

(第一類 第十号)

第一百四回国会

運

輸 委

員 会

議 錄

第十八号

(三八七)

平成九年六月四日(水曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 杉山 憲夫君

理事

林 幹雄君

理事

村田 吉隆君

理事

江崎 鐵磨君

理事

寺前 嶽君

理事

衛藤 晟一君

理事

橋 康太郎君

理事

中馬 弘毅君

理事

堀内 光雄君

理事

米田 建三君

理事

今田 保典君

理事

玉置 一弥君

理事

萩野 浩基君

理事

川内 博史君

理事

鉢呂 吉雄君

理事

濱田 健一君

理事

出席國務大臣

運輸大臣

運輸政務次官

運輸省運輸政策

局長

運輸省鐵道局長

運輸省海上交通

通局長

運輸省自動車交

通局長

運輸省港湾局長

運輸省航空局長

運輸省海上技術

安全局長官

海上保安廳長官

土橋 正義君

委員外の出席者

運輸省海上技術

安全局船員部長

出席政府委員

運輸政務次官

運輸大臣

運輸政務次官

運輸大臣

やつていかなければいけないことがあるのではなかといふうに思います。

そういうふうに分けて考えておきますと、まず一つは、国の緊急時における組織体制といいますか、これが統一化されていないことが、今回もまた確認されたということが、前回、一年前の阪神大震災のときも、國 地方自治体あるいは自衛隊、こういうところの連携が非常にうまくいかなかった、大変多くの人を出していただぎながら統一的な作業が進まなかつたということもあります。

今回も、海上保安庁がいち早くお出になつたわけでありまして、人命救助に対しては、まさに我々も目を見張るような活躍をされました。報道でそれを聞いたときに、ああよかつたな、大変な努力をされたということを感じいたしました。しかし、漂着するまでの五日間、あるいはその後の情報によりますと、場合によっては、米軍がいち早く重油の流れを察知して警告を出したといういろいろな情報もあります。そういうようなことを考へると、それを受け対応する組織的な動きが日本の政府の中になかつたということだが、大変大きな原因ではないかというふうに思います。

一つ言えば、例えば海上保安庁と自衛隊は、大体、協力体制に合ういろいろな確認はできておりますが、海上保安庁、自衛隊と警察、消防、この辺の連携がふだんから行われていないのではないか。それから、災害対策として、国は国ではあります、市長さんを中心にして、各市町村も含め、そういう対応がとれるということあります。なぜ国の方が災害対策という面で組織的な対応ができないのか、といふことがあります。続けて、いろいろ言うとややこしくなりますので、まことに、最近でございますが、総理府というか内閣の方で、防災の関係でいろいろやっている中で、内閣総理大臣に権限がないということがようやく

おわかりになつたようございまして、私どもの方はもう大分前から、内閣総理大臣に緊急時には指揮官としての、統括者としての責任においてまづ指揮権を与えるべきだという話を、再三申し上げまいりました。まさしがスタートだと思うのですね。憲法では、一心、内閣総理大臣というのは最高の権威者であります、内閣法では、内閣は合議制という、そこで縛られてしまう。だから、緊急のときにはかの閣僚の方が集まつてこなうことあります。しかし、これをまず変えなければならない。総理大臣が、やはり國の最高の権威者として、國のいろいろな行政の機関に対し、あるいはボランティアも含めた体制の中でどうするかという決断をすべきだというふうに思います。

今回、大臣は、災害対策の本部長としていろいろ活躍をされましたけれども、今申し上げました私の前段の部分、國の組織体制という面で私も意見を申し上げましたけれども、それについてどうお考へであるか、お聞きしたいと思います。

○古賀國務大臣 お答えをさせていただきたいと思います。その前に、一月一日発生いたしましたナホトカ号の油流出の事故に際しましては、先生の席をおかりいたしましてお詫び申し上げたいと思つております。

初め委員の先生方には、大変御心配をおかけいたしましたと同時に、それぞれのお立場で御支援をいたしておりますが、ただ、また御指導賜りましたことを、改めてこの席をおかりいたしましてお詫び申し上げたいと思います。その前に、一月一日発生いたしましたナホトカ号の油流出の事故に際しましては、先生の御指摘の通りでございました。緊急時計画でもその点については触れられておるわけでございます。

○土坂政府委員 こういう事故に際して國と地方の連携が大切であるというのは先生の御指摘のとおりでございまして、緊急時計画でもその点については触れておるわけでございます。

今回のケースについて申し上げますと、國と地方の連携が大切であるというのをつくりたわけですが、それと同時に、地方公共団体でもそれが対策本部をつくりになりました。それで、國としては、出先にまた現地の対策本部をつくったわけですが、國の出先の対策本部と地方公共団体の対策本部、これが相互に人を派遣し合いました。それで、そこでの情報交換なり必要な調整をやるという格好で対処させていただいたわけでございます。ただ、そういうやり方で本当に十分だったかどうかという点については、全体の検証の中でやはり反省すべき点もあると思いますので、ただいまの危機管理に対するリーダーシップと申します

ましても、こうした大規模な事故が起きた場合に、政府としてどういう対応をしていくのか、極めて重要な問題だと認識をいたしております。

実は、昨日、こういった事故等を踏まえまして、中央防災会議を開かせていただきました。そ

の会議におきまして決定されました防災基本計画におきましては、このよな非常災害が発生した場合には、現地にも対策本部を設置させていただ

き、その対策本部には、その省庁の政務次官が本

部長を受けるというようなことで、今までより以

上に中央そして自治体、また省庁間、こういった

ところの連携を密にいたしまして、強化させてい

ただきます。今回のナホトカ号の事故を教訓とい

たしまして、あらゆる検証の中で、いろいろな問

題点についてこれから適切な処置を行つていただき、こういう考え方で今作業を進めさせていただ

ているところでございます。

○玉置委員 国としては、今のお話は我々も情報

としては聞いておりますけれども、先ほど言いま

したが、國の機関と地方自治体、公共団体あるい

はボランティアの集団、その人たちとの連携は、

今回、いかがでしたでしょうか。

○土坂政府委員 こういう事故に際して國と地方

の連携が大切であるというのは先生の御指摘のとおりでございまして、緊急時計画でもその点については触れておるわけでございます。

今回のケースについて申し上げますと、國と对

策本部、関係省庁連絡会議というのをつくりたわ

けですが、それと同時に、地方公共団体でもそれ

ぞれ対策本部をつくりになりました。それで、

国としては、出先にまた現地の対策本部をつく

ったわけですが、國の出先の対策本部と地方公共

団体の対策本部、これが相互に人を派遣し合いま

して、そこで情報交換なり必要な調整をやるとい

うことは、端的に言えば、油回収のための機械

が石油連盟の方から届けられた、ところが、持つ

ていた人がそのままそこに張りついで、その機

械の動かし方から全部指導し、なおかつ自分たち

が作業しなければならなかつた、たくさん機械

をどんどんと持ち込んだが、その都度その専門家

の人たちがそこに張りつけになつたということ

で、本来の業務がなかなかできなかつた、こうい

うお話を伺いました。やはりふだんから、こうい

めて、これからのこととは考えていきたいと思っております。

○玉置委員 今回の防災会議の方からのお話を伺は、私どももちよつと考へておられます。されど、緊急事態に対応できるかわからませんけれども、緊急事態に対応できる補佐官的な人を配置して、この人を通じて体制をとれるようにしよう、こういう考え方がある

