

第八十四回国会 衆議院 公害対策並びに環境保全特別委員会議録 第十五号 (刷換分)

昭和五十三年五月八日(月曜日)

午前十一時一分開議

出席委員

委員長 久保 等君

理事 池田 行彦君

理事 林 義郎君

理事 水田 稔君

理事 萩原 幸雄君

理事 岩垂壽喜男君

理事 土井たか子君

理事 森井 忠良君

理事 竹内 勝彦君

理事 工藤 晃君

出席政府委員

環境庁長官官房

環境庁企画調整

局長 信澤 清君

環境庁水質保全

局長 二瓶 博君

委員外の出席者

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考
(伊勢湾総合対 野村 新爾君
策協議会委員)
特別委員会調査 編貫 敏行君
室長

委員の異動

五月八日

辞任

大原 亨君

土井たか子君

同日

辞任

森井 忠良君

補欠選任

岩垂壽喜男君

森井 忠良君

土井たか子君

五月一日

西名阪高速度道路の香芝高架橋周辺における交通

公害問題に関する陳情書(奈良県北葛城郡香芝

町議会議員長岸治(第三五八号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

参 考 参 考

方々であります。
なお、本日は議事の整理上、午前中は長浜参
考人、西村参考人及び宮原参考人から御意見を承
り、午後からは岩崎参考人、城参考人、田尻参考
人及び野村参考人の御出席をいただき、意見を聴
取することといたします。

この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上
げます。

本日は、御多用のところ、本委員会に御出席
くださいます、まことにありがとうございます。

ただいま議題といたしております本案につきま
しては、ここ数年、関係府県及び各方面から多く
の提言、要望等がなされているところであります。

す。本日は、参考人の皆様それぞれのお立場か
ら御意見を承り、もって本案審査の参考にあた
りたいと存ずる次第であります。つきましては、ど
うか忌憚のない御意見を述べくださいますよう
お願い申し上げます。

なお、御意見の開陳はおの十五分以内に要
約してお述べいただき、その後、委員の質疑にお
答え願いたいと存じます。

それでは、長浜参考人からお願いたします。

長浜参考人。私は、ただいま御紹介いただきま
した瀬戸内海十一府県と三市で構成されておいま
す、瀬戸内海環境保全知事・市長会議の代表幹事
を仰せつかっております、兵庫県の生活部長の長
浜でございます。

瀬戸内海の環境保全につきまして、日ごろから
先生方から一方ならぬ御指導なり御協力を賜って
おります。この機会に厚く厚くお礼を申し上げた
いと存じます。

さて、瀬戸内海環境保全臨時措置法が本年十一
月一日に期限切れとなりまして、その後継法及び
水質の総量規制を制度化するための水質汚濁防止
法の改正が政府提案の恒久法として、本委員

会で御審議いただいておりますことは、この法案
の制定を心から熱望してまいりました瀬戸内海関
係府県、市といたしまして非常に感謝している次
第でございます。

私も同様にしましては、法律案につきまし
て、次に申し述べますように若干の意見、要望は
ございますけれども、せっかく成案を得ました限
りにおきましては、十分に御審議をいただきますし
て、ぜひ今国会で成立をさせていただきますよう
に心からお願いを申し上げます。

ただいまから両法案並びに瀬戸内海の環境保全
につきまして、いろいろ要望を含めまして御意見
を申し上げます。

まず第一に、現在の瀬戸内海環境保全臨時措置
法に基づきまして、先般国におきまして策定され
ました基本計画によりまして、その基本的な方向
づけがされたわけでございます。今後新法により
まして、各府県におきまして、いわゆる実施計画
と申しますか、府県計画を策定することになって
おりますけれども、国においてこの計画の策定に
当たりましてさらにバックアップを強くお願いを
いたしたい、そう思っております。

次に排水規制の問題でございますが、その方法
といたしまして、現在行われております産業排水
中心の濃度規制方式から生活排水、農業排水を含
めましたすべての排水を対象とした総量規制方式
の導入に踏み切ったわけでござりますことは、
かねがね知事・市長会議において要望いたしてお
りましたところでもございます。まことに結構な
ことだと存じますけれども、この制度の運用につ
きましては、これが今後の瀬戸内海浄化の非常に
大きな決め手になる、そういうふうな考えられま
すので、積極的な運営なり、また地域の実情に応
じました削減目標量の設定、こういったような形
が実現できますように期待しているものでござい
ます。

生活排水に対します下水道の整備が緊急かつ重点であることはもちろんではございませんけれども、産業排水につきましても、現在の濃度規制をさらに継続するとともに、総量規制基準の、いわゆる総理府令が設けられるように聞いておりますけれども、業種ごとにきめの細かい基準が必要であるのじゃないだろうか、そういうふうと考えております。

また、総量規制基準の適用外の発生源、これが若干ございます。こういったようなことにつきましても、その削減につきまして強力に推進していくことが必要ではなからうかと感じております。

なお、下水道の整備につきましては、生活排水の水質汚濁に占める割合が非常に大きい、近年とみに高まっていることにかんがみまして、非常に緊急不可欠な問題だと存じております。瀬戸内海地域の下水道の普及率は三〇・五％ということ、全国平均の普及率より若干上回ってはおりますけれども、現在のペースで進みましても瀬戸内海の水質改善の早期達成というのはなかなかむずかしいのではなからうか、そう思われますので、瀬戸内海地域につきましては、やはり緊急に下水道の整備をする地域であるというふうに考えられますので、下水道の整備を促進するために、国におかれましても重点的に事業を実施されるよう特段の御配慮をお願いしたい、そういうふうにかえております。

次に、現在瀬戸内海が直面しております最大の難問でございますいわゆる赤潮の問題でございます。赤潮の発生のメカニズムの解明が非常に緊急の課題でございます。この点につきまして、新法ではいわゆる努力規定として設定される、そういうふうになっておりますけれども、瀬戸内海の知事・市長会議でも長年にわたり強く要望してまいりましたとおり、国の総合研究機関を早急に設置するなど、赤潮発生機構の解明のための総合的な体制づくりを積極的に推進していただきたい、そういうふうなふうに思っています。知事・市長会議といたし

ましても、瀬戸内海の各府県、市のいわゆる公害問題の試験研究機関の合同会議を近く設置することになったところであります。そして府県、市におきまします赤潮の研究の調整推進を図っていく方針でございますので、国におきましても格別の御支援をお願い申し上げたいと存じます。

また、富栄養化対策といたしましての窒素、磷の規制の問題でございますが、技術的なことから、とりあえず行政指導により磷の削減から取り組むということについては妥当であろうと考えておりますけれども、富栄養化に関する調査研究及び処理技術の開発に努めていただきまして、富栄養化の要因物質の一層の削減を実現していただきたい、そう思っております。

また、洗剤に含まれております磷の削減の問題につきましても、国において早急にさらに積極的な対策を講じていただくように強くお願いしたいと存じます。

なお、赤潮対策としての海底のヘドロの除去の問題、これも非常に重要でございます。早急に国におきましてもよろよろの、問題もあらうかと思っておりますが、調査研究を行っていただきまして、事業の実施を促進していただきたいとお願い申し上げます。

次に、水の浄化とともに、瀬戸内海の水質保全の非常に大きな柱でございます自然保護につきましまして、今回自然海岸の保全事項が新たに入ってきたというところは一歩前進であると考えておりますけれども、実施に当たりましては、国においても強力にバックアップをお願いを申し上げます、そういうふうな存じております。

次に、海上交通の問題でございますが、タンカーなど航行船舶の安全対策につきましては、かねてからお願いを申し上げてきたところでございますが、新しい法案では油濁防止、こういう面から努力規定が設定されることになっております。今後航行安全の施策の一層の拡充強化を図っていただけるようお願いを申し上げますと存じます。

次に、二百海里時代を迎えまして、食糧供給の面から瀬戸内海が果たさなければならぬ使命は非常に大きなものがございます。漁業資源の増大を図りますことは、今後の瀬戸内海の水質保全対策の大きな目標でございます。この面からも、国におきまして漁業資源の振興につきましても積極的に推進していただきたいと存じます。

なお、埋め立ての問題でございますけれども、現在の臨時措置法及び埋め立てにつきましても、いわゆる十三条の規定の運用に関する基本方針によりまして、厳しく規制されております。私どももいたしまして、今後とも環境保全を根幹として、この問題に対処してまいりたいと考えておりますけれども、その意味からも、埋め立て等に関しまして環境アセスメントの法制化ということもぜひ実施していただきたいと考えております。

最後に申し上げたいことは、いわゆる財政上の特例措置の問題でございます。瀬戸内海の水質保全を行うというための各種の事業、特に先ほど申し述べましたような下水道の整備なり、海底のヘドロの除去、また漁業資源増大のための養殖場とか稚魚の育成場の造成、それから廃棄物処分施設の整備等々、その事業は非常に巨額の費用が必要でございます。現在の地方自治体の財政力から見まして、その負担には限界がございます。現在の法律、いわゆる瀬戸内海環境保全臨時措置法が超党派で、満場一致で成立していただきましたことは、わが国の全国民の意思として、瀬戸内海の水質保全に踏み切ったものだ、というふうな感じをしておりますので、施策の実施に当たりまして、ぜひ財政上の特例措置を御配慮いただきますように、特にお願いを申し上げます。

以上、いろいろ御要望を申し上げますけれども、た次第でございますけれども、私も瀬戸内海の関係府県市といたしましては、瀬戸内海は一つである、そういう基本認識のもとに、いままでも協力して環境保全に努めてまいっております。国の強い御指導、御協力を得まして、今後とも瀬戸内海の水質保全のために全力を傾注してまいりたい、

い、そういうふうな申し合わせをしておりますので、先生方におかれましても、よろしく御指導を賜りますようお願いを申し上げます。私の意見の陳述を終わりたいと存じます。どうもありがとうございました。

○久保委員長 ありがとうございます。次に、西村参事人にお願いをいたします。

○西村参事人 御紹介いただきました西村でございます。私は、主に瀬戸内海の水質保全のために沿岸各地で住民運動をしている、それに参加している者の一人として、住民の立場から発言をさせていただきます。

臨時措置法が昭和四十八年に制定された、そのとき、先生方の熱意と努力で全党一致で制定されたわけでありますけれども、その成果について私たちが大きな期待を持って見守ってまいりました。ところが、臨時措置法という法律上の制約もあること、大方の施策が基本計画にゆだねられていたということもありまして、臨時措置法そのものによつては、全体としては瀬戸内の回復と、破壊を十分食い止めることができていないと私たちは感じていた次第でございます。一部の水質改善等の成果はあったと思っております。やはり後継法の中に抜本的な改正を盛り込んでいただく、そういうことが必要であらうと痛感している次第でございます。

このたび後継法が提案されました、私たちも住民の一人として拝見したわけでございますけれども、大きな問題点あるいは私たちの要望として七点ほどございます。申し上げます。一つは、自然海岸の保全の問題。二つは、埋め立ての規制の強化の問題。三つ目は、赤潮対策の問題。四つ目は、船舶の航行と漁業に関する問題。五つ目は、船舶の航行と漁業における漁業の安全の確保の問題。そして六つ目は、財政問題。七つ目は、瀬戸内海の基本的な位置づけと利用のあり方に関する問題。この点について私たちの要望をさせていただきます。

第一点の自然海岸の保全についてでございますけれども、御承知のように、瀬戸内における海岸線というのは世界的にもすぐれた海岸線でございます。日本の自然美というものは、溪谷美と海岸美が典型的な日本の自然の美しさと言われます。その中で、特に瀬戸内海における海岸線のすばらしさは、瀬戸内を支えるものとして今日世界的に高い評価を受けております。ところが、御承知のように、日本には海岸線を保護するという法律がございせん。海岸法というのがありますけれども、あれはむしろ護岸工事が主でありまして、海岸そのものを保全していく、海岸の美しさを保護するという法律はまだ日本にできていない。諸外国では、たとえば八年前にアメリカのデラウェア州では、海岸地帯法というのがございます。全海岸について二マイル幅においては重化学工業の建設を禁止する、そういう法律をつくっております。カリフォルニア州においても、海岸地帯における一定の区域については行政委員会の許可がなければ海岸地帯における工場の新設等ができないという規定を設けております。このようにして世界的に海岸線の保護というのは趨勢になっておりますけれども、日本ではまだ大変立ちおくれているというのが現状ではないかと思えます。そういう点で特に瀬戸内海は美しい海岸線という点からすると、残された自然海岸はすでに五〇％を割っているという実情でございますので、ぜひともこの後継法の中では、海岸線の全域に残された自然海岸の保護を思い切ったうたてていただきたい。どうしても改変の必要な、海岸線の利用が必要な場合だけ利用を認めていく、それ以外は、原則として瀬戸内における海岸線の改変は禁止をするという方向で後継法の中で考えていただきたい。それが第一点の私たちの痛切な願いでございます。

二点目は、埋め立ての規制の強化についてでございます。これはすでに臨時措置法の中で瀬戸内における特殊性を十分配慮して、それに合った規制をしていくということで、公水面埋立法の免許の運用について環境庁の次官通達という形で一定の規制が行われております。ところが、この次官通達が出た後、昭和五十年一月現在ですでに十一府県で一千六十二件の埋め立て免許が与えられている。昭和五十年一月以降はさらに埋め立て免許も下付されている。そういう実情を見るときに、やはり臨時措置法を受けた次官通達では十分な埋め立ての規制ができていない、なお一層瀬戸内の海岸線の破壊は進んでいるというところを指摘せざるを得ないと思えます。そういう点で、この後継法の中で、やはり瀬戸内におけるこれ以上の埋め立ては原則として禁止していくということとを明確に打ち出していきたいと思えます。

三点目は、赤潮対策についてでございます。御承知のように、赤潮の発生はいまなお増加の一途をたどっているというのが実情でございます。昨年の八月末には播磨灘で大赤潮が発生して、沿岸の漁民は二十一億円以上という莫大な被害を受けました。ことしも赤潮が発生することは必至であり、被害が発生することとまでなると大きな可能性を残しております。こういうことを考えますと、赤潮に対する対策の緊急性、焦眉の課題であるということとはもう言うまでもないことであろうと思えます。どうか、ことしも来年も漁業者の新たな被害が発生しないように、早急な抜本的な対策を考えていただきたい。そのためには、この後継法の中で予想されている隣の規制だけではなくて、空素並びにその他の赤潮発生諸要因とされていることについて十分対策がとられるように、具体的な措置を盛り込んでいただきたいと思えます。

四点目は、総量規制の導入についてでございます。総量規制が導入されるということは私たちも大変賛成でありますけれども、この総量規制の総量削減基本方針がいれば内閣総理大臣に委任をされている形になっていきます。そしてまた、総量削減基準が設定されて、その基準を守る手だてが設けられていないように見受けられます。そういう意味では、中身のある総量削減の目標値と目標年度が

明確にされて、なおかつその遵守については、一定の法的な効果のある規制をしていただきたい、そのように思っています。

五、目的の船舶の航行と操業の安全の確保についてでありますけれども、これも御承知のように、瀬戸内海における船舶の航行数は年々増加し、特に顕著なのは、大型船舶が増大しているというところが顕著な状況でございます。その中でも、とりわけ瀬戸内における大型タンカーの航行が年々増大してきている。それだけではなくて、たとえば水中翼船であるとかあるいはホバークラフトなどの高速艇が大変多くなっている。また、観光用のモーターボートであるとかそういうものもふくまれている。瀬戸内はそういう意味では非常に船舶が過密な海域であると思えますけれども、ここでやはり船舶の航行の規制を考えていただくことが必要な時期に来ていると思えます。この規制の仕方については、現在では他の法律で専用航路の指定等がなされておりますけれども、どちらかといえばそれは漁業者、小型船舶に航路の回避を義務づける方向、つまり大型船舶の航行の安全を確保する方向で解決がなされようとしているように見受けられます。そうではなくて、むしろ瀬戸内における大型船舶の乗り入れそのものを是正していく、そして瀬戸内における漁業者の操業の安全をまず確保すること、そういったことを基本としながら、航行の規制を具体的にしていいただくことが必要ではないか、そのように考えます。

六、目的の財政問題についてでありますけれども、臨時措置法の中には、下水整備事業について必要な資金の融資のあっせんとか、あるいは十六条における水質浄化のための事業計画についての必要な財政上の措置の規定がございます。そしてまた、公害対策基本法の中で財政措置がうたわれております。しかしながら、私はこれをその他の開発法規と比較したときに、保全の法制の中では財政問題がきわめて弱く規定されているのではないか、そんなふうに思えてなりません。開発関係の法規で見ますと、これは公共投資であるとか、政策増減税であるとかあるいは政策金融であるとかいろいろな角度から、手厚い財政上の保護がなされております。たとえば、新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律等を見ますと、地方債の利子補給であるとか、国の負担割合の特例であるとかあるいは固定資産税の減免措置、それに伴う地方の税収の減収に伴う是正措置とか、いろいろな形で財政上の規定がありますけれども、保全法に関しては非常に財政上の手当てが弱いように思えてなりません。この点もぜひ後継法の中で、利用と自然とは一体ということから考えれば、大規模な財政上の措置をとっていただくことも不可欠ではないかと思えます。

最後に、瀬戸内海の基本的利用のあり方、利用の位置づけについてお願いをしたいと思います。これも御承知のように、瀬戸内海は船舶の航行あるいは臨海工業地帯あるいは国民にとってのレクリエーションの場、自然景観、漁業、いろいろな形で多面的な、複合的な利用がなされておりますけれども、こういう利用がたびたび競合するとき、利用と利用が矛盾し合うとき、衝突するとき、利用と利用を優先させるのか。国民の将来にとって、日本の未来にとって、瀬戸内海の基本的な利用がどうあるべきなのかという理念がなければ、利用が衝突し合うときに解決する手だてはないと思えます。たとえば、今日では、臨海工業地帯が造成されるとき、そこが漁場である場合には漁業権が金銭によって補償されて工業地帯が造成されるという形で、要するに金銭的な解決で利用の優先順位が決められていっております。しかし、少くとも私たちは、瀬戸内海の特異性と未来にわたる利用を考えると、そういう金銭による解決ではなくて理念による解決、国民の将来にわたる利用のあり方を基本にした利用の優先順位を明確にして規制をしていただく必要がありはしないか、そのためには、この後継法の中でも、環境保全に伴う諸施策がほかの施策よりも優先す

るということも明確にしていたく必要がありはしないかと思ひます。

大要簡明でございますけれども、私の要望と意見を申し上げまして、先生方のこの後継法に対する一層の御配慮を賜りますようお願いしまして、私の意見陳述にかえたいと思ひます。

○久保委員長 ありがとうございます。

次に、宮原参考人をお願いいたします。

○宮原参考人 たいはい御紹介をいただきました宮原でございます。

私、全漁連の副会長でございますとともに三重県漁連の会長でもございまして、瀬戸内海と同じような閉鎖性水域ということで問題を起こしております伊勢湾の現状をつぶさに見ながら生活をしておるものでございまして、また、瀬戸内海の環境保全審議会の委員といたしまして、瀬戸内海の環境保全に關していろいろ意見を申し上げてきたものでございまして、本日、本院におきまして、参考人として漁業関係者を代表して意見を陳述させていただきますこと、大変ありがたく存じておりまして、御礼を申し上げる次第でございます。

昭和四十八年に議員立法で制定されました、この十一月で期限切れになります瀬戸内海の環境保全臨時措置法を、環境保全特別措置法として、恒久法として制定していただきたいということでいろいろお願いもいたしておりますが、今回、その改正法案が水質汚濁防止法の一部改正とともに御審議をいただいておりますことにつきまして、私も漁業者としては大変喜んでおることでございまして、われわれといたしましては、かねてから恒久法としてこの後継法を漁業者の立場からいろいろお願いを申し上げてまいっておる次第でございますが、特に先ごろ、御案内のような日ソの二百海里問題といった経過を見てまいりましても、いよいよ漁業者としては沿岸の海域の生産を増大する、そういうために環境を保全、整備するということが現在最大の問題である、こういうように考えておる次第でございます。

う意味からも、瀬戸内海の環境保全臨時措置法及び水質汚濁防止法の一部を改正する法律案という今回の問題は、環境保全政策の推進はこの瀬戸内海に關する漁業者だけのことでなしに、広域的に閉鎖的水域として同じ悩みを持っております東京湾、伊勢湾あるいはまた全国沿岸の漁業者すべてが待望いたしております今回の法律改正案である、このようなところを方をいたしておりますことを、まず最初に申し上げさせていただきますと存する次第でございます。

また、今回の瀬戸内法に対する改正につきましても、臨時措置法で言われておりますように、瀬戸内海を、世界に比類のない美しさを誇る景勝地であり、また、漁業資源の宝庫であるという形で位置づけていたという、その環境を保全して、後世に継承しようとする従来の法律の精神がそのまま存続されておりますことにつきましては、今後の瀬戸内海の環境行政の姿勢としてまことに喜ばしい、このように考えておる次第でございます。

先生方御案内のように、瀬戸内海はこの臨時措置法の施行の間にいろいろ施策を通じて、特に産業系排水に係るCODの半減等の効果を上げてきていることは事実でございます。しかしながら、そういう施策の推進にかかりませず、瀬戸内海の現状を見ます場合に、昭和五十二年の夏に発生いたしました播磨灘の大規模な赤潮に見られますように、富栄養化が急速に進んでおる。そして赤潮の多発化あるいは悪質化による漁業被害の増大、さらには大型タンカー、危険物積載等を含む船舶ふくそうに係る漁業操業の支障並びにその事故、また油汚染という問題、いろいろの問題が発生しておりますことは先生方も御案内のとおりでございます。関係の漁業者としては非常に憂慮をいたしておりますような次第でございます。

部改正によって、従来の濃度規制から総量規制の制度が図られようとしております。これによりまして、瀬戸内海、東京湾、伊勢湾を対象とする総量規制方式が実施されることになっておるわけでございますが、特に瀬戸内海は、この改正によって規制対象水域に指定されるということになっております。そうして、指定項目としてCODによる総量規制が行われるようになっておりますけれども、反面東京湾、伊勢湾におきましては、法律が通っても政令の施行を待たねばならぬということになっておるもので、ぜひともこの辺につきましましては法律と同時に並行的に東京湾、伊勢湾の政令指定がなされますことを心からまず第一にお願いする次第でございます。

また富栄養化対策といたしましては、瀬戸内海の関係では当面、磷の削減を行政指導によって行うこととなっております。

水質汚濁防止法の改正によります総量規制制度の導入につきましては、私も漁業界が挙げて要望いたしてまいりましたことでもございまして、大変うれしく存じております。しかしながら、総量規制による具体的な効果についてでございますけれども、これは総量規制基本方針あるいは総量削減計画といひますか、そういうふうな形で取り上げられることになっておりますので、どの程度にきれいな海が、あるいはいつまでの目標年度で達成されるかということにつきましては、行政の判断にゆだねられておるわけでございまして、それらも改正法が施行される段階に逐次明らかになってくることと存じておりますけれども、現在の瀬戸内海あるいは汚染の進行の著しい東京湾、伊勢湾という水質の状態を考えますときには、総量規制の具体的な施策につきまして、行政当局としては特に厳しい姿勢を打ち出していただきたいということ強くお願いを申し上げます。

ことと存じておりますが、現在の第四次下水道整備計画の枠内にとどまることなく、積極的な整備計画の推進をお願いをするものでございまして、また、しかし反面、下水道整備が逐次でききましても、二次処理の段階でとめられるということになりまします、やはり富栄養化が進行するという懸念もございまして、私も私としては、そういった問題を避けるためにも、下水道の終末処理施設というものを逐次三次処理に強化する、あるいはその排水の管理を強化するといった方向について行政当局の指導の徹底をお願いいたしますとともに、財政援助ということにつきましても大幅な対策をお願いを申し上げます。

