

第七十二回国会 運輸委員會 議 録 第十五号

(三〇一〇)

昭和四十九年三月十三日(水曜日)

午前十一時三十一分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 孝行君

理事 太田 一夫君

理事 井原 岸高君

理事 唐沢俊二君

理事 關谷 勝利君

理事 宮崎 茂一君

理事 綿貫 民輔君

理事 久保 三郎君

理事 齊藤 正男君

理事 紺野与次郎君

理事 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸 大臣 徳永 正利君

出席政府委員

運輸省海運局長 蘭村 泰彦君

運輸省船舶局長 内田 守君

運輸省港灣局長 竹内 良夫君

運輸省自動車局長 中村 大造君

運輸省航空局長 寺井 久美君

海上保安庁長官 佐原 亨君

委員外の出席者

警察庁警備局警備課長 山田 英雄君

厚生省保険局企画課長 山口新一郎君

運輸省海運局参事官 浜田直太郎君

運輸省鉄道監督局長 中村 四郎君

局民営鉄道部長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

建設省都市局下水道部 松原 青美君

日本国有鉄道常務理事 伊江 朝雄君

運輸委員會調査 鎌瀬 正己君

室長

本日開議に付した案件

船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案(内閣提出第二八号)

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出第六六号)

航空に関する件(日航機の不法奪取に関する問題等)

陸運に関する件(地下鉄建設に関する問題)

海運に関する件(LNG船に関する問題等)

港灣に関する件(港灣の防災に関する問題等)

海上保安に関する件(海洋汚染の防止に関する問題等)

日本国有鉄道の経営に関する件(地方交通線の合理化に関する問題)

三池委員長 これより会議を開きます。

陸運、海運、航空、日本国有鉄道の経営、港灣及び海上保安に関する件について調査を進めます。

この際、きのうの日航機不法奪取に関する問題について航空局長から説明を求めます。寺井航空局長。

○寺井政府委員 昨日の日航機ハイジャック事件につきまして御報告申し上げます。

東京那覇飛行九〇三便ボーイング747SR型機、この飛行機に搭乗客が四百九名と乗員十七名、合計四百二十六名が搭乗いたしておりましたが、昨日の午後一時二十分ごろ、那覇上空において、未成年の日本人男子一人に乗り取られたという事

件が起きました。その後一時四十五分ごろ那覇空港に着陸いたしました。誘導路上に駐機されました。

那覇空港におきまして、犯人は、五千五百万ドル及び日本円二億円、その他バラシユート、ロープ等を要求いたしました。また犯人は、午後三時過ぎに婦女子及び病人合計百六十二名を釈放いたしました。これらの乗客は全員バスで市内のホテルに収容されました。その後犯人は、食料及び燃料の搭載を要求いたしました。午後八時八分ごろ犯人は機内で逮捕され、残りの乗客も無事に釈放されました。犯人は、その後の調査で凶器を所有していたと認められました。

政府は、事件発生後運輸省に日航機ハイジャック対策本部を設置いたしました。運輸政務次官、運輸省航空局監理部長、警察庁警備局参事官を現地に派遣いたしますことを決定いたしました。

また、現地沖縄におきまして、那覇空港事務所内に那覇空港ハイジャック緊急対策本部を設置いたしました。きめこまかい連絡体制を敷き、情報収集、指示の徹底に遺憾なきを期しました。

なお、この747SRに搭乗いたしました乗客の検査は、羽田におきまして九時十五分から十時三十五分の間に完了いたしました。この検査の過程におきましてエックス線透視機によりまして、不審な手荷物(二十三個)ございましたが、これを開点検したところ、凶器に類するものはございせんませんでした。

乗客、乗員全員無事に救出されましたことを心から喜びますとともに、関係各位の御協力に對しまして心から感謝の意を表したいと存じます。

○三池委員長 以上で説明は終わりました。

○三池委員長 質疑の通告がありますので、順次これを許します。兒玉末男君。

○兒玉委員 航空局長にお伺いしたいわけですが、たゞいま御報告のありました昨日の日航機ハイジャックに關してでございますけれども、結果的には大事に至らず、不幸中の幸いということができるわけでございますけれども、最近の頻発するこの事件から判断しますと、今後このような事件がさらに起こるといふ可能性はきわめて大きい。加えて、今後国内線にもエアバスが就航するということが、すでに就航している面もありまして、ますます輸送量は拡大する、大型化することによってその被害もきわめて大きくなる。こういう点等から考えます場合に、特に航空当局としては、関係の航空会社に対するこのような事件の再発を最小限に食い止めるという緻密な対策が必要であると思つてございまして、当面、この事件の発生に關連して、因果関係を通じてどういふような対策をとらうとしているのか、お伺いしたいと思います。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘のように、この種のハイジャックが発生いたします可能性というものが今後ともございまして、私もいたしましては、ハイジャック防止緊急対策會議が政府部内に設立せられて、ここで決定されましたハイジャック等防止対策要綱に基づきまして、ハイジャック防止に對します措置を講じてきておる次第でございます。

過去のハイジャックの経験に徴しまして、四十八年度より乗客及び機内持ち込み手荷物の安全検査の機械化と効率化をはかっていますことを計画いたしまして、東京、大阪をはじめ主要十六空港につきましてエックス線透視手荷物検査機並びに精度の高い改良されました金属探知機を整備いたしました。これに必要な予算措置も講じておりますが、現在のところ全国で、東京、大阪、千歳、福岡、名古屋、宮崎、鹿児島、那覇、この八空港につきまして、たゞいま申し上げましたエックスレ

イ探知機あるいは精度の高い金属探知機を設置いたしますとともに、必要に応じてポディーチェック等も実施をし、このようなハイジャックに使われます凶器等の持ち込みの防止につとめておる次第でございます。

今回の事件は、調査の詳細をまたなければ確定的なことは申し上げられませんが、犯人が凶器を持っておられたという特異なケースでございます。このようなケースをどのように防止するかという点につきましては、さらに検討をして対策を講じる必要がある、このように考えております。

○兎玉委員 特に今回は凶器の持ち込みというところがなかったことは不幸中の幸いでございますが、こういうふうな凶器の持ち込みが、いまは大坂とかあるいは羽田とか、かなりきびしい検査をしているようでございますが、このような機械の力をのがれてやる、そういうことも私は十分考慮されるわけでございますが、現在の機械の力によつて完全に防ぎ得るものかどうか、その辺の技術的な点はどうでございますか。

○寺井政府委員 現在の設置されておりますエックススレイによりまして検査できますのは、金属はもちろんでございますが、形状等もかなり判明いたしますし、検査員の能力の向上をはかれば、ある程度不審なものは摘発、摘出できるというふうに考えております。

ただ何ぶんにもエックススレイでございます、爆薬等につきましてはなかなか把握しにくいというふうに聞いております。こういう点につきましては、今後どのような検査方法をとるかというの、さらに技術面の開発と相まって検査方法を検討開発していかなければならない、このように考えております。

○兎玉委員 特に、私のほうの郷里の宮崎空港等においては、まだまだ検査は係員がバッグを点検してやる、そういうような検査の方法としてはきわめて非近代的なやり方がやられておる。ですから、少なくとも先ほど言われた十六空港でござい

ますか、こういう点につきましては早急な対策を整備すべきだと思つておりますが、その計画についてはどうなつておりますか。

○岡田説明員 いま先生の御質問の十六空港についていつまでに設置ができるかという御質問でございますが、さつき局長が説明したかと思つていただいても、四十八年度の予算費からの支出を加えて大体三億七千万の金でございます。もう三月もわずかでございまして、われわれといたしましては、年度内にこの十六空港について全部エックス線の手荷物検査装置と新型金属探知機のセツトを設置する予定にいたしております。

○兎玉委員 早急な整備を強く要望します。同時に、現在いろいろな事故の経過等見ておると、ハイジャックが起きてから飛行機の中におけるスチュワーデスと操縦士の連絡という点等について、そのような対策というのとはとられてないのじゃないか。たとえば、部屋が隔離されておりますから、一ぺん一ぺんスチュワーデスが操縦席に行つて連絡をしなくては行けない。そういうことではなくして、何か記号とか暗号とか、そういうような非常の事態に、そういう危険な状態等発生した場合に、部屋が隔離されておられても、スチュワーデスとパイロットの間において容易に連絡ができるように、飛行機内の構造等についてもこの際検討する必要があるのじゃないかということ、常識的な判断として私は考えるわけでございますが、それらの点についてはどういうふうに考えておられるか。

それから第二点は、一般の乗客が運ぶところの手荷物については、携帯するのじやなく手荷物等に託送する分については、現在どういうふうな検査体制がとられているのか。この点は、爆発物等の持ち込みということが手荷物託送として行なわれる危険性ということも、この際十分検討する必要があるのじやないか、これらの二点についてお伺いします。

○寺井政府委員 まず第一点の、機内の客室乗務員といわゆるコックピットクルーとの連絡でござい

ますが、これは電話回線といひますか通信ができるようになっておられて、外からも当然コックピットクルーに連絡ができるようになっております。

ただ、先生御指摘のように、客室内で非常事態が発生したという場合に、どのような連絡方法をとっておるかということにつきましては、私つまびらかでございせんが、当然スチュワーデスならスチュワーデスが電話で連絡をできるシステムになつておると了解いたしております。ただ、その連絡の方法、今回のケースのようにあまり問題なく犯人が機長のコックピットに入つておるといふようなこと、これは日航の乗組員に対する指示が、乗客の安全を第一に考えまして、犯人にさからわないという指導をいたしておりますので、そういう結果になつたかと思つて、どういふ体制になつておるかという点につきましては、後刻また御報告させていただく機会があるかと思つておられますが、御指摘のように十分その辺も改善をはかる余地があるかもしれませんので、この点は検討させていただきますと存じます。

それから第二の点でございますが、チェックインをする手荷物、これも原則としては、開放して中身は何ですかということ確かめた上で受け付けておるといふ状態になっております。

○兎玉委員 せっかく警察庁からお見えでございますが、なかなかこの乗客の取り締まりといひますか警備というのにはむずかしい問題であろうかと思つてございまして。特に人権の問題もありますけれども、やはり過去の例から見ますと、全く無関係な善良なる客がこのことによつて非常な損害なり死傷を加えられておる。こういう点等から、取り締まりの衝に当たる警察庁として、現在主要な飛行場で、あるいは地方における飛行場を含めて、今度の事件を例としてどういふふうな対策をとっておるか、また、今後のハイジャックに備えて広範な警備体制といひますか、あるいはそのような状況等の把握といひますか、あるいはうに考えておられるのか、お伺いしたいと思ひま

す。

○山田説明員 警察といたしましては、全国六十空港あるわけでございまして、平常時におきましてもハイジャック警戒のために約五百人の警察官を、そのための警戒だけに空港に配置しております。重点はやはり、ただいままでお話がございまして手荷物に対するチェック、これの徹底が重点でございます。各航空会社の運送約款を担保していただくためのガードマンによる自主警戒措置、これは最近においてはエックス線透視装置あるいは金属探知機ということでもかなり機械化されてきておるわけでございまして、そのバックアップといたしまして、警察官の専門的な職能力をフルに活用いたしまして、実は四十八年度におきましてもエックススレイ装置が導入されない段階におきまして、全国で一万九千二百二十九件という危険物件の一時預かりその他の措置をとつておるわけでございまして。

また、昨年十二月十七日に起きたローマ国際空港におけるハイジャックといひますか、飛行機爆破といひますか、そういうテロ事件の経緯にもかんがみまして、手荷物チェックというだけではなしに、空港の地域全体に対する警戒、危険人物の徘徊なり接近なりの警戒ということにも重点を置いてやつておるところでございます。

いま申し上げましたのは平常時の措置でございますが、情報がありましたようなときには、従来からも随時関係警察に連絡いたしまして、要員の増強配置を行なつて警戒の万全を期しております。

また、ハイジャック事件が外国において起きた場合、あるいは昨日のような一つの県において起きた場合におきましても、空港を管轄する警察には、飛行機の再び立ち回りその他に対する警戒を含めまして、臨時の増強配置を行なつております。昨日の場合も、ジャンボ機が着陸可能な羽田、千歳、板付、伊丹の各空港につきましては、それぞれ約五百人程度の増強配置を行なつて警戒についたところであります。

それから、警察としてのハイジャックに対する処理の基本方針でございます。昨日の例もその例に漏れないわけでございますが、やはりたゞいま御指摘の乗客の安全を第一義に行動するということを常に鉄則としてございます。そのためには、昨日も、犯人が単数であるかどうか、凶器を持っているかどうかというのを、機内に警察官を入れた上で十分に確かめた上で検挙措置を講じた次第でございます。今後においても、事前の未然防止措置あるいは検挙措置、警戒措置についても万全を期してまいりたいと思つてゐる次第でございます。

○児玉委員 最後に、これは警察と航空局に聞きたいわけですが、これから非常に大型化されますと相当多数の客が乗るわけです。国鉄の場合等もその犯罪予防あるいは犯罪発生に対して、非常に評判は悪かつたわけですが、公安官の警察というのをやっているとありますが、特に航空機の場合は、特異な隔絶された状況下に置かれるわけですから、やはり若干の、こういうふうな機内における治安といふか、生命財産の保護といふ点から、各便というわけにはいかぬでしようけれども、一定の期間ごとでも警察といふことをこの際検討することも決してむだではないのではないかと。この点についてどういふふうな見解をお持ちか、お伺いしたいと思います。

○寺井政府委員 航空機内に警察と申しますか、いわゆるエアーマーシャル的な警察員を乗せるといふことにつきましては、過去においてもいろいろ議論をされて、利点、欠点がございます。特に機内で格闘等起りまして航行の安全に支障を来たすおそれがあるといふことございまして、現在のところは、一応犯人の言うことを聞いて乗客の安全をはかるというのがまず大切である。機内では犯人を逮捕する、あるいは格闘が起るような状態というのは好ましくないといふことで、一応政府内にはそういう考え方がなつております。

しかし、先生の御指摘の点もございまして、これはさらに今後の実態等考え合せて検討すべき

課題であるといふふうに考えております。

○児玉委員 航空関係はこれで終ります。次に、国鉄に対してお伺いしたいと思います。国鉄の合理化計画の一環として提起された問題であり、先般分科会等においても、特に合理化の一環としての貨物駅の取り扱い廃止ということが指摘されておつたようでございますが、特に赤字線区といわれる地域の貨物輸送というものは、やはりこの十数年間自動車輸送の増強に伴つて鉄道部門による貨物の輸送量が低下してゐることは現実であります。特に大分管理局と熊本管内において、現在新線建設の一環として問題となつてゐる高森線の高森駅と従来の日ノ影駅でありまして、日ノ影駅の貨物の扱いが近々に廃止される、こういうことについていま地域住民の間においては、特に日ノ影の場合は、現在の延岡を結ぶこの高千穂線で一駅しか扱つていない。しかも開業以来すでに三十四年の歴史を持つてゐるわけでございます。これから全線の開通によつてますます貨物輸送の需要といふことは増大するのではないかと。しかもこれが廃止に伴つて地域の住民がごむる不便といふものはかなり知れないものがあるんじゃないかと。こういう今後のいづゆる開発が予想される地区において、しかも地方議会等においては、昨年の十二月二十日でございますが、満場一致で廃止反対の決議もし、さらにその後県等に対してもこの要請がなされておるにもかかわらず、町長の同意によつてこれが近々に廃止がきまるといふ問題が提起されておられますが、国鉄当局としては、一体これにどういふふうに対応し、いままでの経過を含めてどんな対策を考えておるのか、これについて見解を承りたい。

○伊江説明員 お答えを申し上げます。御指摘の線は、延岡から五十・一キロ高千穂駅に至るローカル線でございますけれども、これは昭和三十五年ごろにこの沿線から非常に鉱物資源がはさまつて、一日に三百トンの扱いということであつたわけでありまして、その後、先ほど先生の御質問にございましたとおり、トラックへの転移

とにかく延岡まで四十キロ弱でございますので、道路も並行して非常にいい道路があるということ、ほとんど大部分の貨物がトラックに転移いたしました。その結果、現時点では一日にわずかに三十五トンということになっております。したがうして、私どもは、全線の出荷が三十五トン程度であるということになりますと、そのための列車の回数というものがやはり旅客列車を圧迫しちゃいけない、しかし一日三十五トンあるわけでございますから、営業線でございますので何らかの形でやらなくちゃならぬということで、実は二日に一回貨物列車を運転してゐる、こんなような状況でございます。しかしながら、漸次そういう減少傾向があり、将来とも出荷の増といふことが見込めませんので、荷主あるいは地元の方々に御了解いただきまして、この三月の末をもって貨物の取り扱いを廃止したい、その廃止の結果荷主の皆さまには若干損持ち距離の伸びがございしますが、大部分の荷主の方につきましては御了解いただいたわけでございます。

また、経緯はどうかという御質問でございますが、経緯につきましては、昨年十二月に、なるほど町から反対決議の陳情がございましたけれども、明けてことしの一月に、関係の日之影町長、高千穂町長、五ヶ瀬町長から、廃止につきまして条件つきの項目を付しまして同意書が出た、かような経緯をもちまして私も運輸省に営業廃止の許可の申請をいまやっております、こういう状況でございます。

○児玉委員 いま経過をお聞きしたわけでございますが、現在、町においては、沿線を含めて賛成、反対のいろいろな比率合戦なりPR合戦が展開されてゐるわけですね。しかも私の手元へ参つた書面によりますと、地域住民の半数以上が、それは困る、こういう署名も出てゐる、こういうわけですね。私は、一般的な集落廃止の場合と違ひまして、これから国鉄が相当の資金を投じて高森を結ぶ建設途上にある。そうした場合の今後の経済的な地域発展といふ点からも、これはや

