

第九十一回
参議院運輸委員會會議錄第四号

昭和五十五年四月二十四日(木曜日)
午前十時十一分開会

委員の異動

四月十日

辞任

廣田 幸一君

補欠選任

安永 英雄君

四月十一日

辞任

北 修二君

補欠選任

井上 吉夫君

竹内 潔君

石本 茂君

伊江 朝雄君

安永 英雄君

江藤 智君

四月十四日

辞任

山本 富雄君

補欠選任

上條 勝久君

四月十六日

辞任

上條 勝久君

補欠選任

永野 嚴雄君

四月十八日

辞任

永野 嚴雄君

補欠選任

山本 富雄君

四月二十三日

辞任

太田 淳夫君

補欠選任

内田 善利君

四月二十四日

辞任

内田 善利君

補欠選任

太田 淳夫君

出席者は左のとおり。

委員長 黒柳 明君

理事

山崎 竜男君

山本 富雄君

吉田忠三郎君

三木 忠雄君

井上 吉夫君

伊江 朝雄君

木村 睦男君

高平 公友君

堀内 俊夫君

安田 隆明君

瀬谷 英行君

広田 幸一君

内田 善利君

渡辺 武君

柳澤 鍊造君

山田 勇君

委員

運輸大臣

運輸大臣官房総務審議官

運輸省船舶局長

運輸省港湾局長

海上保安庁長官

事務局側

常任委員会専門員

説明員

科学技術庁原子力安全局原子力安全課長

環境庁水質保全局企画課長

水産庁振興部振興課長

岩崎 壽男君

原 健彦君

辻 榮一君

村 上 登君

伊賀原弥一郎君

柴田 幹夫君

加藤 昭六君

岡部 晃三君

菊田 顯君

水産庁研究部漁場保全課長

通商産業省立地公害局保安課長

資源エネルギー庁石油部精製課長

労働省労働基準局監督課長

労働省職業安定局特別雇用対策課長

伊賀原弥一郎君

柴田 幹夫君

加藤 昭六君

岡部 晃三君

菊田 顯君

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○船舶のトン数の測度に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○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、衆議院送付)

○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。

去る十一日、北修二君、竹内潔君及び石本茂君が委員を辞任され、その補欠として井上吉夫君、伊江朝雄君及び江藤智君が選任されました。

また、昨二十三日、太田淳夫君及び内藤功君が委員を辞任され、その補欠として内田善利君及び渡辺武君が選任されました。

○委員長(黒柳明君) 理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い本委員会の理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に山本富雄君を指名いたします。

○委員長(黒柳明君) 船舶のトン数の測度に関する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。地崎運輸大臣。

○国務大臣(地崎宇三郎君) ただいま議題となりました船舶のトン数の測度に関する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

船舶のトン数は、安全規制の適用基準として、また、港湾への入港に当たっての課税、手数料の徴収基準として用いられるなど、海事に関する制度の全般にわたりその運営の基準として広く使用されておりますが、トン数の測度に関しては、従来国際的に統一された基準がなく、海事諸法令の適用に当たって国際間の統一性が確保できない状況となっております。

このような状況を改善するため、昭和四十四年六月に政府間海事協議機関、IMCOにおいて「一九六九年の船舶のトン数の測度に関する国際条約」が採択されました。この条約は、締結国が自国の船舶のトン数の算定に用いるべき技術的規則を定めるとともに、条約に従ってトン数の算定が行われたことを証明する証書の発給及びその互認等について規定しております。

わが国がこの条約を批准することは、船舶のトン数の測度基準の統一に関する国際協力を推進し、証書の互認により船舶の運航上の不便を回避

するため役立つばかりでなく、主要な海運国であるわが国に寄せられている国際的な期待にこたえるため必要となるべきであります。

このような国際的な動向を勘案いたしまして、「千九百六十九年の船舶のトン数の測定に関する国際条約」をわが国において実施し、あわせてわが国における海事に関する制度の適正な運営を確保するため、トン数の測定の基準を全面的に改正するとともに、国際航海に従事する船舶についてそのトン数を証明する制度を新たに設けるなど、船舶のトン数の測定に関する国内法制の整備を図ることとしたとして、この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について、御説明申し上げます。

第一に、船舶の大きさ等をあらわす指標として国際総トン数、総トン数、純トン数及び載貨重量トン数を定め、その測定の基準を整備することとしております。

第二に、国際航海に従事する日本船舶について、国際トン数証書等の交付に関する規定を整備することとしております。

第三に、新しいトン数の測定基準の整備に伴い、船舶積量測定法は廃止することとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(黒柳明君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

○委員長(黒柳明君) 次に、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及び船舶のトン数の測定に関する法律案を便宜一括して議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○広田幸一君 通産省の方お見えになっています

か。——次の委員会の関係があるということですが、最初質問をしますが、今月の一日に、山口県の徳山市にある出光興産の石油コンビナートの反応塔ですか、あれが爆発したという事件がありますが、私も今月の十四日に現地を調査したんですが、内容はどのようなことになっておりますか、概要を御説明願いたい。

○説明員(柴田幹夫君) お答えいたします。

まず、事故の概要でございますけれども、去る四月一日の午後十一時五十分ごろ、山口県徳山市出光興産徳山製油所におきまして、第二水添接触脱硫装置の反応塔が破裂したわけでございまして、破裂いたしました反応塔は気密テスト実施中でございまして、四月一日午前十時から窒素を注入いたしまして昇圧していたところでございまして、午後十一時五十分になりましたところ、圧力約五十五キログラム毎平方センチメートルのところで破裂したものでございまして、幸い人的被害はございませんでしたけれども、反応塔が全壊するなどの設備が破損いたしましたとともに、破裂圧によりまして、付近の民家約九十戸でございまして、九十戸の窓ガラス等が破損したということが事故の概要でございます。

○広田幸一君 現在、まだ全面的な操業は中止していますね。それと、四十八年にかなり大きな大

火災がありましたですね。あれ以降今回の事故まで、まあ大小あると思うんですが、事故がどの件数あるか、その点を報告願いたい。

○説明員(柴田幹夫君) お答えいたします。

四十八年七月でございまして、これは徳山の出光石油化学、これが事故がございまして、それ以降出光関係の主な事故は今回の事故を含めまして七件ございまして。

○広田幸一君 じゃ、あなたはいいです。

次に、海上保安庁長官にお尋ねをしますが、問題の出光のタンカーの徳山丸の不法投棄事件ですね。今日までいろいろと調査をされておると思うんですが、どういうことになっておりますか、多少内容も含んで御報告願いたい。

○政府委員(眞島健君) お答えいたします。

当該徳山丸事件でございますが、これはもう新聞等で内容御存じの向きもあるかと思いますが、私どもは三月二十一日に情報を得まして直ちにこの事件の捜査に着手をしたわけでございまして、概要を申し上げますと、二月二十九日に出光タンカー所属の徳山丸、タンカーでございまして、十三万六千総トンでございまして、これが徳山を出港いたしました三月六日に相生港に入港したわけでございまして、その間、四国沖におきまして入渠前のタンククレーニング、これを実施したわけでございまして、その際に、同船のタンククレーニング作業を請け負いました内外産業の作業員、これがクレーニングの結果発生いたしましたスラッジを不法に海中に投棄をしたという情報でございまして。

私もその後ずっと捜査を続けまして、現在も捜査継続中でございますが、現在までに私どもの捜査で明らかになりましたところを申し上げます。この徳山丸、ここでタンククレーニング作業をやりました内外産業の作業員四名、これが共謀の上前後三回にわたって発生しましたスラッジのうち合計千六百六十袋、これを海洋に投棄したということでございます。

私も徳山丸の検証はもちろん、内外産業あるいは出光タンカーの乗組員、その他関係先、タンククレーニングで後のものを処理いたしました神原タンククレーニング会社といったようなところを捜索いたしました。差し押さえ、証拠品の押収その他をやっておりますが、現在までに内外産業の社員でございまして柿田静男、これが現場監督でございまして、柿田外一名を三月三十日に神戸検察庁に送致をいたしました。四月八日には内外産業の社員一名、準社員一名も、これは書類送致でございまして、書類送致をいたしました。内外産業については海洋汚染防止法の罰則の両罰規定を適用いたしましたので、地方検察庁にこれも書類送致をしたわけでござい

ます。

神戸検察庁では、その後四月十九日に柿田静男を神戸地裁に起訴をいたしました。他の三名については起訴猶予としたようでございます。内外産業の法人そのものにつきましては、四月十九日に神戸地方検察庁から相生区検察庁に移送されまして、同検察庁から簡易裁判所に罰金二十万円というところで略式起訴を行っておりますわけでござい

ます。

以上が、いままで捜査をやっておりますうちでこの席で申し上げても差しつかえない部分でござい

ます。

○広田幸一君 今度の不法投棄事件の私が問題にしたいと思ふことは、実際やっただけの下請の内外産業の現場の監督者がやったということでありまして、もとをたどって見ますと、出光興産という日本のいわゆる民族資本の石油会社の最右翼の会社の系列下にある出光タンカーというその会社に所属する船から出たわけですから、私はそういう意味で今回の事件は社会的に非常に大きな問題である。ですから考え方としては、今後の問題として一罰百戒というふうなそういう厳しい処置をしてもらいたい。私はこういうふうな思

つて、そういうことをひとつ基本にしてこれから質問をしたいと思ふんです。

ことであるとするならば、私はこういう監視をする責任ある海上保安庁として、氷山の一角であるのかどうなのか。そこらのことが平素わからなかったのかどうなのか。毎日海を見ておるわけですから、監視をしておるわけですから、そういうことがわからなかったのか。その辺のひとつ事情をお聞かせいただきたい。

○政府委員(真島健君) 私どもの監視取り締まりの体制がある意味では不十分ではなかったのかという御指摘かと思えます。私ども海洋汚染防止法、これが成立いたしましたから体制整備——船舶、航空機の整備はもちろんでございますけれども、職員の公害関係に対する知識、技能の向上という意味での種々の研修その他を行って努力はしてまいっておりますのでございます。この種の事件と同じような事件を四十八年以降二、三件は検挙し、検察庁に送致をしておりますのでございます。

ただ、先生おっしゃるとおり、今回の事件、非常に社会的にも関心の高くなっておりますのでございます。私どもいままでのやり方といったようなものがやはり手薄であったのではないのだからかというふうな反省を、私どもこの事件を通じて深くしておるわけでございまして、今後、こういうふうな事件の再発防止と申しますか、監視取り締まりと申しますか、そのためにますます努力をしてまいりたい、このように感じております次第でございます。

○広田幸一君 長官がそういうふうにおっしゃると、必ずしも十分でなかったと、そういう点を反省し、今後これを契機にさらに監視を強めてこういう事故のないようにしたいと、こういうことでありますから、それ以上私も追及する場もないと思ふんですが、最近の不法投棄の実態ですね、時間がかかりましたから、大体書類によって私も知っておりますけれども、傾向としてこういう廃油の不法投棄というふうな件数が最近ふえておるのか、減っておるのか、横ばいなのか、そういうところ、どこに問題点があるかというふうなことを

ひとつ抽出して簡明にお知らせをいただきたい。細かく言う時間がかかりますから、どういうところに問題があるかというふうな点をですね。

○政府委員(真島健君) 私どもで公害関係、検察庁に送致した件数の推移、この四、五年を見ますと、全体の件数は大体千七、八百から千九百程度でございまして、全体数はそれほど動いていないわけでございますが、やはりその中で油の不法投棄、この事件が大部分であるということでございまして。そのほか投棄の関係では、これは船舶を廃船して沈めていくというふうなことの関係の違反も最近ふえておるようございまして、油の不法投棄、全体としてやはり公害関係のうちでは油の不法投棄、これが非常に多いというのが現在の傾向でございます。

○広田幸一君 このおたくの方からもった資料を見ましても、やっぱり船舶からの油の排出禁止規定違反というのが、五十二年、五十三年、五十四年を見ましても、他の分のは比較的横ばいか減っておりますけれども、油の排出の事件は減っていない、こういうふうになるわけですが、いま長官がおっしゃったようなことになるわけですが、それだけにこの問題にもっと監視を厳しくしてもらわなければならないと思うんですが、今度の場合、全国にタンカーが一体何隻あります。対象になる隻数はどのくらいあります。

○政府委員(真島健君) ちょっと私も正確な数は覚えておりませんけれども、いわゆる大型タンカーと称せられるもの、これは日本船と外国船と両方含めまして、大体三百隻前後ではないかと思っております。

○広田幸一君 そこで、長官、さつき十分でなかったということですが、このタンカーがタンククリーニングをするというのは毎回やるわけではないわけでしょう。私の承知しておるのでは、いわゆる自動車の車検の時期があるように、定期検査というものがあつた。それで、これは何年目にいつあるかということがあつたわけですね。すると、私はその三年という数があるというふう

に区分されていくかわかりませんが、海上保安庁の方で、船を大きさによってずっと全部記録してあると思うんです。この船は昭和何年の何月何日に定期検査を受けなければならぬというふうになつておるわけでしょう。そうしますと、たとえばAならAというタンカーがここに入ってくるんだと。そうするとそのときにクリーニングをやるわけですから、その船は大体スラッジをどのくらい持つてくるかということがわかるわけでしょう、と私は素人なりにそう思うんですよ。その時点でこのタンカーも今度は検査を受ける、そうするとこれだけのものがないという疑われ、こういうふうなことがあつたかと思うんですが、これは素人なりに考えるんですよ。

そうすると、そういうことをずっと詰めて海上保安庁がやっておたならば、簡単に不法投棄というふうなことはできないではないかと思うんですが、その防止の措置としてそのようなことはいままで考えたことはないのか、今後の問題としてそういうふうな方法があるではないかと思ひますが、この点どうですか。

○政府委員(真島健君) 御指摘の、私どもでタンカーの行動——この船はいつできてどうなつておるから定期検査はいつであらう、したがって入渠前のタンククリーニングを今度はやるだろうというふうなこと、これは当然調べようと思はばわかることでございます。私どもそれをつかんでいなければいけません。ただ、監視取り締まりを私ども船艇その他でやっていくわけでございますけれども、なかなか夜間その他の問題等がございまして、仮に相当密にやりましたと非常にむずかしい面が出るんじゃないかと思つております。

それで、私ども今度の事件を契機にいたしました、ひとつ海上保安官のそういうふうなことに對する知識なり技能なり、こういうものを、タンククリーニングにつきましてあるいはタンククリーニング作業というものの実態につきまして、海上保安官が知悉してやっていくことのため

に、この前は四月の月曜日でございますが、私も地方の管区の警務部長を呼び集めて、今回の事件についての反省、今後のやり方、こういうふうなものを議論をいたしましたわけでございますけれども、地方の実際に担当しております保安官の諸君は、私どもの勉強の問題も足りなかつたかもしれない、そういう意味で、ほかの業務の相当の繁忙の間にありまして、私どもはできれば大型のタンククリーニングをやるタンカーに乗つて、その実情を調べ、作業の実態を十分に勉強するということが今後やっていきたい、むしろ私は現場の保安官の方からそういう要望を受けまして、今後できる限りそういうふうなことで、実際にタンククリーニングをやる船に乗つてみるというふうなことで、まず実態を十分に保安官として勉強させるといふことを第一にやっています。

第二は、私ども港則法その他で入出港のときにいろいろ書類が船から出てまいります。そのときに、先生のおっしゃったような今度はするだろうというふうなことでなくて、この船はこれから出ていってタンククリーニングをするんですよという入港のときにしっかりと把握する、そういうこと、あとはどこでタンククリーニングをやつたにいたしましたも、入港したときに処理業者にスラッジその他の廃油を渡すわけでございます。したがって入港のときと、処理業者にどれだけ渡したかというふうなところを押さえていくというふうなことで、少なくともいかにがんた不法投棄というものがなくなるんではないだろうか、まあそういうことをやりながら、しかし不法投棄というものはだれがどこでいつやるかわかりません、したがって、せつかく予算でいただきましたヘリコプター搭載型巡視船といったようなものを、できるだけタンククリーニングの非常に多い遠州灘から四国沖の海域において監視をやらせるといふふうな体制をとつてまいりたいと思つております。

○広田幸一君 いま、これから前進的に実作業の実態を保安官が調査するような努力をさらに強

めていくということで、まことに結構なことですが、あれども、われわれ素人から見ますと、なぜそういうことがいままでになされていなかったであらうか。さつき長官がおっしゃったように、すでに二件、三件の大型タンカーで事故があったと、すでにそれは調査をして送検をしておると、こういうことが過去にあったわけですから、過去の反省として、もうそういうことはできておらなければならなかったと私は思うんですけれども、まあそれはいいとして、そういう方向で努力してもらいたいと思います。

それからもう一つ、これは大臣、なかなか仕事がよくて、そういうふうな決めてもできないということですが、設備の問題等もありませんから、後でまとめて大臣に申し上げたいと思っております。もう一つね、長官、こういうふうなやつてはならないことをなぜやるのか。経費が高くて採算がとれないとか、何かそういうふうな、業界として、こういう法律は法律であるけれども、実際はこういう点について、もう経費がかかるのか、何か言い分でもあるのか、費用のか、そしてタンククリーニングに要する費用の辺のところが、聞いてみたいですね。

○政府委員(真島健君) 私どもも実は今回の捜査を通じて、その辺の究明をできるだけやってみたいということで、現在も捜査を継続中ですが、いろいろの種の事件は、これは私も取り締まりの面からなかなかアプローチしたいというのむずかしい問題があるように感じまして、全体につきまして運輸省といたしましてタンククリーニング業の実態、その下請関係、それから請負代金、一体現在の状況の中で妥当なものであるかどうかという点も含めまして、全体としてながめてまいらないうようなことだというポイントに行き当たらないんではないかと思っております。お答えにならないかもしれませんが、私どもの現在の状況では、現在まあその程度のことしか申し上げられないわけでございます。

○広田幸一君 法律は法律として守らなければならぬ義務があると思うんですが、やはりそういうような投資がやられておるといふ実態については業界の方も言い分があるではないかというふうな思っている、その辺については、いまおっしゃったように元請から下請にいく、そういう関係が適切な料金になっておるかどうかにいうことを調べられるということですか、ひとつ調べて、今後出してもらいたいと思います。

それからもう一つは、先ほど言いましたように、出光興産とか日石というところでは、私に、ここにも会社の経営実態を調べたものを持ってありますけれども、ここなんかしつかりもうけておるんですよ。そういうところがしつかりもうけておるんですよ。そういうところはちゃんと計算をどうするかというふうなことはちゃんと計算を会社としてははじいておると思うんです。だから、下の方をぐつと押さえて自分たちがしつかりもうけようという、私はそういう考え方がやっぱり会社にあるんじゃないか、そういうことが経済主義というか、もうけ主義というものになって、末端にそういうふうなことになるんじゃないか、やられていけないというふうなことになるんじゃないかと思うんです。そういう意味で、いま長官せつかくおっしゃったわけですから、元請、下請に出さなければならぬというならば、一体料金は適正であるかどうかというのを、ひとつしっかりと調査をして、いつかの機会に私たちにも知らしてもらいたい、こう思います。

それから、さつき長官の報告では処罰の関係です、ね、処罰の関係で現場の監督者の柿田というんですかね、これが神戸の地検で送検をされた。それから、法人の方は略式で十萬円の罰金取られたわけですね。