といふうに聞いております。

そこで、私たちが今回、この事故の現状をす

と検査いたしまして、先ほど地方に対策本部を設

けるという、これは今までないことなんですよ

ね。今まで東京だけで全部遠隔操作、現地は各

省の出先の人たちが詰めかけられて、それぞれ縦

割りでやっておられたということあります。こ

の事態をやはり回避していくためには、現地にお

けるコーディネーター、いわゆる調整官、各省の

要望とか府県、市町村のいろいろな要望があると

思いますが、そういうものに対してどういう対

応ができるかと、そういうことを一括してそこで取りま

とめができる、こういう人を現地に置かなければ

いけない、それが多分地方における対策本部だと

いうふうに思います。制度的にまず調整官を派遣

できるというような形にしていただきたい。

それから、今回のこの事故に対応されたいろい

ろな方々のお話を聞きますと、やはり日々これから

訓練をされていないと、幾らか施設があつて

いる、こういうことがあったそうございます。

それは、端的に言えば、油回収のための機械

が石油連盟の方から届けられた、ところが、持つ

ていた人がそのままそこに張りついで、その機

械の動かし方から全部指導し、なおかつ自分たち

が作業しなければならなかつた、たくさん機械

をどんどんと持ち込んだが、その都度その専門家

の人たちがそこに張りつけになつたということ

で、本来の業務がなかなかできなかつた、こうい

うお話を伺いました。やはりふだんから、こうい

う油濁事故だけではなくて、いろいろな面で専門家を養成しておかなければいけないのではないか、こういうふうに思います。

それで、世界の中で、特にシンガポール、ここに優秀な訓練センターがありますとシンガポール、そこには優秀な訓練セ

ンターがあるというふうにお聞きしておりますし、全体でいけばアメリカとかロンドンにそういうセンターがあるということあります。だか

うセンターがあるということです。だから、國際的にもやはり、水準を高めていくためには、また協力体制をとるためにそういう訓練もやらなければいけない。いわゆる人材養成といま

すか、これも体制の中ではかなり重要な事項だと思いますが、その辺についていかがお考えで

しょうか。

○土坂政府委員 油の防除に際しまして、資機材の整備と同時に、それを使いこなす技量というものがなければならないのは、御指摘のとおりでござります。この点については、さつき御指摘がありました緊急時計画の中でも、ふだんから訓練を

以上訓練をしておるわけございます。それから、特に専門的な技量を要するものにつきましては、保安庁でそういう特別なチームをつくりまし

て、この人が指導するというよしなやり方もしておりますが、そういう格好でふだんからそれなりの準備をいたしておるつもりでございます。

ただ、今回の事件に際して、それが、今御指摘になつたように、必ずしも十分でない面があつたことは事実でございまして、そういう点はこれから訓練のあり方の中で十分生かしていくようにななければいけないと思っております。

○玉置委員 同じような話でございますが、シンガポールとかロンドンの訓練センターでは、例えば油濁事故とか海難事故とそういうときに、コンピューターでシミュレーションできるというのがあります。我が海上災害防止センターでは手でやるのですね。船がどこへ行ったときに油がどう

流れるとか、何か手で一々置きかえてやっていいのかではないか。

それから、もう一つ言えば、この油濁事故に対

して、いろいろな機器類、資機材、こういうものがほとんど太平洋側にあって、日本海側には新潟県に一つしかなかった。それから、御存じのよう

に油回収船は全くないということですね。そういう状況を考えると、ふだん使わないからお金がかかるという話はあります。そこそこ対応は考えなければいけない。

まず一番問題なのは、OPRC条約です。OPR

C条約を締結したにもかかわらず、この条約に決められた精神に基づいて、通達では出でていますけれども、その後の予算的な措置だと、今の体制上の話とかいうものが一向に進めてこられなかつたということが、この事故を大きくしたと

たけれども、その後の予算的な措置だと、今の体制上の話とかいうものが一向に進めてこられなかつたということが、この事故を大きくしたと

いうふうに思いますが、このOPRC条約に対し

てこれからどうされるのか。それから、今申し上げましたように、設備面でいろいろな問題点が一応把握されていると思いますが、どう考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

○土坂政府委員 OPRC条約は二つの目的がありまして、一つはそれぞれの国の油防除能力の向上、もう一つは油防除に関する国際協力、こういふことだと思います。

前者の方について申し上げますと、今御指摘がありましたように、やはり費用対効果ということもありまして、資機材が、船舶交通量が多いと

か、事故が起きやすい、それで、起きた場合に非

常に社会的、経済的影響が大きい、こういうところを中心に整備が進められてまいりました。そ

の結果が、今御指摘がありましたように、太平洋側に厚く日本海側に薄いというような結果になつておりますし、また、内水の静穏な海域を中心としたものになっておって、外洋の、それも荒れた

海には十分適応できないというような、資機材の性能なり配備上の問題があるということが、今回

の事故の反省として出てきたわけでございます。

これにつきましてこれからどうするかというこ

とですが、今、運輸技術審議会の場で、これからの方について、今回の反省を踏まえて議論を

していただいているところでございます。近く、

何がしかの結論がいただけたと思いませんが、そう

いうものも踏まえまして、これからの方につ

いては十分に考えてまいりたいというふうに思つております。

○玉置委員 今回のロシア船籍ナホトカ号の事故の原因は、いろいろ言われておりますけれども、日本側とロシア側はどうも意見が大分食い違つ

ているようございます。

そこで、今までの調査委員会の中で、わかつた範囲で結構でございますが、ロシア側の意見と、向こうはたしかもう結論を出していると思います

が、日本側の今までの調査状況、この辺、わかれなかつたといふことが、この事故を大きくしたと

いうふうに思いますが、このOPRC条約に対し

てこれからどうされるのか。それから、今申し上

げましたように、設備面でいろいろな問題点が一応把握されていると思いますが、どう考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

一方、我が国の事故原因調査の概況でございますが、我が国は、こういったシナリオを推定して、いわば推理小説といいますか、そういったような手法ではなくて、あくまでも、得られました事実関係を現実的に解析を進めまして、原因を突き止めようという考え方で進めております。

これまでにわかつてありますところを申し上げますと、まず、ナホトカ号が沈没をした当時の気象海象状況、これは気象庁が付近に設置して通常観測を行っておりますブイによりまして明らかになつておりますが、こういった情報、それから、乗組員のいろいろな供述がございます。供述といいますか説明をしていただきたところ、これはロシア側が聞いたところと、こちら側が事故直後に

乗組員のいろいろな供述がございます。供述といいますか説明をしていただきたところを両方突き合わせましたものが一つ。ロシア側から提供していただきましたこの船舶の構造の詳細、設計情報の詳細。最近の検査の経歴といいますか履歴。

海上保安庁に話をしていただいたところを両方突き合わせましたものが一つ。ロシア側から提供していただきましたこの船舶の構造の詳細、設計情報の詳細。最近の検査の経歴といいますか履歴。

