。もちろん、これは石審があるわけですから、石審でいろいろ石油連関係の皆さんの議論がされると思うのですが、ことさらに東京湾の奥深く、瀬戸内海の奥深くに石油工場をつくって、それからまたむずかしいパイプラインをやったり、大臣がおっしゃった、タンクローリーを膨大なものを走らして消費者並びに消費地に運ぶというふうなことをやる。したがって、パイプライン法を考へてもらうときには、ひとつそのもう一つ先の、工場を設置する場所というものについて、これからはもう少し通産省が指導性を發揮してやってもらわないと、ある面ではむだな投資になり、ある面では消費者は高いものを買わされることになるので、御注意いだだきたいということを要望しておたわけでございます。もちろん審議会があるわけでございますから、その審議会の考え方も十分尊重し

なくてはならぬと思ひますが、通産大臣としましては、やはりそういう点を今後十分考へて配置の指導をしていただけるかどうか。簡単にでけつこうですから、お答えいだだきたいと思ひます。

○田中 中国務大臣 非常ポイントでございます。いままでの、東京湾の川崎寄りができなくなれば千葉寄りのことでは東京湾全体を汚染することでございます、これはほんとに正さなければならぬことだと思ひます。それがどうしてそういうふうになったかという、自然発生という現状で消費と供給とのバランスを考へて製油所を設置してきたからであります、そういうことで複合公害とかいろいろ問題が起つておるわけでありまして。だからそういう意味で、いままではなかったわけでありまして、いま商工委員会御審議いだだいておられます昭和六十年展望の工業十年展望の日本の産業地図がかわるわけでありまして。そうすれば人員がどう移動するか、二次産業比率がどうなるのか、石油の消費量がどうなるのかというところが初めて明らかになるわけでありまして。いままでは需要が多いから供給を合わせなければいけぬ、こういうことであつて、今度新全総を新全総に書きかえるということも、自然発生を是認するということではなくて、長期的展望に立つた計画的な投資を行なう、それに合わせるパイプラインであり新全総の基地ということであつて、天然条件をそろえておるところはあります、しかし将来の青写真とマッチしないのでみんなばらばらになっておるということで、初めてこの法案を提出する段階においては、全国的な長期展望というものを同時に審議いだだいておるということ、もう少し合理的になるといふふうに考へます。

○加藤(六)委員 通産大臣は工業再配置法の内容に触れられました。私たちも工業再配置法並びに新全総の読みかえ、新しい作成ということについては非常に関心をもち、また勉強もいたしておるわけでございますが、与えられた時間が参りましたので、最後に私の要望というか、お願いをいたしておきたいと思ひます。

このパイプライン事業法の提案理由の説明の第一が、安定的かつ低廉な供給の確保。公共的な性格を有する事業にしないてはならない、これが第二。第三が、可燃性物質であるから保安の万全として第一、第二、第三、第四、第五と同じように書いてございます。私たちがこのパイプライン法を審議する場合に一番注意しなくてはならないのは、先ほど申し上げました保安という問題になつてくるわけでございますが、特にわが国は世界で最も有数な人口密集群をなしております。道路の下を使つたりあるいはまた鉄道を使つたり、あるいは先ほど大臣がおっしゃいましたような橋梁の一部もほとんど使わなくちゃならぬと思ひます。その際に一番要求せられるものは、地域住民のそれぞれの方に安全に対する十分なる理解を得ることでありまして。これなくしてパイプライン事業というものは行ない得ないわけでありまして。そしてまた先ほど申し上げましたように、この法律に従ひまして道路の占用の特例措置あるいは土地収用権、こういうものを付しななければ、またこのパイプライン事業はできないというところに非常に大きなポイントがあると私は思ひます。したがって、今後このパイプライン事業法が国会を通過いたしました、これに關係される通産、運輸、建設、自治、国鉄、こういう各省庁の皆さん方は、最後にありますところの道路占用の特例措置あるいは土地収用権、こういうものを發動せずして、通る地域の公共団体、住民の皆さま方の十分な賛同をいただくような姿勢と努力、それは一にかかつて私は保安にあると思ひます。その安全性を十分に認識していただくところにあると思ひますので、そこをくれぐれも注意して行なうていただきますことをお願いしまして、私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○山口(鶴)委員 山口鶴男君。

○山口(鶴)委員 いま自民党の加藤委員も触れておりましたが、何と申ししても、この石油パイプライン事業法の中の一審の問題点は、これに土地収用法を適用するということだと思えます。この点につきましては、後ほどわが党の久保委員のほうからこの点を中心にしたしましてお尋ねがある予定でありますから、私はごく簡単に触れたいと思うのですが、結局こういう条文を入れたという事は、住民の反対というものをあらかじめ想定し、住民の反対があつてもやつていくのだ、私はこういう政府の考え方のあらわれではないか、かように思ふわけでありまして、この点大臣の御見解を承りたいと思ひます。

○田中事務大臣 パイプライン法に対しての政府の基本的な考え方は、パイプラインが非常に必要である、またパイプラインの敷設を通じて石油や可燃性ガスを送ることによって、道路の上を輸送するよりもはるかに安全である、こういう立場に立つておるのでございまして、土地収用法が原則的に発動されなければこの事業が行なえないというふうには考えておりません。私自身は新潟から東京まで、日本で一つしかないといわれておった可燃性天然ガスのパイプラインの敷設に関係をいたしました、これは地元は非常に賛成なのです。なぜかという、工場誘致などをしたくともガスを使えないということだったので、このガスのパイプラインをやつたためにその周辺の全部の家庭にガスが引き込まれた。工場誘致をすれば、すぐそこからパイプラインでガスが供給されるといふようなことで、非常に誘致合戦があつたやうな状態であつて、いま考えられるような觀念的な反対ということは私は考えられない。これから、全国を縦貫する送電線も、ガスも水も石油も天然ガスも、ほとんど広域運営が行なわれなければならないという日本の現状、そういう面からこの法律は規定するだけであつて、住民の反対でもつてどうにもならないというようなことは私は想像しておりません。

○山口(鶴)委員 確かに新潟から長野を通つて天然ガスのパイプラインが敷設されてあることは私承知しております。しかし、いまこれからパイプラインを引こうとする地域は一体どういうところかといへば、当面千葉から成田までの線でしゅう。それからさらに千葉から埼玉を通り栃木に通ずる。さらにこれは国鉄がやるようでありまして、れども、横浜から八王子を通り南埼玉へ通ずる、いずれもこれはいま大臣がお引きになった過疎地域ではなくて、いわばわが国の最大の過疎地帯でしょう。したがって、工業再配置の法律その他で、いかに過密をなくしていくかということに政府は全力をあげて努力しているかということでしょう。こういうところにきわめて危険なものを敷設するということに住民の反対も当然起きますし、そこでまた政府がこの土地収用法を条文の中に入れてざるを得なかつたということになるのじやありませんか。

○田中事務大臣 先ほどから申し上げておりますように、これから五十年に三億キロメートルになり、六十年に七億キロメートルをオーバーするといふものを一体道路で運ぶのかどうか、運んだ場合パイプラインの災害の何百倍になるのかといふことは、もう計算上明らかになつておるわけでございます。だから、石油というものが一つの工場というもののだけに供給をせられるものであつて一般住民との間に利害が生ずるということであつて別でございまして、生活と全く直結をしておる石油の輸送というものに對しては、私はやはり水道とかガスの管の埋設にひとしい理解が得られるもの、そういう前提で、法律にあつても、びしびしと土地収用法を発動するのだという考えではもちろんいけなわけでございます。こういうものは法制上整備はされるけれども、実質的には住民の理解と協力が得られる、そうでなければ東京のこの過密の中でガスのパイプがどんどん引けるわけはない。ガスのほうがよほど危険であります。そういう考え方から、原則的にはパイプラインはもう世界的な趨勢である、こういう考えであります。

○山口(鶴)委員 この点は久保委員のほうからまたお尋ねがあると思ひますから、次に移りたいと思ふのですけれども、問題は住民がなぜ反対をするのか。現に成田空港に對するパイプにつきましては、各地域で住民の反対運動が非常に盛んに盛りに上がつておることは大臣も御存じだらうと思ふのです。

そこで私はお尋ねしたいのですけれども、消防庁はかつて旧消防法の時代におきましては、危険物貯蔵所の設置構造については、危険物取締条例準則というもので、住宅から相当な距離離れていなければいけぬという規制をいたしておりました。現在の消防法では政令でもって基準をきめておりましたが、かつての準則とは違つてはおるわけでありまして、かつての準則によれば、危険物の貯蔵所等は、皇居、御所というのはいかぬ、意味で入れたかわけませんが、離宮または御殿より四〇メートル以上離れていなければいけぬ。それから神社、仏閣、学校、病院、劇場、有形文化財の建造物、こういうものからは百メートル以上離れていなければいけぬ。それから常時火を取り扱う工場、作業場または鉄道、軌道より三十メートル以上離れていなければいけぬ。国道、府県道からは二十メートル以上離れていなければいけぬ。こういう規定がかつてありましたが、その点ひとつ確認しておきたいと思ひますが、どうですか。

○降矢政府委員 以前にそういう規定がございました。

○山口(鶴)委員 そういたしますと、私は当然この程度の保安基準というものはパイプラインには適用されるべきだと思ふのですが、この点、この保安規程は消防庁が中心になつて扱つていくことに法律上なつてゐるわけでありまして、とにかく鉄道の沿線に国鉄の場合は敷設するといつておるのです。そういたしますと、軌道から三十メートル離れてパイプラインを敷設する、こういうことになつてゐますか。それから民間の業者がやり

ます場合は、認可された事業者がやる場合は、先ほど建設省のお話では、道路に並行して敷設するのが主だ、こゝにわたつたのですが、そうしますと、国道、府県道からは二十メートル離れて敷設することを義務づける、これは私は消防庁としては前の基準からいへば当然だらうと思ふのです、この点はいかですか。

○降矢政府委員 消防審議会でも御審議いただきまして、地上配管の設置の場所につきまして、「住宅、病院その他の多数の人を収容する施設及び鉄道その他の保安物件から保安上必要な距離を確保する」という御答申をいただいておりまして、このときにいろいろ御議論がありまして、出た意見の一つとしては、最低二十メートル以上というふうなお話も出ました。出ましたけれども、これは、答申としてはなお具体の問題としてさらに技術基準をきめるときに検討するということに相なつております。

○山口(鶴)委員 この新しい法律、消防法の危険物の規制に関する政令、これを見ますと、「学校、病院、劇場その他の多数の人を収容する施設で自治省令で定めるもの、三十メートル以上」「文化財保護法による施設五十メートル以上、こういうようなことがありますが、ところがかつては、先ほど申し上げましたように鉄道からは三十メートル、国道、府県道からは二十メートル、こうなつていたのですから、かつての規定から見れば現在のほうが危険性がより高まつてゐるという現在の情勢でしょう。とすれば少なくとも従来の二十メートル、三十メートルという基準は私は当然守るべきだと思ふのです。そういうつもりでゐるかいなにかといふことだけを私は聞いておるわけですが、

○降矢政府委員 いま申し上げた消防審議会の御議論が、二十メートルというものを最低にして考へるといふ御意見もありましたので、私たちはそういうことを一つの審議の過程におけるめどとして考へたい、こゝに思つております。

○山口(鶴)委員 それは鉄道から二十メートルというわけですか。

○降矢政府委員 御答申におきましては、いま申しました学校とか病院ということについて地上配管についての御意見がございました。そういうことを考えて保安基準を考えた、こう思っております。

○山口(鶴)委員 鉄道、道路からは何メートルを考へるか聞いています。

○降矢政府委員 地上配管についての保安距離の問題でございまして、道路等につきましては、午前中お話をいたしましたような地下を原則として通すということでございます。

○山口(鶴)委員 地上から危険で地下だから安全だということですが、割り切られるならそういうお話になるでしょうけれども、そういうことならばアメリカ、ヨーロッパ各国でいふん事故が発生をいたしておりますね。わが国でも、五月十五日以後わが国の施政権下に入ります沖繩においても昭和四十七年一月十一日エソソ石油の重油パイプから重油が漏れて事故が発生したことは、長官も皆さんも御存じだろうと思ひます。ですから問題はそういう危険性があるもの——かつては消防は相当きびしい基準でもって危険物の扱いについては対処しておった。ところが今度の石油パイプラインについては、どうやら道路、鉄道について幾らか離すかというたいへん答えを誤っておりまして、これはきつとそのそばをどんどん通すということも消防としては認める、こういうふうな受け取られてもやむを得ないじやありませんか。建設省に聞きますが、道路のどの辺を通す予定なんですか。

○高橋(國)政府委員 先ほど御説明いたしましたように、たゞいま実際業務上チェックをしておりますのは成田空港に参りますパイプラインでございますが、この場合は高速自動車國道の側道の部分を通してあります。地平面よりも約七メートルぐらゐのバンキング、盛り土をいたしましたのり先にごさいます四メートル程度の道路でございまして、これは先ほど申しましたように重交通は通さないようになっております。それから市道につき

ましては、車道の車の通らないところ、つまり車道の外側に路肩という部分がございますが、主としてこういうところを通します。それから市街地がございます場合にしましては、やはり歩道の下を通すのを原則にしたいと思っております。先ほど申し上げましたように、そういう市街地を通す場合には非常に厳重な基準を設けてまして、たとえば二重のパイプをさらに大きく包みますケーシングを用いるとか、あるいはほかの工事によりまして妨害を受けることのないように、コンクリートの板を上面に置くとか、いろいろな手段を講じまして危害を防止するようにしております。

○山口(鶴)委員 いまのお答えで明らかにしたわけですが、この成田の東関東自動車道につきましては、のり面のところを通すし、それから市道についてもそうだ、住宅団地の中は歩道の下であつて、そのかわり厳重な設備をするのだというふうなお話でありまして、そういうことだから住民の間から大きな反対が出ることは当然だろうと私は思ふのです。

そこで現在、ある程度計画が進んでおります成田のパイプラインは空港公園がやっておりますようにありますが、この空港公園が一体どのくらいの検討を行ない、あるいは試験を行なつたかという報告書を拝見したのであります。実物大のパイプで疲労試験をする。一万回以上衝撃を加えまして、そうして疲労度を見る、こういうことをきちつとやつていなければならぬ。心配はないのです。が、空港公園では実物大のパイプラインによる疲労試験は全然やっておらぬでしやう。空港公園は呼んでおられませんけれども、少なくともこれを監督している運輸省のほうでは、その点の事情は知つていふと思ふのですが、どうですか。

○原田説明員 お答え申し上げます。

実物大で試験をやつたわけではございませんが、一般的にパイプラインの材質でございまして鋼管については、強度それから伸び率、それから溶接の際の検査等については十分金属材料としての証明をとりまして、一定の基準に合格するものを

使うということにいたしておりますので、必ずしも実物大でやらなくても十分安全は確保できるわけでございます。

○山口(鶴)委員 私は、アメリカとか、それからお話のあったようにソビエトにおいて、過疎地帯、人間のほとんど住んでおらぬようなところ、しかも道路あるいは鉄道等から相当な距離をおいて敷設するというならば、住民の人たちはそんなに心配せぬと思ふのですけれども、問題は、さっきお話があつたように、住宅団地の歩道の下を通すというのですから、そういうことになればやはり実物大のものをつくつて、そうして疲労度のテストをきちつとやる。そのくらいの周到な準備をしてやらなければ住民の反対というものを防ぐことはできぬと思ふのです。だからこそ土地収用法なんというものが要するということになるのである。どうですか、大臣、そういう事務的なお話を聞くと、住民を納得させるという点において非常に不備だという感じを持たざるを得ない。ですから、この安全度についてはもっと十分な配慮をやつて実物大のテストをきちつとやる、あるいはかつての消防法による基準のように、道路、鉄道等から相当な距離を必ずおいて敷設をする、こういうようなことをしなければ、幾ら強調してしましても、どうしても最後は土地収用法を使うぞ、こういうつもりでこの法案をつくつた、こう思わざるを得ないのです、大臣どうですか。

○田中(國)大臣 住民の納得を得なければならぬことは言うまでもありません。また安全基準を強化しなければならぬことも当然でございます。しかし、欧米ではもう百年の歴史があるのでございまして、ですから、万全の上にも万全ということには必要ではございませんが、しかしこの程度のものは計算でもつて明らかにするわけでありまして、これは、お互い家庭に全部都市ガスを埋設管で送つておる。可燃性天然ガスを送り、有毒ガスも送られていふという事実。そしていま道路路上をタンクローリーで送るといふ場合、その危険は、地下埋設のパイプラインよりも何百倍も危険度が多