そこで、この法律による処罰が罰則規定になっておるわけですね。罰則規定になっておるといふ意味合いはどこにあるのか。私はそういう投資をした人間を罰すると同時に、やはり法人も罰すると。社会的な責任をそこに課するといふような意味合いで罰則規定になっておるのではないかと

うふうに思うんですが、ね。その辺からして罰則規定になっておるといふ精神が、今回のこういう関係者の処分について生かされておるかどうかにいう点について、私、若干疑問を持つわけですが、長官としてこのような処罰の方法についてどういうふうにお感じになりますか。

○政府委員(真島健君) 最初に罰金の額でございますが、二十萬円でございまして。

罰則規定の趣旨は、先生おっしゃったとおりと私も考えております。したがって、内外産業の場合、実行行為者である内外産業の社員が柿田という者が現在起訴されておるわけでございますけれども、それが罰せられるということは、その雇用者、監督指導の責任に当たる法人そのものについても責任があるのではないかと趣旨で罰則規定が書かれておるわけでございます。そういう意味で、実際にやった者とその雇用をしておる法人、両方に罰則がかかる、こういうふうな趣旨でありまして、これは御承知だと思いますけれども、海洋汚染防止法の書き方が、何人も投資してはならないというふうなことで、事業としてとらえないで実際に投資したこと、あるいは投資することを禁止するよう書き方になっておりますので、どうしてもこういうふうな罰則規定の必要性が出てまいりまして、法律上そういうふうな規定されておるものと存じます。

○広田幸一君 私も現地を見ておるわけではないわけですから、新聞による記事とか、加藤さんがおっしゃっておるそういう言葉等を組み合わせる限りにおきましては、どうも今回の事件というものは現場の作業をやっておる監督者の行為ではなくて、やはり裏にはそういう会社の、法人の責任というものが、何か会社ぐるみでやっておる、もっと突き詰めていけば、出光興産の会社のそういう考え方に基づいて末端がそういうふうなことをやっておるのではないかと、私はそういうふうな推測するわけですね。ですから、どうもそういう会社ぐるみでやっておるというふうな疑いを持たざるを得ないようなぐあいに、

新聞やそういう人たちの言からすると私はそう思うんですが、長官もこの事件以来いろいろと資料を集めて調査をされておると思いますが、私のそういう疑いというものは間違いであらうか、いや、そういう点もあるかもしれないと。どうお感じになりますか。

○政府委員(真島健君) 内外産業につきましては大体容疑事実が固まりまして、私も先ほど申し上げましたような措置をとっておりますが、そのほかの関係につきましては現在捜査続行中でございまして、この段階で何とも申し上げるわけにはまいらないわけですが、一般的に、この事件というものでなくて、私の感じにいたったようなことで申し上げますならば、やはり今回の事件のような場合に、皆さん方が非常に疑問に思われておるのは、内外産業が請け負ったことには違いないだろうけれども、やはり船の中の作業であるということで、船全体として全く関係がなかったということがどうも腑に落ちないというふうな疑問が非常に強いということは申し上げられるかと思ひます。

○広田幸一君 現在いろいろな面で調査を続行されておることですから、またいつかの機会にそういうことについて尋ねてみたいと、こういうことでその問題はそれにしておきたいと思ひます。

それから、これも新聞に出ておったことなんですけれども、明原丸というのが不法投棄事件を起こしておりますが、海上保安庁としてこの問題についてどういうふうなかわりを持って調査をされて、現在どういうふうな状況におるか、どこに問題があったかということをお知らせ願ひたい。

○政府委員(真島健君) 明原丸の問題につきましては、私どもの五管本部の方に情報の提供がございました。写真等の提出もございまして、私どもはそれを参考にしながら現在捜査を実施中でございます。まだ確たることを申し上げる段階には至っておりません。

○広田幸一君 これはいつ起きた事件ですか。

○政府委員(真島健君) 明原丸は五十一年と五十三年にタンククリーニングをやっております。したがって、その写真が一体いつのものであるかという点も確かめていく必要があります。すし、要するに情報はこの二回のタンククリーニングに關して、何か不法な投棄が行われたのではないかという情報でございます。

○広田幸一君 今回の徳山丸の事件に關係のある元請会社である山水商事、それから内外産業は、この事件にかかわっておりますか。

○政府委員(真島健君) 私もまだ下の方の捜査の結果を詳しく聞いておりませんが、五十三年のクリーニングのときには内外産業が請け負っておったようにございます。

○広田幸一君 五十三年の分については内外産業がかかわったように思うことですね。

それから、この問題についての最後になるんですけれども、今回の事件について業界はどのように思っておりますか。というのは、不幸にしてこういうふうなことがあばかれた、損をした、運が悪かったというふうな見方か、あるいはやっぱりこれは間違いである、こういうことは業界として自粛しなければならぬ、こういうふうな反省をしておるか。あるいはさつきちょっと触れましたけれども、やっぱりいまの制度について、法律について問題がある、こういうふうな思っておりますか、そういう三つぐらいに分けて、業界としては今回の事件についてどのように考えておりますか。そのところを海上保安庁としては、私は、今後の問題としてそういうところまで知っておく必要がある、こういうふうな思うんです。この点についていかがですか。

○政府委員(真島健君) 徳山丸の事件を私もが捜査をしておるという立場でございますので、そういうふうな点について業界の意見を聞くというふうなことは具体的には私もやっておりません。ただ、いろいろ耳に入りますことは、

少なくともこの出光タンカーにつきましては、出光佐三氏が興された会社の子会社ということ、非常に精神的にもいままでも自負を持っております。たまたま、今回のようなことになったことについて非常に遺憾であり、今後こういうことのないようにしたいということで、海運局等に、これからはこういうふうな改善措置をとって、こういうことが絶対起こらないようにしたいというふうなことを申し入れておるというふう聞いております。

○広田幸一君 通産省にお尋ねしますが、今度の事件というのは出光興産に責任がある、そういうふうな私は思っております。大もとにあると。

そこで、通産省としては今回のこのような事件についてどういうふうな見方をしておられるか。これは海上保安庁が監視すべきことであつてわれわれには關係がないということにはならないと。やっぱり企業というものを監督し育成をしていく、公平な競争原理の中に会社が社会的な責任を負いながらやっていく、そういう通産省としての指導でなければならぬと思うんですが、通産省として今回のこのような事件についてどういうふうな思っているのか。

○説明員(加藤昭六君) お答え申し上げます。

今回の責任の所在につきましては、海洋汚染防止法の観点から法的責任を保安庁が取り調べ中と聞いておりますので、その結果を待ちたいと思っております。しかし、出光興産といたしましては、出光タンカーの親会社でございますので、完全な法人格は別会社でございますので、法的責任はないものではないかと思っておりますが、しかし荷主としての海洋汚染防止法上協力し得る点は積極的協力していくように指導してまいりたいと思っております。

また、親会社といたしまして、系列会社に欠ける点はこれを十分に指導する必要があると思います。で、かかる不祥事が二度と起きないように、系列会社出光タンカーに対しまして出光興産が十分な

指導を行うように、私どもといたしましても出光興産に対しまして要請を行っているところでございます。

○広田幸一君 私ちょっと資料を見たんです。出光タンカーが出光興産株式会社の中のどのぐらゐの地位にあるかということを見ましたら、これ、株主構成であります。出光タンカーは一三・九%。これはちょっと古いんだと思うんですが、二年ぐらい前ですか。ですから、出光興産の中における出光タンカーKKというものはかなりのウェイトを持っておりますということが言えると思うんです。

これは、見ますと、出光佐三さんというのが店主でありまして、ほとんど同族会社のようになっております。ですから、私も、出光タンカーといふものに対する出光興産の会社の経営方針といふものが、そういうものはこの株主構成を見ましても流れておると。この出光タンカーに、しっかりおまゐるところはもうけよ、一三・九%も株も入っておるんだからと、こういうふうな印象を受けるんです。私はそういう意味で、何か出光興産をつるし上げて言っておる言に言うんですが、でも、そういう意味でなくて、社会的な責任を負つてもらうという意味で言っておるわけなんです。いまあなたがしゃつたのは役所的な言い方として、私は、こういうところを見てもっと厳しく指導してもらわなければならないと思つてます。

会社がどのような所得を上げておるかという一申し上げませんが、時間がありませんから一犯罪を起した行為について、通産省としては今後もっと厳しく指導してもらわなければならないと思つてますが、もう一度通産省としての考え方を答え願ひたい。

○説明員(加藤昭六君) お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、出光興産は出光タンカーの親会社でございますので、今回の事件に法的な直接な關係はないと思つてますが、荷主と

しての海洋汚染防止法上の協力し得る点につきまして、積極的に協力、指導するように指導していきたいと思つております。

出光興産といたしましては、現在具体的に系列会社の出光タンカーに対しまして幾つかの改善策を実施するように指導していると聞いております。たとえば、外洋におきましては監視の徹底を期するということ、あるいは社内体制の改善、あるいは下請業者の指導改善、こうした点につきましてきめ細かく今後検討を行つていくというふう聞いております。

○広田幸一君 先ほど、冒頭徳山のコンビナートの事故をちょっと報告してもらつたんですが、私があそこに行つて感じましたのは、さつき報告がありましたように、四十八年の事故以来七件、八件と大きな事故が起きておるわけですね。今回の場合、四月一日にあつたような事故があつて、今日まで営業を一切停止しておるわけですね。住民の厳しい怒りがあつてやめておるわけですね。会社の方としては早いこと操業したいわけですね。でも、もうこれ以上そういう危険にさらされたくない、こういう不安からそうなつておるわけですね。私は行つてみまして感じましたのは、こんなにくさん何回も事故を起しておるのには、原因の究明にもつと会社が熱心にやらなかつたからじゃないだろうか、そういう感じがするわけですね。住民もそう思つておるわけですね。

ただ、御承知のように徳山市の人口が十数万、しかも、徳山市の経済がこの出光興産のそれに大きく依存をしておるという複雑な市民の感情があるわけですね。私はそういう点で、さつきから言つておりますように、出光興産という会社に、住民の福祉という面、社会的な責任というふうな点についてもっと考えてもらわなければならない、こういうふうな私自身が感じてきたわけですね。ですから、これ以上言いませんが、通産省としてもそういう点について、ひとつ今後の指導をよろしくお願いしたいと、こういうふうに希望を申し上げます。

それから、今後の問題ですが、海上保安庁としては、先ほどから言っておりますように、今回の事件を契機にして積極的に取り組まれるということであり、海上保安庁の方が、法律に基づきながら積極的にそういう事故が防止されるように努力されることは必要であります。それから、一面業界のモラルも、これも期待をするということにならないうかぬと思うんですが、どうもあの処罰の規定を見ますと、「三十万円以下の罰金」ということになっておるわけでしょう。ですからそういうことを起こすわけではないですけれども、起こしたって三十万円出しておけば済むという、そういうまた一つの考え方もあるわけですし、私はもっと処罰の内容が厳しくならぬものだらうかという考え方を持っておるわけです。

これは私の一つの経験を申し上げて大変僥越であります。私は地元で交通事故を防止する交通安全協会の役員をしておったことがあります。飲酒運転というものがどうしてもなくならない。警察の方が一時期そういう監視をする、ないんですが、また監視をやめると飲酒運転のそういう事故が起きます、こういうことで県警の交通部長と話をして、どこに問題があるだろうか、もっと法律を厳しくしなきゃならぬじゃないか、飲酒運転をやったらいけないということとは三歳の童子すら知っておるわけですから、もうこの段階では、もう少し厳しくしたらどうか。一定期間、やったらすぐ免許を取り上げる、そういうふうになれば、本人の生活にも関係してくるわけですから飲酒運転はやめるだろうと、こういうようなことを私は話をしたんですよ。

私のところの県警の交通部長は、全国の各都道府県の警察の交通部長会議ではそういうことが出ます、出るけれども、法律はそうなっておるのだから仕方がない、法の改正を待つ以外にない、こういうことだったわけですよ。

私は、自分のことを申し上げると大変恐縮ですが、一昨年国会に出まして、ちょうど交通対策特別委員会ですか、あそこで発言をする機会を得ま

して、警察庁の当時の局長に、名前を忘れましたけれども、私は言ったんです、いま言ったようなことをです。そうしたら局長も、私どもも何とかしなければならぬと思っておりますという答弁がありまして、日ならずして法律が改正になって、いまは飲酒運転をするとか即刻免許を取り上げられるということになったわけですよ。

私が言ったことになったということじゃない、そういうふうな時期になっておったというふうに思うんですが、私は、すぐそういうことにはなかなかむずかしいと思うんですが、そういう不法投棄をしたタンカーは、たとえば一定期間航海は停止すると、こういうふうな法律になりますと、これは業界にとっても大変なことでしょう。ですから、そういうことになれば、元請に出し、下請に出し、末端になつて、そういうことになつたら大変だということ、この契約関係というものが厳正になつてくるというふうに思うんですが、そういうふうな防止する、私は本当にこういういけないうことを防止するために、そういう一つの方法が考えられないであろうかというふうに思うんですが、海上保安庁長官とそれから大臣、私のこういう意見について、どういうふうにお考えになりますか。

○政府委員(真島健君) 取り締まりといいますが警察的な立場から申し上げますと、先生の御意見も非常によくわかるわけでございます。ただ、私も、法務省その他、罰則、罰金関係を全国横並びに見ておる官庁との折衝の中では、全体の横並びというふうなことで、こういう種類の犯罪についてはこの程度であらうというふうな国全体の線というものがございまして、現在の汚染防止法の罰則というのもそういうことで決められておると了解しておるわけでございます。

今後どういうふうにしたらいかなというところは、機会をとらえまして、これもやはり法務省がいろいろ考えるのも世論なり全体の効果というところも考慮に入れていただけたらと思いますので、今後もし機会がありましたときには、私どもも私ども

もなりの御意見を申し上げたいと思っております。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 今回の徳山丸の事件が起きてから、運輸省内部におきまして、海運局あるいは港湾局、あるいは海上保安庁、連携をいたしまして、そして港湾の焼却施設の運用の内容とか、あるいは請負の金額の内容の調査だとか、いろんな面について、お互いに各省連絡して、出先官庁とも連絡いたしまして、十分取り締まりをするというふうなことをあわせて、日本船舶主協会あるいは日本タンカー協会、また日本内海運組合、また日本旅客船協会等に運輸事務次官の名前で厳重に注意をするように通達等を出して、いろんな態勢をとりましてできるだけ海洋の汚染防止をするということに努力をしておるところでございます。

いま先生のお話の刑罰の問題でございますが、刑事政策の問題でありますので、運輸省としては罰則の軽重を論ずる立場ではないと思うわけでございまして。しかしながら、これは一つは関係者のモラルの向上も必要でございますので、十分現在の態勢で強化をして、事故の起きないように取り締まっていきたいと、かように存じておるわけでございます。

○広田幸一君 私の意見がすぐ採用になるということとはなかなかむずかしいと思いますが、そういう考え方もあるということをつ頭に置きながら、いずれにしてもこういう事件がなくなることをいいわけですから、私は業界にとってもいいことだと思っております。そういう意味で、ひとつ今後の問題として努力、そういう事故がないように、まさかの場合は罰則ももっと強化するんだ、せざるを得ないような時世になるかもしれない、こういうことで私は積極的に取り組んでもらいたいと思います。

それから、労働省の方、お見えでございますね。――伝えられるところによりますと、このタスククリナーに従事しておる作業員の皆さんがかなり過酷な労働を、しかも危険な状態の中で強

いられておる、こういうことが伝えられているわけですね。私は、真相をまだ知らないわけですから、そういうことはあり得るだろうというふうに思うんですが、労働省としても、この事件発生以来、それぞれ法規に照らして調査をしておられると思うんですが、概要はどういうふうになっておりますか、お答え願いたい。

○説明員(岡部晃三君) この問題につきましては、兵庫労働基準局管内の神戸東労働基準監督署におきまして、海上保安部等と連絡をとりながら、主として労働時間の問題、割り増し賃金の問題、あるいは安全衛生上の問題等々につきまして調査を実施したわけでございます。現在までのところ、労働条件の明示に関する労働基準法第十五条違反がほぼ認められておるところでございます。私ども労働基準監督機関といたしましては、さらに調査をいたしまして、もし法律に違反する事実が確認された場合には、これを速やかに是正させるなど、厳正に対応してまいりたいというふうに考えております。

○広田幸一君 十五条の違反というのはどういうことですか。

○説明員(岡部晃三君) これは労働基準法第十五条におきまして、雇入れ時に労働条件を明示する等、労働者に労働条件を明示しなければならぬという義務づけでございます。

○広田幸一君 明記していないということですが、なぜ明記されていないのか。大体普通の雇用関係というのは、職業安定所に行つて、この窓口を通して雇われていくというふうなところになっておるわけですね。ところが、今回、この人たちの場合はそういうことじゃなくて、何か手配師ですか、そういう人たちが集めて、そしてその現場に連れていく、こういうふうなことで雇用関係になつておるわけですから、そうするとどこかの場でそういうことを明示するということになるのですか、具体的には、しなければならぬ、それがなされてないということですね。

○説明員(岡部晃三君) 今回徳山丸のクリーニ

グの作業に従事いたしました内外産業の二十二名の労働者について見ますという、内外産業の社員四名、常用雇用作業員が七名、それから日雇い作業員が十一名ということでございますが、これは関西地区の西成組というのでございましょうか、そういう日雇い作業員の方でございまして、これらはいずれも内外産業において雇用されますので、この明示の義務は当然のことながら内外産業に生ずるわけでございます。

○説明員(岡部晃三君) はい。
○広田幸一君 わかりました。
それから、タンククリーニング作業というものをやる場合の労働条件と安全衛生等については、どの法律によって守られておるんですか、保障されておるんですか。労働基準法あるいは労働安全衛生法、それによって守られるのか、ほかはないのか、その点をお聞かせいただきたい。

○説明員(岡部晃三君) これはその労働保護の局面に應じましてそれぞれの法令があるわけでございます。
一般的に申し上げますと、労働契約あるいは就業規則、労働時間等につきましては労働基準法でございますが、労働安全衛生につきましては労働安全衛生法がございまして、それにさらに命令といたしまして、たとえばこういうタンクの中におきます作業ということになりますと、酸欠、酸欠防止規則あるいは労働安全衛生規則等々が問題になってくるわけでございます。
○広田幸一君 安全衛生の面であつたが、おっしゃった有機溶剤の中毒予防規則というのがありますね。これは安全衛生法の中ですか、ああいうものには抵触していませんか。