はりもう少し慎重を期すべきじゃないか。もう一つは、日ノ影という点でなくして高千穂線全体が貨物が全く運行しない。しかも、いままで毎年、聞いておられますと、集中豪雨等の災害によりまして、国道線の運行停止と一般の自動車輸送等の停止ということも再三あるわけですね。そうした場合にはやはり国鉄に依存する以外方法はないという特殊な事情もあるわけですね。私も国鉄マンとしてこの線には何べんも行ったことがありますが、そういうような状況を考えます場合には、点としての廃止ではなくしてラインとしての廃止といふことは、やはり国鉄当局としても慎重な配慮が必要である。

なお、県議会の中に設けておられますところのいわゆる国鉄・空港特別委員会では、この資料によりますと、町の広報では、これは満場一致で同意を得たといふことになっておるようでありまして、これは全く誤報だ、特別委員会では決議しておらない、こういうことも実は確認されております。もちろん宮崎県内全体としても、国鉄関係あるいは航空関係については最大限の協力をしたい、こういう点等からも、やはり住民の意向といふものは十分これが尊重されてしかるべきではないかと。

それから、条件として下関工務局の責任において、現在簡易線でありまして、これを昇格するために二十億程度予算を投じて改善をするといふこととがいわれておりますが、一体これは具体的にどういふような計画が行なわれるのか、同時に、この廃止に伴つてそういうふうな異常事態等におけるいづゆる生鮮食料品、木材、セメントあるいはこのようないくつかの輸送といふことは、どういふような対応策を考えるのか、こういうふうな今後のいろいろな事態に対応する対応策といふものを、私はやはりこの際、住民の不安がないように考えてやるのがほんとうのあり方じゃないかと思つたのです。こういう点等についてどういふような見解をお持ちなのか、お伺いいたします。

○伊江説明員 まず、御質問にお答えします前に、なぜ貨物営業を廃止するかということにつきまして、先ほど舌足らずでございましたので一言つけ加えさせていただきます。

御承知のとおり、この四月から日豊線が電化いたしました。あの地域にある蒸気機関車が全廃をいたしました。したがって、現在高千穂線には蒸気機関車一両をもって貨物輸送をやっておりますが、これも廃止いたすというかつこうになりますと、ディーゼルロコモティブ、DLがそこへ投入されるのは線路が弱い。先ほど先生御指摘の、簡易線であるという事情にも一つの大きな原因があるということをつけ加えさせていただきます。

それに関連いたしましたして、工事の計画はどうかという御質問につながると思いますが、いま具体的に二十億という数字が先生からの御質問の中に出了ましたが、私どもとしては、二十億という数字は実はまだ予算上計上いたしておりませんし、それにまずこの線を強化するということは、どういう輸送体系をとるかという一つの目的を持たない限り投入はできないわけでございます。

現在御指摘の線路を強化するのはどういふことかという点につきましては、若干古い、昭和十四年の開業が一部ございまして、三十年以上の経過をたどっておりますから、橋梁が多少老朽化いたしております。これを取りかえるということを中心にし、またカーブその他が非常に多ございます線路でございまして、そういうものについて強化をするということでございます。いまの御質問の中身は、貨物輸送を大型のディーゼル機関車を入れて再開するというための現在線の強化ということにおとりいたしたいは実は困るかと思ひます。したがって、将来私どもはこれが高千穂と高森とを通過して熊本と延岡が非常に近接する短絡線になりますので、将来は観光客を主とした旅客輸送の短絡線効果をこの線に持たせたい、こういうふうに考えております。

○児玉委員 あと二点ぐらいで終わりますけれども、日之影町が広報として出しているの中に、

こういうことが書いてあるわけですよ。「条件とは」ということで、「廃止については諸般の事情から止むを得ないものと認め同意する。」「ただし在来線の改良をすすめるとともに旅客輸送の改善について努力し、将来の貨物取扱については、輸送の需要の動向により検討協議する」というふううに書いてあります。それからさらに、「条件は、このような表現になっておりますが、在来線の改良は二十億円で、高千穂線全線開通の前期に下関総局のこれは工務局の誤りと思ひますが、「責任において実施する。」というふうなことが、地元町の広報紙に明白に書いてあるわけですよ。

これは、住民については、いま常務理事が言われた点とは若干見解の違いがあるのじゃないか。ですから、それらの点を含めて、こういうようなことが活字として出されている以上は、それは住民がこの際残してもうように運動しようということとは、私は常識論としてもうなずけるし、現在すでに高千穂までの営業開始によつて確かに旅客も相当ふえております。そういうふうに、今後経済線としても、あるいは観光線としても両立する路線だ、まして高森ともつながることによつて、ますますその地位は高まってくるのではないかと。

まあ江藤先輩もおられますけれども、特にここは森林資材の多いところでありまして、貨物輸送の比重はふえても決して減ることはない。こういう地域性等含めて、当局としては再検討すべきだということをお私に強く要望して、この言っているところの件について再度常務理事の見解を求めたい。要望としては再検討を強く私は要望したい。

○伊江説明員 御指摘のとおりでありまして、やはり需要の発生に應じまして私どもは輸送の体系を組み立てる、これが基本原則でございますから、将来貨物の需要が非常に多いという場合には、いままでの経緯にこだわることなく、これは輸送をしたいと思っております。

しかしながら、需要に應じての輸送体系ということをお申しました前提には、現在非常に旅客輸送が多ございまして、貨物の輸送は、先ほど申し

ましたとおりの数字で非常に微々たるものであります。将来、現在の線ではふえる見込みはないだろう、しかしこれが高森と通じた段階で貨物がどの程度ふえるかという需要の予測は、ある程度は立ちますけれども、それにいたしましたも、現在以上に大幅に貨物輸送を強化しなければならぬという数字に実はなっておりますので、いまのところ私どもとしては、全線開通いたしました時点においては、線路の強化はもろろん当然でございますけれども、旅客輸送を主体にして考え、そして需要の発生を見ながら、貨物輸送ということも将来としてはあるかもしれない、こういうこととでございます。

○児玉委員 では最後に、今後の在来線の改良で二十億という資金を投入するについては、当局としてはその数字は知らない、こういうふうな理解しますが、ここに活字としてあつておる以上は、全く架空の数字ではない、こういうふうに私は判断をします。ですから、在来線の改良については、その目安と二十億という数字の根拠について、どういふところでこのような数字が出たのか、当局が調べた上であつてひとつ報告をしていただきたいということをお要望して、終わります。

○三池委員長 金瀬俊雄君。

○金瀬委員 三月十二日の新聞に「成田空港の早期完工を」という表題で、田中総理から徳永運輸大臣に対して、成田空港の暫定パイプラインの出水事故について報告を求めたということが載つております。そういう事実がありますか。

○寺井政府委員 私、大臣から直接伺つておりませんので、事実関係をちょっとお答えいたしにくいわけでございますが、そのような話があつたというふうには伺つております。

○金瀬委員 総理から、成田空港の問題についてそういう指示があつたということをお聞かしていただくのでございまして、そのことに関連して御質問いたします。

成田空港の暫定パイプラインの建設現場、特に寺台地区に出水事故が発生した。運輸省ではそう

した事実を知っているかどうかということが第一点。第二点は、なぜこうした事故が起きたかということ。

第三点は、事故現場の周辺は昔から掘り抜き井戸がたぐさある場所なんですよ。地下水量のきわめて豊富な場所ですが、工事を施行する前に地盤の調査をやつたかどうか、もしやつたのであれば、その調査そのものがきわめて不備であつたのじゃないかということが考えられますが、その点についてお答え願ひたい。

○隅説明員 お答えいたします。暫定パイプラインの寺台地区におきまして、ことに根本名川の予定河川の地域において立て坑を掘つておるときに水が出たという報告は、運輸省にいたしましては受けております。その原因につきましては、詳細つまびらかにいたしませんけれども、先生御承知のように、あそこは根本名川がございまして、さつき仰せのとおり地下水の非常に豊富なところでありまして、その地下水層に立て坑の工事のときに、そこに掘り当てたと申しますか、そういうことだろうと思ひます。

それから、事故現場については、掘り抜き井戸が昔からたくさんあつたというお話でございます。この地質調査につきましては、工事にあたりまして、空港公団といたしましては相当の数のボーリング調査をしたように聞いております。その調査が不備であつたかどうかにつきましては、いま手元に調査の資料がございませんので、後はどそのボーリングの調査結果について御報告に上がりたいと思ひます。

○金瀬委員 そうすると、そのボーリング調査の資料というのはあとで提出していただけますね。

○隅説明員 地質調査につきましては後ほど提出いたします。

○金瀬委員 この事故対策として、公団ではその近くに二十四メートルの井戸を二本掘ることによつて地下水の水位を二メートル下げる、そうしたことによつて工事を進めたいということをお言

ているようですが、そのことについて二本掘ることによって二メートルの水位が下がるという保証は全くないんですよ。下がるという事は考えられないという。その井戸を掘っている井戸屋さんに聞いたら、とりあえず二本ばかり掘ってみる、だめだったらたくさん掘るといふ。そうすると、その辺の地下水の水系について全然公団が知っていないんじゃないか、めくらめっぽう掘っているんじゃないかという事が考えられるし、それからその近くで国道のインターチェンジをやっているのです。これを請け負っている会社が三井建設、その現場の主任の人に聞いてみたら、このまま地下水を掘っていられたら、自分のほうが沈下してだめになっちゃって、工事ができないと発表しておるのだよ。インターチェンジができないと言っているんだ。これをどうするつもりか、そのことについて何かおたくのほうで対策があったら言ってみてくれませんか。どういう調査で、どういうふうに掘って、どういうことをやっているかという事がわからないわけですよ。

○隅説明員 現場で、国道五十一号線を越えましてインターチェンジの工事が行なわれていることは十分私といたしましても存じておりますが、いま私の手元にございますのは、先生が御指摘のとおり、二十四メートルの井戸を二本掘ってその対策に充てるという報告を受けているところでございます。その点、二メートルの水位が下がるかどうか、あるいはさらに補完的な対策を講じるか、あるいはこのインターチェンジの地盤沈下が起るかどうかという点については、現在調査の結果を詳細に聞いておりませんので、後ほどお答えをさせていただきます。

○金瀬委員 結局、この工事そのものが、ボーリングとかいろいろな調査がきわめて不十分のまま施工されたということになるわけですよ。それで、そのことについてきのう成田の長谷川市長が公団に対して、井戸を掘ったりすると地盤沈下が起るおそれが十分あると、その上農業用水や飲料水の枯渇をもたらすことになりかねないので中止をしてくれということをお願いしたということがいわれていますが、その点について、これは確かに公団に申し入れしているわけですよ。

○隅説明員 長谷川成田市長が公団に対してこの工事の中止を求めたことについては、私、きょう出てくるまでその報告を受けておりません。その点、小川国彦県会議員が、この点についていろいろ見解でございますが、成田市長に対してこの工事の中止を求めたということは、私は新聞で拝見いたしました。

○金瀬委員 長谷川市長は、工事の中止じゃない、井戸を掘ることを中止してくれということをお願いしたというのです。だから、井戸を掘ることを中止するということは工事を中止することにつながるわけだけれども、とにかくそのはつきりした原因がつかめないまま工事をやることは困るということをお願いしていますので、その点についてひとつ十分な検討をして、あとでこれは知らしてくださいます。

○隅説明員 十分調査をいたしまして、後ほど報告させていただきます。

○金瀬委員 それから、運輸省の当初のいろいろな予測によつて、国際線の全便が成田に移行した後の羽田空港は、国内便だけでも昭和五十一年度には処理能力の限界に達するというのをいわれています。そういうことが事実であるかどうか。おたくの出した資料によると、昭和五十一年になると、国際線が成田に引越したにしても羽田が満タンになっちゃうというのをいっているけれども、それは事実かということですよ。

○寺井政府委員 成田計画当時、その後需要予測をいたしまして、その結果、現在羽田に就航いたしておられます国際線を成田に移しても、需要増から見ますと、羽田の空港はまた現状のように一ぱいになるといふ予測をいたしましたことは事実でございます。

○金瀬委員 そうすると、成田ができて羽田が満タンになる、そういうことで運輸省の中の大官官房の中にプロジェクトチームができて、そこで

内部的に、運輸省の内部として羽田空港の拡張計画が検討されたという話があります。それが事実であるかどうか、その点について御説明願いたい。

○隅説明員 いま先生の御質問は、羽田の拡張計画を運輸省のプロジェクトチームで検討しているかどうかという御質問だと思えますけれども、われわれといたしましては、昨年の十二月二十七日に環境庁から航空機騒音に係る環境基準が勧告されまして、これに基づいて各空港を所定の期間内に基準を守るようにするのはどのようなようにしたらいいかという点を検討していることは事実でございます。この点につきまして、羽田空港もその一つでございます。沖合に對して埋め立て地を利用して空港をつくった場合にはどのような騒音コンターが描かれるかということについての事務的な検討を開始をしたことは事実でございます。

○金瀬委員 羽田空港の拡張を検討したということが事実であるということに基づいて御質問しますが、この中で羽田空港の拡張計画に対する調査が、日本空港コンサルタント——せんだつて参考人に出てきた秋山さんの会社、この会社に委託したという話がある。外注されているという話があるけれども、それは事実かどうか。

○隅説明員 手元に資料がございませんので、その点につきましては、潮流であるとか、航路であるとか、そういうような予備調査の委託をした事実があるかもしれません。この点、手元に資料がございませんので、これも後ほど御報告させていただきます。

○金瀬委員 これはおたくのほうで調査委託した事実があるんですよ。だから率直に、委託したら委託したと、予備調査とかなんとかうまい名前言わないで、ちゃんとはっきり、委託したら委託したと言えよそれでいいです。

それから、運輸省航空局の名前で「東京国際空港拡張計画報告書」というのが昭和四十七年三月

の日付で出されていますね。その出されている報告書は、日本空港コンサルタントでつくったといわれています。これは緑色のパンフレット。これは事実かどうか。

○隅説明員 羽田の沖合に對して飛行場をどのように計画と申しますか、置いたらどうなるかというような調査結果をまとめたパンフレットは事実でございます。

○金瀬委員 そのパンフレットを日本空港コンサルタントに依頼してつくられたものかどうかというのを聞いています。

○隅説明員 先ほど御答弁申し上げましたように、正確な資料がございませんので、直ちに連絡いたしました。後ほどお答えいたします。

○金瀬委員 毎日新聞に「羽田空港、沖合に移転」と題する記事が出ましたね。これに載せられている図、これはNHKでもニュースで放映したんですよ、びったり同じことを。そうすると、運輸省が考えている羽田空港の滑走路の配置図、そういうものはさっき申し上げた報告書に基づいていろいろ検討した具体案の中の一つであるかどうかということですよ。簡単に言うると、毎日新聞に出された案というふうなもの、あるいはNHKでニュースで出した案なんというのは、いま運輸省で検討しているものかどうかということですよ。

○隅説明員 現在の新聞報道あるいはテレビに放映された絵は、われわれといたしましては、いろいろ絵をかくてまいりました。これは先ほど申しましたように、騒音コンターの点で滑走路をいろいろ曲げてみて、そうして陸上にできるだけ騒音が及ばないような滑走路の向きの検討を事務的にしております。その一つでございます。

○金瀬委員 その中に国内便、あるいは近距離国際便を前提として羽田空港が使われると考えた場合、滑走路の長さというものは、きのうハイジャックになったエアバスでも二千五百メートルくらいで飛び上がるはずですよ。そうすると、毎日新聞とかテレビのニュースでは、滑走路の長さを三キロメートルから三キロ二百メートルということが

書かれています。それはどういふわけか。

○隅説明員 現在の羽田の東京国際空港の滑走路はAランが三千メートル、Bランが、横風用が二千五百メートル、現在使っておりますCランが三千五百メートルでございます。大体この現状をもとにして滑走路の案を一案として絵をかくてみたというところでございます。

○金瀬委員 現在使っておりますのが三千五百メートルですか。

○隅説明員 Cランが三千五百メートルでございます。

○金瀬委員 わかりました。

続いて成田空港の問題について御質問いたします。

成田空港の中で航空機燃料の輸送のためのパイプライン、成田と千葉の間ですね。農地法及び消防法に対する違法行為が行なわれていたということがいわれているのです。いいですか、農地法と消防法の違法行為が行なわれておったということなんです。そのことについて何点か質問します。

公団の石油パイプラインが一部で農地を地目変更して使用すべきところを、そうしたことをしなくして、千葉県知事の許可を得ないまま工事を行なっていた場所が何カ所か出てきているわけですが、そのことについて運輸省知っておったかどうか。

○隅説明員 運輸省といたしましては、その点をつまびらかにいたしております。

○金瀬委員 そうすると、農地法なり消防法を知らずにやっておったということを認めますか。全然わかりませんか。

○隅説明員 四十四キロの本格パイプラインの工事を通る地点が非常に多ございます。その点を一々私のほうで農地法の関係を全部チェックいたしまして、地目変更の知事の認可を得たかどうかという点につきましては、つまびらかにいたしております。

○金瀬委員 これは証拠がこうあるのですね、許可を得ずにやったという証拠が。場所は富里の七栄とか成田市の東和田とかそういうところでやっ

ておる証拠があるのですよ。そこであなたのほうがあわててあとで許可をとったのですよ。だから、あとで許可をとったということとは、前は不正な工事をやっておったことなんですね。そうでしょう。あとで許可をとったこととは、いままでやっていたことが不正であったということになるわけ。そうでしょうか。やっちゃってから許可をとったということとは、許可をとった時点からは有効だけれども、その前は不正であったということを確認するかどうかということですか。

○隅説明員 そういう事実を私つまびらかにいたしておりますので、先生御指摘の点のようないことがございますかどうか、帰りまして公団を呼びまして、私のほうからその詳細について調査をいたします。

○金瀬委員 それでは、わからないということでございますので、あとの質問はそれに関する事項でございますので、これは質問してもちよつと答えられないでしょうか。

それでは成田空港のことについて簡単に質問いたしますので、簡単に結論だけ答えてください。成田空港は、滑走路を二千二百メートルから千八百メートルに延長しましたね。延長したということとは、ジェット機を飛ばすために延長したのでしょう。そうでしょうか。