い。その危険から人命を守らう、こういうことでありますから、これは比較論であります。ですから、いま非常に高い技術によるパイプもつくられておりますし、その柔軟構造も、接続部分やバルブ部分については強度を非常に強く見ております。ですから、これは鉄筋コンクリートの内部も、木材のはりを計算して、木造から鉄骨にし、鉄筋コンクリートにするのと同じであつて、これは計算上きちつと出るわけでありまして、学問上もちゃんと問題はないというところの上に、なお安全率を付加して——一・六倍に外圍はしておるけれども、日本は非常に質もよくなつておるし、高度の材料を使つておるけれども安全率は倍にして二倍にしよう、こういうのでありますから、私は、その上に管理機構というものを十分完備をすることによつて、あなたがいま御指摘になられたような安全度というものは十分確保できる。道路から離せと言いますが、道路から全然離すわけにはいかないのです。これは、本四架橋の長大橋にパイプを抱かせることすれば、その下か、上か、横腹か、どつちかでありまして、同一の中を通るわけでありまして、一つの高速道路ののり面を使うとしても、縦横無尽の道路がありますから、その道路を横断するときには必ず道路の下を通るわけでありまして、ですから、全然道路のないところというものは全国にないわけでありまして、どこかの道路は必ず通るわけでありまして、ですから、その道路の下を通る場合には、埋設基準や材料基準を非常にきつとしてあるということでありまして、いま事務局からその技術的な状態を全部御説明申し上げられますが、言うならば、これは世界で最高の状態におけるパイプラインの敷設である。こういうことでひとつ御理解いただきたい。飛行機が通つておる滑走路の下でも何でもパイプラインは埋設してあるわけでございますから問題は安全基準というものをいかに強くするかということでは解決できる問題だ、こう思ひます。

○山口(鶴)委員 わが国の科学技術が世界に比べて大いにすぐれた水準にあるということについて

は、私もそのように確信をしております。だからといって、それではわが国の企業は一体どうなんだ。科学技術の水準は進んでいるけれども、災害防止の方面にその科学技術の成果が十分使われているか。その点、非常に疑問があるわけです。だからこそ、わが国は公害列島だとかあるいは公害たれ流しだとか、いろいろな批判を受けているのは、そのあらわれだろうと私は思う。

そこで、私は角度を変えてお尋ねしたいと思うのですが、とにかく住民の納得というのを大臣もおっしゃられる。とすれば、この法律は住民の納得という点では非常に欠けたものがある、私はかように言わざるを得ないと思うのであります。なぜかと申しますと、この法律を見ますと、まず基本計画にあたって、「主務大臣は、基本計画を定めようとするときは、関係行政機関の長及び関係都道府県知事の意見をきくものとする。」こうなっております。それからさらに、事業の認可にあたっては自治大臣の意見を聞くものとし、自治大臣は、意見を述べようとするときは、関係都道府県知事の意見を聞くものとする。ですから、基本計画の際には都道府県知事の意見を聞く、それから事業の認可が直接聞かないで、自治大臣を通じてこの意見を聞く、こういうきわめて間接的な形になっております。都道府県知事、確かに自治体です。ですからこれは自治体の長ですけれども、しかしほんとうに住民に直結している基礎的自治体というのは、大臣御案内のように市町村じゃありませんか、そうでしょう。ですから、やはりこのように基本計画あるいは事業の認可にあたって、ほんとうに住民の意向を尊重することならば、市町村長の意見を聞く、このことくらいはやるべきだ、私はかように思うのです。その点はどうですか。

○田中國務大臣 そういう趣旨でございます。これは市町村長の意見を直接聞かなくても、自治大臣は府県知事の意見を聞く。府県知事は自分だけでやります。これはもう原子力発電所の問題などでもそうありますが、議会が議決をしておつ

ても市町村長にちゃんと諮問しておる。その市町村は、市町村の議会は議決をしておつても、町長や村長がうんと言わなければならぬという、いまの福井県の大飯の発電所などはそのいい例であります。そのくらい慎重な民意の反映をというところを政府はやっておりますから、この法律だけが除外されて、自治大臣だけの意見で民意の反映というふうなことは絶対いたしません。ですからそれは各法律にみなそう書いてありますように、地方の意見は十分聴取され、反映せしむるということでございます。

○山口(鶴)委員 そういふふうにいまおっしゃいますけれども、それだったら具体的に——通常、都道府県知事の意見を聞くという法律の場合は、政令都市は今度は札幌、川崎、福岡というものが入りまして九都市、政令都市というのは都道府県知事とは同格の権限がありますので、こういう関係の法律のときは必ず指定都市の首長はこの都道府県知事の中に含む、都道府県知事の意見ないしは指定都市の首長の意見は聞く、こういうのが普通の法律のていさいいんです。今回のほうだと、指定都市の首長というものは考えておらぬというふうなお話であります。現に川崎にしろ横浜にしろ、この計画の中に入っております。自治体の意見を尊重するという場合、少なくとも法律の中に、都道府県知事並びに政令都市の首長というくらいのことには書かなくては、大臣幾ら口でおっしゃってもその趣旨が法律の中に生かされていない、私はかように思わざるを得ないのですが、どうですか。

○田中國務大臣 それは各種現行法を踏襲しているわけでございまして、指定都市の首長等とまで入れなくても、神奈川県知事の意見だけ聞いて横浜市長の意見を聞かないで土地収用法が発動されたような例はありません。そういう意味では住民の意見を十分反映できるということで、条文に政令都市の首長というふうに拡大をする必要はないと思ひます。

○山口(鶴)委員 それはおかしいのじゃないですか。通常の法律は必ず知事それから政令都市の首長と書くのが普通なんです。法律を見たつて書いてないでしよう。そうすると大臣、これは修正してもよろしい、政令都市の首長というものは入れてもいい、こういうおつもりと聞いてよろしいわけですね。自治政務次官もおられるから……、こういう場合は指定都市の首長というのは大体入れますね。

○降矢政府委員 消防の問題として、御案内のとおり危険物行政につきましては、常備消防を置いておるところは指定都市であらうと普通の都市であらうとすべて同じような扱いをしているわけでございます。まして、そういう意味から、市町村というものについて特別な扱いをしないという考え方でございまして。

○山口(鶴)委員 私は消防のことを言っているのじゃないんです。たとえば公害国会で道交法の改正をやりました。あのときに、たとえば大気が非常に汚染をされ、光化学スモッグのおそれがあるというふうなときは、都道府県知事それから政令都市の首長は、この要請権、警察に対してこの光化学スモッグ対策のために、たとえばサルファの少ない重油をたかようにしろとか、そういう措置をとると同時に、交通規制についてもある程度配慮をすべきだという要請権があった。こういうときは政令都市の首長というのとは大体都道府県知事と並んで書くのです。これが普通なんです。ですから私はそういう意味で、すべての市町村長の意見を聞くように都道府県知事が配慮しなければいけません、特に政令都市の首長については都道府県知事と同格に法律の中にうたつたらどうか。そうでなければこの地方自治住民の意向を尊重するという形が出てこないじゃないか、また従来の法律からいってもおかしいじゃないか、こう言っているわけですが。

○田中國務大臣 政令指定都市は御承知のとおり一つの権限を持つ都市でございますが、しかし地方公共団体であることは間違いありません。そういう意味で、政令都市でなくとも都道府県知事は市町村の意見を徴します。反映をさせます。ですから、もちろんそれよりも大きな権限を持つ政令指定都市の長の意見を聞かないなどということはありません。必ずしも聞きなさいとあります。ですから現在の法律に付記して明定する必要はない、こう申し上げておるのです。

○小山政府委員 御質問の趣旨につきましては私もよく理解できるような感じがいたすわけでありまして。しかしながら、従来都道府県知事の意見を徴します場合においては、必ず都道府県知事は市町村の意見を聞いた上答申をする慣例になっております。したがって今度も特に政令市を加えませんが、ただいま大臣から御答申のありましたとおり、必ず関係市町村の意見を十分聞いた上答申をするようにいたしたい、かように考えております。

○山口(鶴)委員 いろいろな御答申ありましたが、けれども、私は少なくとも住民の意向を尊重するという場合に、法律になくて単に都道府県知事が市町村長の意見を聞くという運営の上で処理するのではなしに、少なくともこのパイプラインが通ります横浜、川崎等の指定都市については、やはり法律上明記することが正しい、こういう意見を最後に申し上げまして質問を終わっておきたいと思ひます。

○鶴田委員長 内藤良平君。

○内藤委員 時間があまりありませんから、私は、これは三省、四省にわたる問題ですけれども、石油関係はやはり田中通産大臣が一番詳しいのではないかと思います。やはり主務大臣中の主務大臣というぐあいに見てお尋ねするわけですが、その前に、午前中、大臣お見えになりませんでした、例のジュリアナ号の場合ですね。タンカーが事故になりました。あれはやはり予測しない事故でございました。石油の海面下の散布といふことが、たいへんな量になりましていろいろ問題になりました。そのとき大臣は、今後はこういうこと

○田中国務大臣 石油でございますから、この法律制定の過程で通産省専管という議論が出てきたわけであります。ガスと同じということでありましたが、そうばかりいえない。あなたがいま指摘したように、鉄道の下を使うということになればやはり鉄道がいいんだ、道路の下も使えば建設省がやはりいいんだ、消防に関しては、何だかんだ言っても消防庁が一番よろしい、そういうために組織があり、法律があり、訓練をやっているんだから、そういう専門家の手にゆだねるべきである、そのために共管もやむを得ない、私はこういう結論を出したわけであります。

醜態でございました。こんな状態なのかと私自身もびつくりしたわけでございますが、そういうものをちゃんと間隔をきめて、都市部分に対しては災害に対応できるような、消防庁にだけまかしておくといいのではなく、日本の技術水準、科学水準が納得するような、防災というものに対する設備を行なうというような万全な対策をとることによつて、この制度を完成してまいりたい、こう考へております。

もしかりでありますが、これは技術的に万全な体制、万全な基準をつくる、その万全な基準の上になお余分の安全度を定めるということであります。しかし、地震が起こる、落雷によって事故が起こるということは、人生においては避けられなない問題でございます。そういう場合にどうするか。これは当然、いま無過失なものに對しても補償がちゃんと行なわれるような制度をつくっておりますし、もう社会的にも制度的にも、裁判もございまして、裁判を待たなくとも、また一審でもって原因がさだかになつておらず、判例を求めざるまでもなく、阿賀野川の水銀事件に對しては

はならぬ。それじゃ中間の、一メートル単位にバルブをつける、これはできませんね、経済的な問題で。いろいろ問題があると思います。だから、その点はやはり万一の場合を考えて、最善策ではないけれども、できるだけあぶない、人家の密集地とかいろいろ災害が多いところは避けて通るうというのが、一つの方法じゃないかと思うわけです。

そこで、午前中もちよつと言ったわけですからけれども、さつき山口先生からもお話がありましたのが、消防関係で、わが国内でもこれは現在鉄道から何十メートルとかあるいは道路から何十メートル

111

の個人住宅、商店、数階建ての工場、小さい駅、発電所、変電所、病院付属技術設備等は五十メートル離れる。運動場、市場、荷揚げ場、駅待合室等の野天で公衆が集まる場所は五十メートル離れる。数階建てのビル、学校、兵舎、大食堂、集会所(教会、劇場、デパート、大きい駅、競技場などは百メートル離れる。こうなると、団地などは集合住宅ですから、これに入ると思いますが。病院、養護施設、こういう移動困難者の建物は百五十メートル離れる。鉄道や幹線道路と並行する場合は、レールあるいは車線の外端から二十メートル離れる。これはスイスの例ですが、おわかりになっておると思います。ただこういうもので、パイプラインの今後の計画でいきますと、これはとてもやっつけられないというぐあいには大臣は簡単に言うかも知れません。タンクローリーよりはいいんだ、あるいはこれもほとんどふえる石油関係から見れば、どうしても輸送はパイプラインでなくちゃならぬ、こういうぐあいにお考えと思えます。ところが、いまのようなことで、大臣、やはり人間が住んでおる地帯は、万一の場合を考えると、この程度のことでは余裕を見なくちゃならぬ、こういうぐあいにお考えでしょうか。これを大臣に聞いておきたいと思えます。

○田中閣内大臣 非常によくわかるのです。よくわかりますが、そういういまのスイスのような状態ではやれないということ、距離の考え方も違ってくるのです。それは人家から離して人間を焼く火葬場は何百メートル離さなければならぬというぐあいでありますから、公害が出たり、あぶないものは、全部公衆が多数住居したり集まるような場所から離せというものが、これはいままでの法制もそうであります。明治、大正時代の法制はこれを基準としておるわけでございまして、これに立体的な観点を導入していくと何ものようなものではなく、その数字の意味する目的を達成するためにはその何分の一になるわけでありまして、ですから、騒音で、地上でないから地下へ入れなさ

い、都市の中は高速鉄道も地下に入れるということでありまして、それが地下に入ることによって平面的な距離はぐっと数字上縮まるわけがあります。ですから、いまのパイプライン法による地表から何メートルマイナスという面が技術的にもっと安全度を多くするために深くしなさいという議論は、確かにあるはずであります。それは専門分野の問題でありますから、専門的に計算をして、それを倍とる。世界で一、六倍のものを、日本は地震国であるから二倍にしなさいということは、これは安全度をそれだけ見ておるわけでありまして。

もう一つは、パイプやその他接合部分のバルブ関係も、いまあなたが御指摘になったように、一メートルおきにバルブをつけるわけにいかぬから、それは何メートルおきに置かなければいかぬとか、何百メートルおきに置かなければいかぬ。そうするとまた監視員を何キロに一人ずつ必ずつけて災害防除につとめるとか、それでもなお起った場合にはオイルフュエル、中和剤等の備蓄を行なっていくというふうな、やはり人間が考えられる最高のもの、それは経済ベースというものが条件でございまして、そういう意味で、経済ベースというものを考えながら、しかしあくまでも人間の生命、財産の安全ということを基準としてこの法律は立案をされております。ですから、そういう意味では、これは万に一つもないこと、それは神ならぬ身の申し上げられないこと、あります。申し上げられないこと、あります。これは都市の中を通って高圧電線の類にひとしいものであります。高圧電線というものを通さないでは、これはもう電力の供給はできない。電力料金は倍になるわけでありまして、おのずからその際限があるわけでありまして、この際限内一ぱいの安全度を確保するということが、人類がなす仕事の限度だろう、このように考えております。

○内閣委員 だから大臣、それはやはり明晰な大臣にしては少し大ざっぱだと思ふのです。それ

で、ぼくらの資料では、千葉の例の空港公園のあたりは二・五キロメートルごとにバルブをやるんだ、こういうぐあいに聞いております。そこで、何か故障があつてバルブを締めるわけですね。それは、開始してから終わるまで約九十秒かかるというわけですね。九十秒間内に相当な圧力がかかっているわけですから、相当な地域が油で汚染するということも考えなくちゃならぬと思うのです。だからこれは高圧とは違ふのです。高圧電線は、あれは通報があつて、スイッチを入れるとすぐ消えるわけですから。ところが、この関係はさらに検知——漏れた場合の検知ですね、これは三十秒の間に三十リットル以下の漏れが出る場合は、現在の成田の検知所でそういう事故の場合に検知ができないというところをぼくらは知っておるわけですね。だから、そうなりますと、これは高圧の電線の場合にはあるいは瞬間的に言つてもいいことですが、それでも、どうも油の場合は、やはり事故が発生してそれを承知して、バルブを締め——これはわかっているから聞くのであります。うまくそれが連絡がつけばいいですが、場合によつては簡単に連絡がつかない場合は大きな被害が起る。それから外国の例だけれども、アメリカなどでは年間四百件ぐらゐの事故が——これは地下と地上の関係もあるでしょうけれども、相当地事故を考えなくちゃならない。だから、私は高圧の場合なりあるいはタンクローリーの場合とか、そういうものとはなかなか同じに考えて比較論です。大臣のおっしゃるのとは比較論で、これよりはこっちのほうがいい。トラック、いわゆるタンクローリーで運ぶよりもこっちのほうがいいじゃないか、こういうぐあいにこっちがいいというぐあいにしておるのだけれども、ただこ

までくると、国民の場合、絶対被害にあいたくない、あるいは沿岸爆発の危険にあいたくない、そういう見地が今度の法案の中ではなかなかうかがい知れないのじゃないか。これをどういうぐあいにこの法案なり省令の中で——今度施設者、事業をやる方は、住民の影響を考えた上でこういうぐ

あいにやるのだ、万一の場合もこうやりなさい。私はさつきスイスの例を申し上げたが、こういうものも取り上げて、避けていくように、万一の場合は被害を最小限度に抑えよう、そういう配慮を今度の法案なりあるいはその後の省令なり政令なりで考えておるのかどうか。この点をひとつお聞きしておきたい。

○田中閣内大臣 これはヨーロッパでは四十年間で二十二件という事故があつたという報告でございまして。これは欧米は大体百年間のパイプラインの歴史がありますから、埋設管の腐食その他によつて起つた事故が多いわけですが、そういう歴史に徴して、まず材質を非常によくする、安全施設を非常に多くする、パトロールも行なう、それから安全基準も非常にきびしいものにする、そういうことでやっておるわけでありまして。ですから私は、この法律案というものを考える過程において、これからはなかなければならぬものは、やはり各省、これだけの主務大臣がおるのでありますから、英知を傾けて、万全の上にも万全ということをやらなさいとこれはたいへんなことになりまして。これは、いま鉄道から離せということにいられておられますし、私もその必要は認めておりますが、しかしこのパイプラインが鉄道や道路の下を走らう、そうしなければパイプラインの敷設ができないということで、これに関連した主務大臣というよいけいなものがないわけでありまして。将来は本四連絡架橋に高圧送電線や水のパイプや重油パイプが抱かれないといふばかなことがあつてはあつた。そんなことを考えておつたら全くナンセンスだと思ひます。そうすると、先ほど申し上げましたように、全く道路構造物と一緒にして働くというところになるわけでございますから、それまでにはもともと安全基準というものをきびしくしなければならぬ問題だと思ふのです。いま、だから私がこのパイプラインで考えられるものは、先ほどの平面的な距離を、地下の深さを幾ばくかでも増大することによって安全度は倍化も三倍化もするわけでありま