○説明員(岡部晃三君) この有機溶剤中毒予防規則の關係でございますが、この命令は有機溶剤等を扱う作業について規制があるわけでございまして、「有機溶剤等」とは何かということになります。有機溶剤等とあると、これは有機溶剤がその物に五%以上含まれている場合に「有機溶剤等」になるわけでございます。
本件の場合、このタンクの中における作業というものがこの有機溶剤に一応当たってまいりますので、さてそのスラッジが「有機溶剤等」に当たるかどうかがこの点につきまして、現在スラッジを採取いたしまして、これは海上保安庁にお願いを申し上げまして採取したわけでございますが、その分析につきましてもこれをお願いしているところでございます。
○広田幸一君 それから、先ほどもちょっと申し上げたんですが、雇用関係は、いまのようなやり方、手配師によって集められて雇用されるという状態は、これは職業安定法の四十四条でございまして、禁止されておる条項がありますが、それにはこれは抵触しないわけですか。
○説明員(菊田顯君) この問題につきましては、ただいま現地の調査をやっております。それで現地の方から中間的な報告がまいつておりますが、このスラッジの処理作業はわりあい熟練度が必要、経験が必要、そういうことから普通の市場で手配師等が一般に募集をする、そういう形では賄えない。縁故募集と申しますか、そういう会社の責任者が当該作業に十分従事できる、そういう人を採り上げて充てたり、そういうような形が見られるという中間的な報告でございます。
○広田幸一君 いまの御説明によりますと、第四十四条というのは労働者の供給事業の禁止ということになっておるわけですね。いまおっしゃるようにならねばならぬわけですね、きょうあすということでは、やっぱりずっと継続して雇用をするということになるわけですから、労働者の供給事業ということにみなされるんじゃないか。とすれば、いまのようなこういう手配師によるというやり方は職業法に抵触するではないかというふうなふうに思ふんですが、どうですか。
○説明員(菊田顯君) その辺の実情につきまして

も労供の問題につきましても、実態調査を重ねておりますが、いまのところはその問題についてはちょっと報告がまいつておりません。わかり次第御報告したいと思ひます。

○広田幸一君 まだ調査の段階のようですから、いづれ明らかにしたいと思ひますけれども、後刻御報告願ひたいと思ひます。
それから港灣労働法というのがあるわけですが、これには、クリーニング作業しておられる労働者の人は港灣労働法には除外されている、その適用にならないかどうか、その点をお聞かせ願ひたい。

○説明員(菊田顯君) 港灣法の適用の問題でございますが、これは適用区域が政令で東京等六大港というところで定められております。そしてその適用区域も政令で港灣からたとえば五百メートルの地域内というふうなところで決められております。これは海洋汚染等のそういう法律との抵触がございまして、そういう中ではこのクリーニングの作業はできないということになっております。ですからこの港灣法の適用は受けないという形でございます。

○広田幸一君 いまの港灣労働法ですか、それには適用にならぬわけですが、もし適用されるときは適用にならぬわけだと、雇用関係というものが安定してくる、こういうことは言えますか。とすれば、この人たちの雇用関係をもっと安定をさせるためには、そういう港灣労働法の改正をすればできるのかできないのか。

○説明員(菊田顯君) 港灣法の目的が六港における港灣運送のスムーズな運営を図る、そしてそこにおける労働者の確保とそれから福祉の向上、そういうことを目的としておりますが、そういうことの中では、仮にスラッジの問題を、全国のタンカーの基地がそれぞれ全国にあるんだと思ひますが、そういうところを全部カバーしないといけないという問題がまず一つあります。そういう形の中でこの港灣法の場合は、常用の雇用労働者を職安に届け出をするということ、それから港灣運

送量が波動的に変わりますので、その波動的対処のために職安に日雇い労働者を登録しておきまして、そしてその波動的に対応していくと、そういう主には二つの労働者に関する取り決めがございまして。

それを今度の問題に当てはめた場合に、そういう作業に従事する人たちの雇用改善につながるかどうかという問題でございますが、これは必ずしもつながらないのではなからうか、やはりそれよりは現行の職業安定法、それから労働基準法に基づいての募集の問題、それから御指摘のありました労供の問題、それを強化することによって十分に対応できるのではなからうかと、そういうふうな考えております。

○広田幸一君 時間がありませんので私もこれから勉強してみます。いづれにしても、もしそういう危険な場所でも過酷な労働がされておるといふことは、これは労働に関するいろいろな法規から言つていけないわけですから、労働省も一層この問題を契機に努力してもらいたいと思ひますし、それから、たまたまこういうことがあつたわけですが、けれども、たくさん全国にあるわけですから、そういうところの実態というものを、いままで調査をしておられたかどうか知りませんが、過去のことは別として、今回の事件を契機にひとつそういう実態について調査をし、違反があれば適切な指導をしてもらふ、こういうふうなことを特に要望しておきます。またいづれ、そういうことについてお尋ねをする機会があると思ひますから、ひとつそのときに御報告願ひたい。

それから、肝心の法案に対する質疑がわずかなりになりましたが、私は今度の法案の内容というものは、いま私が申し上げたような徳山丸事件が本当にうまくいけばこれからの海洋汚染の問題もうまくいくだろうと、そういう意味で、特に徳山丸事件がたまたま起こつたもので、それからそれを主体にして質問をしたわけでありまして、そこで、今度

の「廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」は、これは一九七二年に採択されて、一九七五年の八月に発効したことになるわけですが、若干日本の場合はおくれていると思うんですが、そういうおくれがきた経過について簡単に、どこに問題があったのか御報告を願いたい。

○政府委員(永井浩君) この条約の批准がおくれた理由といたしましては、いま御指摘のように、わが国としては四十八年に署名したわけですが、まずけれども、その内容といたしましては、海洋投棄の規制、この対象は非常に多岐にわたっており、しかも既存の国内法令と非常に関係がございまして、この問題を検討調整する、あるいは条約の正確な解釈の確定、未規制物質の基準の作成、こういった技術的な問題を検討いたしておりました。批准が、こういうこととございまして、

○広田幸一君 私のちょっと理解としては、条約を批准するとそれだけ規制が強まってくるわけですが、ですから業界の方にも影響があるということ、経済主義からおくれたというふうなことはなかったのか、そういう見方を外国からもされておったというふうなことはなかったのか、その辺を聞きたいわけですが、最近環境アセスメントの問題があつていろいろと国会でももておるようでありますが、そういうふうな流れがあつて、こういうふうにおくれたというふうなことはあつたのか、

○政府委員(永井浩君) 条約の批准関連による国内法の整備によりまして、特段の規制強化によつて困るというような業界の反対意見は聞いておりません。

○広田幸一君 きのう科学技術委員会では案が可決したわけですが、私たちが反対したので、附帯決議もついております。

それで、ここで特にお聞きしたいと思つたことは、問題は低レベルの放射能の物質の取り扱いが特別許可によつてできるようになっておるわけ

でございます。そこで、われわれは大丈夫だろうかと、いまだ危険性を感じておるわけですが、大丈夫だという、そういう科学技術庁のいままでの調査の結果というものがあつたと思うのですが、いままでの調査の流れというものを知らせてもらつて、大丈夫ですよ、こういうことになりませんか、ひとつお答え願ひたい。

○説明員(辻榮一君) 放射性廃棄物の海洋投棄につきましては、実はヨーロッパにおきましては昭和四十二年からずっと行われてきております。アメリカにおきましてはそれよりさかのぼりまして昭和二十一年以降四十四年まで、実際に大量の海洋投棄が行われてきたわけですが、それによつてこれまで特段の問題は生じてはきていなかったという状況になっております。

しかしながら、私もこれから海洋投棄をやつてまいりますにつきましては、やはり将来回収不能の深海底に投げ込むわけがございまして、安全性については十分なチェックをしなければならぬというところをございまして、まず投棄をばらばらと、焼却した灰であるとか、あるいは発電所等からの洗たく水等の低レベルの水をセメントで固化したしましてこれを海洋投棄する、こういうやり方でございます。

したが、いまして、そういう固体化が本当に数千メートルの海底で十分壊れないでおるかという問題が一つございまして、これにつきましては、日本原子力研究所あるいは電力中央研究所あるいは海洋科学技術センター等におきまして各種の実験をこれまで行つてきております。海洋センターにおいては実際に模擬固体化体を海中にほうり込みまして、その跡をテレビカメラで追跡するというようなことで安全性を確認してきたわけでございます。

しかしながら、それだけではいかぬということ、昭和五十一年に原子力委員会が放射性廃棄物の廃棄に関する基本方針というものを定めたわけでございますが、この方針によりまして、まず事前に安全評価を十分に行ひ、しかる後試験的の海

洋処分を実施して、その結果を踏まえた上で本格的な海洋投棄に進むと、こういうやり方を示したわけでございます。私どもその線に沿ひまして、昭和四十七年以降、太平洋上に四カ所の投棄候補海域を設定いたしまして、その周辺の海域の調査をいたしてきたわけでございます。

この調査は、水産庁、海上保安庁、気象庁あるいは気象研究所等の御協力をいただきまして、海底の地形の状況がどうか、深海におきまして、この水の流れがどうか、いふふうになってくるか、あるいはそこにすんでおります海産生物の状況、あるいはそれらが持つておりますところの放射能のバックグラウンドがどうか、ものであるかというふうな調査をいたしてきておりまして、これらの調査結果を踏まえまして、昭和五十一年に科学技術庁において専門家を御参集いただきまして報告書をまとめております。さらに、この報告書につきましては、原子力安全委員会の中に放射性廃棄物安全技術専門部会というものを設けていただきまして、いわゆるダブルチェックをしていただいたというところでございまして、

その安全評価のやり方は、先ほど申し上げましたように、固体化が海底で壊れるということとはまづないと思はれるわけでございますが、それでは安全評価にならないというところで、海底に着いた投棄物がすべて破壊されてしまふ、そして、中の放射性物質が海水中に拡散するといふきわめて厳しい仮定を置きましていろいろ調査を行つており、その拡散された放射性物質は海底のプランクトンに吸収され、さらに、小さい魚が食べ、大きい魚が食べるといふようなことで、やがて人間の口に入ってくるわけでございますが、こういった放射能によつて汚染された魚をわれわれが年間毎日二百グラムづつ摂取し続けるという仮定を置きまして計算をいたしたわけでございます。

この二百グラムというのは、厚生省の統計によりますと、大体われわれ年間一日に百グラム弱の摂取量でございますが、その倍ぐらいを仮定したわけでございますが、そういったシビアサイドの

仮定をとりまして種々計算しました結果、こういった汚染された魚を毎日食することによつて、どのぐらいわれわれの被曝量が増加するかというところを試算いたしました。本格的な海洋処分を行つた場合、これはまだ具体的にどのぐらいの本格的な投棄をするかという数字が決まっておりますが、一応仮定といたしまして、毎年十萬キユリー一つの放射性廃棄物を海底に投じたという、これを何年間も続けたという仮定をいたして計算しておりますが……

○広田幸一君 発言中ですが、時間がありませんから、もうその辺で最後の締めくくりとして、このことを言つてください。

○説明員(辻榮一君) わかりました。

その結果は、被曝量の増加は〇・〇二ミリレムであるというところでございまして。この数字はわれわれのふだん受けております年間の百ミリレムという被曝線量に比べて非常に少ないということから、こういうシビアな状況を仮定いたしましても安全性については心配ないといふふうに考えているわけでございます。

○広田幸一君 もっと聞きたいわけですが、時間も、時間がありませんので、

そこで、この法律が通ることになりますと、日本にある原子力発電所のところにいわゆる低レベルの放射能が、私の聞いておるところでは二十五万本、全国です、年々五万本ぐらゐえおるようでありまして、こういうものがこれから処理されるということになるわけですが、何年か先に、その場合、輸送関係についてどういふうになるのか。アメリカにおいても、陸上輸送の場合にトレーラーが積んでおったのが爆発して、その辺の消防士がけがをしたといふふうなことも聞いておるわけですが、この辺のその輸送関係の規制というものはどういふふうになるのか。それから、海上輸送の関係は一体どういふふうになるのか。これは科学技術庁よりも運輸省、海上保安庁ですか、そこいらに關係してくると思ふんですが、その点はいまから考へておられるのかどうな

のか。安全性の問題を含めて大切なことだと思っ
てますが、ひとつ簡潔に御答弁願いたい。

○説明員(辻榮一君) 廃棄物の輸送は、大部分の
日本の原子力発電所は沿岸立地ということで、サ
イトの中に専用港を持っておりまして、そこに
船舶を回航いたしまして、その投棄船については
専用の廃棄物船を考えておるわけでございますけ
れども、それによって海上輸送によって投棄され
るということになります。廃棄及び運送の規定に
つきましては、原子炉等規制法及び船舶安全法に
よりまして諸般の規制が加えられておりまして、
国際的基準に従って安全な規制を行うというやり
方にいたしております。

○政府委員(謝敷宗登君) 海洋投棄に關します放
射性廃棄物の船によります投棄場所までの輸送で
ございまして、現在放射性廃棄物の船舶の輸送の
安全規制は、国際原子力機関の規制及びこれに基
づきます原子力委員会の決定に基づきまして基準
に従いまして安全基準を私どもの省令で決めてお
ります。したがって、これによって輸送され
るから積付についての基準を決めてございまして
問題はないと考へております。

問題は船をどうするかということでございませ
が、これは一番レベルの高い使用済み核燃料の輸
送については、すでに実績をもって特殊な船を考
えてございまして、あとは実際に廃棄される放射性
廃棄物の放射線のレベルによりまして私どもとし
ては構造を検討していきたい、こう考へておりま
す。

○広田幸一君 科学技術庁の方は結構でございま
す。時間がありませんので、最後に、船舶のトン数
の測定に関する法律案について、二つ質問をいた
します。

一九六九年に採択されてから今日まで十一年間
かかっておるわけですね、これが。なぜこんなに
日にちがかかったのかということが一つと、それ
から、総トン数というのは船主としてはできるだ
け総トン数が少ない方がいいわけですね。そうい
うことになりまして、現在の法律からいいます

と、空間があるわけですが空間が入っていないわ
けですね。今度はそういう空間を入れるわけだ
から、総トン数の中に、機関室とかそれから居住
地域ですかの一部、そういうものをできるだけ狭
めていこうというふうなところにならざるを得
ない、なりやうというふうな指向があると思
うんですが、そういう点についての対応というも
のは考へられておるのか。この二つの点について
御答弁願いたい。

○政府委員(謝敷宗登君) まず第一点の、一九六
九年の条約が現在まで日本において批准がなけれ
ばならない理由として、二つございまして、
一つは、船舶のトン数の画一的な原則規則を決め
るということ、これは実は戦前から宿題でござ
いまして、ようやく六九年にできたわけござい
ますが、それにしまして、それぞれの各国にお
いて、このトン数があらゆる海事諸制度の基準
になるものだから、国内法との調整を各国とも
それぞれ苦心していたということございまして
、これが国際的に定着するかどうかを各国とも
慎重に見極めてきたというのが国際的に時間が
かかった一つの理由でございまして、

特にわが国におきまして、これに對しましてど
ういう対応をしたかというのを簡潔に申し上げま
すと、国際航海に従事します四千トン以上の船に
つきましては、これは現行の測定、現行のトン数
と、今回お願いしておりますトン数との間に大
きな乖離がないように国際的な計数を決めたわけ
でございまして。したがって、これはまず問題
がなかったわけですね。

次に問題としてしましては、国際条約でございま
すから、国際航海に従事する船にのみこれを適用す
るか、あるいはこの新しい方式を国内を運航する
船にもはかり方を適用するかという問題があった
わけでございます。

私どもとしては、従来の内航のりそれから用
途による控除方式によりまして、外形が同じにも
かわらず総トン数が違ってくるということでは不
都合があったわけでございますので、できれば国

内を動く船につきましてははかり方については同
じ方式をとりたいということをまず考へたわけ
です。そうしますと、小型船になりますと、内航の
のたえば肋骨その他の寸法のきき方が大きいわ
けでございまして、どうしても新方式でやりま
すとトン数が国際的に決めました計数よりも大
きくなります。これをどう調整するかということ
で選別を検討していたわけですが、少なくとも外
航ではあり、かつ控除しないという方式をとるべ
きであるというのを第一義的に決めたわけですね。
それから国内のみを走る船についてどう調整す
るかということございまして、この計数の整理に
現存船舶の数字等を統計的に処理をするために時
間がかかった、こういうことに御理解いただき
たいと思ひます。

それから第二点の、先生御指摘のように用途に
よる除外場所を今回外しておりますので、特に上
甲板上の操舵室とか操機室とかあるいは賄い室と
か、こういうものが今度トン数に入ります。そ
うしますと、そこを小さくしたい、こういう気持
ちが出てくるわけでございまして、現在一般的に
船におきましては居住区並びに作業スペースとい
いますものは、必ずしも法律の規制によって大
きさを保っているというところではございませ
んで、一般に船内の労働条件それから居住条件が
進歩してきて、それに合わせて現実には規制以上
のスペースがとられております。

ただ、今回のトン数のはかり方の変更によりま
して、こういうことがないようにということを心
がけて、五十五年度におきまして、発効前にこ
種の調査を三千トン以下、特に三千トン以下の船
について全部進めまして、必要な事項があれば規
定をすべく検討したい、こう考へております。

○内田善利君 私もし引き続き本法案について質
問したいと思ひますが、その前に出光タンカーの
徳山丸の事件について二、三質問しておきたい
と思ひます。

まず第一に責任問題ですが、衆議院でも参考人
を呼ばれて質問があったようですが、出光

が山水商事からさらに内外産業と、ワンクッショ
ン置いて仕事をさせて、そしてこういう事故が起
こって、最後に責任はないというふうなことを言
っているようございまして、その点。

それから第六条に、「船舶所有者は、「油濁防
止管理者を選任しなければならぬ。」となつてお
りますが、この船にその管理者が乗っていたのか
どうか。

この二点についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(眞島健君) 油濁防止管理者、これは
一等航海士が選任されて乗っております。

それから、その前の出光タンカー自体が責任が
どうであるかという問題でございまして、けれど
も、その点につきましては私ども現在捜査中ござ
いますので、取り締まり当局の側からはちょっと現
段階では申し上げられないとお答へするしか
ないと思ひます。

○内田善利君 船の後方で捨てておるわけだ
と。袋に詰めて捨てておった、不法投棄してお
ったということですが、あのタンカーの場合には
ブリッジからタンカーの後方で捨てておるの
が、しかも投光器を使つていたということなん
ですが、わからなかつたということが私にはよく
わかりません。そういうことを言っているならば
船の安全ということは期せられないんじゃない
かと、こう思ふんですが、その点はどう考へて
おるか。

○政府委員(眞島健君) 現在、いろいろな関係者
にいろいろなことを聞きながら、私どもは私ども
なりの捜査を進めておる段階でございまして、私
どもは客観的事実が固まるかどうか。と申しま
す、現在の海洋汚染防止法の罰則その他のた
えから申しますと、乗組員と作業員との間に共
犯関係があったかどうかというところが現実にあ
つたのかどうか、これを裁判にたえるだけの証
拠を備えてやうというところございまして、そ
ういう点については現在捜査中ございまして、
私どもの方から現段階では、どうも申し上げ
られない状態でございます。

ます。

○内田善利君 こういう事故はあつてはならないことなんです、大体タンカーのスラッジですね、これは海に投棄してはいけないわけですが、一体どこでその清掃作業をやっているのか、清掃された後の出てきたものはどこに捨てているのだから不安が今度の事故を通して起こってきたわけですが、スラッジの最後の行方。どういうシステムでどこに捨てられておるのか、この点、不安がといひますか、疑問が起こってきたわけですが、この点お伺いしたいと思います。

○政府委員(永井浩君) 一般的に申し上げますと、タンクのクリーニングの作業は大きく分けまして四段階あると思います。一つはタンク全体を温水でもって洗うという作業、それから洗った後の水、油と水に分けて、水の方は海洋に放出するわけでございます。それからタンクの中の残留油分によって発生いたしますガス、これは危険でございますので、このガスを抜く作業、それから最後に底にたまりましたスラッジを揚げる、こういう作業に分かれるわけでございます。

それで二番目の、タンクを洗った後の洗いを水と油に分けて、水の方を海洋に放出するわけでございますが、これは海洋汚染防止法によりまして、一定の陸岸から離れた距離の沖合で放出しろ、こういうことになっているわけでございます。

