

第九十八回国 参議院運輸委員会會議録第十号

昭和五十八年五月十七日(火曜日)
午前十時開会

委員の異動

五月十二日

辞任

五月十三日

辞任

五月十四日

辞任

五月十六日

辞任

五月十七日

辞任

五月十八日

辞任

五月十九日

辞任

五月二十日

辞任

五月二十一日

辞任

五月二十二日

辞任

五月二十三日

辞任

五月二十四日

辞任

五月二十五日

辞任

五月二十六日

辞任

五月二十七日

辞任

五月二十八日

辞任

五月二十九日

辞任

補欠選任

藤田 進君

補欠選任

鈴木 正一君

補欠選任

安田 隆明君

補欠選任

安田 幸一君

補欠選任

安恒 良一君

補欠選任

柳澤 鍊造君

補欠選任

山本 富雄君

補欠選任

三木 忠雄君

補欠選任

柄谷 道一君

補欠選任

矢追 秀彦君

補欠選任

伊江 朝雄君

補欠選任

江島 淳君

補欠選任

梶原 清君

補欠選任

木村 睦男君

補欠選任

高平 公友君

補欠選任

内藤 健君

補欠選任

国務大臣

運輸大臣

長谷川 峻君

運輸大臣官房長

大井 圭介君

運輸大臣官房総務審議官

西村 康雄君

運輸省船舶局長

野口 節君

運輸省船舶局長

小野 維之君

運輸省港湾局長

松本 輝壽君

海上保安庁次長

山下 文利君

事務局側

常任委員会専門員

村上 登君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

立木 洋君

柄谷 道一君

田 英夫君

国務大臣

運輸大臣

長谷川 峻君

運輸大臣官房長

大井 圭介君

運輸大臣官房総務審議官

西村 康雄君

運輸省船舶局長

野口 節君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

立木 洋君

柄谷 道一君

田 英夫君

国務大臣

運輸大臣

長谷川 峻君

運輸大臣官房長

大井 圭介君

運輸大臣官房総務審議官

西村 康雄君

運輸省船舶局長

野口 節君

運輸省船舶局長

小野 維之君

運輸省港湾局長

松本 輝壽君

海上保安庁次長

山下 文利君

事務局側

常任委員会専門員

村上 登君

小柳 勇君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

立木 洋君

柄谷 道一君

田 英夫君

国務大臣

運輸大臣

長谷川 峻君

を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

船員の雇用の促進に関する特別措置法は、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により、離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に關して必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため、昭和五十二年十二月に制定されたものであります。

現在、この法律の附則第二項の規定に基づいて、事業規模の縮小等に伴い相当数の離職者が発生している近海海運業、内航海運業、はしけ運送業、船舶製造・修理業の四業種に係る離職船員の再就職を促進するため、昭和五十八年六月三十日まで離職する者に対し、就職促進給付金を支給する特別措置を講じております。

しかし、これら近海海運業等は、国際競争力の低下等の事情に加え、国内の不況の影響を受け、今後とも引き続き事業規模の縮小等がなされ、これに伴って離職船員が相当数発生することが予想される状況にあります。したがって、この就職促進給付金の支給に関する特別措置の対象となる者の離職日に關する期限を、特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に關する特別措置法案等の他の不況対策立法の期限に合わせ、昭和六十三年六月三十日まで延長する必要があると見做しております。

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、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

ただいま議題となり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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海洋汚染の防止につきましては、各国が協調し

て取り組むことによつて初めて十分な効果が期待できるものであるため、早くから関係条約が作成され、国際的に統一された規制が実施されてまいりました。四面を海に囲まれた海洋国家であるわが国といたしまして、国際社会の一員としてこの問題に積極的に取り組み、従来から油及び廃棄物の海洋への排出について厳しい規制を実施するとともに、監視取り締まり体制の強化等に努めてきたところであります。今後とも、海洋環境の保全に關する国際的な動向にも十分対応しつつ、海洋汚染防止対策の充実強化を図っていく必要があると考へております。

今国会に別途提出されております千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に關する千九百七十八年の議定書は、近年におけるタンカーの大型化、油以外の有害な物質の海上輸送の増大等を背景として、船舶に起因する海洋汚染の包括的な防止及び規制の強化を図ることを目的として、昭和五十二年二月に採択された条約であり、本年十月二日に発効することとなっております。

主要な先進諸国は、すでに同議定書の締約国となつており、世界でも有数の海洋利用国であるわが国といたしまして、早期に同議定書に加入し、これらの国々との国際的な連帯のもとに海洋汚染の防止を積極的に推進するとともに、その国際的な責務を果たしていく必要があると見做しております。同議定書におきましては、各締約国が船舶の検査を実施し、その発給する証書を国際的に互認する仕組みとなつておりますので、わが国外航船舶の円滑な運輸を確保する面からも、今国会において御承認をお願いしているところであります。

このような情勢に対処するため、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し、同議定書への加入に伴い新たに必要となる国内法制の整備を図ることとした次第であります。

出席者は左のとおり。

委員長 矢追 秀彦君

理事 伊江 朝雄君

委員 江島 淳君

梶原 清君

木村 睦男君

高平 公友君

内藤 健君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

山崎 竜男君

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、新たに、軽質油の排出についても重質油と同様の規制を行うとともに、一定のタンカーについて構造規制を行う等、船舶からの油の排出に関する規制を強化することとしております。

第二に、新たに、船舶からの有害液体物質等の排出について、油と同様に規制を行うこととしております。

第三に、船舶からのその活動に伴う廃棄物の排出について、一定の船舶に排出防止設備の設置を義務づける等、規制を強化することとしております。

第四に、新たに、一定の船舶またはタンカーの海洋汚染防止設備等について検査を義務づけるとともに、合格した船舶には国際海洋汚染防止証書を交付することとしております。

なお、本法の施行につきましては、それぞれの規制内容に対応する議定書の各附属書の発効日等をその期日として、今後三年間にわたり順次施行していくことを予定しております。

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(矢追秀彦君) 以上で趣旨説明は終わりました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○瀬谷英行君 まず、海洋汚染の問題でありますけれども、正直言って、実態がなかなかわれわれにはびんとこないわけです。海がどういふふう汚れているのか、何で汚れているのか、その原因は何かといったようなことは、非常に種々雑多になってくると思うんです。

そこで、とりあえず、日本近海における海洋汚染の実情について御報告をお願いしたいと思っております。たとえば東京湾等は、われわれがまたま飛行機で羽田に離着陸の場合には東京湾というのがよく見えるわけです。その際には、ずいぶん海とはい

いながら、黒々として汚い海だということとはわかるわけです。しかし、大阪湾なり瀬戸内海なり関門海峡なり、あるいは伊勢湾、津軽海峡、紀伊水道、豊後水道といったような日本の近辺で狭くなっている地域、汚染をされやすい地域の実情が一体どうなっているものなのかというふうなことは、おかのう上にあると正直言っておかれないわけですから、問題、やはり海の上の問題でございまして、それらの実情についてはどういふ原因でこうなっているのか、魚がすめるとかすめな

