

第九十一回国会 衆議院 運輸委員会 議 録 第 六 号

昭和五十五年三月二十八日(金曜日)

午前十時十一分開議

出席委員

委員長 古屋 亨君

理事 佐藤 守良君

理事 保岡 興治君

理事 吉原 米治君

理事 三浦 久君

相沢 英之君

瓦 力君

三枝 三郎君

三原 朝雄君

久保 三郎君

新盛 辰雄君

石田幸四郎君

藪仲 義彦君

渡部 正郎君

出席國務大臣

運輸大臣 地崎宇三郎君

出席政府委員

環境庁水質保全局長 馬場 道夫君

運輸大臣官房総務課長 永井 浩君

運輸省海運局長 妹尾 弘人君

運輸省船舶局長 謝敷 宗登君

運輸省船舶局長 山元伊佐久君

運輸省港灣局長 鮫島 泰佑君

運輸省航空局長 松本 操君

海上保安庁長官 真島 健君

委員外の出席者

科学技術庁原子力安全局放射能監理室長 穂波 健君

環境庁水質保全局企画課長 原 健彦君

外務大臣官房外務参事官 井口 武夫君

通商産業省立地公害局公害防止指導課長 越川 文雄君

通商産業省基礎産業局化学製品課長 大高 英男君

運輸大臣官房審議官 西村 康雄君

運輸大臣官房環境課長 高島 等君

海上保安庁警備救難部長 野呂 隆君

労働省労働基準局監督課長 岡部 晃三君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

三月二十八日

辞任

宇野 亨君

齊藤 正男君

同日

瓦 力君

日野 市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

補欠選任

瓦 力君

日野 市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

同日

力君

市朗君

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第四九号)

○古屋委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。三浦久君。

○三浦(久)委員 まず通産省に、多くの入札に被害を及ぼしましたあのカネミ油症事件、これの原因になりましたPCBの問題についてちょっとお尋ねしたいのですが、いまPCBは製造中止になつておりまして、そしていろいろな回収がなされていっていると思います。そういう意味で、現在PCB自体が貯蔵されているのがあると思うのですけれども、その貯蔵されているPCBの量、それから場所、保管方法、これについてお尋ねをしたいと思います。

○大高説明員 お答え申し上げます。

PCBは現在、鐘淵化学工業株式会社の高砂工場におきまして、約五千七百トンが屋外タンク貯蔵所及び倉庫に保管されております。それから三菱モンサント株式会社におきましては、九百二十

六トンが保管されておるところでございます。

○三浦(久)委員 これは高砂市の海岸にタンクがあるのだらうと思うのですが、大変危険な状況ではないかと私は思っています。あのカネミ油症事件が発生したのも、このPCBというのは腐食性があるということですね。そのためにピンホールがあいたわけですから、そういう意味で、これをいつまでも現在のような保管方法で放置しておくことはできないのではないかと、もしも水島事故のような流出事故などになりますと、これは海洋汚

染といいますが、海は死の海になってしまうのではないかと、それを私は抱いておるわけですが、環境庁来ておりますか。現在このPCBによる環境汚染の状況はどうなっているのか。公共水域だけで結構です。

○原説明員 お答えいたします。

PCBによりまして環境の汚染状況、環境基準への適合状況に関しまして御説明申し上げたいと思

います。

五十二年度の全国の河川、海域等の水質の調査の結果によりまして、PCBにつきまして環境基準に適合しないものが三千九百二十七件中四検体ございまして、〇・一二%でございます。この場所は香川県で三検体、それから三重県で一検体あつたわけでございます。その後、五十三年度におきまして同地点の調査をいたしましたところ、PCBは検出されませんでした。また、五十三年度におきましてPCBの基準に適合しない検体の検出は、兵庫県で一検体、これは四千二百一十一検体調査いたしましたところ一検体ということと、

〇・二%でございますが、一検体でございます。その後、調査の後をフォローしておりますけれども、検出されておられません。

以上でございます。

○三浦(久)委員 いまのお答えですと、海または川に関しては、PCBに関してはほぼ良好な状態だということですが、流出事故のようなものが発生しないということは言えないと私は思うのです。そういう意味で、万が一こういう事故が発生したら大変なことになるわけで、これを永久に現在の保管方法でもって貯蔵していくことは適当ではないと私は考えているわけですが、通産省といたしましては、今後この貯蔵PCBの最終的な処理についてどういうようにお考えになって

いらつしやるのかお尋ねをいたしたいと思ひます。

○越川説明員 お答え申し上げます。

液状の廃PCBにつきましては、できるだけ洋上焼却をしていきたいということでは、いま検討いたしておるところでございます。

○三浦(久)委員 これは製造中止になって貯蔵されてからかなりの年限がたつわけですが、最終的には洋上焼却がいいということなんですが、いままではどうしてそれができなかったのでしょうか。

○越川説明員 私どもの方といたしましては、洋上焼却をいたす上でする安全と、また確実にやれなければいけないことを大前提といたしておりまして、学識経験者の方々に御協力いただきまして、五十二年から委員会を設けまして技術的な検討等を行つてきておるわけでございまして、慎重な検討ということと、また一方では、私どもの方といたしましては、委員会の検討結果として外国の船、いわゆる廃油等の焼却につきましても実績がかなりある船を利用したいというようにございまして、その配船上の問題等もございまして時間がかかつておるということでございます。

○三浦(久)委員 いまオランダにバルカナス号というのがありますね。これはPCBを焼却する能力があるというふうに言われておりますけれども、このバルカナス号を使って焼却をするとか、そういうことはお考えになつていらつしやるのでしょうか。

○越川説明員 先ほど私のお答えの中で申し上げました外国船というのが先生御指摘のバルカナス号でございます。これが有機塩素系の廃油の焼却について世界で一番実績を持っておるということで、先ほど申し上げました委員会におきましても、それでやれば安全に焼却が可能であるという一応の方向は出てございます。

○三浦(久)委員 そうしますと、いつからそういう洋上焼却にかかれるわけでしょうか。

○越川説明員 先ほどお答え申し上げましたよう

に、これまで安全性についての一応の方向が出てまいつたわけでございますけれども、これにつきましてさらに具体的に洋上焼却を実施していくという上から、環境面、安全面で現実の焼却に即した細部の検討を現在やっておるということでございまして、そういったような検討あるいは漁業関係者等との調整を通して、できるだけ早い機会に実現したいと考えておるわけでございまして。

○三浦(久)委員 できるだけ早い機会にと言われるのですけれども、私が通産省にお聞きしたのでは、さつきのお答えで大体六千六百何トンある。これを洋上焼却するのに大体三カ月くらいかかるというふうなお話ですね。そうすると、いま漁業権、漁業補償の問題をちよつと言われましたけれども、公海で燃やすわけでしょうか。今度、この法律によればちゃんとそういう海域まで指定されるわけですね。そうすれば何も漁業権の問題とか、そういうものは起きてこない。また、公海上にはいわゆる漁業権というものは存在していないと思ふのです。たとえば公海であればこの船だつて通つていけるし、自衛隊はほとんど演習もやつていける。そういうことで、そういう問題は余り大きな問題じゃない。特にこの法律が出ればそういうことは全部解決できるわけですね。私は、大体いつごろまでにその焼却を終わらせたいというような計画があればお教えいただきたいと思ふのです。このことはまた、いわゆるカネミ油症患者さんの切なる願いでもあると思ふのです。ですから、その辺のおおよそのめどもについておればお話しいただきたいと思ふのです。

○越川説明員 洋上焼却を具体的にどこで場所で行うか等につきましては、気象条件等の問題もございまして、先ほどのお答えの中にございました。委員会におきましてこれから具体的に御検討いただく、また関係諸機関もございまして、漁業関係の方々との調整もございまして、そういったような面からの検討も必要になつておるわけでございまして、それと、何と申し申しても、現段階におきましては技術的な面での検討すべきこともまだ残つ

てございますので、そういったようなものを見通しを得た上でということになるかと思ひます。

○三浦(久)委員 しかし、もう製造中止になつてから何年たちますか。四十六年でしよう、製造中止の行政指導を出したのが、それでいまだに研究中、そんなことは許されないのじゃないかと私は思ふのです。国民感情から見ても、もつと具体的に作業を進めるべきですよ、八年も九年もたつてゐるのですからね。ですから、一日も早くその焼却に取りかかるように強く希望しておきたいと思ひます。

それから、運輸省にお尋ねしますが、海上焼却の問題に関して今度新たに法改正で規制を設けることになつておりますけれども、たとえば海上焼却の場合に、船舶の例について言えば、まだ日本にはそういう焼却船というのはいくつかないわけですね。いままで規制がなくて自由にできるといふような状況の中でも、海上でまた船上でそういう焼却をした例はないわけですね。そうすると、これは運輸省にとつては未知の世界だ。そういう炉について検査済み証とかいろいろものを発行していかねければならぬ。この炉は船に積んでいくわけですから、技術的にいろいろ問題が出てくるだろうと私は思ふのです。この検査は船舶検査官がおやりになりますね。そうすると、この前原子力船「むつ」のときにも、その炉に関しては船舶検査官がおやりになつて――謝敷さんが首席船舶検査官だつた当時です。私は正直言つて、船舶検査官の教育、技術的な問題も含めて教育をしっかりとしないと、実効のあるそういう焼却炉の規制とか焼却方法の規制、そういうものができないのじゃないかと思ふのです。ですから、仏つくつて魂入れずなんということを言ひますけれども、こういう制度をつくつてもそれに対応できるような運輸省の体制ができていないと絵にかいたもちになつてしまふということをお心配するわけです。

そういう意味で、この船舶検査官に対する教育を具体的にどういうようにこの法案との絡みでやらせようとしているのか、それをお教えいただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 今度の海洋汚染防止法の改正に伴います洋上焼却につきましては、基本的に要焼却確認物質を洋上で燃やすわけでございまして。私どもとしては、まず焼却設備の構造なりあるいは焼却方法なりについて条約の附属書で技術的な内容が規定されております。この技術的な内容で見ると、先ほど問題になりました有機ハロゲン加工物等の分解効率を燃焼効率で代替するという代替方法をとつております。したがしまして、基本的には現在船舶検査官二百四十名おりますが、大学で造船なり、あるいは機関なり、あるいは電子工学をやつておりますが、燃焼に関する基本的な勉強はしておるわけでございまして。したがしまして、あとは燃焼についての燃焼効率を確認し、燃焼温度を確認し、排ガスのガス分析、これは最近では計器で自動的にやることになりましたが、こういったことが決まつてまいりましたれば、それに応じて燃焼に関する基本的な工学の知識をもとにして研修をやつてまいりたい、こう考えております。

○三浦(久)委員 それは二百四十名全部にやるのですか、それとも、たとえば船をそんなに何隻も何隻もあちこちでつくるというものじゃないから、結局は本省で何人かの専任のそういう船舶検査官というものを特別に教育するとか、どういふような方法をお考えになつていらつしやるのか。

○謝敷政府委員 現在のところ、化学関係の製品についての検査につきましては、本省に専門官を一人置いておまして、常時勉強させておりますが、この者を中心にしまして、先生御指摘のように多くの数にならないと思ひますので、なるべく専門の者を養成する意味で数をしばつて教育をしたい、こう考えております。

る船舶については置くようになっております。ところが、この焼却船の場合にそういう炉の管理者といいますが、こういうものは置くような設備になつていないのです。そうすると、一切船長がこれの責任を負わなければならない。これはどうも非現実的であり、実際のじやないのじやないかと思うのです。ですから、油濁防止管理者というようなものを一面では置いていくわけですから、この法改正でもって洋上焼却が規制されるということになれば、当然やはり炉の専門の管理者といいますが、そういうものを置く必要があるのじやないかと私は思うのですが、この点、いかがでございますでしょうか。

○永井(浩)政府委員 いま船舶局長からお答え申し上げましたように、炉そのものにつきましては、炉ごとに焼却の物質ごとの基準等を具体的に定めてございます。したがって、炉の運転そのものはそれほどむずかしい問題ではないと思ひます。しかも船の場合におきましては大体機関部がこれに当たつておりますが、炉関係の基礎教育も受けておられますので、そういった面で専門の管理者を置く必要はないかと思ひますが、先ほどございましたようなP.C.B.等特殊な物質のものにつきましては、たとえば海上保安庁の確認の際に専門家に立ち会つて指導してもらうというようなことも現在検討いたしております。

○三浦(久)委員 いまちよつと油濁防止管理者の問題が出ましたけれども、これは外国船には適用がないのです。事故を起こすのは外国船が非常に多いのです。ですから、油濁防止管理者もいないし、またその規定もつくらないといふというふうなことに外国船についてはなつてゐるのです。そういう結果かどうか、それは因果関係はつきりしないかもしれぬけれども、結局外国船についての事故が多い、こうなつてゐる。そうしますと、これは外国船に対してはどういう規制をしていくのかということが一つ問題だと思ひます。その点で運輸省の御意見をちよつと承りたいと思ひます。

○永井(浩)政府委員 御指摘のように、油濁防止管理者の設置とかあるいは業務規定の策定につきまして、これは日本独特の制度でございます。したがって、これを外国船に適用するということは、国際協調上もいろいろ問題があるかと思ひます。そのほかの規定につきましては、一般的にわが国の領海であれば当然適用があるわけでございます。そういう面でも十分指導なり取り締まりをやつていく、このように考えております。

○三浦(久)委員 お話を聞きますと、いろいろ外国ごと中国語だとかギリシャ語だとかいろいろなものでもって簡単な絵入りのパンフレットみたいなものをつくつて渡していらつじやるようではないか。やはり荷受け会社に油濁防止管理者を置くべきじやないか。荷受け会社というのは何かとつぎな感じがするかもしれないけれども、しかしたとえば四日市の港であつた事故が二回にわたつて連続して起きました。あの場合でも実質的にはその賠償の責任をとつてゐるのは荷受け会社です。外国船じやない。外国船がやらなければ荷受け会社の方でやりますということに約束してゐるわけですからね。だから実際の処理に当たつてはやはり荷受け会社がそういう責任を持つてゐるわけですね。ですからいまでも荷受け会社が任意にそういういろいろな防災のために仕事をしようと思ひますけれども、しかしこれは法律上じつと荷受け会社に油濁防止管理者を置かせる、それで外国船については、それが自由に法律的な権限を持つて外国船にもちゃんと乗つていくようにする、こういうことをやうりやつた方がいんじやないか。これは法的にもそういうふうな制度を改めた方がいんじやないかというふうには私に考へてゐるのですけれども、その点、運輸省のお考えはいかがでしょう。

○永井(浩)政府委員 外国船の荷物につきまして、荷主の方の問題でございましてけれども、船舶は、運輸中の問題につきましては運送人である船会社の全責任でございまして、これに対して荷

主である会社が責任を持つというのは法律上不可能であらう、このように考えております。ただ、荷受け前後の問題につきましては、たとえば現在でも船から陸上のタンクに油を荷揚げするときに消防法等の規定で若干の規制はございます。そういった意味で荷受け前後の問題はあるいは検討の課題とならうかと思ひますけれども、少なくとも船が運輸中の問題については非常にむずかしい問題だらう、こういうふうな考へております。

○三浦(久)委員 私が言いましたのも荷受け前後の問題について伺つてゐるのですけれども、それはどうでしょうか。

○永井(浩)政府委員 今後勉強の課題とさせていただきます。

○三浦(久)委員 それから私、いまの制度の中で、事故が起きた場合に一つ不備な点があると思ひます。これはいろいろなことをやられておりますけれども、たとえば四日市の場合ですと、これはどうしても漁民は出てくるなといつたつて出てきます。船に乗つて、吸着マツトを投げたり、ひしゃくで油を取つたり、これは本当に涙ぐましい努力をしてゐると思ひます。特に四日市の場合には五十二年十一月八日に発生し、年が明けたらすぐ一月十九日にまた流出事故でしよう。漁民にとつては、特にこの時期というのはちよつとノリの作業を終わつて取り入れにかかるときなんです。ノリというのははちよつと寒いときですから。こういう時期に二度も起こされるということは漁民にとつては身を切られるよりつらい問題だと私は思ひます。ですから、どうしても自分でもつて出ていきます。出ていくと、これは新聞報道ですけれども、海上保安庁の方で邪魔になるといふようなことで散らすといふような事態も出てゐると聞いてゐるんですよ。私は、漁民というのは自分のノリ漁場だけを守る、そういう観点で動きますから、そうじやなくて、もうノリはだめだといふような判断を海上保安庁がすれば、ノリはだめだけれども今度もつとほかの被害が起きないようになつていふような立場で海上保安庁は動

くから、それは確かに邪魔だといふような場合もあるだらうと思ひます。しかし、少なくとも私はこういう大きな油の流出事故が起きた場合には、漁民の協力がなければ絶対にこれは解決できない問題だらうと思つてゐるんですよ。その点は運輸省どういふふうにお考えでしょうか。

○真島政府委員 いま先生御指摘のように、事故が起つた場合その近辺でノリひびその他が非常に多いといふようなときには特にそうでございますが、その他の場合でも、地元の有為な漁協なり漁民の方々の御協力というものは非常に大切な要因だと思つております。

○三浦(久)委員 そうであると思へば、いまたとえば防災センターが契約防災措置実施者ですか、こういうものをつくつて一定の訓練もしておられると思ひますけれども、漁業組合とそういう契約防災措置実施者といふことで契約をしてゐるといふ例は香川県だけなんです。そうしますと私はやつぱりこういうやむにやまれず出動してくる漁民、こういう人々を、万が一事故が起きた場合には一つのそういう防災体制の中に組織的に組み入れる、そしておのおのその持ち分に從つて有効な対策を講ずることができるよう日常ごろからしておくといいことが大事じやないかと思ひます。そうでないと、おまえは邪魔だとか、何言つてゐるんだ、おれのノリがつぶされるのに邪魔だとは何だとかいつて現場でそういう摩擦が起きま

す、これはもうちよつと防災の美が上がらないといふようなことになりまふ。ですから、たとえば事故が発生したら海上保安庁への通報義務がありますから海上保安庁に来る。それから自治体にすぐ連絡をとるとか、それから漁業協同組合に連絡をとるとか、漁協が各個人に連絡をとる、そしてそれがおのおのどういふ持ち分て動くのかといふそういう計画をつくり、それは事故の態様がいろいろでしよつけれども、そういうやつぱりある程度の想定をして計画をつくり、そして年に一度とか二度そういう訓練を漁民を交えてやる、そういうことを検討すれば私は非常にスムーズに防

災の実が上がつていくんじやないかというふう
に考えるわけですね。この点、運輸省というふう
にお考えになつていらっしゃいますか。

○真島政府委員 先生も御承知かと思いますが、
全国の八十一港程度、非常に重要な港湾につきま
しては流災協と申しまして、油流出時の全体の体
制をどういうふうにするか、それから総合的に訓
練をここでやつていこうじやないかというふうな
ことで、これは任意団体でございますけれども、

タンカーの船舶所有者あるいは石油企業、港湾運
送業者、先ほど御指摘のございましたような防災
センターと契約しておるような業者の方、あるい
は漁業の関係者、海事関係の官公署、地方公共団
体、こういうようなものが一体となりまして、こ
れはもう大分前からこういう組織ができておるわ
けでございます。この団体におきまして実は総合
的な訓練というふうなものもやつておるわけ
でございます。ただ、この流災協の全組織、全国の
全部の中に漁業関係が入っているかどうかとい
いますと、やはりその辺は若干欠落しておる流災協
もあるようでございますが、今後こういうものと
防災センターという連絡をとりながら、現実
的に総合的な訓練というふうなことを漁協の方々
も含めた形で全体的な姿でやつていくように私
どもも指導し、努力をいたしたいと思つておりま
す。

○委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席
○三浦(久)委員 わかりました。防災センターと
契約防災措置実施者と訓練されているというので
すけれども、これは聞きますと五年に一度ぐら
いしか回つてこないというんですね。これではや
りなかなか実際の事故に対して対応はできないの
じやないか。いま漁民も入れてそういう訓練もす
るということですから、五年に一度というのじや
なくて、やはり事故が発生しそうな重要港湾につ
いてはできる限り頻りにやつていただくように要
望したいというふうに思います。

それから、大臣、この前B G財団の問題につ
いてお尋ねしまして、いろいろ問題点があるので、

詰めて統一見解を出したい、こういう大臣の御答
弁があつたわけですが、そのB G財団につ
いて、またお尋ねしたいと思ひます。

三月三十一日でB G財団に対する協賛レース、
いわゆる通達の期限が切れますけれども、現在の
時点でもこれを延期なさつたかどうか、お尋ね
したいと思ひます。

○西村説明員 お答え申し上げます。

B G財団におきましては、現在非常に各地域の
市町村から海洋センターを設置してほしいという
要望が強く参つております。そういう要望を受け
まして、B G財団自身として、現在の事業をさら
に拡張するかどうか、それを検討しております。

それで、その検討につきまして、先般先生に御報
告したと思ひますが、非公式な話がございまして、
それで私どもの方からいろいろ問題点を指摘し
たというふうな経緯がございまして、その後、ま
だB G財団は正式にこういうふうな事業でござい
たいというところは私どもの方に参つておりま
せん。したがしまして、運輸省としては、B G財
団から一応そういう問題点を煮詰めてまいりまし
た段階で、今後の延長問題というものを含めて検
討する、こういうことになろうかと思ひます。

○三浦(久)委員 この競艇をやつた上り、二
五%の上がり、これは憲法八十九条で、公金とい
うものは宗教法人とか宗教的な活動に使つては
いけないというのがありますね、その公金に当たり
ますか、どうですか。

○西村説明員 モーターボート競走による収益
金、地方公共団体に入りました金そのものは公金
に当たると思ひます。

○三浦(久)委員 B G財団というのは、これは私
は民法三十四条に基づいて設置されている通常の
一般的な公益法人だと思ひますけれども、B G財
団というのは公の支配に属する財団ですか。

○西村説明員 いまここで、B G財団が憲法八十
九条のそこについて公の支配に属するかどうか
か、私が政府としての確定的な解釈を申し上げ
立場ではございせんが、B G財団は、まず一つ

は、いまお話がありましたように、民法三十四条
に基づく財団法人でございます。したがしまして、
その限りで監督を受けている。そして、具体的に
は運輸大臣の所管に属する公益法人設立及び監督
に関する規則というのを受けて、各種報告の義務
づけを受けているということ。そして、業務及び
財産の状況に関する検査等、これは民法自身で規
定しておりますが、これに従つてやつてい
うこと。それから、B G財団の、これは特殊な問
題でございますが、協賛競走を受けて行う事業に
つきましては、さらに民法の各主務大臣の監督に
属するという規定を受けてまして、現在の基本的な事
業計画及び基本的な収支計画、そして、毎年度の
計画について、通常の公益法人以上に細かい監督
をしていこうという事実について御報告をいた
したいと思ひます。

○三浦(久)委員 それはあなたたちが勝手にや
つていこうとあつて、法律に基づいてやつてい
るんじゃないのだな。たとえば船舶振興会であれば、
モーターボート競走法に基づいて設立をされ、た
だし民法三十四条に基づく法人だというふうにな
つておるけれども、船舶整備公団の場合には、
一応その法律でもって予算でもちゃんと縛るよう
になつていっているんですね。そうでしょう。B G財
団というのは、一般の法人じゃないですか。監督は
民法上の監督にしかならないのですよ。私は法務
局にも聞いてみている。すると、公益法人がみん
な公の支配に属するなんということがあります
ん、と言っている。予算と人事、これについて政
府が法的にきつと介入できるといふものでな
ければ、公の支配には属しませんと言つていま
すよ。だから、たとえば私立学校の場合は、学校教
育法とか私立学校法だけではこれは援助できな
い。ですから、私立学校振興助成法というものを
つくつて、そこで人事と予算についてもびしと
国が介入できるようにしてあるのですよ。そうで
しょう。そうじゃないと憲法違反になるからね。
B G財団というのは、法律上はただ民法の監督官
庁の監督を受けるというだけです。予算について

も人事についても、法律的にあなたたちが何ら関
与をすることのできない一般的な法人ですよ。も
しかあなたのおっしゃる通りに、民法上の公益法
人が全部公の支配に属するのだということになつ
たら、これはまさに珍論ですよ。そんなことを言つ
ている学者もいないし、政府の人はいませんよ。
だから、あなたも言葉を濁したけれども、しかし
実際上はこういうふうに入力しているのですなん
ということを言つておられるけれども、それはやつ
てはいけないところにやつておられるから、それを隠蔽
するためにあなたたちがそういうことをやつてい
るということ。むしろあなたの発言は、公の支配
に属さないところに出しているということを自由
にしているようなものでね。

そして、もう一つ聞きます。このB G財団の公
益目的、これは何ですか。

○西村説明員 B G財団の目的、これが御承知の
ように寄附行為の第一条に書いてございまして、
ここでは「この法人は、わが国の四周をめぐらす
青い海と、これに続く緑の国土を場とし、主とし
て青少年を対象に、海洋性レクリエーション事業
を軸とした実践活動を通して、海事思想の普及を
はかるとともに、その人間形成と体力向上をはか
り、もつて海洋国日本の発展に資することを目的
とする。」とこう申しております。ここで、海事思
想の普及を軸とする、こういうことではござい
ません。

○三浦(久)委員 これは、そんなことを書いてな
い。海事思想の普及を図るのは、これは「青少年
を対象に、海洋性レクリエーション事業を軸とし
た実践活動を通して、海事思想の普及をはかると
ともに、その人間形成と体力向上をはかり、」と
なつていますね。これは、憲法八十九条に言う教
育活動に当たりませんか、どうですか。

○西村説明員 憲法八十九条の教育、これがどう
いう内容を持っていますかでございますが、政府が
これまで明らかにしてきた見解は、教育というの
は、人の精神または肉体的な育成を旨として人を
教え導くということであり、そして、教育する者
が教育される者を教え導いて計画的にその目標に

