

わる問題かもしませんが、御答弁いただけますか。

○政府委員(小和田統君) 油以外のものによる海

洋汚染につきまして御説明申し上げます。

平成二年の数字でお答えいたしますが、油以外

のものによる海洋汚染は全部で三百五十四件ございました。その中で、先生御指摘のとおり、陸上

からのが二百三十五件、六六%程度を占めております。この二百三十五件の中身でございます。

けれども、実はその八〇%以上、件数にいたしま

すと百八十八件が家庭で生ずる生活廃棄物あるい

は建設廃材といった内容のものでございます。

今、生活廃棄物と建設廃材あわせて申し上げま

したけれども、実は内容的には、その百八十八件

の中の恐らく九割前後のものは家庭等で生ずる生

活廃棄物、具体的に申し上げますと、台所の生ご

みあるいは家庭の古着、その他家庭から出るご

み、いろんなものが入っておりました。

海上保安庁といたしましては、このような陸岸

からの廃棄物の不法投棄によって海洋が汚染され

るという可能性の高い海域を中心巡回船あるいは航空機の重点配備警戒によって摘発に努めているわけでございますが、今後とも積極的な監視取り締まりを実施していくたいと考えております。

それからまた、民間の方々五百七十人を汚染防

止推進員、いわゆるモニターでございますけれど

も、そういう委嘱をしておりまして、汚染の発見

とか通報についての協力をいただいているわけで

そういう意味で、全般的なことで対応していく

たいというふうに考えており次第でございます。

ただ、どうなつてますか。ちょっとこれは質問通告にないか

めたロンドン・ダンピング条約というのがあるわ

けであります。ちょっとこれは質問通告にないか

いうのはどうなつてますか。

○政府委員(大塚秀夫君) 海洋汚染防止法は昭和

四十五年にできた法律でございますが、その後の

国際条約等の批准に伴いまして度改定しております。たゞいま先生御指摘の条約については、法

律の改正によってすべて内容としてございます。

○櫻井規順君 次に、船舶からの油による汚染の

原因分析ですけれども、今回は船舶のいわば海難

事故による汚染防止が主題になつてゐるわけであ

ります。実は船舶からの油による汚染の原因と

しては、取り扱い不注意が一番比率が高い。その

次に海難事故による油の流出、それから三番目に

故意による海洋汚染である、こうなつてゐるわけ

あります。

この取り扱い不注意による油の流出による汚染

の実情あるいはその防止策といふのはどういうふ

うに講じられていますでしょうか。

付するあるいは汚染防止の指導をするというよう

なことをやつております。今後とも、そういう点

についての一層の周知徹底を図つていただきたいと考

えております。

また、外国船によるその種のケースにつきまし

ては、外国語のパンフレットを配付し指導もして

おります。

○櫻井規順君 どうでしょうか、この船舶による

油の汚染の原因で今私三つ、取り扱い不注意、海

難事故、故意、こういうふうに言つてゐるわけで

すが、この構成比といふのは変化しているでしょ

うか。お聞きしたいのは、取り扱い不注意なり故

意による汚染といふのは減少してきているでしょ

うか一向に減らないのか、いかがでしようか。

○政府委員(小和田統君) お手元にそれぞれの内

訳の件数がござりますけれども、過去五年につい

て見ましたところ、全体としては低下傾向のよう

にも見えますが、年によってやはり多少の増減が

ございまして、大勢的には余り変わらないという

付するあるいは汚染防止の指導をするというよう

な魚のかすといったようなもので、陸上から排出

されてきたものでございます。なぜそうであるか

んけれども、少なくとも日本海側あるいは九州沿

岸につきましては、油による汚染が他の地域に比

べて相対的に少ない結果として油以外のもののウ

ニートが高くなつてゐるということが推定されます。

○櫻井規順君 いろいろと海上保安庁は調査をな

さつて監視取り締まりを強化し、あるいは今申し

上げましたような家庭から排出されるごみ等が多

いということにかんがみまして、海事関係者だけ

ではなくて国民一般に対して汚染防止の思想の普

及についても努力してまいりたいと考えております。

○櫻井規順君 MARPOL条約に基づく事故に

よる汚染防止対策だけでなく、こっちの面の汚

染防止対策をやらないと片手落ちになると思いま

すので、その点に重点を置いて取り組まれることを要望しております。

次に、海洋汚染の実態を見てみたときに、太平洋

岸の汚染実態といふのは油による汚染の比率が

は

魚のかすといったようなもので、陸上から排出

されてきたものでございます。なぜそうであるか

んけれども、少なくとも日本海側あるいは九州沿

岸につきましては、油による汚染が他の地域に比

べて相対的に少ない結果として油以外のもののウ

ニートが高くなつてゐるということが推定されます。

○櫻井規順君 いろいろと海上保安庁におきまし

ては、昭和四十七年から東京湾、大阪湾、瀬戸内

海その他の全国十二の主要な湾等につきまして定期

的にいろいろな汚染物質の濃度を分析、測定して

おります。油はもちろん、P.C.B.でもありますけれども、油分以外のもの、P.C.B.でありますとか重金属等

についての測定をしているわけでございますが、

確かに湾の奥の方が湾口部に比べまして若干高い

という感じはいたします。ただ、物質によつても

一様ではございませんし、必ずしもどの程度高い

かということはなかなか言いづらい、若干高目だ

という程度の感じでございます。

なお、いざれにいたしましても、各湾各調査地

は

魚のかすといったようなもので、陸上から排出

されてきたものでございます。なぜそうであるか

んけれども、少なくとも日本海側あるいは九州沿

岸につきましては、油による汚染が他の地域に比

べて相対的に少ない結果として油以外のもののウ

ニートが高くなつてゐるということが推定されます。

○政府委員(小和田統君) 確かに、瀬戸内海及び

日本海側にそのようなデータが出ておりますけれ

ども、瀬戸内海の場合油以外の汚染が全体の汚

染の約五三%でございます。それから、日本海側

におきましては二十九件ございますが、全体の約

三六%になつております。

御指摘のとおり、油以外のものが占める比率が

比較的高いわけでございますが、その原因につき

ましては大部分が家庭から排出されるごみあるい

らに昭和四十七年以来汚染が特に最近進んでいる

○機関規順君 この被害海域の広がりについて今お話をあつたわけです。海岸線で言いますと大変な長さのようでして、日本の本州の太平洋岸全城くらいの広い範囲にわたって汚染したというふうにいづれ、いままで少しつづいてお話をあつたわけです。

り組んでおり、そしてアメリカにとつて外国の船
舶の特に油の船積みあるいは荷揚げ、こういうも
のの計画書について非常に厳しい注文が現在ある
という話も聞くわけですが、いかがでしょうか。
○政府委員（大塚秀夫君） 敵しい規制になつて、
そのような対応が行われて、るゝ聞いてござりま

に課題が付託され、今日 MARPOL 条約が改正になります。このバルディーズ号の事故に関連して IMO がとった措置として、この MARPOL 条約の附屬書 I の改正問題と OPRC という新たな対応がなされているというふうに聞かわれますが、基本的に言つてこのバルディーズ

のダブルハルの問題、それからバラスト水排水規制の問題、それからフロン、ハロン等の規制の問題が出てきているようになりますが、その辺はいかがでしょうか。

か、そしてまたこの被害に対する清掃、復元という課題は、ほぼ三年たっているわけでありますが、その後の進展についてどういうふうに把握されておりますでしょうか。

○櫻井規順君 このバルディーズ号の事故の原因は何でしようか。

号の事故の後、IMOが国際的に対応したもののは何でしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) エクソン・バルディーズ号を製機としてサミット等の要請を受けまして、IMOでは事故発生時の防除体制の強化とタンカーの構造基準の強化についてそれぞれ検討を行なっておるところなります。

回の法律改正あるいは二重船体の問題についてはこの法律に基づく省令の改正の検討、またプロン、ハロン問題につきましては業界への指導等、個別に私どもも対応しているところでございます。

の努力がなされ、現在は相当程度回復している、
原状に戻っていると聞いております。

故だというふうに思うわけであります。聞くところによると、船長さんが大分泥酔状態で乗っていて事故直前におりとか操舵上の人為的なミスが大きいというふうに思うわけであります。事故発生にとつて人為的ミスというのも非常に大きかった

行なうこととなりました
防除体制の強化につきましては、初動体制の強化としての船舶などに對します油濁防止緊急措置手引書の備えつけを初めとした油防除に関する国全体のシステムあるいは国際的な協力体制づくりなどに關しまして約一年ほどの検討を行い、平成二年十一月に国際的な協力関係のもとで全世界的

○政府委員(大塚秀夫君) 今この法律の改正の内
置手引書の一定の船への必置の問題が提案されて
いるわけでありますが、今局長がおつしやったタ
ンカーのダブルハルの問題、フロン、ハロン等の
規制あるいはバースト本の排水規制の問題あるい
はM E P Cですかの批准等に関連をしてやはり海
防法の改正問題というものは提起されるものでしょ
うか、いかがでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) まだ正式な詳細なレポートというものは私ども手元にございませんが、また今後出てまいりましたら十分検討したいと思います。

というふうに思うわけですが、この人為的ミスに対する対応です。

今度の場合、事故が起きた後で油の災害防止のためのMARPOL条約改正なんですねけれども、人為的ミスの方についてのチェックというのはその後進んでいるでしょかなどうでしょか。

二年十一月に国際的な協力関係のもとで全世界的に防除能力の向上を図ることを目的としたしてOPRC条約を策定いたしました。

また、このOPRC条約の中で、船舶に対する油濁防止緊急措置手引書の備えつけにつきましてはそれをできるだけ早期に実施するために、既に発効しておりますMARPOL条約で規定するこ

防法の改正問題というのは提起されるものでどうか、いかがでしょうか。
○政府委員(大塚秀夫君) 今この法律の改正の内容になるわけでございますが、油濁防止緊急措置手引書の備えつけについては法律改正ということことで今御審議をお願いしておるわけでございます。
それから、タンカーについての二重船体構造の義務づけにつきましては、これは附属書の改正が来年の七月に発効予定でございますのでそれに対

の目的における消防防災あるいは環境保全 そ
ういう面でアメリカの国内法は州法、連邦法の両方
の体制を含めまして非常に前進しているようにな
っていますが、どうぞよろしくお聞かせください。

○政府委員(大塚秀夫君) アメリカにおいても当局から、船主といいますか海運会社に対しても十分教育訓練を徹底するようにと指導したと聞いております。また、国内においても船員、特に船舶職員の管理体制、教育訓練について常日ごろかかる旨