いとか、その海では海水浴ができるのかできないとか、いろんな問題があると思うのであります。が、それらの状況について、まず御報告をお願いしたいと思っております。

○国務大臣(長谷川峻君) 一般的な御答弁を申し上げまして、なお詳細は担当から詳しくお聞きいただくなりませうと思っております。

海上保安庁が確認している海洋汚染記録確認件数、昭和五十七年一月から十二月までの間に油の排出によるもの八十一件、そのうち船舶によるものが五百四十八件、陸上からのものが三十九件、その他五件、不明二百十九件、こうなっております。油以外のものといいたしますと、たとえば廃棄物、工場排水等、これが百三十八件、そのうち船舶からのものが二十一件、陸上からのものが百十四件、不明三件。ほかに赤潮によるもの百十五件、合計千六百四十四件となっております。

五十七年に発生した汚染確認件数を海域別に見ると、東京湾が九十一件、伊勢湾が七十七件、大阪湾が百六件、瀬戸内海、これは大阪湾を除きますが、これが二百六十件、その他の海域が五百三十件となっております。

こういう実情でございます。

○政府委員(山下文利君) ただいま大臣から御答弁ございましたが、若干ブレイクダウンして御報告いたしたいと思っております。

日本周辺海域で海上保安庁が確認いたしました海洋汚染の件数は、ただいまの大臣の御報告のとおり、五十七年におきましては千六百四十四件でございます。これは、前年の五十六年は千二百四十四件でございましたので、約一五〇%の減になっております。幸いにしまして、ここ四年間々々減少の一途をたどっております状況でございます。

この内訳でございますが、油の排出に起因するものが八百一十一件で七六・二%を占めてございます。約全体の四分の三でございます。それ以外に、油以外の排出が百三十八件の一三・八%でございます。これを地域別に、もう一度繰り返すようになりますが、見てまいりますと、大阪湾を除きます瀬戸内海が二百六十件で二四・四%、全国の約四分の一を占めてございます。さらに、大阪湾が百六件の一〇・〇%でございますので、大阪湾を含めた瀬戸内海で全国の三分の一を超す発生件数がござい

ます。それ以外には、東京湾、伊勢湾、それを合算すると全国の五〇%以上、これがこれらの地域で集中しております状況でございます。それ以外の地域につきましましては、件数としては非常に少のうござい

ます。

それから、発生原因を探ってまいりますと、赤潮を除きまして九百四十九件ございしますが、そのうち船舶からの発生が六〇%、原因者不明が二三・四%でございます。

そういうような状況でございます。

○瀬谷英行君 原因不明というのは、これは困るわけです。特に、原因不明だと対策が立たないでしよう。海のものとも山のものともわからないな

んという言葉があるので、原因不明だとそのまま対策が立たないということになっちゃう。

これらの汚染の状況をどうやって把握をしているかということですが、理屈から言いますと、この種の問題は厚生省の問題でもあるし、あるいはまた環境庁の問題でもあるしということになってくるけれども、これらの省庁はそれぞれ海洋汚染の状況を調査する船舶や何やら、その種の道具を持っ

ていないだろうという気がするのですが、運輸省のはかにも、環境庁もそれ相応の船舶を持って調査に当たるというふうなことがあるのかどうか。

もつぱら運輸省に限られているのか。運輸省の場合は、そうするところを中心になって責任を持ってやっているのか。その辺をちょっとお聞かせ願いたいと思っております。

○政府委員(西村康雄君) 現在、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律ではもちろん海洋汚染の防止の規制をしておりますと同時に、常時それを調査し、監視するというのが重要であると考えておりますので、法律の制度としてもそのような体制を予定しております。一つはこの法律の四十五条は、海上保安庁長官は本邦の沿岸海域における海洋の汚染状況について必要な監視をする

ということをまづたてまえておりました。そして汚染があったことを知ったときは汚染状況について地方公共団体の長に通知するということで、地方公共団体もまた汚染問題について関心を持つ態勢をつくらう。

それからさらに、御承知のように、海上保安庁が水路部というところで水路業務をやっておりますし、また気象庁は海洋気象部というところでやはり海水象の調査をしております。そこで、これらの水路業務や気象業務による成果、資料を海洋環境の保全と海上災害の防止に活用するという

ことで、これらのための科学的調査をやるといこともまた法律のたてまえておりました。

そして、このほか、運輸省の港湾局等がやはり現実には港湾の各区域において水質の調査をしております。あるいは港湾管理者が、港湾法に基づきまして港湾区域内の管理ということの一環として水質の保全に努めておりますので、やはりそういう意味での水質の調査をいたしております。

そういう機関がいずれも水質の調査をし、海洋汚染の監視をするという体制をとっているわけでございます。

○瀬谷英行君 広い海のことですから、その水質の調査をするとかあるいは汚染の原因を調べるとかいうことになる、これは大変な仕事になると

思います、われわれがちょっと考えてみただけで

置をされて、その種の海上の——もともと監視するのは汚染の状況だけだとは思いませんけれども、監視体制をどういうふうにとっておるのか、その点もちょっと具体的に報告していただけないか。

○政府委員(山下文利君) 現在、海上保安庁では、巡視船艇三百五十隻で、汚染の監視を含めまして、種々の業務に従事しておるわけでございます。

ただいまタンカールートその他の汚染地域につきましては、それらの船艇を配置しておるわけでございますが、特にヘリコプター搭載巡視船の場合には、巡視船から飛び立ったヘリコプターでもって幅広い監視が行えるということで非常に効率的でございますので、今後このヘリコプター搭載巡視船をどんどんふやしてまいりまして整備したい、このように考えておりますが、現在はお進捗中でございますので、必ずしも十分な状況とは言えないところでございます。

○瀬谷英行君 これは委員長に提案なんですけれども、いままでの話を聞いてみると、なかなかわれわれには想像つかないんです。それで、ヘリコプター搭載の巡視船がどういうふうにしてそういう海洋汚染の状況を監視するのか、あるいはそれらの廃油ボールなどというものは実際どんなふうになっているのか、こういうことは海の上のことなので、この委員会でもってやりとりをしただけではなかなかつかめないです。だから、やっぱり一度実地調査を委員会としてもやってもらって、それでそれらの具体的な問題について委員が実際に検分をする、こういう機会をひとつ持つていただくと、きょうあしたというわけじゃございませんけれども、その点、ひとつ御提案を申し上げたいと思います。

それから、もう一つお聞きしたいのは、有害液体物質等による汚染の防止ということで船舶からの有害液体物質の排出ということがございますけれども、こういう問題が一体具体的にはどういうものなのか、どうやって見分けがつくのか、海上

が汚染された場合、これまた私にはよくわからないんですけれども、その点その有害液体物質の内容と汚染の状況、こういったようなことも御報告願いたいと思うんです。

○委員長(矢追秀彦君) 瀬谷君の提案につきましては、後日、理事会において検討いたします。

○政府委員(西村康雄君) まず、今回の法律改正におきます有害液体物質の排出の規制について概要を申し上げ、次いで海上保安庁から実際の取り組みをどのような体制で行うかについて申し上げます。