達成させる、こういうことを言っております。私もこれを案ずるに、B G財団の目的は、このような意味での教育には当たらないと理解しております。

○三浦(久)委員 そんなことつけちゃいかぬよ。社会教育法をあなたは読んでいますか。

社会教育法をあなたは読んでいますか。社会教育法という法律があるのですよ。そこで「社会教育」とは、学校教育法に基き、学校の教育課程として行われる教育活動を除き、主として青少年及び成人に対して行われる組織的な教育活動を行う。その「教育活動」の中には「体育及びレクリエーションの活動を含む」と書いてある。体育、レクリエーション活動も社会教育であるとはつきり書いてある。そうすると、このB G財団の寄付行為を見れば、まさに体育の向上であり、そしてまたレクリエーション活動を軸としておるでしょう。これが社会教育じゃなくて何なんですか。

○西村説明員 社会教育という概念は、先生御指摘のように大変広い概念でございます。しかし、憲法にいう教育というのがすべての社会教育を含むかといえ、これは含むと思いません。したがって、社会教育の中でも、先ほど申し上げましたようなきわめて計画的な育成を図るというようなものについては憲法にいう教育に当たらないと思いますが、B G財団のような、一般に公開し、そしてだれでもが随時利用できるというような施設の提供をしている普及活動につきましては、教育に当たるとはならないと思えます。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席)

○三浦(久)委員 それはあなたが勝手に解釈しているのだから、社会教育というのはちゃんと社会教育法に規定されている。そしてそこには、レクリエーション活動も体育の向上も含むんだと書いてあるでしょう。そうでしょう。そして、憲法にいう教育活動の中には家庭教育というものは含まれない、しかし社会教育は含まれるというのが大体通説ですよ。あなたがそんな勝手な解釈をして、そして憲法違反をあえて犯しながらB G財団に金を出している。憲法の八十九条には、公

金は公の支配に属しない教育事業、そういうものに出してはいけない、博愛事業にも慈善事業にも出してはいけないと言っているでしょう。ところが、B G財団の会長である笹川さんはどう言っています。こういう博愛事業とか慈善事業とかいふ言ったような教育事業、こういうものを公金を使ってやっていると。憲法八十九条の趣旨といたうのは、そういう博愛事業、慈善事業で自分の名を売ることなら、そんなものは自分の金でやれということなんです。何も公金を使って売名行為に手をかすことはないのです。公金でしょう。競艇のテラ銭だから公金なんです。公金だという答弁が出ておるでしょう。そういう公金を使つて、一私的公益法人B G財団に競艇の売り上げを六%もやり、六%だけじゃない、船舶振興会に三・三%も行つておるわけだ。競走会に行つておるのもそのまゝ行つてしまふ。要するにみんな行つてしまふんだ。そんなことをしてしまふまでに三百二十億円の金を出し、そしていまB G財団は四十八年から三百億円も現金を握っているじゃないですか。それで憲法の八十九条に違反する疑いというのには私はきわめて強いものがあると思う。きょうは時間がありませんからまた次にやらせてもらいますけれども、憲法の問題だけじゃなくて、モーターボート競走法の問題、省令との関係を見ても、このB G財団に金を出すということは法律的にもいろいろな問題点があるのです。

大臣、事は憲法の問題ですから、憲法というのは、自分たちの違法な行為を隠蔽するために勝手に解釈するというようなことは許されないうのです。憲法の八十九条には、いま私が言いましたように、公のお金は公の支配に属さない教育活動、慈善事業、そしてまた博愛事業に支出してはならないと書いてある。私はこのB G財団は公の支配に属さない、そういう法人だと思えます。それはもうお認めになっておられると。それからまた教育活動をやっているのです。定款ではつきりしています。社会教育法にいう社会教育をやっていることは間違いないのです。そうすれば、

そういう財団に公金を支出するということは私は憲法違反になると思うのですけれども、大臣の御見解をお聞きたいと思う。そしてまた、そういう疑いのある公金の支出に手をかすようなことは今後させないでほしい。ですから延長する通達を出すというようなことはやめてほしいと私は思うのですけれども、大臣の御答弁を伺いたいと思うのです。

○地崎國務大臣 憲法問題についてはよく理解できませんが、レクリエーション活動として非常に要望が強いものがございます。いろいろ御指摘の御意見もございましたので、十分検討させていただきますかと思ひます。

○三浦(久)委員 終わります。

○古屋委員長 青山丘君。

○青山委員 最初に海上保安庁に少しお尋ねしておきますが、今回の法改正は国際条約に基づいて国内法の整備をしておきたいということ、法改正前、現行における取り締まり体制についての海上保安庁の御見解を伺っておきたい。それから、法改正後に取り締まり体制をより強化していかねばならないと私は考えていますが、この程度の取り締まり体制だけは確保していきたい、こういう海上保安庁の御見解を伺っておきたいと思ひます。

○真島政府委員 お答えをいたします。

現在、つまり現行法下における私どもの全体の取り締まり体制でございますが、私ども取り締まりの側でございますので、やはり一番手足となりますのは船艇、航空機それと優秀な人員、こういうことになると思ひます。そこで船艇、航空機でございますけれども、大体、五十四年度末の勢力は、巡視船艇は三百三十隻でございます。さらに航空機につきましては四十八機ということでございます。私ども、この船艇、航空機勢力は、公害取り締まりだけでなく領海警備その他非常に多目的に使つております。今回の法改正によりまして私どもに新しく課せられてくる任務は、例の確

認制度に伴う事務量の増加ということが非常に目

立つところでございますけれども、私どもは、全体のいままでの公害取り締まり体制、現行法下においてこれで一〇〇%いい決して思つてはおりないわけでございまして、今後とも勢力の増強ということで、実は現在審議をいただいております五十五年度の政府予算案におきまして、巡視船艇につきましては六隻の増強、巡視艇につきましては五隻の増強、さらに巡視艇のうちで古くなりましたものを最新の型にもつていくという代替につきまして十一隻、したがって、船艇につきましては五十五年度に十一隻の増強をいたし、新鋭な能力を備えた代替船として十一隻をお願いしております。

航空機につきましても、特に増強を五機、さらに古くなりました型のヘリコプター等の新鋭化ということでの代替に七機ということでの増強を図るとともに、これは金額的には大した金額にならないかと思ひますが、何と申しましても複雑化してくる公害取り締まりでございますので、要員の質の向上ということで研修その他の経費の若干のお願いをいたしまして、今後の公害取り締まり体制をさらに強化をいたしたい、このように考えております。

○青山委員 届け出、申請と確認制度について後でまた少し触れさせていただきますけれども、私は現在話題となつております関西国際空港の建設に伴う海洋汚染等公害の問題について少し触れたいと思ひます。

瀬戸内海、大阪湾ともどもこのすばらしい自然は、この恵沢を国民がひとしく享受して後の世まで継承されなければならぬかけがえのない財産であります。

最初に大臣にお尋ねしますが、そういう意味で瀬戸内海環境保全臨時措置法が昭和四十八年に制定をされまして、大型埋め立てについては自然環境に及ぼす影響を十分に事前に評価された上でその可否が論議、決定されなければならないようになったのでありますが、今回の海洋汚染及び海上災害防止法の一部改正が提案されておりますその

精神も、まさに自然環境を守っていく、そしてクリーンな世界をつくる、こういうものであります。現在大阪湾内に関西新国際空港を建設するという計画があつて、航空審議会においても埋め立てにするか浮体にするか論議が盛んに進められておりますが、その選択に当たっては当然環境の変化及び建設に伴う公害について十分に検討されて、総合的な立場に立つて決定されなければならぬと思ひますが、あえていま一度大臣の御見解を伺つておきたいと思ひます。

○地崎国務大臣 関西新空港建設による周辺地域の環境に及ぼす影響があることは否定できません。問題はその影響の度合いが環境保全の見地から容認できないようなものであつてはならないというところであると考へております。

関西新空港の建設工法については、現在航空審議会において空港機能面からの検討を踏まえ、工事中及び完成後における自然環境への影響はもとより、工事による地元への経済的影響、具体的建設技術、さらには工期、工費、維持費など、御質問の事項を含め広範かつ多岐にわたる面から総合的な審議を進めていくところでございます。

○青山委員 大臣のお立場から、十分建設公害について環境の変化について配慮しながら総合的な判断をしていく。ただ、地元の経済に配慮する余り基本的な態度がもし損なわれるようなことになれば後の世に汚点を残す、私はこういう心配をするものですから、以下質問をさせていただきます。

浮体工法については、各工場でユニットがつくられて空港建設予定地である沖合い五キロの地点で接合されるだけありますから、環境変化及び建設に伴う公害はほとんどないと私は思つています。しかしながら、埋め立て工法に伴う多くの不安が最近浮き彫りにされてまいりまして、空港建設期成労組協議会がことしの一月三十一日に運輸大臣に提出をしました「公開質問状」の中にもその点については幾つか指摘されております。時間がないから、本日は読ませていただくと思つたのですが、大臣、目を通しておつてくださると思

いますので、また機会があつたら委員の皆さんも目を通していただきたいのですが、こういう指摘をされていることにかんがみて運輸省は各種の調査をしてこられた。これらの各種の調査の結果が近々に政府から発表されるということで、その前に少し触れておきたいと思ひます。

運輸省がこれまで進めてこられた調査の目的について、それは私も埋め立て工法に対する調査だと考へているのですけれども、いかがでしようか。

○松本(操)政府委員 現在私もがやつております調査は、自然環境、生活環境、社会環境といったようなものを含めまして、環境保全というものがどのようになつて進められるかというふうなことを環境調査の大きなテーマのもとに締めくくつてやつておるわけでございまして、確かに四十九年に最初の関西空港についての答申が出ましたときに幾つかの工法を比較検討して、その時点においては埋め立て工法が主流であつた、こういうことでございましたから、その後しばらくの間埋め立てについて重点を置きつつ研究しておつたことは事実でございますが、五十二年の終わりのころから浮体についても問題が出てまいりました。浮体についての主として技術的な面、そこら辺を五十二、五十三あたりから手をつけ始めた、こういうことでございます。

環境問題については、先ほど大臣もお答え申し上げましたように、埋め立てということを前提にいたします以上、そこに何らかの自然の状況の変化が起こるわけでございまして、それが許容される範囲内にとどめ得るのかどうかということが最大の調査の眼目になるわけでございまして。したがつて、その方面に相当の努力を費やしたことは事実でございますけれども、いまの時点におきましては埋め立てを主とした調査というふうにしつぽつた調査ではない、こういうふうにご理解いただきたいと思ひます。

○青山委員 きょうが二十八日、三日前の二十五日の公害特別委員会だと記憶しておりますが、民

社党の木下議員の質問に対する山本飛行場部長の答弁に、浮体に比較して埋め立てはより環境公害面で問題があるというような発言をしておられると聞いておりますが、もう一度確認しておきたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 私が直接お答えしたのでございませぬので、正確にどのように飛行場部長がお答えしたかは現在承知しておりませんけれども、おっしゃいますように、埋め立てというものは必ず海の中に何か作業しなければならぬわけでございますし、その作業をするためにまたいづれからか埋め立て用の土砂というものを持つてこなければならぬということも事実でございますから、したがつて、そういう意味において何らかの形で自然との対応がかなりの規模で生ずる、これは否定できないことであらうかと思ひます。また、そういうことがございしますからこそ、先ほど冒頭先生がおっしゃいましたような諸般の法規制等も行われて、これらの行為が自然環境の破壊につながらないようにするための配慮もなされていゝ、こういうふうにご理解をいたしておきます。

○青山委員 航空局長の御答弁は飛行場部長が答えただからということでしょうけれども、航空局長の御見解はいかがでしようか。

○松本(操)政府委員 ただいま私がお答え申し上げた中に含まれたつもりでございますが、埋め立てというものはともかく自然というものを相手に何がしかの人為的な作業をするわけでございまして。したがつて、浮体工法としていま検討されているものは、自然を対応として動かすところは、いわゆるドルフィンと呼ばれる部分を海底にたたき込む作業、このところがもつぱらでございまして。もちろんそのほかにも多少自然との間のかかわり合いというのは出てくるかと思ひますけれども、かかわり合いの度合いにおいては埋め立ての方が大きいということは、客観的に言えると思ひます。

○青山委員 私もそう思ひます。昭和四十九年以来、埋め立てを中心いろいろな調査が進められ

てきておるわけですが、昭和五十二年浮体工法の調査研究費が予算計上されて以来、航空局長は埋め立てと浮体を公正に取り上げてこられたと申しておられます。私もその辺は確認しております。

そこで、造船工業会から、浮体工法の生態系を含めた環境調査を国に依頼しておりますけれども、現状ではそのまま放置されている。これはどういふ理由なのか。生態系への影響がきわめて少ないとそれは判断しておられるものかどうか。もしそうじゃないというのなら、恐らく航空局長がさつき答弁の中でおっしゃつたのは、暗黒海面の問題ではないかと思ふのですけれども、その点についても問題だということならば、やはり調査を進めていくべきだと私は思ふのです、どうでしよう。

○松本(操)政府委員 五十三年末から五十四年の頭ごろにかけて、いま先生おっしゃいましたようなことが非公式に造工の方から私どもの方に話があつたようでございます。浮体による自然環境とのかかわり合いというのは、ドルフィンの打ち込みについてはこれは海底工作でございまして、海水の汚濁といったような、純粋、従来経験のある問題で処理できるかと思ひますが、大きな問題は、大阪湾内にもかく構造物ができるわけでございまして、それによる海流の変化が一体どうなるのかという基本的な問題がございまして。この点につきましては、実は埋め立てについてかなり突っ込んだ調査をしてきております。これに対応させますと、浮体の場合は、要素浮体が幾つか間隔を置いて海面に林立をしておる、こういう形でございまして、完全に海面を排除するといふ形ではございませぬ。したがつて、定量的なところまではなかなかわかりかと思ひますけれども、定性的に見てその影響は少ないといふことは言えるのではなからうか。

暗黒海面の問題につきましては、これは非常に議論の多いところでありまして、かえつて要素浮体に対するカキその他の付着が魚果と化し得るの

ではないかという御議論もあるようでございます。

また、これは実験をするといひましても、とても実験できるような規模のものでもございませう。千ヘクタール前後の広さの暗黒海面を実験的につくるということも不可能でございませう。結局、考察程度の範囲を出ないではないか。そういう意味において、この問題は折々漁業の専門家に私どもの方も意見を伺つてはおりますけれども、必ずしもまとまつた見解というものは出てきていないようございまして、この問題が問題の決め手になつてくるのかどうかという点については、私も現時点では確とした結論を得ておりませんが、完全に放置をしておるというわけではなくて、折に触れて魚類生態系の専門家の御意見などは承つてはおりますけれども、なかなかまとめてやるという方法的なむづかしさもあるつて、現時点においては、大規模に調査をするという段階には至つていないという状況でございます。

○青山委員 暗黒海面についてはいまおっしゃつたように、ある意味では魚類の生態系にいい効果をあらわすかもしれないとすら言われているのです。それから大阪湾の潮流が○ハノット。○ハノットというのは一時間に千四百四十メートルくらいだそうですが、五千メートルとすると、三時間あれば大体変わつてしまふわけですから、ほとんど問題はない。しかし、海上に島を一つ人工的につくるということになつてまいりますと、これは海流の流れに影響が出てくるでしょうし、よどみが生じてくれば、これは生態系に非常に大きな影響を与えてくる。これは海洋の将来にとってきわめて重要な問題になつてきます。そこで、今日まで各種調査を進めてこられました。この調査の結果、環境影響について政府案が近く出されるというわけですが、事実でしょうか。

○松本(操)政府委員 先ほどもお答え申し上げましたように、環境影響評価というものを私どもはしてまいらなければなりませんので、評価の材料となるべき調査というのを過去何年かにわたつて

やつてきておるわけでございます。当初、五十四年度末には、およそ各般のそういった調査の結果を取りまとめ得るといふふうに予測をしておつたわけでございますが、多少作業のおくれがございまして、したがつて、遺憾ながら五十四年度末には間に合ひかねておるわけでございますけれども、そう遠くない時点で、逐次これらの結果を取りまとめ、環境評価までいけないうちにいたしました。調査の結果の概要の取りまとめということはできる見込みでございます。

○青山委員 それはいつごろですか、後でお答えいただきたい。

それからいま潮流が話題になつておりますが、私はヘドロと潮流について若干お尋ねしたい。少し進ませていただきますけれども、後で答弁を求めます。

運輸省は、空港を埋め立てによつて建設する場合の工事中の濁りが心配されるが、護岸を先行施工することなどによつて濁りの拡散を防止できる、こういうふうな言つておられます。根拠は審議会の答申によるものかと思つております。航空審議会の答申にこれと同意旨の内容が書かれておるのですけれども、しかし、護岸ができるからその中の埋め立てについては汚染、汚濁は防ぎ得るだらう、こういうことですが、護岸をつくるために地盤改良をしなければなりません。その地盤改良をするためには、およそ千七百万立米のヘドロが出てくるということも認められておるところです。千七百万立米といふと、けさNHKのテレビで、昨年一年間日本人が飲んだアルコールの量は霞が関ビルの一十三杯分だ、こう言つて報道されておつたのですが、千七百万立米と云へば、霞が関ビルのおよそ三十五、六杯、百メートルと百メートルの縦横、そして長さが千七百メートル、こういう膨大な量のヘドロが出てくるわけですね。このヘドロの処理はどうするのですか。そのヘドロの処理については諸説紛々といふと思いますが、聞かずに答弁が違つておつたと言ふべきじゃないかと思ふのです。航空局長は一貫していいま

すか、一つの考え方をもちようです。

すでにこのヘドロの処理について五つ、六つ論議されておる内容をちよつと披露させていただきますけれども、サンドコンパクションによつて押し出されたところは石の間隙を埋めたり横に押し出されたりする、十分公害に注意してやる、だから——だからというの私の考え方ですが、大丈夫だと言わんばかりの発言を二月四日、埋め立て工法の参考人が述べておられます、第二番目に、二月十六日、私どもの岡田議員のヘドロ処理の質問に航空局長は、ヘドロは取つて外洋に捨てるとはつきりと答弁しておられます。第三に、次の日の朝日新聞には、航空局長の発言に対して航空局関西空港計画室の談話が載つています。いま持っています、実際に外洋に運んで処理するの必要はまずない、と航空局長の国会における答弁を否定しているわけですね。航空局長の答弁がいかにげんだったのか、航空局長の答弁は国民に対して誠実に述べられたのか、あるいは計画室の発言はまことに無責任であつたのか、その辺はよくわかりませんけれども、こういう報道がなされております。第四番目、さらに二月末ですけれども、岡田議員の質問に対して政府から回答が出されておりました。それを見ますと、盛り上がり土を密閉式グラブで撤去する方法の採用が考えられる。ヘドロというの土という概念なんですかね。あれはどろという概念でしょうね。土捨て場所は他の埋め立て造成中の場所が通例だが、外洋に捨てることもありうる。若干ニュアンスが違つて航空局長に近い、計画室の考え方は意見と異にしておる、計画室の考え方を否定した回答書が出ておるのです。第五番目、二月二十二日期成労組協議会のメンバーに対して、ヘドロ処理は密閉式グラブで外洋に捨てる、こういうふうな航空局長は述べておられます。第六番目、三月二十五日の参議院の予算委員会が民社党の柳澤錬造議員に対して、ヘドロ処理は二通りあるが別途の方法がベースになると述べておられる。諸説入り乱れておるわけですね。これはヘドロ処理を含めた埋め立て工法が

技術的にまだ非常に不確定だということを私は感じるわけですね。聞いておられる委員の皆さんもそういう印象だろうと思ふ。

それで、質問させていただきますが、昭和四十九年以来、軟弱地盤あるいは深いところにおける大規模埋め立て工事の可能性についても莫大な国家予算を投入して研究されてきた。そしてそれがすでに六年もたつておる。航空局長は、埋め立ては百年の歴史があつて資料は豊富である、安定した技術として推奨してきたと言つておられるのですけれども、わずかこの一カ月間にこんなに答弁が変わつてきておつて、明確な回答がまだ出てない。これは相当重大なことが隠されておるのではないかと私は考えるのです。これは私個人です。その辺の見解をまず伺つておきたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 まず最初の御質問の環境に関する調査の結論がいつごろまとまるのかという点でございますが、四月中に環境関係の、特に埋め立てにかかわる部分のまとめ、魚類に及ぼす影響とか、そういうふうなものを含めた海洋関係の部分、こゝろはまとまるのではないかとはいふうちに考えております。それから少しおくれまして騒音、大気汚染、こういったような問題についての取りまとめができるのではないかと、このように考えております。

次にヘドロの点でございますが、まず、言葉から受ける感じと実態との間に非常に開きがございます。ヘドロといふと、何か足を踏み込みますとひびき入つてしまふような感じがするわけでございますが、ボーリングをいたしました結果から判断したところによりますと、そういったようなものではなくて、軟弱地盤、粘土層と申します。これをどう言へば感覚と実態が一歩ひたひたりのかわかりませんけれども、かつてどなたかが比喩でおつしやつたという、たとえば、ヘドロ層の上に埋め立てをするのは豆腐の上に金塊を置くようなものか、そういうふうなものでもございせんし、またヘドロを棒の先か何かでちよつと

かき回すとあたり一面が一週に濁ってしまうといったようなものでもない。現在の大阪湾内においてヘドロと称されているものはそのような土質のものではないということをまず最初に御認識いただければと思います。

次に、これを土質層は第一粘土層と言おうようでございますが、これの扱いについては先生からいろいろと言いが違っておるではないかという点の御指摘がございましたが、あえてお答え申し上げますと、いずれも間違っていないわけでございます。まして、実は参考人の意見を踏まえまして工法小委員会の委員の御議論の中でも、サンドコンパクションをする場合に、サンドコンパクションのやり方を考えれば、仮に私、ヘドロと申し上げますが、盛り上がるヘドロの量をコントロールできるという御意見の方もあつたわけでございます。それから、そういうコントロールの結果ヘドロが多少持ち上がったとしても、その上に捨て石を置いていけば、捨て石と捨て石との空隙の間にヘドロが入り込んでしまうからあえて取って持っていく必要はないではないかという御意見のあつたことも事実でございます。しかし私が首尾一貫して申し上げておりますのは、そういう考え方はあるけれども、最も安全サイドを考えれば、ヘドロを取り除く、どこかほかのところへ持っていくという考え方をベースにするのが筋ではないだろうか。その場合にどこへ持っていくのか、どうやって持っていくのかということが議論になるわけでございしますが、どうやってというの、従来のような普通のグラブバケットでは海水汚濁の原因になりますので密閉式のバケットを使う。これは密閉式でございますから海水その他が漏つてまいりませんので、完全にどろをつまんだまま海面上に引き揚げられる。どこへというところになりますと、持っていく場所は二通りあるわけで、もし近間に埋め立て工事が現実に行われておるといたしますならば、そこへ持ってまいりまして捨てるといふことをいたしますと、速くへ持ち運ぶ必要がなくなるわけでございます。しかし、そのときにちようどうまい

ことさういうところがございますかと、これは架空のお話になってしまいますので、私は一番安全な考え方として、海洋汚染防止法その他法令の定めるところに従つてここならいいと言われているところ、大体五十海里以上沖合いでございまして、いづれC海域というところまで持つて

いって、本当は五十海里以内でもいいやうでございますが、安全のためにC海域の五十海里以上のところまで持つていくことにしたらばどうか。そうして、現在まだ試算の段階にすぎませんけれども、埋め立て工法についての経費いかにという試算の中ではさういふうなことをしたのを踏まえて数字を組み立ててある、さういふことでございますので、あれに移り、これに移りと変わつていくわけではないのでございまして、先生の御指摘はどれもこれも全部理屈としてはあり得るわけなんです、ただ勘定の上では、あるいは現在の計画段階では一番確実な方法、一番金のかかる方法というのを押さえてみたらいかか、さういふことで申し上げてきておるわけでござい

す。
○青山委員 時間が本当にないので先に進まないといけないのですけれども、千七百万立米といふこんなに大量なヘドロをかつて捨ててきた実績があるのかどうか。海上保安庁は、今回の法改正によると、確認の申請を求めればその許可を得られる、確認の制度さえ、手続さえとればいいということなんでしょうか。これは仮定の話をしておる、恐縮なんですけれどもこのやうな状況の中で確認の申請が出されて確認済み証といふものを出されるのかどうか。どうですか海上保安庁。

○真島政府委員 今回の法案で海上保安庁長官が確認をするという廃棄物あるいは焼却に関する制度でございますけれども、当該廃棄物が政令でこれから決められるわけでございますけれども、現行法の十条の三項に書いてございましてものうちで今度条約等におきまして厳しく規制がされておるもの、さういふやうなものを政令でピックアップをいたしまして、それについては確認制度が

かるわけでございます。

いまの御指摘のヘドロについて、私ちよつと技術的にこの政令の中にひつかかるかどうかかわかりませんが、恐らくこれは確認制度の対象外のものになるのではないかと、ちよつと私いま正確な資料ございません。

○青山委員 もういい、質問しておいてもういいと言ふのは失礼だけれども、航空局長、私から言わせてもらつてこれまでの航空局の対応というのはどれも正しいということにはならないと思うのです。あなたがあつておつしやることをすぐその場で、しかし時間がなくて私も迷つておるのです。この問題はもう一遍改めてやらせてもらいます。

それからヘドロについて航空局長の答弁の中にもあつた、ほうつておいてもいい、石を落とせばその間に埋まるとか、サンドコンパクションの方法によれば盛り上がりつてくればそのままでもいいんじゃないか、さういふことなんですけれども、護岸をつくるために出てくるヘドロなんです。そんなところに護岸をつくる航空局長の見解は一貫して外洋に捨てるといふお考えのようですか