て、大型タンカーの災害を考えているわけですね。ところが、今度のやつ、東京湾から全部、千葉、横浜ですね。これを今度かろうというわけでございます。そうしますと、私は、いままでのメーカーの精製機関のあるところという考え方もあるでしょうけれども、やはり将来、これは一たんつくった場合は相当な長期間の問題でありましょうから、私はやはりこの過密の東京湾、こういうところからスタートしないで——いま、この関東の北部でございますし、あるいは内陸に入っていくわけでございます。ここよりはかにな

○内閣委員　もう三分ぐらゐるのです。これは大臣、やはり輸送関係は、いろいろな陸上輸送の問題でもいろいろ混乱しておる。これが現実の問題ですが、毎日動いておるのですから、これを一挙に大改革はなかなかできないことは明らかです。スクラップ・アンド・ビルドなんといふのはなかなかできないでしょう。そこで、いまうのお話のようにとりあえずのこと。石油の一滴は要だ、まあこういうことでしょう。石油の一滴は血の一滴、こんなやうなことでなつておると思ひます。しかしやはり問題は、住民の皆さんが、市民の皆さんが、やはり自分たちの生活を守りなさい。最近の公害問題で、やはりこの公害といたうのを非常に神経質になつておる。当然でありまゝです。そういう中でまた、あぶない、万一の場合に非常にあぶないパイプラインが近所を通る、あるいは下を通る、こういうことでしょう。だから、この点はやはり、拙速というお話もありましたけれども、もう少しそういう面を、住民の立場をこれらの法案の中で取り上げて、いろいろその基準を考へなければ、この法案といふものをつくつても、最後はやはりそれじゃ、大臣さつき言いましたけれども、何かあった場合は補償すればいいのじやないか、世界一の補償をしよう、こういうやうないなつた。それこそ事業の立場だけで終わると思ふわけでありまゝ。それではなかなか通らない。それでは反対せざるを得ない。こういうやうなぐあいにも、私には、ちよつと意見がましくなりましたけれども、そういう点を十分に考へていただかなければならぬじやないか。最後に申し上げまして……。

○田中國務大臣　最も重要な問題でありますから、一言申し上げておきますが、少なくとも公害を起ささない、絶対に起ささない、被害は起ささないために、技術的に科学的に万全の体制をとる。それは世界の最高水準であるということが住民に理解できるようにいたします。

同時に、生活上必要である都市内における膨大なタンク、ガスタンクがあります。しかも危

危険貯蔵庫は至るところにございます。こういうものの危険性を除去するために万全の施策を行なわなければならぬと思います。しかし、これらよりもはるかに安全度は完ぺきでございます。このことを数字の上でちゃんと証明できて、どんな大学の先生でも、これならしょうがないというふうな状態にすることによって住民の理解を得る、こういうふうな基本的な姿勢を持っておりますから、この際明らかにいたしておきます。

○内藤委員 どうも大臣から挑戦されるような気がしまして……

それで、東大の奥村さんはこういうことを言っているのですよ。「技術は現象の定量化できる部分にのみ着目する。実際の事故は定量化できない要因から起る」ということを言っているのです。だから、大臣、万全の措置云々と言いましても、これは世界最高をやりたいと言っているけれども、これは比較論でありまして、住民の立場からいいますと、パイプラインなんか要らない。これは妙な話です。石油はほしいけれどもパイプラインは要らぬというふうなことになるとおかしいじゃないかということになるかもしれないが、やはりこの、いままででない、国内で初めてのパイプラインでございますから、いままでのガスタンクがあるからあぶない。これは十分にやってない。だから比較論なんです、大臣は。私はやはり絶対的な立場からやってもいい。そのぐらいな決意がなくちゃ、住民の諸君は納得しないのじゃないか、こういうぐあいに申し上げておるわけでありまして。

以上で終わります。

○鶴田委員長 小濱新次君。

○小濱委員 私は主として田中通産大臣にお尋ねしていきたいと思う。

まず最初に尋ねたいことは、このパイプラインの事業法は「公共的な性格を有する事業として適正に運営される必要がある」と公共的というところが書いてある。この公共的な性格について大臣のお考えを聞いておきたい、こう思います。

○田中務大臣 現在日本の総消費エネルギーの六八％は石油であります。六十年になりますとこれが七〇％になる。七〇％になるときのあとの三〇％のうち、原子力が一〇％含まれておる。そうすると、原子力と石油だけで八〇％ということになります。国民生活というものは、日本人が生きていくために不可欠なものであり、水ほどではありませんが、水、電気、ガス、石油、こういうふうなランクされるものでございまして、これは公共的な性格を持つというところは、この数字で明らかでございます。

○小濱委員 水とかガスとかいろいろいまお話がございましたように、網の目のように地域住民に供給されている、そういう問題の公共性はわかる気はするわけですね。ところが今回のパイプライン事業法の内容を見まして、たとえば横浜から出発したとして、それから八王子と大宮に、供給箇所が二カ所だけできることになっております。一般住民に与える利益というのを考えたときに、はたしてこれが公共性であるかどうか、こういうことで私も少し疑問を持つわけでございます。

この点についてもう一度……

○田中務大臣 それは先ほど御指摘がございましたが、東京と神奈川、千葉と、首都圏の外周から始めてきて、自然流下方式をとったほうが理想的であるが、それは経済的にベシしないというところで今日の案が出たわけでございます。しかし、これは将来つながられるし、もっと合理的なものに発展していくべきだと思います。いま石油というものはあるところまで、元受けまで持つていきまして、そこで貯油しておいて、それから小型なものでもって送るわけでありまして、そういう意味では大型タンクローリーというもので道路をこわし、荷重制限をオーバーするような車が通るし、それから高架の高速道路、いま三十トン制限でございますが、夜は五十トンの鉄材を積んで通っているんじゃないかというところで危険な状態でございます。そういうふうな危険な状態から考えてみても、タンクローリーでは運べないという

問題があるのです。非常に危険である。これが十トン車が十五トン、三十トンになっていくのと同じことで、LPガスもその通りであります。危険物が町をうようよしているわけでありまして、そういうことを考えると、やはり何よりも安全性のあるパイプライン、こういうことで、経済性だけではなく、あわせて安全性ということを考えますと、どうしてもパイプラインを敷くのが焦眉の問題である、こういうのがこの法律案を提案したまふ最初のきっかけでございます。

○小濱委員 通産大臣です。先ほども申し上げたように、今度のパイプライン輸送によって輸送費が低廉になる。これは一割ないし三割という、この前に当時の橋本運輸大臣ですか、話がございました。今度のこの問題の性格からして、公共性よりもむしろ企業のための経済性優先という、こういうパイプラインとなる感じがしないでもないわけですね。これは通産大臣でございますので、この点についてお答え願いたい。

○田中務大臣 もちろん経済性はございます。経済性があるからでございますが、経済性の中にはただ輸送費が安いというだけではいいわけではございません。これは事故が起きた場合にこの補償費、これはまた金銭だけでは償えない大きな負担というものがあります。そういうものが一番これから都市内における産業としては問題でございます。公害等災害が起った場合、事故が起った場合の負担、こういうものはたえがたいものである、しかもますます大型化していくということであって、これは率直に申し上げますと、通産省的な考え方から言うと、通産省的に合理化をする過程において、厚生大臣や環境庁長官の考えもあるものも付加されて一石二鳥、こういうことを考えておるわけでありまして。

○小濱委員 私はきょうは時間の制約を受けておりますので非常に短い時間でございまして、端的にお伺いしていきたいと思っております。

それで、先ほど山口委員のお話にもございましたけれども、土地収用法の適用を今度は取り入れたわけですね。これが土地収用法を取り入れるだけの公共性ははたしてあるであらうかどうか、いまの大臣の意見を聞いてよくわかりませんが、いままの大臣の意見は疑問視しているわけですね。そこで、この法案はあまりにも私権を制限した法案になるのではないのか。いままでの土地収用法のいきさつを見ましてそういう感じもしないではないわけですが、その点についてひと……

○田中務大臣 先ほど申し上げましたように、すでに二億二千万キロリットル使っております。これが五十年には三億キロリットル、六十年には七億キロリットルをオーバーする、しかも国民総エネルギーの七〇％を占める。こういうものでありますから、水、ガス、電気、その次は石油、こういうことを私は申し上げたわけでありまして、なかつたらいへんである。ことに都市はまきや石炭をたくわけにはまいりませんから、これはどうしてもやはり石油ということになるわけでありまして、これは国民生活に密着したものである。そういう意味で、ガスや電気や水道に次ぐものとしてのこれは公共性というもので、それに合わせてこの法律案ができて、しかもガス、電気よりはるかに都市内における公害の予防というのに対しては非常な完べきな方途であると考えております。こういうことであります。

○小濱委員 安全性について少しお尋ねをしたいと思います。

先ほどいみじくも田中通産大臣は、人間にはなし得る限度があるというふうな話もなさいました。それから万一の場合もこれはないとはいえない、否定してはなかったやうであります。私もその思います。そこでその瞬間的なたとえば波の力をどうやってはかるのかというふうなことで、これはいろいろ聞いたこともございましてたけれどもはかる方法がない、こういうことで、何か万一の場合を想定せざるを得ないと思うのです。そこでお尋ねしていきたいことは、この技術という点と保安規程という問題、これで安全を期し

ているわけでごさいますけれども、技術的な問題だけで外部からの影響、いろいろな地震だとか、先ほども話のごさいましたけれども、振動だとかそれからその他外部からのあつれき等もあるでしょうけれども、そういう問題、影響によつていろいろとまた被害想定が起こつてくるわけですが、この点についてはどうでしょうか、自信がございましょうか。

○田中閣内大臣 それは先ほども申し上げましたが、たんぼの中を通るといふよりも鉄道の下を通るといふことになれば、地震それから土質の問題よりも、不慮の事故が起こつて鉄道が脱線をした場合とか衝突をした場合一体どういふような状況になるのかという問題がありますから、だから二キロ半おきにバルブをつけておくといつても、道路の下を通るといふような場合、交差点の下に埋設をしなければならぬといふような場合は、これはもうその部分だけを地下から深めるといふことによつても、サイホンのような状態でもって安全性を確保するとか、そういう問題に対しては、これはもう技術上厳密な設計を必要といたします。私は先ほどから述べましたように、確かにガスとか電気とか、いろいろなものがございますが、そういうものの都市内におけるものよりも、これは経験がありますから、諸外国における非常な経験もあるし、事故の経験もあります。日本は地震国である。非常に過密である。そういう意味で、将来都市の立体化が行なわれた場合も、これにたえ得るようなものといふことで、技術的にはほぼ完べきに近い施設が可能である。またそういうことを要求しなければならぬ。このように考えております。

○小濱委員 安全性について先ほども横浜の話も出ておりましたし、東京湾の話も出ておりましたけれども、今度のこの安善駅あるいは新興駅に集油所ができるわけですね。二つを合わせたものが子安の送油所から送られるという形になってきます。その地域が、今度はどこからあの油が集油されてくるかということになりますと、川崎から横浜

一帯、まあ大小合わせて五千ないし六千のタンクがあるといわれておりますけれども、ものすごい油を使用している地域になりますね。ですから、この必要性は私も認めるわけですが、この必要の横浜港のあのいまの船の出入りですね。トン数もそれから隻数も、いま日本一になっているわけですね。この港湾区域、航路区域をまともにパイプが、日石根岸から入つてくることになるわけですね。非常に危険が伴うわけですね。それから川崎方面から来るとすれば、これは陸上へまた埋設されていくであろうと思ふので、先ほども話が出ておりましたように、産業道路がございまして、いまはもう搭載量三倍、四倍ぐらいの過重トラックが走つて歩いておる。そういう地域でございまして、非常に危険が伴うわけですね。しかもその二つの集油所から今度は子安の送油所に送られてまいりまして、そこから、この埋設された管は橋を渡り、あるいはまた旧国道一号線の下をくぐり、あるいは東海道路の下をくぐつて、そして今度はあの周辺の密集地帯を横浜線に沿つて、八王子から大宮へ抜けていくわけですね。私どもは現地の様子をよく知つておる立場からこれを検討してみても、非常に危険性が伴うような、万一の場合、何か事故あつたときの被害想定をわれわれとしては非常に大きく見るわけでございます。そういう点で、私は多少あつたコースを選んだことについては無謀なようにも考えられるわけですが、何かはかたに方法がなかったのか。あの地域をなぜ選んだのであろうか。またこのことについて、主務大臣として認可をされる考え方があるかどうか。

○田中閣内大臣 いまの横浜、川崎からの問題は、これはもう昔、いまの鉄道、南武線の敷地がございまして、そういうものを通過することが最も望ましい、こういうことでございまして、いまあなたが言われるように、確かに非常に過密な地帯である。大体あそこにあつた工場が密集して過ぎたのは、確かに聞いてみれば、調べてみれば、鉄

板を製造する工場の隣には自動車会社があるので、すから、これはもうコンベヤーでやれば、製造と第二次製品の製造は直結しているわけですから、コスト的には最もいいわけですが、しかしそれだけに、電気を使うことも、水を使うことも、石炭を使うことも、また石油を使うことも、一番集中しておる。ですから、あそこから工場を追い出さない限り、稼働を認めておる限り、これに対しては供給をせざるを得ないわけですね。供給をしておるのは、いま御指摘がありましたようにタンクローリーでもって供給しておる。ですからあそこは一切工場というものの増築を禁止をする。そして石油の消費もいまの量に押える。そういう仮定をしてみても、いまのタンクローリーよりもよき方法はないかということになる

と、パイプラインは、これは技術的に可能であります。確かに東海道路の下をくぐつたり、新幹線の下をくぐつたりたいへんではありますが、それは地下五十メートル下を将来掘らなければならぬといふ地下埋設のものを考えれば、これは技術的には可能であります。ただ深く掘るほど建設費はかかりますから、必ずしもベイスるかどうかという問題はございまして、安全性の確保は技術的に可能であります。地下五十メートルということになれば、一切のものは解決できる。ですから一つの案として、私権は地下五十メートル以上には及ばないといふことで、私権制限をしてはどうかという案が現に公表されておるわけでございますから、危険物は民家から幾ら離せという距離と、何分の一は地下に戻せといふことによつて片づくわけでありまして、しかしそれは業者がやることでありますから、幾らやっても、いまのタンクローリーよりもっと経費がかかれば、これは当然事業としてはベイスません。しかしこれはどうして、タンクローリーが災害が起こつてどうにもならないといふことになれば、国でもなさなければならぬといふ状態において、今度のパイプライン法をお願いしているわけでありまして、技術的に

は完べきに近いといふことを申し上げておるわけでありまして、皆さんがここで、御審議の過程においていろいろ御意見を出されれば、原案にまた付加していろいろのものを考えていくわけですが、これは必要上やむを得ない。タンクローリーの何十分の一か、何百分の一に減らさなければいかぬ。その何百分の一という危険度もゼロにしなければいかぬ、こういう考えで取り組んでおるわけでございますので、そのような事情をひとつ御了解賜りたいと思ひます。

○小濱委員 よくわかりませんが、御存じのように横浜線の沿道には厚木飛行場がございまして。それからその先には横田の飛行場がございまして。ここに横浜から油は供給されているわけですね。今回のこの国鉄の計画を見まして、安善と新興駅に二つできて、集まつたものが今度は子安から送られていく。どこへ今度は供給するのかわかりませんが、八王子まで行つてしまふわけですね。子安から八王子まで中間には何の供給所もないといふようなものはないわけですね、非常に長い距離に。そのそばには厚木もございまして、この計画でいいのかわかりません。これは何かまた計画を練り直す必要もあるのではないかと、いふような考え方が、距離が長いだけに起こつてくるわけですが、その点についてのお考えはどうかでございますか。

○田中閣内大臣 もちろんこの法律が成立をすれば、それによつて具体的な申請を行ない、許可する過程において、いまあなたが述べたにあられたようないろいろな問題が調査をされ、勘案をされるわけでございます。いまこれを計画しておる国鉄でも、国鉄の用地だけを全部使わなければならぬといふことだけではなく、より合理性を持ったパイプライン敷設を考へるということでありまして、これはいま出ておるものは一つの案、一つの結論であることは間違いない。しかし実行するそのときまで絶えず最善のものを考へるといふことは、企業者としては当然でありますし、また認可を行なうわれわれ主省としても、当然それらを勘案しなければならぬわけでございます。

す。そういう意味で、いまだのように変更するの
か。変更の案があるのかというところにはお答えで
きませんが、万全を期するということには、着手す
る前日まで最善の案を考へるということに御理解
いただきたい。

○小濱委員 私は、地元の関係でよく事情がわか
ります。先ほども申し上げましたよ
うに、横浜沿線を通らずに多摩川の道路沿いをな
ぜ利用しなかったのかという感じを、しろうと
考えですが持つわけです。その点については検討
されたかどうか。考え方があったのかどうかお
伺いしたいのでございます。