今回、この法律の基礎になりました千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書に基づきまして、この附属書で有害液体物質の海洋への排出について規制をされたわけでございますが、今回の有害液体物質につきましては、海洋環境にとりまして有害と認められる諸物質、これは油以外のもの、かつ、とりあえずは船舶のバラ積み貨物として輸送される範囲のもの、いわゆるケミカルタンカーが運ぶ種類の液体でございますが、このようなものが実際に多数運ばれておりますが、それを運び終わった後、荷揚げをし、そしてその後にバラスト水を積み、あるいはタンクを洗浄するということになりますと、また新たな荷物を積み込むまでにそのようなバラスト水あるいはタンク洗浄水というものを海に捨てるという事態が生ずるわけでございまして、このようなものは従来、海洋そのものにおきましては比較的全体の量が少ないというふうなことで、あるいは残留性につきましては油ほどの問題がないというふうなことから規制が延ばされてきたわけでございますが、しかし海洋汚染防止をさらに進めるためにはこのような有害液体物質の取り締まりということをあえて条約でも規制しなきゃいかぬという国際的な合意が成立したわけで、今回そういう有害液体物質につきましては、直接廃棄するには廃棄する条件をどうするか、あるいはこれらを浄化するための設備を船舶にどのような義務づけるかということが

主たる内容になっているわけでございます。

実際に、これらの法律に違反した者に対してどのような取り締まりをするかというところは、確かに船舶の航行を直接監視するというのが非常に困難なわけでございまして、法律制度としまして、まず船舶の設備規制ということはかなり重視して、そういう形でまず第一的なフィルタをかけていくということが条約、法律を通じての考え方でございます。

○瀬谷英行君 たとえば海水が汚染される場合に、化学薬品とか有機物質とか、その種の有害物質でもって海水が汚染をされて、そこに泳いでいる魚を今度はつかまえてきて、魚市場を通じて家庭でこれを食べるというふうなこともあり得るわけですから、そこまで考えるというところ、とても魚はおちおち食べられないというところになるかもしれないけれども、海水の汚染というのが度を越すとそういう心配もしないわけにはいなくなってくるという気がするのでございます。その種の問題もこれは人体に及ぼす被害ということでは考えられることなのかどうか、そこまで運輸省では手が及ばないのかどうか、そういう点まで配慮をしているとその対策を講じておられるのかどうか、その点もお伺いしたいと思うんです。

○政府委員(西村康雄君) まず、有害液体物質による海洋汚染の大きな問題の一つは、陸上で産出された廃棄物の海洋投入処分規制でございます。

現在、この規制につきましては、すでに廃棄物の処理及び清掃に関する法律ということで、環境庁及び厚生省が中心になりました。そのような廃棄物の処理に当たりまして、特にいま御指摘のありました毒性が残留するものというものの海洋投入を厳しく規制しております。まず、これが第一次のなやり方でございます。

それから、御指摘のような、今度、毒性のあるものをケミカルタンカーで運びました場合の洗浄水あるいはバラスト水というものに含まれます毒性のものにつきましては、これは現在この条約の

体制では、有害と認められる液体物質をすべてA類からD類まで分類いたしまして、そしてその分類に従いまして捨て方を規制していく、こういう形になっております。

それで、たとえば一番厳しいA類に属しますものはクレゾール、アセトニアンヒドリン、二硫化炭素等、そういうような分類をしております。このような液体物質を国際的には全部格づけをするということで、そして格づけをされた物だけが一定の処理のもとに捨てるということが許容されるという仕組みになっております。そして、どのような毒性があるかということが調査されていない物質につきましては、これは一切海に捨てるということが許されないというところでございます。また毒性の強いものにつきましては一定の方法で事前処理をした場合に捨てるということが認められますが、その事前処理につきましては、各国のそのような取り組みが認められる体制でございます。わが国では海上保安庁がそのチェックをする、確認をする機関として指定することを予定しております。また場合によりまして、海上保安庁長官が指定する海上保安庁長官に代行する者がこのチェックを行うということもあわせて考えております。

○瀬谷英行君 取り締まる機関とすれば、具体的には海上保安庁ということになるわけですが。しかし、そういう毒物を海中に投棄するということ、なことは、やる方にしてみれば、夜陰に乗じて海へ行って投げてくるというところ、これはやりやすい仕事じゃないかと素人考えに考えるんですが、そういうことまでちゃんと取り締まりができるものだろうか。おかのう上ならば物を投げ捨てるということになると、これは穴でも掘って埋めない限りはわかるわけですが、ところが海の中だとこれは大変むずかしい。毒物を投げたのかどうか、何を投げたのかこれはわからないわけですが。だから、それらの取り締まりをやるということになると、海上保安庁だけではなかなかこれはむずかしいのじゃないかというふうに考えられる。

それから、ふん尿等のそういう人間の排せつ物の投棄なんです、現在でも海上に投棄をするといったようなことが現実に行われているのかどうか。特に、東京とか大阪とかいう人口が集中をしているところでは、そのふん尿の量だつて相当なものじゃないかという気がするのではありませんか、それらの投棄等についての規制あるいは行政指導等は、これまた運輸省の仕事として現にやっているのかどうか、具体的な事例はどうなのか、その点もお伺いしたいと思います。

○政府委員(山下文利君) 海上保安庁で把握しております尿尿とか尿尿浄化槽汚泥の廃棄物の海洋の投棄量は、五十七年におきましては四百九十一万トンでございます。このうち、東京、横浜、川崎のような大きな都市を控えております第三管区海上保安本部管内での積み出しは二百二十二万トンでございます。さらに、大阪、神戸のような大都市を抱えました第五管区本部の積み出しは八十二万トンでございます。

このたゞいま御審議いただいております海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律によりまして、廃棄物の排出船による尿尿等の排出につきまして、その廃棄物の排出船を登録してございまして、さらに、自動航行記録装置の設備とか、そういうものの構造設備面の技術基準を定めまして、適正にそういったものが排出できるように確保しておる状況でございます。

○瀬谷英行君 たとえば東京湾を考へてみたところ、東京湾周辺の人口は、優にこれは二千万以上になるわけです。この二千万、三千万という人たちの排出物は簡単に焼却できるというようなものじゃないと思うし、勢い海へ投げるということになると思うんです。ずいぶん前になると思いますが、やはりその種の話を聞いたことがあるんです。東京都なんかでは専用のふん尿の運搬船を持っていますという話を聞きました。何でも名前が黄金丸というのであるほどと思つたんですが、いまでもやっぱりそういうような船が使われているのかどうか、それからどういふところにそれが投棄

をされているのか、その点もお伺いしたいと思います。

○政府委員(山下文利君) ただいま御指摘のような船を持っておるようでございます。そういう船を使ひまして日本周辺の海域で投棄いたしましたものはかの船あるいは人体に影響のないような場所を指定いたしまして、その海域に捨てるような形になっておるわけでございます。

そこで、海上保安庁では、海洋の投棄物を投棄していい海域、これを違反してそれ以外の海域で投入するようなことがあってはいけないというの、その監視をしておりますし、それから投棄する場合に一定の基準にまで薄めると申しますか、影響のないようにしてから投げるということになっておりますので、その違反がないかどうか、こういうことを常時パトロールしております。巡視船艇、航空機でもって監視しておる状況でございます。

さらに、海洋投棄物が積み出される港において随時立入検査等を行ひまして、抜き取り検査で基準に合つておるかどうか、こういうこともチェックいたしまして万全を期しておるところでございます。