次は富栄養化対策でございますけれども、当面、磷の削減を指導することとされておりますが、赤潮発生の原因の一つとされております窒素につきましても、その除去技術の早期開発といったものを図っていただきまして、また、私も漁業者が、国じゅう挙げて、合成洗剤の追放運動を実施しておるわけであります、そういう運動の意味するものも御高承いただきまして、指定物質の追加等につきましては今後特段の御配慮をお願い申し上げます。

さらに、伊勢湾、東京湾における富栄養化対策につきましましては、今回は見送られておりますけれども、私も私としては、瀬戸内海における実施状況というものを見合わせながら、なるべく早く科学的知見を確立されて、その防止対策を逐次東京湾、伊勢湾にも導入していただきますことをこの機会にお願い申し上げます。

次に、漁業者が要望いたしておりますもう一つの柱でございます自然海岸の保全についてでございます。瀬戸内海法では、自然海岸の保全につきまして、県条例によってその海岸の保全地区の指定をし、また、指定した自然海岸保全地区の保全、利用のための勧告、助言を行うこととされております。瀬戸内海の沿岸海域は、各種の埋め立てによって、魚類の産卵、生育の場として重要な

また近年、瀬戸内海では赤潮の発生、油濁事故、原因者不明の漁具損壊といったようなものが頻発をいたしております。

原因者不明の油濁事故につきましては、幸いにして先般、財団法人の漁場油濁被害救済基金とい

でございますが、各参考人に二、三御質問申し上げます。

えばそうだけれども、しかし国の財政の上なり政治の上においていろいろな視点があるわけでございますので、なかなかむずかしい面もあらうかと思うのでございます。特に瀬戸内地域は、全体としてとらえるならば、日本の国の中で比較的先進的な地域である。こういう地域に対して、そういった特段の財政上の配慮をするということが全

直接川に出てくる場合は、聞いてみますと、大体七〇％くらいが流域で自然に浄化されて、実際に汚水として出てくるのは三〇％くらいになっている、下水道の場合は九〇％くらいが浄化されて一〇％がそのまま出てくるというように、その差でやってみますと、約二〇％くらいの差ということで、人口がどんどん伸びていきますの

で、現在のようなベースではなかなか困難ではなからうか、現在のベースの少なくとも倍くらいはベースに瀬戸内はしていただかないと、なかなか追いつかないのではなからうかという形が計算上は出るわけでございます。そういったような面でも、施行しますには、私も、先生おっしゃいましたように自治体側も大いに努力をいたしますが、国としてもお願いをいたしたい、そう思っております。

それから三番目の財政上の特例措置の問題でございますが、やはり環境保全の問題、一つ考えられておりますのが、いつも私の方の知事や何か申すわけですけれども、琵琶湖総合開発特別措置法というのがございます。これも中身は、琵琶湖の水資源を確保すると同時に、琵琶湖の環境保全を図るのだというのが目的になっております。そこにおきますと、やはり国庫負担の特例措置といったような形で、下水道の問題にしろいろいろな面においてそういう特例措置が認められております。そういったような例もあることでもあるし、瀬戸内海全体を全国的な意思として、何とかきれいな形にして子孫に残そうということで、皆さん方が一緒になってやっていただいた全国的な意思であろうという面におきましては、その辺の財政的な措置をお考えいただきたいというのが私のどもの十一府県三市の共通した強いお願いでございます。

○池田(行)委員 お気持ちはよくわかりました。それからもう一つお伺いしたいのです。瀬戸内は一つだというお話が御陳述の中にもあったわけでございますけれども、本当にそういった一体感を持って関係地方公共団体、もちろん国も協力しながらやってまいらなくちゃいかぬと思うのでございます。ところが、瀬戸内の中にも南北問題と申しましうか、要するに先進地域と、またこれからさらにいろいろ努力をしないかなくちゃいかぬ地域があることも否定できないわけでございます。そういった意味で、埋め立ての規制なりあるいは水質の保全の問題につきましても、い

ろいろ配慮してほしいといった声が出ておること否定できません。特にこれまでの臨時措置法のもとにおけるいろいろな運用を見ますと、たとえば埋め立てでも、全体としては許可件数はほぼ半減しておりますし、面積で見ても大体四分の一ぐらいいなっております。ところが最も先進地域である、具体的に言っては申しわけございませんけれども、たとえば大阪府は、件数はむしろ増加傾向でございますし、面積もせいぜい三分の一ぐらいカットされたにとどまっておりますという状態でございます。また水質の方で見ても、全体としては目標値を三十数%超過して負荷量を削減しておるといふ姿になっておりますが、兵庫県、大阪府の方はせいぜい九割前後でございます。また、か、それぐらいのカットにとどまっておりますという姿になっておる、こういった現状にある。また、この現状を前提にして、さらにここからきれいにしていくなのだということで、平均的に一律にかけいきますと、後進といいましうか、瀬戸内海の南部の地域は、どうもわれわれに厳し過ぎるのじゃないかならうかという声もあることは否定できないわけでございますので、その点について全体の調整をとっておられるお立場から、どういふふうに対処していかれようとしているか、お伺いしておきたいと思ひます。

○長浜参考人 瀬戸内の環境保全の基本的な考え方につきましては、当然十一府県三市共通の認識のもとに立って、国に対してもいろいろお願いしているような次第でございます。確かに申し上げたいように、府県によってもいろいろ実情の違いもございします。しかし、私先ほど申し上げましたように、総量規制の目標量の設定などについても、地域の事情に沿った設定をお願いしたいということを申し上げましたのも、そういうところにあるわけでございます。しかしながら、確かに埋め立てはぐっと減ってきてはおります。また今後、場合によつたらせひしなればいかぬ、たとえば海底のヘドロを除去してそれを埋め込むというふうな場合にどうし

てもやらなければいかぬといったようなところも出てこようかと思ひますけれども、やはり一応環境保全に資するといったような点での埋め立て、仮にやるとして、やむを得ず埋め立てするとしても、そういう形が前提になってくるのではなからうか。その辺については、環境保全に資するための産業の誘導ということもあるわけでございますので、そう大きな食い違いは各府県においてははない、そういうふうな考えております。

○池田(行)委員 ありがとうございます。次に、宮原参考人に二点お伺いしたいのでございますが、まず一つは干がたや藻場の保全とかあるいは人工藻場の造成等について、国の格段の配慮をというお話でございました。私、これは非常に大切だと思ひます。とりわけ瀬戸内海はこの二百海里時代で、これから栽培漁業なり何なりの面で非常に期待される地域でございますので、これは国としても十分配慮してまいらなくてはいかぬと思ひます。その前に、漁業に携っておられる皆様方の方での自発的ないろいろな御努力をお願いしなくてはならぬのではないかと思ひます。

そういう意味で、最近瀬戸内海沿岸地域でも漁業者の方々が金を出し合つて、稚魚の放流事業であるとか魚礁あるいは藻場の造成を手がけていこうといった試みも次第に出ておるようでございますが、こういういったものを全漁連自体として、もう少し組織立って進めていかれるようなことは考えられないかどうかということが一つ。それから、赤潮の問題にいたしましても、いろいろこれを防止するための御要望がございしました。それも、産業のサイドにおいても、国あるいは地方公共団体においてもいろいろ努力しなければならぬと思ひます。漁業者の方々が御自身もこの原因をつくっておられるのではないかと、こういう面もあるわけでございます。いわゆる養殖漁業における自家汚染の問題でございますが、こういう問題についてどういふように考えておられるか。瀬戸内の漁業のあり方として、こ

の養殖漁業というものを、今後ともハマチの養殖なんかをどんどん進めるのか、あるいは先ほど申しました、いわゆる藻場の造成なんかを通ずる新しい栽培漁業の方向を指向されるのか、その辺についての御意見を伺ひたいと思ひます。

○宮原参考人 まず最初の点でございますが、私もいたしましては、なるべく早い時期に、瀬戸内に限らず、全国を対象といたしまして、沿岸漁場の整備、開発に関する組織をつくつて強力にこの問題を推し進めてまいりたい。そのためには、人づくり、場づくり、金づくりという三つの要素をかみ合わせていく必要がございますので、そのそれぞれについて基本的な方向を打ち出しながら、水産庁当局にも意見を具申してそういう体制を固めてまいりたい。特に、瀬戸内海の魚の宝庫としての重要性が将来も変わることがないという認識の上で力点を置きますことはもちろんでございます。

第二番目の養殖漁業における自家汚染等を通じての問題でございますけれども、率直に申し上げまして、漁業者も汚染に対する加害者の一員であるという認識は痛切に持っております。しかしながら、特にハマチ養殖等におきましては、すでに一千数百億という単品における生産額を上げるものは沿岸ではかに類がないという、日本の水産の基本的な柱にのし上がっておりますので、やはりハマチを中心とする養殖漁業の健全なる発展ということについては今後も十分な努力をしていく必要がございます。そこで、水産庁当局の御指導等もいただきながら、特に漁場行使の適正化、密殖防止、さらには餌料投餌の方法とかあるいはえさの処理方法といったようなものの改善をする。それから堆積物の除去、ヘドロ除去といったようなことで漁場の環境を改善する、その他諸般の対策を積極的に講じまして、漁業内部からの自家汚染の削減ということにつきましては特段の配慮をしましてまいりたいと思ひます。

○池田(行)委員 ありがとうございます。

西村参考人に二、三お伺いしてまいりたいと思

うのでございますけれども、瀬戸内の環境保全を推し進める立場から、特に住民運動に実際に参画しておられる立場から、いろいろ貴重な御意見を賜ったわけでございます。

お伺いしております。それは確かに環境保全は非常に大切でございますけれども、一方において、瀬戸内の地域に住んでおります住民の方々の本当の幸せというものは何だろうかと思えてみたのでございます。もとより美しい自然環境を守っていく、それは必要でございます。しかし、それと同時に、こういった方々のたつき、生活が維持できるような手当てもしていかななくてはならないのではないかと感じました。これは当然の話でございますが、そういった観点で、たとえば埋め立て規制を原則禁止していくというようなお話、あるいは水質の関係についても、法的な遵守を確保するようなこともっと厳しい規制をやっていくというようないろいろな御意見をちょうだいしたわけでございますけれども、そういうような、たとえば埋め立ての原則禁止であるとか、あるいは産業排水等の負荷のさらに大きな削減を求めていくといったような場合に、一体どういうことになるのだろうか。御承知のとおり、いま瀬戸内地域に日本人口の大体四分の一が住んでおりますし、製造品の出荷額で申しますと、三割ぐらいのものを出しているわけでございます。こういって、たまたまはパーセンテージはどうか別として、今後とも相当数の人口を養っていくかなければならない地域でございます。それを維持していくといった場合に、本当にいまおっしゃったような強い規制をさらに強化しようというふうなうまいくのかどうか、ちょっと疑問に感じましたのでございますけれども、そういった環境保全はもちろんだ切でございますが、瀬戸内の住民の暮らし全体という観点から、どういふふうなバランスをとっていくとお考えになっておるか、ちょっとお伺いしたいと思います。

○西村参事 二点ほど申し上げたいと思ひます。

いまは国政の基本にかかわるような問題でございすけれども、やはり衣食住の問題と環境保護の問題とは、両方とも大切である。むしろ国民の衣食住の確保のあり方が、いまの時点ではさらに検討される必要があるのではないか。従来は、われわれが生ずる基盤である、人間の器になつていく環境という問題が全く無視されて、いわば軽視されて、衣食住の問題、とりわけ生産性の向上というところが強調されてきた、そこに一つは大きな問題があるのではないかと思ひております。

それからもう一点は、現在の瀬戸内の危機的な状況というものを踏まえた場合に、どうあるべきかという問題があると思ひます。先生の御指摘の点に対しては、そういう点で私は、環境保全というものが現代の社会できわめて重要な課題である、そしてそれは、国民の衣食住を確保することと矛盾しないということを一応申し上げたい。

それからもう一点は、現在の瀬戸内の危機的な状況の中で、どうなすべきかというのを考える必要がある。そういう点から、一定の既設の工場地帯をなくせと言っているわけじゃなくて、現状を踏まえてどうあるべきかということをお願いしております。

○池田(行)委員 わかりました。既設の産業施設をなくせとまでは言っておられない。ただ、いろいろおっしゃいますような大型タンカーの航行の規制を強化していくとかやった場合に、一体いまの瀬戸内地域の既設のいろいろな産業施設というものを十分稼働できるのかどうかという、そういうた疑念も若干持たれるようなわけでございます。

また、そういった工場だ何だということとは抜きにいたしまして、たとえば瀬戸内の島々、多くの島嶼部がございす。こういった島の暮らしというものを考えました場合に、何かやる場合に、どういふも埋め立てが必要だということもあるわけでございます。瀬戸内の島嶼部の自然というものは非常にすぐれたものと言われておりますけれども、これは本当に天然の自然である。かつてはそ

れこそ自然の松原だったものを、戦時中はいわゆる食糧増産という中で、島嶼部においても何か食糧はできないか、米は無理だからイモをやったといった。それが戦後は除虫菊に変わり、また柑橘にかわりというふうになり、いろいろな人間の生活との関連において変化してきている自然なんです。今後においても、そういった関連において、いろいろ現状に対する改変というものも加えざるを得ないような場合も出てくると思ひます。

たとえば埋め立ての問題につきましても、原則禁止で、どうしても必要な場合だけはこれは認めていくというお話がございましたが、どうしても必要な場合という範囲をどういふふうに考えておられるか。廃棄物処理に限るとかそういうことじゃなくて、そういった生活関連においても、ある程度生活の手段としても必要なものについて、これは認めていくという御態度なのかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○西村参事 二点あると思ひます。一つは、いわば必要性の点、一つは、自然の持っている特性という点です。許容性の問題だと思ひます。瀬戸内海の全体の自然の持っている特殊性、つまりこの全体の生態系がどういふ部分は人間が利用することが許されて、どういふところは許されないのかという、そういうものが、もともと総合的に明らかにされる必要があると思ひます。ただ部分的な瀬戸内の全体像がある中で、とにかくやむを得ず開発を進めていくということであれば、やはり取り返しのつかない状況がくるのではないかと。よく言われますけれども、生態系が持っているものには元本と利息の関係がある。人間は利息の部分には手をつけていいけれども、元本には手をつけてはいけないのだというところが、よくたとえて言われますけれども、そういう自然の全体の仕組み、人間が利用していい部分と、決して手を触れてはならない部分とがあるのではないかと。そこいらを総合的に解明をして、その中で許される部分を明らかにすることが必要だと思ひます。

もう一点は、仮にそういう自然の一部、ここは利用しても構わないという部分があったとした場合にも、やはり必要性の点から、高度の必要性がある場合、しかも国民的な必要性が高い場合に許されていく面があるのではないかと、そんなふうには私は考えます。

○池田(行)委員 もう大体時間が来たようでございますけれども、最後に一点、自然海岸の話でアメリカの法規制の話をおっしゃったのでございますが、その他、ちょっと補足していただければいいでしょうか。おっしゃったのはデラウェア州でございますが、デラウェア州の海岸地帯は原則禁止だというお話がございましたが、それと加州の話。この辺について、日本の場合、全面禁止というのとはなかなかむずかしいかと思ひます。

すけれども、許可制にした場合にこれはどうなるのだろうか。許可制にしましても、現実にはある程度の基準をつくりまして、それに該当する場合にこれを規制していくという話になると思ひます。それが、そうなりますと、今回の法律でやろうとしております、地域を指定して指導だ、勧告だといった姿のものと、現実的にはそんなに変わってこないのじゃないか、同様な効果を上げられるのじゃないかという感じもするのでございます。が、その辺、何か特に有意の差が出てくるようなものなのかどうか。例に挙げられました点につきましても、若干詳細を話していただきたいと思ひます。

○西村参事 デラウェア州では、二マイル幅で重化学工業地帯の立地制限、これに完全に重化学工業の立地を禁止しているというところだ。それと、それから、カリフォルニアの沿岸地帯保全法では、海上三マイル、内陸百ヤードの開発についてはすべて開発委員会の許可制にする。そういう形をとっているようでございます。

今度の後継法の中で海岸線の改変についても届け出制と、実際にそれをもう少し厳しい許可制にした場合とどうかということですが、法律上、届け出と許可というのは、当然その規制の程

度が質的に違うものがあると思うのです。

それから、当初案では損失補償の規定がございましたけれども、それが現在の案では消えているように見受けられます。やはり私有財産に対する一定の制約を伴うことになると思いますので、損失補償の規定も復活していただくことが必要ではないか。実際に海岸線に土地を所有している人たちが納得をして海岸を守っていくという、そういう手当ても必要ではないかと思ひます。

○池田(行)委員 ありがとうございます。終わります。

○久保委員長 次に、島本虎三君。

○島本委員 参考人の皆さん、御苦労さんでございます。

私が社会党の本番ではないのであります。私の次に控えておられる人が本番でありますので、私の場合は五分ぐらいに限り、各参考人の意見供述に對して、ちょっと私としては疑義を感じた点がありますので、その点を三つだけだしておきたい、こう思うのであります。これは三人の参考人に対してでございます。

まず、後継法。臨時措置法から今度は特別措置法になるわけでございましょう。しかし、全体にこれをながめてみて、手ぬるいと思う、もっときちんとやればよいと思うか、まずこれが大きいところでしょう。三人ともまずそれをきちんとひとつお答え願ひたい。

それから長浜参考人。生活排水、下水道の措置、これを重点的に、こういうような御高見がございました。これはいままでいろいろやってみますと、尿尿の場合、全水域で下水道計画にのっとって二次処理をやる、現在一日に四十八トンのもので五十三トンになるという厚生省の発表があるのをごさいます。そうすると、三次処理をきちんとやらない限りにおいては、これをやっても逆に窒素、磷が出てしまつて赤潮発生の原因にもなるんじゃないか、こういうおそれもあるものでありますけれども、これは知事・市長会議の中でも重大な問題ではないかと思ひますので、この点に對し

てひとつ簡単に答え願ひたいのであります。

次に、西村参考人に伺ひます。

確かに中に目標年次というのが入っていないのはおかしい、遵守については法的に義務を課するのがよい、これは御高見だと思います。そういうような点で多大なる敬意を表するのであります。しかし、危機的にある瀬戸内海の情勢の中に、言葉はいいのでありますけれども、埋め立てについては原則禁止にしてみたいというのがあったのですが、臨時措置法は精神は原則禁止なんです。その目的に沿った決定がなされているのであります。それが、危機的な状態にある瀬戸内海の回生のために、これは言葉のあやしいかと思ひます。が、いままでと同じように原則禁止だけでいいのでしょうか。もっと強い意思があらじやないですか。この点、ひとつ明確に願ひたいと思ひます。

それと宮原参考人。瀬戸内海の場合は大型タンカーの規制については、漁業家の立場として、一たんこれが被害を与えた場合には大きいと思ひますので、他にも例がありますが、どう考えておるか、法案の中にどうしたらいいと考えておりますか。この三つだけを手短かにわかりやすく、ひとつよろしく願ひたいと思ひます。

○長浜参考人 第一点の、現在の後継法をどういうふうにかえていくかということでございますが、私の立場は、十一府県三市の最大公約的なこととお話しせざるを得ない立場にございすけれども、私も私と先ほど申し上げましたような意見とか要望がいろいろございす、総量規制の導入なり富栄養化に取り組んでいただく、自然海岸保全地区を指定していただくという内容、内容的には現行より一歩前進した内容になっているという意味で、何とか皆さんの慎重な御審議を得て成立させていただきたいという形を私は希望しているというのが一点でございます。

それから生活排水の問題。いま先生がおっしゃいました。私は残念がらつまび

らかにいたしておりませんけれども、確かに下水道をいしますと、下水道を置いたところに集中的に汚濁水が出ていくという現象はあらうかと思ひますけれども、先ほどちょっと申し上げましたが、河川の自然浄化でいく場合には七〇％ぐらいが自然浄化になってくる。下水道の場合だと、その下水道のところで九〇％ぐらい浄化をして、一〇％ぐらいの汚濁物が出てくる。それをトータルしてやってみますと、その差というのは大体六・七％ぐらいになるんじゃないかと思ひます。それで、現在のようないきまふなベースでは、現在の人口増との関連からいいますとなかなか追いつかないという問題が一つあらうかと思ひます。

それから、下水道をもういった面で整備をしていただかなければいかぬと同時に、先ほどもお話がありましたけれども、やはり洗剤の問題もあらうかと思ひます。この辺は人工的に嫌の規制ができる面でもございす。これは兵庫県としても、ことしはこの問題に大いに取り組んでいただきたいと思ひます。その辺もあわせて富栄養化の防止に努めてまいりたい、そういうふうにかえております。

○西村参考人 なまぬるいと考えております。ぜひもっといいものをつくっていただきたいと思ひます。

それから埋め立ての点でございますけれども、現在の公有水面埋立法そのものも、四十八年にこゝで改正されましたときに、改正それ自体がなまぬるいのではないかと批判も相当あったと思ひます。現在、公有水面埋立法の運用という形で次官通達がなされておりますけれども、これが実際問題としてはなかなかチェックする方向で機能していないというのが実情じゃないか。どうしてかと申し上げますと、たとえば具体的な例で申し上げますと、兵庫県の埋め立てがありまして、いま生活部長さんもうらっしゃいますけれども、県が埋め立ての許可申請をする、県知事が許可をするという、つまり埋め立ての申請をする人が影響評価をして、それでかつ、申請をする人と同様に等し

い人が許可をするという仕組みになっていきます。つまり、われわれは俗にどろぼうに手錠を渡しているような仕組みではないかという批判をしているわけですが、公有水面埋立法はいわばこういう手続法でございますので、手続の不備が運用を非常に悪くしてしまつてゐる。したがって、手続上の不備をカバーできるだけの埋め立ての規制は入れていただきたいというのが私の願ひでございます。

○宮原参考人 手ぬるいと考えておりますが、多くを望んですべてが延びることについて危惧がございす。

第二番目は、大型タンカーの規制につきまして漁業者の悲願でございます。ただし東京湾、伊勢湾に同じ影響がございすので、海上交通安全法の中で私どもは強くその点を主張いたしております。

○島本委員 どうもありがとうございます。

○久保委員長 次に、大原亨君。

○大原(亨)委員 政府案についての御意見を聞いておるわけですが、私、社会党ですけれども、社会党の方では後継法についての法律案の要綱を決めまして、いま立法作業中ですけれども、政府案をもとにいたしまして手直ししよう、こういう考え方でやっております。

そこで二人の方からは、それぞれ目標年度、目標をきちんと決めて計画的にやってもいいという話があったわけですね。しかし、政府の今の後継法によりましてそれがないわけですね。私どもの法律案の要綱での作業、これはほとんど完了いたしておりますが、それは昭和三十年現在を目標にいたす。ただし、これにはいろいろな議論がございまして、三十年当時の客観的な科学的なデータがないという議論があります。しかし、昭和三十年、つまり高度成長の始まる以前の状況を目標といたしまして、そして二十年間で五年刻みの計画をつくっていく、こういうことを基本方針と基本計画で法律で決めるというふうにいたしました。政府の方では、この後継法を提案する

○大原(さ)委員 いままでのいろいろな意見を集約しましたが、赤潮のメカニズムが十分にわかっていない、科学的に説明されていない、それをどのような体制で説明するかということについていろいろな議論がございます。これは、漁業関係だけではなく水産庁の研究所があるわけですけれども、あれだけでは少し力不足だろうということでありまして、独自の研究機関を置くべきではないか。環境庁