ととし、平成三年七月にMARPOL条約の改正が採択されたところでございます。

また、これらの新条約の策定作業と並行しましてタンカーの構造基準を定めているMARPOL条約について見直しが行われて、ことしの三月、一定のタンカーについては二重ハル、二重船体構

来年の七月に発効予定でございますのでそれに対応して、これは法律に基づきます省令の手当てで措置できますので現在検討中ということでござります。

また、ハロン、フロンの問題につきましては消火装置の技術の開発等の問題もございまして、これを直ちに全面禁止ということも困難な状況でござります。

をタンカーの二重船体の規制等強化いたしまして、かつこれは自国だけの問題ではないということで、サミット等でアメリカが中心になって提案して国際的に団結する機会になりました。

に対する指導徹底ということをその後もやつてゐるところでござります。

○櫻井規順君 逐次、MARPOL条約の改正に伴う国内法の整備に触れてまいりますが、その前にもう一つ、IMOで去年ことしにかけて海洋汚染防止のための決議がなされているように報告を造を義務づけることとする条約の改正が採択されております。

火装装置の技術的開発等の問題もございまして、これらを直ちに全面禁止とすることも困難な状況でございますので、できるだけ他の消火装置の設置で済むようなところにはそれをやり、使用を自粛するよう業界を既に指導しているところでござります。

○櫻井規順君 以下、今度の法改正に直接関連した事項に入つてまいりたいと思います。

間の当直体制をしておりまして、無線あるいは船舶電話等によります情報を受けておりますけれども、これは単に油流出事故対応というだけではございませんで、海難救助あるいは密漁取り締まり、もちろんの事件に対応してそういう事件に迅速に対応できるような即応体制を維持しております。今後ともますます強化をしていかないというふうに考えております。

災害防止センターにおきましては海上保安庁はどう密な当直はできませんけれども、昼間はもちろんオフィスにおきまして、夜間におきましても当直担当者が自宅の電話番号等を登録しておきまして、船主あるいは海上保安庁との連絡を密にするというような方法で連絡体制は確保したいといふふうに考えております。

○櫻井規順君 この法律の施行日は来年の四月四日となつておられます。そして、現存船について手引書を整えるのは施行の二十四ヵ月後と、こうなつておられるわけであります。

御案内のように、一年間に発生するタンカーあるいはノンタンカーの事故というのは非常に多いわけであります。マニュアルを備え付けるという作業にこんなに時間を要するものなのかどうか。この二十四ヵ月という期間は、むしろ行政指導としても短縮をさせるということが必要ではないかというふうに思つております。その辺いかがでしようか。そしてまた、来年の四月四日の施行というのは、これは間違ひなく可能でしあが。

○政府委員(大塚秀夫君) 現存船に設けられております二年間の猶予期間は、大部分の内航船の定期検査が四年、中間検査がその間に一回といふことで二年周期の検査で、その間隔でございます二年に対応して定められたものでござります。検査を受けなければ海洋汚染防止証書が発行されないのでですから、法律上の義務は二年間猶予したといふことになつております。

しかし、現存船につましてもそれまでに準備が整い次第できるだけ早期に検査を受けるように

指導していくつもりでござりますし、また検査そのものによって技術基準に適合したマニュアルとども、これは簡単に油流出事故対応というだけではなくても、私どもひな形を発行します。今後ともますます強化をしていかないというふうに考えております。

○櫻井規順君 この法律の施行日は来年の四月四日となつておられます。そして、現存船について手引書を整えるのは施行の二十四ヵ月後と、こうなつておられるわけであります。

○櫻井規順君 関連しまして、今度のMARPOL条約の議定書の附属書Iの改正に伴つて出てきているのですが、船舶で生ずる汚水による汚染の防止、この附属書Vの批准の見通しといふのがどうなんでしょうか。アメリカが批准しないがために効力でないでいるというふうに伺つてゐるわけであります。この見通しはどうでしようか。

○政府委員(大塚秀夫君) 附属書のVというのは、先生ただいま御指摘いたしましたように、汚水についての規制でございますが、この効果要件、「十五以上の国であつてその商船船腹量の合計が総トン数で世界の商船船腹量の五十パーセントに相当する商船船腹量以上」、これが「締約国となつた日の後十二箇月で、効力を生ずる」ととなつておられるわけでございます。

現時点では、締約国は三十九カ国に上つておりますのでこれはいいわけでござりますが、商船船腹量の方がまだ四〇%にとどまつております。それで最早の台風対策だとか避難方法等を検討、決定いたしまして関係船舶へ周知を図りまして、適切な避難、早期避難の実施を図つておられるところでございます。

そういう場に資するためには各地域の海難防止団体がござります。門司あるいは神戸、東京湾と

いうようなところに海難防止団体がござりますが、こういうところにおきまして避泊に適する泊地の用地の選定あるいはいかがきかなくて流されるといういわゆる走锚防止のための台風対策、そういったものもあることに対しまして調査研究を行つております。それらの結果を先ほど申しました台風対策委員会等の場に反映するよう努めているところでございます。

○櫻井規順君 我が國は、既に昭和五十八年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して、V

を含めてすべての附属書に加入して内容的には対応することになつておりますが、あとはこの効力の発生を待つておりますが、そう遠くない将来に

おいて発効するものと我々考えております。

至つております。

我が國は、既に昭和五十八年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して、V

を含めてすべての附属書に加入して内容的には対

応することになつておりますが、あとはこの効力

の発生を待つておりますが、そう遠くない将来に

なりまして、こういったものを契機に、現在、海

上災害防止センターでこのよな荒天下における

流出事故というのを見たときに、非常に台風のも

とでの事故というのが際立つて特徴になつております。

○櫻井規順君 ぜひ、台風に対応する事故防止対

ます。こうした条約改正に伴う法律改正があるわけであります。我が國のタンカーの事故防止と対策が講じられなければならないと思うわけであります。

この点について、民間の対応を含めまして運輸省の方は研究されているのかどうなのか、いかが対策が講じられなければならないと思うわけであります。

○政府委員(茅根滋男君) 海上保安庁といたしま

しては、台風による海難の未然防止あるいは被害の局限といふようなことを図るために、主要港湾ごとに地元の海上保安部長がヘッドになりまして地方気象台だとかあるいは港湾管理者、ほかに船舶代理店と民間海運業者等を含めまして官民合同で台風対策委員会なるものを置いております。そ

れで最新の台風情報とか進路予測に基づきまして

港外への避難時期だとか避難方法等を検討、決定いたしまして関係船舶へ周知を図りまして、適切な避難、早期避難の実施を図つておられるところでございます。

そういう場に資するためには各地域の海難防止

団体がござります。門司あるいは神戸、東京湾と

いうようなところに海難防止団体がござりますが、こういうところにおきまして避泊に適する泊地の用地の選定あるいはいかがきかなくて流さ

れるといういわゆる走锚防止のための台風対策、

そういったものもあることに対しまして調査研究

を行つております。それらの結果を先ほど申しま

した台風対策委員会等の場に反映するよう努め

ているところでございます。

○櫻井規順君 そのほか、台風のみならず、平成二年の一月に

丹後半島の沖で発生いたしましたマリタイム・

ガーデニアという貨物船の油流出事故で荒天に

おける油の処理の難しさということが浮き彫りに

なりまして、こういったものを契機に、現在、海

上災害防止センターでこのよな荒天下における

流出事故といふのを見たときに、非常に台風のも

とでの事故というのが際立つて特徴になつております。

○櫻井規順君 ぜひ、台風に対応する事故防止対

策といふものを御研究くださいますよう要望しておきます。

さつきはハロン、フロンということで触れたわざであります。今IMOの総会なり海洋環境保護委員会において大気汚染との関係、特にNO_x、SO_x、CO₂、この関係でどんな検討がなされていけるか御答弁いただけますか。

○政府委員(茅根滋男君) 船舶から排出されます

窒素酸化物NO_xと硫黄酸化物SO_xの抑制対策に

つきましては、今IMOでMARPOL条約の新

しい附属書の策定作業が進められているところであります。一九九四年にこの新附属書を採択して一九

九年に発効させる予定になつております。ま

た、二酸化炭素の抑制策についても同じIMOの

SOCO₂この関係でどんな検討がなされて

ついてお伺いをいたします。

さつきはハロン、フロンということで触れたわ

ざであります。今IMOの総会なり海洋環境保

護委員会において大気汚染との関係、特にNO_x

、SO_x、CO₂、この関係でどんな検討がなされて

ついてお伺いをいたします。

さつきはハロン、フロンということで触れたわ

ざであります。今IMOの総会なり海洋環境保

護委員会において大気汚染との関係、特にNO_x

、SO_x、CO₂、この関係でどんな検討がなされて

ついてお伺いをいたします。

さつきはハロン、フロンढうことで触れたわ

ざであります。今IMOの総会なり海洋環境保

護委員会において大気汚染との関係、特にNO_x

、SO_x、CO₂、この関係でどんな検討がなされて

○櫻井規順君　IMOの第三十一回の海洋環境保護委員会におきまして、何回かの委員会で実は検討されてきて、三十一回の委員会、そして十七回総会というのが昨年末ですか開かれているわけです。ここで、二〇〇〇年までのフロン、ハロンの全廃、そして船舶による大気汚染について討論され、SO₂については二〇〇〇年までに現行の五〇%、NO_xについては現行の七〇%にするといふ、いう削減目標で合意されたということですねけれども、この合意には日本も参加をされていると思いますが、いかがでしょうか。

そして、現行では船舶の排ガス規制についてはないわけであります、この辺はどういうふうにその目標に向かって行政指導を進められていくのか、いかがでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君)　窒素酸化物、硫黄酸化物に対し、CO₂の問題につきましてはまだいろいろと検討すべき問題が多いので、私どもこれから専門家の検討にまちたいと思っております。

窒素酸化物、硫黄酸化物につきましては、先ほど申し上げましたように、今後留意その対策について検討するつもりでございます。

○櫻井規順君　昨年の東京都の調査によりますと、都内の魚市場で入手した魚介類の約九〇%から人体に影響がある有機すず化合物が見つかったということになります。これは船底の塗料に含有するトリプチルすず、TBT系化合物がもとだということです。この提言について何らかの対応がその後なされているのでしょうか、いかがでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君)　有機すず化合物の一種でござりますトリフェニルすず化合物とトリプチルすず化合物は海草や貝類の付着を防止する効果を持つておりますので、主として船底塗料に含まれる防腐剤や魚網の防腐剤として今まで使用されきましたが、最近環境庁の調査等におきましてこれらの物質が内湾等の魚介類に蓄積していることが指摘されておりまして、運輸省としましても