○瀬谷英行君 品物の抜き取り検査ならわかるけれども、こういうものはどうやって抜き取るのか、海上保安庁の仕事はそこまで及ぶのかどうか、これはなかなか大変だと思ひます。前にもこの種の話を聞いたことがあるんです。沿岸にその汚物が流れ着いたところが、その投げる方の船が、本当ならば沖の方まで持つていつて投げる、黒潮に乗つかるようにして投げることにしているのだと。だから、本来ならば大島沖で投げるというのを、めんどくさいものだから手前でもって投げちゃった。見つかつてから、おお、しまった……といったような話があつたというのを聞いたことがあるんですけれども、現在でも黒潮へ持つてつて、こへ乗るようなやつで投げておるのかどうか。先ほど、いろいろな有害物質等も黒潮に乗せて流すような話がありましたけれども、この

種の汚物も同様なのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) 海洋汚染防止法では、これは陸上からいふ言われたような積み出されました尿尿の処理を決めておりますが、これは沿岸から五十海里以上離れたところというのをまず決められております。そして、捨て方としまして、これは拡散型と申しまして、まず海面下、海の上でやると広がつてしまひますので、海面下から出すということ、必ず走りながら出すという、こういう要件を決めております。実際に五十海里と申しますとかなり離れた距離でございます。伊豆七島のはるか沖の方へ出ないことのような排出ができないというたてまえになっております。

したがひまして、この近海のパトロールでそのような状況を見つけたときは直ちに違反として取り締まるということ、現在海上保安庁がやはりその沿岸海域をやつておりますので、これは比較的網にひつつかかるといふことで、取り締まりがかなり期せられていふと思ひます。

○瀬谷英行君 ふん尿から、あるいは有害液体物質から海に投げて処理をするというのがずいぶんいろいろあるというのをいまさらながら思ひ知らされるのでありますが、たとえば原子力の廃棄物といふたようなことになりまして、これまた問題がむずかしくなつてくるわけでありまして、この種の問題もやはり保安庁でもって規制の対象としていま処理をするようになっておるのかどうか、これは科学技術庁といふたようなところとも関連をしてくると思ひますが、その点はどうなんでしょうか。

○政府委員(西村康雄君) 法律の制度といたしますと、きょう議題とされております海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律は、このような放射性物質の廃棄につきましては適用をしておりません。これらはいわゆる放射性物質に關します關係の三法等でそれぞれの態様によりまして規制をしていふところがございます。これらの法律ではもちろん海洋投棄について厳密な規制をしており

ます。そして、それは内閣総理大臣の確認を受けて一定の基準に合つていふことを確認を受けた場合にのみ捨てるということが許されております。そういうことで、現実には実際にどういふところに捨てるかというところは非常に慎重を期しているわけでございます。現実には廃棄をしていないと聞いております。

○瀬谷英行君 海というのは非常に広いし、また簡単に証拠をつかみがないといふこともあるし、ますから、海に物を投げるというのには、考えようによつては非常に安易な方法なんです。だから、この安易な方法でもって海を汚染されるということになると、やがてその被害というものはばかにならない事態になるというのをわれわれも真剣に考えなければならぬといふふうに思ふのであります。けれども、そうすると、船そのものの構造からして相当考えなきゃならぬことになるのじゃないか。まず、船会社の設計段階においていろいろとやつていかなきゃならぬということになると思ふんですが、船会社の設計段階から造船所における造船の段階等においても監督をし、行政指導をしということになつてくると思ふのであります。が、そこまで手を伸ばすということになると、これはなかなかえらい仕事になつてくると思ふのであります。が、運輸省自体にその種の専門家、設計段階から造船の段階等に至るまでの指導が行い得るような体制になつていふのかどうか、そこは一体どういふところが所管をしておるのか、その点もお伺いしたいと思います。

○政府委員(野口節君) いま御審議をお願いしております新しい海洋汚染防止法では、船舶に対してまして構造とか設備につきましてまた新しい規制が加はることになっております。それからもう一つ、この構造設備規制の適用の仕方でございますけれども、建造の年月その他、船舶の種類等に応じまして若干複雑になつておりますので、私も一九七三年にこの条約が採択されて以来、海運業界及び造船業界、それから実際

に、後で申し上げますが、船舶の検査を実行してまいります。地方海運局、そういうのを含めまして、十分協議を行い、その条約の内容につきましても周知徹底を図ってきたところでございます。

私どもの検査の関係では、全国約六十カ所に地方海運局というものがございまして、そこに船舶検査官というのを配置しておるわけでございまして、この海洋汚染防止法に関する関係の構造設備につきましても、やはり地方におります船舶検査官を活用して実施していくというふうに考えております。こういうことで、できるだけ円滑にこの業務が遂行できるようにこれから努めてまいりたい、こういうふうに考えております。

○瀬谷英行君 日本は幸いにして、たとえイラン、イラク周辺のように油が大量に流れて海上を覆いつくすといったような、それほど大きな問題は生じておりません。しかし、油だとか廃油ポールだとか、この種のものが流れ出すと漁業にも甚大な影響を及ぼすし、環境を汚染することもはなはだし、また衛生上も非常に不安がある、こういうことになってくるのであります。これらの海上汚染をする油といったようなものを有効に使うとか、利用するとか、処理をするとか、こういうような方法は現在どのよう研究されているのかどうか、そういう余地はあるのかないのか、その点もお伺いしたいと思ふんです。

○政府委員(西村康雄君) ただいま、ちよつと先生の御質問の趣旨が必ずしも明確に受け取れなかったのですが、現在の廃油の処理を有効に今後もう少し活用できるかという御趣旨かと思ひますが、現在、各廃油処理事業者は、そこで回収した廃油を適宜やはりそれは他の物質と分離して、できるだけ油分を取り出して、そこで再び、余り質のよくないあれでございまして、燃料として再生使用するという程度のことではいるということとでございまして。さらに今後、スラッジ等から有効に他の化学的な成分を抽出するということが進みますと、もう少し資源として今後活用することが開かれると思ひますが、まだそのような研究が

進んでいるというふうには聞いておりません。

○瀬谷英行君 これは素人考えで、なかなかむずかしいだろうというところはわかるんです。ただ、海の上に油が出てきた、あるいは廃油ポールなんというのはいくつかある。これをどうもあつただけじゃいようがないので、こういうものをたまたま上げて、そしてこれを活用するといったようなことを考えたならば大変に有効じゃないかというふうに素人考えで考えるものですか、そういうふうな研究が進んでおるのかどうか、こういうことなんです。もし、できることならば、そういう研究等も積極的にやったらいいのではないかと気がいたしましたから、その点をお伺いした、こういうわけなんです。必要性としてはこれはお認めになつていただけるのじゃないかと思つたから聞いたわけで、これらについて専門的な知識があるわけじゃないので、その点、もし研究機関等がその種の研究を行っているということであれば大変に結構な話だと思つたのですが、その点はどうなんですか。なければいいです。しようがないです、これは。

○政府委員(西村康雄君) いまお示しのような、まだ回収した廃油ポールを有効に活用するということまでいってございせんが、一つの問題としてありますのは、たとえば油が大量に流出した場合には、中和させるような形でこれを乳化する処理をいたしますが、それをもう一度もとへ戻して油として再使用するというような技術は開発されております。そういう形で流出した油を回収して再使用するというようなことがございまして、いまお示しのような、本当の廃油をどうするということはまだ研究されていらないように思ひます。

○小柳勇君 いまの汚染の問題で、関連して一問ですが、ことしの四月にベルン湾に油が流出しまして相当汚染をいたしました。それで、わが国も大変影響がありますし、国際協力の関係から海上保安庁や関係省庁並びに民間からもその専門家が派遣されて現地調査をしております。その結果、どういふことを勉強してお帰りになつたか。