庁が環境保全の研究予算を約三十億円というようにこの間答弁いたしました、これを計上して、そしてそれを各関係の研究機関に流すという仕組みですが、しかしそうではなしに、そういうことを研究しておりますことではなしに、研究体制が継続的、包括的でない、この四、五年余り進んでいないということ克服するのは一体どうしたらよいのかということですが、私どもは、独自の研究機関を置いて、それをセンターとして予算を組んでそして各大学あるいは水産庁や県の試験場あるいは通産省の瀬戸内海模型というふうなもの等ももう少し有機的、組織的に、瀬戸内海の環境保全を中心とし、赤潮のメカニズムを研究すべきではないか、こういう考え方を持っております。政府案が出されておりますが、そういう点について、あるいはいままでの措置についてひとつ御意見を三方から簡単に伺わせていただきます。

○長浜参考人 瀬戸内の赤潮のメカニズム解明のための措置という形は、今度の法案では一応努力規定が設けられたわけでございますが、私の方の知事・市長会議におきまして、この問題は総合的に研究してもらう機関が必要なのではないか、そういうことでかねがねお願いをいたしております。総合研究機関のようなものの設置が望ましいという形をお願いをいたしております。それと同時に、府県側におきましてもいろいろ試験研究機関を持っておりますので、この問題もいわゆる赤潮の解明の一つの方法として、各府県、市で持っております試験研究機関の調整を進めまして、このメカニズムの研究をするといったような組織を現在知事会議内部でも考えておりますので、国においても格別の御支援をお願いしたい、そういうふうに思っております。

○西村参考人 瀬戸内海の水質関係では、現在、富栄養化といいますが、いわばだぶだぶに肥えた太った肥満児が赤潮であると言われておりますけれども、それを防ぐということは非常に重大なこととて、そのためにはやはり特別なプロジェクト

チームでもつくって早急に解明をしていただきたいと思っております。これは、以前ここで述べたようにた村上参考人であるとか、あるいは布施参考人等からも聞いたのですけれども、現在では予算規模も非常に小規模で、かつそればらばらにやらされていく。一挙に、かなり大がかりに研究ができるようなそういう体制、そういう予算措置を組んでいただきたいという声が非常に強かったと思っておりますが、私もそのとおりだと思います。

○富原参考人 赤潮は漁業者の最大の敵でございます。したがっていまして、その辺に於いて総合的な研究機構というものをぜひとも実現していただきたいと思っております。赤潮の救済対策も同時並行的に御検討いただくようにしていただければ大変幸いだと存じております。

○大原(亨)委員 まだたくさんあるのですけれども、時間が来ましたので、あとはまた午後もあることで、すから協力いたしまして、終わりたいと思っております。

○久保委員長 次に、竹内勝彦君。

○竹内(勝)委員 参考人の皆さんには大変ありがとうございます。公明党の竹内勝彦でございます。若干参考人の皆さんの御意見を伺わしていただきました。ありがとうございます。

まず最初に、臨時措置法から特別措置法というところで発展的に拡大をしていく、この前進というものは一つの面で評価があるわけでございますけれども、臨時措置法と比較した場合に余り大差のないようなもので、見かけ倒しに終わるというようなものであつてはなりません、そういう面であつて今後相当な努力が必要ではないか、こう考えているわけですが、最初に長浜参考人にお伺いしたいと思っております。

まず、臨時措置法にもあつたのですが、瀬戸内海環境保全計画、こういふものの中に、特に国が策定する基本計画に加え、新たに関係府県が策定する府県計画が加わったわけでございます。そこで、瀬戸内海に幾つかの環境保護団体あるいは

漁民の組織というものもございますし、あるいは特に入浜運動に代表される住民の要望、こういったものも幾つもあるわけでございます。今回の特別措置法に発展した中で、特に住民等がこういった問題を公表して、批判や意見あるいはアイデアといったものを検討する、最終的計画をそういったものによってつくっていくというふうなものが必要になってくるんじゃないか、こういった面では特に住民のコンセンサスというものをどう考えていくのか、住民参加という面では、今回の特別措置法自体にどういった見解を持っておるか、その点からまずお伺いしたいと思います。

○長浜参考人 基本計画に基づきます府県計画の作成に当たって、住民コンセンサスを得るのをどうするかというふうなお話だったと思っておりますけれども、環境の保全といふのは、行政の努力なりまた企業の努力と同時に、住民の皆さんの参加なり協力というものがあつて初めて効果が上がってくるというふうには考えております。府県計画を策定する、どういった段階においてどういふこととするかにつきましては、まだいろいろ関係府県とも御相談申し上げなければならぬと思っておりますけれども、何とかそういったような皆さんの御意向が反映できるような計画になるような努力は続けてみたい、そういうふうな考えております。

○竹内(勝)委員 もう一点、同じく長浜参考人にお伺いしておきたいのですけれども、今回の目玉の一つとして言われておる自然海岸の保全、こういった面も原案から後退し、骨抜き感があるように私は考えております。そういう中で、たとえば自然海岸保全地区の指定に伴う地区内の開発、こういったものに対して、規制が単なる勧告あるいは助言というふうなものに変わった点ですね、原案では規制だったものが勧告だとか助言だとか、こういったものになっていく。そういうものであつたらば、今回、過去の例から考えてみましても、たとえば開発志向が強ければ、そういったところはどうしてもそういったものが後退して

くるのではないかと、こういう自然海岸の保全が重要であるという面から考えて、国がみずからその責任を感じてその対策というものを考えていかなければならない。そういう面では、この面に関してどのようなお考えを持っておるか、その点をまずお伺いしたいと思います。

○長浜参考人 今度の新しい法案で自然海岸の保全地区が設けられたわけでございますけれども、この地区、この制度につきましましては、届け出で、それであつた助言、助言ということになっております。この規制等の効果といふはやはり片一方は、規制であれば法的な効果はあろうかと思つては、こういう制度が一方できまると、私の方としては非常に仕事がやりやすくなる、そういうことは言えようかと思つて、やはり府県が勧告をする、それに基づいて、その言うことを聞かないといったような形が法的にはできるかもしれないけれども、現実の問題としては十分協力していただけるもの、そういうふうなことでありますので、いたずらに規制するということだけでは、やはり協力を得ながら海岸の保全をやっていくということも考えられるのではなからうか。

たまたま私の淡路島で土取りの問題がございまして、非常に自然環境を破壊するといったようなことがございました。これにつきましては、現在法律的には何も規制もございませぬけれども、私どもの方、業界の方々とよくお話しをいたしまして、この土取りの協定を結んで、土取りの仕方、その後始末の方法、そういったものについていろいろ相談をしてやっております。こういったようなこともございまして、こういったような事項が今度の新しい法律に盛り込まれますと、それに基づいて私ども積極的な仕事は進められていくもの、だ、そういうふうな考えております。

○竹内(勝)委員 続きまして西村参考人にお伺いしたいと思つて、特に西村さん言われた中で、大型タンカー等の海難事故等によって油が流

れ出したり、大型船舶の排出油の汚染、こういった面に対してのウェットというものはかなり大きいと私も考えております。先ほど若干の意見もございましたけれども、私は、やはりいろいろな障害はあるとは思いますが、こういった面を守っていくという面から、この大型タンカー等の規制というものをぜひ具体的に取り組んでいかなければならないのじゃないか、こう考えております。ましてや本四架橋等の問題も含めて、その交通体系等は今後いろいろ検討されていく問題だ、こう思っていますけれども、現在の法律の枠内で一体規制は可能なものか、あるいはその面をもっと越えた何らかの規制を考えて新たな法律を制定してやっていった方がよいのか、その辺の西村さんのお考えはどのようなものを持っていますか、その辺からお伺いしたいと思います。

○西村参考人 海上交通法等、特に私、研究しておりませんので、それでどの程度のことができるかというのはいくらと定かにはわかりません。ただ、夜、漁業者の操業率が非常に高いということが一つ言えます。そのために、昼間の危険性と夜の危険性と比較すると、比較にならないぐらい夜の操業の安全の確保というのが大事だということとであります。そういう点で、一定のそういう規制をすべきではないか、それが海上交通法とかあるいは衝突予防法というのがございますけれども、現行法をうまく運用すればできるのかどうかというところは、私よく知りません。

○竹内(勝)委員 もう一点、西村さんにお伺いしたいと思います。

こういった瀬戸内海等を含めて閉鎖性水域、その他湖沼等も関連してくると私は考えておりますけれども、この下水道の整備というもので、特に公共事業の予算が五十三年度の予算では大幅に増加されました。しかし、地方公共団体が実施するに際しては財政的にいろいろと問題が出てくるのではないかと、そういった面で財政上の特別な措置、こういった面の具体的な考えがもしあったらお聞かせ願いたいと思います。

○西村参考人 これも先ほど他の開発関係の法律と財政措置に対する法の規定の比較を若干したわけですが、具体的なところという内容の援助な措置がふさわしいのかというところは申し上げられませんが、ただ法律上の措置として、現在公害対策基本法の中には努力規定、それから臨時措置法の中には財政援助の規定がありますけれども、もっと、たとえば起債を設けることができることとか、あるいは援助に対する大幅な特例措置を設けるとか、そういう具体的な規定の仕方がほかの法律と比較した場合にできるのではないかと、そんなふうな法律上の問題としては考えております。

○竹内(勝)委員 それから総量規制の問題で同じく西村さんにお伺いしておきます。

この委員会においても、総量規制の対象地域として第一段階は湾等の閉鎖性水域、第二段階として湖沼等、こういった面で行われておりますけれども、特に湖沼等の面で考えても、御存じのように瀬戸内海とかあるいは東京湾とか伊勢湾とかいうようなものは、確かに汚染等において大変な問題がクローズアップされてきておりますけれども、私も本委員会でも質問をしたのです。たとえば琵琶湖などは京阪神の一千三百万の人たちが飲んでいる重要な飲み水ですが、そういったものが昨年も数回にわたって赤潮が発生してきておる。こういった面は御存じのとおりだと思いますけれども、そういう意味から考えて琵琶湖等の重要な湖沼、そういったものにも早急にこの総量規制という問題を検討していかないと、こういう考えもあるわけですが、どうなんでしょうか、こういう考えを持っておるか、そういった面にもお聞かせください。

○西村参考人 私もその点全く同感でございます。湖沼等日本の閉鎖性水域については、将来全域的に総量規制を導入していただきたいと思っております。

○竹内(勝)委員 それから、余り時間がないのですけれども、宮原参考人にお伺いしておきます。

先ほど話ございましたが、赤潮、富栄養化対策という面に関して特に焼を行政指導によって削減していく、こういった問題は前から議論になっておるものでございますけれども、この赤潮、富栄養化の発生メカニズム自体の調査研究というものが非常に不十分であるように感じられます。窒素とか燐素とかこういったものをどの程度にするのが正常と考へておるか、あるいは赤潮の発生をどのようにならば抑えられるのか、焼と燐素のほかに発生要因をどのように考へておるか、あるいは今後の研究として、こういうふうな持っていた方がよいのだということをお考えがあれば、その意見をお伺いしておきたいと思っております。

○宮原参考人 その道の専門でございませぬのでなかなかお答えができませんが、昔から赤潮はあったわけではございまして、富栄養化要因というもののほかに海況、天候が大きく作用をいたしておるようではございまして、したがって、どういう方法でとらわれても、私もちょっと返答に困りますが、ただ漁業者としてはだで感じておりますのは、基本的には窒素と燐を減少させるといふことでございまして、そういう意味で、先ほどもちょうと申しましたが、合成洗剤の追放運動というところで、焼の海中への流入を極力防ぎたいというふうな運動をしておるわけではございまして、何れ程度というところにつきましてはちょっとお答えできませんが、極力少なくしていただきたいというところでございまして。

○竹内(勝)委員 続いて宮原参考人に、いまの件に関連してお伺いしておきたいと思っております。

いま洗剤の話が出ましたけれども、私も、洗剤に関して琵琶湖の問題を取り上げたときに、本委員会でも相当議論したわけではございますが、洗剤が果たしてよいのか悪いのか、粉末石けん等に切りかえていった方がよいのかということ自体、結論が出ておりません。だから、いま住民運動として、洗剤等をなくしていかなければならない、あるいはそれを切りかえて、湖沼や閉鎖性水域を守っ

ていかなければならないという意見が確かに多くございます。また、いま滋賀県においてもその他のところにおいても、洗剤を持っていけばそれを粉末石けんにかえてやるという措置をとっておるところが幾つも出てきております。これは製造段階で規制していくのか、何らかの措置をとっていくのか、あるいはいま出回っているのは仕方がないのだ、それは使う方の側に理解してもらって切りかえていかなければならぬのだとか、いろいろな意見があるわけではございまして、したがって、重要な問題だと私は考えております。したがって、そう簡単に結論の出るものではないと思っておりますけれども、合成洗剤について、メーカー側に対してどうするか、あるいは使っている住民の側に対してどのような対策をとっていくかなければならないのか、お考えがあったらお聞かせ願いたいと思っております。

○宮原参考人 まず、洗剤の効果を申し上げますと、二、三日前の私どもの地方の新聞に、伊勢湾の入り口に神島という島がございまして、そこが一昨年から洗剤追放に乗り出して、アメリカからも取材に来ておりますけれども、十数年前に戻って、ことしから湾内でワカメがとれ始めたということが出ております。したがって、洗剤に含まれております燐の成分がやはり赤潮発生、いわゆるプランクトンに対する栄養源となるといふことを私どもとしては基本的に信じて疑いません。だから、漁業界といたしましては洗剤の製造を中止してほしいというきわめて強い願望を持っておりますけれども、厚生行政ではなかなか認めてもらえないという点で苦慮いたしておるのが事実でございます。

○竹内(勝)委員 ありがとうございます。

○久保委員長 次に、中井治君。

○中井委員 参考人の皆さん、本日に御苦労さまでございます。私、民社党の中井治でございます。すでにいろいろな問題点が出尽くしたと思っておりますが、二、三、それぞれ御質問をさせていただきます。御意見をお聞かせいただければありがたい。

と思います。

まず、長浜参考人にお尋ねをいたしますが、瀬戸内海環境保全知事・市長会議という形ではないかと各府県、市町村が連絡をとり合っており、意見調整をいただいていると思うのでありますが、私は選挙区が三重県でございます。三重県におきましても、伊勢湾の総量規制をめぐりまして関係県、上流県と下流県でいろいろ意見の相違等がございます。瀬戸内海地区につきましても、南北問題等いろいろあるようにございます。先ほどから、瀬戸内海は一つである、そう大した相違はないからやっていると、こういう明確な答えをいただいているわけでありまして、今後、この法案が国会を通過する、そして皆さん方が府県計画等をおつくりになっていく、その府県計画等につきましても、内閣あるいは環境庁という形でまあ直接的にやられるから、そう大した府県ごとのばらつきはないというふうには判断をしておられるわけでありまして、たとえば、その後、先ほどから出ています自然海岸等、府県がそれぞれ条例で定めていく問題がございます。こういったときに瀬戸内海の府県の方々は、やはり知事・市長会議の場で統一した条例をつくっていくというふうにお考えになっているのか、それとも府県ばらばらでやっていくというふうにお考えになっているのか、その点はいかがでございますか。

○長浜参考人 具体的にどう取り扱うかにつきましては、実はまだ協議はいたしておりません。ただ、こういう制度が必要であるということは、私の方でみんなと話し合いました。昨年末、国にも要望しておいたわけでございますが、具体的にどういうふうに取り扱っていくかにつきましては、法律ができました段階でよく相談してまいりたいと思っております。余りばらばらな行政にはならないような形をとりたい、そういうふうにお考えをしております。

は下水道ということになるかと思うのでありますが、その下水道の普及につきましては、私ももちろん努力をしております。私自身、地方行政の委員もやっておりますが、この法律が施行されることによって、下水道の普及以外に各地方自治体に特別財政的に負担がかかる、あるいはこういう点で財政的に非常に圧迫するかもしれない、こういうような点がございます。たとえば、これの計画をつくるのに人員がたぐさん要るとか、あるいは後で工場を指導していく場合に大変な人員が必要とか、財政的に負担がかかりそうな問題点というのがあると思っております。あったらお聞かせをいただきたいと思っております。

○長浜参考人 もちろん、財政の特例措置の一番の柱になるのはやはり下水道の問題だと思いますけれども、それに関連いたしまして河川の問題、砂防の問題、自然公園の整備の問題、こういったような面につきましても何とかそういう特例措置が望ましいと考えております。また具体的な仕事としては、先ほど来お話がありましたヘドロの除去にしましても養魚の問題にしましても、やはり多額の経費を要します。府県独自ではなかなか困難だという点もございまして、十分な御配慮がいただけたら非常に幸いだと思います。知事会議でいつも問題になっておりましたる柱でございます。

○中井委員 もう一つだけ長浜参考人にお尋ねをいたします。

今度の法律案の中で、総量削減計画を達成するために、指定地域内事業場から排出水を排出する者以外の者で、汚水その他を排出するものに対して、都道府県知事は助言、勧告ができるというふうになっているわけでございます。過日、委員会が質問いたしました。一般の生活排水にも助言、勧告をするのかと言ったら、そういうふうにはできないのだ、具体策はどうかといえ、知事がチラシをまいたりなんかすることも考えているんだ、こういう答えであったわけでありまして、そのとき

に、たとえば先ほどの宮原参考人のお話の中にありました、都道府県の知事が洗剤を使わないでくれというようにも出てくるかと思うので、そういうときには、思い切つて各家庭にチラシをまいて、合成洗剤を使うのを少しやめようじゃないかというような運動をしていく、そこまでのことをお考えでございますか、どうでございますか。

○長浜参考人 洗剤の問題につきましては、まだ具体的には各府県とは相談をいたしておりませんが、私の方、兵庫県としては今後十分取り組んでみたいと思っております。議長県でもあるという立場もございまして、それと同時に、先ほどちょっとお話し申し上げましたけれども、環境の保全というのは行政の指導、企業の努力と同時に、やはり住民の協力があって初めてできるわけでございます。そういった面で、公害、環境保全のために住民が協力できること、この一つとしてこの問題を取り上げて、あらゆる機会を通じて大いにアピールしていきたい、そう思っておりますので、よろしく……。

○中井委員 西村参考人にお尋ねいたします。

先ほどから出ております自然海岸、アメリカ等で規制がもつときというところでございましたけれども、この法案の中に自然海岸については勧告、助言、ここでとまっておりますわけでありまして、海水浴、潮干狩り等に利用されている自然海岸、これは大変残り少ないわけでありまして、瀬戸内海も少ないわけでありまして、こゝまで自然海岸という発想を持ってくるならば、助言、勧告じゃなしに、建てるのやら砂利をとるのをあつさり禁止してしまえばいいと私は考えているわけでありまして、その点についての西村さんの御意見はどうでございますでしょうか。

ありまして、この点については後継法の中ではなくてきりとした法的な規制を具体的に盛り込んでいただきたいと思っております。それを先駆的なものにして、日本の全体の海岸線の保護が図られていくような努力をお願いしたいと思います。

○中井委員 西村さんにもう一つお尋ねいたします。

先ほど瀬戸内海の自然利用についてお述べになった中で、基本的な利用の順位を決めて総合的に判断をしていく、こういうすばらしい、大変理想的な御意見を述べられたわけでありまして、西村さんのいま事務局長をおやりになっておられる連絡会自体として、そういった利用順位を、まあまあこういうふうであった方がいいというお考えを持っておられるのか、あるいはその会ではなかなかまとまらなかつても、西村さん自身がおありだということであればお聞かせを願いたいと思っております。

○西村参考人 環境を守る連絡会で、若干ですがけれどもディスカッションをやりました一つの試案のようなものを考えたことはございます。第一には、瀬戸内の自然景観あるいは文化的な遺産、そういったものを残していくことがまず第一に重要な利用の優先度ではないか。二つ目には、瀬戸内における一次産業、特に漁業ですけれども、そういったものの利用を優先していく。そして三つ目に国民的な公共施設の整備のための利用を第三順位の利用として考えていく。四番目がその他の利用という、大体そういうことを検討したことがございます。

○中井委員 最後に一つ、西村参考人にお尋ねをいたします。

東京湾、伊勢湾あるいは瀬戸内海あるいは日本全国の海にいたしまして、きれいにしているという限り、先ほどから話に出てくる生活排水に対する規制、あるいは下水道を普及し、完備していく、こういうことでなければならぬと思うわけでありまして、その場合にどうしてもやはり二次処理それから三次処理というものをやっていかな

ければならない。財政的な面が一つ大きく問題がございませう。それと同時に、そういうった処理施設をつくらうとしたときに、その地域の人たちが、その終末処理施設をこへつくってもらったら困るんだという、いわゆるエゴがある。こういう調整を皆さん方の運動の中でどのようにお考えになつてゐるのか。その点について簡単に聞かせただけがあればありがたいと思ひます。

○西村参考人 下水処理場等による理め立てに対して、理め立てがされる地域の住民が反対をするという場合がございませう。この場合には、一つは、それがその場所でない回避できないのかどうか、つまり代替性がないのかどうかという問題だとか、あるいはそれをつくるいわば必要性の高さといふことが、諸外国では、たとえばスイス等では、すべて内陸部で下水等の処理をせざるを得ない、そういう地形上のあれもございませうけれども、みんな内陸で処理をする。ところが日本の場合は海で処理すると便利だからということで、安上がりな海に持ってくるという面もあるわけがございませう。しかし、そこも安易に考えるのではなくて、どうしてもそうせざるを得ないかどうかという問題もあると思ひます。それでもなおかつ国民的にやらざるを得ない場合には十分納得できる、場合によっては、損害がある場合には損害の補償、回復等、そういう代替的な措置のもとに、必要な場合は認められるのではないかと、多くの住民もそういう点では良識を持っているものと私は思ひます。

○中井委員 宮原参考人にお尋ねをいたします。本日は漁連の組合の代表という形で御意見をいただいたわけでありませう。私と同じく三重県漁連の会長ということもございませう。私は、過日の委員会でも、瀬戸内海に対してこういう特別法をつくる、それはそれで結構だ、しかし、瀬戸内海の法案の中には焼酎規制というものを含んでおるじゃないか、瀬戸内海よりもっと汚れている、もっと早くきれいにしていかなければならない東京湾、伊勢湾について、焼酎規制あるいは自然海浜

の発想がないのはどうだというような質問をしたことがございませう。それに対して環境庁は、焼酎規制というのは、やっても余りそう大して効果あるかどうかかわからぬけれども、技術的にはできるから盛り込んだんだ、こういう答弁であつたわけでありませうが、漁連の代表、漁民の代表としては、この焼酎規制、東京湾、伊勢湾に対して当然やるべきだと思ふかどうか、その点についてお尋ねをいたします。

○宮原参考人 もうその件については法案作成の段階から環境庁に私が直接何度も、伊勢湾、東京湾に対する富栄養化対策を強力に実施すべきだという要望を続けておる一員でございませうので、先生と同じ考えでございませう。

○中井委員 最後にもう一つ、先ほどの池田委員の御質疑の中にありましたが、漁業、漁民自体がやっておる養殖漁業等による海の汚れ、こういうものについて、漁民の理解あるいは漁民の反省あるいはこれからの対策というものがどの程度のものか。これは現状の漁業者の人たちは、おれらも汚れているけれども、ほかのやつがうんと汚れているじゃないか、その規制が先だと思ふやうなところになっているのか、それとも、海はばくちが昔から使ってきたんだから、漁業が使っている分には構わないんだ、こういうエゴで動いているのか。大変な質問であります。その点についての漁民の皆さんの考えというものを聞かせただきたいと思ひます。