それではそれで私はその方がいいと考えています。けれども、工法小委員会ですういふ問題をそんな程度に扱い方で論議されているというのはまことに残念で仕方がない。税金を納める国民にしてみたら大変なお金で飛行場ができるわけですから、その飛行場ができてくる過程の中で工法が決まらる論議が、石ころ捨てていけばその間にヘドロが埋まつていくとか、間隙に埋まるとか、そのまゝやつていけば何とかなるだろうとか、公害に配慮しながら気をつけて埋め立てるとか、そんなことは気をつけるに決まつてゐるわけですよ。しかし気をつけたつてだめだからさういふ調査をしておられるわけなんです。海洋の汚染及び建設に伴つたところの公害は絶対に止めてはけけない。さうでなければ大阪湾内がそれこそ八ノッで汚濁が始まれば恐らく一晩で全部どろで埋まる可能性だつてないとは言えない。冒されてしまふ。

時間がないから、最後に一問だけ質問させてもらいます。

潮流の変化を調査するために、潮流によどみが出るのではないかと心配があつた。そのために水理模型実験の結果が私どもは知りたい。私どもは大きなよどみが出たと聞いているのです。その模型は現在あるのですか。あれば水理模型実験をして私どもに見せていただきたい。いかがでしょうか。

○松本(操)政府委員 水理模型実験、潮流よどみの前にちよつとお許しを得て、ヘドロの数字だけを先ほど忘れましたので訂正させていただきます。と思うのですが、千七百万立米とおつしやいましたのは砂の量でございまして盛り上がるヘドロの量は三百四十万といふふうに私どもは想定しておりますのでその点は訂正をさせていただきます。と思います。

それから潮流のよどみの点につきましては、水理模型実験とそれからシミュレーションと両方でいろいろと検討いたしました。大体毎十分数センチのスピードに対して二ないし四センチの増減が起つてくるわけでございまして。ふえるところもあれば減るところもある。よどみといふものが起つたといふふうには私どもは見えていないというのが現状でございますが、しかしこれは先ほど申し上げましたように、あとちよつとしばらく時間をいただけますと全体的な調査の結果をきちつとまとめた形でごらんにご供することができるようになりますので、正確にはそのときにお答え申し上げますべきかと存じます。

なお、この水理模型そのものは久里浜の港湾技術研究所にまだ存置されておりますし、従来相当数の方がごらんになつてもおるわけでございまして、特に関西空港周辺の方もお越しになつてごらんになつたやうでございまして、五十五年度におきまして追加的な実験といふことは私どもも構想の中にはあるわけでございまして、さういふ機会を得まして興味をお持ちの方にごらんいただくといふことはできるのではないかと、このように考

○青山委員 質問を終わりますが、最後に一言。

○古厓委員長 田畑政一郎君。

私、率直に申し上げまして

第一類第十号

運輸委員會會議錄第六号

昭和五十五年三月二十八日

○真島政府委員 確かに先生御指摘のとおり、海

〔委員長退席、佐藤（守）委員長代理着席〕

十五年三月二十八日

○田畑委員 いまほど、さらにこういった問題に

御案内のように船会社は出光タンカーの船でこ

は山下新日本汽船の系列になるところの会社でござい

これは私は知らないと逃げるわけにはいかないの

業ということで、その中の一つの船倉の清掃業と

○田畑委員　これは運輸大臣いかがですか。こう

○地崎國務大臣 海は國民のものであり、人類の

○田畑委員 私は、ただいま提出されておるこの

○永井(浩)政府委員　ただいま私が申し上げまし

おいてはどの程度なされるものでございますかが

一日現在の数字でございます。

九

際にタンククリーニングを行つてゐる、こういうことでございます。

○田畑委員 そのドック入りするときのタンククリーニングというのは大体どれくらいやるのか、こういうことです。

○真島政府委員 通常一年に一回やると思われます。

○田畑委員 そうすると、いま海上保安庁の御答弁によると、四万総トン以上のタンカーはわが国の国籍のものは百四十九隻です。しかもこれは一年に一回やる。これは一日に一隻ずつ入つても百四十九日だ。こういうもののいわゆるクリーニングに対して海上保安庁は一体どういう形で見回つてゐるのかということですね。数にしてみればこれはわずかなものです。しかしその及ぼす被害は大きいわけです。だから、この点については、今回出てきたから言うわけではありせんけれども、元請から下請、孫請、そして最後には日雇いの労働者によつて行われておる。こういう状況に対して一体どういうふうには規制してゐるのか。これくらいのことにはきちんと規制できないのか。ということについては私は疑問に思つてゐるわけでございます。どうでしょう、大臣、この百四十九隻にいわゆるそれを監視するところの保安庁の職員を乗せてもやつていけないことは私はないと思うのです。そうすればこういう事故はなくなるわけですか。

○地崎國務大臣 海上保安庁長官から答弁をさせていただきます。

○真島政府委員 確かに四万総トン以上百四十九隻でございます。そのほかに私も対象にしなればならないと思つておりますのは外国用船でございます。これも大体四万総トン以上を拾つてみますと、先ほどの日本船舶とほとんど同じ数、全体で三百隻足らずでございます。しかしながら、これらが一年に一回入港し、たまたまドックする、その際にそのすべての船舶に海上保安官を乗せたらどうかという御指摘かと思ひます。そういうことにすれば、確かに海上保安官が乗船してござい

す限り、こういうスラッジ投棄その他の海洋汚染防止法に違反するような行為は行われたいというところが確かに言えると思ひます。ただ、私も、やはり全体の三百隻程度の船舶に少なくとも一人を乗せる、一人ではどうかということになれば二人くらい乗せなければいかなうようなことを考えますと、いま直ちに海上保安官を必ず乗船させて取り締まるということまでお約束がしかねるわけでございますけれども、少なくとも今後、私も多少手薄であつたと思ひますのは、タンククリーニングをやる、その後に必ず出たスラッジ等、これは陸上の処理業者に渡つて処理をされます。そうしますと、私も、もう少し情報収集あるいは個別のタンカーについての知識を精細にいたしまして、この程度のタンカーであれば、たとえば当該何丸についてはスラッジはどのくらい出るのが普通ではないか、それと処理業者のところに上がつてまいります処理量、こういうものの追跡調査を今後さらに精細に行つていこうなことにしております。この種の事犯をできるだけ根絶をする。そのほかに、もちろん、せつかくヘリコプター搭載型巡視船等も出てまいりましたので、タンククリーニングが非常に行われます四国沖等におきまして、できるだけ監視体制を強めながら、この種事犯に対処してまいりたいと思つております。

(佐藤守)委員長代理退席、岡谷委員長代理着席

○田畑委員 これは読売新聞の報道によりますと、この徳山丸には油の記録簿がなかったのです。十分なかつた。そうでしょう。

○真島政府委員 油記録簿はございましたけれども、当該の事項について記載がございませんでした。

○田畑委員 それから、乗船員の、これは作業員と言ふのか私は正式には知りませんが、乗つて作業した人々の記載してあるところの名簿はなかつたですね。

○真島政府委員 名簿そのものはございますが、

実はその名簿と実際に乗つた方の同一性というのが、確認が非常にむづかしいようでございます。

○田畑委員 それは記載簿それ自身があつても内容は記載してない、油の記録簿もない、乗つた人の名前も書いてない、これはなめられつ放しですよ。こういう状況にあるのが、たまたまある一人のルポライターが乗つたからわかつた。ところが私は率直に言つて、これほど海上保安庁が、この問題について、もちろん海上保安庁が熱心なやつておられぬというわけではありせんよ、しかし少なくともこの問題について、こういうような船舶自体がそういうやり方をやつていたということ、これはそれだけやはりこの種のもののについては、検査というか取り締まりというか、そういうものが非常に緩慢であるという証拠じゃないか。

そうして、これは大臣にやはりやつていただかなければならぬことは、これは小さい船も結構ですが、しかしいゝわゆる一流の船会社が操つておるところのこういう大きい船については、やはりこの際不返転の決意をもつて、少なくともこういう態度が直るまではやつていくというような表明がなかつたらだめだと思つてゐるのです。特に海に囲まれているわが国、しかも大型タンカーを大量に出入りさせているわが国におきましては、その点を明確にしなければ、これは国民の信頼にこたえることはできないというふうには私は思つてござい

ます。いかがでしょうか、大臣。

○地崎國務大臣 いま海上保安庁長官から取り締まりのことにつきましていろいろ御説明を申し上げたわけでございますが、いささか野方図に海洋投棄が行われているような感じがするわけでございます。海洋環境の悪化を防ぎ、海をきれいにすること、これは、運輸省としては重要な課題でございます。今般の徳山丸の事件を契機にして、さらに決意を新たに監視、取り締まりの強化、海事関係者に対する指導の強化、海洋汚染の防止につきさらに一層努力してまいりたいと思ひます。

10

なお、船主あるいは船員関係等に次官通達を出しまして、十分に注意を喚起することにした。

○田畑委員 それでは、きょうは実は労働省の方からお見えになつておるわけですね。作業の状況でございますが、この乗り組みましたクリーニングをするための作業員の作業状況について、労働基準局は調査を開始するというような新聞記事を読みました。どの点について調査を開始してゐるのですか、お伺ひしたい。

○岡部説明員 徳山丸の問題につきましていろいろ労働条件にかかわる事項が問題とされておりました。現在兵庫労働基準局及び所轄の労働基準監督署におきまして調査を実施してゐるところでございます。

どういふ点の問題があるかということになるわけでございますが、まず労働時間の問題があるかと存じます。非常に長時間労働であるというような報告が寄せられておりました。そうなりますとまず労働基準法三十六条の三六協定があるかどうか。それからまた所定の休憩時間が与えられてゐるかどうか、それからまた賃金の問題でございますが、適正に支払われているかどうかということがございます。そのほかにこの作業の内容でございますが、まず不活性ガスを船倉内に充満させましてこれをファンで排出する、それからスプリングラによる洗浄を六、七十度の温水をもつて行う、その後入るわけでございますが、そういう作業の過程におきましてたとえば酸素欠乏の問題はないかどうか、あるいはまた危険物にかかわるいろいろな問題はないかどうか等々の観点から、安全衛生の面の問題を調べているところでございます。それからいま一つ、休養施設が果たして十分であつたかどうかというふうな観点を加えました。ただいま調査中でございます。

○田畑委員 労働省にお伺ひしたいと思つてゐるのですが、陸上においてそういうガスが出てまいるような仕事、この場合にはしばらくは中へ入れぬわけでございますが、そういう仕事に入ります場合に

は、大体労働者というのはどういう防護措置と申しますか、そういったものが要なんですか。ちよつと具体的にお答えいただきたい。

○岡部説明員 たえばそういうガスを含まないで、まず酸素の濃度の測定をいたさなければならぬわけでございます。酸素濃度が一八%以上になるまで換気をいたさなければならぬということになるわけでございます。それができない場合には呼吸保護具の使用が定められているわけでございます。それからまた、作業中に監視人を配置しなければならぬ、あるいは命綱の着用あるいはまたひつくるめまして特別教育の実施、このようなことが義務づけられております。

○田畑委員 そういったいま労働省から答弁のあつたようなことは、労働者にとつて陸上であるならば必要なわけですね。この場合は海上でありますが、いわゆる陸上の状況で、船員でないということによつて労働省は調査しているわけなんです。それなら船員は一体どうなっているのか、船員には一体こういうものがあるのかどうか、こういうことも私の方としては疑問に思うのです。一体なぜこういう危険な業務に携わられるときに、一定の保護基準というか、あるいは保護装置、器具を含めましてそういったものを持つていないのかというところが私は大きな問題じゃないか。大企業の船会社はなぜこんなものを用意しておかないか。タンククリーニングは当然あるんでしょう。それにもかかわらずない。私の手元にある資料によりますと、これは古い話でございますが、昭和四十五年の五月に四日市で、この原油ガスのたまったタンク内に入って、そして爆発事故を起こしておる。そして何人かの人が死んでおるのです。こういうものに対して一体船の場合にはどうなるのか、この点をやはりわれわれはこれから明確にしていかなければならぬと思う。小さい船はいいですよ。大きいつばな船がこんなことをしていないんじや、これは海運国日本として恥ずかしい問題じゃないかと思うのです。この辺、いかがでございますか。

○永井(浩)政府委員 船員の労働の安全及び衛生につきましましては、船員法の八十一条で、危険の防止その他の事項につきまして労働安全衛生規則を定める、こういうことになっております。

○田畑委員 その労働安全衛生規則を定めるといふのは、この場合には具体的に一体どんなことをされるのですか。何をされるか。

○永井(浩)政府委員 手元に法令を用意しておりますので、後刻報告させていただきます。

○田畑委員 船には危険物取扱免状といひますか、そういったものはあるんですか。

○永井(浩)政府委員 船の運送に關しまして、危険物を運ぶあるいは積みつけるという場合には、船舶安全法の体系で危険物安全貯蔵の規則ができております。

○田畑委員 船の場合には危険物の取り扱いに對して非常に態度が緩慢なといひますか、十分でないとは私は思つております。しかしこれにつきましましては、何か本会議が始まるらしいので、どうもいところで終わりでございしますが、また午後の部にやらしていただきたいと思ひます。

○岡谷委員代理 この際暫時休憩いたします。

午後零時七分休憩

午後一時五十三分開議

○古屋委員長 休憩前に引き続き會議を開きます。

質疑を続行いたします。田畑政一郎君。

○田畑委員 休憩前にも御質問いたしたわけでございますが、海上におきまして船舶に乗り込んでおられます、その場合の危険物の取り扱いについて十分の手当てがなされておらないのじゃないかという点、これについて局長お見えになりましたので伺ひたいと思ひます。

○謝敷政府委員 お答えをいたします。

海洋航行中の船舶に搭載されております危険物の取り扱い等につきまして、私どもとしては、基本的には、船舶安全法の二十八条に「航行上の危

険防止に關する事項」という条項がありまして、これを受けまして、昭和三十三年に危険物船舶運送及び貯蔵規則というものを決めております。これは、基本的には船舶に積み込みます危険物、私どもは、火薬類、高压ガス等を含めまして、御指摘の引火性液体等九種類に分けて整理をしております。これに關しまして、品目ごとに、包装とかラベルとか積みつけの方法とかいうものを決めまして、安全確保を図つておるわけでございます。

何分、化学薬品等を含めまして、かなり時代の進展により製品の種類等がふえてまいつております。国際的には、技術的にこれをどう取り扱つていくかと申しますと、政府間海事協議機関、IMCOと称する国際機関におきまして技術的な小委員会をかなり頻りに持つております。これによりまして、一番新しいのを申しますと、一九六五年に個品輸送のコードをつくり上げております。これは約千五百種類くらいの危険物についての規定でございます。それから、タンカーのような危険物をタンクにばら積みする船につきましては、特に危険物ばら積み船のコードを七一年につくつております。さらに、最近LPG、LNG等ガス輸送船が出てきておりますので、これについて、七五年に技術的な内容を詰めて勧告をしておるわけでございます。

私どもとしましては、先ほどの危険物船舶輸送及び貯蔵規則の個々の技術的基準につきまして、これらの勧告を十分盛り込んでその都度その都度手当てをしてまいつております。

特に、先生御指摘の引火性液体類または爆発性の蒸気を発する物質というものを積んで動きます場合に、通常ですと工事その他をやりませんが、たとえば造船所に入りまして、あるいは先生御指摘の航行途中におきます清掃を行う場合等がございします。この場合におきましては、工事その他の作業施行者があらかじめガスの検定を行い、爆発または火災のおそれがないことについて船舶の所有者または船長の確認を受けなければならぬ、こういう規定を設けておまして、実際には

これらの技術的な基準なり内容につきまして細かく決めました危険物取扱規程をその船ごとに決めまして、船長に供与をして万全を期しているといふのが実態でございます。

(委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席)
○田畑委員 それでは、徳山丸にはガス検知器はついておりましたか。

○謝敷政府委員 船にはガス検知器を持つていなければならぬことになっております。

○田畑委員 海上保安庁いかがですか、持つていたか持つていないかわからないのですか。

○真島政府委員 私どもで検証をした結果、所有しております。

○田畑委員 これも先ほどの油の帳簿、それから乗った乗客、船員等の帳簿と同じように、備えてあつたけれども機能していないということじゃないですか、保安庁どうですか。

○真島政府委員 今回の徳山丸の場合、これは事故ではございませんで、スラッジの不法投棄が行われたわけでございます、その際に使われていたかどうか、これは私どももこれから捜査をいたしますが、今度の徳山丸の場合は、事故が起こつたということではないわけでございます。

○田畑委員 私はその辺が、海上保安庁も大変御努力はなさつていらっしゃるのだからと思うが、危険物の問題について、やはり海上では非常に関心が薄いといひますか、非常に軽く扱われていると思うのです。たとえば陸上でございしますと、ガソリンスタンドの職員とかタンクローリーの運転手でも、危険物取り扱いの免状を持つてゐる。そのことについて一定の教育を受けているわけですね。ところが、海上でございしますと、なるほどいま船舶局長がおつしやつたように、一応、船長あるいはそこで作業する作業隊の長に対しては一定の枠づけはしております。しかし、本当に今度あそこに入つて作業いたしました人たちがそういう危険物に対する知識というものをどの程度持つていたかという、私はわからないと思う。また船長自身も、あれほどの投棄が行われたにも

かわらず、私は知らなかった、こう言っているわけですからね。しかも、加藤さんというルポライターの手記によりますと、相当なおいが立ち込めて最初は立ち入りできなかった、相当ガスを発散させてから初めて立ち入りをした、こういう手記になっているわけですね。そういうことを考えますと、私はそういう危険物、爆発物がだんだんふえていくのに対して、海上の場合にはそれに対する手当てというのはいくらも薄いんじゃないか。御案内のとおり、そうした化学薬品物を積んでおるところのケミカルタンカーなどが非常に最近ふえてきているわけですね。そういうことを考えますと、これは釈迦に説法のようにございしますが、盲点と申しましょうか、そういうものに対する毅然たるある種の方向といえますが、行政措置を、あるいは法律上の措置を講じなければならぬ段階にまでおのづからいふに思ふわけですね。この点についてはやはり危険物取扱者としての責任ある程度作業者の長であるとか、あるいは船長であるとか、一等航海士であるとかいう者に持たしめて、そしてそれに対して講習をするというふうなことが必要になっておる段階ではないかというふうに思ふわけですね。これは私の意見でございしますが、どうお考えになるか、ひとつ所見をお聞かせいただきたいと思います。

○山元政府委員 お答え申し上げます。船員につきましては、労働安全関係につきましても船員法、あるいはこれに基づきます船員労働安全衛生規則等によりましていろいろ細かい規制が加えられておりまして、特に危険物の取り扱いに關しましては、その取り扱いの基準だとか、あるいは危険を防止するための命綱とか安全ベルトなどの保護具だとか、検知器具とか、落下防止の設備等、いろいろな面にわたって非常にきめの細かい措置を講じております。また毎年度船員災害防止計画を策定いたしまして、その確実な励行ということを促進しているところでございます。

しかしながら、先生がたまたま御指摘になりました徳山丸事件のように、スラッジの清掃作業を行う者が船員でなくて陸上の労働者であるという場合につきましては、船員法の適用はなくて、陸上の労働安全衛生法が適用になっておりますし、またその法律に基づきましてかなりきめ細かく規制が行われているというように聞いております。しかし、現実には停泊中あるいは航行中船内で陸上の労働者の方々が作業をする場合には必ずしも行き届かないという点もあるかと思ひますので、労働省の方においてさらにきめの細かい規制措置が加えられるべきだと思ひますが、労働省から運輸省に対して協力方要請がありましたら、船員局といたしまして、関係の船長あるいは船員に対して十分に陸上の労働者の責任者と事前に打ち合わせをやるか、あるいは作業手順について万全を期するよう協力をいたしてまいりたいと考えております。

○田畑委員 御答弁でございしますが、私はやはりちよつと納得できないところがあるのです。たとえばこういうことを言っておる人があるのです。陸上におきましては消防法という法律があるので、この消防法に基づいて危険物取り扱いの免許というのが出されておる。そして、その責任者が明確になっているわけですね。ところが、海上消防法というのはいわゆるこの消防法、これほど大きな災害を生むものをどんどん輸送しているのに、しかも危険物を担当しておるのにおかしいじゃないか。海上消防法というものを制定すべきである。そしてその海上消防法というのは範囲が広がりますが、その中において危険物取扱者というものについて明確な位置づけを行うべきではないか、こういうことを言っている人があるのです。

ところがいま船員局長のお話によると、これはおから来た方から労働基準局の方であつて、船員の方とは関係ないのだ、もう少し労働の方でやつてもらつたらどうかというふうな御意見でございますけれども、しかし問題は、災害が起こつたらどこで起こるのですか。おかの方で起こるのじゃないですね。災害が起これば、海上において災害が起こるのでありますし、被害を受けるのは船舶であり、船舶に乗り組んでいる人が全部被害を受けるのですよ。そうすると、おかの人を雇つたんだからこれは海上の方は関係がない、あるいは関係があつても第二義的なものだということでは済まされるものではないかと思ひます。

私はその点、今日運輸省の持つておられる姿勢というのは、やはりこういう危険物を取り扱っているという点に対する姿勢が非常に消極的なんじゃないかというふうに考えざるを得ないわけですね。したがつてこの問題につきましては、それはいろいろ理屈はあるであらうでしょう。今日徳山丸が出たものですから、いろいろと理屈はあるであらうでしょうが、少なくとも海の問題についてはやはり海の方で責任を持つていくのだという体制をつくつていただくということを努力していただきたいと思ひます。これは要望しておきますが、できましたならば大臣から一言そういう点についての御感想をいただきたいと思ひます。

○田畑委員 御答弁の御趣旨に沿うように努力をしたいと思ひます。

○田畑委員 それからもう一つ同じように申し上げておきたいと思ひます。

先ほど御答弁ございましたように、この船に乗り込んでいわゆるスラッジの投棄を行いました。内陸産業というのは、これは清掃法の適用を受けて設置された業者ではない。それからまた海洋汚染防止法によるこの規定によつて設置された業者でもない。いうならば谷間の中にできているこの業者である。結局、谷間の中にできている業者が、先ほどお話ございましたように一年間に三百隻の大型タンカーについて全部クリーニングをやるわけなんです。そうすると、そのクリーニングをやるものは両方とも法律の適用を受けて、いわゆるきちんとした条件でつくられていない会社でないとすれば、これは大きな問題だと思ひます。

思ふのです。だから、その辺のところも運輸省としては、そういうクリーニングを行う会社についてはきちんとした登録をすることあるいは点検をするとかというふうな規定を定めなければならぬというときに来ているのじゃないか。いわゆる百トンとか三百トンとかというふうなものについてまでこういう規定を設けられる以上、この大型タンカーの清掃というふうな業者に対しては一つの定めを設けて、そしてきちんとして責任を持たせるべきではないか、こういうふうに思ふわけでございますが、その点いかがでございましょう。

○永井(浩)政府委員 先ほど御答弁申し上げましたように、行為者としてのこういう請負業者あるいは作業者につきましては、海洋汚染防止法で十分いろいろな規定を義務づけられておるわけでございます。お説のようにこの事業を事業法的なとらえ方でやるべきではないかという問題につきましては、事業法それぞれの目的によつて設けられておりますが、なお勉強いたしましてその辺の是非を検討してみたい、このように考えております。

○田畑委員 ただいま勉強してやるというお話でございしますからそれ以上は申し上げませんが、この内外産業というのは、私は手元に資料を持っておりますが、決して出光タンカーだけを請け負っているのではないのです。たくさん手の船会社を引き受けておるわけですね。だからここの一件だけ起こつたとはどうも考えられないのです。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席) そういうことを考えますと、徳山丸だけで百五十トンとかなんとかというスラッジの量が出たとか出ぬとかと言われているわけですが、それをそのほかのいわゆる船会社に全部適用してみますと、これは莫大な量に上るのではないかと。それほどの業者に対してなおかつ法律上その設置の内容について規制がないというところは海洋日本としては時代おくれだと思ひます。だから、その点は私はこの際皆方々に強く要望を申し上げておきたいと思ひます。

それから本題の話も一つありますので、これもやらせていただきますと思うのでありますが、今回の法律改正によりまして、海上保安庁は確認を行って確認の証明書を発行するという点に相なっております。この点につきましては排出処理の業者でございますか、実は私はいろいろの意見を徴したわけでございますが、産業廃棄物の取り扱いについては手続が大変厳しわけでございます。特にこれは厚生省関係、自治体関係に相なっております。各自自治体は排出企業に対しては産業廃棄物の試験成績書、処分方法、数量、発生工程、それから処理者との間におけるところの契約書並びにサンプル等を求めることになつておるわけでございます。これが一つ。

それからまた、収集運搬業者と船舶の所有者に對しましてはさらに、これは一々申しませんが、事業計画書とか取り扱う産業廃棄物の一覧表等、十数項目にわたるところのいわゆる書類を求めることになつております。私のところに書類がございますが、これだけの書類を提出することになつておるわけでございます。業者としましてはそんなに大きい業者はないと私は思うのです。もちろん海上保安庁に對しても一定の書類は出まて出しておるわけでございます。そこで、今回海上保安庁はさらにそれを確認をされるという手続を踏まれることに相なつておるわけでございますが、一体どういうふうな書類ばかりよいけい出して、そしてやる、そうすれば、当然でございますが、たとえばこれだけほどの小さい産業廃棄物でも一たん試験をいたしますと、これは十万、二十万あるいは三十万とかかるわけでございます。何遍も何遍も繰り返して手続をしなければならぬという点になると、これは産業廃棄物を投棄するのにも莫大な金がかかる。莫大な金がかかるという点になるか。結局マンホールに下水と一緒に流す。これは現在でも下水で流しているものがあるのです。そういうことになれば、せっかくこれは法律を改正して厳格にやろうとしたものがマイナスになつてしまふ。だから、この確認事項