有機不純物による海洋汚染は重要な問題と認識しております。

このため、船舶所有者、造船事業者に対しまして平成元年度にトリフェニルすず化合物を含有する船底塗料はその使用を取りやめることを指導いたしましたし、平成二年度にはトリブチルすず化合物を含む船底塗料について内港船舶は使用取りやめ、その他の外港船舶にあっては、入渠期間一年程度の船舶はその使用を取りやめるとともに、それ以外の船舶は船側部だけにトリブチルすず化合物の含有率の低いものを使用すること等を

指導したところであります。こういう結果、既にトリフェニルすず化合物を含む船底塗料の製造及び使用は中止されておりまして、またトリプチルすず化合物を含む船底塗料の使用量も、この指導前に比べますと三割から四割程度減少しております。

たお 問に造船事業者においては、新しく建造する契約分についてはトリップチルすず化合物を含む船底塗料の使用を自粛しておりますし、修繕船についても既契約分も含めてことしの四月以降の着工分についてその使用を自粛するなど自主規制を講じておりますので、今後トリップチルすず化合物を含有する船底塗料の使用量は減少するものと考えております。その推移を見つめ、必要に応じて私ども指導を強化したいと考えております。

○櫻井規順君 次に、バラストの関係ですけれど

も、汚れたバラスト水についてこれまた IMOで近年その処理対策について検討されているわけでありますが、どんなふうに検討されていきますでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) これは、先生御案内のとおり、タンカーの貨物油を含む水バラストにつ

きましては、この法律の四条の規定に基づきまして油水分離を行つて油分を取り除いた後に一定の排出基準に従つて海洋に排出することになつておりますし、また残りましたスラッジと呼ばれる廃油につきましては、これは海洋に排出できないので船内に貯蔵して、港湾に戻ったときに港湾にあ

ります廃油処理施設に引き渡すこととなつております。

〔委員長退席、理事松浦孝治君着席〕

ことは、お身は重要な問題でございまして、石油の安定供給を図るというような観点から、通産省いたしましても大規模な石油災害に対応すべき業を行つてあるところでございます。

〔理事 松浦孝治君退席、委員長着席〕
この計画は、五年計画で一万キロの石油の流れに対応できる資機材を備蓄しようということであり、成二年度から進めていたるわけでござりますけれども、先生御指摘の市原市の一号基地でございまが、これは昨年十一月末に市原にある製油所内に八キロメートルの一オイルレンスを備蓄いたして、なおかつ輸送が迅速に行えるよう特に特定コンテナに収納した格好で備蓄をしております。

一号、二号、三号の基地でございますけれども、現在、二号の基地につきましてはことしの九月末日迄に瀬戸内海の製油所内に設置すべく検討中であります。

平成四年度以降、さらにどういうところに基地をつくるかということにつきましては、油流出事故の発生する可能性でありますとか今現在の資材の整備状況、そういうことを検討しながら来に向けて検討していくたいというようを考えております。

○櫻井規順君 平成五年までの五ヵ年計画で五の基地という理解でよろしいかどうか。そして一基地で一万キロリットルの処理能力と読んでるのかどうか、まずそれを御答弁いただけますか。

は、今後さらに調査を進めていきながら最終的には決めていきたいと思いますけれども、とりあえず二号の基地までは東京湾と瀬戸内海に設置することでございます。

それから、一万キロの対応能力でございますけれども、これは五ヵ年計画で資機材の整備がなされ

わづた段階ですべての基地に備蓄する資機材を動

員すれば一万キロということです。

基地の建設について、海防法に基づくところの海上災害防止センターとの配置というのが、今度の市原市の場合は千葉にそういう防止センターが

あるわけですが、防止センターと今度のこの基地との地域的なバランスといいますか日本列島。二番目は、

○政府委員(小和田統君) ただいまのお尋ねが海上センターの基地も連絡先に入るかというお尋ねであれば、当然異なるものと考えております。

○櫻井規順君 時間がありませんので、なお関連をお聞きしたいのですが、省略させていただきます。

○政府委員(大塚秀夫君)　新たに幾箇所つくるか
けての体制整備というお話ですけれども、このOPEC条約批准に向けて国内体制整備の上で海上汚染の防除資機材の備蓄あるいは沿岸諸国への通報体制の確立という面で新たなハード、ソフトにわたる機関をおつくりになるという方針でしょうか。

（四）仁等について今後さらに関係各国で検討を継続すること、それから第二回のOSPAR協力会議をことしの十一月ごろインドネシアで開催することが合意されたところであり、私どもとしては、先ほど申し上げましたように、OPRC条約を側面からバックアップするものとしてこの計画を今後も推進していきたいと考えております。

島で災害の多発地帯といつ一つのあれは当然あるわけですが、バランスのとれた配置というものを配慮していただきたいというふうに思うわ

次に、IMOでMARPOL条約の改正と関連してOPRC条約というものが発効といふんでしょうが日本も参加して総会でお決めになつたわけですね。そして、これは昨年の十一月二十九日で十五カ国以上の批准国があれば発効といふ段取

要はないと考えておりますが、例えば国際的な地域システムという場合に、ASEAN諸国との地域油防除システムの構築の問題あるいは日本海といふような地域システムをどうするかという問題について、こういった問題について検討しなければならぬ

○柳井知事君 最後に 大臣に 二つ伺いいたしました。
一つは、今の日本のタンカーの航路をとつてみ
ましても非常に発展途上国が多いわけでありま
す。ODA 対象の国が多いかと思ひます。こうい
う大元下で今つりふる、アントン

〔説明員（田中正躬君）〕先ほどの東京湾の市原にある製油所に設置をしているわけですが、その近くに海上災害防止センターがあるというのは我々存じ上げております。

りになっていたわけがありますが、このO P R C 条約の批准状況はいかがでしょうか、そして発効はされたんでしょうか。

○政府委員(大塚秀夫君) 現在のところ批准国はまだ出ておりません。

ただ、この条約の内容にかんがみ、そのうち批准国が出て、私ども運輸省でもその対応を今鋭意

ないと考えております。
○櫻井規順君 このOPRC条約と関連して運輸省では平成二年度からOSPAR計画という計画をお進めになっております。御案内のように、「アセアン海域における大規模な油流出事故への準備及び対応に関する国際協力計画」、これを進めになつてているわけであります。これはOPR

が、かなり日本の援助のもとでこうした海洋汚染防止のハード、ソフトの面での整備が必要になりますかと思います。その辺でどういふうに貢献をしていこうとお考えになつていますか、これが一つ。

いま一つは、船舶による大気汚染の関係が環境公義に向けて大損害になる問題になりますが、やはり日本の援助のもとでこうした海洋汚染防止のハード、ソフトの面での整備が必要になりますかと思います。その辺でどういふうに貢献をしていこうとお考えになつていますか、これが一

いは海上災害防止センターと協力をすることによつて東京湾の一號基地については非常に効果を發揮するのではないかかといふうに考えておりま

検討しておりますので、効力発生はそれほど遠くない将来だと考えております。

C条約に基づくといいましょうか並行した対応として全く内容を一にするものとして進められるというように思うわけですが、現状と対応はどうでしょうか。

○國務大臣(奥田敬和君) 前段で、OSPAR計画に関しての我が国のこれからの方針を述べさせて貰ふ。御承認のうえ、御了承を仰ぐことといたしまして、お伺いいたしました。

具体的に今現在の備蓄の状況でござりますとか
事故の可能性とか、そういうことを総合的に考

○政府委員(大塚秀夫君) OPRC条約につきましては、現在私どもも海洋環境保護の観点から意義深いものと考えており、この条約の批准についてが、なぜ批准に至らなかつたんでしょうか。

すASEAN諸国の油防除の施設の整備あるいはソフト面での専門家の養成等について協力していくというもので、OPRC条約で言います「地域システム」等について側面からバックアップす

消費というが、油を使っている我が国、しかもそのタンカーの航路と申しますが、オイルロードは A S EANを中心にして大変重要な航路になつておるつけであります。そこで、どうぞよろしく

櫻井規順君 どうもありがとうございました。

て検討しておりますが、この条約の内容としましては、陸上施設も含んでの油流出発生時の通報の問題あるいはマニアルの備え置きの問題、それから国内、国際的なシステムの構築の問題等ござ

るものと私も理解しております。OSPAR計画は輸送省が平成二年度から推進しておりまして、昨年の一月にOSPARフォーラムというのを横浜で設けて、各団の意見交換の

われておられました。先般のハルディース号の事故を踏まえまして、やはり初期初動、これが大切であるという形はもう先般の事故の経験によつても明らかであります。

ることになりますでしょうか。そして、運輸省
ら見まして防止センターとの関係はどういうふ
うにござりますか。

いますので、こういう問題について今後どのように進めていくかということをもう少し内容を詰めて、かつ国内法で必要なものを整備した上で批准するというような手続にならうかと思っておりま

場としてOSPAR協力会議を開催することが合意されたわけでございます。この合意に基づき、ことしの一月マニラにおいて第一回のOSPAR協力会議が開催され、油污除染機材の備蓄基地

ド、特にASEAN各域において初期勧動体制にいかに対応していくか、汚染防止のためにどういう形のシステムを構築していくかということは、これは本当に大刀両手で取り組んでいかなければ

したがって、これらの面に関する先生の御指摘のように、ASEAN各國に対しても防除体制、汚染防止体制のシステム、そして技術的な援助、さらに対応する資機材等々に関しては我が国として率先して協力していくべきならぬと

いう形で、このOSPAR計画の体制整備というものに対してはもう十分先頭に立つて各國の協議、協調を得たいと思っておるわけあります。さらに、地球サミットに絡む環境会議でござりますけれども、今日の状態というのは恐るべき勢いで地球環境破壊が進んでおる。恐らく、この二

十世紀はもうわずかでございますけれども、もう二十一世紀初頭にかけての最重要課題は何だと思いますことになると、海洋もちろん含めてですけれども、環境問題に対していかに我々が早く防衛システムをつくっていくかが人類の共通課題であると同時に、これは先進国の大好きな責任でもあるうかと私は思つております。