○宮原参考人 最近では、私、先ほども申しましたように、漁業者自身も加害者であるという自覚を非常に深めております。したがって、養殖漁業における環境汚染をどう防止するかという点につきましましては、実は本日は、夕方からまたその辺の問題で、別の協議会でいろいろ議論するといったような場を持っておりまして、真剣にかつ熱心に取り組んでまいりたいという意思は漁業者全体にございませうので、どうぞその点御了承いただきたいと思います。

○中井委員 ありがとうございます。

○久保委員長 次に、東中光雄君。

○東中委員 参考人の皆さん、どうも御苦労さまです。共産党の東中でございませう。最初に宮原参考人にお伺いしたいのであります。瀬戸内海での漁獲量は年々ふえているように聞いておりますが、この中でいわゆる高級魚の方ほどどんどん減つていくというふうに伺つております。これは環境の悪化という関係であるのか、どういふふうにお考えか、ひとつお伺いしたいと思ひます。

○宮原参考人 高級魚が減つていくというのは、われわれ自身としては、藻場や卵を生んでそれが育つて大きくなつていく、そういう基本的な一番大事なところが非常に少なくなつていったということが最大の原因である、このように理解をいたしております。したがって、その辺の対策を自然海浜の保護育成という面で強く主張いたしております。おんなじなところをございませう。

○東中委員 長浜参考人にお伺いしたいのであります。富栄養、焼酎対策として下水整備が重要であります。が、どうしても三次処理が必要だと思ふのであります。この点、今回の法案では、特別の措置等は考えられていない状態でありませうが、自治体の立場から見られて、こういう点についていかがお考えでございませうか。

○長浜参考人 確かに焼酎を完全に除去しようと思つて、やはり三次処理という形にならうかと思ひます。ただ、二次処理で除去できる量というものが大体四〇％ぐらいの量だ、三次処理になつて九〇％ぐらいが除去できるだろう、そういうふうには聞いておるわけですが、まだ二次処理までも現実の問題としては進んでいないのが実情でございませう。瀬戸内海地域で大体三〇％の普及率ということもございませうので、まず当面は、二次処理ということも必要でございませうけれども、近き将来、また地域によっては三次処理に進むべき地域というのが当然出てくるのではなからうか、そう思つております。

○東中委員 西村参考人にお伺いします。

自然海浜保全は、その対象地区が今度の法案では海水浴場等に利用され、その利用が将来とも適当であるものというふうに限られておるわけでありませうが、こういうことで一体実効があるかどうか、現在との環境から見るとどのように瀬戸内海についてお考えか、お伺いしたいと思ひます。

○西村参考人 一つは、もう瀬戸内海においては自然海岸は少なくとも全域を保護すべきである。むしろ部分的に、たとえば環境の保全に役立つ海浜について許すとか、逆にすべきではないかと思ひます。したがって、海水浴場に現に利用されているあるいは将来も利用する見込みがある、そういう限定ではなくて、思い切つて、残された瀬戸内沿岸の自然海岸は全域を保護の対象にして、場合によっては部分的に許可制で認めていく、そういう形にしたいと思ひます。

○東中委員 現在すでに自然海岸というのがずいぶん損なわれておるわけでありませうから、そういう現状から見まして、いま西村さんの言われましたように、私たちも、残つておるところの全域を原則として保全するというふうにするべきじゃないかというふうにお考えでございませう。

次に、給量規制でありますけれども、今度の法案で、産業の動向あるいは技術の水準等を勘案しというふうになつております。しかも、実施可能な限度で行うという条件がついておるわけでありませうが、これは法律家の立場から見られて、こういう規定の仕方についてどのようにお考えでございませうか、御見解を承りたいと思ひます。

○西村参考人 水質汚濁防止法の改正案の中に、そういう産業との調和事項を入れたような規定が確かにありまして、私も、それが本来公害対策基本法の中で調和事項を削除した精神に反しているのではないかと気がいたします。

ただ、実際にそういう規定が、公害対策基本法の産業との調和事項を復活させるような趣旨であるとするれば、これは後退した法案であらう。むしろそこが大変私たちも心配な点で、十分その点、従来の方向に復活しないような形に御配慮いただ

きたいと思ひます。

非常に抽象的な規定になってしましても、もともとCODの総量規制についてはもっと具体的な規制項目を入れていただいて、さらには、たとえば手続的にも中央公害対策審議会の議を経て内閣総理大臣が定めるということになっておりますけれども、もう少し第三者機関といいますが、審議会等で諮るといふようなことも考えていいのではないかと。あるいは規制基準の遵守についても、もう少し厳しい遵守の規定を置くべきではないかと、そんなふうに考えます。

○東中委員 また、今回の法案で、埋め立ての規制強化は行われないことになっておりますけれども、埋め立てというものは、特に瀬戸内海の現状から見て、環境保全にとって非常に大きな意味を持つと思うのであります。現状を踏まえて、これは先ほど来御意見を伺ひお聞き願ひしておりますが、改めてどのようなお考えか、あわせて伺ひたいと思ひます。

○西村参考人 御承知のように、埋め立てがされる場所は沿岸の浅い海で、浅い海はほとんどが藻場というところ、大体十メートル以内というところにある藻が生育すると言われております。藻が生育するところは当然プランクトンがたぐさん発生するところで、プランクトンは海を浄化する王様と言われておりますけれども、そういう瀬戸内沿岸の藻場が育成する浅い海が埋め立てによって破壊されていくことは、これ以上許されないのではないかと。それと海岸線、これは埋め立てがされるとはちろん海岸線がほとんどありますので、そこでの波による浄化力、そういうものも奪われていく。そういう点から考えますと、これ以上の瀬戸内沿岸での埋め立てはどうか禁止をしていただく。そうして、特殊な場合、必要不可欠なものに限って認める、そういう方向を後継法の中では打ち出していきたい。それを切に願ひする次第でございます。

○東中委員 もう一点、タンカー規制でありますけれども、環境保全上、また災害防止上、瀬戸内は

もちろん、瀬戸内以外でも非常に重要な問題だと思ひますが、現在の実態、規制のあり方について法律的な問題、現行法の問題とは別に、環境保全と災害防止という点から見て、現状を踏まえてどうお考えか、改めてお聞き願ひしたいと思います。

○西村参考人 瀬戸内で十万吨以上の船舶の増加が非常に激しいということが数量上指摘されておりますけれども、特にいろいろな種類の船舶の航行が多い瀬戸内では、十万吨以上という大型船舶が年々増加しているというところはやはり憂慮すべき事態である。したがって、その規制については、いろいろな技術的な問題はありますが、後継法の中へ盛り込んでいただく必要があるのではないかと考えます。

○東中委員 もう時間がございませぬので……。

○久保委員 次は、工藤君。

○工藤(見)委員(新自) 最初に、三人の参考人の方に御足労をかけてまことにありがとうございます。瀬戸内の環境保全に関連いたしました第一番にお伺ひしたいことは、水質汚濁あるいは有機汚染、特に赤潮発生などと関係のありますCODに「主要産業別負荷」というところのデータなどを見ますと、瀬戸内の場合、産業別に見ますと、パルプ工業の負荷が非常に高く、四三・五五というふうな大きな負荷を持っているわけです。そういうふうなパルプ工業が瀬戸内の環境汚染に影響する問題は、このデータから見ると非常に大きなウェイトを占めているのじゃないかと思ひますが、特にこういうパルプ工業の工業排水に関連して、現在どのような改善を逐次なされてきているのか、あるいはそういう点について今後重点的に、たとえば工業排水の改善を期待する場合に、瀬戸内においてはパルプ工業関係の改善なくしては効果的な水質の改善にはつながらないかと考

えるわけですが、その点について、まず第一に長浜参考人から、現況と今後の対策あるいはこれまでの経過などについて御説明をいただきたいと思ひます。

○長浜参考人 私、瀬戸内全体としてはパルプの関係は詳しく承知していませんが、瀬戸内に四十七年当時ウェイトは非常に高かったわけでございます。それで、瀬戸内での規制として、COD二分の一カットすることについて、当時の技術として二分の一カットはちょっとむずかしい業種ではなからうかということでもございましたけれども、その後パルプに關します活性汚泥法による除去という形が具体化をいたしました。本県の場合は四十七年当時の半分以下といったような形の負荷量になっておるといふことでございますので、パルプ関係につきましても、そういった技術が最近においてぐっと進歩いたしましたので、全体としてのウェイトは下がってくるのではなからうかと思ひております。

○工藤(見)委員(新自) 次に西村参考人に、これについてもし知識をお持ちでしたら、そのお考えなどをお述べ願ひしたいと思います。

○西村参考人 特に意見はございません。

○工藤(見)委員(新自) 官原参考人いかがでしょうか。

○官原参考人 CODだけでなしに、SSの負荷量も非常に多い業種でございますので、私どもとしては、基本的には閉鎖性水域でのパルプ工場は立地は反対でございます。

○工藤(見)委員(新自) もちろん、この占めるパーセントとCODが常にバラバラに平行するといふふうにも断言はできないと思ひますけれども、やはり相当大きなCODに対する影響力を持っている、極端に言えば、工業排水の半分近い影響力はあるところにあると思ひますので、もしこれからまたこういうところに対する対策なり、あるいはまた今後の状況改善のために情報がありました場合にはお知らせいただきたい、かように思ひ

て、この問題は一応これでやめます。

それから二番目に、やはりCODに關係いたしますけれども、私の持っている資料によりますと、「瀬戸内海における赤潮の発生確認件数の推移」というところで、一九七二年が百六十四、七三年が二百十、七四年が二百九十三、七五年が三百、七六年が三百二十六、片一方でCODその他は瀬戸内の環境は改善されつつあるといふが、赤潮の発生件数は逆に非常にふえてきているという現象があるわけでございます。もちろん、これは具体的にはその発生原因が不明でございますから、それについての追及はできないわけでございますけれども、もう一つ、「瀬戸内海におけるCOD分布面積比率」というのを見ますと、一九七二年、三年、四年、五年とあるわけですが、濃度の高い一・一ppm以上の分布比率は七五年には五・三で、大体一〇以上一四まであります。しかしながら片一方で一・一ppm以下は非常に大きな動きがない。ところが一・一から二・〇ppmの間は逆に非常にふえていくわけでございます。七二年四・三・七、七三年三・九・九、七四年四・五・三、七五年五・一・〇となっている。これはどういふ理由によるのか、あるいは潮流による拡散、あるいは片一方の三・一ppmあたりのところを抑制することだけに夢中になっているのか、逆にこういう部分の濃度が全般的に広がっているのか、私は専門家ではないからその点についてはわかりませんが、何となくもう一つの赤潮の発生件数とそれから一・一から二・〇ppmのところの範囲の拡大とがバラバラになっていることだけは確かでございますので、こういう意味においても、今後、単に非常に濃度の高いところの部分の除去というか、改善というだけ目標を置くべきではなくて、総合的にCODの改善をしていかなければならぬのじゃないかという感じがいたしているわけでございます。その点について、三参考人から何か参考意見をちょうだいできればありがたいと思ひます。

○長浜参考人 的確なお答えになるかどうか存じませんが、いろいろな発生源から出てくるものと、それから海中のヘドロでたまっておったものが自然にまた上がってくるというものもございいます。そういった面で、河川の流域あたりでは環境容量というものが大体できるわけです。まだこれだけ環境容量があるからこれだけのことはできるというところはできるわけですが、海岸の場合には流入してくる量はわかりますけれども、中で発生する問題、また空気中に溶けているものが落ちてくる状況、そういった点で非常に複雑な要素がございしますので、なかなか環境容量というものはつかみにくいような状況でございしますけれども、よくその辺努力をしてみたいと思ひます。

○CODのカットと同時に赤潮の問題につきましては、先ほど来お話のありました、窒素という問題が一つの大きな要素になってこようかと思ひます。

それで、やはり人為的にある程度技術的に解明できる燐を除去することによって何とかこういったバランスを崩してしまつたという形も、赤潮対策、メカニズムははっきりと解明はいたしてございせんけれども、そういうことは十分に考えられるのではなからうかというところで、今度の法案についても燐の削減というところを考慮になつていようございしますけれども、私どもの方も真剣にこの問題に取り組んでみたい、そういうふうな考えでおります。

○西村参考人 ただいまの点、御指摘のように私たちも、瀬戸内全域におけるppm以上二ppmまでのところの海域がむしろ年々増加を起しているという点は、非常に問題があるのではないかと、いうふうに見えてはいます。だから、局地的にはCODの濃度は下がったけれども、全体としては広がっている。これは一体何だろうというところ、私たちが非常に疑問なところでございます。それだけに、ぜひ総量規制をしつかりしたものにしたいというのが一つのお願ひ

でございます。四十七年当時の二分の一のカットを超過達成しておるので、かなりその点ではいいんじゃないかという議論もあるわけですが、けれども、むしろ全体としてCODの分布面積で非常に汚れた広がっている面があることを考慮に入れて、総量規制をぜひひらばなものにしたいだきたい、そんなふうに思ひます。

○宮原参考人 CODの濃度と赤潮発生の相関という点については不明確でございます。私どもは、やはり従来のppm規制というのが不備なんだ、だからグラム規制に変えなければいかぬという主張はそこから出ているわけでございます。そういう意味で、今回の総量規制という点につきまして、漁業団体としては非常に喜んでおるといふ状況でございます。

○工藤(豊)委員(新自) 最後に、簡単に結構ですが、瀬戸内の下水整備のことに関連しまして、もちろんすべての下水を完備していくことが一番いいことではございしますけれども、予算その他の点もございしますから、瀬戸内における下水処理の中で環境汚染防止上まず第一にやらなければいけない点と、こういう効果的な方法、一番有効であろうというところをございしました。一言ずつお答えをいたしたい、こう思ひます。

○長浜参考人 非常にむずかしい御質問でございます。まず、現在、下水道工事にかかっているところをございします。それは非常な長期の計画になっておりますが、ただ、私の方の兵庫県あたりでも流域下水道で何カ所かやっておりますけれども、完成目標が七十年とかいうような非常に長期にわたる計画になっておりますけれども、かかっています以上、できるだけ早期にできまうことが、やはり一つ一つを浄化していく上において非常に大きなウエートがかかるのではないかと、か、そういうことで、この問題の緊急性につきまして何分の御支援をお願いしたい、そう思っております。

○西村参考人 混合方式の流域下水道については、住民の間からよく問題になります。そういう

点が一点と、それから下水道事業が世界的にも非常におくれておるといふ点もありませんけれども、特にこういう危機的な地域については、格段の配慮と措置をいただきたいと思ひます。

○宮原参考人 これから新設する下水処理の終末施設はすべて三次処理を義務づけるということ以外にはないと思っております。

○工藤(豊)委員(新自) ありがとうございます。これで私の質問を終わります。

○久保委員長 以上で午前中の参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人各位には長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただき、まことにありがとうございます。この際、午後二時より再開することとし、暫時休憩いたします。

午後二時三十分休憩

午後二時四十分開議

○久保委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。瀬戸内海環境保全臨時措置法及び水質汚濁防止法の一部を改正する法律案を議題とし、午前中に引き続き参考人から御意見を聴取いたします。

ただいま御出席をいただいております参考人は、三重大学水産学部教授岩崎英雄君、広島大学教育学部助教授城雄二君、東京都公害局規制部長田尻宗昭君及び伊勢湾総合対策協議会委員野村新爾君、以上四名の方であります。

この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多用のところ本委員会に御出席くださいまして、まことにありがとうございます。ただいま議題といたしております本案につきましては、ここ数年、関係府県を初め各方面から多くの提言、要望等がなされているところであります。本日は、参考人の皆様にそれぞれのお立場から

御意見を承り、もって本案審査の参考にいたしたいと存する次第であります。つきましては、どうか忌憚のない御意見をお述べくださいますようお願い申し上げます。

なお、御意見の開陳はおの十五分以内に要約してお述べいただき、その後、委員の質疑にお答え願ひたいと存じます。

○岩崎参考人 私は三重大学の岩崎でございます。

私は、主に赤潮の発生の立場から水質保全についての意見を述べさせていただきます。

赤潮と呼ばれる現象は、顕微鏡的な微小な生物の大増殖に伴います海水の変色現象であります。この現象はかなり古くから、記録によりまして、奈良朝時代から散発的に起こっていることが知られております。瀬戸内海では昭和三十五年ころから赤潮の発生が目立ち始めまして、発生件数は年々増加し、発生の範囲も広くなりまして、水産増殖業に大きな被害を与えてきております。

この赤潮現象は複雑でございまして、気象条件や地形、それから潮汐流に関連します水理学的な条件も介在しておりますので、しさいについてはまだ不明の点もございしますが、近年わが国の沿岸や内湾で見られるような赤潮は、明らかに人間活動の結果と言えます。海域の有機富栄養化に密接に関連しているということは明らかでございします。

水産庁の瀬戸内海漁業調整事務局で作成されました瀬戸内海における赤潮の発生海域図並びに環境庁によりまして瀬戸内海調査の結果を対照してみますと、赤潮の発生海域は、いずれも化学的酸素要求量ppm以上の水域になっております。伊勢湾、三河湾でもほぼ同様なことが観察されております。伊勢湾の調査資料を見ますと、各観測点におきますCOD、化学的酸素要求量は、平均二・〇ppmを超えておりまして、環境基準が達成されていないばかりでなく、赤潮の発生からも憂慮されるような状態でございます。また、実際

に赤潮の発生時期も三月から十二月というように、ほとんど一年にわたって発生している日数も長期にわたる傾向が見られます。

私は、昭和四十一年から国の研究補助を受けまして、赤潮を構成する生物の生理要求の面から、赤潮の発生機構に関する研究を進めてまいりました。この一連の研究によって得られた知見をもとに、簡単に赤潮問題についての意見を述べさせていただきます。

改めて申し上げるまでもなく、赤潮は特定の生物により発生する大増殖現象であります。日射量、水温、海水の塩分濃度、各種栄養塩などの多くの物理、化学的条件が関与しております。

赤潮の発生には、まずこれらの諸要因が当該生物の増殖に好都合に組み合わせられることが不可欠の条件であります。そして、その増殖を支えるには、窒素、燐などの基本的な栄養塩は当然必要であります。赤潮になるほど増殖するには、さらにその増殖を速めるような増殖促進物質が必要であります。

この観点から、赤潮生物を類型分類してみますと、現在まで三つの型に分けることができます。その一つは、無機体の窒素、燐、ビタミンB12といった栄養塩だけで増殖する生物群でございます。第二の類型は、鉄、マンガンの微量な金属に反応する生物群でございます。鉄、マンガンの多量に存在すると増殖が著しく促進されます。第三の類型は、有機性の生物活性物質、たとえば生物の細胞内で重要な役割を果たしてあります核酸の構成成分でありますプリン、ピリミジン及び有機物の分解産物のようなものの補給によって増殖が刺激される生物群でございます。現在まで研究を行いました十三種類の赤潮生物について見ますと、この第三の類型に入る生物が過半、七種類を占めております。

一方、赤潮生物を生活様式の面から見ますと、いわゆる有害、有毒と言われております赤潮生物はほとんど植物と動物の中間の性質、言いかえま

すと、半有機栄養性の生物でございます。

このように有機物は、多くの赤潮生物にとって直接栄養源として作用しておりますばかりでなく、増殖を促進する作用も兼ね備えております。さらに、多くの有機物は金属とキレート結合をする性質を持っておりまして、キレート結合をしますと、金属はイオンとしての特性を失いまして水に溶けやすくなります。したがって、有機物は鉄、マンガンのような増殖刺激物質の溶解性を高め、さらに水銀、銅といった有害金属の毒性を緩和することによって間接的に赤潮生物の増殖を助長するのに役立っているというふうな考えられます。

御参考までに外国での研究例を御紹介いたしますと、アメリカ合衆国のフロリダ半島のメキシコ湾側では、しばしば大規模な赤潮が発生しております。大きな関心が寄せられております。そこでは、その赤潮発生の予報の一つの手段として、流入する河川によって運ばれる腐植酸とキレート結合をいたしました鉄の量、ザ・アイアン・インデックスと呼ばれておりますが、この量が用いられております。それは三カ月間の川から運ばれた有機鉄の量が二十万五千ポンド、キログラムに換算いたしますと百七十万以上になれば赤潮が発生するといような予報をいたしております。そして、報告によりまして、それはほとんどの確に予報可能であると思われております。

さらに、アメリカ、カナダの大西洋北西岸の有毒赤潮の発生は、河川によって運ばれます有機物質と密接な関連のあることが指摘されております。一方、無機体の窒素と燐は赤潮生物の基本的な栄養源でありまして、赤潮を維持するのに役立つ因子でございます。一般には珪藻を主体とする植物プランクトンの生産を通して、間接的に有機物の負荷に寄与しております。したがって、水質汚濁の防止の立場からは窒素、燐に対する配慮も必要かと思われれます。

環境庁の昭和四十七年度の資料によりまして、瀬戸内海における窒素と燐の流入の負荷比率は約

一五対一となっております。また、伊勢湾の海水中の比率は約二〇対一となっております。プランクトンの体内の窒素と燐の比率は約七対一と言われておりますので、窒素に比べて燐の方がより増殖制限因子として作用しているというふうな考えられます。したがって、窒素、燐についての規制措置を考慮される場合には、燐の方がより効果的であると考えられます。

行政的には、昭和四十二年に公害対策基本法が制定されまして、次いで昭和四十五年に同法律の一部改正、それから水質汚濁防止法を初めとする公害関係の法律の法的整備が行われまして、さらに昭和四十八年には瀬戸内海環境保全臨時措置法が制定されております。これらの一連の措置によりまして、海域の汚濁の進行には歯どめがかけられ、総体的には環境改善の傾向にあることは喜ばしいことでございます。しかしながら、昭和五十二年八月には、瀬戸内海の播磨灘で大規模な赤潮が発生しております。伊勢湾では、昭和五十年から、いままでに見られなかったような有毒な赤潮が発生するようになっておりまして、まだ薬餌でできないような状態にあるのではないかと考えられます。したがって、瀬戸内海を初めとする伊勢湾、三河湾、東京湾などのように閉鎖性の強い水域に対しましては、一層の水質保全の対策を講ぜられることが必要でないかというふうに考えられます。

なお、自然海岸の砂浜の保全は、地域住民の憩いの場としてだけでなく、天然における自然の浄化機能の役割をも果たしております。したがって、この観点からその砂浜の確保と保全が望まれる次第でございます。

簡単にございますが、これで終わります。

○久保委員長 ありがとうございます。

次に、城参考人をお願いいたします。

に埋め立て問題についてお話をさせていただき、参考にしていただければと思います。

その例と申しますのは、広島県などが計画しております広島湾の埋め立て計画でございます。これにつきましては、この特別委員会の先生方も昨年十月にわざわざ御視察くださいましたのですが、参議院でも特別委員会が五十一年二月に御視察いたしております。

この計画といえますのは、約十年以上前につくられたもので、五十四企業団の流通業務団地が百五十万平方メートル、それに下水道の浄化センターが三十万平方メートル、その埋め立て計画でございます。この問題が起きたのは、ちょうど瀬戸内海臨時措置法が施行されました四十八年の八月に県が住民に説明会を開いたことから住民に知れ渡りまして、現在までいろいろな問題が起きておりますけれども、現在百八十万平米の埋め立ての審査が環境庁で行われております。そういう点から言いますと、海田湾の埋め立て問題というのは、瀬戸内海臨時措置法と一緒に進んでいて現在に至っているということで、一つの典型的な例になるのではないかと、私も科学者の立場からいろいろ調査をやっておりますので、お話し申し上げるわけです。

