

第七十一回 参議院運輸委員會會議錄第十五号

(二八三)

昭和四十八年六月二十一日(木曜日)

午前十時十九分開会

委員の異動

六月二十日

辞任

中村 禎二君

補欠選任

岩本 政一君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

長田 裕二君

江藤 智君

木村 睦男君

山崎 竜男君

小柳 勇君

岩本 政一君

岡本 悟君

黒住 忠行君

菅野 儀作君

橋 直治君

松平 勇雄君

渡辺 二郎君

加瀬 完君

杉山善太郎君

森中 守義君

阿部 憲一君

三木 忠雄君

田淵 哲也君

山田 勇君

国務大臣

運輸大臣

新谷寅三郎君

政府委員

内閣審議官

栗屋 敏信君

環境庁水質保全局長 岡安 誠君

運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君

運輸大臣官房審議官 原田昇左右君

運輸省海運局長 佐原 亨君

運輸省船員局長 丸居 幹一君

運輸省港湾局長 岡部 保君

海上保安庁長官 野村 一彦君

事務局側

常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員

防衛施設庁連絡調整官 奈良 義説君

労働省労働基準局安全衛生部安全課長 中西 正雄君

○委員長(長田裕二君) 本日の会議に付した案件

○連合審査会に関する件

○港湾法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

中村禎二君が委員を辞任され、その補欠として岩本政一君が選任されました。

○委員長(長田裕二君) 連合審査会に関する件についておはかりいたします。

港湾法等の一部を改正する法律案について、地方行政委員会、公害対策及び環境保全特別委員会からの連合審査会開会の申し入れを受諾することとし、明日開会することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の時間につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

○委員長(長田裕二君) 港湾法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○田淵哲也君 港湾法等の一部を改正する法律案並びにそれに関連する諸事項について質問を行ないたいと思います。

まず初めに、政府は昭和四十六年に総合交通体系についてというものを策定されております。交通関連資本の投資については、この総合交通体系に従って行なわれるのが当然と思われましますけれども、四十六年から始まりました港湾整備五カ年計画とこの総合交通体系との関連について、運輸大臣にまずお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(新谷寅三郎君) この総合交通体系は、お話しのように四十六年の十二月に関係の閣僚協議会で了承されたものでございます。これはよく田淵さん御承知だと思ひますけれども、総合交通体系の形成する必要性、その考え方を示しますと同時に、総合交通政策の推進の方針とい

たしまして、交通需要の調整策をどう推進するか、それから総合的な施設整備をどういうふうにしていくかというその方向、それから費用負担と財源調達の合理化の問題、運賃料金の政策などについて、相当長期的な視野で基本的な方向を示してお

るものだと了解しております。

で、われわれも、運輸省の各行政分野におきまして、できるだけこれを取り入れることに努力

をしておるのでございますが、現実的な具体的な政策になってまいりますと、どうも直ちにこの結論をそのまま実行することもむずかしい点もあることは事実であります。しかし、この港湾の分野については見ましても、たとえば各交通機関別の分担関係の確立につきましては、五カ年計画の施設整備の目標の設定にあたりまして、国の経済計画に示した見通しに基づいて計画の立案をするとか、流通拠点港湾の整備を主要幹線交通網整備の一環としてとらえて計画するとかの配慮をいたしておること、先般来御説明をしておる通りでございます。また費用の負担と財源調達の合理化の方策をいたしまして指摘せられております受益者負担の原則の導入につきましても、これは全部じやありませんが、埠頭整備における公団とか公社、あるいは会社方式の採用というふうなことで、実現可能なものにつきましては総合交通体系の中で示されておる方向ののりによって処理をしようとしておるのでございます。

方向としましては、この総合交通体系の方向にかつて施策を立て、調整策をとり、できるだけこれに沿って前進をしようとしておる次第でございます。

○田淵哲也君 五カ年計画におきましては、昭和五十年における全国の港湾取り扱い貨物量を新経済社会発展計画に示されておる経済見通し等に基づきまして三十三億八千万トンというふうな推計しております。これは昭和四十四年の実績の二、一倍になるということになるわけですが、現在でも港湾施設というものが非常に不足しておる。特にバース等の不足によって、滞船現象というものが慢性化しておると思ひますけれども、この港湾整備五カ年計画の概要に滞船状況というものが出ております。四十五年までの統計が出ております。その後、この滞船状況というものがどういふことになっておるか、現状についてお伺

いをしたいと思ひます。

○政府委員(岡部保君) 港湾で滞船現象が生じておりますのは、いわゆる大港と申しますが、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸などの主要の五港であるかと存じます。もちろんそれ以外で部分的に、あるいは臨時的に滞船というような現象はございますけれども、一般的に申せば、この五港でのデータをもつて滞船現象の問題と扱つてよろしいのではないかと感じがいいたします。

そこで、この現状がどういふふうになつておるかという点について申し上げますと、先生御承知のように、昭和三十六年に非常な滞船現象があつたわけでございます。そのために、ほんとうに経済活動がストップするといふような大騒ぎになりました。この緊急措置等いろいろやつたわけでございますが、この三十六年の際に、ちょうど一番滞船の激しかったピークをちよつと過ぎた十一月、十二月時点で申し上げますと、いわゆる入港、着岸する船舶の中で二一%強がバース待ちと申しますか、滞船をしたという実績でございます。

それが昭和三十七年、三十八年、三十九年、ずつと減つてまいりまして、三十七年一四一年は約一〇%ないし一二%の間ぐらいのところでございます。それがさらに少しずつ、ほとんど横ばいでございまして、四十五年くらいまでまだ一〇%である。それから四十六、四十七年におきましては八%弱といふところまで減少してきております。ただ減少してきておりますこと、それからバース待ちをいたしました船が一隻平均一体どのくらいの時間バース待ちしたかといふ値も問題になるわけでございます。

そこで先ほど申しました、三十六年の十一月、十二月時点でございまして、バース待ちした船は一隻で九十時間程度のバース待ちをしたわけでございます。これはたいへんな値でございます。それが現在、バース待ちしたのが、全体の総数のうちでパーセンテージはずつと減つてきておりますが、四十七年でも、まだ一隻当たり四十時間ぐらいバース待ちしているといふような滞船状況で

ございまして。

したがいまして、どうも私どももいたしましては、これは滞船といふのは、全く皆無にするためには、よほど施設を過剰といわれるくらいにつくらないと完全な解消といふのは無理だと思ひます。しかし、それにしても、まだ現状ではとても満足できる状態ではないといふふうに考えております。

○田淵哲也君 港湾の基本的なあり方として、船がバース待ちをするのではなくて、バースが船を待つといふのが理想だといふことがいわれておりますけれども、この港湾整備五カ年計画の達成時において、この滞船現象といふものは改善されるのかどうか。その辺の見通しについてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(岡部保君) 先ほどちよつと触れましたように、確かに先生のおっしゃるとおりで、船がバース待ちをするのではなくてバースが船待ちをするといふのが理想的な姿であるはずでございます。ところが、どうも残念ながらわが国の港湾施設、いわゆるストックと申しますか、資本の集積といふものが非常に少のうございまして。いわゆる欧米の先進港湾のストックと比較いたしますと、はるかに小さいわけでございます。したがって、この経済の急成長の結果、取り扱ひの貨物量がふえた、入港船舶隻数もふえた、それに応ずるだけのとてもストックがなくて、これを一生懸命整備しながら追いつく、いわゆる追っかけ投資をしておるといふような状態でございますので、何と申しましても、残念ながら、いわゆる滞船を完全に解消するといふのはどういふ不可能だと存じます。

ただこの五カ年計画を実施いたしまして、現状よりは少しでもよくすると、先ほどの四十六、四十七が七%になつてきたといふのも一つのあらわれでございますが、こういう問題、少しでも滞船を減らそうといふような考え方で、現在実施をいたしているところでございまして、
そこで、これをどういふ姿で、どう計量的に表

現したらいいかという点でございますが、どうもなかなかうまい方法がございせんが、いずれにいたしましても、現在の取り扱ひ貨物量をマクロ的に見まして、いわゆる施設と貨物量等、マクロ的に比較した場合に、これが一つの整備水準になるかと存じます。そういう目で見てまいりまして、も、だいが改善はする、しかし、とてもいま先生おっしゃいましたように、岸壁が船を待つんだという姿にはどういふならないと存じます。

○田淵哲也君 それからも一つ、港湾の効率的な使用といふ見地から考えまして、これは四十年の港湾審議会の答申の中でも触れておられますけれども、経岸率といふものに触れておられます。この経岸率が現在には非常に低いといふことを指摘しておられますけれども、もちろんこの答申に出ておるデータは、昭和三十九年のデータで、さきわたる古いものですけれども、揚げにおいて五九%、積みで二九%という数字が指摘されております。これのその後の経過はどうなつておるか、お伺いしたいと思ひます。

○政府委員(岡部保君) 先ほどのいわゆる滞船現象であられました問題と同様でございますが、どうも港湾でかつての荷役といふものが、いわゆる荷役をいたしまして、岸壁に接岸して、しかもその岸壁を経て荷役をするという量が非常に少なかったといふことで、いまの御指摘の問題点が出たわけでございます。

そこで最近の問題といたしまして、いわゆる大型荷役機械の拡大をしなければならぬ、あるいは逆に輸送形態が、たとえばコンテナ化でございまして、あるいはカーフェリー化であるとか、そういうような問題が別の動きとして出てきております。そういうようなことから、経岸荷役がだいぶ増大いたしてきております。

そこで五大港の経岸率も、昭和四十年では、揚げ積み合わせまして六四%程度でございまして、それが四十六年には七四%程度に上がった。したがって、これは一〇%になるのが普通でござい

ませんが、いわゆる経岸荷役が港湾運送の一つの常態となりつつあるといふことはいえるかと存じます。

○田淵哲也君 わが国の港湾における公共バースと、それから私有バースとあるわけですが、これもこの比率がどのようになつておるか、それから傾向はどうか、これは取り扱ひ貨物量であらわしていただければけっこうだと思ひます。

○政府委員(岡部保君) 公共バースと、いわゆる民間企業と申しますか、私有のバースとの比率の現状について御説明申し上げますが、大体水深四メートル以上の係留施設の延長、これを四十七年の三月末現在でございまして、これで統計値によつて試算いたしますと、全体の係留施設の延長のうちで占める、いわゆる港湾管理者の管理する公共施設といふものは約五二%でございます。それから民間の私企業が所有いたしますのが四一%でございます。それからそのほか、これは国鉄でございまして、あるいは農林省でございまして、か、そういうようなちよつと港湾ではございませぬが、特殊な方を持つておられる施設といふものが約七%、まあ残りでございましてから七%程度がその他であるといふふうにごらんいただきたいと存じます。

それから貨物量で申しますと、公共施設で取り扱われたものは全体の三六%程度であります。したがって実延長で考えますよりも、貨物量は、むしろ公共埠頭で取り扱ひ分が、ウェイトが小さい。これはいわゆる工場等の原材料を多量に扱います岸壁といふものがこういうものに影響を与えているとは考えられますが、そういうような値でございまして。

○田淵哲也君 今後の港湾のあり方を考えた場合に、公共バースと私有バースとの効率性といひますか、どちらが港湾として効率的にその役割りを果たせるのか。それから今後の方向ですね、やはり私有バースをどんどんふやしていくほうがいいのか、あるいは公共バースを基本として考えたほうがいいのか、この点についてお伺いしたいと思

います。

○政府委員(岡部保君) いわゆる港湾施設、一つの施設でございまして、公共でありますように、私有でありますように、同様の規格のものを使えば、建設費等のコストは当然同様でございまして、したがって要はこれを利用する面、利用の頻度と申しますか、そういうほうの利用の頻度、能率等によってその優劣がきまってくるのかと存じます。

そこで、ごく簡単にいってしまふで申し上げさせていただきます。公共バースでありますれば、いわゆる不特定多数の利用者が利用料という形でコストを分割負担いたします。したがって、コストが広く多数に薄められておる。ところが私有バースの場合は、総コストをすべて特定の私人が負担するということで、負担はむしろ私有のほうが重くなる。ところが専用のために効率化をはかれるというメリットがあります。また現実には、こういう私有で港湾施設をつくるということは、いわゆるある程度以上の大量、継続的な貨物のある場合、非常に有利になるということで、こういう姿が出ておるわけでございます。

したがって、今後のいわゆる産業構造の問題もございまして、それから流通形態の問題もございまして、ただ、一般的に申しますならば、いわゆる大量で継続的な貨物というのに対しては、やはりこういう専用形態というものがあつべきである。それがたとえばコンテナでありますとか、そういう比較的荷主面というか、貨物面から申しますと、非常に不特定多数の貨物であるというふうな場合には、やはり公共的な性格も担保しなければならぬということで、公団埠頭というふうなやつを持ってきておるわけでございまして、それがそれ以外のものについては、やはり私有の港湾施設等の整備というのに向いていくだろうと思ひます。

ただ、ここで非常に貴重な水際線でございまして、なかなか水際線を占領するというのは非常に貴重になつてきております。そういう点で見ますと、

やはりこういうものを公共的な意味で、しかも使用が非常に効率的なものにできるような姿というのを、ただ単に公団ができたからそれでいいんだという考え方はなくて、もう少し検討していかなければいかぬという点は、私も、今後の課題として検討いたしてまいりたいというふうに考えます。

○田淵哲也君 ただいまの御説明にもありましたように、水際線というものは無限にあるわけじゃなくて限られております。したがって、これは私有であつても、やはり公共的な性格を持つておるわけですね。したがって公共的な見地から、私有バースについての一定の制限が必要にならうかと思ひます。今回の改正法におきまして、第四十五条の三において、港湾管理者は、この私有バースの使用を要請することができるといふふうなうたつておるわけでありまして、これがはたしてどの程度の効果といたすか、強制力を持ち得るものか、この点についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) この点につきましては、従来の御審議でもいろいろ御議論のあつたところでございますが、確かに四十五条の三でいう「要請」ということは、まあある事柄を申し出まして、その申し出に沿つて相手方の処置をすめ、また促す行為である。したがって相手方を拘束する意味を法律上有しているものでないことは確かでございます。したがって、いささかこれは弱いのではなからうかという感じがございすると思ひます。

ただ私も、これを非常に強制力を持たせるといふことは、やはり私有権を侵害するといふような問題にもかかわりますので、これをもしも相当強制力を持たせるとすれば、法的にいろいろなそれに伴う問題を十分扱わなければならないという点がございます。それでただ、港湾の問題でも、非常に公的な立場でございまして、要請を受けました係留施設の管理者が、正当な理由がないのに要請を拒否したといふようなことになれば、これはむしろ最近の事例でありますように、社会的

な非難を受けるのではなからうか。したがって、そういう御時世にもなつてきておりますし、事実上こういう要請という一確かにかつた点はございすけれども、要請という段階で現実の問題としては十分な目的を達するのではなからうかといふような判断に立ちまして、こういう表現と申しますか、段階にとどめた次第でございまして、

○田淵哲也君 これは要請という段階で一応やつてみて、もし問題があれば、さらに法律を強化するといふことも考えられるわけですか。

○政府委員(岡部保君) 先生のおっしゃるとおりかと存じます。私も、これでまだまだ弊害が残るといふ場合には、当然さらに強いことを考えなきゃいかぬという点については、おっしゃるとおりでございます。

○田淵哲也君 それから特に、私有バースについて、災害防止上の見地からいろいろ問題があるわけですね。たとえばビットの相互使用ですね。他の私有バースにわたつてビットを使えるようにしてもらいたい、これは特に船員側からの要請が強いようですね。

それからもう一つは、たとえば船で火災が発生したような場合に、消防車がなかなかかけつけられない。だから、いわゆる臨水部分のきく壁を排除する、こういうような措置が必要かと思ひますけれども、たとえば港湾管理者が、こういう災害防止上あるいは安全の見地から、私有バースについていろいろな措置を要請することができるといふ権限を与えるべきではないかと思ひますけれども、この点はいかがですか。

○政府委員(岡部保君) 確かに先生のおっしゃるとおり非常に問題がございまして、これは現段階までは、たとえばバースすつこのま切れの私有岸壁が連続してあつたといふような例がわりに少なかつたために、問題があまり顕著に出ていなかったといふことも事実かと存じます。ただ鹿島港の実例でいふ御指摘を受けているわけでございまして、ああいうような場合に、鉄鋼サイドのは、これは一社でございまして、非常に広いわけ

でございますけれども、油関係のほうのサイドにつきましては、確かにそういう問題がございまして、

したがって、これについては、現実の問題として、港湾のいわゆる包括的な管理者としての港湾管理者の立場から、これについてどういふふうにしたらいいか。もちろんやはりそれぞれの工場なり、企業のセキリティーの問題もございまして、うし、そういうようなことから、いろいろな問題はございすけれども、やはりいまおっしゃつたような感覚、観点からこれを改良しなきゃいかぬといふことで、実態上何らか改良をさせようといふことで、現在港湾管理者にも話をしているところでございます。

○田淵哲也君 今回の改正法では、港湾の環境保全をはかるための環境整備施設を港湾施設として追加しておるわけですね。そしてこれに対する国の補助が出るわけですね。そしてこの港湾環境施設とは「海浜、緑地、広場、植栽、休憩所その他」となつておりますけれども、このようなものについての整備の一つの基準といふようなものを示す必要があるのではないかと。この点はいかがですか。

○政府委員(岡部保君) 先生御指摘のございまして、こういういろいろな施設の整備基準という問題、これは当然一つの考え方をまとめるなければならぬわけでございまして、その点については、先生のお説のとおりだと存じます。ただ湾港のいわゆる地形的な条件とか、あるいは土地利用、さらには当該港湾の有する機能などによつてもいろいろ異なる点がございます。したがって、一がいに定めるものであるかどうかという点について、現在むしろ検討しておる最中でございます。

したがって、こういう問題について、いわゆる基本的な一つの基準という考え方を何とか、最大公約数と申しますか、そういうような考え方であつて、さらに個々の港湾の特殊性といふものにあわせて、これをケース・バイ・ケースで考えていくといふような方向で、私も処理をしてみたいといふことで、現在鋭意検討中でございます。

○田淵哲也君 それから第四十三条では国の補助をきめておるわけですが、環境整備施設については「十分の五以内」、廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設については「十分の二・五以内」

と云つてあります。衆議院における審議の中で、
港灣局長は、これは「十分の五以内」と書いてあ
るけれども、十分の五の補助、それから「十分の
二・五以内」と書いてあるけれども、十分の二・
五の補助だと受け取ってもらいたいというような
答弁をされております。これはどんな場合でも十
分の五、十分の二・五という補助になるわけであ
るか。

○政府委員（岡部保君） 衆議院で御質問ございましたのにお答え申し上げましたことは、現在の実
行上の問題点としては、そういうふうには実施をい
たしておりますという意味でお答え申し上げます
た。法律的にはもちろん、先生の御指摘のとおり、
「以内」という以上、これはそれよりも下回るこ
とがあり得るわけでございます。

ただ、現在実行いたしておりますのは、いわゆる「港湾公害防止施設又は港湾環境整備施設の建設又は改良の港湾工事」につきましては最高限度の十分の五でございます。

それから「廃棄物埋立護岸又は海洋性廃棄物処理施設の建設又は改良の港湾工事」につきましても、最高限度の十分の二・五の補助率を実行補助率とすることとしております。

ただここでちょっとお断わり申し上げなければいかぬと思いますのは、細部の問題でございませうが、いわゆる港湾環境施設ということで緑地の整備をいたしておりますが、緑地の用地費につきましては三分の一という、十分の五ということと申し上げましたが、この植栽であるとか、そういうようなものについては十分の五の最高の補助率をいたしておりますが、用地費につきましては三分の一という、十分の五よりも下回った事実上の補助率であるという点が、ごくわずかの問題でございませうが、あるわけでございます。

○田渕哲也君 四十三条の五にっております港

湾環境整備負担金は、これはどのような場合、それからどのような事業者を対象にして、それからどのような基準で負担させるのか、基本的な考え方をお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) 港湾環境整備負担金と申しますのは、この法文でもございますように、いわゆる何と申しますか、港湾を利用するものに対する一般的な負担金の一種であるというふうにござらんいただきたいと思うわけでございますが、港湾環境の整備というものが、港湾利用者に対して益を与える、受益するという点では、港湾利用者の面から申しますれば、受益者負担的な性格でございまして、また逆の見方をいたしまして、港湾の利用者が港湾の環境悪化の原因者であるという点から申しますれば、原因者負担金である。言うなれば、受益者負担金と原因者負担金との両方の性格を有するものと存じます。

ただ、その徴収基準というものは政令で定めることとしたしておりますが、具体的には、まず港湾環境整備に要した費用、たとえば緑地等港湾の環境の保全のために整備する施設の建設または改良に要した費用にあつては、いわゆる原価償却費の相当額と申しますが、そういうような港湾環境整備に要しますが、こういうような港湾環境整備に要した費用の全部または一部をこれの対象にいたしたい。また当該港湾の臨港地区内等において工場または事業場を営む者などに負担をさせる。負担をさせる相手はこういうふうに考えております。

それから、それらの徴収対象者の年間の総生産額でありますとか、従業員数でありますとか、敷地面積など、一つの共通の指標のもとにそれぞれものの負担率を求めて、徴収すべき額を定めたいというふうに考えておるところでございます。

○田淵哲也君 この場合、受益者ということになれば、たとえば海運会社ですか、そういうところも含まれるわけですか。

○政府委員(岡部保君) 確かに船舶につきましても、原因者または受益者として負担金を徴収すべきであるということは一つの筋論であるかと存じ

ます。ただ現在、港灣法第四十四条の二の規定によりまして、船舶からは入港料を徴収することができることになっておりまして、環境整備負担金を船舶から徴収した場合、二重徴収になるおそれがあるのではなからうかというところで、もしもそういうような負担金を徴収するならば、入港料で徴収すべきであるのか、あるいはこの環境整備負担金で徴収すべきなのかというあたりの問題もございいます。したがって、この辺はもう少し関係者の意見を聞いて検討するというところで、本日ここで入れる入れないということを、はっきりお答えできないのは残念でございますけれども、一応も、う少し検討させていただきますというふうに御了解いただきたいと思います。

○田淵哲也君 第二条の第五項の十号に、港湾厚生施設というものがきめられておりますけれども、この港湾厚生施設に対する費用負担は、現在どうなっておりますか。

○政府委員(岡部保君) 各港の港湾厚生施設の整備につきましては、港湾管理者あるいは雇用促進事業団あるいは港湾福利厚生協会などが資金、土地などを手当ていたしまして、積極的に施設整備を行なっておる次第でございます。このために、先ほど申しました港湾福利厚生協会でこういうものを負担するということの資金源といたしましては、港湾運送事業者がその運送実績に応じて福利厚生分担金というものを港湾福利厚生協会に拠出するという一つのルールができております。そこで、この運送実績に応じまして、トン当たり三四の賦課料金が設定されておりまして、年間の賦課料金の額は、全国で四十七年度に約十五億円となっております。

なおいろいろと港湾管理者あるいは雇用促進事業団あるいは港湾福利厚生協会等による施設ができておるわけでございますが、たとえば総合福祉センターでございますとか、あるいは宿舎でございますとか、休憩所でございますとか、医療施設でございますとか、そういうような具体的な施設というものを、この資金源によって整備をして

いるというのが実情でございます。

も、現状ではトン当たり三丁の福利施設を取つておるといふのは、港湾労働者のための福利施設だと思ひます。ところが船員のための福利施設というものゝ、港湾労働者の福利施設に比べると非常に少ない。これは非常に片手落ちだと思ふのです。

特に最近、停泊日数が非常に少なくなつておつたりしてゐる關係で、船員の港湾における福利施設の重要性というものは、ますます増してゐるのですけれども、ところが船員の場合は、こういう財源措置がないがために、港湾勞務者に比べたら施設が少ない。こういう点について、どのようにお考えですか。これ船員局になるのですか。

○政府委員(丸居幹一君) 船員の福利厚生施設として、たとえば宿泊施設であるとか、そういったものがあるわけですが、港湾の費用と比較したいしまして、たとえばトン三円取っておるのが船員関係にはないではないかというふうな御趣旨ではないかというふうに思うのでありますけれども、船員の福利厚生施設は主として船員保険会でもってやっておるわけでありまけれども、船員保険会では千分の七を福利厚生関係の費用として船員保険の中で徴収いたしております。それで船員保険会で主としてそういう福利厚生関係のものに充てております。それだけではありませんで、船員福利厚生協会であるとか、あるいは海事振興会であるとかいったようなものからも福利厚生関係のお金を出してもらひまして、そうして船員の福利厚生関係の仕事をしていただいております。

○田渕哲也君 この船員保険会の千分の七とい
うのは、どこが出しているんですか。会社が出して
いるんですか。

○政府委員（丸居幹一君） 全額船主負担になって
おります。

○田渕哲也君 この金額は年間どれくらいになっているのですか。

○政府委員(丸居幹一君) 約年間二十二億ぐらい
と思います。

○田淵哲也君　そうすると、こういう金で港湾における船員の福利施設というものが現実につくられているわけですか。

○政府委員(丸居幹一君)　そのとおりでございます。

○田淵哲也君　しかし船員側の要求を聞きますと、港湾においては、港湾労働者の施設はあるけれども船員の施設がないというような例が非常に多いということを聞いています。こういう現状はどうなんでしょうか。

○政府委員(丸居幹一君)　この港湾における船員の福利厚生施設の整備状況についてちよつと御説明申し上げますと、昭和四十七年十一月現在の船員厚生施設は、宿泊施設が全国で三百五十五、それから休憩施設が七、それから医療施設が四十八、そのほかに授産施設が一、養老施設が一ということになっております。

それから、これはだいぶ古くからのトータルでございますが、最近三カ年に整備いたしました宿泊休憩施設は、新築が二十三、増改築が三、医療施設は、新築が二、増改築が四ということになっております。ただ、この点で船員の皆さんに多少不満があるのではないかと、最近港の状況が少し変わっております。しかも新しい港の中には、非常にこういった既存の施設を利用できないような港であるとか、それから市中の一般の施設も利用できないような港があるというようなことでお困りになっているのではないかと思います。まあいい例が鹿島港であります。

そういうところにつきましては、鹿島についてはたまたま建設中でございます。そういうところができてまいっておりますので、そういうところを将来は重点的に整備をしてみなければならぬのではないかと、ふいに考えております。

○田淵哲也君　船員の施設が非常に古くなって状態がよくないということも聞いているわけですが、これらからどうも港湾が開発されれば、それに付随して船員の厚生施設をもっと充実

させなければいけないと思うのですけれども。ところが、そうすると、財源の問題が問題になるわけですが、そうすると、港湾労働者の場合のように、特別の福利費を徴収するというような方法は考えられないのですか。

○政府委員(丸居幹一君)　先ほども御説明いたしましたように、船員保険会のほうでこれはやるということに、一応きまつておるわけでございますが、その財源はどこから出るかといふと、さつきも御説明いたしましたように、全額船主負担になっております。したがって、将来これを整備していく上において足りないのだということになれば、まあその部分をもう少しふやしてもらうとかということになるんじゃないかと思っておりますけれども、まあトン当たり幾ら幾らを船主から出せといひましても、出どころは同じでございますから、やっぱり現在のルールというのに乗っけてやったほうがやりいのではないかと、こういうふうに考えておるのではありませんか。ただ、これ以外に船員のたとえば宿泊施設なんかこれだけかといひますと、そうであるまいと、船主自身が特に自分のところの船員のために施設しております。いわゆる自社施設ですね、これがたまたま申しました以外に二百九十九カ所ございます。そういうことで、自分のところの船が特に重点的に入るような港につきましては、船会社が自分のところの施設としてつくらすという点もございまして、そういう点等総合的に考えまして、たまたま先生がおっしゃいましたように、非常に船の動きというのがひんぱんになってまいっております。傾向もございまして、まあそういう点も十分配慮いたしまして、そういう不便のないように、いさし足りないような部分については、そこを重点的に整備していくべきではないだろうか、こういうふうな考えております。

○田淵哲也君　まあ自社施設といひましても、この大企業と中小企業とはかなり差があると思ひます。それから、せっかく港湾法が改正になって、環

境整備とか、そういう面に重点が置かれて国の補助も出るようになったわけですが、この福利厚生面においても、その充実のために、何らかの強力な措置をとっていただくように要望したいと思ひます。

それから次に、今回の港湾法の改正によりまして、第三条の二に「運輸大臣は、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を定める。それから三条の三に「港湾計画は、基本方針に適合し」、「基本的な事項に関する運輸省令で定める基準に適合したものでなければならぬ」と、こういうことが新たにうたわれたわけでありまして、従来の法律では、第四十八条に「(港湾計画の審査)」ということがあつたわけですが、またどのような点があるのか、この点についてお伺いをしたいと思います。

○政府委員(岡部保君)　現行法の第四十八条の計画の審査に関する問題と、それから今回の改正法の三条の二、三条の三との関係でございますが、現行法と改正法の違いを要約いたしますと、約三つの点があげられるのじゃないかと存じます。

まず第一点は、現行法におきましては、港湾計画の審査基準として全国の開発に関する国の計画等、という字句を使つております。ところがこれは非常にばく然としておりまして、港湾管理者にとつてはむしろ具体的な基準が明確でないという一部の声があるわけでございます。したがって、今回の改正の機会にこの点を合理的に改定すると申しますか、もう少しはっきりさせようということをしたというのが第一点でございます。

それから第二点といたしましては、これは非常に違ひがございまして、重要港湾の港湾管理者は、現行法では運輸大臣の求めがあつたときのみ港湾計画を提出するというところになっておりました。ところが改正案ではその提出を法律上義務づけたわけでございます。重要港湾の管理者というものは計画を提出しなければならぬことになったという点がございまして、これはむしろ三十八条の二と

いうところで、港湾管理者に対して臨港地区内における行為規制権を与えるということから、やはり計画というものをオーソライズしてやらせんと、行為の規制をする以上、いわゆる臨港区域内の住民と申しますか、そういうものに知らしめておかなければならないという矛盾が生ずるおそれがありますので、こういう港湾計画をはつきり必須要件とする必要があつたということでございます。

それから第三は、従来においても行政指導はいたしてきただけでございますが、港湾管理者が港湾計画を立案するにあつて、地方港湾審議会への諮問を法的に義務づけることとしたことでございます。これは最近、環境問題等港湾計画の策定に際しまして配慮すべき事項が非常にふえております。ふえたと、多様化と申しますか、複雑化と申しますか、そういうような傾向にございまして、どうしても住民への配慮あるいは住民に対する意向の聴取ということが十分行なわれるべきであるということと、従来大港湾においては必ずから自分の港の港湾審議会というものを持つておられまして、現実に審議をされておつたという実例が多々ございまして、これを法的に義務づけたというところでございまして、