そういう面について、特に国内的に見ても環境汚染源と申しますか、交通体系を担当している我が省といたしましてもできるだけそういったCIO排出の少ない交通輸送体系、交通機関の確立という形に全力を挙げていきたいと思っております。

○櫻井規順君 終わりります。

○片上公人君 今回の法改正の主眼であります油濁防止緊急措置手引書の内容について若干お伺いいたしますが、百五十トン未満のタンカー及び四百トン未満のノンタンカーについても油濁防止緊急措置手引書を義務づけるべきではないか、こういう意見もあつたと聞いておりますけれども、今後それについてどう考えていくのか、またそのような船舶の数はどうぐらいあるか伺いたいと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) この手引書を条約の規定に基づきまして総トン数五百五十トン以上のタンカーと総トン数四百トン以上のノンタンカーに備え置きを義務づけることとしたしましたのは、これららの船舶は貨物輸あるいは燃料タンクの容量が

大体三百立方メートル以上であり大量油汚染事故

を起こす可能性が高いということ、それから定期的に検査及び外国船舶に対する監督が既に行われ、規制の遵守が確保されること等を考慮したためであります。

また、それ以下の船については、比較的小型で発生した場合に通報先などが比較的容易であり、また船の構造そのものも比較的簡単と申しますか

単純であるので油排出のときの作業も相対的には容易であろう、こういう判断が条約上も行われたと理解しております。

ただ、百五十トン未満のタンカー、それから四百トン未満のノンタンカーにつきましてもこのようないい手引書を備え置く方がより望ましいと私ども考えておりますので、法律上の義務ではございませんが、こういうサンプルができましたらなるべくそれに基づいて手引書を備え置くように指導していくかと考えております。

そういう指導対象となるといいますか備え置きの義務のない船は、これは統計が整備されております総トン数五十五トン以上といふことでござります。

○片上公人君 油の排出事故状況について伺いたいのですが、昭和六十三年から平成二年の船舶からの油の排出事故のうちで故意及び過失によるものについての送致件数、罰則の内容を具体的にまた実際の罰金などのぐらいなのかお伺いいたします。

○政府委員(小和田統君) 昭和六十三年から平成二年までの三年間につきまして、船舶からの油の排出に関しまして海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律違反の送致件数は年間約三百件でございます。このうち、故意によるものが、總トン数百五十トン未満のタンカーが約千五百隻、總トン数四百トン未満のノンタンカーは約五万三千六百隻でございます。

○片上公人君 次に、この油濁防止管理を置く船の範囲を今後拡大していく考え方があるのかどうか伺いたいと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) 油濁防止管理者の選任を義務づけている趣旨と申しますのは、相当な数の船員が乗り組んで油の取り扱いに関する作業がいろいろ複雑になつていてる船舶については船長だけが油の取り扱いに関する作業を統括するという形であります。

○政府委員(大塚秀夫君) この手引書を条約の規定に基づきまして総トン数五百五十トン以上のタンカーについてもノンタンカーに備え置きを義務づけることとしたしましたのは、これららの船舶は貨物輸あるいは燃料タンクの容量が

とから油濁防止管理者の選任を義務づけていると

ころでございますが、それより小さな船については四名の船員が乗り組んでいるにすぎませんので、船長自身が油の取り扱いに関する作業のすべてを統括することができるため、選任を義務づける必要性は乏しいものと考えております。しかしながら、船長については油濁防止管理者に準じて、講習会等のチャンスを通じて油の取り扱い作業についての知識の向上を図つていくつもりでございま

す。

○片上公人君 油の排出事故状況について伺いたいのですが、昭和六十三年から平成二年の船舶からの油の排出事故のうちで故意及び過失によるものが、總トン数百五十トン未満のタンカーが約千五百隻、總トン数四百トン未満のノンタンカーは約五万三千六百隻でございます。

○政府委員(小和田統君) 次に、この油濁防止管理者を置く船の範囲を今後拡大していく考え方があるのかどうか伺いたいと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) 油濁防止管理者の選任を義務づけている趣旨と申しますのは、相当な数の船員が乗り組んで油の取り扱いに関する作業がいろいろ複雑になつていてる船舶については船長だけが油の取り扱いに関する作業を統括するという形であります。

○片上公人君 次に、この油濁防止管理を置く船の範囲を今後拡大していく考え方があるのかどうか伺いたいと思います。

○政府委員(大塚秀夫君) 油濁防止管理者の選任を義務づけている趣旨と申しますのは、相当な数の船員が乗り組んで油の取り扱いに関する作業がいろいろ複雑になつていてる船舶については船長だけが油の取り扱いに関する作業を統括するという形であります。

○片上公人君 それから、実際に科されました罰金の金額でござりますけれども、これは私ども統計的なデータは持つておりませんけれども、調べましたところ、最高額で今のが三万円以下の罰金、過失につきましては「三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金」となっております。

それから、実際に科されました罰金の金額でござりますけれども、これは私ども統計的なデータは持つておりませんけれども、調べましたところ、最高額で今のが三万円以下の罰金、過失につきましては「三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金」となっております。

○片上公人君 それから、実際に科されました罰金の金額でござりますけれども、これは私ども統計的なデータは持つておりませんけれども、調べましたところ、最高額で今のが三万円以下の罰金、過失につきましては「三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金」となっております。

船舶からの油排出事故が多いわけでございますが、その対策について今後の取り組み、また海洋汚染の未然防止について日ごろのような御指導を行つておるのか伺いたいと思います。

○政府委員(小和田統君) 故意による油の排出の中身でございますけれども、約八割がビルジの排出でございます。ビルジと申しますのはエンジンルームその他船底にたまつた油分、油まじりの水でございます。

したがいまして、これの監視につきましては特に航空機による監視が非常に効果的でございますので、航空機とそれから巡視船艇の連係プレーをしてございます。ビルジと申しますのはエンジンルームその他船底にたまつた油分、油まじりの水でございます。

○政府委員(小和田統君) それから、監視の目が十分届かない海域も現実にございますけれども、そういうところで違法排放したものについては、船舶が入港した際に、油関係のいろいろな船内の記録がございます。そうすると、航空機で排出を確認いたしますと巡視艇がそれを直ちに捕捉、検挙するというようなやり方をとります。

それから、監視の目が十分届かない海域も現実にございますけれども、そういうところで違法排放したものについては、船舶が入港した際に、油関係のいろいろな船内の記録がございます。そうすると、航空機で排出を確認いたしますと巡視艇がそれを直ちに捕捉、検挙するということもやつております。

それからまた、取り扱い不注意によるものは、関係のいろいろな船内の記録がございます。そういう記録簿を詳しく調べましてその違法な排出を発見するということもやつております。

それからまた、取り扱い不注意によるものは、関係のいろいろな船内の記録がございます。そういう記録簿を詳しく調べましてその違法な排出を発見するということもやつております。

それから、実際に科されました罰金の金額でござりますけれども、これは私ども統計的なデータは持つておりませんけれども、調べましたところ、最高額で今のが三万円以下の罰金、過失につきましては「三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金」となっております。

それから、実際に科されました罰金の金額でござりますけれども、これは私ども統計的なデータは持つておりませんけれども、調べましたところ、最高額で今のが三万円以下の罰金、過失につきましては「三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金」となっております。

○片上公人君 それから、実際に科されました罰金の金額でござりますけれども、これは私ども統計的なデータは持つておりませんけれども、調べましたところ、最高額で今のが三万円以下の罰金、過失につきましては「三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金」となっております。

○片上公人君 故意または取り扱い不注意による

海外で外国船等が油の不法排出をいたしました場合には、これは残念ながらその船が我が国に立ち寄らないで通り過ぎたということになりますと国内法を適用できません。この場合は、それぞれの旗国の政府、登録されている国の政府に對して違反事実の通報を行い適切な処置を求めるという処理をしております。

○政府委員(大塚秀夫君) 後段の未然防止のための指導でございますが、毎年各地で海洋汚染防止講習会を開きまして、船舶乗組員、海運会社など関係者に対し周知指導、また海で働く人としての意識の高揚等について実施しているところでござります。

また、海上保安庁におきましても毎年六月に海洋汚染防止推進週間を定めまして、集中的な海洋汚染防止指導を実施しているところでござります。

○片上公人君 事故発生時の実際の油防除におきまして、いわゆる原因者、そして海上災害防止センター及び海上保安庁は具体的にどのような措置をそれぞれ行うのか御説明願いたいと思います。

○政府委員(小和田統君) まず一義的には原因者に処置義務があるわけでございますけれども、原因者は、油の排出が起きますと直ちに時間、場所あるいは排出の状況等につきまして海上保安部署等の関係先に連絡をするとともに、油の排出がそれ以上拡大しないよう周囲にオイルフェンスを張りめぐらせるとかあるいは船が損傷した、それに伴って油が出ていていると、いふような場合には、その応急修理をするとかあるいはほかのタンクに油を移しかえるというようなことをするというのが現場での対応でございます。これは原因者と申しましても、とりあえず船上で行う場合には船長がする対応になります。

それから、排出された油を除去するためには油回収船によつてこれを回収する、あるいは油処理剤で処理をすることになります。これは船舶所有者がみずから、あるいはそういう関係の防災事業者等に委託をして行うということになります。

す。

それから、海上保安庁の方は、事故あるいは海洋汚染防止推進週間を定めまして、集中的な海洋汚染防止指導を実施しているところでございまことにそれをかわつて行うという業務がございます。

それから、海上保安庁の方は、事故あるいは海洋汚染防止推進週間を定めまして、集中的な海洋汚染防止指導を実施しているところでございまことにそれをかわつて行うという業務がございます。

○片上公人君 今、MARPOL条約の改正関連の法律改正で海上災害防止センターに関する過料が同時に引き上げられるわけですが、これはなぜなのか、その辺についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(小和田統君) ただいま先生御指摘の過料の引き上げでございますが、内容は海上災害防止センターの役員が特定の違反行為をいたしました場合に、それに対する過料、それから海上災害防止センターでないものがその名称の中に海上災害防止センタ―といふ文字を用いた場合の過料についてあわせて見直しを行い、引き上げをさせていただきましたとしたものでございますけれども、これは同じような規定がある他の法律に基づく法人等についての規定の過料の額等に倣いました。