というのはどういう程度のことをおやりになられるのかということをごで聞きたいと私は思うのであります。

○真島政府委員 お答えいたします。

私も確認行為を行う場合、個々の確認行為の目的は、政令で定められております危険なものを含んだものであるかどうか、基準に適合しているかどうか、そういうような観点から省令その他で決めてまいりたいと思つておりますけれども、いま御指摘のように、地方公共団体に対してはすでと同じようなことが同じような状況で出ておるといふことがはつきりいたしますれば、私もこれから細かく決めていく段階におきまして、すでに地方公共団体その他で求められて提出をされておる資料、これは地方公共団体等と連絡をとりながら重複をしないように、実際に確認を申請される方々に過剰な負担をかけないという方針で処理をまいりたいと思つております。

○田畑委員 これは海上保安庁あるいは環境庁で結構ですが、御存じですか。たとえば海洋投棄につきましましては、東京、神奈川県においてはこれを許しておりますけれども、千葉県、茨城県、静岡県等においては一切許しておらない。各県の自治体の考え方によつて海洋投棄においては差別があるというのを御存じでございますか。

○真島政府委員 私、具体的な県名その他はそれぞれ詳しくは存じませんが、県によつて取り扱いが違つておるといふことは聞いております。

○田畑委員 大臣、これは県によつて取り扱いが違うのです。それからまた、政令都市等においても取り扱いが違うのです。だから簡単に言いますと、一つ一つの都市によつて取り扱い方法が違うのです。その点について産業廃棄物の収集業者は非常に困つておる。しかもまた船舶でございますが、排出物の船舶につきましても、たとえば神奈川県にあるところの船舶は東京都にはできるだけ回さない、そういうようなことになつておる。言ふならば自治体のなわ張りというのはい

に鋭く出ておるわけでございます。だから産業廃棄物の海洋投棄を行う業者はどう言つておるかという、海上保安庁がやつてくれるなら海上保安庁で全国統一的にやつてもらいたい、ばらばらにやると、そのばらばらで困るところへもつてきてダブルチェックされてはどうにもならない、こういう苦情が上がつておるのです。だから、この点大臣もよく聞いておいてもらいたいと思うが、こういう複雑の上に複雑の様相では困る。きょうは厚生省は呼んでありませんけれども、この厚生省の取り扱いについては自治体がばらばらに取り扱つておるのです。だからその辺のところは運輸省としてはしかと考へて運用してもらわれないと、これは大変複雑で困つたことになるわけでございますが、そういう点について何か所見があつたらお伺いしたいと思います。

○真島政府委員 先生の御指摘、まことに私もそのとおりだと思います。私も今度の確認行為をやります場合の事務手続、これは当然私もどこでやつていきたいと思いますけれども、片方、地方公共団体、厚生省関係の方の問題は、これは私も何とも申し上げられるものではございません。んけれども、やはり御協力を求めながら全体でござるだけ早い機会に、少なくとも基本的な部分において全国統一的になされるような努力をしてまいりたいと思ひます。

○田畑委員 大臣、これは困るのですよ。海上保安庁は全国統一でやる、こうおっしゃる。自治体はばらばらだ。そうすると業者はどうなりますか。結局、全国統一でやる海上保安庁に對しては全国統一のやり方をしなければならぬ、自治体にはそれぞれ自治体に應じたまた別の内容のものを取りそろえなければならぬ。そうなりますと、業界としましては検査が嚴重なことをいやるわけじゃないのです。やり方の違う幾つかの段階を経なければならぬということが問題なんです。したがひまして、これをつくられる以上、運輸大臣は、そういった問題について厚生大臣あるいは厚

生省との間に十分理解を得て、業者が繁雑になるようないわゆる手続はやめていただいて、海上保安庁と自治体とができるだけ足並みをそろえられようなやり方をつくつてもらふように努力していただきたと私は思うのです。いかがでございますか。

○地崎國務大臣 御指摘の点について厚生省とよく相談をしてみたいと思ひます。

○田畑委員 以上をもつて終わります。

○古屋委員長 数仲義彦君。

○数仲委員 私は、さきの委員会に積み残した問題、またそのとき御答弁いただけなかつた問題、資料等を後でいただきましたので、その辺を含みながら、重ねて、この法案がこゝで審議をされ、改正されることによつて日本の海がきれいになる、この改正案さえ通れば海洋は少なくともよりよい海洋になるということをご期待しながら、何点が御質問したいと思つてござります。

まず、海上保安庁にお願いしました資料をいただきました。ところが、余り違反件数が多く、これを全部とて集計は不可能であるというお話でござりますので、それは了いたしました。何点か大変に悪質な問題を挙げてもらいました。その問題をざつと目を通しただけでも、五十一年――五十二年、近年でもこの不法行為は減つていない。しかも、前回に指摘しましたように、八年前に本法が成立してから違反件数は変わらない。では一体なぜこのような事犯が後を絶たないのか。海上保安庁は、精いっぱいやつております。しかも監視の能力は年々増強されております。そのような話です。それでこのように減らないのだつたら、では一体どうすれば減るのか。これをきょう、私、一つ一つ確認をしてみたい。

きょうは港務局長お見えだと思ひますが、まず港務局長に確認したいのは、海上で発生する、いわゆる汚染原因であるビルジあるいはバラスト水のうち、陸上で処理しなければならぬ部分等々、いわゆる海洋を汚染する原因物質は、現在陸上に設置された処理施設能力で十分処理できるのかど

うか、その辺からいかでございましょう。

○岐阜府委員 お答え申し上げます。

私ども、廃油処理施設のためにいろいろ施策をしている立場でございますけれども、大量に廃油が発生する港につきましては四十七年ぐらいたまにば整備が終わっておりまして、その後現在に至るまでは、今度は少量に発生する港についての設備の増設、新設、それから、さらに最近になりましたは、今度はそういう施設のいろいろな、たとえば排水の基準が強化されたことに伴います改造、あるいはさらに計測の設備の改良というようなことを現在はやっている状況でございます。

ちよつと整備の状況を申し上げましたのは、全体といたしまして私どもが関係しております施設は、各港におきまして現在、相当十分にそろっているというふうに理解をしているところでございまして。

○敦仲委員 その処理施設にはいろいろあるわけですね。いわゆる港務管理者が設置するもの、あるいは石油精製業者が設置するもの、あるいは民間の業者が設置するもの等、いろいろあるかと思うのですが、そのうちの港務管理者が設置する部分については、運輸省は補助金を出しておられる。補助金というのは国民の税金ですから、その税金の使われ方が適正でなければならぬし、目的に合致しなければならぬ。

そうなつてきますと、私がここでお伺いしたいのは、いまの局長の御答弁ですと、施設能力的には十分整つております、こういうお話でございす。施設能力は十分ですと言うからには、当然どの程度の排出量があつて、この程度の処理能力ならいいな、こういう基本的な——いわゆる発生量と処理能力というのはバランスはとれておりますか。

○岐阜府委員 簡単に申し上げますと、石油ショックの年と申しますか、昭和四十八年度に、こういう施設で受け入れた廃油の量が最大になつております。四十九年にちよつと下がりまし

て、五十年以降大体横ばい状態が現在続いているわけでございます。全国の廃油処理施設で扱いました量が年間約千二百万トンというかつこうで横ばいになっております。それを、こういうような施設の年間の処理能力ということを一応計算してみましたがものと比べますと、全体で一七〇程度の稼働率になつてきているというのが実情でございす。

○敦仲委員 では、海上保安庁にちよつと確認させていただきますけれども、私がこれから進めていきたいのは、バラスト水のいわゆる基準を上回つた油分の濃い部分、あるいはビルジの油分の濃い部分、油水分離器で分離され、油分の濃い部分については陸上の処理施設で処理しなければならぬ、あるいは問題になつておりますスラッジ等も当然そこへ運ばれてくるものだと思うのでございすけれども、私はここでちよつと保安庁からいただいた資料を読み上げますので、間違いがなければ結構です。

まず、内航タンカーのバラスト、これについては、いわゆる監督をする責任の立場から、現在内航タンカーはバラストをどのように処理しているか、監視の立場から聞いたお答えでございすけれども、海上保安庁としては、内航タンカーの航海について次のように考えておる。

まず第一点は、内航タンカーは、そのほとんどがノンバラストで航海可能である。

二番目に、気象、海象条件の悪いときには、バラスト航海を実施することもある。

三番目に、内航タンカーの一般的な航路上では、通常バラストの排出はできない。

四番目に、搭載バラストは、廃油処理施設で処理されている。

こういう御答弁をいただいておりますが、これは間違いございませんか、長官。

○真島政府委員 私どもが見ておる限りでは、こういうことに考えております。

○敦仲委員 官房からいただいた資料をなげいま

確認したかと言いますと、これは船舶から発生する油性汚水の量、その第一点が内航バラスト水約一千万トン。いまの保安庁の御指摘のように、まずこの一千万トンは、いま海上保安庁が監視の立場から見ても、ほとんど陸上の処理施設で処理されておるといふ御答弁だと思つてございす。そこで第二点、これをお伺いしたいのでございす。先般の徳山丸の事実関係、これも保安庁から資料をいただきました。

ここでちよつと、一つだけ保安庁に確認させていたいただきたいのは、スロップ、いわゆるタンククリーニングをした部分で、これは汚水でございす。陸上の廃油処理施設で処理しなければならぬスロップ、発生量が千五百一十トン、こうなつておりますが、間違いございませんか。

○真島政府委員 間違いございません。

○敦仲委員 それでは次に、船舶局長にちよつとお伺いしたいのでございす。タンカーの船体検査でございす。通常は、定期検査は四年に一度と聞いております。中間に、二年に一度は定期検査を行う、ないしは一年に一度ずつは定期検査をやつておる船がほとんどだ、このように聞いておりますけれども、その点、間違いございませんか。

○謝敷政府委員 四年に一回の定期検査のほか、中間検査等を行つております。

○敦仲委員 もう少し明確にお答えいただきたいのですが、二年に一度の中間検査、毎年一度は、タンカーは、やる船もあればやらない船もあるのですか、ほとんど大体一年に一度はドック入りをして検査をいたしますか、しませんか。二年に一度は中間検査でやるとは聞いておりますが、その点、いかがでしょうか。

○謝敷政府委員 検査としましては、四年に一遍の定期検査と二年に一遍の中間検査でございす。油水分離器その他につきましては、中間検査のときも検査を実施しているというふうに考えております。

○敦仲委員 いわゆる定期検査のとき、タンカー

の場合は必ず、この間問題になりましたようなタンククリーニングを実施してドック入りするはずでございすけれども、その点、間違いございませんか。

○謝敷政府委員 定期検査の場合には、当然、船体全部の検査をいたしますので、ドックに入る場合にはタンククリーニングをした上で、ガスがないことを確認して検査をしております。

○敦仲委員 これはひとつ海運局長に聞いた方がいいのかもしれないけれども、日本の国は資源がございせんので、石油のほとんどは輸入いたしております。年間の輸入量は相当な量でございすけれども、五十三年度の実績でいいますと、大体二億七千万キロリットル、これが日本の国にいわゆる外航タンカーによつて運び込まれた原油の量でございす。私がお伺いしたいのは、このタンカーがまた産油国へ荷を積みに行くとき、現在は海洋汚染の問題が非常に厳しい、そういうことから、先般の委員会でも指摘しましたけれども、分離バラストタンクを備えていない場合には、クリーンバラストタンクにして行かなければならない。タンカーの中の一つの船倉をきれいにして、そこへバラスト水を入れて、相手の国に行つたときに沿岸でそれを排出しても問題ないように、クリーンバラストにしております。このように伺つておりますが、この点、間違いございませんか。

○妹尾(弘)政府委員 そのように聞いております。

○敦仲委員 では港務局長にお伺いします。このいわゆるクリーンバラストタンクにするために洗浄するときの汚水、これは、陸上の処理施設、油分の多い部分は当然陸上の処理施設で処理しなければならぬ汚水であること、それから先ほど船舶局長に確認しました、ドック入りするとき、タンクをクリーニングしたとき、そのときには、やはり油分の多いクリーニングした汚水、これは陸上の処理施設でしか処理できない部分だと思つておりますが、いかがでしょうか。

○港務局長 そうですね、この汚水は、陸上の処理施設で処理しなければならぬ汚水であること、それから先ほど船舶局長に確認しました、ドック入りするとき、タンクをクリーニングしたとき、そのときには、やはり油分の多いクリーニングした汚水、これは陸上の処理施設でしか処理できない部分だと思つておりますが、いかがでしょうか。

陸上で処分する以外に道がないかどうかという
ことは、ちよつと私、専門外でございますけれど
も、このようなタンクの洗浄水の受け入れとい
うのは、廃油処理施設といたしまして、バラスト
に次ぎまして相当量を占めているものでございま
す。

○藪仲委員　じゃこれはどなたが責任を持って御答弁いただけるのですか。官房ですか。審議官、どうぞ。

○永井浩 政府委員 タンクの洗浄水等につきましても、当然、一定の希釈度まで薄めた場合のほかは陸上の廃油施設で処理する、こういうことになります。

○数仲委員　そこで問題なんですよ。これは官房の審議官からいただいたものですけれども、つじつま合わせみたいな資料で、私、これから具体的にちよつと言いますけれども、船舶から発生する油性汚水の量（昭和五十四年につき推計）「内航バラスト水約一千万トン、外航バラスト水、これはまあいま言ったクリンバラストでよその国へ行く分だ、こういう御説明でした。それは認めます。でも、いま申し上げたように、クリンバラスト

にすると、洗浄したときの汚水は当然陸上で処理しなければならぬ。これは私もいろいろな関係施設に聞いてみました。そのとおりです。クリーンバラストはちゃんとやっております、タンカーの会社に聞きました。発生しております、これは陸上の処理施設で処理しております、これは一つつ聞きました。それからもう一つ、定期点検のためドック入りをするとき、完璧にタンカー内は洗浄いたします、本格的にやってきれいにいたしますということでした。いま日本のタンカーの保有隻数ですが、外航タンカーが二百二十隻、これは運輸省の数字ですから、間違いないです。内航船が二千二百五十五隻、隻数だけで言ってみしても、二千四百七十五隻のタンカーを現在保有しているわけです。これを粗っぽい計算をいたしますと、四年に一度の定期検査ですが、二年に一度はドック

ろん、実際は毎年ほとんどやっているのです。でも、船舶局長はその辺明確に御答弁にならない。

百歩譲って二年に一度やったとして、この二千四百七十五隻の半分は一年間に一度はドック入りしているのです。千二百三十七隻はクリーニングを毎年やっているのです。これは粗っぽい計算ですよ。でも、明確な資料が出てこないから、こちらでこうやって推計するしかない。そうしますと、ここに出ておりますように、内航バラスト水約一千万トン、ビルジその他約二百万トンを処理いた

しました、一千二百万トンの処理をいたしました
と、この官房の書類に載っているのです。なぜ私
がこれを指摘したか、ここに問題があるんですよ。

これも港灣局からいただいた資料でございます。先ほどの御説明のとおりになっております。ところが、横ばいとおっしゃった、そのとおりです。そこに問題があるんですよ。「廃油処理実績の推移」これをいただいたのです。千二百万トンののは処理しかやっておらぬのです。実際は、日本の国には処理能力は六千万トンございます。でも、その一八％の千二百万トンしか現在処理しておりません。いかがですか。私がちよつと指摘しまし

たけれども、ちよつとここで港湾局長にもう一度補助金を使っているのですから、いいかげんなバックデータでこの処理施設に補助金を出されたのでは困りますから、ちよつと確認しておきますけれども、補助金を使っている以上、いま言われた処理の数字をつかまなくて処理施設をつくるというようないいかげんなことは許されないので、いわゆるタンククリーニングにこれだけの汚水が出ます、クリーンバラストにするのにこれだけの汚水が出ます、それからビルジの発生量はこれです、と。先ほど海上保安庁に確認したように、内航バラストは一千万トン、これは陸上の処理施設でやります、ほとんど陸上の処理施設でやらなければならぬ数量でございますが、いま私が申し上げた、タンククリーニングのときに発生するその汚水はどの程度に考えていらっしゃるのか。

それから定期検査でドック入りするときに発生する汚水量はどのぐらいで考えていらっしゃるのか、この二つ御答弁ください。

○謝敷政府委員　私が先ほど、油水分離器の試験を行いますということを申し上げましたが、現在の海洋汚染防止法におきましても、航行中に一定の希釈度以下に希釈した廃油につきましては、この船舶の外に出すことが許されておるわけでございまして、たとえばタンカーが定期検査のために入ります前に、この基準をもって海洋に廃棄することもあると思います。

○鮫島政府委員 私どもが廃油処理事業の許可を
いたしますわけでございますけれども、その場合
に大抵の場合港でございますけれども、それぞれ

の港におきましてこういう量の受け入れが要請されるだろうという見通しを立ててくるわけでございます。それに対して、設備が過剰にならないように、いであらうかという観点から、これを許可していただくわけでございます。したがって、必ずしも先生のおっしゃいますように、全国でどうであるというようなことで常にチェックをしているといえますか、実問題としてそういうやり方をしていないということが一点でございます。

それから、特に先生おつしやいました港湾管理者が設置する場合でございますけれども、これに對しまして二分の一の国の補助金を出しているわけでございます。この面につきましては、民間の事業者が手を挙げてみずから廃油処理事業を行いたいところはそのれに任せていこうではないか。しかしながら、ある特定の港におきまして、それでは十分でない、しかし民間の者がこれを事業として実施するということが必要な点という場合に、当該の港をできるだけきれいにしたいという観点から、いわゆる需給のバランス、量的なバランスということではなくて設置をしているのが港湾管理者の場合に多いわけでございます。そういうものに対しては、私どもは直接二分の一の国庫補助をしているというのが実際のやり方でございます。

○荻仲委員 私が言っているのは、もう少し問題の本質を港灣局長はよくつかんでおいていただきたいのですが、私がここで言っておりますように、

官房から出ておる資料、内航バラスト一千万トン、ビルジその他二百萬トン、これだけで一千二百萬トンなんです。これは陸上で処理しなければならぬ総量なんです。ところが、さつき私がわざと海上保安庁に事実確認の数字を聞いたのですが、この違反を行った一隻の船、この船だって、スロツプ、いわゆるタンククリーニングしたときの汚水が千五百十二トン発生しているわけですね。たと

えばこれを単純にタンカーに掛けますと、これだけでも百万トンを超す汚水が出ているのです。これは入港、ドック入りするとき、これはしないので

そのまま行ってしまったのですが、定期検査や何かやる船は相当こういうものを出しているわけですから。相当量のタンククリーニングの汚水が出ています。しかも、クリーニングバラストにするために汚水が出ています。その汚水は一体どこで処理しているのか。何百万トンか何千万トンかしりませんけれども、港湾局長は処理施設があると言っているけれども、処理能力でわずか一八%しかやってない。千二百万トンしかやってない。そうすると、足し

てみると合わないじゃないですか。だから、こういう海洋汚染がなくならないのですよ。一体何をやっているのか。私の所管じゃございません、わかりません。幾ら法案をつくったって、汚水はこれくらい出ますよ。一体だれがチェックをしているのですか。いま発生している内航バラスト水あるいはクリーンバラストにするための洗浄水、それからドック入りするときのタンククリーニングの汚水、その発生量をつかんできつちりと押さえていればこそ、陸上の処理施設にこれだけ入っているということがわかるのです。つかんでいないとなぜわかるのですか。ほとんどの局長、官房が来ていらつしやるのですから、つかんでいる局があつたら御答弁ください。

○永井浩政府委員　船内から発生いたします油性汚水の量を把握するのは非常に困難でございます。

す。船の大きさあるいはエンジンの種類等によつて非常に異なるわけでございますので、お手元にお届けしました資料も推計ということでございませうが、これは船の種類、航路あるいはエンジンのタイプ等によつてモデル、原単位をつかみまして推計したものでございませう。そう大きな違いはないと思いますが、そういったことで、船ごとに一隻一隻の報告を求めて集計したものでございませう。したがって、そういった意味での統計はございませう。

○数仲委員 まあその程度の御答弁しか返つてこないのは、もう先刻わかつておりました。

ではもう具体的にやりましょう。なぜこれができるのか。保安庁から先般の徳山丸の事実関係を伺いました。この手元の資料にあるとおり間違いのないのか、一応読み上げていただいた方がいと思ひます。時間がございませうので簡単に、事実関係が私にいただいた資料でよければ、それをそのとおり読み上げてございませう。

○真島政府委員 陸揚げしましたスロップ量千五百十二トン、スラッジ二千二百六十袋、約九十トンでございます。

○数仲委員 いや、船名から船主、ずっとその事実関係だけ言つてございませう。

○真島政府委員 船名徳山丸、総トン数十三万六千八百九十トン。船主出光タンカー株式会社。タンククリーニング実施事業者内外産業株式会社。発生廃油陸揚げ量及び引き取り業者等、処理事業者、名称神原タンククリーニング株式会社、陸揚げ量、スロップ千五百十二トン、回収船新水丸、船主オクゾノ海運。スラッジ二千二百六十袋、約九十トン、回収船第十一繁丸、船主砂田船舶株式会社。

○数仲委員 いま御報告いただいたのが今度の事実関係です。今度のこの法案改正で一番大事なのは、これから私が質問させていただく点でございますが、法案ができて一体これで取り締まれるかどうか、これがなくなるかどうかという意味で、各局長にお伺ひいたします。これは運輸省として、先般の委員会が大臣は、各局長と話し合つて

こういう事犯をなくすように努力するところで御答弁をなさつた。私はその大臣の答弁をいただいた上でこの質問するわけでございます。

まずお伺ひしたいのは船舶局長です。船舶局長はこの事案の中でどの部分にかかわり合つて、船舶局としては今後どうすればこういう事犯がなくなるか、局長の権限内でできることがあつたらおつしやつてございませう。

○謝敷政府委員 私どもは二つあるかと思ひます。一つは大型タンカーについて、最近の条約で決められました比較的油分を船外に出すことの少ない原油洗浄装置あるいは分離バラストタンク、これが条約によつて決められますが、少なくとも条約以前……（数仲委員「時間がないから、この中身について言つてございませう」と呼ぶ）一つは、そういうことで大型タンカーについてはだんだん少なくなつていくこと、もう一点は、先刻の海洋汚染防止法あるいは今後の改正によりまして、油水分離装置を含め、船外に排出する油分につきまして油水分離装置の検査を通じて少なくし得るよううに努力をしてまいるということでございます。

○数仲委員 時間がございませうので、私が聞いている質問に明確に御答弁を、次の局長からお願ひいたします。私は、いま保安庁長官の読み上げた事案の中で何ができると聞いているのでございませうから、今後分離バラストタンクをつけまうとか、油水分離装置を設置させまうとか、そんなことは聞いていないのです。この事案の中で船舶局長は何ができるか。いまのお話の中では、この事案についてはほとんどできない、かわりがない、こういう結論と私は理解しました。

次の港湾局長、あなたはこれを今後起こさないために、この事案にどの部分にかかわり合つて、どの部分にどういう指導ができるか、言つてございませう。

○数仲委員 今回の事件に非常に直接に関係して申し上げますと、先ほど申しましたように、施設の量としては十分にあるというような状態から、特に非常に細かいことではない、いろいろなやつていか

なければならぬことはあると思ひますけれども、全般的に申しまして余りないと申し上げるのが一番簡単かと思ひます。

○数仲委員 そうすると、港湾局長もこの事案では何もできない。船舶局長もできなかった。次は船舶局長、何がおできになりますか。次は○山元政府委員 今回の事件の直接の不法行為者は、陸上の事業者及びそれに使用される者ではございませうけれども、行われた行為が船上であり、また一等航海士が油濁関係の管理責任者でもございませうので、関係船員に対して海洋汚染については絶滅を期するように、今後船員の再教育等に一層力を入れてまいりたいと思ひます。

○数仲委員 船舶局長、重ねてお伺ひしますけれども、局長通達で船員に対して、このような船員の資質にかかわるような行為はすべきではないというような通達をお出しになるお考えはございませうか。

○山元政府委員 事務次官名をもちまして関係事業団体の方には通達が出されておりました。これが受けまして船舶局長名で日本船長協会、日本船舶機関士協会、海洋会、全日本船舶職員協会に對しましてすでに通達をいたしております。

○数仲委員 いやあ海運局長、この事犯の中で海運局長がかわり合つていられる部分と、どう取り締まれるか、御答弁ください。

○妹尾（弘）政府委員 本件に關しましては法律的には私どもの所管では実はないわけでございますけれども、海運業者に対する一般の監督者という立場から今回のこの具体的な事件に關しまして、当該会社に、所管の部局とも相談いたしました。作業実施者の選任あるいはその監督、それから今後の法令遵守というようなことに関しまして改善計画を出させまして厳重に指導をしてまいりたい、かように考えております。

○数仲委員 海運局長がおできになるのは船主に對してやるということですか。

○妹尾（弘）政府委員 船主に對してです。

○数仲委員 大臣、いまお聞きになつていただい

たと思ひます。ここにいらつしやるのは運輸省のそうそうたる局長さん方。いま四人の方にこの事犯について御答弁いただいたのです。じゃあできることは何ですか。四人の局長のおできになるのは二人しかいない。一人は船舶局長が船長に對してこういうことは起こすなということに注意をいたします。もう一人は海運局長が船主に對してこのような違法行為を起さないようにしなさい、そういうことなんですよ。