○隅説明員 そのとおりでございます。

○金瀬委員 いまジェット機が飛んでいないのはどういふわけですか。

○隅説明員 一つは、地元の皆さま方から、ジェット機の騒音に対していろいろの反対がございまして、それから進入表面に若干のボブラ等の立ち木がございまして。しかし、これは広島県知事がその点についてはいろいろ地元とお話し合いをされておるように伺っております。この点については、目下、広島県知事とお話し合いをしておる段階でございます。

○金瀬委員 そうすると、滑走路を延長するとき、航空局のほうでは、飛行機の騒音ということについては、全然考慮をせずに滑走路をつくった

のかどうかということについてひとつ。

○隅説明員 この点につきましては、公聴会あるいは地元の皆さまの声は一応、現在としてはいろいろお話を伺うことにいたしております。たとえば、高知空港では地元の皆さまと、あるいは地方公共団体と話がまとまりません。いまだに工事の着工をいたしておりません。広島空港につきましても、地元の皆さまとお話し合いが完全に円満に行なわれないうちに工事に着工したということについては、若干その点について十分なものがないかたんだではないかというふうに考えています。

○金瀬委員 そうすると、航空機騒音に対する住民の反対運動が続いておれば、ジェット機は飛ばさないというふうに解釈してよろしゅうございませうか。

○寺井政府委員 地元の航空機騒音に対する反対、いろいろございまして。そこで私もいたしましては、環境基準というものが公示されておりますので、その環境基準の範囲内におきまして空港が運営されるという確信ができましたならば、地元の方々の御理解を得てジェット機を入れたと考えております。しかしながら、先生御指摘のように、現在は、進入表面に立っておりますボブラの木が切られませんが、ジェット機が進入できる状態にはないわけでございます。そこでやはり、このボブラの木そのものを切ることにございまして、地元の御了解を得なければならぬ。先ほど飛行場部長がお答え申し上げましたように、広島県におきまして、この地元の説得等ございせん願っております。私もいたしましては、やはり地元の意思を十分尊重しつつ、御理解を得て、ジェット機の導入をはかっていると考えておりますけれども、基本的にはやはり地元公共団体を中心といたしまして、十分その点御納得いただかなければいけないというふうに思っております。

○金瀬委員 そうすると、成田空港の問題についていま聞きましたか、成田空港についても同じだと

と考えてよろしゅうございませうか。

○寺井政府委員 成田空港につきましては、これは日本の表玄関である国際空港として建設を開始いたしております。したがって、やはり環境基準というものを充足しつつ運営をすべきであるというふうに考えております。

○金瀬委員 そうすると、広島と同じということであれば、騒音反対の住民運動がある限りは、話し合いがつかなければジェット機を飛ばさないということになるわけでしょうか。そう解釈してよろしゅうございませうか。

○寺井政府委員 ちょっと私の御答弁が明確でなかった点もございませうかと思いますが、私も地元に申し上げておりますのは、地元公共団体を通じてその御意向を伺っておるということでございます。広島空港も成田空港も空港として基本的に同じでございますが、環境基準が守られる限り、やはり空港として与えられた運営をしていかなければならないというふうに考えます。

○金瀬委員 さっきの御返事だと、広島県知事、宮沢さんですか、広島県知事に中へ入ってもらって解決するようにいふ努力している、だから広島県知事がうんと言わなければ飛行機を飛ばさない、こういうことなんですね。成田空港の場合も、友納知事がいいと言わなければ飛行機を飛ばさないというふうに解釈してよろしゅうございませうか。

○寺井政府委員 基本的にはそういうことでございまして、成田空港につきましても、やはり国際空港として非常に大きな使命がございまして、広島空港というローカル空港とはおのずから性格が違っております。したがって、広島空港につきましても、かなりゆっくりに時間をかけて御説得を願うという努力を続けておりますが、成田空港の場合は、やはり環境基準というものを尺度といたしまして、予定どおり開港し、運営をしなければならぬというふうに考えております。

○金瀬委員 局長は、さっき地元の人たちと了解をつけるように知事を通じて努力する、話がつか

なければジェット機を飛ばさない、だから広島は飛ばしてないのだ、こういうことなんですね。それで広島と千葉とは違ひ、こちらは国際空港だからローカル空港とは使命が違ひと言ひけれども、こちらの成田のはうがジェット機の台数は多いわけですよ。それだけ騒音も排気ガスも振動も広島よりかは過重になるわけですよ。広島のはうが便数は少ないわけですよ。便数の少ない広島は知事のあつせんを待って、それがなければ決定しない、成田はそれでもやめる、地元の下了解を得なくてやめる、こういう意味ですか。

○寺井政府委員 基本的には県知事の御了解が必要だと私も考えております。

○金瀬委員 そうすると、千葉県の場合も騒音対策、振動対策、コースの問題、いろいろ開港については千葉県知事が了承しなければジェット機を飛ばさぬと解釈してよろしゅうございませうか。

○寺井政府委員 先ほどから申し上げておりますように、私も環境基準を守りましてジェット機を導入したいと考えております。この考え方は広島空港についても同じでございます。ただ、広島空港の場合、現在転移表面にかかる障害物件が除去できません。この除去についていろいろごあつせんを願つておるわけでありませう。

○金瀬委員 それでは空港関係についての質問はこれで打ち切りまして、次に船舶関係について御質問いたします。

現在 LNG は東京瓦斯とか東京電力によつて直接輸入されております。特に千葉県の袖ヶ浦地先に LNG の巨大な基地が建設されて、その基地から東京瓦斯は首都圏にガスを供給し、それから東京電力は沿岸に建設されている発電所にこのガスを送つておるわけですが、LNG ですと、硫黄分が少くないか、あるいは窒素酸化物も非常に少ない、それから燃えかすがないということで、公害で苦しんでいる住民にとっては、ミナス原油とかあるいはナフサよりもこのほうがたいへんいいということ、各発電所とかはそうしたものに切りかえをやってくれ、LNG に切りかえてくれとい

う強い要望が出されておつて、東京電力もそれに呼応して切りかえておるわけですが、LNG の確保についての質問を申し上げます。

現在、ガスをアラスカとかあるいはブルネイとかから持つてくる場合に、ほとんどアラスカの場合にはアメリカ系、それからブルネイの場合にはイギリス系の会社がガスを運んでおるわけですが、日本の国の船で運ぶことができないのかどうか、日本は造船国だといわれているけれども、全部外国の船で運んでいる。なぜかということについて伺ひます。

○園村政府委員 先生いまお話しのように、LNG はアラスカからと、それからブルネイからと、それからアブダビからと現在日本に入つてきておるようでありませう。それで東京電力、東京瓦斯、それから大阪瓦斯という会社が需要先として LNG を使つておるようでございます。

この輸送につきましては、現在、大体オナーは外国の海運会社でございますが、運航会社はその船会社とそれから需要先の会社とが合併で運航をしておるといふような例が多いようでございます。何しろ船舶自体の船価がたいへん高うございませうと、それから運航に対する危険と申しますか、負担がかなりかかりますので、現在のところ日本の船会社としては船を持つこともしていませんし、また、もちろんその運航の面にも携わつていないというのが実情でございます。

○金瀬委員 ガスの運賃と油の運賃とを比べてみて、ガスの運賃というのは大体どのくらいかかつておるかわかりませうか。

○園村政府委員 私も、実はこの LNG の輸送について、日本の海運としてどう考えるかということ、いま研究をしておりまして、来年度以降の海運政策を定めるときに、この問題をどういふうに取上げていっていいであらうかということについて検討を始めておりますけれども、いま実は詳細に、特にいまお尋ねの油の値段と LNG の値段などの比較というものを現状ではつまびらかにしておりません。

○金瀬委員 これは私どもの調査によると、いま日本へ入つてきているガスは、石油に直すと一バーレル十二ドルだといふ。それで運賃が六ドルだといふんですよ。だから LNG というのは運賃がやや高いじゃないか、そういうことになつておる。そうすると、日本のようにドルの少ないところ、運賃にまでドルを払つておる、資源確保のために使う金よりも運賃のほうに払う金が多くなつて、ドルの流出を防ぐとか確保するとかいうことになつてくるんじゃないかと思ひます。

そこで、できれば日本の船をつくつて、そして日本の船会社で運航したほうがいいということだけはわかるわけでしょうね。ところが、国のそういうものに対する姿勢というか対策というか、どういふ根本的な考えを持つておるかということが問題になるわけですが、将来、この船は三十ばいぐらいないと日本では間に合わないやうですね。これから先、どんどんつくらなければいけないということになるわけだけれども、それに対する運輸省の対策はどうかということについて伺ひたい。

○園村政府委員 現在日本に入つておるのは、先ほど申し上げました三カ所でございます。その次にどんな輸入先からこの LNG の輸入が可能であらうかということ、私どもも絶えず商社のはうの話も実は勉強をしております。なかなかむずかしいやうでございますが、私も、一時サラワク、それからインドネシア、それからイランとかいう話も聞いたのですが、どうもそのまま、この三カ所の輸入先との話がスムーズに行なわれているというふうには私どもは理解できない点がございませう。したがつて、どういふ地点から輸入が今後可能になるのであらうかということを、私どもも商社などからよく引き續いて勉強を続けたいと思ひます。

それから、一方、船会社のほうとしては、船価が一時二百五十億円といわれておりましたが、現状ではもうもっとも高くなつておるといふやうな現状のようにこれも聞いております。それから、運輸の上で不稼働というやうなことが起こりますと、電力に響き、ガスに響き、たいへんなことになりますので、そのプロジェクトとしてこの船が、たとえばインドネシアだったら四は、イランに行くならば八はというやうな程度で、プロジェクトとして絶えず一日も休むことなく運んでなければならぬということで、不稼働ということは一切許されないと、それから、高価な船であるだけに、船体の保険料などもかなりかかるということございまして、そういう面でも、運輸補助ということまでいきまふのか、それとも建造補助ということまでいきまふのか、どういふか、その辺も実は来年度の海運政策の見直しの際に、現在、海運造船合理化審議会でご検討いただいている課題の一つとしてこの件についても検討を進めていきたい。ただ、従来のような財政融資であるとか利子補給であるとかいうやうな程度では、日本海運でこの船はとも運航できないというふうには私どもは現状では理解しております。

○金瀬委員 これは造船ということと運輸ということと二つに分けて、両方とも将来の問題として取り上げていただきたい、さうに考えておりますが、LNG の船というのは他に転用できないという一つのあれがあるやうです。ほかのものに使用できない。それから、油のようにタンクさえあればどこでも揚げることもできるというものではなくて、その受け入れ態勢がなければ着けないということとか、あるいは油輸送のほうは回転率が早くてもうかるか、それからもう一つは、これは精密な船だからいつまでもドックを占有している。だからつくる場合には回転率が非常に悪いということ、日本の船会社はつくることをきらつておるといふ話もあるやうです。だから将来日本で船を持つ、しかも運航するといふことはたいへん困難なことがあるし、国のはうでの指導とか協力とか援助とかいろいろ問題があると思ひますが、

ひとつその点について十分な配慮をして、資源確保という意味でやっていただきたい。千葉県の場合は、自分のところで使っているガスじゃないのです。全部東京へ来ているのです。そのガスは千葉県では使っていないのです。電気も、発電しても東京へ六割来ているのです。四割しか地元で使っていないのです。ですから、資源確保ということについては、及ぼす影響はほとんど首都圏に及ぼす影響であって、千葉県というのは、そのことによってそんなに影響を受けることがないわけですよ。そういう意味においては首都圏に及ぼす影響は大きいわけですから、十分な配慮をしていただきたいと要望しておきます。

最後に、ちよつと海洋汚染の問題を質問いたします。

去年の夏に魚騒動というのが起きてまして、東京湾の魚あるいは瀬戸内海の魚あるいは水俣の魚とかいうものが食べられないということであつた。へんな騒動になったわけですが、ことしもまたその時期に来たわけですよ。五月になりますとスズキをとる時期になりますし、いろいろそろした時期になります。そういうことについて海上保安庁なりあるいは水産庁が、去年の夏の例にかんがみてどういうふうな対策を講じてきたかということについて御質問申し上げます。

○佐原政府委員 先生から言われるまでもなく、海上保安庁としては、全国の巡視船艇、航空機を有効に使ひまして、特に東京湾におきましては、船舶交通の度合い、海岸汚染発生の可能性等から、最重点海域ということで監視取り締まりをやっております。残念ながら海洋汚染の発生は、四十八年度は若干減つたような計数になっておりますけれども、ことしに入りましてからはまた発生が度合いがもとへ戻りつつあるような傾向が見受けられます。また年度途中でございまして、これから先どうなるか、見通しは立ちませんけれども、若干増加の傾向が見受けられますので、監視取り締まりの度合いをさらに一そう深めまして、先生方の御期待に沿いたい、このように

考えております。

○金瀬委員 海上保安庁はたいへん費用も少なく、船の数も少ない。夏また魚騒動が起きたとすればたいへん過重な労働になると思いますが、そういう騒動が起きる前にいろいろ解決できるように努力していただきたい、さように考えております。

まだセイゴとかハマグリとかアサリは相当油のにおいがするということでも売れ行きがそう順調でございまして、またスズキとかフッコというのは、東京都でまだ食べていいというような条件が出されてないわけですよ。それから横浜の魚市場でもまだ買つてないわけですよ。そういうものに対する対策が去年からあまり進んでいないということになるわけですが、海洋汚染ということとは非常に大きな影響を持つことですから、それに対する万全な対策をひとつお願いしたい。特に、海上保安庁の人は取り締まりだけで、自分から施策をやるといふことはできないわけですから、ひとつ取り締まりについては厳重にやっていたいただきたいということを海上保安庁の皆さん方にお願ひしておきます。

次に、港灣局に質問いたしますが、千葉県では全部事業者負担ということで旭硝子とか住友化学にヘドロの処理をやらせているわけですよ。簡単に言うと加害者負担ということになります。それから神奈川県では、川崎市ではそういうことで日本鋼管の埋め立て地の中にヘドロを捨てておるようです。それから福岡県もやはり同じような形でやっておりますが、熊本の場合にはちよつと違った形でやろうと新聞で出たりテレビで出ています。熊本は港灣局の管轄ですが、どういう形でやるか、千葉とか神奈川県とか福岡とだいぶ違うようですが、その点について御説明願ひたい。

○竹内(長)政府委員 水俣のヘドロのしゅんせつは最もティピカルといえますが、普通のやり方です。やっていくことになると思います。すなわち、公害防止対策事業としてやっていくわけであつて、これは、現在の考え方としては、県

がその事業の主体者になりましてまず計画をつくります。その計画に基づきまして知事が公害対策審議会を開きまして、公害対策審議会におきまして事業者の負担金を定めまして、その次に、自治大臣、環境庁長官、それから運輸大臣がその事業を公害防止対策事業として認めますと、残りの事業の半々に対しまして国費と県の負担を出す、このような形で、一番標準的な事業として進めていくことになるかと思ひます。

○金瀬委員 チッソについては千葉県にも工場があるんですよ。それで、二度ほど爆発事故を起こしていま問題になっていまして、チッソの近くの住民が移動されていくというところで住民運動を起しているわけですよ。ところが、チッソの話とか千葉県の調査によると、水俣の問題でたいへん補償金がかつたり、あるいはあとの工事の金がかかる、そのために千葉県で起こした災害に対して、チッソでもうかつていたのは千葉の工場だけだ、だからもうかつていた金はみんな熊本へ送るから千葉のほうは十分やれない、こういう話がいろいろ出ていっているわけですよ。事実そのとおりである。チッソのほうの八割を千葉で出して、それが全部水俣に送られているということも聞いています。まあこれはチッソが企業として当然やるべき責任を果たしているんだからやむを得ないと思ひますけれども、その場合に、爆発事故を起こして、引越したいという千葉県のほうの人たちは引越せない、補償金が出ないという問題が一つ起きていっているわけですよ。だからその点について国が援助するとすれば、港灣局でやっているような援助方式を、災害で引越したいという人たちに与えられるかどうかということが一つのモデルケースになりますから、こういう形でこの程度国で出すということがきまつたら、あとでひとつ御連絡願ひたい、さように考えております。

それからもう一つは、水銀のヘドロ処理で、千葉県の場合もそうでしたが、機械屋とか建設屋とかいろいろな業者が、自分のところではこういうような優秀な機械を発明したとか開発したというこ

とで売り込みに来て、設計の資料を出すとか、あるいは機械を出すとかいろいろなことがあつて、一時どういふことを採用するかということでも非常に混乱したことがあるんですよ。だから、その点については、ひとつ港灣局で十分な検討をしていただいて、千葉の場合でも横浜の場合でも熊本の場合でもどこでも同じですが、将来そういうことが起こらないように十分な御配慮をお願いしたい、かように考えております。

それから最後に、建設省関係あるいは国の行政機関の人に公害の問題でちよつと質問しますが、こういうものが内閣で出されているんですよ。「公害問題に関する世論調査」というので、これは大臣官房から出されたものです。その中にこういうことが書かれています。海洋汚染も含めて公害の原因は何から起るかということ、これは政府で発表したから間違いないのです。第一点「企業の責任感の不足」、これは五〇％、それから「行政機関の取り組み方が不十分」、これは三三％、「都市計画の不備」、二六％、「社会資本の不足(例えば下水道の不足)」、これが二三％、それから「技術開発のおくれ」が一七％、法律が不備であるというのが二二％。こういうふうな世論調査の結果が出てきたということをはつきり政府で発表しているわけですよ。

これに対して、たとえば東京湾の中の汚染ということについて、都市計画上建設省はどういうことを考えているか、あるいは社会資本の不足というところで下水道が非常に東京湾なり瀬戸内海なり、そういうところをよごす最大の原因の一つだということの内閣で発表しているわけですよ。それに対してどんな対策を立てているか、ひとつお答え願ひたい。

○松原説明員 都市計画全般のことにつきましては私の所管外でございますが、下水道につきましても、先生御指摘のように、下水道整備の不備と、公共用水域の水質を汚濁させている大きな原因の一つになっているわけでございます。これは御指