以上が港湾計画策定の手続の改正点でございます。以上、このように理由で、大きく申せば、三点を現行法の四十八条から非常に変えたということが申せるかと存じます。

○田淵哲也君　労働省の方、お見えでしたらお伺いをしたいと思います。港湾における労働災害の発生状況について説明していただけないか。

○説明員(中西正雄君)　港湾荷役業における労働災害は、昭和四十三、四年ごろから急激に減少しております。相当大幅な減少を毎年続けておりまして、特に昨年は死亡者が九十七名と、初めて百人台を割つたような状況でございます。

○田淵哲也君　他の産業の業種に比べてどうですか。

○説明員(中西正雄君)　他の産業業種と比べます

と、災害発生率につきましては、

【委員長退席、理事江藤智君着席】

高いほうでございまして、一番高いのは鉱業——山の鉱業関係が一番高いわけでございまして、それに次いで高くなっております。度数率という災害発生率をあらわす数字がございまして、これによりまして、港湾荷役業の昨年度の度数率は三八・六でございまして、建設業の約二倍半という高率を示しております。

○田淵哲也君 いま労働災害が減少したといいますが、他の産業に比べてたら鉱業に次いで高いというところで、これは非常に大きな問題ではないかと思ひます。いままでのわが国の港湾整備の計画というのは、ややもすれば経済優先につくられて、安全対策という面が非常におろそかにされておつたのではないかと思ひます。

全日本海員組合が、わが国の主要九十一港について調査した「港の総点検」というのがあります。これは特に人の面から見た安全のチェックポイント、それから船から見た安全のチェックポイント、この二つに分けて調べておりますけれども、それぞれについて、日本の港というのはきわめて安全性が低いということが指摘をされております。

たとえば、まず人の面の安全ですけれども、岸壁で作業をする人の問題あるいは岸壁を通行する人の問題、こういう人のための安全施設や救命設備の欠陥というものが指摘をされております。特に岸壁での安全ということでは、たとえば照明の点をとつてみましても、十分な明るさのあるのは調査対象の中の六割にすぎません、あとは暗い、ほとんどないというのが現状であります。それから手すり付きみち板についてもこれが備えられていないのは全体のわずか一四、八六％がこれがないということでありまして、それから安全な通路標示が示されておるのは全体の三割にすぎない。それから救命具です、救命具の設備についても、これは米軍が使つておる埠頭とか、外国の港には必ず備えつけられておるけれども、日本の港にはほとんどないところが多い。特に岸壁の階段です

ね、転落した場合の、よじ登るとか、あるいは助けるための岸壁の階段のあるのも全体の半分足らず。それからボートフックがあるのが全体の二割、救命ブイがあるのが全体のわずか八％、ロープとか、はしごが備えつけられておるのが一割あまり、このようなきわめてお粗末な現状だと思ひます。こういう面について、どう考えられますか。

○政府委員(岡部保君) 御指摘のとおりでございまして、私も全日本海員組合からこの「港の総点検」の資料をいただきました。御説明を承つて非常に恥じ入つた点がございまして、われわれとしては、考へておつたつもりでいながら非常に抜けておつたというやうな感覚がございまして、そういう点については大いにかから反省しなければいかぬと考へておるわけでございまして。

ただ現段階で、これに對してどういふやうな考へ方、具体的にどういふやうにしていったらいいかという点について申し上げますと、たとえば岸壁の階段でございまして、あるいははしごであるとか、車どめであるとか、そういうやうなものと、つきましては、これは岸壁の付帯施設ということになり得る施設でございまして、そうだとすれば、むしろ岸壁の今後の計画設計、実施設計の内容として、もつとこういうものを取り上げていかなければいかぬという考へ方に立っていきなさいと考へております。ただ、これと必ずしも、たとえば救命具であるとか等々の、必ずしも港湾の施設として補助対象に現行でできないという点が多々ございまして、こういう点につきましては、私もむしろなるべくこういうものを、安全基準と申しますか、そういうものを考へて、その上であるべく可能なものは補助事業の対象にするというやうな方向がやはり一番整備をするためにはプラスになると思ひます。そういう方向でこれから処置をしてまいりたいというふうに考へております。

○田淵哲也君 先ほどの改正法の第三条の二と三です、そこで運輸省令で定める基準とか、そういうものがうたわれておるわけですが、こういう基準の中には、こういう安全基準も当然含まれるべきだと思ひますけれども、こういうものを考へて基準を作成されるお考えはありますかどうか。

○政府委員(岡部保君) 当然こういうものの安全をどういふやうに考へていくべきだというやうな、基本的な考へ方は、こういう基本方針にも入りましようし、それから計画の基準というやうなところにも当然入つてくると思ひます。また、いわゆる港湾の施設に関する技術上の基準というものは五十六条の二にございまして、こういうやうな港湾の施設に関する技術上の基準というところでも、やはりこういうものを織り込んでいきたいというふうに考へております。

○田淵哲也君 それから、この安全施設に付随しまして、福利厚生面についても、調査の結果、すでに御承知と思ひますけれども、公衆便所があるのが約半分、それから港湾関係者の休憩所があるのが四五％。こういうことになっておりました。福利厚生面といひますか、衛生面においてもきわめて不備だといふことがあるわけですね。やはり公衆便所がないと、岸壁で用を足して転落するといふケースもあるやうです。それから港湾関係者の休憩所がないと、船員の居住区に立ち入つていろいろトラブルを起こすということもあるやうです。この点についても基準の中に取り入れていただきたいと思ひます。

○政府委員(岡部保君) 先生のおっしゃるとおりだと存じます。また、そういうものの整備につきましては、従来いわゆる公共埠頭におきまして、一般の雑貨埠頭におきましては上屋の一部をそういう便所あるいは休憩所というやうなものに利用するといふやうな事例がございまして、上屋の建設は港湾管理者の起債事業で実施をいたしておりますが、そういうやうな際に、なるべくそういうものをふやしていくやうに、これは指導をしていくつもりでございまして。

ていないというところが半分以上あるわけですが、たとえば岸壁まではこれは市の保健所が管理しておるけれども、船まで水を運ぶのはしけの問題とか、あるいは船そのもののタンクの問題とか、それからまた伝染病が船内で発生したやうな場合ですね、その場合の管轄保健所とか、そういうものが明らかでないがために非常に困るという例もあるわけですね。この点はいかがですか。

○政府委員(岡部保君) この問題につきましては、どうもあまりすかつとしたお答えが申し上げられないのでございまして、一応船舶給水事業というものが行なつておられます給水のようには、販売の目的で行なう給水につきましては、食品衛生法の検査、衛生管理の規定の適用を受けまして、厚生省が窓口となるわけでございまして、そこで一たん給水事業者から受け取りまして、船舶内に貯蔵された水の水質保持、衛生管理につきましては、船員法の適用を受けて、運輸省が所管しておるといふことになるかと存じます。したがつて、このやうな点、若干いま先生の御指摘のあつたやうな問題点がその境界面であるということについては、私もよく存じておりますので、これについては、今後関係方面と十分打ち合わせをしてまいりたいと考へております。

○田淵哲也君 それから、いままでは人の面ですけれども、船の面から見た安全性についても、防波堤があるのが五六％、ないのは二四％、不完全なのは二七％というやうな結果が出ておるわけですね。それから港の広さとか深さにも非常に問題があるやうであります。

これに関連しまして、先般福島県の小名浜港でノルウエー船のアンデューレス号が岸壁で損傷しました。これはまだ防波堤が不完全な状態で使用されたために、波浪でその岸壁に当たつてこわれたといふことでありますけれども、こういう場合の使用判断ですね、これはだれが出すことになつておるわけですか。

○政府委員(岡部保君) やはり、ただいま御指摘

のございました具体的な例、小名浜港での問題等につきまして、港湾の中でどういうふうな、こういう非常事態のときにどう処理するべきであるかという点については、これは後ほど海上保安庁の長官のほうから御説明いたしたいと思います。私もといたしましては、いずれにいたしましても、いままで港湾の計画あるいは建設の実態と申ししますものが、最初に御指摘のございましたように、利用することを主体にしておいたというが、やはりいささか経済を重んじ過ぎたという感じがございまして、たとえば中の岸壁、埠頭を一生懸命先行してつく。そのわりには防波堤ができておるといような反省がございまして、したがって、むしろそういう安全を守るための施設というのが非常に先行して、そのあとでほんとうに港が使えるようになっていくというところまで、あえて最初の先行投資というものを考えなければいかぬというのを考えておりました。これは今後とも、われわれも努力いたしますし、それから港湾管理者においても、そういうような考え方で港湾の計画を立てていただくというふうに、これからもしてまいる考え方でございます。

○田淵哲也君 海運局にお尋ねしたいと思っておりますけれども、苦小牧のカフェリーパスの問題ですけれども、現在の就航状況はどうなっておりますか。

○政府委員(佐原亨君) 現在、苦小牧港に関するカフェリーの就航状況でございますが、東京から苦小牧まで一社三隻、それから名古屋から仙台を経まして苦小牧へ行っております航路が一社一隻、八戸から苦小牧が一社一隻、合計三社五隻が就航しております状況でございます。

○田淵哲也君 現在申請を出しているところはかなりあると思っておりますけれども、今後の就航計画はどうなっておりますか。

○政府委員(佐原亨君) 就航中のたのしみ申しました三社五隻のほかに、この秋から来春にかけましてすでに一社二隻、これは仙台―苦小牧でございますが、これが就航する予定でございます。

それから名古屋―仙台―苦小牧、先ほど申しました航路が一隻増便する予定でございます。これが既免許の分でございまして、それから免許申請中のものが東京―鹿島―苦小牧という計画で三社八隻、八戸―苦小牧という航路で一社一隻、これが申請提出中でございます。この申請中のものの処理につきましては、いろいろ苦小牧港の港湾施設の事情もございまして、港湾計画が完成できるまでは免許する気持ちは目下のところございません。

○田淵哲也君 現在苦小牧ではカフェリー専用のパスはなくて、石炭パスを使っておるといふことでありますけれども、現在この三社五隻が就航しておりますけれども、大体四日に一度は一時間交代でシフト制で沖待ちをしておるといふのが現状だと思っております。これはまあ苦小牧は太平洋に直面しておりますので、きわめて波のうねりが高い、それから港口が非常に狭いというようなこともあって、沖待ちがきわめて危険であるというところが指摘をされているわけです。それがさらに七月から一隻ふえる、それから十二月からは八隻になるといふことになると、この頻度は非常にふえてくる、これはきわめて危険ではないかと思っておりますが、いかがですか。

○政府委員(佐原亨君) 御指摘のとおり、沖待ちシフトをせずして就航できれば一番それにこしたことはないと思っております。港湾計画がもし完成できますれば、当然そういう理想的な姿になるのでございまして、片や社会情勢を反映いたしましたフェリーに対する輸送要請、輸送需要のほうも一がいには無視できませんので、われわれといたしましては、免許をするに際しましては、地方の海上保安部署あるいは港湾管理者に照会をいたしまして、シフトでも一定のルールに従ってやれば安全上支障がないという回答を得て免許をしたような次第でございます。

競合いたしません。

それから、もう一ぱい増便のほうは、多少競合する、間隔が縮まる問題が起るかと思っておりますが、これも先ほど申しましたように、現行のルールを厳守していただければ安全上支障はない、このように考えております。

○田淵哲也君 この苦小牧をつくるときに、苦小牧は天然港でなくて、太平洋に直接面しておる港であります。したがって沖待ちをしないという前提で、港湾管理者においても港をつくったということも聞いておるわけですが、それにかかわらず沖待ちを前提にしたスケジュールを組むというのには、ちよつと問題ではないかと思っておりますが、いかがですか。

○政府委員(岡部保君) 確かに先生のおっしゃったとおりで、沖待ちをしないということが前提で計画をされておる港でございます。特に掘り込み式港湾でございますので、泊地を十分とるといふことは非常にむずかしい構造でございます。したがって苦小牧港自体の問題といたしまして、非常にそのう点で、まあ言うなれば欠点と申ししますか、弱さがあるわけでございます。そこで、いま海運局長も御説明ございましたように、カフェリーの問題、これはむしろ一刻もすみやかに本格的なカフェリー埠頭施設というものを早く整備しなけりやいなじゃいかというところで、いま沖待ちするようなこと自体を施設面で解消するように、私もこれはこれから努力をして、これは現実には民間でおつくりになる施設になるものでございまして、これをなるべく早く仕上げるといふことのほうに指導をしてまいりたいという考え方に立っております。

ら、沖待ちシフトを解消する一つの手法といたしまして、一つの会社のほうを室蘭に移したらどうか、こういう御提案がなされておることは事実でございます。その提案を受けて、北海の海運局―やはりこういう問題は東京で論議するよりも現場で論議してもらったほうがより適切ではないかということで、北海の海運局、それからやはり北海道の第一管区海上保安本部、それから全日海の支部長、こういった関係者が集まって協議を続けております。まだ協議を打ち切っておりませんので、最終結論というわけではございませんけれども、いろいろやはり室蘭につきましても問題があるように私の耳に入っております。たとえば室蘭のフェリーパス、これは青森から行っております小さなフェリーが使っております。水深が四メートルしかございせんので、現在苦小牧に就航しておる大きな船はちよつと使えない。しかしらば一般の公共バスを使つたらどうかというところでございますが、室蘭港は非常に潮の干満がございまして、いわゆるランブウエーが非常に急角度になつて、車の積みおろしにかえつて問題がある、安全的に使えるのが朝夕二時間ずつしかない、このように承っております。

それからもう一つは流通の面でございまして、苦小牧に到着しまして三十六号線を札幌まで参りますと、大体七時半ごろ青果市場に着く。朝のせりの最後が八時でございますので、一ぱい一ぱいで間に合つておる。これを室蘭に移しますと時間的にどうしても間に合わなくなる、こういう流通面の要素もございまして、いろいろな問題があるようでございますので、簡単に室蘭に移せばよいという問題が解決するということではないようでございます。なお現場でもつて、少しでも、一歩でも安全サイドにいくな余地がないかということで協議は続けております。

現状は以上のようなであります。

○田淵哲也君 こういう問題は事故が起つてからではおそいので、これは七月からさつそく増便になるわけですが、早急に対策を打つてい

ただきたいと思ひます。

それから次に、消防施設並びに油の拡散防止施設について、これも現在ではきわめて不十分だと思ひます。陸上の消防施設が十分あるのも五〇％にすぎない。それから消防艇が備えつけられておるのはこれまた半分ぐらい、それからオイルフェンが完全にあるのが四割ぐらいというようなデータも出ておるわけですが、今後の整備方針についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) いわゆるオイルフェンスと申しますか、油拡散防止施設につきましては、実は昭和四十八年度予算の際に予算要求をいたしまして、こういうものを港湾管理者が備蓄する必要がある、備えつけるためにはその補助をするべきであらうということでも予算要求をいたしまして、残念ながらこれは認めていたところまでまいりませんでした。こういうような問題がありまして、今後とも私もこういうものを何らか、港湾管理者が備えつけられる、整備されるという以上は、財政面ではこれは御援助をする必要があるんではないかと考えて方に立つております。

したがって、いわゆる港湾管理者でこういうものを整備しなければならぬということを一生懸命片や指導しておきながら、その裏づけをわれわれが御援助できないというのではなはだ残念でございますので、この点は努力をしていく予定でございます。

また、それと同様な考え方、たとえば港内を清掃する船であるとか、こういう清掃事業でありますとか、そういうものに対しても、やはり同じような考え方、進んでいきたいという考え方でございます。

ただ消防の施設につきましては、現在港湾の引き船、いわゆる引き船を港湾管理者で持ちます場合に、これは起債事業で実施をいたしております。そういう際に、こういう引き船にも、いわゆるタグボートにも消防施設を併用できるように、併用と申しますか、能力を持たせるように現在指導を

しているところでございます。

○田淵哲也君 こういった点、いろいろ問題があるわけですが、今後の港湾計画の作成にあつて、できる限り使う人の立場に立つてやる必要があると思ひます。したがって地方港湾審議会のメンバーにユーザーの代表としまして、もちろん地元の実業業者の代表が入ることは当然だと思ひますけれども、必ず船員代表、具体的には海員組合等の代表ということにならうと思ひますけれども、加えるようにしていただきたいと思ひますけれども、いかがですか。

○政府委員(岡部保君) 私もそうあるべきだと考えております。ただ、地方港湾審議会のどういふメンバーをどういふふうにするかという点に付きましては、地方条例等で地方の港湾管理者がおきめになるべき問題でございますので、私もそれはそういうふうな線で指導をしてみたいという考え方でございます。

○田淵哲也君 次に、港湾財政の問題について若干お尋ねをしたいと思ひます。

港湾整備事業費は年々増加しておりますけれども、行政投資額ベースで昭和三十六年四百六十七億円、これが十年後の四十六年には二千七百一十一億円、このように急増しております。港湾管理者はこの大規模な港湾整備費を、一部は国の補助を受けながらやっておりますけれども、大部分は管理者の母体である地方自治体の財政援助によつてまかなつております。そしてこの事業規模はどんどん拡大しますけれども、港湾施設使用料等の収入増加に対する手段というものは必ずしも十分ではない、したがって管理者及びその母体の地方自治体の経済的負担は、ますます重くなつていくと思ひます。このように港湾財政の行き詰まりをどのように打開していくのか、その方向について、考え方を伺したいと思います。

○政府委員(岡部保君) ただいま御指摘のございましたように、たとへば、何と申しますか、資本勘定と申しますか、建設勘定と申しますか、いわゆる施設の建設という面での投資、これが一つの

財政の圧迫であるという問題、それから経常と申しますか、管理費用と申しますか、そういうものでもすらもまだ十分まかなえるような収入が入つていないというような、経常的な経理の問題、そういうような問題があると思ひます。

そこで私どもの考え方としては、いわゆる建設投資というものにつきまして、これは言うなれば国が負担し、あるいは補助しているというものの率を上げていく、もしくは受益者負担と申しますか、これを利用者からそういう資金源を求めるといふような方向が管理者財政を救うための方法ではないかというところで、ある意味では国の補助、負担を、新しい項目について今回の法改正でも環境問題についてはお願いをしているわけでございますが、こういうような、実態的に少くとも国の負担、補助をふやしていくということに、今後とも努力をしてみたいという考え方でございます。

ただ、それともう一つは、先ほども申しましたように、受益者負担と申しますか、そういうような利用者のサイドからの資金源を求めるといふことで、あるいは受益者負担金として直接取る場合もございますし、あるいは公団のように利用者サイドから資金を出させていくというような考え方もございます。そういうような方向で進んでまいりたいという考え方でございます。

そこで今度は、一般の経常的な問題、いわゆる管理費というものの、あるいはそういう建設に要しました債券の利子、金利を負担するというような、そういう経常的な問題についての考え方は、やはり施設の使用料等を充実させていかなければいかぬのではなからうかと考えております。

たとえば係船岸の使用料というものが現在若干の値上げと申しますか料率アップをはかつておるわけでございますけれども、そういうような点でこれを補つていきたい。したがって、それによつて少なくとも経常経費がいわゆる企業会計方式と申しますか、そういうようなもので、少なくともほとんど以上のものにしていききたいというふうな考え方

でございます。

○田淵哲也君 企業会計方式で採算がとれるようにする、現在は収入が支出の大体三分の二ぐらいだと思ひますけれども、いま御指摘のように収入の増大をはかると同時に、経費を減らすと、そのためにはまず国の補助を増大して、金利負担を少なくするということも必要だと思ひます。それで国の補助の問題ですけれども、重要港湾では五割の補助率ということになっておりますけれども、埠頭用地、それから上屋、荷役機械、こういう機能施設は補助対象から除外されております。

ところが、こういうものが必ずしも全部収益をあげ得る事業とは限らない。たとえば埠頭用地の中でも荷さばき用地とか、あるいは臨港交通施設用地などは料金の徴収が困難だということもあるわけでありまして、収益事業でしたら起債ということでもまかなえるわけですが、事実上収益を伴わないようなものは、やはり国の補助の対象とすべきではないか、そういう意味で、国の補助の拡大をはかるといふ思ひますけれども、この点について、御見解をお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) 私も、先生のたゞいまの御主張に全く同意でございます。でき得る限り国の持ち分と申しますか、そういうものを増加させていきたいという考え方でございます。ただもちろん、これは財政当局等のなかなか関門もございまして、そう簡単にいく問題ではないと思ひます。

ただここで、ちよつと申し上げますと、かつて上屋あるいは荷役機械が一割補助を受けたという実績もあつたわけでございます。そういうような事例もございまして、やはりいまおっしゃいましたように、はっきりと収益的な性格を持つていないものについては、やはり補助対象にするべきではなからうかと申しますか、私も全く同意見として今後とも努力をしていく所存でございます。

○田淵哲也君 この上屋についてもかなり問題があると思ひます。いま補助の対象になつておりま

せんけれども、これも四十年の答申の中で、上屋から直接船に積み込む、あるいは荷揚げをするという、これが一番港務の荷役としては理想的な形態であるとしておられますけれども、これがまた主要八港においてもきわめてパーセンテージが低い。揚げの場合に二五％、積みの場合八％ということになっておるわけですが、この一つの要因として、上屋の使用法にあるということが指摘されております。これは上屋が収益の対象として考えなければならぬから、勢い保管料を取るための事業として考えられる。本来上屋というものは屋根のあるエプロンであって、荷さばきの都合上かりに置くものではないから、そうすると上屋を収益事業として考えた運用をするのは問題がある、こういうことも考えられるわけでありました。

したがって、こういう弊害を除くために、上屋についても、これは収益事業という言い方ではなくて、補助対象という考え方が必要と思ひますけれども、この点はいかがですか。

○政府委員(岡部保君) これまた御指摘のとおりでございます。たとえば上屋において、いわゆる上屋という本来の機能、いわゆる荷さばきのための機能ということとを考えると、短期的に貨物が上屋の中に滞留するというのが当然でございます。長期滞留というのは上屋の本来の性格ではなく、いわゆる倉庫というものが当然長期滞留という性格を持っているというふうに考えられるわけでございます。

したがって、たとえば上屋の使用料の基準にいたしましても、短期滞留は非常に安く、長期滞留になると高くなるというような料金体系はとっております。ただ、現実の問題といたしましては、そういうものであれば、理想的に使われれば使われるほど収益は全く上がらなくなるというのが本来の性格であるという点の矛盾がございます。したがって、こういうものに対しての整備という問題が、いまのような考え方で済むのかどうかという点については、われわれとしても大いに反省し

なければならぬ点がございまして、今後とも努力をいたしたいということでございます。

○田淵哲也君 それから、この使用料の問題ですけれども、これも料金の適正化と料金体系の再検討が必要だということが、四十年の答申では指摘されております。

その一つとして、施設使用料の料率を少なくとも原価まで引き上げるべきだと。それからもう一つは、港湾の中で、外郭施設とか水域施設については使用料の徴収が禁じられております。また臨港道路や泊地については、この使用料を徴収することが困難な場合もあります。こういう面をカバーするために、個々の施設別使用料のほかに、総合チャージを設定すべきである、こういう点も述べられておるわけですが、これは具体的にどのような措置がとられてきておるかということについて、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) まず施設別使用料の問題でございますが、現在もやはりこういう使用料の引き上げというのが必要であるというような動きが非常にあつてございまして、たとえば岸壁の使用料というものがございまして、六六港では統一料金といたしておりますが、往來、一日当たりの船の総トン数一トン当たり四円であつたということとを、徐々にこれを上げていきたいということとで、昭和四十八年度は四円五十銭、四十九年度は五円、五十年年度は五円五十銭というふうな、段階的に上げていくということを現在、これは五十年年度の五円五十銭という数字については若干の問題があるのでもございますが、一応四十八年度、四十九年度のスケジューリングの料率アップということとは、利用者サイドも認めて、これが軌道に乗つたわけでございます。それと、いわゆる係船浮標、ブイの使用料につきましても、従来一日当たり総トン数千トン未満の船は千六百七十円でありましたのを、四十八年度以降二千円に改定を行なうというふうな報告を、私も承つております。

こういうようなことで、やはり施設別の問題、これは確かに上げなければならないという考え方

しておりますが、これとてもやはり利用者サイドのあることでございまして、その辺との関連で、どういふふうに進めていくかという問題がござい

ます。

ただ一般的に申しますと、この料金というものは、日本の現行料金が諸外国に比べてどうであるかと申しますと、いわゆる発展途上国の港湾よりは高いけれども、いうなれば、いわゆる先進国と申しますか、そういうような港湾よりは安いというところがある。その間の地位を占めておるということ

が、ごく大ざっぱに申しての評価かと存じます。

そこで、次に、お話の最後に出てまいりました総合チャージの問題でございますけれども、この問題につきましては、いわゆる個々のそういう港湾施設というものが上がるにいたしても、たとえば航路でありまして、か防波堤など、港湾法によつて使用料の徴収を禁じられておる施設がござい

ます。また先ほどもお話に出ましたが、臨港道路であつたり泊地のように、使用料徴収は禁じられてはおりませんけれども、徴収が事実上不可能である、あるいは困難であるというような施設の建設、改良費の負担があげられるわけでございます。こういうようなことを考えまして、入港料でありますとか、あるいは埠頭通過料でありますとか等々の、いわゆる港湾全体に關しての一つの総合チャージというふうなものを考えなければいかぬということが、この審議会の答申にも出て

いう点について、もう少し時間をかけていただきたいと存じますが、絶え間なく検討を進めて、少しでも前進させていきたいという考え方でござい

ます。

○田淵哲也君 次に、港湾行政の一元化の問題についてお尋ねしたいと思ひますが、港湾行政の一元化が前々からいろいろ問題になっておりますけれども、これは具体的な問題としまして、この海上における官庁業務の一元化だけでもやれないものだろうか。たとえば現在の船舶時間の中に、やっぱ検査待ちとか、そういう時間がかかる。それから検査には厚生省が来る。それから動物植物の検査には農林省が来る。それから出入国管理には法務省が来る。全部ばらばらで来るわけ

です。その間、船のほうは待つていなければならぬ。非常にロスが多いということも指摘されておるわけですが、この辺の改善策について考えていただきたいと思います。いかがですか。

○政府委員(岡部保君) 確かに、港湾に關しての国の出先機関一元化の必要性と申しますか、簡素化ということが、非常に強い要望があることも事実でございます。行政官制からそういう指摘を受けたという例もございまして、したがって私ども、いろいろそういう点では、これはわれわれだけではできないことではございせんが、各省とも御相談しながら考えておるというのが事実でございます。そこで各機関とも、それぞれの独自の行政内容でございますので、これをただ無理に集めるといっても、これはなかなかむずかしいと存じます。したがって私どものいままで進んでおる道と申しますと、たとえば入出港届けの様式の統一、これの統一がはかられば、税関に出す書類も、あるいは海上保安庁に出す書類も港湾管理に出す書類も、みんな一つのあてで済むではないかという、そういう書類の統一、あるいはこういう機関の横の連絡会議を設けること。それから合同庁舎へ集約して入つておつて非常に便利をはかるというふうな、ちよつとなまぬるい手段が

存じませぬけれども、そういうような段階の措置は、いままでも少しづつでも進めてきております。

今後の基本的な問題については、まだまだこれから先の問題かと存じますが、今後とも検討していかなければならぬという考え方でございます。

○田淵哲也君 これはそれぞれ各省が分かれておりますので、なかなか一本化は現実の問題として困難な面もあらうかと思っておりますけれども、ただやってくる時期がまちまちなのが非常に困るということなので、一緒に来れるという方法はないものでか。

○國務大臣(新谷實三郎君) これは港湾だけではなしに、たとえば国際空港なんかでも問題になる場所であると思えます。これは権限を一本にしろとかいうことになりまして、行政組織の上からなかなか困難だと思えますが、それぞれの権限のある官庁から派遣された出先機関がばらばらになっているという状態でございまして、要は利用されるという点で、港湾に入ってきて、こういう官庁との接触をされる人たちが、きわめて便利に、手つとり早くいろいろの手続をしてもらうというような仕組みがでないかという、具体的な技術的な問題になるんじゃないかと思っております。この点は全く同感でございまして、いままでは性質上検査は検査というふうに非常に分かれておりますけれども。

(理事江藤智君退席、委員長着席)

何とかして事務の性質によってあなたのおっしゃるような一本化できるような仕組みを各省で相談してつくるようにすることが役所側として望ましいし、利用される方にとっては一番それがいいのじゃないかということでございますから、これはさらに、いままでも検討していると思っておりますが、さらに積極的に関係各省と相談をすべきことにしたいと思っております。

○田淵哲也君 次に沖縄の那覇港の問題について若干質問したいと思っております。那覇港の滞船状況が非常にひどいということを聞いております。これは本土の五大港と比較して状況はどう

なっておりますか。

○政府委員(岡部保君) 昭和四十一年から四十五年の五カ年間の平均で見ますと、本土の五大港で滞船率が一・三％であるのに対して、那覇港では一七％となっております。本土の五大港に比べて那覇港の滞船率はかなり高い数値であるということがいえると思えます。

○田淵哲也君 この沖縄の主要港である那覇港は、港がきわめて狭い上に貨物が滞積して、これが沖縄の物資の流通のひとつのネックになっているということも聞いておられるわけですが、現在この那覇港の沖には平均十隻が入港待ちをしておられる状態です。しかもその待機期間はおおむね三日ぐらいかかるというふうなこともいわれておられるわけですか。

ところがこれに隣接する米軍の那覇軍港は、ベトナム戦争が停戦されたことによりましてがら空きである、こういう状況になっておられるわけですか。こういう現状から見て、この那覇軍港の返還というところが沖縄県民の最大の願望だというふうについておられますけれども、政府は那覇軍港の返還について要求をされておられるかどうか、お伺いをしたいと思っております。

○説明員(奈良義説君) ことしの五月に入りましてから那覇市の議会の議長さんから、それから六月に入りまして市長さんから、いま先生がおっしゃったような理由で、那覇軍港の返還をぜひ実現してもらいたいという御要望がございました。で、私もそういったしましては、日米合同委員会の下部機構で、私もが主管官庁になっております施設委員会というのがございますが、その場でいろいろいまサウインドしておりますが、ちよつと見通しが困難な感じがいたします。

ただ最近、私もいろいろな話を承りまして心配しておりますのは、沖縄海洋博の工事に関連いたしまして資材の陸揚げ等について、たいへん陸揚げ場が不足して困っておられるというふうなことの関係もありまして、とりあえず当面の措置として共同使用でもさせてもらいたい、こういう

ようなことを施設委員会の席上で実は申し入れております。これに対しては、十分検討したいという返事をもらっております。

○田淵哲也君 返還については全然見通しがしないということですか。

○説明員(奈良義説君) ちよつといまの段階、返還の可能性をわれわれとしては感じられませんが、それでいろいろ、そういうサウインドの過程で、もし返還を正式に要求いたしますならば、おそらく代替施設の提供を求められるのではないかとこういうような感じがいたします。