船首部が漂着をしておりましたので、そこの部分の実際の耗損状況の調査、これは中間報告をまとめていただきました詳細な調査が行われておらず、それに先立つ簡単な現地での調査をもとにしておきました。さらに加えまして、一千メートルの海底に沈んでおります船尾部を海洋科学技術センターのドルフィン3Kというものによって撮影し

たビデオの結果による所見、こういったようなものを加えまして、総合的に検討を進めておるわけ

でございます。それから、実際にこの船が運航していました時点でどのような油の積みつけの仕方をしていたのか、これのデータも入手しております。

これらを考えまして、この当時、波及びこの船舶の積み荷の重油かと思われるものが爆発をして、それがによつて沈んだという説を中間報告として唱え

ておりました。これにつきまして、我が方の専門家と意見交換をいろいろ行つておりましたが、な

お現在、ロシア側はこの説を取り下げるには至つていないと伺つておりますが、爆発したという説

いるところであります。

ロシア側とかなり我々の考えは違いまして、私どもの調査委員会では、かなり耗損が進んでいた

んどうい、このように考えております。
○玉置委員 ナホトカ号はこのぐらいにいたしました
して、定期検査の方に移っていきたいと思いま
す。

中間検査二・五年、ちょうど真ん中でやるとい
うことですが、検査期間が伸びた割には、伸びた
割にといいますか、中間検査の実施時期の幅が十
八ヶ月ですよね、何でこんなたくさん要るのだろ
うという気がするのです。というのは、チェック
を絞ってもつと狭くすべきだと思うのですよ。こ
れは何で十八ヶ月なんですか。要するに、その間
にやりなさいということですね。突然疑問を感じ
ましたので、済みませんが、よろしくお願ひし
ます。

○山本(孝)政府委員 従来ですと、ちょうど四年
を真ん中で割りますと二年といふことで、二年ご
とにやっていくということで、非常にわかりやす
くて、実施面でも円滑な実施ができたという面も
大きかったと思いますが、これを五年にいたしま
すと、中間というのを、二・五年といふのは、やは
り船舶の運航スケジュールからいってもぐあい
が悪いだろうということもあります。それか
ら、船舶に積んでおりますもの機器のメン
テナンスなどといふものも、それぞれ機器の性
質とか運航状態によって若干のばらつきがあるの
も、これは船主さんの整備方針等によつてもばら
つきが当然あってしかるべきだらう、こういう感
じでございますが、厳密にちょうど真ん中で二・
五年でばたつと壊れるとかおかしくなるとか、そ
ういう機械があるわけではございません。そ
うしたことを考えまして、メンテナンス計画がき
ちんと立てられて運用されているという状態もござ
いますので、そういうところを勘案しますと、
やはりここは二年ないし三年の間に検査をもう一
回中間に受けたその確認をしてもらえば、あと
と、残りは三年残りであつても、二年残りであつ
ても、次の定期検査までは安全に運航できるだろ
う、こういう考え方でございます。

それに加えまして六ヶ月分、十八ヶ月ですか
ら、今のは一年の間、それに六ヶ月というのがつ
いておりますが、これは実は三ヶ月ずつの猶予期
間といいますか、実際に船の運航スケジュールに
ある程度の幅を持たせるということで、それぞれ
前後に三ヶ月を加えて十八ヶ月ということです。さ
ります。この程度の余裕、アローランスの中で整
備をきちんとやつていただければその残りの期間
も安全である、こういう考え方に基づくものでござ
います。

○玉置委員 片方では、今度自主整備について各
業界が本当にどうしようかという、結構いろいろ
困っているところがあるみたいなんですね。今の
お話を聞いていますと、一年の検査猶予があつ
て、その両わき三ヶ月で十八ヶ月といふふうに幅
があるわけですね。では、それだけ幅があつたら
何で定期的に自主整備を毎年やらなければいけな
いかという話が出てくるのだと思うのですけれど
も、そんな話はないですか。

○山本(孝)政府委員 自主的な整備の考え方とい
うものは、やはり船舶を実際に運航しておられま
す船主さんが、みずから船の安全を確保すると
いうのが一義的で最大の責任を有するわけでござ
いますので、当然自分の保有する船舶の安全を確
保する手段を計画的に立てていただきたい。
それで、実際に整備を行ふ場合、ただ自主的整
備といいましても、これをそのまま私どもがいわ
ゆるうのみにするというわけではございません。
当然に、その整備のやり方、方針につきまして
は、あらかじめ私ども、船舶所有者あるいは乗組
員の皆様と十分に打ち合わせを行つて、立派な保
守管理形態というものが確立されるということを
見た上で、こういった整備の活用といいますか、
それを進めていくべきだと考えております。

にあるということを感じますが、実際の運航は
運航業者がやっておられるということですね。こ
ういう場合が約二〇%ぐらいあるのだということ
でございます。それをどう管理していくかとい
うのは、非常に難しい問題だと思うのです。
それから、場合によっては、船主と船員さんと
それから運航会社、それぞれが別という場合もあ
ると思うのです。そういう場合を想定していくま
すと、実際は船主が船員を抱えて運航会社もやっ
ているというのが一番いいわけですけれども、分
業された場合、どういう把握の仕方でどういう管
理をされていくのかということもお聞きしたいと
思います。

○山本(孝)政府委員 船舶を船員、乗組員を伴わ
ないで、裸用船といいますか、貸し渡しを行ふ場
合ですが、この場合は、貸し渡しを受けて乗組員
を配乗した用船者というのでしょうか、その人が
船舶安全法上の義務を負うという法体系にはな
っておりません。
なお、先生の御指摘の点で、そういうたとえ
で実態上だれが責任を持つて保守点検整備を徹底
するべきかということが、もしまだ徹底してない
ようなケースがありますれば、私どもはそれを再
度徹底するよう指導したいと思っておりますし、先ほ
ど申し上げましたように、保守点検整備がどのよ
うな形態で行われるのか、あるべき形態といふも
のをあらかじめ船主あるいは乗組員を含めて検討
して、それに従つていただきたいと思っておりますの
で、そういうたった検討の中に、当然先生の御指摘の
ことをやる船舶を排除するというのが目的でござ
いますので、ポートステートコントロールの国
際協力体制を強化することも、問題の解決に大変
役に立つものと思つております。

取り決めのときに、だれが責任を持つてやるか、
それから、船主さんが、自分のところに戻つてこ
られない船があったときに、では、どういうこと
をやるかというのをあらかじめ予定をされておか
ないと、本当にきちっとした定期整備はできな
い。それから、検査の都度、わざわざ船主さんが
指定するところへ戻つてくるというのも大変なこ
とだと思うのです。その辺を含めて、事前の打
合をさせというのはやつておくべきではないかと
いうふうに思います。いかがござりますか。

○山本(孝)政府委員 先生の御指摘のとおりでござ
りますので、そのような体制づくりといいます
か、そういうものの徹底について強く指導をして
まいりたいと思います。
なお、そういったところで先生が御懸念のよう
な船舶が出てまいりましても、実はポートステー
トコントロールを国際的な中で強化するというこ
とは、まさにそういった抜け穴を探して抜け道的
なことをやる船舶を排除するという目的でござ
いますので、ポートステートコントロールの国
際協力体制を強化することも、問題の解決に大変
役に立つものと思つております。