県はその埋め立てについて、大きな埋め立て理由というものを主に二つ挙げております。一つはこれは公共的な事業であるということ、それからもう一つは海田湾は汚れているから埋め立てるのだ、その二つを挙げております。

一つの公共性につきましては、すけれども、これは詳しく申し上げる時間はありませんが、五十四企業団というのは、主に自動車、造船関係の産業資材の荷揚げとか運搬をする企業でありまして、それについて三井不動産が埋め立てを請け負って、その漁業補償も三井不動産が支払うというふうに、公共性というのは名ばかりで、実際は私企業の用地に使われるわけです。

さらに、土地の需要が逼迫しているから埋め立てが必要なんだということも言っておりますけれども、

ども、実際には広島市の周辺では埋立地が二つもありませんが、その埋立地に入ってくる企業が非常に少なく、多いところでは五〇％近くも売れないで困っているというのが現在でございます。そういう意味から、実際にそういう埋立てを行って、果たして百五十万坪の用地が企業に必要なものかどうか、それを埋め立てるのに必要な資金が現在あるのかどうかという点について、地元では非常に否定的な考えが常識であります。そういう意味からすると、県の言いつ分の公共性というのは非常に疑わしいということです。

さらに、海が汚れたから埋め立てるということでございますけれども、その県の言いつ分は、海にはヘドロが三メートルも、それ以上もたまっているというのを申し上げておきます。それから魚がとれるようになるには四、五十年かかるということも言っております。ところが、ここに持ってまいりました、これはつい最近、ことしの五月四日、五日、そのときに海底にもぐって撮った写真でございます。後で回して見ていただきますが、底に大きな材木が沈んでいます。これは海田湾がここ数年材木置き場に使われていて、その材木が沈んだものでございまして、全材木が埋まっております。実際に底に入ってみますと、足を地につけても埋まりません。だから、県が言っているヘドロが数メートルというのとは、全くこれは根拠がない。そのほかいろいろな写真がありまして、底にあるものは材木とかカキの鉄線とかそういうもので、そうでないところには、これは小さくてわかりにくいのですが、ナマコとかヒトデとかいろいろな動物植物が存在しているのがわかります。こういうことからすると、まだ海田湾は十分生きているということがごらんなさるだけかと思えます。

それから、ここに写真がございましてけれども、この海はすでに漁業権を放棄しているわけですが、それでも、実際にはカキの養殖が行われております。ということとは、海田湾というのは内湾のまた内湾でございまして、カキの養殖には非常に適している、種つけに非常にいいということで、一度放棄したものの、最近海田湾が非常にきれいになったことで、また養殖が、現実には権利がないのに始まっている。環境庁にも漁業者の幹部が埋め立て促進をお願いして上がっているようでございまして、けれども、それはほんの一部の人でございまして、ほとんどの漁業者はやはり海が戻ってほしい、あるいは審査は長引いてほしい、その方が養殖ができるということをやっているわけでございます。

それから、いろいろな写真がございましてけれども、潮干狩りというのもこのようにたくさんの方が出て現在楽しんでおられまして、ちょうどこの日は潮は小潮で余り引かない日でしたけれども、それでも数百人の人が出て貝をとって、一平方メートルに三百ぐらいのアサリが出てくるというぐらい、まだまだ生物が住んでいる。人々の役に立つ浜でございます。

私たちは、そのほかに、微生物の調査とかそれから魚の調査とか、そういうことをやっておりますけれども、この二、三年、特に海は浄化の方向にありまして、しかも最近、木材団地に使われていた海田湾が、木材がよその方に持っていられることによつてさらに海はきれいになる方向にあります。そういう意味からすると、海田湾は汚れているから埋め立てる、ヘドロがあるから埋め立てるというのを言っている県の埋め立て理由というのは根本的に崩れるわけでございます。

で、全く事実無根なわけですが、さらにその中で、流通センターというのは市民のためになる、市の流通センターだということを書いておられるので、すけれども、これは事実をよく知っておられないわけ、先ほど申しましたように、五十四企業団の生産資材の荷揚げ場なわけ。石原前長官は、その論文の結論として、日本人は実在せぬ事柄をさながら実在するがごとく確信して事を行うというふうな書いておられますけれども、まさに御自分がそういうことをやっておられるわけでございます。

海田湾につきましてはアセスメントというのが二つできておりますけれども、その中身については、もう時間がないので十分申し上げられませんが、一つは科学性について非常に問題がある。たとえば四月でつくっておられまして、その中身は、ほとんど県がすでに発表したデータを使っているだけで、みずからは調査をしていない。それから中身は、東海大学の前田教授といつて全然瀬戸内海と関係ないところに頼んでいるわけですから、それも、その文章の中では、海水交換は埋め立てると悪くなるということをはっきり書いておられるわけ。それから底質は、これはカキの養殖と材木の汚染によるものだということも書いておられるわけ。それからCODは幾らかということを書いているわけですが、その内容をすべて削除しまして、広島県の発表したアセスメントは、海水交換は埋め立てても問題はない、底質は全然触れていないわけ。そういうふうにした広島県版みたいなアセスメントがでさうして、しかもその審査は堂々と発表されておられまして、しかもその審査はだれがやっているかといひますと、広島県が審査しているわけ。だから広島県がみずから手を加え、それを広島県が審査する。第三者の科学者には一切それを見せないわけ。住民が二十一年目とか五十九項目の質問状というものを提出しても、しどろもどろの答えで全く答えてくれないという状況です。そういう意味で、瀬戸内海臨時措置法というのが、実際には県レベルで

は非常にいいかげんに運用されてきている。その原因というのは、やはり瀬戸内海臨時措置法そのものが、埋め立てについて非常にあいまいだ、どっちでもとれる、都合のいいようにとれるようになってくるからではないかと思うわけ。それは海田湾の埋め立てに限らず、瀬戸内海全般の埋め立てについて言えることでありまして、これから、たとえば瀬戸内海保全法を検討していただく上に次のような点に考えをめぐらせていただきたいと思ひます。

一つは、瀬戸内海の土地利用をどうすべきかというのを全体的に調査して、今後瀬戸内海はどういうふうな利用にしたいのか、日本人の生活を守るためにはどうしたらいいのかという面から、総合調査が必要なのではないかということ。それから埋め立ては原則として禁止すべきである。もう現状で自然の浜というのは非常に少なくなっているわけで、原則として禁止する。公共のもの、しかも環境保全上重要なものだけに限る。それから、アセスメントというのは現状では県のあるいは企業の言い逃れにすぎなくなっている。科学的に公正なものをつくるということ、やはり審査を非常に厳しくしないと、みずからつくってみずから審査するというようなアセスメントでは、瀬戸内海は決してきれいにはならないだろうということ。そのほかいろいろございまして、瀬戸内海の自然を生かして保全するということは、単に自然を守るということのためではないと私たちは考えています。自然を守ることに伴って、生活を守るためには、瀬戸内海は埋め立てを禁止したりいろいろな規制を厳しくするしかない。瀬戸内海というのは産業の集積地とか、人口の密度とかいった意味では世界一だと思ひます。そういう世界的な価値を持っている瀬戸内海が、これから本当にその住民あるいは日本人の生活のためになつていくためには、自然を守るというレベルで瀬戸内海の保全を考えるのではなくて、生活を守るという意味で、いまのような臨時措置法では

とてもだめなんだ。私は、瀬戸内海がどうなるかというの、世界の歴史の中で今後いつかは評価されるかと思うのですけれども、日本人の英知が後世の人から高く評価されるような、そういうような瀬戸内海臨時措置法の抜本的な改正をお願いして終わりたいと思います。

どうも失礼しました。

○久保委員長 ありがとうございます。

次に、田尻参考人をお願いいたします。

○田尻参考人 東京都公害局規制部長の田尻でございます。時間の都合がございますので、要約をいたして申し述べてみたいと思います。

本日は、この瀬戸内海保全措置法第十七条にも取り上げられておりますけれども、瀬戸内海の水質保全にとって最大の公害源となり得る巨大タンカー対策というものについて申し述べてみたいと思います。これなくしては、真に瀬戸内海を守ることはならないと思っております。

日本は、国連統計でも世界第一位の出入港船舶隻数を有しております。また複雑で非常に狭い海岸線や霧が多発する、あるいは船舶が多いというようなことを考えましても、船舶にとっては世界最高の危険な海域であります。その中でも瀬戸内海は長さ二百四十キロという世界で最も狭い水道でありまして、最高の難所でもあります。しかも、巨大タンカーの海難で大量の油が流れましても、有数の漁場でもあり、その打撃は致命的でありまして、閉鎖性の水域で油が滞留します。そういう点からも、一昨々年の水島事件の油も非常に教訓的であります。

ところが、今年の三月十六日、フランスのブルターニュ海岸に座礁いたしましたリベリアの便宜置籍船、二十三万トンタンカーのアモコ・カジス号が二十三万トン、ほとんど全量の油を流しました。いまもって沿岸二百数十キロにわたって油が流れており、数千人の軍隊と二十四隻の軍艦が動員されておりますけれども、ほとんど有効な手が打てないという現状であります。

この距離を当てはめみますと、瀬戸内海全部がすっぽりと入るスケールでありまして、もし瀬戸内海で二十万トンタンカーがこのように油を流しますと、真の黒の油でほとんど瀬戸内海全域が覆われてしまつて、もはやCODとか水質汚濁、決してこれは軽視するわけではございませんけれども、というようなまやかしものではないかというところは御案内のとおりであります。しかもこの油は原油でありますから、場合によっては大火災も引き起こす。海岸の近くであれば住民災害も引き起こすというようなことで、それは、昭和四十年のテキサスシティの船舶事故で、三千メートル以内の住宅二千五百戸が全焼した事件、あるいは室蘭港の二十八日続いた港の大火災等で実証されておるのであります。二十万トンタンカーが海難を起こしますと一時間で三万トンの油が流れ、また、全量二十万トンの油が流れましても、水島事故の二十倍、ジュリアナ号事件の三十倍の油が流れるのであります。

いまこの法律の十七条で船舶からの大量の油流出に対する対策と体制の整備事項が取り入れられたことは、まことに時宜を得たものと私は考えます。しかしながら、それでいいかというと、問題ははその具体策であります。巨大タンカーから一たび大量の油が流れましても、残念ながら真に有効な手はほとんどありません。事故後の処理体制を強化することだけではほとんど効果がありません。私自身、前職の海上保安庁、四日市時代、幾多の油事故からそのことを痛切に体験いたしました。

一九六七年のトリ・キャニオン号事件では、万策尽きた英空軍がこの船を爆撃をいたしました。それから、一九七五年の水島事件、あるいは一九七一年の新潟のジュリアナ号事件の大量油では、結局最後はひしゃくとむしろという状況でありました。それとほんの一部であります。オイルフェンスは三十センチの波や二ノットの潮があるに役に立ちません。吸着剤に至ってはほとんど効果もなかったものであります。真に有効な油回収船もまだ十分開発されていないという現状であります。

要は、事故を何とかして起こさせない対策が肝心でありまして、そのために現在、海上交通安全法が設けられております。しかしながら、これは限られた全国十一の指定航路の中の衝突防止が主目的であります。わが国の海難でも、衝突より乗り上げが一番多くて、第一位であります。瀬戸内海でも、昭和五十一年、衝突が百三十六件に達しまして、航路外の座礁がこれに匹敵する百二十八件発生をしております。つまり、従来の交通規制や一般法だけでは防止し切れない瀬戸内海の巨大タンカーの総合対策を、この保全法の中に確立すべきであります。その内容は、すべてスケールの大きな政策的課題を内包しておりますのであります。

もともとタンカーのための立法はきわめてばらばらでありまして、非常に不備であります。たとえば、タンカー安全法がない。乗組員に危険物の免状も制定していない。巨大タンカーのための総合立法がないというのが実態であります。もちろん立法技術上いろいろな問題があることは承知しておりますけれども、このように海上交通安全法、あるいは故意に排出せられる油や、油排出の事後対策を主目的とした海岸汚染防止法のような一般法では、それぞれに大きな限界がありまして、この瀬戸内海、それ以上に非常に特殊な海域では、大胆な発想の転換によりまして、有効な総合的具體策をこの保全措置法のような特別法の中にモデルとして確立すべきだと考えます。

ここで、瀬戸内海の現状を五十一年の統計からちょっと述べてみたいと思います。

わが国の狭水道の通航隻数は、一日平均、最高が瀬戸内海の明石海峡の千二百三十四隻、東京湾は浦賀の六百四十二隻、伊勢湾は伊良湖の二百六十六隻、また、タンカーも、瀬戸内海の明石海峡で一日平均二百九隻、東京湾は百五十二隻、伊勢湾は四十九隻となつておりまして、瀬戸内海が最も過密であります。海難も、全国の年間七百九十六件のうちに瀬戸内海六百二十二件、つまり七八割でありまして、また、瀬戸内海の入りの明石海峡と備讃瀬戸が全国の狭水道のうち最高であります。また、海洋汚染の発生件数はどのくらいでありますか。全国で五十一年度一千六百六十六件のうち、瀬戸内海で五百二十九件という件数が起つていたのであります。過去において瀬戸内海の大きな流出事件は、備讃瀬戸や来島海峡のタンカーによる重油流出、いろいろな事件がございました。こういうときには幸いして数百トンの油流出でとどまつたのであります。徳山ではタンカーの衝突火災で七人死亡しております。

では、瀬戸内海で巨大船舶の海難による油排出を防止する最も重要な根本策は何であろうかと考えますと、第一に、巨大船舶航行のトン数規制であります。端的に言いますと、もはや現在の巨大タンカーは瀬戸内海という入れ物には無理だということになります。かつて瀬戸内海では一万トンが最大でございました。ところが、わが国のタンカーは、コストダウンのために猛烈なスピードで巨大化への道を突っ走りました。昭和四十一年に五万トン以上が五隻だったのが十年後に十倍にもなり、いま五十万トンタンカーがつくられております。その結果、小さな港や狭い水道に巨大タンカーを安全性を無視して無理やり割り込んで入港させる。特に瀬戸内海の備讃瀬戸はもとより、特に水島航路、水島港は、本来二十万トンというようなタンカーが入れるような水域ではないのであります。

二十万トンに例をとりますと、そのデッキが後樂園球場の長さの三倍、東京駅が三つも入り、エンジンをとめてブレーキをかけても四千メートルはとまらないというようになってしまうのであります。巨大船舶の長さが増えれば衝突の危険性は六倍にふえるというデータがございます。ところが、瀬戸内海を通る巨大タンカーの大半、つまり昭和五十一年に二百十八隻が水島に入港しております。このうち二十万トンクラスが五十七隻を数えております。水島では受け入れる企業は三菱石油と日本鉱業であります。たったこの二つの企業のために、二十万トンクラスの巨大タンカー

が危険を冒して瀬戸内海を航行しているというのが実態でございます。

岡山県が発行した「水島の歩み」によりまして、これは昭和四十六年のものでございますけれども、ちょっと引用してみます。

港湾計画は、会社の要望を入れて次々に大型化されて行った。三菱石油の誘致は、長い期間を要した。水島が完全ならば、こんな期間はかからなかった。いや完全ではなかった。それは、何よりも港湾条件にあった。昭和二十六年には、水深三メートル位の小さな港を、七メートル半にしゅんせつする計画であった。そのうちに、タンカーは二万八千トンから四万トン、六万五千トン、八万五千トンから十万トンへと大型化して行った。水深もこれに伴って十メートル、十二メートル、十三メートル、十六メートルと必要になってきた。

昭和三十三年十月頃タイドウォーターの副社長が十五万トンを入れたが吃水が十五・五メートルあるのと言ったところ、知事が十六メートルに掘りましようと言ったところ、ところが、当時その技術はなく、将来可能になるだろうという事になった。

こういうぐあいに述べております。つまり、もともと千トンくらいの船が精いっぱいだったこの港に、水深だけを次々につじつまを合わせて受け入れて、船の巨大化が行われていったわけでございます。四十六年当時の資料によりまして、十三万トンタンカーが限界であると書いてあるのに、水深はそのまま、トン数だけが現在二十万トンにふえたのでございます。

まず、この水島港に二十万トンを入れる能力がないという理由を具体的に申し上げてみます。

第一に、水島航路、水島港、ともに水深は浅いところでは十六メートルであります。ところが、二十万トンのタンカーは船足、喫水が十九メートルあるのであります。三メートル足りない。

第二に、その幅が四百メートルでありまして、運輸省令に定める航路幅、つまり船の長さの一・

五倍である五百四十メートルに大幅に不足しております。

第三に、運輸省令に言う十分な泊地、つまり駐車場がない。

第四に、備讃瀬戸から水島航路に入るところが九十度航路が曲がっていて、運輸省令の航路は三十度以上曲がっていないという規制を超えている。巨大タンカーは旋回するのに十二分かかる。幅千メートルの水面が必要であり、かつ、こういう腰が重いタンカーが備讃瀬戸の航路の真ん中でこの旋回をするわけであり、かつ、ちょうど高速道路の真ん中でタンクが横倒しになっていくようなもので、他船と衝突の危険が非常に高い。しかも付近は潮流が速く、三・四ノットも流れていますから、旋回中に風や潮で流されると座礁の危険もある。巨大タンカーは、経済性のためにスクリーンも一つで動きが悪い、しかも船の底が二重底になっていないというので座礁に弱いということで、機関故障でもしたらなおのことであります。

また、港の入り口でも、航路幅がマラッカ海峡の半分の四百メートル、両方に浅瀬、潮が速いというふうなことで、航路がしかも三十度曲がっている。四十六年から四十八年の間に四隻の巨大タンカーが座礁しているのがあります。しかもこの場所には本四架橋がかかるということで、さらに巨大船舶航行の影響が懸念されるのであります。

こう考えてきますと、現在の二十万トンタンカーの入港は離れわざでありまして、航路幅や水深などから具体的にそのトン数の限界を算出してみますと、五万トンクラスが精いっぱいと言わざるを得ません。それ以上の巨大タンカー、特に二十万トンクラスの水島入港、つまり瀬戸内海航行を禁止すべきであります。

その二は、外国船対策であります。アモコ・カシス号事件以来、先月EC八カ国は、リベリア等の便宜置籍船、つまり税金や賃金を安くするため、規制の緩いリベリア、パナマなどに船の籍だ

けを移す、こういう制度であります。この入港禁止を打ち出しました。また、フランスはその上に沿岸六マイル以内の巨大船舶の航行を禁止いたしました。わが国に入港する外船の隻数は、五十二年五万六千隻で、前年に比べて五千隻の増加、わが国海難の千トン以上の五二・一、一万トン以上七二・九が外国船でありまして、また明石海峡を航行する巨大タンカー五百六十六隻のうち、二百二隻が外国船であります。このうちリベリアが横浜では第一位であるということであり、かつ、このうち、特にリベリア等の便宜置籍船は欠陥船とも言えるのであります。安全基準の緩いことで定評がありまして、世界海難でも第一位を占めております。私の体験でも、このようなタンカーでコンバスが十度狂っている、いかりの片方がさびついて落ちたという例を知っております。また、持っている海図の中に、千葉県が安房の国と書いてあったということは有名な話であります。

もはや、わが国のせめて瀬戸内海ではこういう便宜置籍船の入港を禁止するような英断が必要なきであります。こんな世界の厄介船が瀬戸内海を水先人も乗せずに走っていると思うとはだ寒い思いであります。

ところが、さらに驚くべきことは、この便宜置籍船を持つている世界の三大国はギリシャ、米、国とともにわが国であります。日本が三百隻もこのようなりべリアの便宜置籍船を持つていて、税金対策、低賃金雇用対策等のためにリベリアに籍を移し、欠陥船を運航させている主役がわが国であることを思うとき、全く人ごとではないのであります。このことを解決することが大前提であり、国内船の便宜置籍の規制をみずから行うべきであります。いま皮肉にも、リベリアという名の日本船がEC八カ国へ入港を禁止されるという事態が起こってきているのであります。

第三に水先人です。東京湾ですでに行っていますように、全部強制水先制度にすべきであります。また、瀬戸内海でも八十歳以上の老水先人がおりますけれども、

このような水先人にはもはや定年制を決めるべきである。戦前には定年制があったのであります。

第四にアセスメントであります。水島に三菱石油が立地しましたときに、和歌山の御坊もその立候補をしていたわけでありますけれども、そのとき、少しでも海の安全ということを考えていたならば、そうして水島をとらなかつたならば、瀬戸内海の巨大タンカーの航行は今日ほとんどなかったということであり、企業立地に当たってアセスメントが盛んに言われますけれども、私たち非常に残念なのは、その評価項目は公害では主に大気と水質、つまり煙突と排水口が主で、この欠陥港や巨大タンカーの安全性、つまり最大の公害源が抜け落ちておるといことはさわめて不可解であります。たとえば本四架橋でも、船舶のレーダーや無線への影響、あるいは橋脚と航行の安全性、潮流の変化など、タンカーアセスメントが必要であります。

最後に、LNGタンカーと姫路港の問題であります。現在、姫路でLNGタンカーの基地建設が行われておりますけれども、このLNGタンカーは十二万五千トンの大型で、わが国ではまだ建造されておられません。すでにこの安全性については、アメリカのニューズウィーク等の雑誌で、専門家からも大きな不安が指摘されていますけれども、このタンカーがわが国で最も通航量が多くて、備讃瀬戸と並んで難所と呼ばれる明石海峡を通ることであり、明石では五十年に二十二回、五十二年に十七回と、わが国の狭水道では最高の衝突事故が起きております。また、この海峡は入り口、出口ともに各方面の航路が交差しており、潮も速い難所である。また、多くの漁船が操業しております。

LNGはマイナス百六十二度という超低温の液化ガスでありまして、一万五千トンのタンカー、船舶が五ノットで衝突すると、破口が生じまして、この全量のLNG、液化ガスが二・二分から六・八分の間に流出をいたします。このガスは他

のガスよりきわめて爆発性の強いガスでありまして、比重が重いので、この爆発性のガスが一万二千五百メートルに広がります。この中にほかの船が入りますと、このエンジンのスパークなどは全部着火源になります。強烈な大爆発が起こり、炎の高さは九百メートルに達するものであります。厄介なことに、このLNGは鉄を、脆性破壊といつて瞬時に破壊させますから、巡視船が近寄れない、オイルファンがばらばらになる。つまり、打つ手が無いのである。これより爆発性の弱いLPGでも、東京湾で第十雄洋丸の事件が起こりました。明石海峡でこのような事故が起こりますと、この一万数千メートルの中に数十隻の船が入ります。それがすべて着火源となり爆発が起こり、この海峡は幅四千メートルでありますから、一万二千メートルといえますと、沿岸の住宅地までこのガスの範囲に入りまして、大災害となるおそれは十分であります。明石海峡は六ノットの潮の流れの逆流を利用して小型船が逆に行きますので、海峡全部を右側通航というわけにまいりません。衝突の危険は決して軽視できません。

一九七二年にアメリカのスターテンアイランドでLNGの爆発があり、四十三名死亡、一九四四年、クリブランドでLNGタンク爆発、死者百三十六名、住宅八十二戸全壊という災害がありました。おまけにこの船は、タンクがデッキの上に盛り上がっていて、千百メートル前までは見えないのであります。またロールオーバーといまして、ある時間タンクの中にじっと静置いたしとすると、逆転現象が起きて突然爆発をするというのでも、まだ世界的に原因がわかっていないのであります。スターテンアイランドもこれが原因だと言われております。このようなタンカーを明石海峡に航行させることはきわめて危険と言わざるを得ませんので、この際、徹底的な安全調査、タンカーアセスメント実施して、この計画を再考すべきであります。