○田淵哲也君 それから、特に海洋博のために物資とか人員の輸送の増大が考えられるわけですが、これは現在、共同使用を交渉中だということでございますけれども、それと並んで運天港に三千トンのクラスの旅客船の入港の必要がある。その整備計画は現在どうなっておりますか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) 運天港には、現在大型船の岸壁といましては水深六メートル岸壁が一バースあるわけでございます。ただ海洋博会場等の建設資材搬入のために、ことしの秋を目ざしまして水深七・五メートル岸壁、いわゆる五千重量トン級の岸壁を一バースの整備を現在鋭意実施中でございます。なお、このバースは構造的には水深九メートルでございます、海洋博の開港時には、航路関係が接岸し得るようによりまして、一万重量トン級の船舶が接岸し得るようにより、現在計画をいたしている次第でございます。

○田淵哲也君 沖縄の港湾整備の今後の基本的考え方として、那覇港は旅客専用にする、それから泊港は離島航路専用にする、それから那覇新港は貨物専用にする、こういう方針について那覇市と沖縄開発庁が話し合いを進めておられるというふうな計画に沿って整備が行なわれているかどうかお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) 先生のおっしゃいましたとおりでございます、いわゆる那覇商港区と申

しますか、先ほどの軍港のありました対岸でございますが、この港区は本土との連絡等の旅客船のための寄港港として、それから泊港区につきましては離島連絡、それから現在、鋭意整備中でございます那覇新港という新しい港を外側につくっておりますが、この港は主として貨物取り扱いの流通基地とするという方向で順次機能の強化をはかっていきたいという考え方でございます。

そこで一応、そういうような線に沿いまして、大体昭和四十七年度で約十二億、昭和四十八年度には約二十億の事業費をもちまして、この港湾の整備をしていこうと思っております。

○田淵哲也君 この港湾整備について、先ほどの軍港の問題ですね、これは返還ということをご予想は全然していないわけですか。

○政府委員(岡部保君) 残念ながら、どうもいまのところまだ見通しがはつきりいたしませんので、返還ということとは、この考え方に入っておりません。

○田淵哲也君 それから、沖縄の港湾の財政の問題についてお尋ねしたいと思っておりますけれども、沖縄の港湾の財政の収支は黒字だということがいわれているわけですが、その一つの要素は、使用料が本土に比べて非常に高いということがあげられておられるわけですが、今後どういう方向で調整されるのか、あるいは沖縄は高いままやられるのか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) 那覇港は那覇市が港湾管理者であるわけでございますが、復帰いたしました以来、昭和四十七年度末までの間における収支状況は、現在集計作業中だそうでございます。したがって、まだ数字を私もきやちいたしておりませんが、特に鹿児島港と比較しまして施設使用料の水準がだいぶ高いという声があることは事実でございます。

そこで現行料率は、もともと復帰前の那覇商港及び旧泊港の港湾施設使用料率を基礎として定められましたものでございまして、必ずしも高過ぎ

ると思いませんが、本土の料金とだいぶ格差があるという事は事実でございます。

そこで、私もこれをどうするかという御質問でございますけれども、いま那覇市で、施設使用料等の問題につきまして那覇市の港湾審議会で現在検討をされておるといふ段階でございます。したがって、この那覇市の港湾審議会の結論を得まして、ひとつ運輸省としてどういふふうに考えるかということ、これから考えてまいりたいということでございます。

○田淵哲也君 それから沖縄では、航路の水深、あるいは水路の調査がきわめて不十分で、海図も完全でないというようなことも聞いておるわけですから、これに對して、今後はどういふ対策をとっていかれますか。

○政府委員(野村一彦君) 沖縄周辺の海域の海図は、御指摘のように非常に不備でございます。現在約二十の海図が刊行されておりますけれども、これの測量が実施されたのは、一番新しいのは昭和十年ということで非常に古いでございます。その後、一部は米軍の資料等に基づいて補正等をやっておりますけれども、全般的には非常に未整備な状況でございます。

そこで私もとしては、沖縄返還後、昭和四十七年度は約千二百萬円の予算によりまして那覇新港及び同港の本測量及び海象の調査それから石垣、平良、金武湾の補正測量を実施いたしました。昭和四十八年度では四千六百萬円の予算がついておりますので、これで平良、石垣の本測量をやりますとともに、所要の補正測量を行なうということで現在着手をいたしております。なお、四十九年度は海洋博もございまして、さらにこの測量を進めたいと思っております。五十年以降につきましては、このおくれを少しでも早く取り戻すべく、海上保安庁としての長期計画を立てて精力的に測量を行ない、海図を補正して逐次新しくしていきたい、かように考えております。

○田淵哲也君 それから那覇港における荷役の問題ですけれども、現在石油の荷役が雑貨埠頭にお

いて行なわれておる。混合荷役となつて非常に危険だということが指摘をされております。これに對して対策を考えておられるかどうか。

○政府委員(岡部保君) ただいま先生の御指摘のございましたのは、那覇商港のD岸壁地区ではないかと存じますが、内地との連絡の船の給油、いわゆるパンカーオイルの給油施設であるというのが本来のたてまえでございます。したがって、これは当然であると存じます。ただ現段階では非常に施設不足のために、やむを得ず給油以外の時間にはほかの船舶が接岸して貨物荷役を行なつておるといふようなことでございまして、これはい

わゆる那覇新港の整備というところで、港全体としての混雑を解消いたしまして、こういうことを解消するという方向に向かつて進みたいという考え方でございまして。

○田淵哲也君 それから沖縄の海洋汚染の問題ですけれども、かつてエソッが原油の流出事件を起こして問題になったことがあります。特に沖縄は水が非常にきれいであつて、環境保全ということがきわめて重要な問題だと思ひますけれども、特に金武湾あるいは中城湾、この辺については、この立地条件のよさに目をつけて、石油会社などがシーバス、あるいはCTSの設置を計画しておると聞いております。

したがって、こういうものに対する公害防止施設というものはきわめて重要にならうかと思ひますけれども、特にエソッ、ガルフはじめ、今後設置されるシーバスやCTSの計画はどうなつておるか、さらにそれに対する公害防止の対策はどうなつておるか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) まず最初にCTS構想について申し上げますが、いわゆる沖縄振興開発計画というもののによりまして、本島の東海岸の適地に臨海工業の伸展に對して工業港の新設を検討するということになつており、これが金武湾、中城湾あたりの考え方でございまして。

そこで今後、港湾管理者であります沖縄県でござい

ますが、南西石油株式会社申請者となりまして、占用の許可面積は三万六千八百八十三平方メートル、占用料は年額三十三万三千八百八十四円、占用期間は四十七年五月十五日から四十八年五月十四日、一年きりでございます。占用目的は原油荷役及び製品荷役設備の設置のため。なお本件については、占用期間更新申請が占用者から提出されまして、現在手続中であるといふふうに聞いております。

それからガルフ関係につきましては、沖縄石油精製株式会社と沖縄ターミナル株式会社、両社とも旧ガルフでございますが、占用許可申請が出ておりますが、まだ許可はされておらないことと

ございまして、二社から出ておるといふことでございまして、まだ許可はされておらないことと、この占用面積は沖縄石油精製が四万六千六百六十七平方メートル、沖縄ターミナルが一万六千九百六十五平方メートルで、占用の目的は石油製品の出荷機橋、石油類の入荷及び出荷といふような目的で出願されておる。そこでまだこれは許可されてい

ないといふようなのが現段階の実情でございます。

○田淵哲也君 それから那覇港の廃油処理施設といふものがきわめて不備であるといふことも指摘されておるわけですが、今後は整備状況についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡部保君) 那覇港におきましては、船舶から発生する廃油といふものは、いわゆるビルジが主体でございます。したがって廃油を処理するために、港湾管理者であります那覇市が、昭和四十七年度に国庫補助事業として廃油処理施設を整備いたしました。四十八年の五月十一日より稼働いたしました。それでこの廃油処理施設は、大体能力三十二トンパーデーといふことで計算いたしておりますが、そういうふうなことで、一応現段階で、ビルジに対する廃油処理施設といふものは、これが稼働いたしまして、まず満足すべき状態になるであらうといふ考え方でござい

ます。○委員長(長田裕二君) それでは、本案に對する田

湖君の質問は終了いたしました。
本案に対する午前中の審査はこの程度といたします。

午後一時十分まで休憩いたします。
午後零時十分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

午前に引き続き、港清法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○森中守義君 港清法の審議に関連したことですが、保安庁見えていますか。——けさの新聞で、「海のネーター」復活」ということで、かなり大きな新聞の記事が出ておりますが、こちらになり

ましたか。

○政府委員(野村一彦君) 先生のおっしゃるのは、けさの読売新聞、あるいは毎日、朝日新聞に載っております記事でございますか。——これは拝見いたしました。

○森中守義君 「四日市・死の海と闘う」という書物を見られたことは……。

○政府委員(野村一彦君) 拝見しております。

○森中守義君 私ですと以前に、公害関係の著述としては、かなり出始めの著作ですから、非常に興味あるものであり、しかも教えられるものがある。のみならず、現職の運輸省職員によって書かれた、そういう特徴的なものですが、長官、読んでどんな感じがしました。

○政府委員(野村一彦君) 私、海上保安庁に参りましてからさうそく岩波新書のその本を読みました。非常に公害が社会問題として大きく取り上げられていた時期でございまして、この田尻君が自分で実際に公害の監視取り締まりに従事した体験をもとにして、いろいろ問題点を指摘してござい

ますし、特に彼が科学の問題を基本から勉強し直して、そして大学の先生を個人的にもいろいろ訪ねて、そのお知恵もかりて勉強もして、いろいろ意欲的に取り組んでおられるということで、私も非常に、これは海上保安庁としても、今後の公害の取り締まりの一つの教訓であるというふうに感じておりました。たとえば海上保安大学の学生等に対して、いろいろと体験に基づく講義をしてもらうとか、いろんな活用をするようにしてやっております。

○森中守義君 こういう行ないというのが、いわば国家公務員、運輸省職員として妥当なものと思っておられるか。それともその職務を逸脱した行為だと思えますか。

○政府委員(野村一彦君) 先生のおっしゃる意味は、田尻君がやった職務上の行為でござい

ますか。——これは私はきわめて高く評価すべきものだと思います。

○森中守義君 そこで、こういうようにきわめて妥当なものであるということは、いわば今日の公害の専門家というのは各省庁の中にも決して数多いものではない。ある意味では、われわれと同じように、ややものさしというものが常識の範囲を出ない。しかるに、警備救難課長という要職にありながら、ある意味では社会正義に燃えたというこ

ともいえるでしょうね。そういう意味で、真剣に職務を全うしたこの田尻君に対し、運輸省としては、他に範をたれるというような意味合いで、本人にこの行為あるいは天下に公にしたこの公害の、いわば一つの文獻でもある貴重なものですよ、これを広く推奨したことがありますか。

○政府委員(野村一彦君) これは、私も海上保安庁の各地の職員は、同僚が書いたものでござい

ますので、非常にこれを読んでおりますし、それから先ほど申し上げました海上保安大学の学生等もこれをよく読んで勉強しております。それから先般は、海上保安大学に田尻君を講師として大学の校長が呼んで、特別講義といたしますが、学生といういろいろなフリーマーケットをまじえた話をしたというふうなことで、これを十分に教訓として生かしておるわけでございます。

○森中守義君 人事の秘密ということでしょうから、なかなかその辺のことがつきりとお答えいただけるものとは思われない。新聞の表現に関する限り、あるいはまた識者の判断からいけば、この四日市で公害を摘発をした。当時、国会でもかなりこれが問題になった。よって、この人が四日市から田辺の課長に転じたということは左遷だとい

う言い方をしておる。四日市と田辺がどういう格づけになるのか知りませんが、左遷ということになりますか、なりませんか。

○政府委員(野村一彦君) この田尻君が四日市から田辺にかわりましたのは、私が着任をいたしました前のことでござい

ますが、私はその当時、こういう田尻という非常に有名な活躍している人がかわったということは知っておりました。

先生のおっしゃるように、左遷というふうなことが一部いわれておったようでございますが、海上保安庁の内部のお話を申し上げますと、海上保安部というものが管区本部の下にございまして、そしてその海上保安部というものは、もちろん大小の格づけはござい

ますが、海上保安部の、この場合、四日市の保安部の警備救難課長から田辺の警備救難課長にいったということは左遷ではござい

ません。もちろん栄転でもございせんけれども、これは役所の人事の序列からいいますと、田尻君のような、何といひますか、地位にある人が、大体二年なら二年程度で同じ海上保安部の対等のランクのところを異動するということが一つの慣例的なルールになっておりまして、これはそういう人事異動の一環である、こういうふうには考えます。

○森中守義君 さつき申し上げたように、わが国の行政官庁で公害の専門家というのは少ないんですよ。もう少し有能な学究が要る、実務者が要る、まさにこれは今日の要請だと思ひます。

そこで、こういう著作をして、しかも貴重な人材をいまだし運輸省としては尊重すべきであらうし、まあたまた海難警備——これももちろん重要な

仕事でありましょう。けれども、一般的に左遷じゃないかといわれるような異動、つまり通例の人事として扱うということは、いささか公害に対する運輸省の見解に対し、私は疑問を持つんですが、どうですか。長官は前任者の時代だと言われ

るんだが、しかし運輸省の有能な人材を国、社会のために有益に働いてもらうという、そういう配慮が必要だと思ふ。ところが、四日市と田辺

といえば、工場の配置からいしても全然問題にならない。こういう公害の専門家です。しかも非常に真摯な学究的な人を、ただ警備救難という観点からのみ人を動かしていくというのはどういうものだろうか。人材開発、人材の登用、適正な配置、こういうことにはいささか運輸省は配慮が足りないんじゃないか、こう思ひますが、どうお考え

ですか。

○政府委員(野村一彦君) お答えいたします。

地方の海上保安部の組織は、部によって多少異なりますけれども、海上保安部長のもとに次長がおりまして、その下に通常、管理課と、それから警備救難課と、それからところによつては通信課あるいは灯台課というものがござい

ます。この中で警備救難課といひますのは、海上保安庁の、中央でいひますと、警備救難部の所掌している業務の全部を分掌しているわけでございます。その中には、いわゆる犯罪の一般的な取り締まりをやり

ます警備部門がござい

ます。それから公害の監視取り締まりをやり

ということとは事実でございますが、警備救難課長という管理職の立場からいいますと、一般にその人がだんだんと昇進をしていく場合には、警備救難業務全般についての管理能力を高めていくことが必要でございますので、たとえば田尻君の場合でいいますと、公害の専門家として今後ずっともしいくといたしますれば、先ほど申し上げましたように、私のほうのたとえば海上保安大学校でそういう公害関係の教官として後進の育成に当たるといふ方法もあります。あるいは海上保安の試験研究センターというのが中央にございます。そういうところで、まさに公害の専門家として公害の科学的な研究、それからまた部門に応じましては、その法制的な研究をする部門があるわけでございまして、したがって、田尻君の将来については、おそらく当時の海上保安庁の首脳部としても、どういふふうな進路を進むかというところについて、本人の希望もございまいし、役所の客観的な事情も考えておいたわけでございますが、先ほど申し上げましたような、一応海上保安部の第一線の警備救難課長という職務でございますので、それを広く勉強をするという意味で、田尻のほうに行つたと思ひます。

しかし、その後も機会あることに、たとえば海上保安大学校の校長が私のほうの公害の先生にもいらいたいという希望も内々私のところへ申し出てきておりました。あるいは試験研究センターというものができたときに、その試験研究センターの幹部にするというようにも考えられたわけでございますが、今日まで、その機会を得ないでおりまして、これはもうありていに申し上げますと、実は昨日私も初めて聞きましてののですが、東京都の副知事の方が私のほうの次長のところに見えて、田尻君をぜひもらいたいと、こういうことでありまして、いや実は非常に手放すには惜しい人であるが、本人の意向も聞きたいのもう二、三日余裕をもらいたいという返事をして帰つたところ、けさ新聞に出て、実は私もびっくりした次第でございます。

○森中守義君 私も、大体官庁の異動基準というのか、その時期というのは多少知っているつもりです。だから、その限りにおいては四十三年に赴任をしていつて四十七年にかわつていくわけだから、しかも時期は七月ということですから、なかなかおかしきとは思ひやない。ところが、なかなか世の中その中身を知っている人ばかりではない。特にこの記事では、石原産業——例の公害原因者、これの初公判の直前に飛ばしたと、こういつてゐる。何か印象としては、いかにも石原産業の公害、廃液たれ流しに端を発して田尻君が真剣に取組んだ、しかも社会的に大々的な問題に発展させた、こういうことが運輸省のいきりんに触れて飛ばされたという印象が非常に強い。この御当人は何もコメントしてないわけだ、これに對して。コメントしてないけれども、これから真剣に公害問題に取り組んでいく、こういう自分の立場をよく理解をして、美濃郡知事が三顧の礼を尽くしてもらつてくれたということについては非常に感激しているという、こういう言い方をしている。

ですから、この一連の記事によつて感ずるのは、何かしら政府・運輸省というものは、企業摘発をやる、公害摘発をやる、このことがタブーに付さる、やつてはならないことをしているんだというふうな印象を非常に濃厚に植へつけているんだという。いま野村長官のお話によれば、決してそういうことではない、内部でもしかるべき専門の筋に本人の頭脳とその情熱を生かしていきなかつたというお話なんだけれども、なかなか世の中そうとておりません。この辺が実はむしろ問題です。大体運輸省では、こういう企業の公害摘発などというものは、本来なら積極的にやるべきなんです。ところが必ずしもそうでないというふうな印象が非常に濃厚なんです。いま東京都にこういう人材を抜かれてどういふ気がしますか。

○政府委員(野村一彦君) 私どもとしては、先ほどから申し上げますように、田尻君は海上保安部の警備救難課長として非常に有能な人士でございます。

ましたし、特にこの公害の監視取り締まりという面においては力を発揮したわけでございます。そのことは、私が再々申し上げましたように、非常に他の模範となるべきことだと思ひまして、同僚とかいろいろなか人も田尻君の能力は高く評価されておつたわけでございます。

私も先ほど申し上げましたように、全国にたくさん海上保安部がございまして、その海上保安部にはみな警備救難課長がおりまして、それぞれ公害の監視取り締まりを含む警備救難業務をやつておるわけでございます。田尻君ほど有名ではないわけでございますけれども、多くの者は世間的には名は知られておりませんが、私も、相当の私には人材がそろつておると考えております。しかし、これから海上保安庁の業務を考えますと、こういう人材はますます育成しなければならぬ時期でございますので、こういう人が海上保安庁をかりに去つてよそにいくということには、非常に残念なことでございまして、そこでこのの都の副知事の話もあり、よくわれわれとしても考えたい、また本人の希望も聞きたいから、しばらく余裕を持つてくれという回答を次長がしたわけですが、たまたまきょうこういう新聞が出て、私も全く意外の感でございます。

先ほど申し上げましたように、田尻君の海上保安庁内における位置も、いままで考えてみました。これから公害の専門家として、学校の先生として公害問題を講義して後進の指導に当たるといふようなことも十分考えられておつたわけですから、これは非常に意外な感じがいたしますが、この点については、さらにあらためて本人の意向を聞いて、それから本人がどうしても行きたいといふことであれば、私は、これは大局の見地からやむを得ないのじやないかというふうに思ひます。

○森中守義君 これは本人にしてみると、どちらかというと四日市から田尻に飛ばされた、田尻では、こういう特殊な問題のある地域でもないの、ある意味ではくさつていたということもいえるかも知れない。

それでこれからいよいよ東京湾、東京都民のために、ひとつ公害摘発に敏腕をふるうという意欲に燃えているようですから、だから運輸省全体にとつてみると非常に大きな損失ですが、東京にとつてみると非常にいいことであります。ですからこれは、要するに運輸省でこういう人材をほんとうに活用できなかった、適正な配置ができなかつたということだけはいえるように私は思ひます。それで、この新聞にいつてゐるように、石原事件の第一回の公判の前に飛ばした、だから企業から運輸省がこねつかれて、こういうことでは困るというわけでは飛ばしたということであるのかないのか、その辺の事実関係だけはつきりしておきたい。

○政府委員(野村一彦君) その当時の異動でございまして、私も企業からそういう要請があつたとは全く考えておりません。また、万が一そういうことがあつても、私も、私どもは海上における警察機関でございまして、そういう企業から要請があつてもそういうものは全く筋違いのものとして、全然受け入れるつもりはございません。当時の実情というのはそういうことではなくして、先ほど私が申し上げましたような、海上保安庁の一般的な異動のルールの一環として行なつたものだといふふうに確信をいたしております。

○森中守義君 これは、これからのことでもありますし、新聞がいつてゐるように、石原事件を契機に企業がこねついて飛ばしたというふうな印象を非常に濃厚に受けるんですが、かりにもこういう疑惑を招いたり、そういうことのないように、また保安庁をはじめ、省内に多数のすぐれた人材がたくさんいると思う、こういう人たちに、いわば一律百戒というふうな、企業に変なことをやればこのとおりだよ、こういう印象をかりにも与えないように十分の配慮が必要である。私は少し意地悪い言い方だと思ひますが、ある意味では企業と懸着しておる、そのために一律百戒だ、よい手本にこの田尻君の始末をつける、あとはこれ以上のことはやらないだろうという配慮があつたのじやないだろうかという、つまらぬ推理までしてゐる、

そういうことがあつては困りますよ、十分心してもらいたい。ですから一律百戒でないなら、もう一回、企業がどう言つてきても、この種すぐれた省内の人材については手厚く処遇する、その才能と能力と社会正義のために、いかなる場合でも立ち向かつていくような有能な人材を確保して大事にしてもらいたい、こう思います。これはひとつ運輸大臣、お聞きのとおりですが、そういう地方課長の人事まで大臣の手にかかるかどうかわかりませんけれども、人事の扱いとしては、特に各長官あるいは局長等にあくまでも運輸省の、世間に封していきさかの疑惑もないように、人材を尊重してもらうような措置をとってもらいたいと思います。いかがですか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 具体的な事情は私よく知りませんが、長官から言つたとおりだと思います。人事行政というのは、客観的に見ると通材通所でない限りならぬ、これは言うまでもない。同時に、われわれ上司としましては、本人が自分の才能を生かして、将来ともに役所のためにも、またその人個人としても、将来性のある仕事につくということが非常にその仕事に対する意欲をかき立てるゆえんでございますから、そういうことを上司としてはあたたい目でもって見て、人事行政をやつていくというのが、これは各省通じての通則だろうと思います。

私は具体的な事実は知りませんが、そういう方針をもちまして、運輸省の人事行政をこれから処理をしなければいかぬと思うし、あなたのおっしゃることはよくわかりますが、いまの私の気持ちではそういう方針で今後とも十分注意しながらやつていきたいと思つております。

○政府委員(野村一彦君) ただいま大臣からお答えになりましたとおりでございます。私も過去におきまして外部からの圧力によって人事をしたことはいないと確信しておりますが、今後とも、そういうことは絶対にやらないということを確信をもつてお答えできると思います。

○森中守義君 港務局長、今回の改正案の表現に私は少し疑問がある。「港務法等の一部を改正する法律案」——「等」とは一体どういうことですか。内容を見れば、第一、第二、第三、第四、第五、こういつたように、幾つかの関連法も改正されているわけなんです。そういう意味で「等」とつけられたと思うんですが、どういふことですか。

○政府委員(岡部保君) ただいまの先生の御解釈どおりでございます。港務法の改正が主体でございますけれども、港務法以外に、御存じのように、北海道開発のために港務工事に関する法律の一部改正、沖繩振興開発特別措置法の一部改正、海洋汚染防止法の一部改正、港務整備緊急措置法の一部改正、これをあわせて一つの改正法案として御提出申し上げたので、「等」という字を用いたわけでございます。

○森中守義君 そこで、出されている要項のページ第二、港務法の一部改正、これはこれでいいわけだ。北海道開発のために港務工事に関する法律の一部改正、これも関連だからよろしい。第四の沖繩振興開発特別措置法の一部改正、これもよろしい。ところが第五の海洋汚染防止法の一部改正、これは港務法の関連法と私は思つていない。だから法律案の、改正案の態様としてこれは少々無理がある。港務法となじんでおりますか。率直に言つて、海洋汚染防止法の一部改正というのは港務法の関連法じゃないですよ。むしろこれは単独に海洋汚染防止法の改正をすべきである。こういうふうに私は解釈をするんですが、一緒にくつつけられた理由はどういふことですか。納得のいくように御説明いただきたい。

○政府委員(原田昇左右君) お答え申し上げます。

これは漁港管理者に、港務におきます廃油処理施設の整備を行なわせるための条項であるが排出油の防除のための資材を港務の係留施設の管理者あるいは施設の管理者、陸揚げ施設の設置者等に義務づける規定がございまして、港務法と密接に関係がございしますので、この際、一括港務等の

中に含めて提案したわけでございます。

○森中守義君 これはさつきも私が申し上げたような見解を持つのですよ。いま審議官が言われるような意味とは、どう考へてもなじみませんよ。それはあと、逐次質問の中から明らかにしていきたいと思ひます。官房長、来ておりますか。この国会で運輸省は幾つ法案を出しておりますか。

○政府委員(重村泰彦君) 九つ出してあります。

○森中守義君 そこで、これはこういうことまで委員会でも議論するのどうかと思ひけれども、言うまでもなく、国鉄二法案が出ています。いわば運輸省にとつては、あるいは国会にとつても重要法案中の重要法案、しかも昨年のいきさつがある。そこで九つも並べておいて、一体どの法案も成立可能であるという、そういう認識に立つたんですか、どうなんですか。むろん、いや、それは国会でおやりになることだという答弁にはならぬけれども、少なくとも国会の審議の推移、あるいは前年度の経緯、こういうものから考へた場合に、どういふ考へ方のもとに九つの法案を用意されたのか。しかも審議がきわめて円滑に進み得たという認識をお持ちであつたかどうか。どう思ひますか。

○政府委員(重村泰彦君) 先生すでに御承知のとおりですけれども、九つの法案のうち、七つが実は予算関係法案でございまして、昨年以來の予算編成の仕事の一連といたしまして、予算関係の七つの法案が出てまいつたのは御承知のとおりでございます。話は飛びますけれども、あと二つは予算関係法案でございまして、そのうちの二つは、引き続き航空法の改正の問題と、それからこれはちよつと性質が違ひますが、公共企業体の共済組合が恩給法の改正に準じて年金額の改定をやるといふ特殊な法案でございまして、したがつて、九つのうちの七つの予算関係法案は、予算関連として続いて出てまいりまして、したがつて、もうだいぶ前になりますけれども、二月の十六日という予算関係法案の提出の期限がございまして、そ

のうち一番早い、これも御承知のとおり、去年から引き続き航空事故調査委員会設置法案は、これはもう去年のまゝほとんどでき上がつておりましたから、一月三十日の閣議決定、引き続きあと六本の法案は、二月の十六日までということと、半月ぐらゐの差しかないままに続いて閣議に予算関係法案として提案をして、国会に提出されたという経緯になつておるわけでございます。

先生のお尋ねの、実は予算関係法案でございまして、当然私も、予算執行上の問題として、この法案は全部御審議を願つて、国会で通していただきたいということをお願いして、今日に至つておる次第でございます。

○森中守義君 これは、なぜ私があらためてこういうお尋ねをするかと申しますと、なるほど昨年から継続しているのか、運賃二法に對して異常な執念を持つていふという、それはわかります。けれども、こういうことが、かりに今回どうなるかは別な問題としても、必ずこういう重要法案が出たときは他の法案にさわりまします。だからその辺の置き方、並べ方、こういう——これはひとり官房長にその責任があるとは私は言つていいんじゃないけれども、もう少し配慮が必要ではないかと。おそろくその余のものはどうなるかわかりません。しかも今回の運賃二法からいへば、二年に一回この法案が出てくる。またまたひとつの急迫した状態が展開をされる。二年に一回こんなことをやつていたら運輸省の政策展開というのはどういふことになりますか。これはもう非常に大きな問題だ。そこに何がしかの配慮が必要だ。何も野党である私どものほうでも、意図的に、意識的に抑制をせよという意思は全くない、ありません。それは、むしろ航空法並びに航空事故調査委員会等は、何とかこの国会で仕上げる責任を感じてゐる。

ところが最近におけるこの委員会の与野党の理事の攻防戦を見てみると、まさにいづれもが硬直状態である。法案の審議をめぐつてどうか折り合いをつけていこう、一つの計画を持つていこうこ

とが運賃二法以前にない。ない硬直した状態に入っていくということは、私は委員会の運営にとつても必ずしも好ましいとは思っていない。だからそういうようなことを考えれば、当然運賃二法、その余の法案の並べ方等については、いまだし、政府あるいはその余の諸君においても十分配慮されてしかるべきじゃないか、こういうふうには私は思う。大臣どう思われますか。必ずしも今回の法案の提出の順序あるいは扱い、国会への要請、そういうものが妥当であるとは思いません。まあ、こう私は思うんです。どう思いますか。

○国務大臣(新谷實三郎君) これは見方の違いじゃないかと思ひます。われわれのほうはいま官房長が説明したように、予算関係法案を出さないと予算執行できないのですから、これは当然出さなきゃいかぬということで、政府のほうでも予算をつけたということは、その事柄が新年度においてどうしてもこれは予算をふやしてでも実行しなければならぬという政策の一つですから、そういう意味で予算をつけているわけです。

ですから、予算はつけましたが、これは法律は出しませんというわけにいかないのです。当然義務として、政府の義務としてこれは、予算はこのように方法で執行いたしますというところは、これ国会に対してやらなければならぬと思ひます。ですから今度は、前々からの継続した問題もありますけれども、今度出しているのは、大体において官房長が言ったように、予算関係の法律案が大部分ですから、これは政府の責任として当然国会に出したということでございます。いま最後におつしやった順序とか並べ方とか、これはいろいろ見解があると思うのです。私どものほうは、提案しております以上は、十分に慎重に御審議をいただいた上で結論を出していただけるものという前提において出しているわけです。ですから順序が正しいか悪いとか、これはいろいろ見方があると思ひますけれども、われわれのほうも、政府としても党とよく相談をいたしまして、大休国会に提案をいたしますと、あとは各党の国会対策その他

においていろいろ御審議をいただいて、どういう順序でどうやろうかというようなことを考えたいだくことになっていくのが慣例です。

これはもう政府が政府の考え方でもって国会の運営を左右するわけにはもちろんこれはいかないわけですから、われわれのほうも、出すに当たりましては、そういうやり方、あるいは順序等については、党の関係の者と十分な連絡をとりながら出したわけでございますから、今度の国会では、暫定予算が余儀なくされたり、いろいろな事件がありましたから、相当大幅な会期延長をされたにかかわらず、だんだん日程が詰まってきたという結果的な事実はそのとおりです。御心配い

ただいっているそのとおりだと思います。しかし、われわれのほうは初め提案をしたのがどうだとおつしやると、いま申し上げたようなつもりで、たいへんこれは政府の国会に対する義務としてお出ししたということでございます。あとはこれは御見解とは多少違ふかもしれませんが、われわれのほうは十分党との相談の上で、順序、やり方といったものを大休見当つてお出ししておるということでございします。