もう一つは、そこに配置をされます船員の方

船員を手当して、その船は、名義は確かに船主
社に貸されるのですね。そこで、ほかのところが
持つておられて、船員がいないから船だけ運航会

員の皆様と十分に打ち合わせを行つて、立派な保
守管理形態というものが確立されるということを
度入れかわるということもあり得ることですね。
それから、運航業者の方が荷主さんの都合に合わ
せて配船をされて、船が全然つかまらない、帰つ
てこないということもあり得るかと思うのです。
そういうときにはやはり荷主さんだと思つ
て、それを断つてまで、いや、検査ですかからと
いう、そういうことができるかどうか。だから、

出てまいりましたのは、例えば内航小型船舶千馬
力の登録船というのがありますと、この千馬力の
登録船が、検査を受けた後、メーカー封印で封印
をされる、その封印をされた船の少なくとも二割
ぐらいが千馬力以上で実際は走つておられる、こ
ういうことなんですね。だから、考え方によつ
ては、千馬力そのものがもう実用的でないという話
になるかと思います。

が、この千馬力の基準で見ますと、千馬力以下の場合は、甲板のいわゆる船長さんが一名と機関長が一名ですね。その資格が、またそれぞれ六級という事です。ところが、千馬力以上になりますと、それぞれ二名、二名ということです、最低四名になるというふうに基準が変わってくる。実際には、規格内で申請をすればより船費が少なくなる、それぞれ二名、二名ということです。そこが抜け道にならっている。やはりメーカーの立場を見ると、いわゆる船主さんがまあ少しくらい言つことを聞いてくれやとか言って後で変えるということは、可能なんですね。可能というか、あり得ることなんです。

そういうことを考えると、封印そのものを第三者機関でやるか、あるいは国がやるか、これは行革とは逆行するわけですが、そういうことでもしないと、こういう類のものではなくならないのではないかというふうに思うわけです。この辺をどう受けとめておられるか、あるいはこれからどうしていくべきとお考えになっているか、それについてお伺いしたいと思います。

○山本(孝)政府委員 ただいまの問題は、いわゆる船舶の機関部の職員の配乗数が、船舶職員法によりましてエンジンの出力によって区切られています。それによって変わるところがある、その境目のところで何かうまいことをやって、実際より高い出力を運航しようということを考える船主がいるのではないかという御指摘だと考えます。

こういう実態につきましては、私どもは、やはり事は船舶の安全運航にかかわることでございましたので、関係者に船舶安全法及び船舶職員法の遵守ということを強く指導することが必要だと、当然のことながら考えております。したがいまして、本年二月にもこれに関する通達を出しまして指導に努めているところでございます。なお一層、こういった趣旨の徹底を図っていくように努めてまいりたいと思っております。

なお、船舶安全法の検査の時点におきますエンジンの馬力の封印につきましては、これを変更し

にくいものにするということの可能性について

も、検討したいと考えております。

○玉置委員 メーカー封印だったら、メーカーの方で幾らもあるわけですね。また、それを外して違うものをつければいいということなんで、封印を登録するか、既にありますよね、実際に封

印を登録しておいて、封印に番号があつて、まあそれもつくれないことないですよね、どうせ鉛か

だからといふうに考えたら幾らでもまた十分打ち合わせをしていただき、問題点をつくるのです。だから第三者がいいのではありませんか。やはり解消していただきたい、こういうふうに思

います。

これから、中小零細業者の方の保守、自主検査、これがいろいろと問題になってくると思いま

すが、どういうふうに把握をされ、指導されていくのか、余り指導というのではなくないと思いま

が、自主検査ですから、相手がやらなければといふ気持ちになるのはどうしたらいいのかというこ

とを、把握も含めてお伺いしたいと思います。

○山本(孝)政府委員 初めに、先生の今のお尋ねのところですが、自主的整備のやり方についてとくのか、余り指導というのではなくないと思いま

う面でお聞きをしたいというふうに思います。

そこで、労働省、労働省に先に聞くと、結果が

いろいろ含まれているわけでありまして、そういう面でお聞きをしたいといふふうに思います。

そこで、労働省、労働省が日本に来て働くこと

いうお話をございましょうか、今の封印の話では

なくて……(玉置委員「封印ではないです」と呼

ぶ) 承知しました。

ちょっとと先ほどお答え申し上げましたが、自

主的な保守整備のやり方につきましては、やはり

実態を踏まえた上で効果的な方法をまずそのメー

リ組員の皆さんを交えて、また整備をもちろん行っ

て、最近のもので、平成七年十一月に閣議決定さ

れました第八次雇用対策基本計画の中では、専門

的、技術的分野の労働者については可能な限り受

け入れるが、いわゆる単純労働者の受け入れにつ

いては、十分慎重に対応するというふうなことで

定まっております。労働省といたしましては、こ

の方針に沿って対応をいたしております。

○玉置委員 ちょっと派生した話でござります

が、今の船員さんの話です。これから自主検査等

あるいは安全面ということを考えていきますと、船員さんの資質とかいろいろな問題が出てくると思います。片方では船員を安くするために外国人労働者をかなり受け入れておられるところがあります。これは内航じゃなくて外航だと思いますが。この辺が今後どういうふうにならっていくのか、お聞きしたいと思います。

一つは、例えば沖縄の石油精製会社が日本に石油を輸送される、そういうときに外国船で輸送したいという話が出ているということですね。あるいは、日本船の中の外国人の比率を変えて船費を下げるというような話があるわけですね。それでも、日本船の船員さんの需給事情とかいうことを考えて、将来の形がどうなっていくのかというの、非常に微妙なことがいろいろ含まれているわけでありまして、そういう面でお聞きをしたいといふふうに思います。

そこで、労働省、労働省に先に聞くと、結果が出てしまうのであれですが、労働省がお見えだと思います。外国人労働者が、船員さんの場合は特殊技術に当たるのかどうかというの、ありますけれども、例えば、後でお聞きする荷役会社とかこの辺の作業員という形になるかどうかとか、あるいは一般的な労働者、そういう面で、これがいるところですが、自主的整備のやり方についてとくのか、余り指導というのではなくないと思いま

う面でお聞きをしたいといふふうに思います。

そこで、労働省、労働省が日本に来て働くこと

いうお話をございましょうか、今の封印の話では

なくて……(玉置委員「封印ではないです」と呼

ぶ) 承知しました。

ちょっとと先ほどお答え申し上げましたが、自

主的な保守整備のやり方につきましては、やはり

実態を踏まえた上で効果的な方法をまずそのメー

リ組員の皆さんを交えて、また整備をもちろん行っ

て、最近のもので、平成七年十一月に閣議決定さ

れました第八次雇用対策基本計画の中では、専門

的、技術的分野の労働者については可能な限り受

け入れるが、いわゆる単純労働者の受け入れにつ

いては、十分慎重に対応するというふうなことで

定まっております。労働省といたしましては、こ

の方針に沿って対応をいたしております。

○玉置委員 単純労働者の定義といいますか、逆に言えば技術的、専門的な人といいますか、そういう人で、今の関連することでいいますと、例えば船員さん、船員さんでもいわゆる船長さんみた

いは資格を持った人とか機関員、こういう人たちはどういうのに該当するのか、あるいは荷役関係のクレーンを扱つ人とかいろいろありますね、そういう人たちはどうなのかということはわかりますか。