これを簡単にまとめますと、瀬戸内海には第一は、五万トン以上の、特に二十万トンのタンカーは航行規制をすべきであります。第二番目に、外国船対策、特に便宜積船の入港を禁止すべきであります。第三に、水先人を義務づけ、定年制を実施することです。第四番目、アセスメントにタンカーアセスメントを入れるべきである。第五に、姫路のLNG受け入れ計画を再検討すべきであります。

昨年米国のカーターが、タンカーを二重底にするというような厳しい構造規制を打ち出し、わが国より先駆けて、諸外国も海事国際会議等で次々に厳しい対策を打ち出しました。外国から提案されたタンカー二重底の提案に反対したのは、ほかならぬ日本であります。日本の海洋政策の食しさが、海洋国と言われながら痛感させられるのであります。

もはや安全も公害も一体であるということが言えるのであります。特にわが国の海の財産とも言うべき瀬戸内海を守るため、巨大タンカーは最大の公害源であり、その画期的対策を心から熱望するものであります。

○久保委員長 ありがとうございます。
次に、野村参事人にお願ひいたします。
○野村参事人 私ども、三重県、愛知県、岐阜県そして名古屋まで伊勢湾総合対策協議会というものをつくっておりますが、私はその委員の一員として発言をさせていただきます。
最近におきます伊勢湾の水質汚濁の問題につきましては、総体的には改善の傾向にあります。しかし、一つの汚染指標であります化学的酸素要求量、この指標をなめてまいりますと、いろいろな規制等諸対策を行っておりますけれども、依然として十分とは言えないというような状況になっております。

また、伊勢湾におきます窒素あるいは磷により富栄養化問題、これは全般的に進行をしております。赤潮発生に伴う年々増加の傾向にあります。このような閉鎖的な伊勢湾の水質汚濁は、このまま推移をいたしますと、産業排水、特に生活系排水の増加によりまして汚濁がさらに進行することが懸念される状態になっております。

したがって、閉鎖性水域の総合的な水質保全対策、このような観点からすれば、現行法の排出規制は当水域の水質保全を図る上で必ずしも効果的に対応し得ない、このような実情でございます。すなわち、まず一点は、大きな負荷量を持つ生活排水への配慮が十分でないこと。二つ目には、今後の開発に伴う負荷量の増大に有効に対応できないこと。三つ目には、上流の内陸からの負荷を効果的に規制できないこと。このような理由から、現行規制では、伊勢湾のような閉鎖性水域の広域的な水質汚濁の進行に對しましては、制度的にも限界があるという現状でございます。

このため、今後伊勢湾の水質浄化を図るためには、新たな観点に立った法制度の仕組みを導入する必要があります。このために、伊勢湾全域を対象とした、広域的でかつ統一的な手法による総量規制制度の早期の実現が望まれるところでございます。

この法制化に当たりますと、伊勢湾におきます汚濁の機構及び適正な許容負荷量が科学的にも十分解明されていないという問題点はあるにしても、現在までいろいろな調査が行われておりまして、このような知見をもとにして、伊勢湾の水質浄化に対する総量規制制度の法制化は可能であると考へております。このため、現状の伊勢湾を浄化し、汚濁負荷を制御するため、実施可能な範囲で水質改善を一步着実に進めることが必要であらうかと思ひます。

次に、実施につきまします具体的な要望でございますが、まず法制度といたしましては、伊勢湾等の閉鎖性水域を対象とした総量規制の法制化は、現行法の水質汚濁防止法の一部改正をもって水質総量規制の趣旨を十分に反映して、そして効果を期待することが適当であらうと考へます。

また、規制項目につきましては、伊勢湾の水質汚濁の現状、それから実施可能な排水処理技術のレベル並びに当水域に係る環境基準との関係、こ

のような観点から、化学的酸素要求量、CODを規制項目として、そして産業排水及び生活系排水等のCOD負荷を総体的に削減する措置を講じることが適切であらうと考へます。

さらにまた、伊勢湾の富栄養化対策でございますけれども、富栄養化の要因と思われまします窒素及び磷の規制が、これは赤潮発生メカニズムが現在科学的な解明が十分ではない、このような段階にあって、CODの総量規制制度と並行して今後さらに調査、検討を進める、これによりまして科学的な知見が得られた上で、可能な範囲で、しかも段階的に磷の削減対策を推進することが望ましいものと考へられます。

また、指定水域及び区域についてでございますけれども、伊勢湾等の閉鎖性水域の水質浄化を図るためには、広域的にかつ総合的な水質保全対策の確立が必要であらうかと考へます。このため、伊勢湾の全域、と申しますと、三重県の大津崎から愛知県の伊良湖岬を結んだ閉鎖性の内湾でございますけれども、この伊勢湾全域を指定の水域とし、これに接続する公共用水域から流入する内陸部、これは背後地を含めて汚濁負荷の規制対象の区域とすることが適当であらうかと考へられます。

最後に、総量規制達成の目標等のものでございますけれども、当水域の水質目標は、環境基準達成を目指しながら、当面は、昭和五十五年、次の時点におきます技術的にもあるいは経済的にも実施可能な排水処理技術レベル、それから下水道等の進捗状況を勘案して、暫定目標として、法施行後五年ほどをめぐって目標達成を図る。

その後のことにつきましては、その時点におきます改善の状況なり、あるいは排水処理技術及び下水道の進捗状況等を勘案しながら、可及的速やかに環境基準が達成されるように、段階的に本制度の実施が妥当かと考へられます。

以上が総量規制に対する意見でございますけれども、本制度の施策の推進につきましては、地方におきまして財政負担が予想されますので、国の

のような観点から、化学的酸素要求量、CODを規制項目として、そして産業排水及び生活系排水等のCOD負荷を総体的に削減する措置を講じることが適切であらうと考へます。

さらにまた、伊勢湾の富栄養化対策でございますけれども、富栄養化の要因と思われまします窒素及び磷の規制が、これは赤潮発生メカニズムが現在科学的な解明が十分ではない、このような段階にあって、CODの総量規制制度と並行して今後さらに調査、検討を進める、これによりまして科学的な知見が得られた上で、可能な範囲で、しかも段階的に磷の削減対策を推進することが望ましいものと考へられます。

また、指定水域及び区域についてでございますけれども、伊勢湾等の閉鎖性水域の水質浄化を図るためには、広域的にかつ総合的な水質保全対策の確立が必要であらうかと考へます。このため、伊勢湾の全域、と申しますと、三重県の大津崎から愛知県の伊良湖岬を結んだ閉鎖性の内湾でございますけれども、この伊勢湾全域を指定の水域とし、これに接続する公共用水域から流入する内陸部、これは背後地を含めて汚濁負荷の規制対象の区域とすることが適当であらうかと考へられます。

最後に、総量規制達成の目標等のものでございますけれども、当水域の水質目標は、環境基準達成を目指しながら、当面は、昭和五十五年、次の時点におきます技術的にもあるいは経済的にも実施可能な排水処理技術レベル、それから下水道等の進捗状況を勘案して、暫定目標として、法施行後五年ほどをめぐって目標達成を図る。

その後のことにつきましては、その時点におきます改善の状況なり、あるいは排水処理技術及び下水道の進捗状況等を勘案しながら、可及的速やかに環境基準が達成されるように、段階的に本制度の実施が妥当かと考へられます。

以上が総量規制に対する意見でございますけれども、本制度の施策の推進につきましては、地方におきまして財政負担が予想されますので、国の

財政上の十分の措置を要いたしますとともに、本制度の法案が今国会で成立が図られますようお願い申し上げます。

○久保委員長 どうもありがとうございます。

○久保委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。池田行彦君。

○池田(行彦)委員 参考人の皆様には本当に御苦勞さまでございます。

まず最初に、田尻参考人にちょっとお伺いしたいのですが、ただいまタンカー対策につきましまして、これまでの内外のいろいろな災害の状況なり、それを踏まえてとるべき措置についての御意見及び貴重な御意見を拝聴させていただきまして感謝しております。いろいろお話を伺いして見ますと、この瀬戸内海の今回の法律で取り組めるものというのがあるかどうか、ちょっと疑問に思われる点もあるのでございます。むしろ瀬戸内法だけじゃなくて、もっと広く、海上交通の安全の問題であるとかあるいは海運対策全般との関連で取り組んでいかなくちゃいけないような、そういった広い見地からのお話だったと思うのです。

私、一点お伺いしたいのは、瀬戸内への二十万トンタンカーはともかくもう入れないんだ、トン数規制をというお話がございましたのですが、そうなった場合に、どうなのですか、既存のいろいろな産業設備でございませうね、石油コンビナートであるとか、あるいは火発であるとか、そういったものの存立といえましょうか、継続した運転とかいうものは可能なのかどうか。そういったものは廃棄も含めて考えていけという御意見なのかということが一点。

それからもう一つは、仮にトン数規制をやりました場合に、しかし、そういった既存のコンビナート等は今後とも存続していくんだということになりますと、より小型のタンカーにはなりません。

しょうが、かえって交通量がふえてくるという状態になるんじゃないか。その場合に交通安全上どういうふうな考えたらよろしいんだらうか。

その二点についてお伺いしたいと思います。

○田尻参考人 お答えいたします。

第一点の、ただいま先生御指摘になりました海上交通法とか海洋汚染防止法という既存の法律で本来は処理すべきことがかなり多々ございまして、けれども、私、前職、海上保安庁におりましたも痛感しましたのは、どうも一般法でこういうような政策的課題といえますか、タンカーの非常にスケールの大きい総合的な問題が処理し切れないという感じがしてならないわけなんです。こういう一般法では、たとえば海洋汚染防止法では、故意に油を排出するのを禁止する、それから、出た後の油の対策を一般的に取り締まるということが趣旨でございまして、海上交通法におきましても、やはり大きな限界は、全国の特例に狭いところの航路の中の衝突防止だけでございまして、座礁には及ばないということとでございまして、特に瀬戸内海というのが、こういう一般法で規定しております対策とは格段に——世界最高の難所でございますから、瀬戸内海独特の対策が必要であるということに着目したいわけでございまして。特に瀬戸内海の航路の外の座礁を考えると、やはりタンカーの大きさを問題にしないと、もう海上交通法とか海洋汚染防止法では処理し切れないという感じがします。そういう意味で瀬戸内海の特別タンカー対策というのは、せっかく十七条でこの条項ができましたから、その条項を基本にして、これから政令、省令あるいは告示等で、その内容の中に十分こういうものを考えていただければまことにいいんじゃないか。そういう点で、私は、立法技術の上ではまだいろいろ問題があることはよく承知しておりますけれども、こういう機会に、あるいはこういう契機をとらえてこういう問題が議論されなければ、もういつになっても解決しないという矛盾を非常に強く現場で感じたわけであります。

それから第二点の企業の操業の問題でございす。これはおっしゃるとおりだと思います。しかしながら、考えてみますと、わが国のエネルギー対策あるいはタンカー対策というものの大きな転換期に差しかかっていると思えます。たとえば、現在五十万トンタンカーというふうなものが建造されまして、もう五十万トンあるいは三十万トンではほとんど就航しておりますけれども、いままでこのタンカーに対する配慮が企業の立地の際足りなかつたために、企業自身がもうこういう大きなタンカーを受け入れられないという限界を痛感しております。すでにCTSとかパイプでこれを持っていくとかというふうなことで、全国的に考えましても、これからの産業がやはりこの巨大タンカー対策と真剣に取り組まないとやっていけなくなっていく。二十万トンですらもういまはすでにやや時代おくれになっておるわけです。しかしながら、もう三十万トン、五十万トンはとも日本に受ける余地はございません。わずかにあるのは、鹿児島島の喜入と沖縄の金武湾だけでございまして。そういうことも考えますと、もともとこれは根本的な対策として日本の石油産業にかかってきている問題だということを私たちは痛感しておるのでございます。

それから次に、小型にすれば隻数がふえるのではないかとのお話でございすけれども、いま水島港に入港しておりますタンカーの中で五十七隻が二十万トンタンカーでありますけれども、百六十隻ですか、これは実はそれより小さい五万トンのタンカーでございまして。これは最近、東南アジアでミナス原油が非常に売れ始めまして、ミナス原油を買いに行くタンカーといひますのは、ボルネオ、スマトラが非常に浅い港でございまして、大きなタンカーは入れないんです。そういう状況から、また逆に小型タンカーの需要がふえつつあるということもあるわけでございす。そういう点も考えますと、やはりこの瀬戸内海では、私が五万トンと申ししたのは航路の幅が四百メートルでございまして、ちょうど五

万トンのタンカーが旋回するのが四百メートルの幅が要るわけでございす。相手を避ける場合にはどうしても旋回をいたします。これは四百メートル絶対だ。それから水深も十六メートルといひのは、余裕水深が要りますから、五万トンタンカーにちょうど適用されるわけです。この二十万トンですと、いま非常にややこしいことをしております。足が足りないものですか、わざわざ沖繩や川崎で半分油を揚げて、そしてもう一回入り直すというふうな不経済なことをしているわけなんです。そういうことを考えますと、やはりこの際、瀬戸内海のような非常に特殊な狭いところでは、数字ではつきり出てくるわけでございすから、このトン数や水深や航路幅というものをきちっと計算して、それに合わないものは入れない。そして今度は、そのための対策を産業側において全国的なスケールでももう考えていかなければいけないんじゃないか、そういう時期に来ているということでありまして。

それから次に、私がどうしても強調したいのは、先生に反論するわけじゃございませんけれども、一たん巨大タンカーが事故を起こしますと、もうこれは取り返しつかない、企業にとつて立ち上がれないぐらいの損害を受けるわけでございすので、やはりこれも企業にとつては十分運営面の配慮をすべき要素だということを考えるわけであります。

最後に、小型タンカーになると隻数がふえるから海難もふえるんじゃないかというお話でございす。そういう点も否定はいたしませんけれども、何と申しましても大型タンカーといひのは足が深々ございまして、通る幅が非常に限界、帯のようになりまして、小型になりますとぐっとこれは広がりますから、そういう点では、隻数はふえなくても、航行できる水面が広がるので、必ずしもそうではない。私どもが商船学校を出るころは二万トンのタンカーが一番多いとみまわつておりましたけれども、その当時はこんなにみまわつておらず、非常にのんびりした航海をしておりまし

たので、そういう点をつけ加えておきたいと思ひます。

○池田(行)委員 わかりました。そういったしますと、瀬戸内海についてはそういった大型タンカーの規制という措置をやっていくが、一方においては、先ほどおっしゃいました喜入であるとかあるいは沖繩とかあつたCTS等については、今後とも、そういう企業もさることながら、全国的にもまた立地問題なんかも考えていくべきものだというふうに考えておられると了解してよろしくございましょうか。それが一つ。

それから、そういった海難防止なんかの観点から申しますと、瀬戸内はもとよりございしますけれども、伊勢湾あるいは東京湾といったようなあいう狭いところについても、これは同様に考えていくというふうなお感じなんだろうかとどうだろうか、その点について。

○田尻参考人 非常にむずかしい表現になりますけれども、CTS構想というのは、私は一つの例として申し上げましたけれども、私、個人的には現在の巨大タンカーの方向には批判的でございます。したがって、三十万トン、五十万トンというようなタンカーはもうすでに——具体的に申し上げますと、たとえば鉄板の厚さなんか五万トンと二十万トンは同じ二十ミリの厚さなんです。こういうタンカーの安全性も確認をされていないのに、三十万トン、五十万トンを、しかもマラッカ海峡のようなところを通すということが私自身は非常に批判的でございますので、お言葉を返すようにでございますが、CTSを必ずしも全面的に容認して、喜入と金武湾とはCTSは絶対つくるべきだということではございません。たとえばCTSというようなことも一つの考え方としてあり得るけれども、しかしながら、CTSをつくるということになれば、またそれなりにタンカー対策あるいは安全対策についての根本的な検討をしましと、現在のCTSでは私は非常に批判を持っております。その意味では、具体的にこの二つのCTSについての議論になりますと若干保留をさせ

ていただきたいと思ひます。

それから、ほかの内湾でございしますけれども、東京湾とかあるいは伊勢湾につきましては、瀬戸内海のような二百四十キロなんという狭水道でございまして、端的に言いますと、東京湾の入り口の浦賀水道、伊勢湾の入り口の伊良湖水道が難所でございますけれども、距離は短いわけでございますので、瀬戸内海はもうスケールが違うという点で、浦賀水道なんか、私、巡視船に乗っておりますけれども、通るのは本当にいやな狭水道でございします。これを二十万トンで通るなんというのは私、自信ございません。そういう意味では、まず瀬戸内をモデルにして、瀬戸内海でこの対策を確立するならば、東京湾、伊勢湾については瀬戸内海に比べると若干楽な点もある。しかしながら、東京湾につきましてはまた別な要素もございします。これは時間の関係上省きますが、東京湾は東京湾の特殊事情がございしますので、これは東京湾の特殊対策をやっております。しかし、正直に言いますと、航路管制とかそういうものを見ますと東京湾に比べて瀬戸内海は非常に落ちる。航路管制をやっていない、水先人も強制でないという点がありますので、東京湾よりも瀬戸内海はさらに落ちるということにははつきり言えると思ひます。

○池田(行)委員 ありがとうございます。

岩崎参考人にお伺いしたいのでございますが、赤潮関係の発生に關しての研究を四十一年以来鋭意やっておられるという話をお聞かせいただいたんでございますが、そういった先生方のいろいろな御研究にもかかわらず、どういった先生の機構であるのか、また十分に説明されていないというふうなお話でございします。そういった絡みで、今回の改正案でも富栄養化対策につきましては行政指導にとどめるというふうな形になっておるわけでございますが、先生の方のこれまでの御経験を踏まえて、十分な科学的知見が得られ、自信を持ってこの対策を進められる、一体そういった時期は、めどは大体いつごろ立つんだらうか。そのために、いろいろこれまでの研究体制のあり方につ

いてもまた改善をしないかめとところがあるかと思ひます。国の諸機関、あるいはその地方団体、あるいは民間のいろいろな機構の間での連携の強化であるとか、いろいろその工夫もあらうかと思ひます。その辺についての御意見をお伺いしたいと思います。

○岩崎参考人 ただいまの御質問につきまして、日本では赤潮の研究が組織的に行われ始めましたのは昭和四十一年でございします。それは農林水産技術会議からの研究補助金によりまして、元の九大の花岡教授を首班にしまして六名の研究員で構成されて始めたわけでございます。長年鋭意私どもとしてはやってきたつもりでございますが、わからない点もございしますけれども、かなりのことがわかってきております。それは、やはり生物が非常に多いということ、水域によって環境特性が違ふ、ですから一元的に説明はむずかしいということでございます。しかし根本的な問題は、先ほど申し上げましたように富栄養化、特に有機栄養化に根源があるというふうに考えております。

研究の方向につきましては、これも外国でも指摘されていることでございします。赤潮が出ますと、それは大変だということで研究を始めるわけですが、なくなるというものでおしまいというふうなわけでもないものでしょうけれども、そういう傾向が見られます。したがって、赤潮の研究といふことは、非常にたくさんの方々が協力して、総合的にそれぞれの専門分野から検討を進めていく必要があるのじゃないか、特にこういう問題は、短期間ではなくて長期間にわたって研究を進める必要があるのではないかとこのように考えられます。

それから、研究体制組織の問題でございします。実は、私も四十一年に赤潮の研究を始めましたときは、研究員は大学関係が六人でございしますが、そのときは農林水産技術会議の研究補助金で六十万いたったわけでございます。それから

その後、文部省関係の科学研究費補助金をいただいているわけでございますが、そういう研究費の期間は一応三年がめどということになっておりまして、研究の途中でありましても切られてしまうわけでございます。そういう点が一つございします。

それから赤潮のような問題は、文部省関係、環境庁関係、農林省関係、いろいろな分野にわたっているわけでございますが、それぞれの省庁の間での意見の交換あるいは総合的な研究という点では、日本の実情からしますと必ずしも容易な状態にはないと思ひます。これからはやはりそういう面ですべての立場から、総合的に研究、検討が進められる必要があるのじゃないか、またそうあつてほしいと私は念願しております。

○池田(行)委員 ありがとうございます。

野村参考人にちょっとお伺いしたいのでございします。富栄養化の問題につきましては、ただいま岩崎参考人の方からお話があったわけでございますが、先ほどやはりメカニズムの解明が十分でないで、そういった科学的な解明の現状というものを踏まえながら、可能な範囲内で段階的に進めていけ、こういうふうなお話があつたと思うのでございします。そういった観点から申しますと、今回ともかくまだこれでは十分だという御意見もあるようではございします。行政指導というふうなことで検討に取り組みようとして、こういうふうな点について、実際にその立場からどういった対策を進める上、地方公共団体の立場でどういったふうに取り組みようとしておられるか、そういう点について若干お伺いしたいと思います。

○野村参考人 富栄養化に關連する機なり窒素なりという問題、いま私の立場でございします三県一市の連絡協議会の立場におきまして、一昨年から研究を進めております。また、国の段階におきましては、この研究が進められておりまして、先ほど申し上げましたようにそれがかなり根拠を

持つて、そして対策というところまで発展すれば政策として取り入れてほしいと思うのでございませうけれども、現段階におきましてはやはり研究ということで進めていただくと必要があるのじゃないか、このように考えます。

以上でございます。

○池田(行)委員 これも野村参考人にお伺いしたいのですが、最後のところで、下水道対策等について国の方からの財政措置の強化をというお話がございました。これは関係各地方公共団体からひとしく出ている要望でございませう。この点、午前中もあったのでございませうけれども、確かにこういった閉鎖水域についての環境保全を進めていく、そのために財政面からの措置をということ肝心なのでございませうけれども、ただ財政措置ということになりますと、これは環境保全と同時に、いろいろな配慮がまた加わっていかなくちゃならない。こういった地域についてのみの、たとえば御要望の中にもございませうな特別の補助率なんということになりますと、果たして全国民的な納得、合意というものが得られるかどうか、いろいろ問題もあると思うのでございませう。

まあそういうことはともかくとして、私どもとしましては、鋭意そういう重点的な配分なり何なりの努力はしてまいらなくちゃならぬと思っておりますが、関係地方公共団体のサイドにおいても、行政の運営の面において環境保全対策、こういった下水道対策についても、高いプライオリティを置いて取り組んでいかれるお覚悟でございますか、取り組み方が必要だと思うのでございませうか、いかがでございませうか。

○野村参考人 下水道対策につきましては、私どもの方では実は土木部の関係でございませうけれども、御案内かと思いますが、現在の下水道法による第四次の整備計画、これでもって国全体として四〇兆というところを目途にして計画を進めつつある。この第四次計画の目的といたしましては、公害防止なりあるいは水質の環境保全を達成する、この目的を最重点にしてこの整備計画を進め

ていく、このような形になっていっていると思ひます。私どもの方におきましても、土木部といたしましてやはりこの線に沿って鋭意努力をいたしてやるわけでございませう。

ただ、先ほど私申し上げましたように、いわゆる産業排水と生活系の排水、伊勢湾にかかっている負荷のおおよそ半々くらいじゃないか。そのような意味におきまして、今後伊勢湾の総量規制ということが実施されれば、下水道対策の方もいままでとは違った意味で生活系排水の負荷の削減、そういうことも加わってより促進されていくんじゃないか、このような意味で期待をいたしてやるわけでございませう。

