

第七十七回国 参議院運輸委員会 會議録 第四号

昭和五十一年五月十八日(火曜日) 午前十時三十五分開会

委員の異動

五月十三日 辞任 近藤 忠孝君

五月十四日 辞任 川村 清一君

補欠選任 内藤 功君

補欠選任 青木 新次君

補欠選任 石破 二郎君

補欠選任 徳永 正利君

補欠選任 杉山善太郎君

補欠選任 三木 忠雄君

補欠選任 江藤 智君

補欠選任 佐藤 信二君

補欠選任 橋 直治君

補欠選任 永野 殿雄君

補欠選任 福井 勇君

補欠選任 宮崎 正雄君

補欠選任 加瀬 完君

補欠選任 瀬谷 英行君

補欠選任 内藤 功君

事務局側

常任委員会専門員

説明員

科学技術庁原子力安全局長

外務省条約局外務参事官

水産庁漁政部長

資源エネルギー庁公益事業部火力課長

海上保安庁総務部長

海上保安庁警備救難部長

運輸省船舶局長

運輸省港湾局長

海上保安庁長官

気象庁長官

内田 守君

竹内 良夫君

蘭村 泰彦君

有住 直介君

池部 幸雄君

佐藤 眞住君

都甲 岳洋君

井口 武夫君

平井 義徳君

伊藤 栄一君

鈴木 登君

山本 了三君

本日の会議に付した案件

○港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○海洋汚染防止法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(上林繁次郎君) 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。

五月十三日、近藤忠孝君が委員を辞任され、その補欠として内藤功君が委員に選任され、また、五月十四日、川村清一君が委員を辞任され、その補欠として青木新次君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、政府から趣旨説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

○國務大臣(木村陸男君) ただいま議題となりました港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

港湾は、交通、産業、住民生活等の諸活動を支える重要な基盤であり、その整備の推進が国民経済の健全な発展にとって必要不可欠であることは申すまでもないところであります。このような見地から、政府は数次にわたり港湾整備五カ年計画を策定し、港湾の整備の計画的な実施を鋭意推進してまいりましたが、昭和五十年代におきましても、港湾取扱貨物量の着実な増加が見込まれるばかりでなく、さらに、海上コンテナ輸送等の推進による貨物輸送の合理的、地域振興のための基盤施設の整備、船舶の航行の安全の確保、港湾及び海洋の環境の改善等の必要性が増大しており、港湾の整備に対する要請はますます多様化し、かつ、差し迫つたものとなっております。

このような情勢にかんがみ、港湾の整備を引き続き強力かつ計画的に実施するため、このたび港湾整備緊急措置法の一部を改正し、昭和五十一年度を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定することとした次第であります。

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、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(上林繁次郎君) 本案の質疑は後日に譲ります。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、海洋汚染防止法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案に対する質疑を行います。

○杉山善太郎君 柱は多く立てておりますけれども

も、簡潔に質問いたしますので、お答えいただく方で十分ひとつ御配慮いただきたいと思つております。最初に、この海洋汚染の防止と海洋環境保全対策の現状について所管の省庁からひとつお答えをいただきたい、こう思います。

○政府委員(園村泰彦君) 海洋汚染の防止と海洋環境保全対策の現状について簡単に御説明を申し上げます。

海洋汚染防止法制定当時の附帯決議にございませぬ具体的な措置については第一点は、監視取り締まり体制の充実強化という点がございませぬ。この点につきましては、海上保安庁といたしましては巡視船艇、航空機は、四十五年当時は三百隻の船艇、二十一機の航空機でございませぬが、現在は三百八隻、航空機は三十四機ということになっております。

さらに、組織といたしましては中央、地方に海上公害課を設けましたり、さらに要員の増員を行いましたり、また海上公害、試験研究センターを設けましたり、その他各種分析機器の整備充実を図つて監視取り締まり体制の充実を図つてきております。

附帯決議の第二の点に、海洋汚染防止のための防除措置の推進ということが出ておりましたが、この点につきましては現在、常時先ほど申し上げました巡視船艇、航空機の出動体制を整えまして、海空を立体的に連携をとつて海洋汚染防止の活動をしているということでございます。またオイルフェンス、油処理剤等の諸器材を東京湾その他の主要港湾を管轄いたします海上保安部署に配備しておりますはか、オイルフェンス展張船を十五隻全国に配備し、また油回収船は三隻、横浜、水島、堺に配備してございます。実際の防除作業につきましては、海上保安庁を初めとして、地方公共団体、関係企業等から成ります対策協議

会というものをくりまして、連絡を密にして事故対策に対する計画を平素からつくっておく、また防除資器材の整備を図っておくとも訓練を実施して事故発生時に備えるということにしてございませう。

以上、海上保安庁の関係について御説明を申し上げました。

○杉山善太郎君 追及はいたしません、海洋汚染の防止の法律が、「及び海上災害の防止」ということに、これは過般のこの審議の過程で、前の国会だと思えますけれども、附帯決議がついてそういう関連で、かてて加えて海洋汚染も重大なことであるが、それが因となり果となつて海上災害が起きるようなことがあつてはならないというような関連で、この本法が一部改正という形で付加されておると思ふので、十分ひとつ海上保安庁も機能を最大限に發揮していただきたいということを要望いたしまして先へ進みます。

二番目でありまして、海上の汚染あるいは災害等については、ことに汚染の問題については、油であるとか、その他いろいろの問題があると思ふますけれども、まず船舶の構造上発生するビルジであるとか、バラストなどの廃油、あるいは船舶内で発生する廃棄物の貯蔵もしくは処理のための装置の設置が船舶所有者に義務づけられておると思ふのでありますが、この方の整備の現状について伺いたい、こう思ふのです。

○政府委員(園村泰彦君) 油の排出規制と、それからその他の廃棄物の排出規制に分けて、私どもの方から規制の現状を説明をさせていただきますと思ひます。

油の排出規制につきましては、海洋汚染防止法の第四条によりまして、一定の適用除外事由に該当する場合を除いて原則的に禁止をされて、すなわちタンカー及び三百トン以上のタンカー以外の船舶からのビルジの排出に当たっては、まず海岸からできるだけ離れて排出をすること、それから航行中に排出をすること、それから油分が一〇〇 P P m 未満であること、それから油分の瞬間排

出率が六十リットルを超えないこと、以下の条件をすべて満たさない限りその排出は禁止するということになっております。またタンカーからのバラスト水の排出にありましては、先ほど申し上げました一、二、四番目の条件のほかに、排出の総油量が総貨物総量の一万五千分の一でなければならぬということも排出の条件が決められておるわけでございませう。

それから二番目に、その他の廃棄物の排出規制でございますが、これは海洋汚染防止法の第十条によりまして、船舶からの廃棄物の排出は、やはりこれも一定の適用除外事由に該当する場合を除いて原則的には禁止であるということになっておりますが、一つは船員等の日常生活に伴い生ずる廃棄物及び船舶の通常活動に伴い生ずる廃棄物など、海洋投入処分することがやむを得ないとされている廃棄物。それから二番目に、廃棄物の処理及び清掃に関する法律上、海洋投入処分することができると定めた廃棄物で、それぞれ所要の排出方法及び排出海域を遵守する限りにおいてはその排出が認められるという排出の規制の現状になっております。

○杉山善太郎君 いまのお答えの中で、これは法五条の問題についても大体詰めて行われているわけですか。具体的には、船舶内で発生する廃棄物の貯蔵もしくは処理のためには、やはり船舶所有者に義務づけられていなきやならぬと思うのです、後で質問いたしますけれども、たとえば領海区域十二海里、それから経済水域二百海里ということになりますと、相当にその半径が大きいことになりまして、そういうような関係で、法改正の中で、災害等も含めて一部改正というポイントがそこにあるかと思ひますので、その辺のところは御配慮ですか。

○政府委員(園村泰彦君) 油以外の廃棄物の中で、船員等の日常生活に伴い生ずる廃棄物、これは主として尿尿でございますが、これは規制海域が瀬戸内海、伊勢湾、「港則法に基づく港の境界外一万メートル以内の海域」、距岸一万メートル

以内において所要の規制が行われて排出が認められるということになっております。

それから船舶の通常の活動に伴い生ずる廃棄物、これは輸送活動、漁労活動等に伴い生ずる汚水でございますとか、動植物性の廃棄物等でございますが、これはたとえば輸送活動、漁労活動等の船舶の通常の活動に伴い生ずる廃棄物のうち植水性のものにはC海域—五十海里以内ですが、そういう海域で拡散型の排出方法が許されるということになっております。

○杉山善太郎君 次へ進みます。やはり保安庁の方からお答えをいただきますが、廃油処理施設の整備状況とその利用及び今後の整備計画について伺いたいと思ひます。

私の知る範囲、調べた範囲では、昭和五十一年の一月現在で合計五十七の港に九十一カ所がマークされておると思ひますが、日本海方面には何カ所あるかというそういう問題。

それから、ことしの三月三日付毎日新聞に、いまさらへお届けしましたが、関心事であろうからお目通しになっておると思ひますけれども、具体的問題でありますから、言うならば、下関の廃油業者が投書しておるわけでありませう。その中に、造船所が不法処理を続けていると言つておるが、事実はどうなつておるのか。関連して、造船所から海洋に排出した油、廃油の措置はどの法律の適用を受けるのか伺つておきたいと思ひます。

処理料金の算定基準と行政指導といったようなものと、今後のこの種の問題に対する整備計画の重点はどこにあるかといったようなものを、これはひとつ簡潔でございませうけれども、お答えいただけますか。

○政府委員(竹内良夫君) 廃油処理施設に關しましては港務局の方で所管しておりますので、私の方から最初お答えいたしましたので、規則に關しましては海上保安庁の方から答えていただきたいと思ひます。

まず、廃油処理施設は、五月一日現在で七十四港におきまして百二十一カ所の施設が整備されて

ございます。このうち港務管理者、漁港管理者等が整備しておるものは四十三港四十五カ所。そのほか民間の専門業者が整備しているものは十六港十七カ所。また、石油精製業者等が整備したものは三十九港五十九カ所でございます。

現在までに大体におきましてバラスト、あるいはタンククリーニング水等の大量の廃油の発生する港務におきましては、処理施設の整備は一応完了してはいると考えておりますが、今後はビルジであるとか、そういう少量の廃油の発生する港務におきまして、小規模な処理設備を完備していかなければならない、このような形で整備の方向を決めておるわけでございませう。日本海の方と申されましたが、いま調べてみますと日本海の沿岸には八港、八カ所でございます。

それから、造船所のお話でございませうけれども、たとえば造船所等に入る大量なバラスト水、あるいはタンククリーニング水で、そういうものの処理については現在のところ十分であるというように私も考えております。なお、この造船所の方から不法処理云々ということにつきましては海上保安庁の方から答えていただきたいというように考えます。

あと料金の問題でございませうが、料金に關しましては適正な原価を償ふというつもりの方針で料金を定めるように指導しているわけでございませうけれども、大体におきまして民間業者におきましては赤字のところもあれば黒字のところもあるというふうな形で、なお一層の経営上の努力もしていただかなければいけないというふうな形で指導していきたくと思ひますので、お答えも、港務管理者、これは先ほど申し上げましたように大量の油でなく、どちらかといひますと民間業者で仕事をされたこぼれたものといひますか、中小の船舶が寄つてくるかといひますか、そういうふうな形で処理施設をつくつておるわけでございませうが、この原価をはじきますと大変高くなる、そこで管理者の方といたしましてはいろいろ考えた末、高い原価では現在のところなかなか中小の船

船等に対しまして大変であるというようなことも含めまして、どちらかといいますと料金が安く届け出ているのが実態でございます。なお、管理者の料金が大変安くなっているという、安いのはそういうわけでございますけれども、赤字が非常に多くなっているというの中には、やはり当初考えていた処理量が実際よりも大分大きくて、実際には大分小さな量になってきている、こういう実態もございまして。そういうところを今後勘案いたしまして、料金等につきまして適正な指導をできるだけやっていきたいというように考えている次第でございます。

○政府委員(園村泰彦君) たいまお話のございました造船所からの排出油の防除については水質汚濁防止法、それから具体的な防止措置については海洋汚濁防止法などで取り締まることにしております。

○杉山善太郎君 港湾局長ですか、あなた、関門と一口に言っても、下関の方面は、あそこにはドックもあるし、漁船もあるし、非常に海が汚れる、流れが早くて汚れる可能性もあるのですが、この問題については全然いまままで調べたり、またその新聞以外にはお知りになりませんでしたか、大分こぼしておられますけれども、結局下関で終始一貫そこが民間の業者としてやっておられるわけですが、ここにいろいろ書いておられますが、大体要点はそこに赤筋を引いておきました、その点についてはごらんになっておられますか。

○政府委員(竹内良夫君) 実はいまここで初めて見ましたので、もう少し調べさせていただきたいと思っております。

○杉山善太郎君 じゃ、後で調べてください。これは昭和四十九年十二月十八日、水島コンビナートの三菱石油株式会社重油流出事故は世間周知の事実でありますけれども、やはりその事故において四万二千八百キロワットの重油が瀬戸内海の東半分から紀伊水道に及んで空前の汚染をもたらしたことは御了承のとおりであります。自

然と水産物に与えた影響ははかり知れないものがあったと思えます。この教訓をもとにコンビナート防災法が昨年成立しておりますが、しかし油の流出というものは、岩壁までがコンビナート防災法の適用であつて、岩壁から海に流れた場合は、防除の責任は運輸省所管になると思つておりますが、この海洋汚濁防止法では処罰の対象にならないというふうにいまだ判断をせざるを得ないような矛盾をうかがい知るわけであり得るけれども、汚染された海の方の責任を企業は、国の法律上はとらなくてもいいということになっているのですかどうですか。今回の改正法ではこの点はどういうふうを意識し、どういうふうに対応されておるか、その点を。

それから防災の一元化という立場から、たとえば通報であるとか、応急処置であるとか、石油などを対象とするなどが規制の対象になっているのかどうか、この辺について現状のありのままを。そこへ海洋汚濁防止法として「及び海上災害の防止」というかっこうでいま法案審議という過程にあるわけですから、その辺のところを簡明直截にひとつお答えをいただきたい、こう思うのです。

○政府委員(園村泰彦君) 先生たいま御指摘ございましたように、四十九年の末に水島における流出油の事故と、それから第十雄洋丸の衝突炎上事故というものが東京湾で起こりました。そこで、そういう重大事故にかんがみまして、われわれ反省すべき点はいろいろと検討してみたわけでありまして。その検討の結果、一番主な点が二つ出てまいりました。

まず一番目には、たいまいまま海洋汚濁防止法で「環境の保全」ということで排出油の規制であるとか、油の排出された場合の防除措置であるとかというのを決めておりましたが、単に環境の保全というのとどまらずして、人の身体、財産に大きな被害をもたらすものであるということが油の排出の面で懸念されるに至つたのでございまして。そこで、単なる「環境の保全」ということで考へておりました海洋汚濁防止法をさらに整備、強

化をして、排出油の防除に対する措置を整備しなければならぬということが一つでございます。そこで、今度の法律では、油回収船の義務づけを行いますとか、平素から排出油の防除計画をつくっておきますとか、あるいは原因者が現場におられない場合に、海上災害防止センターに海上保安庁の方から指示をして初動の防災体制をとらせるとか、そういう点をこの新しい法律案に盛り込むことにいたしました。

それから第二点は、特に第十雄洋丸の衝突炎上事故に見られますように、従来の海洋汚濁防止法は、いわゆる黒物と称しますところの、重油を主とするどろどろとした油の排出をいかに防除するかということがございましたが、第十雄洋丸は御承知のようにLPGタンカーでございます。黒物に限らず、いわゆる白物と言われる揮発性の強い、引火性の強い揮発油、LPG、LNGというような危険物を積んでおります船が衝突いたしますと一瞬に炎上するというような事故になりますので、そういう白物の防除を取り入れて、火災炎上のための災害対策を考へるということで、今回新しい法律の中に盛り込んだというのが第二点でございます。

そこで、たいまいお話ございましたように、火災が起ころうな場合に通報する。それから火災が起ころうなならば、現場海域の船に進入中止を命じたり、退去を命じたりする。また周辺の海域におきましても、船舶の航行の定全のための措置をいろいろととる。それから第十雄洋丸の事件にもございまして、被害船舶をほかの災害をもたらしさなような安全な地帯まで曳船をしていくことを命令をするというように点をいろいろ書き込んだのが今度の法律でございます。

そこで、次に水島の流出油の事件について申し上げますと、事後の措置といたしましては、私どもは本年の三月十九日に関係者を岡山県海面漁業調整規則違反、水質汚濁防止法違反、過失往來危険罪ということで岡山地検に送検をいたしました。それから、今後水島のような事件が起こります

と、石油コンビナート等災害防止法がせんだつての国会で御審議をいただいて成立を見たわけでありまして、その法律によりまして、まず陸上の部門でいろいろと災害を防止する自衛の措置をとることを定めてございまして、われわれ海上保安庁といたしましては、その災害が海上に及んでくるというときには、そのコンビナート等災害防止法によりまして、海上保安官が陸上のコンビナートに向かつて適当な災害防止の措置をとるよう、こちらの方から申し出るということができるようになっております。さらにまた、その油が現実海上に流れ出した場合には、海洋汚濁防止法の第六章の防除措置によって、いろいろと原因者が防除の措置をとるということについて海洋汚濁防止法の適用がございまして。

以上のとおりでございます。

○杉山善太郎君 水島の場合は三菱石油から流出したけれども、被害の比較からいけば、海上に流れた分の方が被害が大きかったというふうな判断はいたしておりますが、そのとおりですね。

○政府委員(園村泰彦君) 不幸にして陸上で被害をとどめることができなかったということで、御承知のとおり海面に流出をいたしました油が相当な被害をもたらした現状でございます。

○杉山善太郎君 やはり海でできた一つの好ましくないから、再び繰り返してはならない問題でありますけれども、被害の大半というものは漁民なり沿岸の環境、それから自然というものが相当に破壊されておるといふ、客観的にも主観的にもそういう事実が言われまされども、汚染源はやはり三菱なら三菱というコンビナートの企業でありますけれども、そういう問題についてはまあ罰は罰、それから法は法としても、損害とかそういうような問題についての関係はどうなっておりますか。これはもう経過した措置でありますけれども、一度あつたから二度ないという保証はどこにもないですから、そういうことを配慮してどういうふうな考へておられますか。

○政府委員(園村泰彦君) 港内に流出した油が、

先ほどお話ございましたように四万二千八百キロリッターでございます、このうち七千五百ないし九千五百キロリッターが海上に流出したのではないかと推定されております。これに対する漁業補償その他の額については、いま正確に実は持っておりませんのでお答えできませんのですが、お話しのとおり陸上の場所で災害を食いとめられなかった場合には、海上に流れたら大変大きな災害をもたらすものということで、私どもの所轄の保安部署といたしましては、高松保安部からさらに小松島の上保安部までその排出油の防除に従事をしたということでございますので、二度とこういふ事故が起らないように、法制の面でもまたわれわれの防除体制の面でも今後とも努力をしていかなければならぬと思っております。

○杉山善太郎君 基本的な問題として、岡山県では自治体の条例だと思いますが、海面漁業調整規則というものがございまして、これに関連して、それ相当の罰則というものがありませんが、この改正法の罰則という問題については、実は具体的にはどうなっておりますか。その辺について実は私がさつと改正法案を見た場合にこれは軽過ぎる、もっと公害というものは岡山県の海面漁業調整規則に照らしては六カ月の懲役または一万円というふうになっておるのでありますが、今度の法改正の場合は具体的にはどういふふうに配慮してこういう結果になっておりますか、その辺のポイントをひとつ。

○政府委員(岡村泰彦君) 先生御指摘のような点が私どももこの法案の立案をいたします過程で問題になったわけでございます。

それで、いままでございました罰金刑については、その上限を引き上げる改正を行おうということでございます、たとえて申しますと、五十五條に船舶または海洋施設からの油または廃棄物の排出禁止違反というものの罰則が掲げられておりますが、これは従来二十万円でございます、内容を三十五万円に上げる。それから五十六條で、内容といたしましては廃棄物の排出船の登録義務違反と

いうのがございますが、これは十万円から二十万円に罰金を上げると、それから五十七條で、たとえて申しますとビルジ排出防止装置の据えつけ義務違反に対する罰則がございまして、これは十万円から二十万円に上げる。それから第五十八條で、具体的には油の記録簿の備えつけ、記載、保持義務違反の罰則がございまして、これは五万円から十万円に上げるということで、なるべく罰金の上限を上げるようにいたしました。