○寺本説明員 ただいま雇用対策基本計画の内容を御説明いたしました。専門技術分野についてはできる限り受け入れていくということで、平成二年に入管法の改正が行われまして、在留資格がその範囲について整備されております。その中で、船員という項目は、日本国内で雇用できるという部分について、船員というものは特記、特別な在留資格としては書かれていないということでござります。

○寺本説明員 ただいま雇用対策基本計画の内容を御説明いたしました。専門技術分野についてはできる限り受け入れていくということで、平成二年に入管法の改正が行われまして、在留資格がその範囲について整備されております。その中で、船員という項目は、日本国内で雇用できるという部分について、船員というものは特記、特別な在留資格としては書かれていないということでござります。

それから、先ほど雇用対策基本計画、御説明申しあげましたけれども、役所の所管といたしましては、雇用対策基本計画自体は労働省の所管しまして、この雇用対策法は船員に関しては適用

がないものとなつております。

以上でござります。

○玉置委員 今、全般として船員不足というお話を聞くのですが、実際に商船学校を出てあるいは船員学校を出て就職される人がすべて、卒業者全部受け入れてもらっているかということ、どうではないというお話を聞くのですけれども、船員の需給状況というのですか、雇用状況といいますか、この辺について今どういう状態なのかということ、よろしく聞きたいと思います。

○土橋説明員 船員全体の需給状況についての御質問にお答え申し上げます。

内航船員につきましては、ここ数年若干減少ぎみで推移ってきております。一番最近の数字でござりますと、平成七年約四万八千人ということでござりますけれども、その中でも現在の一番の問題点は、内航船員全体の年齢構成がだんだんと高齢化しておるというところに問題があろうかと思ひます。

先ほど申し上げましたとおり、今の最大の問題点というのは、内航船員全体の中で中高年齢者の占める割合が非常に高くなってきておるという点でございます。将来の後継者不足が心配される事態になっております。これに対処するために、私もとしては、従来からこういった海員学校の強化を初めとして、若手船員の育成に努めておるところです。ところでございまして、船員確保対策を今後とも続けてまいりたいというふうに考えておるところで

ござります。
○玉置委員 今労働省からお伺いすると、船員の方はいわゆる専門家、技術者ではないという話で、すべて日本の方から調達をするということになるわけですけれども、今でも七割しか就職できていません。この辺の原因は何なのかという

それからやはり、長期的に需給の計画といいま
すか、それそれが私企業でございますから非常に
難しいと思いますけれども、予測をされて、それ
が公的な船員学校とかいうところで教育をした
り、育てていくということになるわけであります
し、あるいは、途中入社といいますか転職され
て、船に乗りたいという方もおられると思いますが、
そういう人たちを受け入れていくための体制がで
きているかどうかということも、気になるところ
でございます。わかる範囲で結構でござりますか
ら、お答えをいただきたい。

○土橋説明員 様お答え申し上げます。

先ほどの、海員学校の卒業生の中の七割しか海

上職場に就職できていない理由は何かということになります。ここ数年、バブルがはじけた後、日本経済が若干景気が低迷しておりまして、その関係で内航業界全体のそれぞれの会社の経営状況が厳しくなっておるということで、船員の採用を手控える傾向が四、五年続いてきております。そういうことで若干海昌学校卒業生の海上職場への就職状況が落ちてきておるということではなかろうかというふうに考えておる次第でございます。

なお、ちょっと恐縮でございますが、先ほど外航船員について若干議論が出ておりましたので、その点について説明を補足させていただきます。実は、外航船員につきましては、先ほど労働省の実から答弁いたしました閣議決定なり過去の閣議

なお、ちょっと恐縮でございますが、先ほど外航船員について若干議論が出ておりましたので、その点について説明を補足させていただきます。
実は、外航船員につきましては、先ほど労働者の方から答弁いたしました閣議決定なり過去の閣議了解を引用いたしまして、日本船に乗り組む外国船員につきましても、同様の取り扱いをしておるところでございます。

外国人船員を配乗して日本に再度チャーターパッケージしてくるマルシップという方式がござります。これについては、先ほどの閣議決定なり閣議了解の枠外ということで、日本船でも外国人を乗せて運航しているものが一部ある、こういう状況でござります。

○玉置委員 ついでにお伺いしますが、一応運輸省としても、今のマルシップということで、その制度そのもの、この間何か報告書が出ましたですね、ああいうものをいろいろ研究されていると。研究されていると言ふと変ですけれども、結果としてああいうものが出てきたということですね。結局、船費を安くするために外国船籍にして運航だけを日本がやると、あるいは運航も向こうに任せると、いうような両方並のう出來てきて

いるのですが、確かに費用という面ではそうだと思いますが、本当を言えば、日本の荷物は日本の人が運ぶというのが一番いいと思うのです。それで、これから、例えばハブ空港、ハブ港湾、あるいはF.A.Z法とか輸入拡大をやるということでもっと貿易面が活発になってくると思いますが、そういうような状況の中で、今の外国船籍へ移管されたり、あるいは運航そのものを向こうに依存するという状況が多くなるのかどうか、その辺もちょっとお聞きしたいのですが、いかがでござりますか。

○岩田(眞)政府委員　お尋ねの日本籍船の減少でございますが、これにつきましては、毎年、年によつて幅がござりますが、減ってござります。数も減っておりますが、それほどではないのですが、日本籍船のトン数も減っております。これは一つには、国際海運ですから、完全な競争のものにあるわけでござります。そうします

と、船価と燃料費と船員費と営業費、それからもう一つは集荷能力ということが大きな要因に挙げられます。ですが、船価と燃料費というものは国際的な価格で決まるわけで、ほかの船と変動はないわけでございます。そうすると、営業費と船員費、それ

から営業費の方が非常に差が出てくるということで、日本の船の場合は船員費が外國と比べて非常に高い。日本の船員さんが悪いわけではなくて、日本の賃金が高いことによってそういうことになる

一つは、外国の船が競争力が増して日本の港により入ってくるということと、もう一つは、日本の船会社が対抗上便宜置籍をしまして、安いコストで船をとかりベリア籍にしまして、安いコストで船をチャーター・バックしまして運航しているというような理由によりまして、少しずつあるいは年によつてはかなりの幅で日本籍船が減っているということは事実でございます。

○玉置委員 船費を一つの例で見たのですが、これは大体二千キロリットル級の内航船タンカーなんですけれども、これでいくと、船員費そのものは大体一八%ぐらいということですね。運航経費全体を見ますと、まさに一〇%を切っている。むしろ五%ですね、五%を切っていると、こんな状態なんですね。ところが、いわゆる港湾費といいますか港の経費が七%近くということで、どちらかというと、船員費よりも港湾経費とか燃料費とかそういう費用の方が非常に多い。あと大きいのは減価却費ということになります。

こういうふうに考えていくと、船員費で計算上みんな大きく出ているのですね。外国にいたら、基準は何かちょっと忘れましたけれども、何百万と下がったとかいうことを言われておりますけれども、実際には、減価計算上のいろいろなデータを見せていただきますと、船員費というのはそんな大した比率じゃないと思うのですよね。これがちょっとと何でかわからないというのが一つ