以上でございます。

○池田(行)委員 ありがとうございます。最後にになりましたが、城参考人にお伺いしたいのですが、いまは個別の問題についてあれこれ細かくいところを議論するのはいかがかと思ひます。瀬戸内の土地利用の方法をいかにするか、総合的に考えていかななくちゃならぬじゃないかというお話がございまして、その中で特に埋め立てにつきまして、瀬戸内については原則禁止にしないかという限定的なものであり、しかも環境保全上重要なものに限定していくべきである、こういった御意見がございまして、それと同時に、一方において自然を守るというところは単に自然を守るということじゃないんだ、人口もまた産業面でも非常に集積の高いこの地域の住民あるいは日本人全体の生活のために保全を考えていくんだ、こういうお話があったと思うのでございませう。たまたまとしてそれはそうなんでもございませうけれども、さてこれを具体的にやってみようとなると非常にむずかしいと思ひます。瀬戸内沿岸の地域におきましても、島嶼部などを筆頭として、環境保全だけでなく、生活を維持していくために

どうしても埋め立てざるを得ない、こういった場合もあるでございませう。もとより瀬戸の花嫁も美しい自然は保全したいのでございませうけれども、それと同時に、瀬戸の島々において豊かな暮らしもやっていたい、こういう希望もあると思ひます。そういった面にも御配慮いただきまして、公共利用、しかも環境保全上重要なものに限定するというのはいささか私は厳し過ぎるのではないかと感じますのでございませうが、いかがでございませうか。

○城参考人 海田湾の問題はさておいてということでございますけれども、こういう問題は、四年半というふうな瀬戸内臨時措置法が運用されてきたかというところを具体的に検討することしか答えは出てこないのではないかと思ひます。確かに島嶼部などはまだ生活を向上しなければならぬという考えの方はおられるでしょうし、そういう計画もたくさんありますけれども、実際に、そういう埋め立てが果たして生活を向上することになるのかどうか、そこところは具体的に検討してみないと、ただ頭の先だけで、あるいはいままでの高度成長の考えだけではもう通用しなくなってきたのではないかと。そういう具体的な例があれば別ですけども、私たちがいろいろな観点からではなくて、何らかの利権とか、そういう点が非常に絡んで埋め立てが行われているので、本当の意味の、生活を守る、瀬戸内海の環境を守る、これが住民の生活をよくするとか、埋め立てをした方が住民の生活をよくするの、という議論がまじめになされていくような埋め立てというの、ほとんど聞いたことがないわけですね。そういう意味から、基本的には、瀬戸内海はもう限界にきているという認識を、なかなか地方自治体ではできない。やはりもっと国レベルで、現実的な具体的な例を参考にされながらお考えいただければというところで発言したわけですね。

○池田(行)委員 時間が参りましたので終わりますが、そういう例を知らないというお話がござい

ましたが、さらにつぶさにその実情を見ていただきたいと思ひます。私が承知しておりますのも、本当に同じ公共利用であっても、環境保全上ではないが、たとえば学校用地、あるいは道路、何をつくるにしても島では海を埋めるしかないのだ、そういう実情もあるということも、よく御事情を調べていただきたいということを御要望申し上げます。

○久保委員長 次に、島本虎三君。

○島本委員 私の後に本番が二名おりますので、これも五分くらいに限定して、基本的な問題、また意見を述べた問題だけを二点にしばってお伺いたします。

四人の参考人の皆さん、本当に御苦労さんでございませう。いま言った事情でお二人方だけにさせていたでいて、その他はそれぞれにやっていたでございます。

城先生に伺いますが、いまちょっと話し合ったその問題なんです、瀬戸内海はもうすでに限界にきている。これはわれわれはそのためによったんだ。同時に、いま先生の場合は、原則として埋め立ては禁止する。これも最後に強調なさいました。いろいろな質問がありましたけれども、それでもなお私は心配なのであります。環境庁ができて、次官通達ができて、そしてそれ以来千六十二件埋め立ての許可があつて、それは前からの引き継ぎのものであつたり、あるいは影響が軽微だ、こういうような環境上の安全性ということでもなつてきています。臨時措置法も原則禁止が基本に置法になるのではありませんが、埋め立ては原則として禁止する方向というのとは前と同じであつて、影響がわりあい少ないからというところで、環境庁の価値判断によってほとんど許可されることが懸念されるのであります。そうじゃないかと思うのであります。公共上、環境上重要なものに限るといふことでも、これは影響が少ないということでもやられるのであります。いままでそれで千六十二

件というのが出ていますのでありますが、こういう事情を十分御理解の上で、原則として禁止するものが正しいとおっしゃったのでしょうか。私は、学者としての立場で、こういうような問題に対してはきちんと禁止すべきだ、こういうのが立場じゃないかろうか。私の言い過ぎであるならばおわびしながら真意を伺いたい、こう思うのであります。それとも一つは、田尻参考人にお伺いしたいのですが、瀬戸内海は本当に事故が多過ぎると思ひます。そして以前からの事故の対策に追われていたと思ひます。いつもお世話をお願いしてありますがとうとうござりました。しかし、再びいろいろな事を述べてもらいましたが、瀬戸内海の事故が多過ぎる。したがって瀬戸内海の安全について、大型タンカー航行の安全は、現行の海上衝突予防法または海上交通安全法ですか、または海洋汚染防止法、これで完全であるという考え方がこの特別措置法の立法の基礎になっているわけであり、完全であるとは言えませんが、いまいちいろいろ聞いてみたら可能ではない、このようなことに受け取られていたのではありませんか、これを専門的に可能かどうか。たとえば、水先案内人を義務化すべきである、こういうようなことをおっしゃいました。確かにそれが必要だと思ひますのであります。水先案内人を義務化した程度で、二十万トンタンカーに必ずこれを乗せることとよって安全の確保になりましようかどうか、その点をあわせてちょっと真意をお聞かせ願ひたいのであります。

なお、二十万トン以上、これは規制すべきである。それからトン数や幅、状況に合わないのは出入させないようすべきである、タンカーアセスメントはやるべきだ、これはまことに結構だと思ひうのであります。以上この点について聞いたばかり、お二人はこの後継法は、この程度では手ぬるいと感じますか、これでよろしいと感じますか、それをあわせて御答弁願ひたいのであります。

○城参考人 原則的に埋め立て禁止と申しましたのは、学問的な非常に厳密な意味での原則でありまして、政治的に言えば全面禁止と言つていいわけですが、条件が公共のものがあるいは環境保全上どうしても必要だ、そういう意味で非常に厳しいアセスメントを行つた上で行われることでもあるのではないかと意味でござります。そういう意味で、現在出されております瀬戸内海保全法案は、私たちから見れば非常にまめな感じがする、これではとても瀬戸内海の環境保全は行われないのではないかと考へております。

○田尻参考人 ただいま、従来の既存法律で何とか賄えるんじゃないかということが前提になつていふとお話でござりましたけれども、この保全臨時措置法の第十七条も「海難等による大量の油の排出の防止及び排出された油の防除に關し、指導及び取締りの強化、排出油防除体制の整備等必要な措置を講ずるに努めるものとする。」こういうぐあいに書いてあるわけでありまして、これも、どうも、私がつて海洋人の一人であつたものとして率直に申しますと、本日に日本の海洋政策はおくれているという一語に尽きると思ひます。それははっきり言ひますと、従来のいろいろな海の法律の手に負えない問題ばかりが残つていふ感じがします。一つ申し上げますと、たとえば大型タンカーの安全規制、あるいは大型タンカーに対する歯どめが全くない。こういうものは船舶安全法ではできないのです。船舶安全法といふのは、機帆船から漁船まで全部入つていふのです。タンカー条項なんか何もない。タンカー条項もないような船舶安全法で、私が商船学校を出るころは想像もしなかつた五十万トンタンカーなんという規制ができるわけなのです。これはまさに海洋政策と密接に絡んでいふ政策的課題であります。こういう非常に古めかしい、コケの生えたような海の法律ではもうとてもできない。

それから、たとえば海洋汚染防止法にしまして、それは故意に出す油については、何とか取り締まりはこれによつてねらつておられますし、出た油についての一応の手当は考へておられるけれども、私はもう端的に申しますと、一たん百トン以上の油が流れるともう手がつけられませんか。私は下津で七十トンの重油が流れて、延べ千五百人を三日徹夜をさせて半分しか処理できなかった。それが現場の実態です。そうならば、二十万トンなんて流れた途端に私ならお手上げです。だから、そういう流れた油をどうするかという法律ではどうしようもない。現に水島で油が流れたときは二メートルの厚さです。奔流となつて流れたわけです。オイルフエンスは二十五センチです。こんなものはもう乗り越えてしまつた。オイルフエンスといふのは、いかりで張つておくと、引き潮のときに張つたオイルフエンスは満潮になるといかりが引張るものだから沈んじゃうのです。三十センチの波があるところとどんどんぐり抜けてしまふ。三十センチなんていうのは海の上では普通さうです。そういう状態だから新潟でも水島でもむしりとひしゃくだったのです。これが、今日の石油産業の発展にかかわらず現場の実態です。これは、私が現場で体験をした実感から申し上げていふ。どんなにきれいに飾つても中身はこれしかないのです。そうすると、既存のそういう一般的な法令ではなくて、たとえばもう大型タンカーに歯どめをかけるとか、瀬戸内海ではきちんと寸法を調べて、そうして港ごとにトン数規制をやるとか、これは実はすぐれて日本の海洋政策あるいは海運政策にかかわつていふだけに、はつきり言ひましてなかなかこれができないです。

海運界といふのは残念ながら大家族主義でありまして、いまここで私がしゃべつておるようなことをもし中におつてしゃべつたら村八分であります。だから、そういう特殊な海運界の中でそういうような規制がなかなかできない。その限界を私は身にしみて感じております。

もちろん海上交通法でもそうであります。私たちが巡視船である海上交通法の規制を——現場の航路である二十万トンタンカーの前につきましたらものすごく無力感を感じます。巡視船の方が遅いのですから。後からくつついていくような船が、とにかく一日二千隻も通るような狭水道でどうしようもないです。これは高速道路で巡りさんが自動車をとめるのはわけが違います。そういうことで、私はもうそろそろ日本も大型タンカーの問題、トン数の問題、そうして明治以来の小さな港にタンカーだけをふくらませて、ただいたずらに大きくなつた船を無理やり入港させる——そこで一番犠牲になつていふのがタンカーの乗組員であります。本日に命を削るような思いで船を運航しているのではありません。水深も足りないような港で運航している。簡単にやりやすけれども、たとえば四百メートルの中三百六十メートルの船を旋回させておる。そうしますと前後に二十メートルしかない。十八階建てのビルのような二十万トンの船橋から見たら、二十メートルでは水はもう見えないのです。岸壁にぶつかつていふかどうかわからない。だから水島なんかで操船をしますと、一晩じゅう死んだようになって眠るというのが私の同級生の船長の実感であります。

そういうことを考へますと、やはりこの瀬戸内海を海を守ろうとするならば、この巨大タンカーの問題を非常に大きなレベルで政策的課題としてとらえるという発想の転換をしないと、従来のような個別法、一般法ではもうどうもいふ処理できない。瀬戸内海は特別だという立場に立つて、立法技術上はいろいろ問題があるでしょうけれども、やはり積年の日本の海運、海洋政策の貧困さをこころひとつ破つていただきたい、こう思ひます。

たとえば、さっきの便宜置籍船の問題、日本が三百隻も実はリベリア籍の船を持つていて海洋国だなんて全くひどい話でありまして、こういうのも一単独法でできることではない。アメリカでは大統領声明という形でこれを出したわけであります。そういう意味で、やはり瀬戸内海に便宜置籍船は入れない、日本が海洋国であるならば、便宜置籍船のものをやらせないというふうなことを、ひとつ瀬戸内海に焦点を合わせてやつたならば、これは非常に特別立法としては具体的な内容

ができるであろう。残念ながら十七条のこの条文では、この内容が問題でありまして、内容が整わなければ、この程度の表現ならば、いままでの表現ではさらにあるわけでありまして、海上保安庁の通達にはこの程度のことはいい書いてあるわけでありまして、ですから、問題は内容であります。問題は、一番日本の石油産業の象徴と言われる巨大タンカー対策が問題であるということ、ひとつこの立法の際にこれをお考え願えば、本間に瀬戸内海を守るためには、これを除いたらだめだということはどうしても申し上げたいと思います。

○島本委員 質問は終わったのでありますが、本当にはだえにアワを生ずるような恐ろしさにおびえながら、私の質問を終わります。

○久保委員長 次は、水田君。

○水田委員 どうも参考人の皆さん御苦勞までございます。時間があるまいので、お二人だけにちょっと伺いたいのですが、一つは、三重大学の岩崎参考人に、私も、赤潮の研究というのが赤潮が発生したときに、その部分についての委託をしてやっておるといふ感じがして仕方がないわけですが、先ほど伺いまして、この前、村上先生にも伺ったのですが、いままでそれにそれが研究しておるものを総合的に集めて、そしてそれがある程度恒久的にやられれば、相当赤潮研究は進むんじゃないか、そういう気がして仕方がないわけですが、環境庁の方はそれをやっております、こう言うのですが、参考人に聞かずにそれができていないというお話なんですが、そういう点はどこなんですか。それをやれば、いわゆる金とシステムですね、ですから研究所をつくるということよりは、いまそれぞれの研究機関を総合してやれる体制と、それに対する財政的な裏づけがあれば、相当赤潮のメカニズムの解明あるいは防除技術等については進むのではないかと、そういうぐあいに私は理解しておるのですが、その点いかがでしょうか。

○岩崎参考人 ただいま御質問のありましたように、いままでの赤潮関係で研究されました資料もかなり蓄積していると思えます。したがって、それを統合整理すれば、かなりのものがはつきりしてくるんじゃないかというふうに考えます。

それから赤潮のために私は、特別に研究機関を、あるに越したことはないでしようけれども、つくらなくても、現在の研究スタッフを有機的に動員し、編成してやれば、かなり研究が進展するんじゃないかというふうに考えております。

御参考までに申しますと、たとえばアメリカ合衆国では、有毒赤潮のシンポジウムというのが一九七四年に第一回がございましたが、日本からは、国際会議でございまして、一名も出席していません。今年の十一月からやはりフロリダでございまして、恐らく日本から参加される人は招聘を受けた二名だけだと思えます。そういう実情なので、やはり赤潮問題も世界的な問題でございまして、そういう機会にはお互いに国際的な立場で検討し、議論し、意見をまとめていくという配慮も必要ではないかというふうに考えます。ちょっとよいいなことまで申し上げましたけれども……。

○水田委員 ありがとうございます。

田尻参考人にちょっと伺いたいのですが、いま島本委員から基本的なことをお伺いして、私も三菱石油のある目の前に住んでおるものですから、恐ろしさというものは山ほど知っておりますし、また大型タンカーの航行の問題というのが、瀬戸内海の環境保全上きわめて重要なことだということでは理解しておったつもりですが、田尻さんのお話を聞きました、それ以上は大変だということ感を深くしたわけです。新しい別の法律で対応しなければ、いまの法律では不十分だというお話ですが、たとえば現在の海上交通安全法、海上衝突予防法あるいは海洋汚染防止法、そして船舶安全法等もあるわけですが、それらの中で、いまたとえば水島のある九十度旋回が違法だということなり、それから、現在航路指定されておるのが明石

海峡と備讃瀬戸、宇高航路等である。それ以外にも危険なところがあるわけですが、もちろん全体的には先ほどのお話のようなことを考えなければならぬとしても、当面現行法上やれることというのはあるのかないのか、航行の安全を図るために少しでも改善という意味で。

それから、時間があるまいから一緒に伺いますが、もう一つは水先案内人のことを聞きまして、先ほど田尻さんの方からも八十歳の方々がおられる、船に上がるのがもう精いっぱいという、危なっかしうて見ておれないという方がおられるということも聞いております。それから、一つの港に三回入れれば、もちろん港でまだ指定してないところがあるようですが、三回入るとその船長は水先案内人なしで入れる。そして先ほどお話がありましたように、一万トンというのが一番大きい時代の船長さん、そういう方々が二十万トンの水先案内人ですから、その操船のやり方が全然違うと思うんですね。そういう水先案内人の問題点というのがあれば、ひとつお聞かせいただきたいと思ひます。

以上、二点をお願いいたします。

○田尻参考人 答えたいいたします。

第一点の現行法でやれることではないのかというお話でございますけれども、率直に申し上げて、まづ瀬戸内海で海上交通安全法で夜間の航行規制が抜けておりますのが、明石海峡であります。明石海峡の夜間の航行規制をやるといふことは可能だと思ひます。海洋汚染防止法でも、たとえば油回収船というものが一番大きな決手になるわけでございますけれども、残念ながら油回収船というのが非常に幼稚な状況でありまして、海上保安庁がアメリカから輸入した二億円もかかった油回収船も、ほとんどごみが詰まったその他で有効に使えなかったというようにもございまして、こういう油回収船の技術をもっとと根本的に研究をして、早く開発をするということが現行法の中でも一つの対策にはなり得ると思ひます。しかしながら、たとえば交通法規は交通法規の限界が

ございます。あるいは海洋汚染防止法は、もともとと条約から発しました船舶の油による海水汚染防止法を受けた法律でありまして、これもやはり条約的な性格、つまり国際的な一つの束縛があるわけでございます。あるいは海上衝突予防法に至っては、これは国際海上衝突予防法でございますから、日本だけの独特なものというものではあり得ないわけですが、そういうことを考えますと、ただいま現行法でやれることというのは、そういうことを申し上げましたけれども、最近大胆に、外国、むしろEC八カ国で、沿岸を巨大船を航行させないとかあるいは便宜置籍船を入港させない、あるいはタンカーを二重底にするというような政策がどんどん打ち出されるのを見ますと、どうも日本はそういう点では、そういう重要な政策的課題についておくれをとっているということが考えられてなりません。しかしながら、やはり立法には立法の必要な根拠あるいは実態あるいはデータが必要でございまして、いまだにそういうことを、アメリカの大統領のように声明をばっとなすようなお国柄と違つて、法律をきつと積み重ねてつくるからには、今度の瀬戸内海保全措置法のような特別立法の中に、幸い十七条にそういうものを取り込まれておりますから、個々の具体的内容、つまり政省令、告示等の中で十分こういうものを画期的に取り入れたらどうだろうということが私の提案でございます。

それから第二番目に、水先人でございますが、いまの日本の海洋政策を考へるときに、一番象徴的にこんなにおくれているという物差しの一つが水先人でありまして、もう一つはタンカーの乗組員に危険物の免状がないということでありまして、この二つが実に日本の海洋法、安全規制のおくれである象徴であります。その一つの水先人が、奇妙なことに戦前には定年制があったのであります。戦後なくなりまして、いまおっしゃるようになつて、瀬戸内海で八十歳以上、下津でもやはり八十歳以上がおります。関門にもおりました。階段を本当に上がれない、押して上げてもらわなければ

つことによつて、その中に入っていくわけですから、船から見ると自分の幅よりも狭く見えるわけです。その狭く見える中に入っていくときに、その橋脚が非常に心理的な妨害を受けまして、そして操船に非常に大きな影響を与えるということをやはり重視しなければ、その点、巨大船といえども、積んでいる航海計器は一万吨クラスと全く同じ航海計器しか積んでおりませんし、有効な距離計だつてないという実態でございますから、実際に積んである安全計器というのは実にお粗末でございます。これははっきり言えます。そういう点では安全テストというものは、どうも船舶運航者の意見が取り入れられないといううらみがあって、私たちは非常にひがんでおりますけれども、実際に船舶を運航する者の意見というものを取り入れなければ、土木的な発想だけでは本当の安全アセスメントにはならないということ、現地の体験から申し上げておきたいと思ひます。

○岩崎参考人 先ほどの第三次処理のことでございますが、私は直接研究はいたしておりません。したがしまして、正確なお答えはできませんが、私が関係する範囲で、聞いている範囲では、おっしゃる通りに、現在では実験室の段階で、不可能ではないにしても非常にむずかしいというふう聞いております。

以上でございます。

○森井委員 最後に、海田湾につきましてはヘッドロが多くて、もう埋め立てて封じ込めなければどうにもならないというのがいままで私どもが受けた説明でございましたが、しかもぐつてみられた先ほどの写真を見ますと、ヘッドロというのはほとんどないということでありました。

城参考人にお伺いをするわけでありますが、そういう海底の状況の場合、あるいはまた貝を掘っている写真がありましたけれども、瓦れきをちょっとのければもとの海に返るという感じを私は受けたわけですが、そのとおりなのかどうなのか、最後にお答えをいただきます。

○城参考人 お答えします。

このことについては、私たちが調査する以前から住民の方々がずっと言い続けられてきたことなんです。結局私たちは、住民の人たちが生活の経験の中で感じておられる、知っておられることをこういう調査を通して確かめたということでありまして、やはり海は生きていく、漁民の方もそれとずつと言ひ続けておられるわけで、漁業権を放棄したのは、単に県がもう埋め立てるから放棄せよということで放棄したんだということを言われておりますけれども、海は生きていくと思つております。

○森井委員 終わります。

○久保委員長 次に、坂口力君。

○坂口委員 各参考人、大変お忙しい中をきょうは御出席をいただきましてありがとうございます。

まず岩崎参考人からお聞きをさせていただきたいと思ひますが、先生の伊勢湾における赤潮のいろいろの御研究の結果を先ほど細かく聞かせていただいたわけでございます。先生のお話を聞きまして、赤潮に対する原因と申しますか、その要因というものがかなり明らかになっているということとを私どももわからせていただいたわけでございますけれども、さてこれを防いでいけますためにどの程度これを抑えていけばいいのか、それはもちろん窒素にいたしましては焼にいたしまして、ゼロ近くに持っていけばいいんでしょうけれども、それにも限度があると思ひます。先生は伊勢湾でやりになつたわけでございますから伊勢湾のデータで結構でございますが、現在の窒素、焼を大体どの程度の、何分の一とかその辺の数字で結構でございますが、どの辺のところまで濃度を下げていけばいいのか、それに対して、それが現在の科学水準からいまして技術的に可能かどうかというふうにお考えになるかどうか、これをまず一つお聞きをしたい。

それから、もう一問続けて申しますので続けてお答えをいただきたいと思ひますが、それを防ぎますためには、工場排水もございまして、それが

ら生活排水もあるわけでございます。特に伊勢湾の場合には四五%、約半分近くが生活排水ということでございまして。そういったしますと、下水道等の完備がこれから非常に重要になってくると思つたわけでございます。これは非常に専門的におやりになっている先生に少し幅の広がった聞き方をしたのであるいは失礼かと思ひますが、下水道なるものをどのぐらいなところまで完備していけば、いまの赤潮をこのぐらゐは抑えることができるんだがなというふうな、先生の実感でも結構でございますが、その辺のところもあわせてお聞かせいただければと思ひます。

○岩崎参考人 ただいまの御質問は大変むずかしい質問でございますが、私が研究をやりましたのは主に瀬戸内海の赤潮についてやっております。瀬戸内海でもそれから伊勢湾でもそれほど事情は変わりないと思ひますが、私どもが赤潮関係の問題を取り扱っております一番問題になりますのは、実験室的な結果と、それから現場との対応というふうな突き合わせと申しまして、両面の裏づけが困難な点でございます。それで、どのくらいの目標にしようかと申しますと、実験室的な立場からとそれから現場での立場からと、やはりそういう二つの面の考え方がありと思ひますが、私どもは、いままでの瀬戸内海の例から申しますと、目標としましては、海域のCODの量が1ppm以下が望ましいというふうにお考えしております。それから、窒素と焼につきましてもやはり規制措置は必要じゃないかと考えられますが、おっしゃる通りに、三次処理ということになれば大変むずかしい問題もあると思ひます。したがしまして、私は、現段階では、さしあたり化学的酸素要求量に焦点を当ててその総量規制を考えたいただけたらというふうにお考えしております。