将来、日本の沿岸でそういうものが起こつた場合に、ベルン湾のような大きな汚染が起こつた場合に早急にこんな対策があるのだという具体的なものが、勉強になつて、しかも具体的に活動ができるのかどうか、そういう点を御説明ください。

○政府委員(西村康雄君) まず、今回のベルン湾の原油流出事故につきましては、調査から申し上げますと、これは海上保安庁の担当課長、それからそのほか外務省、通産省の課長等、調査チームをつくりましてベルン湾の沿岸諸国を回つてきたわけでございます。

その結果、実際のこれらのクウェートからずっと南の各国におきましては、まだ、新聞で報道されましたような意味での沿岸の汚染という状況は確認できませんで、一部のごくわずかの廃油ポールが見えたといふことはございまして、それも一体いつでできた廃油ポールか、これも確認できない状況でございます。一部に言われましたようなデサリプラントが汚染され飲料水等に重大な影響があるとか、発電に影響があるとかいふような事態もまだなかつたわけでございますが、沿岸各国ともまだ原油流出の根拠が押えられていない現状では、汚染防止のための体制づくりを一生懸命やつていたということで、具体的に日本等各国から具体的な援助を、こういうものが欲しいといふような問題はなかつたようでございます。

ただ、わが国としますと、今後ベルン湾の沿岸におきまます被害がもし拡大してきた場合にはその防除のための国際協力をするべく、たとえば防災の専門家、油除去のための専門家を派遣するなり、場合によりまます、もし本場に必要なら油を回収する船等、油回収のための実施について何が協力できるかといふことを検討している状況でございます。

に申し上げたいのは、わが国にも比較的大型の回収船もございまして、実際の事故が起きたときには、それらの資機材を一カ所に集中して使用する等すればかなりの防除ができる、ただ状況によりましては、もちろん完璧を常に期すというわけにはまいりませんが、かなりの程度に防除ができるだろうというふうには考えておる次第でございます。

○立木洋君 船特法の一部改正について若干お尋ねしたいと思ひますが、雇用の状況ですけれども、船員の求職者状況というのはどういふふうになつてゐるのか、まず御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(小野維之君) お答えいたします。昭和五十七年の十二月末現在、船員職業安定所に受け付けております求職者数が九千九百五十三件でございます。

○立木洋君 その求職者の年齢別構成というのはどういふふうな状況になつておりましたか。

○政府委員(小野維之君) 年齢別構成は、全体はともかくといたしまして、ちよつと御質問の趣旨と変わらぬかもしれませんが、三年前と現在と比べてみまして、求職者数自体が外航では減少傾向にある、それから漁業はほぼ横ばいで、内航が非常に増加しております。この増加しております内航、この中で特に増加をしておるのが四十歳以上の人たちである、こういうような傾向でございます。逆に二十歳代については求人はいくさんありますけれども求職者がほとんどない、こんな形になつております。

○立木洋君 おたくの方からいただいた資料ですが、けれども、確かに内航が急増しているという状況が出ております。これで見ても、二十代、三十代、四十代、つまり働き盛りの方々の求職者の状況を見ても、大体五六割ぐらいです。それから五十歳代が三七・八割。大変な状況だと思ふんですが、こういう大変な雇用情勢の中で現在中核六社あるいは中核六社の各系列で五十七年度の減船がどういふふうになつてゐるのか、それか

らまた五十八年度の減船計画がどういうふうにな
っているのか、御説明いただきたいと思ひます。
○政府委員(小野維之君) 實は、ちよつと私の方
の所管でございせんので、調べてまいりました
のが五十七年度中の増減でございす。五十七年
度中には中核六社で増加船腹が三十四隻、減りま
したのが五十二隻、これは社有船の問題でござい
ますけれども、差し引き十八隻、船腹量にします
と五十万総トン程度の減少となつておるといふ程
度のデータをつかんでおります。

〔委員長退席、理事伊江朝雄君着席〕
○立木洋君 これは船舶局長が知つてゐるのじや
ないんですか。局長はどこに行つたのだらう。
五十七年度の状況はわかりましたけれども、五
十八年度の減船計画なんかにつてはわかりな
りません。

○政府委員(小野維之君) まことに申しわけあり
ませんが、ちよつと調査をしてきておりません。
○立木洋君 私の方で、これは大臣、ちよつと聞
いていただきたいんですけれども、いま各系
列の雇用協議会が三月以降いろいろ労使の間で交
渉がされてゐますけれども、これは海運政策とし
てそれぞれの系列の船舶会社が勝手に減船をする
というわけにはいかぬわけで、そういう状況につ
いては運輸省もやっぱり十分にかんでおかなけ
ればならない状況だと思ひます。これを私たち
の方で調べてみましたら、日本郵船の系列では減
船が十隻、それから商船三井の系列で減船が八
隻、それから川崎汽船七隻、山下新日本七隻、昭
和五隻、ジャパンライン十八隻、合計五十五隻が
五十八年度の減船計画としていま提起されて協議
されてゐるんです。これは大変な事態だと思ひ
ますが、こういうのは当然運輸省としてつかん
でおかなければならないわけですが、こういう点に
ついては運輸省がつかんでゐるのかどうなのか。
これはもちろん海運政策にも重大なかわりがある
でしょうが、船員の雇用の問題についてもこれ
は重大な問題として考えなければならぬし、こ
ういうむづかしい雇用不安をおおるような提案を運

輸省としてはどういうふうな指導されていくの
か、その点についてのお考えをお聞かせいただ
きたい。

○政府委員(小野維之君) 先生がいまおっしゃ
いした数字というのは、船社の方から社有船の減
船計画として提示されてゐる数字であらうかと
思ひます。実際の系列ごとの労使協議の結果は、
それ以外に労務提供船というふうな形で船がご
ざいまして、現在、ちよつと大まかな数字にな
つて恐縮でございすけれども、外航船社の中で
グループを組みまして全日海と協議を行つてゐる団
体が三つつづつてございす。外航労務協会と外
航中小船主労務協会、それから協同船主労務協
会、三つございす。

〔理事伊江朝雄君退席、委員長着席〕
この船主会が持つてゐる船と、支配下におきま
して運航してゐる船の合計が約七百隻前後でござ
いす。そのうちの社有船というのは四百隻程度で
ございまして、残りの三百隻程度のものが労務提
供給というふうな形で運航されてゐるわけでござ
いす。したがつて、私どもの方はその社有船が
どういふふうな減船かと申しますよりは、労務提
供給を含めた配乗隻数がどう変化するかというこ
とを船員局の方では船員雇用のサイドから気をつ
けておるわけでございす。

これは全日海との話し合いの中で、社有船をた
とえば十隻減船すれば原則は二対一ということに
なつておりますけれども、今回、先生がおっしゃ
いますように、大変大量でございすので二対一
というふうなことになるのではないかとと思
ひますけれども、いまそういう結論が系列ごとに
まだ出ていないということで大変心配はしてござ
いすけれども、いまのところまだ見通しが立た
ないという状態でございす。

○立木洋君 小野さん、あなた、さつき聞いた
ら、状況は具体的にはわかりませんと言つたけれ
ども、いまの状況ではそういう説明では困るん
です。心配してゐるのなら心配してゐるような対策
を立てないといけません。これは純減なんです、私