その中でやはり港に関する費用がかなり大きい
ということになりますし、ちょっと港の方もお
聞きしたいと思います。

費といいますか、各埠頭を使用するに当たってそれぞれ、埠頭公社が逆に貸し方になるわけでありますけれども、それがどういう形で原価計算され、それで埠頭を決めておられるか、まず、それをお聞きたいと思います。

○本政府委員 コンテナターミナルは、専用貸

する場合、公社が国等の無利子貸し付け等の支

援を受けまして、その他財投資金あるいは市中借

り入れ等の資金を調達いたしましてターミナル整

備をしております。そういうものの船社に専用

貸し付けをするわけですが、その貸付料の考え方

といたしましては、そういった資本投下した減価

償却費、地代などと土地に関連するいろいろな税

金、借入金等に関する支払い利息、維持メンテを

していくための修繕費、それから災害復旧引当金

の繰入額、その他管理費、こういったものをすべて

計算いたしまして貸付料を算出する、こういう

考え方になってございます。

○玉置委員 日本の港湾使用料が非常に高いとい

う話を今まで何回も聞いてきたわけであります

が、この運航の費用から見ても大分ウエートは高

いというような感じがします。

そこで、今心配しておりますのは、例えば片方

でFAZ法というのがありますて、それは輸入促

進のための基地をつくろうということですね。こ

れは流通とか製造も含めて、二次加工的な要素も

含めてそういうものをつくろう、こういうFAZ

法があるわけですが、片方では運輸省は国際ハブ

港湾ということを予定をされている。その両方に

ダブルのところもあるわけですね。そのダブルのこ

とも含めて考えていくままで、例えば神戸港ある

いは大阪港、横浜港、川崎港あるいは北九州港、

こういうものはハブ港湾とFAZ法の指定地域と

ダブります。それそれ別に計画をされるというふ

うになるのかどうか。それからほかの地域、例え

ばハブ港湾以外のFAZ法に指定される港、こう

いうものに対しては運輸省としてどういふふうに

考えていくのか。公共投資の一いつだと思ひます

が、その辺の物の考え方をまず整理をしてお聞きをしたい。

それから、昨日ですか、決まりました財政構造改革会議ですね、これで七%公共投資をダウントします、三年間で一五%というのがあります。この七%ダウンをどういうような形でされていくのか、あるいはそれ以上計画されているのか。

この間、何か新聞によりますと、整備新幹線は

依然変わりなくやりますというような話があつた

よう聞いております。ところが、きょうの新聞

で細かく読んでみると、条件提示で、あの条件

を十分踏まえた上で決定をしなければいけない、

こういうようなことが言われているということであ

りますので、まず公共投資全般の進め方につ

いて、FAZ法とハブ港湾のダブりの部分、それ

から、昨日決定をされた財政構造改革会議の決定

を受けてというか、もう既に情報はあつたわけ

であります。御案内のとおり、FAZの指定は輪

を今まで何回も聞いてきたわけであります

が、この運航の費用から見ても大分ウエートは高

いというような感じがします。

そこで、今心配しておりますのは、例えば片方

でFAZ法というのがありますて、それは輸入促

進のための基地をつくろうということですね。こ

れは流通とか製造も含めて、二次加工的な要素も

含めてそういうものをつくろう、こういうFAZ

法があるわけですが、片方では運輸省は国際ハブ

港湾ということを予定をされている。その両方に

ダブルのところもあるわけですね。そのダブルのこ

とも含めて考えていくままで、例えば神戸港ある

いは大阪港、横浜港、川崎港あるいは北九州港、こういった国際貿易港湾を初めとする空港とか港湾の地域を指定いたしまして、税の優遇等により入の促進と対内投資事業の円滑化のために、神戸港とか、その他地方の港湾もありますけれども、趣旨のものでございます。

そこで、先生も御指摘をされましたけれども、

港湾では既に十六地域が指定されておりまして、

その中には、神戸等のいわゆる国際ハブ港湾とし

て機能していく港、それから新潟とか松山とかの

港湾整備というの、それぞれの地域のニーズ

に合った整備をしていくという考え方をいたして

おるわけでございます。

それから一番目の財政改革会議、きのう閣議決

定もされましたけれども、公共投資全体で来年度七%削減、七%以上ですか、こういった数字が出ております。

御案内のとおり、来年度の予算編成に向けた大

きな方針が決定されたわけですから、この方針に基づきまして、私ども、来年度の予算要求の内容をこれから検討を進めてまいりたい、こういうふうに考えております。

他の地方の港というのは、特に日本の貿易

構造は従来どちらかといえば北米とかヨーロッパ

を中心でございましたけれども、最近はアジアの経済成長によりまして、アジア、特に東アジアと日本を結ぶ貿易量というのが非常に多くなってきております。それは、従来の横浜、神戸を経由するのではなくて、地方の拠点的な港と中国とか台湾、韓国、シンガポールとか香港等を結ぶネットワーク、国際定期コンテナ航路の就航がどんどん出現しております。

そういう状況を受けまして、それぞれの地域

では、従来の神戸、横浜を経由したのではやはり物流コストが高くなるものですから、それぞれの近隣の港を経由して、そういうアジア地域との交易、貿易を活発化させていくという動きが出てまいりました。ちょうどFAZのそういう動きと軌を一つにしまして、FAZの指定を受けてそれを地域の経済の発展を図っていく、あるいはそれが地域の経済活動、企業活動の物流コストの削減を図っていく、こういった動きが出てま

ったものですから、それぞれの地域がFAZの指定を受けられてきておるということで、港湾に

つきましては、やはりそういう地域の動きとい

うものを、ある程度港湾物流の面から支えていく

必要があるものですから、それぞれの地域で所要

の、ニーズに合った施設をつくっていく、こうい

う考え方をいたしております。先ほど言いました

ハブ港湾の考え方と、地方圏におけるFAZ指定

の港の整備というのは、それぞれの地域のニーズ

トックの有効活用あるいは各省の枠を超えた連携事業、こういったことと合わせてまいりたい、こういったふうに考えておるところでございます。

○玉置委員 港湾整備の、埠頭公社に対する出資

の方で調べてみると、水深、海の深さによって

出資比率が大分違うということになつてているわけ

ですね。

私がいろいろな方から聞いたのは、神戸港が

震災に遭って、それでコンテナ船が、海外だけでは

はないのですけれども、海外に船が大分逃げてい

るという話を聞いております。実際に、統計上も

日本に、輸入量としては景気の回復とともに若干ふえてきている、ところが船は全然ふえないといふ話があります。

それで、今の原価の出し方とか賃貸料、賃付

料、この計算方法を見ていると、建設費がもろにかかるてくる。その建設費に対して修繕費なり、

いわゆる災害対策費といいますか災害引当金が非

常に高率なんですね、率が高い。四分の一近く、

五分の一ぐらいあります。こういったことで、一割も災害対策の引当金に充てるようなことはまず普通は考えられないのですけれども、こういう経費の出し方そのものもやはり問題があるのでない

か。

それから、埠頭公社が税引き後で5%ぐらいの利益を出しているわけですね。公社が何で5%も利益を出すのだという問題もあります。そういうふうに、海外に逃げられるように、逃げられるようにしてくる。それから、船が減っているのにこれから投資していくと、その投資費用は全部