摘のとおりでございます。したがって、建設省としまして、下水道整備に全力をあげて取り組みつつあるわけでございます。

この数年、下水道予算も飛躍的に毎年増加してございます。特に下水道整備に当たりましては、水質環境基準の達成というところに重点を置き、また公害防止計画が策定されておる地域につきましましては、その公害防止計画の実施ということに重点を置きまして事業の整備を進めてございます。

○金瀬委員 時間が十二時までということでございますのでこれで質問はやめますが、最後に水産庁の方に質問いたします。

水産庁で、去年の魚騒動からことしに至るまでに、東京湾汚染問題とか含めまして水銀あるいは鉛、そうしたものの海底に沈んでいるのを除去することについてどういう行政をやったか、さういふことについて、あとで文書でけっこうでございます。と申しますのは、最近、地方の新聞でございまして、鹿島灘の水銀汚染の問題がいま出ておりますので、水産庁がいままでやってきた行政について御報告願いたい、さうに考えております。時間がございせんので答弁はけっこうです。時間がございせんので出していたきたい。委員長、よろしくございせんか、これらもうことは、――それでは、委員長の了承を得ましたので、あとで書類を出していただきたい。それでは、これで質問を打ち切らせていただきます。どうもありがとうございます。

○三池委員長 紺野と次郎君。

○紺野委員 最初に海運局長にお聞きしますが、きのう海難問題で五百トン未満の海難と、その中で三百トンの上と下でどうなっているかということをお聞きしたいが、あのときはわからなかったですね。それで調査をしてほしいということをお聞きしたい。ここでもひとつお聞きしたいと思ひます。

○置村政府委員 昨日はまことに準備不十分で申しわけございせんでした。昨晩実は統計をとって調査をいたしました。その結果を御報告をさせていただきます。

昨日、四十七年の数字で要救助海難発生件数のうちで全損、行くえ不明船の遭難件数が合計で四百七十一隻、そのうち漁船の二百四十八隻を除きますと二百二十三隻となりますが、そのうち動力船は九十四隻、動力木船は百七隻、無動力船は二十二隻ということをお聞きして、動力船のうち五百トン未満の隻数が七十八隻であるということをお聞きして、その七十八隻の内訳を調べてみました結果、三百トン未満のものはそのうち五十六隻、それから三百トンを超えて五百トン未満のものが二十二隻、合計七十八隻という数字が出てまいりました。昨日見通しなどを申し上げたのと少しこの数字と違ったことを申し上げたかと思ひますが、実態はこういうことでございます。

○紺野委員 きのうの予想では、半々だろうというお話がありましたけれども、これによると二対二以上ですね。そういう点でやはり正確なデータに基づいて政策を立てないと、砂上の楼閣的なものになってしまうので、やはりぐあいが悪いと思ひます。私たちはそういう点からも、またいわゆる木船については再保険制度をやめてしまふというふうな軽率なことをやられたことについても、それは間違っているのではないかと、昨日いろいろ申し述べました。そういう点で、私たちはどうしても船主相互保険組合に関する問題については、小型船船主を入れたという点については、これはやはり希望があります。その点については、積極的な意義を持ち、これを支持するということにやぶさかではありません。しかし残念ながら、再保険制度の廃止をやったということは、一般会計による事務費負担を廃止したし、そういう点で残念である、やはり間違っているんじゃないかと思ひます。

それから第二点は、保険財政がパンクした場合、そういうことをきのうも言いましたが、その場合に、政府によるところの援助制度というもの

が、資金運用部からの借り入れ等を含めて援助

制度の廃止ということにもなつて、行政のカッコミの合理化ですね、そういうことで、われわれとしてはこの点については賛成できない。また、将来部分損を保険に加えるべきであるということも言いましたが、そういうふうな点から見て、各種の援助が政府からますます必要であるというときに、いわゆるけちの精神とさういふ言ひましたけれども、全くこういうことについてはけちなんで、大企業にはたいへん湯水のやうに使われておるやうであります。ここについてはきわめて過酷であるという点もありまして、私たちは保険制度の改善を将来に向かって願う点からいって、今度のこの船主相互保険組合の改訂については棄権の態度をとらざるを得ないと考えております。そういうことで、その点については明確に私たちの意のあるところをこの際、一般国民の問題でありますから、これをはっきりしておきます。

さて、その次にきのうの第二の問題点でありますけれども、それはさうなんですか。いま東京の過密状態ですね、このことを基礎にいたしまして、昭和四十七年の三月一日に、都市交通審議会の答申第十五号、東京及びその周辺における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本計画について「答申を行なっているわけなんです。この答申に基づきまして、十三の地下鉄が緊急であり必要である」ということで、これに基づいて東京都は四十七年十月に地下鉄十二号線の免許を申請しております。四十七年十月、かなり遠い前でありまして、それからもう一年半も放置されているということがあります。ですから、ここで確認したいとわれわれ思うのは、この都市交通審議会の答申第十五号でいっているところの事実認識というものと、それからその立場というものを運輸省は軽視しているのじゃないか、この点どうですか。

○中村説明員 東京及びその周辺の高速鉄道の整備につきましましては、ただいま先生おっしゃいましたように、一昨年の都市交通審議会の答申を受けまして、その整備を促進してまいっておるわけで

ございます。

この十二号線につきましては、私どもとしまして、四十七年十月の申請以来、その建設費なり、事業収支なり、輸送需要なり、そういうことについて検討を加えてまいっております。この線につきましては、東京の高速鉄道交通網を見ました場合に、従来放射状的な路線とさういふものの整備は着々進んでおりますが、環状交通であるということ、特に山手線が縦環状的な形態をなしておりますが、十二号線は横に長い環状、こういう形態になっております。また、これによりまして、新宿副都心なりあるいは江東地帯、それから飯田橋、柳町地区の開発とか、いろいろさういふ効果も持っております。さういふ意味におきまして、この必要性につきましては十分認識しております。この審査について放置しておるというやうな態度で対応しておるわけではございません。

ただ、当初、車両基地の問題につきまして、東京都におきまして、現下の情勢ではなかなか適地を得がたいということで、埼玉県の新座を予定をしておりましたが、昨年の秋ごろより、これを變更いたしました。キャンパス朝霞のあと地を利用いたしまして、車両基地の計画とする、こういう状態に相なつてまいりましたわけでありまして、私どもとしては、なお一そうこの促進をはかつてまいらる考へでございます。

○紺野委員 そうすると、去年の運輸委員会でも、大都市における通勤通学の問題というものは、これは国鉄としても第一優先でやらなければならぬ重大問題であるということを確認すると同時に、さらに地下鉄とかその他のいろいろの交通機関の協力を得て解決に努力しなければならぬ、ということをおっしゃると思ひます。それから、これを打開する都市交通の緊急性というのか、さういふ点からいって、やはり十二号線もその中で重要な一環として必要であるという点については確認するわけですね。

○中村説明員 ただいま申し上げましたように、私どもとしまして、従来の東京の地下高速鉄道

網の中でも、従来ありあけ補充されていなかった環状交通の使命を果たすという意味におきまして、その必要性については認識いたしておる次第でございます。

○紺野委員 では、十二号線がそういう点でまさにそうだ、放射線が非常に多くつくられている、しかし環状線がないということが、いわば都市交通の構造的な弱点をなしておりますね。でありますから、遠い多摩のニュータウンとか、あるいは千葉のニュータウンとか、いろいろなところから来ても、やはり中心のいわゆる都心部に向かって集中しているところの、そういう一方的な建設になつておつた。それを今度は環状線ですつと都内でそれらを結合するというメリットとか、この点は都市交通の構造上の弱点を補つて、そしてより質的に高い体系に仕上げていくという点で、これはたいへん重要なものだという点について確認をしておられることだと思ひます。そうですね。

○中村説明員 その点につきましては、先ほど来申し上げているとおりでございます。

○紺野委員 そういふ点と、もう一つ、この線のまわりの住宅ですね。新しく職住近接的な、比較的都心部にあつて、しかも住宅地というふうな意味で重要なところがずつとつながらつていっているわけなんです。たとえば、いま問題になつております月島のような――月島は陸の孤島といわれているのですが、この環状線によつて初めていわば陸の孤島たる状態から脱却する。いまあそこにはたくさん大きな工場もあつて、従業員がたくさん通わなければいけません。高等学校が二つあります。それから最近では団地がたくさん建設されるというところもあるし、その他最近では新しく住む人もふえていっているのです。ところが、都電がなくなつて以後というもの、それは陸の孤島になつてしまつていふふうな状態で、地元の人もほとんど各界あげて地下鉄建設を促進せよということ、住民と各団体と区議会がやつていっているわけです。そういうことについてはよくわかつてい

ですか。

○中村説明員 ただいま先生仰せられた江東地帯につきましましては、現在都営十号線が東西の線として建設されており、また、すでに営団の五号線、東西線と申すものが設置されております。しかしながら、南北の流れにつきましましては、現在の交通体系上補完する必要があるだろう、こういうことで、八号線と申します線につきましても、本年の秋銀座一丁目まで開通いたしますが、これを明石町からさらに江東地帯を北に向かつて延ばそう、こういう計画案になつております。そういう観点から見まして、この十二号線におきまして、いま御指摘のような月島から蔵前にかけて、その部分を取り上げますと南北交通の一部を形成する、こういうことでその意味が果たせる、かように考えておる次第でございます。

○紺野委員 そうすると、それは環状線と八号線を両方つなぐということですか。

○中村説明員 これは横長の環状線の形態をなしておりますが、その中の江東地帯を走る部分を取り上げてみますと、月島―蔵前を結ぶ部分は、江東地区の従来補完すべきであつた南北交通に対応できる使命を持つていられる路線である、こういう趣旨を申し上げた次第でございます。その趣旨においては、八号線が南北に、やはり北へ伸びて行く線と同様の効用を持つておる、こういう意味合いを申し上げた次第でございます。

○紺野委員 そうすると、月島については地下鉄でもって蔵前からここへ結びつけるということですか。いつごろまでですか。

○中村説明員 十二号線と申しますのは高松町を築きまして、西新宿を経過して浜松町から月島を経まして、蔵前を通つて御徒町方面から西大久保、新宿、こういう環状になつておるわけです。その月島から蔵前の部分を取り上げてみますと、御指摘のような江東地区の従来から補完をすべきであつた南北交通の使命を達成できる路線を形成いたしております。こういう趣旨を申し上げたわけでございます。

○紺野委員 それで月島も当然そういうことでこの十二号線で大きな足を持つということになるわけですね。それから、ここでは牛込、これも大きな居住地帯です。それから麻布とか青山とか、江東の先ほど言いました沿線ですね、そういう開発を新しくされなければならぬ、いわば回春、再び春を迎えるように新しい活力を取り戻すであらう古い住宅地帯ですね、これが浮かび上がつてくるというメリットは私は非常に大きいと思うのです。この点は確認できますか。

○中村説明員 飯田橋とかあるいは柳町、これは牛込でございますが、あるいは麻布といった地域におきましては、ただいま先生御指摘の効用をこの十二号線は果たすものというふうに考えておる次第でございます。

○紺野委員 いま言われたように、牛込の隣には柳町があつて、柳町には新しい開発計画も出ておられます。そういう点でこれらをお互に戦略的に浮かび上がらせる大きな力を持つていられる、こういうことであります。

それからもう一つ重要な点は、確認を得たいと思うのは、この沿線に病院が多いことですね。たとえば東京医大、女子医大、国立第一病院、小野田さんがいまいるところですね。それから厚生病院、東大病院、それから三井の厚生病院、済生会病院、慶応大学の病院、こういうふうに、やはり十二号線というのは社会保険列車というわけじゃないけれども、要するに医療にとつて東京の非常に重要な大病院がこの沿線にずつとつながつていっているという点は私は一つの特徴だと思ひます。それから、もう一つそれに加つて、身障者の大きな施設があるのです。たとえば若松町の付近で、戸山町のいわゆる身障者の大きなセンターがありま。都立戸山町身障者センターですね。ここには全都の障害者が必ず診察を受けなければならぬという点でござります。でありますから、そういう点でもこれは重要なものになるし、現在国立の戸山町身障者センターもありま。義足の方がここでもみんなやられるようになってい

ります。またもう一つ、三田のところに今度は都立の身障者福祉センターができるわけなんです。それから柳町の付近には日働会館というのがあります。そういうふうなことで、病院とかあるいは身障者の重要な施設、こういうものがずつと連なつていっている点ですね、こういう点の重要な面というものを、ひとつ十分に確認してもらいたいと思ひます。すけれども、どうでしょうか。

○中村説明員 十二号線の沿線にいま御指摘のような病院等所在していることは事実でございます。私ども地下鉄をつくつていく場合に、輸送需要の態様に応じまして、駅設備なり乗降関係の設備なりを充実させていく、こういう専門的な考え方を持つておる次第でございます。

○紺野委員 そういふことでもう一つ言えば、地場産業というものがこの沿線に多いのです。たとえば牛込を中心とする印刷製本関係ですね。あるいはさらに本郷からずつと台東方面にかけては問屋街がたくさんあります。玩具あるいははきものとか皮製品のそういう地場産業地帯が連綿と続いているという点。それから港の方面でも、印刷等の中小企業がずつとあるという点ですね。そういう点からして、東京ではともすればこの地場産業というのが軽視されがちなんですけれども、実際はこれはなかなか重要な東京本来の産業でありますから、そういう点もずつと連ねていっておるという点で私は非常に重要だと思ひます。思ひます。そして、これとあわせて、この線の最も重要なものは、東京のいまの都心部ですね、都心部だけに全部集中してきていて、これをある程度抑制しまして、そしてもう一つの副都心ですね、大田新宿を中心として副都心が形成されつつあるわけですが、そういう副都心を育成する。そして全体としてバランスのあるような配置に都市構造を変えていける点でも、この答申自身がいっておりますけれども、そういう点でも非常に重要な役割を持つておるものであると思ひます。思ひます。ですから、そ

いう点でそういう重要性が確認されるならば、これをなげ延ばしているのか。すぐこれは免許を与えるべきであるのではないかというように思いますが、どうですか。

○中村説明員 この十二号線につきましては、先ほど申し上げましたように、都市交通審議会から路線の一部として答申されておる線でございます。したがって、この効用につきましては、いろいろの面で備わっております。その必要性は十分われわれも認めておるわけでございいます。したがって、これを放置してあるとか、のろろ審査しておるといふような事情には相なっておりません。私どもとしましては、この促進をいたしておるわけでございいます。ただ、輸送需要の想定とか事業の収支とか、あるいはその採算性なり建設費なり、こういうものは詰められるわけでございいます。地下高速鉄道におきましてその動脈と申しますか、輸送の基地であります車両基地の問題につきましては、この確定する見通しを持っております。単に路線を設定し、地下鉄をつくりましても、車両の搬入あるいは車両の点検整備、車両の留置、こういったことが行なわれなければ、円滑な運行ができません。したがって、したがって、その車両基地の問題について今後さらに詰めをして処理をいたしたい、かように考えております。

○三池委員長 この際、船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案を議題といたします。本案に対する質疑は昨十二日終了いたしました。これより本案を討論に付するのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○三池委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

おはかりいたします。ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○三池委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○三池委員長 この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。徳永運輸大臣。

○徳永運輸大臣 ただいまは、船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案について、慎重御審議の結果、御可決をいただきまして、まことにありがとうございます。

○三池委員長 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。徳永運輸大臣。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案 臨時船舶建造調整法（昭和二十八年法律第四百十九号）の一部を次のように改正する。

附則第二項を次のように改める。

2 この法律は、国際海運に従事し得る船舶の建造の需要の動向及びその建造の能力並びに我が国の国際海運に必要な船舶の整備の状況に照らし、船舶の建造についての調整を行わなくとも我が国の国際海運の健全な発展に支障を生じないと認められるに至つたときは、速やかに廃止するものとする。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

最近における国際海運に従事し得る船舶の建造の需要の動向及びその建造の能力並びに我が国の国際海運に必要な船舶の整備の状況にかんがみ、我が国の国際海運の健全な発展に資するため引き続き船舶の建造についての調整を行うこととする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○徳永運輸大臣 ただいま議題となりました臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。

臨時船舶建造調整法は、我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的として、昭和二十八年に制定されたものでありまして、臨時に外航船舶の建造を許可にかかわりしめ、その調整を行なうことを内容とするもので、その有効期間は現在昭和五十年三月三十一日までとされております。

わが国経済の発展のためには、今後とも、原材料を中心とする膨大な量の海上貨物の安定輸送をはかることができよう、引き続きわが国商船隊を整備していく必要があるが、一方におきまして最近のわが国造船業に対する外航船舶の建造需要は非常に旺盛であり、特に外国船舶の発注が国内船舶主の発注より先行すること、建造船舶の船種・船型が多様化していること等の事情によりまして、国内船舶の建造船台を適切に確保することが現行の許可制の延長なくしては困難になる状況にあります。このため、今後とも臨時船舶建造調整法を活用して、国内船舶と輸出船舶の建造調整をはかり、わが国商船隊の整備の円滑な遂行に資することが今回の改正の趣旨でございます。

次に、改正案の内容でございますが、現在昭和五十年三月三十一日までとなっております臨時船舶建造調整法の有効期間を、国際海運に従事し得る船舶の建造の需給の動向等に照らして、船舶の建造についての調整を行なわなくともわが国の国際海運の健全な発展に支障を生じないと認められる状態になるまで延長することでございます。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いします。

ただいますようお願ひ申し上げます。

○三池委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

この際、午後二時から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時三十四分休憩

午後二時四十分開議

○佐藤（守）委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

陸運、海運、航空、日本国有鉄道の経営、港湾及び海上保安に関する件について、調査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。紺野与次郎君。