また、今度の法律によりまして、新しい法律で設けられる規定といたしましてはいろいろ、油回収船の配備の義務、それから通報の義務、それから曳航命令、それから進入中止、退去の命令、その他ございまして、そういうことに対する違反についても罰則を設けるということで、たとえて申しますと、三十九條の二の大量の排出油に際しまして、現場の船舶等に対して退去命令を出したときに違反したならば、これは五十七條の罰則によりまして二十万円以下の罰金といたしましては四十二條の七に、火災船舶の船舶所有者に対する曳航命令がございまして、この命令違反については五十五條で六カ月以下の懲役、三十万円以下の罰金ということに新しく規定を設けてござい

ます。

○杉山善太郎君 関連してでありますけれども、これはお答えいただかなくても結構でありますけれども、この汚染源ですね、それから原因者に対しては、これは汚染行為を罰するという趣旨からいくなら、当然これはその延長線上に自然や環境を破壊するということも有り得るので、これは率直に言って、法に書いてあるだけでは、三十万円の金だとか、六カ月の懲役だと言ったって、これはやはり執行猶予という問題で、三十万円の金というものは汚染原因者負担の原則から言って、しかし、その延長線上にこういうことがたび重なれば環境が破壊され、自然が破壊されるという点で、これは一度あればまたその時点で変えたらいいじゃないかということではなくて、やはりそ

う点についても監督の行政省庁では十分、まあ、やれやれこれいいんだというふうにはとらえちゃいかぬのだというふうに私なりに考えておりますので、これは少なくとも海上汚染及び災害の一部防止というふうな、そういう法改正の趣旨からいっても十分配慮していただきたい。大臣その点も十分ひとつ考えておいてください。大臣何か、この点は重要なポイントだと思っております。

○國務大臣(木村睦男君) 確かにいま杉山委員の御指摘になりました点は、非常に重大なところでございまして、われわれも今後、いまのお話を十分体しまして今後の対策に万全を期したいと思っております。

○杉山善太郎君 いま、御承知のとおり昭和五十一年三月十日に中央公害対策審議会費用負担部会というものの中で、ここにパンフレットがございまして、「公害に関する費用負担の今後のあり方について(答申)」というものがございまして、これも先へいきますから急がなくてもいいんですが、十分これは勉強しておられますね、こういう点については、

次に、先を急ぎますのでいきますが、原子力発電所から出る温排水の規制等について若干お伺いしておきますかと思っております。

温排水は、昭和四十五年十二月に改正をされておるわけですが、水質汚濁防止法でも規制の対象となつておるが、現実には発電所、石油精製所、製鉄所など五百三十二カ所あると思っております。代表的な発電所四カ所だけでも一日当たり九千四百七十トン、それから放熱量が七千三百億キロカロリーと言われているわけでありまして、これは正確な記録であるかどうか、過去の経過であります。

それから、私が特にこれに関連して聞いておきたいことは、日本海方面の若狭湾、能登半島、相崎、巻などの原発が完成すれば、日本海の気象、海象が変わるといふふうに言われております。私どもは科学者ではありませんけれども、専門家ではありませんけれども、気象、海象が非常

に変わってくると思っております。これによって重大な影響が産業上、生活上生じてくるのが予想されるのでありますが、とりあえず温排水の問題についてどう考えておるか。

私がこの発想と質問の意思は、日本海は海でありまするけれども、言うならば、対馬海峡とそれから津軽海峡とで、ある側面からいけば池でありまして、油だけではなくて温排水、それから海底にはソ連、アメリカの原子力潜水艦が相当に予行演習をやっておるというふうなところであつて汚れがひどいのでありますから、全体として日本海の自然と環境がいつの日にか破壊されるおそれがありますので、結局海上保安庁からいまして、油だけであるとか、あるいは都市廃水であるとか、既成在来の温排水ということではなくて、放射能というものも含めて、これは実はきょうお越しいただいておる海上保安庁もさることながら、通産省、水産庁も関連してこの中でお答えいただきたいと思ひます。

過般の新聞で扱われた点でも、これは五十年六月二十七日の新聞でありますけれども、「温排水調査の中立機関 電力業界・漁業団体が設立構想」の中で、水産庁は早急にこのものをつくるべく人選を始める、こういうことが出ております。それから、原発などの温排水の影響防止で暫定的な指針を示す必要があるんだというふうなことがそれなりに出ておりますので、これは私どもは勉強の過程にあつて心配をしておるわけでありまして、所管の省庁の係官は、ひとつそれぞれお答えいただきたい、こう思ひます。

○説明員(伊藤栄一君) お答え申し上げます。火力発電所及び原子力発電所の温排水問題は、蒸気タービンを回しました蒸気を冷却するため、海水を使用いたしました。その結果温められた海水を放水することから生じるものでございまして、通産省といたしましては、この問題の重要性にかんがみまして、発電所の立地に際しましては、学識経験者を環境審査顧問として委嘱いたしまして、その意見を十分に申しさくしながら審

査を行っております。温排水対策としては、その影響範囲をできるだけ少なくするため、地域の実情に応じまして深層取水、復水器パイパス施設、設置、拡散希釈効果の大きい放水口の採用、そういったような方策を積極的に採用するように電気事業者を指導、監督しております。

○杉山善太郎君 水産庁の方どなたもお見えになっておりませんか。

○説明員(平井義徳君) 水産庁、私担当が違ふらうでございますが、原子力とか火力発電の排水問題につきましては、温排水の養魚協会というのがあります、そこではいろいろな害が起らないかどうか、あるいはまた、どのように活用したら有効な漁業ができるかという点につきまして調査、検討をいたしております。

○説明員(佐藤眞住君) 温排水の規制でございますが、原子力との関係におきましては、私どもの原子力等規制法の中では温排水は対象になっておりません。これは一つには、温排水は先ほど先生の御指摘のように、産業全般の問題でございます。その意味で水質汚濁防止法の一環として規制されているわけでございます。したがって、原子力発電所におきまして温排水の審査は、通産省の電気事業法の体系の中におきまして電気工作物の認可の段階におきまして十分に調査されるわけでございます。この件に関しましては、先ほど通産省からお答えがあったとおりでございます。しかしながら、科学技術庁は原子力全般の問題を見ている立場から、この問題にも十分に関心を持っておりまして、現在温排水の利用の問題、あるいは温排水の一般的な影響調査の問題につきまして、ある程度の予算をもちまして現在調査を進めているわけでございます。

○杉山善太郎君 大体平面的なお答えとして――これはまた別途科技特の場であるいろいろあれしすけれども、結局いま日本海方面で一千キロワットという、いわゆる集中原発が機能しておるところはそうでありませうけれども、これは電力の行政の広域性からいって、能登半島の先端にも大体それな

りにマークされておると。柏崎においては、やはり柏崎・刈羽、それから新潟県の巻にも五百キロワットとか、柏崎はいま問題になっておるのは百十キロワット一基ということになりますけれども、延長線上には八基ですね、しかし情勢が許せば一千万キロワットということになると思はれるから、先ほど申し上げたとおりやはり相当に具体的な問題として、これはわかつておればお答えいただければいいんでありますけれども、まあ次元が若干違ふと思はれますけれども、原子力産業会議では六十五年をマークして九千五百万キロワットですか、それから総合エネルギーの中では六十年四千万キロワットというものが太平洋水域か、むしろ九州、北海道も含めて、日本海水域にみんないくつかマークされておるわけで、言わなければならぬ日本列島を取り巻いて、やはり海象、気象にも影響をもつてくる。ことに日本海方面ではシベリアの寒風が吹き込んでくる、そうすると、海上の温度が上がります、そして列島の山脈内でも非常に、ただでさえ豪雪の被害が生じておるところへ、非常に海象、気象が変わるというふうにならぬかと心配しているわけでありまして、この点について、今日ただいまは、いま言ったように機能しているのは若狭湾一帯の約一千万キロワット以内の段階でありますけれども、海象、気象という面について気象庁の方では、そこまではいって、いまいが現実はどうだといったような点について、気象庁お見えになっておるとすればお答えいただきたい、こう思うんです。

○政府委員(有住直介君) ただいま先生からお話ございましたように、シベリアの冷たい空気が来ると雪が降るといふこととございまして、これは気象調査の方でもそういうことは言えると思はれます。ただ冬の期間シベリアからの非常に冷たい空気、マイナス四十度近いような空気が流れてきて、普通日本海の温度というのは十度ぐらいの平均でございますので、かなりの温度差があつて、そういう雪その他の現象というのが起こるわ

けでございます。ただ今度のこの現状におきまして、ではどういふ影響があるかということとございませうけれども、黒潮暖流が対馬海峡に分流して入つてきて、これが本州の沿岸沿いに流れて、津軽海峡から出ていく、あるいは宗谷海峡から流れていくわけでございまして、その流量というのは非常に大きく、毎秒二百トンぐらいというふうな考えられております。しかし海を持ちます希釈拡散、そういうものの能力から申しまして、非常に大きな影響を及ぼすということはないと現在考えられております。

○杉山善太郎君 次に進みます。ほかの廃棄物の投棄についてであります。昨年、国際的な海洋投棄規制条約が効力を生じたというふうな判断をいたしております。この条約に比較した場合、わが国の海洋汚染防止法の規制措置は非常に弱いと思つております。もっと厳しくしていいと思つております。なぜならば自然環境が破壊されて、これがとうとうと生命にも因になり果になつて及ぼすということになれば相当厳しい規制があつていいと思つております。現行法上の投棄物質と投棄場所はどうか。

これは、いまここで廃棄物の投棄と言つては、これは、いま申し上げた予測される海洋投棄にはいろいろありますけれども、原子力から当然に、言うならばトイレのないマンションであるならば機能いたしませんから、当然機能を発すれば、たとえば深い海に放射性廃棄物の固型物が沈むとか、いろいろなものも投棄するといふふうな判断をいたしておるわけでございます。いづれにいたしましても、この海洋投棄規制条約というものを基にしてわが国はやはり、好むと好まざるにとり核分裂型の原子力開発によって長期エネルギーをもつて既に既成事実をつくりつつ、展望もはつきりしているわけでありませうから、したがつてこの間、廃棄物の海洋投棄とかそういう問題について行政ではしかるべく受け皿として配慮しておられるのであらうと思つ

のでありますが、そういうような問題について、これに関連した放射性廃棄物の海洋投棄の現状はどうなつておるか。そういう点についてひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○説明員(佐藤眞住君) 御質問の放射性廃棄物の海洋投棄の問題でございますが、事実問題といたしまして私ども放射性廃棄物の海洋投棄は現在認可しておりません。しかしながら、先生御指摘のように、昨年発効いたしました国際的な海洋汚染防止条約、通称ロンドン条約であります。この条約では放射性廃棄物の投棄は認められては、ロンドン条約の中で二種類の規制がございまして、一つは非常に高レベルの危険性の高いものは捨ててはいけない、こういう規定と、もう一つはそれ以下のものでございまして、各国が厳重に監視した上で投棄を認めるといふこととございまして。私もこの線に沿ひまして、将来海洋投棄が行われる場合の基準について現在いろいろ検討してございまして、関係省庁の御協力を得まして、広域の海洋調査等も実施し、かつ投棄体の安全基準について目下原子力委員会傘下の専門部会におきまして検討中でございます。将来実施するにいたしても、私どもこのロンドン条約の趣旨、基準はもとより、それよりさらに厳しい日本独自の考え方でやつていきたい、こういうふうな考えをもちたいと思ひます。

○杉山善太郎君 直接的には、原子力関係の廃棄物の投棄については原子力規制法などに大体基本的にはよるものであります。この点はどうですか。

○説明員(佐藤眞住君) 放射性廃棄物の投棄につきましては原子力規制法の体系の中で、一つは原子力施設の設置許可に際しまして廃棄物の処理、処分について当該設置者の施設あるいは投棄方法等が規定されております。同時に、その運搬管理を規定いたしております。設置者が作成すべき保安規定の中で、さらに放射性廃棄物の処理、処分について、その管理の仕方について規制がござい

す。そして、その両方につきまして、私ども審査段階で十分安全面をチェックしているわけでございますが、現状におきましては、先ほど申し上げましたように海洋投棄に基きましては、まだ十分整備されてない。したがって、まず海洋投棄の実験をしばらく重ねて、実際の投棄はその時点で許可するという方針でやっているわけでございまして、御指摘のように原子炉等規制法の一環として放射性廃棄物の投棄につきましては規制がなされているわけでございます。

○杉山善太郎君 皆さんはモチはモチ屋で、それなり勉強もしておられますでしょうけれども、五十一年の四月六日ですね。これは読売にも、それから毎日にも、日経にもみんな出ているわけでありまして、二「放射性廃棄物深海投棄に異論 関係学者シンポジウム」というかっこうで学者間においてもいろいろ意見がありますが、これについては作業は相応に進んでおるのですか。まだその点についての——ありのままのままだ、深く追及しませんから。

○説明員(佐藤眞住君) 本年の四月に海洋学会におきまして、この放射性廃棄物の投棄問題について専門家にありますシンポジウムが行われたわけでございます。私もその中間の結論を勉強させていただいておりましたが、海洋投棄そのものについては基本的にこれを原則禁止というような考え方はございませんで、あくまでも投棄された場合の影響の調査、あるいはモニターの方法、あるいは投棄のやり方等について御意見があるように聞いております。現状におきましては、海洋の中におきます拡散の問題等の学問的な検討が重要であるという指摘がなされております。これに対応いたしまして、私どもすでに昨年の秋から放射性廃棄物の投棄によります海洋影響の問題につきまして、やはり専門家にあります検討をお願いしてございまして、現在その検討が進みつつある現状でございます。

○杉山善太郎君 核燃料サイクルの面を、全体は別として、今日ただいま、東海村にしても、東京電力の福島にしても、あるいは関西電力の若狭一帯にしても相当な廃棄物というものが出ておるはずですが、それは倉庫に貯蔵中ですか。何か太平洋沿岸のどこかの深海に現実の問題として処理、もうすでに海に沈めておる、こういう事実はあるんでしょいか、その点にお答えください。

○説明員(佐藤眞住君) 現状でございますが、現在原子力発電所等から固体廃棄物が出ておるわけで、これは現在の規制法によりまして原子力発電所のサイト内に貯蔵することになっております。このサイト内に貯蔵するに当たりましては所定の貯蔵倉庫を設けさせまして、これを事前審査し、その中で安全に貯蔵されるよう指導しているわけでございます。現状におきましては、海洋投棄はなされてございません。

○杉山善太郎君 そうですかね、それはその——いやまあ先へ行きます、時間の枠内で終わりますから。

一般的に言われている核燃料サイクルの一環であるこの使用済み核燃料の廃棄物ですね、その中には当然ウランとか、プルトニウムなどの再処理に伴う船舶の航行安全の対策の現状等、まあこれは、その途中でその輸送船が、運搬船がハイジャックされるといったような対策についても、これをハイジャックされてしまつてから右往左往するのではなくて、具体的にはあれでしょう、いまま東海村にしても、福島にしても、それから若狭湾にしても、これらの核燃料サイクルの一環である使用済み燃料の廃棄物については、すべていまイギリスに依存されておると思ひますけれども、前段申し上げたようにエネルギーの代替は、石油にかわる核分裂型の原子力発電を何年にはこれというかっこうで、既成事実として閣議でも、それから原子力委員会でもできておるわけでありまして、したがって、すべてわが国のことについてこれをアメリカ、フランスだけに依拠、依存するということのようなことについては筋が通じませんよ。やはりこの原子力発電が既成事実として、賛否はいずれにあつても、国民のコンセンサスを得

てそういう方向へ進んでいく、そういう方向づけの中で、必ずこの使用済み燃料というものの再処理というものがいまの東海村でなくて、ナンパーワンがあればそれから第二がある。そういう場合について、原子力発電所からその再処理工場まで運んでいくルールについてもいろいろと、たとえばどのような船でどういう構造でやるというような問題については、これは運輸省所管でも十分、たとえばそれが船舶局であるとか、あるいは科学技術庁であるとか、保安庁も安全という面から関連をして相互に御研究をなさつておると思うのであります。この点について関係省庁の方からお答えいただきたいと、こう思ふんです。

○政府委員(中村四郎君) 一般的に放射性物質の輸送につきまして、その安全性を確保するため、陸上交通機関につきましては、いわゆる原子炉等規制法に基づきます放射性物質車両運搬規則によりまして、また船舶につきましては船舶安全法に基づきます危険物船舶運送及び貯蔵規則によりまして、運搬の際の容器、包装、積載方法、その他運搬時の安全について規制がなされているところでございます。ただいま先生御指摘の、特に使用済み核燃料につきましては、陸上交通機関を利用して行つた場合におきましては運輸大臣の許可を、また船舶を利用して行つた場合には運輸大臣の指示を受けなければならぬ、こういうことに相なつておりました。その許可あるいは指示に際しましては、国際原子力機関の放射性物質安全輸送規則に準拠いたしまして、安全に遺憾のないように運用しているところでございます。今後は法令上にもこれを基準として明定することが望ましいというふうに考えておりますので、関係省庁と打ち合わせを行つてこの作業を進めていくところでございます。

次にお尋ねの、核ジャック防止対策でございますが、核物質の防護措置につきましては、先ほど申し上げました放射性物質車両運搬規則等によりまして、安全規制の一環としてたとえば見張人の配置とか厳重な包装、積みつけなどの措置を講じ

てまいつたところでございます。しかしながら、先ほど来先生が御指摘のように、今後のエネルギー源としての原子力発電とか、あるいは国際機関による国際的ガイドラインの策定といったような核物質の防護措置に関する情勢変化というものもよく認識いたしまして、今後関係省庁とも十分協議いたしまして、わが国の国情に合った制度を核物質防護措置として整備するように努力してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○杉山善太郎君 午前中で終わりたいと思ひますので、先へ進みますけれども、これは重大なことですので、私は核ハイジャックという問題については、実はこの間の本会議で、公明党の塩出先生がいろいろとそれを心配して言つておりました。生がいろいろとそれを心配して言つておりました。核ハイジャックは、この核のハイジャックは発電所、原子力発電所ですけれども、それから燃料サイクルの中で原料を輸入する、それから核燃料廃棄物の処理を、輸送をする。日本はいずれにしても九州を押さえても、どこを押さえても日本列島は海に四面囲まれておるわけでありまして、発電所の所在地から、いまはその動燃の東海再処理工場がまだ機能していないか、いかに前夜でありますけれども、いざいざいざいとするならば、海上がむしるこれは、なかなか昔の海賊が異常な大きな勢力を持ったと同じようなかっこうで、どこをわらうかということになれば、保安庁からいってもこのハイジャックという問題についてはそういう大局の点からひとつ配慮をしなればいかぬじゃないか。

具体的問題一つ聞いておきますが、これは船舶局だろうと思ふんですけれども、今後動燃事業団の東海再処理工場への輸送のため、海上輸送として総トン数千トン程度の内航船の改造が進められ、五十五年には三千トンの船舶を数隻、六十年

度には倍増の計画が進められておる。これは私、科技特におるものですかいろいろ勉強してみたいんですが、「原子力工業」というのに「放射性物質輸送上の問題点」という形で描かれておるわけで

すが、船舶局においてもいまは他国に依存して
おつても、当然いま原発がマークされて非常にま
だ、国民的なコンセンサスを獲得しておられま
し、既成事実としてもう大勢でお決りになってお
るのですから、そうだとすれば、それに対する船
舶の構造はどうするといふようなぐあいになって
おつてしかるべきだと思ひますが、この「原子力
工業」のこの雑誌ですが、三十八ページから四十
二ページに詳しく書いてあるわけですが、この辺
は具体的にどうなつておられますか。

○政府委員(内田守君) 使用済み核燃料の輸送専
用船の安全につきましては、先ほどもちよつと審議
官が御説明いたしましたように、現在船舶安全法
に基づきまして規制をしておるわけでありませ
ぬ。その具体的な中身は国際原子力機関の制定した、
あるいは政府間海事協議機関で制定しました基準
に準拠して行つておるわけですが、いま
御指摘のように、今後国内に再処理工場ができま
すと、日本の沿岸区域を使用済み核燃料を運搬す
る船が相当頻りに航行することも予想されますの
で、私もといたしましては、すでにこれらの船
舶に對し、構造設備等の安全基準を検討するた
めに学識経験者、あるいは専門家から成る委員会
を設けて、すでにその安全基準を作成したとい
う段階でございます。