○片上公人君 このセンターは、具体的に今どの

の守備範囲といいますかどの辺まで出動するのか、この辺についてお伺いします。

○政府委員(小和田統君) センターの業務内容は、大別して五つになろうかと思います。

まず一番が、先ほど申し上げました海上保安庁長官の指示に基づいて、流れ出た油の防除措置を実施すること。

二番目が、原因者である船舶所有者等との委託関係に基づきまして、油の防除作業がない時は消火活動等を実施すること。それから三番目が、ふだんから油防除用の資機材を用意しておきまして、船舶所有者その他の防除に当たる者に対する利便を提供すること。それから四番目が、タンカー乗組員あるいは陸上の製油所あるいは貯油施設等の従業員に対しまして防災訓練を行なうこと。それから五番目に、海上防災に関するいろいろな調査研究。大体その五つの業務に分かれると思っています。

設立以来、今日までの実績といたしましては、防除措置の実績が九十六件ございます。それから、船員等に対する防災訓練でございますけれども、受講者が今日まで三万二千名に上っております。

それから、災害の防止等に関する調査研究は約九十件でございます。

なお、現在手持ちの資機材は、オイルフェンスで約五十キロメートル分あるいはそのほかに油回収船十隻あるいは除去材等を全国二十八の基地に保有しているわけでございます。

それから、出動範囲でございますけれども、これは特に法律上明確な規定はございません。必要があれば海域に關係なくということになろうかと思います。実際にも領海外で防除作業を実施したケースも過去に何件かございます。

○片上公人君 このセンターに関して、過去三ヵ年のいわゆる一号業務と二号業務の実施状況について説明願いたいと思います。

○政府委員(小和田統君) ただいま先生お尋ねの

いう業務でございますが、これはセンターが設立された当初、すなわち昭和五十一年から五十五年までの五年間に十二件ございました。しかし、その後は船舶所有者がみずからあるいは他に委託して必要な防除措置を実施しているということでもございまして、この一号関係の業務はございません。

それから二号業務、これはあらかじめ船舶所有者等との委託契約に基づいて実施する防除作業でございますけれども、これは最近三年間を例にとりますと二十五件でございます。

○片上公人君 この二号業務の関連ですけれども、船主側が保険会社との連絡調整に時間を要します。

○政府委員(小和田統君) 先ほども御説明しましたように、油が流れ出ますととりあえず現場において、船主側からセンタ―への連絡がおくれてしまふという場合もあるようでございますけれども、そのような間にも油は流れ続けるわけでございますから事故が拡大するのではないか、こういう心配がありますが、この辺についてはどうですか。

○政府委員(小和田統君) 先ほども御説明しましたように、油が流れ出ますととりあえず現場において、船主側からセンタ―への連絡がおくれてしまふという場合もあるようでございますけれども、そのような間にも油は流れ続けるわけでございます。

それから、海上保安庁といたしましては、通報を受けますと直ちに巡視船艇なり航空機が出動するわけでございますが、とりあえず船舶所有者がみずから防除措置を講じていないあるいは船舶自体が所要の措置を講ずる能力がないといふような場合には、巡視船艇の擁しております資機材等を使つて防除のための応急措置その他防除作業を保

安局自身で行います。

それから、海上保安庁といたしましては、通報を受けますと直ちに巡視船艇なり航空機が出動するわけでございますが、とりあえず船舶所有者がみずから防除措置を講じていないあるいは船舶自体が所要の措置を講ずる能力がないといふような場合には、巡視船艇の擁しております資機材等を使つて防除のための応急措置その他防除作業を保

安局自身で行います。

したがいまして、仮に先生御指摘のような事情で船主側から海上災害防止センターへの連絡が途

くなるというようなことがありましても、事故の

建設省におきましては、建設廃棄物の不法投棄を防止するため、従来から市街地土木工事公衆災害防止対策要綱、その他のいろんなものがござりますけれども、そういったものによりまして指導をしてまいりました。さらに、昨年三月には建設廃棄物対策に関する当面の推進方針というのも定めております。具体的にはこれらによりまして、まず建設業者に対しましては廃棄物の保管あるいは収集、運搬方法あるいは処分方法、そういうたるものにつきまして施工計画というのを作成するよう指導しております。それからまた、廃棄物の収集、運搬、処分を行う場合には廃棄物処理業者へ適正な委託を行うようなどいろいろなことについても指導しております。

それからまた、建設省の場合ですと公共事業の発注者という立場もございますので、公共事業の発注者に對しましては廃棄物の処理方法とか処理場所などにつきまして工事の施工条件を設計図書で明らかにするように指導しております。また、必要な経費については積算でも十分計上するようになると、そういうた指導もしているところであります。

建設省といいたしましては、この廃棄物対策は非常に重要な課題でありますので、そういうた不法投棄の防止あるいはその前提として、まず発生量自体を抑制することとかあるいはどうしても出できたものにつきましてはリサイクルの率を上げる、そういうたような努力もしておりますので、今後とも以上申し上げましたような趣旨にのつとりまして十分努力をさせていただきたいというふうに思っております。

○片上公人君 建設省ありがとうございました。
次に、厚生省の方。

この事件において見られますように、産業廃棄物の不法投棄が国民の生活に大変な不安を与える大きな問題となつておるわけでございますが、産業廃棄物の処理行政を所管するものとして不法投棄対策にどのように取り組んでいらっしゃるのか。

○説明員(三本木徹君) 先生御指摘のとおり、商業廃棄物の不法投棄が大変大きな社会的問題になつてゐるわけでござります。
そこで、厚生省いたしましては、昨年の十日間に廃棄物の処理及び清掃に関する法律の改正をいたしております。この中で不法投棄防止対策としたしましては四点ほど強化をしてござります。
一つは、産業廃棄物の中でも特に問題といいましょうか管理を要します廃棄物についての規制を強化いたしまして、これにつきましては排出事業者に業者から処分業者までの間、その廃棄物がどこをどのように経由をしていくかということ、いわば積み荷の目録を添付して廃棄物を運送するというようなことを制度化してござります。
それからもう一つは、産業廃棄物の処理業者に對しまして資質の向上あるいは悪質不良な業者の排除といふような考え方のもとで許可の要件を大幅に強化したところでございます。
さらに、産業廃棄物の処理は排出事業者がみずから処理をするというような場合よりも民間の処理業者に委託をして処理するというようなケースが多いわけでございまして、そういう場合に排出事業者に對しまして正しく委託をする、いわば委託の基準というのも強化をする。さらには、この廃棄物処理法の中で、廃棄物は「みだりに」「捨ててはならない」という規定がございます。この部分につきまして罰則を大幅に強化したというような措置を講じてきておりまして、これらに基づきまして適切に対応していくことが必要だとうふうに考えております。
ただ、この不法投棄防止の根本問題は、産業廃棄物の処理施設がやはり不十分である、確保が十分ではないというところも大きな問題としてあるわけでございます。このために、この国会に産業廃棄物の処理に係る特定施設の整備の促進に関する法律案を提案いたしまして、現在御審議をいたしているところでございます。

法投棄対策について努力をしてまいりたいと考
ておられます。

○片上公人君 最後の質問ですが、この海域の業者を悩ますのは不法投棄だけではなくて、私が平成二年の六月にこの委員会でも取り上げました。家島周辺の密漁問題などもありまして、当時はこの周辺海域において七十九件の密漁事件があつて、底びき網業でかかわったものが七十三件と聞いていたわけですが、海上保安庁はその後どのようにこの海域を取り締っていただいているのか。また、密漁実態等、わかれれば御報告をお願いいたしまして、質問を終わりります。

○政府委員(小和田紘若) 播磨灘、特に家島周辺海域におきましての密漁の取り締まりでございまして、すけれども、この近辺は從来から小型機船底びき網漁業の区域外操業という形の密漁事件が発生しているところでございます。このうち家島周辺海域においては、特に他県の密漁グループが高速な船を利用して潜水器密漁、つまり海底に潜水器を使って潜る、それで魚介類をとる、こういう密漁でござります。

そこで、保安庁は從来からこの手の密漁事犯の取り締まりを実施しているわけでございますけれども、特に質問なものにつきまして隣接の保安部署に所属しております巡視艇なども集中的に投入するというような方法によって取り締まりを強化しているわけでございます。

なお、最近の取り締まり状況の数字を申し上げますと、平成元年が播磨灘全体で百件、うち家島周辺が二十五件、それから平成二年が播磨灘全体で八十六件、うち家島周辺が二十二件、平成三年が播磨灘全体で六十件、家島周辺では十五件ということで、この三年について見れば若干の低下傾向というふうな状況でございます。

として井上章平君が選任されました。

○小笠原貞子君 環境保全は、地球的規模で推進していくに欠かせない緊急かつ重要な課題であり、その中で海洋における汚染防止対策というものを考えたときに、海洋汚染の半数が船舶の油の排出によるものと言われております。しかし、もう一つ海洋環境保全において重要な問題としては、さまざまな廃棄物の投棄という問題がござります。その投棄の状態は一体どうなっているのか伺いたいと思います。

○政府委員(小和田統君) 廃棄物を海洋に投棄する場合には、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に基づいて所定の船舶あるいは手続のもとに投棄するということとがございますけれども、現在そのために登録を受けております廃棄物排出船、投棄のための船とございますが、これは千百二十六隻ございます。

これらの船舶によって海洋投棄処分されました廃棄物の量は、平成二年で申しますと二千六十九万トンでございます。内訳は、産業廃棄物、汚泥あるいは鉱滓でございますが、これが四百三十八万トン、し尿等の一般廃棄物が三百五十八万トン、それから水底土砂、これが千二百七十三万トンとなっております。

○小笠原貞子君 今、種類と数字を伺いましたけれども、非常にたくさんの廃棄物が海洋に排出されている。地球環境を保全する上からも、国際的には廃棄物海洋処分はやめよといふような動きがあるやに聞いておりますが、こういう国際的趨勢の中で、大臣はどうのようにこの問題を考えていらっしゃいますでしょうか。

○國務大臣(奥田敬和君) 海は大変包容力があり、私たち特に日本の場合、食糧資源も含めて海のおかげで今日の日本がある。吉田先生の言葉じゃないですけれども、海こそ我が命というくらい本当に海洋の恩恵というもの、それによって今