それからガス抜き作業でございますが、これは過去に港湾内でやつて事故を起こした例もございまして、なるべく港外でやれ、こういう指導をいたしております。

そういうことで、一般的にはこのタンククリーニング作業は外洋で行うというのが通常でございます。ただ、スラッジについては、これは外洋でなくともできるわけでございますが、スラッジが揚がりましたらば、これを入港した港におきまして廃油処理業者に引き渡して処理してもらい、こういうのが原則でございます。

○内田善利君 その廃油処理業者はどういうふう

に、どこへ持って行くわけですか。

○政府委員(永井浩君) 一般的には焼却するか、あるいは有効に活用できる油とその他に分ける。有効に活用できる油についてはこれを利用者に売却する、こういうようなことでございます。○内田善利君 スラッジの処理施設というのはありますか。どういふものですか。

○政府委員(永井浩君) 全国の港湾百二十二カ所に廃油処理施設を持つております。そこに引き渡して処理する。あるいは造船所等において自家用の処理施設を持つていられるところもございまして、スラッジの処理です。

○内田善利君 その廃油の処理施設はわかるんですが、スラッジの処理です。

○政府委員(永井浩君) スラッジも廃油の一種としてそこで処理するというのが通常の形でございまして、そこで処理するというのが通常の形でござい

○内田善利君 廃油を処理した後のスラッジです。水に分け、油に分けた後の残り、これはどこで処理しているんですか。そういう施設はありますか。

○政府委員(永井浩君) 広い意味の廃油と申しますのはいろいろございまして、スラッジというのは、先生御承知と思いますが、原油を積んでまいりますといふような砂まじりの油あるいは船のさび等のまじったタール状のものでございまして、これも私も廃油として考えておるわけでございます。廃油処理業者はそのスラッジをやはり廃油としていろいろな方法で処理する、こういうことでございます。

○内田善利君 そのいろいろな方法というのがよくわからないんですがね。

○政府委員(永井浩君) 先ほど申し上げましたように、焼却するのが大部分だと思ひます。

○内田善利君 焼却しておりますか。

○内田善利君 時間があるまいのでこれでやめますが、とにかくスラッジを最後にどこに持つていつているのか非常に疑問と思ひます。こういうシステムはありません。恐らくあちこちで陸上で放棄されておる、それがない場合は海で投棄されている、こういう実情だと私は思ひます。

海上保安庁に聞きますが、廃油ボールですか、廃油ボールの現在日本列島に打ち上げられている状況をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(眞島健君) 私も正確な数字をいまちよつと資料持ち合わせておりませんが、日本周辺、特に南側が多いわけでございますけれども、太平洋側ということもございますけれども、そこには相当数流れ着いております。最近の変化を見ますと、全体の量はやはり余り減つておりません。ただ南西海域と申しますか、南半分の方があつておる。本州側に流れ着くものが多少減つておる。しかし、全体の量はそれほどの変化がないといふふうに承知しております。

○内田善利君 南西海域では海水浴もできないような非常に困つた状態にあることは、海上保安庁が一番よく御存じなわけですが、こういう廃油ボールがずつともう十年ぐらい海辺を汚しておるといふ事実は、徳山丸のようなことがあつたんじゃないかといふ質問が衆議院にはあつて、そういうことはなかつたといふ答弁が返つておるようでございますが、この廃油ボールの実態からも、海洋で油が投棄されておるといふことを原因としてはつきり物語つておるわけですね。だから、こういう海洋投棄を、外国船も含んで防止する立場で海上保安庁活躍されておるわけですが、實際上、実態として船舶が投棄をするのを完全に監督監視ができるものなのか、夜間に乗じて捨てようと思へばまだ捨てられる状況にあるのか。この辺の実情はどうなんでしょうか。

○政府委員(眞島健君) 廃油ボールが、どの辺でたえは油が流されたときに、どの程度だったかどうかという形であらう形になつて流れ着くかという、これは原因非常にむずかしい調査でございます

すけれども、いずれにいたしましても廃油ボールが全く流れ着かないようにする。それが主として南西海域、まあフィリピン沖から台湾沖を通じてわが国に往復するタンカーのすべについて、夜間を通じても確実に監視をし、そういうことのないようにするといふことのために、恐らく非常に多数の航空機、船舶その他を常時あの海域等に張りつけなければ実際にはむずかしいことでございます。そういう意味では現在の私どもの勢力、巡視船艇三百三十隻、航空機四十八機という程度の勢力と人員をもちましては一〇〇%の効果は非常にむずかしいと思ひます。

○内田善利君 やはりこれは当該、こういったことに従事している者あるいは船舶、そういった国民のやはり海を汚してはならないというモラルの問題に帰ってくるんじゃないかと、こう思ひわけですが、まあ法案に入りまして、ロンドン条約の前提となつた人間環境宣言、これの趣旨といひますか、これはどういふものであつたわけでしょうか。

それと、この海洋投棄規制条約の批准のための国内法制の整備がおくれた理由は何だったのか。先ほども質問があつておりましたが、特に海洋汚染防止上問題はなかつたのか、この点についてお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(永井浩君) 一九七二年に国連の人間環境会議が開催されました、御指摘の環境宣言が発せられたわけでございますが、これは環境全般につきましても人間環境の保全と向上に関しまして世界の人々を励まし導くための共同見解という趣旨だと理解いたしております。

その中で海洋汚染の問題を重要問題の一つとして取り上げ、海洋投棄に関します条約の作成が勧告されておるわけでございます。条約の批准が非常におくれました理由につきましても、主としてその条約の内容が広範な内容を有する条約でございますし、その正確な解釈を確定すること、それから国内的には関係法令が非常に多かつたということで、これらの調整、主として立法技術的な問

題でございますが、そういったものの調整、それから未規制の物質がございましたので、こういったものの規制の基準を作成する、こういった作業に時間をとったわけでございます。

○内田善利君 先ほども質問がございましたが、業界の、何といいますか産業界の圧力があつたように私も聞いておりますが、この点はなかったという答弁ですけれども、そうですね。

○政府委員(永井浩君) 実はこの条約の陸上からの廃棄物の海洋投棄につきましては、条約を先取りした形で海洋汚染防止法の中で相当部分を取り入れてございます。新たな物質というのはそれほどございません。そういった意味で、今回の改正についてそういった特段の反対があつたという事は聞いておりません。

○内田善利君 それは確認しておきます。

次に、本法案の前提となつていゝるロンドン条約には放射性廃棄物の投棄の問題が含まれてゐるわけですが、それを受ける法律案がきのう科技特委員会会で成立してゐるようですけれども、そのために海洋汚染防止法では五十二条で放射性廃棄物を除外しておるわけですが、本法案に直接盛り込まないけれども、ロンドン条約の関連で放射性廃棄物の投棄の廃棄基準を決めておると思ひますが、その廃棄基準はどのようになつておるのか。

○説明員(辻第一君) 放射性廃棄物の廃棄基準につきましては、核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律と、もう一つ放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律というものに基きまゝするところの総理府令によつて定めてゐるわけでございます。

核燃料物質につきましては、核燃料物質等の工場又は事業所の外における廃棄に関する規則というものがすでに総理府令で制定されておるところでございます。基盤につきましては、このロンドン条約に関連いたしましてIAEAという、国際原子力機関という国連の専門機関があるわけでございますが、そこで出してゐる廃棄物の

海洋投棄に関する基準をそのまま取り入れた形で諸般の細かい規定が定められてゐるわけでございます。

○内田善利君 高レベルの放射性廃棄物は、これは禁止されるわけですが、低レベルの廃棄物は海洋投棄するわけですね。いままでに投棄された総トン数といひますか、そういうのがわかつておれば教えていただきたい。

○説明員(辻第一君) これらの最近の基準によりまして投棄されました廃棄物はございません。これは、これらの海洋投棄につきましては水産界との意見調整を十分にする必要があるということ、先ほども申し上げましたような海洋投棄の安全性等につきまして、漁業関係団体にたいしは鋭意御説明をさせていただいてゐるところでございます。

○内田善利君 そうしますと、いま陸上にドラムかんの中に保管されておるわけですが、こういったものが海洋へ投棄されるということになつてまいりますね。そうしますと、まず最初にお聞きしたいのはこの低レベル、高レベル、この低レベルということとはどこで判断されるのか。高レベルは禁止されておるわけですが、低レベルは海上投棄していいということにこの法案でなるわけですね。

そうしますと、その線引きといひますか、その辺非常にむずかしいんじゃないか。ドラムかんで調査するの、その固体化されたもので調査するの、あるいはその物質の放射線量等で計算——詰める前にやるのか、その点はどういうふうにおおるんでしょうか。この線引きが大変むずかしいんじゃないかと思ひますが、その点はどうですか。

○説明員(辻第一君) 高レベル廃棄物の定義につきましては、先ほどの国際機関であるIAEAによりまして基準が定められておるものでございまして、わが国においてもこの基準を採用してゐるものでございまして、基準はなかなか細かいものでございますので省

略させていただきますが、その確認の方法につきましては、これまで実際にできまゝするところの固化体、セメントで固化するわけでございますが、その放射能濃度を測定するなどいろいろなやり方についての研究が進められてきておりますので、その線に沿つて実施すると、これは今度の法律改正に基づきましてこれらの確認を受けなければ投棄してはならないということになつておりますので、国の確認官がこれをチェックするといふやり方をとるわけでございます。

○内田善利君 海洋汚染防止法というのは海を汚さないという目的があると思うんですね。そういう海にはできるだけ捨てないということになつてゐるにもかかわらず、今回はこれが捨ててよろしいということになるわけですが、わが国の周辺海域の陸上発生廃棄物の海洋投入処分、現状でですね、これを廃棄物の種類ごとに投入処分量を教えてください。

○政府委員(永井浩君) 廃棄物の海洋投入処分の現状でございますが、これは海上保安庁長官に登録を受けた排出船というのがございまして、この報告を集計したものでございまして、昭和五十三年中にわが国の周辺海域において投入処分された陸上発生廃棄物は産業廃棄物で約三百五十九万トン、尿尿等の一般廃棄物で約四百八十九万トンとなつております。

○内田善利君 現在やつてゐる廃棄物の排出海域、それと排出方法、これはどのような考え方に基づいて設定されてゐるのか、同時に条約の実施に伴つて規制対象物質、排出海域、それから排出方法、これはどのように変わつていくのでしょうか。

○政府委員(永井浩君) 一つは埋め立て場所等への廃棄物の排出というのがございまして、これは安定型、管理の容易な形等でございます。排出方法等についても細かく定めております。それから陸上の廃棄物でございまして、一般の廃棄物、それから産業廃棄物ごとに排出方法、排出海域は細かく定められておるわけでございます。

が、たとえばシアン等の有害廃棄物につきましては、コンクリート固形化してA海域、これは非常に沖合の深い海域でございまして、これに集中的に排出する、それから海洋の非還元性の廃棄物についてはやはり集中型に排出する。それから海洋の還元性の廃棄物はわりあい比較的近海に拡散型で排出する。いろいろな形で排出の方法、海域が定められてゐるわけでございます。

それから新しく今度廃棄物の対象となりますのは、条約の批准によりまして追加されますのは銅等でございますが、これらについても今後その排出の方法、場所等を定めてまいりたいと、このように考えております。

○内田善利君 法案の中で第十條の二項四号「政令で定める本邦の周辺の海域」といふのは、これはどこを指すんでしょうか。

○政府委員(永井浩君) これは政令で定めることであつた最終的に確定してございまして、沿岸からおおむね二百海里ということを考えております。

○内田善利君 次に、同じく第十條の三項「前項第三号の規定により廃棄物を排出する場合において、その廃棄物がその排出につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払ふ必要があるものとして政令で定める」と、これはどういふものを指すのか。その排出に関する計画が同号の基準に適合するものであることについて、確認の申請書を提出する」と、こういうことになるようですが、この「政令」と「基準」です。

○政府委員(永井浩君) 有害物質、たとえば砒素、鉛、シアン等、こういったものを判定基準以上を含むものをコンクリート固形化したもの、こういったもの。それからもう一つは巨大廃棄物、現在は大体十二メートル以上のものというものを一つの案として考えておりますが、こういったものを海洋投棄する場合には、特に注意を払ふ必要がある物質といたしまして、海上保安庁長官の確認を受けさせる、このように考えております。

○内田善利君 それから今度は、ちよつと法案について引き続き質問しますが、第十九條の二(油

及び廃棄物の焼却の規制」のところですが、この中に「政令」「基準」がたくさんあるんですね、それを一つ一つお聞きしたいと思いますが、最初、「環境の保全に著しい障害を及ぼすおそれがあるものとして政令で定める油又は廃棄物の焼却をしてはならない」、それから二項は、今度は「前項の政令で定める油又は廃棄物以外の油又は廃棄物の焼却をしようとする者は、政令で定める焼却海域及び焼却方法に関する基準」この「基準」ですね。それから三項の今度は「環境の保全の見地から特に注意を払う必要があるものとして」の「政令」、禁止するものは「著しい障害」、今度は「特に注意を払う必要があるもの」、この「政令で定める油又は廃棄物」、その「基準」についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(永井浩君) 第十九条の二第一項の「政令」でございますが、現在検討いたしておりますのは水銀とその化合物、それからカドミウムとその化合物を考えております。これは焼却禁止ということで考えております。

それから、二項の「政令で定める焼却海域及び焼却方法」につきまして、焼却海域につきましては焼却によります水産物等の影響、あるいは焼却後の煙突から出ます灰が陸岸に及ぼす影響等を勘案いたしまして、現在関係機関と検討中でございます。焼却方法につきましては、燃焼効率とか温度、こういったものを定める予定にいたしております。

それから、三項の確認を要する焼却廃棄物でございますが、これにつきましては、有機塩素系の化合物、それから油、それから駆除剤と、こういったものを対象として考えております。

○内田善利君 確認制度が創設されるわけですが、この確認と許可とは同じなんですか、どう違うんでしょうか。

○政府委員(永井浩君) いわゆる日本の法令上の許可とは違うわけでございますが、従来からわが国の国内法では相当厳しい基準がございます。したがって、条約の批准に当たりまして、この基準

は十分満たしておるわけでございますが、条約の中で特に言っておりますのは、一般的な許可とそれから特別の許可という制度がうたわれておるわけでございます。

これは必ずしも本法の法令で言う許可という意味ではないと考えておりますが、一般的許可は、要するに事前に基準を示して、それに適合したものは捨ててもよろしい、あるいは燃やしてもよろしい、こういうことでございまして、これはわが国の基準の公表によって満たされると、それから特別許可の方につきましては、事前にチェックすると、こういう内容の制度になっておりますので、その中で特に環境に大きな影響を及ぼすものについては海上保安庁の長官の事前のチェックを受けさせると、こういうことで、条約の要件は十分満たす、このように考えております。

○内田善利君 それから、海域における焼却に関する規制制度が創設されるわけですが、油または廃棄物の焼却の規制のところで思いつくわけですが、鍾化のPCBですね、この焼却をオランダのバルカナス号をチャーターして焼却するというようなことが一九七八年あたりから話題になったわけですが、いまだにまだこれが実現していないわけですが、今度この法律ができれば、これはもう法律で許可ができるようになるわけですが、その点についてはどうなんですか。

○政府委員(永井浩君) PCBは現在陸上に貯蔵されているわけでございますが、御指摘のように外国の焼却専用船を使って焼却したいということですが、まだその実現に至っておりません。一定の要件が満たされれば当然海上焼却は認められると、このように考えております。

○内田善利君 それから、現在ビルジの排出規制の対象となっていない総トン数三百トン未満のタンカー以外の船舶のうち、総トン数数百トン以上の船舶を排出規制の対象とすることになったわけですが、これはやはり三百トン未満の船舶からの排出、こういったことが多かった現状からこういう法改正ができたんじゃないかと思いますが、こ

の三百トン未満のタンカーの総トン数はどれぐらいになっておりますか。あるいは船舶数でも結構です。

○政府委員(永井浩君) 船舶数でございますが、三百トン未満の船舶は合計で二千二百隻程度でございます。それで、これらの船舶を規制いたしますことによって従来海上に出ておりましたビルジの約四割は減るだろう、このように推定いたしております。

○内田善利君 次に、既存船舶のうち、今度は総トン数二百トン以上二百トン未満の船舶は対象外としたわけですね。そうして総トン数二百トン以上三百トン未満の船舶については三年間の猶予期間を置いて、こういうことですが、この既存船舶のうち三百トン未満の船舶、これは何隻ぐらいいるんですか。

○政府委員(永井浩君) 二百トン以上三百トン未満の船舶が千三百八十八隻と考えております。

○内田善利君 この既存船舶はビルジの排出防止装置等はつけてないのが多いのじゃないかと思うんですが、こういったものから排出される量は、年間どのような排出量になると推定されておりますか。

○政府委員(永井浩君) 百トン以上三百トン未満の従来規制対象でなかった船舶、このビルジのこれは油分だけでございますけれども、これは推定でございます年間三千五百立方メートル程度と、このように推定いたしております。

○内田善利君 次に、これで最後にしたいと思いますが、航空機からの油、または廃棄物の排出規制が今度新しくできたわけですが、わが国でそういう例があったのかどうか。それから、外国ではそういう例がどのようになっているのか。その排出規制の実施方法を具体的にどのようにされる予定か。

○政府委員(永井浩君) 外国の実例はつまびらかでございませぬが、わが国におきましては、緊急事態のときに着陸時の火災を防ぐため燃料油を事

前に放出するといった例、それから、あとは墜落等の事故によって流失した例、こういうことでございまして、特段に故意に油を航空機から放出したという例は聞いておりません。

○内田善利君 最後に大臣にお伺いします。改正の内容を含めた現在の法制度で廃棄物の適正な海洋処分確保が図られると考えられるかどうか。今後、海洋汚染の防止のためにどういった姿勢で取り組んでいかれるのか、所信をお聞きして終わりたいと思います。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 徳山丸事件等の内容を調査いたしました結果、海洋関係の従事者の方々のモラルの向上がまず第一でございます。また、スラッジ等を投棄する場合の請負契約等の孫請、下請までの間の経過によって、焼き払った方が得だ、焼き払ってしまったというふうな考え方も出てくるのではないだろうかというふうなことで、いろいろモラルも向上しなければなりませんし、海をきれいにするということに対しての取り締まりを徹底しなければならぬということで、運輸省当局といたしましては出先の海運局あるいは港湾局あるいは海上管区本部、これらと連絡を密にいたしまして、本省内でもしじゅう打ち合わせをするということで、いろんな形で取り締まりを徹底化する。また、海上保安庁の体制もまだまだ不十分でございますので、将来体制の強化もいたしまして、夜間の監視等も十分できるようにして、海洋汚染防止に努めてまいりたい、かように存じておるわけでございます。

このような体制を積極的にとりまして、それでもまだ海洋汚染が進む、海洋汚染防止ができないというふうな事態になりましたときには、さらに何らかの措置を考えなければならぬということころまでいま考慮しているところでございます。真剣にやらしていただきたいと存じております。

○委員長(黒柳明君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員会を開いたします。

委員の異動について御報告いたします。
本日、内田善利君が委員を辞任され、その補欠として太田淳夫君が選任されました。

○委員長(黒柳明君) 休憩前に引き続き、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及び船舶のトン数の測度に関する法律案を便宜一括して議題とし、質疑を行います。