その内容は、使用済み核燃料を運搬するそ
ういふ専用船に耐衝突構造であるとか、あるいは耐浸
水構造であるとか、あるいは船倉を二重構造にする
とか等々、その他の設備につきましていろいろ
の内容を入れておるわけですが、これは
先ほど申しました国際的な規制基準よりも一層高
い基準となっております。したがって、今後
具体的には国内輸送の専用船が計画されて出てま
いりました場合には、この基準に従ひまして、これ
らの船舶の安全確保を図つていきたいといふふう
に考えております。

○杉山善太郎君 行政が後追ひにならないようにし
つかりひつやつたいていただきたいと思ひます。
それで、私も明治生まれですけれども、昔

は海上の治安は水上警察署であつたんですけれど
も、いまは非常に半径も広がつて、今度は海上保
安庁のやはり責任はハイジャック等も含めて相当
に——むろん、だからといって、海上自衛隊がある
からと、そういうものに依存せず、平和路線の中
で海上保安庁がこういう点についても十分発想と
して、保安庁長官来ておられますが考えておられ
ますか、どうですか。

○政府委員(内田守君) お説のとおり、海上に
おける人命、財産の保護、安全というのは当分の
任務でございます。原子力関係の輸送につきま
しても、当然われわれは法令の励行、その他一般の
安全確保の問題として、十分今後とも処理してい
くつもりでございます。

○杉山善太郎君 先へ進みますが、外務省からど
なたかお越しのいたしておられますか。

実はさういふわけでございますが、国連海洋法会議第四
期会期は五月七日に終了してございます。それで
領海十二海里、経済水域二百海里がほぼ定着した
と言つておるようであります。この問題につ
いて、ひとつ平面的にお聞かせいただきたい、こ
う思ふのですが。

○説明員(井口武夫君) お答え申し上げます。
ニューヨークの海洋法会議は五月七日に終
つて、一応三つの委員会で海洋法の非公式第一
草案を逐条審議いたしました。大体領海十二海
里、経済水域二百海里、国際海峡の通航等の主要
問題については大体骨格は固まりましたが、まだ包
括的な条約をさらに詰めるために夏八月二日から
九月十七日まで七週間、第五会期を開く予定で
ございます。それで、まあ会議の細かい内容につ
いては、これは実は改訂第一草案を国会の方に私
どもが提出いたしました。やはり基本的には経済
水域二百海里を中心とする領海十二海里、国際海
峡の航行については一般領海におけるよりも自由
な通航といふものを骨格にいたしまして、深海底
開発、あるいは海洋汚染防止の問題、科学調査と
いふようなものについて相当審議が進みまして、
恐らく夏会期には包括的に海洋法条約が実質的に

まとまるという方向で固まつていくのではないか
と思つておられます。わが国といたしましては、海運國
等の先進諸國を中心にして、さらに協議を進めて
いく所存でございますが、海洋汚染に関しまし
て、実は先ほどからいろいろ御質問があるよう
でございますが、これは大体経済水域二百海里全般
にわたつて沿岸國が国際基準に従ひまして取り締
まり管轄権を行使する、ただし裁判権については旗
國の優先という立場も残りますが、沿岸國の管轄
権が拡大するという方向に向かつておられます。

○杉山善太郎君 関連して二点質問いたします
けれども、これは関係の省庁でいいと思ひます。外
務省の方からいま大体の概念として基礎知識を
いただきましたので、それに関連して質問の第一点
は、経済水域二百海里以内では、廃油など捨てら
れないことになると思ひます。そのために船舶の
構造といふものについて何か手を加える必要があ
るかないか、そういったような点、ぼくは加える
べきだといふふうな思ひ、水域が広がつてい
るわけでありまして、第二点としては、海上保安
庁の汚染防止準備範囲が従来と比較にならないほど
広がるわけでありまして、これに即応する体制
整備といふものについて、概念としてはいま長官
から聞きましていただくと、この問題について、第
一点の方、第二点の方、関係の方からお答え
をいただきたい、こう思ふのです。

○政府委員(内田守君) 船舶の構造の点につ
いては、ちよつといま国際的にどういふふうに取り
上げられていくか、国際的な基準といふものがど
ういふふうな設定されるかといふのは、ちよつと
私に……

○杉山善太郎君 これ、むしろ船舶局長の方から
お答えをいただきたいです。

○政府委員(内田守君) 私どももいたしまして
は、先生御指摘のように、率直に申しまして汚染
防止ゾーンが二百海里まで広がるということでは
なくて、もうちよつとわれわれはいま五十海里程
度ということも考えないではなかつたのですが、
仮に二百海里ということでも経済水域もそうなる、

汚染防止ゾーンもそうなるということになりま
すと拡大の地域はかなり広いということに、私ども
は非常に今後のやり方を慎重に考えなければいか
ぬと思つておられます。御承知のとおり、やはり遠
距離の汚染監視取り締まり体制については航空機
というものがまず考えられますが、そういった点
を重点にどの程度の監視体制をしくかといふこと
をよく考えて、現実にはふやすべき整備を計画して
いかなければならないと、これは今後の大きい問
題だといふことでもいま計画にかかりつつある段階
でございます。

○政府委員(内田守君) 海洋汚染防止に絡みます
船舶の構造につきましては、国内的には海洋汚染
防止法、それから国際的には海洋汚染防止条約の
線に沿つて規制されていくわけでございます。し
たが、今後投棄すべき、あるいはそういう区域が
広がつていくことについて、具体的に船舶の構造
がどういふふうになつていくかといふのは、い
づれにいたしまして、いま申しましたIMCO
で行つておられます海洋汚染防止条約と、それに
準拠したもろもろのいろいろな委員会がございま
す。検討しておりますその線から、おのずから船
体構造に對しての規制も変わつていくだろうと思
ひます。いま具体的にどういふふうになつてい
くかといふことにつきましては、具体的に思ひ
たるところはございませぬけれども、方向として
は今後そういう方向で進めていくのではないかと
思つておられます。

○杉山善太郎君 これは、今度は大臣にひとつお
答えをいただきたいと思ひますが、これはどの新聞
も書いておられますから、どの新聞という特定の
名前を挙げませぬけれども、五大中央紙は、ある
いは社説、論説等で書いておるわけでありませ
ぬが、いまの問題に関連して領海十二海里は「頭
の痛い警備・救難体制」と書いておられます。で、「船
も飛行機も足らぬ」と、貧乏海上保安庁は悲鳴を
上げておると。中を見るといふと、いろいろ書
いてありまして、地図も書いてあるわけでありま
すけれども、この問題について大臣は、これに對

るかという点について、概念的でもいいからお答え
えいいただきたい、こう思います。

○政府委員(富村泰彦君) 現在、財団法人海上防
災センターは、有給職員としては十八人というこ
とでございます。それから新しい海上災害防止セ
ンターも、人員としては二十数人ということを目
定しております。それ自体の組織としては大き
いものではございません。ただ現在、先ほど申し
上げましたように、義務づけられました資材の共
同備蓄の場所として全国に二十九基地を設けて
ございます。先生お話しのごいいますと新潟
潟と富山にございます。全国に二十九基地がござ
いまして、そういったところでは民間の防災事業
者その他に資材の保管、それから事あるときにそ
れを搬出して現場に機能するように持ち出すとい
うようなことの手配をすることを、二十九
基地を中心として防災事業者と契約関係を結んで
整えておられるのが現状でございます。

新しい災害防止センターにおきましても、基金
の仕事を中心として加えるとともに、二十九基地
をさしあたり中心として基地方式、民間委託方式
で仕事をしていく、できましたら、その基地はだ
んだんとふやしていきたいというふうにお考え
の次第でございます。

○杉山善太郎君 これで終わりますが、これは水
産庁、外務省、それからできれば大臣からもお答
えいただきたいと思っておりますが、ずばり言ってソ連
漁船団の投棄する廃棄物のために、たとえば三陸
沖であるとか、あるいは九十九里浜一帯の漁民は
大変困っておる。被害額でも、新聞の報道するだ
けでもそれについても一億円以上の金が使われて
いる。これじゃもうたまったものじゃない、こう
いうふうに言っておられるわけですが、私ども
も実感として、これはそう思っているわけであ
りますが、そこで外務省にお伺いしますが、このよ
うな諸問題について外務省は手をこまねいてお
られるのでありますか。外交折衝によってやはり領
海これこれ、それから経済水域これこれという展
望の延長線上について、外務省はこれらの問題に

ついて何か手を打っておられるかどうかと、そう
いう問題についてありのままをお答えいただきたい
と思っております。

○説明員(都甲岳洋君) ただいま、先生御指摘の
ありましたソビエト漁船による海洋投棄物のた
め、関係漁民が困っておられるという点につきま
して、私どもがとった措置について御説明申し上
げたいと思っております。

本件につきましては、本年の一月中旬ごろから
ソ連の漁船が九十九里浜沖等に来て、海上におい
てごみを捨てており、それが非常に関係漁民の網
等に損傷を与えているという申し出がございま
して、私どもも非常にその影響が深刻であるとい
うふうに受けとめまして、二月の六日に、在日ソ連
大使を通じてソ連政府に対して本件について
注意を喚起し、それからこのようなことが繰り返
されないようにということをお願いいたしました。
で、ソ連政府といたしまして、本件を深刻に受
けとめておられるようございまして、一週間後に回
答が参りました。で、関係当局より、日本の近海
で操業する全ソ連漁船に対して、海上汚染関係の
規定を遵守するようにという指示が出されたよう
でございます。そして、さらにソ連政府といたし
ましては、この規定が遵守されるために常設の監
視機関を設けたと、監視体制を設けたということ
を通報してまいりました。私どもの理解している
限りにおきましては、その後、具体的には事故が
これに関連してあったという事は伺っておりま
せん、むしろそのような具体的な措置がとられ
たことによつて事態は改善したという報告を受け
ている次第でございます。

一月以来の政府がとりました措置について簡単
に御報告を申し上げます。

○杉山善太郎君 水産庁の方から、この漁業被害
の状況とか、これに対する対策とか、あるいは陳
情とか、そういうものを水産庁の方については、
これは反応はありますか、その点についてお答え
いただきたいと思っております。

○説明員(平井義徳君) 水産庁としてお答えいた
します。

先生の御指摘の点につきましては、千葉県の漁
民等からの陳情がありまして、われわれといたし
ましては、ただいま外務省からお答えがございま
したように、ソ連に抗議をすることともに、海底に
たまりました空カソンとか、古網とかというのを除
去するという事業を行いました。これ千五百万円
の事業費で、水産庁は半額補助いたしました。三
月の三日から五日間にわたつて実施した次第で
ございます。

○杉山善太郎君 運輸大臣や保安庁の方ではこれ
について、いま外務省、水産庁それぞれの関連が
ありますのでお答えをいただきましたけれども、
総括として、なかなか大きな船団が相当な船を
伴つてすれすれでやっておるといふ問題につい
て、これは生命安全、海域というふうなそういう
ような問題についてしかるべき手を打っておられ
るだろうと思われけれども、現状のありのままを
ひたつてお答えをいただきたいと思っております。

○国務大臣(木村陸男君) 実は、毎年のように三
陸沖から房総にかけまして、領海すれすれに非常
な勢力のソ連の漁船団が南下いたしました。漁業を
やっております、これはわが政府といたしまし
ても非常な大きな問題になっておることは御承知
のとおりでございます。海上保安庁といたしまし
ても、領海外のことでございますので、ただこれ
を監視をするという域を出ることは困難でござい
ますので、そういう意味で監視をずっと続けてお
るわけでございますが、一番影響を受けます日本
の漁船、漁業者等の被害につきましては、いまの
廃棄物の問題もありません、また漁業そのものの
影響もございまして、これらにつきましては監
視をしております、監視の実態を外務省なり水
産庁に連絡をとりながらそれぞれ適切な措置を
とつてもらうように、こういうふうな行動を続け
ておるわけでございます。

外務省並びに水産庁等におきましては、先ほど
御答弁いたしましたようなことでそれぞれ対策を
講じ、先方に向かつては善処を要望し、先方もそ
れを受けて善処をしてくれておるといふ状況で
ございますが、これもやはり領海が、従来の領海で
はなかなかむずかしいこととございまして、何と
いたしまして領海内には入らぬのですから、公
海上の漁業でございますから、公海上と云いな
がら迷惑をわが方に及ぼさないように、良心的に
やつてもらふという向こう側の実質的な努力にま
たなければいけない。で、直接にいろんな被害、
影響のあるものは、それぞれ外交ルートを通じて
その除去なり、対策を要請するということを通
じ、そういう状況を保安庁としては監視するとい
うことを続ける、こういうことになるわけござ
います。

○杉山善太郎君 以上で終わります。
○委員長(上林繁次郎君) 午前中の質疑はこの程
度とし、午後一時十五分まで休憩いたします。
午後零時十四分休憩

午後一時二十二分開会
○委員長(上林繁次郎君) 運輸委員会を再開いた
します。
海洋汚染防止法の一部を改正する法律案を議題
とし、質疑を続行いたします。

○加瀬完君 海上災害防止センターは国の責任を
代弁する機関ということになりますか。
○政府委員(富村泰彦君) 油による事故が起こり
ますと、原因者に排除の措置をする義務がござい
ます。それで、その措置が十分に行われていない
ときには海上保安庁がみずから排除措置を行いま
して、その措置に要した費用を原因者に求償する
ことができるということになっております。した
が、いま、原因者の措置義務が第一義的にはあ
るといふことになっておりますが、ところがその
措置を原因者がするいとまがないとか、あるいは
そのする措置が不十分であるときに海上保安庁は
みずからもやりますけれども、今度の防災セン
ターを使ってそれに指示をして防災の作業をさせ
るといふことの両方で考えておられるわけであり

す。したがって、いわば海上保安庁が原因者にか
わってやる、その代執行をやりますその事務の一
部をセンターにも指示してやらせることができる
ということをごさいます。国の責任はそれで免
れるわけでもないことをごさいます。

○加瀬完君 海上災害防止の責任が国にあるとい
うなら、たとえば海上災害防止センターをつ
つくるにしてもその内容というのは明確でな
ならないと思うんです。で、海上災害防止セン
ターから原因者なり対象者に命令やあるいは措置
を要求したとしても、これを必ず守らな
ないという保証はどこにもないでしょう。これは
ありませんか。もう一度申し上げると、センタ
ーから命令や措置を原因者に要求しても、原因者は
必ずこれを守らな
ないという保証が
ありませんか。

○政府委員(園村泰彦君) 海上保安庁がセンタ
ーに取り急いで初動の防除措置をすることを指示を
するということでありまして、原因者に命令をする
わけではないということをごさいます。

○加瀬完君 センターは、
○政府委員(園村泰彦君) それでセンターは海上
保安庁長官の指示に従わなければならないというこ
とになっております。

○加瀬完君 だから、海上保安庁長官の指示に
従ってセンターは原因者にいろいろなことを要求
することがあり得るでしょう。しかし、その原因
者が必ずセンターの要求にこたえるという保証は
どこにもないじゃないかと……

○政府委員(園村泰彦君) 保安庁がセンターに指
示して作業をさせる、で、その作業に要した費用
を後ほどセンターから原因者に対して求償する、
それに対して強制徴収権があると、こういう仕組
みになっております。

○加瀬完君 もう少し詰めます。
この法律の題名を「海洋汚染及び海上災害の防
止に関する法律」というふうに変更したわけであり
ますが、現実この海洋汚染あるいは災害の防除が
完全に行われているという御認定ですか。汚染だ

けでも結構です、汚染防止が完全に行われている
という御認定ですか。

○政府委員(園村泰彦君) 原因者がその第一義的
な防除の責任に基づいて防除措置を完全にやって
いるかというお話につきましては、やはり防除義
務者が完全にやっている場合とやっていない場合
とある、やれない場合もあるということをごさ
います。それで私も現場に原因者がいないと
か、現場への到着がおくれないとかということ
で、初動のときにどうしても取り急いで油の広がりを
防除しなければならぬというように、セン
ターも使って初動のときに防除活動をやります
と、それを使って防除活動をやらせるということ
でございませぬ。なお、その原因者が措置義務に違反す
るといふようなときには、それに対してまたその
必要な措置をとるべきことを命令をする、ある
いは保安庁がかわってやって、かわった費用を原因
者に求償するということになると思いま
す。

○加瀬完君 その前段の御説明にありましたよ
うに、現状において原因者がこの汚染防止の義務を
やっていない、あるいはやられておられない、そ
ういふ状況はお認めになるわけですね。ですから、
新しい法律というものは、そういうことが完全に解
決されなければならぬ場合があるかと、か
やっておられないときもありませんか、それ
だけ逆を言えば、関係者は被害を受けているわ
けですよ。その被害を防ぐことがこの法律の目的
でしょう。この目的はそういうことよろしゅう
ございませぬ。

○政府委員(園村泰彦君) できるだけ防除作業を
十分にやらせるということですよ。また初めから
やっていないということを確認するのは私の説明と
しては不十分である、したがって、やっていない
ときには海洋汚染防止法のそれぞれの条項に照ら
して違反行為である、したがって、事件としてわ
れわれは取り締まるということになると思いま
す。

○加瀬完君 いま、できるだけという言葉があり
ましたかね、できるだけでは防除にならないん
で、それで、この条文の説明の中にも、船舶所
有者その他の関係者の責任について指定してある
わけでしょう。この責任規定というものが明確に
なっているのを遂行するようにならなければこ
の法律を提案する条件というのは解決されな
いわけですね。それならば、いままで海洋汚染の実
態、それに伴う解決、それがどう行われておた
か、どういふ状態であったか、これはそれらのも
るもの反省の上でこの法律ができたと思いま
すから、保安庁でどういふ問題がございませ
ぬ、こういうような被害がございませぬ、これを今
度はどう解決がございませぬということにならな
りや、私も、この法律をつくったってどれ
ら一体いまままでの問題点が解決するかという
ことがつかない。この点は御研究があると思いま
すから、御説明を賜ります。

○政府委員(園村泰彦君) 法律で書いてあること
は当然守らなければならない。したがって、私どもは、防除の作業を十分にやら
して、関係者に被害を与えないようにということ
で、平素から事件の発生を監視をし、また、事件
が起きましたら法令の遵守状況を見て取り締ま
りをするということになっております。で、かな
り過去にもいろいろな事件がございませぬ。それは
刑事事件として私どもは取り締まりの対象にいた
しますものは取り締まりの対象として、事件とし
て検察庁に送致をして、検察庁で刑事事件として
取り上げて裁判にかけるということをごさいま
す。また、民事関係の被害が起きましたなら
ば、それは刑事の問題ではございませぬが、関係
者の中で民事の裁判が行われているという例が過
去においてあるということをごさいます。

○加瀬完君 最初に申しましたように、海洋汚染
及び海上災害の防止、この「海上災害の防止」に
ウエイトがかかって、海洋汚染の払拭という点は
薄められているように感じられてならない。あな
たの御説明のように、刑事事件のものは刑事事件
にしましたと、民事事件のものは民事事件になっ
ておりますというけれども、民事事件はあなたの
方で出したものはほとんどなくて、これはそれぞ
れの関係者が出したと思うんです。刑事事件に
すべきものを刑事事件にしていなくて、こういう
扱い方がいままでなかったわけではありませ
ぬ。

この前私はこの委員会、明原丸という問題を
取り上げたわけでありませぬが、そのときに、四十
六年でした。四十六年も押さえて過去五年間で東
京湾だけで油汚染が十二件あります。その中で
原因がはっきりしたものは四件、倍の数は原因不
明のままに被害をこうむり、放し、こういう形に
なっています。そのとき私は、もっと海上保安
庁というものは原因者に対する刑事罰の摘発とい
うものを積極的にやらなければならぬと思いま
す。か、みんな逃げられちゃってどうにもなら
ない。それで住民が泣き寝入りをして、漁民が
泣き寝入りをして、海上保安庁のこの件に関
する海洋汚染に関する私は監視体制なり保安行政
なりというものがもともと内容が充実したも
のでなければならぬという感じを持ったわけ
です。そこで、保安庁はいままでの汚染に関する原
因者の責任が明確にすべて解決された、こうい
う御認定ですか。