が言つた五十五隻というのは、ですから、これは
非常に大きな雇用問題で影響が出てくるわけだ
から。

大臣、この問題というのは、御承知のように、三
十数次にわたつて計画造船というのが毎年やられ
てゐるわけなんです。それによつて近代化船という
のがどんどん指定されて建造されてきてゐるわけ
ですが、この近代化船の大きな目的というのは、国
際競争力に勝つて、そして日本人の船員の職域の
拡大を図つて雇用の安定を増進するのだ、こうい
うふうなことになるやられてきた。だから、実際
には十八名の乗組員でがまんしてくれということ
で、いろいろ実験などもやつてきたことで強行さ
れたわけなんです。しかし、定員の少ない近代化船は
現在次々にふえていくわけですが、その上にいま
言つたような減船計画、これがこのとおりになつ
ていけばこれは大変異常なことになるだらうと言
わざるを得ない状況なんです。こういうふうなや
り方では、職域拡大どころか雇用不安をつくり出
すというふうなことにならざるを得ないので、こ
ういう失業船員を出さないような、そういうむづ
やな計画というのはこれは当然きちつと指導をし
てやるべきだと思ひますが、大臣の御見解を伺つ
ておきたい。

○国務大臣(長谷川峻君) 私は船員の雇用に多少
気を配つてゐるつもりです、専門家がございま
せんが、とにかく日本の場合には大変な時代に入つ
てきた。船そのものが余つてきた。そしてまた、海外
の船員がふえてくる。せつかく大学や学校を出
ても自分たちの行く職場がない。これが一般論で
す。そんなことからしますと、こういうもの
のに対する船員をあっせんする団体やらいま出て
もおりますし、そして、いかにまた残つた諸君が効
率よく、余りいま下のの方のデグリーでやつたやつ
を資格をよけい取らして給与をよくして安定させ
るかという形をいまとらうとしてゐるわけなんです。
その間のずれがいまのような話になつております
ので、問題はそのずれをどうなくしていくかとい
うことを注目してゐるわけでありす。

○立木洋君 そういう船員の求職者について十分
に雇用を拡大していく、そういう施策を進めてい
くという形になつてゐるわけですが、そうしてつ
くられた雇用促進センターがあります。これが外
国船への配乗あっせんの実績の状況というのが五
十三年以降どういふふうになつてゐるのか、それ
をちよつとお尋ねしたいんです。

○政府委員(小野維之君) 外国船への雇用センタ
ーがあつてしまつた状況でございすますが、五十
三年以降でございしましたか。

○立木洋君 はい。
○政府委員(小野維之君) 五十三年が三百三十二
名、五十四年が千五百三名、五十五年が千八百五
十五人、五十六年は千三百四十一人、こんな状態
でございす。

○立木洋君 その内訳ですが、離職船員と雇用船
員との区別があると思うんですが、その比率、
それが各年どういふふうになつてゐるでしやう
か。
○政府委員(小野維之君) 比率をちよつと計算し
てまいりませんでしたが、五十三年が、離職船員
が三百十六名に対して雇用船員は十六名でござ
いすから、五〇程度でございす。それから五十
四年には、三百七十八名の離職船員と千二百二十五
名の雇用船員。五十五年には、四百七十六名の離
職船員と千三百七十九名の雇用船員。五十六年
は、四百七十七名の離職船員と九百三十四名の雇用船
員。だんだん離職船員と雇用船員の比率というの
が、五十三年がちよつと交つておりました、後
の方では逆転をして雇用船員の方が多くなつてお
る、こういう状態でございす。

○立木洋君 この雇用船員の中で中核六社が占め
てゐる比重というのはわかりますか。
○政府委員(小野維之君) 五十三年の十六名とい
うのは全部、六社のうちのある一社でございま
す。五十四年が中核六社は雇用船員のうちの四
四%ほど、五十五年は五〇%、五十六年は五五・
八%、約五六%ということになつております。

○立木洋君 大臣、これもこの法の精神から言
うとちよつとおかしいんです。いまお話をありまし

たように、離職船員というのは、五十三年度だけこれは三百十六対十六です。雇用船員が十六名。それから五十四年、五十五年、五十六年というのはそれが全部逆転している。つまり雇用船員の方が大幅に増加している。

これは、この法案を審議したときに、御承知のように、昭和五十二年十一月二十二日、これは田村国務大臣が答弁されている内容ですが、「本法は、離職船員の雇用促進が主たる目的であり、船員雇用促進センターの事業は、これに対処するため、船員雇用対策の一環として行われるものである」と理解しております。「センターの設立後の運用につきましては、「配乗についても離職中の船員の職域の確保を優先的に考えることとしております。」（衆議院でもこういうふうに答弁されて、この法案の精神を述べられているわけです。また、五十二年十二月八日に行われた参議院での審議の席上でも、これは当然離職中の船員を最優先にする、こういう考え方で異議がないかという質問に対して、当時の高橋船員局長は、「優先的に扱うことにつきましては、さように考えております。」（こういうことになっているわけです。）

ところが、離職船員が優先的に扱われたというのは五十三年度です。そして、御承知のように、現在、先ほど求職者の状況を聞けば、一万人近い人々がいるというわけでしょう。ところが、この雇用船員というのはすでに現在船会社籍がある人でしょう。こういうふうな精神に反したようなやり方で実際にこの雇用促進センターがやっているというふうなことは、これは全くわれわれとしては理解することができないし、離職者を優先でやるというふうなやり方に戻していく必要があるのではないかと思えますけれども、大臣、いかがですか。

○政府委員（小野雄之丞） その前に、ちょっと御説明をさせていただきます。

雇用の離職者の求職状況は一般的にはそうなんではないかと、外航の中で、持っております免状の種類によりまして、大変に求人と求職の間に

アンバランスがございます。たとえば外航で、甲種船長、今後一級海技士ということになるわけでございますが、この甲種船長の求人倍率は一・二倍、甲種機関長、一級機関長の方の倍率に至っては四倍というふうな、つまり職を探している人が四人あつて、職につきたいという希望を持っている人は一人しかいない、こういうふうに機関長の場合にはなっております。逆に、外航でも乙種一等航海士になりますと〇・五倍、二人仕事で欲しいというのに対して一人しか仕事がない、一等機関士の場合には〇・七倍、こういうふうな職員間でも非常にアンバランスがございます。

そこで、離職船員の場合には、センターの話し入りますが、センターの場合には、外国船に配乗するには、ワンクルー、一つのクルーをつくりまして、向こうの二十五名なら二十五名、十六名なら十六名、十八名なら十八名というクルーをつくらせて提供しませんとあせんが成立しないわけでございますが、センターに登録されております離職船員もただいまの職安の方の比率とほぼ似たような状態になっておりまして、クルーが組めないというところが非常に大きな原因になっておるわけでございます。したがって、たとえば五十六年度の四百七十七名というのは、甲種船長、甲種機関長をそろえられた、そのところに抑えられてそして四百六十六名になるというふうな形が出てくる、雇用船員の方にはそれがたくさん残っておるということでございます。