○紺野委員 この前にも私は身障者の問題なんかについてもいろいろ国鉄当局に対して、いわゆる健康者、健康な人、健康というわけじゃないけれども、要するに健康者ということばで一般の人たちはいわれているんです、健康者だけが利用できる国鉄とか、あるいは私鉄とか地下鉄とか。これからはこういうことではいけない。身障者たちも十分に車いすを持って気楽に安心して旅行もできるというふうな時代をつくり出そうじゃないかというところで、運輸省の中にもそういう特別の委員会をつくったとか何かあったんです。それで私は先ほど申しました。東京都の都市交通を解決する新しい線をつくる問題と関連して、せっかく新しくつくるんだから、だとすれば、これにそのような配慮、多くの人が希望や要求が出されているものを反映させるということを目指していただきたいという立場から申し上げるんですが、この十二号線の沿線にたくさん大病院があったり身障者の施設があったりするという点から見て、身障者あるいは病人、老人、病弱者といったほうがいいね。心臓の非常に弱い人もおりますから、この際そういう人たちが老人が安心して利用できるような地下鉄にしたらどうか。そしてわれわれは、福祉元

年とよくいわれるような時代に入ったことを記念するモニュメントのように、新しい地下鉄建造にそういう配慮をわれわれはするようにしたらどうかだろうか、こういう点の必要性、これを正當なものとお考えになりますか、どうですか。

○中村説明員 身体障害者の方、あるいは病院へ出入りする方、あるいは病人の方、そういった方々を含めまして、私どものほうとしては、輸送需要の態様に応じまして利用者の利便を促進するという上で、輸送施設の改善なり整備を行なうていきたい、こういうのが基本的な考え方でございます。

○紺野委員 それで環状線十一号を新しくつくる。しかも環状線だといろいろなものと交差するといふような特殊な役割を持つておるといふ点から見て、いま言いました健康者及びその他の身障者や老人や病弱者も利用できるような構想をもつて今度つくるといふ点で特に望まれていることは、エレベーターなんです。これはいまエスカレーターがありますね。エレベーターは、いま日本のどんな小さな建物でもないところないみたいになっていくのです。ところが、一番重要なこういう地下鉄だとか、あるいは新幹線とか、そういうものには何か拒否反応があるのかどうかわけなかな、そういうものをつくるということにまだなっていない。しかし、これは北欧のほう、ヨーロッパのほうでもたしかすでにそれをやっておるところがあるというのです。これは運輸省の方から聞いたのです。この目で見てきたというのです。ですから、ヨーロッパにあることは間違いない。われわれは世界で三番目の工業生産力を持つておるといふ言っている時代ですから、ぜひこのエレベーターを今度の十二号線のあれには採用してみたい、ということなんです、どうですか。

○中村説明員 十一号線につきましても、免許を受けた以後におきまして、工事施工という段階におきまして、具体的にどうとらえていくかということに相なるかと思いますが、この問題につきま

しては、いまお話しのように、スウェーデン等てそういう施設を整備している、こういうことがあるわけでありまして、普通の鉄道と違っていて、地下高速鉄道の場合には、非常に道路の下を利用するケースが多い。その場合に、当該道路の構造等に制約される面がございます。またエレベーター等につきまして、地下に入るに際しての技術的な問題、それからスペースの問題、こういったものも今後検討してまいりたい、かように考えております。また、東京都においてもさような研究をしておるよう聞いておる次第でございます。

○紺野委員 そうすると、この問題については前向きに研究もし、そしてできるだけその実現に努力するといふ姿勢だと思えますけれども、そうであるというの、高林次官に去年暮れごろにお会いしていろいろ問題をお話ししたとき、基本的にそういう施設をつくることは賛成であるといふに言われまして、それから昨年の一月ごろ、十二号線の問題で話したときに、宇都宮課長ですか、その当時の施設課長も、そういう構想については前向きにやってみたい、それは非常にいいことだといふふうに賛成されて、前向きに努力したいといふふうに言われたと思うのです。ですから、そういうふうに前向きにこのことについては研究もし、努力もし、実現を、いろんな困難があつてもできるだけ努力してみたいということですね。

○中村説明員 私どものほうとしては、身体障害者関係の鉄道輸送対策懇談会というのを設けまして、この場を通じながら、また、事務の面におきましてもいろいろ検討すべき問題が多々ございますので、その点については検討を続けながらその実現に努力してまいりたい、かように考えております。

○紺野委員 では、その次に、先ほどのお話によりますと、都市交通問題の緊急かつ必要な解決ということは認める、努力をするということだったと思ひます。それで、十二号線について特に問題となつてくる点については、車庫問題ということ

をおつしやつたのです。この車庫問題について、われわれ聞くところによりますと、運輸省のほうで、日本自動車ターミナル会社ですか、いわゆる流通センターの案が朝霞のあの土地にやはり出されている、そのために十二号線の車庫の問題が競合しているのだといふふうに仄聞している面があるのですけれども、そういうことはあるのですか。競合状態にそれはあるのですか。

○中村説明員 ただいま先生が申されました流通センターの問題というのは、内容的に私どもとしてはつまびらかに存じあげておりませんが、その問題と地下鉄十二号線の現在東京都が要望しております車両基地の問題につきましては、両者相競合する、あるいは、地下鉄の車両基地を排除するというような受け取り方は、われわれとしてはいたしておりません。

○紺野委員 そうすると、競合状態にあるものではないといふことですね。そのためにこれがおくれているといふふうなことではないのです。その点は……。

○中村説明員 現在のキャンパス朝霞のあつた地の利用計画におきましては、具体的に、全体のスペースの上に区画を設けて、この地域は何に使う、これは何に使うといふような段階に至つておりません。したがって、私どものほうとしては、基本的に流通センターの計画とこの十二号線の車両基地とが競合するといふ理解はいたしておらぬ状態でございまして。

○紺野委員 そうであるとすれば、運輸省はもつと積極的、去年の運輸委員会のいろいろの審議の中でも、都市交通問題は最大のいわばガンのようなものであつて、民間あるいはその他の交通機関と協力して打開しなければ通学通勤問題は解決しないといふことをいわれておつたわけですね。そうすると、単に受動的に、いつそれがきまるだろうかといふことではなく、やはり適地として、高松町ですか、最初の終点ですね、そこから至近の距離にあると思うのです。ですから適地の一つなんですね。ですから、そこに積極的にならう

という前提条件を実現して、一刻も早くそれを実現するような運輸省としての努力がほしいと思ひます。いつか来るだろう、いつかそういうことが訪れるというのじゃなくて、積極的に都市交通問題の打開のために、もうそこまでするいろいろな計画が出て、東京都の計画では四十九年から五十六年までの間にやりたいといふことで出願もされているわけなんです。ですからことしなんです。ことしからもう事業計画も立てて、実際に予算も計上しておつたものなんです。ところが、いつまでたつてもあかぬけないうふうなことで困つていくわけなんです。ですから、そういうことで運輸省としては積極的に指導性を発揮するといふか、問題解決に前向きに取り組まれて、車庫問題についても努力をするといふふうなひつとお願いしたいと思ひますけれども、どうでしょう。

○中村説明員 十二号線に限りませんが、他の線におきましても、車両基地の問題で似たような状態のものがあるわけでありまして、私どものほうとしては、当該線についての必要性を認めまして、車両基地が、一番のネックになっておるといふような事案につきましては、それぞれについて申請者の要望を支援するといふ態度で臨んでおる次第でございます。

○紺野委員 そうすると、東京都の場合には四十九年から五十六年にかけての事業で、できるだけ早く都市の通勤通学問題の解決に資したいといふふうに出しているのですから、今年中、やはり時というものが必要ですから、四十九年度に解決しても、もうようように御努力願ひたいと思ひますけれども、どうでございますか。

○中村説明員 これは、御存じのように返還財産についての処理対策連絡会というのがあります。各省からいろいろの要望が出ておるわけでありまして、したがって、これは運輸省だけの力で四十九年度中に決定するといふような筋合いのものではないと思ひますが、われわれとしては、この地下鉄の建設を促進するといふ意味におきまして力

を注いでまいりたい、こういうことでございませう。

○紺野委員 力を注ぎたいということですから、四十九年度中にできるだけの努力をしたいというふうに受け取っていいでしょうか。時期はもう切迫しているものだと思うのです。

○中村説明員 いま仰せのとおり、線の進みたいと思っておりますが、これは運輸省だけで決定するということのような筋合いのものでないことは御理解いただきたいと思います。

○紺野委員 だから、そこでただ運輸省だけではきまらないというふうに、自分たちの役割りを非常に低めているのではないかと感じがするのです。やはり重要なものであれば、特に運輸行政を担当しておられるところであれば、重要な首都の交通問題の解決ということになれば、それを積極的に、強硬に主張して、そしてその方向で実際にそういうことが実現するように努力をするということが必ず実現に結びつくと思うのです。

そういう場合に、あなた方が一生懸命にそれを行っているのに、東京都のほうもそんなに困っているのかとか、東京にみんな住んでおりますから自分のこととしてわかるわけですから、そのこととあわせてもあなた方が積極的にそれを言われれば私は実現していくものだと思ふのです。何も障害があるはずはないのです。ですから、そういうことでひとつ前向きに実現方を重ねてお願いしたいと思ふのです。

○中村説明員 国有財産の利用の問題でございませう。キャンブ朝霞のあと土地利用計画全体の中の一環という取り上げ方になると思ふます。したがって、私どものほうとしては、東京都が現在ここを車両基地の候補地として選定し、それを利用したいということについては、これについて支持してまいりたい、こういう考えでございませう。

○紺野委員 その提案、東京都の言っていることについて、積極的にその実現方に努力していきたいということですね。そうですね。では、そういう

うことで、私の質問は、少し時間が余りましたが、終わります。

○佐藤(守)委員長代理 松本忠助君。
○松本(忠)委員 港務局にお伺いいたしますが、過剰はしけの問題であります。

過剰はしけの買い上げの状況等について、私、昨日もお伺いしたわけでありまして、局長が出ておられなくて、担当の方、他の部局からお答えが、いよいよ過剰はしけの買い上げの状況について、まずお尋ね申し上げたいわけでありませう。

実態はなかなかつかみづらい点もあると思ふますけれども、その点についてはまたあとで伺うとして、この買い上げを希望しているトン数、こういうものはどれくらいあるものか、あるいはまた、その買い上げの単価というものはどんなふうにかからきめようとしているのか、あるいはまた、民間負担分の所要資金の調達方法についてはどのように対処しようとしているのか、この三点について一応港務局長からお答えをお願いいたします。

○竹内(良)政府委員 港務におきます輸送革新と岸壁整備の進展の結果、昭和四十三年ごろからはしけの運送量は非常に減少に転じて、その後のも引き続き減少しております。このようにはしけの運送の衰退は構造的なものと考えられます。また、各港におけるはしけ、引き船の余剰遊休化が顕著となつてきたので、積極的にはしけ、引き船の廃棄を推進することによって、はしけ運送の秩序回復を行なう必要が生じてまいりました。

このため、本年度、四十八年度でございませうが、財団法人港湾運送近代化基金の行なう過剰はしけ及び引き船の買い上げに要する費用の一部を一般会計から補助することにいたしましたわけでございます。四十八年度のこの補助費の予算といたしましては三億五千六百万円の予算を計上しております。この予算時の当初の計画では、はしけにつきましては二千四百六十三隻、四十一万七千積トンを買い上げることといたしまして、また、引き

船につきましては四百十二隻、三万一千馬力を買い上げることとしております。それに対する補助金の限度額は、はしけにつきましては積トン当たり二千二百円の三分の一でございませうから、七百三十円というところでございませう。それから引き船につきましては補助金限度額は、一馬力当たり四千九百円の三分の一を補助金の対象としているわけでございます。

次に、過剰はしけ等の買い上げ廃棄事業の現在までの概要でございますが、先ほど申し上げましたように、ことしの二月に、実は四十八年度中進めてくる中でいろいろ意見がまとまらない部分がございまして、本年二月にようやくこれとまとまりまして、補助金の交付要綱を定めまして、この中で、先ほど申し上げましたように、港湾運送近代化基金にこのはしけ買い上げを行なわせるということにいたしました。実施計画を定め、これに対して補助金を出すということにしたわけでございます。

この買い上げの申し込み受け付け期間は、四十九年、本年の二月二十日から二月二十八日までの九日間でございます。買い上げ対象のはしけ等は、港湾運送事業法上の事業計画に記載されているものでありまして、現に稼働が可能であることが確認されたものに限定してあります。

買い上げ価格は、先ほど若干申し上げましたけれども、はしけ、機付はしけ一積トン当たり木製のものが二千五百円、先ほど二千二百円と申し上げましたが、予算時の予定でございまして、これよりも、今回の計画におきましては、トン当たり木製で二千五百円、それから鋼製で三千五百円、それから引き船は一馬力当たり六千円、機付はしけ三千円としております。

それから最後に、過剰はしけ等の買い上げ申請の状況でございますが、基金に対する買い上げ申請状況は、数字的には正確にはつかんでおりませんが、大体はしけが千八百七隻、約十九万トン、機付はしけが百七十七隻、約一万七千トン、合計いたしますと千二百六十四隻で約二十一万トンで

ございませう。これは先ほど申し上げました予定が二千四百六十三隻でございませうので、その約半分程度の申告しかないわけでございます。それから予定で四十一万七千トンでありましたのが、二十一万トンという申請でございませう。それから引き船につきましては三十八隻、約三千馬力という申請があったと聞いております。引き船につきましては、先ほど来、四百十二隻、三万一千馬力と予定したわけでございますが、ぐっと少なくなりまして、希望者は三千馬力と聞いておるわけでございます。

運輸省といたしましては、これに関する基金から補助金の交付申請があり次第、審査の上、三月末までに補助金の交付決定を行ないたい、このように考えております。

以上が概要の経緯でございます。

○松本(忠)委員 いまのお答えで、ことしの二月二十日から二十八日までの申し込みが、トン数にして二十一万トン、隻数にして千二百六十四ということですね。これは残った分については引き続き買い上げをするような方向でやるんですか。それで一応四十八年度としては締めしてしまうわけですか、やめてしまふわけですか。

○竹内(良)政府委員 これは四十八年度といたしましては、やや少し前に申し込み期間を出しまして、先ほど申し上げましたように、二十日から二十八日まで締め切ったわけでございます。それから、今後の問題につきましては、当初考えましたよりも相当要求が少のうございませう。で、四十九年度は一応見送りましてその様子を見ていきたい、このように考えておるわけでございます。

○松本(忠)委員 そうしますと、四十八年度の分も予算が残っている、そうですね。で、四十九年度の分は予算は計上しなかったわけですね。

○竹内(良)政府委員 先生のおっしゃるとおりでございます。

○松本(忠)委員 それから、先ほど民間負担分の所要資金の調達方法についてお答え願うように申

本船タグボートの必要性についていまさら申し上げるまでもないと思います。危険物を積載したところの本船の接岸の場合でも、あるいはまた小型船でも、タグは必要だと思います。危険品を積んだ場合、特に大型タンカーについては絶対なければならない、こういうふうに思うわけでございます。タグなくして大型船の港湾内の運航などというものは考えられないというのが実情じゃないかと思うわけでございます。

御承知のように、船は大きくなればなるほど運動が非常に鈍くなる。そういうことになりますと、大きくなればなるほどタグの必要性というものが倍増してくる。それからまた、一面コンピナート火災などが最近ひんびんとして出ておりまして。そういう場合に、いわゆる接岸して作業しているというような本船があれば、直ちに作業を中止して難を避けるために緊急離岸しなければならない。そればかりでなく、タンカー自体が爆発、火災を起こす場合もあるだろう。そうなれば当然のこと陸上の施設への延焼を防止する意味から、緊急に離岸しなければならない、引き出す必要がでてくる、これは当然のことだと思ふのであります。そうした場合に、実際問題として各

港灣にこういうタグがあるわけでございますが、港の規模あるいはその港へ入港してくる貨物、この貨物の性質にもよりましゅうし、また数量にもよりましゅうし、その他いろいろな条件がございましゅうが、要するにそういったものは全部、港自体によつておのおの特殊性がありますから違うわけでございますけれども、全日本海員組合が四十七年の六月にまとめた「港の総点検」というのによりますと、タグボートの数が不足していると答えた港が二十、これは全部の港について調べたわけじゃございませんが、約百ばかりの港のうち二十、そしてまたパーセンテージで言いますと二〇%がタグボートの数が不足している、こういう

○竹内(良)政府委員　タグボートにつきましては、先生おっしゃいましたように、台湾の形等も昔と変わってまいりました、非常にタグボートのウエートは高くなってきた、必要な状態になってきたと思います。現在わが国の全体の、昭和四十七年十月でございますから、海員組合のお調べになったとき程度でございますが、五百十八隻、延べにして九十一万三千馬力がございます。それでこのタグボートにつきましては各港で

整備することになっておりますが、一般にはこのタグボートは民間企業としてやっておる。それの足りない部分を港湾管理者が補足するというふうな形でやっております。ボートサービスというような形でこれをやっております。毎年港湾管理者といたしましては、その港湾で足りないもの、企業でやり切れない、足りないものについて運輸省に申請してまいりまして、これに対して起債のあっせんをいたしまして地方債を自治省から出すという形にしております。現在では毎年管理者からその起債のあっせん方の申請が運輸省にあります。そして運輸省はそれを審査いたしましたして、自治省に通じまして起債を承認してもらおうというんですか、地方債を出す形にしております。

これの考え方でございますけれども、大体その港に入る一番大きな船を頭に描きまして、たとへば十万吨といたしますとそれの一回、すなわち一萬馬力をその港の一つのサービスの基準といふふうに考えておりまして、それに対応するような形で起債のあつせんをし、その港湾管理者に対してサセストしているというのが現状でございます。その後昭和四十七年以降要求もございまして、もちろん完全とは言い切れませんが、

○松本(忠)委員 いまのお答えの、要するに四十七年十月現在で五百十八隻、九十一万三千馬力です。か、この五百十八隻というのはやはり大小があると思うのですが、その能力別に、たとえば千馬力以上のが何隻とか、ランクをつけて、その集計はできてますか、つかんでますか。

○竹内(良)政府委員 データの詳細なものは把握しております。持っております。

○松本(思)委員　それじゃ、それはあとでけっこうです。四十七年十月現在の九十一万三千馬力にについては掌握しているわけですね。ではあとで届けてください。その資料をいただいで検討してみたいと思います。