<p>しかし、残念なことに、もう海の汚染というものが地球的規模でもはや限界点に達しつつあるといふ現況、こういったことを考えますと、私たちは本当にこの問題に関して積極的に貢献をしてまいらなければならぬ。国民自体も海に対する关心と同時に、海を大切にしていく、そういうモラルは当然です。にもかかわらず、先ほど来各委員の御質疑の中にもありますように、こういった海を汚す行為、これがもう多くなつていくという現状に対しても、まさに残念でなりませんし、またこの問題を今のうちに国民意識を高揚させていくと同時に、我々は海の環境を取り戻さなきやいかぬといふことに積極的に貢献していかなければならぬといふ思いで先ほどから御質疑を聞いておりました。そういう方向で努力いたします。</p> <p>○小笠原貞子君 海洋汚染の具体的な問題として、まず漁業廃棄物対策について伺いたいと思います。</p> <p>一つは、ホタテなどの養殖による貝殻、ウロなどの廃棄物対策です。北海道では生産量の増加に伴つて急増するという傾向にあります。ところが、その処理施設などが皆無に等しく、海上に不法投棄されたり海岸に投げ捨てられているのが現状です。</p> <p>二つ目には、魚網の廃棄物、特に流し網の場合の一、二年で廃網となる。そして、大量に継続的に排出されております。時には海中に放置され、船舶の航行、海洋生物に悪影響を与える、国際的な問題となつております。</p> <p>三つ目は、プラスチック船の放置です。</p> <p>漁船で三十二万隻あると言われ、これから毎年一万ないし二万隻が廃船になつていくと言われております。これらの処理対策、とりわけ処理施設に対する国の補助が強く求められているわけでございましょうけれども、国の補助としてどのように検討されておりますでしょうか。</p> <p>○説明員(吉崎清君) 漁業系廃棄物処理計画によりまして必要とされました廃棄物処理施設及びその用地の整備につきましては、沿岸漁業構造改善</p>	<p>事業、それから漁港整備事業等により助成するこ</p> <p>とを考えております。</p> <p>○小笠原貞子君 処理計画を全国で平成三年から三年間に作成することになつております。現在の対策のように、構造改善事業の一つのメニューとして廃棄物処理施設対策助成措置を講じていくのではとてもおぼつかないというのが問題です。現に平成三年度の場合、廃棄物処理施設対策費は構造改善事業のわずか一・四%にすぎません。しか</p> <p>として、例えサロマ湖で有名なホタテがござりますが、そのウロの焼却施設と羅臼の廃網焼却施設などの事業が行われているわけです。全道の計画も策定されております。そして今後も、例え北海道の五つのブロックに分けて、稚内、宗谷、猿払地域とか標準、それから別海などの名前が挙げられております。いろいろと施設が具体化されていこうというときなんですね。</p> <p>北海道だけではなくて、今後全国的に廃棄物処理計画を策定させ計画を実効あらしめるためには、メニューワークの一つで、何%なんというのではなくて、廃棄物対策として独自の制度をつくることがなければ真の対策となり得ない。検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>○説明員(吉崎清君) 漁業系廃棄物処理計画は、各県におきまして平成五年度までに策定される予定になっております。この計画の内容を吟味し、計画を実際に実施していく上でどのような対応が必要かを十分検討して対応してまいりたいと考えております。</p> <p>ただ、将来の問題として相当の廃船が出てくることが予想されますので、そのための処理を効率的に、かつ経済的に行うためのシステムの開発が必要であると考えております。JR北海道の四駅におきましてもこれらのFRP船の生産を所管しているという立場から、從来からその処理方法などについて調査研究を実施しておりますが、今後は材料のリサイクルなども考えながら関係者の協力を得てこれらのシステムの開発について積極的に取り</p>
<p>ます。</p> <p>○小笠原貞子君 次に、プラスチック船の問題な</p> <p>んですけれども、先ほど申し上げましたように、漁船で三十二万隻、モーターボート二十二万隻。</p> <p>○説明員(吉崎清君) FRP漁船の廃船につきましても漁業系廃棄物処理計画の中で検討していく</p> <p>年にありますように、こういった海を汚す行為、これがもう多くなつていくという現状に対しても、まさに残念でなりませんし、またこの問題を今のうちに国民意識を高揚させていくと同時に、我々は海の環境を取り戻さなきやいかぬといふことに積極的に貢献していかなければならぬといふ思いで先ほどから御質疑を聞いておりました。そういう方向で努力いたします。</p> <p>○小笠原貞子君 海洋汚染の具体的な問題として、まず漁業廃棄物対策について伺いたいと思</p> <p>います。</p> <p>○小笠原貞子君 次に、プラスチック船の問題な</p> <p>んですけれども、先ほど申し上げましたように、漁船で三十二万隻、モーターボート二十二万隻。</p> <p>○説明員(吉崎清君) FRP漁船の廃船につきましても漁業系廃棄物処理計画の中で検討していく</p> <p>ます。</p> <p>○小笠原貞子君 いろいろ海の汚れをなくすといふためには、本当に油だけじゃなくてこういう問題があるということを大臣も認識していただきたいと考</p> <p>えて、今御答弁になりましたようなことを具体的に進めるようにということをお願いしたいと思いま</p> <p>す。</p> <p>この点、国の対応、考え方も含めて、今後急増するプラスチック船の廃船対策についてお考えを伺いたいと思います。</p> <p>○政府委員(戸田邦司君) FRP船の廃船の問題であります。FRP船の中に漁船、それからプレジャーボート、両方が含まれております。</p> <p>漁船の問題については水産庁の問題ではあります。一般的に漁船につきましては持ち主がはつきりしているという問題もありまして、持ち主の責任において廃棄するということになるかと思</p> <p>います。</p> <p>北海道だけではなくて、今後全国的に廃棄物処理計画を策定させ計画を実効あらしめるためには、メニューワークの一つで、何%なんというのではなくて、廃棄物対策として独自の制度をつくることがなければ真の対策となり得ない。検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>○説明員(吉崎清君) 漁業系廃棄物処理計画は、各県におきまして平成五年度までに策定される予定になっております。この計画の内容を吟味し、計画を実際に実施していく上でどのような対応が必要かを十分検討して対応してまいりたいと考えております。</p> <p>ただ、将来の問題として相当の廃船が出てくることが予想されますので、そのための処理を効率的に、かつ経済的に行うためのシステムの開発が必要であると考えております。JR北海道の四駅におきましてもこれらのFRP船の生産を所管しているという立場から、從来からその処理方法などについて調査研究を実施しておりますが、今後は材料のリサイクルなども考えながら関係者の協力を得てこれらのシステムの開発について積極的に取り</p>	<p>ります。</p> <p>○小笠原貞子君 水産厅ももう一言。</p> <p>○説明員(吉崎清君) FRP漁船の廃船につきましても漁業系廃棄物処理計画の中で検討していく</p> <p>ります。</p> <p>○小笠原貞子君 いろいろ海の汚れをなくすといふためには、本当に油だけじゃなくてこういう問題があるということを大臣も認識していただきたいと考</p> <p>えて、今御答弁になりましたようなことを具体的に進めるようにということをお願いしたいと思いま</p> <p>す。</p> <p>この点、国の対応、考え方も含めて、今後急増するプラスチック船の廃船対策についてお考えを伺いたいと思います。</p> <p>○政府委員(戸田邦司君) FRP船の廃船の問題であります。FRP船の中に漁船、それからプレジャーボート、両方が含まれております。</p> <p>漁船の問題については水産庁の問題ではあります。一般的に漁船につきましては持ち主がはつきりしているという問題もありまして、持ち主の責任において廃棄するということになるかと思</p> <p>います。</p> <p>北海道だけではなくて、今後全国的に廃棄物処理計画を策定させ計画を実効あらしめるためには、メニューワークの一つで、何%なんというのではなくて、廃棄物対策として独自の制度をつくることがなければ真の対策となり得ない。検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>○説明員(吉崎清君) 漁業系廃棄物処理計画は、各県におきまして平成五年度までに策定される予定になっております。この計画の内容を吟味し、計画を実際に実施していく上でどのような対応が必要かを十分検討して対応してまいりたいと考えております。</p> <p>ただ、将来の問題として相当の廃船が出てくることが予想されますので、そのための処理を効率的に、かつ経済的に行うためのシステムの開発が必要であると考えております。JR北海道の四駅におきましてもこれらのFRP船の生産を所管しているという立場から、從来からその処理方法などについて調査研究を実施しておりますが、今後は材料のリサイクルなども考えながら関係者の協力を得てこれらのシステムの開発について積極的に取り</p>

具体的に申し上げますと、札幌圏の四つの駅でございますが、小樽駅、岩見沢駅、千歳駅、石狩当別駅、以上の四駅につきましてやつておりま

す。

○小笠原貞子君 ありがとうございました。

それで、モデルとして実験的にというふうにおつしやいましたけれども、この実験的というのはいつごろまで実験的におやりになるのかということが一つの問題と、そして同時に、北海道で始めていただきましたけれども、この実験の結果によつていろいろまた問題があつたら考えていただ

いて、私鉄はもうやつていますから、これはJR各社が取り上げていただきたいことでございますが、JR各社が実施に踏み切つていただるためにいつごろまでといふうに考えていたらよし

いでしょうか。

○政府委員(井山嗣夫君) ただいま始めたばかりでございますので、いつまでということはあれでござりますけれども、幸いにそう大きな問題はないといふうに聞いております。

ただ、具体的にやつてみまして、ある意味のトラブルとか逆に御迷惑になつたりすることもあり得ますので、この成果を私ども十分見まして他のJRの会社に対しましても、いい点、悪い点、いろいろ出ましたところを全部披露いたしまして、順次そちらの方向にできれば持つていただきたいなど今思つております。

期間は、一応JR北海道は一年ぐらいをとりあげて試行してやつてみたい、こういうことを言つております。

○小笠原貞子君 それじゃ一年実験して、それで後は全国的にずっと広げていただくということで期待して待つていてたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

それで、さうきちよつと部屋に帰りましたら、労働省の方から佐川急便グループの一齊監督の結果資料というのが来ておりまして、けさからテレビでも言つておりました。それで、それにならつと目を通しましただけ大臣に御感想を一言聞き

たいわけなんです。

ここで特徴的なことは、ここに書いてあります

ことの法違反が認められ、依然として高い違反率となつてゐる」、また「これを主管店についてみると、十一事業場のうち十事業場(八三・三%)に

うち四十六事業場(九〇・一%)において、何らかの法違反が認められた」と、冒頭

おいて、何らかの法違反が認められた」と、冒頭

九〇・二%だと五十一事業場のうち四十六と

か、これはまさに大変なことですね。五年間や

なんだけれども、こういう会社なんですよ。も

う本当に何といふんですか人を食つた態度だと私は思つてます。

私は、北海道の問題をこの間うちいろいろ具体的に取り上げて、それが事実なら法違反ですとおつしやいましたし、そして指導しますとおつしやつてました。これは全國的なもので