○田中事務大臣 私川を使うべきである。今度
建設省も変わつてくるとは思いますが、堤防の上は
道路にも使つてはならないというのが内務省から
一貫した考えでございまして、堤防の上を道路に
使わないというのも時代錯誤だという感じを私
は持つておいて、建設省事務当局には言つており
ます。私は二十年前の現行道路法の立法者であり
ますから、そういう意味では、そんなものの考え
方です。都市の中の道路交通などが確保されるわけ
がないということをお私に強く考へておりま
す。またそういう意思も通じておりますし、検討
も願つておるわけでありまして、これはやはり
都市河川の堤防を使うというところは、技術的に当
然考へなければならぬ問題でございまして、ござい
ますが、今度は南武線沿いの立川を通つてのもの
は国鉄がやります。運輸省が共管大臣となり、国
鉄がやるというものは、国有鉄道が現に所有して
おるものの利用ということが一つの大眼目になつ
ております。そういう意味で一つのバイブライ
ンだけで済むものがまかなえるとは考へてお
らないわけでありまして、次に何か計画をする
とすれば、これはもう川を使う。荒川でも利根川
でもそのとおりであります。河川敷の外小段に抱
かせれば、全く問題なく行くわけでありまして。そ
ういうことを実現において政府がやるとすれば、
これは当然検討するわけでありまして、企業が行

なうということになると、やはりその角度からも
のを考へる。しかしそこには通産省の考へや建設
省の考へが入つて悪いということはありませんか
ら、より合理的なもの、将来計画も考へながら、
これも河川敷や堤防敷というものの利用というよ
うなもの、しかも小段のある堤防などは外小段を
使えば簡単に埋設できるわけです。これはもうバ
イブラインだけではなく、ガスとかマイクロー
エープもそうであります。そういう問題もありま
すので、それは検討はされておりますが、今度の
ものは別に計画された、このようにひとつ理解い
ただきたいと思ひます。

○小濱委員 最後に山田副総裁にお尋ねをしたい
と思ひますが、おいでになりましょうか。——今
度の横浜沿線に敷設されていくという作業が將
来進められるようになった場合に、御存じのよう
に非常に横浜線の複線化がおくれております。そ
して分断されていま作業が進められていくわけ
ですけれども、この計画に支障がないかどうか、一
べん伺つておきたいと思ひますが、おわかりで
しょうか。

○山田説明員 いま横浜線の複線化のお話が出ま
したが、いま横浜線は小机まで複線になつており
まして、小机から先、八王子までは単線でござい
ます。これは従来から、あの沿線の人口が非常に
増加しまして、私どもも輸送力が不足している
ということを感じておりました。すでに複線化に
つきましては運輸大臣の認可をいただきまして、
いま着工の準備をいたしております。またまたこ
のバイブラインの敷設の話が出ましたので、むし
ろ工事的には、技術的には並行的にやることが手
戻りもなく、また工事とも円滑にいく、そのように
考へておる次第でございまして。

○小濱委員 複線の問題については、一そうひと
つ御努力を心からお願ひして、私の質問を終わ
ります。

○鴨田委員長 久保三郎君。

○久保委員 たくさんの方からお尋ねがあったの
で、多少重複しますが、大事な点なので、二、三

お尋ねをしたいのであります。

まず第一に、この法律案であります。主務大
臣がたたくさんおられまして、その点ではたいへん
重要な法案かもしれせん。しかし、この主務大
臣であります。先ほど通産大臣御答弁の中で
も、たとえば道路敷、そういうところを使うのは
原則から、当然関係の大臣が多い。これは多い
のはいいのであります。たとえばいままで大半
の御質問は安全性の問題が多いのであります。こ
の安全性の問題では二つあると思ふんですね。
一つは設計段階における安全の基準、それから
一つは、これを維持管理していく場合の安全の

基準、そういうものはおのずから、消防庁の存在
を含めて、一筋なわというか、一つの官庁ではい
かないかと思ふのであります。これはそういう意
味で主務大臣が四人も、あるいは五人といったほ
うがいいのかもわかりませんが、あるのでありま
す。しかし、その中でも主として最終的に責任を
負う主務大臣はだれであるかをやはりきめておく
ことが、責任のありかをはつきりすると思ふん
ですね。そうでないと、どうも実際の事務運営上は
それぞれ、たとえばバイブラインの基本計画をき
める場合には当然通産大臣が、この法案では、推
測すれば、中心におなりになるかと思ふのであ
ります。しかし運輸大臣も輸送の問題があるし、
そういうものは大体協議の段階で、一応最終的に
はやはり通産大臣が責任をお持ちになるならな
るという形が当然だと思ふんですね。それから設計
段階においてはだれがやるかということでありま
すが、この主務大臣、たとえば考へられるのは建
設大臣も設計段階で関係あるでしょう。消防庁も
ある。通産大臣はどうもいままではタンクくら
いは経験があるが、バイブラインは初めてじゃな
かるうかと思ふんですね。そういうことになる
と、いづれにしても関係あるけれども、じゃだれ
がここで最終的に責任を負つて、これなら心配あ
りません、関係各省庁とも協議の上にかく決定
いたしましたといつて、だれが責任を負うのだろ

うかというものが、常識的に見てもどうも疑問が多
いのであります。これはどういうふうにいたしま
すか。私は関係する大臣が多いのがいいかぬとい
う意味ではありせん。主務大臣という書き出し
方、たとえば運賃や何かを定める場合でも二人の
大臣がいるわけですね。大体どつちが主導権をと
るのだろうか、こういうふうな思ふのであります。

○田中事務大臣 運賃の場合は運輸大臣と経済企
画庁長官ということで運営されておりますが、し
かし法律上明らかに鉄道運賃は運輸大臣が主管で
ございまして。運用上やられておることでもござ
います。

今度の法律は共管でございまして、この法律
どおり道路に關しては建設大臣、国有鉄道その他
に対しては運輸大臣——これは農地があるから農
林大臣も主管せよということにございまして、
それはもう船頭多くして山に登るというおしかり
を受けるから、こゝろでどうですかという最終案
でございまして、これはほんとうからいって、
私は通産大臣だから言ふんじやありませんが、石
油でございまして、バイブラインは通産大臣主管
でもよかつたと思ひます。これは鉄道を走ら
ないから農林大臣、道路を使うから建設大臣、農地を使う
から農林大臣、地方公共団体の地域を通るから自
治大臣といへば、これはもう全部かかるわけ
でございまして、それは協議をすれば足るというわけ
であつたのですが、非常に懸案のものでございま
したし、今度ちやうど国有鉄道が二本のうち一つ
をやる、こういうので、将来国有鉄道というもの
は、うまく国有鉄道の敷地が地下埋設物で利用さ
れれば、国有鉄道の赤字対策などというものは、
これはもう一べんにきめ手にもなるという感じ
で、私も国有鉄道増強論者でございまして、運
輸大臣もみな入れたほうがいいという、これはあ
る意味では高度の政治的判断でスタートをしたわ
けでございまして。しかしあくまでも技術的な問題
としては、道路に対しては建設大臣が一番専門で
ございまして、鉄道に關しては運輸大臣がやるこ
とが望ましい。しかし最終的になると、事故でも

起こつたらどうなるか、これはもう法律にどう書いてあつても通産大臣の責任ということに私はなるとおもいます。そういう意味で各省の英知を集めて、ひとつ法律上の責任論は別に、やはり石油を送らなければならぬ。ガスや電気が通産大臣専管であるのと同じように、共管であつても通産省は相当な強い責任を持たなければならぬ。権利を主張することは、これは輸送の方法であるから権利を主張することはない。しかし責任だけは通産省が持たなければならぬ。まあ通産省はいろいろなことを——パイプラインはやつたことではないだろうが——パイプラインはやつたこととおぼつておるの通産省が所管しておるのでありますから、そういうパイプもバルブもみんな通産省がつくつておるのです。そういう意味で専門中の専門である、こういうふうに御理解をいただきたい、こう思います。

○久保委員 通産大臣のお答えでは、ぼくのお尋ねすることびたつと来ないのであります。ただわかることは、あなたが主張したいのは、いやパイプラインのこの法律に基づくものは一切最終的には通産大臣が責任を持つんだ、こういうことですね。それならそのようにお書きになればいいのです。これは非常に問題の多い法案ですよ。そういう意味で私は特に申し上げているのです。これは建設だとかこれは運輸だということ、私は国民には関係がないです。だが責任を持つてくださるかが関係あるのです。これはそれならそのように法案を修正していくべきだと私は思っています。それからそれぞれ、基本計画というのに対しては建設大臣と運輸大臣と通産大臣が協議してきめるとか、それはそれでいいのです。しかしこの法案の文言ではそういうふうにはとれない。何かどこへ行つても並び大名——並び大名はやめました、三人か四人並んでいゝんです。実は責任のあり方がはっきりしないということ。さきよりは連合審査でございまして、いづれ詰める段階があると思うのですが、いまのお話ではどうも納得しかねるということでございます。ただ

お話としては通産大臣が責任を持つのだということとでございまして、そのように一応承つておきたいと思つております。

そこで次には、パイプラインを計画するわけですね。計画は少なくとも全体の日本における国土開発というか、立地あるいは都市計画とかそういうものと密接不可分の関係にこれは置かなければならぬと思つておる。道路や鉄道と同じにあるいはそれ以上に、先ほど来たくさんの方から御質問があつたように環境保全の問題にもかなり大きな問題がありまして、ともかくこの法案を見てみますと、これは野中の一本杉で、単独で行つても、これは野中の一本杉で、単独で行つても、本来ならパイプライン網というか、そういうものをつくる場合に前提となるそういうものとの関連性をやはり明確に、これは法則といつては語弊がありますが、その中に織り込んでいくべきだろふと思つておる。当然そうするんだらうとは思つておる。しかしながら法案の中にはそういうものは書いておらない。これはやはり非常に問題だと思つておる。これはどういふふうにお考えですか。

○田中事務大臣 それはもう御指摘のとおりでございます。私たちが本法を立案する過程においては、そうあるべきである。これは先ほどもお答えいたしました。が、びぼう策である。これは立案の過程において各省が争つたときには、まず横浜から八王子に至るパイプラインの敷設法、もう一つは茨城から何々に至る、前橋に至る敷設法、こういうものでもつくらなければならぬといふたときさあつたわけですね。農林大臣も全部入れなさい、こういうときにはさうさえも思つたわけですね。そういう法律はないわけではありませぬ。しかしそんなことはできないといふことでこの法律になつたわけでありまして、これはあなたが申されるように、基本的な法体系を整えて、その中で各論として分けてきてこの法律が出るのが望ましいといふ考え方は私は理解できますし、私もそういう考え方を。ところがまだ新々全線といふ

ものもできておらない。實際六十年の展望に対してよく法律として提案したものは、いま国会に出ております工業再配置促進法だけでございまして、ですから工業再配置をやつても、さしあたりは産地の振興をやるやうなことがございまして、ほんとうに計画的なものがなかつたわけですね。いままでは全部自然発生を認めて、その過程において調整を行なう、こういうことではあります。理想なものには、この法律が土合になつて必ず理想的なものになります。これは逆だといふことは御指摘のとおりだと思つておる。しかしいま国土の六十年展望の青写真がないにもかかわらず、それに対して大きなふるしきを広げながら基本法をつくるというわけにはまいらぬ。しかしさきさき言つたように国鉄は国鉄、私企業は私企業といふ二つの法律を出すというふうなばかなこともできないといふことが今日の法律になつたわけでありまして、ですからこれは逆に横浜に製油所を置けなくなるやうになるじゃないかと、いうことですが、しかしそれは低いところから高いところへ圧力で石油を送らなければならぬ。これは外周から自然流下してきたほうが最も理想的である。しかしわづか十年、十五年たつて、これだけ需要のある石油に対していまはうつつおけないといふことで、この二本のパイプラインといふものは現に計画されております。この法律が出れば阪神地区でも直ちにそういう問題が起つてくると思つておる。そういう意味でも立案のしかたは逆のやうな方向でありまして、現状やむを得ない、こういう立場で立案、御審議をいただいております。逆でも近いうちにちやんとした法律をつくるやうになりますから、また努力をいたしますから、御理解をいただきたいと思つておる。

○久保委員 いまのお話の中で、たとえば工場再配置の問題にしてもかなりの問題があるんで、それ以上にお答えがありました。たうに、新全線をあらためて見直している段階でありまして、しかも見直しも、いままでのやうに多々

ます弁ずるということを基礎にしてやつていけな環境にあるわけですね。そういう条件がもうすでに出ておる。そうなるといふまでの手法にかなり制肘を加えなければならぬ、そういう考えが一つ出てくるわけですね。ところが今度御提案になつておるの、おそろく石油の需要量にしても六十年度には大体二倍半から三倍ぐらゐになるであらうといふ想定のもとに、パイプラインの構想も出発してゐると思つておる。私はさういふとよくわかりませんが、石油がエネルギーの中でどの程度の比重をこれから占めていくのか、それで絶対量はどの程度までが限度なのか、まず限度を考へるべきだと思つておる。そういうものがおおよその検討も方針も出ないままにパイプラインだけ引いていくことは、鉄道を敷くよりも悪いのです。鉄道が貨物がなくてもお客は運べるかも知れない。パイプラインは石油を運ぶ必要がなく

なつたときに砂でも詰めて運ばうかといつても、そう簡単にはいかないですね。ましてこの中にお客を突つ込んで輸送するわけにはまいりませぬ。しかも巨大な装置産業ですね。はつきり申し上げてあとで手直しができないのです。しかも限定した輸送なんです。だから慎重の上にも慎重に、そういう各パイプラインそのものの産業の問題からも考へていく必要があると思つておる。ところがいまのお話だと、たとえば横浜から八王子を通つて宇都宮でありますか、あつちのほうへ持つていくのを、これを横浜線、そういうものを經由してかなりのタンク車の輸送がある。これは輸送が詰まるかっこうであります。これは一つわかる。それから先ほど御質問ありましたが、こちでは東京湾からずつとこれまた北関東へ向いていく。そういうやうなものを考へていくと、何かさつきの話とずいぶん違つてくるのです。これはあとで要らなくなつてしまふかもしれない。そういう場合にどうするかといふ問題が出てくる。それからもちろんいまの場合はあと追ひのかっこうでありますから——首を振つておるとお

ものであらうかどうかという疑問があるわけですが、いまさら憲法十三条を引き合いに出すまでもありませんが、これはやはり一考を要するものだと思います。私の調査に間違いがなければ、アメリカのバイブライン、ある一部であります、これは土地収用法の適用がないように私は見ております。これは先ほど公共性の問題で、水、電気、その次は石油だという話を大臣はされましたが、そのたとえとちよつと違ふんですね。水は別に危険じゃないんですよ。電気はあれ以外に運びようがないんですよ。そうでしょう。バイブラインで電気を運ぶというわけにいきませんから。油はいまタンクローリーなり貨車で運ぶこともできる、可能性はあるわけですね。そうなりますと、より安全なもの、経験したものが一番わかりやすいのです。だから、法律で安全が全く確保できるときには、憲法十三条との抵触は薄らいでくると思うのです。しかし、いまそれを保障する何もの——何ものといつては語弊がありますが、納得させるにはたいへんむずかしい。そうだとすれば、主観的な問題でありますから、国民一人一人の立場から考えれば、憲法十三条からいって土地収用法を適用することについては、問題がありはしませんかという点なのです。その点について、この際はひとつ考える必要がある。私は、まあ断言できませんが、将来、万が一、皆さんがいま御答弁なさっているように、安全が実証され、国民一人一人もバイブラインに対して安心ができるというときには、憲法十三条との抵触は薄らいでくると思うのです。その場合は、土地収用法もあるいは考えられてしかるべきかもしれません、いまは少しくまなく行き過ぎではないか、こつこつに思うのですが、いかがでしょう。

○田中事務大臣 先ほど申し上げましたが、国民が使うエネルギーの六八%が石油である。しかも、六十年を展望しまして、七億キロリットル以上も消費をするというときには七〇%になる。残りの三〇%は何かという、そのうちの一〇%

は原子力である。そういうことになると、国民生活からも非常に密接不可分のものである、こういうことになりまして、水、ガス、電気——水、電気ともわかりません。水、電気、ガス、石油、こういう順序である。これは間違いないと思うのです。そういう意味で、これは非常に公共的なものであるということでございます。

もう一つは、危険度の少ないもの。危険は現在あるわけですね。タンクローリーの事故は、バイブラインに比べて驚くほど多い事故数でございます。しかも、実際的には、六十年を展望すると、交通労働者が確保できないということ、タンクローリーでは送れないということ、混合輸送というものは、危険なものは、専用道を通ることが一番望ましい、こういうこと。混合輸送というものは、非常に迷惑をかけるのです。そういう意味から、バイブラインというところにどうしても来るのです。都市ガスは地下埋設でやっております。ことである市ので、あと残るのは、結局安全度の問題だけだ。これはもうどこから考えてみても、世界的に安全度の問題。安全度の問題は、人間が集合しているようなところから一定の距離を離せという平面的なもの、平面的なものは立体的に地下に下げることによって解決できる、こういうことでもあります。バイブラインというのはどうしても不可避の問題で、時代的要請ということでもあります。