○渡辺武君 私は、先日の出光タンカーの徳山丸の廃油不法投棄事件について、まず運輸大臣に伺いたいと思ふんです。

今回の不法投棄を告発したボランティアの加藤邦彦氏、この人が徳山丸に乗船するに至ったいきさつ、これについて、かねてからこういう不法投棄が行われているということを聞いていた、調べたいと思つていたところを誘われて、それで徳山丸に乗り込んだのだということを言っておられるわけですね。それから、先日の衆議院の運輸委員会で参考人として出席された際も、こういうことが日常に行われていると聞いているということをはっきり明言しておられる。そして、今回の事件は氷山の一角だということも言っておられるわけですが、私も政府側からいろいろな資料をいただいて調べ、あるいはまた現地などにも行きまして調査をしまして、明らかにこれは氷山の一角にすぎないという認識を非常に強くしているわけですが、この点について運輸大臣、どうお考えなのか、まず伺いたいと思ふんです。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 広い海洋の上における問題でございますので、海上保安庁を通じて、運輸省といたしましても、厳重に不法投棄等につ

いての取り締まりを行つておるところでございますけれども、何と申しましても海上においての行為というもので、なかなかその実態をつかむことがむずかしいものだと思ふわけでござい

まして、今度の徳山丸事件の内容等を調査いたしますと、請負の会社との関係その他で罰金さえ払えばいいというような主張もあるのではなからうかというふうな感じさえもしておるわけでありまして、御指摘のような氷山の一角ということであらわしていかどうかかわりませんけれども、相当数のものが予想されると、そのような観点に立ちまして、先般運輸省内でもいろいろ相談いたしまして、地元の出先の海運局あるいは海上監督機関等、また港湾局あたりでは、例の焼却施設等を設置しておるわけでございますから、これの使用状況等調べて、その符節が合うかどうかというふうなことも厳重に取り締まるというふうなことでこのような問題を絶滅するような考え方で進めてまいりたいと、かように考えておるわけでござい

○渡辺武君 これは私が運輸省の方からいただいた資料なんですけれども、昭和五十四年度の海洋汚染の発生件数千七百三十三件のうち油によるものが七二・五%、千二百五十七件を占めていたところが、その油による発生源の内訳ですけれども、船舶によるものが、これが七百六十九件、六一%、それから問題は発生源不明四百三十五件、約三五%に及んでおるんですね。この発生源不明というのが大変私にはくさいと思ふんです。今回の事件のような不法投棄などが恐らくこの中に含まれているんじゃないかというふうな考えられるわけ

なお、昨日開かれた衆議院の運輸委員会で、いま大臣もお触れになりましたけれども、運輸省の指導で全国の主要港湾百二十二カ所の廃油処理場が設置されて、その処理量年間七千二百萬トンというところになっているんだが、実際処理されているのはその六分の一程度にすぎない、こういうよ

うな実態も明らかにされておるわけですね。

そう考えてみますと、これは従来からも、大臣もいまお触れになったので余り詳しくは追及しませんけれども、こういう不法投棄がかなり大規模に行われていたんじゃないかということを推定させるわけですが、特にこの土佐湾沖ですね、これはタンククリーニング海域というふうにも言われておりまして、特に漁場の被害が年々増大しているという状況です。それで、土佐湾沖では五十三年にリベリア船籍のタンカーのマイティ・トレイダー号、これがスラッジ三十トンを不法投棄したというふうな事態があったわけですね。ですから、この教訓を踏まえて、当時からいま大臣おっしゃったような徹底的な点検をやつていただければ、私は今回の事件も未然に防げたんじゃないかというふうな思ふんです。

それで、今回とられた措置ですね、いま大臣もお答えになって、私も見せていただきましたけれども、各日本船主協会会長、日本タンカー協会会長、日本航海運組合総連合会会長、それから日本旅客船協会の会長あてに運輸事務次官通達で三月二十七日付で出ている。これを見てみますと、こんな程度では私はとてもこれは一般論でなかなかこの不法投棄を厳重にやめさせるといふまでには至らないんじゃないかという気がしているんですが、その点はどうでしょう。

○国務大臣(地崎宇三郎君) おっしゃる通りに、一片の通達だけではなかなかこの問題が解決するものだと考えておりません。少なくとも海洋汚染防止をするという一つの考え方が定着してもらわなければならぬということ、いま考えておりますことは、さらに会合等を催しまして、責任者に集まらしていただきまして十分話し合い等を進めるといふような措置もとりたいと、このように考えておるわけでござい

○渡辺武君 私は、今回のこの事件、これの真の責任の所在を徹底的に追及するということこそ重要な道じゃないかというふうな考えているんですが、その点で伺いたいのは、衆議院の運輸委員会

に参考人として出てきました出光タンカー側の参考人ですが、これが自分のところの責任だということなさばり認めていないんです。それで、これは新聞記事ですけれども、恐らく正確なものだらうと思ふんですが、こういうことを言っているんですね。「タンクの清掃は下請の山水商事に任せている。山水商事がさらに内外産業に作業を任せ、不祥事を起こした」というふうな言つて、出光タンカー自身の責任だということをさっぱり認めていないという状態なんです。

ところが目撃者がいるわけですよ、加藤さんという生き証人が。その方の陳述を見てみますと、とにかく真夜中にライトをこうこうと照らして、そうして、そういう状態のもとで投棄をやっているわけですね。だから、宿直員、これが知らないはずないと言ふんですよ。特に責任者である一等航海士、これが知らないはずがないんだという趣旨のことを言っておられるわけですね。それから同時にまた、土佐沖にタンカーを回航して、そこで清掃作業をするというふうなことも、これは出光タンカーの承認がなければそんなことできるはずないんだという趣旨のことも言っているんです。

私は、したがってその出光タンカーの責任というものはこれは無視できないことじゃないかというふうな考えているわけですが、この海洋汚染防止法ですね、これでの油濁防止の管理者である一等航海士、それから船長や船舶所有者、これについての責任はどんなふうにお考えになつていらつ

○政府委員(永井浩君) 海洋汚染防止法の体系におきましては、油投棄の禁止につきましてはその行為者を罰するということでございます。御指摘のように内外産業の業者がいま刑事事件として扱われているわけでございます。そのほかに当然のことながら油濁防止管理者である一等航海士がその点を知つていたかどうかということにつきましては、刑事事件として現在海上保安庁で捜査中と聞いております。

一般的に申しますと、油濁防止管理者は船長を補佐して油濁防止の業務を行うわけでございますが、その中には法律によりまして油記録簿に真実を記載するという義務がございます。もしそれに違反すれば所要の罰則が適用になります。そのほかに法的な責任ということではございませんが、油濁防止管理規程というものを設けるように義務づけられておりまして、当然油濁防止管理者はその規程に従って適正な業務を行わなければならない、こういうことになるかと思ひます。

○渡辺武君 そうしますと、油濁防止管理者といったら一等航海士のことでしょう。そうすると、船長もその一等航海士に油濁防止の仕事を委任してやらせるということで、船長についても責任はあるというふうに私は思ひます。その点はどうですか。

○政府委員(永井浩君) 船長についてはいわゆる両罰規定的な規定はございません。ただ、いろんな関係で共犯関係にあれば当然船長も罰せられるということでございます。

○渡辺武君 それでは、その油濁防止管理者、これがやるべきことですね、どういふことを決めてあるのか、要点だけでいいですけれども、油濁防止規程、これに詳細に書かれているんですね、その点ちょっと御説明いただきたいと思ひます。特に貨物油及び燃料油のタンクの残留分の処分作業ですね。

○政府委員(永井浩君) 海洋汚染防止法の施行規則に油濁防止規程に盛り込むべき事項が列挙されております。それで、その中に「油の不適正な排出の防止のためにとるべき措置に関する事項」といたしまして、「貨物油の積み込み、積替え及び取卸し」に関するところ、「貨物油タンクへのバラストの積み込み及び当該タンクからのその排出」、「貨物油タンクの洗浄」、「スロップ・タンクからの水の排出」、「貨物油タンク及び燃料油タンクの残留分の処分」、「ビルジの排出」、「事故その他の理由による例外的な油の排出」と、こういったものについての防止上のしかるべき措置を記載すると、

こういうふうに規定されております。

○渡辺武君 いま若干の説明がありましたけど、この規程で見てみますと、そのタンクの残留分の処分作業の中で私も非常に重要だと思ひますのは、一番最初に、「船長は、油濁防止管理者及び関係する各部の主任者の意見を聴いたうえで、作業予定表を作成し、これを海員に周知しなげればならない。」ということと船長の義務もきちつと言つていますね。それから、なと同じ項目の(5)のところですけども、「貨物油タンクの残留物は、海中投棄してはならない。」と。(6)が「作業に従事する者は、作業が終了した場合は、甲板上に備蓄した貨物油タンクの残留物の量を計測し、作業に要したウェス等の油汚染物を所定の場所に格納しなければならぬ。」それから、その次で「油濁防止管理者は、前項の措置の状況を点検し、その結果を船長に報告しなければならぬ。」と、こういうことになっていきますし、それからビルジのことについても書いてありますけれども、とにかくそういうことで、船長及び油濁防止管理者の責任というのは非常に明確に定められているわけですよ。

もし一等航海士と船長がこの規程に基づいて忠実に自分の責任を遂行したならば、夜間こういうとライトを照らした中で廃油が不法に投棄される、二回もそれがやられているわけですね。それからまた入港直前に今度は真つ屋間それがやられている、そんなことを知らなかったなどとはどういふ言えないと思ひます。この点どう思ひますか。

○政府委員(永井浩君) お説のとおりだと思ひます。各社で定めますその油濁防止規程を忠実に実行すればこういった不法投棄の大部分は防げるんではないかと、このように考えております。

○渡辺武君 そうして見ますと、とにかく下請産業に任じていた、下請の山水ですか、それがまた、又下請の内外産業にやらしたんだと、だから出光としては知りませんと、こう言っているんだね。しかし、出光タンカーの従業員ですよ、船長

にしても一等航海士にしても、それがいまあなたのおっしゃったように、忠実にやるべき義務を果たしていればそういう事態は起こらないのにもかかわらず起こっている。その点については、やはり出光タンカーの責任は明らかでないことじゃないかというふうに思ひますが、その点どうですか。

○政府委員(永井浩君) 法律上の違反になるかどうかにつきましては、先ほど申し上げましたように海上保安庁において現在捜査中でございます。その刑事事件としての問題は別といたしまして、当然そういった一般的な問題といたしまして、船長なり油濁防止管理者の公害防止というもののについての怠慢があったんではないか、このように考えます。

○渡辺武君 刑事事件としてなお結論は出てないということであれば、その結論を待たざるを得ませんが、しかし、少なくとも申しましたように、義務に違反しているわけですよ、法に定めた義務に。これに違反している。しかも、それが出光タンカーの従業員。だとすれば、出光タンカーの責任そのものも私は非常に重大だと思ひますね。特に私伺いたいののは、これは油記録簿に記載されていないと聞いています。どうですか。

○政府委員(眞島健君) 記録簿に記載がなかったことは事実でございます。

○渡辺武君 その責任はどうなりますか。これ、記録簿にちゃんと記載するためには、油濁防止管理者及び船長が、どういふふうにして清掃が行われたか、どういふふうにして廃油の処理が行われたのか、その点について明確に知っていなければ帳簿に記載することだつてできないですよ。その任務さえも放棄している。私はこれは非常に重大な責任だと思ひますが、その点はどうお考えですか。

○政府委員(永井浩君) 油記録簿に記載をするのは海洋汚染防止法の八条によつて油濁防止管理者の義務になっておりまして、これに違反したしまつときは五十八条によつて罰則が適用されます。

また、これによつて両罰規定も働くわけでございますが、その点についても詳細は捜査中と聞いております。

○渡辺武君 詳細は捜査中と言うけれども、記載されていないことは事実ですよ。もうそのことだけでもこれは両罰規定働くでしょうが、どうですか。

○政府委員(永井浩君) そのとおりでございます。

○渡辺武君 そこで、私、大臣に伺いたいんです。大体今度の出光タンカーのように、下請に清掃を任せる、下請がまた、又下請に任せる、その又下請がいろいろ地区あたりから日雇いの人を連れてきて、それでもつてやらせる。それで責任をみんな下へ下へとすりつける。で、おれは知らないという顔をしている。こんな状態をそのままにしていたら、いかに厳しく今後注意を喚起しますとおっしゃつても、それはもう本當に絵にかいたもちになると私は思ひます。

ですから、下請がやるうとやるまいと、それからまた下請のやつたことについて一等航海士及び船長及び船主が知ろうと知るまいと、これは油濁防止法違反ということで処理していくということ、私は当然のことだと思ひます。つまり責任逃れのできないような、そして本當の責任者である出光タンカーそのものが全面的に責任を負わなきゃならぬということが、そうややこしいことはやらなくたって、不法投棄が行われたらすぐにそこに責任が行くというふうな形に私はすべきだと思ひますが、その点どうでしょう。

○国務大臣(地崎宇三郎君) この作業についての契約が非常に複雑な形態で、元請、下請、孫請というふうなやり方をしておるのが判明したわけでございますので、この点について今後どのように出光に対して、船主に対して指導していくかというのを検討してまいりたいと、かように存じておるわけでございます。何としても不法投棄のないような措置をとらせるような形をとりたいと、

かように考えます。

○渡辺武君 それから、先ほどの水山の一角の問題ですけれども、大臣自身もお認めになったように、かなり広範にやられているんじゃないかという点があるわけですが、したがって、私は日本に入ってくる、つまり船籍が日本にあるかどうかということは別に、外国船籍のタンカーについても、一斉点検をやる必要があるんじゃないかと、そう思います。油濁防止法に基づいてその義務が厳重に履行されているかどうかという点について、一斉点検をぜひやっていただきたいというふうに要望いたします。

それからもう一点は、特に廃油処理施設での処理量とそのタンカーの排出可能なスラッジの量とかビルジの量とかいうのは、これは船によつていろいろ違いはあるだろうと思いますが、しかし個々のタンカーについて見ればある程度これは推測がつくと思うんですね。それとの比較、これを事態をしっかりとつかめば、本当ならば五十トン出るべきものが二十トンしか処理施設で処理してなかった、残りの三十トンはどうなったか、恐らく不法投棄したに違いないという結論が私は出てくると思う。そういう点は特に注意をしてやっていただく必要があるんじゃないか。

それからまた、いま申しました油記録簿、これの記載状況を全面的に全タンカーについて点検をしていただいて、そうしてそれと事実との相違があるかどうか、この点についても特に厳重に点検をする必要があるんじゃないかと思いますが、その点どうお考えでしょうか。

○政府委員(永井浩君) 御指摘のように、廃油の発生から処理までの把握というのは非常にむずかしい問題でございますが、いま御指摘のように油記録簿の記載の状況、それからタンカーのタンククリーニングの事前の推定される推定値、あるいはクリーニング業者との契約のトン数、あるいは廃油処理場に陸揚げされた量、こういったものがある程度押さえて、その実態を調査したいということ、いまその具体的方法を検討中でございます。

す。適正な方法が見つかれば、今後の指導あるいは取り締まりに生かせるものと、このように考えております。

○渡辺武君 それから、特に土佐湾沖で今度事件が起ったんですが、この土佐湾沖というのが、さつきも申し上げましたがタンククリーニング海域だということに言われているわけですね。私も資料いただきましたが、こんな広い地域で書いていただきましたが、こんな広い地域ですね。これがタンカーが中の廃油その他をクリーニングする海域で、ちょうど四国沖がそれに当たっているわけですよ、高知沖が。しかもここはタンカー銀座だ。外国から来るものもよりですけれども、とにかくタンカーがしょっちゅうしょっちゅう通つておるところだということに聞いているわけなんです。

そこで、海上保安庁に伺いたいんですが、四国沖におけるタンカーの通航量ですね。それから、タンカーのタンククリーニングの実態ですね、特に四国沖における。この辺どんなふうになっているか御報告いただきたい。

○政府委員(真島健君) 私どもも何と申しますか、非常に精密に実態を把握しているわけではございませんけれども、ときどき実態調査というところで、ある年に一カ月、二カ月というふうな実態調査をやっております。その実態調査から推計をいたしますと、大体通航量としては四国沖には一日当たり六隻ぐらいが通航をしているんじゃないでしょうか。

それからまた、タンククリーニングについてでございますけれども、そういうような実態調査などからこれも推計をしてみたいわけではございますけれども、大体四国沖等におきまして一日に二隻かあるいは三隻ぐらいがタンククリーニングという作業を行っておるんではないかというふうに推定をいたしております。

○渡辺武君 その四国沖を一日にまあ六隻通るといふことでございますが、全国の場合と比較すると何%くらい占めますか。

○政府委員(真島健君) やつぱりタンククリーニングが一番多いのは四国沖合でございます。全国での感じのうちの八割以上がどうも遠州灘から土佐沖、四国沖にかけての海域でやっておるうちに私は推定しております。

○渡辺武君 そのタンカーの通航量ですね、これと言いますとどのくらいのパーセンテージになりますか。

○政府委員(真島健君) タンカーの通航量ということになりますと、これはわが国に入ってくるタンカーはほとんど京浜、阪神、名古屋あるいは水島、徳山といったような海域に入ってくるわけでございます。そういう意味では、わが国に入ってくる以上は喜入あたりに入らない限りほとんどが土佐沖を通るわけでございます。

○渡辺武君 私どもがあなたの方から御説明いたしたい計算してみますと六五%という数字が出ます。ほぼそんなふうだと考えていいわけですか。

○政府委員(真島健君) 大体そんなところかと私も思います。

○渡辺武君 もう大変な量の、とにかく六二%のタンカーが通つて、しかも全国のタンククリーニングの八二%が大体四国沖でやられているというふうな実態ですから、だから、とにかくこんな不法投棄が日常茶飯事みたいに行われたら大変なことですよ。沿岸漁民が大変な被害を受けているわけですよ。

私、農林水産省にぜひ伺いたいんですが、昭和五十三年度は四日市でタンカーの隆洋丸ですか、これの油流出事故が起きて、特別三重県が大きな比重を占めているんですが、漁業被害です。ですから、それを除いて昭和五十二年の数字で総額がどのくらいの漁業被害が起っているのか。それから仮に鳥取、島根を含まして、それ除いてもいいんですが、瀬戸内海から中国、四国、九州と各県での漁業被害の状況ですね、これ何%くらい占めますか。

○説明員(伊賀原一郎君) 御質問ございました海面における油濁の漁業被害の件でございますけれども、これは年によりまして大分変わっておりますが、ちょっと逐年の申し上げますと、五十年は発生件数七十七件で被害額二十七億円でございまして、五十一年度発生件数百十一件の被害額十三億円でございまして、五十二年は発生件数百三十三億円でございまして、五十三年度は発生件数が百三十六件で被害額が三十七億円となっております。

地域的な関係でございますけれども、大体多うございましては東京湾それから伊豆七島という辺から西側と申しますか、西側の辺が多うございまして。そして五十三年度だけにつきまして地域的な主な漁業被害を申し上げますと、一つは先生から御指摘ありました伊勢湾、三河湾でシーバスからの油の流出がございまして、ノリ養殖業につきまして二十五億円の被害が出ております。それから瀬戸内海等では、船舶の衝突によりまして燃料油の流出がございまして、ノリ養殖業に約六億円の被害。また、原因不明の油濁によりまして同じくノリ養殖業に約一億円ぐらいの被害が生じてございます。それから土佐湾沖では船舶からの廃油の不法投棄がございまして、漁業被害で漁業の操業不能という点も含めて約二億円の被害が出ております。そのほか南西諸島及び伊豆七島では原因不明の廃油ボール等の漂着によりまして、藻類等に約一億円の被害が出ておるといふような状況でございます。