○竹内(良)政府委員 このぐらいございますので、後ほどこれを焼いて提出いたします。

○松本(忠)委員　そこで、先ほど申し上げましたけれども、全日海でとりましたこの「港の総点検」の中で、能力的に不足しているということとを訴えているのが十一港、比率にして一七％あるわけです。いま全体では五百十八隻ある、九十一万三千馬力あるといつても、それが片寄っているからこそ、こういった十一港あるいは一七％の能力不足を訴えてくるところがあると思うのです。

ね。そこでいま局長が言われたように、足らないところは運輸省にあつせんを依頼してくるということではわかりますが、余つたところは余つたまきにしておく、たとえば最近の貨物の様相が変わつ

た、大きい船が入らなくなった。こういったところがタグが余っていて、それが宝の持ちぐさ的になつてゐるのではないかと私は思うのです。そういう点について十分な配慮がなければならぬと思うのでありますけれども、いまのお話しの、十万吨の船を動かすのに一萬馬力というお話がありました。この一萬馬力ということは、一萬馬力が一ぱいではどうせできないわけでありまして、二千五百馬力が四はいとか三千馬力あるいけ

そこで、離岸する場合と着岸する場合とはどちらが能力を必要とするか。これは当然私に着けるというほうがむずかしい。引っぱり出すほうは、一方に引っぱり出せばいいんですから、そう思いますけれども、どうですか。

○竹内(衆)政府委員　着岸のときのほうが力が要

るわけでございます。

○松本(忠)委員　そこで、最近の掌握が四十七年

十月でございますから、それ以後のものができていないとすればやむを得ないわけでございますけれども、タグボートの所有者というのは、いまお話がございましたような港灣管理者、あるいはまたタグボート自身を持ってそしてそれを営業し

ている者、あるいはまた、船会社あたりが自分で持っているものもあるのではなからうかと私は思います。あるいはそれ以外のものがあるのかもしれないが、そういうものについてどういうパーセンテージ、要すれば港湾管理者が持つておるのものが何割、タグを持つて営業している者が何割というような計算は出ておりますか、統計が出ていますか。

○竹内(良)政府委員 統計的なデータを分類すれば出てくるようでございます。港湾管理者と民間とは出ておりますが、その民間の中の内訳のところまでは出ていないようでございます。これは

データとしての話でございます。それから、理論的に管理者がどのくらいというものはございませぬ。

○松本(忠)委員　その辺のところですね、いろいろなコンビナート火災というようなものが、みんなびんとして出てくる。ああいう危険な状態にある港については、これは早急に調査をして、とびかく最も悪い条件の場合にもこれだけのタグが、たまたま要なんだというものを把握すべきじゃないかと。

は思うのです。それでない、非常の事態ができた、そのときに自分みずから離岸するということ、陸上施設が燃えたような場合、これはほんとうにたいへんだらうと思うのです。非常な事態が起きてくるのに着岸するばかりではないのですから、そのほうはいとしめても、非常の場合の離岸するときにどうしても必要なタグというものを、港々にはつきりしたものをきちんととめて、そしてそこに定着させるというふうにしなれば、危険な場合に、万が一陸上の火災がそのタンカーに延焼したというふうなことになる、たいへんなことになると、または逆にタンカーのほうから陸上のはうの施設に燃え移った、こういうようなことが起きてまいへんなわけでありまう。そういう点からひとつこの点は至急に詰める必要があると私は思いますが、どうでしょうか。

○竹内(良)政府委員 まず第一に、せっかく全日海の方が、四十七年五月、このときの点検は非常に貴重なものでございまして、このときのデータは全部港灣管理者に知らせまして、その結果皆さん方はどうするかというところまで通知をいたしまして、それに従って整備をするというふうな方向でやっております。したがって、タグの問題につきましても、大部分は管理者側からももつともだというふうな意見がありまして、その方向でいっていると思ひます。

それから第二番目に、いかなる場合にも非常な事態、緊急事態に対応して引っぱり出せるだけのタグを持つべきではないか、これはほんとうに先生のおっしゃるとおりだと思ひます。思うのです、なかなか、先ほども申し上げましたように、タグの整備方針がボートサービスという感覚、考え方でやっております、もしコンビナートが火事の際に、十万吨とか十五万吨の船を引っぱり出すというタグを各所に配置するといふような考え方は現在まだやっていないわけでございます。しかしながら、先生のおっしゃることは、考えますともう確かにそのとおりでございますので、この点につきましては、港灣管理者だ

けではとてもやり切れません。したがって、何らかの港灣港港における災害に対する考え方を、特にこれは港長さんたちにもいろいろ中心になつていただいて、その港に対する考え方を詰めていくということが必要ではないか。その中で港灣管理者がタグをどういうふうにするかというふうなことを研究していくべきではないかというふうに考えております。

○松本(忠)委員 お話の中に出ましたけれども、営業にしているものですね、そういうところは採算面などからいくとどういうふうな採算になっているのか。それから、ボートサービスと言われているけれども、別にサービスというて無料でやっているわけではないだらうと思ひますけれども、そういう港灣管理者がやっているものについても収支は償っているのかどうか、この辺のところの記録はございませうか。調査したことはあります。

○竹内(良)政府委員 料金までは調査してございまして、それが採算に合っているかどうかはまだ調査してございませう。

○松本(忠)委員 そこで、やはり採算に合うか合わないかというのが一つの問題だらうと思ひます。採算に合わないければ仕事をしつこないわけでありまう。増強してくれと言つても増強しつこないわけでありまう。ですから、やはり採算に合うか合わないかというところを考へてやつて、そして採算に合うようにしてやらなければこれは片手落ちじゃないかと私は思ひます。そういう点を十分配慮してやつていただくように特に希望しておきます。

それから、海運局参事官いらつしやいますね。このタグボートの問題でありますけれども、非常に小さいけれども力を持った船であります、こ

ういったものは鋼船のものが多く、それとも木船が多いのか。それから、木船のような場合に、いままでのいわゆる全木とか日本というふうなところの損保契約はできているのかどうか、その点についてひとつ伺つておきたいわけですが、

○浜田説明員 タグは仕事の性格上、これは鋼船が非常に多いとございませう。統計といたしましては、私も引き船といふことで取り扱つておりますので、鋼船のほうの引き船全般の数はちよつとわかりかねます。

それから、保険の加入状況でございますが、四十七年度末現在におきまして、木船の引き船は合計百九十五隻が木船保険組合に加入いたしております。それからさらに、民間の保険にございませうが、これは大蔵省のほうから業界に聞いてもらいましたところ、木船の引き船が五百四十六隻加入しております。それから鋼船の引き船は千七百七十七隻加入いたしております。かような数字をいただいております。

○松本(忠)委員 それはいづれも保険契約を結ばれておりますか。

○浜田説明員 はい、結ばれております。

○松本(忠)委員 わかりました。とにかくタグというものの性質上非常に危険な状態のところに入りしなればならぬ。また、特に接岸するような場合は、船そのものをいためるといふようなこともあると思ひますし、こ

ういったタグが全損したことが過去にありませうか。

○浜田説明員 四十七年度の実績で二隻、例があります。木船でございませう。

○松本(忠)委員 それでは海運局のほうはけつこうです。

そこで、海上保安庁長官にお伺ひするわけでございますけれども、一応千葉港の現状について私ちよつと心配がございませう。現在、千葉港の貨物取り扱ひ量がどれくらいあるかというふうな点について、船の出入りについて常にその状況を握つていらつしやる海上保安庁に伺うわけでありませうけれども、千葉港というのが最近非常な力を持つて、いわゆる京浜の港よりも新しい力を伸ばしつつあるといふことは御承知のとおりだと思ひます。話によりまうと、全国で三位だといふようなことをいっております。それからまた、年間取り扱ひ貨物量が一億トンというふうなことをいって

おりますけれども、こ

ういった数字は事実かどうか、また、その中でどれくらい危険な危険物、いわゆる重油とか軽油とかあるいはガソリンとか、そういった傾向の危険物といわれるものがどれくらいあるのか、その点をひとつ伺ひたい。

○竹内(良)政府委員 千葉港の取り扱ひ貨物量につきましては私のほうから答えたいと思ひます。昭和四十七年でございませうが、一月から十二月までの一年間の総貨物量は一億三百万トンでございませう。内訳は、外国貿易が五千五百万トン、それから内国貿易が四千八百五十万トンでございませう。

このうち、特に石油関係でございませうが、石油及び石油類の取り扱ひ量が、原油の輸入が三千六百五十五万トン、それから内国貿易関係のものが二千四百五十万トン、その二千四百五十万トンのうち外に出ていく、移出でございませう、よそへの移出関係が二千四十三万トン、移入が三百七十二万トンということになってございませう。

○松本(忠)委員 そうしますと、いわゆる一億三百万トンですか、一億三百万トンのうちに六千万トン以上のものがいわゆる油類というふうになるわけですね。その率からいつても六割六分ということになるわけですから、たいへんに高いものじゃないかと私思ひます。

そこで、これはことしの三月一日の読売新聞の記事をちよつと引用させていただきますが、京葉工業地帯で火災とか爆発事故が非常に多い。そういうところから全日本海員組合千葉支部で調査をした。どういふものを調査したかというところ「千葉石油化学コンビナートの安全対策調査」ということをやつたわけですが、その内容は、突発事故発生の際、乗組員に対する通報、避難誘導体制はどうなつてゐるか。二番目に、船舶の緊急離岸のための引き船配置状態はどうなつてゐるか。三番目に、化学消火薬品の内容と保有量はどうか。三番目に、調査の対象になつたのは三井石油化学千葉工場、丸善石油千葉製油所、それから極東石油千葉製油所、それから富士石油油桶ヶ浦製油所、それか

ら出光興産千葉製油所、住友千葉化学、こういった六社が対象になったようでございます。

そこで、調べた結果というものは、大型タンカーが事故を起こしたというふうなとき、あるいは陸上の工場で爆発事故が起きたといったときに、ほんとうにそれに対応する策が何もできていないということが発見された。その調査の結果は、千葉港とすると大型のタグボートが一隻しかないというふうなこの新聞報道でございます。

先ほどからいろいろと港務局長にも伺いました。タグボートが偏在しているのじゃないかということもありますが、問題は、一億トンも取り扱える貨物量があり、その六割に相当する石油製品がある。そういったところにありまして、大型タンカーがもうたいへん入ってきけるわけなんです。そこでこういったものを離岸させるための大型のタグボートが一隻しかないという事実は、非常に私も危険なまじりな点かと思っております。この新聞報道のとおりとしますと、これはたいへんな問題が千葉港において発生するのではないかならうかと思っております。そういった点から考えまして、当然千葉港の港務管理者にも問題があるかと思っております。しかし、いろいろ港務管理者としても、財政面から考えてみて、やりたくてもなかなかできないというふうなところもございまして、国の立場からこの港の防災対策というものについてのもっと真剣にやらなければならぬなと思うわけでございまして、この点についての港務局並びに海上保安庁の答弁をいただきたいわけなんです。

○竹内（政府委員） 先生のおっしゃるのとおりでございますが、先ほど申し上げましたように、港務管理者としてのタグを持っていける限界、あるいは昭和四十五年以降に先ほど申し上げました港務管理者がつくるタグには消防施設などをつけるようにいま努力しております。しかしながら、なかなか先生のおっしゃるようなところまで手が伸びないというのがほんとうのところだと思っております。現在、港務管理者といたしましては、

港務法で、その業務といたしまして消火、救難のための必要な設備、オイルフェンス等の防除施設の整備を行なうというのを規定しておりますけれども、実際の緊急時におきましては、その必要な措置といたしましては、陸上におきましては消防署でしょうか、それから海面におきましては海上保安庁が中心になってやっていただかなければいけないというのが現状でございます。それらの消防署や海上保安庁と港内関係者と緊密な連絡をとりながら防災活動を行なうというふうな形になると思っております。

そこで、先ほど言われましたような大きな災害の発生が予想される港におきましては、これらの関係者が集まりまして、その体制を将来考えながら、その中で港務管理者のあり方を見きわめ、それに対する政策を打ち立てていくようにしたいと思っております。できるだけ大きなタグを随所に配置するということは非常に理想的なことだと思っておりますけれども、実際にはなかなかむずかしい面があるのではないかと、したがって、その港々における防災を研究いたしまして、その中でどのように配備していくかという点について研究を進めていきたいというふうに考えます。

○佐原（政府委員） 先生の御指摘、まことにございまして、千葉港における大型タグが少くないという点は事実であるかと思っております。ただ、先ほどちょっと先生もお触れになりましたが、大型船を押す場合、引っぱる場合、一ぱいのタグだけでやるわけではございませんで、十萬トンの船も三ぱい、四ぱいで押せば出せるわけでございまして、ですから、多くのタンカーが同時に離岸を必要とするときは非常に問題が多々ございまして、まあ一ぱい程度の火災あるいは離岸を必要とするようなケースは、何とか千葉港のタグボートで量的にはまかなえる。ただ物理的にはいろいろな問題があると思っておりますけれども、そういうふうに一応了解しております。

それから、決して先生にさからうわけではございませんが、タンカーの火災は、荷役中には少な

くともいままで経験的にはあまりございません。これは労働安全衛生規則あるいは船舶安全法関係の法令で規制しております。荷役中の事故というのはいまありません。離岸の際、むしろ着岸の際に衝突して火災を起こす場合、それからタンククリーニング中、ガスフリーのときに火災を起こすような場合、こういった場合がタンクの火災であろうかと思っております。それで、着岸の場合は、実はこれは言いわけではございませんけれども、海上交通安全法でもって、五萬トン以上の大型タンカーには、浦賀水道からずっと警戒船をつけるようになっております。警戒船のほとんどはタグボートでございます。消防能力を備えたタグボートをつけるように指導しております。

したがって、離岸の際にはタグボートがその本船の近辺におけるといってございまして、問題はコンビナートが大災害を起こして一挙にタンカーを離岸しようとする場合、これが非常に問題であろうかと思っております。この点は先生御指摘のとおり、いままであまり検討が十分ではないというところがわれわれわかりましたので、先ほど港務局長も申しましたように、各港々で関係者がさつき検討を開始いたしまして、善処方を努力いたしたい、このように考えております。

○松本（思）委員 まだ質問したいことがたくさんあるのですが、いま十分程度という通報がありまして、ので、急いで答えていただきたいわけですが、この三月一日の読売にも、チソの五井工場が爆発した。いま長官も言われました危険なほうの陸上のほうの爆発。それで、その五井工場が爆発した際に、接岸していたタンカー自体が発見したようですね、この新聞によりますと、排ガス燃焼筒の異常燃焼を確認して工場に連絡した、こういうふうな新聞には書いてあります。その直後に爆発が起きた。しかし工場のほうから何の連絡もなかった。やむなく自力で離岸して警戒を続けた。こういったときには、どうしてもいままのお話のようにしなければならぬわけですね。そうしたときに、ほんとうにこの一隻では間に合わないの

じゃないかならうか、こういうふうに思うわけなんです。海員組合でも、こういう陸上の火災、そのときに急遽脱出するというその体制についての点を指摘しているわけでありまして、

いづれにしても、不足であるということはお認めになったわけでありまして、それに対して対応策を考えるということもわかるわけでありまして、したがって、これは至急にやるべきではないか、こういう問題をいつまでもいつまでも放置しておくということは、これは問題になると私は思うわけでございます。シーバースの問題も同じことでございます。

そこで、これはちょっと古いことになりましたけれども、海員組合が四十八年の十一月、石油連盟あるいは石油化学工業協会に対して、石油化学工場の災害と船舶の安全確保という問題で申し入れをした。ところが、どうも一向にこれに対する工場側の体制が整わないというのを私ども聞いて心配しておるわけなんです。これにもございまして、非常に長い文章です。簡単に一部のところだけ読んでみますと、「出光石油徳山工場をはじめとし、千葉、川崎と続いたうえ、直江津の信越化学における爆発事故など、本年に入ってから事故件数も十数件にのぼっており、厳しい世論の批判をうけている実情にあります。これら石油産業の発展の陰には、原油をはじめ製品輸送の任にあたっている船舶があります。その数は日本商船隊の過半数を占めており、それらの船舶の運航に従事している船員は十数万人にも及んでおります。」「まん中は飛ばしますけれども、「これら船舶の乗組員は貴工場従業員と同様に、船舶上において危険物と同居しており、われわれは絶えず安全については最大の努力を払ってきているところであり、工場側からも厳しい規制をうけておりますが、増産第一主義の工場側の安全に対する怠慢が、かかる一連の事故続発の原因であると断ぜざるをえません。よって、われわれは貴連盟・協会を通じて、貴会長の責任において参加各社に対し、安全管理の徹底と下記事項について、直ちに

善処されるよう要請します。」

その内容については、事故発生時の問題が三つ、通常の場合の問題が五つ、こういうふうに分かれております。事故発生時、このときに一番として「プラント工程に異常を認めたときは、直ちに船長に通知するとともに、荷役を中止し、船長判断による安全な場所に退避させること。」「二番が「完全に異常状態（火災を含む）を脱しない限り、接岸および荷役を開始しないこと。」「三番に「緊急帰船する船員の通行に便宜を与えること。」「この緊急帰船する船員の通行に便宜を与えるという問題は、徳山でも一つ具体例があります。帰ろうとしたけれども帰れなかった、そういう例もあるので、ここへ出てきたと思うのであります。二番に通常の場合作で、一番が「工場における防災および避難計画を入港船に周知しておくこと。」「当然のことだと思ひます。二番、「接岸施設は、プラント施設が爆発しても直接被害をうけない距離を維持すること。」「三番、「大型船で曳船を必要とする船舶には、事故発生に直ちに対応できるような曳船を待機させること。」「この三番は問題だらうと思うのです。四番、「陸上におけるホース・コネクションおよび繫船索要員船舶設備に対応した人員を常時配置しておくこと。」「当然のことだと思ひます。それから「工場側の安全、防災訓練には船舶も参加させ、連繫プレーが直ちに実施できるように配置すること。」「こういつた申し入れをしているのですが、工場側は、申し入れをしても全く聞かないというんですね。