○森中守義君 ちよつと大臣、私の意味合いがまづくとられてゐる。そういうことを言っているんじゃない。法案を出したことがけしからぬとかよくないと言っているんじゃないんですよ。それは当然でしよう。ただし運賃等にあまりにひとつの比重をかけ過ぎてその余の法案というの、一体これはだめじゃないのか。だから並べる順序等をもつ少し配慮しなさいというふうな意味を言っているわけですね。いま国会だと、こういう話なんだが、それは、確かにそれはそうだ。(「そうだよ」と呼ぶ者あり) 出してくるほうのあれにもよるんだよ。(発言する者あり) だからおれのほうは何にも関係ないことだから。それはちよつとも、いいよ、関係ないことだよ。ただし、少しでも法案の成立を期待するなら配慮したほうがええぞと、こういうことを言っているまでのことで、野党はどうということないんだよ。野党はどうとい

うことはないんだよ、江藤君。どうということはないんだよ。

○国務大臣(新谷實三郎君) 委員長。

○森中守義君 ちよつと待って。何だつてよ。

○委員長(長田裕二君) 不規則発言はありましたけれども質問をお続けください。

○森中守義君 何かね、やっているのを君のほうでやるからさ。(「やじっているんじゃないよ」と呼ぶ者あり) いいよ。まあこちらのほうは一本でも半本でも、少しぐらい仕上がったほうがいいんじゃないかと、こういうつもりで言っているのだよ。文句あるならよそ、もう。

○委員長(長田裕二君) 質問をひとつお続けください。

○国務大臣(新谷實三郎君) いまのまあ非常に、御注意と思ひます。その御注意はありがたくお受けいたします。

ただ私のほうでも、そういう、あなたが御心配をしてくださったようなことを考えまして、党のほうにも連絡をして、単に運輸委員会だけではなしに、いろいろ特別委員会もありますから、そういったものもできるだけ分担してやっていたらどうしようというのを党は考えまして、国会の場で各党でそういうような話し合いもしていただいで、ある程度の法案を、一つに集中しないで、分担をしていただいで、いろいろこの運輸委員会に重要法案を出しておりますから、その荷を軽くしようというふうな意味で、平たいことばで言えばですよ、荷を軽くしようというふうなことも配慮しながら出しておるわけでございます。この点については、あなたもあ国会の運営のベテランですから、いまの状況ごらんになると、なるほどというふうにおわかりいただけると思うのですけれども、これはこういう出し方じゃまずいよという、結果的には、あるいはそういうことになるかもしれないませんが、われわれとしてはさつき申し上げたやうなつもりで、これはとにかく予算関係法案であるし、前からの重要法案であるし、党としては何とかしてこれを御理解をいただいて、結論を

出していただくようにということ是非常に熱望しながら、まあわれわれとしては微力を尽くして、及ばずながら誠心誠意御審議を願つてゐるわけでございます。ひとつその点は、御注意は御注意としてありがたいただきますが、これからもうひとつ、いままでのわれわれの態度を御了解いただいで慎重審議を続けていただきたいと思ひます。

○森中守義君 私の、いま官房長に対する質疑以降、いまの大臣答弁まで、私は少なくとも善意で言つたつもりですが、与党の理事のほうで変なふうにとられたようですから、これは私の本意としな

いことなので、全部削除してもらいたい。理事でひとつ打ち合はしてもらいたい、いまの質問なかつたことにして。(発言する者あり)

○委員長(長田裕二君) これはあとで理事会で相談します。御希望をよく考えて、理事で相談いたします。

○森中守義君 そこで、少しお尋ねいたしました。この法案が出されたあと、六大港湾都市協議会、こういうところから要望書が港湾局長出ていますね。ちよつと中身を御披露いただきたい。

○政府委員(岡部保君) 六大港湾都市協議会という名前、港湾法の一部を改正する法律案に対する要望についてということで、二点の要望が昭和四十八年三月という日づけで提出をされております。第一点は「第一条(目的)について」ということで、一応読み上げてまいります。「現行港湾法では、その目的を「港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定めることを目的とする。」としておりますが、改正案によりますと「交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため」とされておる、港湾の地域性を前提とした自主的な整備運営の基本的理念について触れるところがないのは私共八大港湾管理者として問題視せざるを得ません。上記の観点から改正案第一条を「この法律は、港湾管理者による港湾の秩序ある整備と適正な運営を図ることに

なり、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡あ

る発展に寄与することを目的とする」趣旨で修正されるようご審議かたお願い致します。これが第一点の要望でございます。

第二点は「第三条の二(基本方針)について」の点でございます。これも読み上げさせていただきます。

「現行港湾法では、重要港湾の港湾計画は、港湾管理者が発案し、国と調整する建前になっておりますが、改正案によりますと、まず国(運輸大臣)が基本方針を定め、これに適合しない港湾計画は、これを変更すべきことを求めることができる」とされております。しかし、私共大都市港湾は、物流、物価、都市再開発、廃棄物処理等地域住民に密着した港湾の整備運営を迫られており、その意味では背後の都市と一体のものであります。従って、港湾の基本方針はまず地域性を前提としたものでなければならず、国家的立場からすると調整は最終的なものでなければならぬと考えますが、改正案では港湾管理者の意見具申の機会を付与するのみで、港湾管理者の自主性の尊重に欠ける規定となっております。上記の観点から、改正案第三条の二を「運輸大臣は、基本方針を定め、又は変更しようとするときは、港湾管理者に協議しなければならぬ」趣旨で修正されるようご審議かたお願い致します。」以上が六大港湾都市協議会の要望書でございます。

○森中守義君 それからも一つ、船主協会の有吉会長からも、何か要望書が出ておりますね。これはどういふものですか。

○政府委員(岡部保君) 日本船主協会の会長有吉氏から、昭和四十七年十二月二十五日付で、大臣あてに「港湾法の一部改正に関する要望について」ということで、やはりこれも一点の御指摘がございます。第一は、「港湾法改正案については、船主側意見を前広に徴されること」、「二つといたしまして、「港湾の環境整備に要する費用の負担について、港湾の各事業者の範囲及び負担方法等につき事前に十分、船主側の意見を徴されること」、「以上が船主協会会長の大任に対する要望書でございます。

○森中守義君 社団法人の日本港湾協会、ここからも要望書が出ていと思うんですが、内容はどういふのですか。

○政府委員(岡部保君) 港湾協会からの要望書は、私存しません。

○森中守義君 これは四十八年の一月、おそらく運輸大臣に出されたものだと思う。ありませうか。私の手元にある。ちよつとさがしてみてください。——港湾局長、いまのさがしてもらうわけですが、もう一つ、全日本自治団体労働組合長尾中央執行委員長、自治労港湾対策委員会委員長田中友房、こういう人からの申し入れはあります。

○政府委員(岡部保君) 全日本自治団体労働組合も入りました。いわゆる港湾中央共闘会議ということ、一九七三年四月十一日付で、「港湾法の一部改正案」に反対する申入れ」といふものを、私どもは手に入れています。

○森中守義君 そこで、まず申し上げておきたいのは、出されてきた港湾法の一部改正で、前段はもちろ、あとに至っても、それぞれ所見の表明があつて修正の要望等が出されている。これ自体が、この港湾法の性格をどう見ているか、少なくとも、六大港湾都市協議会というのには港湾管理者としての重要なものがある。つきましては、この六大港湾都市協議会の要望書等に対して、一緒にテーブルに着いて、事前に法改正に対する意見を徴されたようなことがあるのか。少なくとも、この申し入れの本旨から見ますと行なわれている。法案は出ちゃった。しかし内容に、たとえば地方港湾管理者が、その権限が侵害されるし、あるいはきわめて狭小な状態になる、こういうことをおもんばかって、こういうものが出たんです。改正案作成の前段におけるこの辺の詰めといふのは、どこまでやったんですか。

○政府委員(岡部保君) ただいまの先生お話の六大港湾都市協議会のこの要望書に關しまして、管理者の長である、東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、下関港、北九州港、以上の港湾管理者の長の連名の要望書が出たわけでございますが、この各港湾の管理者の長ではございませんが、実際の事務局長と申しますか、事務局長と申しますか、いわゆる市の港湾局長であつたり、あるいは都の港湾局長であつたり、そういう局長レベルの会合、これは年に数回持つておるのが事実でございます。

そこで私も、この港湾法の原案を作成中に、この港湾、いわゆる六大港湾の局長会議の席にまかり出まして御説明を申し上げたこともございいます。それでいろいろな御意見がございまして、ある意味では、いろいろそれを参考させていただいたという例もございいます。

これは、はつきり申せるのは、いわゆる広域港湾と申しますか、港湾管理者の協議会というような問題、これは明らかにこの六大都市の港湾管理者の局長さん方の御意見によつて修正をいたしました。——原案の段階でございしますが、直したものでございます。

そこで、ここに出ました要望書、これについて、われわれとしてもさくばらん議論を絶えずいたしてまいりました。それで、この段階で、私ども一応法案をこういうふうにとめた、ということと、まとめておりましたのを御説明いたしましたところ、こういう要望が出てまいりました。それでこの要望をこれはでき上がつてすぐだと存じますが、私のところへ来られまして、御説明がございました。そこで現実には、これは東京都の港湾局長との話し合いが中心になつたのでございしますが、私の考え方を、この一点、二点についていろいろお話を申し上げまして、その段階では御了解をいただいたというふうに、私は理解をいたしております。

○森中守義君 これは最近、ちよつと足も絶えておりますが、おそらく与野党問わず、関係の議員のほうに、非常に熱心に、こういう趣旨が生かされるようにというお話が来ている。

それでいま、岡部局長のお話によれば、おおむね合意に達したという御説なんだけれども、私は必ずしもそうとは思っていない。それと二番目に申し上げた船主協会の関係、これについてはどういふ状態に対応されておりますか。

○政府委員(岡部保君) この船主協会の御要望、これは船主側の意見を前広に徴せよということ、いわゆる環境整備負担金の問題で、船主側の意見を徴してもらいたいということでございます。この第二点のほうは、これはむしろこの法案の運用の際の問題だと考えております。したがつて法案自体の御注文ではないというふうに考えております。

それから一番目のこの改正案については、「船主側意見を前広に徴されること」という要望でございます。いまして、これは船主協会に対して私どもは御意見があればということで御説明を申し上げたという事実行為はございします。ただ特に、こういう点についてこういう点についてというふうな御要望は、あまり具体的には提出されませんでした。

以上でございます。

○森中守義君 まださっきの港湾協会の申し入れ、来ませんか。

○政府委員(岡部保君) ただいまの先生の港湾協会の要望書というものは、たしか港湾協会の総会のときの決議書と申しますか、あるいは四十八年度予算に対する要望書ではないかと存じますけれども、ただいま取り寄せておりますので、しばらくお待ちいただきたいと思ひます。

○森中守義君 それじゃ少し飛び飛びになります。各要望等について一通りお聞きしておりますので、これもちよつと聞かしてもらひます。港湾協会の四十八年度予算の確保という、こういう申し入れです。それで港湾整備事業には幾ら今度金を出すのですか。

○政府委員(岡部保君) 昭和四十八年度の港湾整備事業に關しまして、要求いたしました予算の総額を申し上げますと、総事業規模で約二千八百六億円でございまして、それに基づきます国費は、

運輸省計上予算あるいは総理府計上予算もござい
ますが、これを含めまして千四百十六億三千万円
を要求した次第でございます。

○森中守義君 局長、こういうふうにお尋ねする
し、答えてください。港湾協会では歳出予算とし
て港湾整備事業費千五百四十七億出しておられ
、こういっておられるわけですか。これに對して確定額は
幾らなのか、そういう答弁でいいですよ。内容は
あまり詳しく要らないです。

○政府委員(岡部保君) たいへん御答弁おそく
なつて申しわけございませんでした。港湾整備事
業として要求が千五百四十七億に對しまして、四
十八年度予算で認められました額が千四百十六億
でございます。

○森中守義君 港湾海岸防災事業費、これを百九
十八億出してほしいと、こういっておられるので
、これに對しては幾らになっておりますか。

○政府委員(岡部保君) 百九十八億の要求に對し
まして、予算でまきました額が百七十六億でござ
います。

○森中守義君 港湾運送構造改善対策事業六億
円、これに對しては幾ら。

○政府委員(岡部保君) 六億の要求に對しまして
約四億でございます。

○森中守義君 それから財政投融資の地方債(特
別転貸債を含む)千八百九十九億の要求ですね、こ
れに對しては幾ら。

○政府委員(岡部保君) 先生、ただいま財政投融
資の要求が千八百九十九億とおっしゃいました、実
は港湾整備事業と、港湾機能施設整備事業及び臨
海部用地造成事業というのがございまして、それ
の全体のトータルが千三百三十一億でございます
。それで、そのうちの港湾整備事業を抜きま
すと千七百七十億でございます。いずれにいたしま
しても、ちよつと先生のいまおっしゃいました金額
と私の資料と食い違つておりますのであれでござ
います、千三百三十一億の要求に對しましての一
応決定いたしました額は千八百九十四億でござい
ます。

○森中守義君 千九百九十四億。

○政府委員(岡部保君) 千九百九十四億でござい
ます。それから、このうちの港湾事業の財政投融資
を抜きますと、千七百七十億の要求に對しての決定
いたしました額は千五百十六億でございます。

○森中守義君 もう一つ、外貿埠頭公園資金とい
うのは財政投融資から幾らいくのですか。おそくいま
言われた金額の中の一部の構成だと思われ。

○政府委員(岡部保君) 外貿埠頭公園の予算で決
定いたしました金額は、事業費にいたしまして、
京浜外貿埠頭公園と阪神外貿埠頭公園でございます
が、両公園合算をしまして、事業費で三百十億でござ
います。このうち財政投融資でまっております金
額はこれの四割でございますので、百二十四億で
ございます。

○森中守義君 それでよくわかりました。そう
なると、この場合、港湾協会は港湾法の改正を一応
予定したものであったかどうか、まあこの辺は
ちよつと何とも言えませんが、しかし結果的に
かなり査定されたというのか、あるいは港湾協会
がね。この金額それ自身が運輸省の案であつたと
は思われないけれども、どうなんですか、いま言
れたように、港湾協会は千七百五十一億を一般
計から、それから財政投融資から千三百三十一億、ま
あこういう要望を出し、これで総会の意思としてま
とめながら、港湾の維持管理やつていきたいと、
こういうことなのでしょうか、いまお示しの内容か
らいけば、大体七五%という計算ですね。しかも
今度、これほど大がかりな法律改正やつて港湾の
機能強化をやろうというのですが、財政的にどう
いう感じがしますか。感じがするとうりよりも、
すでにその予算が成立をして、確定されたものか
ら事業の推進をやつていけるわけなんだが、で
きますか。

○政府委員(岡部保君) どうもこういう予算の問
題になりますと、多々ますます弁弁というの、
はなはだ無責任な言い方かもしれせんけれど
も、私も予算を要求する側の人間として、少し
でもふやしたいという希望がございます。したが

いまして、いま先生のおっしゃいましたような意
味で申せば、決して満足すべき姿であるとは、私
とても申せません。しかしながら、個々の問題
につきましてこれは予算を要求いたしますと、い
ゆる予算の項でありますとか目でありま
すとか、そういうような細目についてのいろいろ財政
当局との折衝がございます。そういう意味で申し
ますと、新しく考へた環境問題あるいは公害対策
事業のような問題、これは要求の額も全体から見
ましたら比較的小さな額でまだでございます。しか
しながら、そういうものについてはわりによ
く――言ひ方が悪いかもしれませんが、歩どまり
がよかつたということ、今回の予算の成立の過
程でいえるかと存じます。

それからもう一つは、いわゆる何と申しますか、
当初要求をいたしました金額が、大体この港湾協
会の要望という額とそれほど食い違つておりませ
ん、ほとんど同じような金額でございます。ただ
その後の情勢で、逆に実際に消化できない工事
というふうなものが要求の中から出ております。そ
ういうふうなものを、自後事務的には十分財政当
局と詰めております。したがつて、そういう実
際にとらえれば、この事業は来年度の要求はしてみたけ
れども要求者である港湾管理者から願ひ下げると
いうような例もございます。そういうものを除い
てみますと、全体といたしてみればますますの段
階ではなからうかという感じを私は持つてお
ります。と申しますのは、全般的に申しまして前
年度の約二五%ぐらい予算額で伸びております
。したがつて、これは全体の今回の予算、総額で申
しますれば相当の伸びでございましたから、これ
でいいのかどうかと言われましても、厳格に言へば
いろいろ議論はございますけれども、しかしま
ずの段階ではなからうかというふうには感じ
ております。

○森中守義君 もう一つ要望書の中で「港湾整備
五カ年計画の推進」というのがありますね。これ
は私も勉強で相済まぬのだが、大体五カ年計画

というのは四十六年から五十年までと聞いてお
る。そこで今回出されてくるこの改正案の内容で
すね。かなり内容にいろいろ問題があるし、あ
とで逐次お尋ねしますが、要するに今回の改正案
の中に盛り込まれてる事業計画というものは、
この整備五カ年計画の一つの柱になるのか、カテ
ゴリーの中にあるのかどうなのか、この辺どうな
んでしよう。

○政府委員(岡部保君) 現在持つておりますの
は、先生御承知のとおり、昭和四十六年度から昭
和五十年度に至る五カ年計画、第四次港湾整備五
カ年計画でございます。これの五カ年計画で、内
容的に分類をいたして、こういう仕事については
こういうふうにとらえるということで分類をいたし
ておりますものはございまして、これをざつと申
しますと、外国貿易港の整備、次に国内流通港
の整備、次に地域開発港の整備、次に産業
関連港の整備、それから航路等の整備、公害防
止事業の推進、港湾調査の実施等、それから調整
項目等々になっておるわけでございまして。した
がつて、まづいままで申しましたうちで、今回新
たに法改正によつてオーソライズされますものと
いたしましては、この分類では、特に一番問題な
のは公害防止事業と申します、公害防止事業に
從來含んでおりませんでした環境整備事業とい
つたほうがいいかと思ひますが、環境整備事業とい
う新しい柱が立たなければならぬという問題が
ございまして、從來は公害防止事業の推進というこ
とで、公害防止事業だけに對しては柱を立ててお
りました、むしろもう少し範囲を広めて、別の
環境整備事業というものを柱に立てるべきだと思
ひます。したがつて、現在の五カ年計画をき
めましたときの考え方から申しますと、新しく柱
を立てたという感じで処理をせざるを得ないと
いうのが実態でございます。

○森中守義君 そうしますと、この改正案の内容
にある基本方針並びに港湾計画、この辺のことが
また一つの関連を持つわけですが、大づかみな認
識をすれば、四十六年から五十年までの現行の整

備五カ年計画というものはいずれ修正せざるを得ない、こういうことになるのかどうなのか。それと、いまの五カ年計画の中では資金計画は一体どうなっているのか。もし資金計画が実際の事業を推進する場合には、当然確定しておらねばできないと思う。それらのものは、一体閣議決定という、そういう段階まで話がまとまっているのかどうなのか、その辺ちょっと御説明願いたい。

○政府委員（岡部保君） ただいまの御質問でございますが、五カ年計画の——昭和四十八年度予算がきまりましたので、四十八年度に実施できる港湾整備事業というのが、先ほども申し上げましたのが、概略きまつたわけでございます。したがって、

ただ、先ほど申しましたように、内容的に確かに考え方を非常に変えなければならないという点がございます。先ほど申しましたように、環境問題というのを新しく柱として取り上げなければ港湾の整備はよくならないのだという感覚に

立つてまいりますと、いままでの計画というものは、もう一度見直さなければいかぬというのは、もう絶対に必要だと私は信じております。したがって昭和四十八年度で三年目でございまして、昭和四十九年度になりますと四年目に入るわけでございしますが、でき得れば、ここでもう一度全部五カ年計画を見直しまして、四十九年度以降の五カ年計画、四十九年度から五十三年度に至る新しい五カ年計画、言うなれば第五次の五カ年計画というところになります。そういうものに切りかえてまいりたいという考え方をいたしておるところでございします。

それから資金の問題でございますが、これにつきましては、先ほど申しましたように、大体この進捗度から申ししても、まず計画的な進捗度であるということから申しまして、いまのような、たとえば全体の事業のうちの国費の率がこのくらいであり、地方での財政資金でまかなっていたのだのはこの辺である。それから受益者負担金という民間企業から取り上げる金もございます。そういう金がこのくらいのシェアである。そういうようなシェアが変わらないで進んでいくとすれば、これは大体いまの五カ年計画の資金源としての無理がまずないであろうというふうに、私どもは判断いたしております。

ただここで、先ほど申しましたように、四十九年度以降の五カ年計画というものに変えました際に、新たな感覚から申しまして、もつと投資規模を大きくしなければかぬというような問題が出てまいりますと、さしずめこの資金源の問題、資金量が確保できるかどうかというのが非常に大きな問題になります。したがって、この点は現在、計画を立てながら、その資金源の問題、資金量確保の可能性の問題、あるいは新たな別の財源を見つける問題等々について、現在検討中でございます。

○森中守義君 港湾局長、非常に重要な発言ですね。元来これは、一つの長期計画をつくろうという場合、いかなる場合でも財源の背景のないもの

はないところが、残念ながらこれから財源確保をどうするか、かなりシビアなものだという、こういう見解の表明があった。そこで、これはまたあとで少し詰めますが、ものの考え方として、現在の五カ年計画はそのまま五十年まで持っていく、その中で今回の法律改正によって必要な部分だけは修正をするという考えに立つのか、あるいはこれから四年目に入ろうというわけですね。したがつて三年間で一応切る。つまり現行の五カ年計画というのは取りくずして、あらためて新長期計画をつくるという、そのどっちを選ぶうとするのか。

それで、今回のこの法律改正というのは、長期計画の中にどういう関連を持たせながら出てきたかというのが非常に疑問なんです。継続するのか継続ということの中で修正を加える、あるいは三年で打ち切って新しくやり直そうというのか、その辺ちよっとお答えの中からあまり明確でない。それと、いま非常にむずかしいが資金計画はい。何とかせにやなるまいと、こういうことなだけけれども、私はこの五カ年計画の内容を実は持っていない。持つていないということは、運輸大臣の専決として決定された計画なのか、あるいは閣議決定等によるものであるのか、むしろ資金計画を含めてですよ、その辺の關係はどうなりますか。

○政府委員（岡部保寿）　まず最終に御質問のございました、この計画の性格がどういふものであるかという点について、まずお答え申し上げますがこの港湾整備五カ年計画と申しますのは、港湾整備緊急措置法という法律に基づきまして閣議決定を見た長期計画でございます。そこで現在の、第四次の港湾整備五カ年計画と申しますと、昭和四十七年三月十七日に閣議決定を見まして、四十六年度末でございましたが閣議決定をいたしまして、四十六年度から五十年度に至る計画でございます。

策と申しますが、国の費用が入るような事業、これの金額で二兆一千億のうち一兆五千五百億という投資規模がございます。これは二兆一千億の内ワクでございます。これを閣議で決定をしたというようない、厳密に申しますと、そういうような姿になっております。それで、これを要するに一兆五千五百億の公共事業的な、国が補助し、あるいは負担するような事業というものに対しては、閣議決定でございまして、それから五カ年間にこういうものの国費分というものは当然ひとつ負担するべきであるということをごこで意思決定をしたいというふうに御解釈いただいていいんではなからうかというふうに考えております。したがって、先ほども申しましたように、資金構成が現行法どおりであるならば、この段階でよろしいと、これで五カ年間にこれを全うするべきだというふうな意思決定があったというふうに考えるべきだと思っております。

それから御質問の前段の「五カ年計画を改定する」と、いささか氣やすく申し上げ過ぎたのではないかと思つて心配いたしますが、改定するとすれば、一体いまのものを五十年までワク内で進めていくと、ただ内容的に變えるという考えなのか、あるいは四十九年、いわゆる第四年次からいままでの五カ年計画を廃棄して新たな五カ年計画に飛び込むのかということにつきましては、まだほんとうのところきまつておりません。ただこれは、私のいままでやつておりました、たとえば第三次から第四次に移る際の例、あるいは今年度の予算で決定を見ました道路整備五カ年計画が新しい計画に乗り移つた際の例等々から考えまして、私としてはでき得れば四十九年度から新たな計画に移つてまいりたい。したがつて、そういうことにいたしましたれば、この計画を固めます際には、やはり閣議で決定を見ていただかなければならないという問題が当然ついてくるわけでございます。

○森中守義君　これは非常に正確になりました。そこで大臣、少し意見ですがね。いま港湾局長のお話ですと、大体局長としては四十九年度を初年度に新しいものをつくりたいんだと、こういう調

明ですよ。これは大体どちらかというと、長期計画というものが、どの省庁でもそうなんですけど、ずばり一貫したことがほとんどないんです。そのくらい情勢の変化、それに対応していくということ、いつも国会ではいわれているわけですが、今日の一年、二年というその経済動向というものを長期に見ること自体がかなり無理だとは思いますが、しかし、そうしなければ大臣、これは何といつても閣議決定、これはいづれ国鉄の問題に入った場合でも、しばしば長期計画がくずれちゃう。その辺のことを、一体行政府としては、情勢が変わったから変えるんだということだけでは済まぬのじゃないですか。

私は、いま局長の答弁で、大体四十六年度を初年度にした三年次の進捗状況が四八%だと、しかもこれは財政を背景にしたもので、テンポとしては必ずしもダウンしてない、こういうことなので、この限りにおいては問題ない。けれども、この法案が成立をする、変えていかなきゃならぬということになると、大体五カ年間にわたる見通しというものを当初持ちながらすべり出したのかどうなのか、一言で言えば、そうそう長期計画というものを簡単に変えられたんでは、これははなはだ困る、こういうことなんですね。いま局長は、固有の見解としては、三年次で終わって新しいものをつくりたいと、こういうことなのですか、大臣はどうお考えですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) おっしゃるように、ごもっともだと思いますが、現在の港湾整備五カ年計画、これは御承知のとおり、昭和四十五年の五月に閣議決定をされました新経済社会発展計画、これに資合をしてつくられた五カ年計画でございます。ところが、これはまあいろいろ御批判があることと思えますけれども、この新経済社会発展計画というものが、今日、この間から予算委員会等で御審議をいただいた経済社会基本計画というものになつたわけですね。

そこで、この経済社会基本計画というものを、やはりわれわれは、全体の港湾計画につきまして

も、この線に沿って計画もしなきゃいけないし、これからの拡充といいますか、整備もしていかなきゃならぬということになるわけでございます。それでさっき局長が言ったのは、要するに方法論の問題は、閣議の決定をまた変えて新しい決定にするわけですから、私もまだここで、これは新規の第五次五カ年計画にいたしますということまではまだ言い切れないんですが、局長もそういう意味のことを言ったんですが、私の立場からいって、経済社会基本計画においても、これはお読みになったと思いますけれども、港湾に対する投資規模が書いてあります。四十八年度から五年間で三兆一千億と書いてあります。やはりそういった全体の日本の経済社会基本計画というもののつとめていかないと、部分的な手直しをしたんでは十分でない、私はそう思っているんです。でございますから、これはいろいろと手続を経ることになると思えますけれども、今後経企庁とかあるいは財政当局と十分打ち合わせまして、四十九年度の予算編成期がもう間近に迫っておりますから、その際には何と準備をしまして、第五次の港湾整備計画というものを立てるようにしたいと、また、そうしないと経済社会基本計画と資合性を持った港湾整備ができないうんじやないかというふうにも考えるわけですね。でございますから、いま事務局に對しまして、大体その方向で準備をするということを示しておるわけですが、まだしかし、閣議決定も他の関係各省との間の協議も十分できておりませんから、いまここで来年度から必ずそういうふうな五カ年計画をいたしますということまでは言い切れないんですけれども、運輸大臣の立場としてはそういう考えを持ってまい進んでおりますということを申し上げる次第でございます。

○森中守義君 いま大臣と局長の意見は、聞いていて極端に距離があるとは思わない。ただ法案を審議する側に立ちますと、いまの御答弁は必ずしも親切でないですよ。親切でないというのはことはでは穏やかだけれども、姿勢として問題がある、姿勢として。

それはなぜかといいますと、衆議院及びこちらでも杉山君からかなり論点が集中した三条の二ですね、これが問題なんです。基本方針並びに基本計画をつくるんだという。そこで法律の体系だけひとつやってくれ、仕上げてもらったあとで中身をつくりましょというのでは、これはなかなか審議する側は簡単にいきませんよ。これは非常に大臣問題ですよ。この前も三回も聞いております、杉山君は執拗に同じことを二回も三回も聞いておる、これは内容が異なるものだから。ただ港湾管理者と運輸省との権限の問題だけじゃない、方針と計画ですよ。その中身を示さないで、条文でこういうことを確保して、そこで法律が改正されたならばやりましょというのでは、これは困る。そういうことが、実は長期計画に一貫性がない。ちやうど四十三年度でしたか、前回の国鉄の再建計画、あれが二年でくずれてしまった。そのときを想起してみると、基本方針と計画を持つてこい、こい言うけれども、いやそれはこれをつくり上げてもらったあとでやります、法律のたてまえがそうなつておるんです、こい言うて当時逃げ切つてしまった。よつてその当時、これは合点がいかない、数年を経ずしてこの計画は破綻がくるであらう、案の定二年で終わつてしまった。それがいまでも尾を引いているんです。十カ年長期計画というんだが、もつたことないじゃないか。大体十年間あるいは五年間という長期展望というものは、今日の時点においてとらえられるかどうか。

いですが。その手順が踏まれている。ちよつとこれは設置法上の審議会例の解釈が多少大臣や局長と私との間では相違する点があるかわかりませんが、いやしくも三条の二の中に示している長期計画及び基本方針というものは港湾審議会の法定条項に該当します。この手順が踏まれている。これはどういふことなんですか。前段の私の質問からずつと答えてください。

○政府委員(岡部保君) ちよつと先ほど私、御説明申し上げたので、手続的な意味で申し足りなかつた点があるかと存じますので、補足説明をさせていただきます。と申しますのは、先ほどちよつと触れたわけでございますけれども、いわゆる先ほど御説明申し上げました港湾整備五カ年計画と申しますのは、港湾整備緊急措置法という法律によつてこれは裏づけられておる計画でございます。したがつて、その法律によつて閣議決定の手続等がきまつておるわけでございます。それで現行の港湾整備緊急措置法というところで、第三条に「運輸大臣は、港湾審議会の意見をきいて、昭和四十六年度以降の五箇年間に於いて実施すべき港湾整備事業に關し、港湾整備五箇年計画の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。」というものがはつきり法定されておるわけでございます。

したが。いま申し上げた、先ほど私がいささか軽々しく申し上げました、たとえば四十九年度以降五十三年度に至る新たな港湾整備五カ年計画に切りかえるのだということになりますれば、この法律改正を国会で御審議いただいて、お認めいただくかなければ、この新しい計画には乗り移れないということ、国会の御審議が必要であるということでございます。したが。いま申し上げた、もしも四十九年度の予算の際に、新しい五カ年計画に乗り移るということ、政府として一応案としては認めるということになれば、当然この港湾整備緊急措置法の一部改正、これは年次だけが変るほんとうの一部の改正でございますけれども、この一部改正という案を国会に提出して御審議いただくということ