ところが大臣、ほんの二、三の例だけで申し上げますと、保安庁から、いままでの過去の違反の事例を、あんまり数が多いですから何点かだけで結構ですと言つてもらつた資料、これは運輸省にとつて恥だと私は思ふのです。その中で罰則規定で罰せられていられるのは一体だれなのか。これで見ますとほとんどがタンククリーニング業者です。そういうのが多いんですよ。ところが、運輸省が束になつてかつたタンククリーニング業者には法の網は一つもかかつていない。不法行為を起している人に運輸省の監督あるいは指導行政が何にも行き届かない。間接的にしか何にもできない。実行行為者に対して何にもできない。この罰金をだれが受けてるんだ、だれがいつどの程度の処分を受けたんだ、この資料をもらつたんです。名前を挙げると気の毒ですからやめておきますけれども、企業の名前全部出ていますから、これは運輸大臣はもうおわかりのことです。

このようないわゆる法の網をくぐらない部分でみんな不法が行われる。これでは幾ら、この法案を審議しました、これで海がきれいになりますと言つたつて、この事案たつた一つ取り上げて、どなたが取り締まれるのですかと聞いていくと、むなしさしか残らないじゃないですか。私は、これではよくないと思ふのです。しかも先ほど来官房もあのような答弁をしている、これではいかぬと思ふのです。

なぜこれがなくなるかという、処理すべき事柄についてチェックをしない。発生する量についてもちんちやらない。たとえばこの中で

私が一つ大臣に申し上げますけれども、一番事故を起こしているのはタンククリーニング業者です。これは現在の法律の適用は何にも受けていません。さつき船員局長の前の委員への御答弁にもありましたように、労働省所管の港湾労働者が来てぼつとやるんですよということです。大臣は、ルポライターが入ったのはよかったですとほめていらしたけれども、本当はそういう問題ではないと思うのです。もっと重要な問題です。もしもこのタンククリーニング業者にちよつとでも運輸省の手が届いていなければこれは防げる問題かもしれない。

たとえばこのような海洋汚染の事故を起こしそうな物質を扱うクリーニング業者そのものに対して、各地に海上保安部があるんですから、その保安部部長あてに、何月何日何という船のタンククリーニングを行います、従業員は何名でかくかくしかじか何時から何時まで、そして発生したスラッジ等はどここの処理施設に入れます、何も許可とかんとか厳重なことを言わなくては、報告書を一枚出して、結果はどうだった、発生したスラッジの量と陸揚げした量、たつたこの一つのことをやっただけでもこれだけの事故がある程度防げるのじゃないか、私はそう思いますけれども、大臣いかがでしょう。

○地崎国務大臣 この法案が通りましても守る意思がなければいつまでたっても海洋の汚染は防止されません。監視機関としての海上保安庁の能力に対してはいろいろ問題もございましてけれども、できるだけ海上保安庁の能力を発揮させて取り締まりを厳重にしていきたい。また船主あるいは船の運航責任者、これらの人に海洋をきれいにするという意識をよく持つてもらいたいということ、次官通達あるいは船員局長名で理解を得る運動を始めますので、徹底した取り締まりとそれから理解を深める仕事、両方努めてまいりたいと思います。

○数仲委員 大臣に一つ一つ伺っていきますけれども、いま私が申し上げたのは、タンククリーニ

ング業者の起こす事犯が多過ぎます、これを運輸大臣が指導監督できるような体制を考えられたらいいがどうか、海上保安庁でも地域の港湾局でも結構です、そういう手続をおとりになればこういう事犯は少なくともいままでより減るでしょう、海上保安庁へ、このような処理をいたしますよ、どうせ取り締まりを受けるんですから、ならば取り締まりを受けるべき海上保安庁でもいいじゃないですか、保安部でいいと思うのです、そこへかくかくしかじかということを書類で提出させる手続を一つとればこのような悪質な違反は大幅減ると思いますけれどもいかがですかと聞いています。いかがでしょう。

○地崎国務大臣 タンククリーニング業者についてどのような処置をしますか、検討して実行を進めたいと思っております。

○数仲委員 私の言っている方向に賛成ですか反対ですか、いかがでしょう。

○地崎国務大臣 委員のおっしゃっていることが海洋汚染防止に大変必要なことだと考えられます。

○数仲委員 それでは次に、大臣ばかり聞くのでありますから、官房に今後のために伺いしておきますけれども、官房からいただいた資料は推計ですとお逃げになる、それはそれで結構です。しかし、推計であつても、その推計は私に言わせればはつきり言つて余りにもひど過ぎるのですよ。私のところに出されたのは、こういう余りあいまいな資料を今後お出しになるのは賛成じゃないんです、内航バラスト水一千万トン、外航バラスト水二千万トン、ビルジその他二百万トン、計三千二百万トン、これは前の委員会が四十五年当時同僚委員の松本先生の質問に対してビルジの排出量は約一%と答えた、その数字にびたり合っているような数字なんです、それはそれとして、私はそのことを言いたいんじゃない、このほかに先ほど申し上げましたようにタンククリーニングの汚水も出ます、クリーンバラストの汚水も出ます、こういう問題をきちんと運輸省の網の中につかめ

るような体制をつくつておかぬからこういうことが起こるんです。

先ほどは大変失礼でした。私は本当に申しわけないと思うのです。局長さん方にお一人お一人御答弁いただいた、全く申しわけない。これはむしろ官房のところでこういう問題をきちんとつかんで、そして業者が不法なことをできないように、そういう体制を各局と連絡をとって、どの局が、あなたは一体この問題で何と何ができるんです、あなたは何と何ができますか、運輸省の持っている機構と能力でこういう問題をなくそう、すぐ海上保安庁が取り締まればいいということじゃないと私はこの間から言っているんです。運輸省のすべての機能を有効に生かして、では何が抜けていたんだ——これは荒っぽい指摘です。資料がないからこういう荒っぽい指摘になつてくるんです。もっと明確な資料を下さればもっと的確な指摘をしてあげたい。何回突っ込んでもお出しにならない。だから粗っぽい指摘かもしれないけれども、粗っぽい指摘の中だつてこんなに抜けているのです。

運輸省としては、こんなことが年々減らないということに恥ずかしいことだという観点に立つて、官房が真剣になつて、こういうバラスト水についてはこうしよう、クリーニングしたときはこういうふうにしよう、そういう手続を積み上げていけば、全体的な量がわからなくなつて、だれが処理してだれが港湾施設にいるか、たとえばクリンバラスト水を入れてやるときに、一枚の書類でもいい、タンクをクリーニングいたします、クリーニングの結果陸上の処理施設に処理すべき量はどのくらい発生しました、それをたとえその地域の港の港湾局へ届け出た、あるいはタンカーが出ていくときはあの海運局に届け出をしたとか、そういう姿勢があればおのずと心が引き締まつてくる。このことは海運局も知っているぞ、いま自分がやっていると、タンクをクリーニングしていることは知っているのだ、海運局も知っているし、港湾局も知っているぞ、そうなら

変なことではできないでしょうと言ふのです。

それによつてこういう不法な行為が正しく行政指導されていくのが正しい行政のあり方であつて、法をつくらつて、大臣がおっしゃつたそのとおりです、守る気持ちがあればしり抜けです。でもいまのこの法は余りにも——現場へ来てたつた一件、この一つの事件、事案を聞いても、どの局も手が出せない。手が出せないような仕組みになつていんじゃないですか。だから、これはいまのままでは減らないのですよ。本當にこの法律を改正して海洋汚染を防止する考えなら、いま私が指摘した点、簡単なことかもしれないけれども、海運局はこの部分は監督するぞ、港湾局はこの部分は監督するぞ、ドックへ入つて洗浄するときの量は船舶局が担当しろ、各局で分担してこれをきちんとやれば、私はこのような不法投棄は目に見えて少なくなると思うのですが、官房審議官いかがですか。

○永井(浩)政府委員 海洋汚染防止法を所管しております私どもとしては、御指摘のように各局の調整をやつておるわけでございまして、今回の徳山丸事件につきまして各局と相談いたしました。先ほど大臣からお話し申した大臣の命による次官通達を出しました。それから、司法上の操作は海上保安庁でやっていますが、行政ベースの調査も可能な限りいまやつておるわけでございまして。ただ、不十分であるという点につきましては御指摘のとおりでございまして、たとえば今後の統計のとおりとか、制度の面については改善の方角について検討してまいりたい、このように考えております。

○数仲委員 もっと明確にお伺いしたいのですが、私が指摘したこと、港湾局はこの部分をもう少ししっかりとしようじゃないか、船舶局はこの部分を担当してくれ、海運局はこの部分を担当してくれ。私が言つたように、汚水の量をチェックするのにそういう機能を考えたかどうか。この意見については賛成ですか反対ですか。

○永井(浩)政府委員 汚水の量をはかることを例

に申しますと、いろいろな施設、船内あるいは洋上において出ておるわけでございまして、これを各局で分担する方がいかに、あるいは直接私どもの方でチェックするのがいいか、そういう問題があるかと思ひますので、いずれにいたしましてでもできるだけの確な数字をつかめるように努力いたしたいと思ひます。

○穀仲委員 私は数量の問題というのは確かにつかみにくいことはわかるのです。私の言っているこの質問の趣旨をよく踏まえて答えてください。私は、こういうことをやっていると運輸省が知っているというふうにしておくことが大事です。三の次でもいいです。たとえば業者がきよはドック入りするためにタンククレーンングしてあります、このことは船舶局が知っております、このクレーンバラストを入れるためにタンクの中を洗つておられます、この業務は海運局長が知っております、そうやってくれば数量云々じゃないのです。こういう手続をやつて行政の網をかけてきちんとできるように、書類一枚でもいいからやつたらいかですか。数量をどこでとらうか、手続上の問題で私は問うているのじゃないのです。いまやつていふ事業がわからないのです。運輸省の網にかかつていない。だから、書類一枚でもいい、そういうことをちゃんと考える方向はいかかと言ふのです。いかがでしょう。

○永井(造)政府委員 御指摘のようにタンククレーン業者の行動形態をつかむためには、陸上で廃油処理施設を使う場合は、港務管理者であれば港務局、その他の事業者であれば海運局、造船所で処理する場合には船舶局ということになります。それから港内で行う場合には海上保安部といったものも権能がございます。こういったものをどういう制度で把握していくかということについて検討を進めてまいりたい、このように考えております。

○穀仲委員 ではその方向で検討なさつて、こういう問題がこの法案通過と同時に目に見えて減る

ように御努力をいただきたい、このことをお願いして、時間がなくなりましたので次の問題に入りたいと思ふのですが、さつき船舶局長の方からお話があった問題をちょっと伺ひしますが、その前に官房に質問したいのです。

これは本法ができたときにわが党の松本委員の質問に当時の運輸大臣がこう答えていたのです。当時の運輸大臣の答弁でございまして官房に聞いた方がいいと思ふのでございまして、当時は三百トン以上の船舶にビルジの排出がなかったわけでありまして、そこで、三百トン以下から発生するビルジの量もばかになりませんよというものが質問の趣旨なんです。その答弁で当時の運輸大臣は「いまの三百トン以下は規制しないことになっておりますが、私は海運局、船舶局に対して、最低二十トンくらいまでは、今後新しく建造する場合にはこういうような設備をするように」ということが進むことによつて海洋汚染は減ります、こういう答弁を大臣がしているわけですね。

二十トンくらいまでこういう行政指導をおやりになったのですか。簡単に答えてください。

○永井(造)政府委員 その後指示を受けて、関係者とも種々打ち合わせをしたわけでございまして、結論から申し上げますと、その結論の履行の形が今回の御審議をお願いしております百トン以上という形になっております。さらに小さい船につきましても、一応船舶整備公団からこういった設備のための融資の道は開けておりますが、残念ながら、さらに小型の船のこういったビルジ排出防止装置というものの設置は例を見ておりません。

○穀仲委員 まだこれができていないということですね。

ではもう一つ、同じくビルジの排出がいまマイル当たり六十リットルまでいいですよ、百ppmというものが排出基準にかかつておりますが、いずれにせよそういうことになっておるわけでございますが、それは必ずしも数値の上で正確につ

かむことは、走行中の船ですから困難である、こういう問題が指摘されたときに、やはりそのときの答弁にこういう答弁が出ております。そういう油分の濃度については、予算を要求して開発の段どりを付けておられます、そして、排出されるパラスト等の排出のスピードと量を記録して、適正な量しか排出しないような自動的な機器の開発は簡単です、これもそうむずかしいものではないと考へられます、ビルジの排出については人為的じゃなくてメカニクの中で、決められた量の油分しか海洋へ排出されないようにちゃんと開発研究をし、船体の中にそういうものを取りつけてまいります、こういう答弁ですが、これはどうなっておりますか。

○謝敷政府委員 法律によります排出の量及び排出の油分濃度につきまして監視をして捨てていくということをやらなければいかぬわけでございまして、基本的には、先生がおっしゃいました油分の濃度計、それから連続記録機器、それから排出水が基準値以上になった場合に自動的にこれを停止するという機器につきましては、ビルジの排出機器については、この開発が五十四年度までに終わつております。それから、バラスト水の排出につきましても、同じようなもの、それからさらに船速計等が要るわけでございまして、これも要素としては開発が進んでおります。

現在、設置義務が課せられておりませんが、先ほど引用いたしました七三年の汚染防止条約によりますと、一定の船舶について設置が義務づけられることになりまして、かつ、七六年一月一日以降の建造契約の船については適及適用ということになりますので、この設置は促進されるというふうな考えております。

○穀仲委員 それでは、いまお話のあったビルジの問題に関連して船舶局長にお伺ひしたいのですが、ビルジ排出防止装置は、すべてのタンカーと総トン数百トン以上の船舶にこの法律が適用されるようになるわけでございしますが、間違ひござい

○謝敷政府委員 このビルジの排出についての機器というのは二種類がありまして、一つは、エンジンから漏れる油とか、そういったものがみだりに流れないように、船の中で油だめとかあるいは油水分離器とかし器とか、そういうものと、それから先ほ私が申し上げましたのは、これを船外に排出する機器と、こう分かれておられます、前者の方は技術的にはきわめて簡単なものでございまして、したがつて、今度海洋汚染防止法で義務づけられれば、これは即でできると思ひます。

○穀仲委員 ビルジの排出の方法は二通りだ、そのとおりだと思ふのです。一つは油水分離、一つは油が漏れないように全部ガードします、もう一つは、ためておいて、それを陸上で処理します、いま局長のおっしゃつたのはこういうことだろうと思ふのでございまして。

そこで、私は時間がないのではしよつて一つだけ伺ひしますけれども、船舶安全法に基づいてゆるゆる船体検査がございまして、これは五十四年三月の運輸省の船舶局の資料でございましてけれども、船舶検査の方法というのはこれでおやりになるのですか、局長。

○謝敷政府委員 船舶局で行います今度の法律に関する検査としましては、船体検査の中で、先ほど申しました油を船内に貯蔵し、あるいはこすというものでございまして、基本的には、油水分離器につきましては型式承認制度をとっておりますので、その型式承認された油水分離器につきましては、検査の都度立入検査を励行してまいりたい、こう考えております。

○穀仲委員 私はそこまでは聞いていないのですけれども、いまビルジの排出防止について船舶のほとんど九〇%近くに油水分離装置というのがついておるのですが、それは間違ひございせんか。

○謝敷政府委員 パーセントはしかと覚えておりませんが、現在は少なくともタンカー及び三百トン以上の船舶には全部ついていると思ひます。

○穀仲委員 簡単にちよつと指摘だけして局長の御答弁をいただきたいのですが、私は専門家じゃ

ありませんが、この「船舶検査の方法」をざっと読んでみました。この中で、ビルジの箇所を何か所か調べたのでございますが、ビルジポンプの圧力を調べます、それからビルジポンプにあつてはその排水試験も行います、それから、ビルジポンプを船舶に据えつけた後における吸引個所の吸引能力とか排水試験も行います、こういうふうに出ておるわけでございまして、その他のことは載っていないのですが、私が申し上げたいのは、この中に何がなにかという、油水分離の能力です。一番肝心なのは油水分離なんです。ポンプの圧力とかを検査しておりますとかおっしゃるけれども、少なくとも、この運輸省の正確な資料の中に、完全に油分と水分が分離されているかどうかを検査の対象になつておりませんが、これでよろしいのですか。

○謝敷政府委員 油水分離の性能そのものは、先ほど申しました型式承認でこの能力を持たなければいかぬというふうになつております。あととは、つけますといかに油水を分離できるかというの、吸引力側のポンプの能力と、それからこし器が目詰まりしていないかどうか、この二つがポイントでございますので、能力については型式承認できちつと決まつておりますから、それは当然船舶に能力についての表示があるという前提でその検査の心得は書いておるのだと思ひます。

○飯仲委員 きようは時間ありませんからそれだけにしておきますけれども、油水分離というものがこれからの海洋汚染では非常に大事な部分になつてまいりますので、この辺についての検査要項をさらにしつかりとやつていただくことを要望して、その問題を終わります。

時間がございませんで、大臣に二つほど簡単にお伺いしたいのですが、これは大臣に簡単にお伺いするしか時間がなくなりました。

一つは、私はさきの委員会からずつと指摘しておりますように、船員の資質の向上というのは将来にわたつて非常に大事な問題だ、現在海運行政

全体が抱える問題も、この船員の雇用の問題であり、船員の資質の向上というものがこれから運輸省が取り組む大事な問題で、しかもこのような海洋汚染などに象徴されるように、もしも船員の資質が向上しておればこんなこともないのではないかと感じられることが多々あるわけです。いずれにせよ、船舶の上で行われた事故がほとんどでございます。

そこで大臣にお伺いしたいのは、これも国際的な問題でございますが、私は将来のために、これは運輸省、特に運輸大臣にしっかりと取り組んでいただきたいのは、千九百七十八年の船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約があるわけでございまして、これはまだ二カ国でしか批准はされておられません、これは船員の資質の向上等の上から非常に大事な課題ではないかな、私はこう考えるのでございまして、時間がないですから、それではこの問題だけにしますから、船員局長と大臣のこれに取り組む姿勢を伺つてきようは終わりたいと思ひますので、お願いいたします。

○山元政府委員 ただいま先生の御指摘のSTCW条約は、一昨年の七月にIMCOの会議におきまして採択されたところでございまして、この条約は国際的なレベルで船員の資質を高めようという趣旨でございまして。

実質世界一の海運国である日本といたしましては、この条約の批准並びに国内法化につきまして積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○地崎国務大臣 この条約は船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準を内容としたものであり、船員の資質の向上等のために有意義なものと考えております。

本条約の批准のための国内体制の整備に積極的に取り組んでまいりたいと存じます。

○飯仲委員 それでは、最後でございましてけれども、二度の委員会にわたつて、今度の問題でいろいろと指摘をさせていただいて、余り好ましい事

案ではないことでの質問であつたわけでございまして、それがこれも、私はやはり運輸行政の中で、日本の海運、もちろん船舶あるいは海上保安、すべての問題が好ましい方向に進んでほしいということでは何点か指摘をさせていただきまして。

質問を終わるに当たつて、最後に、この法案とともに、日本の海運行政すべてが好ましい方向に、なかつく海洋汚染については目覚ましい改善が示されるように大臣に篤と希望をいたす次第でございまして、最後に大臣の御決意を伺つて、質問を終わりたいと思ひます。

○地崎国務大臣 先般の徳山丸の事件等を見まして、非常に私は腹を立てて不愉快に思つております。

このたび、この法案の御審議に当たりまして、この法案の趣旨を生かして徹底的に海洋の汚染防止の対策を進めてまいりたい、かように決意している次第でございまして。

○飯仲委員 終わります。

○古屋委員 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 早速質問に入らしていただきま

海洋汚染防止法第三十八条の通報義務について、お伺いしたいと思ひますが、運輸省令で定めている一定量以上の油が流出した場合、直ちに通報するように義務づけられておりますが、これは速やかに油の防除対策をとり、拡散するのを防止する、そういう目的を持つていてのではないのですか。

○真島政府委員 いま御指摘のとおり趣旨であるかと私も了解しております。

○四ツ谷委員 ところが、資料によります事故例を見ますと、中には四分というのがありますけれども、短くて十分、五十分あるいは一時間以上、こういうふうな油漏れ事故の通報例が五十二年、五十四年の資料の中に出ております。いままで通報の義務違反に問われた例は何件あるでしょうか。

○真島政府委員 御承知のとおり、この条文には

罰則がついておりますので、送致いたしましたして処罰になりました件数は、五十二年に九件、五十三年に三件、五十四年には七件でございまして。

○四ツ谷委員 この第三十八条の通報義務によりますと、運輸省令で定めている百リットルまで、それから一〇〇〇ppm、こういうふうな規定がされております。ところが、この通報例を見ましても、百リットルを超えているという拡散事故が非常に多発しております。五百リットルだとか二百リットルだとかその辺はまだ少ない方ですけども、中には百キロリットル単位の流出事故がふえているというのがこの五十二年、五十四年の資料によつて明らかになつております。

たとえば、昨年の一月十九日、四日市港で起きた昭和四日市石油でのタンカー事故の場合も、十三時二十五分に油の流出が起つておるわけですけども、保安庁への通報は十四時七分、この間四十二分も経過をしておるわけでございまして。このときの流出した油、これは会社の発表では、初め三キロリットルの流出があつた、こういうふうな報告があつたようでございましてけれども、その後海上保安庁の御調査によりますと、その十倍、三十八キロリットル以上の油が付近の漁場一帯に拡散をした。そして、付近の漁場では、ノリの養殖あるいは貝その他の漁場に非常に重大な被害が及んだ、こういうことが報告をされております。このような場合も直ちに通報したことになるのでしょうか。

○真島政府委員 御指摘の点は「直ちに」というのは、恐らく定量的に何分とか何時間とか、そういう基準があるはずだという御指摘かと存じます。「直ちに」という趣旨といたしましては、先ほど先生の方から御指摘がございましたように、われわれができるだけ早く漏れた状況を知る、その趣旨でございまして、早急にこしたことはないのでございまして、実はただ漏れたという通報だけだいたいでなかなかかわれわれも困るわけでございまして、この三十八条関係でいろいろ規定しておりますように、いつ出た

のか、どのくらいの量の、どのくらいの濃度の油が出たのか、さらにその広がりがどのくらいになるだろうかという点を通報事項の中に入れておるわけでございます。したがって、量その他については比較的早くある程度の推定がつくと思えます。一方、われわれが駆けつける前にも、当然のこととしてございませうけれども、船舶所有者側はこれに対する応急処置というのをとりあえず手当てしていかねばならない。応急手当てというものと、それから油の広がりとようなものを即座になかなか判断できない。応急措置をやりながら、ある程度のことを推定し、いろいろと考えながら通報してくるというような場合、量が多くなればなるほどあるかと存じます。そういう意味で私も実は「直ちに」というのが二十分でないけれどもかぬ、あるいは三十分でないけれどもかぬというふうなことは考えていないわけでありませうが、もちろん常識的に、半日も一日もおくれたというふうな場合は、当然「直ちに」ではない。やはりそのときの油の出た量、当時船舶所有者その他がやっておった応急措置の状況、そういうようなことをいろいろ勘案して、罰則ということになりますと、それは考えなければいけないというふうな考慮をしております。二十分、三十分というふうな、非常にかたい線を引いた考え方は現在のところとておらない次第でございます。

○四ツ谷委員 私はいま「直ちに」に当たるのかといった質問をしただけで、別にそれが罰則に当たるのかというふうには聞いておりませんし、また、その「直ちに」というのを、五分だから「直ちに」なのか、一分だから「直ちに」なのかというふうなことは、こんな場合には定量的には言えない、当然のことだと思ふのですけれども、もう一つの例を挙げてみたいと思ふのです。

これは同じ四日市で起こっているわけですが、でも、五十二年十一月八日、やはり同じ昭和四日市石油で、タンカー隆洋丸が流出事故を起こしております。このときは四時四十五分に発生し、通報は五時三十五分、この間五十分経過している。

この場合が党は調査団を派遣いたしましたして、この二つの事故について調査をしているわけですが、けれども、わが党の調査に対して昭和四日市石油四日市製油所は、事故発生から通報までの経過を次のように報告をしてくださっているわけなんです。読ませていただきます。

隆洋丸流出油事故時の連絡概要
十一月五日
五時十五分ごろ
(1)本船バースマスターより、無線で、本船でリークありとの連絡があった。
(2)リーク状況不明のため、無線で照会した連絡とせず。
五時二十五分〜五時三十分
無線報告を受けた宿直員は、確認のため、船舶電話による繰り返し発信問い合わせを行う。
五時四十五分
本船と船舶電話可能となり、本船から外部への漏洩を確認した。
六時零分
海上保安部、消防本部へ漏油通報「原油船から油が漏れたとの連絡があり、くわしい状況は不明」と報告。
こういうふうな報告が上がつているわけですが、同社の報告によりますと、事故発生から通報まで一時間二十分経過をしている、これは非常に問題があると思ふんです。この隆洋丸の事故のときの通報義務者はだれになっておりますか。

○野呂説明員 お答えします。
船長または施設管理者でございます。
○四ツ谷委員 そういたしますと、このときは隆洋丸の船長とそれから四日市製油所の施設管理者が通報義務者になっておる、こういうことでございませう。

この四日市製油所のわが党への報告を見ておきますと、会社の回答で明らかになように、通報おくれの原因は、船舶や昭和四日市石油の内部連絡の体制の不備にあるのではないかと、こういうふう

思われるのですけれども、このような場合でも通報は直ちにされたことになるのでしょうか。

○野呂説明員 先生御指摘のとおり、本件につきましては「直ちに」というのに該当しておるとは思いません。若干その辺に問題があったようではございますので、その直後に、今後は直ちに通報するように関係者を指導いたしております。