○渡辺武君 私のいたしたこの資料で計算してみますと、中国地方は岡山、広島、山口、あと四国、九州というところの油による漁業被害、これを昭和五十二年について全国の被害額と比べてみますと八二%を占めているんですね。ですから、とにかく四国沖がタンカー銀座であり、同時にまた、タンカーのクリーニング海域になっているということの関連でこういう問題を私は見なさんならぬというふうに考えざるを得ないんです。

それは不法投棄もよりのことでございますけれども、同時にまた、タンカーの亀裂だと沈没だとかと

いろいろな事故がありまして、私も高知県へ行きまして、県漁連から高知県の被害、最近のものを聞いてまいりましたが、時間がありませんから略しますけれども、とにかく深刻な状態です。

そこで、私、海上保安庁に伺いたいんですけれども、こんな深刻な被害が漁民に出てきているという状況のもとで、特にやはり取り締まり態勢を強化していただきたいと思うんですが、巡視艇とかそれからまた航空機の配備とか、そういうことの実情はどうなっておりますか。

○政府委員(真島健君) 四国、土佐沖は、私どもの管区本部の管轄では第五管区本部になっておるわけでございます。現在、五管区本部には船艇三十七隻、航空機二機が配属されておりますけれども、高知方面におきましては高知の保安部、土佐清水、宿毛に保安署がございますが、それも合わせまして船艇が五隻ぐらい配備をしてあるわけでございます。

私ももちろん一斉取り締まりといったような期間には当然五管区だけでは足りませんので、他管区からも船艇、航空機等の応援を求めてやっておりますわけでございます。最近にはヘリコプター搭載型の巡視船というものが、領海警備その他の関係もございまして予算で認めていただきました。これが最近に就役をしてまいりました。鹿児島等にも配備をしてあるわけでございますけれども、監視という点では、このヘリコプターを搭載した巡視船が非常に能力が高いということで今回の事件にもかんがみまして、このヘリ巡を土佐沖にできるだけ配置をして監視を強めてまいりたい。

なお、今後の課題といたしまして、私も四国沖の体制といったようなものの整備強化というものを、今後の予算の段階を通じて整備をさらに進めてまいりたい、このように思っております。

○渡辺武君 つまり、第五管区と言えば大阪の八尾に本部があるわけですね、本部といえますか基地が。そこに小型ヘリコプターが二機配備されておる。そうしたら高知沖までとても足が短くて及

んでこないと思うんですね。ですから、土佐沖を特に監視するヘリコプター、これ、いまないわけでしょう。その点どうですか。

○政府委員(真島健君) 航空機による監視ということ、非常に有効な手段でございます。そういう意味で、私も高知沖を特に監視するという意味での基地の距離的な意味では、非常にヘリコプターが使いにくい状況にあることは確かでございます。そして、そういう意味でヘリ搭載の巡視船を極力この海域に派遣してまいりたい。将来は、さらに航空基地の全体的な整備の中で、四国方面をどういうふうにしたらいいか、これから早急に検討してまいりたいと思っております。

○渡辺武君 その点、保安庁のそういう御意向は非常によくわかるんです。恐らく予算要求などもされているんじゃないかというふうに私、推測しているんですが、なほ重ねてこれは運輸大臣の方からも、こういう不法投棄がしょっちゅう行われて、その監視体制も不十分だと。大体土佐沖は、これは監視体制のエアポケットだと普通言われていて、一番タンクを清掃して、恐らくそこでもって違法投棄が一番多かろうと思われるところが監視体制のエアポケットというふうな状況で、恐らく海上保安庁としても、これは責任を痛感しているが、十分な監視が行き届かぬというのが私は実態だと思っております。

だから運輸省の方からも、先ほどおっしゃったように、不法投棄等々行われないうちにいろいろ施策講ずるとおっしゃったんだが、他庁のことはあるけれどもひとつ歩調をそろえて、大蔵省に予算つけるように、これは運輸省からも要望してほしいというふうに思いますが、どうですか。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 海上保安庁の業務が行われやすいように、十分予算の問題についても財政当局と打ち合わせをいたしたいと思っております。

○渡辺武君 保安庁に伺いたいんですが、専任の公害担当官おりますか。

ども、巡視船ですね。いま「なでしこ」の十五メートル型というのがあろうんですが、これを大型なものにして、さらに巡視能力を強めるといいうことも必要かと思っております。

それからまた、高知空港にビーチクラフトなどを配置して、そして監視をさらに強めるといいうことも必要かと思っておりますが、その点はどうですか。

○政府委員(真島健君) 公害関係の取締担当官、専従といえますか、それを専門にやらせております担当官、現在全国で百六十五人程度ございまして、さらにそのほかに船艇乗組員、航空機搭乗員の中にはそういう関係の勉強を相当させた者が相当数入っております。私も、海洋汚染防止法が成立いたしましたから、この関係の人員組織の整備ということで努力をいたしました結果でございますが、今後ともこういう人員あるいは船艇乗組員等の研修、訓練等を進めて充実強化をしてまいりたいと思っております。また、「なでしこ」あるいは高知空港における固定翼機の配備というような問題につきましては、大体現在私どもがいわゆるなでしこ型と申しますかCLと称しておるような小型の船、これにつきましては、配置の場所によって能力をアップしなければならぬだろうということ、現在全体の中で考えながら実施をしております。

航空基地の問題につきましては、これはまあいろいろの問題がございまして、私もだけの希望から申せば、そういうようなところに基地があつて、固定翼が備えられるというようなことは非常に有効なことかと存じております。

○渡辺武君 いままで伺ったことを、なお若干ものを付け加えて重ねて伺います。

とにかく高知保安部には専任の公害担当官はゼロなんです。ですから、これはどうしても高知保安部に置いていただきたいということ、それから高知保安部に、さっき申しましたがヘリコプターを必ず配置する。それからまた巡視船ですね、これを大型、三十メートル型ぐらいのものにぜひ機能を強化する。高知空港にビーチクラフト

を配置する。それからもう一つ、県漁連が室戸に海上保安署の新設をもう三年越し要望している。その点についてもぜひ至急に実現してほしい。これらの点について、簡単にいいです。やりますか、やらないか。やりますと言つてほしいんですけれども。

○政府委員(真島健君) 私も、今後の予算の編成の作業の中で、いま御指摘のいろいろな点はすべて検討の項目といたしまして、できるだけ努力をしてまいりたいと思っております。

○渡辺武君 そこで、時間がないのであとは端的に伺いますけれども、とにかく私ここに土佐清水の窪津漁協から写真を借りてきました。ね、廃油ボールの物すごい状態なんですよ。それで、この除去作業だけでも大変でね、とにかく漁民は、あそこは魚がたぐさんとれるところは全国でも珍しいようなところなのにね、それが全く汚染されているという状況で、特に私ここで伺いたいのは、いわゆるいそ焼け現象ですね、つまり食用になる海藻、これが枯れてしまふんですね。原因はまだ十分わかっておりませんけれども、しかし、ここに土佐湾浮流油漁業影響調査協議会、これは政府からも出席して、県の方からも出席しているし、それから学者も出席して、これは非常に権威のある調査報告なんですが、ここでもいそ焼け現象について、油の影響というのを無視できないという趣旨のことを言っています。詳しくは読みません。それで、このいそ焼けの問題について原因を至急に徹底的に調査する、そうして対策を講ずるということをやつてほしいと思ひますけれども、水産庁、どう御意見でしょうか。

○説明員(岩崎壽男君) 確かに先生御指摘のように、足摺付近にいそ焼け現象が見られるわけでございまして、いそ焼けにつきましても、いわゆる石灰藻というものの異常繁殖等によりまして有用海藻の生育が阻害されるわけでございまして、ただいま先生のおっしゃいましたように、なかなか原因が何であるかということについては十分つか

油なりといったようなものが積まれておったか、それがある程度追跡しまして、その当時にその辺を走っておったタンカーその他がどういふ油を積んでおったかということと突き合わせながら捜査を進めるわけでございますけれども、現在までまだ排出した船舶を突きとめておりませんが、さらに今後も努力を続けてまいりたいと、このように考えております。

○山田勇君 こういふふうにして、ヘリコプターによるような発見は多いんでしょうか。このような監視のヘリコプターの出動状況、先ほど同僚議員の方から、第五管区には二機、八尾空港をベースとして監視体制にあるということでございますが、私は常々このヘリコプターというのは非常に興味を持っておりまして、一番いいのは巡視艇にヘリコプターを搭載するというのが一番いいんじゃないでしょうか、予算等の事情がおりないと思ひます。

ということ、大臣、先ほど来前向きに検討するということでございますが、とうていこのヘリコプター二機ということ、私は非常に少ない数で監視体制を続けておられるように思ひますので、大臣の御所見も一度伺ひまして、次の予算等にこの航空機の増機ということとひとつ検討をさせていただきたいんですが、大臣の御見解を伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(地崎三郎君) 海洋汚染防止については、意欲的に徹底方を進めてまいらなければなりません。もちろん、海洋関係当事者のモラルの向上がまず第一でございますけれども、やはり取り締まりも厳しくしていかなければこの点について完璧を期せられないわけでございます。そうなりますと、何とかいたしまして海上保安庁の整備をしなければならぬということも当然でございますので、先ほど来お答え申し上げておりますように、海洋汚染防止のための体制をつくるように、財政当局とも相談いたしまして努力をしてまいりたいと思ひます。

○山田勇君 出光タンカー所屬の徳山丸のストラ

ジ不法投棄は、すでにいろいろと御質疑が出されております。若干重複を避けて質疑をしたいと思ひますが、三月二十五日の朝日新聞の記事によりますと、「神戸海上保安部は、二十五日までの調べで、スラッジ類の海上不法投棄が、複数のタンク清掃業者によってかなり以前から行われていた疑いのあることを突き止めた」とありますが、このことについてはどうなっておるんでしょうか。

○政府委員(眞島健君) 神戸海上保安部に対しては、徳山丸事件以後いろいろな情報が寄せられております。そのうちに数件の電話情報が先生のおっしゃったようなことで寄せられておることは事実でございますが、私ども、この情報をもとにいたしまして捜査をさらに続けておる段階でございます。

○山田勇君 また同記事では、大阪府下の場合、一日当たり約七百トンのスラッジ、廃油などが出るが、陸上処理能力は大阪府と周辺市域にある業者約八十社全部合わせても約四百三十トン。差し引き二百七十トンのスラッジ類がやみ処理されていくという計算で、このことは業者関係者や産業廃棄物の専門家の間ではもういまや常識になっているという、大変憂やかでないことが書かれておりますが、こういうふうな実態はどうなっておるんでしょうか。

○政府委員(鮫島泰佑君) ただいま先生御指摘のございました記事につきましては、詳細わかりませんが、陸上の貯油タンクとかあるいはガソリンスタンドとか、そういうようなものから発生する廃油等のことではないかというふうに理解しております。

○山田勇君 違反の摘発、監視機関の充実はもちろん重要なことでありますが、一方、監視、摘発の裏をかくつての悪質な違反が後を断たないようではどうしようもありません。そこで、違反を未然に防ぐ対策についての一層の努力を積み重ねなければならないことは言うまでもありませんが、スラ

ッジなどの海洋不法投棄が広大な海洋の一点で行われているということを考えれば、その摘発はなかなか私はむずかしいと思ひます。

そこで私は、クリーニング業者といふか、清掃業者、今回事件を起こしました内外産業を含めて二十数社あると言われる下請業者の認可基準というのはいかぬわけでしょう。いまの法律の適用外にある業者であります。そこで、きのうの本会議でも、これは社会労働委員長の提出によりまして、清掃業者に対する法律が出ております。建築物における衛生的環境の確保に関する法律の一部を改正する法律案、ただビルを掃除しておつたらいいんではない、これから水質の問題、タンクの扱い、害虫の排除、そういうような衛生的な観念から見ても、陸上清掃業者はそういうような法律の規制の中に組み込まれていくという傾向にある中で、いわゆるこのタンカークリーニング業者が法律の適用外にあるということは、ぼくは今回の問題に対して、なにお後も起こり得るような問題ではないかと思ひます。これは港湾ないし海洋を所管しております運輸省の海運局なりいろいろな中で、業者の認可基準を新しくつくっていくというふうなことは考えておられないでしょうか。

○政府委員(永井浩君) こういった油の不法投棄等につきましては、御指摘のように、請負業者あるいは二次下請といった複雑な作業形態が責任関係を不明確にするというところで、一つの原因になっていると私も思っております。この原因については、いまだに私どもも思っております。一つの原因になっているとして、こういった作業の請負業者についてどのように対処していくか。

いろいろな方法があるわけでございますが、契約を結びます船会社の方で厳重に業者を選定する、あるいは作業の監督を行うということを励行させるという方法もございまして、また今度、ただいま御審議いただいております改正法の中では、広く関係者に対して運輸大臣あるいは海上保安庁から行政指導、勧告等を行うような規定も盛り込んでございまして、こういった規定を活用してこういった業者を指導監督していくと、こういうこともござい

います。また御指摘のように、いわゆる業法というものをつくつて何らかの監督をするというふうなことも考えられるわけでございますが、これらのそれぞれの制度、一長一短があるろうかと思ひますので、最も有効な手段というものをいま検討中でございます。

○山田勇君 今回の問題を見ますと、実行者処罰といふことが、実行した者だけが処罰の対象になつていくということは、大変よくは残念に思ひます。当然、先ほど来御質疑の中で、その不法投棄をするについてはいわゆる船側といふか、船長ないし一等航海士までの私は少なくとも責任の追及というのには必要ではないか、こういうことを一つの問題の提起としても、こういう形で船主側まで飯にいかなくても、百歩譲つて船主側までいかなくても、その船に在る一等航海士、すなわち船の最高責任者である船長までの責任範囲というものは拡大をしておかなければ、今後こういう問題が起きた場合、その実行者だけの処罰の対象で終わつてしまふということにはなはだ残念なような気がいたします。

先ほどの答弁を聞いておりますと、いま捜査中であるということでございますので、前向きにこの問題と取り組んでいただきたいと思います。

それと、次にこの法律の改正の第一が、海洋投入処分の規制の強化になっておりますが、その中で、航空機からの油または廃棄物の排出を新たに規制することとし、航空機内にある者の日常生活に伴ひ生ずる汚水等の排出を除き禁止するということとありますが、これは大体どういふようなものが航空機から排出されているんでしょうか。また改正案で、政令で定めて認めているものといふのはどういふものか、この二点をお伺ひいたします。

○政府委員(永井浩君) 一般的には、本法におきまして航空機から特に海洋を汚染するような物質が現状において投下されているということは私も聞いておりません。ただ、条約においてこの規

制を加えましたので、国内法でも立法措置を講じたわけでございますけれども、ただ、この投入の例外でございしますが、一つは緊急着陸時の燃料の空中放出と申しますか、着陸のときに火災を防ぐために余分の燃料をやむを得ず空中に排出することがございます。これについては禁止の適用除外にする。

それからもう一つは、そういった緊急排出をするための機械がございしますが、その機械をテストする、私どもは飛行機の耐空証明をするときに、航空機の検査をするわけでございしますが、そういった機械が適正に作動するかどうかをテストするために、わずかな量でございしますが空中に油を出す、こういった場合も例外としたい。

それからあとは、航空機内の乗組員あるいは旅客等が乗り込んでいたためにいろいろ出る物質については例外にしたいと、このように考えております。

○山田勇君 航空機を海洋に捨てることを新たに規制することとしておりますが、戦争でもない限りあんまり航空機を海に捨てるというようなことは無いと思うんですが、これはどういう場合のことを言っておられるんですか。

○政府委員(永井浩君) これもわが国においては、従来も例がございせんし、今後当面はないと、このように考えておりますが、一応法律で規制をするということでございます。

○山田勇君 海洋の汚染防止は、わが国一国でできるものではないということも申すまでもありませんが、ただいま審議中の改正案の前提ともいえる「廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約」は、領海、公海を含む海洋全体への投棄を原則として禁止することがたてまになつておりますが、わが国周辺では若干よくなつてはいる傾向もあるようですが、地球全体から見ますと外洋における汚染はきわめて除々にあります。休むことなく進行していると言われております。すでに沿岸、大気、船舶などから直接、間接に外洋に運ばれている汚染物質には人工性放

射性元素、石油系炭化水素、またはPCBなど、過去に多量に使用された人工有機化合物、水銀、鉛などの重金属、それにプラスチック、ガラス、金属などの廃棄物があります。何年か先にはどのような影響がこの生活環境にあらわれてくるか予測できない状況であります。

われわれ人間は、余りにも無秩序に自然を破壊した報復をいつか受けなければいけないように私は思います。生命の源でもありますこの海洋を美しい恵み豊かなものとして汚染から守ることは人類の責務であります。そのための規制の強化、対策の充実が万全を期さなければならぬと考えますが、最後に大臣の御所見を伺って私の質問を終わります。

○国務大臣(地崎宇三郎君) いま先生がおっしゃられましたように、海は人類のために大変大切なものでございます。したがって、海洋の汚染を防止をするということは人類の義務でございします。その意味におきまして、特に四方を海に囲まれている日本としては海洋汚染防止に対して積極的に取り組んでいかなければならないと存ずるのであります。その意味におきまして、運輸省といたしましてあらゆる機関を総動員いたしまして海洋汚染防止のために全力を尽くす決意でございします。

○山田勇君 ちょっと時間の配分を間違っておりますんで、もう一、二問質疑をさせていただきます。

先ほどちょっと業者のことをお尋ねしたんですが、この業者の基準というものは、いま法律の規制外にあるということですが、その親会社といひますか、下請はもちろんとしましても、内外産業ぐらい大きな業者になってきますと、何の法律の規制もないということとはばくは大変問題があらうかと思うんですが、この業者というのは、大体いま神戸海上保安部の所管にある業者というのは何社ぐらにあるんですか。

○政府委員(真島健君) 神戸保安部管内でこういうようなタンククリーニング業者は大体四社ぐら

いを私も承知しております。

○山田勇君 今回のこういうような問題も内部告発ということで表面化されてきたんですがね、長官。できたらこれは何かの形で長官のサイドでこういう問題を摘発をしていかなければいけないと思うんです。それについては、私が思いますのは、一斉に一遍検査をする必要もあらうと思ひますし、また、先ほど来御質疑の中にありましたように、積んできたオイルの積載量を逆算していきますとどれだけの廃棄物が出てくるのかというふうなこともできます。何とかそれを把握して、そういうふうな形で義務づけてはおるのですが、先ほど来、出光の場合はそういうものは全然記載されてなかったということですが、そういうものに對する特別な検査、抜き打ち検査といひますか、そういうような体制をおとりになるつもりがあるかどうか、長官にお尋ねいたします。

○政府委員(真島健君) 私ども時折、公害関係に限りませんけれども、一斉取り締まりあるいは立入検査、こういうようなことはいろいろな場面で行つておるわけでございます。そういう意味で、今回のような事件は、立入検査を抜き打ちにやる、これも一つの方法だと思ひますけれども、やはり実際の行為は土佐沖七十海里といったようなところ、さらに遠くで行われるわけでございしますので、港に入つているときに立入検査をやるということが果たしてどれだけ効果があるかと思ひます。