○政府委員(園村泰彦君) 数字で申し上げま
すと、当庁が確認をいたしました油による海洋汚染
の件数は、過去五年間の数字で申しますと四十六
年に千三百件、四十七年に千九百八十三件、四十
八年に二千六十件、四十九年に千九百八十五件、
五十年に千五百八十四件と減ってきております。
その油による汚染の件数のうちで、原因者不明の
ものは四十六年に三百二十四件、したがってま
して、油の汚染件数のうちで不明件数は二五%で
ございました。四十七年は不明の件数が七百九十五
件で、総件数に占めるウエイトが四〇%、四十八
年は不明件数が七百五十二件で、総件数に占める
割合が三六・五%、四十九年は七百八十八件の不明件
数で、総件数のうち占める割合が三五・六%、

五十年は不明件数が五百十三件で、総件数の上に占める割合が三・四%でございます。

まあ数字だけで申しますと、できるだけ私どももこの不明件数というものを少なくしたいということで船艇、航空機を使ってやっておりますし、夜間の撮影装置なども逐次整備をして、夜間の取り締まりもできるだけやっておりますが、そういった不明の率というものは若干毎年好転してきておるといふことでございますが皆無ではない、不明件数はかなりやっばり残っておりますという実態でございます。

○加瀬完君 これはパーセントだけで成績というわけにいかぬですよ。被害を受けた側からすれば、パーセントの割りに被害が少なくなつたということにならないわけですよ。たとえ一%であっても莫大な被害というふうなこともあり得るわけですから。そこでセンターの効率を上げるためには原因者の積極的な義務履行というのがこれは先行しなければどうにもならないと思ふんです。これが今度の法律では全くの未保証じゃありませんか。原因者が積極的に関与すればこれはできないでしょう。しかし、そういう保証はどこにもないでしょう。この点どうですか。

○政府委員(園村泰彦君) その点は従来の海洋汚染防止法と私どもは考え方を變えておりません。したがって、何人といえどもその油を流してはいかぬという原則的な禁止の条文と、それから第六章で原因者がそれぞれそれに対する防止の措置をとらなければいかぬ。たとえば、まず船長が応急措置をする、続いて所有者が本格的な防除の措置をするというふうな点は、従来と何にも變えておりません。それからもう基本的な精神として、PPPの原則に基づいて原因者がそういった防除の責任を負つておるのでありますから、そういった精神に基づいて守らせるように指導していくのは従来と変わらないつもりでやっております。なお、私ども今度の法律でお願いしたいと思ひ

ますのは、油の面について言いますと、やはり環境の保全ということだけで、油は、黒い油が流れてその環境の保全を妨げると、海洋を汚染させるという意味で取り上げておりましたことだけでは足りないもので、災害という面でも及ぶと、人体、生命の損害にまで及ぶということで、私どもは新たに船舶所有者に油回収船の配備の義務を設けましたり、それから平素から協議会をつくつて、一たん事故あるときの防除計画を作成をさせましたり、それからセンターに指示をして、原因者が手を下せないような初動のときにもすぐ防除の作業にとりかからせるようにするという意味で、従来の油の取り締まりの考え方、それからその法令を守らせる精神、そういうものは變えないで、さらにその上で防除措置の整備強化というものを考へて、それを環境公害立法である従来の海洋汚染防止法にさらにつけ加えたということでありまして、環境立法としても決して退歩してないということ、さらに災害法としてはそれにプラスをして整備強化をしたというつもりでございます。

○加瀬完君 おかしいじゃないですか。従来と變わつていないということ、三〇%ないし四〇%の把握といふこと、逃げられてしまう原因者を残すということになるわけですね。したがって、新しい立法といふものは、いままでも汚染原因をつくつて逃げた者も今度は逃げられませんと、そしてこの防止センターというのは、仮に逃げたところで結局その被害の救済はいたしますよというものがこの法律でしょう。従来と變わつておらないということであれば何も新立法する必要は一つもないですよ。

そこで、先に伺いますが、一九六九年、油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約というものができましたね。それにつれてわが国の油濁損害賠償保障法というものができましたね。これを見ましても、所有者の無過失賠償責任ということが明確になっていきますか。この点をお伺いします。

○政府委員(園村泰彦君) 実は、私の直接の所管ではないんですけれども、海運局系統の法律です。が、私、当時前国会にこの法律を御審議願ひましたこともありますので、先生いとお尋ねのお話がございました点につきましては、間違ひなくタンカーの損害賠償責任につきましては、従来の制度よりもさらに責任を加重して無過失の損害賠償責任ということになって、それに基づいて国内法が制定をされた。ただ、これが発効するのがたしかこの秋ごろからでなかつたかと思つておりますので、ちよつとその発効の条件などはいまいき思ひ浮かばないんですが、たてまえは無過失賠償責任になっております。

○加瀬完君 外側から見た法律というのは非常によくできてますよ。しかし、こういう場合がはつきりしないじゃないですか。故意または過失の立証がある場合と、それがなく場合と賠償方法が違つてくるはずですね。これらについて具体的な方針がきちんと出ていますか。

○政府委員(園村泰彦君) 一定の不可抗力の事由に該当しない以上は故意、過失の区別なく、無過失でも責任を負いますので、一定のトン当たりの金額に基づいて損害を賠償するというところに新しい法律ではなつておるといふことでございます。○加瀬完君 汚染原因の不明のため賠償が不成立の場合がいままでは非常に多いと思ひましたね。あるいは不成立でなくても、その解決がつかないために問題の結論が出ないというケースが非常に多かった。で、この賠償法ではこれらが簡単に解決できるように、結論が出るようになっておりますか。

○政府委員(園村泰彦君) その新しい賠償保障法では、実は原因者不明のことには触れておりません。原因者がはつきりしている場合に、その原因者が無過失でも責任を負うということでございます。その基本にはたしか二トン以上の船舶に強制保険を掛けさせて保険金を積ませておくということが基本になつておつたと思ひます。原因者不明の救済制度につきましては、たしか水産庁の方で漁業の補償に対する漁場油濁被害救済基金というものを設立をいたしました。原因者不明の漁業に対する被害については、清掃費なり補償費なりをその基金で支払つておるといふ制度を水産庁でやっております。○加瀬完君 問題は、どう払うかということではなく、立証責任はだれがとるかという問題です。原因が故意または過失、こういう立証がなければその判定は判然としないでしょう。その立証はだれがするんですか。立証責任はどこにあるのか。

○加瀬完君 この賠償保障法は、いまのような御説明のとおりになりましようけれども、問題は、多いときは四六%把握できない原因者がいるわけですね。四六%把握がしたままで置いて、もしもこれを全部無過失の賠償に適合するならば、これは逃れて恥なしということ、わからないように逃げちゃえば幾ら何やってもいいということになります。汚濁防止の一番のねらいは、原因者にはっきりとした責任を持たせるといふことではないか。原因者負担の原則というものを確立するということではないか。それに立証責任というものが不明確ではどうにもならないと思ふんです。この立証責任をもつと保安庁がしなけりやどうにもならないのに、保安庁はそういう業務には非常に私には完全ではないと思ふんです。

改めて伺いますが、原因者が油で汚濁をした場合は、原因者によつてこれを防除することが一番のいい方法でしょう。これはお認めになりますか。○政府委員(園村泰彦君) そのとおりでございます。

○加瀬完君 そうすると、汚染監視の義務者というのとは一体だれですか。海上保安庁じゃないですか。

○政府委員(園村泰彦君) 私どもは、原因者不明の件数をできるだけ少なくしたいということで、その油の分析、検出の装置でございませうか、あるいは先ほどもちよつと申し述べましたけれども、夜間の撮影装置とか、そういうものを使得って原因をはっきりさせるということに、取り締まりとして責任を負っているということにございませう。それから……

○加瀬完君 私の聞いているのはそういうことじゃない。汚染監視の責任は海上保安庁が持つのではないのかと聞いている。そうだから、そうでないか、おっしゃればいい。

○政府委員(園村泰彦君) そこで、まあ数字をいま申し上げようと思ったんですけども、年々の……

○加瀬完君 数字じゃないですよ。そうか、そうでないか、答えてくださいよ。

○政府委員(園村泰彦君) 海上保安庁が監視の責任は持つておるといふこととございませう。

○加瀬完君 では、昭和四十六年十二月の明原丸事件については、その後の経過をどう把握していらっしゃるんですか。

○政府委員(園村泰彦君) 明原丸の事件の刑事と民事の訴訟の現状を申し上げますと、まず刑事訴訟につきましては、横浜地検川崎支部が昭和四十七年八月三十一日……

○加瀬完君 簡潔でいいです、簡潔で。

○政府委員(園村泰彦君) 起訴いたしました。以来、昭和五十一年二月二十日まで十八回の公判が開かれたと聞いております。これは海洋汚染防止法違反で私どもが昭和四十七年三月二十四日に事件を送致いたしましたところによるものでございませう。

次に、民事訴訟ですが……
○加瀬完君 民事訴訟はいいです。そうすると、海上保安庁としては刑事責任があ

ると認めて送検したと、こういうことですね。
○政府委員(園村泰彦君) 明原丸が油を流したという事件については、私どもは海洋汚染防止法のそれぞれの条項に照らして事件を送致をした。で、被疑者は船長と機関士と、それから両罰規定で明治海運という会社であるということにございませう。

○加瀬完君 それでは、いま御説明をしかけられました民事訴訟の方で、先般海上保安庁が民事裁判の証言に出られて証言をしておりますね。この概要をお述べをいただきます。

○政府委員(園村泰彦君) 警備救難部長にその件は調べさせてありますので、ここにおりますからいまお答えをさせていただきます。

○説明員(山本三三君) 民事訴訟におきまして、海上保安庁関係では証人としまして四十九年の八月二十八日には阿部元海上公署課長、四十九年十一月十一日には手塚元海上保安庁長官、それから青木川崎海上保安署員、この三名が出ております。

で、この……
○加瀬完君 証言の概略だけ、要点、こういうことを証言しましたということをおっしゃっていただきたい。

○説明員(山本三三君) 阿部元海上公署課長の証言の要旨は、一つは油の量でございませうが、油の量につきましては二・三五ロングトンを超える相当大量な油である、そのように証言いたしております。

それから防除の概要についても証言をいたしました。が、この油の類似性につきましては、類似性ありと判断されると、そのように証言いたしております。

それから、明原丸から流れた油が木更津の方に流れ着く可能性はあるかという質問に対しては、海上保安庁水路部の分析結果によりませうと、海流、風などを総合しますと可能性はある、ただし、断言はできないと、このように証言いたしております。

以上です。
○加瀬完君 保安庁長官の証言の概要は、いま御説明もありましたとおり、流出した油の量は明原丸側が主張しているのと違って量は多い。第二点は、川崎から木更津に流着する可能性は希少ではあるが、ある。第三点は、川崎の流出油と木更津の油の質は近似している。四、当時他に汚濁原因はない。この四点が証言されたと聞いておりますが、間違いありませんか。

○説明員(山本三三君) 油の類似性につきましては、分析の結果は類似性は非常に高いというふうには手塚元長官は証言をされております。

それから、その当時ほかに油を流した者はいるかという点に對しましては、約七百隻の船舶あるいは六十数カ所の工場、こういった東京湾……もちろん東京湾関係でございませうけれども、油の採取、分析を行ったが、その客観がありそうに思えるものはなかったと、そのように証言しております。

○加瀬完君 大体私が申し述べたのと大要は同じですね。近似しているようさらに証言の方がはつきりしているわけですし、それから油をほかに流した者も見当たらないということも事実としてお認めいただいた。こういうふうに原因者が明瞭であるにもかかわらず、明原丸事件は四十六年に起こりまして、四十七年に恐らく争いが起こりまして、いまもって全く未解決なままで、これについて関係住民は割り切れない気持ちでおります。この漁民の気持ちについて保安庁長官はどうお感じになりますか。

○政府委員(園村泰彦君) 一番意見の分かれているところは、油の同一性ということについての問題が残されて意見が分かれて、それでやむを得ず裁判になっていると思うのです。裁判の手続がどれだけかかるかということ、これはちよつと私どもから申し上げられないので、これはそういう司法の手続によるはかばかはないと思ひますが、やはり裁判が解決してその責任の問題が明らかになつた上で、その内容に従つてその処理が行われると

いうことを私どもは期待するということにございませう。
○加瀬完君 それはおかしいですよ。民事裁判はあなた方がどうすることもできないけれども、あなた方は同一内容で刑事訴訟しているでしょう。そして、その刑事訴訟においても流出した油が大量であるということ、それから当時他に油を流した者はいないということ、この二つは海を汚染したのは明原丸の油であるということは確実になっているじゃないですか。それならば、側面から私どもは協力の仕方もあると思う。監視責任は海上保安庁にあると言ふ。監視責任のある海上保安庁が明原丸は海を汚染した、間違いないと、こういう判定をして刑事起訴に踏み切っているのかかわらず、同じ内容で争っている民事には私は存じませんと、時がたたなければわかりません。それじゃ一体、あわせて海上保安庁が責任を持たなければならぬ漁民の安全なり漁場の安全なり、こういうものは一体どうなるんですか。

だから、私はさつき最初に、監視責任は保安庁ですわと伺つたわけですが。監視責任があるなら、監視責任の不備のためにこういうことになつたというところになるんじゃないですか。これは今度の法律にも関係があるんです。どんなに災害防止センターができたところで、災害防止センターに海上保安庁から通知をして、こうしろあししろと言つたつて油が皆流れちゃうんです。で、原因者がどこへ行つたかわからなくなっちゃう。海洋汚染を完全に解決するためには徹底的に保安庁が原因者を調べてつかまえて離さない、責任をとらせると、この姿勢がなけりゃどうにもならないです。三〇%ないし四十%みんな逃がしてやる。こういう状態の中では根本的な問題の解決はできませんよ。金がないの、人が少ないの、こういうことは言わせませんよ。それは堂々と長官なり当局なりが要請すればいいことなんだ。大臣もそこにおりますけれども、三六%から四十%というふうな、大さっぱに言えは見つかつたものの半分は逃げられちゃっている。逃げられなきゃならな

いような海上保安庁は体制だ、東京湾だけ見たって、一番監視が完備している東京湾だって全く大きな網の目みたいなんです。こういう状態を不問に付しておいて、センターをつくらうが何をつくらうが問題の解決には私はないと思う。

当時国務大臣の大石武一さんは、八徳から九徳の損害であろうと、これは政治の責任でありまして、こう答えている。政治の責任というならば、政府が当然、何年もたっているから、再び明原丸みたいなことはありませぬよということ、政治責任を明らかにしなきゃならない。四十六、四十七、四十八、四十九、五十といま並べた。大分よくなっていますと言ったって、まだ二五%から三〇%原因者を逃がしている。無責任とは申しませんが、保安庁行政は余りにずさんではありませぬか。八億なり九億なり損害を受けた者は、どろぼうに追い銭じゃ悪いけれども、さらに訴訟費用も加わって、訴訟時間も仕事を休んで、生活困窮の度をますます激しくしている。それに対して一応送検しましたと、起訴になるでしょうと、そのうち解決が出るでしょうと、それまでは保安庁は知りませんでは、汚濁原因者を徹底的に追及している姿勢と言えますか、これ。関係者は、海上保安庁は何にもしてくれないと、全く漁民には役に立たない存在だと言っていますよ。そうではありませぬというお答えをここではつきりいただきました。

○政府委員(山村泰彦君) ちよっと数字になって恐縮なんですけれども、事件の原因者が、先生御指摘のような、私、先ほど申し上げたように……

○加瀬完君 言いわけはいいから、質問に答えてくれればいいよ。

○政府委員(山村泰彦君) 送致件数というものは、私も取り締まりをやっています、これ別の数字になりますけれども、四十六年から五十年までかなりふえて、私もとしては一生涯懸命に事件を追いかけて立件をして送致をしているという数字は別にございます。それで、油の汚染件数に對してわれわれが承知している率としては約半

分。五十年で言いますと五二%ぐらいのものを送致しているという現状になっております。

本件につきましてやはり私も、川崎の油の事件について海洋汚染防止法違反で送致をして、起訴されて、それが刑事事件になっているということですが、遺憾ながら木更津の被害との因果関係について関係者の間で意見が分かれておいて、裁判官になつていてということが今日まで解決を延引させている事態になっていると思つて、御指摘のように私もできるだけ船艇、航空機、あるいは分析機器を使って今後ますますその原因者不明というふうなものが出ないように監視をやります。それから事件が起こったら嚴重にその法令に照らして違反行為については取り締まりをして立件をするということは今後努力をしていきたいと思つております。

○加瀬完君 センターをつくりましても、午前中の御容弁で伺つておりましたけれども、これは法人として政府も金を出して、これから作業を始めるわけですけれども、海上汚染で一番の問題は、原因者の責任を徹底的に追及するということがなれば、結局海上汚染というのにはなくなりませぬよ。海上汚染をすれば財産をなくするほどの経済的打撃を受けると、そういう拘束と義務を負わされているということになって初めて油を出さないような警戒心が出てくる。いまのように大体半分ぐらい逃げられるのだから、わからないように捨てちゃえばそれきりだ。ほとんど夜間でしょう、問題の油が出るのが、昼間の問題は少ない、夜間です。災害みたいなときはとにかく、故意で油を流して逃げる船はほとんど夜間だ。夜間の監視体制というのはほとんどないでしょう。センターができたってセンターで取り締まるわけにはいかぬでしょう。

そこで、私は明原丸みたいな事件があつたらこれについては原因者究明、賠償責任の追及というものは政府も本腰を入れていただかなければならないと思うのですよ。海上保安庁長官の民事裁判における証言は非常に地元も感謝をしております。

す。はつきり言つていただきました。油も類似しているということをはつきり言っているんですよ。ほかからどこからも油が流れた原因はないというのでしよう。時間がありませんから詳しくは申し上げませんが、私もいろいろ調べましたけれども、あの当時の気象条件では、川崎の扇島のシーパスの油は木更津に流れ着くという因果関係は気象庁が立証しているわけです。そして、油も向こうの言ひ分の二・何リットルというふうなことでなくて、少なく見たって六十トンから八十トンが出てくるということがはつきりしている。立証は明確じゃないですか。

汚染が直接の刑事責任ですけれども、汚染をすればいろいろの被害を生じますから、汚染そのものが刑事責任になっているわけですからね。汚染を追及するというならば、汚染によって出た被害、賠償責任、こういうものも保安庁ははつきりと態度を打ち出して追及しなければおかしんじゃないですか。この点、まるで人ごとのように、木更津に浮着した油と扇島シーパスから流出した油の質が争いのもで言つて人ごとでこれ済まされる問題ではないでしよう。その態度というものが明確になって、海上保安庁の監視を逃れるわけにはまいりませぬという、こういう受け取り方を関係者がしなければ海洋汚染はなくなりませぬよ、それでいいでしようか。

○政府委員(山村泰彦君) 私も取り締まりの側に立ちますと、直接的にはやっぱり刑事責任ということになりませぬけれども、できるだけ先生お話しごさいますように、その原因と結果というものが判然としたらいますように、監視、取り締まりを十分続けてこれからいります。そういうことで、やはり原因者負担の思想が、後で油を流すという結果は出ないというふうなことをみんなの気持ちの中に植えていくために、それが私も必要だということを考えております。

○加瀬完君 五年も六年も前のことを掘り返して申し上げるわけじゃないけれども、私はこの明原丸の問題に関しては、海上保安庁の出先の態度と

いうものは、はなはだ腑に落ちない問題があるわけですね。皆さんも聞きでしよければ、オイルフェンスが問題だと、オイルフェンスをやつてなかつたところもありますね。これは後で確認をされた。夜間給油というのはやらないことが原則でしよう。監視をはつきり立てなきゃならない、当然ですわね。ところが、この監視も船長いないでしよう。監視が非常に怠られておつた、これも明瞭になっている。

それから大平丸というのが問題になって、この船を追つかけていった、千葉の保安庁の出先が。ところが、川崎側はこの捜査を拒否しているんですね。同じ保安庁の中でありながら、千葉側は追跡して、大平丸から油が出たこと間違いない。大平丸の立入調査をしようと思つたら、それを川崎側はやらせぬ、こういうことをやっているんでしよ。