あとは土地収用法の問題であります。これはガスと同じく考えていただきたい。ですから、これは頭から土地収用法をどう考えておられますか。電気、ガス、水道と同じように、国民生活に密接不可分、なければならぬ問題である。こういうことで土地収用法の規定を置いたわけでございますが、これはもうトラブルを起こして、土地収用法が発動されるということの意味しておりません。話をすればよくわかることでございます。原子力の発電所とかいろいろ問題が起こっておりますが、そういうものに比べても、石油の

バイブラインというものの、この種の規定というものは少なくとも必要なのではないかとというのが結論でございます。

○久保委員 先ほどの御答弁の中で、一つ断わっておかなくちゃいけないことがあります。それは、あなたは将来、総理大臣になるかも知れぬという人物でありますから、私の選挙区の茨城県について、いろいろ話をしてるのか、うまく利用すればできそうな話をしてるのか、わかりませんが、茨城県の大半は、首都圏の中の茨城県としては、緑の空間をやはり大事にもつていきたいというところが、いま命がけで考えている問題であります。めつたやたらパイプを敷いたり、油を流したり、電気を起こしたりすることについては、私はあまり同意しかねることあります。もしおやりになるときには前もって国民に御相談をいただいて、十分納得の上におやりいただきたい。これは通産大臣でもやめちゃうなら別であります。何かそういううわさも立っておりますのでありますから、間違つては困るので、一言申し上げておきたいと思つてます。

それから、土地収用法については御答弁がありましたが、ガスと同じようにという、ガスはタンクローリーでは運べませんから、これはほかに手段がないものでありますからやむを得ぬと私は考えております。しかし、時間がありませんから先へ行きますが、このバイブライン事業というのは公共運送人として扱いますね。公共の運送人、いわゆるコンモニカルです。プライベートのキャリアではなくてコンモニカル、そうです。ね。——そこで、この会社側であります、国鉄は国鉄で独自におやりになるのでありましようけれども、できるところの会社というのは、石油資本の会社がそれぞれ出資をしておつくりになる会社であらうかと思うのであります。そうでしょう。

○田中事務大臣 これは石油関係業者が主体となつてつくるものでございます。しかし、一般的な加入、資本参加を認めないというものではあり

ません。

○久保委員 そうしますと、これには当然株の配当の規制というものが必要かと思つてますが、考えておられますか。と申し上げましたのは、コンモニカルでありますから、株の配当について何らかの制限がなければ、これは言うならば運賃に差別的な待遇を与えたと同じようなところに相なるはずだと思つてます。これは独禁法のたてまえ上許さるべきものではないのでありますから、当然株の配当には規制をつけるべきだと思つたので、どうですか。

○田中事務大臣 これは料金を認可制にしておりますから、電力会社と同じことであつて、配当制限はしてありませんが、配当は全く民間のものと同じようにはならないわけでありまして、おのずから規制を受けるということでもあります。

○久保委員 語尾が少しはつきりしないので、御答弁がよくわかりませんけれども、これは規制をすべきものだと思つておられるのですが、いかがですか。

○田中事務大臣 これは、高率配当ができるような状態なら料金を認可しませんから、料金で規制をいたしておりますので、法律的には配当の制限はないということでございます。しかし、それはガス会社及び電力会社にひとしいものであるというのを申し上げておるわけでありまして。

○久保委員 いま申し上げたことは、料金は認可制だから——料金は認可制でありましよう。これは当然ですね。株の配当と見合ひながら、一応料金の決定をするのでありましようけれども、たとえばだんだん輸送量が多くなつてコストが下がれば、料金は下げる必要があるのです。下げるか、それとも株の配当をよけいにしていくか、そうでしょう。そういう場合があるので、私は規制をするということを考えていくべきだと思つてます。

時間が来ましたが以上で終わりますが、この法案は、いづれにしてもいろいろな面で——安全性の問題はもう皆さんからお話があつたとおりで

ありまして、慎重な審議をして、関係者の意見をもう少し聞いて、手直しすべきものは手直ししてやるか、それでなければ、もう少し日にちをおいて、ゆつくり仕上げていくことがいいかもしれませんね。問題があるのは、あんまり押し切ることには賛成できかねるということを一言申し上げて終わりにします。

○鴨田委員長 門司亮君。

○門司委員　これは大臣でなくてもよろしいのですが、あとで大臣がお見えになってからよく聞きますが、法の体裁として、この法律をずっと見てみますと、問題になっているところはほとんど全部第七章の「雜則」に位しているのです。この雜則というのは法律の書き方の概念は一体どういうものですか。

○別府説明員 答え申し上げます。

一般にこのような新しい法律をつくります際に、この目次をごらんいただきますとおわかりいただけますように、ごく一般的な目的その他の規定を「総則」という形で置きまして、このような事業法でございまして、三章以下に「事業の許可」とか「工事の計画及び検査」というようないわゆる実体規定と称するものを置いてございますが、その際に一番最後にいま御質問ございました「雑則」という形で置きますものは、それぞれの各章の中に組み入れるのは必ずしも適当でないけれども、この法律を実施いたしますために手段的に必要な部分、たとえば「報告徴収及び立入検査」のように、実体規定を実際に動かすために必要な部分というようなものを入れるのが普通でございまして、そのように考えております。

○門司委員　大体通り一べんの考え方で、法律の体裁というのは往々にしてこういうふうにできております。しかし、問題になりますのは、私がなぜそういうことを聞くかという点、この法律は問題の点は全部雜則に譲つてあるのです。手段に譲つてあるのです。そうして前のとこをずつと見てみますと、ほとんどその経過措置といったら悪いかもしれませんが、実体といつてい

るけれども、事業を主体とした、業務を主体としたものがこへ書かれておつて、これもはっきりいへば生産手段とでも申し上げますか、そういうものが雑則に織り込まれてきておる、私は法律を讀んでおりました、こういうところがどうもおかしい法律を書いてゐるなという気がするのです。が、特にこの場合の雑則に盛られておる二十九条以下の条文というのがいま論議的になっているのであつて、ほとんど全部ここに集中されているといつてもいい。だからいまのようなものと考え方でもやつておきますと、いかにもそこは手段だといふことになる、しかし、この手段を取つてのけると実体は動かないのです。雑則を削つてしまふと、実体は動こうと思つても動きようがないのうと、そういう観点で、ほんとうに時間が制約されておりますので、こんなことで長くものを言う時間はないと思ひますけれども、法律の体裁から見るといささかどうかと思う点がたくさんあるの、これはその程度にいたしておきます。

いま大臣がお見えになりましたので、大臣はいろいろ公共性ということを言われておりますが、エネルギーに對する基本的な國の考え方はどうなんでしょうか。エネルギーというものの基本的なものの考え方、これは空氣と水と太陽の熱とがあるのですが、この三つが人間の生きていく要素に間違いないのですが、エネルギーというものに對して日本の将来はどう考えるべきかということ。率直に言いますと私企業にまかせておいていいか悪いかということなんです。大臣がいましばしば答弁されておるように、もういつときすればほとんど九〇％くらいが石油と原子力によらなければならぬというような時代になって、依然としてこれが私企業であつてよろしいかどうかということなんです。ことに日本は、御承知のように國で産出される石油などというものは〇・何パーセントかというものであつて、新潟の沖にこの間油田が発見されたといつても、日本全体の使つておる百分の一になるかならぬくらいしか出ていない。こういうエネルギーが非常に危険な状態にある乏しい日

本の国が、依然としてこれを私企業にまかせていかどうかという点なんです。私はこの点は非常に大きな課題だと思う。少なくとも国の大きな産業の一つの基本をなすエネルギーが私企業であつてはならぬということで、われわれかつて石炭国管という法律を出して片山内閣のときに通つたのだが、自民党内閣になつたら一気におやめになつた。こういうことを考えると、このエネルギーについてこういう私企業にまかせておくということでは、将来の日本経済にとっては非常に危険である。ことに石油にとっては、大臣のほうがよく御存じだと思ひますが、産出が非常に少ないのでかなりたくさんさんの貯蔵がこれには必要なんです。世界じゅうどこでどういふ変なものが出てくるかわかりませんから、結局輸送に支障ができるということになると、日本の産業は一本につぶれなないでいく一つの大きな具体的なものとしてはエネルギーだろふと思う。それが私企業でよろしいかどうかという点について、この際お考えをはつきりしておいていただきたいと思ひます。

○田中閣内大臣 石油は非常に重要な問題でございます。特に世界各国でも石油はただエネルギーというだけではなく、民間で使うエネルギーというふうな考え方よりも戦略物資として非常に嚴重に考えておるわけでございます。だから社会主義國は当然國營でもってすべてをやっておるわけでございますが、膨大な石油を消費する國としては、全く私企業にまかせているというのはアメリカだけでございます。しかし、アメリカでも私企業にはまかせておるけれども、石油に関しては通産物資、商工物資ということではなく、国家安全保障委員會の問題として嚴重に管理をしております。日本は全く民間にすべてをまかせておるわけでございますが、石油が総エネルギーの六八％、七〇％近くなっておりますということになれば、新しくかわるものといえは原子力だけでございしますが、しかし原子力に対してもおのずから限界がある。原子力に対しては特殊会社、國が中心に

なつてやつております。かつて電力や基幹産業が國營であつたということを考えてみても、石油がいまのような状態でいいのかどうかという問題は、御指摘のとおり非常に重要な問題でございます。西ドイツは一つの国策会社をつくらせておいて、これに特権を与えて政府の権限を代行させた、権利も義務もそのようにしております。またフランスやイタリアのように國營にしておるところもございます。

日本はどうするかということでございますが、郵政省から電信電話公社というように移つておるし、鉄道は鉄道省から鉄道公社に移つておる、三公社五現業、あとはだんだん民営にという議論が風潮、流れになっておるわけでございます。やむを得ざるものは特殊会社というふうにしておるわけでございます。電力など九電力というふうになつておるわけでございます。ガス会社も一ぱいありますけれども、地域的には独占企業というふうにしております。そういう意味で何かしなければならぬということ、今度石油公社の増充を行なつたわけでございます。戦後二十六、七年間石油に対してとつたのはどういふことかという、議員立法による石油資源開発会社をつくつて百万トンばかりの石油を掘つたというだけにすぎません。それではだめだということで、海外石油というものを求めて石油公社に衣がえをして、石油公社は今度の法律案で御審議いただいておりますが、可燃性天然ガスの試掘、採掘も行なえるようにだんだんと増充をいたしております。ちよど民営のよさと、しかし石油の持つ重要性というもののバランスをとつたものにしなければならぬ。これに対して、ほんとうに、六十年、七十年にはこうするのですといううなはつきりしたことはまだ申し上げておりませんが、政府のおのずからの基本姿勢としては、石油公社の増充ということでバランスをとりつつある。まあこれで万全でないという御議論は朝野にあります。しかしあなたがいま述べられたような御意見を中心にしながら、これからお互いがみな検討もして

将来の石油行政、石油の組織、そういうものをどうすべきかという事は、これは検討課題だと思ひます。

りした答弁をいただきますと、水がどうだ、ガスがどうだ、電気がどうだと言われましてこれども、これはみな公共性があるから公共企業体でやることにして、公営企業法という法律で律せられておるのです。石油はそういうものはちょっともないのです。公団があるから、これは公団でやることになって、別に公営企業として、公のものとして法律は認めておられない。こういう点を考えると、どうも大臣の答弁というのがあまりおざなり過ぎると思うと、田中大臣のことだからおこるかもしれませんけれども、私から考えてみますと、どうも引用している例というものが少し食い違ひがあるような気がするであります。

認可してない。これくらい慎重にやっておりますから、この条文で足りるという事を考えておるわけでございます。

しておる場合は許可しなければならぬ。これは道路管理者が、まだ一人でも反対がありますからという事で全然許可しないということになったから、この法律制定の目的が害されるわけでございますし、また実行ができなくなりますから、この「許可を与えなければならぬ」というのは、事務をスムーズに行なう、処理をスムーズに行なうことを意味します。適格性があつても必ず許可されない場合に対して、これは何日経過すれば許可するものとみなすという法律が過去にございましたが、しかしこの法律は、これは事業認可に対して許可をしなければならぬという拘束ではなく、適合しておるにもかかわらず、恣意によってそれを延ばすようなことはできないという整理条文でありますから、当然法制上は必要である、私はこう理解します。

○門司委員 検討課題だと言われておりますけれども、私はほんとうに国の将来の存立の立場からいへば、日本の場合には決してこれは戦略物資じゃないのですからね。戦略物資でない石油が、しかも全体のエネルギーのほとんど全部といつていいほどこれに将来依存しなければならぬ。原子力がどこまで発展するかわかりませんけれども、結局、そういうことであるのを、なお依然としてこれがこういう形で置かれておる間に間違いがありはしないかということ、それからこれも大臣を責めるわけではありせんけれども、御答弁の中にガスの電気だの水道だのと言われておりますけれども、こういうものは実際は公営企業でやっております。水だって、ほとんど全部といつていいほど公営企業なんです。公の一つの企業であつて、何も私企業にゆだねてはおりません。ガスだって、大都市ガスは公営企業がわりあいに多いわけで、都市ガスの問題は少ない。それから、公営企業の中にはやはり電氣も含まれておるといふことであつて、最近病院までも準公営企業といふようなたてまで今日の日本の法律はできておる。そういうふうに出てまいりますと、これは公共性があるから、この三十一條でありますか、土地の立ち入りができるとか、あるいは土地収用法によつてできるとかいうようなことがここに書いてありますけれども、もしこういうことがかりにあるとするなら、さつき公共性と言われておるわけでありすけれども、公共性があるとするなら、やはりこれをさつき申し上げましたような形で国営なら国営、ほんとうに公営で行なわれるような処置をとらないと、何といつてもこの場合はまだ私企業であることに間違いがないのであつて、それが特殊のものとしてここに収用法が適用できるという三十一條の規定というのは、私はこれは納得するわけにはなかなかまいりません。大臣の答弁も、もう少し公共性のはつき

あつて、もう十七、八分しか時間がございせんから、私はこんなことで議論をしておるわけにいかぬかと思ひますが、問題になりますのは、この法律の中で一つの、道路占用のいわゆる三十二條であります。ここに地方自治体に話をしなければならぬ程度のものが書いてある。これは地方自治体の長に話さなければならぬといふようなことでなくて、私から言わしていただければ、この問題は議会の議決ぐらゐで持つていかないと、間違ひができたときには、これは全部地方自治体が背負うのですからね。国が背負うわけでもない、ガス会社が背負うわけでもないのです。間違ひがあつた場合は、結局だれが背負うことになるかという、地方の市町村がみんな背負うなければならぬ。そうすると、こういう可燃物を市町村を通す場合には、やはり市町村の議決といふものはこの際必要ではないかといふこと。単に地方自治体の長の意見を聞かなければならぬといふことでは済まされないのでないか、こういうふうに出てくるのですが、どうですか。

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 事業免許に対して、許可しなければならぬといつてゐるのは、電波法でも明定してございまして、これは非常に問題があるものでございまして、許可しなければならぬ、これは事業認可ではなく、構造その他所定の条件を具備

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

○田中大臣 自治大臣を通じて、都道府県知事の意見を聞く。都道府県知事は、実態的には市町村の意見を徴する。これはいままでの法律は大体それで済んでおるわけでございますし、これは法律で議会の議決があつても、町村長が反対をしておれば公営電源開発の発電所も工事をまだ

は、少なくとも法律の全文から見ても、そうしてこれが消防法の第三条にどういふふうな作用しておるかというのを考えて調べてみると、それほど大きな作用はしていない。作用がしていなければ何もこれは排除する必要がないのであって、この条項は残しておいたほうがよくなかったかというところである。むしろ、これがここにどういふ形で消防法第三条を排除するということになると、この三条は御承知のように火災予防の処置等のごとが書いてある。いわゆる火災予防ということばをここに含んでいるのでありまして、そうすると、やはりこの石油のパイプというのは、こぼれれば、これは火がつけば火災になるのはきまつているのでありまして、結局この三条を除外したというところについては少し法律上行き過ぎではないか、こういふふうな考えのようですが、その辺の考え方はどうですか。

○田中中国務大臣 あなたもいま御指摘になりましたように、消防法の規定を適用しないということにつきましては、消防法の条文もしくはそれ以上の規定が保安基準の中に入っているというところでありまして、重複を避けるために整理したというところであって、特に意味はない。これはもう除外例であつても、明確な規定が新しい法律に規定をされる場合には権限紛争等を起こさない、議論の紛争を起さないために、第何条の規定はこれを適用しないというの、条文整理の段階では立法段階において常に起こる問題であつて、特にこの規定の適用をしないという三十七条の二項を置いたことによつて石油パイプライン事業法が消防法の適用よりも案になる、防災その他に対して緩くなるということの意味はおらぬわけですか。

○鴨田委員長 門司君、いま消防庁長官から補足説明があります。

○降矢政府委員 御指摘の規定は、消防法の第三章の危険物に関する規制の規定を全部排除いたしまして、石油パイプラインにつきましてはパイプライン法によるという意味をあらわしたわけでございますが、消防法とパイプライン法を比べてみ