そこで、この種の事件を私ども今後監視を強めていくという一つのやり方といたしましては、先ほどの御質問にもお答えをいたしましたけれども、大体スラッジ投棄ということになりますと、入渠前のタンククリーニングというときが問題でございします。タンカーが入港しましてタンククリーニングに出かけていく、そういうときには港を出るときに必ず私どもの方に出張届を出してまいるわけでございしますので、そういうような届けるときには、タンククリーニングのために出ると

いうことをはっきり届けさせる。帰ってきたらには処理業者のところに廃油、スラッジ等を当然揚げて処理を依頼しなければならぬ。したがって、その船が処理業者にどれだけのものを揚げたかということは、出港の日がわかつておれば一週間なり十日の間に必ず帰ってくるわけでございしますから、そこでデータをきちっと押さえておく、そういうことによつて途中で投棄をすれば当然ある程度、多かるべき処理量が少なくなってくるというふうなことで一つの抑止効果が生まれてくるんじゃないだろうか。さらにそれに加へまして、先ほど申し上げましたようなヘリコプター搭載の巡視船あるいは大型の巡視船といったようなものを、当該の海域にできるだけ警戒をさせまして、海上保安庁は見ておるといふことははっきり印象づけるということによる抑止効果、そのような対策を今後は考えてまいりたいと思ひます。

○柳澤錬造君 最初に運輸大臣の方にお聞きしてまいりたいことが一つあるんですが、過日の国鉄が違法なストライキを行ったことに對して、法治国家としてこれをどういうふうに扱おうとしてゐるか、それをお聞きしたい。

○国務大臣(地崎宇三郎君) 国鉄のストの準備に對しましては、かねてから違法であるということと、行わないように警告をしてまいつたわけでございしますが、残念ながら先般国鉄のストが行われたわけでございします。したがって、将来の労使の信頼を確保するという意味において、昨年のストの際にスト処分凍結をしたわけでございしますが、このたびのストによつて、昨年の分もあわせて法治国家としての正しい処置をとりたい、このように考えておるわけでございします。

○柳澤錬造君 よくわかりました。法治国家だと法治国家らしききちんとしたことをしていただきたいと思ひます。それ以上申し上げません。

次に、海洋汚染についてお聞きしますが、この海洋汚染の、いろいろ油の排出とか廃棄物が捨てられるとか、そういうことで、五十三年にも私、

一度ここでお聞きをしたんです。その後の状況で、そういうものがこの数字を見ると若干減少しているような傾向も見えただけでも、実際のところはどうかというふうな状況で推移をしているか、その辺からお聞きしたいんです。

○政府委員(真島健君) 私、五十三年に先生がどういう御指摘をされたのか、実は不勉強で存じませんが、海上公害関係の法令違反の送致の件数の推移ということから見ますと、五十三年に千九百三十一件でございましたが、五十四年には千七百七十二件ということになっております。やはり油の排出といったような公害法令違反がこの中で非常に多いわけですが、ちょっと二、三年目立ってまいっておりますのが、船舶の規制違反、それから廃棄物の投棄禁止規定違反、これが案外多くなっておりますというふうな傾向が現在の傾向でございます。

○柳澤錬造君 もう少し聞きたいけど、そこはこれでよろしいことにして、この条約がおくれた理由というものはどういふところか。資料を見ますと、この条約の発効に必要な批准国数は十五カ国である。五十年の七月末にパナマが十五番目の国として批准書を寄託したことによって、五十年の八月に発効したということになっているわけですが、それから見ればかなりの年数がたっているのだけれども、何で日本の国はこんなにおくれたのか、その理由はどうかということになるんです。

○政府委員(永井浩君) お説のとおり、四十八年の六月にわが国はこの条約に署名いたしました。五十年八月にはこの条約が発効したわけですが、大きな内容でございますし、関係する国内法令、陸上のこういった法令との調整、あるいは条約の正確な解釈の確定、それから若干未規制の物質もございまして、これの基準の作成と、こういったことの主として技術的な理由によりまして国内立法の準備がおくれたと、こういうことでござい

○柳澤錬造君 国内で技術的というのはどういふ

ことなんですか。

私が知りたいのは、少なくとも、いま百六十一カ国になったんですか、世界は。日本の国は先進国首脳会議のメンバーの一つで、そういう先進国の首脳会議のメンバーのようなところはもうみんなすでに批准をしている。ですから、どこかその辺のわけのわからない国ならばこれはまたいろいろな国内事情があつてで済むけれども、これだけの先進国首脳会議のメンバーに入るほどの日本の国が、この種の条約ね、もつといろいろ利害関係が伴うのなら別だけれども、こういう海洋汚染を防止しようというふうな、そういうことならばむしろ率先をしていくという条約は批准をし、国内的にも整備をしていくというのが私は政府のとられる方法だと思ふんです。ですから、それがただ単に何か国内の技術的な問題だということだけでは済まないんであつて、もう少し具体的に聞かせをいただきたい。

○政府委員(永井浩君) ただいま申し上げましたようなことでございまして、ただ、この条約は、その後五十三年に一部改正になりました。たとえば洋上焼却の部分が増加になったというふうなこともございまして、特に陸上の清掃関係の法律との調整等も非常に時間がかかったと、こういうのが実情でございます。

なお、この批准のための一連の国会における手続並びに国内法の改正につきましては、昨年の通常国会並びに夏の臨時国会に御提出しましたんですが、残念ながら審議未了、廃案となった、こういう事情でござい

○柳澤錬造君 これ批准することによって、国内の規制というものはどういふふうに変わりますか。細かいところはいいですから、大筋のところを聞かしてください。

○政府委員(永井浩君) 条約は陸上からの廃棄物の海上の投棄を禁止しております。でございますが、実は、海洋汚染防止法においてはすでに相当部分を先取りいたしましたして規制の対象にしております。したがって、新しく排出規制を行いま

すのは、絶対禁止としたしましては、水銀とカドミウムの、あるいはその化合物というものが、従来は固形化されたら捨ててもよろしいということになっていったのを、これを絶対禁止にすると、それからまた、対象としておりませんでした銅、亜鉛、弗化物、これについて新たな基準を設けて規制の対象にする、物質的にはそういう内容でござい

○柳澤錬造君 いまのお話だと、水銀、カドミウムというのはそのままで海へ捨てちゃいけないんだという禁止になるわけですね。そうすると、そういうものが今度は海に捨てられなくなつたということになって、それらの物質の処理をどういふふうにしるというふうな御指導なさるの

○政府委員(永井浩君) これは当省の所管ではございせんが、水銀、カドミウム、あるいはそれらの化合物については、外に出ないような密閉措置を行つて埋め立てその他の場所に所要の措置を講じて埋めると、こういうふうにするという聞いております。

○柳澤錬造君 何か固めてということですね。それから次に聞きしたいのは、砒素とか鉛、これは今度は海上保安庁長官の確認を受けなければならぬんだということになってきているんですけれども、その手続や何かですね、どういふ順序を踏んでいくのか。若干その辺御説明いた

して、そういうチェックをまずいたします。さらに海域、それから排出の方法といったようなものがまた政令で決められることになりますので、そういうふうな方法、海域が適合しておるかどうかというふうなことを事前に審査をするというのが今度の確認の中心でござい

○柳澤錬造君 いや、その海上保安庁長官の許可を得て捨てていかなきゃならない、その手続、どういふ順序を踏むことになりますか。

○政府委員(真島健君) 手続といたしましては、私どもはこの実際の事務は管区本部長にやらせることにしたいと思ひます。それで、申請される方々の御便宜を考えまして、全国に六十五ぐらいの保安部がござい

○柳澤錬造君 はい、わかりました。じゃ、今度はトン数の方に移ります。

この資料では日本が批准すれば発効するんだということになっているんですけれども、発効要件、船のトン数の六五％にはまだ日本がやらないと満たないわけだけれども、そのほかの国の数でいって二十五カ国以上というところが批准書を寄託したというところで、それはいつごろになるんですか。

○政府委員(謝敷宗登君) このトン数に關します条約の発効要件は、先生御指摘のように二十五カ国、総船腹量の六五％でござい

等は遅うございます。

○柳澤錬造君　じゃ、質問のあれを変えて、結局、日本がもっと早く批准をすれば発効したわけでしょう、量的には多い方だから。日本が批准がおくれたというのはどういう理由があったんですか。

○政府委員(謝敷宗登君)　船のトン数の画一化に關します動きは、これは実は戦前からあったわけでございます。戦後間もなく北欧を中心にしてオスロ条約というものが八カ国で批准されて、その後十六カ国になっております。その後IMCOにおきまして御案内のように審議がされまして、六九年にこの条約ができたわけでございます。その際に、十九世紀の終りから始まったこの一連のトン数の測度の方法でございます。その後各国によって細かな点で食い違つてきておつたわけなんです。したがしまして、それぞれの国が、この条約が國際的に定着するかどうかを見きわめながら國內法の整備について検討をしてきたというのが実態でございます。特に、先進海運国の中で早く条約に批准した国は、オスロ条約に加盟していた国並びに英國等でございます。言うなれば測度方式の現状に近かつた。

日本の場合に問題が二つございまして、一つは四千トン以上の國際航海に出ていく船につきましては、条約どおりの測度方式あるいは条約どおりのトン数の決め方でよろしかつたわけでございますが、問題は、そこで条約自身が國際航海に従事するものだけを規制すればいいではないかと、こういう議論が片方にあつたわけでございます。私どもとしましては、この際、従来の内りの方式あるいは用途による控除方式によりまして、船の外形は同じにもかかわらずトン数がまちまちになつていた、こういうことは國際航海に従事する船のほかに、国内船においても内航船においてもこれは改善すべきである、こういうふうに出ておりましたので、この点をぜひこの機会に法律改正に盛り込みたいと、こう思つたわけなんです。そうなりますと、主として国内航海に従事しま

す四千トン未満の船に条約どおりの係数を掛けますと実態に合わないということ、これはわが國独自でございますが、四千トン未満のものについての現存船のデータを集めまして、これを条約におきます係数を算出しましたと同じような方式で統計処理をして別途の係数をつくり上げたわけなんです。この係数をつくり上げるのに、このトン数というのが広く各海事情況、海事制度の中で用いられているものですから、大きな混乱を起こさないという条約と同じ趣旨で検討してまいりました。ようやくその点で關係省、關係業界、あるいは海事に従事します船員等の皆さん方の意見が一致した、こういうことで現状まで至つたわけでございます。

○柳澤錬造君　次に、この条約を批准した場合にどういうメリットがあるか、その点お聞きします。

○政府委員(謝敷宗登君)　私どもとしましては、この条約を批准しましてこの条約が発効いたしますと、船舶のトン数の測度基準が國際的に統一されるわけでございますから、この意味におきまして國際協力を推進することができるといふことと、それから國際トン数證書の互認がこの条約によりまして行われることになりまして、船舶の運輸上の不便を回避するために役立つ、こういうことでございまして、先生先ほどから御指摘のうちに、主要な海運国であります日本でございますからこの期待にこたえることができる、こういうことになるのが第一点でございます。

第二点といたしましては、トン数の測度基準を合理的なものに改めることによりまして、より適正に船舶の大きさ等をあらわすことができるようになりますので、わが國におきます海事に關します諸制度の運用上、船舶の適正な取り扱いが確保されるということを期待しております。

○柳澤錬造君　次に、用途による、いわゆる居住区とか機関室とか操舵室とか、そういう場所が今度除外されないで全部トン数の中に入るわけですから、そういう点でもって大きな船なん

か心配ないと思うんだけど、漁船のような小さい船の場合に、船員の居住区域とか作業区域とか、そういう場所が縮小されるような、そういう心配はないかどうか。そういうことについて何か対策はおとりかどうかお聞きをしたいんです。

○政府委員(謝敷宗登君)　今回の改正によりまして、用途による除外が認められなくなりますのは、上甲板上の機関室、操舵室、賄い室等の場所でございます。主として船員の作業スペース等にかかわる問題であるかと思ひます。

最近の船舶におきます船員の居住区域や作業区域につきましては、現状のように改善、向上してまいつておりますが、これは一般的に申し上げて生活レベルの向上と關係者の努力によるところが大きいと考えております。したがしまして、今回の法律によりまして、特にしわ寄せが作業スペースあるいは居住スペース等にくるといふことを強く感じておりますが、皆無とは言えないといふことでございまして、私どもとしては、特に三千トン以下の船舶について実態調査を行ひまして、關係者の意見を聞いて、実情を五十五年度で調査をするつもりでございます。したがしまして、この条約の実施に移ります間、この調査の実態を踏まえまして、必要な事項については關係法令の見直し等について検討することにしたと、こう考えております。

○柳澤錬造君　その実態調査は、船舶局長、お金もかかるけれども十分にやっていたかと思ひます。そして効果的な次の対策もおとりをいたしたいと思ひます。

さらに、それに関連をして、これは日本はまだ批准をしてないんだけれども、ILOの九十二号条約、船員設備基準について、それから百三十三号条約で「船内船員設備に關する条約」、さらに百二十六号条約で、「漁船の船内船員設備に關する条約」があるわけなんです、これはまだ日本の國は批准をしてないんですけれども、当然こういうことをおやりにならうとなれば、そういうことも参

考になさると思ひます。ですから、その辺の關連をどのように扱おうとしているか、その辺お聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(謝敷宗登君)　お答えに入ります前に、先ほどの二十五カ國に達しましたのは一九七五年で、ドイツ連邦共和國外七カ國が入つた時期でございます。

いまのILO条約第九十二号、それから百三十三号、百二十六号に關連してお答えを申し上げます。

まず、基本になりますのは、四九年の九十二号条約でございますが、これは五百総トン以上の船を対象にいたしまして、船内の船員の設備基準等について規定をしておるわけでございます。これにつきましては、先ほど私が一般的な生活水準の向上と勞使の御努力、關係者の御努力と申し上げましたのは、これに基づきまして、現在船主団体とそれから組合との間におきまして、労働協約におきまして三千総トン以上の新造船の船員設備についてはILO九十二号条約を参考にして下回らない、これは大型のカフェリーも含むものでございまして、それから内航船につきましては、これを参考にしながら船員設備基準をつくらせてやっております。したがしまして、基本としましては、三千総トン以上のものについてはほぼILO条約の基準を実質的に満足するようになっております。

したがしまして、私が先ほど申し上げました今後の調査は、三千トン未満のものを中心にいたしまして、全体で十グループ、二十トンまで十グループと、それから貨物船、タンカー、旅客船、作業船等の用途別に分けて、航行区域別に分けて実態調査をしたいと、こう考えておるわけでございます。漁船につきましては、さらに私ども、水産庁が共同いたしまして、漁船員の船内居住設備等が改善されますように、通達により特別の措置をとつておることは御案内のとおりでございます。

基本的にこういう状況でございますので、先ほど御指摘のありました三つのILO条約を批准するかどうかにつきましては、船舶局限りでお答え

するべき問題ではございませんが、先ほど申しましたように、長時間航行します三千トン以上の船舶のようなものについては、実質的に実現している部分もございます。

したがって、問題点として私どもが感じておりますのは、一例を申し上げますと、たとえば船内の食堂でございますが、一千総トン以上の船舶の船内の食堂は、士官用とそれから甲板用と機関用というふうに分かれております。日本の現状から言いますと、恐らく士官用と部員用と二つというところでございまして、その他これに類するような、いわゆる日本の実態に合っていない面もございまして、こういったところを勘案しながら、実質的に満足をする努力をしますが、基本的にはわが国においても条約の趣旨に沿った措置を講ずべきだと考えておりまして、関係の向きと協議をしながら対応してまいりたいと、こう考えておるわけです。

○柳澤錬造君 船舶局長、もう一つだけ。この法の附則の方を見ていただきたいんです。附則の第三条「経過措置」、このところ何回読んでもよくあれなんです、特に三条の中の三項で「十二年を経過する日」云々なんてありますんですけれども、この経過措置のところ、この法の言わんとしているところ、ごく要点的で結構です。すからお答えいただきたい。

○政府委員(謝敷宗登君) 経過措置の主なもの三つに分かれます。一つは国際航海に従事するものにつきましては、十二年まではもとのままの総トン数を国際トン数証書に国際総トン数として書くというのが一つでございます。したがって、現存船舶は十二年間国際航海に従事するといえども、いまの総トン数を国際総トン数としてトン数証書に書くというところでございます。

それから第二点は、国際航海に従事する船でありまして、特別の修繕、これはたとえば船の長さ、幅、深さの変更とか、あるいは上甲板上の構造物の改造とかということによりまして、実質的に船の大きさが変わるものにつきましては、それ

が変わりましたら新しい条約方式によりまして総トン数を出しまして、それを国際トン数証書に書く、こういうことになります。

それから、国内航海のみを航行します船につきましては、その船の存在中はそのままの総トン数で航行するということが趣旨でございます。

○柳澤錬造君 終わります。

○委員長(黒柳明君) 他に御発言もなければ、両案に対する質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより両案に対する討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

まず、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問題に供します。

〔賛成者挙手〕

○委員長(黒柳明君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

山本君から発言を求められておりますので、これを許します。山本君。

○山本富雄君 私は、ただいま可決されました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に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党、日本共産党、民社党及び第二院クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

まず、案文を朗読いたします。

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に対する附帯決議(案)

政府は、海洋汚染の防止及び海洋環境の保全を図るため、各般の施策の一層の推進を図るとともに、特に左の事項につき格段の努力をすべ

きである。

一 海洋汚染防止に関し、海運・関係業者等に対する指導・監督の強化を図ること。

二 海上保安庁の監視体制の拡充を図るとともに、大型タンカーに対する監視の強化に努めること。

右決議する。

○委員長(黒柳明君) ただいま山本君から提出された附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(黒柳明君) 全会一致と認めます。よって、山本君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、地崎運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。運輸大臣。

○国務大臣(地崎宇三郎君) ただいまは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につきまして、慎重御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございます。

また、附帯決議につきましては、政府といたしまして、その趣旨を十分に尊重して努力してまい

る所存であります。

どうもありがとうございます。

○委員長(黒柳明君) 次に、船舶のトン数の測度に関する法律案を問題に供します。

〔賛成者挙手〕

○委員長(黒柳明君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

山本君から発言を求められておりますので、これを許します。山本君。

○山本富雄君 私は、ただいま可決されました船舶のトン数の測度に関する法律案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党、日本

共産党、民社党及び第二院クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

まず、案文を朗読いたします。

船舶のトン数の測度に関する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行にあたり、トン数の測度基準の変更に伴い、船内設備について居住及び作業環境が悪化することのないよう所要の措置を講ずること。

右決議する。

○委員長(黒柳明君) ただいま山本君から提出された附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(黒柳明君) 全会一致と認めます。よって、山本君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、地崎運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。運輸大臣。

○国務大臣(地崎宇三郎君) ただいま船舶のトン数の測度に関する法律案を、慎重御審議の上、御可決をいただきましたことを心から厚く御礼を申し上げます。

また、決議されました附帯決議につきましては、御趣旨を尊重し、今後その推進に努力してまいりたいと存じます。

まことにありがとうございます。

○委員長(黒柳明君) なお、両案の審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時二十四分散会

四月十日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

(道路運送車両法の一部改正)