で、これが成立しなければ新しい五カ年計画にはならないということがはっきりいえるわけでございます。したがって、その点ちよつと、先ほど申しませんでしたので、あらためて補足をさせていただきます。

そこで、そういうようなこの五カ年計画、これは国が立てる計画でございます。しかも、こういう別の法律によつてはつきり定められている計画でございます。そこで今回の港灣法の改正におきましての第三条の二の基本方針あるいは第三条の三の港灣計画、これが一体、国で定める港灣整備五カ年計画というものとどういう関連があるかというところであらうかと存じます。それで、その点について申し上げますと、この港灣法で述べております港灣の計画と申しますものは、この緊急措置法で考へております五カ年計画あるいはそういう長期計画というふうなものとは必ずしも一致はいたしておりません。むしろ各港灣管理者が自分の港の今後を、ずつと少し長い目で見て、一体どういう方向にこの港灣を開発し整備していくのかという方向にこの港灣法でいう港灣計画と申します。

そこで、そのうちで、たとえば四十九年度から五カ年計画だといふすれば、四十九年度から五十三年度に至る間に、少なくともこの事業は国として裏づけをしてやらんとやらしてもらいたいという管理者の御要望が出てまいります。そこを最大成いたしまして、しかも全体の総括はやはり先ほど先生の御指摘ございましたように、資金面の問題の制約がございます。そういうワケで押えられて、その中で国としては各港のこのくらしい計画までは裏づけたいたしまして、ただしこれは五カ年間のものを最初の年に全部見通して年次制りにするわけじゃないから、どうしてもこぼさざるを得ない、そういうものは調整のワケを別にしておきまして、そういうような計画が、この緊急措置法による五カ年計画でございます。したがって資金面の裏づけをきちつとしたという意味の計画になるかと存じます。したがって、この港

灣法の本来の基本方針であり、それから港灣計画であるというものは、これはむしろ、そういうことができるできないというよりも、ほんとうに今後どういう方向に持っていくのだという、もう少しロングレンジで考え、どういう方向であるかというような点についてのお考え方をここでひとまとめしていきたいというふうな考え方であります。

【委員長退席、理事江藤智君着席】

これはこの五カ年計画、いわゆる緊急措置法にいう五カ年計画を改めるときには、完全にこれも法律によつて港灣審議会の議を経て閣議決定するという条文になっております。それから、この港灣法でいうこの基本方針であり、あるいは個々の港灣の計画というのにつきましても、基本計画は、運輸大臣が基本方針を定め、または変更しようとするときは、関係行政機関の長に協議するということと、かつ港灣審議会の意見を聞かなければならないということと、これは当然、港灣審議会の議を経て申しますか、意見を徴するということが義務づけられております。それから、地方の各港の管理者がつくる港灣計画、この立案に際しましては、重要港灣の港灣管理者は地方港灣審議会の意見を聞かなければいけないということがまず義務づけられます。それから、そういうものが運輸大臣に提出された場合には、運輸大臣がこの港灣計画について中央の港灣審議会の意見を聞かなければならないという義務づけがございます。こういうことで、口幅ったい言い方ではございますけれども、なるべく民主的な手続を入れて、それでこういうものをきめていくべきではなからうかというふうなことを考へておる次第でございます。

○森中守義君 いまの港灣局長の緊急措置法の説明で、手続上の問題がよくわかりました。ただし、だからといって、基本方針及び基本計画、こういうものがあつたことだと、これが先だということでは、この法案の審議としてはいささか問題がある。手続上の問題は、これは別ですよ。しかし、

端的な言い方をしますと、大臣と局長の間でその距離のある考へでないから、あえて問題にする必要がないかもわからぬけれども、少なくとも新計画に乗りかえるのか、踏襲するのか、中身の修正にとどめるか、こういう原則的なことは、これはきちつとやつておいてほしいですね。それが一つないということ。

それといま一つは、要するに基本方針基本計画は、手続上の問題は問題として、やはり委員会には、もう当然これは衆議院でも出たでしょう、こういう意見は。その辺のことはやはり整理をして述べてもらわれないと、かきもく一体何が基本方針なのか、何が計画なのか。だからさつき変な聞き方をしたんだけれども、何も立法の技術屋、職人じやないんですよ。むしろその辺の中身を知りたい。そのことが、長期計画が完べきものであるのかどうなのかというふうなことが、審議をする側の判断の材料になるわけですからね。これはいまここでできる相談がどうかわかりませんが、ちよつと相談してもらいたい。出しますか。

○國務大臣(新谷實三郎君) 大体さつき政府委員からお答えしたとおりですが、現行法の四十八条、それと改正案の、いま御指摘の三条の二との関係ですが、これはいろいろな見方があると思ひますけれども、これは四十八条をこらんにすると、これは非常に運輸大臣の権限が、強過ぎるのやうな感じがする。強過ぎるのやうな感じがする。語弊があるかもしれませんが、強過ぎるのやうな感じがする。ほとんど運輸大臣が自分の考へだけで、これは非常に強権的に、いろいろの計画をしてみたり、あるいは国の計画に適合しないやうな場合には、変更を求めるとか、非常にこれは私は、非常に古い時代の法律なものですから、その点において、局長は民主的ということばを使ひましたが、実際はもつと港灣管理者の意見を聞いてやらねえと、運輸大臣が一方的にはやれやれなんです。これは、これはもう現実がそんなんです。ですから、実際港灣管理者とはほんとうに一体になって、技術的にも、あるいは工事規模の、設備規模の問題につきましても、それじゃその財源をどうしようかということ

まで、これはほとんど運輸省が指導をし協議を受けて一体としてやつていのが現実です。それが現行の法律には出てないんです。それをもちつて、一面、港灣管理者に對しましても安心をさせると同時に、こういうふうなルールで、こういうふうな計画を立てて、そして運輸省のほうと十分相談をして実行に移すんだという、港灣管理者にもそういう心がまえをもつてやつてもらいたいというふうなことがありましたのですから、私も、これは今度の立法のほうにむしろ近代的だと思ひます。こういうふうにして運輸大臣と各府県知事が一体になって港灣の整備に協力しながら、やつていくんだという趣旨が出ておりますから、そういう意味でお考えをお願いいたします。さつき局長が言ひましたように、港灣の基本計画とか、いろいろの省令で基準をきめると書いてありますが、これは各港の港灣に對して具体的に何県の何港と申すものは、こういう方針でいきなさいとか、そういう具体的な港灣の整備計画というものをここできめようとするわけじゃないわけですが、全体を通じて、この間も問題になりましたが、たとえは安全を守るやうなことをしなければならぬとか、あるいは環境の整備をしなければならぬとか、あるいは港灣としてあるべき姿というものを基本方針に十分書きまして、こういう方針のつとめてやつてもらいたい、そういう方針のつとめて、そして運輸省のほうと相談してもらつて、こういう形が望ましいということと、こういう規定を置いたわけですよ。

この法律の案文を読みますと、おっしゃるやうに、多少、抽象論として、一体何を考へていのだというふうに見える部分もあると思ひます。この表現のしかたが。しかし、内容はそういうやうな趣旨で、これは現行法の足りないところを、くどくど、碎いて港灣整備計画を立てる場合のルールをここできめようというのだからこれが本旨でございます。詳細な点は政府委員からお答え

をさせます。

○政府委員(岡部保君) ただいま大臣の申しました点について、まず基本方針というのとは一体どういふものであるかという点について、ごく概略御説明をさせていただきます。

これは第三條の二の第二項に、一号から三号まではつきりと書いてございますが、まず第一号の「港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」としてどういふものを考えておるのかと申しますと、これは先ほど大臣の説明にもございましたように、全国的な一つの考え方というものを方針として出すという考え方でございますので、たとえば港湾の役割りが非常に重要化し、あるいは多様化するというようなものに対応しなければだめなだけよというような問題点、あるいは港湾の開発、利用及び保全にあたって環境を重視しなければいかぬというような問題点等々、非常に抽象的な感覚ではございますけれども、そういうような問題点についての、どういふうな考え方で進むべきであるという点についての方針を第一号のところで掲げる必要があるのではなからうか。

それから、第二号の「港灣の配置、機能及び能力に關する基本的な事項」としては、もう少し具體化したしまして、たとえば各港灣管理者が港灣の規模を決定するにあたりまして、全國あるいは地域ブロック別の開發規模に關する長期的な一つの見通しというものを参考にすべきじやなかろうか、そういうようなものがどういふものであるかという点についての考え方、それから港灣計畫の策定にあつて参考とすべき港灣の機能分類、これをどういふふうに考えるというようなこと等々の、もう少し具體化したしますが、やはりまだ全般的な問題でございますから、方針としてのものは個々の問題ではないというふうな考え方で考えております。ただ第三号の開發保全航路の配置その他開發に關する基本的事項というのは、だいたいこれは趣が変わりまして、と申しますのは、航路の指定をする——これ國がするわけでございます、いわゆる航路の管理者というのが地方におる

わけではございませんので、したがって、これについては開発保全する必要がある航路の指定の方
向でございまして、あるいは開発保全すべき航
路の整備及び維持の目標というものをここで考
えていくと、これが基本方針ではなかろうかと
いうふうに考えておる次第でございます。した
が、いまして、一応ごく荒っぽい要綱の案はつ
くつておりますので、御必要であれば資料と
して提出してもよろしくございます。

○森中守義君 大臣ね、なかなかうまいぐあいに大臣は答弁されるもんだから、ちよつとこれはよほど用心して聞いていないとえらいことになりま

つまり、さつき私が言つたように、大体もう基本方針というのは、六項並べてあるんですね、項目は。これだけのものが用意されておる。同時にまた、その三条の三で、港湾計画は、これまた九項にわたつて出ているわけですからね。これは何もし局長出で惜しみをしないで、御必要であれば出しますよというのではこれは困る、あれば出しなさいよ。出すと同時に、私はやっぱり長期的なものか、新しくやり始めるのか、あるいは継続するものか、新しいその辺のことぐらひはきちつとして計画書と一緒に出してもらうと、これが一体列島改造とどういう関係があるのかなのか、そういう議論に對する一つの答えにもなると思うんですよ。

かなり疑問がありますよ。港灣に限定したところ言いながら、いやそうじゃなかろう、列島改造とどういう関係があるんだ、あるいはさっき私が冒頭、要望書が出ている、しかもテーブルについていたといわれるけれども、必ずしもそれは完全なコンセンサスが得られたとは思っていない、ならばそこに基本方針を示す、あるいは開発計画を示すということになりまして、だいたいまた、いやこれは権限が縮小されるとか、中央集権になるんだというような、そういう疑問にも答え得ることになるんだと、こう思うんですよ。

だから、正確に、すでに局議でできたとか、省議でできたという、そういうところまでは注文は

つけませんけれども、まあひとつ基本方針あるいは計画というものは、用意したものがあるならばひとつお示しをいただきたい。そうしなければ、ちよつと法案の審議は先に進みませんよ。

○政府委員(岡部保君) 基本方針につきまして、非常に抽象的なあれではございますけれども、要綱案のごときもの、私も考えておりますのがございまして提出をさせていただきます。

それから、もう一つの先生の御要望である、計画を提出せいとおっしゃる意味が、実は私はつきりいたしませんでしたのですが、と申しますのは、現段階ではつきり、先ほども申しましたように、法定されておる計画というのは、四十七年三月に閣議決定を見ました港灣整備五カ年計画というものでございまして、これについては資料もございしますから、これも提出させていただきます。ただ、今後の計画、いわゆる新しく港灣整備緊急措置法の改正をお願いいたすことになります場合に、それに伴うどういう計画を持っておるというような問題であるかといま伺っておたんですが、これについては、まだほんとうに作業中でございまして、何ら形のもたつたものはないでございせん。

それからもう一つ、この三条の三で「港灣計画」というふうに書いてございます。これにつきましては、従来、港灣審議會で港灣管理者の計画を審議した計画書というものは、いろいろな港についてございます。したがって、どういふものがいままで港灣計画として港灣審議會で審議されたかという点の御参考までに提出せいとおっしゃるならば、どっかの港を一つ例にとつて計画書を提出するということとは可能でございますので、その辺、ちよつと御意思を伺いたいと思います。

○森中守義君 それは具体的に申し上げるとう
いうことです。三条の二の中で、開発保全航路
の開発というところがある。この開発せんとする
航路はどことどことどこのかというところであ
り、しかも総理の列島改造論の中で、非常に重要
な部分があるんですね。これはまあ一つの著述で
すから、これが政策ベースに乗ったとはいえない。

まあおそろくそういうことはあり得ないと思うけれども、この中で港湾問題にかなり触れておるんですね。たとえば、これは大臣も局長もお読みになったことがありますか——ある。まあ大体発想はこの辺にあるだろうからね、読まなきゃこれはどうにもならない。

そこで二〇ページに「臨海部において予想される開発候補地点としては、釧路、第二苫小牧、むつ小川原、秋田臨海、中海、有明干拓、志布志湾、宿毛湾、橘湾などがあげられる。」こういった、具体的に候補地をあげている。それから中規模臨海工業地帯の候補地として、橘湾、宿毛湾、有明、八代、中海、福井新港、新潟東港、酒田新港、函館湾、石狩新港、北関東新港、中南勢、中城湾、金武湾、こういうものをあげているんです。それから「貿易量増大に対応するために広域外航港湾を拡張し、新国際貿易港を建設する。」それから「大型タンカーが直接、入港できなくとも、港内にシーバースをつくり、ポンプで石油を陸揚げすればよいわけである。」ということ、石油港湾に関連して石油備蓄基地、中継基地の建設を考えると、北海道の噴火湾、岩手県の上田湾、宮城県の上巻湾、岩手県の広田、石川県の七尾湾、千葉県館山、静岡県静岡、三重県伊勢湾、愛媛県由良、山口県油谷湾、大分県別府湾、佐賀県伊万里湾、長崎県崎戸、沖縄県金武湾、こういったように、かなり具体的な構想を示しているわけなんです。これが具体的な港湾計画のほんとうの中心になるのかどうなのか、この港湾計画の中で予定をする地点とはどこを意味するのか、しかもこれが實際作動する場合に、おそらく三年間の延長になるのか、あるいはこれから五年間出るのは別として、少なくとも長期計画の中に、こういうものが当然なこととして採用される可能性がある、こういうことが、列島改造と港湾法の改正とはどういう関係があるんだということが、しばしばいまままで議論をされてきて、きてそのままで突きとめた議論になっているかどうか、それは知りませんよ。私は、この辺のことがはっきりしな

いと、どうしても港湾計画というものは、ただ概念として港湾計画をしておりますというのでは、国会に対する審議を要請されている運輸省としては、必ずしも親切ではない、中身がわからなければだめですよ、こう言っているわけですね。だから新谷運輸大臣、なかなかうまい答弁としては聞きますが、もうちょっと中身のある答弁をしてください。これは国民の皆さん方もきょうは一ぱい見えているようだから、懇切丁寧にひとつ大臣からお答え願います。

○国務大臣(新谷實三郎君) 先ほどお答えしたのは、現行の四十八条に関連して、改正案の三条の二との関連において、これはこういう趣旨で三条の二というものは立案をしたんですということ、これを抽象的に申し上げたのですが、多少具体的に港湾の名前まであげて、列島改造論との関係をお聞きになりましたので、これはある程度具体的に話さなければいけないと思います。

この列島改造論は、これは別に政府できめた政策でもない計画でもない。一つの著述ですから、ですからここに、いろいろ田中総理が述べておられる御意見につきましては、傾聴に値するものもあると思いますけれども、政策的に具体的なアプローチをしていく場合には、これはいろいろ問題があると思います。したがって、そこに書いてあります現状の認識であるとか、あるいは基本的な構想、そういったものについては、今後政策上取り入れていくべき方向もたくさん私はあると思っていますが、それがそのまま政府の政策でもないし、それがそのまま具体化されるというものでもないというふうに考えていただきたいと思います。

(理事江藤智君退席、委員長着席)
ただ、そこに一般的に述べてある、たとえば今日のわが国の地域社会を見ますと、過密、過疎という状況が非常に顕在化してきている。公害とか環境問題というものが非常に起こってきている。それが深刻化しつつあるというふうなことで、こういったものを緩和して、国民全体が豊か

に明るいよい生活を受受するためには、国土利用のあり方について、もう一ぺん見直す必要があるんじゃないかというふうな方向ですね、これは考えなければならぬことだと思うわけですね。今度の出しておられます港湾法の改正につきましても、いま申し上げたような部分を取り入れられておることは事実でございます。これはしかし、列島改造論が出たから急にそんなことを考えたわけではもちろんないんで、当然国民の声であり、政府としては、考えなければならぬ政策を取り入れていったということにすぎないのであります。

今後は、そういういろいろな意見を参酌しながら、さつき申し上げたような経済社会基本計画、これがひとつの関連できめた政策の行き方でございますから、これに適合性を持たせながら、港湾計画というものも具体的に立てる必要があるというふうな考えておるのであります。いまお述べになったような、何とか湾何と湾というものを、いま具体的に意識して第五次五カ年計画を立てようという考え方は持っておりません。

○杉山善太郎君 森中委員の問題に関連をして、列島改造論が出ましたので。

先般、私がこの港湾法の問題に関連をして、トッパッターで長々と、大臣からいみじくもそう同じことを二回も三回も言うなよと、そういうことは、私は総理の発想が、ともかくも列島改造論の中に、ワク組みの中に、内航海運のあり方というものと、その拠点である港湾というものは意図的に位置づけられておるんだ。したがって新しい航路を開発するということについては、やはり重要な、追及しなければならぬ点だ。そういうポイントとその当時に感じておったから、繰り返し繰り返し重要なポイントだというふうなことで、私の主観からいえば、繰り返すところか、どうしても政府に理解を深めてもらわなければいかぬということを意図的に申したわけでありまして、今日の、たとえばそれは御承知だと思いますが、航空自衛隊のこれは四次防となるか五次防になるかということとはまだ明確な段階でありませけれども、硫黄島に航

空自衛隊の海上訓練基地をつくらうという論議があるわけでありまして、そうしますという、やはりそれができるという想定の上に、これは架空じゃない、そういう論議がなされたことは真実でありますから、そこでそういう状態になるという、それが航空自衛隊の海上訓練の基地ということになれば、当然これはそこいろいろな付随として一つの基地化される関係になれば、当然新しい、本土と硫黄島とのやはり新航路というものが配慮されてくるということ、これはもう物理的な自然だと思ふのですが、その辺の点について、まだ全然関知もしないし、意図的にもそういうことを、いま運輸省の段階では聞いておらないかどうか、その辺の点についてはどうですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) その航空自衛隊の基地がどうなるかということ、これははいずれ港湾に関係いたしますと、われわれのほうにも連絡があり、協議があると思いますが、いま硫黄島の問題を具体的に述べになりましたが、私は聞いておりません。今日聞いていません。事務当局に聞きました。あるいは計画があるのかもしれないが、まだそういう段階ではないようです。

○森中守義君 さつき私が示したこの列島改造論ですね。これは全部採用するのじゃないという答弁ですが、これは、こういうことはどうだつていいます。それで、出ないなら出ないように運輸省独自のものをもちでしようから、これはやはりそういう一つの開発計画はもちでしようから、そういうものを出せませんか。そんなのが出てくると、なるほどこれは列島改造に依存したものでないのだ。これを予定したものでないというふうな理解もできますしね。出てこないものだからどうだつたか、こまま言っているわけですよ。それからもう一つ、事のついでのようですが、各条項をずっと見ていきますと、政令あるいは省令の委任が非常に多い。ところが、非常に重要な部分が政省令に委任をされておるから、全然省令あるいは政令というものは、こまま言っているわけ

これは当然審議の重要なものだから出してもらわなければ困りますよ。いま私は、さつと一つのさわりをやっているわけですがね。中身に入れないのです。政令、省令、基本計画、基本方針がないものだからね。これはどうなんですか。ちよつとこれは理事会でそれを一ぺんやってもらおう。そんなもの、材料を提供しないで審議をやれと言つたって、審議ができるはずないです。ひとつ委員長、理事でやってください。

○国務大臣(新谷實三郎君) 政令、省令については、これは省令になるといろいろな手続規定なんかもありますから、これは要らぬだろうというものもあるでしょう。しかし資料として提出要求されれば、これは当然法律案の審議に必要ですから出さなければならぬと思います。ただ、さつき局長が言いましたように、こまかい手続的なものとか、非常に細目にわたるようなものについては、まだできていないものもあるかもしれません。それは率直に申し上げたいと思うのです。こういふわけでまだできておりませんということ率直に申し上げたいと思うのです。審議をしていただくのに、別にそれを隠していただくために毛頭ございせん。十分審議していただくためには出したほうがいいと思いますから、極力出させます。それで御了解いただきたいと思ひます。

それから、これは局長が答えたほうがいいかもしれないが、何か具体的な計画があるだろう、それを出せと、こういうふうなお話しのようですが、これは、たとえば五カ年計画をつくりましますと、これは、ほんとうに分量で計画を立てるわけじゃないのです。これはやはり積算の基礎になる、大体ここはこういうことを考えているのだということは、大体計画としては一応持っているだろうと思うのです。ただ御承知のように、いまの港湾は、これは局長から詳しく事務的なお答えをさせますけれども、いまの港湾は、さつきも田淵さんから御質問がありました。どこを見ましても非常に、これは一つは戦災で港湾設備がほとんどたたきつぶされたということ、それからその

あと、すぐに港灣を、もっと早く手を回して復旧すればよかったと思うのですが、その復旧が非常におくれたということ、そこへもってきて、最近ここ数年間、国際貿易がほとんど自由化されておりますから、どこの国でも非常に輸出入がもう画期的にふえてきております。ですから日本の港灣では船舶が非常に多くて、平均四十時間滞船しているというので、荷役を待っているわけです。そういう状況でございますから、非常に流動的なんで、具体的に言いますと、国際貿易の伸展の模様によりまして、これは非常に流動的で、五年先を見て具体的にどことどことをどうするのだというところまで確定するわけにいかない状況があるわけです。そういう点を十分含んでおいていただいて、われわれのほうも、考えられる計画というものを、概要でも明らかにするようなものを、できるだけそろえて出させるようにしますから、そういう点を含んでおいて、ひとつづらんを願いたいと思います。

○森中守義君 これは申し上げたから出すというのでも実際困難し、むしろ政省令にしましても、全然手をつけていないということでもおかしいのです、実際は。ですから、むしろ付属資料というのか、ある意味では重要な内容のもので、何か法案をひとつ審議してくれという場合には、何も私は隠しているだろうと、出さぬのはけしからぬと、そう言っているのじゃない。本来持つべきだと、そういうものを、法案を出している場合には政令省令も含めて、たまたま、そうじゃなく、何が何でもいから法案だけ仕上げてくれ、あとでそのつないようにいたしますよというのでは、何回も繰り返すように、立法の職人じゃないわけですから、そういうものを見ないで、やはり計画というのは相当長期性を持つものだろうし、財政がどうなのか、あるいはその地域開発がどうなっていくのか、そういう非常に各般の問題に關係しますからね、隠しているとかどうとかいう、そういう意味じゃ、大臣なのですから、当然そういうものは法案審査に必要なものとして提出すべきだと、こ

ういう主張なんです。それは誤解があつちや困る。それで、きょうは私も、そろそろ時間が来たようですが、次の機会にはこれはどうしても出してもらわなければ困る。何と何と出しますか。

○政府委員(岡部保君) ただいま先生の御要請は、私も当然だと存じますので、できる限り提出をさせていただきます。

○森中守義君 次回は来週の木曜のようですから、それまでにひとつ間に合いますように、十分勉強もできますようにお願いしておきます。

それから環境庁、来ていますか。——ちよつと野村長官も前に出て下さい。

海洋汚染防止法の改正の中で、「オイルフェンス、薬剤その他の資材を備え付けておかなければならない。」ものとする。こういう条項がある。このオイルフェンスというのは義務づけられたことは義務づけられたことにはなるだけども、実際の性能というものは、ただ多少とも気分的に、公害防止をやるのでオイルフェンスをつければよろしかろうというもののなか、実際はこれはどうなんですか。間違ひなく役目を果たすような機能、性能のものであつて、ちよつとこれが気になりますね。

○政府委員(野村一彦君) オイルフェンスでございまして、今度の改正法案でオイルフェンス等を整備するように法律上の義務として要請しているわけでございます。

オイルフェンスの現状を申し上げますと、円筒型の布袋にスカートを付けたものという一つの種類、それからもう一つはびょうぶ式のものの、もう一つは円筒とびょうぶを併列したもの、大体おむね三つございまして、それで、このおむね生地がいろいろございまして、ネオプレンまたはビニールの帆布というものがおもなオイルフェンスの材質と申しますか、そういうものでございまして、現在、海上保安庁で使っておりますのは、大体十メートルの風に耐え得るであらうというもので、その布袋の径が三十センチないし六十センチ以上になっております。で、民間でいままで持っ

ているもので、必ずしもこれでないものもございまして、いま私が申し上げましたような、円筒型の布袋または円筒、びょうぶの併列したようなもので、そのオイルフェンスの径が三十センチないし六十センチ以上のものであれば、大体十メートルの風に耐え得るという実験上のあれを持っておりまして、極力そういうものを整備するように行政指導して整備させたい、かように考えております。

○森中守義君 いま保安庁長官の言われるのは、何年ごろの製造になるものですか。製造メーカーはどこですか。

○政府委員(野村一彦君) メーカーはいろいろあると思いますがこれは私も、ジュリアナ号その他のいろいろな経験にかんがみまして開発をしたつあるものでございまして、一番新しいものは、ごく最近これが販売をされているというものでございまして、ちよつと正確な、何年製かということとをたゞいま承知いたしておりますが、非常に新しい制式のものであるというふうに考えております。

○森中守義君 これは製造の年次をはつきりしてもらわないとあとで問題があるんですよ。それと製造メーカー、ちよつとすぐ調べてください。すぐわかるはずだ。少なくとも実用に供されているもので一番古い年次のものはいつのころ、一番新しいのはいつのころ、全部統一されていないはずで。

○政府委員(野村一彦君) ただいますぐ調べます。

○委員長(長田裕二君) 十分間速記を中止いたします。

(速記中止)

○委員長(長田裕二君) 速記を起しして。

○政府委員(野村一彦君) オイルフェンスの製造業者でございまして、私もども把握しておりますのは、中村船具工業、横浜でございまして、それから山水商事、これは東京でございまして、それからナショナル・マリナー・プラスチック、東京。住友

電気工業、これは東京。太陽工業、東京。東洋ゴム、東京。それから三菱電機、神奈川。それから鈴英、それから赤尾保商店、プリンスストア、カナエ産業、栗山ゴム、横浜ゴム、大体こういうところがおもなメーカーでございまして、で、現在、私が先ほど申し上げましたように、改良されたタイプのものは、昭和四十六年十二月の例の新潟沖のジュリアナ号事件の教訓というものは非常に大きな契機になっておりまして、これはユーザー、メーカーともに、また私どもにも大きな教訓になつておりますので、この教訓にかんがみまして改良を加えられたものが、現在、ほとんど使われているというふうに確信しております。

○森中守義君 メーカーはそれでわかりました、肝心な、いま、保安庁の關係で実用に供されているものの製造年次はどうなのか、それが重要なんです。

○政府委員(野村一彦君) いま私のほうで使っておりますのは、ちよつとまだ、電話で問い合わせ中でございます、まだそれはちよつと調べるのに時間がかかるかと思いますが……

○森中守義君 どのくらい時間がかかりますか。

○政府委員(野村一彦君) これは私のほうから、本庁から横浜の三管区に問い合わせることになつております。具体的に持っているものをずっと調べるわけですから、かなり時間がかかりますので、ひとつほかの点で何でもお答えいたしますから……

○森中守義君 それでは、通ずるまでちよつと二、三問聞いておきましょう。できるだけ急がしてくださいます。それが来ないと、きめ手が出てこないからね。

いま長官がお示しになった機器メーカー、これは運輸省の指定ということですか。こういうメーカーから買っているということですか。それと認定品ということになるのかどうなのか。

○政府委員(野村一彦君) 法律上の認定とか指定とかということではございまして、私どものほうで、こういう会社でつくつておる規格というも

のが比較的性能がよろしいということで、推薦と申しますか推奨と申しますか、そういうことを自分自身で持つ場合にもこういうもので持つておるし、それから外部の製油業者あるいは船会社等が持つ場合にも、こういうものの中から、先ほど言いましたような規格のものを選んで備えないという指導をいたしておる、こういうものでござい

ます。
○森中守義君 そので長官、性能認定が非常に問題なんです。なぜ私が、オイルフェンスに、速記中止までいただいて、また横浜からの返事がなければちよつと休憩でもしてもらわなきゃいかぬのだが、こういうことですよ。昭和四十六年の国立国会図書館調査立法考査局、ここで実態調査をやったわけですね。この実態調査の報告書というのが出されたんですね、ごく最近。非常に、傾聴に値するような内容なんです。ちなみに、その中身をちよつと御紹介しておきますと、こういうっているんです。「オイルフェンスは、今日まである程度の技術開発が行なわれて来たが、さらに研究を要する点が多い」こういうっている。しかし「今日の技術段階では、海難時における大型タンカーからの油の大量漂流の対策が技術的に完成されていない」。「こゝろ切っている。」「また、激しい風浪に堪えようように、オイルフェンスは格段の改良が望まれる」。「こゝろ切っているんです。さらにまた、「われわれは、昭和四十六年十月、神戸港内におけるオイルフェンスの使用実験の見学の機会を得たが、政府機関による研究もさることながら民間業界に対し、大幅な援助を与えてこれが完成の一日も早くんことを望みたい。」と、こゝろ切っている。これが問題なんです。だから、いつの時期に製造されたものを実用に供しているかという問題、つまりこの報告書のと、かなりの期間がたつて、改良に改良を加えたものを使っているのか、あるいはこゝろ指摘されているような、その時代のものであるのかどうか、こゝろ問題になるんで、それでその製造の時期はいつなのか、これを聞いていくわけです。

大体、こういうものは科学技術庁で性能認定をするのか、あるいは環境庁でやるんですか。たゞいま保安庁長官が例示したように、商社はこのこととこれとありませう。これを買ってありますというこゝろでいいのかどうか。しかも今回、このオイルフェンスを海洋汚染防止法の改正案項の中に入れてこれを義務づける。しかもこれが非常に重要な公害防止の一つの役目になっていく。それであれば、ある程度政府の統一した性能認定、そういうものに一つの準拠をしないと、少なくとも保安庁長官の言うように、メーカーがこれこれだ、こゝろつくっているから買いましたというこゝろでは、強制設備をやるというこの法律改正では、あまり意味がない。どゝろ性能認定をやるのか、はつきりしてもらいたいわけですね。――来ましたが、横浜から。