ますと、工事計画の認可が消防法のほうは施設の設置許可、保安規程は予防規定、それから保安技術者の選任は保安監督者、それから技術基準の關係は十一條によりまして政令で書くことになつておりまして、対照いたしまして、ほとんど差異はないわけでございます。したがって、第三章の危険物の規定は排除いたしました。しかしながら、いま御指摘の第二章の火災の予防の規定の第四條、三條の規定は、これは消防独自の立場から普通の防火対象物と同じように立ち入りを当然認めるわけでございます。第二章の規定はそういう意味では排除していいものではございません。

○門司委員 いま消防庁の長官の答弁もございまして、けれども、私はこれは排除しなくともよかったのではないかと申すのです。ほんとうに必要なことですか。ここに排除したということを書いてあると思ふのです。これはあつたからといってちつとも差しかえない。さっきの大臣の答弁をそのまま聞けば、あつたからといって別に差しかえない。ところが、あつても差しかえないものを一体なぜ排除するかというところについて、われわれは疑問を持たざるを得ないのであつて、法律の書き方としてあまりいい書き方ではなかつたと思つてゐる。

それから、もう一つ大きな問題は、火災もさることながら、このパイプラインの、先ほどの答弁を聞いておきますと、敷設については穴を掘つて深く埋めるとか、いろいろなことが考えられておるようでありまして、また道路については路肩のほうを使うのだというように書いておられますけれども、これは少し考えてもらいたいのですが、もし埋設する場合には、技術的に地下大抵何メートルぐらゐ下に考えられておるのか。技術的な問題ですが、これはどういふ構想ですか。

○高橋(國)政府委員 道路の下の方の地盤の強さによつてきまるわけでございますけれども、路面から一メートル五十センチを標準にしておりまして、ただ市街地等に入りまして他の埋設物もござ

いますので、平均して大体一メートル八十になると思ひますが、これは標準でございます。

○門司委員 地下に埋設したということになりまして、一メートル五十センチは私もしるうとよりもあなたのほうがぐらうとだから、その点では十分考えられておると思ひますが、路面を走つてまいります自動車は重さはだんだんふえておる。これは耐久性がどうなつておるかということですね。ガソリンというのは漏れたらえらいことになるのです。火がつくだけではありませんが、これは地下水に入つてしまふのです。地下水に入つてしまふと実際はどこへ出てくるかわからぬのです。現に沖縄の嘉手納でこの事件がありました。嘉手納のB52の基地からガソリンが漏れて、それが地下水に入つて、嘉手納の四十三でありましたか四十八でありましたか、私は現地を見に行つたのでありますが、井戸が全部使ひものになつた。永久に井戸が掘れないということが起つた。下からガソリンが出てくるということと、よけいなこともかもしれないが、現地に行くと、コンクリートのふたがしてあつて、それを取りのけて水をくませて火をつけると、火がよくついて、土地の人に言わせるとライターの油になりまして笑つておりましたが、そういう危険性を持っておるのです。こぼれたら火がつきま

すけれども、表面に出てこないため火はつきませんが、下にいたら地下水に入つてどこへ行くかわからぬ。場所によつては水源池の中に入るかもしれない。そういうことを考えてみますと、埋設の方法、さつき路肩のほうにと言われておりますが、路肩が最も危険であつて、もしがけくずれなどがあつたら、道路が決壊でもしたら、すぐそのパイプが出てくるのです。したがつて道路に対する埋設については特に気をつけてもらふと、先ほどの答弁を聞いておきますと実に安心がならない。一メートル五十センチ一メートル八十と言つておられますけれども、それでよろしいかどうか私どもも疑念がある。いま申しましたように、だんだん上に大きいものが通つておりますから、これはそう

いうことで非常に心配をいたしております。この法律ができた、この法律の適用は、いまアメリカ軍が使用しております沖縄にはどういふ作用をするかということでありまして。

○田中中国務大臣 新しい沖縄にパイプラインが敷設される場合には、本法が適用されることは論をまかせません。しかしいふまでもない、たとえばこれはアメリカの軍施設でございます。ですからこの法律の適用は受けないということでございます。

○門司委員 ちょうど時間ですが、私はその辺をやはり心配する。沖縄ではすでに浦添市、那覇の隣の市であります。この辺にはパイプラインがあつて、実は市長さん、どうもあぶなく見ていられないということで弱つておりました。ここはあまり深くない、浅いのであります。しかしこれは安条条約の六条の規定が作用して、地位協定や何かで問題はあろうかと思ひますけれども、軍の施設だから、この法律の適用はできないはずであります。そういう問題についてはどういふふうな処置をされますか。六条の規定でいくといへばそれまでで、安条条約の六条が作用するといへばそれであるいは片づかもしれませんけれども、実際は非常に大きな問題であつて、本土に帰つてきた以上は、やはり沖縄住民の危険は除かなければならない、こういう立場から、最後にもう一言ひとつ安心のいくように……

〔鴨田商工委員長退席、小宮山商工委員長代理着席〕

○田中中国務大臣 沖縄には二、三本ございまして、ございまして、これはもう恒久性がないということとで、この法律の適用は受けません。受けませんが、沖縄が日本に帰つてまいりますから、帰つてくる場合には、アメリカの国内的な基準には適合しておると思ひます。しかしこちらは今度新しくこの法律が施行されるわけでありまして、それうすれば一体危険がないのかということとは、それらの調査もいたしますし、危険があれば補修を命ずることもできますし、これは法律でなくとも、今度日本国内における問題でございますから、ア

アメリカ軍と直接やっておったときは事情が違ふという事で、住民に対する安全その他に対しては十分なことが可能である、このように考えております。ただ原則的には本法の適用はないということだけ明確にいたしておきます。

○門司委員 これでもやめますが、その点はひとつ特に御注意を願いたいと思います。相手は軍でありますから、なかなかそう簡単に言うことを聞くものでもございませんし、それから現実に見てみると、いま申し上げましたように、浦添の市長たちが非常に心配しておりますようにこのは埋設はかなり浅いのです。そういうことで、特に沖縄の米軍が持つておるパイプライン等については、本土でこういう規定ができる以上は、向こうにも同じような処置ができるようにひとつ御配慮を願っておきたいと思ひます。

では、これでやめます。

○小宮山委員長代理 松本忠助君。
○松本(忠)委員 石油パイプライン事業法案の審議でございますが、このパイプライン事業法案をめぐりまして、輸送か、供給かという事でいろいろと問題が紛糾いたしております。この法案における主務大臣は、基本計画の策定、事業の許可、工事の計画及び検査、業務の監督あるいは保安、こういうものについて三人ないし四人の大臣がずらりと関連して並んでいらっしゃるわけでありまして、言うなれば、私は、お役所のなわ張り争いの縮図を見るような気がしてならないのであります。この席にいらっしゃる国務大臣として、田中さんはこういう姿をどのようにお考えになつていらつしやるか。お役所のなわ張り争いの縮図と私申し上げましたけれども、まさにそのとおりにじゃないかと思ひますが、大臣はどのようにお考えになられるか、まずお答えいただきたい。

○田中(忠)委員 責任の明確という面からいって、主務大臣は一人に限ることがいいと思ひます。思ひますが、この法律がなかなかむずかしい過程を通じて今日に至つた事情は十分御承知と思ひますので、御了解いただきたいと思ひます。主務大臣は一人にして、そして鉄道に関しては運輸大臣に協議をし、それから農地の場合は農林大臣に協議をするというのが正しいと思ひます。私は二十年ばかり前に現行公営住宅法をつくりましたときに、これはなかなかなわ張り争いが激しくてどうにもならなかつたのですが、最後は、公営住宅法に關しての主管大臣は建設大臣とする、ただし厚生住宅に關しては厚生大臣に協議をする、労働住宅に關しては労働大臣に協議をするということに結論が出たわけでありまして、なかなかこの種の問題はむずかしいということでもこんな状態になつたわけでございますが、これでもまだいろいろ議論がございまして、ある過程を通りながら理想的なものに仕上げていかなければならないだらう、こう思ひます。

「小宮山委員長代理退席、委員長着席」
○松本(忠)委員 いろいろ事情があつたことは私も承知いたしております。しかし、こう突っかけ者ではしょうがないんだと思ひますがね。
これはこれとしまして、最初にお伺ひしたいのは輸送コストの問題でございます。この問題は業務の監督の部門に属するのじゃないかと思ひますので、通産大臣、運輸大臣でございますが、運輸大臣のかわりに国鉄関係からお答えいただけてつこうだと思ひます。
そこで、昨年五月十九日に、私は、運輸委員会の国鉄問題小委員会の中でパイプラインの問題についてお尋ねをいたしました。そのときに運輸省の鉄監局長が、パイプラインにすることに二割以上の輸送コストの減少になる、こういうふうにお答えがあつたわけでございます。私、その後いろいろと調査してみましたが、私、その安くなるのではないかと思ひます。要するに輸送距離と輸送能力、こういうものによつてコストが変なると思ひますけれども、この点について運輸大臣——かわつて国鉄でつこうであります、通産大臣、タンクローリーで運ぶ場合と、鉄道のタンク車で運ぶ場合と、パイプラインによる場合に、距離は一応五十キロメートルのところ

の安い部分が消費者に還元されてしかるべきだと私は思ひます。これが中間で搾取されてしまつたのでは何にもならないのでありまして、これが完全に消費者に還元されていって、なるほどタンクローリーで運ぶよりもパイプラインで運んだほうが安いのだ、しかもまた安全なのだといふようなことになれば、これはみんな喜ぶのじゃないかと思ひますが、はたして消費者に還元されるものかどうか、この点について目的に合致してやられるかどうか、この辺をひとつお答え願ひたい。

○田中(忠)委員 これは結論としては、消費者価格の抑制ということには当然働いてございまして、またそのためにパイプライン法の御審議をお願いしているわけでございまして。しかし十八円そのものが必ずしも全部いくということにはならないわけでありまして。これはバイケース。しかしまたひっくり返して言へば、二十円マイナス二円、その十八円に相当する部分は、消費者価格の抑制ということでは消費者に影響を与えるものであるといふことは、これは申し上げられるわけでありまして、この計算は国鉄も同じだと思ひますが、単純に計算をしておるわけでございまして、鉄道運賃とトラック運賃との比較と同じ計算をしておりまして、しかし鉄道では駅から小荷物の運搬というものが、タンクローリーは工場に行つてホースでちゃんと給油所まで送れる。しかし、パイプラインの場合はそこからまた小運搬をしなければならぬという問題がありますので、必ずしも十八円といふ数字にはなりません、そのメリットといふものは消費者価格に必ず働くといふことだけは事実であります。

○松本(忠)委員 一応その点消費者価格に完全に還元されるということのお答えをいただいております。思ひますが、中間の搾取を極力避けていただきたこととでございます。それから保安基準の問題でありますけれども、この保安基準に關しましては、通産、運輸、自治

というふうに関連しているのですが、やはりこの中で一番責任が重いというか、自治省が保安の問題についてはやはり責任を持つのではないかと、思いますが、この見解は当たっているかどうか。

○田中閣内大臣 保安基準は通産、運輸、建設、自治、四省が協議をして中立的立場で厳密なものをつくらなければならない、こう思います。

○松本(忠)委員 いずれにしましても、保安のことに限っては、自治、運輸、通産、共同の責任だ、こういうわけですね。

そこで伺いたいわけでありまして、現在では、考えられている線が要するに千葉のほうから北関東のほうに向かうところの関東パイプライン、それから千葉から成田空港へ行くところのパイプライン、それからもう一つは国鉄のパイプライン、こういうふうにあります。この国鉄のパイプラインは、御承知のことと思いますが、口径十六インチ、関東パイプラインのほうは計画されているのは十八インチ、空港のほうは十四インチ、こういうふうな口径の違いがあります。当然のこととで肉厚も違ふらうと思うのです。そういうふうな、これからここで考えられている三つのパイプがそれぞれ全部保安の基準が違ってくるんじゃないか。そういたしますと、やはりこれに對して、まず何といつても保安基準というものを完全につくり上げるほうが先ではないかと思うのです。各社それぞれから、保安規程を定めて主務大臣に認可を申請する、こうなっておりますから、やはり保安基準というものを定めるべきじゃないかと思うのですが、しかし保安基準をつくるということとは結局この法律が通らなければつけないことになると思うのです。法律が通らないうちにそれを言ってもしょうがないというかもしれません。国鉄のほうも着工してある、こういう状態。そうした場合に、保安基準が定められるのが何月ごろになるかわかりませんが、おそろしく法律が通ってから六カ月ぐらいかかるだろうと思うのです。その間にきめられると思うのです。そ

うすると、その前に着工し、完成はしないと思えますけれども、そのところに時間的なズレはありますけれども、いずれにしても保安基準が出る段階にはもうかなり工事が進んでいるものと思われ、この問題、そう言ったときに、この保安基準というものの定め方、これはいままでも工事をやっているわけですから、こういうふうなやり方だといつても、すでに工事を始めている部分が両方にあるわけですね。そういうものに影響を受けて保安基準なるものを現在施行されているようなものに合わせたいという傾向にあると、これはなかなかむずかしい問題じゃないか。やはり三省が十分に監督して、これなら絶対だいたいようぶだといふものをきめていただかなければならぬと思う。そうしてきめられたとすると、着工しているものと違ひが出た場合に、それを掘り返してちゃんと直せというそれだけの勇気はないだろうと思うのです。そういう点を考えますと、やはり私最初申し上げたように、保安基準が現在つくられているものに近いものになつてきて安全度が弱められるのではないかと、いふふうな気がするので、この点が心配なものですから、ちょっとお尋ねしておきたい。

○田中閣内大臣 本法公布の日から六カ月以内に施行するわけでございますから、同時施行ができるように基準はつくられなければならない。これは公式発言でございます。しかしいまのような具体的に進んでおるもの、これは四省の中で、特に空港線等は運輸省がじかに監督しておりますし、鉄道線のほうも運輸省と国鉄が一体になってやっておるものでございます。これは責任は運輸省にございまして、この四省間では、法律を提案するのでございまして、提案するにあたっては当然非公式に検討を進めておるわけでございます。でありますから、全然未確定のものというのではなく、公式には法律施行後——施行と同時にということになります、いまこれから定められるであろう基準以下のもではなく、基準以上のもので監

督を行ない、内々相談をしながらやっておるはずでございます。そういう意味では、いまだたものに基準を合わせるというのではなく、内々検討しておる基準以上のもので事業が進められておる、こう理解をさせていただきたいと思つておる。

○鴨田委員長 松本君、いま見方審議官が補足説明をします。大臣の答弁だけでいいですか。

○松本(忠)委員 大臣だけでいいです。

それで重ねて伺いたいことは、スイス国に、一九六六年七月に施行されたところのパイプライン規制に関する法律というのがあるわけですね。これは私国会図書館のほうで調べましたけれども、フランス語で書いてあるのと訳がちょっと時間がかかる、こういう話なので、その内容を十分承知しておるわけではございませんけれども、その第十條に最小距離というものが定められていて、これはもちろんスイスの法律でございまして日本の法律とちがひはございませんけれども、要するに書かれていることは、物体とパイプラインとの間の最小距離を定めて安全確保の義務づけをしているわけです。それをちょっと読んでみますと、最小距離を次のように定める。そこでこまかく規定してありますが、無人構造物、これは私の解釈ですとおそらく電柱のようなものじゃないかと思つて、あるいは無人技術装置で、以下の項目に該当しないものは二メートル。樹木、埋設電気施設は三メートル。二階建て以下の個人住宅、商店及び平屋建ての工場、建物は二十メートル。三階以上の個人住宅、商店、数階建ての工場、小さい駅、発電所、変電所、病院付属技術設備は五十メートル。以下いろいろとこまかく規定されている。こういうことを日本の保安基準の中ではやはり定められるものでしょうか、どうでしょうか。

○田中閣内大臣 その規制を目的としたものが規定をされるわけですが、内容はそれと同一ものではございません。それは敷設のしかたによつて違ふわけでありまして、平面的な状態においては埋めるものは非常に地表に近い浅いところに埋めてもよろしい、そのかわり構造物から何メー

トル離れということになるわけですが、日本においては道路、鉄道敷、そういうものと一緒に行うというのでございまして、それは今度パイプの基準がどれだけの圧力に耐えるものというものに対して何倍かの材料、材質を要求されるわけですね。同時に、平面的に物件から何メートル離れておるといふものは、深さによつて調整をされるわけですね。ですから地表から一メートルとか二メートル埋設をしなければならないということ、これはおのずから数字でもつてきつと調整できる問題であります。であります、いづれにしてもそのような状態、先ほど申し上げました道路においては一メートル六十、市街地にあつては一メートル八十ということ、われわれから考えると建設省は少し安全度を見過ぎるなと思つて、この安全度を見てもよろしいから、そういうようなこまかい基準、これは画一、一律的じゃありません。場所によつても違ひますし、それから交通の多い道路の下や構造物の下を通る場合、みな違ひますので、そういう部分に対する基準というものは明確に規定をされる、こう理解をさせていただきたいと思つておる。