貸付料にかかるわけですから、今までより以上に貸付料が高くなるのではないかというふうに心配をしております。安くなるように仕向けていくのが当たり前ではないかと思うのですが、その逆の方向をたどっておられるというふうに思えていますが、いかがでございますか。

○木本政府委員 コンテナターミナルが、最近の船舶の大型化に伴いまして、既に六千TEUクラスのコンテナ船が就航する時代を迎えておりますが、従来の十二メートルとか十三メートルとか、コンテナターミナルの整備を急いでいるわけであります。神戸、横浜等、御案内のとおり、新しいターミナルをつくっていく場合、どうしても沖合に空間を求めていかざるを得ない状況になってきております。そういうところは深くて、しかも軟弱地盤ということで、非常に建設条件が厳しい状況になってきております。したがいまして、結果として建設費も従来のターミナルと比べて非常に膨大なものになっている。しかも、ターミナルのサイズが、従来例えれば間口が三百メートルぐらいで奥行きも三百メートルぐらいだったものが、最近しまして、建設費が非常に膨大になってきていました。

それが貸付料等にどうしてもね返ってくるわけですから、私どもも、やはり国際競争力を確保

するためには貸付料を何とか安くしなければならないということと、財政当局ともいろいろお話をさせていただいて、國からの無利子貸し付けの比率を従来二割だったものを三割に上げる、港湾管理

者からの無利子貸し付けの比率も一割から三割に上げる。したがいまして、無利子貸し付け全体では六割に上げさせていたくとか、あるいは税制につきましても、免税措置、減免措置等の特例措置をしていたらしく、從来からやつてきておりました。いろいろな形で、貸付料が高くならないように、安くするようにいろいろ努力をしてきていました。

ただいま御指摘いただきましたように、引当金はお金が足りなかつたものですから、特別措置を講じまして國からの支援措置も講じたわけです。

ああいう地震が起きた場合には、どうしても引当金というものの必要になつてしまりますし、そつうことです、引当金につきましては、七%ぐらいいたことをいろいろ勘案しながらやっておるわけです。

のそういうたった引当金では、あの回復をするためにどうしてでも冲合に空き地があるのをスリム化していく、そういうことも私どもは要請をして、また指導してきているわけですが、これからも引き続き貸付料が少しでも安くなるようになります。そういうたったところは深くて、しかも軟弱地盤といふことで、非常に建設条件が厳しい状況になつてきております。したがいまして、結果として建設費も従来のターミナルと比べて非常に膨大なものになっています。しかも、ターミナルのサイズが、従来例えれば間口が三百メートルぐらいで奥行きも三百メートルぐらいだったものが、最近

の立場に立てば今までどおりでやむを得ないと

思います。しかし、一番のものは、今までの引当業権を

いつかならないと、先ほどの外國からの船が

思つてます。いろいろな形で、貸付料が高くならないように、安くするようにいろいろ努力をしてきていました。

○玉置委員 原価の出し方は、全部回収しようとしてもらおうというふうに考えておきますと、高

い立場に立てば今までどおりでやむを得ないと

思います。しかし、一番のものは、今までの引当業権をいつかならないと、先ほどの外國からの船が思つてます。いろいろな形で、貸付料が高くならないように、安くするようにいろいろ努力をしてきていました。

減つているということは、やはり大きな問題だと思います。この辺をぜひ運輸省として考えていただきたい。

それから、日本に来てもらうために投資するのではなくて、今の考え方だったら、いかにお金を使わないで多くの船で消化するかというしかないですね、下げる方法は。だから、それはどうしでもあめだということになれば、やはり国が政策部については責任を持つということを考えています。

ただいま御指摘いただきましたように、引当金はお金が足りなかつたものですから、特別措置を

講じまして國からの支援措置も講じたわけです。ああいう地震が起きた場合には、どうしても引当金というものの必要になつてしまりますし、そつうことですか。引当金につきましては、七%ぐらいいたことをいろいろ勘案しながらやっておるわけです。

大田、その辺はどういうふうにお考えですか。下げていくにはどうしたらいいかということ、利用度を高めるにはどうしたらいいかということですね。

○古賀國務大臣 今、先生と政府委員のやりとり、御論議を聞かせていただきました。確かに、今後港湾の我が国の利用のあり方というの、国際競争がますます激しくなる中で、十分に慎重に検討していくなければならない問題だということです。

今先生から御指摘をいたいた点について、政

府委員の方から御答弁申し上げておりますが、運輸省といつても、さまざま観点から、何とか港湾の利用費用というものを下げるとはでござります。これからも国際競争というのはどんどん激しくなるわけでござりますから、そういうことを踏まえますと、先生から御指摘いただいた

点を十分視点に入れながら、国としてどういう支援ができるかも含めて、慎重に検討してまいり

ます。しかし、一番のものは、今までの引当業権をいつかならないと、先ほどの外國からの船が思つてます。いろいろな形で、貸付料が高くならないように、安くするようにいろいろ努力をしてきていました。

指摘どおりだと思うのですね。その辺はよく考えて対応していかないと、先ほどの外國からの船が着かなくなるということでございます。

あと一つ心配事がございまして、実は船腹調整事業が将来廃止をされるというようなことで、この間も法律の改正がありましたけれども、この中で、先ほどの内航船も高齢化を迎えてという話もあります。

しかし、一番のものは、今までの引当業権をいつかならないと、先ほどの外國からの船が思つてます。いろいろな形で、貸付料が高くならないように、安くするようにいろいろ努力をしてきていました。

○岩田(東)政府委員 お尋ねの船腹調整事業の計画的解消でござりますが、先生からお話をございましたように、引当業権が担保として作用してきましたということは事実でござります。

○玉置委員 時間がなくなりましたので、この後荷役関係をいろいろお聞きしようと思ったのですが、荷役作業、荷役会社、これも、この間日米貿易摩擦のよう、アメリカの会社のいろいろなク

レームがつきましたけれども、まさに向こうの御

先生の御指摘を視野に入れるながら、研究してまいりたいと思っております。

○玉置委員 時間がなくなりましたので、この後荷役関係をいろいろお聞きしようと思ったのですが、荷役作業、荷役会社、これも、この間日米貿易摩擦のよう、アメリカの会社のいろいろなク

レームがつきましたけれども、まさに向こうの御

組合と協議をして勉強してくるといふやうなところです。事業者さんある人は組合のきらりたりの自励努力をもとに、我々としてもどんな支援ができるのかということを今勉強していくといふやうなふうです。

た。○

○杉山課長 はい。

○社(一)委員 そこに二枚の資料がありますが、若干それを見ていただいて、お願ひしたいと思います。

○辻(一)委員 私、二月二十一日にこの委員会で重油の流出事故に伴う論議をしたのです。あれからかなりの期間がたつておりますが、若干それに関連した問題でお尋ねしたいと思います。もちろん、きょうはこの二つの法案があります。内航海運組合法の一部を改正する法律案と船舶安全法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、これに関連しての質問ということになると思います。

その前に ます 冬以来 政府にまきおしてお
運輸大臣を初め海上保安庁長官ほか皆さん力を会合
させて、今回のナホトカ号の重油流出事故につきま
まして大変御苦労いただきまして、心から敬意を表
したいと思います。私も福井であります。が、島
の災害対策本部もようやく解かれて、そして一時
は大変汚れた海になつておりましたが、おかげで
静かな海、きれいな海、砂浜に回復をしてまつ
ております。この間、二十万を前後するボラン
ティアの皆さんの御努力や、非常に広範な各方面
からいただいた御努力に、この場をかりてひとつ
心から敬意を表したいと思つております。