○立木洋君 小野さん、それは技術の内容があったり、どういうクルーを組むかとか、あるいはまた本人の要求とか、いろいろあるから、それは困難があるというところはわかります。全然そういうことを無視しているわけじゃない。しかし、安易な対策に流れてしまふというのは、この法の精神からいって間違ひじゃないかというのです。実際状況を先ほど言われたのは中核六社でしょう。中核六社の占めている比重というのが五十四年度が四四・四％、五十五年度が雇用船員の五〇・〇％、五十六年度は五五・八％、つまり五六％近くが雇用船

員の、中核六社の余剰人員のいわゆる処理機関みたいになされているわけでしょう、このセンター自身が。そういうことでは法の精神とは違つたのではないかと。それはいろいろ問題があつても、十分に調べて、いわゆる自分が要求している仕事の内容等々もよく検討しながらやらなければならぬ。

大体、会社の状況を見てみますと、日本郵船、これは五十四年度の決算で三十九億円が純益です。五十五年度は六十八億の純益、五十六年度の決算六十五億円の純益。大阪商船三井、これでは五十四年度の決算では三十六億、五十五年度が三十七億、五十六年度が五十八億の純利益。こういうふうにして、ふやしてきている。

つまり一万人ぐらゐの実際に失業者がいるわけですから、それを職域を拡大してどういうふうにして仕事につけていくかというののためにやられていくこれは内容ですから、それが中核六社のいわゆる余剰人員を消化するという形にしてしまふと、これは法の精神から違ふんです。それはならないという、最優先はいわゆる離職者、これに対する職域の拡大、これを最優先するのだということが五十二年に検討されたときのこれは精神なんです。それから、そういう立場でやはり法を実施していくというふうにしてもらわないと、これは法自身が行き止まりになってしまうというところになるのではないかと。この点についての大臣の見解を伺っておきたい。小野さんはいいます。大臣、これは政治的な判断ですから。

○国務大臣（長谷川峻） 全日海の諸君とも会しまして、そういう問題については一番熱心なのが全日海ですから、その諸君がこういう状況をどう見ているのか、同時に、このデグリーの問題が大変問題になっていますから、それらとあわせてつ、いかにわが国内に既のあるところの海員諸君が遊ばないようにするかということをやっておりますから、その中にもお話をやつがどんなふうに進み込まれているか、どんなふうな欠陥があるか、私の方でもまたひとつ勉強してみます。

○立木洋君 外国船に乗るということは大変な労働条件の低下になるんです、本人にしてみれば。たとえば賃金が低いとか、あるいはボーナスが出ないとか、あるいは船員保険もきかぬとか、失業保険も受けられないとか、いろいろな問題が出てくるわけですね。

いま、確かに船員の雇用状況というのは大変な状態にある。そして、先ほど申し上げましたように、海運業においてもいろいろな問題があるから大変な減船の異常な事態も進行するかもしれないという状況にあるわけですから、ここらあたりでやはり運輸省がきちんとこの海運行政を見定めながら、いわゆる働いている船員の方々にそういう失業の不安を与えない、さらに失業者に対しては十分にこの法の精神に基づいてきちんと対策を立てられるように正しい実施の仕方をしていただきたいということを強く要望して、私の質問を終わります。

○柄谷道一君 同僚議員の方から、ペルシャ湾におけるノールズ油田の原油流出事故でペルシャ湾一帯が油の汚染によって重大な危機にさらされておる、この指摘はあつたところでございます。言うまでもありませんが、日本は周囲を海に囲まれた島国でございます。しかも、わが国のエネルギーは、近年、代替エネルギー、新エネルギーの開発が急速に進んでいるとはいへ、現状においては大半は石油に依存しているわけでございます。したがって、大量の原油を積んだタンカーが毎日わが国の港に入出港しておる、これが現状であらうと思ひます。したがって、船舶からの流出油事故対策というものはきわめて重要な政治課題であらう、こう思ふわけですね。

そこで、仮にわが国の海域内で二十万トンクラスの大型タンカーが海難を起こしまして大量の油が流出した場合、これは沿岸漁民ばかりではなくて、臨海施設やその他国民に重大な被害を与えることが予測されるわけでございます。そこで、そういう場合の流出油防除対策は果たして十分なのかどうかというところに一つの問題が生ずるわけ

でございます。

私は、本法第三十八条で、船舶からの油の排出事故があった場合、その船舶の船長から最寄りの海上保安部に通知する義務が課せられておること、そしてその通知を受けた海上保安部が、管区保安本部にこれを連絡して、保安庁所屬の船舶及び各港灣に設置されている流出油防除連絡協議会に通報を求め、官民協同してその排除に当たるというシステム、そして本法によつて設置された海上災害防止センターにその流出油防除処置を命ずることができ、一応、体制的には整備されるわけでございます。

問題は、その防除に当たる船舶の実情ということになると思ひます。本法三十九条の四で、総トン数が五千トン以上のタンカーは、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海など運輸省令で定める海域を航行する場合は、一時間に四十キロメートル以上の油を回収できる油回収船を配備することが義務づけられており、現在、陸上の基地に油回収船が共同配備されておることと承知いたしております。

しかし、これは世界に例を見ない日本だけの規制でございます。民間負担という面からも問題があり、かつ四十キロメートル回収できる二百トン足らずの回収船では防除体制としてはきつめて不十分と言わなければなりません。もちろん、このほかに、海上保安庁は重要港灣を管轄している保安部においてオイルフェンス展開船、油回収船を配備しておりますが、これも二百トン前後の船舶でございます。各港灣建設局の方にも約二千トンのクラスの油回収船を置いておりますけれども、これだけでも十分と言えません。その他石油コンビナート防災法によりまして油回収船を配備いたしておりますが、これも小型船舶でございます。このように、こう言つては失礼でございますけれども、ミスマッチ程度の小型船舶を総動員いたしても、波が高いという場合はこれはなかなか回収がむずかしくて被害がどんどんと拡大していく危険があるわけですね。

そこで、近年、大型の一万トンのクラスの油回収船を国の予算で建造して、海水と油を一挙に吸い込みながら船内で油と海水を分離しつつ早急に油の回収ができるということが技術的に可能であるということが言われ、かつ全日海等でもその大型油回収船の建造とこれを重要港灣に配備する必要があるということが強く指摘されておるわけでございます。

こういう面について、運輸省、海上保安庁として積極的に取り組む意欲をお持ちなのかどうか、端的にお伺いいたします。

○政府委員(山下文利君) たいだいま先生から御示唆いただきました流出油の防除体制は、まずそのような体制で臨んでおるわけでございますが、数の上では十分準備しておるつもりで回収船はございますが、まだまだ必ずしも十分とは言えないという御指摘でございます。ただいまの一万トンの級の油回収船の建造はどうであらうかという御示唆でございます。私どもとしては勉強をしておる前に研究、検討していただきたい、このように思っております。

○梶谷道一君 運輸大臣、国家予算非常に窮乏している現状でございます。この実現にはいま保安庁の方で前向き検討というお答えがあつたんですけれども、なかなかこれは壁は厚いと思つております。

そこで、私はこの問題について、やはり運輸大臣自身が不測の事態に備えた油防除体制を充実するという観点から、これは国益のために不測の事態を防除する、このような試みは前進させる必要があろう、こう思つております。大臣のお考えはいかがでございますか。

○国務大臣(長谷川峻君) おつ、海上保安庁の記念日で、私、東京湾で船にずっと三時間ばかり乗りまして、いまのオイルフェンスの船、作業をしてる模様等々を改めて現地で見ただけであります。これはやはり大事なことでございまして、油が多少いまい安いと言つたて永久に買わなければなりませんし、また事故を起こしたら最