○松本(忠)委員 ちょっと飛びますけれども、七条の二項に「飲用水の集水が予想される地帯は州が指定する。この地帯には、いかなる液状物導管も設置することができない。」というふうな場合にスイスではいつているわけですが、日本の場合もやはり水道、こういうものとは並行して道路が走る場合も出てくるのではなからうかと思つたわけですね。こういう場合に、「いかなる液状物導管も設置することができない。」という規定がなつてしまふ。日本のような国土の狭いところ、こういう法律は不可能だと思つておる。しかし、これまで人間の飲用水飲料水に対して深い深い配慮をなされる必要はあるだろうと私は思つておる。そういう点から、この日本の法律がどのように規定されますか、今後私どもそれを見守らなければならぬわけではございませんけれども、先ほどから大

臣がしばしば口にしておられる安全という問題、これだけはぜひともあらゆる面から検討し、安全第一という点を十分確保していただかないと、これは大きな問題が起こるのじゃないかと思うので、この点について重ねて大臣の御所見を伺っておきたいわけです。

○田中中国務大臣 非常に技術が発展を遂げてまいりましたし、地形、地勢上の違いもございいます。そういう意味で、十年前のスイスの法律や規定が必ずしも完備であると思えません。しかし、日本においては新しい試みでございまして、こういう特殊な、過密な状態の中を通る場合、特に地震国でありますから、より基準は厳密さが要求される、こう思います。

ただ、水道管とか貯水池のところを通るとかいう問題がございまして、これは実際に道沿に敷設された水道管が埋設されておるとすれば、これからの地下共同溝のようにみな一緒にして、電々公社のケーブルなんかも一緒に行くようになるから、距離を保つというよりはむしろ一緒になるのです。それは材質を非常によくするという点とありますし、もう一つは、水道管の上に石油パイプラインを敷設する。それは少なくとも、漏れることがあっても必ず下に浸透するように、水道には影響しないように、水道管の上に埋設することはできないというふうに自動的に規制されるということをお願いしております。

○松本(忠)委員 それから、一点大臣に伺っておきたい点があります。それは四月九日と思えますけれども、大臣が愛媛県に行かれて記者会見をなされた。その席上で、本四架橋の関係で、今後瀬戸内海の原油の基地はもう使えなくなるだろう、そのかわり候補地として高知県の宿毛湾が非常に天然の良港である、この有力な候補地を考へる、将来ここから九州へパイプラインで結ぶべきだ、こういう発言を大臣がなさっているようにございまして、この発言に誤りはございませんでしょうか。

○田中中国務大臣 そう端的な発言ではないのです。五十万トンタンカーになれば、水深四十メートル以上を必要といたします。水深四十メートルの良港は、かつて連合艦隊を収容したようなところでございます。それは鹿児島県の志布志湾であり、それから宿毛湾であり、もう一つは徳島県の橋湾であり、最後に残るのは奥州の陸奥湾でございます。もうすでに橋湾については地元にも計画があるようでございまして、また予算措置を講じて事業に着手しているところに志布志湾がございまして、陸奥湾はむつ小川原の開発としてもうすでに計画が立てられております。水深五十メートルというような宿毛湾という天然の良港は日本の宝庫である、これは大事にしなければなりません、もしこれを石油の基地として使えば、これはやがて四国から九州に、佐田岬から新幹線計画がございまして、国道十号線に沿って鹿児島に入るといふこととございまして、そのときには長浜港の利用とあわせてパイプラインで送られる、これが四国三橋のうちの最後の橋を通して広島にも供給されるということにもなります。こういう夢を述べたのでございまして、夢が理想でございまして、あそこにはそういう問題があるのです。あるのです。そんな石油基地よりも造船基地にしたいという地元の意向もございまして、私はもう十四、五年、二十年近くそういうものを趣味で研究いたしておるといふ程度のものでございまして、そのように御理解いただきたいのであります。

○松本(忠)委員 大臣に御高説を伺っていますと、時間がだんだんなくなりますので、気が短じやありません。

大臣は五十万トンタンカーという一つの船の大きさ、これを基準に言われたと思えますけれども、現地ではこれを非常に憤慨しているわけですね。要するに、足摺、宿毛湾あるいは宇和海、こういうところは海中公園に指定されたらしい自然環境だ。こういう自然環境に大臣がやってここのヘタンカーを入れよう、そしてそこを九州までのパイプラインで結ぼうというのとはとてもない

と、かんかんにおこっているわけですね。大臣の発言というものは影響するところが非常に多いわけでありまして、放言はけっこうでありますけれども、やはり地元の関係をお考えにならないとたいへんことになるのじゃないかと思うわけですね。とにかく本州周辺の海がよれていることは御承知のとおりであります。環境を保全する、公害対策を万全にすることは、だれもが考えなければならぬ問題であります。特にこれ以上汚染を広げないために、そしてまた動物たん白質を確保する意味においても、海をきれいにするということは一番大事なことだと思ふ。むやみやたらに、どこでもタンカーを入れていいというものではございせんので、この点については十分御考慮の上、御発言をいただきたいということをお願いするわけでございまして、よろしゅうございましょうか。

○田中中国務大臣 よろしゅうございまして。宿毛湾は真に風光明媚なり、こういわれているところであります。あそこは漁獲量の非常に多いところとございまして、あの自然を汚染せしめるというような考えは毛頭ありません。ですから、そういう非常に大きな財産を持つておられるというところを申し述べたのでございまして、これを利用するかどうか、どのように利用するかは地元の方のごとでございまして、政府が一方的にやるなどということとは絶対ないというところを、おついでに、ぜひお願いいたします。

○松本(忠)委員 それから建設省のお方に伺いたいと思ひます。

三十二条のところに、道路管理者は基準に適合する申請があつたときには許可を与えなければならぬとあり、そして道路占用料といふことが使用料といふことか、こういうものを当然収受することになると思ふわけでありまして、現実の問題として、空港公団のパイプライン、これは現在全長四十四キロというふうに書かれてございまして、このうちで市道の部分が幾ら、県道の部分が幾らか、おわかりでございましてお答えいたします。

いただきたい。そしてまた、市道に対してはどれくらいの占用料を払っているか。また県道に対しても占用料を払っているか。この辺のお答えをひとつお願いしたいわけですね。

○高橋(國)政府委員 占用料につきましては、ただいま、指定区間内の国道にありましては政令で定めております。なお、道路管理者である地方公共団体の道路敷地に入る場合には条例をもって定めておるわけでございまして。政令では外径が四十センチ未満、ただいまの径が三十五センチでございまして、その場合には、市におきましては一メートルあたり五十円、町村におきましては四十円ということになっております。東京都なり大阪市並びに五十万トンの市におきましては百十円ということになっております。そういうふうにして計算いたしますと、非常に概算でございましてけれども、国道、県道、市道等含めまして三十三キロの中に入つておるわけでございまして、それ以外に、十一キロメートルばかりが埋め立て地あるいは鉄道の横断であるとか、それから海岸の護岸等に入つておりますが、ただいま道路に入りまして三十三キロメートルにつきましては、年間約五百二十万円になるかと思ひます。

占用料につきましては、先ほど申し上げたわけでございます。

○松本(忠)委員 その五百二十万、三十三キロの、国道、県道、市道の区分は……。

○高橋(國)政府委員 国道につきましては一万八千円、約百八十メートルの横断だけでございまして。県道については二百六十メートルの横断をするだけでございまして二万四千円、市道については、千葉の市道が約七キロばかりでございまして二百七十七万、その他の市町村道につきまして、ちょっと数字が見えませんが約二百万円でございます。それ以外に高速自動車国道、公団の側道に入る部分が四キロばかりでございまして、これが三十七万円、計五百十八万二千円でござい

○松本(忠)委員 千葉の市のほうでも、この通過については、いざいざと市会が紛糾をいたしてありますが、これは私も承知をいたしておりましたが、非常に大きな危険があるであろう。それに対しては、いわゆるその道路占用料といいますが、年額二百七十七万というものであつては非常に割が悪い、こういうことを言っているわけですね。そのことについて何か空港公団で三十億包み金をしたという話があるのですが、その真偽のほどはいかがでしょうか。

○高橋(國)政府委員 金額については聞いておりません。担当は空港公団関係の運輸省ではないかと思ひますが……。

○松本(忠)委員 運輸省。

○見坊政府委員 私、ちょっと聞いておりませんので……。

○松本(忠)委員 もちろんこの席上で包み金の授受があつたなどという事は当然出るわけはないわけでありまして、もつぱらの町のうわさでありますので、念のため伺つてみたわけでございます。

それから次に進めますが、海上保安庁、保安庁で出しておりますところの四十六年七月の「海上保安の現況」これによりまして、いわゆるバルブ操作によるところの誤りによりまして油が海に流れたというものがかなりの件数があつています。四十一年度には二十六件、四十二年度には三十九件、四十三年度には五十六件、四十四年度には七十一件、四十五年度には七十件、合計二百五十六件、年平均いたしまして五十件程度のもので、バルブの操作ミスによりまして油の流出事故があるわけですね。こういう汚染に対しまして、この保全の処置、こういうものをどのようにするつもりか、この点について海上保安庁にお伺いしたいわけですね。

○貞廣説明員 ただいまのバルブ操作による油の流出による汚染という事は、これの対策はまことに重要なことでございます。この事故をいろいろ

検討いたしました結果、これらの事故は作業前または作業中の点検それから監督などの基本的な注意事項を順守しなかった、そういうところから発生してゐるのがほとんどでございます。これにどう対処するかというところにつきまして、海上保安庁ではすでに管下に対しまして、このようになるといふようなことについてと詳細に事項をあげまして、監視、取り締まりとあわせて、強力に関係者を指導するように通達をいたしております。たとえば積み荷とか原油なんかを揚げおろしする場合には、まず責任者を選任しておき、さういふ責任者の監督のもとに責任体制を明確にして行ないたい、それから使つた設備器具の点検、それから平素整備しておいてこれを確認してから仕事を始めたい、それから作業を始める前にその計画を立て、かつ関係者が十分のみ込むように打ち合わせをしてからかかれない、それからそのほか作業の準備とか、それから特に作業進行中の状況を常時監督責任のもとに担当者を追跡していくというふうなことをやりなさいというふうな具体的なことを指示して管下に指導されておられます。同時に、関係民間に対してもそのようなマニュアルをつくらせて自主的にやるように指導いたしまして、最近におきまして日本船主協会等において関係団体と協力のもとに協議会をつくりまして、そしてその協議会が全国組織をもちまして、主として外航関係の船でございまして、これも、チェックリストをつくらせてお互いにチェックしながら確認していくという組織をつくらせておられます。この設置、運営等について十分指導、育成するようにあわせて指導いたしております。

○松本(忠)委員 時間が来ておりますが、もう一点だけいまの保安庁に伺つておきます。新潟のタンカー事故、この前たいへんな事故がございました。あのときに中和剤を盛んに海の中へ入れた。いろいろと影響があつたらうと思ひますけれども、その影響のことについては聞く時間の余裕もありませんので、一つだけ伺つて確認

しておきたいのは、そういう不測の事故に対して中和剤を保管するといふ義務づけるといふますか、そういう処置が必要だと思ひますけれども、この点についてはどうでしょうか。簡単に答えてください。

○貞廣説明員 すでに先生御承知のことと思ひますけれども、海洋汚染防止法でもつてこういう施設の管理者は防除の義務が課せられておりまして、現在海上保安庁では、これらのオイルフェンスとかそれから除去剤その他の油防除資器材の整備、運用について強力に指導いたしております。近頃六月二十五日に施行になりますところの海洋施設に関する届け出が行なわれますところには、これらの海洋におきましては海洋施設にこれが該当いたしますので、その設置については海上保安庁長官に届け出るようにこれからなります。その届け出の中にこういふものをあわせて届け出させるようにいま検討いたしております。

○松本(忠)委員 これで終わります。消防庁にもパイプラインの事故について伺ひます。消防庁にございましてけれども、時間がなくなりましたからやめます。

なおまたロサンゼルス地震の結果あるいはまた科学技術庁の資源調査会を出しておられるところのパイプラインによるところの石油輸送の近代化に関する調査報告、こういう中いろいろと安全の問題について疑問点が述べられております。こういう問題についてどうしても私どもが一番不安とするところ、これはまずパイプラインが安全かどうか、この点をわれわれも非常に危惧するものでございまして、十分にこれらの点について完全に安全であるといふことの仕事をなさるようになつて、つづ局において十分の監督指導をしていただきたという心からお願いをいたしまして終わることになります。

○鶴田委員長 林百郎君。

○林(百)委員 国務大臣としての田中さん、また通産大臣としての田中さんにお尋ねしたいのです。もう各委員から繰り返し繰り返し質問があつたのですけれども、結局本法案を通過させるために各委員が最も心配している点は、一つは安全の確保の点だと思ひます。一つは地域住民の協力の問題、この二つが非常に重要な要因になつていふことはもう田中通産大臣も十分おわかりになつたと思ひます。ところが、その安全の確保に対して、技術的にもまた究極的にも責任を負うのは消防庁であり、消防庁は自治大臣の管轄下にある。それから地域住民には市町村、都道府県を通じて協力を求める。だからその実情を関係の中で一番把握しているのは自治大臣だと思ひます。したがって、そういう地位にある自治大臣を、この基本計画の策定あるいは事業の許可を受ける場合の主務大臣に入れないといふのはどういふわけなんですか。それは私は何もセクショナリズムを發揮しろという意味ではなくて、最も重大な責任を負うべき大臣が、この石油パイプライン事業の最も根本である基本計画の策定、事業の許可に参加しないで、責任だけは負うといふことでは、これははなはだ不十分な行政指導になつておられるので、そういう意味で聞いています。

○田中(国務)大臣 先ほども御質問にお答えをいたしました。この種の法律といふものは、法律系の上でも、また責任の所在を明確にするためにも単数であることが望ましい。そして協議事項を決定して協議をするといふことが望ましいといふことであります。この法律案策定に至る経緯がございまして、もうとてもさういふ状態になつたといふことでございまして、しかも今度新しくやるものが、一つは通産関係でやれることと、通産、運輸といふことになつたわけでありまして、しかし実際は農地の中を通るから農林というのも非常に強かつたのです。自治大臣という問題もありましたが、これは自治大臣から首長、地方庁の長の意見を聞いてもらふといふことで、当然自治大臣の意見は尊重されるわけですね。自治大臣がうんと言わなければこれはできないことに

なっております。だから主務大臣ということではなく、法制のたてまえ上自治大臣の意見は十分聞いて、地方住民の意見が反映できるようになっております。これは自治大臣が全部その意味で主務大臣になるという、ほとんどの法律は、これは全部建設省でもってやっておるものでも、新産業都市でも、工業地帯整備法でも、工業再配置でも、何でもみな自治大臣が入らなければならぬわけです。港灣法でも何でもそうなんです。そういう意味ではこれはやはりいまの官制上やむを得ないもので、これは実際において一人が望ましいのです。ですから、そういう意味ではこれは自治大臣の意見が反映されるという制度的なものは完備をいたしておりますので、自治大臣だけが共管の主務大臣にならなかつたということではこの法律の趣旨が侵されるものではないというふうに理解をしていただきたい。

○林(百)委員 自治大臣が共管の大臣になる場合もありまされども、最も基本の基本計画の策定と事業許可に参加できない。しかも農地を通るから農林大臣というふうな、そういう次元の問題でないのです。自治大臣が参加することは、消防に關しては自治大臣が掌握しているわけなんです。もし事故が起きた場合消防がどういう責任を負うかという、非常に重大な責任を負うと思ふのです。火が出た場合、あなたの通産省のどこが行って火を消すのですか。もし事故が起きて火が出たならば、その火を消すのは消防庁ですよ。通産省だって建設省だって運輸省だって、それはできないのです。しかも住民が一番心配しているのはそこなんです。その意見を聞かなくて基本計画を策定し事業の許可をするということは、これは片手落ちだと思ふのです。そういうものを参加させろということなんです。このいきさつを見ますと、いろいろの経過があったことは私も知っています。ここでその経過は時間がありまさんので詳しく申し上げられませんが、たとえ一九七一年九月の「近代消防」を見ますと、第二回の消防審議会では、「前回同様審議会は、地震

に對し懸念を持つ学者グループと、経済ベースで早くパイプラインを建設しようという通産、運輸両省とが対立した。しかし、佐竹委員から折衷案ともいふべき、保安、防災体制の一元化案が出され、これが全会一致で了承された。だから消防審議会では相当経済ベースで早くやろうというふうなことで、それから地震に對する懸念を持つ学者グループが対立しておるということもわかると思ふのです。また第一回の消防審議会では、この問題について河角廣東大名誉教授は、「パイプの地下埋設は、ロス地震の例もあり、その安全性には多くの疑問が残る。自分としては、パイプラインを敷設するならば地上に」という意見もあつた。さらに降矢消防庁長官が特に強調したことは「パイプラインの通過する人口集中地区では、どんな対策を講じて住民の反対運動は必須であり、これを説得するのは一体誰なのか。だが責任を負うのか。あなた方心配しないでいいと言ふのか」というんです。もしその事態が起きた場合、その事態を防止できるのだという消防庁の最終的な保障がなければ、あなたが行って何を言つたてそれだめです。だから、そういう意味で降矢消防庁長官も言つたと思いますが、諸外国のパイプライン事故の低さからその安全性を強調する通産省の考え方については相當の突っ込んだ質問もあつた。こういうような専門家がその安全性について質問が出されておる、防災の責任を負う消防庁長官もその安全性について非常に心配しているわけなんです。その事故が起きた場合、最終的な責任を負う消防庁を行政的に掌握しているのは自治大臣なんですから、だから基本計画の策定や事業許可には自治大臣を当然入れるべきではないか。