それから、中和剤にしたつて、大体五百リットルから二百リットルで一トンの油を処理するということになっておるでしよう。この場合、七百かん使つていますね。七百かんということは十八リットルの七倍百でありますから十二・六トンの使つてはいます。中和剤を十二・六トンの使つたということは、少なくとも百五十分の千として八十四トン、二分の千としても六十三トン、六十トンから八十トンの油が出なければならぬ二十トンも十三トンの中和剤を使うはずがないでしよう。それにもかかわらず、油は二・何トンのくらいしか出ないというふうに向こうは主張しているんでしよ。こういう調査も、一方やろうとした海上保安庁の職員と、一方これをやらせまいとした海上保安庁の職員と、こういう二色になつてこれはやらないでしよ。やることのできなかつた。

それから、いま言ったような流出した油の量の把握についても、これはむしろ保安庁関係が拒否して、正確な調べを。それから間野満一という方から供述をとつていますね。会社の報告と間野氏の供述が食い違つていますね。二百三十

丸の問題に関しては、海上保安庁の出先の態度と

二トンの食い違いがある、積み上げた油の。こういうことも一つも保安庁としての調査がないでしょう。ひどいのは、明原丸の三等機関士の平川降而という人がいましたね。この人から海上保安官の佐藤治夫さんというのが調書をとっている。この調書の一部はインク消しで訂正されている。「流れ出した油は」その下がインク消しで消されちゃって、「越えて海中に流れ出しました」と、こうなっている。いやしくも調書をインク消しで消したままこれを受け取っているわけです、消されたものを。明らかに捜査の完全性を期したということとは言われませんよ。

そういう幾つもの、私どもは海上保安庁が十二分な問題の解決をしたと受け取れない節がありまから、もっと監視体制をはっきりさせてくれなけりや困りますと申し上げているんです。当時の海上保安庁の長官も、これは私どもの方として非常に反省し、責任を追及しなきゃならない問題ですと、こうおっしゃいました。したがって、私どもはそれ以上追及はしませんでした。これが事実でないとしても、被害を受けた者からこういう疑義を持たれるような捜査で海上保安庁がいいはずないと思う。大臣、これはどうでしょう、海上保安庁の捜査というのは、少なくとも国民からにかく捜査は万全によくやってくれた、こういう信頼を持たれるような内容でなければならぬと思えますが、違いますか。

○国務大臣(木村睦男君) 海上保安庁は、海洋汚染防止法を履行する任務を持っておるわけでございますから、そういう立場から、海洋汚染防止法に違反するような行為があった場合には徹底的にこれを究明しなければならぬわけでございます。まずその点で、いま保安庁の長官が申し上げましたように、過去におきまして四〇〇内外どうしても現場をその瞬間で押さえられなかったという事実があるわけでございますが、この点は今後さらに一層監視を厳重にすべきであると、私もそういう指導の強化を図ってまいりたいと思えます。

それから明原丸事件に関連いたしましたは、明原丸が海洋汚染防止法に違反して油をたれ流したという事実は、保安庁がこれを把握しておりますがゆえに、海洋汚染防止法違反で刑事事件にいたしておるわけでございます。その限りでは、海洋汚染防止法の違反者であるということは保安庁が認定をいたしておるわけでございます。民事の方で、その油が千葉側側の海岸の方に流れて、そして、そののり業者が被害を与えたというのが民事事件でございますので、今度は油を流したという事柄と、その流れた油が風向きその他で千葉県側側の海岸の方に行つて、そして、その油でのり被害を生じたかどうかという因果関係が一つ問題になつておるわけでございます。この因果関係については、海上保安庁といたしましては、先ほども加瀬委員が言われましたように、裁判の証言の中で、保安庁では調べ得る限りのことは証言をいたしておるわけでございます。しかし、民事事件でございますから、この海上保安庁の証言を裁判所がどうとるかということが最終判断になるわけでございます。判断の材料としては証言をいたしておるということでございます。

したがって、問題は二つに分かれるわけでございますが、海上保安庁といたしましては結局、海洋汚染防止法の趣旨はこういうのり業者であるとか、漁業者等に海洋汚染による被害を与えないということが結局の目的でございますので、そのために海洋汚染防止法という法律があり、この法律の徹底履行を期することが海上保安庁の任務でございます。監視の面におきましては、今後ともさらに一層徹底して監視の網から逃れる者が少ないように、絶無を期するように努力をさすつもりでございますが、やはり天網恢恢疎にして漏らすこともございますが、できるだけそういうことのないように努力をさすつもりでございます。

なお、一たび保安庁が、油を流した原因者がこれであるということがはっきりいたす自信が持てたときには、そのためのあらゆる証言その他にも十分調査をいたしまして、保安庁としてはその責

任を果たし得るだけの証言をするように努力をするつもりでございます。

○加瀬委員(村松泰彦君) これで終わります。三点伺います。原因者の究明を捨てて防除対策はないと、これが基本であるという点は認めてよろしいかどうか。

第二点は、たとえば明原丸のように民事訴訟の係争中のものであらうとも、それはそれとして、原因者究明ということについては一層海上保安庁は努力を続けるものだと。

第三は、これは大臣にお答えをいただきますが、衆議院で明原丸の問題について質問がありましたとき、法務省と連絡をいたしまして速やかに解決するように協力をしてやるというお答えがあったそうでございますが、それはそれとおきこでも承つてよろしいか。この三点。

○政府委員(村松泰彦君) 原因者の究明がすべての基本だと、これはその通りでございます。それから原因者の究明について努力を続ける、これは事実、材料、手段があります限り、それは努力すべきものだと考えております。

○国務大臣(木村睦男君) 先ほども申し上げましたように、保安庁長官の証言から考えましても、十中八、九、原因者としては間違いないであろうというふうに保安庁は考えておると思えます。そういう意味からして、もう事件になつておりますからこちらが引き取つてどうこう言うわけにはありませんけれども、裁判所等と十分連絡をとりまして、円満に解決できるようには努力いたしたいと思つております。

○三木忠雄君 それではまず最初に、この法律案の趣旨説明等については運輸大臣から当初ございましたけれども、この提案の経緯、私はこれを、法律案ずつと読んでおりますと、どうしても防止センターをつくるのが主力のような法律案に考えられるわけです。したがって、この法律案を提案するまでのいろいろな経緯、あるいはいろいろな理由があったと思うのですが、この点についても少し詳細に説明願いたいと思つております。

○政府委員(村松泰彦君) 一昨年の暮れに二つの大きい事件がございまして、一つは水島の流出油の事件と、それから東京湾における第十雄洋丸の衝突炎上事故、これがございばらくの間で一番大きい事件でございました。そこで、私どもは従来の海洋汚染の対策がこれだいいんどうかという反省がまず第一にありましてございまして、たまたま、陸上のコンビナートを中心としまして、そのコンビナートの自衛消防でありますとか、タンクの保安の基準でありますとか、そういうものについて石油コンビナート等災害防止法が成立を見たのでございまして、そのときに、陸上のコンビナートの防災対策としてはこの法律でいけれども、一たんすでに水島でもその油が海上に流れているんだ、海上についてどうするかというのをよく考えて、しかもその海陸の接点で漏れがないように一貫した防災措置をつくるべきである、そういう法律を考へるというのを向院の附帯決議として、石油コンビナート等災害防止法のとときにいたいたわけでございます。

そこで、まず油について従来の海洋汚染の対策で十分であったかという反省をいたしましたところ、実は、従来は、重油その他の粘性のあるもの、さらには油が海洋を汚染するというところで、それが環境を阻害するではないかというところで、環境の保全ということを主眼とした海洋汚染防止法がつくられておつたということでございますが、翻つて水島の事故を見ても、単なる海が汚れたということでは済みませんで、さらに水産等に対する非常な財産上の災害が出てきて、会社も莫大なそういう補償に及ぶというふうなことが現実の問題として出てまいりました。もっとどろどろした油についても防除措置を整備強化しなければならぬということに気がつきまして、そこで私どもは、一定の重要な海域については、原因者負担の原則から船舶所有者に油回収船の配備を義務づけようじゃないかということをやつてきたわけでございます。これは陸上の側で石油コンビナートが特定の事業者にはやはり自分のと

うになつております。

○三木忠雄君 これは法律上はそういうふうな考
えられていても、最終的には裏契約とか、表に出
ない問題として、下請業者あるいは防災企業の装
置会社ですか、後でこれ何いたいと思つています
けれども、センターの下請を受ける装置業者と
か、おのの業者が責任を負担させられるとい
う、こういうぐあいになつてくるのではないかと
思つておられます。この点を私はこの法律の施行の
ときに明確にしておかなければ、恐らくこの船主は
四百そこの船主、船主協会から一億円の基金が出
る問題でも恐らく限られた問題であつて、そこで
責任を逃れようという一つのあらわれになつてく
るのではないかと、この点を私は心配するわけ
です。この点はやはりこの法令を施行するに当
つて明確にしておいてもらいたいということ、
この点をもう一度。

○政府委員(園村泰彦君) 法律上の備蓄義務の相
手方は船舶所有者ということにはつきりなつてお
りますし、省令をつくるるときにも、先生いとお話
ございましたような点は十分気をつけていきま
す。

それから一億の出資と申しますのは、防災セン
ターにまず初動のときに仕事をやらせるそういう
金、回転基金みたいなものとして一億の出資を仰
いでやつていらっしゃるんですが、実はこの回収船、回収
装置を配備させるのはそれと負担は別で、さらに
そういう負担が船主側にかかつていくというこ
とでございます。ただ、石油コンビナート法でも三
年間の猶予期間を置いて、どういうかつこうで幾
らの回収船をどこへ置くかというのを決める猶
予期間がございましたが、私ももそういう期間
を置いて、しかし委員会などは早速つづつて、ど
ういうかつこうでやつていったらいいかというこ
とを研究して、三年後にはちゃんとした配備をさ
せるということにしていきたくと思つておりま
す。

○三木忠雄君 そうしますと、この三十九条の四
項の配備場所ですね、これは三年後、法律のあれ

でなつていますけれども、二十九基地を一応予定
をしているわけですか。

○政府委員(園村泰彦君) さしあたりは二十九
基地で、それで六海域がいかにかパーできるかと
いうことを考えていきたい。ただ、それで不十分
なときには二十九基地をさらにふやしていくとい
うことも考えなきゃいかぬ。オイルフェンス、油
処理剤等については一時間ないし二時間で現場に
送らなければならないところというところで
選んだのが二十九基地です。大体六海域で二十
九基地で間に合ふと思ひますけれども、できるだ
けそれはよく調べてその基地の数も決めていきたく
と思つております。

○三木忠雄君 それじゃ次に、海洋汚染防止法が
制定されてから現在までの汚染の摘発状況は大体
どのぐらいになつていますか。

○政府委員(園村泰彦君) いま手元に――過去数
年間のはいま統一して御説明しますけれども、五十
年の一番新しい数字をまず申し上げます。
五十年で海上保安庁が確認いたしました海洋汚
染件数は二千二十八件でございます。これは四十
九年に比べて三百三十八件減少しておりますので
四十九年は二千三百六十六件でございます。それ
で、その状況を海域別に見ますと東京湾、伊勢
湾、大阪湾、瀬戸内海という重点海域で千二百三
十一件で全体の六六%を占めております。

それから排出種類別に見ますと、油による汚染
が千五百八十四件で全体の七八%、油以外のもの
が四百四十四件で二二%、合計で二千二十八件で
ございます。それから排出の源別に見ますと、船
舶からのものが千八十八件、五〇%ですか、約半分
でございます。それから外国船による汚染件数は
五十年で三百三十二件でございます。全汚染件
数、船舶からの件数千二十八件のうちの三三%が外
国船でございます。

それから送致件数は、五十年に当庁が送致いた
しました海上公害関係事犯は千七百二十三件でござ
います。このうち悪質な海上公害事犯が千百三
十九件ということになつております。

○三木忠雄君 海洋汚染防止法の第三十六条に
「廃油処理施設の能力が十分に存しないと認めら
れる場合は、廃油処理施設を整備すべきことを
勧告することができるといふことになつていて
勧告する。具体的には、廃油処理施設の施設が不備
であるとかんかいつて勧告をした地域はある
んですか。

○政府委員(竹内良夫君) 現在廃油処理施設につ
きましては、民間並びに足りないところは港湾管
理者がつくつて実施しております。現在までの
ところ、バラスト水等の大量のものにつきましては
ほとんど全国的に整備されていると見て結構であ
るといふふうに私も思つております。ただ少量
のものにつきまして、今後なおきめ細かい整備を
していかねばいけません。従来整備の仕方とい
つたしまして、常々港湾管理者等と話合つてい
るわけでございます。民間の実態等を見ながら、
こういうところにはやはりつづつたらどうかとい
うようなことを話し合つております。たとえば港
湾の五カ年計画をつくる、このような際にも長期
的な見通しを持ちまして管理者に整備してもら
う、このような形で整備を進めてまいりましたの
で、いままでのところ特に勧告をするというよう
な実態が必要でなかつたわけでございます。

○三木忠雄君 勧告する必要があるにきつたんですけ
れども、具体的にまだ港がそんなにきれいになつ
ていないところも大分あるわけでしょう。
それから、時間が限られていきますから余り細か
くは詰りませんけれども、廃油処理施設をつくつ
てから現在までのこの実態を見ますと、地方公共
団体が運営しているところはほとんど赤字で民間
業者は大体が黒。これは料金の関係もいろいろあ
ると思ひますけれども、これはどこに大きな原因
があるのか。運輸省としてはどう分析されておる
のか。

○政府委員(竹内良夫君) 料金につきましては、
原価を適正に反映するという形で民間につきまし
ては認可をする、管理者は届け出をするという形
で進めております。民間につきましては、先ほど

申し上げましたように、大量のバラスト水等相
当、量があるところで営業的な感覚も含めまして
つくつてまいりますので、大体において特に赤字
であるというふうなことが少のうございます。も
ちろんそういうところもございまして、それはひ
ちやいけなかつと思つております。ただ港湾管理者
の場合には、どちらかといいますと民間業者では
引き受けることができない残りの部分といいま
しようか、そういう意味で、ある意味で公共的な
意味でつくつていくわけでございます。それに対
しては五割の国庫補助をいたしまして、何とかその
料金を安くするように心がけていくわけござ
いますけれども、これを原価計算いたしまして、
国費の分を除いたところで適正原価計算をいたし
ますと結構高くなつております。それに高いもの
をそのままその料金にするということには、これは
本当はよろしいんですけれども、港湾管理者とい
つたしましては、相手がやはり小さな船舶である
ということも含めまして、大体適正原価の五分の一
とか十分の一ぐらいで料金を届け出るところ
が多々ございます。こういうことは、本当は港湾
管理者としては財政的には大変苦しいわけござ
いますけれども、これを上げてしまつて、今
度船の方が来なくなるというふうな経緯もあるん
ではないかと思ひます。で、議会等、いろいろそ
ちらの方の観点から現在の段階におきましては港
湾管理者の料金は大変低く抑えられております。
私どももいたしましては、そういうこともあるけ
れども、もう少し上げていいんじゃないかとい
うふうなことも指導しているわけでございますけ
れども、順次そこら辺のところは、今後もう少し
この需要面といひますか、PRを、もっと
営業を活発にするというふうな努力も要請しなが
ら、もう少し管理者の様子を見ていきたいとい
ふふうに考へている次第でございます。

○三木忠雄君 同じ港で、やはり民間の方には
い仕事の内容といひますかね、いい部分だけは民

間の方で引き受けて高い料金で採算ベースでやっている。地方公共団体には、公共的な色彩があるからということで悪い部分だけを押しつけて、それで地方公共団体はほとんど赤字。川崎なんかは、これは三千八百万ですか、一事業年度を見ても。当初これを設置するときに考えたときは、大體経営はうまくいくという、こういう想定のもとに運輸省はこの廃油処理施設をつくることを進推してきたわけでしょう。この点についてはどう考えていらっしゃいますか。

○政府委員(竹内良夫君) 当初、本当の最初に施設をつくるときは、やはり需要がもう少し多いというように考えていたようでございます。現実にはそれほどやはり多くなかったという経緯がございます。ただ、何といましても相手の海運船舶が大型のものよりも中小的のものが多く、大きいところはどっちかといえれば民間の方でペイするようなどころの方に大量に行くわけでございますが、そういう相手でございますので、原価で計算したもので公共的な立場からこの料金を押さえている。で、港湾管理者といたしましては、これは届け出でございまして、もつと原価に近い形でやってもいいわけでございますけれども、そういう社会的な情勢、そういうことも考慮しながらやっているとというのが実情でございます。私もどもといまして大変実は心苦しいというふうには思っているわけでございます。

○三木忠雄君 料金を上げるのは私賛成じゃないんだ。だけど、余りにも民間業者の方が相当有利になつておつて、地方公共団体が全部持ち出しで赤字を続けなきゃならない。こういうところにおつた行政面の中がめられたところがあるのではないかと思ふんですね。そういう当初予想しておつた必要見込み、あるいは当初計画しておつたとおりにいかなかったところにやはり行政上の問題が私はあるのではないかと思ふんですね。この点についてどう考えますか。

○政府委員(竹内良夫君) 全体のメカニズムから考えますと、民間で廃油を処理いたしまして、残っている部分を足りないところに、公共的な港湾管理者に頼んでいこうというスタイルになつていられるわけでございます。ですから、まことに港湾管理者の毒だという感じがいたします。ですから、料金もやはりある程度適正にさせてもよろしいんではないかと、それからまた国といたしましては、その助成の一環といたしまして、施設に対して補助金五割を出している、これは海洋汚染防止法の制定時の形でそういうふうな形になつたわけでございます。いろいろ考えますと、もつと本当は助成したいなあという、私どもはそういう気持ちでございますけれども、現在の段階といたしましては施設に助成をしていくと、それから維持管理というふうな形のところは助成をするというのも一つの考えかと思ふけれども、現在港湾というのに対しては、維持管理に対しては助成しないと、それは収支の中で償うという姿勢でやっておりますので、いまのような形にならざるを得ないのが現状でございます。

○三木忠雄君 これね、つくるときに、地方の公共団体がつくつているところへ民間を持ってくれば、民間が有利な方向になるように行政指導をしているとしかとれないわけですよ、極端に言えは。何も地方公共団体一つでいいじゃないかと、こういう赤字になつていんだからほかに民間をつくる必要はないじゃないかという、こういうふうな考え方も成り立つわけですね。この点についてはいかがですか。

○政府委員(竹内良夫君) 考え方自体が、地方公共団体が赤字だから民間つくらなくてもいいじゃないかというのと反対に、民間の足りない部分を地方公共団体にやつてもらつていこうというのがたまたまございまして。

○三木忠雄君 これは、ちよつと納得できないんですけれどもね。いい部分だけ民間にやらして、あと悪い部分は——じゃ、もう民間が全部一カ所で、極端に言えは、その港を民間一カ所で責任を負えば、悪い部分もあればいい部分も取るんだから、やれるのではないかと、こういうふう

われわれは考えるわけですね。ところが、いいところは民間をつくつておいて、どうしても補えぬ部分を地方公共団体にやらして、これは公共上から言えは安い料金になるのは当然だと思ふんですね。中小船舶を扱うんですから。こういう形になればますます差が出てきて、営業ペラソス、地方財政の赤字の中にまたさらにつき込まなきゃならないという問題になつてくると思ふんですね。こころがちよつとやっぱり私たちが納得できないような問題なんですね。こころも、もう少し今後どうするか、いままでの分をこれつづせとかなんか言つてもこれは始まらない問題ですから、今後どういう需要を多くするPRをするとか、あるいはこころをどう行政指導して、この問題を、地方財政赤字の中でさらにこれを持ち出しをしなければならぬという、こういう問題をどう解決していくかというところについての意見を伺いたいと思ふます。

○政府委員(竹内良夫君) これは、とにかくこれは管理に対してPR、いろいろの経営の仕方について一段の努力をしていただくと同時に、根本的には、こういう形ができてくるというのには、やはり利用者が大きな利用者もあれば小さな利用者もいるし、従来は何にもないときには海に捨てていたと、それが海に捨ててはいけないんだよと、これはきれいにしなくちゃいけない、で、義務づけていくと、そういう中で、相手もあることとございまして、全部を救うための一つの手段として民間管理者にやつてもらつていこうというの姿があるわけでございます。これをもし管理者をなくすとしたら、恐らく海にまた戻つていくというものもあるかも知れません。そこら辺のことになりますと、一方ではそれを監視することにも非常に強くやらなくてはならない。根本的には、やはり民間の企業におきまして、また船のそれぞれのビヘービヤも海洋汚染防止法の精神をびしと守つていただまして、という考え方が一つどうしても要るんではあると思ふんです。