第一条 道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)の一部を次のように改正する。

第百五条を次のように改める。

(権限の委任)

第百五条 この法律に規定する運輸大臣の権限は、政令で定めるところにより、陸運局長に委任することができる。

2 この法律に規定する陸運局長の権限及び前項の規定により陸運局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、陸運局支局長に委任することができる。

3 自動車の登録に関する運輸大臣の権限(以下この項及び第五項において「登録権限」という。)が第一項の規定により陸運局長に委任された場合又は同項の規定により陸運局長に委任された登録権限が前項の規定により陸運局支局長に委任された場合における陸運局長又は陸運局支局長の処分(次項において「陸運局長等の処分」という。)について不服がある者は、異議申立てをすることができる。

4 陸運局長等の処分についての審査請求については、行政不服審査法第十四条及び第三十七条第六項の規定は、適用しない。

5 第一項の規定により陸運局長に委任された登録権限が第二項の規定により陸運局支局長に委任された場合における陸運局支局長の処分についての再審査請求については、行政不服審査法第五十三条の規定は適用せず、かつ、同法第五十六条の規定にかかわらず、同法第十四条及び第三十七条第六項の規定は準用しない。

6 運輸大臣又は陸運局長の権限が第一項又は第二項の規定により陸運局長又は陸運局支局長に委任された場合においては、政令で、合理的に必要と判断される範囲内において、この法律その他の法令の規定の適用に関し必要な事項を定めることができる。

(道路運送車両法の特例等に関する法律の一部改正)

第二条 道路運送車両法の特例等に関する法律(昭和三十一年法律第九号)の一部を次のように改正する。

第七條を次のように改める。

(権限の委任)

第七條 第五條第一項に規定する運輸大臣の権限は、政令で定めるところにより、陸運局長に委任することができる。

2 第五條に規定する陸運局長の権限及び前項の規定により陸運局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、陸運局支局長に委任することができる。

(運輸省設置法の一部改正)

第三條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第五十四條の見出しを「(支局等)」に改め、同条第一項中、「当分の間」を削り、「(分室)」を「支局又は支局の自動車検査登録事務所」に改め、同条第二項を削る。

附 則

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正)

第二条 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律(昭和二十三年法律第四十二号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項第四号中「若しくは陸運事務所(地方自治法の一部を改正する法律(昭和二十五

年法律第四十三号)附則第三項の事務所をいう。)」を、「陸運局の支局若しくは陸運局の支局の自動車検査登録事務所」に改める。

(地方自治法の一部を改正する法律の一部改正)

第三条 地方自治法の一部を改正する法律(昭和二十五年法律第四十三号)の一部を次のように改正する。

附則第三項中「昭和二十四年五月三十一日現在において、道路運送監視事務所の所掌に属する事務でこの法律施行の際現にその権限に属するもの」を「地方自治法附則第八條の政令で定める事務のうち道路運送車両による輸送に関する事務」に、「改正後の地方自治法」を「同法」に、「第三項」を「第四項」に、「第五項」を「第六項」に改める。

(国家公務員共済組合法の一部改正)

第四條 国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。

第百二十六條の四第一項中「及び道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)」を削る。

(自動車検査登録特別会計法の一部改正)

第五條 自動車検査登録特別会計法(昭和三十一年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第三條第一項中「出資」の下に、「一般会計への繰入金」を加え、同条に次の一項を加える。

3 第一項に規定する一般会計への繰入金は、第一条に規定する事務で沖縄県の区域内に置かれる国の行政機関が行うものに要する事務取扱費の財源に充てるため、予算で定めるところにより、繰り入れるものとする。

(行政機関の職員の定員に関する法律の一部改正)

第六條 行政機関の職員の定員に関する法律(昭和四十四年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「五十万六千五百七十一人」を

「五十万九千九百九十三人」に改める。

(自動車重量税法の一部改正)

第七條 自動車重量税法(昭和四十六年法律第八十九号)の一部を次のように改正する。

第八條中「行なう」を「行う」に、「都道府県知事」を「陸運局長若しくは陸運局支局長」に改める。

第九條中「行なう」を「行う」に、「都道府県知事」を「陸運局長若しくは陸運局支局長」に改める。

第十條中「若しくは陸運局長、都道府県知事」を「陸運局長若しくは陸運局支局長」に、「添附」を「添付」に、「行なう」を「行う」に改める。

附則第十二項中「都道府県知事」を「陸運局支局長」に改める。

(沖縄開発庁設置法の一部改正)

第八條 沖縄開発庁設置法(昭和四十七年法律第二十九号)の一部を次のように改正する。

第十三條第一項中「事務所」の下に「又は事務所の支所」を加え、同条第二項中「事務所」の下に「及び事務所の支所」を加える。

(経過措置)

第九條 この法律の施行前に、この法律による改正前の道路運送車両法、道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律若しくは自動車重量税法又はこれらの法律に基づく命令の規定によつてした処分、手続その他の行為は、この法律による改正後の道路運送車両法、道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律若しくは自動車重量税法又はこれらの法律に基づく命令の相当規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

第十條 この法律による改正後の運輸省設置法第五十四條の陸運局の支局及び支局の自動車検査登録事務所並びにこの法律による改正後の沖縄開発庁設置法第十三條第一項の沖縄総合事務局の事務所及び事務所の支所(陸運局において所掌することとされている事務を分掌するものに限る。)であつて、この法律の施行の際この法律

による改正前の地方自治法の一部を改正する法律附則第三項の事務所(次条において「陸運事務所」という。)の位置と同一の位置に設けられるものについては、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第五百六十六条第六項の規定は、適用しない。

第十一条 この法律の施行の際現に陸運事務所の職員である者であつて、道路運送車両法又は道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の施行に関する事務に従事しているもの(運輸大臣が指名する者に限る。)は、別に辞令を發せられない限り、同一の勤務条件をもつて、運輸省又は沖繩開発庁の相当の機関の職員となるものとする。

四月十一日本委員会に左の案件が付託された。

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二二〇二号)

一、国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(第二二六九号)

一、国内用船外機の検査免除に関する請願(第二一九九号)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二二四五号)

一、国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(第二二八八号)

一、国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(第二二八九号)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二三〇七号)

一、東北・上越新幹線列車の赤羽駅停車に関する請願(第二三三二号)

一、国鉄再建法案反対に関する請願(第二三四四号)

第二二〇二号 昭和五十五年三月二十八日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願

請願者 三重県津市大里窪町国立療養所
三重病院内全国脊髄損傷者連合会
三重県支部内 松浦弘和外四十名

紹介議員 柄谷 道一君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二二六九号 昭和五十五年三月三十一日受理
国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(二通)

請願者 宮崎市下北方町花切五、六八五ノ
四 田中淳外二百二十三名

紹介議員 広田 幸一君

利用者、国鉄職員に一方的に犠牲を押し付けるような国鉄再建策に反対する立場から、次の事項について実現を図りたい。

一、運賃値上げを行わないこと。

二、公共割引制度を現行のまま維持し、通学・通勤定期割引率引下げを行わないこと。

三、利用者、国鉄職員に犠牲を押し付ける「国鉄再建策」を改め、国民本位の再建計画を実施すること。

理由

昨年十二月二十九日、閣議で了承された「国鉄再建策」の内容は、国鉄の「経営の重点化」を進めるものとして、全国五千キロメートルに及ぶ地方ローカル線を廃止し、昭和六十年代までに七万五千人もの職員を削減するなど徹底して合理化を進め、一方地方ローカル線の地区別・線区別運賃制度導入、特急・急行料金値上げ及び通学・通勤定期の法定割引率引下げなど運賃制度そのものを変更してまで値上げを進めようというものである。しかし、「国鉄再建策」のいう「値上げ」「合理化」は、国鉄「赤字」を利用者・国鉄職員の犠牲で穴埋めしようというものにはかならず、しかもその結果利用者の国鉄離れを引き起こし、再建には全く役立たないものである。また「国鉄再建策」のいう「経営の重点化」は、これまで政府が総合的な交通政策をもたず、モータリゼーションを推進

し、国民の公共的輸送機関である国鉄の役割を低下させてきた運輸行政の責任を反省するどころか、一層促進しようというものにはかならない。また、運輸省は昨年八月に出した昭和五十五年度概算要求の中で通学定期の割引率を今後十年間で約二十パーセントも引き下げる計画を出した。これは、これだけで通学定期代は二倍にも跳ね上がり、更に運賃値上げ・地方ローカル線の運賃二倍化などが重なると定期代の上昇は非常に大きくなる。大学生・高校生・中学生などの重要な通学手段である通学定期のこのような大幅な値上げは、公共割引制度の趣旨をも否定し、学生生活や家計を圧迫し教育費負担を一層深刻にするなど、一方的に利用者に負担を押し付けるものである。しかも政府は以上のような施策を含む「国鉄再建策」に基づく法案を今国会で成立させ、法律上の強制力をもつて実施しようとしている。

第二一九九号 昭和五十五年三月三十一日受理
国内用船外機の検査免除に関する請願

請願者 静岡県浜松市葵東二ノ二五ノ一派
松アングラースクラブ内 津田周

紹介議員 戸塚 進也君

この請願の趣旨は、第一九二二号と同じである。

第二二四五号 昭和五十五年四月一日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願者 北海道釧路市興津五ノ一三ノ一九
門脇東外四十名

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二二八八号 昭和五十五年四月二日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 神奈川県座間市相模台二一九 岡
野誠治外二万九千八百四十五名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第二二八九号 昭和五十五年四月二日受理
国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願

請願者 宮城県仙台市八木山東ノ二八ノ
二〇 近藤一博外百七十三名

紹介議員 山田 勇君

この請願の趣旨は、第二二六九号と同じである。

第二三〇七号 昭和五十五年四月二日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願者 佐賀県神埼郡神埼町本告幸田二、
九二七 野田義治外三十九名

紹介議員 福岡日出磨君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二三三二号 昭和五十五年四月三日受理
東北・上越新幹線列車の赤羽駅停車に関する請願

請願者 東京都北区赤羽西四ノ三九ノ一〇
古山忠夫

紹介議員 内藤 功君

理由
東北・上越新幹線列車を赤羽駅に地下停車させ、利用者の利便を図られたい。

赤羽駅は、東北・上信越・京浜東北・赤羽の各線の停車駅であり、東京の北の玄関口にふさわしく、交通上の要点として、大きな役割を果たしている。東北・上越新幹線列車が赤羽駅に停車すれば、北區民をはじめ池袋方面や埼玉南部からの多くの利用者の利便を図ることになり、また、利用者の都心集中を避けて混雑緩和にもつながる。なお、赤羽駅停車にあつては地下停車とすることが必要である。なぜなら、国鉄の東北・上越新幹線「現在計画」による北區通過では、沿線住民に騒音・振動、その他の公害による大きな被害を与え、町づくりに重大な支障をもたらすことが明白であり、新幹線の北區内通過と、環境保全・町

づくりを両立させることができるのは在来線の深層(洪積層)地下方式以外にはないからである。

第二三四四号 昭和五十五年四月三日受理

国鉄再建法案反対に関する請願

請願者 青森市本町三ノ三ノ一 内田幸雄 外四名

紹介議員 穂山 篤君

国鉄地方交通線の廃止を前提とした、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の撤回を決議された。

理由

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案は、輸送効率の低い国鉄地方交通線を二年間の協議期間を経たのち、廃止することが前提となつてゐる。青森県では、大湊線、大畑線のほか黒石線の三路線が廃止予定線の対象となることが予想される。黒石線は大正元年八月、大湊線は大正十年三月、大畑線は昭和十四年十二月に開通し、永年にわたり地域住民の社会生活を支え、産業・経済の発展と、文化の向上に大きく寄与してきた。国鉄地方交通線は、今後も地域住民の生活路線として、また、産業・経済の動脈として必要欠くことのできない輸送機関である。八十年代は省エネルギーの時代で、しかも政府自らが地方の時代だと強調し、定住圏構想が具現化しつつあるとき、国鉄地方交通線の果たす役割は、極めて重要になつてくる。こうした将来を展望するとき、国鉄地方交通線は、廃止や縮小の方向ではなく、むしろ整備拡充すべきである。

四月十七日本委員会に左の案件が付託された。
(予備審査のための付託は三月十七日)

一、船舶のトン数の測度に関する法律案

四月十八日本委員会に左の案件が付託された。

第十部

運輸委員会会議録第四号 昭和五十五年四月二十四日 【参議院】

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二四〇二号)

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第二四〇八号)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二四五一号)

一、国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願(第二四六九号)(第二四八八号)(第二四八九号)(第二四九〇号)(第二四九三三三三)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二五一九号)(第二五二〇号)

一、国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願(第二五二二号)(第三五二八号)(第二五二九号)(第二五三〇号)

一、国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(第二五三一号)

一、総合交通政策の確立等に関する請願(第二五四一四号)

一、国内用船外機の検査免除に関する請願(第二五四七号)

一、総合交通政策の確立等に関する請願(第二五七九号)

一、身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願(第二五八〇号)

一、国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願(第二五八二二二二)

一、総合交通政策の確立等に関する請願(第二六二五五号)

一、国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願(第二六二六六号)

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第二六五二二二)

一、国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願(第二六五七七号)

第二四〇二号 昭和五十五年四月四日受理

身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願者 宮崎市末広二ノ三ノ九原田病院内 鶴保和義外三十九名

紹介議員 上條 勝久君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二四〇八号 昭和五十五年四月四日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 石川県河北郡七塚町木津二ノ八五 室田俊一外一万名

紹介議員 塩出 啓典君

この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第二四五一号 昭和五十五年四月七日受理

身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願

請願者 奈良県吉野郡黒滝村横尾 下浦頭 一外四十名

紹介議員 前島英三郎君

この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二四六九号 昭和五十五年四月七日受理

国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願

請願者 大阪府枚方市中宮北町二ノ五ノ一 〇八 内山虎三外五百名

紹介議員 小巻 敏雄君

国鉄を真に公共輸送機関として国民福祉の向上に役立てるため、次の事項の実現を図りたい。

一、国鉄運賃値上げはやめること。

二、通学定期の割引率引下げは行わないこと。

三、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案は廃案とすること。

理由

物価抑制は国民生活の安定にとつて焦眉のこととなつてゐるにもかかわらず、国鉄運賃、郵便など

の公共料金が値上げされようとしているが、これはすべての物価を押上げ、インフレ傾向に一層拍車をかけ、国民生活を犠牲にするものである。国鉄は二月八日、旅客運賃平均四・七パーセント、貨物運賃平均八・九パーセントの引上げ、通学定期割引率三・パーセントの引下げ(運賃値上げを合わせると平均十八・九パーセントの引上げ)などを柱にした値上げ案を申請したが、利用者大衆に負担増を押し付けるだけでなく、物価引上げの大きな要因となり、乗客の国鉄離れを助長するものである。更に今国会に上提された国鉄経営再建促進特別措置法案はローカル線を強制的に廃止しようとするものであり、存続するローカル線でも特別運賃を決めて地域住民に大きな負担を押し付けようとするものである。既に昭和五十二年十二月以来、連続五回目の値上げであり、国民の負担限度を超えている。

第二四八八号 昭和五十五年四月八日受理

国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願

請願者 兵庫県西宮市松並町二ノ一九ノ六二〇 花島文雄外二百九十九名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二四八九号 昭和五十五年四月八日受理

国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願

請願者 兵庫県尼崎市今北東平田一〇ノ三 坂居千江外四百九十九名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二四九〇号 昭和五十五年四月八日受理

国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願

請願者 京都府長岡京市緑が丘一六ノ五

紹介議員 木村義和外四百九十九名
神谷信之助君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二四九三号 昭和五十五年四月八日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 大阪府吹田市日の出町九ノ五〇
坂本昭子外二百九十九名
紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二五一九号 昭和五十五年四月八日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願
請願者 宮城県泉市将監二ノ一四ノ一
平田健治外四十名
紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二五二〇号 昭和五十五年四月八日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願
請願者 静岡県清水市梅ヶ谷二三〇ノ七
杉本政巳外三十九名
紹介議員 前島英三郎君
この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二五二二号 昭和五十五年四月八日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 大阪市東淀川区大道南一ノ一四ノ六
小林和子外二百九十九名
紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二五二八号 昭和五十五年四月八日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願

昭和五十五年五月十三日印刷

する請願

請願者 大阪市西淀川区歌島三ノ八ノ三ノ七〇七 後藤進外二百九十九名
紹介議員 宮本 顕治君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二五二九号 昭和五十五年四月八日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 北海道小樽市蘭島一ノ一七四 金丸広幸外四百九十九名
紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二五三〇号 昭和五十五年四月八日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 大阪府高槻市芥川町四ノ九ノ八
中島義郎外四百九十九名
紹介議員 橋本 敦君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二五三一号 昭和五十五年四月八日受理
国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願
請願者 千葉県野田市中根野田市醬油生協
南部地区内 田中陽子外百四名
紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第二二六九号と同じである。

第二五四一号 昭和五十五年四月八日受理
総合交通政策の確立等に関する請願
請願者 岐阜市岩崎二ノ一五ノ七 田中康雄外九百九十九名
紹介議員 桑名 義治君
この請願の趣旨は、第九一号と同じである。

第二五四七号 昭和五十五年四月八日受理
国内用船外機の検査免除に関する請願

昭和五十五年五月十四日発行

請願者 静岡県浜名郡舞阪町浜田うしお会
内 江原行雄
紹介議員 戸塚 進也君
この請願の趣旨は、第一九二二号と同じである。

第二五七九号 昭和五十五年四月九日受理
総合交通政策の確立等に関する請願
請願者 滋賀県野洲郡野洲町上屋一、三七
四 田中勘一外三百六十名
紹介議員 龜山 篤君
この請願の趣旨は、第九一号と同じである。

第二五八〇号 昭和五十五年四月九日受理
身体障害者に対する運輸関係諸制度改善に関する請願
請願者 福井県鯖江市御幸町三ノ八ノ四
井上武美外三十四名
紹介議員 前島英三郎君
この請願の趣旨は、第一八七二号と同じである。

第二五八一号 昭和五十五年四月九日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 大阪市西淀川区竹島三ノ二ノ一三
山口真須美外二百九十九名
紹介議員 下田 京子君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二五八二号 昭和五十五年四月九日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 大阪府茨木市中河原町一四ノ一一
田宮健次外四百九十九名
紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二六二五号 昭和五十五年四月十日受理
総合交通政策の確立等に関する請願(五通)

参議院事務局

請願者 兵庫県加西市鎮岩町 西谷国男外
千百七十四名
紹介議員 龜山 篤君
この請願の趣旨は、第九一号と同じである。

第二六二六号 昭和五十五年四月十日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 京都府城陽市中ノ郷六二 堀功
外四百九十九名
紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二六五二号 昭和五十五年四月十日受理
国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 大阪府和泉市東阪本町三四〇 河合佐和恵外千九名
紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第二六五七号 昭和五十五年四月十日受理
国鉄運賃値上げ並びにローカル線廃止反対等に関する請願
請願者 大阪府吹田市吹東町五〇ノ一〇
吉松照夫外二百九十九名
紹介議員 河田 賢治君
この請願の趣旨は、第二四六九号と同じである。

第二号中正誤
ベシ 段行 誤 正
二二七 五十 五十五

第三号中正誤
ベシ 段行 誤 正
八二二 点で 点か
三二二 私の 私も

印刷者 大蔵省印刷局