○政府委員(野村一彦君) 製造年月日だけがわかっていますが、いま、またさらに引き続いて調べておられますが、申し上げますと、私どもの役所で持っているもので、古いものは四十三年の八月、これは先ほど言いました山水商事と日本ゴムのもので使っております。一番新しいものは四十七年の十二月、これは中村船具と山水商事のものでございします。それからこれは民間でございしますが、一番古いものは山水商事でつくりました昭和三十八年のもので使っておりますが、一番新しいものは、今月に入つて、四十八年の六月に製造されたものを使っているものでございします。これがどれだけが、ちよつとまだ調べておりませんが、製造年月日とメーカーは、いま申し上げたとおりであります。

○政府委員(岡安誠君) 技術開発一般のまづ問題でございしますが、技術開発一般につきましても、先生おっしゃるとおり、科学技術庁でこれはいろいろつかさどっているわけにございします。ただ、公害防止の關係の技術開発につきましても、科学技術庁とともども環境庁が開発計画その他の調整を行なうということにいたしまして、予算の計上その他を通じて調整を行なっております。ただ問題は、第二の問題の性能の認定その他の問題になりましても、これは私どもは、詳しくことは承知いたしておりますが、おそらくは通産省が規格その他の認定をするのではあるまいかとこゝろふに実は考えます。ただ問題のオイルフェンス等につきましても、それをもつぱら使用その他をいたしております海上保安庁におきまして、具体的な性能の認定をいたしまして、指導その他をおやりになると、一般的な商品規格というもの、通産省ではなからうかというふうにか

問題になりましても、これは私どもは、詳しくことは承知いたしておりますが、おそらくは通産省が規格その他の認定をするのではあるまいかとこゝろふに実は考えます。ただ問題のオイルフェンス等につきましても、それをもつぱら使用その他をいたしております海上保安庁におきまして、具体的な性能の認定をいたしまして、指導その他をおやりになると、一般的な商品規格というもの、通産省ではなからうかというふうにか

○森中守義君 その辺が実は問題なので、やはり法律上義務づける、強制づけるということになる。これは何といつても国の金を使うわけだから、しかも今日の公害が非常に重要な問題であれば、これはやっぱり政府の統一した性能認定をされたものでない、ただ法律は変えましたが、オイルフェンスは義務づけたということだけでは、これは意味ないんです。だから、そういう意味では、由來、海上保安庁が性能認定をするべき立場にはない、正確な言い方をすると、で、そういう意味で、いま長官の言われるように、一番古いものは三十八年のもので、新しいもので四十八年のもので、こゝろ言われるんだが、この国会図書館立法考査局、これはよく私も知った人たちが、ある意味では科学技術の國際的な權威者ばかりでやっています。こゝろいう人たちが四十六年段階において、もうオイルフェンスというものは、これでは役に立たぬと、こゝろ切っているわけです。よつて三十八年当時のものがどのくらいあるのか、その年次ごとに見てみなければわからぬけれども、いま三十八年ものあたりは、要すればただつていて、こゝろ程度にすぎぬのじゃないですか。これじやまたどこでタンカー事故があつた、何があつたというときとどうしますか。だから、この際強制する、義務づけるというならば、それに対応できるような措置はとれませんか。そうしなければ意味ないよこれは。だから最初指摘しましたように、「港湾法等」――「等」の中に、ある意味では私は異質のものだと思ふ。けれども環境整備という意味で、

これをやるならやるように、もう少し画一的に、近代化したもの、これは国会図書館立法考査局が指摘しないようなものを、きちんとしてもらいたいです。しかも、そういう場合に予算措置なんかどうなりませうか。あるいは個々に点検でもやりませうか。そうしなければ法律改正の意味はない、どうしますか。

○政府委員(野村一彦君) 先生の御指摘のように、私も各港における大型タンカー事故対策連絡協議会というものを、全国で四十七カ所つくりまして、そして一年に一回ないし二回の訓練を合同でやっております。それをおそらく立法考査局の、その文獻にあります調査者の方もごらんになったんだと思いますが、こゝろいうことで、まず私もがやっておりますのは、港ごとの大体保有の基準をきめまして、オイルフェンス、あるいは油処理剤の保有を行政指導してまいつたわけにございまして、大体四分の一が海上保安庁、それからあとの四分の三は船会社あるいは荷主あるいは地方公共団体ということを持つていただいております。

現在、全国で申し上げますと、全国といいますが、いままでありますのは官民合せて、オイルフェンスは約二十三万メートル。それから、油処理剤が千六百五十五トン全国で持つておるわけにございします。これは海上保安庁と民間の保有者と合せて。その際に、先生いま御指摘のように、オイルフェンスはだんだん改良されておりますけれども、当初は非常に不備なものであつたと、それはそれとおりでございします。ただ現在でも、オイルフェンスだけで大量流出油の防除はもちろんできませんので、総合的な対策をいたしましては、大量の流出油があつた場合にはオイルフェンスを張つて、とりあえず応急の措置として、油がより拡散するのを防ぐということと、それからオイルスキマーと申しますか、油をすくい上げる船、これは今度の港湾局の計画の中にもそれを持つように考えられておるわけにございします。そのオイルスキマーを持つて、そしてオイ

ルスキーマーですく上げ。それから二次公害等のおそれがない場合には、ある程度油処理剤を使って油の乳酸化をはかってそれをすく上げる。あるいは吸着させるということをやするわけでございます。オイルフェンスだけ改良くふうを加えても、なかなか十分でないことは、先生のおっしゃるとおりでございます。

それから、これを持たせる方法でございますが、これはもちろん海上保安庁あるいは官側で持ちます。国は、国の本年度予算でもこれを認めていただいております。三千万ほどの予算を認めていただいております。民間のものについては、いま言いましたような、私どもが推奨するその仕様、構造のものを民間のそれぞれの会社あるいは地方公共団体で持っていたら、よくに勧奨する、こういうことでございます。

○森中守義君　くどいようですが、やはりもう一回整備をする必要がある。三十八年ものあたりでは、とても役に立たない。ただつけておきますよ、という公害防止の言いわけにすぎませんよ。

そこで、さっきの御説明だと、四分の一が海上保安庁、四分の三が民間だと言われるのだが、これは強制設備をやらせるわけだから、こういう機会に性能検定をもう一回やってみて、最も新しいものを備えつけさせる。こういうことをやっていると、法律改正やつたが、ただ義務づけただけだ。役に立たぬ古いものを持っていても意味ありません。それと、そのオイルフェンスだけで一切が防ぎ止がオールマイティということじゃないのだ。他にいろいろな総合的な作業をしなければならぬとこう言われるのだが、それはそれとして、やはりオイルフェンスだけを考えるならば、これでは意味がない。やりますか、やりませんか。

それと環境庁も、これは技術庁あたりとよく相談をして、保安庁ともですね、政府みずからが性能検定をべんやってみたらどうですか。役に立たぬものを、金出してやっても意味がありませんよ。

それからもう一つ、この報告書の中では、大型タンカーの事故事に備え無害な中和剤の研究が望まれる。こういつておる。中和剤もだめだ、こういふのです。いま言われるオイルフェンスにプラス中和剤、いろいろな措置があるでしょうが、中和剤を目下あげているわけですよ。で、この中和剤の現在の開発状態あるいはその供用状態、どうなんですか。

○政府委員(原田昇左右君)　油処理剤につきましては、その効果的な使用と二次公害の防止をはかるために、去る二月に、流出油処理剤の使用基準というものを定めまして、これに適合したもののみにしてその使用を認めておるわけでございします。現在三十四種類の処理剤を認定済みでございます。また使用に当たっての区域、方法等についても基準を定めまして、適正な使用を確保するようにならしてあります。

しかしながら、先ほど保安庁長官から答弁がございましたように、オイルフェンス、処理剤とも、世界各国におきまして目下研究開発が進められておりますが、まだまだ完全なものではできておらないわけでございまして、いずれにいたしましても、さらに有効な処理剤を開発するために、本年度われわれといたしましても分散性能の評価とか魚とか海藻類への影響等の研究につきまして、予算を計上しております。その成果によりまして、さらに現在の使用基準をレベルアップしていく、こういうように考えております。

○政府委員(岡安誠君)　油の処理剤につきましては、やはり問題になりましたのは、ジュリアナ号の事件のときに大量の処理剤を散布しまして、まあ二次汚染が心配されたわけでございします。そのときに、閣議におきまして、油の処理剤を含めまして化学物質につきましては、事前に安全性の点検をする必要があるだろうということになりました。各般の化学物質につきまして、それぞれの担当省庁をきめまして協議会を設け、検討を進めるということになったわけでございします。

油の処理剤につきましては、いまお話がござい

ましたとおり、運輸省の海上保安庁を中心としたしまして、環境庁も参加しているわけでございしますけれども、処理剤の使用基準、それから処理剤の規格等につきまして検討をさせていただいております。で、中間的な段階でいたしまして、すでに海上保安庁のほうから、現在使用することが適当であるという処理剤につきましては保安庁のほうで指定がなされておりました。その指定をされた処理剤を使用をさせていただくというような段階になっておるわけでございします。

○政府委員(野村一彦君)　ただいま私どもの官房審議官及び環境庁の局長からお答えがありましたように、私どもも海上保安試験研究センターという試験研究センターを持っております。これは昨年度でございましたもので、新しいわけでございします。公害の防除のいろいろの研究をするところでございします。で、いま言いました油の処理剤の研究、これも研究費をいただいております。

こういうところを留意いたしまして、オイルフェンスの開発あるいは改良あるいは油処理剤の開発、何といいますが、低公害性の油処理剤の開発ということのほうを専門的に研究させるといふことにしております。今後さらにこの機関を拡充強化して、より効果的なものを開発するようにつとめたいと、かように考えております。

○森中守義君　どうも、ぎりぎりの答えが少し足りませんね。

私が聞いているのは、それは一挙に一〇〇%、一五〇%の非常に高性能、良質のものがにわかに開発できるものとは、それは思いませんよ。ある程度頭脳が集積されて、段階的に改良されていくものでしょうからね。そこで、いつているのは三十八年ものがある。これはもうただつけておるにすぎない。こういうのはだめなんだ。それで現状において、どれがベストなのか、どれがベターなのか、そういう、現在における最良最高のものに統一したらどうなんだ、そういう用意があるかどうか、こう聞いているんだ。

それと研究開発の体制、しかも性能認定はど

でだれがやるのか。それをはっきりしてくれと、こう言っているんですよ。

○政府委員(原田昇左右君)　ただいまの御質問、御趣旨はたいへんよくわかりますので、私どももいたしましては、今回の法律で、オイルフェンス、処理剤等の備蓄を義務づけておりますので、この義務づけが施行されますことを機会に、技術基準といえますか、性能基準を省令でつくり定めまして、それによって、備蓄資材の要件をはっきり定めたい、こういうふうに考えております。

○森中守義君　将来課題として、まあそれはいいですよ。ただしかし、今日の公害関係の技術というものは、ある意味では将来技術なんですね。完べきなところまでいくには相当時間がかかる。しかし現状において最高のものを選択しなければならぬ、しかも法律上この義務づけるならば、ないところにつけるといふんでなくて、あるところにと、役に立たなければ新しいものに取りかえていくという、こういうことをしないと、いよいよ事故が起きた、さあ間に合わない。先年の新潟でもその例でしょう。瀬戸内でもしよつちゅうそんなことが起こる。もう、たびごとに、油問題というのは非常に大きな社会問題になる性質のものであるし、それであればこそ、今回こういう法律改正に踏み切ったわけでしょう。それに実効性を持たせるために措置をとるべきじゃないですか。それと、省令によって基準をつくる。こう言われるんだが、これはもう少し、環境庁あるいは科学技術庁あたりともよく相談をして、もっと高次元のものをつくる必要があると思えますよ。

それと、これはどの程度の財政措置を伴うか知りませんが、これはどうなんですか、義務づけるだけじゃ意味がない、かえませんが、一番いいもの。それで事故が発生しても、幾らかでも社会の期待にこたえられるならば、私は金じゃなくとも、さつき保安庁長官は、四十八年六月ものがある、こう言われた。三十八年ものよりもこれがいいでしょう、あるいは四十八年ものよりもこれがいいでしょう。こういうものに統一

してみたらどうなんです。そして二年、三年逐次性能認定をやりながら——これはもう一たんつけたんだから、まだ償却年数が来っていないからもうたない、こういうことでは私は困る。新しいもの、新しいものに、こういうことにこそ、国民は税金を使われても問題にしませんよ。そういうたように、いいもの、いいものに性能認定しながらかえていく、こういう方式をとるべきだと、こう思うんですが。まあこれは、運輸大臣のお答えのほうがより正確であるかわかりません。環境庁長官なり技術庁長官ともよく相談をしていたら、財政の措置をとりながら、より新しいものを常時採用していく、こういう約束ができることに、この海洋汚染防止法の法律改正のほんとうの意味があると思う。どうでしょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) おっしゃること、ごもっともだと思います。問題は、たとえば環境庁あたり、あるいはさつき科学技術庁と言われましたが、そういう担当官庁で基準をおきめになると思います。はつきりと。そうすると、これは日進月歩だと思ひますから、ですから、たとえば去年のものはもうだめなんだということでは、これは非常に財政負担が多くなる。まあどの程度まで使えるかという実際の判断の問題だと思ひます。そういうことを含めて、そういう担当官庁が基準をお出しになれば、もちろんそれに従って、あなたのおっしゃるように、新しいものに取ってかえていくというほうが望ましいことはもちろんでございます。しかし、きょう取りかえたものが来年になつていいのかということになりますと、どんなにこれ開発されていきましたから、来年度はまた新しく取りかえるということになつてくる、これは財政負担も非常に大きくなると思ひますから、要するにこれは、実際の問題として程度問題であり、それから財政負担との関連において十分前向きに積極的な方針で対処していくというような姿勢がほしいという御質問の趣旨だと思ひます。で、そういう趣旨であれば、私も賛成でございます。その点については、関係省庁とも十分連絡を

しながら、処理をしていかなければならぬと思ひます。

○森中守義君 大臣のそういう御答弁で一応いいんですけれども、やはりこの際は、ある程度具体的でないといふ。だから、いま原田審議官が、基準をつくり出すと、こう言われるんだが、その基準は、もうちょっと範囲を広げて検討策定が望ましい。

同時に、何年度のものが一番いいのか、その性能認定というのを、これはやっぱり環境庁なり科学技術庁なりまじえてきちんとした認定をすれば、四十八年のものよりも四十七年がいいかもわからない。あるいは四十六年のものでも非常にいいものがあつたかも知れない。それは、それぞれが年次によつて検討を加えながら、少なくとも新しい改良をすべき点がたくさん出てくると思ひますから、一番いいものを一べん統一してみたらどうなのか。こういうことなんですよ。

それと、四分の三の民間に対して、これを一体どうするかという問題がでてくる。いままで私どもが公害問題に手をかけてきて感じたことは、たとえば公害防止事業団あたりの金を出そうというが借り手がなく、こういう事態もあつた。その理由をよく問うてみますと、要約すれば、公害の機器というものはいわば未来産業なんだ、したがって完成されていらないものを高価な代償を払って、対価を払って取りつけることはあまり好ましくないというふうなことで、なかなか民間の企業はつけないが、日本の公害防止を企業が怠つていふ。あるいはそのことを公害防止を怠つておつたという、こういう問題にも通じてくるわけですよ。そうすると、この際は、四分の三を民間が持つておるとするならば、当然政府の統一したものに従わしめる、こういう行政指導、実際の措置ができるのかどうかというのをよく検討していただきたいと思います。

○政府委員(原田昇左右君) 今回、先ほども御答弁いたしましたように、流出油用の処理剤につき

ましては、その使用基準を定めたわけでございしますが、その際は科学技術庁、環境庁、通産省、農林省、自治省——これは消防庁でございしますが、そういう関係省庁にお集まり願ひまして御相談申し上げて、運輸省が中心になって取りまとめた次第でございします。今後この法律の施行を機会に、先ほども申し上げましたように、省令で基準を定める際には関係各省に十分御相談申し上げて万全を期したいと考えております。

○森中守義君 統一するんですか、しないんですか。きちつと一定のものを確定をしてこれをやれと、四分の三の設備者に、そういう統一をするかしないか。

○政府委員(原田昇左右君) ただいま御提案申し上げております法律によりますと、港湾管理者の業務としてオイルフェンス、処理剤が備えつけられることになりました。

それから、三十九条の二で、設置備蓄義務者は船舶所有者、それから船舶からの陸揚げ、あるいは搭載する油で、運輸省令で定める以上の量のもを保管することができ、施設の設置者それから係留施設の管理者、こういったところに義務づけがされるわけでございします。これらを統一した基準を省令で定める、こういうことになろうかと思ひます。

○加瀬完君 関連。

森中委員の伺つておりますのは、四十六年のオイルフェンスの試験では、オイルフェンスの効果というのはい〇〇％は期待できない、将来開発研究を要する、こういう判定が下つたというわけですね。しかし今度の汚濁防止法の一部改正では、オイルフェンスというものの効果を認めて、これを設置しなければならぬというふうな義務づけを、そうであれば以前のものと四十六年に問題になつたようなものを設置しても、これは意味をなさないのである、したがって、その設置基準というものを明確にしなければならぬではないかと、こういう質問なんです。

それけれども、あとの四分の三は民間だということになると、その基準が明確でなければ、先ほど御指摘のあつたように、三十八年のものが、四十三年のものが使われると、オイルフェンスは備えなければならぬ、一たん問題が生じたときにはオイルフェンスの効果はなかつたということにもなりかねない、これではこの法律をつくる意味がないではないか、そこできちんと、もつと行政基準なり、あるいは義務基準なりというものを明確にすべきではないか、効果のあるオイルフェンスというものを備えなければならぬとしないければならぬではないか。しかし民間になりますと、非常な財政負担を要することになるので、その点は何かということまで加えて伺つておるわけですね。それにお答えをいただかなければ困ると思ひます。

それから私が、あらためてもう一度伺いたいことは、明原丸のことやしませんから御安心をいたしたいと思ひますが、明原丸の流出油の処理について、中和剤が七百かん近く使われて、むしろ流出油の量というものがあつたかというところは推定できるんじゃないかと質問をいたしましたら、一トンが百五十リットルで処理される場合もあれば、一トンが一トン中和剤がなければ処理されないような場合もあるというふうなあいまいなお答えであつた。私から判断をすればあいまいなお答えであつた。中和剤の基準をつくるというのに、そんなあいまいな認識しかなくて、中和剤の基準がどうしてつくられるかという疑問をいま私は何つておつて感じたわけですね。これらは、皆さんは中和剤の専門家でもなければオイルフェンスの専門家でもないけれども、一応監督官庁という責任があるわけですから、それぞれの関係官庁にも協力を仰いで、きちんとしたものをつくつてもらわなければならぬものではないか、こういう御趣旨と、私は森中委員の質問を拝聴したわけなんです。それを明確にしていただきたいと思ひます。感想を言つて悪いけれども、四十六年の検査で

オイルフェンスだめだといわれているのに、何年のオイルフェンスを備えるかわからないような基準をあいまいにしたままで法律を発効してもどうにもならない。省令なり、あるいは規則なりでこれからつくるといふなら、こういうワクでそれはきちんとワクづけをしますから御心配ありませんというお答えをいただきたい。

○政府委員(野村一彦君) 制度の問題、原田審議官からお答えすると思いますが、森中先生の御質問並びに加瀬先生の御質問、全くそのとおりだと思います。

そこで私も、先ほど四分の一は海上保安庁が持ち、四分の三はその他の地方公共団体あるいは民間の会社が持つということでございますので、規格を統一しなければ意味がございません。私どもの考えは全国で四十七カ所にこれをふやすつもりでございますが、大型タンカー事故対策連絡協議会という官民合同の事実上の会議体を持つております。したがって海上保安庁が四分の一、地方

その他が四分の三の資材を備蓄する場合には、備蓄場所をあらかじめきめて、官民のやつと一緒に同じ規格にして、同じところに置いて、さあ事故といったときには一番近い人が飛んで行って、すぐかぎをあげて、それからオイルフェンスなり処理剤を出せるという体制にするということをやっております。

したがって規格がばらばらであれば何にもなりませんから、おっしゃる通りに規格を統一するということを、私どものほうからも関係の向きにお願いをしているわけでありまして、そういうことで、私もはむしろ統一を本省のほうにも要求しているわけでございますから、その点御理解いただきたいと思ひます。

それから加瀬先生の第二段の御質問で、処理剤を幾ら使った、それからオイルフェンスをどれだけ使ったと、それから逆算をしてわからないようではたよりないではないかという御質問でございますが、それは処理剤が何といひますか、処理剤の内容がまちまちだから、そういう基準が違つて

いうわけではございません。量が違つたというわけではございませんで、私どもの一応の指導としては、なるべく二次公害等を選別して、そして処理剤は少ない量でもって流れた油を処理するということを理想として訓練をしておるわけでございますが、また民間にもそういうことをよく言つてあるわけですが、しかし、たとえば二次公害のおそれがないと、そしてすみやかにその油を乳化しなればいけないというときには、一対一で、一トンの油に対して一トンの処理剤を投下するということも現実に行なわれておるわけでありまして、したがって、何トンの処理剤を使つたから何トンの油が流れたかという逆算はなかなかケース・バイ・ケースで違つてくるからむづかしいという趣旨をお答えしたわけでございます。これは乳化石の処理能力といひますか、その質の問題とは関係ございませんで、ちよつと御質問の本旨からははずれるかと思ひますが、その点はそういうふうな御理解いただきます。

○加瀬完君 私、きのうの質問を蒸し返そうと思つておるわけじゃないんです。中和剤を使うなら中和剤の効果というものの使用方法というのが的確にわかつていなければならぬのじやないですか、一トンの油を消すのに一トン要るとか、一トンの油は百五十リットルで消えるとか、そんなまちまちなことではなくて、こういう状態であれば、こういう油であればこれだけの中和剤で消える、あるいはこれだけのむしろを使えばいいという的確な方法というのが幾つかの基準になつて、指導をされて、そして的確に流れた油が処理されるということではなければならぬと思ひます。その辺が、まだどうも的確に監督官庁そのものも把握してないんじゃないか。それでは困るので、あなたの方で中和剤の専門家ではないでしようから、いろいろの関係政府機関と連絡して、具体的に中和剤を使う方法までもやっぱ指導をするというその基準をつくつていただかなきゃ困る、こういう要望なんです。

○政府委員(原田昇左右君) 御質問の御趣旨は、使用基準に使用する方法まで定めなければならぬであらうという御意見だと思ひますが、まさしく同感でございます。私ども、たとえば先般まとめました処理剤の使用基準については詳細に使用方法を規定いたしております。今回の法律の三十九条の二で、運輸省令で定めるところにより資材を備えつけなければならぬということになっておりますので、この省令を定めます際に、具体的な性能基準、画一的な基準をつくりたいと、こう考へておる次第でございます。

○森中守義君 大体ね、同じ質問をしているのに、加瀬質問にはきかれて正確な答弁をして、私の質問にはいいかげん。答弁に差をつけては困る。それで、もうちよつといまのことでお聞きしますが、法案の当初案には、二条の定義の中で、公害監視施設というものがあつたが削られていく。これはこれで、あとで問題にしますが、次官會議で削つたようです。

それで、これはもうあと、この関係の条項によつて、まあかなり前向きの公害対策が出てはいる。しかしして、いま問題にしたようなオイルフェンス等々、一体だれがどこでどうチェックするのか。本来ならば、こういうことを厳重に監視をする、検査をする、インスペクターというものがほんとに配置されていんじゃないか。つけっぱなし、どうなつていくかわからぬというのでは困ると思つておる。公害監視施設とか公害監視船といふものが当初案にあつたのに次官會議で削られた。まさにこういう意味では非常に後退してしまつた。次官會議以前に当初案にあつたものをなげ割つたのか。現実的には、こういう一応前向きの公害対策をとりながら、あとだれがどういう方法で性能検査あるいは設備の検査等をするかといふのが明らかでない。これは設置法の改正でもして、インスペクターの制度でもつくつたらどうですか。これは港務局長だといふ御心配のようでもあるから、ちよつとひとつ、局長から聞きましよう。

○政府委員(岡部保君) ただいまお話のございした前半の問題、この二条の定義のところ、第二条第五項の十の二というところ、「港湾管理施設」というところに公害監視所というのがある。あつたではないか、あるいは十四の「港湾管理用移動施設」という中に公害監視船といふのがあつたではないか、これが次官會議の際に消えてしまつたが、それがなぜであるかという御質問でございます。これは衆議院の御審議のときにも、私御説明申し上げたわけでございますが、この法案を作成しておる段階で、そういう公害監視所であるとか、あるいは公害監視船といふものを港湾施設としての中に定義づけようという案があつたことは事実でございます。ただこれは、もう法案の作成の過程で、すいぶんいろいろなところでいろいろ変わつております。その一つの過程でこれが省かれたということでございます。

そこで、これはなぜかという点につきましては、私も決してそういうものを港湾施設としてみるべきではないと考へておるわけではございません。むしろ、たとえば公害監視船でございますれば、港湾管理用移動施設の中に清掃船であるとか通船であるとか、その他港湾の管理のための移動施設といふところで、私も完全に読めるといふことで、特にここに例示として掲げていないというだけでございまして、この中に含まれておるという考へ方でございます。

○森中守義君 保安庁長官、これは汚染防止法の一部改正でこつたように義務づけた、あるいはこれ以外の公害対策がたぐさん出ています。こつたものは、ただ義務づけたというならば、履行されているかどうかというチェックの必要がある。いま港務局長は清掃船、通船等の例をあげて、大体監視体制をとつておるのだと、こつた言つておるのだけれども、今日ほど国際的に日本の公害がむづかしいときですから、法律上強制をした、義務づけたというならば、順守しているかどうかというのをチェックする一つの機能、一つの機関というものが当然私は採用されてしかるべきだと

思う。
そういう意味で、こじやありませんけれども、それを実施しようとするれば当然設置法にも関係があるでしょう。そういう意味で、将来できるだけ早い機会に、この国会はすでに間に合わないでしょうね、そういう検査官制度、インスペクターという制度を採用するようなことは考えませんか。

○政府委員(野村一彦君) 法律が成立いたしますと、私どもは海上における法令の勵行ということと、設置法におきましてうたわれております。したがって、あらゆる法律の海上における勵行ということが、立ち入り検査をするなり、あるいはその他の方法で、私ども海上保安官が検査をすべき任務を有するわけでございますから、したがって、特別の、いま先生の御提案のような検査官とか、そういう特別のものを置くということは考えておりませんが、海上保安官を教育しまして、そういうようなことのチェックができる、これは一般的な公害の取り締まりをやりましたときもそうでございまして、海上保安官というものがあらゆる海上における法令の勵行をするべき職務を持っているわけですから、この中にももちろん専門の者を特に養成をして、そしてできるだけ専門に当たらせるといふようなことで、当然人員の増強とか、私どものそういう資材の整備とかも含めて要求をしていこうということ、海上保安官の本来の任務である海上における法令の勵行の一環として強力にやっつけていく、かように考えております。

○森中守義君 それは現行法令上できるといふ規定があればいいでしょう。ただ環境庁の場合、これはこれから本腰を据えてあらゆる環境整備をしていかなきゃならぬのです。そういうことになりまして、環境庁が率先をして、何かそういう設備、対策等、総合的に監視監督をやるといふ、そういうような特定のポジションでも環境庁の中につくる考えはありませんか。三木さんは、この前、あと始末ばかりでかなわぬと、こういうこと

をおっしゃっているんだが、これはよくわかる。それで今日、こういう状態が少しでも除去できるような、せつかく個々の法律等で規定をされたものを、もう少し環境庁が総合的に点検できるような、監視できるような、そういうものは考えておりませんか、あるいは考えられませんか。

○政府委員(岡安誠君) 海洋汚染防止法につきましては、これは何といたしまして、実力の点からいまして海上保安庁にいろいろお願いをするということになろうかと思ひますけれども、公害関係の一般の監視等につきまして、現在先生御承知のとおり、環境庁がみずからするということはなしに、都道府県の環境公害担当部局にお願いをいたしまして実をやっていくわけでございします。私どももいたしましては、第一義的には、やはりそういう都道府県の公害関係部局の強化充実というものが先決だろうと思ひます。もちろん都内におきましても、いろいろ現在検討しておりますのは、都道府県の充実のみならず、環境庁としても、地方の先といひますか、総合的に環境行政につきまして、都道府県その他を指導する現地の機関が必要ではないかということは、検討はいたしております。

ただ問題は、なかなか、機関をつくりましたから直ちに円滑にいくというものでもございしませんので、人員の充実その他の問題もございしますので、私どもは、ぜひいま先生のおっしゃるとおり、監視、監督が円滑に十分に行なえる方向で、機構等もさらに検討はいたしたいというふうに考えている次第でございします。

○森中守義君 なかなか正確なお答え、できるだけ早い機会に法案を出しますか。

○政府委員(岡安誠君) 先ほどお答えいたしましたとおり、なかなかむずかしい問題もあるもので、現在検討いたしておる段階でございします。

○森中守義君 検討中ということ、その必要は認めるといふことですね。

○政府委員(岡安誠君) そのとおりでございします。

○森中守義君 港務局長、さつきちよつと触れましたが、私の手元にある一つの資料でこういうことがあつたんですよ。当初案というのは、次官会議ですいぶん削除された、翌日閣議にかつてこの法案が閣議決定を見て出された、こういうのです。が、次官会議の修正した箇所などを、一々これから少しお尋ねしなくちゃなりませんけれども、これはたとへば、いまの公害問題とか、あるいは河川と海域の関係、こういう非常に重要な問題が相当ぼけてしまつてゐる。ある人に言わせると、そういう意味では、これはさる法になつた、こういう醜評をする人がある。当初案というものがそのまゝ生きておれば、かなりこれは前進をした改正案になつたと思う。どういふ意味で次官会議で削られたのか、また運輸省は、なぜ当初案を貫くことができなかったのか。これは最初に返るようですけれども、関係の各団体等から意見が述べられ、修正が求められるというのは、そのことを意味していると思う。はたして今回の改正案というものが、改正にふさわしいものであるかどうか、港務行政の画期的な前進になるかどうかには、はなはだ問題がある。そのことは、少なくとも次官会議で修正をされない状態であつたならば、つまり当初案の状態であつたならばと前向きなものになつたであらう、こういうふうには私は考えるのですが、結局各省庁との妥協の産物に終わつてゐる、それなりのゆえにさる法だ、こういう極論を私はしてもいいように思う。

担当の局長としては、不本意な私の意見であるかもしれないけれども、一連の流れを考えると、そういうものが非常に目立っておるんですね。少しその辺の経緯を御説明願ひたい。
○政府委員(岡安誠君) ただいま先生の御発言で、私先ほど申し上げましたように、事実と違ふ点がありますので、おことばを返すようでございますが、反論をさせていただきますと思ひます。いま言ふのは、次官会議で変更させられて閣議のときは、次官会議にかけた案と違つたものが閣議にかつたという御発言でございしましたが、