出ておりますので、部分的な私の北海道の問題とが質問した問題についてはないので、またそれは改めて伺いますけれども、全体的にこれだけの問題を起こして、いるということになると、大臣よつぱんしつかりしていただかないと、またこれは統くと思ひます。

そういう意味で、大臣の厳しい御決意のほどを伺つて終わりたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

○國務大臣(奥田敬和君) 佐川系列の労働実態調査、これは労働省も厳しい形の内容の御報告もいたしました。それに関しての改善命令も出されておりようございます。運輸省も所管のところ

の船舶に對しましては、その事実が判明した場合におきましては手引書の作成を命じ、その命令に従わぬ場合において、その航行を繼續すること

が海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると

の数々での中で今までにない減車、いわゆる運行停止の形も含めて、これは厳しくその実態実態で改善させておられます。

全体的なレベルで今新聞の数字はそういうぐあいに出ておりますけれども、担当局長からまた詳細に御報告させますが、北海道関係においてもそ

ういった形の御報告はさせようと思っています。大体数字のパーセントはそうなつておりますけれども、大体運送業者の平均値、違反している分も含めての許容できる範囲内であったということは事実でございます。

許容でき得ると言つたらおかしいんですけれども、例えば合弁六社の個々の形において特別行儀の悪いところは、これはもう減車、減員をびしっときせる対策はとりましたが、内容においては六社を中で比較しますと、北陸佐川が一番悪くて、

あとは比較的何といふか基準においてとてもこれは大変で、もうだめだという、そういう悪質な形は減少してきておるということだけは事実でござい

ます。

厳しくやつてきます。

○小笠原貞子君 賴みますよ。

○寺崎昭久君 重複を避けながらお尋ねしたいと

思います。

まず最初に、MARPOL条約を締結していな

い国に船籍のある船舶は油漏防止緊急措置手引書を掲示していない可能性もあるわけですが、手引書がなければ日本への入港を認めないのかどうかお尋ねします。

○政府委員(大塚秀大君) この法律は、外國船舶

でありましても本邦内にある場合には適用されま

すので、MARPOL条約の非締約国の船舶に對

しましても油漏防止緊急措置手引書を義務づける

ことといたします。

手引書を持たないMARPOL条約の非締約国

の船舶に對しましては、その事実が判明した場合

におきましては手引書の作成を命じ、その命令に従わぬ場合において、その航行を繼續すること

のすべての船主サイドとしての防除作業を取りま

に漂着したという事件でございます。

これにつきましては、船主の委託を受けまして

身第八管区海上保安本部長で、対策本部長として

舞鶴で指揮をとりましたので大変思い出の深い事

件でござりますけれども、これは乗組員が全員救

助された後、船体が荒天によって分断されて、搭

載のC重油がほとんど全量、九百六十トンが海岸

に漂着したという事件でございます。

これにつきましては、船主の委託を受けまして

海上災害防止センターガーのがこの防除作業を、民間側

のすべての船主サイドとしての防除作業を取りま

に漂着したという事件でございます。

その中で、正直言いまして違反件数も多いとい

う実態もわかり、それに対応して運転手と自動車

認められるときは航行の停止あるいは航行の差し止めの処分も行うことといたします。

○寺崎昭久君 手引書に基づく事前の訓練、教育等の義務は生じるのかどうか。あるとすれば、だれの責任でどの程度の教育を行ふのか。ないとす

れば、理由は何でしょうか。

「理事松浦孝治君退席、委員長着席」

海上保安庁は当然でございますが、陸海の自衛隊、それから京都府警本部の機動隊あるいは市町村の職員あるいは小中学校の学生、ボランティアグループまで総動員いたしまして、延べ人員で約二万一千名、それから関係機関全体の船艇、航空機等で約二千八百隻、航空機が百四十機、オイルフェンスが約七千七百メートル、油吸着材が約十三万枚、油処理剤約百五十キロリットルという大量の資機材を投入いたしまして、ほぼ流れ出した油の全量に近い量、実際には海水分を含みますので千トンを超える量を回収いたしました。

しかも、船体につきましては、六月十一日に至りまして日本のサルベージ会社の手によって撤去も終わりまして、その年の海水浴には全く被害がなかったというような状況でございます。

○寺崎昭久君 このマリタイム・ガーデニア号の海洋汚染の範囲あるいは対策の講じ方が変わつていたと考へられるかどうか伺いたいと思います。

○政府委員(茅根滋男君) この油汚染の防除作業におきまして最も肝要なことは、早期に多数の勢力を結集するということでございます。そのため多數の費用がかかるわけでございます。

○政府委員(茅根滋男君) この油汚染の防除作業において最も肝要なことは、早期に多数の勢力を結集するということでございます。そのため多數の費用がかかるわけでございます。

○寺崎昭久君 この手引書の中にはそういうふうな付記がありますけれども、船主が入っております保険会社、これが実際にはバックアップしなければいけませんので、この手引書の中にはそういうふうな付記がありますので、必ずやいろんな汚染防除のための契約事務がスマートにいくのではなかろうか。あるいは連絡先等も明記されますので、事故を起こした船の船長はたちどころに海上保安庁あるいは海上災害防止センターというような油防除を行う機関に速報されますので、防除作業は大変費するものと考えます。

○寺崎昭久君 今のお話では、措置も早くなるし費用の負担請求、連絡、そういったことも円滑に行われるであろうと。そういう期待が持てると思うと考えてよろしいように思います。

海上保安庁は当然でございますが、陸海の自衛隊、それから京都府警本部の機動隊あるいは市町村の職員あるいは小中学校の学生、ボランティアグループまで総動員いたしまして、延べ人員で約二万一千名、それから関係機関全体の船艇、航空機等で約二千八百隻、航空機が百四十機、オイルフェンスが約七千七百メートル、油吸着材が約十三万枚、油処理剤約百五十キロリットルという大量の資機材を投入いたしまして、ほぼ流れ出した油の全量に近い量、実際には海水分を含みますので千トンを超える量を回収いたしました。

しかも、船体につきましては、六月十一日に至りまして日本のサルベージ会社の手によって撤去も終わりまして、その年の海水浴には全く被害がなかったというような状況でございます。

○政府委員(小和田統君) この流出油の防除のたためにかかりました費用、船主が負担したものあるいは海上保安庁が行つた防除作業について船主から回収したもの等、いろんなものがございます。

○寺崎昭久君 あわせて私が伺っているのは、な

ぜ請求しないんでしょうかという理由を伺つてい

るんです。

○政府委員(小和田統君) 私どもがこの防除作業に要する経費を責任者、原因者から回収する場合の基本的な考え方は、その作業を行つて特に要した費用を回収するということでございまし

て、したがつて、何といいますか本来の本棒のよ

うなものはこの防除作業があつてもなくても保安

庁としては、国としては職員に対しても支給をして

いるものでござりますので、それは原因者に対し

ては請求しないという建前になつていてござい

ます。

○寺崎昭久君 先ほどのお話では、この汚染対策

のために自衛隊等も出動したと伺つております。

○寺崎昭久君 それでは、この事故の際に海上災害防止センターも出動されたと報告されました

が、具体的にどういう仕事をされたんでしよう

か。

○政府委員(小和田統君) 海上災害防止センター

はこの事件の発生について保安庁から情報を直ち

に入手したわけでございまして、すぐにセンター

の契約している民間防災事業者にこの油の防除等

の作業の準備を指示しております。

○政府委員(小和田統君) この民間の防災事業者といふのは全国各地のそ

れぞれの港等にあるわけでござりますけれども、

センターが自分の基地のないところあるいは自分

の基地の勢力だけでは足らないというときに、そ

れをカバーするためにふだんからこれらの民間防

災事業者といふとおりの出動についての契約

を結んでいるわけでございまして、それらに対し

て出動の準備を直ちに指示したということでござ

います。

○政府委員(小和田統君) 先ほど御説明しました

のは、人件費につきましてはふだんの給料分と申

しますか日當勤務でいざれにしろ職員に支給して

いる部分については船主に請求しなかつたという

ところです。

○政府委員(小和田統君) 確かに、先生が御指摘

のとおり、海上災害防止センターには七億円の基

金がございます。これは、油が流出したりあるい

は船舶火災等が起きた、そのような防災業務を実

施するため設けているものでござりますが、そ

の中に船舶振興会から四億円の出捐をいただいて

おります。それからまた、センターの調査研究等

のためにも補助金の交付を受けているということ

は先生の御指摘のとおりでござります。

ただ、センターは船舶振興会からの補助金だけに頼っているわけではありませんで、根本的な問題なんですね。

例えれば七億円の基金につきましては、そのうち三億円は出資金として国あるいは海運事業者等からの拠出で賄っております。それからまた、調査研究その他の経費についても海上防災にかかわりのある海事関係団体から広く資金の提供を受けているわけでございまして、船舶振興会と特別な関係があるわけではございません。

なお、このセンターは法律で定められた特殊法人であり、あるいは役員等は公務員扱いではないのかという点でございますけれども、法律上確かにそういうことになつておりますが、一方船舶振興会は海難防止等に助成をするということで設立された公益法人でございまして、両者の業務内容等についての目的は深いかかりがありますので船舶振興会からの基金はいただいておりますけれども、それ以上の特別な関係があるわけではございません。

○寺崎昭久君 時間がありませんので結論だけ申し上げますが、私も船舶振興会から出捐金を受けているのがおかしいと言つてはいるわけではありません。ただ、今後の海難防止を強化する観点からこの問題をもう少し掘り下げて考えていただきたいなと思っておる次第なんです。

そこで、運輸大臣に要望として申し上げますので、もし御所見がありましたら最後にお聞かせいただきたいなと思っておる次第なんです。

業務方針書の作成も役員の人事も全部運輸大臣の許可事項になつております。それから、モーターボート競走法では、船舶振興会が海難防止事業等に補助する場合には運輸大臣の認可が必要になつております。ということは、権限すれば同センターの取扱いの場合は運輸大臣の胸三寸でいかようにもできる、そういうことも言えるのではないか、そんな性格、位置づけにあるのではないかとう疑問も出てくるわけです。