農地を通るから農林大臣というふうな、そういうあなたがよく答弁に言ひましたような次元の問題でないと思ふのです。そうして、しかも自治大臣に諮問する場合は「基本計画を定めよう」とするときは、関係行政機関の長及び関係都道府県知事の意見をきくものとする。だから「意見をきくもの」とする。』というのは、意見を聞くので足りるとい

う意味にもとれるわけです。都道府県知事に意見を聞くあるいは自治大臣が意見を言う。それがノ一の場合にあなたがあらめるといふことには必ずしもこの文面からはなつておらないわけですね。現に千葉市では「パイプライン時代の幕あけを告げる事業」のだから、国が早い時期にしかかりした方策を講じて臨むべきでした。保安法規もない段階で、空港開設のせつばつまつた時点になつて、千葉市という一地方自治体に、いさかいをおつかふされた感じだ。それから消防審議会の答申も、「その運用に際しては、関係地方公共団体の意見を尊重し、かつ、地域住民の協力を得られるよう配慮すべきである。』こうもいっておるわけです。

そこであなたは、いや、自治大臣あるいは都道府県知事あるいは市町村長が首を縦に振らなければこれはできないですよと言つてますが、さっき松本委員からも質問があつたんですが、もうこの石油基地をつくる計画を中止しておる高知県の宿毛の地域、これはもう知事は原油基地をつくるという計画で、伊藤忠が土地買収など始めたとき漁民の反対があつて中止を決定している。決定しているにもかかわらず、あなたはあなたの田中派の新聞に出た正確なあなたのことをもう少し詳しく申しますと、五十万トンタンカーの時代が来る、このタンカーを入れることのできる良港は宿毛(青森)、志布志(鹿児島)、橋(徳島)、陸奥(青森)だけだ、特に宿毛湾は水深四十メートルもある、原油基地をつくるには適当なところである、パイプラインで長浜を通り、第三本四架橋を通し本州へ、さらに佐田岬から九州にも送る、公害はない、公害を理由に反対をしないではない。知事が中止を決定しているのに、石油ステーションをつくることについてその宿毛についてどうか反対しないではないと言つてゐる。あなたの言動を見れば、必ずしも地方自治体の都道府県知事や市町村長が首を縦に振ればこれは考慮しなければいけないというあなたのことは信用できない

と思ひますが、どうでしょう、これは。

○田中(國務大臣) あなたは先ほど私がお答えをしたことを聞いておられなかつたのですか。

○林(百)委員 聞いておりましたよ。聞いておりましたから聞くのです。

○田中(國務大臣) 私は二十分も三十分も話しておるのです。その中の初めから終わりでしゃべつた私が真実を述べてゐるのに、あなたはその部分だけをどこから入手されたか知らぬけれども、八幡浜の会場におられなかつたのでしよう。おられなかつたら、本人が公式の席上で述べておるののでしよう、それを信用していただかないでどうしますか。

○林(百)委員 新聞に出てゐるから聞いてゐるのです。

○田中(國務大臣) 新聞に私がしゃべつたものが全部出てゐるのじゃありません。私の真意をちゃんと述べたはずですよ。

○林(百)委員 宿毛に石油ステーションをつくつて、長浜から今治を通つて尾道へ行くというパイプラインを將來つくる、あなたはそういう夢を話したのです。しかし四十メートルの宿毛の港は大事故な宝です。そう言つたことも知つてゐますよ。そうしたら、そこでは漁民が反対し知事が中止を決定している限り、石油ステーションや宿毛を基点としてのパイプ事業はやらぬ、反対している限りは、そういうことをはつきりここで約束してください。

○田中(國務大臣) やらないのじゃなくて、地元が反対していればできません。

○林(百)委員 反対していればやらぬとあなたが答弁しているからそう言ひなさいと言つたのじゃないですか。そう興奮しないでもいいでしよう。それでは時間がありませんからさらに次に移りますが、いまの宿毛の問題はその地域の住民が反対しているからできない、こういう答弁で聞いておきます。もし異議があつたら、あなた次の質問の答弁のとき答えてください。

保安の問題ですが、たとえば地震の問題だと

か、あるいは鉄道線路沿いのパイプラインが鉄道事故と複合して事故が発生した場合、こういう複合事故の場合、パイプ自体は——きょう私は朝からここへ出席してずっと、あなたのここへ出席する前から聞いているのですから、安全性についてはあなたも強調されていることはよくわかっております。しかしそれはパイプについての安全性ですが、複合的な事故が起きた場合の安全性というものはあなた保障ができませんか。最終的な責任者は、あなたが責任者となってその保障ができますか。神ならぬ身の万に一つということも、ということばを使ったことも私は聞いております。全部聞いておりますが、事は重要な問題ですからあなたに聞いておきましょう。

○田中中国務大臣 鉄道敷を使う、道路敷を使うというふうな状態でありまして、技術的な安全性はもろろん確保されなければなりません、複合的なものが絶無であるということは述べられないわけでありまして、地震があります。歴史上なくとも、最も大きい地震が起こる可能性もあります。そういう意味で絶対ということほどにもないわけですが、経済性を考えながら、また国際的にも過去百年の歴史があるわけでありまして、そういうものとの比較から、特に日本の地形、地勢上の、また地質上の特性というふうなものが加味せられて安全度というものがきめられるわけでありまして、そういう意味で、学問的に考えてもだれが考えても、いま原子力発電所に対してどうであるとか、ローサルファの石油が望ましいといつても、しかしこの程度なら容認しなければならぬというふうな大体の水準があるわけでありまして、この水準以上の安全性を確保するといふことが目的でなければならぬし、そう実施するべきだ。しかしそれは絶対にマグニチュード十五の地震が来ないというとは、これは神ならぬ身の知るよしもない。ですからそのことを考えれば何にもできない。建築基準法だって鉄筋コンクリートで建てなければ全部できないということになるわけでありまして、そこはまあ技術

的にも学問的にも、また住民も納得されるような——日本の科学水準必ずしも低くありませんから、そういう意味では理解が得られる、どこへ出しても恥づかしくない、これは日本のパイプラインの基準というものは世界の学界でもみんなきつと問題にされる問題でありますから、安全性が確保されるという限度はどうしても守らなければならぬと思います。

○林(百)委員 消防庁長官にそれではお尋ねしますが、私も、外国の実情を人に聞いたり社会主義の国は一応行って見ておるのですけれども、こんなに人口稠密の地帯——調査室からいいたたい首都圏における三石油パイプラインの事業主体の計画を見まして、こんな人口稠密の地帯にパイプラインを敷いているという例は外国にはないわけですね。大体人口密集地帯の前から石油車に移して、タンクローリーに移して、そうして運搬しているわけですね。こんな首都圏における三石油パイプラインというふうな、特に人口密集地帯に三パイプラインを通過して、これがもし、マグニチュード十五というさつき田中さんの話がありましたけれども、十五にならないにしても、少なくとも七・五の関東震災だとかそういうような震災が起きた場合に、これは万全な保障が責任持てますか、消防庁として、こんな人口密集地帯で石油パイプラインを敷いている例は、世界のどこの国を見たってないのですよ。どうですか。

○降矢政府委員 パイプラインの必要なゆえんについては、通産大臣からのお話がございます。立ちまして、保安を中心に昨年の十一月に答申をいただきました。その考え方は、やはり施設そのものを地震も想定しました耐震性のあるものにするし、導管にしてもしかりでございます。しかし万一の事故ということにつきましては、やはり備えをやらなければなりませんので、私たちは、一つは技術基準の中に消防、防災の施設を設けるように義務づけるとともに、反面事業者がつくり出す保安規程の認可の際には、その中に保安に関する

事業者のとるべき措置、たとえば緊急時における連絡の手だて、消防との連絡のやり方その他を明確にするつもりでございます。しかしながら、反面公設消防の側におきましても当然、危険物、施設に対する防災というものは任務でございます。この点につきましては、施設そのものが長大のものでございますので、関係市町村間において応援協力体制というものを別途われわれもこのためにつくりまして、万一の場合に備えて住民の安全を確保していきたい、こう思っております。

○林(百)委員 あまり科学的な説明でなくて、希望を込めた答弁だと聞いておきます。さて問題を次へ移しますが、田中通産大臣、私たち何もいまの状態が、タンクローリーですか、何かこう一ぱい通っているああい状態がそのままいとか、あるいはパイプラインに何でもかんでも反対するというわけじゃございません。しかしそういう立場から、これが私企業でありながら公的な権限を与えられて、土地収用法等を適用されているという点について、多大な疑問を持たざるを得ないわけですね。われわれはむしろこれを国営の事業か小な公団の、やはり国が責任を持つということにすべきじゃないかというように思うわけですが、これが非常に私企業の色彩が強いので、先ほどの質疑にもありましたけれども、この一条の、「もつて石油の安定的かつ低廉な供給」、この低廉な供給というのは、国民個人に供給するのではなくて、石油業者に低廉な供給の確保をはかるという意味ではないでしょうか。その点が一つと、そして二十条に「料金が能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものの範囲をこえないものであること。」利潤も保証するわけなんですね。それからさらに開発銀行から二十五億の出資もする、そういうふうな至れり尽くせりの私企業としての利潤の確保にいろいろの手だてを講じている。こういう私企業の利潤の保証のためにあらゆる手が打たれている。そういう私企業に土地収用法——公共的な性格を持った事業としての土地収用法を適用すること

は、土地収用法の精神からいっても、また憲法二十九条の私権の制限の条項からいってもこれは不法ではないでしょうか。もしあなたが、こういう土地収用法まで適用して公共的な事業だとおっしゃるなら、むしろ国営にするかあるいは少なくとも公団の事業、こういう公な、もっと公共性を持った事業にすべきじゃないでしょうか。

○田中中国務大臣 そのお考えにはちょっとどうも賛成しかねるのです。国営にしたほうがいいということですが、国営にするほど重要な仕事であることは理解されているわけですね。ただ、企業体が民間であるか国営であるかということにすぎない。これは過去に国、地方、公共団体というものにしておりましたが、今度はそうではないのです。国、地方、公共団体がすべてをやらなければならないというふうなことも、民間のエネルギーをいかにして使うかということが先進工業国、先進国の例であります。日本においても、おそくはなりましたが、道路は無料、公開の原則に立つといわれておりましたものを有料道路法の制定を行ない、すでに二十年。しかも都道府県に対して有料道路を行なわせ、私人に対しても有料道路制度を適用するというふうになって、だんだん税金でものを片づけるという考え方に對して修正が加えられておる。そういう方向である。政府がやらなければならないものは、ほんとうに政策的目的をもつて政府がやらなければならないもので、それ以外はだんだんと民間に移すべきである。だから電気通信省から日本電信電話公社に移り、電信電話公社は民営論が出ておるのはそのとおりでございます。だからそういう意味で、土地収用法を持ってゐるのは民間事業による工業用水道、それから事業主体は別として民間でやっておる自動車ターミナル事業、事業主体は民間であります。諸外国でも、アメリカでもフランスでも西ドイツ、イギリス、イタリア、オランダみな収用権を与えておるということでございますので、この重要性ということであって、私企業か、公営企業

でなければいかぬのかという問題は、これはやはり別な角度から議論するべき問題だと思ひます。

○林(百)委員 時間も参りましたので、それでは詰めてお聞きしましょう。

この一条の「もつて石油の安定的かつ低廉な供給の確保」「低廉な供給の確保」というのは石油業者に対して低廉にするという意味ですか。それが一つ。それからそれならば料金をどうして「適正な利潤を加えたものの範囲」とするのか。これは明らかに株式会社で一定の利潤を得ることを目的とした会社じゃないですか。そういう会社にしておきながら土地収用法を適用するなんという事は過保護じゃないですか。

○田中中国務大臣 第一の問題は業者保護が国民保護か。言わずもがなであります。言わずもがなであつて、国民保護であるということを声を大にして申し上げておきます。

それから第二は、私企業にしてやらせるということに対して過保護であるかどうかということでございますが……(林(百)委員「土地収用法まで与えてね」と呼ぶ)過保護だとは考へておりません。これは先ほど申し上げたように、工業用水道を行なうものと有料道路事業を行なうものと、か、パスターミナル事業を行なうものと、国にかわつて私企業がを行なうことが望ましい。そのほうが税金でやるよりもメリットが多いという時代的な流れに沿つて——先ほど言つたじやありませんか。通信省であつたものが五現業になり、それから民間にだんだん移る趨勢である、何でもかんでも全部国がやらなければいかぬという考へ方には修正が加えられつゝある、こういうことなんですから、だから私企業だけがそれは無配当でいいんだというなら原質を得ることもできませんし、出資を求めることもできない。それにはおのずから限度があるので、先ほどの御質問にも答へました、が、料金は認可制度によつて調整をいたします、こう言つておるのでありますから、やはり九電力と公社の中間くらいの立場でお考へになつていただければよくわかると思ひます。

○林(百)委員 それでは、適正な利潤というのは具体的にどういふことをお考へになつてゐるのか、ここで説明を願ひたいことが一つ。それから四十七年度に開発銀行から二十五億の融資、予算書に書いてありますね。開発銀行から二十五億融資すると書いてありますね。将来はこれはどうなるのか。さういふことを拡大するのですか。今年度だけはこうなるのかという点が一つ。時間がありませんから欲の深い質問ですが、もう一つ、それじゃあなたの言う、一条の低廉な石油の供給ということが国民的なメリットになるなら、一人一人の石油消費と各家庭のこれが低廉になる、値段が下がるというのはいづつからさうなるのでしょうか。さういふ状態のもとになるのでしょうか。その三つの点ですね、それをお聞きしておきます。

○田中中国務大臣 適正な利潤というものは、これはその事態において変わるものでございまして、日本のこの種の事業がどの程度の利益をもつて適正な利潤とすることはおのずからきまるわけでございます。これは九電力とか銀行などは前にはさうでありましたが、今度は配当制限を取り払うという事でありますが、私はやはり電力会社とさういふ程度には考へるのが適正な利潤というふうに考へます。電力会社、ガス会社というふうなことだと思ひます。

それから体制金融として開発銀行等から出しておる。これはもう資金が初め膨大もないものがかかる。しかもあなたが先ほど述べられたように国営でもつてやつたらどうか。国営は税金でまかなうわけでございますが、それはもう民間が二〇％を出資、開銀融資が三〇％、さういふようなことでありまして、あとは市中金融機関から五〇％の借入れでやるということ、これをつくるまでには、完成をしようとするまでは膨大なない資金を投入するわけでありまして、まあ日本の企業が、国力が膨張したためにこれを企業がやろうという事になつたことは、これはありがたいこととございまして、政府でみんなやらなければい

かぬのかということよりも、政府が体制金融を行ない、政策的な援助を行なうことによつてこのよきなものができるといふことは、これは新しいケースとしてだんだんとこのように変えていくべきものだ。これは外資埠頭公団法をつくつて、港灣は全部一〇〇％国費でまかなつておつたものを、さうではなく民間に埠頭をつくらせるといふ制度がすでに発足をしてゐる現状に徴すれば当然なこととあります。しかも定期船に六千五百総トン以上、不定期船に一万五千総トン以上、油の油送船に対しても体制金融をやつておりますから、さういふ問題はひとつその程度で御理解いただきたいと思ひます。

第三の問題は……(林(百)委員「国民的メリット」と呼ぶ)国民的メリットというものは、これはあなた静かに考へていただければすぐわかると思ひます。お互いが毎日国会へ来るときにタンクローリーが隣にいて、すつておつて非常不安であります。しかもものすごい勢いで事故はふえておるのであります。これから通行人の生命を守らうというためには、別にいい手を考へなければいかぬ。しかもそれだけではなくて二十分の二に、十分の一にコストが下がるというのでありますから、(林(百)委員「それはいつだと言つている。どういふ条件のもとに二十分の二になるのか」と呼ぶ)それは投資をしたものとそれから石油を売つたものとのバランスは、建設が完了した後からだんだんとバランスがとれてきまして、何年かかかるかなどということは言えるわけがありません。さういふことで国民的に大きなメリットがある。メリットのないものを立法をいたして御審議をお願いするようなことはいたしません。

○林(百)委員 それでは私は、これで結論だけで終わります。

私たちの党としては、やはり石油のような国民生活に重大な関係のある事業は当然国営ですべきである。あなたは国営ですれば税金だと言ひけれども、しかし石油も一定の利潤の料金を払うという事は、消費者へそれが転嫁されてくるわけ

すから、これは間接の負担が国民にかかるのは当然であります。さらに開発銀行の融資も財政投資ですから決して国民の負担でないことはいふわけですね。さういふばく大な金がやはり国民の負担にかつてゐる。しかも一定の利潤を保証して金利も払わなければならぬわけなんですから、これはやはり国営でやることの方が合理的だ、私はさういふ確信を持っておりますので、それを述べて私の質問を終わります。

○田中委員 以上で、本連合審査会は終了いたしました。

これにて散会いたします。

午後六時十一分散会

昭和四十七年五月四日印刷

昭和四十七年五月六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局