後、大変なことですから、その一万トンがすぐい必要かどうかは別として、組合の諸君なりあるいはまた技術者の諸君に模様を聞きながら勉強し続けよう、こう思ひます。

○梶谷道一君 ぜび、この問題は、少なくとも来年度予算で調査費等を計上して、島国日本、しかも重油にエネルギー源を頼らざるを得ない、こういう日本の実態に照らして万全の対策がとられるようにこれは強く求めておきたい、こう思ひます。

次に、今回の改正はMARPOL 73/78の議定書の附屬書IからVに基づく国内法の整備でございます。その附屬書Vに船舶からの廃棄物の排出の規制が定められております。これに關連する問題でございますけれども、最近わが国の港灣内に海上浮遊ごみが非常に多い。このために小型船舶が、あるときはプロペラを曲げましたり、あるいはビニール類が、船のエンジンで冷却させるために海水を取り入れておる取り入れ口、いわゆるシーチエスに詰まつた結果航行不能になるという事故が出まして、航行安全上非常に多くの問題が出ておるわけでございます。

そこで、これらの海上浮遊ごみは船舶から廃棄されるものというよりも、むしろ大部分は大雨の後の河川から港に流れ込むもの、ないしは港灣の岸壁から不法に投棄されるものが非常に多いというふうに私は聞いておるわけでございます。したがって、船舶からの廃棄物だけを規制しても港灣内における海上浮遊ごみをなくするという対策としては万全ではない、こう思つてございまして、これらのごみの回収体制が一体どうなっているのか、これをお伺いいたしたい。

○政府委員(山下文利君) 港灣区域内におきましては、港灣管理者が管理業務の一環といたしまして、必要に応じてみずからごみ回収船をもちましてごみの回収を行つております。さらに、主要港灣では、民間団体等から成ります清港会がございまして、これがごみ回収等を行つております。海上保安庁の船その他がごみの発見をいたし

ましたら、直ちに通報いたしまして、これらは回収しておる状況でございます。

さらに、先生の御指摘のように、河川等から流れてくるごみ、そういったものにつきましては原因者のところで押さなければならぬのじゃないかという御指摘もございまして、各港灣内ごとに、港灣管理者、それから河川を管理しております建設省関係者、そういった関係者が集まりまして連絡協議体制を整えまして、港灣の美化、清掃、こういったことに努めてまいりたい、このように思つております。

○梶谷道一君 いま御答弁のありました清港会でございますけれども、九州地方では退職船員の会に協力を求めているという事例もあると承知しておるわけでございますが、こういう制度を全国的に育成して、退職船員というものを積極的に活用しつつ、ごみの回収、港灣の維持というものを図つていくということがきつめて有効な私手法であらう、こう思ふことが一つ。

それからもう一つは、いま御答弁にもございましたけれども、実態はキャッチボールが行われてるんです。このごみの原因者は一体何なのか。河川だとすれば、これは建設省になるわけですね。また、これは海上保安庁ではないか、いや、これは運輸省の港灣局ではないかということ、この問題を指摘いたしまして、その原因者をめぐってキャッチボールが行われて、なかなか対策が前へ進まない、これが現状だと言われておるわけでございます。

そこで、建設、海上保安庁、港灣局などの関係者を網羅する連絡協議会、これはすでに設けられていてあるところもありますけれども、これをもう少し充実をいたしまして総合的施策でこれらの対応に当たる、これは縦割りの行政の欠陥をそういう面でカバーしていく、こういう対策がきつて必要であらう。この現に出たごみの回収、そして原因者というものを求めつつその大もとを断つという対策、この二つが並行しなさんと、この問題の解決はなかなか進まない、このように認識するもので

でございます。私の意見に向かつての前進が約束していただけますか。

○政府委員(山下文科君) 二つの御指摘でございますが、最初に退職船員の活用のお話でございますが、これは港ごとの清港会の実情に依りまして育成強化していきたいと思っておりますので、その場合に退職船員の活用というのはいくつかの方法であらう、このように考えております。

第二点につきましては、先ほどもちょっと御説明申しましたが、関係者間の連絡調整を緊密にしていける方法を考えてまいりたい、このように思っております。

○柄谷道一君 全日海では、前者の方について大会等でも積極的に協力しよう、こういう方針が打ち出されているわけでございますから、大臣、全日海とよくお打ち合わせを願ひまして、これから経験に富む退職船員というものを十分に活用する、こういう体制についてひとつ御努力をいただきたいと思ひます。

次に、船特法の一部改正法案について御質問いたしますが、九十六国会におきまして船員法及び船舶職員法の一部改正法案が可決されました。その附帯決議として、当参議院の運輸委員会においては、「船員制度の近代化に当たつては、日本人船員の知識と技能をいかに、職域の拡大に努めること。また、「日本船を中核とする我が国商船隊の整備を促進し、日本人船員の雇用の安定、拡大に努めること。これが附帯決議として議決されているわけでございます。

また、衆参両院の運輸委員会において、「STCW条約の国内実施及び船員制度の近代化を円滑に推進し得るよう既成船員及び新規船員に対する教育の充実を図ること。」も議決されております。

ところが、私はこの議決が、船員労働行政をつかさどる運輸省として、この議決に基づき着実にその施策が前進しているのかどうか、この点についてまだまだ十分ではないかと思ひます。

同時に、私は、かつて中央職業安定審議会の委

昭和五十八年六月三日印刷

員を務め、また長く社労委員会にも所属しておられたわけでございますが、都度、私が主張してまいりましたのは、雇用対策として海上部門におきましては陸上部門の雇用四事業という制度に相当するものが現在存在していないのではないかと、他の委員からも指摘されましたが、今後、長期の海運業界の経営低迷から生ずる船員の過剰、さらには船員の中高年齢化ないしは若年層の極端な不足というものが予測されるわけでございますので、私は、この際、従来の制度の上に船員雇用対策を進めていくという発想ではなくて、視点を新たに陸上との調和というものも十分配慮しつつ抜本的な雇用対策を検討する時期に至っているのではないかと、こう思うのでございます。

時間がございしますならば具体的に指摘をいたしたいところでございますが、私の質問が許されておりますのは四十六分まででございますので、この点は運輸大臣から今後の船員雇用に関する基本的な考え方と抱負をひとつ伺ひをいたしまして、質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(長谷川峻君) これは大事な問題でございます。私の方と厚生省、労働省、皆あわせて、いまのあなたのお話の線で改めて考えていきたい、こう思っております。

○柄谷道一君 終わります。

○委員長(矢追秀彦君) 他に御発言もないようです。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。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、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(矢追秀彦君) 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。

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に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(矢追秀彦君) 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。

なお、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ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(矢追秀彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

長谷川運輸大臣。

○国務大臣(長谷川峻君) ただいま船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案及び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は、慎重御審議の結果、御可決をいただきました。まことにありがとうございます。

○委員長(矢追秀彦君) 本日はこれにて散会いたします。

午前十一時四十七分散会

第七号中正誤

ベ 段 行

誤

正

三 一 から

二 パー

バ

運輸委員会、社会労働委員会連合審査会會議録
第一号中正誤

ベ 段 行

誤

正

三 四 から

二 六

わ

三 四 二

お

お

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

E