要するに、こういうようなシステムをつくつた

というのは、経済的な面から海洋の不法の投棄を極力少なくして全部処理しようというふうなスタイルを目標としてこのような形ができていられるわけでございます。で、管理者で努力すると同時に、また料金等の適正なものを取れるように努力すると同時に、不法な投棄、あるいは一般の事業所における不法な実施のないような監視、取り締まりというものを強化していくということが今後のわれわれの努力ではないかというふうに考えるわけ

○三木忠雄君 そこの問題は私わかり切つてい

私、もつと実態をよく調べた上で一つ一つの問題どうなつているかということも検討してみたいと思ふますけれども、余りにも川崎市なんかは負担が多過ぎる。それから静岡にしても、民間業者の方は利益上げていられる。料金が上がるにしても、やはりそこに設置した根本的な趣旨から考えれば、ちよつとゆがめられていられるのではないかと、こういうことを私は感じますので、きょうは指摘だけにとどめておきますけれども、よくしよつとということはおきましますけれども、よくしよつと問題はすけれども、やはりもう一方、需要が少なかつたとか、あるいは当初の計画狂つたというふうな理由はあるにしましても、余りにも地方公共団体の赤字財政の中でさらに赤字をふやすよな、こういう廃油処理施設の行政のあり方がいかどうかというふうな問題が——いいところは民間に食われていられる、悪いところは公共団体が持たなげやならないという、こういうふうな行政上の問題はよく検討していただきたい、こう思ふんです。

○政府委員(竹内良夫君) 先生のおっしゃるとおり、確かにこの全体のメカニズムの中で港湾管理者に相当しわ寄せがいつているというところは反省しなくちゃいけない思っております。今後十分そこら辺の勉強をして、適切な方向に向かってやっていきたいというふうに考えます。

○三木忠雄君 次に、海上災害防止センターですね、これは資本金二億円の出資ですね、ことは、今後はどういいう形に出資金を賄っていくつもりですか。

○政府委員(園村泰彦君) 出資は、国からの出資が二億円、これは五十一年度の予算に盛り込んでおります。それから船主協会からの出資金として一億円を拠出……

○三木忠雄君 それは朝聞きましたからね、今後政府として……

○政府委員(園村泰彦君) 私どもは、この七億円を基金として運用をして防災事業の出費に充てていくつもりですが、必要があれば、増資の規定というものもこの規定の中にも入っておりますけれども、ひとまず私どもはこの金額でやっていけるんじゃないかというのを考えております。

○三木忠雄君 防災センターから引き継いで新たな認可法人になるんでしょうけれども、七億でこの二十九の基地とかいろんな体制は随分切れるのか、それとも、相当下請を使つてこのセンターの仕事をサポートという、こういう体制になるのか、この点について。

○政府委員(園村泰彦君) 全体の基金の資金計画としては十億程度というものを考えております。その中で従来やっております共同備蓄の事業は二億数千円、それを含めまして、新たなそのセンターとしては十億程度のごとでやっていきたい。この基金は七億円ですが、これは回転基金でございます。取り立てる間のその休眠期間がございまして、その取り立てる期間が短ければ、たとえば二回転すれば二倍に使えるというふうな点がございまして、そういう面で基金の利用度はもうちょっと大きな金額になると思

ます。○三木忠雄君 この基金ですね、船舶振興会から三億、これはもう運輸省のいろいろな公益法人つくる場合に、船舶振興会からの基金というのにはあちらこちらへ出るわけですね。今後こういう問題にも拡大されてくるのではないかと、この船舶振興会のこの基金を使った意図は何ですか。

○政府委員(園村泰彦君) 実は別に私ども他意はございませんで、船舶振興会が特殊法人として交付金をいりんな公益事業に回しておりますが、そのうちですでに海難防止事業につきましては二十億ないし三十億の年間の拠出金を仰いでいる。海難防止の事業をやっております。たとえば海難防止協会、海上保安協会、そういう団体が海難防止事業をやっておりますので、それと同じような意味で今年度三億円の拠出を仰ぎ、さらに来年度一億円、合計四億円の拠出を仰ぎたいということとを考えたわけでございます。

○三木忠雄君 船舶振興会のこの基金の問題については、私は今後いろいろ論議したいと思つていまして、私どもは、いづれにしても運輸省の公益法人をふやすために、何か船舶振興会が一つの基金になつていくような感じが受けるんです。この点はやっぱりちょっと運輸省の行政として、これは競艇の問題ですね、こういう問題、ちょっと私も、もう少し調査してみたいと思つていまして、もう少し調査という名目のもとにこういう点についてどう考えますか。

○政府委員(園村泰彦君) 私どもは、実は今度の認可法人の海上災害防止センターというのは、従来ありました財団法人の海上防災センターをそのまま、三つのすでに活躍している事業についてはそのまま受け継ぎます。その一つは備蓄事業であ

り、二つは消防船の事業であり、三つは訓練の事業である。さらに基金事業を加えてやりたい。そこで、従来ありました公益法人で純粋な民間の体制として出ておりましたものを、やはりこういう新しいセンターの基金事業というものの公共性にかんがみまして、ある程度海上保安庁と協力してやるか、あるいは、その手先になってやるか、というふうな一体的に運用していきたい。大事故な防災活動でございまして、公共性から国が二億の金をつぎ込む。そこで、従来のような単なる民間法人ではなくて認可法人にしていきなさい。ただし、国が強制的に設立を命ずるような特殊法人というものは行き過ぎだ。あくまでも民間の防災という自衛手段として、民間の発意に基づいて国の認可ということをやりたい。この点についてどう考えますか。

○政府委員(園村泰彦君) 現在二十九カ所にそういう備蓄の基地を置いてございまして、これは義務づけをされておる船舶所有者が所有しておるというふうなところになっておまして、備蓄基地にそれを持つておるわけですが、その保管を頼んでおるのに手足として全国で百六、七十防犯事業者がございまして、そのうちの重立ったところと契約を結んで保管を求めている。一たん事あるときに、その防災資材を運送するという契約も場合によってしてありまして、それを海上に搬送する、あるいは陸上で、陸地から隣の港に持つてい

くというふうな契約をそれぞれ結んでおるといふ意味でそういう保管契約、作業契約を結んでおるものが手足となって現在すでに組織化されているということでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、こういう問題も含めまして具体的に一点私に聞いておきたいのですが、東京湾で油の流出があったと想定して、今度できる防災センター、あるいは消防庁、海上保安庁長官、港湾管理者、船主はどういう形、どういう防災計画、防除計画等をもってこの防除に当たっていくかというのを具体的に、東京湾で係留している船から火災が起つた場合の連絡、指揮系統、対策はどういうふうになりますか。

○政府委員(園村泰彦君) 一応東京湾のタンカーからの事故というものを想定しまして、漸次申し述べていきたいと思います。

東京湾のタンカーから油の排出がございましたときには、まず当該タンカーの船長は防除の責任を負つておまして、それは海洋汚染防止法の規定によって応急措置をとるといふこととございまして、それから続いて応急措置でとどまらない場合は、タンカーの所有者が防除のための本格的な措置を講ずるといふことになっております。それは本船がそういう措置をとるといふこととございまして、そこで当方は、船舶所有者がその法律に基づいて講ずべき措置を講じていないときは、この法律に基づきまして所有者に対して措置命令を出します。それから、みずからは海上における人命及び財産の保護を図るといふ警察的な見地から、すでに用意してあります排出油防除計画に基づきまして排出油の防除のための措置を講ずるといふことになりまして。

それから、また今度の改正案によりまして、船舶所有者が東京湾から遠隔の地に離れているというところで、たとえば外国なども含まれますが、船舶所有者にその措置命令を出すことができない、またそういういとまがないというふうなときには、緊急に東京湾での防除措置を講ずる必要があらりますので、それを海上保安庁長官から海上災害

防止センターにその油を取り去る防除措置の実施を指示をします。そこで、海上防除センターはこの指示によって、先ほど申しましたように東京湾ですと、みずからの手足でやれることもあると思えます。これは火事の場合にはちよつと指示ということにはならぬので、民間との話し合いで委託ということになりまされども、そういう手足を使って自分でオイルフェンスを張って油の防除に当たるといふことができる場合もありますし、それから、東京湾にありますが防除業者による備蓄しているオイルフェンスを現場に運べ、それから、その防除業者の手足によってそれを展開して防除活動をせよというようにすることをさらに第三の防除業者委託する場合もござります。それからその場合、港湾管理者は海上保安庁の要請に基づいてその能力の範囲内において防除措置を実施してくれることになっております。それから防除協議会の構成員は、その防除に関する平素定めておいた自主基準の定めるところによりまして、タンカーの所有者が講ずる防除措置に協力をするということになると思ひます。

以上が油の場合ですが、火事の場合には、排出した油に火災が生じたときにタンカーの船主は、今度の改正案の規定に基づきまして、海上保安庁の事務所に通報をいたします。それから次に消火、延焼防止等の応急措置を講ずることになっております。油の場合と違って消火措置はこれは応急措置にとどまりまして、やはり消火の最終責任は、特に危険な公共的な仕事でござりますので、これは国が負うということになっております。それからその場合に、海上保安庁と消防機関が協力をしてやることにはなりますが、東京湾の機橋に岸中のタンカーの場合には、まず消防機関がやる。それから一たん機橋を離れて海上におります船舶については、海上保安庁が消火活動をやりま

す。補助的にそれぞれ、接岸中の場合には海上保安庁が、航行中の場合には消防機関が協力をするということとなります。それから、その火事の現場の海域においては、ほかの船はもう入って来る

な、あるいは火災発生時の船舶を移動、使用、その他の処分権を行使するといふことが可能でござります。それから、さらにはもつと遠方に、第十雄洋丸のように沖合に出さなければはかの船舶に東京湾の中で災害が及ぶというふうなときには現航命令を出して外海に引き出すことを命ずる、こういうことになりまされども、

以上がざつと現実の姿だと思ひます。
○三木忠雄君　ここで新しくできる排出油防除協議会ですね、これはどういふふうな構成をされるのか。それからどういふ方面でつくる予定なのか。
○政府委員(園村泰彦君)　特定海域—先ほどちよつと申し上げました六海域にそれぞれ一つづつ協議会を置いていきたい。それで、あくまでも原因者であつて排除活動、防除活動を最終的にやる責任を負つておられる船舶所有者が中心となつて組織をつくらせまう。現在すでに流出油防除協議会といふようなものがかなり置かれておりますけれども、これを発展的に解消して、この新しい協議会にかえていきたい。関係者はできるだけ多くこの協議会に入つてもらふようにしたいと思つております。

○三木忠雄君　構成はまだ具体的には決まつていないのですね、大体案は、構成員は。
○政府委員(園村泰彦君)　まだ決まつておりません。
○三木忠雄君　あと海洋法の問題で一点、海上保安庁に聞いておきたいのです。
朝ほどの質問で重複するところは省略しますが、けれども、この海域が広がりますとね、相当海上保安庁の現在の予算ではどういふふうな視察に行つて、一番こぼされるのは海上保安庁の現地の人たちでありまして、やはり海上保安庁の現在の体制だけでも十分でない。いわんや領域が拡大されてくると相当な問題点になつてくると思ひます。予想されるやはり海域、あるいは問題点といふのは、どういふふうな海上保安庁長官は考へてい

らつちやいますか。
○政府委員(園村泰彦君)　現実の問題といつたしまして、三海里が十二海里になつて、隣の国と領海が接するところというのが私一番問題であると思ひます。北で申しますと、道北におけるソ連との領海接触の問題、それから対馬海峡における韓国の領海の接触の問題、それから尖閣列島における中国、台湾との問題、そういうのが一番問題となつてまいります。それは領海をめぐつて、特に漁業調整の問題としてこちらの船舶が相手方に拿捕される、それから相手方が領海を侵して漁業活動に乗り出してくるといふような点が心配でござります。それから、日本海は漁業の問題より不審船の不法出入の問題があらうと思ひます。それから、それは単に、私も実は三海里から十二海里までになるといふことだけでも、それだけの問題を非常に今後の問題として意識しておつたんですが、さらに経済水域、さらに汚染防止ゾーンが二百海里まで広がるといふことになりますと、実は率直に申し上げまして、日本の国益を海洋開発の面、それから漁業の面で二百海里で守るか、それから海洋汚染防止ゾーンの中でどう取り締まらうかといふこと、国益上の問題をまだ十分、海洋法の結末、まあ八月まで続くと思うのですが、その結末と見合せて、不消化の部分率が率直に申し上げてまだあるわけですね。漁業などの面は、恐らく全面的締め出しといふことではななくて、適当にその漁業協定といふような折衝が、外交上の問題が入るのかも知れないといふことがござります。それから海洋汚染の場合は旗国主義の取り締まりが領海の中での取り締まり、沿岸国点がござりますので、その辺の帰趨も見なければいけません。先生御指摘のように現在の三百八隻の船舶—ちよつと泣き言になりますけれども、かなり老朽なものもありませんので非常に心配である、それから飛行機は飛ばさず三十四機にふえましたけれども、これも足の長いのはわずかにYS二機であるといふ点で非常に心配である。

今後いろいろ計画を立てていかなければいかぬと思つている最中ではござります。
○三木忠雄君　そのほか水路図とか、そういういろいろな問題点が予算上必要なわけでしょうか。この点はどういふふうな点でござりますか。
○政府委員(園村泰彦君)　領海その他二百海里の海域を決めるのに、国際的な取り決めでは大縮尺の海図によって決めるということになっております。これは正直に申し上げまして、世界中で大縮尺の海図が沿岸全部にそろつていないといふ国は、まなびませんが、そういう点で多少国際的な取り決めというものは先走つていられる点もござります。現実には日本の場合に当ってはじめてみますと、きたら一百万分の一の地図で低潮線を決めて、そこを基点としてその二十海里なり二百海里をはかつていくといふことを実はやらなければいけないんですが、いまのところ宗谷海峡については大体一万分の一が備わつておりますけれども、津軽海峡は五万分の一程度、対馬海峡はまだあんまり手がついてなくて二十万分の一程度の地図で間に合つていられるといふこと、ござりますので、世界中の進捗度にもよりますけれども、できるだけ大縮尺の地図を、そういう隣国との領海が接し合うようなところだけでも早急につくつていきたいといふことを目下計画してるところでござります。

○三木忠雄君　最後に運輸大臣に、この海洋法関係の特別予算といふんですか、こういう問題で閣僚協議会か何かで話題にはなつていられるのですか。いずれにしてもこれは相当、運輸省だけの問題で解決しない、海上保安庁だけの毎年の予算だけではどういふふうな問題だと思ひます。もう一つ海上保安庁—この間、私は第六管区を視察したときにも、管区長と話したときにもUS1ですか、新明和でつくつていられるあいつ飛行機一機ぐらいは海上保安庁にあつてはしかるべきだと思ひます。ところが防衛庁には何十機もあるわけですが、こういう点から考へても、人命救助が先か、軍事が優先かといふような問題になりますと、せ

らつちやいますか。
○政府委員(園村泰彦君)　現実の問題といつたしまして、三海里が十二海里になつて、隣の国と領海が接するところというのが私一番問題であると思ひます。北で申しますと、道北におけるソ連との領海接触の問題、それから対馬海峡における韓国の領海の接触の問題、それから尖閣列島における中国、台湾との問題、そういうのが一番問題となつてまいります。それは領海をめぐつて、特に漁業調整の問題としてこちらの船舶が相手方に拿捕される、それから相手方が領海を侵して漁業活動に乗り出してくるといふような点が心配でござります。それから、日本海は漁業の問題より不審船の不法出入の問題があらうと思ひます。それから、それは単に、私も実は三海里から十二海里までになるといふことだけでも、それだけの問題を非常に今後の問題として意識しておつたんですが、さらに経済水域、さらに汚染防止ゾーンが二百海里まで広がるといふことになりますと、実は率直に申し上げまして、日本の国益を海洋開発の面、それから漁業の面で二百海里で守るか、それから海洋汚染防止ゾーンの中でどう取り締まらうかといふこと、国益上の問題をまだ十分、海洋法の結末、まあ八月まで続くと思うのですが、その結末と見合せて、不消化の部分率が率直に申し上げてまだあるわけですね。漁業などの面は、恐らく全面的締め出しといふことではななくて、適当にその漁業協定といふような折衝が、外交上の問題が入るのかも知れないといふことがござります。それから海洋汚染の場合は旗国主義の取り締まりが領海の中での取り締まり、沿岸国点がござりますので、その辺の帰趨も見なければいけません。先生御指摘のように現在の三百八隻の船舶—ちよつと泣き言になりますけれども、かなり老朽なものもありませんので非常に心配である、それから飛行機は飛ばさず三十四機にふえましたけれども、これも足の長いのはわずかにYS二機であるといふ点で非常に心配である。

法関係の法律をどうにかつこうでやっておりますが、災害防止というものは手おくれであって、事故の発生防止というのが先じゃないかというふうな御指摘もありました。われわれには、そのために実は海上衝突予防法でありますとか、海上交通安全法でありますとか、港則法でありますとか、いろいろまた別個の法律がございます。それらを総合してみましたら、いんらんな関連がそれぞれございまして、われわれは港則法だとか、海上交通安全法だとかとダブっている点を振り分けるといふような点はいろいろの中で工夫してございまして、まあそういういんらんな御意見でございますけれども、われわれ事故発生未然防止についてはそれぞれまたその別個の法律でも整備強化を図っていくということで、今回はこの災害防止法というところでございまして、海上汚染防止法の一部改正というふうな一体的に取り上げてやっております。

○内藤功君 いまの点については、立法技術の問題というのを理由にされるが、私の方はこの問題はほかの方法でカバーできると、やはりしっかりと海上災害防止の姿勢を今後の行政の上で示されるために単行法の検討を一つの課題としてここで提示をして次の質問に移りたいと思っております。

これは昭和四十九年の十一月の第十雄洋丸の衝突火災事故と、それから同年十二月の水島事故、次々とこの大型の火災事故が発生しておる。このような事故が東京湾に起きた場合に、あの場合にはあの程度で済んだけれども、偶然たらざるを得ない点があるんです。まあ有名なアメリカのテキサスステイターの事故というのは、昔からの歴史をひもとく場合よく言われる。これは一九四七年に七千トンの船が爆発をして、近くの製油塔二基と原油タンクが誘爆をして、岩壁から二千五百メートル以内の町が完全に壊滅したという惨事でありまして、東京湾ではまだ起きてないけれども、東京港と銀座の距離は三千メートルもないという状況でありますからこれは人ごとじゃない。私たちはこ

ういう状況のもとで真剣にこの事故発生の場合の被害というものを考えてみなきゃいかぬと思う。事故を起こした船舶はもとより、港灣施設、コンテナへの被害の拡大、災害資源あるいは沿岸の住民に及ぼす被害は、まことにばかり知れないものがあるだろうと思ふんです。そこで、第十雄洋丸の事故が起きてからいろいろな点検があらゆる機関でされました。

〔委員長退席、理事杉山善太郎君着席〕

そこでいま私が指摘をしたいのは、この事故が発生した場所は、いわゆる中ノ瀬航路の北端出口と、木更津から出ていく木更津航路の出口が交差しておる、俗にいわれる魔の交差点と言われている海域である。問題は、なぜこの魔の交差点と言われるかという海域がつけられてしまったかということでありまして、まず伺いたいのは、この木更津航路の水路のしゅんせつは、たしか港灣審議会が昭和四十二年の九月に決定されておるといふふうに私は聞いておりますが、これはそのとおりですか。

○説明員(山本三三君) 木更津航路のしゅんせつにつきましては、昭和四十二年の九月の港灣審議会第三十計画部会で、一応幅員三百五十、水深マインスの十七メートル、そういう計画が決定されました。それから昭和四十七年の十二月に幅員の拡大と水深十九メートルに計画が改正されております。

○内藤功君 木更津航路はいま言ったような、お答えのようなことである。一方の中ノ瀬航路の方は、海上保安庁としてはおおむねを同じくしまして四十二年当時から、海上交通安全法の制定の検討とともに、この中ノ瀬航路の設定を考慮しておられたと、このように伺っておりますが、この詳細を伺いたい。

○説明員(山本三三君) 中ノ瀬航路の設定につきましては、海上交通安全法の制定につきまして、先生御指摘のとおり四十二年ごろから検討に入っております。が、数回の検討にもかかわらず、法案を提出するところまでには至りません