こういう事実は全くございしません。いろいろ原案から変わつてきたということは、先ほども認めましたように事実でございします。ただ、それは次官会議の段階で変わったということではございしません。それ以前の段階で少しづつ変わつていったというのが事実でございします。

そこで、ただいま先生のおっしゃいましたように、具体的ないろいろの問題点、私も伺つておりますし、ございします。ただこれは、たとへば各省との協議の間で、こういう問題は特に法定しないでも現実に差しつかえないではなからうかというような意見があつたり、あるいは先生のおことばを借りれば、妥協の産物ではないかとおっしゃるかもしれませんが、そういう点なきにしもあらずでございします。ただ、いずれにいたしましても、これは法制局と相談し、あるいは関係各省と相談し、あるいは先ほど御説明いたしましたように、港務管理者との相談もございました。いろいろの方の御意見によつて、ほんとうの当初の案というものがからだんだんに変わつていって、次官会議の前にこの成案が一応まとまつたということが事実でございします。したがって、私としては、そういう意味で、先生のおっしゃる担当の責任者として不本意な点があるかどうかという点については、私はもうこれで本意であるという立場でございします。

○森中守義君 それでは、本意だということですから、もう少しお尋ねします。

この要綱の中で、大臣が説明された内容等で、あらかた改正案の本質がわかる。ところが、これから申し上げる三点について、本意とされる局長の見解というものを、もう少しはっきりしてもらひたい。つまり私の考える改正案の本質というものは要約して三つになつてゐると思ふ。これが一つの議論の分かれどころだと思ふんですよ。その第一点は、列島改造計画に沿つた地方港、特に拠点港湾の開発を促進するということに一つのねらいがあるのではないか、こういうことを私は考える。二番は、いままでしばしば議論して

きましたように、最近公害というものが放置できなくなりました。海洋汚染あるいは公害がぎりぎりの限界まで出てくる。よってこの際、環境保全というものを一応表に出さざるを得なくなつたというのが第二点。それから第三点、これは大臣も言われておりますが、大都市中心の産業基盤、港湾開発、ひいては流通機能の過密化が異常な段階にきたので、これに対する転換をはからねばならなくなつた。おむねこの三点が、一言でいうならば、この法案の背景をなしたものでないのか、こう思ふんです、どうでしょうか。大臣の提案理由の説明とはやや趣が違つたような背景を持つてゐるようになつて、いかがでしょうか。

○政府委員(岡部保君) ただいまの御発言の三点でございますけれども、まずその三点、一つ一つについて私の考え方を申させていただきますと思ひますが、まず列島改造に沿つたいわゆる地方港の拠点開発というものを考えなければならぬ、そういうことのために、この一つの法律の改正があつたという御発言、これはこの法律改正の具体的な内容で申しますれば、計画的な開発、利用及び保全の体制を確立するといふあたりをさしておつちやつてゐることだと存じます。この点につきましては、私も確かに、いわゆる先ほどお話がございましたが、いわゆる列島改造論、田中総理の著書である列島改造論といふこと自体は別にいたしまして、現段階で日本列島をやはり改造しなければならぬのだという感じは私、否定いたしません。そういう意味で、確かに過密過疎の解消といふことを、どういふやり方をしたらできるのかといふ点が確かにあると思ひます。

そういう意味で考えるならば、確かに地方といふもの、いわゆる大都市を開発し、それに伴つていふか、それと同時に成立すべき地方の港湾の開発といふものを考えなければならぬといふ観点に立てば、私はそういう計画の考え方といふものが、私たちになつてゐることは否定いたしません。まずそういう考え方があるのは事実でございます。ただ、それとこの法律の改正でそれが直接

結びつくかどうかという点になりますと、私はそういうものではないという感じでございます。といひますのは、いままでも再三再四申し上げておりますように、いわゆる計画的な手法、こういうものが、いままでの港湾法の四十八条の「計画の審査」といふ段階では、あまりに簡単であり過ぎたと申しますが、逆に言えば、運輸大臣が、自由裁量の非常に範囲が広いような点がございまして、それをいわゆる最近の計画的な手法、ほかの法律と非常に似通つておりますが、そういうような手法を取り上げて、ここで整備したといふこととございまして、決してこの法律改正自体を考えますとそういうことではないという気がいたします。

それから第二点の、公害を放置できない、そういう段階になつてしまつたから、環境保全を表に出さざるを得ないといふ点につきましては、これは私も、ちよつと先生のおっしゃる方が非常にどうも困りますので弱るのでございましてけれども、現実の問題としては、ある意味で肯定せざるを得ない点がございまして、いままで確かに、私どもの港湾整備といふ面で、環境問題といふものに對する関心が薄かつた点が多々あります。その点で、たとえば工業港の一つの計画をもつてみましても、実際に環境問題といふ点から見ても、やはり計画をもつて少し改正しなければいかぬ、改めなければいかぬといふ点がございまして、そういう点で、確かに大いに反省をいたしてゐるところでございまして、どうもこうなつてきてゐるさういふ表に出さざるを得ないという意味ではございまして、いままでの、ほんとにわれわれの誤りを正すといふつもりで、確かにこの環境問題といふものを、この法律に十分織り込まなければいかぬといふ点で、これではまだ十分ではないかといふ御批判はあると思ひますが、できるかぎりの織り込み方をしたつもりでございます。

それから第三点の、大都市開発、過密化を避けるといふ意味、これは先ほどの第一点と同じような、ちよつとあらはらるる関係になる問題だと思ひ

ます。ここで確かに大都市周辺と申しますか、いわゆる東京湾、大阪湾の開発といふ問題がはたして今後、いままでのような調子でいかどうか、これを港湾の計画から見ても、私も非常に反省をしておりますし、これから新たな考え方、進まなければいかぬといふのは事実でございます。ただこれは、そういう計画の一つの考え方といふものがあるといふことであつて、この法律改正の計画手法といふ点については、これはやはり別の考え方、この計画的な手法をここで法律的に整備したといふふうに御理解いただきたいと考えております。

○森中守義君 その辺のことが非常に一つの基本になる問題ですが、いまはしなくも局長が、法改正それ自身が列島改造に結合するものじやない、時点が違ふのだ、けれども、将来的な問題としてはその可能性はあろう、こういう暗に肯定するよふな御意見なんです、それなるがゆゑに、先ほどから開発計画を出してくれと、こう言つてゐるのですが、一応その概念としては、列島改造に關連する二、三の法案が出てゐる。これがどういふ処理になるのか、あるいはまた田中内閣がいつまで続くのか、これはわれわれの想像の限りではない。長いのかどうなのか、これはわかりませんが、一応列島改造といふものが必要であるといふ議論とは別に、やはり新しい開発計画といふ段階になれば結ばざるを得ないのじやないかといふふうに思ふのです。それを、やや予防線を張りながらも、いまその考えはない、法律改正をそれを根拠に置いていたんじやない、こつと言われれば、将来としてあり得るといふように、いま言われたことをあらためて確認しておいてよろしうございませう。

○政府委員(岡部保君) どうも私の口べたのせいでございまして、いま先生の御理解が、私の考えていることと少し違つてゐるやうな感じがいたします。といひますのは、港湾なり、あるいは国土といふものを今後どういふふうにしていくかといふ点においては、思想的にもいろいろな考え方

があると思ひます。その点についての問題と、それから、いわゆる港湾を計画する上での手法といふものと、これはやはり別の問題であつて、いかなる手法であつても、その背後にある考え方といふほうに持つていくときに、同じ手法であつてもどつちの方向にでも私は持つていけるもの、だといふ感じを持つております。

したがつて、むしろ手法として整備をしてゐるものがこの法律の改正の三條の二、三條の三でございまして、それで、何と申しますか、今後どういふふうにしていくかといふ点について、いま先生いろいろ御心配になつてゐるというか、御発言があつたわけでございますけれども、それはこの手法の問題ではなくて、それをどういふふうにしていくかといふこと自体が、一つの言うなれば国土開発計画といふものです、国土計画といふか、あるいは港湾の一つの今後進めていく方向といふものでございまして、そういう問題の具体的な一つの考え方といふときに、その問題が出てくるのではなからうかといふ感じがいたします。したがつて全くいま、たとえば先生がお考えになるよふな、将来に向いての方向、こゝろあるべきだとお考えになつてゐる方向があれば、それをこの手法をもつて十分進めていけるというふうには、私は考えておる次第でございます。

○森中守義君 いま三つの疑問を投げかけたわけですが、これはこれから先の審議の中で、また個々的に出てきますから、そこに譲るとしまして、もう一つこの際承つておきたいのは、一条の目的条項がかなり変わつておられますね、それと第六章に、「開発保全航路」といふものが挿入された、新しく起された。

ここでお尋ねしておきたいのは、現行の港湾法の適用範囲、これが改正案によつてかなり適用範囲が拡大されてゐる、こゝろいふ認識を持つてゐる。具体的に現行法の適用範囲はどこまでか、改正案による適用範囲はどこまでか、そこをこくわたりやすくちよつと説明してください。

○政府委員(岡部保君) 現行法の適用

範囲と申しますと、いわゆる港湾区域を設定されたこの港湾区域、あるいは陸域である臨港地区、隣接地域、そういうものに対する問題、これがまず第一義的に港湾法の対象範囲でございまして、それからもう一つは、五十六条にございまして、いわゆる港湾区域は設定されておりませんが、公告された水域で港湾に準ずる扱いを受けるというところまでが、この現行法の及ぶ範囲であるというふうに御理解いただきたいと思ひます。

ところが今回の改正法によりまして、確かに先生のおっしゃいましたように、この港湾区域あるいは臨港地区、隣接地域、あるいは五十六条の公告区域、これ以上は範囲が広がっております。これは確かに先生の御指摘のとおり、開発保全航路という航路の問題がはつきり広がりました問題、それから港湾区域外で港湾と同様の施設があります際に、これはやはり安全というものを中心にした一つの規制をしなければいかぬという考え方から、技術基準というものをもちまして、そういうものを考えなければいかぬという意味で、港湾区域以外の海域にまでこの法律の適用範囲が拡大したというふうに御解釈いただきたいと思ひます。

○森中守義君 わかりました。そこにまた一つ問題がありますのは、そういったように現行法の適用範囲が、改正案によりまして相当その適用の範囲が拡大したということになりますと、公害問題が新しい改正案の中に相当大幅に盛り込まれておるのに、自然災害あるいは防災、こういうものが全然の中に採用されていない。むしろこれは海岸法でとられているのだというお答えになるかも知れませんが、当然これは海岸法との関係において、自然災害をどうこの中でとらえていくか、これもやっぱり一つの大きな問題として、私は注視したい。たとえばゼロ地帯がある。もう台東のすぐ向こうはそういうところですね。あるいは伊勢湾台風である。昨年、一昨年、大小の災害が海の上から殺到した。それは港湾のすぐ周辺ですよ。こういうことを考えていくならば、当然これは防災、

自然災害、こういう角度からも改正案はとらえられてもよかつたんじゃないかと、こう思ふのです。建設省がある、農林省がある、こういう必ずしも共管とはいえないにしても、その辺の調和をどうするの。ただ汚染防止や航路を開発するんだという程度で、範囲は広がったが、一番大事な護岸対策、防災対策がとられていないというものは、ある意味では非常にさる法の中のさる法といえるのじゃないだろうか、極端な言い方をするとね。そういうふうに思ふのですが、御見解はどうですか。

○政府委員(岡部保君) ただいまの点どうも、さる法では決して私はないと思つておりますが、先生から御指摘のございましたように、私も海岸法というものを、確かに三省共管でございまして、持つております。そこで、海岸法ということによつて、海岸保全施設という感覚で、いわゆる海岸の防災という面を考へておる次第でございまして、そこで確かに海岸法というものは、これも海に面する問題であるし、したがつて、これも港湾法でございまして、対象範囲を拡大したならば一本にしたらいではないかという御意見かと存じますけれども、先生御指摘のとおり、海岸法につきましても、いわゆる海岸の保全施設の管理というものが三省に分かれております。いわゆる港湾区域においては、港湾管理者の長が海岸管理者になつております。それから漁港におきましては、漁港の管理者が海岸の管理者でございまして、それから、いわゆる農地干拓等の問題につきましても、これはやはり農林省所管で、その干拓の管理者が海岸の管理者であるというたてまえになつております。それ以外の海岸につきましても、都道府県が管理者でございまして、これは建設大臣が監督するというたてまえになつておる次第でございまして、

したがつて、これは先生のおっしゃるやうに、こういう同じやうなものだから、一つの法体系でまとめたらいじやないかとおっしゃる、私、その御意思はわからぬわけではございません。ただこれは、ほんとうに法的にまとめようといひますと、非常にむずかしい点が多々出てまいります。したがつて、むしろ同じ港湾の中で海岸行政と港湾行政とがそこを来たしては困るというところで、港湾区域内の海岸管理者は港湾管理者と同一のものになるんだということ、一つの調整をはかつておるということが、現状の一つの先生の御疑問に対する打開策で、私も実施をしていっているやうに御理解いただきたいと思ひます。

○森中守義君 私は法体系それ自体を問題にしてはいるんじゃないんですよ。こういったやうに、公害等の問題がございまして改正案の中に盛り込まれるならば、なぜ適用範囲を拡大をしてそれに対応した措置をとらないのか。こういう指摘なんです。たとえば、これは局長のこの防災課で編さんされた「日本の海岸」という貴重な文獻がある。この中でそういうことを言っているんですね。たとえばちよつと内容を申し上げると、港湾地帯の海岸防災の特性「八ページ、略記しているんですよ。この中でこういってあります、ちよつと参考までに。(1)として「港湾地帯の特性」「港湾地帯は古くからわが国の社会的、経済的諸活動の中心であり、海陸交通の要として重要な役割を果してきた。」これはこのとおり。「近年に至り、これらの港湾の背後地及びその周辺地域は人口集中による都市化と、産業構造の高度化に伴う重化学工業の集積が進んでいる。たとえば現在、わが国の人口十万人以上の百三十一都市のうち五十八都市が港湾を有する港湾都市であり、又、全国工業出荷額の五〇％は東京湾、伊勢湾、大阪湾における主要な港湾を中心とする臨海工業地帯で占められている。一方、これらの港湾都市及び臨海工業地帯を擁する港湾地帯は、台風による高潮や地震による津波に対して最も危険な湾奥に位置しているものが多い。」こう指摘しているんですね。「しかも臨海工業地帯は低い沖積平野、又は埋立地上に立地しており、そのうちのいくつかの地域では工業用水としての地下水の過剰揚水によって地盤沈下を

起している。」非常に危険だということについておるんですね。「港湾地帯の海岸防災事業を進めるに當つては、この地帯に人と富とが集中し、海岸災害に極めて悪い条件にあるという質的重要性を認識するとともに、港湾機能及び港湾を場とする諸活動と防災機能との調整を重視しなければならぬ。また、将来の配慮として、港湾計画、埋立計画、都市計画等の各種長期計画との調整についても十分な検討が必要である。」、こういってある。こういったやうに港湾局それ自体、担当の防災課それ自体が、港湾と防災を分離しては考えられないとこういつているんですよ。だから私は、いままでの適用範囲というものはもう外海に出た、相当広範なものになっている。しかし内海のはうでは自然災害あるいは人為災害に非常に困つておるんじゃないか、こういうものを改正案の中のどこにその答えを求めようとするのか。ただ海岸法があるからそういうものはこれでやっておきやうしいというその発想がどう考へてみても気は食わない。どう調和しますか、気に食うやうにひとつ御説明願ひます。

○政府委員(岡部保君) どうも気に食うやうな御説明はいささかむずかしいかと存じますけれども、いづれにいたしましても、まず先ほど申しましたやうに、そういう調整が全く必要であるというのことは事実でございまして、

そこで海岸法という法律が、もちろん港湾法よりあとからできたわけではございますが、これができたときに港湾区域内の海岸管理者というものは、港湾管理者になるんだということ、全く同じ立場で一緒に見る必要がある。根拠法規こそ違ふけれども、一緒の立場で見る必要があるという考へ方にまずいたしたのが第一点でございまして、それから第二点として、現実に港湾計画を各港湾管理者がお立てになる際に、決してこれを別々のものとして考へてはおりません。ただ、いわゆる何と申しますか、施設を整備する際の、たとえば補助規定であるとか、そういうものが別々の法

律によつて根據になつておる。しかし、たとえば一つの管理者が港湾の計画を立てるといふときには、当然同じ一つのものとして考え、それを實際現実に実施する際に、港湾法によつて港湾の補助負担を受け、海岸法によつて海岸国庫補助を受けるといふようなたてまえで実施をいたしてあります。したがつて私は、そういう御心配よくわかりますが、現実の問題としては、その調整はとられてゐるものである。ただ私が先ほど申しましたように、法体系としてせつかくそこまでいつてゐるなら、もう少し考えようがあるんじゃないかという点については、私も確かにその点、もう少し考える必要があると思ひます。ただ現実の問題としては、法体系としてこれを取り入れようとする、簡単なものではないという点があることは事実でございます。

○森中守義君　ただ局長、これは公害の国であり、災害の国ですからね。これはもうなかなか、いま言われるようなことで、災害の常襲地帯であるとか、あるいは予想地帯、あるいは経験地帯というのは、いま言われるようなことではおさまりませんよ。言うまでもなく、国会でも、両院を通じて災害特別委員会などというものをくりながら、生命と財産を守つていこう、こういう配慮をしてゐるわけですね。そこで、もう梅雨の季節でもあるし、秋にかけていつどこで何があるかわからない。しかも現実には、港湾あるいはその周辺において、こういうような地盤沈下があったり、あるいは沿岸が浸食されてゐるという、こういうふうな非常に危険な状態にある。これはむずかしいからといって、しかも海岸法がある、農林、建設三省共管だから、そここの調和がむずかしいということ、これを見のがしていいということにはならない。だから、かりにこの法案がどういふふうなコースを通つていくかわかりません。わかりませんが、最初の段階では、この辺のことはひとつ修正に値する問題だといふように私は思ふんです。もう少し、当初案を作成をされる際に、こういうことが一通り頭の中にあつたのか、あるいは議論の中にあつたのかどうなのか。最初から割り切つてこれは別だ、法案だけければよろしいといふことであつたのか。まあ私は、この港湾法の改正案の内容は、かなり広範多岐にわたる、内容等煮詰めておられますからね。それに比べると、これが目こぼしになつてゐる、取りこぼしだといふように指摘をしながら、もう一回、ひとつその辺のいきさつを承つておきたいと思ひます。

○政府委員(岡部保君)　この海岸あるいは災害の問題、たとえば災害に対する基本的な考え方、問題等につきまして、この法律改正のときにどういふふうな考え方であつたかという点につきまして、むしろ先生がおっしゃいましたあとのほうであつて、いわゆるそういうものはそういう法律の体系で災害対策の基本法に基づき、あるいは公共土木施設災害の国庫負担の法律に基づき、等々で考えるべきである。それから、海岸は海岸としていくべきである。したがつて港湾といふものについて考えるといふことでやつて、港湾自体のことを非常に一生懸命考へておりました。それで、その港湾自体を考へておきますと、港湾以外の港湾区域の外にこういう考へ方をどうしても及ぼしてこなければならぬといふことで、先ほど御説明申し上げましたような、範囲が拡大したといふことは事実でございますが、むしろ別体系で災害あるいは海岸といふものは考えるべきであるといふ考へ方であつたことが事実でございます。

○森中守義君　もう一つ、ちよつと指摘しておかねばならぬのは、この文獻の二項に非常に大事なことをいつてゐるんですね。「港湾機能との調整」といふところで、「海からの自然力に対する港湾地帯の防災対策としては、海岸線に沿つて防災施設を築造する方法が一般的に採られる。ところで、これらの施設の典型的なものは、堤防、護岸、防潮壁等であるが、これらの海岸防災施設は、港湾の埠頭地帯における荷捌き又は荷役の機能、背後地への輸送、船舶の運航等に障害となる場合がある。港湾地帯の海岸防災対策としては、開門の施設、高潮防波堤の建設などによりこのような障害

を極力なくすような方法がとられてゐる。」、こういつてゐるんです。

こういうふうに見てきますと、前段でいつてゐる港湾計画、埋め立て計画、都市計画等の各種長期計画との調整について十分な検討が必要である。こういうのですよ。そこで改正案に房りますけれども、この中で港湾計画といふものがある。もろにこの問題は港湾計画にかぶつてくるので、よろしゅうございませうか。それなのに、いや、これは法体系は別にある。三省共管でそれはそれで対応できるのだから、港湾計画は港湾計画でよろしい。港湾法は港湾法でよろしいといふことは割り切れないんじゃないですか。港にもろにかぶつてゐるのですよ。これはどう調和するんですか。だから、遺憾ながら局長の言われるように、それはもう別なものととして処理できます、対応できるといふことでは、港湾計画それ自体、港湾構造それ自体がそれでは終わらないといふように私は見る。いかがでしょうか。

○政府委員(岡部保君)　先生のおっしゃるとおり、非常に重複しておりますし、それを分けて考へるわけにはまいりません。したがつて先ほど申し上げたつもりであつたわけでございますけれども、港湾計画といふ中に、当然そういう防災計画あるいは海岸の保全の計画、そういうものが入つてまいります。

したがつて、たとえば一つの例を申しますれば、新海港といふのは非常に海岸が決壊するといふところでございます。そういう場合に、港湾の計画といふときに、信濃川の河口から外に出ました海岸線、これの保護といふものが非常に大きな問題になつてまいります。これがやはり港湾計画の一部門であるといふふうな考へております。したがつて港湾計画にはそういうものが入つてきて、港湾管理者が両方とも見ておりますから、計画として入つてくる。それを現実に実施する際に、どういふ法律に基づいて実施をしていくか。あるいは施設を管理していくかといふような考へ方に立つて、計画はやはり一つのものである。先生の

おっしゃるとおり、現実に処理しておるといふことでございます。

○森中守義君　わかるけれども、どうしてもわからない。つまりその基本方針あるいは基本計画を、あるいは港湾計画、ずつと中を見ましても、いまのようなことが實際の計画の中にあるんだと、こゝういふながら、やはり基本方針もしくは港湾計画の中に、堤防であろうと何であろうと、さつき指摘したようなものが、やはりどこかにうたい上げられるとか、あるいは計画基準の中にこういうものが表現をされておかなければまずいんじゃないか。そういうものはどこにもない、こゝういふことです。そのことを整理をして、法体系は重複したつてそれはいいかわからない、そういうものはありますよ、まゐね。そういうものをこの中に採用しなければ自然災害に対応するといふ措置はとれないじゃないか。

ことに、さつき申し上げたように、現行法の適用範囲、改正案の適用範囲といふものは相当違つてゐるわけだから、当然こゝういふものを入れ込んだらどうなのか、まあこゝういふことですがね。あまり一ぺんに終わらちまうと、この次、種がなくなくなつてしまつて、いまの答弁もらつて、きょうこの程度でやめてもらいたい。もう六時近い。

○政府委員(岡部保君)　ただいまの先生の御意見、私よくわかります。と申しますのは、私どもの考へてゐる感覚で申しますと、たとえば先ほどもお読みになりました中で、海岸の防災といふときに、たとえば護岸が要る、あるいは堤防が要る、こゝういふのは、いわゆるこの港湾法でいえば港湾施設の外部施設であるわけでございます。これは現行法でありまして、今度は改正はいたしておりません。外部施設でございます。そういういわゆる港湾施設であり、そういう防災的な機能を持つておるといふ施設、それから港湾施設であり、岸壁のように全く流通のための機能を持つてゐる施設と、いろいろあるわけでございます。それと同じ港湾施設であつてその港湾施設の全体の計画といふのが港湾の計画として管理者が立てると

いうのがたてまえでございます。

そこで、ただそれではこういうときにこの改正法でどういうふうを考えておるか申しますと、たとえば基本方針というところで、これは基本方針の第一号の「港湾の開発、利用及び保全」に関する事項というところでは、たとえば港湾の開発、利用及び保全にあたっては、安全問題あるいは防災問題、そういうことを十分考えなければいけませんよというふうな一つの方針が、ここで当然うたわれるはずでございます。

それから次に、港湾の配置、能力という際に、そういう防災的な問題のところについては、こういうことを考えなくては行けませんよということの基本方針として示す。それが各管理者が自分の港の計画を立てるとき一つの方針になって、それでそういうものに従って立てた港湾計画というものになってくるわけでございます。したがって、この港湾計画にはそういうものもすべて含まれておる。したがって、どうも確かに法律的に重複して、それで今度それを管理し、あるいは建設し、改良するということときには別々の法律を使わなければいかぬということで、確かに問題はございますけれども、いまのやり方はそういうふうにしてきておりますし、それから今後ともそういうかっこうでやっていきたいという考え方でございます。

○委員長(長田裕二君) 質問してください。
○森中守義君 理事会をやってくれ。
○委員長(長田裕二君) 小柳理事からの申し出で理事会をやっていますから……。質問をお続けください。——貴重な時間ですので質問を続行してください。——質問をお続けください。——速記をとめます。

(速記中止)
○委員長(長田裕二君) 速記を起してしてください。

質問を続行してください。(もう疲れたよ)「続行続行」自民党の諸君熱心だな、みんなそろっている、いつもそうありがたいものだ」と呼ぶ者あり。

り)質問を続けてください。——貴重な時間ですので、質問を続行してください、森中君。

○委員長退席、理事山崎竜男君着席)
(理事山崎竜男君退席、委員長着席)
(委員長退席、理事山崎竜男君着席)
(理事山崎竜男君退席、委員長着席)
○委員長(長田裕二君) 速記をとめて。
(午後八時四十九分速記中止)
(午後九時四十七分速記開始)

○委員長(長田裕二君) 速記を起してしてください。

これにて休憩いたします。
午後九時四十八分休憩
(休憩後開会に至らなかった)

六月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
一、船舶職員法の一部を改正する法律案

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

第二章 航空機騒音による障害の防止等
第三節 業務(第四十四条・第四十五条)
第四節 財務及び会計(第四十六条・第五十条八条)

第六節 監督(第五十九条・第六十条)
第七節 補則(第六十一条・第六十三条)
第四章 雑則(第六十四条・第六十七条)
第五章 罰則(第六十八条・第七十一条)

附則
第一章 総則
第二章 航空機騒音による障害の防止等
第三章 航空機騒音による障害の防止等

第三節 業務(第四十四条・第四十五条)
第四節 財務及び会計(第四十六条・第五十条八条)
第六節 監督(第五十九条・第六十条)
第七節 補則(第六十一条・第六十三条)
第四章 雑則(第六十四条・第六十七条)
第五章 罰則(第六十八条・第七十一条)

附則
第一章 総則
第二章 航空機騒音による障害の防止等
第三章 航空機騒音による障害の防止等

第三節 業務(第四十四条・第四十五条)
第四節 財務及び会計(第四十六条・第五十条八条)
第六節 監督(第五十九条・第六十条)
第七節 補則(第六十一条・第六十三条)
第四章 雑則(第六十四条・第六十七条)
第五章 罰則(第六十八条・第七十一条)

附則
第一章 総則
第二章 航空機騒音による障害の防止等
第三章 航空機騒音による障害の防止等

改め、同項を同条第二項とし、同条の次に次の二条を加える。
(緑地帯等の整備)
第九条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第二種区域のうち新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第三種区域」という。)に所在する土地で前条第二項の規定により買入れたものが緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう必要な措置をとるものとする。

2 特定飛行場の設置者は、前項の土地以外の第三種区域に所在する土地についても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。
(空港周辺整備計画)
第九条の三 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二条第一項に規定する第一種空港又は第二種空港であり、その周辺地域について第一種区域が指定されている特定飛行場で、当該第一種区域が市街化されており、又は市街化すると予想されるため、その区域について、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、又は航空機の騒音により生ずる障害を軽減し、あわせて生活環境の改善に資するための計画的な整備を促進する必要があると認められるものは、政令で周辺整備空港として指定する。

2 前項の指定があつたときは、当該周辺整備空港に係る第一種区域を管轄する都道府県知事は、当該周辺整備空港の設置者と協議して、次の事項について空港周辺整備計画を策定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。ただし、当該周辺整備空港の設置者が運輸大臣であるときは、運輸大臣の承認を受けることを要しない。
一 第三号イ及びロに掲げる整備を行なうための第一種区域に所在する土地の取得に関する事項
二 第一種区域内から住居を移転する者の住宅

改め、同項を同条第二項とし、同条の次に次の二条を加える。
(緑地帯等の整備)
第九条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第二種区域のうち新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第三種区域」という。)に所在する土地で前条第二項の規定により買入れたものが緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう必要な措置をとるものとする。

2 特定飛行場の設置者は、前項の土地以外の第三種区域に所在する土地についても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。
(空港周辺整備計画)
第九条の三 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二条第一項に規定する第一種空港又は第二種空港であり、その周辺地域について第一種区域が指定されている特定飛行場で、当該第一種区域が市街化されており、又は市街化すると予想されるため、その区域について、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、又は航空機の騒音により生ずる障害を軽減し、あわせて生活環境の改善に資するための計画的な整備を促進する必要があると認められるものは、政令で周辺整備空港として指定する。

2 前項の指定があつたときは、当該周辺整備空港に係る第一種区域を管轄する都道府県知事は、当該周辺整備空港の設置者と協議して、次の事項について空港周辺整備計画を策定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。ただし、当該周辺整備空港の設置者が運輸大臣であるときは、運輸大臣の承認を受けることを要しない。
一 第三号イ及びロに掲げる整備を行なうための第一種区域に所在する土地の取得に関する事項
二 第一種区域内から住居を移転する者の住宅

改め、同項を同条第二項とし、同条の次に次の二条を加える。
(緑地帯等の整備)
第九条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第二種区域のうち新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第三種区域」という。)に所在する土地で前条第二項の規定により買入れたものが緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう必要な措置をとるものとする。

等の用に供する土地の取得及び造成その他前号に掲げる事項の実施を促進するための措置に関する事項

三 第一号に掲げる事項の実施により取得された土地その他周辺整備空港の設置者、地方公共団体又は次章の規定による空港周辺整備機構が所有する第一種区域に所在する土地についての次に掲げる整備に関する事項
イ 緑地帯その他の緩衝地帯とするための整備
ロ その他航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の用に供するための整備

四 前号に掲げる事項の実施により整備された土地の管理又は処分に関する事項
五 前各号に掲げる事項の実施主体に関する事項

三 前項の場合において、当該周辺整備空港に係る第一種区域を管轄する都道府県知事が二以上あるときは、当該都道府県知事が共同して空港周辺整備計画を策定するものとする。

四 第二項の空港周辺整備計画は、公害防止計画、都市計画その他の環境の保全又は地域の振興若しくは整備に関する国又は地方公共団体の計画に適合したものでなければならない。

第十八条の見出しを削り、同条第一項中「第三条第三項」を「第三条第二項」に改め、同条を第六十八条とし、第十七条の次に次の二章及び章名を加える。

第三章 空港周辺整備機構

第一節 総則

(目的)