下水道とそれからいわゆる生活排水の処理の問題でございますが、何%達成すればよろしいかというところでございまして、私には何%ということでは申し上げられませんが、できるだけ可能

な限り、そういう排水処理がなされることが望ましいというふうにお考えしております。

○坂口委員 もう一度聞かせていただきたいと思ひますが、先ほど先生のお話の中で、プランクトンの体内の窒素と焼の比が七対一というふうにお生おっしゃいます。瀬戸内海等における海水におけるものは、大体十五対一ないし二十対一というふうなお話があったわけでございます。そういったしますと、これは焼が非常に大事だということをお生おっしゃったわけでございますが、ちょっともう一つだけ付け加えていただけませんか。

○岩崎参考人 ただいまのようにプランクトンの生活、増殖には、やはり窒素も焼も基本的な栄養塩として必要だと思ひます。それは、それがなければ増殖できないという立場からはっきりしておると思ひます。ただ、赤潮と関連する場合は、赤潮の場合は先ほども申し上げましたようにいろいろな要素がございまして、窒素も焼も、それからそのほかに金属あるいは有機物等ございまして、窒素、焼によつて発生する赤潮も、いままでの研究結果では三件ほど知られております。しかし、全体的な立場から見ますと、やはり先ほど申し上げましたような生物の分解過程の有機物が大きく作用しているように感じられます。したがしまして、どちらが大事ということについては一概にお答えできないと思ひますけれども、私は、私並に私どもの研究グループの考えでは、やはり有機物の方がより大きく作用しているというふうにお考えしております。

○坂口委員 ありがとうございます。

それから、次に野村参考人にお聞きをしたいと思ひますが、先ほど下水道の問題を取り上げられました。最後に少し触れられたわけでございますけれども、野村参考人はきょうは生活環境部長さんとしてではなく、東海三県のまとめ役としての立場で御出席をいただいているわけでありまして、部長さんとしてのお仕事をなさっているわけでございますので、そういった実際のお立場も踏ま

えてお答えをいただければというふうに思っています。

特に下水道の問題が伊勢湾の汚染に非常に大きく関係していることは私もよくわかるわけですが、現実問題としてなかなか完備していかないのが実情でございます。そういった意味で、下水道を整備していきまうためにはかなりの補助金等も出ておられますけれども、なおかつ現状では非常にむずかしい。地方自治体が受け持ちますパーセントとしてはかなり低いパーセントではありますけれども、全体の額が非常に大きいものになります。その辺の辺り、さみだいなものはだで直に感じてもらえなうと思われたいでございます。たとえば四〇〇の達成というのが一応一つの当面の目標になっておりますけれども、先ほどおっしゃったように五カ年間ぐらいでこれを達成していくということが、果たして現在の地方財政からいって可能かどうかということをお聞きしたいと思っております。それが一つでございます。

それから続けてお聞きをしたいと思っておりますが、先ほど野村参考人は、ぜひこの法案を今国会で成立をといておられるわけでございますけれども、この今国会で出されておられる御議論のありまうように、いろいろ不備なところもある、こういうふうな意見も多うございませう。もう少し議論を重ねてからゆくりやうじやないかという意見もあるわけでございます。また、いま野村参考人のように、これ以上捨てておけばもう大変なことになる、ともかくにも、給量規制だけをまず導入して、それから次のことは考えようという意見

見もあるわけでございます。現実にはいろいろの立場から対応しておみえになりまして、このままの状態では、と申しますのは、いまの立法だけの状態で時間が経過していきば一体どういふことになっていくのか、ともかくにも、給量規制を導入しなければならぬというのにかゝることをどう感じてもらえなうか、ひとつお聞きをしたい。

それからもう一つ、伊勢湾総合対策協議会の委員としての御出席でございますけれども、たとえば、これは瀬戸内海におきましても、瀬戸内海の関係する府県あるいは市町村いろいろの立場がございまして、意見調整というのがむずかしいと思われたいと思っております。これは東京湾におきましても伊勢湾におきましても同じことが言えると思われたいと思っておりますが、意見調整上どういふことを政府に対して要望なさるか、これだけはぜひ今後気をつけてやってほしいとか、あるいは法律上こういふことを盛り込んでもらえなうか、といったこと、その辺の何かお感じになっていふことがありましたら、つけ加えていただきたいと思います。

以上、大まかに申しまして、二点、最後の方は二つにまた分けましたけれども、お聞きせたいと思いたいと思っております。

○野村参考人 四、御質問いただいたわけでございますが、最初の下水道問題でございますけれども、まず最初にちよつと訂正させていただきますのは、先ほど申し上げましたのは、国の第四次下水道の整備計画、これが二二・八を四〇％に持っていた、このようにな身になっております。

念ながら本県はこれより低くあつて、五十年程度の数字は三・八、これを五年間で八％に持っていくたい、このような形になっております。

ております。したがしまして、両者絡み合つて、いままで下水道計画は遅々として進まない。ただ、先ほど申し上げましたように、この際、伊勢湾の給量規制をやるんだというふうなそういう運びになってまいりますと、これがまた大きく下水道整備を前進させる契機になるんじゃないか、このように考えておられるわけでございます。

それから、この給量規制の問題でゆくりやうという考えもあるが、ともかく早くやれという考えもある。私は、先ほど申し上げましたように、なるべく早く今国会の成立をお願いしたいと思っております。

それから、三番目の、伊勢湾対策のいわゆる協議会としてそれぞれ意見調整もあるわけでございますけれども、まず、この機会に何か要望する事項があるかないか。私は、せんだつて見せていただきました環境庁の原案で結構だと思つて、これを推し進めていただきたいと思います。

なお、地域におきまして、三県一市の間でそれぞれ調整をしなければならぬ面もあるわけでございますけれども、私どももいたしましては、そういう細部の問題につきましては、今後環境庁の応援も得て、地元の調整を進めてまいりたい、このように考えます。

以上でございます。

○坂口委員 ありがとうございます。まだお聞きしたいと思つた問題もございませうが、時間がございませうので、田尻参考人にもう一つお聞きをしたいと思います。

先ほど十七条の問題を中心にして、いろいろ具体的なお話をお伺いさせていただきました。参考人のいままでの経験から、非常に説得力のあるお話をちょうだいしたわけでございますが、先ほどのお話でございます、この十七条ができたけれども、ここに書いてあるこの内容が、いかにいかに書いてあるいろいろな通達等が出てくる、これではもうだめだというお話を聞いて、具体的にいろいろお聞きしたいわけでございますけれども、この辺のところを参考人と

しては、少なくともこれだけはここに入れたらというふうなお気持ちでございます。ひとつお聞きをいただきたいと思います。

○田尻参考人 先ほど申し上げましたのは、こういうような条項が設けられたこと自体の意義を私は非常に高く評価したいと思つております。このように抽象的な字句ではもうどういふふうなところまで来ている。こういうふうな字句は、やはり海洋汚染防止法全体にもあるわけでございます。そういう意味で、瀬戸内海保全措置法の中にこれが設けられたことの意義は、むしろこの内容によって明らかにしなければ、何らこの条項を設けたことすら意義がなくなるんじゃないか。ある意味では海洋汚染防止法と同じことが書いてあるんじゃないかという反論にたえられないのではないかと、こう思つておられます。そういう意味で、この特別立法、瀬戸内海に焦点を当てた特別立法であれば、いろいろな具体策が盛り込まれるんじゃないかというのを期待したいと思つて、具体的な内容を提案したわけでございます。

その中で、先生、特に何をやるべきかということをお指摘ございましたけれども、先ほど申し上げた、とにかく給量規制という言葉がはやっておりますので、やはり瀬戸内海のタンカーの給量規制でございますね、それもやはりひとつ考えてみたらどうかということが考えられるわけなんです。

それで、私は非常に端的に、巨大船のトン数規制だけを申し上げましたけれども、やはりそれを契機に船舶の給量規制。それを具体的に申し上げますと、瀬戸内海には非常に悪い港が多うございまして、単に水島だけではなくて、福山もやはり非常に悪い港なんです。そういう狭い水道を通過して、しかもカーブが鋭い港に横切ります。漁船がいっぱいいる。あそこを二十四時間通りますと本間に命が縮むわけですが、そういう中に、大きな船が入る港がまた小さい。となりますと、瀬戸内海の中の港の個々のトン数アセスメントです、この港にはこれだけのトン数が精いっぱい

という、そのことはきちっと物差しで出てまいりますから。航路幅とそれから水深とそれから泊地の面積で出てまいります。これは非常に明らかに出てまいりますので、そういうものを適用した瀬戸内海の中の各港のいわゆる入港船舶のトン数規制、これを考えたかどうか、そういうことによつて、瀬戸内海に入る船舶の総量規制への展望が開けるということを一つだけつけ加えさせていただきますかと思ひます。

○坂口委員 もう一つだけ、先生、簡単に結構でございますので、お答えをいただきたいと思ひますが、十八条に「船舶内における油の処理技術」というのがこの法案に出てくるわけでございますが、この「船舶内における油の処理技術」というものは最近もうかなり発達しているのでございますか、この辺のところを簡単に結構でございますので、お触れいただきたいと思ひます。

○田原参考人 現在、海洋汚染防止法でビルジ排出防止装置というものを、具体的な規格を定めて設けておりますので、このビルジに関しては、それは可能でございます。つまり、船底にたまったエンジンルームなんかのいわゆる油を含んだ汚水でございますね、これは処理できるということでございますけれども、これも、規制がやはり一〇〇ppmというふうな、工場排水に比べれば非常に甘い数値でございますので、これはやはり、もっともっと改良して、そうしてもっといい、きれいな水が出るような設備にしなければならぬ。そういう意味では十分なものとは考えません。しかしながら、一応規制上は備えつけは義務づけられているということでございます。

○坂口委員 城参考人について最後に聞きをして、終わりにさせていただきますと思ひます。先ほど海田湾でございますか、あのお話をされましたときに、最近だんだんきれいになってきているということをおっしゃった私はちょっと記憶しているのですが、これは臨時措置法の効果がある程度出ているというふうに先生がおっしゃったのでしょいか、それとも、あれは現在のような

景気の停滞等も影響して一時的によくなっているというふうな意味でおっしゃったのでしょいか、その辺をちょっとお聞かせをいただきたい。

○城参考人 私たちもそれをしよっちゃう議論しているわけですが、結論としては両方だろうというふうな考えであります。だから、負荷量も減ったし、それから景気の停滞によって汚染も減ったというふうな考えであります。

○坂口委員 ありがとうございます。時間が参りましたので、終わらせていただきます。

○久保委員長 次に、中井治君。

○中井委員 参考人の皆さん、きょうは大変ありがとうございました。私が最後のようでございます。もうすでに質問等も出尽くしたと思ひます。重なる部分もあるかもしれませんが、簡単にそれぞれの参考人の皆さんにお尋ねしたいと思ひます。

最初に岩崎先生にお尋ねするわけであります。最初は大変素人っぽい質問で恐縮であります。赤潮の原因究明というのは、いまのような研究ペースで行けば大体何年ぐらい先にはわかる、このようにお考えでございますか。

○岩崎参考人 先ほど申し上げましたように、日本では組織的に赤潮研究が始まりましたのは昭和四十一年からでございます。それから十数年経過しているわけでございますが、かなりのものが明らかになってきていると思ひます。さうでございますからして、どこまで解明するかという問題が一つ問題だと思ひますが、現在のような状態で推移しますれば、さらに十年かればかなり明らかになるのではないかと、このように思ひます。と申しますのは、アメリカの先ほど御紹介しましたフロリダの研究でございます。二十数年かかっておりますが、おおよそのことは明らかにされてきているわけでございますが、やはり二、三不明の問題が残されているというふうな状態でございます。

○中井委員 もう一つ先生にお尋ねを申し上げます。先ほどの坂口委員の質問と同じようなことになるかと思ひますが、先生のお話の中でございました瀬戸内海の対策でございます。

今度瀬戸内海の特別法で、環境庁長官が必要と思へば構についての規制ができる、こういうことになっているわけでありまして、伊勢湾、東京湾についてはこれが書かれていない。国会の答弁の中で、先ほどの先生のお話と同じく、主たる原因ではないけれども、技術的にはやれるから、伊勢湾、東京湾等もやろうと思へば各府県がやりになっていただいても結構だ、こんな程度の話であつたわけでありまして、実際、焼対策を進めるということが構規制をするということが、現実には幾つかの種類の赤潮に対して十分な効果を持つ、あるいは赤潮を減らしていく大きな力になるとお考えでございますか。

○岩崎参考人 先ほど申し上げましたように、有機物と同様、構規制もやはり必要じゃないかというふうに思ひます。ただ、その規制の量につきましては、その海域の特性もございまして、いま私とれぐれいということとは申し上げることはできません。

○中井委員 城参考人にお尋ねを申し上げます。お話を聞かせていただいて、大変私は聞き方が悪いかと思うのですが、先生の御専攻が、学問の御専門がわからないのでありますが、ちょっとお聞かせ願えますでしょうか。

○城参考人 化学です。

○中井委員 そうですか。そうしますと、先ほどの瀬戸内海の埋め立て——私自体は伊勢湾沿いに選挙区がございまして、瀬戸内海よりも伊勢湾や東京湾の方がもっと汚れている。汚れている順番から言えば東京湾、伊勢湾、瀬戸内海である。逆に、瀬戸内海でいうことができれば、もっと汚れているところはもっとがんばってやらなければ戻らない、こういうふうな考えのわけですか。それと、先生自体が原則的に瀬戸内海の埋め立てを禁止する——これは瀬戸内海という大変景色のきれいなところということもございまして、私

らに言わせれば伊勢湾ももっときれいだ、郷土ばかりでございますから思っているわけでございますが、やはり全国的にどういうところまで海がいったらもう埋め立てを禁止してしまふべきだ、こういうような一定の基準というものがなければ私はいかぬと思ひます。そういう基準を先生はどこにお置きになっておられるか、いわゆる化学的な海の汚れの基準というものをどこにお置きになっておられるか、お聞かせを願ひたいと思ひます。

○城参考人 先ほどから総量規制という問題がありますけれども、埋め立て問題についても、やはり非常にわかりやすい言葉で言えば総量規制というのですか、特に集中、都市化した湾ではほとんど自然海岸というのはなくなっているわけですが、単なる景観の喪失ということだけではなくて、海の浄化能力の喪失ということでもありますし、それが海の汚染につながっているわけですので、意味ではやはり湾々に限って総量規制というのですか、埋め立てはこまめでしか許さないんだというふうな考えをべきだろと思ひます。

そういう意味で瀬戸内海を見ますと、公害問題の起きているところはもう総量規制の基準を超えているのではないかと、では、どこにその基準を置くかという問題ですけれども、やはりそれはかなり学問的な議論をしないといけないと思ひますが、理想論を言えば、五割というふうなところには置かない限り、恐らく浄化能力を上げていくということではできないだらうと思ひます。そういう意味で、自然の浜をまたつくろつという運動も最近はあるけれども、そういうことは注目すべきだと思ひます。ただ大阪湾、広島湾などを調べてみますと、もう自然の浜というのは一〇%、そのくらいしかないわけですね。それではとても浄化能力は望めないし、生活を守ることではできない。そういう総量規制というのですか、浜の埋め立ての限界を考えて、もうそれを超えている湾では埋め立ては全面禁止、その中で現在の埋立地の

再利用を考えていく、再配置を考えていくということではないかと思つています。

○中井委員 田尻参考人にお尋ねをいたします。大変本当にぞっとするようなすばらしい御意見をいただきました。それと同時に、何か公害の問題では、公害のあるいは環境保全の委員会ではどうして対処し得ないような御意見をお出しただいた。おっしゃるような大きな政策として、委員会とか各省とかいうのを除いて横断的にやらなければ、そういったことはなくならないと思うのでありますが、この法案に関して幾つかお教えをいただければありがたいと思います。

まず、明石海峡でずいぶん座礁あるいは衝突の事故がある、こういうことでありますが、その中でタンカー、いわゆる二十万トン以上のタンカーによるそういった事故というのはどのくらいの率で発生しているのか。それから瀬戸内海は五万トン以上はもう通してしまふ、こういう御意見でございましたけれども、たとえばその瀬戸内海において東京湾と同じく水先案内人の方の定年制、あるいは航路のきちとした設定、あるいは水先案内人の強制義務、こういうものをつければ、まあまあトン数に関しては、その港々の能力もありまして、五万トンじゃなくてもいいのだ、このようにお考えなのかという点が二点。それから伊勢湾、東京湾においては、先ほどのお話でちょっとばかり聞き漏らしたかもしれないのでありますが、瀬戸内海のような厳しい規制というものが、トン数規制というものをしなくても大丈夫かということが一つ。それから先ほどお話のございましたタンカーの二重底の問題、私も民主党もこれをやれということに非常に言っているわけでありますが、これをやれば、たとえば座礁、衝突のときにより油の流出というものが、まあ事故のぐあいにもよるでしょうけれども防げるのか、その点についてどうか。この四つを簡単に答えたいと思います。

○田尻参考人 第一点でございますが、明石海峡は先ほど全国の狭水道の中でも最も海難の発生件

数も多く、また通航隻数も多いということを申し上げました。ただ、幸いにして二十万トンクラス

の事故はまだ起こっておりません。その点は幸いなことでございますけれども、この明石海峡、備瀬戸内海というのは、通航隻数あるいは海難隻数から見て多いということから見まして、そのうちで一番操船しにくい二十万トンにやはり危険が一番多いということは当然言えると思います。それから二番目に水先人でございますけれども、水先人を乗せるということとはきわめて限定した効果しかございません。同じ人間のやることでございまして、多少その地域に詳しい人が操船をするというだけでございまして、その点は巨大タンカーなんかになりますと、水先人が乗ったからといって、もともと抱えている巨大タンカーの危険性などというものは根本的に防げるものではないと思つております。特に外国船の場合には、全然事情を知らない外国人よりは、現場に詳しい水先人の方が格段と非常に効果があるというところは言えますけれども、それとて、やはり巨大タンカーの場合には、水先人の限界というものは非常にあります。特に、昭和四十年に室蘭港で起こりました事故は水先人が起こした事故でございまして、ヘイムバルド号事件という、二万トンがあの岩壁に衝突した、これは水先人が操船中に起こした事故です。したがって、水先人といえどもやはり万全でない。

それから三番目に、他の湾でございます。もちろん伊良湖水道も千メートルの幅しかございませんで、私はやはり、あそこを二十万トンが通るのは無理だと思つてます。数字から言いますと、旋回圏というのが十万トンが七百メートル、二十万トンで千メートルちょっと要るわけですね。ぎりぎりです。だから、二十万トンといつても、いまは二十万トンというようなタンカーが多うございまして、これはやはり非常に問題があると思つてます。東京湾においては、さらにその危険性は無視できない。したがって、瀬戸内海と同じようなトン数規制が必要なのは論を待たない

ところであります。しかしながら、やはり何とい

ましても、まず、これらを上回る一番スケールの大きい瀬戸内海から、しかも、一番漁場の多い、漁船も多い瀬戸内海から実施していかないと、どうしてもやはり突破口が開けない。まず瀬戸内海でモデルをつくってみるということが、この東京湾や伊良湖水道、伊勢湾を考へる場合の大きな布石になるのではないかと、私は思つております。それから四番目に、船底の二重底の問題でございますが、座礁についてはやはり効果がございまして、これははっきり言えると思つてます。したがって、間もなく、ことし恐らくIMCOという国際海事会議が行われますが、ここで提案が出てくると思つてます。カーターもすでに提案しておりますし、日本も反対ばかりしないで、やはり当然これは賛成を他の国に先駆けてやるべきだと私は思つております。

○中井委員 野村参考人にお尋ねをいたします。伊勢湾の三県一市の協議体をつくつておられる中で、赤潮対策、赤潮研究について、独自の研究というものを国とは別におやりになっておるか、また、おやりになっておられると、それに年間大体どのくらいの費用をおかけになっておられるのか。おおよそで結構です、わからなかつたら三重県だけで結構です、お聞かせをいただきたいと思つてます。

○野村参考人 三重県だけで、この赤潮研究に五十三年度予算として三百三十三万計上いたしております。なお、その三県一市でもやっておりますが、正確な数字をいまちょっと持ち合わせておりません。

○中井委員 先ほど岩崎先生にお尋ねをいたしました、十年ぐらいいまだいまのままでいってもわからないんじゃないかというようなことでございまして、そういったことを、各地の赤潮が出てくるころの県がそれぞれやる、国もやるということじゃなしに、どうでございまして、全部国でやっていたかという方向について、伊勢湾の事務局をお預かりの身としてはどんなふうにお考

えてございましてか。

○野村参考人 この赤潮研究でございましてけれども、もちろん国は国の立場として従来からもやっておりますし、また、今後も続けていくのだからと思つてます。いま私、申し上げましたのは、県が将来総量規制に入つた場合に、それに備えて県独自の立場でやっている予算が先ほどの予算でございまして。

以上でございまして。

○中井委員 もう一つお尋ねをいたします。午前中にも参考人の方にお尋ねをしたのでありますが、先ほど岩崎先生にお尋ねしたと同じく、伊勢湾でも隣のいわゆる規制というものをやりになるというお考えがあるかどうかということが一つ。

それから、それと同時に、自然海岸ですね。瀬戸内海の中に盛られております自然海岸の発想というのは、私はすばらしい発想だと思つてます。特に自然海岸率というものが、先ほどの城参考人のお話じゃありませんが、伊勢湾、東京湾というものは、もうすでに瀬戸内海よりかはるかに少ないわけでありまして。そういったことを考えると、ぜひ伊勢湾の沿岸でもおやりをいただきたいと思うのでありますが、そういった点についてお考えがございましてか。

○野村参考人 まず、隣の規制の問題でございまして、私、こちらの方の専門家ではございせんが、話を伺っておりますと、例の赤潮対策として考えた場合に、磯か窒素あるいは有機物なのか、あるいはまた、それを三者とも規制しなければならぬのか、あるいはその中の一方のみを規制すれば赤潮が減っていくのか、そのようなことは恐らく今後の問題じゃないかと思つてます。したがって、今後研究が積み重なっていく過程で、そのわかつた知見で段階的に実施していく必要がある、このように考えます。ただ、技術的に、たとえば水処理の段階等からいいますと、窒素よりも隣の磯の方が技術的には制御しやすいというような現況のようでございまして。それから、自然

景観等、自然海岸ですか、このような問題もござ
います。

ただ、現時点で議論いたしておりますのは、い
わゆる伊勢湾の環境基準、先ほど申し上げました
ように、B海域、C海域ではかなり達成されてお
りますけれども、A海域ではほとんど達成されて
いない。こういったようなことから、いわゆるき
れいな水という基準を、現在の環境基準が一〇〇
％合致する、そのような時点でいま議論をいたし
ておりまして、もし伊勢湾がきれいになって、あ
るいはまた、その過程におきまして、いま申し
上げました自然景観等、こういう要因も今後の問
題として考えなければならぬのじゃないか、こ
のように考えます。

以上です。

○中井委員 ありがとうございます。

○久保委員長 以上で参考人に対する質疑は終了
いたしました。

この際、参考人各位に一言ごあいさつを申し上
げます。

本日は、御多用中のところ、長時間にわたり貴
重な御意見をお述べいただきまして、まことにあ
りがとうございました。委員会を代表いたしまし
て厚くお礼を申し上げます。(拍手)

次回は、明九日火曜日午前十時理事会、十時三
十分より委員会を開会することとし、本日は、こ
れにて散会いたします。

午後四時四十六分散会

昭和五十三年五月二十三日印刷

昭和五十三年五月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

T