で、昭和四十五年になって海上交通安全法は成立するということになったわけでありまして、この中ノ瀬航路の設定につきましては、昭和四十七年十一月十九日の海上安全船員教育審議会の答申を受けまして、四十八年の一月二十六日の施行法の公布の際に設定をされたものであります。

○内藤功君 いまの答弁でわかるように、一方では木更津航路が四十二年の九月からしゅんせつ許可されておる。一方では中ノ瀬航路もこれと並行して海上保安庁の方で検討をされておるといふ動きですね。これは中ノ瀬航路と木更津航路との両方の関係を顧みるまでもなく、この両者の間の十分な連絡、調整を行っていたならば、いま問題になったかような魔の交差点というものは生まれて、第十雄洋丸の事件というものも起こらないで済んだということになるんじゃないかと思ふんです。私は、このような点から見ても、いま審議会あるいは保安庁、こういったものの関係が実に有機的に、総合的に交通安全、海上災害の防止ということを上命題として頭に置いてやっ

ていくという意味で、はなはだばらばらであるという印象を率直に言って受けるわけなんです。この点はどういふふうにお考えになりますか。

○説明員(山本三三君) 中ノ瀬航路の設定につきましては、先ほど御答弁申し上げましたとおり昭和四十八年の一月、海上交通安全法の施行令によって設定いたしました。一方、木更津航路につきましては、先刻の御報告のとおりでございますけれども、先刻の御報告のとおりでございますけれども、この航路の設定につきましては、最終的には昭和四十九年の四月、港則法の施行規則の一部改正ということで省令でもって設定いたしております。いずれも海上保安庁で設定いたしましたのであります。

で、木更津航路の設定に際しましては、もちろん地方公共団体あるいは海運関係者、こういったものの意見を十分に徴しております。これらの同意を得ておるといふことはもちろんであります。中ノ瀬航路と木更津航路との交差という点を考慮いたしまして、中ノ瀬航路の出口と木更津航

路の出口との間を約三千メートルほど離して設定をいたしております。したがって、私ども、あるいは関係者としたとしても、この間に衝突防止の措置はとれるというふうな考えでおったのでございますけれども、なおさらにその衝突を回避するための措置をいたしまして、木更津航路を出航いたしました西の方に向かう船につきましては中ノ瀬航路の出口、北口を約千メートルほど離して通るようという指導を三管本部において行っていたのであります。しかし、不幸にして第十雄洋丸の事故が発生したわけでございまして、第十雄洋丸の事故が発生したわけでございまして、海上保安庁は、この従来の指導をさらに徹底するという意味におきまして、現在中ノ瀬航路の出口の北方千五百メートルにパイを置きまして、そのパイを回って木更津航路を出る船は西の方へ向かうようという指導を行っております。

なお、現在、大型船等の安全を考えまして海上交通安全法の見直しを行っておりますけれども、この審議の過程におきまして、東京湾の船舶の流れを整理するというようなこともいま議論になっております。こういった新しい考え方を導入して、一貫した東京湾の安全対策が講ぜられるよう今後とも努力したいと思っております。

○内藤功君 事故からいんらんな貴重な教訓をくみ出して努力をするというのは、これは当然なことです。ただ、再びこういうようなことがないよういんらんな教訓を中からくみ出すけれども、特に海上保安庁、あるいはいんらんな審議会、内部部局というものが一層総合的な立場から立法を行っていく、各部局がばらばらであつちやいかぬ、そして総合的な安全対策を組んでいく、この必要は一層大きくなってきていると思っております。特に東京湾のようなところでは、船舶ラッシュがますますひどくなつていくという状況ではこの必要が大いにあると思ふんですが、総括の立場に立たれる木村運輸大臣にその辺の御所感と決意を承つておきたいと思っております。

○国務大臣(木村睦男君) 日本は海に全部囲ま

は満潮時に行われると、そういった配慮をいたしておるわけでありませぬ。通常の状態で入りませぬば、いわゆる通常の航路を通って入りませぬば問題は無いわけでございますが、それの場合のことを考慮してそういう指導をしているのが実情であります。

その他の港におきましても、海員組合で若干指摘された港があるのでございますけれども、一応海上保安庁といたしましては、この港におきまます余裕水深につきましては喫水の約一割、一〇％ですが、一〇％の喫水を常時保持させるといふことを目標に指導をいたしております。なお、この適正な余裕水深につきましては、現在余裕水深の調査研究委員会というものをつくりまして学者先生、関係者を招いて検討を改めてやっておりますところであります。

○内藤功君 いまの答弁でみずからお認めのように、海上保安庁御自身の御指導でも制限喫水プラス一割ですか、ですから、制限喫水がさっきの出力の場合ですと十二メートルとすると、一割、十三・二メートルでなくちゃならぬと、こういう指導を導かれておられるわけですから、これに明らかに反する事態ができておるんですから、この点はやっぱりきつちりとそういう満潮時にやるとか、タグを用意する、水先人を乗り込ませるといふ配慮だけじゃなくて、もう少し基本的な対策を考えられる必要がある。

もう一つは、いまのタグのお話ですが、緊急事態の発生に伴ってタンカーが離れが必要になった場合の体制なんですけれども、たとえばタグボートの出動にどのぐらいの時間がかかるか、タグボートが船側に着くまでの時間ですが、やはりこの同じ調査結果では、千葉港の六つのパースについて見ますと、六十分かかるというのが二パース、三十分というのが三パース、この調査結果によるとあるんです。余りにも時間がかかり過ぎる感じがする、六十分なんていうのは、四十分なんというのは、きわめて憂慮すべき実態が出ておるよう

思うんですが、この数字は争えないと思うんですが、この点も恐らくごらんになったと思うんですが、どういふふうな御所見をお持ちですか。

○説明員(山本三三君) 先生の先ほどの御質問に關連して補足御説明をいたさなければならぬのでございますが、海上保安庁の現在の余裕水深の指導におきましては、港内においては喫水の一割と、このういふことを申し上げましたが、現在のところ通航いたします場合の潮高を一応加味しながら考えていくということにいたしております。この点につきましても、先ほど申し上げましたとおり、いま関係者に審議を仰いでいると、協議をしておりますこととあります。

次の問題といたしまして、千葉港のタグの問題でございますが、私も現在大型タンカーが着陸中におきましては、パース前から荷役が終りますまで消防能力を有しておる警戒船を配備させると、そうして他船の接近とか、事故発生時の即応体制をとらせると、そういう指導をしております。しかし、この警戒船がタグの役目を十分に果たし得るかどうかというのには必ずしも保証できないところから、緊急時の離れにつきまして有効なように船首・尾に緊急引き出し用の曳索、これをとっておかせる、それから着陸中も常時出港できるようにな機関の態勢その他の準備をさせておくと、運航に支障のあるような修理は行わせない、そういう注意を払っておるわけでございます。

千葉港のタグボートの船だまりというの、御指摘のとおり相当千葉の内港に寄ったところでございます。したがって、調査結果にありますとおり、相当の時間を要するパースが南の方にありまるといふのが実情でございます。私も現在のところ南の方、いわゆる袖ヶ浦地区でございますが、そこにタグボートのたまりをつくるということとで現在港務管理者に申し入れをして、港務管理者もその線に沿って検討を進めておると、そのように何っております。

○内藤功君 こういふ、実際に海上の仕事についている人の調査ですから、真剣にひとつ対策を今後検討してもらふことを要望します。

最後に、いまあなたが制限喫水プラス一〇％の問題なども含めて関係者で協議しておると言われたが、報告というか、それが出るのはいつごろなんですか。

○説明員(山本三三君) 私どもの希望といたしましては七月末ぐらいを一応考えております。

○和田春生君 大分時間もたちましたし、同僚委員の各位からもいろいろ質問されたこともございまして、できるだけしぼってお伺いをいたしたいと思っております。

まず第一点で、これまでの質疑を通じても大分明らかになったように思うんですが、従来の海洋汚染防止法に災害防止を置き合わせにして改正をしたという形になっておるのですけれども、こういう一本の法律にした改正のねらいというのはいかにあるのだからかと、この点が必ずしもはつきりしていないように思うのです。実はその点がはつきりしていないと、法律はできてこれからの防災体制や実際の実務上の運営にいろいろ問題が出てくるのではないかと懸念もあります。

ということは、海の汚染を防止するというのが従来の法律の目的だったわけですが、その中で一番厄介なのが油が流れ出すということだと思いませんか。そうすると、これは引火をすれば火災になります。船の上であるうと海面上であるうと、そういう点で、特に油による汚染というもののそのものも災害であるのだと、しかも、その中に火災が発生をし得る条件を抱えているから、これを一体のものとして災害防止という観念でとらえていこうと、こういうことで改正に着手されたのか、あるいは改正作業の経緯が一部物語っているように、実は別々の法律にしようと思っただけでも油の流出、汚染というものと、その油を原因とする火災というもので一部オーバーラップするところ

がある、境界をきつと決められない問題がある、そこで別々に法律にするよりも一つの法律にして縛った方がめんどうでない、と言ふと語弊があまりないけれども、まあ立法技術上比較的やりやすいと、そういうふうなところから、本質的に言えれば異質の要素を含んでいるものがこういうふうになつてきたのか、一体どちらにあるのかというところを改めて確認をしたいと思ふので

○政府委員(園村泰彦君) 端的に申し上げますと、先生最初におっしゃっていただいた方である、単に公害法ということと、その汚染の防止と環境の保全ということだけを書いてきたんでは、水島の事故一つを見ても、もうそれだけではおさまらないと、被害そのものではないかと、災害そのものであると、汚染の度を超えた災害であるというところで、もうそれは一体的にとらえて、初めは排出油の防除ということに始まりませけれども、災害の防止ということまでいくべきじゃないかというところを端的に考えたものと御理解願って結構だと思つてます。

○和田春生君 そうしますと、その中における海上保安庁の果たしていく役割りというのがあると思つておるんですが、保安庁はさういふ幅の広い任務を持つておられて、一口で言えれば、海の上における警察の役割りもやっておる、あるいは水路の關係、あるいは交通安全等もやっておるわけですが、この災害防止というものが立法上こういう形ではつきり入ってきたときに、そういう油の流出と、火災に至らないまでもいざれ災害が起る、そこに火災が発生すれば大災害になるという場合、その災害を防止するということについて第一義的な任務ですね、包括的な。それはどこと持つわけですか。

○政府委員(園村泰彦君) 海上保安庁は、庁法によつて、海上における人命、財産の保護ということとございまして、油の場合も火災の場合もひっくるめて保安庁の仕事である、責任であるというところは間違いございません。ただ油の場合

は、従来の海洋汚染防止法にすでに書かれております。今度改正してもその点はちっとも変わっておりませんが、被害を起した原因者に第一義的な防除の責任があるということがはっきりしております。火災の場合はそうではございません。これは陸上の火災の場合もそうですが、国の責任として、非常に危険度の高い消防活動そのものは国が責任を負うということで、これはもう海上保安庁が直接そのものの責任を負うことだと思えます。

○和田春生君　そこで、油の流出だけにとどまらずという場合には、この法律にも書かれておりますように、原因者が第一義的に責任を負って防除しなくちゃいかぬ。手が回らぬときには、今度新しく改正法で設けられることになった海上の防災センターですか、ここにやらせると。やった費用は、必要な費用はその原因者に負担をせしめるというふうに一応形ができておりますね。ところで今後は、一たん火が出たと、船の場合でも、あるいは海上の場合でも、これを消火すると、消防活動をする、こういう面について海上保安庁がその責任を持たなくてはいけない、というのは、法律的にはどこに根拠が置かれてるんですか。

○政府委員(園村泰彦君)　やはり庁法の一条に人命、財産の保護というところがあり、それから二条に海難救助、汚染防除、その他云々とございます。海上の安全確保に関する事項、この二条と合わせて読んでわが方の仕事だと考えております。

○和田春生君　従来はそういうふうで、起きたときには、この間の雄洋丸のとき等も海上保安庁大変活動されたわけなんです。しかし、これは海上保安庁法を読みますと、第一条も、ここに書いてありますように、海上において人命及び財産を保護するんだと、こう書いてあります。それは広義に解釈をすれば人命及び財産の保護ですか。あるいは第二條を讀んでみても海難救助と、火災が起されればそれも海難のうちに入るんだからというふうに読めば、それはそういう形に

なってくると思うんですが、實際上消火、消防という用語は全然使われておられないですね。

一方、御承知のように、消防法及び消防組織法という法律があるわけです。こちらの方では、そこに主たる任務を置いてきちんときめられていく。その場合に、なぜこういうことを同っていかと言いますと、海上の汚染と火災の発生という点の間で入り組んでくる問題があるばかりではなく、陸上の消防との関係が出てくるわけです。御承知のように消防法、あるいは消防組織法では海は除くということに全書いてないんですね。法律のどこにも書いてない。全般的に包括するようになつていまして、ただ、消防法のいわゆる消防対象物という点で、第二條第三項の消防対象物に「船」と書いてあります。第六項では、船舶安全法の第二條第一項を適用しない船舶、つまり檣かいのみをもって運航するとか、エンジンがついてないようなものは、被曳船等対象になっていないわけであつて、航行中の船舶というは除かれていまして、消防法で「一応消防対象物の中には法律じゃ入ってない。しかし、「ふ頭」に繋留された船舶」というのは消防法による消防対象物に入っているわけですね。海上保安庁と消防庁の役割です。あるいは消防署、あるいは消防団、いろいろありますけれども、どうなるんですか。埠頭に係留されている船に油が流出して海にいったと、火が出たと、こういう場合に、主たる責任を持つ官庁はどちらですか。

○政府委員(園村泰彦君)　御指摘のように、確かに庁法の一条、二条では消火、消防という文字が端的には出ていませんが、一方、消防組織法の第六條に、「市町村は、当該市町村の区域における消防を十分に果たすべき責任を有する」ということが書いておられて、市町村は、少なくとも海面におきましても、地先水面までは大体その市町村への帰属というのがはっきりしておりますので、そこまでは原始的にはやはり市町村が消防の責任を持つていられるんだというのが消防組織法上の解釈

でございます。したがって、その辺では実はオーバラップしているということが考えられます。そこで、私も今度の法律づくりましますときに、陸上のコンビナート等災害防止法と、今度のいまお願いしております法律の改正との接点を、海陸の接点で落ち度のないようにするということで、そのオーバラップしているということを基本的に認めながら、先生御指摘のございました、一方、消防法のところの防火対象物のところに書いてございまして係留中の船舶は消防機関がやるというところを、従来も実は、法律ではございまして業務協定の中には、主としてどちらかがやるというところで協定も結んでおりました実績もございまして、今回法律にはっきり決めまして、係留中の船舶については消防機関がやるべきです、消防機関がないとき、あるいは消防機関の要請があつたときには海上保安庁がやるべきだというのが係留中の船舶。それ以外の船舶については海上保安庁がその消火の責任に任ずるべきである。ただ、たまたま保安官がないとき、あるいは海上保安庁から要請があつたときには消防機関がやるんだと、こういうことで相互協力ということをそういう面ではっきり法律にうたつてやると。それで、一方が処置したときには相手方に通報するとか、密接な連絡をとって協力するとかという協力規定も入れて法律に書いたということでございます。

○和田春生君　ドックに入っている場合には、これは陸上構造物と同じようにみなしても差し支えないと思うんですが、埠頭に係留しているという形になりますと、なかなかその辺に厄介な問題も出てくると思うんですね。たとえばそこに油が流出した、火災が発生したと、ところが、そのまま置いておいたんでは陸上や他の船舶に累を及ぼすという形になると困るから、先ほどの質問にも出ておりましたけれども、切り離して沖へ引っ張り出せというような問題が出てきますでしょう。そうすると、消防法の方の消防対象物では「埠頭に繋留された船舶」というのは、はっきりこの消防

法の対象になつていられるんですね。ところが、海上における安全と災害の防止という形になるとその辺がどうなつてくるのか。もちろんお互いみんな協力してやるんだということではたまたまですけれども、やはりきちんとした責任と体制というものができていないと、後の問題にもいろいろ関係してくるわけですね。その辺どうなりますか。

○政府委員(園村泰彦君)　基本的に今度の法律で決めましたことは、係留中の船舶につきましても、その命令は主として消防機関がやるんだという前提に立ちまして、その火事の現場にはほかの船が入ってこないようにとか、それからその船の使用、処分をするとかといった、一般の消火活動を十分にするための必要な措置については、係留中の船舶については海上保安庁がやるべきです、その他の船舶については海上保安庁がやるべきです、あくまでも消防活動を円滑に行うためのとるべき必要な手段に限っておりますので、ほかの船に船舶交通上の危険が及ばないようにするというのは海上保安庁本来の仕事でございまして、たとえば第十雄洋丸の例のような曳航命令は海上保安庁が単独でやりますというふうに分けてあります。したがって、第十雄洋丸が仮に接岸中といえども、それを非常に沖合に曳航して安全を図るといふ船舶交通の安全を図るといふ曳航命令は、仮に接岸中の船舶であっても海上保安庁がやるということにはっきりしてございまして。

○和田春生君　多少問題も残るようですけれども、これは仮定を置いていろいろ議論しておつても、実際の場面ではいろんなものが起きてくると思うんですが、そこで、いま海上保安庁が何もかもやるというところでも、なかなか実際できない。そういうところで、今度の法改正の中の非常に大きな部分といえますか、法文の上でいけば、主要部分といつてもいいんですけども、これが災害防止センターを設けることになつていられるわけですね。この災害防止センターは、一つには流出した油を防

除するといふ場合には、本来船主なり船舶なりがやることで、手が回らない場合にこれにやらせると、こういうことがあるわけですが、それだけではないし、やはり消火等につきましても一応任務が定められているわけですが、海上保安庁が本来やるべきことをこのセンターにやらせると、こういうたてまえなのか、あるいはセンターはセンターとしての役割を持っていてのを海上保安庁としては監督をしていくと、こういうことなのか、その辺もう一遍確かめておきたいと思ひます。先ほど来質問が多少出たおつたようですけれども。

○政府委員(西村泰彦君) 油の場合と火事の場合とちよつと違ふと思ひます。それで、油の場合は第一義的な責任が原因者でございます。そこで、原因者にやらせるべきなんです、原因者がその措置において欠けるところがあると、猶予がでないといふときに、初動の態勢をとらせるように海上保安庁がそのセンターに指示をして、その初動のときの防除措置をセンターの名においてやれと、こういうことを言ひますので、いわばその原因者にかつて海上保安庁長官がやつて、後で金を取ることもございます。これは原因者の行為を行政的に代行するようになつてまいります。その代執行の仕事の一部をまた事務的にセンターに渡して、早期のときにおまへが出かけてすぐ防除の措置をとれといふことを指示という行為で与えるといふふうに私もは理解しておりま

す。一方、火災の場合には、これは原因者に本格的な消防の責任はございませぬ。単に応急措置をとつてその延焼の防止に努めろといふことを、新しい法律の二条の二項に書き込んでございませぬが、これはいよいよ努力といふことではございませぬ、本格的な消火の責任まで負わせておりませぬので、これはそういう保安庁が責任を持つてい

なると思ひます。

○和田春生君 その御説明の限りではわかるんですけれども、もういじやうかと、これは私がどうも法律の読み方が悪いのかどうかかわかりませぬが、法律の決め方、ちよつと逆になつていふやうな感じをするんです。第四十二条の三十六といふところを見ますと、排出した油の防除のための措置を実施するのは海上保安庁長官の指示によりやると書いてあるんです。センターの任務といふのは、「目的を達成するため、次の業務を行ふ。」と。この第一号で、「海上保安庁長官の指示により排出油の防除のための措置を実施し、当該措置に要した費用を第四十二条の三十八の規定により徴収すること。」となつております。それから第二号にいきますと、「船舶所有者その他の者の委託により、消防船による消火及び延焼の防止その他海上防災のための措置を実施すること。」と、ちよつと違ひますから、ちよつと違ひますと、センターの場合には、消防船による消火とか、延焼の防止その他海上防災の措置をやると。この場合には、船舶所有者その他の者の委託によるわけであつて、海上保安庁がこれ全然関与するやうに書いてありませぬ、法律に。その関係はどうなるんでしよ。