○四ツ谷委員 私はこの場合思ふのですけれども、三十八条に確かに通報義務者というのは、この場合ですと船長または製油所の管理責任者、こういうふうになつておられますけれども、隆洋丸で流出事故が起こった、こういう場合、事故が起こった場合にすぐに海上保安庁に連絡をせよ、こういうふうになつておられます。直ちに海上保安庁に連絡しろ。海上保安庁につながればいい、こういうことになつておるようではございませうけれども、そうしますと、この報告を見ておきますと、バースマスターが海上保安庁に連絡をするより先に会社の製油所の方に連絡をしている。そしてしかも、本船と製油所との間の連絡体制が不備であるというために一時間二十分もおくれている。こういうところからこの隆洋丸の——これは百五キロリットルの油を流出しているわけですから、非常に大きな油の流出になっていると思うのですけれども、この辺はどのようにお考えになりますか。

○野呂説明員 先生御指摘のように、この事件が発生いたしましたのは夜間でございまして、社内の連絡体制も夜間のために若干不十分な点がございまして、その辺も通報がおくれた一因かというふうにも私は了解いたしております。

○四ツ谷委員 ただいま夜間ということでしたけれども、四時四十五分が夜間というのはいかかしのじやないですか。朝でしよう。早朝ではありませうか。早朝にしてもこの時期にすると暗かったです。こういうことがあるのでしようけれども、それは夜間だとか早朝だとか事故が起こった場合、非常に連絡が不備になるおそれがあるときに、こういうふうな荷揚げがされている、こういうところにも問題が起こっているのではないかと

いうふうに私は思いますが、次に進ませていただきます。

三十八条のただし書きに私は問題があるのではないかとこのように思ふのです。先ほど長官のお答えの中に、量が多ければ多いほど応急措置をとるに当たって連絡するのだ、こういうふうにおっしゃったわけですが、この「当該排出された油が運輸省令で定める範囲をこえてひろがるおそれがないと認められるときは、この限りでない。」ちよつと漏れただけでも一々通報しなければいかぬということでは余りにも気の毒だから、こういうふうなことがあるように考えられるのですけれども、この規定は通報義務者が主観的にこれは運輸省令で定める油の広がりに以上は広がらない、おそれがないと判断さえすれば、通報しなくてもよいというふうな解釈をされやすくなつておるのではないでしようか。

○野呂説明員 お答えいたします。
通報義務を大量の油に限定いたしましたのは、排出された場合の海洋環境に与える影響、こういうものを考慮したからでございます。被害の発生防止の観点からはそれで十分ではないかと考えておりますが、海上保安庁といたしましては、少量の油でも流出した場合に直ちに通報するよう、同様の措置をとるよう行政指導を行っております。

○四ツ谷委員 行政指導でそういうふうなやつておられるのになおかつこういふことが起こる、違反例もある、通報もしない人がおるといふことになりまして、海上保安庁がずいぶん涙ぐましい御努力をいらつしやることにつきましては、私は十分に承知しているわけではございませうけれども、先ほど私が申しましたように、こういうふうな油漏れ事故が外に漏れるということは、油の漏れるのも困るけれども、四日市石油はまた油を漏らしたと、できるならばほかに漏らさないで自分たちだけで始末をしてしまいたい、こういうふうな事故など極力社外に知らせまいとする企業に悪用されることにもなりかねない、私はそのように

考えるのです。確かにこのごろは海洋汚染に対しての国民からの突き上げもずいぶん厳しくなってきましたので、全部の企業が悪いとは申しません。しかし、このたびの徳山丸事件等を見ますと、まだまだそういうふうな企業は後を絶たない、こういうふうな観点から見ますと、このただし書きについてはもう少し突っ込んで法的に規制をしていく必要があるのではないかと私は考えるのです。この条文は、たとえば流出しているタンクの油の残留量がはつきりしているという百リットル以上は流れ出ませんということがはつきりしている場合ならこれはもう別に通報しなくても自分のところの船であるいは製油所で始末がつくかも知れません。しかし、大体事故を起こしている船というのはタンカーが多かったり、わりと油を積んでいる船が多い。特にタンカーなどでどのくらいの油を積んでいるか、陸揚丸などは十五万キロリットルも油を積んでいたわけですから、どこまで油が流れ出るかわからない、こういうふうなことも、これは素人が考えても考えられるわけなんです。それで、規定以下しか排出しないことが明確に確認できる場合を除いてはすべて直ちに通報すべき義務を課すようにすべきではないかと私は考えるわけですから、このようにお考えですか。

○真島政府委員 確かにいろいろ問題がこの規定にはあるかと存じます。ただ、非常に厳しく厳しくやるのが——これは妙なあれでございましてけれども、自分が油を流して自分で白といたしますか、自分の過ちを官憲に白状しなければならぬというふうなこと等の絡みもいろいろございまして、どの辺まで罰則をもって強制する通報義務というのを考えるかということだろうと思っております。先生の御指摘もしかし非常に検討に値する御見解だと思っておりますので、検討させていただきます。

○四ツ谷委員 油の流出事故の場合に遅ければ遅いほど人手がたかさんかかっているということですから、たとえば、この陸揚丸のときも、海上保安庁から延べ百七十七隻、他官庁から延べ四十五隻、

民間から延べ三百十一隻、航空機が四十機、こういうふうな大量の船が出、飛行機が出、そして約三日間ですか、かかってやつと油を防ぎとめた、こういうふうになっておりますので、後からそれほどこのことが起こるんだつたら、初めに多少厳しい規制とされても、いま海洋汚染防止法でわれわれの海洋環境をよくしていこう、こういうふうなこととございまして、いま検討に値するとおっしゃっていただきましたので、ぜひこの機会に御検討をいただくように重ねてお願いを申し上げます。

その次の問題に移らしていただきます。貨物油の荷役における油流出防止対策について。同じく先ほどもちよつと出ましたけれども、昨年の一月十九日、四日市港におけるリベリア船のワールド・エンデバー号、これが大変大きな被害をもたらしておりますが、どういう原因でこの事故が起ったのでございましょうか。

○野呂説明員 ワールド・エンデバー号の油流出の原因は、同船の原油タンクの内部を貫通しまして船首つり合いタンクに通じておりますバラスト専用ラインのパイプに腐食による破口が生じまして、原油タンク内の油がクリンバラストに混入していたためである、こういうふうな承知いたしております。

○四ツ谷委員 この場合の船体にも問題がなかったかどうか、徹底的に究明をされる必要があると思っております。タンカーを二重底にするというふうなことも国際的にも検討されているところですが、私の質問は、船体の問題はさておきまして、重大な点は、流れ出した油がオイルフェンスを乗り越えて拡散していったために漁場等に大きな被害をもたらした、こういうことです。このときは風の向きで鈴鹿の沖には行かないのではないかと、今度は漁場には被害がないのではないかと初めは言われておったわけですが、風向き、潮流が変わったために鈴鹿沖にまで広がりました、ノリの被害、こういうふうなことが相次いで起こった。当時の新聞を見ますと、また

昭石とか叫ぶ漁民からの強い怒りの声が上がっている、こういうふうな新聞記事も見えております。ところが、この油流出事故が起こりました五十四年一月十九日の十三時三十分には、四日市港には強風波浪注意報が出されておった。これは気象庁からの資料をいただいております。当該時刻には強風波浪注意報が出されておった。一月十八日十九時四十五分発表されたものを一月十九日十時四十分内容を更新し、同日十五時三十分解除、こういうふうになっているわけですから、その内容は、強い冬の型の気圧配置となつていまして、十九日中は北西の風が強く、海上は波浪が高くなつていまして注意してくだささい。最大風速は陸上で十ないし十三メートル毎秒、海上で毎秒十五メートルないし二十メートルの見込みです。こういうふうな強風波浪注意報が出されておりました。この強風注意報は、湾内でも波の高さが一・五メートル以上、こういうふうになると言われているのですけれども、当時の新聞を見ますと、当日は伊勢湾には強風波浪注意報が発令されておりました。油がオイルフェンスを乗り越えて広がっていった、こういうことが出されておりました。オイルフェンスが役に立たなかった。しかも、強風波浪注意報が出されておりました中で油を送る仕事をした。こういうところでは非常に大きな被害が起つておりました、こういうことが明らかにされておりましたけれども、なぜ強風波浪注意報がまだ出されておりましたときに貨物油の荷役ができるようになっておりましたのでしょうか。

○野呂説明員 危険物の荷役につきましては港長の許可となっておりますが、荷役を許可するに当たりましては、荷役量とかあるいはバースの立地条件、設備安全対策、こういうものを考慮いたしまして、船舶交通安全上の見地から、あるいは防災上の見地から判断して、条件を付して許可をいたしております。

先生の御指摘は、荷役等の中止をなぜしなかったかという御指摘だと思いますが、荷役中止の基準もございまして、一応風速十五メートル、波高一・五メートル以下で作業するように指導いたしております。

ております。当時、四日市のアウターシーバースにおける風速、波浪は、私どもの巡視艇が付近で観測しましたところ、十ないし十三メートル、波高五十センチないし一メートルの状態であつた、こういうふうな聞いておりました、荷役を中止する寸前の状態ではなかったか、かように思っております。

○四ツ谷委員 実はオイルフェンスというのは、せつかくちゃんと装備をしていらつしやるのになあれですけれども、オイルフェンスというのは、波の高さが三十センチを超えると油がオイルフェンスを乗り越える、こういうふうな一般的にも言われているわけですから、オイルマットも役に立たない。風の強いときにはそういうふうなことがある、こういうふうな言われているところで、いまの回答を聞きますと、波の高さは五十センチから一メートルだ。そうすると、オイルフェンスを乗り越える可能性は十分にあつた。こういうふうな気象条件の中で荷役が行われた。港則法には、危険物の取り扱いについては港長の許可を得なければならぬ、こういうふうな言われているわけですから、港長が許可をされるということにつきまして、許可をする条件というものがあろうかと思つておりました。これは届け出ではないのですから、許可をするためには条件があるかと思うのです。この条件は一体どのようなものか。ただ港長の裁量で、きょうは危険だからやめろだとか港外に出なさいとかそういうふうな言われているのか、その辺をお聞きしたいと思います。

○野呂説明員 まず危険物の荷役の許可についてでございますが、先生のお尋ねが特に大型タンカーを対象としたものであろうかと思つておりました。その点について御説明させていただきます。まず、シーバースあるいはドルフィン等を建造いたしました場合に、その建造届が出されます。その建造届が出ました段階におきまして、その施設の強度あるいは地理的条件、気象、海象、そういうものをいろいろ検討いたしまして、そのバース等の使用の条件を付しております。

〔委員長退席、保岡委員長代理着席〕

それから次に、港長の許可でございしますが、そこに大型タンカーが着きます場合には、先ほど申しましたように荷役量それからバースの立地条件、設備、安全対策、こういうものと、さらに船舶交通安全上の見地、こういうものを検討いたします。まして、まず大型タンカーについて申し上げます。特に夜間に開始されます引火性危険物の荷役は、原則として許可をしないことになっております。それから許可をする場合に種々の条件を付しておりますが、先ほど申しましたようにバースの建造届のときに申しました条件はそのまま、この中には中止条件あるいは離着陸の条件が入っておりますが、それ以外に、火気を発するおそれがある作業を行わない、あるいは無風状態または付近に激しい電磁あらしのあるような場合には、積み荷作業またはガスフリー作業等、開口部から引火性ガスが突出するような作業は行わない、それから漏洩時の拡散を防止するためオイルフェンスを展開するとともに、油処理剤等を直ちに使用できるように準備しておくこと、それから着陸中のタンカーから三十メートル以内で他船が接近しないよう標識を設置するか、警戒船あるいは警戒員を配置する、こういうような条件等を付して許可いたしております。

○四ツ谷委員 ところがこのエンデバー号のときに、私が言いたいののは、強風波浪注意報が出されている最中に荷役がされている。しかもこの日の強風波浪注意報は、同日の十五時三十分には解除されている。だからもう少し待てばいよめる気象庁からの強風波浪注意報が解除されているわけですから、先ほど風速と波浪をはかった、十メートルないし十三メートルで、大したことがなかったとおっしゃいますけれども、大したことがなかったような口ぶりだったわけですね。そういうふうな状況で作業をやったことだけの被害が起った。こういうふうになりますと、こういう危険物の荷役を中止する条件の中に、ぜひこういう強風波浪注意報が発令中には荷役を中止することを条件の一つとして考えられる必要があるのではないのでしょうか。これは一般の国民が聞いた場合に、やはり何か危険が起るかも知れないから強風波浪注意報が出されているわけであって、ただ風が強くなりますよというだけの注意報ではないと思ふのです。そういうふうな状況の中であって荷役をさせている。そしてこれだけの大きな被害を起している。そういう中で、こういう強風波浪注意報等の気象条件が出されているときを条件の一つとして考える余地がないのかどうかお答え願いたいと思います。

○野呂説明員 地形、風向その他いろいろの条件もあるかと思いますが、先生の御意見を拝聴いたしまして検討させていただきます。

○四ツ谷委員 私は、今度海洋汚染防止法が一部改正されて私たちが海の環境を守っていくということになるのですけれども、大体タンカー等の扱いにつきましては、先ほどの私の質問、それからこの質問、両方とも企業がもうけ本位で早く荷揚げをしたい、ちよつとでも長いこと港に停泊していると着船料をたくさん払わなければならない、そういうふうなコマースハルベスといいますが、そういう中でそういう規制が行政指導の御苦労の中でなされているけれども、そういう企業に対するやや甘い見方があるのではないかと思いますので、そうしたやり方方には追いつかないで、環境や漁業を守るという立場でちゃんと規制をされるように再度お願いしたいと思います。

それでは、次の問題に移らせていただきます。この油流出事故はどういう原因が多いのかというのを資料によって見ますと、これが案外過失による事故が多い。もちろん破損による漏洩事故もございしますが、過失による事故が多いと言われているわけですね。先ほどの御質問の中にも、船員の資質の向上ということが言われておりましたが、ここに海上保安庁がお出しになりましたパンフレット、日本語、中国語、ロシア語、英語、韓国語と、これだけおつくりになりました。これをそれぞれの船に渡して教育をしてもらいたい、非常に涙ぐましい、こういうふうな思ふのですが、このパンフレットはどのようにして行政指導にお使いになっているのでしょうか。

○野呂説明員 指導の方法でございしますが、海上保安庁が直接訪船いたしまして船の乗組員に手渡しして指導しております。それからもう一つは、代理店等を通じてパンフレットを渡しております。

以上でございします。

○四ツ谷委員 そうすると、船の乗組員、船員として資格を持つている人にこれを渡して教育をしてもらいたい、こういうことでありますね。

ところが私はこのパンフレットを読ましていたのですが、乗組員ということになりますと船員の資格を持つておられることになると思ふのですけれども、たとえば送油開始、最初は何つくり送油、パイプラインの漏えいの有無、いわば専門の方にこのような幼稚な言つたらしかられるかも知れませんが、このような内容のパンフレットをお配りにならないかなにかどうか、この辺を私大疑問に思ふわけです。大臣も御存じだと思ひますが、これが外国文の方になりますと、こういう大変難しい給がかいてあるわけですね。でも、これなどは、油が漏れているときにそこでさぼつておつてはいけませんよというふうな書きであるわけですね。こういうふうなパンフレットを見せなければならぬというところに私は問題があるんじゃないかと思ふのですが、いかがお考えでしょうか。

○真島政府委員 油濁防止指導についていま先生示されました外国語の四種類のパンフレット、これは外国の船員にあるいは外国船の代理店を通じて配つておるわけでございます。

このパンフレット自体も、実は汚染防止法が成立をいたしましたしばらくの間は相当かたいといいますが、法令の概要等をただ書いたようなパンフレットでございまして、外国の船員の方々が非常に資質が悪いというふうなわれわれ断定するわけにはいかないと思ひますけれども、外国船の汚染事犯、隻数に比較しますと案外多いわけでございます。やはりそういったような原因、海難事故でもそうでございしますが、うっかり、ぼんやりしたというふうな不注意、これによるものが非常に多いことに重点を置かなければならない。そういう意味では、非常によく知つておる船員の方が読んだらばかにしているようなことをと思われるかも知れませんが、やはり動作は常に基本に忠実に、これをするにによって私は不注意による油濁等の事犯なり事故なりが防げるのじゃないだろうか。外国の方々にについては特にそういうことで、そのようなパンフレットをお配りしておるわけでございます。

○四ツ谷委員 ただいまのお答えの中で、外国船の事故も多い、こういうふうなお答えがございましたが、パンフレットから少し話が変わりますけれども、それでは日本船舶と外国船舶の汚染発生件数の割合はどのようになっていますでしょうか。

○真島政府委員 最近二、三年の外国船による汚染防止法違反事故の隻数でございますけれども、五十二年には外国船舶二百六十九隻、五十三年には百九十二隻、五十四年には二百三十八隻でございます。これに対して日本船舶は、五十二年が五百五十七、五十三年が五百九、五十四年が五百三十一。したがって、全体に占めますと外国船舶の比率は三三%、二七%、三一%、この程度になっております。

○四ツ谷委員 国籍別に見ますとどこが多くなつていますか。

○真島政府委員 五十四年について申し上げますと、パナマ籍五十九、リベリア三六、韓国二十九、ギリシャ二十二、これで百四十六ということになります。五十四年の外国船のうち六一%はこれらの船舶の船でございます。

○四ツ谷委員 外国船舶によります海洋汚染で、原因は何が一番多くなつていましてでしょうか。

○真島政府委員 いまちょっと資料があれでございしますが、恐らくは過失といったようなところが

多いんだらうと思っております。正確な数字はまた申し上げます。

○四ツ谷委員 そうしますと、外国船舶による海洋汚染は多分過失によるものが非常に多いだろう、こういうふうなお話でございましたが、先ほどパンフレットの話で四カ国語のパンフレットをつくって行政指導をしていらっしゃる、こういうふうに向いましたが、その他こうした外国船舶についてどういう措置、行政指導を行っておられるのか、お願いいたします。

〔保岡委員長代理退席、委員長着席〕

○真島政府委員 パンフレットによるPR的な指導のほか、当然のことでございますけれども、領海内におきましては、私ども外国船舶に対しても汚染防止法を適用いたしております。したがって、随時立入検査を行います。そのときに指導をする。さらには講習会を開くというようなことでやっておりますが、そのほか年に二回は船舶漏油事故防止推進期間、これは一週間くらいのものでございますけれども、乗組員、関係者に対して積極的な防止指導を行っておるわけでございます。その際にそういうようなパンフレットもまた使いながら指導を行っております。

○四ツ谷委員 先ほどこの国籍が多いかと聞いたら、パナマ、リベリアということでしたが、そうなりますといわゆる便宜置籍船の問題が出てくる、このように思うわけです。いわゆる便宜置籍船の海洋汚染発生件数が非常に多い。わが国でもこの便宜置籍船によるいろいろな問題がたまたまあると思うのです。船員の賃金の問題とかいろいろ問題でこの便宜置籍船についてはまだまだこれから私たちが追及をしていかなければならぬ問題があると思うのです。日本の海運界を本当に国民のための海運にしていけるのかどうかという観点から見ても、便宜置籍船の問題は追及していかなければならないと思えますけれども、賃金が安いというふうなことのためにいわゆる発展途上国の人たちを船員に使う場合が多い。よく俗にきのうまでヤシをとっていった人をきょう船

に乗せておるといことが便宜置籍船の船員の場合には言われておるわけです。先ほどの同僚委員の御質問にもございましたが、外国船舶について船員の質が非常に問題である。これはもちろんわが国の船員の質も高めなければいけませんけれども、これを国際的に船員の質を高めていく。そのことは結局私どもの立場から言いますと、発展途上国の皆さん方の船員の質も高める、そういうふうな中で国際的に船舶の労働者の労働条件とか賃金というふうなものが平均をしていく、そういうふうな問題も出てくるのではないかと、そういうふうに思いますけれども、先ほど少し御質問がございましたが、いわゆる千九百七十八年の船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約につきまして、わが国はいつのころかという態度をとり、そしていま国内の体制としてはどういふふうにしておられるのか、もしこれが批准をされますとわが国の海運界ではどういふ影響が起ってくるのか、その問題について簡単に答えください。

○山元政府委員 お答えいたします。

ただいま先生の御指摘の条約は通常S.T.C.W条約と言われておまして、いろいろの経過を経まして一昨年の七月にIMCOの会議におきまして採択が行われておるところでございます。

この条約に対応するわが国の基本的な方針につきましては、先ほど大臣から御答弁がございましたように、積極的に取り組むという姿勢でございます。現在その基本的な方針のもとに、すでに船員中央労働委員会並びに海上安全船員教育審議会におきましてこの条約の国内法化につきまして調査、審議を進めていただいております。その結論を見まして所要の措置を講じてまいりたいと考えております。結論が出まして日本が条約を批准するということになりました場合には、日本は実質世界一の海運国でございますし、この条約は国際的なレベルで船員の質を高めようという趣旨でございますので、他の多くの国が批准に向けて積極的に動き出すというように考えられますし、ま

た、これが発効いたした場合には国際的に船員の質の向上は高まり、船舶の航行の安全がより確保されることになるものと考えられます。

○四ツ谷委員 もうこれで質問を終わらせていただきますけれども、ただいまの条約につきましては、いわゆる国際的に基準がつくられて船員の質の向上が図られるということは、便宜置籍船に多いと言われている基準以下船の安全向上、あるいは海洋汚染防止法の法の精神にもかなる、こういうふうにも私ども考えますので、政府としても、先ほどの御答弁の中でも積極的に取り組んでいきたいというふうなことを言われておりまして、けれども、ぜひともそういうことでこの批准に向けて積極的に取り組んでいただきますように最後にお願いをいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○古屋委員長 渡部正郎君。

○渡部(正)委員 最初に、外務省の井口参事官にお伺いしたいと思っておりますが、私は条約のことは余り詳しくありませんので、教えていただきたいと思います。今度のいわゆる海洋投棄規制条約、これは聞いたところによりますと、七二年の国連の人間環境会議の勧告が端緒だということでございますが、恐らくこの環境会議では非常に広範にいろいろなことが問題になったんだらうと思えます。その勧告によつてできました今度の条約というものの、海洋汚染の防止に関する条約でございますけれども、船と飛行機からの排出ということに対象を限った経緯をちよつと伺いたい。と申しますのは、海の汚れということを考えますと、船、飛行機によるものほか、海岸から直接投げ捨てられるものもございまして、あるいは河川から海洋に流出するものもあるというふうなふうに思えますし、世界の海全体の汚れに対する原因ということから言いますと、これが一番犯人かというところもあると思えますが、この会議がきっかけになつてできました条約が船と飛行機に限ったその経緯をちよつと、これは外務省の井口外務参事官

にお伺いしたい。それが一つでございます。

それからその次に、これは海上保安庁の真島さんよりも野呂さんにお伺いした方がいいのかもしませんが、今度の法改正によりまして、もちろん日本の場合でございまして、海洋に対する排出といえますか、排出投棄といえますか、排出投棄される量ですね、これが一体どのくらい減ることが予想されるか。大変漠然とした質問でございますので、お答えの方も漠然としたお答えでよろしうございしますが、質、量ともに、法改正によつて排出自体あるいは投棄自体の減り方、それはどのくらい期待できるというふうにお考えになつておられるのか、それをひとつ野呂警備救難部長に、まずその二点についてお伺いしたいと思います。

○井口説明員 お答え申し上げます。

ストックホルムの人間環境会議では、これは人間環境全体を保全するという目的で非常に多くの行動計画が採択されたわけでございまして、その場合に実は海洋環境の保護というのが一つの大きな課題になったわけでございます。海洋環境に關しましては、確かに陸上宣言あるいは河川、河口を通ずるその他たとえば海底開発、大陸棚の開発、こういうような汚染もございまして、海洋汚染の原因というのはいろいろございまして、船舶の通常の運航に伴つて生ずる汚染もございまして、しかしながら、従来公海の自由で比較的海洋における投棄といふものが国際的には条約がローバルなものになつたわけでございまして、地域的にはヨーロッパではございまして、地域的には公海全体を規制する条約をつくる必要があるというところがございます。したがつて、でさういふ包括的にするには船舶もしくは航空機による故意の投棄といふものを規制する必要があるというところでございます。それで、それだけ海洋環境の保護を完全にしたい、それから国際法的にもそれだけ進化したかった、こういうふうな考えていただきたいと思います。

○真島政府委員 海洋投棄でございすけれども、私どもで最近、五十三年でございすけれども、把握しております海洋投棄量、これは廃酸、廃アルカリといったような産業廃棄物が三百五十九万トン、そのほかに尿尿その他の一般廃棄物が四百八十九万トン、このようになっておるわけでございすけれども、この法律によりまして、従来水銀等の投棄につきましては、ある程度希釈されたものをコンクリート固型化すれば投棄を許されておりました。しかし、これが絶対禁止になってまいります。水銀そのものが製法の変化によりまして海洋投棄分が次第に少なくなつてきておるといふことも手伝いましてそういう部分は減つてまいるのではなからうか、非常に眞然たる感じでございますけれども、そのように感じております。

○渡部(正)委員 それでは少くも角度を変えて伺ひたいと思ひますが、これも真島長官にお伺ひするしかないとありますが、海運白書ですか、そのコピーをいま手元に持つておるのでございすが、最近のものによりますと、いろいろな詳細なところは略して結論だけ申し上げますと、「これまでの調査では周辺海域、排出海域とも汚染の進行は認められていない」というふうに書いてあるわけでございますが、これはすでに法律をつくつて一生懸命やったからだと思いますが、現状で汚染の進行が認められないということであるならば、条約というものを抜きにいたしますと法律を何も変える必要がないのじゃないかという、ちよつと皮肉な反論も成り立つわけでございますが、進行は認められないけれども現状の程度というのはいまだに相当憂慮すべき状態であるのかどうかはちよつと私が読んだところ白書は触れておりません。経年変化はない、それはわかりましたけれども、じゃそれでは現状はどうなのか、もつと減らさなければならぬ状態なのか、このぐらゐならしうがないという状態なのか、そのところ、これをひとつお伺ひしたいと思います。