こういう問題に対して、役所としても当然何らかの策をとって安全の徹底をはからなければいかぬと私は思ふわけでございます。そうした意味から、保安庁長官はどのようにお考えになつてゐるか。こういうものに対して、陸上の問題であるけれども、一方、船がそこにあるわけですから、陸上のものが船のほうに延焼するということは、これは当然ないことが好ましいわけでありませうけれども、爆発等があればこれもないとも言えないわけでありませうので、そういう点に対する配慮をひと

つ考えておいていただきたいと思ひます。この申し入れに対して——この申し入れがあつたというところは御承知かどうかはわかりませんが、当然のこととして当然のように申し入れたにすぎないと思ふので、こういう点についてどのようにお考えになつていらっしゃるか。

○佐原政府委員 申し入れに關しまして詳細なる点は、実は申しわけございませんが、私、存じませんでしたけれども、ただいま先生お説き上げになりました内容につきましては、異論を唱える何ものもございません。船員の問題でございますので、船員局長とも十分連絡をとりまして、陸上ではございまして、コンビナート地区、陸上の工場側に対して申し入れをする必要があるものも強力に申し入れをさせていただきます。このように思つております。タグの問題はいろいろの問題がございしますが、一度慎重に検討させていただきたいと思ひます。

○松本(忠)委員 それで、さつき港務局長が言われましたが、消火施設をタグボートにつける、これはたいへんけっこうなことだと思ふのでありますけれども、實際上、消火施設が、もちろん初期消火ですが、それがついていないタグボートというのは非常に少ないようにこの「海の総点検」ではいつております。タグボートに消火設備があるかないかについての調査で、あつても不十分というものが十六回答があり二四％、全然ないというものが九回答あつて一三％、こういうふうな三七％のものはタグボートの消火設備がない。ですから、これは至急につけなければいかぬと思ふのです。そこで、民間のタグボートに消火設備をつけさせるために、これは義務づけするということになつてゐるのですか、義務づけじゃないのですか、その点はどうなんでしょうか。

○竹内(良)政府委員 義務づけではございせんので、行政指導をやっております。それで港務管理のものに対しては、先ほど申し上げましたように、港務整備促進法という法律で起債をあっせんするといふときにそういう指導を行なつてお

ります。それから民間の場合にも、開銀融資をお世話するというような形でタッチしてゐるところがございまして、そういう点につきましては、できるだけ消火設備をつけてもらうというように現在のところは指導をしてゐるということでございます。

また、念のために申し上げますと、引き船は四十七年十月現在で五百十八隻でございます。そのうち消火設備を有するものが二百十五隻ございまして、そのうち化学消火設備を有するものが百二十三隻になっております。

○松本(忠)委員 質問を終わりますが、要するに、これも私の考えは、義務づけすべきじゃないか、そして民間のもの等についてはそれ相当の補助をつけてやる。ただ行政指導でやれやれと言つたつて、これは金が出なければできないわけでありませうから、新設する場合には、当然のこと、そういうものに対しては義務づけをし、しかも補助をするといふような体制へ持つていくべきではないかと思ひます。

私、この前川崎の廃油施設を見に行ったときに、ちょうどそのときにタンカーの「ていむず丸」が爆発しました。それにちょうどぶつかったものでありますから、私も非常に「ていむず丸」の問題については調査もしましたが、実際のときでも東京湾内にいた「ひりゅう」以下いろいろの海上保安庁の消火船艦が現場にかけつけるまでは非常な時間がかかったといふことですね。これは、どこで発生するかわからない、だからどこで待機してゐるといつても、たいへんこれはむづかしい問題だろうと私は思ひます。しかし、現実には、そのときの記録を見ましても、最終的には相当のものがかけつけていますけれども、実際に行動してゐたもの、すぐにもかけてつけられる態勢にあつたもの、ただし現場に近いところにはいたものばかりではございせんけれども、遠いのは浦賀水道あるいは館山沖、こういったところにはいたものもありますが、要するに発動の知らせを受けてから現場に到着するまでに、千葉からかけつけた「ひりゅう」が五十五分、館山沖にいたものは、当然これは距離がありますからやむを得ませんが、「げんかい」が百二十五分、それから浦賀水道にいた「すみだ」が四十五分、こういうふうになつてゐるわけですね。これらのものが、泡消火の原液を積んで行つていても、「ひりゅう」のような大型のものならともかく、小さな船になりますと、大型タンカーにはとても届かないのだという話ですね。ですから、タグボート等が、初期防火に若干の役に立つのではなからうかと私は思ひますが、これは全く初期の消火だけだと思ひます。しかし、なによりはあつたほうがいいといふところから私は申し上げるわけでありませうが、いづれにしましても、危険物が横行しております湾内におきまして、この危険状態をなくするためにも、そういう体制がなければならぬ、こう思ひますので、一そのこの面について港務局並びに海上保安庁の努力を要望したいわけでありませう。

以上で質問を終わりますが、最後に長官と局長から決意のほどを聞かせておいていただきたいと思ひます。

○佐原政府委員 海上保安庁にいたしましては、保安庁なりに一つの考え方に基づきまして消防船の整備計画を持っておりますが、結論的に申しますと、現時点ではまだ目標に達していません。御指摘のとおり、当庁の船が最後にはかけつけるわけでございますけれども、それまでの間の過渡的な初期消火が非常にウィークである、おっしゃるとおりでございます。この点では、港務局とも十分連絡をとりまして、民間の船あるいは港務管理のタグボート、タグボート以外の船であらうとも、なるべく化学消防施設を備えつけるよう強力に指導をいたしたいと思ひます。

○竹内(良)政府委員 すべての船に消火体制をつくれといふ先生の御意見でございませうが、それに對しては、私も可能な限り指導していきたいという形でやつてまいりたい。先生のおっしゃる御意見、十分承りまして、港務管理者に対しての指

導を強く進めていきたいというふうに考えます。

○松本(忠)委員 終わります。

○三池委員長 石田幸四郎君。

○石田(幸)委員 最初に空港騒音の問題から入りたいと思います。

先般、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を審議したわけですが、この改正が通過をしたわけですが、いまいち、私は、名古屋空港周辺の問題について、これから若干お伺いをしたいと思っています。

この名古屋空港は、御存じのとおり自衛隊と民間の共用飛行場になっておりまして、かなり頻度が高まっております。周辺都市は、名古屋、春日井市、小牧市、豊山町、師勝町、そういうような問題でございまして、昭和四十六年二月十七日、離着陸の頻度を調べてみますと、自衛隊と民間と約半々ぐらいでございまして、到着が百十三便、離陸が百一便という数字が出ております。

そういうような状況にあり、さらに春日井市におきましては、飛行場を撤去してもらいたいというふうな住民の要望もある。いろいろなデータを調べてみますと、これは毎日の航空騒音の状態等も調べてみますが、最高値をとらえてみると、百二十ホンを下るといことがあつたにないというデータが出ております。たとえば、昭和四十七年十月から四十八年一月ぐらいまでに調べたデータを見ても、一日のうちで百二十ホンを下るといことは半分以下ではないかというふうな状況でございまして、最高値は百二十六ホンというふうな結果が出ておるわけでございます。

それで、まず基本的に伺っておきたいのは、いわゆる都市周辺の飛行場については順次整備がなされるようにこの法律では定められておるわけですが、いわゆる空港周辺整備機構については、先般の法案審議のときに私が質問をした限りにおいては、当分の間、関西空港のみであると

いうようなお答えをいただいております。また、この法案の第八条の二の、いわゆる「住宅の騒音防止工事の助成」というところに指定されている飛行場も、東京、大阪、福岡、成田、大田、四港が対象になる、こういうようなことが法案の説明のときにありました。また、第九条の二も、緑地帯等の整備をする旨、この法案に追加されたわけでございますけれども、これもまた宮崎、松山、函館、仙台、そこら辺が対象になるであらうというふうに御説明があつたわけでございます。この関西空港の問題をいろいろ考えてみますと、いわゆる万博以前においてはそんなに就航便数というものが多くなかったのですが、そこから順次急激にふえてきた、こういう経緯があるわけでございます。したがって、万博以前の状況のときに、都市化が進んでいない状態のうちにいち早くその周辺に対するいろいろな対策を立てておけば、今日のような大騒音にならないで済んだのではないだろうか、そういうことを言う人もあるわけでございます。これも私は確かに一理あると思います。

そういう意味におきまして、航空局としては、この都市周辺の飛行場に対して、どういう態度をもつてこれから整備をしようとしているのか。現在すでに騒音が騒がれている関西空港周辺みただけに立ち至つてからでは、どう手をつけても、お金がかかるばかりで、さらにまた非常に複雑な問題も出てまいります。住民感情等のつながりもありましようから。そういう意味では、なるべく早くそういう都市周辺の空港については考えなければならぬ、そういう観点からひとつ方針について伺いたい、こういうふうに思います。

○隅説明員 名古屋空港の騒音につきましては、地元春日井市、豊山町、それから小牧市の住民の皆さま方が半年に一回はお見えになりまして、名古屋空港の騒音についての訴えをなさるのを私は聞いております。確かに都市空港につきましても、いま先生のおっしゃるとおり、これの先取りと申

しますか、この対策が重要なことは申すまでもございせんが、この前当委員会審議をし、可決をいただきました騒音防止法につきましては、東京国際空港羽田、それから大阪国際空港、いわゆる伊丹空港、それから成田の新東京国際空港、それに福岡と鹿児島が特定空港に指定をされております。なお、先生がおっしゃいましたように、宮崎、松山、仙台、函館につきましては、四十九年度において政令を改正いたしました特定空港にする予定でございます。これによりまして、用地移転補償であるとか、学校の防音工事であるとか、あるいは民家の防音工事に手をつけることができるわけでございます。ただ、名古屋空港につきましては、一応防衛庁がこの空港の騒音対策を基地の周辺整備のほうでやっていたわけでありまして、この点われわれといたしましては、防衛施設庁と十分協議をいたしまして、名古屋空港の騒音対策をいろいろお話しをして進めていっておるところでございます。

なお、防衛施設庁におきましては、お話を聞きますと、四十九年度において法律を改正いたしましたので、民家の防音工事もこれに入れるということでございますので、当然名古屋空港におきましては、民家の防音工事というものは四十九年度から対象になると存じます。

いずれにしても、都市周辺の空港につきましましては、移転補償であるとか、緑地であるとか、あるいは音源対策といたしまして便数の削減であるとか、あるいは低騒音機の導入であるとかいうような点をさらに一段と強化をする必要があると存じます。また一方では、都市周辺というために土地価格が非常に高い。それで移転補償その他についてもなかなか進まないという問題もございまして、今後とも名古屋空港におきましては、防衛施設庁あるいは愛知県、あるいは地元の春日井市、豊山町、小牧市というところともお話し合いを続けていろいろの対策を講じていきたいというふうに存じております。

○石田(幸)委員 私はその点についてもう一点伺いたいのでございますけれども、御存じのとおり

企画庁のほうから総合交通体系というものが出されておまして、交通問題全般の整備をしていかなければならない、その関連についても整備をしていかなければならない、これが基本的な問題になっておるわけでございます。これから国鉄が新幹線網を全国に敷こうとしておりますけれども、そういうことによつて距離的な間隔というのはいへんに縮まってくる。同時に、地方空港においてもジェット機を導入したいというふうな傾向が全般的に見られるであらう、私はこう思います。そういう問題についてどう考えていらっしゃるか。

たとえば、この前の関西空港周辺の問題については、これからのいわゆる旅客の増加分については、需要の増大分については、いわゆる代替輸送を考へるのも一つの方向であらうということ、環境庁長官の話からも、あるいは運輸大臣の話の中からも出てきておるわけでございます。御存じのとおり、大阪―東京間は三時間十分、名古屋等はそれに比較しますとまだこれはわずかに二時間というふうな状況になっておられます。そういう二、三時間で行けるような状態になったときに、ジェット機導入の問題を航空局としてはどういうふうにさばっていくのか。いまだに東京―名古屋間の定期便もあるわけでございます。確かに需要も十分あるわけでございます。しかし、そこら辺のところは思い切つて整理をして、そして総合交通体系の上からいって、この辺はせいぜい汽車でやるんだというふうな強い方針をこれから立てていかないと、両方に金がかかるばかりで、その効果というものはたしてどれだけあるかということも考えていかなければならぬのじゃないか、こう思いますが、いかがでしょう。

○隅説明員 新幹線が開通いたしましたから、東京―名古屋につきましましては、いま先生がおっしゃいましたように、確かに一便は残っておりますけれども、ほとんどの便数を切りました。東京―名古屋については新幹線をやっていたら、それで総合交通体系の上から、日本の今後の地方

空港のジェット化をどのように考えるかというお話でございまして、われわれは、四十六年に立てました第二次空港整備五カ年計画では、各地区の拠点については原則としてできるだけ国内空港としてのジェット化をはかるという方針を打ち出したことは事実でございます。たとえば旭川であるとか帯広であるとか、あるいは花巻、秋田、山形、高松、徳島、高知、宇部、米子というところは、ジェット化の対象といたしまして計画をいたしました。しかし、新幹線網がだんだんと拡充整備されていきますときには、われわれといたしましては、第三次空港整備五カ年計画では、この点はやはり総合交通体系の上から見直しをする必要があるであろうというところは、今後の第三次空港整備五カ年計画を事務的に検討していくにあたっては、重要な問題の一つだと考えております。やはり列車で二時間ないし三時間で行かれるところは、しいてジェット空港ということではなくて、やはり総合交通体系の上から、現在のYSあるいは短距離の騒音の少ない飛行場で輸送ができるならば、何もジェット化しなくてもいいではないかという御意見のあることも十分承知をいたしまして、検討を開始いたしております。

○石田(幸)委員 それでは、名古屋空港周辺の具体的な問題をさらにお伺いしたいのでございまして、この新聞は一般紙でございまして、去年の九月十八日に載った問題でございまして、これは六段見出し、かなり大きな記事の扱いでございまして、これによりまして、「雨降ると床下浸水」という見出しになっておりまして、この名古屋空港の周辺は、大雨が降りますと直ちに冠水をするという状況になっております。

なぜそういうふうになったのかといえ、名古屋空港をつくる当時の状況というのは、言うまでもなく都市化が進んでいない状態でございまして、田んぼが多かったわけですね。ですから、少々大雨が降っても、これはもう田んぼに水が全部吸収されてしまうわけですから何も問題がなかったところが、空港をつくるにあたって周辺との高低差をつけてかさ上げをして建設した関係上、この空港周辺の土地というのは低くなっております。非常に水はけが悪くなった、こういう状況で、そこら辺が常に大雨が降ると冠水状態になる、こういうことになっておるわけです。

それから、飛行場の東部になりますか南になりますか、この南のオーバーランというところがあるわけでございます。空港の事務所が左にあるわけですが、右手のほうに当たるわけでございますけれども、その飛行場の周辺にいわゆる水路をずっとめぐらしておるわけでございます。それからこの南のオーバーランのところに水路が一本通っている、こういうふうなところに調査ではなっております。この水路の調査ではなっております。この水路の調査ではなっております。

これは長い間の懸案でございまして、名古屋市内においても、その河口のほうを整備しようというふうな計画も計画としてはあるというふうな何々しておりますけれども、とにかく毎年毎年のことなっております。周辺の人は非常に困っております。そういう状況があります。飛行機の騒音に悩まされ、また冠水で悩まされたのでは、いかにも気の毒でございまして。騒音のほうは、対策としては音源対策から始まっているいろいろな問題はあるにしても、この浸水問題はそうむずかしい問題ではないか、こう私は考えるわけでございます。もちろん河口のほうの川幅を増幅する必要があるにしても、たとえばこの周辺をめぐっている水路だけでも倍ぐらいにすれば何とか片がつくのではないかと。私は建築家ではありませんので、しろうとの発想であるかもしれないにしても、これは何か解決方法がある、こう私は思う。

わけです。そうむずかしい問題ではないかと思っております。治水工事の問題というのは、そういうことで何とかこれは改善ができないかということをお望み申し上げるわけですが、いかがですか。

○隅田川 先生いま御指摘のとおり、名古屋空港というものは、昭和十九年に、この辺が高台でございまして、あとは全部水田と申しますか農地でございまして、それを陸軍が飛行場につくったわけでございます。空港の東南側には八田川、西側には御指摘の大山川、それから南側に地蔵川という川がございまして、その河川に囲まれた位置が名古屋空港でございます。また、その辺は無数の水路で結ばれておる。そこで、位置的に申しまして、大体春日井市のほうから、北東から南西の方向に土地が傾斜がついておる。降った雨は空港の中から豊山、名古屋のほうへ流れていく。ここの豊山のほうへ流れていくというところは確かに事実でございまして、そこで、われわれといたしましては、この空港の排水路についていろいろ検討いたしております。

いま一つは、空港の滑走路の北側の下を大山川が流れておまして、これは今後上流と下流において河川改修を行なう場合には、われわれといたしましては、空港内の大山川の河川改修は十分建設と協議をいたしまして、川の流量に耐えるだけの排水口の工事を、これは滑走路がございまして、一応滑走路をクローズしても十分な建設をいたしたい。これはしかし治水計画で果あるいは建設省とも十分御連絡をした上で計画を立てていきたいと存じます。

もう一本は、南側のオーバーランの下を先生の御っしゃっておる水路が横断をいたしております。この水路につきましては、これは実は昭和三十年ころ米軍が施工いたしました、いろいろのデータが不足なきがございまして、それで、われわれとしてもできる限り水路を検討いたしまして、断面あるいは勾配を計算をいたしまして、あるいは現場を見まして、大体幅が三メートル三