○政府委員(西村泰彦君) ちよつと的確に、いまちよつと聞き漏らした点がございませぬのですが……

○和田春生君 もう一遍言ひましようか、簡単に。

○政府委員(西村泰彦君) まず一号の業務といふのは、海上保安庁からセンターに指示をして、それで仕事をやらせると。委託の場合は、これは海上保安庁は介在しないので、自分の船を守るために、その延焼の防止その他の措置もあわせて考えるときに、その所有者が委託をしてセンターに頼みに来るといふことを考へているのが二号です。○和田春生君 あのね、最初の説明では、油が流出すると防除をするとか、そういうやうな汚染防止とか、そういう点については第一義的に原因

者が責任を持つて、できないところは海上保安庁が指示してセンターにやらせると、銭がかつたやつは船舶所有者から取れと、それははつきりしているといふんです。ところが、消防とか消火といふことに對しては、これはもう第一義的に海上保安庁の責任だと、海の上について。あなたおつしやつたわけですよ。消防とはそういうことなんだと。ところが、その面についてセンターは消火やその消防の業務もやることになつていふんだが、ところがその二号を見てくださいよ。「船舶所有者その他の者の委託により、消防船による消火及び延焼の防止その他海上防災のための措置を実施すること。」と、海上保安庁が第一義的に責任を持つてやるという消防関係については、これはお手伝いをするにしろ、これは船舶所有者からの委託によつてやれという形で、海上保安庁は全然センターと消火に関する限りは法律の上で切れていふじやないですかと、簡単に言へば。だから、法律の規定はあなた方が言つていふこと、意識をしていふこととひっくり返つていふんじやないかといふことを言つていふんです、これで見ると。

○政府委員(西村泰彦君) ちよつとお答へが余りはつきりできないかと思ふんですが、消火活動については、あくまでもその火を出した船舶所有者といへども、まあせいぜい自分の船をそれ以上延焼を防止するとか、あるいは他へ火が移ることを防止するとかといふことで、あくまでも自分の船を守るために、本来海上保安庁が責任を持つてい

る消火活動に對しては協力といふかちよつと違ひます。そのときにセンターが、たまたま東京湾でありますと、消防船の二隻をセンターが持つておりますので、そのセンターの持つていふ消防船を利用して委託をして、自分が協力することにその船を使って役立てるといふことを二号に書いたつもりでございます。○和田春生君 ですから、ちよつと違ひます、同じことを何度も繰り返すやうになるけれども、いざ火災が発生したと、それを消火すると、あるいは延

焼防止をするといふことは、船主がセンターに委託をしると、ちよつと違ひしているわけでしょう。しかし、その消火をしたり延焼を防止したりするといふ、これはだれがやるにしても、その仕事はどことが第一義的責任を持つてかといふことについて、あなたこれは船舶所有者じゃないと、油の防除等については原因者が第一義的責任を持つてやるんだし、やらなければならぬのだと、しかし、消火といふことについては海上保安庁が責任を持つて方はその説明とは少し食い違つちやいませぬかと、ちよつと違ひしているんです、協力であるやうと何であるやうと。

○説明員(鈴木登君) お答へいたします。この第一号と第二号との関係でございますけれども、第二号の方はあくまでも、先ほどから私も御説明しておきます消火の義務はあくまでも海上保安庁があると申しましたが、それは抜本的な消火とか、あるいは基本的な消火といふことでありまして、火災原因者が、あるいは自家消防的な形での消火をする義務は、これは火災原因者として当然道義的に負わされておるわけでございます。そういう意味で、それを自分でやるのは当然でありませぬけれども、その際に第一次の、まず基礎的な、まず火を消すとか、あるいは海上保安庁がやつてきて抜本的に消火するまでの暫定措置を船舶所有者が自分でやらなさいといふわけでございますし、それをこの新しいセンターとの常時契約を結んでおきまして、まず海上保安庁の機関が出てくるまでの間そのセンターにやらせるといふやうな意味でこの二号を置いたわけでございます。そういう点で海上保安庁が独自に、あるいは一つの海上保安庁法の義務として、あるいは国家機関の義務として消防行為を実施しなさいかといふことと、それからこのセンターが契約に基づいてこの船舶所有者にかつてやるやうなことと、そういう点での私どもの区別です。

○和田春生君 その点、たとへば消防法によれば自衛消防組織という規定もありまして、工場その

他はやはりみずからそういうことについて措置を講ずると、当然のことだと思ふのです。しかし、船舶の場合には移動しているわけですし、船そのものに船内で生ずるような火災等については一応の消防装置というものは船舶の設備としてそれはあるわけですね。しかし、船そのものでタンカーが爆発を起したとか、あるいは、タンカーから油が流出をしてこれに火がついたとかという形になってくると、船内そのものの自衛消防組織でやるということとは違ってくるわけでしょう。これはもう外からどうしてもやらなくちゃいかぬと。そうすると、それは船舶所有者の委託を受けてやるというふうな、自衛消防でもかく応急でやるということの範囲外の問題であつて、その範囲内のことなら従来の船舶自体の自衛でもやれるわけでしょう。

そうすれば海上保安庁が行くけれども、保安庁だけでは間に合わなければ、海上保安庁の長官が指示をして、そういうものに対して協力をせよということをセンターに言わせると、もちろん非常に危険なことですから、これは後から質問しますけれども、そう簡単に真つ先に飛び込んでいってやれというふうなことを命令はできないということはあるかも知れぬけれども、やっぱり船舶所有者からの委託によってやるのじゃなくて、せつかくセンターをつくって、しかも最初にそのことがあつたからばくは質問したのですよ。油を流出するということ、火災が起るといふことを全部一応の災害として認識して、そういうたてまえで今度の法改正になったのかと、そう解釈してもらつていいというから、そうなれば当然そこにあつてもいいんで、一号と二号と分かれていふのはちよつとおかしいんであつて、二号でも当然海上保安庁長官の指示により、あるいは要請により、もしくは船舶所有者その他の者の委託によるということがあつてもいいけれども、「船舶所有者その他の者」というのは、駆け込んでいってひとつ頼むというところだと思ふのですが、そこに海上保安庁の役割りというものがこのところ

ではつきりしてない。

どうもそういう意味で海上保安庁の責任、任務、権限、役割り、それからこの防災センターというものの役割りと、そういう関係というものにはいささか混乱があるのではないかと。陸上の消防法並びに消防組織法ではそういう点はきちんとしてやられております。何かこう混乱があるような感じが私はするわけですよ。どうしてこれは海上保安庁の長官がセンターに対して消火及び延焼防止についての指示ないしは協力要請をするということを入れておかなかつたんですか。単に船舶所有者の委託によつてのみこれをやるというふうな軽く扱つたか、軽く扱つたと言つたとちよつと語弊があるかも知れぬけれども、ぼくはどうもそこが理解できないだけども。

○政府委員(農村警察) 私ども、先生おっしゃる通りに、危険性の多い消火活動なので、センターが現在持っております東京湾の二隻の消防船もよく働いてくれておりますし、また現に第十雄洋丸のときはかなりやつてもらつたんですが、それにまた防災事業者などが持つてゐる消防船もございませうけれども、私どもがやっぱり本当に、ちよつとオーバーな表現だけれども、身を挺してということとはちよつと性質が違うと思つたので、実は私もこれ二号に書きましたときは、やっぱり本当の自衛として初期の役に立つ、その協力の範囲でとどめるといふつもりで書いたのをごさいます。

○和田養生君 そこで、やっぱり私は民間の能力というものを十分活用していく、こういうふうなことも、特に消火というふうな場合、消防の場合には必要だと思つておられます。

で、今度の改正で、油の流出とか海洋汚染とか、そういうことによる大災害の防止という面に対する立法体制というものはかなり整つたと私も考えるわけですよ。しかし、火災というものは、起きてもらつたら困るんですけれども、一たん起きた場合には、この間の雄洋丸の場合には非常にラッキーだつたと思つたのですが、風向きが悪かつ

たり、そういう形で曳航もうまくいかない、東京湾の港湾地帯に流れついてくると、なかなか大変な問題が起きてくる。そんな場合に、海上保安庁だけが想定する災害に備えるだけの設備を持つとすれば大変なことになると思つたのです。消防艇一隻建造するにしても少なからざる費用がかかります。そういう問題もいろいろお聞きしようと思つておつたんですが、きょうは時間もないようですから機会を改めて、この場で無理に質問しなくてもよろしいわけですから、省略をいたしますが、消防のみを任務とするものはほかのものに使用できない。火事が起らない間は訓練しておるだけですね。本当はやっぱりな設備があるけれども、その設備が一度も使わなくていいというのが理想的な状況ですけれども、そうそう言つてもおれませぬ。

そうすると、たとえ民間のタグボート、非常に大馬力の性能の高いタグボートもあるわけですね。それはふだんタグボートとして活用しておるけれども、建造のときに政府が助成をする、そういう形で相当強力な消防装置をそれにも建造のときからつけさせる。あるいは改造可能なものであるならばそれにつけさせる。そうすれば、船体とかエンジンとか、基本的なものについてはタグボートが持つてゐるわけですから、大要コストの面でも安くできますし、りっぱな消防船を一隻つくるだけの金があれば、十隻なり二十隻なりそういう民間のタグボートを活用できる面が出てくるのじゃないか。そうすると、設備だけじゃなく、当然それを使用する訓練とか、そういういざという場合に役に立つてもらわなくてはならぬ、こういう面があると思つておられます。

現に陸上における火災については、幾ら消防庁並びに消防署がベストを尽くしたといつてみても、すべてをカバーするということは困難でありますから、御承知のようにこのこれはやる仕事、市町村の、地方自治体のやる仕事、その中に消防団というものを置いてある。消防団員というのは非

常勤の消防団員もある。御承知のとおり平素は自分の仕事をしておりながら、いざというときには出動する。それには災害が起きたその他の場合の補償の措置とか、かなり、不十分であつてもきめ細かく決められてゐるわけですね。海の場合においてもここまで突っ込んでいって法改正をしてやろうと。いわば海上保安庁が海の消防庁としての役割りも引き受けていこうと、はつきりしていくという場合に、第一義的に海上保安庁の任務だといふ形だけではないに、やはりそういう民間の能力というものを活用するということまで一歩踏み込んで考える必要があるんじゃないでしょうか。

言つたならば海の民間消防団、そういうことまで踏み込んでいく。そして、災害ないことがいふだけけれども、一たん大きな事故が起きたときには、たとえは京浜港なら京浜港のほとんど民間のタグボートなんかも総動員の体制で消火に当たれると。そして災害が大きくなることを未然に防止をするということまで考えておく方が費用の効率の面でも、災害防止ないしは災害の、火事が起きた場合の消火とかいう面においても私はいいんじゃないか。そうでないと、いまの海上保安庁の持つてゐる消防船、消防艇、あるいはセンターが持つてゐるといふことだけではいざという場合にこれは間に合はぬと思つておられます。先ほどタグボートが着く時間がどうという質問がございましたね。もつとひどいことになる。災害起きたけれども、何時間もたたなければ現場に到達しないというふうなことになるかと私は思ふ。そうすると、今度の法改正は法改正でありますけれども、当然それに対する助成の面も考えなくてはならない。訓練の面も考えなくてはならない。またそういうことをやるとすれば法律の面で、法制的な面で考慮しなくちゃいけない、こういう面が私は出てくると思つておられます。

ですから、この改正はこの改正として、一応前向きな改正ですから、いけないといふことを言つてゐるわけじゃない。これは一歩前進として評価をするにやぶさかではないと思つても、どう

理由

国鉄バス今津営業所小浜支所は、管内のバス運賃を突然約二十八パーセントに及ぶ大幅な値上げを実施し、関係住民利用者の生活を大きく圧迫している。昭和四十九年一月、同年十二月の値上げに続いて今回の値上げと二十箇月間に三回もの一方的な、しかも大幅な値上げの実施は、全国的にも異例である。当管内の運賃引上げの根拠は、経営不振ではなく、県内私鉄四社の値上げ申請認可により調整措置として自動的に値上げが確定している。この調整措置は他の交通機関と平行する路線、または競合する場合の不当な競争を排除することを主旨としている。国鉄バス名田庄線は、延長二十七キロメートルに及び、他には平行もしくは競合する交通機関はなく、しかも沿線には、小浜市、名田庄村の住民約一万人が居住し、生活幹線路として重大な使命を担っているのに、運賃調整を理由に再三の引上げは、関係利用者にとつてもまた地域の開発振興上からも死活に関する問題である。

第五四四四号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市和多田二二ノ一八
西本正枝外二十七名
紹介議員 案納 勝君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五四四六号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田二六ノ八 片岡 三七雄外二十六名
紹介議員 上田 哲君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五四四七号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田五三ノ三 堂前

弥之吉外二十六名
紹介議員 大塚 喬君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五四四八号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田二四ノ二一 坂 下昌男外二十七名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五四四九号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田二五ノ一一 坂 下千代子外二十七名
紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五四五〇号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田二四ノ一八 坂 下勝美外十八名
紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五四五一号 昭和五十一年四月二十六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四六ノ一〇 当 野百合子外二十七名
紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八〇三号 昭和五十一年四月二十七日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県三方郡三方町井崎 中上馨 外三十四名
紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七〇号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願(二通)
請願者 福井県小浜市下田五ノ一三 本野節子外三十六名
紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七一号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四五ノ一五 岡田 正敏外二十七名
紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七二号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四五ノ四 堂前安 治外十六名
紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七三号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田三九ノ七 池田孝 三郎外二十七名
紹介議員 神沢 浄君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七四号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田三七ノ一五 小林 市太夫外二十七名
紹介議員 工藤 良平君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七五号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四一ノ一 池田正

幸外二十七名
紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七六号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四二ノ二 池田良 次外二十七名
紹介議員 栗原 俊夫君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七七号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田六四ノ一一 高橋 武雄外十六名
紹介議員 小谷 守君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七八号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田五一ノ二三 杉山 繁雄外二十七名
紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八七九号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田五二ノ一 岡田仁 太郎外二十名
紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八〇号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田五一ノ二四ノ二 杉山恭彦外十七名
紹介議員 佐々木静子君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八一号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四六ノ二 森下正
外二十名

紹介議員 沢田 政治君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八二号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四六ノ一四 生木
谷喜治郎外二十名

紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八三号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四六ノ四 杉山正
美外二十名

紹介議員 杉山善太郎君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八四号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田四六ノ一 寺田久
外十五名

紹介議員 鈴木美枝子君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八五号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田三六ノ二二 高
橋和男外十七名

紹介議員 鈴木 力君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八六号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市和田三二ノ一六 山

口カネ外二十七名
紹介議員 阿具根 登君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八八七号 昭和五十一年四月二十八日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市和多田八ノ四〇 大
江喜久外二十七名

紹介議員 青木 新次君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五八九三号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願(二通)
請願者 福井県小浜市深谷二ノ二六 吉田
とよ子外百七名

紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五九九四号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市上田三六ノ二七ノ一
片岡尚外二十名

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五九九九号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田一一ノ三 西浦
治三郎外八名

紹介議員 田中寿美子君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五九九六号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田一一ノ三 内方
武外二十二名

紹介議員 竹田 現照君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五九九七号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田三八ノ二八 大
道司郎右エ門外二十名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五九九八号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田二四ノ一四 吉
田信勇外十八名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第五九九九号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田五ノ二三 本野
治右エ門外二十名

紹介議員 鶴園 哲夫君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六〇〇〇号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市和多田一〇ノ八 木
崎哲之助外二十七名

紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六〇〇一号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市和多田五九ノ八一
吉田昭三外二十六名

紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六〇〇二号 昭和五十一年四月三十日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田五九ノ七八 小

堂九一外二十七名
紹介議員 茜ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六二〇七号 昭和五十一年五月一日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市平野二八ノ一八 木
戸常雄外四十八名

紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六二〇八号 昭和五十一年五月一日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田二六ノ一四 吉
田浜治郎外十九名

紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六二〇九号 昭和五十一年五月一日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田二〇ノ三四 吉
田正一外二十名

紹介議員 田 英夫君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六二一〇号 昭和五十一年五月一日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田五九ノ五八 大
江俊雄外二十名

紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

六二一一号 昭和五十一年五月一日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願
請願者 福井県小浜市下田二六ノ一六 小
堂守正外二十一
名

紹介議員 戸田 菊雄君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六二二二号 昭和五十一年五月一日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋四八ノ一八 広瀬はるみ外二十名
紹介議員 中村 波男君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三三七号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市深谷二六ノ四 森徳左エ門外二十九名
紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三三八号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋四二ノ五九 前田忠二外十八名
紹介議員 中村 英男君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三三九号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋三二ノ七 広瀬泰志外二十名
紹介議員 野口 忠夫君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三四〇号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋三三ノ三 森脇長八外二十名
紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三四一号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋九ノ二 池田勇

第六三三二二号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋九ノ五ノ一 池田秀二外二十名
紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三四三三号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市小屋五〇ノ一五ノ二 広瀬武夫外二十名
紹介議員 秦 豊君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六三四四四号 昭和五十一年五月四日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市新保七ノ一七 河原孝外十七名
紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三二号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願(二通)

請願者 福井県小浜市多田二六ノ一 長谷川保男外七十名
紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三三三号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市須藤四四ノ四 藤本正一外二十名
紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三四号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市加茂八九ノ二二 前野新外十名
紹介議員 藤田 進君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三五号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市須藤五ノ二二ノ一内 藤章外二十名
紹介議員 前川 旦君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三六号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市須藤九ノ八 沢田啓介外百五名
紹介議員 松永 忠二君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三七号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市中井九ノ二一 小山静子外百十三名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三八号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市竹長一六ノ一〇 清水透外八十四名
紹介議員 宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第五四四四号と同じである。

第六四三三九号 昭和五十一年五月六日受理
国鉄バス名田庄線等の運賃に関する請願

請願者 福井県小浜市須藤一ノ三 西本信

第六四三三九号 昭和五十一年五月四日受理
養蜂振興のため国鉄運賃の特割引に関する請願

請願者 岐阜市司町一伊奈波農事務所畜産課内岐阜県養蜂組合連合会会長 杉原尚夫外一名
紹介議員 太田 淳夫君
第二十二回国会において万場一致で可決制定された養蜂振興法の精神に基づき、ミツバチ、移動養蜂設備、同生産物の輸送については、穀物類及び肥料並みに国鉄運賃の特割引を実施されたい。

第五八〇四号 昭和五十一年四月二十八日受理
駅構内踏切の立体化の促進に関する請願

請願者 長野市大字南長野野野長野県議会議長 松下逸雄
紹介議員 小山 一平君
交通量の多い駅構内踏切の立体化を促進された

理由
一、駅構内踏切は、市街地の場合、開かずの踏切」となることが多く、交通渋滞の原因になっている。

二、このような踏切の中には、国鉄北長野駅や南松本駅の構内踏切のように五十二年国体会場に近接し、今後、急激な交通量の増加が予想され、早急にその立体化が望まれているものもある。

第五九一一号 昭和五十一年四月二十八日受理
駅構内踏切の立体化の促進に関する請願

請願者 長野市大字南長野野野長野県議会議内 岩本忠雄
紹介議員 木内 四郎君
この請願の趣旨は、第五八〇四号と同じである。

理由

近年、わが国の養蜂^{養蜂}産業は、自然環境の破壊、農業形態の変化、養蜂生産物の大量輸入等のため、その存続は極めて深刻な事態に直面している。養蜂業者は花粉支配用の導入蜂群の養成と既存蜜源の最大限利用を目的として、北海道から九州まで、日本国土を縦横にミツバチとともに移動しており、その間の貨車及び貨物運賃の負担は年間総経費の約三十パーセントを占めているので、貨物運賃の大幅値上げが実施されれば、養蜂経営はもとよりこの事業存続に係る憂慮すべき事態となり、農産物結実のための蜂群養成も不可能となつてくる。(資料添付)

五月十七日本委員会に左の案件を付託された。

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港湾整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「きいて」を「聴いて」に、「昭和四十六年度」を「昭和五十一年度」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 港湾整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

附則中第十七項を第十八項とし、第十六項を第十七項とし、第十五項を第十六項とし、第十四項の次に次の一項を加える。

15 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律(昭和五十一年法律第 号)による改正前の

の港湾整備緊急措置法第三条に規定する港湾整備五箇年計画に係る港湾整備事業で国が施行したもの(昭和五十一年度以前の年度のこの会計の予算で昭和五十一年度以後の年度に繰り越したもの)により国が施行する港湾整備事業を含む。は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で国が施行するものに含まれるものとする。

業を含む。は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で国が施行するものに含まれるものとする。

昭和五十一年六月十二日印刷

昭和五十一年六月十四日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局