それから、関連して第二の点、これも真島長官になつてしまふようでございすけれども、この

前の海洋汚染防止法が提案されたときの提案の趣旨といひますか、そのときは大変勇ましいことと書いてございまして、「船舶等から排出される油及び廃棄物の飛躍的増大は、海洋の汚染を急速かつ、広域的に進行させ、このまま放置すれば、海洋の自然環境の破壊を通じて、人間の生存環境そのものさへ脅かすことが懸念されておる」と非常に勇ましい、激しい文句が書いてあるわけでございますけれども、今度の法改正の趣旨には、「今後とも国際的動向にも十分対応しつつ、対策の充実強化を図る必要があるものと考へ」といふことで、大変トーンダウンしているわけでございます。このトーンダウンした理由、これは、この前は条約が直接前提とされずにはわが国独自の法律をつくつたわけですが、そのときは大変勇ましかつたのだけれども、今度はトーンダウンしている。これは趣旨だけの話ですが、トーンダウンしたような感じは、これはいままでの法律で十分実効が上がつたので、いまあんまり問題ないということなのか、あるいは法律はこの前は初めから出した法律、今度はその一部改正だからあんまり元気が出ないということなのか、あるいは条約があるからまあおつき合ひしなければならぬということ、日本政府自体としてはそれほど深刻な実体的な法改正の理由を持つてゐるわけではないということなのか、その辺の一つの感觸をお伺ひしたいと思ひます。

○真島政府委員 海洋の汚染度全体が横ばいという感じであるというふうには先生が御指摘になつたわけでございます。

私も海洋の汚染度について調査をしておりますやり方を簡単に申し上げますと、水路部におきまして、相当長期的な変動を監視するという目的で、わが国の周辺海域、それから産業廃棄物の排出の海域、これはA海域でございすが、それから主要な湾、東京湾その他主要な湾、ここにおける海水あるいは海底の堆積物、この中の汚染物質濃度、この測定を中心として調査を行つております。このような感じの調査は環境庁も行つてお

られると承知しております。

その結果によりまして、確かにそれほど大きな変化が起つてはきていないといふことは結果として出てまいつております。しかし私どもが現行の海洋汚染防止法の取り締まりといふことについてやっておりますところから見る限りでは、公害事犯といふものは減つてはいない、油が全体として省エネ云々といふことで伸び悩んでおるといふ状況にもかかわらず、油汚染による事犯といふものはまだ後を絶たないといひますか、むしろ横ばいで減る傾向にない。そういうことから考えますと、さらにきれいにしていくなか、こういう観点に立ちますと、今度の条約の改正に應じまして私どももそれなりの体制をとつて海をきれいにする働きの一翼を担わなければならないのではないかと、このように考へておるわけでございす。

また、先ほどの、前回の改正のときの意気込みと今回の場合に大分トーンダウンといふ御指摘でございすけれども、私どもの基本的な姿勢としては変わつていないつもりでございす。表現的に確かに多少の変化があるかと思ひますけれども、私どもの態度は、前回のときも、今回の改正に際しましては変わつておりません。

○渡部(正)委員 前回も今回も変わつていないといふことでございすが、今度の法改正の中には条約が直接要請しておりますビルジの規制を強化するといふ項目が入つておるわけでございすが、それでは条約があるから法律を改正するといふことを一応よそに置きまして、現状から見て法改正をしなければならぬような問題点といふのは何かといふことを重ねてお伺ひしたいと思ひます。

それから関連してでございすが、廃棄物の排出といふものは計量的に捕捉することが可能だろふと思ひます。これはない方がいかに決まつておりますけれども、しかし、廃棄物の排出、海に捨てられるその量と海の汚染といふものは必ずしも関連するものではないと私は思ひます。一応別個の問題であるといふふうに考へられる。とい

うことは、同じものを捨てるにいたしましても、処理の仕方とか捨てる場所とかいろいろなことでも違つてくるわけでございすから、この排出あるいは投棄の数量とそれからそれが原因となつて海が汚染される汚染の程度とは必ずしも正比例的に関連しているものではないといふふうに思ひます。そこで排出規制と汚染を減らすといふことは何かちよつと別個の観点の問題であるといふ気がしますが、ところが目につく方は廃棄でございすから、法律に反して捨てたのはけしからぬじゃないか、そこに関心が集中するわけでございます。しかし行政が本心に期待している効果は投棄そのものではなくて、それによつてもたらされた結果の方が重大でございす。何が結果の問題かといふと、これは条約自身も触れておりますように大変広範でございまして、人間の健康ですとか、海洋生物ですとか、あるいは快適性が阻害されるとか、海の利用が阻害されるとか、非常に広範な保護法域といふものを考へながら条約なり法律なりといふものをつくつていく、こういうことになるわけでございす。そうなりますと、廃棄されていく物の計量的な把握もさることながら、海の汚染度の把握といふものが確実的に確保されておらずに、法律がねらつてゐる、条約がねらつてゐる結果、その結果の推移といふものがはつきりいたしませんから、対策を考へようにも考へようがないといふことでございす。

実は、今度の質問をいたす前に関係の省庁の方に来ていただきまして、海洋の汚染度について日本政府はどのような測定あるいは検査といふようなことをやつておるかといふことをやや詳細に伺つたのでございすけれども、世界じゅうの海は一つにつながつておりますので、たとへばおふろの水ですと、かき回して平均化してサンプルを一つとれば全体のことが推察がつくといふことがありまふけれども、海はなかなかそうはいかない。しかも海はまた陸地と違ひましてしつちゅう動いて、三百六十五日変化している。そういう巨大で流動的な海洋の汚染度、それを客観的に捕捉す

る、そのシステムとして現在日本政府がやっております。そのシステムとして現在日本政府がやっております。そのシステムとして現在日本政府がやっております。

○永井(造)政府委員 最初の質問のビルジの規制の強化についてでございますけれども、これは現在三百トン未満につきましてはビルジの規制がないわけでございます。ただ、小型船につきましては、私どももかねてから小型船に対する規制を考えておったわけでございますが、さらに行政管理局の監察の結果に基づく勧告等もございまして、百トンまで下げたということでございまして、したがって、推定でございますが、現在の希釈されないビルジ、生のまま出ているビルジの約四割程度はこれによって減る、このように考えておるわけでございます。

それからあと、環境の調査の件につきましては環境庁の方からお答えいたします。
○原説明員 お答えいたします。

海洋の汚染度をどのように客観的に把握できるかという点でございますが、大きな海でございますが、すのてなかなかなむずかしい問題でございますが、私どももいたしましては二つの面からその調査を従来からやっております。

一つは、五十年から始めたものでございまして、日本近海海洋汚染実態調査ということで海洋

汚染の実態の把握に努めておるところでございます。これはただいまA海域、B海域というように廃棄物の処理投棄をする海域が決まっております。その海域を通ります五測定線を設定いたしまして、その五測定線につきまして四十六の点におきまして、毎年二回でございますが、調査をいたしております。

調査の項目といたしましてはCOD、水銀、砒素、鉛、カドミウム、PCB、炭化水素等、十七項目にいたしております。この調査の結果によりまして、現在のところ、わが国の近海におきまして海水中の重金属等の濃度につきましては、もともと海水中に自然に存在しております量と比較いたしまして問題となるような値にはなっておりません。

もう一つの調査といたしましては、これは環境基準の達成の面から調査をいたします。これは四十六年度からずっとやっておりますわけでございまして、公共水域の水質測定を行っておりまして、環境基準の面から水質汚濁の状況を監視しております。

これは海域におきましては二百八十七地点につきまして調査をいたしております。この調査の項目につきましては、健康項目といたしまして水銀、カドミウム、シアン等九項目、それからまた生活環境項目といたしまして、有機汚濁の項目といたしましてPH、COD、DO、ノルマルヘキサ抽出物質等五項目、これを調べておるわけでございます。環境基準につきましては、どちらかといひますと、沿岸に近い海域でございますので、この辺はかなり汚染の著しいといひますか、汚染の見られるところでございます。しかしながら、環境基準を超える検体の割合といひますか、環境基準を超える不適当率といひますか、それにつきましては見ますと、健康項目につきましては〇・七％、生活環境項目につきましては海域において一七・五％、そういうふうな数字になっております。

私ども、この二つの調査を今後とも続けてまいりまして、海洋汚染の実態の把握に努めてまいりたいと思っております。

○渡部(正)委員 法改正によってどのくらいの効果が出たかというのを捕捉するだけの精度、密度を持つていかどうかという点についてはちょっとお答えがなかったように思いますが、それは結構でございます。

時間がありませんので、次の質問に移らしていただきます。
自然環境の破壊というのは大変な問題でございますが、エコロジーというのは大変な問題だと思っておりますが、しかし人間が生活している限りは必ずある程度自然を壊すということはやむを得ないこととでございます。自然だけを大事にするなら人間を全部殺してしまえば自然が人為的に壊されるといふことはなくなるわけでございます。人間のサバイバルと自然のエコロジーとどこに妥協点を見出していかかというのが私は公害行政だろーうと思ふのでありまして、たまたま全然壊されてはいけないうのだから立場に立つのはちよつと宗教みたいなものでございまして、現実の行政はそれであつては困ると思うわけでございまして、そういうような考え方を前提として伺ひするわけでございます。

今度のこの法案が通りまして法律が改正されますと、国民のサイドからいって新たにどんな負担を民間にかけていくことになるのでしょうか。たとえば確認制度の運用一つにつきましても、民間のいろいろな関係の業者の方や何か人手も要るでしょうし、時間もかけなければいけない、お金もかけなければいけないということになると思ひますし、ビルジについても、いづれはそのために民間がコストをかけなければならぬという事態が起こつてくると思ひます。同時に、新しく法的規制をふやしていくわけでございまして、海上保安庁にいたしましても取り締まりの強化といふこともございまして、確認制度の運用といふこともございまして、それだけに、事務量、業務量がふえるわけでございまして、これは人

もふえるでしょうし、予算もふえるでしょうし、あるいは船を初めとする機材器具もふやしていかなければ、新たに課した法規制の実効を期することはできないということになっていくのであらうと思ひます。そこで、官民ともに新しい法的規制によつてコストをかけるわけでございしますが、そのコストをかけただけ、それに見合うだけの効果、また先ほどのように効果に届るわけでございしますが、効果が期待できるものでなければ国民は納得いたしません。

そこで、今度の法改正については、時間がないので詳しい具体的な例が挙げられなくて残念でございますけれども、新たに法的規制を加えることによる官民のコストとそういうことをやつて期待できる効果との間にバランスが成立する性質の問題であるのかどうか、その辺について伺ひたいと思ひます。

時間がありませんので、あわせて全部申し上げたいと思ひます。
今度の法律改正、いや現在の法律そのものが、当然のことでございますが、海に対する関心が非常に強い。そこで、今度の改正によりまして海に投げ捨てられるものが減るだらうと思ひますが、減つた分は今度は一体どうするのか。陸に置いておくということになると思ひますけれども、海に捨てるものを規制するならば、海に捨てられなくなつたものを陸でどう処理するかということについての対応する手段を講じておきまさんと、陸の方がふん詰まりになる感じがするわけでございまして、そういう点で陸と海は一貫しているわけでございまして、しかも、人間は陸に住んでいるのでございまして、海の上を行き来するのはほんの部分にすぎません。そうすると、陸の方が問題だと思ひますので、それじゃ海に捨てなかつたものは今度は陸でどう受けとめるのか、その辺について環境庁はどう考えておられるのか、それをお伺ひしておきたいと思ひます。

○永井(造)政府委員 最初にお尋ねのございまして、この法律施行に際してのコストがどれくらい

かかるかという問題でございますけれども、この条約批准に伴いまして新たに海洋投棄を禁止される物質というのはそうございません。と申しますのは、前回の改正で廃棄物の規制を行いまして、いわば条約の先取りの形でござりますので、新たに海洋投棄を規制されますのは銅、亜鉛、弗化物、こういったものについて今後はコンクリート固形化することと考えてござりますが、そういったことについての規制が追加になる。これは確かに相当遠くの海域まで運ぶということでございますので、経費はかかりますが、ただ、件数がそうあるとは考えられませんが、そう大きな費用負担にはならないのじゃないか、このように考えております。

それから、主としてビルジの規制につきまして、小型船に拡張するわけでございますが、これにつきましては、小型船用のこの種の施設が大体百五十万から二百万でございます。それに必要な隻数を掛けますと、大体二十一億ないし二十八億ぐらいの負担になると考えております。

こういった経費増のほかに、海上保安庁としてはこの法実施のために若干の増員をお願いしております。

一方、これに伴って、海を利用するためのいわゆる社会的費用と申しますか外部不経済が、これはなかなか評価できない問題でございますが、こういったことによつて評価できないけれどもかなり大きなプラスになる、このように考えております。

○原説明員 お答えいたします。

従来から廃棄物を最終的に処分するについては、できるだけ海洋投入は避けるという立場で、一般的には海洋投入は禁止する、ごく例外的に海洋投入を認めるという立場でございました。

そういうことで、実は産業廃棄物一つ取り上げましても、わが国で発生いたします産業廃棄物が全体で二億トン程度あるわけでございます。そのうち従来海洋投入しておりましたものは四百万トンを切るという程度でございました。このうち、今後法律が改正されましても従来どおり投棄でき

るものが大部分でございますので、そういった面では量的には大した問題にはならないのではないかと思います。

たとえば、今回の法律改正という条約の批准に関連して、直接に問題になるのは水銀の汚泥の投入の禁止でございますが、これは四十九年から五十二年ごろまでは年間四万トンから五万トンほどコンクリート固形化したしまして投入しておつたわけでございますが、通産省等の指導もありまして、現在のところでは五十四年では五百トンというふうなまでに減つております。

そういった面ですべてに各企業の方では努力しておりますし、特別には問題はないのではないかと考えております。

○渡部(正)委員 そろそろ時間が参りましたので締めくくりに質問をさせていただきますかと思ひます。

最近、エネルギーの問題から、省エネルギーの見地から、ある程度環境基準を下げなければならぬというのには世界の趨勢になっているわけでござります。先ほど申しましたように、自然は生き残つたけれども人間は死んだというのでも困るわけでございまして、環境行政は自然の保護と人間の保護との接点にあると私は考えますし、エネルギー事情が変わればその接点も移動するということがあると思ひますので、そういう点で、海洋の問題についても余り極端なことを考えるべきではないというふうな当然思うわけでござりますけれども、同時に、いまちょっと触れましたように、何かやるにはやはりコストがかかるわけでござります。ここに確認申請書を出すと言ひましても、たとえば海上にある船の中で生じた廃棄物を捨てる場合の確認申請などというのは、実際にはどういふ運用になるのか、恐らく無電か何かで連絡して書類審査ということになるでしょうし、海上保安庁の船がそこへ行って一々実態的な検査をしたら、とても事務がふえてたまらないという気がいたしますし、その辺のところ、この法改正をおやりにになりましたならば、民間にどれだけの負担を

強いるのか、政府はどれだけのコストをかけていただけるのかをやるのかというのは、やることの生み出す効果というものを頭に置きながら実地的な運用を図つていただきたいということが要望でござります。

いまの時代は、行政改革というビッグゲームという問題もござりますし、なるべく経費をかけたなり、よいことというところと極端ですが、はっきりした効果の期待できないものは政府としてもやらない方がいいと思ひますし、またエフエクトイブネスというものの関連性のないような施策は、いまの国民は賢いから受け付けるはずがござりません。そういうことが一つござります。

それから、質問の準備でいろいろ伺ひしている過程で、海洋については船を持っている海上保安庁ということで、海上保安庁に非常に重点がかかつていふように思ひます。環境庁はちよつと一歩後に下がつたような感じを私は受けたのでござります。これは私の個人的感想にすぎなければ幸いでござりますけれども……

それはそれとして、海洋の汚染防止について環境庁、運輸省、海上保安庁の間の一体的な協力関係というものがやや問題があるような気がいたします。いろいろな点がござりますが、この法律の改正、いずれ通ると思ひますが、これにつきましてはいまの時代にふさわしいような運用の体制というものを考えていただきたいということをお願いいたします。お答えは結構でござりますので私の質問を終わりたいと思ひます。

どうもありがとうございました。

○古屋委員 久保三郎君。

○久保(三)委員 大分質疑も進みまして、私が改めて質問することは余りたくさんないようです。そういうわけで、多少重複しますが、若干お尋ねしたいと思ひます。

一つは、今度の法律改正は、言うならば海洋汚染を防止するために海洋への廃棄物あるいは油の投棄を規制するということに尽きるわけでしょうが、いまでもこの間の徳山丸のような不法投棄、

あるいは疑いというか、まだ不法投棄と断定できないのかもしれないけれども、いづれにしても問題がある。それからいまでも、そういうものだけじゃなくて、不法投棄そのものが後を絶つていないという事実を考えれば、今度の法律改正によつて規制を強化しても、それは単なる規制の強化だけであつて、実際にはなかなかその規制が徹底しないのではないかと心配があるわけでございます。

ついでに、単に法律さえ改正すればいいのだ——いまでは三百トン未満はビルジの方は野放しですが、今度は百トン未満までにしまして、一つの拡大であります。そうすればそれだけの効果があるのかどうかというのは、あるだろうと思ひますけれども、徳山丸の事件を例にとつても、どうも大きい船の方が不法投棄は多いのじゃないかと思ひます。

これは海上保安庁に聞いた方がいいと思ひますが、長官、いまでも不法投棄したものうち、いわゆる小型の船の方が多いのか、大きい船の方が多いのかどちらですか。

それからもう一つは、あなたたちが投棄する海域を決めておられます。そういう海域について、言うならば現場を見たというか、現場を調査したためしがたくさんあるのですか、あるいは常時、日常の業務としてそういうものについて監視をしているのかどうか。

○真島政府委員 ただいまの不法投棄と申しますか、海洋汚染防止法違反の事例の中で船形、大型、小型どうなるか、ちよつといふ資料を整えますのでそれまでお待ちいただきますが、徳山丸のようなこの種の事犯、これは私もなかなか端緒をつかみがたいこともございまして、いまでもそれほど例はござりません。過去数年の間に四、五件、同じようなスラッジの不法投棄二件、さらにパラスト水の不法排出等二件ぐらいの検査をいたしておりますけれども、私ども、そういう当該の船がたとえばある港を出てクリーニング海域から作業を終わつてさらにほかの港へ入ってくるのをずつ

と追跡するというやり方は余りとしておりません。スラッジの不法投棄というようになりまますと、現場確認というのは船に乗っていない限りなかなかむずかしいわけでございますけれども、タンククリーニング海域を重点的に航空機、巡視船艇で監視をする、そのほかに陸上で、スラッジその他揚げてくるわけでございます、これは実は事後のあれになってしまふわけでございますけれども、その辺の状況を調査しながら容疑船を割り出していく。たまたまマイティ・トレーダー号という事件の場合には、残念ながらすでに不法投棄が終わった後でございましたけれども、ある意味では幸いなことに、投棄したものが海岸に潮のかげんで流れ着いたというようなことがございまして、検挙が可能になったわけでございますけれども、一般的には、普通のと申しますか陸上での情報入手、船舶、航空機による偵察と思われる海域の巡視警戒、こういうやり方でやっております。

○野呂説明員 大きさにつきましてはトン数別の内容を申し上げます。

一番多いのが二十トンから二百トンでございまして、五十四年について申し上げますと三百九十九隻となっております。次に二百トンから五百トン、五百トンから三千トン、三千トンから一万トン、一万トン以上というふうに分かれておりますが、これは大体百隻から二百隻の間でございまして、最も少ないのが二十トン未満で、三十八隻となっております。

またタンカーについて申し上げますと、五十四年につきまして一番多いのが二十トンから二百トンでございまして四十一隻、それからその次は一万トン以上のタンカーで三十一隻、こういうふうになっております。

○久保(三)委員 いまの数字は隻数の数字でありますから、不法投棄の量からいけば大きい船の方が多いですね。——そうですね。そういうものを前提にして考えると、小さい船だからいいというわけじゃありませんけれども、小さい船はおおむね陸岸に近い方向を走っている内航船が多いだろ

うと思うのですね。だから海上保安庁のそういう監視の目に触れる場合も非常に多いので検挙した数が多いのかもしれないですね。大きい船は外洋へ出ていくという関係もあるの捕捉しがたい、こういうふうに見ていると思うのです。

ついでに、法改正に直接関係なくとも、そういう不法投棄についての取り締まりを強化することがねらいだとするならば、改めてそういう傾向に合った警戒体制という指導体制というのか、そういうものを考えていかなければならぬだろうと思うわけであります。新たな考えあります。

○真島政府委員 私ども、先ほど申し上げましたようなやり方で汚染防止法違反全般について体制をとってまいったわけでございましてけれども、今回徳山丸事件のような事件が起こりました。確かに私ども、この取り締まりのやり方、体制等を一度見直す必要があるのではないかと、このように考えております。

その一つは、基本的にはまず情報収集でございまして、それとともに、私どもも勉強いたしまして、たとえばスラッジ等につきまして申し上げますれば、大型タンカーがよい出すわけでございまして、大型のタンカー、これは日本船については当然相当のデータがあるわけでございまして、当該の船を使っておる会社におきましては、自分の船が一年に通常一回くらい入渠してスラッジを出すというときに普通どのくらいこの船なら出るとい情報があるのではないかと、そのように思っています。これはある意味で会社側がなかなかしやべらないかもしれないけれども、私ども何らかの情報収集と申しますか勉強も兼ねまして、そういうデータをまず積み重ねるということ、今度は陸上で、スラッジを実際に揚げて処理業者に処理させるわけでございますから、その関連のつかみ方といったようなものについて勉強して一つのマニュアル的なものをつくってまいりたい。そのほかに、当然のことでありまして、私どもが監視をしておるとい状況が、たとえ直接検挙につながりませんでも、ある意味では抑止効果になるであらう。

う。私どもができるだけ密にタンククリーニング海域——これは情報でいつどの船がどこに行くだろうということはわかりますので、でき得る限りそういう海域での監視を強めていく、こんなようなことをこれから部内で検討して実施をしてみたらどうだろう、このように考えております。

○久保(三)委員 素人でもよくわかりませんけれども、スラッジを出すときというのはどういうときにするのですか。船舶局長、あなたのお話のようにドックに入ったときにおおむねやるのですか、それからもう一つビルジはタンクをクリーニングしたときに出すのが原則ですか。

○謝敷政府委員 一般的に船におきます油分もしくは油の処理を考えると、ビルジそのものは小さい船、大きい船ともにエンジンルーム等から出てまいるわけでございまして。これはビルジだめ、もしくはスロップタンクに入れて、スロップタンクの中で水と一緒にまじったものが水と油がだんだん分離して、下の方は排出基準に従って五十海里以上なら出せる、上に残ったのが非常に油分の濃い廃油になるわけでして、これは陸上の施設で燃やすということになるかと思っております。これが普通のビルジでございまして。

それから、スラッジと申しますのは、タンククリーニングした後で——タンククリーニングしますと、水もしくは油であります、水の場合を考えると、水を油のカゴタンクに入れてそれで噴射して洗うわけでございしますが、その洗った水は同じようにほかのタンクに入れて持っていくかあるいはスロップタンクといいますが、ビルジだけのタンクに入れるかどうかするわけですが、そこでも同じように油水を長い間かかって分離して薄いものは下から出ていく、油分で上にあるものはたまっていく、こうなるわけです。それはあくまでも船からおかに揚げて燃やすなり何かの処分をするわけです。それからスラッジは洗った後でどうしても壁とかあるいは底にこびりつく非常に粘度の高いものがあるわけです。これはスロップなり何なりで人為的に取って、ためて、そ

れは陸上に揚げて処理をする、こういうことでございまして。したがってスラッジを揚げるといいますのは、基本的には普通の場合ではなくて、船の定期検査なりあるいは中間検査のときが普通だろうと思っております。

○久保(三)委員 港務局長、あなたの方は、おかの方でそういう廃棄物の燃焼とか処理、そういうものの施設の監督、それから業者の監督、そういうものをやっているわけですね。そこでお聞きするのですが、いまの船舶局長の御答弁のように、スラッジは港へ入ったときに持ち出して焼いてもらう、あるいは捨てるということなんです、これはしつちゅうあることではなさそうにいまお話を聞きましたが、そういうものは定期的に業者が船を持ってくる船社と契約をしておるのでしょうか。それと同時に、もう一つは、監督の場合には、何船が何月何日何時にどの程度いゆる焼却を依頼されたとかいうような業者の記録はあるのですか。

○鮫島政府委員 お答えいたします。長期にわたる契約というのは恐らく例がないだろうと思っております。一回一回スポット物として受け入れるというのが実情ではないかと思っております。それと記録簿でございまして、私ども毎年一回、受け入れた量等の報告を出させておりますけれども、これは集計をしましたものが出てまいりまして、一件一件というものはございせん。

○久保(三)委員 これは監督というが、どういう部分を監督するのか、ちよつとはつきりしません。たとえば海洋汚染を防止するためにそういう施設をつくらせて、そこでやるというだけの話で、海洋汚染を防止するということもつと積極的なこの法律なら法律に基づくような意図はそれはないのですね。

○鮫島政府委員 お答えいたします。積極的ということの意味にもよりますけれども、私ども港務局の方の立場といたしましては、要するに船舶から出てまいります廃油というもの