ただ、私がここで問題にして考えていたただきた

いのは、こういうことではなくてもっと根本的な問題なんですね。

そういうのは、海上保安庁の資料によりますと、平成三年に船舶からの油流出事故というのが四百十九件発生しています。他方、我が国は地球環境保全のために積極的な役割を果たそうとしているわけです。そういうことを考えますと、今後海洋を汚染しないための対策強化、万一汚染した場合の被害を最小限に食いとめる手段、手だてをさらに拡充していくなければならないのが我が国の課題だろうと思うんです。

そういう意味で、船舶に限つて以下四点、検討していただきたいことを申し上げたいと思います。

一つは、海洋汚染防止体制について民間の協力を前提としたがら国が一元化することを考えいただきたい。二つ目は、船舶について例えば強制賠償責任保険のような制度を導入して船舶所有者に加入を義務づけてはどうか。それから三つ目は、海は公共の財産であるという観点からこれまでの海洋汚染の定義について見直す、つまり賠償責任の範囲だと対象について広げる方向で検討する必要があるのではないか。四点目は、そうしたことを含めて海上災害防止センターのあり方を抜本的に見直す必要があるのではないか。

ほかにも検討事項がいろいろあるのだと思いますが、今後の防災体制に万全を期す、拡充するという意味で、こうした点も御検討いただきたいと要望しておきます。もし、大臣の御見解がございましたらお願ひします。

○國務大臣(奥田敬和君) 御指摘の点は全く同感でございます。

○委員長(峯山昭範君) 他に御発言もないようであります。

ですから、質疑は終局したものと認めます。

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。

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います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(峯山昭範君) 全会一致と認めます。よって本案は全会一致をもつ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(峯山昭範君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(峯山昭範君) 次に、船員法の一部を改正する法律案を議題とし、政府から趣旨説明を聽取いたします。奥田運輸大臣。

○國務大臣(奥田敬和君) ただいま議題となりました船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

従来、沿海区域または平水区域を航行区域とする総トン数七百トン未満の船舶で国内各港間のみを航海するいわゆる小型船についても船員法第六章の規定を適用することとしております。

第三に、船舶所有者は、航海当直その他の船舶の航海の安全を確保するための作業を適切に実施するためには必要な員数の海員を乗組ませなければならぬこととしております。

第四に、常時十人以上の船員を使用する船員有者は、定員について就業規則を作成し、これを行政官庁に届け出なければならないこととしております。

なお、この法律の施行期日は、周知に必要な期間等を考慮し、平成五年四月一日としております。

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を申し上げます。

○委員長(峯山昭範君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する自後の審査は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

定員に関する規制の見直しを行う必要性が高まつておられます。

このような状況を踏まえ、平成元年十月以来船員中央労働委員会におきまして船員法の労働時間等の規定の適用範囲の拡大及び定員に関する規制の見直しについて検討をいたしましたが、昨年一月同委員会より答申をいたしましたので、この答申に沿いましてこの法律案を提案するものであります。

午後零時五十三分散会

四月十七日本委員会に左の案件が付託された。

一、ハイヤー・タクシー、観光バス、自動車教

習所労働者の労働条件改善に関する請願(第

一一四一号)(第一一四六号)(第一二〇三号)

(第二二五号)(第二三三九号)

一、ハイヤー・タクシー、観光バス事業の規制

緩和反対と諸施策の充実に関する請願(第一

三五四号)

一、ハイヤー・タクシー、観光バス事業の規制

緩和反対と諸施策の充実に関する請願(第一

三五四号)

第一一四一号 平成四年四月三日受理

ハイヤー・タクシー、観光バス、自動車教習所労

働者の労働条件改善に関する請願

請願者 千葉県八日市場市春海七、四一二

越川健司 外五千四百三十五名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第一一四六号 平成四年四月三日受理

ハイヤー・タクシー、観光バス、自動車教習所労

働者の労働条件改善に関する請願

請願者 島根県松江市山代町五七八 井原

幸 外千三百三十七名

紹介議員 沢上 貞雄君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第一二〇三号 平成四年四月六日受理

ハイヤー・タクシー、観光バス、自動車教習所労

働者の労働条件改善に関する請願

請願者 青森市北金沢二ノ一八ノ三〇 佐

藤勇三 外千二十三名

紹介議員 沢上 貞雄君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第一二二五一号 平成四年四月七日受理

ハイヤー・タクシー、観光バス、自動車教習所労

働者の労働条件改善に関する請願

請願者 大阪府東大阪市若草町二ノ一

岡野武司 外五百二十名

紹介議員 沢上 貞雄君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第一一三三九号 平成四年四月八日受理

ハイヤー・タクシー、観光バス、自動車教習所労

働者の労働条件改善に関する請願

請願者 東京都日野市三沢八五〇ノ二三ノ

二〇三 柳晃 外七百三十七名

紹介議員 沢上 貞雄君

この請願の趣旨は、第一〇六一号と同じである。

第一一三四号 平成四年四月九日受理

ハイヤー・タクシー、観光バス事業の規制緩和反

対と諸施策の充実に関する請願

請願者 長崎市上小島町四ノ八ノ三四 合

沢憲一 外八百八十四名

紹介議員 沢上 貞雄君

この請願の趣旨は、第一〇六二号と同じである。

第三号中正誤

ページ 段 行 誤 正

四 三終わり ござります ございます

五 から 八

六 一 職員

七 二 禁止

八 一終わり

九 二 禁止

十 三 ように ような

十一 四 禁止

十二 五 禁止

十三 六 一般競争入札

十四 七 一番競争入札

十五 八 禁止

十六 九 議員

十七 十 禁止

十八 一 職員

十九 二 禁止

二十 三 禁止

二十一 四 禁止

二十二 五 禁止

二十三 六 禁止

二十四 七 禁止

二十五 八 禁止

二十六 九 禁止

二十七 十 禁止

二十八 一 禁止

二十九 二 禁止

三十 三 禁止

三十一 四 禁止

三十二 五 禁止

三十三 六 禁止

三十四 七 禁止

三十五 八 禁止

三十六 九 禁止

三十七 十 禁止

三十八 一 禁止

三十九 二 禁止

四十 三 禁止

四十一 四 禁止

四十二 五 禁止

四十三 六 禁止

四十四 七 禁止

四十五 八 禁止

四十六 九 禁止

四十七 十 禁止

四十八 一 禁止

四十九 二 禁止

五十 三 禁止

五十一 四 禁止

五十二 五 禁止

五十三 六 禁止

五十四 七 禁止

五十五 八 禁止

五十六 九 禁止

五十七 十 禁止

五十八 一 禁止

五十九 二 禁止

六十 三 禁止

六十一 四 禁止

六十二 五 禁止

六十三 六 禁止

六十四 七 禁止

六十五 八 禁止

六十六 九 禁止

六十七 十 禁止

六十八 一 禁止

六十九 二 禁止

七十 三 禁止

七十一 四 禁止

七十二 五 禁止

七十三 六 禁止

七十四 七 禁止

七十五 八 禁止

七十六 九 禁止

七十七 十 禁止

七十八 一 禁止

七十九 二 禁止

八十 三 禁止

八十一 四 禁止

八十二 五 禁止

八十三 六 禁止

八十四 七 禁止

八十五 八 禁止

八十六 九 禁止

八十七 十 禁止

八十八 一 禁止

八十九 二 禁止

九十 三 禁止

九十一 四 禁止

九十二 五 禁止

九十三 六 禁止

九十四 七 禁止

九十五 八 禁止

九十六 九 禁止

九十七 十 禁止

九十八 一 禁止

九十九 二 禁止

一百 三 禁止

一百一十一 四 禁止

一百一十二 五 禁止

一百一十三 六 禁止

一百一十四 七 禁止

一百一十五 八 禁止

一百一十六 九 禁止

一百一十七 十 禁止

一百一十八 一 禁止

一百一十九 二 禁止

一百二十 三 禁止

一百二十一 四 禁止

一百二十二 五 禁止

一百二十三 六 禁止

一百二十四 七 禁止

一百二十五 八 禁止

一百二十六 九 禁止

一百二十七 十 禁止

一百二十八 一 禁止

一百二十九 二 禁止

一百三十 三 禁止

一百三十一 四 禁止

一百三十二 五 禁止

一百三十三 六 禁止

一百三十四 七 禁止

一百三十五 八 禁止

一百三十六 九 禁止

一百三十七 十 禁止

一百三十八 一 禁止

一百三十九 二 禁止

一百四十 三 禁止

一百四十一 四 禁止

一百四十二 五 禁止

一百四十三 六 禁止

一百四十四 七 禁止

一百四十五 八 禁止

一百四十六 九 禁止

一百四十七 十 禁止

一百四十八 一 禁止

一百四十九 二 禁止

一百五十 三 禁止

一百五十一 四 禁止

一百五十二 五 禁止

一百五十三 六 禁止

一百五十四 七 禁止

一百五十五 八 禁止

一百五十六 九 禁止

一百五十七 十 禁止

一百五十八 一 禁止

一百五十九 二 禁止

一百六十 三 禁止

一百六十一 四 禁止

一百六十二 五 禁止

一百六十三 六 禁止

一百六十四 七 禁止

一百六十五 八 禁止

一百六十六 九 禁止

一百六十七 十 禁止

一百六十八 一 禁止

一百六十九 二 禁止

一百七十 三 禁止

一百七十一 四 禁止

一百七十二 五 禁止

一百七十三 六 禁止

一百七十四 七 禁止

一百七十五 八 禁止

一百七十六 九 禁止

一百七十七 十 禁止

一百七十八 一 禁止

一百七十九 二 禁止

一百八十 三 禁止

一百八十一 四 禁止

一百八十二 五 禁止

一百八十三 六 禁止

一百八十四 七 禁止

一百八十五 八 禁止

一百八十六 九 禁止

一百八十七 十 禁止

一百八十八 一 禁止

一百八十九 二 禁止

一百九十 三 禁止

一百九十一 四 禁止

一百九十二 五 禁止

一百九十三 六 禁止

一百九十四 七 禁止

一百九十五 八 禁止

一百九十六 九 禁止

一百九十七 十 禁止

一百九十八 一 禁止

一百九十九 二 禁止

一百二十 三 禁止

一百二十一 四 禁止

一百二十二 五 禁止

一百二十三 六 禁止

一百二十四 七 禁止

一百二十五 八 禁止

一百二十六 九 禁止

一百二十七 十 禁止

一百二十八 一 禁止

一百二十九 二 禁止

一百三十 三 禁止

一百三十一 四 禁止

一百三十二 五 禁止

一百

平成四年五月七日印刷

平成四年五月八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局