第十八条 空港周辺整備機構は、周辺整備空港の周辺地域において空港周辺整備計画を実施する等によりその地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減を図り、あわせて生活環境の改善に資することを目的とする。

(法人格)

第十九条 空港周辺整備機構(以下「機構」とい

う。)は、法人とする。

(数)
第二十條 機構は、周辺整備空港ごとに一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第二十一條 機構の資本金は、その設立に際し、政府及び関係地方公共団体が出資する額の合計額とする。

2 機構は、必要があるときは、運輸大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

3 政府及び関係地方公共団体は、前項の規定により機構がその資本金を増加するときは、機構に出資することができる。

4 機構に出資しようとする地方公共団体は、自治大臣の承認を受けなければならない。

(名称)

第二十二條 機構は、その名称中に当該機構に係る周辺整備空港の名称を表わす文字及び周辺整備機構という文字を用いなければならない。

2 機構でない者は、その名称中に空港周辺整備機構という文字を用いてはならない。

(登記)

第二十三條 機構は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもって第三者に対抗することができない。

(民法の準用)

第二十四條 民法(明治二十九年法律第八十九号)

第四十四條及び第五十條の規定は、機構について準用する。

第二節 設立

(発起人)

第二十五條 機構を設立するには、関係地方公共団体の長及び航空機の騒音により生ずる障害の防止に関する対策について学識経験を有する者十八人以上が発起人となることを必要とする。

2 発起人は、定款及び事業計画書を作成し、関係地方公共団体に對し機構に對する出資を募集

しなければならない。

3 前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。
(設立の認可等)

第二十六條 発起人は、前条第二項の規定による募集が終わつたときは、定款及び事業計画書を運輸大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

第二十七條 運輸大臣は、設立の認可をしようとするときは、前条の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 設立の手續並びに事業計画書の内容が法令の規定に適合するものであること。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 空港周辺整備計画を適切に実施する計画を有し、かつ、その計画を確実に遂行するに足る経理的及び技術的な基礎を有すると認められること。

四 前号に定めるもののほか、事業の運営が健全に行なわれ、周辺整備空港の周辺地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減並びに生活環境の改善に資することが確実であると認められること。

第二十八條 運輸大臣は、前条の規定により認可をしたときは、遅滞なく、発起人が推薦した者のうちから、機構の理事長となるべき者及び監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長となるべき者及び監事となるべき者は、機構の成立の時に於いて、それぞれ第三十四條第一項の規定により理事長及び監事に任命されたものとする。

(事務の引継ぎ)

第二十九條 前条第一項の規定により理事長となるべき者が指名されたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を理事長となるべき者に引き継がなければならない。

2 理事長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府及び出資の募集に応じた地方公共団体に對し、第二十一条第一項の規定による出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)
第三十條 理事長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 機構は、設立の登記をすることによつて成立する。

第三節 管理

(定款記載事項)
第三十一條 機構の定款には、次の事項を記載しなければならない。

一 目的
二 名称
三 事務所の所在地
四 資本金、出資及び資産に関する事項
五 役員に関する事項
六 評議員会に関する事項
七 業務及びその執行に関する事項
八 財務及び会計に関する事項
九 定款の変更に関する事項
十 公告の方法

2 機構の定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員)

第三十二條 機構に、役員として、理事長一人、理事五人以内及び監事一人を置く。

(役員の職務及び権限)

第三十三條 理事長は、機構を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、定款で定めるところにより、理事長を輔佐して機構の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行なう。

(役員の任命)

3 監事は、機構の業務を監査する。

第三十四条 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員の任期)

第三十五条 役員の任期は、三年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができない。

(役員の欠格条項)

第三十六条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く。)

二 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて機構と取引上密接な利害関係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

三 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

(役員の解任)

第三十七条 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員の兼職禁止)

第三十八条 役員は、営利を目的とする団体の役

員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第三十九条 機構と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事が機構を代表する。

(評議員会)

第四十条 機構に、業務方法書の変更、毎事業年度の予算及び事業計画その他機構の運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員十人以上で組織する。

(評議員)

第四十一条 評議員は、周辺整備空港の設置者の職員、機構に出資した地方公共団体の職員及び航空機の騒音により生ずる障害の防止に関する対策について学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

2 第三十五条並びに第三十七条第二項及び第三項の規定は、評議員について準用する。

(職員の任命)

第四十二条 機構の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第四十三条 役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第四節 業務

(業務)

第四十四条 機構は、第十八条の目的を達成するため、次の業務を行なう。

一 空港周辺整備計画に基づき、緑地帯その他の緩衝地帯の造成、管理及び譲渡を行なうこと。

二 空港周辺整備計画に基づき、航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の用に供する土地の造成、管理及び譲渡を行なうこと。

三 周辺整備空港の設置者又は地方公共団体の

委託により前二号に掲げる業務を行なうこと。

四 空港周辺整備計画に基づき、周辺整備空港に係る第一種区域内から住居を移転する者のための住宅等の用に供する土地の造成、管理及び譲渡並びに住宅等の取得、管理及び譲渡を行なうこと。

五 前各号に掲げるもののほか、空港周辺整備計画の実施に関する業務を行なうこと。

六 周辺整備空港の設置者の委託により、第九条第一項の規定による建物等の移転又は除却により生ずる損失の補償及び同条第二項の規定による土地の買入れに関する事務を行なうこと。

七 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行なうこと。

八 前各号に掲げるもののほか、第十八条の目的を達成するために必要な業務を行なうこと。

2 機構は、前項第八号に掲げる業務を行なうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(業務方法書)

第四十五条 機構は、業務の開始前に、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第五節 財務及び会計

(事業年度)

第四十六条 機構の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(予算等の認可)

第四十七条 機構は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)

第四十八条 機構は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 機構は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに、当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添附しなければならない。

(出資者に対する書類の送付)

第四十九条 機構は、第四十七条の認可又は前条第一項の承認を受けたときは、当該認可に係る予算、事業計画及び資金計画又は当該承認に係る財務諸表を機構に出資した地方公共団体に送付しなければならない。

(利益及び損失の処理)

第五十条 機構は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

2 機構は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)

第五十一条 機構は、資金の借入れ(借換えを含む。)をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(空港周辺整備債券)

第五十二条 機構は、運輸大臣の認可を受けて、当該機構に係る周辺整備空港の名称を冠した周辺整備債券(以下「債券」という。)を発行することができる。

2 債券の債権者は、当該債券に係る機構の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

3 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

4 機構は、運輸大臣の認可を受けて、債券の発行に關する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

5 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条から第三百十一条までの規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

6 前各号に定めるもののほか、債券に關し必要な事項は、政令で定める。

(債務保証)
第五十三條 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に關する法律(昭和二十一年法律第二十四号)第三條の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、機構の長期借入金又は債券に係る債務について保証することができる。

(償還計画)
第五十四條 機構は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画をたてて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(資金の貸付け)
第五十五條 政府は、予算の範囲内において、機構に對し、第四十四條第一項第二号及び第四号に掲げる業務に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。

(余剰金の運用)
第五十六條 機構は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余剰金を運用してはならない。

一 國債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得
二 銀行への預金又は郵便貯金
三 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭信託

(給与及び退職手当の支給の基準)
第五十七條 機構は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

これを變更しようとするときも、同様とする。
(運輸省令への委任)
第五十八條 この法律に規定するもののほか、機構の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六節 (監督命令)
第五十九條 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構に對し、その業務に關し監督上必要な命令をすることができ

る。
(報告及び検査)
第六十條 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構に對しその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、機構の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする場合においては、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

3 第一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。

第七節 補則
(解散)
第六十一條 機構の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)
第六十二條 運輸大臣は、次に掲げる場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第二十一條第二項、第四十四條第二項、第四十五條第一項、第四十七條、第五十一條、第五十二條第一項若しくは第四項又は第五十四條の認可をしようとするとき。

二 第四十八條第一項又は第五十七條の承認をしようとするとき。
三 第五十六條第一号の規定による指定をしようとするとき。

四 第五十八條の運輸省令を定めようとするとき。
(他の法令の準用)
第六十三條 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるその他の法令の適用については、政令で定めるところにより、機構を国の行政機関又は地方公共団体とみなして、これらの法令を準用する。

第四章 雑則
(騒音障害の防止に關する配慮)
第六十四條 地方公共団体は、特定飛行場以外の公共用飛行場についても、当該飛行場に係る航空輸送需要の動向、その周辺地域における市街

化の進展等の状況にかんがみ、当該周辺地域において航空機の騒音により生ずる障害が著しくなると予想される場合においては、当該周辺地域についての振興又は整備に關する施策の策定及び実施にあつてはできる限り、航空機の騒音により生ずる障害の防止について配慮するものとする。

2 国は、地方公共団体が前項に規定する施策に基づき航空機の騒音により生ずる障害の防止について配慮した措置を講ずるときは、その措置のため必要な資金の確保その他の援助に努めるものとする。

(関係地方公共団体の長からの意見聴取等)
第六十五條 運輸大臣は、第三條第一項の規定により航空機の航行の方法を指定し、又は第八條の規定により区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る飛行場の周辺地域を管轄する都道府県知事の意見をきかなければならない。

2 都道府県知事は、第九條の第三第二項の規定により空港周辺整備計画を策定しようとするときは、あらかじめ、関係市町村長の意見をきくとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。

(運輸省令への委任)

第六十六條 この法律に規定するもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

(経過措置)
第六十七條 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は運輸省令で、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(罰則に關する経過措置を含む。)を定めることができる。

第五章 罰則
本則に次の三條を加える。
第六十九條 第六十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場合には、その違反行為をした機構の役員又は職員は、五万円以上の罰金に処する。

2 第六十條第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第七十條 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした機構の役員は、三万円以下の過料に処する。

一 第三章の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。
二 第二十三條第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

三 第四十四條第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。
第七十一條 第二十二條第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則
(施行期日)
第一条 この法律は、公布の日から起算して三月をこ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)
第二条 改正前の第九條第一項の規定に基づき定められている政令は、改正後の同項の規定に基づ

づき区域の指定に係る政令として定められたものとみなし、この法律の施行の際現に改正前の同項の規定により指定されている区域は、改正後の同項の規定により指定された区域とみなす。この場合において、改正後の同項の規定の適用については、当該区域の指定の時は、改正前の同項の規定により当該区域が指定された時とする。

2 この法律の施行の際現にその名称中に空港周辺整備機構という文字を用いている者については、改正後の第二十二条第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

3 機構の最初の事業年度は、改正後の第四十六条の規定にかかわらず、その成立の日始まり、翌年三月三十一日に終わるものとする。

4 機構の最初の事業年度の子算、事業計画及び資金計画については、改正後の第四十七条中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「機構の成立後遅滞なく」とする。

(地方税法の一部改正)

第三条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第三号中「下水道事業センター」の下に、「空港周辺整備機構」を加える。

第七十三条の四第一項第十九号の次に次の一号を加える。

十九の二 空港周辺整備機構が公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)第四十四条第一項第一号、第二号又は第四号に規定する業務の用に供する不動産で政令で定めるもの

第五百八十六条第二項第二十三号中「第九号第三項」を「第九号第二項」に改める。

(租税特別措置法の一部改正)

第四条 租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第三十四条第二項第二号及び第六十五条の三

第一項第二号中「第九号第三項」を「第九号第二項」に改める。

第五条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

空港周辺整備機構

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(法人税法の一部改正)

第六条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

空港周辺整備機構

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(印紙税法の一部改正)

第七条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

空港周辺整備機構

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(登録免許税法の一部改正)

第八条 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。

空港周辺整備機構

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(新東京国際空港公団法の一部改正)

第九条 新東京国際空港公団法(昭和四十年法律第百十五号)の一部を次のように改正する。

第二十号第一項第四号中「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 新東京国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、損失を補償するため、騒音防止工事等を行なう者に対する助成、住居を移転する者に対する損失の補償、緩衝地帯の整備のための土地

等

還金」を加える。

(運輸省設置法の一部改正)

第十一条 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。

第四号第一項第四十四号の七の三の次に次の一号を加える。

四十四の七の四 空港周辺整備機構を監督すること。

第二十八号の二第一項第十号の四の次に次の二号を加える。

十の五 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)の施行に関すること。

十の六 空港周辺整備機構に関すること。

船舶職員法の一部を改正する法律案

船舶職員法の一部を改正する法律案

船舶職員法(昭和二十六年法律第百四十九号)の一部を次のように改正する。

目次中第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

条)を「第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

条)を「第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

条)を「第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

条)を「第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

条)を「第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

条)を「第三章 船舶職員(第十八条 第二十三

三六

ところにより、免許を受ける者の身体の障害その他の状態に依り、船長として乗り組む船舶の操舵設備その他の設備についての限定をすることができ。

4 前項の規定による限定は、小型船舶操縦士の資格についての免許を与える場合に於けるほか、その免許を受けている者の申請又は職権により、検査を行なつて、新たに附加し、変更し、又は解除することができ。

5 この法律の規定の適用における第一項の資格の上級及び下級の別は、別表第五に定めるところによる。

第六条第一項第一号を次のように改める。

一 左に掲げる区分に応じ、それぞれ左に掲げる年齢に満たない者

イ 四級小型船舶操縦士 十六歳

ロ 一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士及び三級小型船舶操縦士 十八歳

ハ 小型船舶操縦士以外の資格 二十歳

第八条第三項を削る。

第十三条第二項中「及び學術試験を」、「学科試験及び実技試験」を「試験」に改め、同条第三項中「試験」を「試験」に改める。

第十三条の二の見出し中「學術試験を（試験）」に改め、同条第一項中「學術試験」を「試験」に改め、同条第二項中「資格」を「資格（小型船舶操縦士の資格を除く。）」に、「學術試験」を「学科試験」に改め、同条第三項中「學術試験」を「学科試験」に改め、同条第六項とし、同条第二項の次に次の三項を加える。

3 丙種航海士又は丙種機関士の資格について試験を受ける者が小型船舶操縦士の資格の海技従事者である場合及び丙種航海士若しくは丙種機関士又はこれらの資格より上級の資格の海技従事者である場合には、運輸省令で定めるところにより、学科試験の一部を免除することができ。

4 小型船舶操縦士の資格について試験を受ける

者がその受ける試験に係る資格より下級の資格の海技従事者である場合には、運輸省令で定めるところにより、学科試験の一部又は実技試験の全部若しくは一部を免除することができ。

5 小型船舶操縦士の資格について試験を受ける者が運輸省令で定める乗船履歴を有する者である場合には、運輸省令で定めるところにより、実技試験の全部又は一部を免除することができ。

第十四条第一項中「試験」の下に「小型船舶操縦士の資格についての試験を除く。」を加え、「學術試験」を「学科試験」に改める。

第十七条を次のように改める。

第十七条 削除

第十八条第二項中「第五条第二項の規定によりその免許について船舶の機関の種類を」、「その免許について第五条第二項の規定による船舶の機関の種類についての限定又は同条第三項の規定による船舶の設備に」、「機関の船舶を」を「機関又はその限定をされた設備を有する船舶」に改め、同条第三項を削る。

第十九条第一項中「前条第一項及び第二項並びに」を「前条及び」に改める。

第二十一条第二項中「第五条第二項の規定によりその免許について船舶の機関の種類についての限定をされた海技従事者」を「海技従事者は、その免許について第五条第二項の規定による船舶の機関の種類についての限定又は同条第三項の規定による船舶の設備についての限定をされている場合において」、「機関の船舶を」を「機関又はその限定をされた設備を有する船舶」に改め、同条第四項を削る。

第三章の次に次の一章を加える。

第三章の二 小型船舶操縦士試験機関（指定）

第二十三条の二 運輸大臣は、申請により指定する者に、小型船舶操縦士の資格についての試験（運輸省令で定めるものを除く。）の実施に関する事務（以下「特定試験事務」という。）を行なわせる。

2 前項の規定による指定（以下単に「指定」という。）を受けた者（以下「指定試験機関」という。）は、特定試験事務の実施に関し第十六条前段に規定する運輸大臣の職権を行なうことができる。

3 運輸大臣は、指定試験機関に特定試験事務を行なわせるときは、特定試験事務を行なわないものとする。

（指定の基準）

第二十三条の三 運輸大臣は、指定をしようとするときは、指定の申請が左の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 職員、設備、特定試験事務の実施の方法その他の事項についての特定試験事務の実施に関する計画が特定試験事務の適正且つ確実な実施に適合したものであること。

二 経理的及び技術的な基礎が特定試験事務の実施に関する計画の適正且つ確実な実施に足るものであること。

2 運輸大臣は、指定の申請が左の各号の一に該当するときは、指定をしてはならない。

一 他に指定した者があること。

二 申請者が民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された財団法人以外の者であること。

三 特定試験事務以外の申請者の行なう業務により申請者が特定試験事務を公正に実施することができないおそれがあること。

四 申請者が第二十三条の十三第一項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から二年を経過しない者であること。

五 申請者の役員のうち、左のいずれかに該当する者があること。

イ この法律の規定に違反し、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

ロ 第二十三条の五第二項の規定による命令

により解任され、その解任の日から二年を経過しない者

（指定の公示等）

第二十三条の四 運輸大臣は、指定をしたときは、指定試験機関の名称及び住所、特定試験事務を行なう事務所の所在地並びに特定試験事務の開始の日を官報で公示しなければならない。

2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は特定試験事務を行なう事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

（役員の選任及び解任）

第二十三条の五 指定試験機関の役員の選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 運輸大臣は、指定試験機関の役員がこの法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第二十三条の七第一項に規定する試験事務規程に違反する行為をしたとき、又は特定試験事務に関し著しく不適当な行為をしたときは、その指定試験機関に対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

（小型船舶操縦士試験員）

第二十三条の六 指定試験機関は、特定試験事務を行なう場合において、小型船舶操縦士として必要な知識及び能力を有するかどうかの判定に関する事務については、小型船舶操縦士試験員に行なわせなければならない。

2 小型船舶操縦士試験員は、船舶職員の養成又はこれに準ずる業務に関する知識及び経験に関する運輸省令で定める要件を備える者のうちから、選任しなければならない。

3 指定試験機関は、小型船舶操縦士試験員を選任したときは、その日から十五日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも、同様とする。

4 運輸大臣は、小型船舶操縦士試験員が、この

法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは試験事務規程に違反する行為をしたとき、又は特定試験事務に關し著しく不適当な行為をしたときは、指定試験機関に対し、小型船舶操縦士試験員の解任を命ずることができる。

5 前項の規定による命令により小型船舶操縦士試験員の職を解任され、解任の日から二年を経過しない者は、小型船舶操縦士試験員となることできない。

6 指定試験機関は、運輸省令で定めるところにより、小型船舶操縦士試験員に対し、その職務の遂行に必要な研修を実施しなければならない。

(試験事務規程)
第二十三條の七 指定試験機関は、特定試験事務の開始前に、特定試験事務の実施に關する規程(以下「試験事務規程」という。)を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をした試験事務規程が特定試験事務の適正且つ確実な実施上不適当となつたと認めるときは、その試験事務規程を変更すべきことを命ずることができる。

3 試験事務規程で定めるべき事項は、運輸省令で定める。

(予算等の認可等)
第二十三條の八 指定試験機関は、毎事業年度、予算及び事業計画を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく)、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 指定試験機関は、毎事業年度、決算報告書及び事業報告書を作成し、当該事業年度の終了後三箇月以内に運輸大臣に提出しなければならない。

(秘密保持義務等)
第二十三條の九 特定試験事務に従事する指定試験機関の役員若しくは職員又はこれらの職にあ

つた者は、特定試験事務に關して知り得た秘密を漏らしてはならない。

2 前項に規定する指定試験機関の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(監督命令)
第二十三條の十 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、特定試験事務に關し監督上必要な命令をすることができる。

(報告等)
第二十三條の十一 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要な限度において、指定試験機関に対し、特定試験事務に關し報告させ、又はその職員に、指定試験機関の事務所に立ち入り、特定試験事務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査し、若しくは関係者に質問させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係者にこれを提示しなければならない。

3 第一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。

(特定試験事務の休廃止)
第二十三條の十二 指定試験機関は、運輸大臣の許可を受けなければ、特定試験事務に關する業務の全部又は一部を休止し、又は廃止してはならない。

2 運輸大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(指定の取消し等)
第二十三條の十三 運輸大臣は、指定試験機関が左の各号の一に該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

一 この章の規定に違反したとき。

二 第二十三條の三第二項第五号に該当するに至つたとき。

三 第二十三條の五第二項、第二十三條の六第四項、第二十三條の七第二項又は第二十三條の十の規定による命令に違反したとき。

四 第二十三條の七第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで特定試験事務を行つたとき。

五 不正の手段により指定を受けたとき。

2 運輸大臣は、前項の規定により指定を取り消し、又は特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

(運輸大臣による特定試験事務の実施)
第二十三條の十四 運輸大臣は、指定試験機関が第二十三條の十二第一項の規定により特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第一項の規定により指定試験機関に対し特定試験事務に關する業務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により特定試験事務を実施することが困難となつた場合において必要があるとき、特定試験事務を自ら行なうものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により特定試験事務を行なうものとし、又は同項の規定により行なつてゐる特定試験事務を行なわないものとするときは、あらかじめ、その旨を官報で公示しなければならない。

3 運輸大臣が、第一項の規定により特定試験事務を行なうものとし、第二十三條の十二第一項の規定により特定試験事務に關する業務の廃止を許可し、又は前条第一項の規定により指定を取り消した場合における特定試験事務の引継ぎその他の必要の事項は、運輸省令で定める。

第二十六條中「免許の下に」若しくは「海技従事者免許原簿に登録された事項の変更」を、「手数料を」の下に「国(指定試験機関)が行なう試験を受ける者にあつては、指定試験機関に」を加え、同条

に次の一項を加える。
2 前項の規定により指定試験機関に納められた手数料は、指定試験機関の収入とする。

第二十七條第一項中「もの」の下に「特定試験事務を除く。」を加える。

第二十八條の次に次の二条を加える。
(運輸省令への委任)
第二十八條の二 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

(指定試験機関がした処分等に係る審査請求)
第二十八條の三 指定試験機関が行なう特定試験事務に係る処分又はその不作為については、運輸大臣に対し行政不服審査法による審査請求をすることができる。

第二十九條の二第二項を次のように改める。
第二十三條の十一 第一項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

第二十九條の二第三項を削り、同条第四項を同条第三項とし、第四章中同条の次に次の一条を加える。

(経過措置)
第二十九條の三 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ政令又は運輸省令で、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(罰則に關する経過措置を含む。)を定めることができる。

第三十條の前の見出しを削り、同条中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条を第三十條の三とし、第五章中同条の前に次の二条を加える。

第三十條 第二十三條の十三第一項の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、一年以下の懲役又は二十万円以下の罰金に処する。

第三十條の二 第二十三條の九第一項の規定に違反して、その職務に關して知り得た秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰

金に処する。

第三十一条中「三万円」を「五万円」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第三十一条の二 左の各号の一に掲げる違反があつた場合には、その違反行為をした指定試験機関の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

一 第二十三条の十一第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による質問に対し虚偽の陳述をしたとき。

二 第二十三条の十二第一項の許可を受けないで特定試験事務に関する業務の全部を廃止し

たとき。

2 第二十三条の十一第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第三十二条中「五万円」を「一万円」に改め、同条第二号中「第二十九条の二第四項」を「第二十九条の二第三項」に改める。

第三十三条の見出しを削り、同条中「第三十条」を「第三十条の二」に改める。

附則に次の一項を加える。

15 推進機関を有しない総トン数五トン未満の帆船は、当分の間、第二十一条の船舶に含まれないものとする。

総トン数五トン未満の船舶で旅客運送の用に供するもの

別表第一中 総トン数二十 トン未満の帆船及び漁船並びに平水区域のみを航行する帆船	総トン数五トン未満のもの	総トン数五トン未満のもの	四十馬力以上の推進機関を有しないもの	四十馬力以上の推進機関を有するもの	船長
総トン数二十トン未満の帆船	沿岸小型船	満ちのものと上二十トン未満のもの	船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士
沿岸小型船	船長	三級小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士
沿岸小型船	船長	二級小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士
沿岸小型船	船長	一級小型船舶操縦士	船長	小型船舶操縦士	小型船舶操縦士

に、「平水区域

を航行区域とする船舶」を「総トン数二十トン以上の平水区域を航行区域とする船舶及び航行区域を有しない漁船以外の船舶で平水区域のみを航行するもの」に、「総トン数二百トン未満のもの」を「総トン数二十トン以上二百トン未満のもの」に、「沿海区域」を「総トン数二十トン以上の沿海区域」に、「総トン数五十トン未満のもの」を「総トン数二十トン以上五十トン未満のもの」に、「近海区域」を「総トン数二十トン以上の近海区域」に、「遠洋区域

域」を「総トン数二十トン以上の遠洋区域」に改め、同表備考を次のように改める。

備考

一 沿岸小型船とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、内区域（沿海区域のうち運輸省令で定める区域をいう。以下同じ。）内の区域を航行区域とするもの及び航行区域を有しないもので内区域のみを航行する

ものをいう。

二 沿海小型船とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、沿岸小型船及び外洋小型船以外のものをいう。

三 外洋小型船とは、総トン数二十トン未満の船舶であつて、近海区域又は遠洋区域を

別表第五中

丙種船長	丙種航海士
丙種航海士	小型船舶操縦士

丙種機関長

丙種航海士	小型船舶操縦士
-------	---------

改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。ただし、第三章の次に二章を加える改正規定、第二十八条の次に二章を加える改正規定（第二十八条の二を加える部分に限る）、第二十九条の二の次に一条を加える改正規定、第三十条の改正規定、同条を第三十一条の三とし、同条の前に二条を加える改正規定、第三十一条の改正規定、同条の次に一条を加える改正規定、第三十二条及び第三十三条の改正規定、附則第九条の規定並びに附則第十条の規定は、公布の日から起算して一月を経過した日から施行する。

（経過措置）

第二条 改正前の船舶職員法（以下「旧法」という。）により旧法第五条第一項の小型船舶操縦士（以下「旧小型船舶操縦士」という。）の資格についてされた免許は、改正後の船舶職員法（以下「新法」という。）第十八条及び第二十一条を除く。及び海難審判法（昭和二十二年法律第百三十五号）の規定の適用については、この法律の施行の日から十年を経過する日までの間、新法第

航行区域とするもの及び航行区域を有しないもので沿海区域のみを航行するものであるものをいう。

四 乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいう。

五 甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

を

丙種船長	丙種航海士
丙種航海士	小型船舶操縦士

丙種機関長

丙種航海士	小型船舶操縦士
-------	---------

五

五条第一項の規定にかかわらず、旧小型船舶操縦士の資格について新法によりされた免許とみなす。この場合において、新法第八条第一項及び新法第十三条の二第二項の規定の適用における資格の上級及び下級の別は、旧法別表第五の例による。

第三条 運輸大臣は、この法律の施行の際旧法により旧小型船舶操縦士の資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされていた資格について免許を受け、又は試験に合格している者であつて、運輸大臣が指定する船舶職員養成施設において運輸大臣が定める課程の講習を修了し、又は新法による一級小型船舶操縦士の資格に必要な知識及び能力を有していることについて運輸省令で定めるところにより海運局長の認定を受けた者については、この法律の施行の日から十年を経過する日まで、新法による一級小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる。ただし、この法律の施行後その免許を受けようとする時までに、この法律の施行の際受けていた免許（前条の規定により新法によりされたものとみなされる旧小型船舶操縦士の資格についての免許を含む。）が取り消され、又は

その試験の合格が無効とされた者については、この限りでない。

第四條 運輸大臣は、この法律の施行の際業として又はその営む事業のため総トン数五トン未満の船舶（旅客運送の用に供するものを除く。）において、船長の職務を行なっている者であつて、その要件を備へることについてこの法律の施行の日から一年を経過する日までに運輸省令で定めるところにより海運局長の認定を受けた者については、この法律の施行の日から三年を経過する日までにその者の申請があつたときは、試験を行なわないで、この法律の施行の際船長として乗り組んでいた船舶の航行している区域に応じ、一級小型船舶操縦士、二級小型船舶操縦士又は四級小型船舶操縦士の資格についての免許を与えることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定により免許を与える場合において、当該免許を受ける者がこの法律の施行の際船長として乗り組んでいた船舶の総トン数に応じ、その免許につき船舶の総トン数についての限定をすることができる。

3 新法第十八条第二項及び新法第二十一条第二項の規定は、前項の規定により免許について船舶の総トン数についての限定をされた者を船舶職員として船舶に乗り組ませる場合及びその者が船舶職員として船舶に乗り組む場合について準用する。

4 新法第十九条の規定は、前項において準用する新法第十八条第二項の規定の適用について準用する。

5 新法第二十二條の二の規定は、第三項において準用する新法第十八条第二項の規定又は前項において準用する新法第十九条第三項の規定による命令に違反する事実があると認める場合について準用する。

6 第三項において準用する新法第二十一条第二項、第四項において準用する新法第十九条及び前項において準用する新法第二十二條の二の規定は、新法第十条第一項の規定の適用について

は船舶職員法の規定とみなす。

7 第三項において準用する新法第十八条第二項の規定に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

8 第四項において準用する新法第十九条第三項の規定による命令又は第五項において準用する新法第二十二條の二第一項の規定による処分に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

9 第三項において準用する新法第二十一条第二項の規定に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。

10 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、第七項又は第八項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も各本項の刑を科する。

11 第四項において準用する新法第十九条第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

第五條 船舶所有者は、この法律の施行の日から十年を経過する日までの間、新法第十八条第一項の規定にかかわらず、旧法別表第一の船舶の欄に掲げる船舶には、同表の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として、同表の資格の欄に掲げる資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされていた資格の海技従事者（附則第二条の規定により旧小型船舶操縦士の資格について免許を受けたとみなされる者を含む。次条において同じ。）を乗り組ませることをもつて足りる。

第六條 この法律の施行の際旧法別表第一の資格の欄に掲げる資格又は旧法別表第五によりこれより上級の資格とされていた資格についての免許を受けていた海技従事者は、この法律の施行の日から十年を経過する日までの間、新法第二十一条第一項の規定にかかわらず、旧法別表第一の船舶の欄に掲げる船舶の同表の船舶職員の欄に掲げる船舶職員として乗り組むことができる。

第七條 総トン数五トン未満の船舶（旅客運送の用に供する船舶を除く。）については、新法第十八条及び新法第二十一条の規定は、この法律の施行の日から一年六月を経過する日までの間、適用しない。

第八條 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、この法律の施行後も、なお従前の例による。

第九條 新法第二十三条の二第一項の規定により運輸大臣が指定試験機関に行なわせる特定試験事務は、新法による小型船舶操縦士に係るものとし、新法第二十三条の四第一項に規定する特定試験事務の開始の日は、この法律の施行の日以後の日とするものとする。

第十條 附則第二条から前条までに規定するもののほか、この法律の施行に関して必要となる経過措置は、政令で定めることができる。