を受け入れられる施設を整備していく。それが今度には廃油処理の過程の中におきまして確実に行われるという範囲の中心としてやっていくわけでございます。

○久保(三)委員 便宜を供与するための一つの制度であるというふうにはならないので、積極的に海洋の汚染を防止するための施策というか、それではなさそうに思うので、これもひとつ考えていかなければならないと思うのです。施設がありますからどうぞ御利用くださいというだけの話であつて、便所に行こうかと思つても便所がなくて困るので、公衆便所をつくつてあげたという程度のもではないかと思うのです。不心得の者は法律を犯して立ちションをするといつても仕方がないということですね。そういうことは、先ほどの話にもありました。運輸省自体の中でもどうもみんな、ばらばらと言ひまけんけれども、余り連携が密ではなさそうに思うのです。本来本間に不法投棄なり何なり取り締まつて海洋の汚染を防止しようということならば、たとえば船長には、船には航海日誌というのがあるわけですが、その航海日誌に、どこでビルジを出したとか、どこでスラッジを処分したとかいうことが書いてあるはずだと思ふけれども、そういうものは書く義務はないのでしょうかね。

○永井(浩)政府委員 船舶におきます油の取り扱いにつきましては、油濁防止管理者というのを一定の船には乗り込ませることを義務づけております。これはおおむね一等航海士がこれに当たっております。さらにその油濁防止管理者の業務の内容を規定いたしますために油濁防止規程というのを策定するように義務づけております。また油の作業につきましてはそれぞれの作業の内容を記録するように油記録簿というものを設置し記録を義務づけております。

○久保(三)委員 まだいま取り調べ中ですから何とも言えないのですが、話に聞くと、徳山丸の問題でいわゆるその一等航海士なる者は業者に任せてあるので、どこへ捨てたかわからないと

言っているというふうな話も聞いているわけなんでありまして、その責任者というのは、記録簿がある、記録簿があるというのとはただ単に何月何日に処分したというだけで、処分方法その他も、細かい話ですがきちんと書くことになってくるのかどうか。書いてあるとするならばはつきりしていると思うのです。ところがいままでの話によればその辺がはつきりしない。その辺どうなんですか、細かい話で恐縮ですが……。

○野呂(三)委員 答えたいと思います。詳細に書くようになっております。油濁防止管理者は船長を補佐しまして船舶からの油の不適正な排出の防止に関する業務の管理を行つておりまして、ビルジの排出、それからスラッジの陸揚げ、その他タンククリーニング等は同記録簿に記載することになっております。徳山丸の場合はこの記載がございませんでした。

○久保(三)委員 記載がなければ直ちに、これは何というか強制的な権力の発動もしてその後の取り調べに入るのが順序なんだが、船に乗つてどこまでやつて途中からおろし、こういう話をしたのでしよう。何かどうも形式的なことばかり整えておいて実質的なことはちよつと抜けておるんじゃないかという感じがするので私は細かい質問をしていくわけだ。だからどんなに法律や規則を決めてみても、さつき言つたように連携もなしと言つたら語弊があるが、つけていますか、つけています。たまたま調べてみたやつていない、けしからぬというだけの話ではわれわれとしては法律をつくる立場からいって生きた運用がなされていらないように思うのであります。

それからその点でいままで御質問申し上げたのですが、時間もあれですからもう一点についてひとつこれは大臣、よろしゅうございませうか、お尋ねしていいですか。——いすれにしても私はそういうふうな感じがしている。事運輸省だけ見ても、保安庁それから船舶局それから官房もあるのです。それから船舶、港湾、それぞれいろいろこの問題だけでも権限を分割されているわけだ

ね。これを有機的に運用するということがかなり欠けているんじゃないかという感じがするので、よ。だからこの際法律を改正することも一つであります。有機的に動かせる体制をつくるために一遍御検討いただいたらどうかというふうな思うのですが、いかがでしょうか。

○地崎(國)大臣 せっかく法案を改正成立いたしましたもその実効が上がらなければ何にもなりませんので、この際十分体制を検討してまいりたいと考えております。

○久保(三)委員 次に行きましょう。次は、環境庁の局長さんいらつしやいますね。わざわざお出ましいただいたのは、課長でもいいんじゃないかという話をきのうしつこく政府委員室の皆さんから私要求されました。いや大臣というか長官来てもらいたいたんだ。別に大した質問するわけじゃないのですが、先ほどの同僚の方からもお話があつたように、環境庁と海上保安庁というかそういう関係があるんだが、どうも環境庁は一步後ろの方に従つていよう感じがします。私もそういうふうにとれる。ところが環境保全というかそういう責任はまさに環境庁長官にあるわけなんです。しかもこの法律を改正するというさなかに、質問に対する答弁だけならば課長でまづいなんというのではないですよ、だけれども、その受けとめ方がどうも違ふんじゃないかということ、せめて局長さんいらつしやいということ、おおいでをいただいたわけなんです。おわかりいただきたいと思うのです。この忙しいのに何でほかに行かなきゃならないのかなんという考えがあつたと思はれこれはとんでもない話でありますから。まあ前置きはそれぐらゐにしまして……。

あなたの方は海のごみ捨て場を指定しますね。このごみ捨て場を指定はした、そのA海域、B海域、C海域は五十海里以上のところですが、どの程度という物質がこれまで捨てられてるんですか。それはおたくで把握してらるんですか。○馬場(政)政府委員 お答え申し上げます前に、先生からおしかりを受けたわけでございますけれども、

出席の御要求があつた場合には出るのが当然でございますので、そのように心がけておるわけでございます。

ただいま海域の問題でお尋ねがあつたわけでございますが、A海域、B海域、C海域を指定いたしました、それぞれ廃棄物の種類ごとに場所を決めておるわけでございますが、その投入量につきましては私も海上保安庁の調査をいただいているわけでございます。

○久保(三)委員 海域を指定する場合はおたくです。それはどういふものを基準にしてやつてゐるんですか。それからもう一つ。指定してから時間が多少たつております。だから、A海域なんというのは深いところをやつてゐるのか知りませんけれども、大体どの程度たつたかわからぬではちよつと困るだらうと思うのです。だから、海域を指定したが、後のいわゆる点検とかチェックはあなたの方がするんですか、海上保安庁長官の方のいわゆる責任でやるのか、どつちでやるんです。

○馬場(政)政府委員 海域の指定の考え方でございますが、まず基本的な考え方を申し上げますと、極力海洋投入は避けるということが基本でございますが、そこで海洋に還元することができまます廃棄物につきましては、水産動植物の生育環境としての非常に重要な沿岸海域に影響を与えることがないように配慮をしながら、海洋還元を促進するために海流の状況等を考慮いたしまして、廃棄物が拡散されやすい海域に、また拡散されやすい方法で排出をするという考え方をとつておるわけでございます。C海域等がそういうような形でございします。それから、その他の廃棄物で有害物質を含んだものを固形化した、コンクリート化したものとか、その他の金属くずとか、燃えがら等につきまして、やむを得ず海底を処分場所として使用する、こういう考え方の場合には、水産動植物の生育環境なりあるいは漁業に影響がないということ、海底ケーブルが敷設されていないこと、あるいは沈降

する過程で散乱をしないというようにすることを満たすような海域にいたしておられ、この場合には今後のモニタリングの必要性から限定した海域というようにいたしておられるわけでございます。

なお、その海域につきましてもどの程度の量があるかという数字をいま持っておりませんが、海上保安庁の方で調査をされることになっておられるわけでございます。

○久保(三)委員 そうしますと、海域の指定は環境庁で決めるわけですね。それで後の管理は、管理と言ったらおかしいが、これは保安庁長官の方でやるんですか。

○真島政府委員 海洋投入してよろしいというのが廃棄物清掃関係の法律の方で決まっております。それから捨てていい海域が環境庁の方のいろいろな基準から決まっております。私もがやつておりますことは、法令の規定によって海洋投棄を許されたものが確実に規定の方法で所定の海域に捨てられるかどうか、これをチェックをしておるわけでございますが、しかし私どもには水路部というものもございます。したがって、これは法律上私どものやるべきことであるかどうかという点については若干議論のあるところかと思えますけれども、いわゆるA、B、Cの海域につきましても、あるいはこれは別途内海の湾その他いろいろのところにございまして、油、PCB、水銀、カドミウム、クロムといったような関係の物質についての調査をやっております。これは五十年ころからある程度国際的な基準に基づいて汚染度の調査ということでやっております。私どもの感じといたしましては、現在の状況ではこれが一番信用できるのではないだろうか。私もはこの汚染度の調査の状況を見ながら、仮に変化が相当出てくるというようなことになりましたら、関係のところと御相談しながら今後どうするかというようになことをまた決めていただく、こういうことにならどうか、こんなような感じで調査をやっております次第でございます。

○久保(三)委員 結論的にいまのお話を申し上げ

ますれば、いわゆる環境庁で決めた投棄の海域の管理は保安庁長官が自国船についてはやつておるということですね。外国の船は別ですからね。そういう意味ですか。

○真島政府委員 海域の管理ということなんですが、いますけれども、その当該の海域に廃棄物を捨てに行く船舶についてのチェックということは私もがやつておるということでございます。

○久保(三)委員 それはどういうふうにしてチェックするのですか。

○真島政府委員 非常に少量の廃棄物投棄の場合を除きまして、私どもでは廃棄物を海洋に投入する船舶について登録制度を施行いたしまして、登録をさせております。そこで、そういう廃棄物を捨てる船舶の設備といたしまして、自動航行記録装置というものを設置させております。私、技術的に正確に説明はできませんけれども、この自動航行記録装置はロランあるいはデッカのチャートと走行距離とが連動いたしまして、どの海域までどの地点にどういふふう動いたかということが記録されるようになっておる装置でございます。その装置を後で調べますと、大体どの海域をどういふふう動いておる、どこでどのくらいとまっておったかというようなことが大体推定できるわけでございます。そういうやり方で遠隔の海域に捨てに行く船舶についてはチェックを行っております。

○久保(三)委員 その船を持っている業者、そういうものを業とする者の監督はどこでやつておるのですか。

○永井(浩)政府委員 事業者としての監督はございせんが、船舶を廃棄物の排出に常用しようとする、そういう船舶につきましては海上保安庁長官の登録を受けなければならないことに法律上なっております。

○久保(三)委員 保安庁長官、登録した船についてどんな監督をしておるのですか。

○真島政府委員 登録をいたします船につきましては、申請書が出てきて、そこで所定の要件があれば登録をいたすわけでございますけれども、この登録をした船につきましては、立入検査その他をときどきやりまして、監督をしておるわけでございます。

○久保(三)委員 登録をしないというものを運搬し、指定の海域に投棄したかどうかということになります。

○真島政府委員 ごく少量の投棄物の場合には、これは登録を必要としないことになっております。

○久保(三)委員 いや、登録をしないで大量のものをやたらどうなのかと聞いているのですよ。少量のものはいいです。

○野呂説明員 五トン以上の船舶が登録せずにこの業をやったときには、海洋汚染防止法違反として検挙いたします。

○久保(三)委員 これは船の登録だけであつて、業の登録ではないのですか。おかしいと思わないですか。業の登録は環境庁長官がやることじゃないかな。そうでしょう。環境庁は登録してあるのですか。

○馬場政府委員 環境庁につきましても、環境庁設置法なりその他の法令によりまして、海洋汚染防止法の中におきます陸上で発生いたします廃棄物につきましても、海洋投入の場合の排出方法と排出基準、それから排出の海域を決める、基準を決めるというものが環境庁の任務でございます。

○久保(三)委員 船の登録ということは業の登録になりますか。

○永井(浩)政府委員 船舶の登録でございまして事業の登録ではございせんが、ただ登録の際に必要なチェックをするわけでございまして、たとえば船舶の廃棄物の積み込み、排出について必要な設備、構造を有するかどうかといったようなことをチェックするわけでございまして。さらにこの登録を受けた船舶が廃棄物を運搬する場合には、廃棄物処理記録簿というものを備えつけさせまして、必要な事項をこの記録簿へ記載せよというようになことで、単に登録ということだけではなくそう

いったチェックも行っておるわけでございます。

○久保(三)委員 よくわかりませんね。手前どもの感覚では、業態はやはりはっきり把握しておくことが必要だし、それに使う船舶はやはりきちんと登録なり何なりして厳重にやらなければ、船さえ完全なら何やってもいい——何やってもいいということはないでしょうが、やれるということとは、いまのその他のものと比べてどうも不十分のようと思う。

(委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席)
環境庁というのは、たとえば基準を決めたりごみ捨てる場所を決めたりすることだけが環境庁の仕事なんですか。

○馬場政府委員 ただいまお答え申し上げましたのは、海洋汚染防止法の中の環境庁の権限を申し上げたわけでございます。環境庁の一般的な責務といたしましては、公用水域におきます水質の保全を図ることが当然あるわけでございます。そして、各海域ごとに環境基準を設定いたしまして、各海域ごとに環境基準地点等におきまして水質の検査をいたし、適合しているかどうかの判定をする。あるいはまた、海洋におきます重金属の存在状態等につきましても調査をいたしておるわけでございます。

○久保(三)委員 時間もありませんから先にいきましよう。しかし、ずいぶん徹底しない制度ですね。

そこで、この法律で言う海洋汚染防止というのは海の水を汚染しないようにすることですか、あるいは条約で言う海洋汚染というのは海の水のこととあります。

○馬場政府委員 私どもの立場ではそういうことからとらえております。

○久保(三)委員 海は無限に深いわけじゃなくて底があるのです。いわゆる海底汚染というのは海洋汚染の中に入らないのですか。

○馬場政府委員 大変むずかしいあれでございますけれども、一般的に水質に影響を及ぼすような海底の汚染といえますか底質の問題等につきまし

ては、私どももいろいろ、特に内海、内湾等におきましては県等を通じて調査もいたしておるような状況でございます。したがって、それが水質に影響をいたすというようなことであれば当然関係が出てくるというふうに考えられるわけでございます。

○久保(三)委員 ごく初歩的な例ですが、たとえばPCBは比重は軽いんですか、それとも重くて水に流した場合に下沈でんしますか。どっちです。

○馬場政府委員 PCBは海洋投入を禁止しております。

○久保(三)委員 いや、水に入れたらば浮かぶのか沈でんするのか、どっちですかと聞いているのです。

○謝敷政府委員 私どもはPCBその他有害物質の洋上焼却の施設を検査する立場でつかんでおりますが、比重そのものは一・五から大きいもので一・八ぐらいですから、浮かべればそのものとしては沈むと思います。

○久保(三)委員 そこでPCBの話をしていてのこと。あなたは、投棄は禁止していますということなんだ。投棄は禁止しているが、流れて下に沈んでいる、それを魚が食べた、その魚を人間が食べて死んでいったという事故があったでしょう。だから、海洋汚染防止というのは海底まで含めてきれいにしなくちゃいけないということのか、それとも水だけの話をしているのかということか、聞いているのです。わかりますか。

○馬場政府委員 一般的には海底も入ろうかと思えます。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席)
PCBにつきましては投棄をしたのではなくて、PCBを使用してあります工場等の工場排水等から排水をされたということで、それが底質にたまっておりまして、いろいろ問題を起したことがあるわけですが、それにつきまして私どもは、四十八年にPCBの問題がいろいろ出まして、それ以降底質におきますPCBの存在状況等について調査をいたし、問題のあるところはしゅんせつその他によりましてPCBの除去の事業を行っているわけでございます。

○久保(三)委員 だから尋ねたんです。禁止はしているけれども流れ出た、流してしまつたというときには、さっきの話もありましたように取り締まりということになるのでしょうか。それは海洋汚染ではなくて、海底も含めた海洋汚染防止法という法律でも取り締まれるのじゃないか、こういうふうに私は考える。後で研究してください。

それからもう一つあなたに聞きますが、この条約の第四条第一項の(a)「附属書Iに掲げる廃棄物その他の物の投棄は、禁止する。」という書いてある。この附属書Iに書いてあるものの以外に、これから投棄を禁止するものが予想されるかされないか、これで終わるかどうか、それを聞きたい。

○馬場政府委員 附属書Iに掲げております物質につきましては禁止いたしておりますので、これ以降のほかに新たに禁止するものはないと思えます。

○久保(三)委員 わかりました。

そこで、低レベルの放射能を含んだ廃棄物、こういうものについては今度の法律改正で特別な許可というか確認というか、そういうものが出れば捨ててもいい、こういうことになるわけですね、永井審議官。

○永井(浩)政府委員 放射性物質につきましては別の法体系で処理いたします。したがって、この海洋汚染防止法では直接に触れていないわけでございますが、所要の炉規制法等の改正を行なつて禁止または確認制度を創設すると聞いております。

○久保(三)委員 それだけじゃなくて、いま審議中のこの法律に基づく確認というか、そういうものは関係ないのですか。

○永井(浩)政府委員 この御審議いただいております法律改正の中の確認制度というのは放射性物質を除いた残りの廃棄物でございます。

○久保(三)委員 環境庁に聞きますが、もしもと

いうか万が一と言つた方がいいのかもしれないけれども、よその方で審議しているからよくわかりませんが、いまこの条約に関連して低レベルの放射性物質を含んだものを海洋投棄をする場合、どこへ捨てます。それはもう大体内定しているんですか。

○馬場政府委員 放射性物質につきましては環境庁の権限から外れておりまして、科学技術庁の方でやっておりますわけでございます。

○久保(三)委員 局長、あなたおかしと思わないの。この法律によるところのA海域とかB海域とかC海域はあなたのところで決めるわけだよ、捨て場所を。何で放射能の問題だけ科学技術庁で決めなければならぬのか、これはどういう理由だかわかりますか。

○馬場政府委員 環境庁で所掌しておりますものは、先ほど申し上げましたA海域、B海域、C海域の問題でございますけれども、いわゆる産業廃棄物なり一般廃棄物の有害物質なりその他の廃棄物というところでございまして、放射性物質につきましては科学技術庁の設置法にもございまして、あるいは私どもの方の公害対策基本法その他の法律で除かれておりまして、先ほど申し上げましたA海域、B海域、C海域の海域と放射性物質の廃棄の海域とは全く関係がないというように考えているわけでございます。

○久保(三)委員 それじゃ科学技術庁、どこへ捨てますか。

○穂波説明員 お答えいたします。

私どもがただいま計画しております試験的の海洋投棄、これは昭和五十六年の春を目標にして計画しておりますが、一応四つの海域を選定いたしております。まだ明確にどの海域に投棄するとう計画は固まつておりません。

四つの海域はA、B、C、Dと名づけておりまして、A海域は、北緯二十六度、東経百五十度、これは大体東京の東南約千四百五十キロメートルのところでございまして、B海域と申しますのは、北緯三十度、東経百四十七度のところでございまして、

て、東京からいいますと南東約九百キロメートルのところでございまして、三番目の海域でございますが、これは北緯三十度、東経百六十度、これは日本から東南東約二千キロメートルのところでございまして、四番目の海域が北緯三十六度、東経百五十八度のところでございまして、これが東京から東約千七百キロメートルでございます。

○久保(三)委員 保安庁長官に聞きますが、これが指定されれば、あなたの方でやはりこれは見て回るのですか。それとも科学技術庁で見て回ることになるのですか。どっちです。

○穂波説明員 この低レベル放射性廃棄物の海洋投棄に關しましては、この海域の指定及びその後の確認、調査等は国が責任を持つと申しておりますが、これは科学技術庁が主体でやることになっております。

○久保(三)委員 そうしますと、この法律がそのまま成立すれば、いまのお話のように、A、B、C、Dの海域を指定する、その指定は国際的に合意に達するものになるわけですか。

それからもう一つ。いまの御説明では、廃棄物を持つていく、そして投棄していくというものは、あなたの方の監督下においてこれをやらせるということですか。

○穂波説明員 お答えいたします。

第一の点の、国際的に認知されるかというような点でございますが、私どもも今国会に原子力規制法の改正をお願いしております。また、ロンドン条約という海洋への投棄を禁止する条約もお願いしておりますが、まず私どもは、ロンドン条約を一応批准することの承認を今国会にお願いしている次第でございます。私どもは、海洋投棄をする際にはOECD、経済協力開発機構でございますが、このNEAの原子力機関の中に海洋投棄多國協議監視機構というのがございます。これに入りましてから投棄をしようとしているわけでございます。このNEAの海洋投棄多國協議監視機構に入りまして、新しい海域につきましては、一年前に通告しなければいけません。OECD・

N E Aの専門家会議によりまして、その海域の妥当性等が評価されることになっております。もちろんこの評価の結果等は参加国、沿岸諸国、関係諸国に送られることになっております。そういう意味で、国際的な評価も受けてから投棄する、こういうことになっております。

二番目の確認の事項でございますが、私どもは計画といたしましては、投棄物の比重とか、放射能濃度とか、固化体の健全性とか、これは国の職員によつて確認事務を行うことにしております。なお、実際の投棄に当たりましては、国の職員を、現地といひますか船に乘せまして出すほか、先ほど申し上げましたO E C Dの多国間監視機構に入りまして、O E C Dの方からスーパーパーサイザーと申しますか、エスコーピング・オフィサーと普通言っておりますけれども、監視人と申つたらよろしいのでございましょうか、その人間が必ず投棄船に乘つて、その投棄海域及び投棄の方法等を確認することになっております。

○久保(三)委員 時間がありませんので、もう二つほどお聞きします。

一つは、廃油ボールの漂着が一時よりは少ないという保安庁の報告がありますが、私は、少なくとも一つは調べる方によつて違ふのじゃないかというふうに思う。いづれにしても、廃油ボールは依然として日本のそれぞれの海岸に漂着している問題を起こしているわけですから、廃油ボールの原因は何かという、大体が南シナ海あたりでタンカーが洗浄して、その洗浄水を南シナ海で流す。この流れたものが黒潮に乗つて北上してくる、それが廃油ボールの漂着である。こういうふうな説明を従来からしているのですが、あるいはそうかもしれません。それからもう一つは、タンカーの洗浄であります。これは場所を指定していいないようでありまして、少なくともそういうものは、なるほどビルの規制もしております、おりませんが、果たして的確にそのとおりになっているのかどうかという問題は、私は大変疑問がある

第一類第十号 運輸委員会議録第六号 昭和五十五年三月二十八日

と思うのです。希釈して一〇〇ppmですか、よく知りませんが、そういうふうにならなければ出ていかない装置というものは恐らくないのじゃないか。人間の目で見ても、大体これはそれ以下だなどというので、航行中なら、いいから流れ流していこう、一つはこういうことであると思うのです。少なくともこれは国際的な問題にもなると思うのであります。日本の国は四面海に囲まれているのでありますから、海洋の汚染ばかりでなくて、陸地の汚染が問題になつていくわけなんです、そういうタンカーのクリーニングをする場所をわが沿海の周辺において規制するとか、あるいは指定する、そういう工夫を考えたことではないのですか。もうこれはどこでもいいから適当にやつてもらおうじゃないかということになつていくのですか。いかがです。

もう一つ、廃棄物の中で、通常の船の生活あるいは航空機の生活、そういうものから出る廃棄物は出してもいいわけですね。ところが、船にしても最近のように大型のカーフェリーというふうなことになる、これは定員いっぱい入ると何百人か乗るわけですね。そういうものの生活から出る廃棄物というのは、これはかなりの量になると思つて、廃棄物を出すなといつても出るのではありませんが、この処理について、海洋汚染というか、湾内、港湾の清浄というか、そういう問題から、やはり新たな工夫をすべきだと思ふのだが、これについてはどういうふうな考へておりますか。以上二つ。

○真島政府委員 廃油ボールその他の関連で御指摘がございました、タンカーのクリーニング海域というものを何か特に工夫して考へてみたことがあるかということでございますが、私も実は不勉強で、これは考へてみたことはまだございません。

○永井(浩)政府委員 御指摘の、人がたくさん乗つております船についての廃棄物の取り扱いでございますけれども、一般的には、御説明のありましたように、日常生活に伴い生ずるゴミ等は廃棄禁止の例外にしております。ただ、搭載人員が政令で定める人員以上である船のものにつきましては、所定の排出海域、排出方法で規制を行つております。この搭載人員は現在せいぜい百名以上となつております。

○久保(三)委員 時間ですが、真島長官、いまのお話は、不勉強で研究したことはない、考へたことではないという意味ですか。質問は考へたらどうですかという意味なんです。考へる余地、そんなのは素人の考へで必要ないという意味なんです。か、いまのお答えは。

○真島政府委員 それはそうではございませんで、私も実は廃油ボールに関連いたしまして、あの辺での日本船も外国船もあると思ひますけれども、タンカーが恐らくある程度の油を流しておるのではないだろうか。湾内その他もろろんそういうところでのタンククリーニングについての規制というものはやりますし、五十海里という汚染防止ゾーン、この内側でのクリーニングといったような漏油を伴うような作業というものについても規制をしておりますけれども、では具体的に五十海里の外側でどの程度、どこに、どういうふうなことを、なかなかうまい名案が考へつかないという意味でございます。

○久保(三)委員 私は五十海里以上の外でやれ、内へ来てやつちやいけなと言ふのではなくて、一定の場所を指定して、そこには廃油処理の施設を置く。だから、やるのなら一つの港湾の中でやれと言ふのです。そういうことで費用はたくさんかかると思うのでありますが、やるのならやはりそういう方法以外にはない。外洋で適当にひとつクリーニングしてやれということになると、これは五十海里であるか三十海里であるかわからぬけれども適当な場所になつてしまふということなんで、そういう意味のことを考へてみたかどうかというかというふうな思ふのですが、いすれにしても、先ほど申し上げたように、体制を整えることが先の方です。そうでないと、法律をたくさんつくつても実効が上がらぬし、依然として油はたれ

流しということにもならざるを得ないと思ふのです。

○古屋委員長 これにて本案に対する質疑は終了しました。

次回は、来る四月一日午前十時理事会、午前十時半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。

午後五時四十二分散会

昭和五十五年四月八日印刷

昭和五十五年四月九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W