五、深さが一メートル三五という比較的大きいと思し、計算からすれば毎秒十三立方メートルくらいの流量があるのではないかと思いますが、けれども、しかし問題は、先生のおっしゃる通りに、こちらの取りつけ口のほうの問題がございまして、そこで果といたしましては、お話を伺っておりますと、防衛施設庁とも建設省とも御相談になって、豊山町であるとか名古屋市の河川対策の三年計画で、いろいろ根本的な排水対策というものを四十七年、四十八年に基本的設計をおやりになつておる。われわれといたしましては、これに沿いまして、空港から出ます排水につきまして、この受け入れ口と、それから建設省あるいは県でおやりになる河川改修との接点については、万遺憾なきを期したいということで検討はいたしておりますけれども、われわれのほうだけで一方的に進めるわけにはいきませんし、また空港周辺の水路につきましても、現在空港事務所あるいは第五港湾建設局に調査を命じております。

○石田(幸)委員 これは建設省との問題もございまして、そのうちのほうだけに御要望しても解決はしないと思っております。いずれにしてもそういうふうな基本設計等やっておりますわけでございますから、私のほうからも建設省にこの問題は提示をしたいと思います、ひとつ運輸省としても十分な措置をいたしたい。なるべく早い機会に、特に最近の降雨の状態というのは、特に夏場近くになりますと、集中豪雨的な降りをしているのが最近の特徴なわけですね。ですから、しよつちゅうその周辺は水につかる、こういう特殊事情をよく御勘案をいただきたい、こういうふうな御要望申し上げておきます。ではこの問題は以上にしておきます。

それから海難事故の問題についてお伺いをしたわけでございますが、まず最初に、海上保安庁のほうから四十七年度、四十八年度、何年間かとらえてこれは増加傾向にあるのか、あるいは減少傾向にあるのか、ここら辺からお伺いをした

い。それからもう一点、自分の不注意によって起こった事故は、その中においてどのくらいのパーセントを占めるものか。逆に言えば、いわゆるそういう天候の異変によって起こる事故が大部分だと思えますけれども、そこら辺のパーセントはどのくらいになっているか、この点をお伺いしたいと思います。

○佐原政府委員 四十七年、八年という御質問でございまして、二年に限ってお答えさせていただきますが、一般船舶、漁船合わせまして四十七年は二千六百五十七隻、四十八年は二千六百五十五隻で、過去の傾向を見まして大体横ばいというところでございまして。そのうち不注意によるものがどのくらいあるかということでもございしますが、ちょっと計数的につかんでおりませんが、操船の過誤、こういったものが圧倒的に多いパーセントを占めておられるのではなからうかと思えます。ちょっとはつきりした計数を持っておりませんけれども、半数以上は不注意によるものだと思えます。

○石田(幸)委員 それからもう一つ確認をしておきますが、地域的に片寄りがあられるのではないかと、思われるので、この点はどうか。

○佐原政府委員 港内における海難、それから沿岸三マイル以内の海難がこれまた非常に多い、そのような傾向であらうかと思えます。

○石田(幸)委員 私が言っているのは、そういう場所的な問題じゃなくて、日本全国の地理を考えたときに、北海道とか青森とかあるのは九州とか、そういう地域的な片寄りがあられるのじゃないか、ということをお伺いいたします。

○佐原政府委員 ちょっと地域別にどうかという統計をとっておりませんので、この場でお答えし兼ねますが、特にある地域に偏在するということはないようでございます。

○石田(幸)委員 それはあとでもけっこうでございますが、やはり県によつてはかなり遭難のあれが片寄っているように私は記憶をいたしておるわ

けです。たとえば青森、北海道とか、あるいは九州の長崎とか、そういったところに多いのじゃないかと思ひますが……

○佐原政府委員 海域で分けた資料はございせんが、私どもの管区別に分けた資料がございまして、これは四十七年の数字でございまして、それで申し上げますと、第五管区が四百二十九隻で一番多うございまして、(石田(幸)委員「第五」というのはどこの辺ですか」と呼ぶ)第五は、神戸に管区本部がございまして、大阪府、兵庫県、徳島県、高知県を管轄しております。それからその次が北海道三百七十七隻、これは北海道一円でございまして、その次が第七管区、これは九州の北部でございまして、三百六十三隻。その次が第六管区三百二十二隻、これが大体瀬戸内を四国と中国にわたって管轄しております管区でございまして。大体そのような順位でございまして。

○石田(幸)委員 それでは厚生省にお伺いをいたすわけでございしますが、いま海上保安庁から報告がありましたように、四十七年度二千六百五十七隻、四十八年度二千六百五十五隻、こういうふうになつておられるわけでございまして、いわゆる海難事故者の中で死亡者が相当多いことはしばしばニュース等で知られておられるわけなんでありまして、また、その事故の悲惨さというのは、陸上の事故とは全く違ひまして、私たちが想像する以上の、極端に言えば、簡単に死に至るというような事故になつてしまふ場合がかなりあるわけですね。したがつて、そういうような問題が起れば、いわゆる残された家族の、御主人がなくなつたあとの経済的な安定を求めようという要求は当然無理からぬものがあると思うのです。こういういたものは、いま船員保険によつて一時支給あるいは年金等になつておられるわけでございしますが、その状況について私ちょっと申し上げますので、それに対する意見を承りたいと思ひます。

一つは、その従業員の遺家族の場合の実例を申し上げますと、昭和四十七年五月二十八日に起こった八十勝丸の場合、十八人が全員死亡とい

う状況になっておりますね。その状況を調べてみますと、その遺家族で船員保険の最高の年金をもらつた人が八十五万二千円、最低が五十万六千円、一時金として乗組員の厚生共済保険によつて百万円、それから船員保険年金から、第一子に対して年額七千二百円、第二子に対して四千八百円、こういうふうになつております。この八十勝丸の場合は、いわゆる任意の生命保険に入つて入つてなかつた人が二人おる、こういう状況であつたわけでございまして。

そこで、私も現地へ行つてこれをいろいろ調べてみたのでございしますが、遺家族の実態といたつてはきつめて同情すべきものがあるわけですね。一つは、その遺家族の場合は、自分たちの生計を保つために漁協関係に働いておられる方がほとんどであります。ところが、女性であるために日当が非常に低い。去年の四月に私は調査に参りましたけれども、日当千円前後という方が普通でありまして。時間給の場合で百五十円から百八十円くらい。こういうようなきつて低い労働条件の中で働いておられる。あるいはまた、たまたま生命保険等の外交をやつておられる人も中にはおられますけれども、そういうようなケースにいたしましても、働き手がいわゆる日給月給でありますから、病氣になつたときなんかたちまち家計に赤字を生ずる。場合によつては生活保護を受けなければならぬ、こういうような場合も出るようでございます。また、残された遺家族の特徴というのは、そういう海で遠出をする人というのは、高年齢層といたつてはいない。大体中年層から青年層が多いわけですね。そういうために未亡人も比較的若い人が多い、こういう状況でございまして。

具体的な実例を私は聞いたのでございしますが、たとえば未亡人が子供を連れて、若いから、自分はまだ実家へ帰りたい。しかし、家にはなくなつた主人の両親がおつて、子供を連れていかれては保険金ももらえない。今度は老夫婦が生活ができなくなつてしまふということで、子供の所属をめぐつてその未亡人としゅうとさんの間で大げんか

が起つておる、こういうような実態も実はあるわけなんです。まあ老人夫婦があきらめて生活保護でも受けたいのでなければ、やはり自分かの人でございまして、生活保護を受けることがあつて、なかなか生活保護を受けようとしないう、こういうような実態があるわけですね。したがつて、こういう問題を解決するためにはどういふ対策がいいか、いわゆる年金制度という問題をいろいろ意味で考えなければならぬ。

もう少し申し上げますと、今度は年金で生活をしていらつしやる家へ行きまして私もいろいろ状況を聞いてみました。ところが、年金に対してかなり不満を持つておる。それは物価上昇が非常にきびしいので、十年も経過している場合はどうにもならないような、まあお小づかい程度にしかならぬ。年金は主たる生活の資金ではないといふふうにならざるを得ない。そういうところから年金の物価スライド制を強くこの人たちが望んでおられるわけですね。中にはいろいろな方がいて、年金のほうがいいという方も事実おられるわけですね。たとえば、子供さんが比較的大きくて、あと三、四年しんぼうすれば子供も社会に出て働いてくれるだろう、そういう三、四年の間であるから、年金をもらつて、そしてその間子供の養育費に充て、その他の生活費は自分たちがさらにまたかせいでいく、こういうようなことでやつていく家も多い。こういうところはもう年金を望んでおられるわけですね。ところが、先ほども申し上げておるように、未亡人が比較的年金が若くて、実家に帰りたい、あるいは将来の物価高を心配して、一時金をもらつて下宿屋とか何か商売でもやつて生計を立てたい、こういうような希望の人もすいぶんおられるわけですね。そういうわけでこの年金という制度については、その人の生活状況によつては時金として金額もらう、その人の希望によつては

年金がもらえる、こういうような両方の制度が適用できるような方向にならぬものか、この点が私の最もお伺いしたいところのポイントなわけであります。いかがですか。

○山口説明員 年金につきましては、私ども年金局を中心としたしまして、従来から歴史が浅いために何かと不備な点が多かったわけですが、給付要件あるいは水準等につきまして改善につとめてまいって来たわけですが、先生のお話にございましたように、元来は年金で毎月の生活を何とかまかなっていきけるというふうに持っていくのが本来だとは思いますが、お話にありましたように、確かに一時にやまとまとったお金を使いました。将来の生計を立てるということも、一つの方法として考えられる問題だと存じます。

実は、昨年厚生年金保険法等の一部改正という法律案を国会に出したしまして、おかげさまで年金の相当な改善ができたわけですが、その法律案の審議の過程で衆議院におきまして修正が行なわれまして、ちょうど恩給のほうで担保貸し付けをやっておりますが、それと同じような貸し付け制度を別に法律でつくるといふものが加えられております。私もいたしましては、それを受けまして今国会に国民年金法等の一部改正という法律案をお願いいたしてございまして、その中に年金福祉事業団法の改正がございまして、このほうで具体的に担保貸し付けの制度を立てることにいたしております。それができますと、年金を担保いたしました一時的にある程度のまとまった金を融通できるといふ道ができるわけでございます。これなんかもいまお話しの問題にある程度対応できるのではないかと、いふふうに考えております。

それからまた、今国会にやはり労働者災害補償保険法等の一部改正ということで、船員保険の災害部門の改善をお願いいたしてございますが、その改善と一緒に、これは福祉施設費といったしまして、業務上でおなくなりになったような場合に

は、金額はまだ問題があるかと思いますが、百万円程度を一時金として年金にプラスをするという考え方も現在とっておるわけでございます。そういうようなことで、これからいろいろ知恵を出しまして、できるだけお話しにありましたようなケースに何とか対応できるように、検討をしてまいりたいというふうに考えております。

○石田(幸)委員 その担保貸し付けは、限度額はどのくらいですか。

○山口説明員 現在年金局のほうで具体的な中身を検討いたしておりますが、おそろく例がございまして、恩給の場合と似たような扱いになるのではないかと思います。恩給の例で申し上げますと、四十九年度におきましては一応年金の三年分ということで、金額的には四十九年度は七十万円を限度という考え方で、恩給のほうは扱っておられるようでございます。

○石田(幸)委員 年額七十万円という意味ですか。三十六ヵ月分。……

○山口説明員 年金の三年分ということでございます。まして、一時的に融通を申し上げるということになりますから、一時に七十万円ということになるかと思ひます。

○石田(幸)委員 まあ、これから中身を検討されるのであれば、ひとつ年金の三年分といひまして、大体年金をもらえる人たちは、低い層—高くても八十万円か百万円くらいですよ。低い人は五十万円くらいでしょう。百五十万円ではこれはどうにもならぬですね。これはひとつもう一度御検討をお願いいたします。

それから、もう一点お伺いしたいのは、その未亡人たちが再婚をしたい、その場合に、再婚をしてしまえば完全に年金が打ち切りである、こういうことになっていきますね。これは人道に非常に問題があると思ひます。その人が再婚をして確かに生活のかたを新たに、まあ新しい御主人を中心にして獲得できるということはありましようけれども、前の御主人がなくならない場合はその人とともに生活をしていくのだし、それなりの生

活設計の希望を持って私は人生を戦い取っていった人たちであらうと思ひます。御主人がなくなつた。再婚すれば年金は打ち切りというふうなことは、年金額それ自体がそう高額のものではなないのですから、やはりそれなりの人たちのいままでの努力というものを認めて、再婚しても年金はその人がもらえるのだというぐらひ、私は人道上の立場からしてもよくないかと思ひます。この点はそういうふうな改善はむずかしいですか。

○山口説明員 この点は共済組合、厚生年金、もろもろの被用者の年金制度と軌を一にいたしまして、船員保険でもいま先生からお話がございました。再婚という取り扱ひをしていくわけでございます。再婚というところで新しい方とまた新しい生活に入られるわけでございますから、そういう意味で、前の方のなごりがあるのもある面ではないかと思いますが、いづれにいたしましても、年金制度といたしましては、一応まああるだけの財源をなるべく有効に給付のほうに役立たせたいというふうな考え方のもとにいまの取り扱ひをいたしております。思ひますが、なごりのお話のありました問題、年金局にも伝へまして、一つの問題として検討させていただきますと思ひます。

○石田(幸)委員 私がなぜそういうことを申し上げるかと言ひますと、年金の打ち切りのことからむしろ再婚にちゅうちょをしていく場合もあるわけですよ。

こういう実例があるのです。その人の名前、個人的なプライバシーの問題でございまして、差し控えますけれども、たとえば自分は実家に帰つてそして再婚をしたい、しかしながら子供がおる。その御主人との問題についていろいろあつて、子供を連れて再婚するわけにいかないの、実家のほうで育ててもらふというふうな話し合ひになつておるわけですね。再婚すればもちろん自分には年金が来ないわけでございます。そういった家族、自分の親族に預ける分についてはい

ろいろとやはり仕送り等もしてあげなければならぬ。そういうようなところから、年金が削られるのではどうにもならぬというので悩んでおられた方がおるわけですね。

私は、一つ一つそういうような実情を申し上げてもそれはきりがないかと思ひますけれども、もう少しそういう特例事項的なことを、県なら県の中に審議会でもつくるなりして、そういう特例事項にもあたつか政治の愛の手を差し伸べてあげられるようなことを考えていただかなければ、法律というものはすべてそうでございますけれども、その一つの法律においてすべてを律することは当然できないわけでございます。そこらへんは何かの行政措置でできる方法も考えないと、私はそういう非常に気の毒な立場にある人たちの救済することはできないのじゃないか、こういう意味で申し上げておるわけでございます。

いまここで返事をしてくださいますと非常にむずかしい問題でございますから、また機会を見て私も詰めることにしますが、十分ひとつ御検討をお願いいたします。

それからもう一点、これは確かにそういう海難事故にあひましたら、船員保険のいわゆる年金がもらえるわけですが、いま申し上げたように、残された家族は年額五十万円ちょっと。子供さんについて年間七千幾らでございます。子供さんについて生活できないことは言うまでもないわけですが、しっかりといてらっしゃる人は自分でその生命保険をかけておるわけですね。ですから、千万、二千万の生命保険をかけている人はそれでいいのですけれども、どうも見てみると、せいぜいかけても百万とか二百万、少額のもののしかかけていないのが圧倒的なんです。これは何かそういう意味で強制的な保険をかけるとか、あるいは保険額を大幅に引き上げるにしても、そういうものは救済されるんだという方法をとることはできないのか。と申しますのは、この海難事故問題については、交通事故問題と比較すると非常に見捨てられた存在ではないか、取り残された存在ではないかと思

うのです。事故の件数からいって比較にならぬのでございますけれども、自動車の場合は強制賠償保険で死亡事故一千万、こういうことになっておるわけですね。これはもう強制的に加入せざるを得ないわけでしょう。それにプラス任意保険ということでございますから、残された家族は非常に気の毒であるけれども、一時的な生活に困ることはないというのが、この自動車賠償保険の一つのいい点ではないかと思うのです。ところが、海難事故に対してはそういうような制度がない。そこから悲劇が起こるという状況になっておるわけですが、この問題についての何らかの皆さんの今後のお考えというのはないのか、この点はぜひ確認をしておきたいところなんです。どうでしょうか。

○山口説明員 あとのお話にお答えする前に、前の問題でございしますが、お子さんが十八歳未満ですと、単なる打ち切りではございませんで、お子さんのほうに遺族年金が振りかわって支給されるという点がございします。

それから、あとの問題でございしますが、先ほどもちょっとお答え申し上げましたけれども、海難事故等の場合の遺族年金の給付水準というところで、実は労災保険と一緒に今回改善をするという事で法律案を出しておりますが、いままでは一律に、なくなった方の月給の四五%ということでございましたが、その給付率をお子さんが一人あるという場合は五〇%、二人いらっしゃる場合には五五%というふうに率を高めることにいたしております。

それから、先ほど申し上げました一時金も、わずかでございますが、百万円程度プラスをするという事で、その方向へ幾らかでも努力をしようということでございます。

なお、交通事故の場合のプラスの制度でございしますが、これにつきましては、私ども厚生省といたしまして、社会保険ということの環で船員保険を扱わしていただいておりますが、プラスということになりますと、船員労働行政とのからみも

ございますので、運輸省の船員局とも相談をいたしながら検討させていただきたい、このように考える次第でございます。

○石田(幸)委員 私の質問は以上で終わりますが、いまの問題は、労働行政との関連もあって非常にむずかしいと思います。むずかしいと思ひますけれども、日本は何といつても海産物に私たちの食べものを大きく依存しておるわけですから、それなりのやはり制度というものを改善し、新しいものをつくっていかないと、いままでのものを補完する程度だというような考え方では私はだめだというふうに思っておるわけです。この点については、また新しいところで議論をしたいと思います、どうかひとつそういう実態を踏まえた要望があったということをそれぞれの関係者に御報告を願いたい、こういうふうに思うわけでありま。

以上で終わります。

○三池委員長 次回は、来たる十五日午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時十五分散会

昭和四十九年四月一日印刷

昭和四十九年四月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局