そこで、一月に私は、日本海に油回収船が、ペリアー船のあの七年前の事故、そこから学び取らるならば、もっと配備されるべきであったといふかなりの論議をいたしました。ところが、そのときに、海が荒れて、早く油回収船が着いても荒れた海では余り有効ではないということで、その問題については論議しなかったのです。こ^一、二日、運輸省の方からいろいろな資料をもらって見てみると、あの荒れた海の時期にもかかわらず波がおさまっていたときがある、そういうこと

○木本政府委員 清龍丸が現地に参りまして、保安庁の指導のもとに回収作業に入ったわけですが、確かに先生御指摘のように、最初の一回目は四百八十二キロリットルということで大変多くの回収ができました。二回目以降は百とか百十八ということで落ちておりますが、これは最

そのときの波の有義波高、この有義波高というのは、聞きますと、最高波の大体三分の一ぐらいい、そういうのをいうようですが、経ヶ岬、京都の沖では二・五メーター、二・一メートル、朝八時と十六時にそういう観測がされる。明くる日一月十日は波がかなり静かになって、一・七メーター、一・五メーターというように、逆に言うと波が静かになっている。しかし、油の回収は百キロリットルというように、逆に五分の一に落ちているのです。

況であつた。だから大量に回収でき、しかし明くる日になるとだんだん拡散をして、油が散らばって、結局能率が上がらない。続いて経ヶ岬から福井の沖に船は移動しておりますが、そこでもさらに波がおさまって、一・四メーターと一・二メーターというように非常に非常に波がおりてゐるのですが、それでも百十八キロといふような回収しかできていない。ということは、拡散によって回収能力が非常に落ちたということですが、逆に言うと、名古屋から六日間も七日間ももかかって、現地に到達するのに時間がかかるので、拡散する前の最も能率のいいときに船が機能しえなかつたということに大きな要因があるのでないか。

や二日かかるであります現地へ行つて到着するまで、龍丸も最も有効に活用し得たのではないか、こう思いますが、これらのデータについてどういう感じを持たれるか、お尋ねしたい。

○木本政府委員　先生御指摘のように、確かに事故の起きた前後の日は大変高い波が続いているようです。いまして、その後、五日とか四日で十分か、少し波がおさまったときもあるというふうにござります。おっしゃるように、確かに早く現地に到着をしておれば、それだけ回収の能率もしくはつたのではないかというふうに考えておますが、名古屋から四日の日に出勤いたしまして、関門海峡を抜けまして日本海に入りました。大変しきておりまして、その中を船長以下大変苦

初の日にこぼれた油、流出油の帶といいますか、固まった状況の中で大変効率的に回収ができるというわけです。一日目以降は大幅に固まつた油の帶といいますか、そういったものはかなり分散しているような状況でございまして、そういう中のを、こっちで取り、また少し動いて、あっちで取りというようなことをどうもやっていこうとしているところです。

うに、五日は一・六、二・一、二・四、一・八と、
いうように、経ヶ岬、京都の沖も、福井港の沖合
も皆波はかなり静かになっているのですね。それ
から、一月一日と三日は、事故のあった前後です
から波が高い。これはなかなか船は動かぬと思ひ
ますね。八日になるとまた波がおさまって、一・
五、二・一、二・三、二・六というように波が下
がっている。

たよってございまして、そんしん運賃から一日目ほど効率的な回収ができなかつたという状況かと、いうふうに私どもは考えております。

度出動いたしまして、九日の早朝に現地に到着した、こういう状況でございます。そういった清龍丸のしけた中での許容行動等を考えれば、私いたしましては精いっぱいやつていただけたのではないか、こういうふうに考えておるところでござります。

○社(一)委員 名古屋から出発したことは事実ですか、それを思えば、確かにできる限りのことはやったと思いますね。問題は、名古屋に配備されたのと日本海の沿岸に配備したのでは、うんと条件が違ってくるということなんですね。

三、四の資料をごらんいただき、私は、二月にもちょっととこの資料を出して何か論議をしたように記憶をしておりますが、リベリアの船が、七年前にあの事故があつたときに、日本海配備が、当時も言いましたが、近畿の知事ブロック会議でも強い要請があり、私も国会で二回このことを取り上げて論議をし、要求しました。ところが、実態を見ると、これにあるように、第八管区というのが今島根から福井にかけての、三国にかけての今回重油の事故の起つた管区であり、それから第七、第八、第九というのが日本海側の管区になるのです。これはもう二月にいろいろ論議しながら繰り返しませんが、百二隻ある油回収船は一隻しかこの第八管区に配備されていないし、その能力を見る、海上保安庁や海上災害防止センターやそれ以外の官公庁が持つものではなしに、その他の、これは備蓄基地などに持つている小さなものであつて、それが一隻配備されているだけ。そして、第七、八、九の日本海側の油回収能力は平成元年度末で総合五万五千キロリットルが平成七年度末で五万三千キロリットルで、三千キロリットル逆に能力が落ちているということになるのですね。

私は、海保府長官からもこの二月の論議で、太平洋や瀬戸内海にたくさんの船が行くので、それの割合を考えると、どうならざるを得ないという説明も聞きました。聞きましたが、この実態と、そして今回の名古屋から時間をかけることによつ

てのおくれということを考え合わせると、この状況の中で日本海に油回収船の配備を再検討し、改善を行つべきであると思いますが、この点についての見解をお尋ねしたい。

○相原政府委員 お答え申し上げます。

先生の御指摘のように、今回のナホトカ号の事故によりまして、さまざまな状況におきます。政府としても、防除体制など関係機関の活動がどういうふうに行われて、どのような問題点があつたのか、ただいま先生から御指摘があつた点も含めまして、検証いたしております。

また、特に今油回収船の数についても御指摘がございましたけれども、外洋に対応できる油回収船といたしますは、先ほど御指摘いたいた清龍丸しかないというのも実態でございます。そういう意味におきまして、御指摘の日本海側を含めた、特に外洋における大規模なかつ広域的な今回の

のような油汚染事故にも対応が可能である油防除体制のあり方につきまして、総合的に検討を行つておるところでございます。

具体的には、三月五日に運輸技術審議会に流出油防除体制総合検討委員会というのを設置いたしまして、その場で関係の学識経験者あるいは関係団体、関係業界とも密接な連携をとつて御審議をいただいておるところでございます。その委員会の中間報告が出される予定になつておりまして、その中間報告を踏まえて、適切に対処をしてまいりたいというふうに思つております。

そこで、今大臣も、また政策局長からも御答弁がありました、新たな高性能の油回収船、いわゆる外洋向けの、外洋で動き得る油回収船をどう開発するかという問題があり、これは二月、私もデータというか資料をもらいましたが、まだお話しのとおりいろいろ検討されているようあります。平成九年六月二日、日本造船工業会の代表に来てもらつて、私として、一体こういう取り組みをどうやつているのだということを聞き取り調査といいますか、やってみました。

それを聞くと、現在の回収船の規模は、長さは五十メートルぐらいで、船が全體として小さい。そこで、船を、百メーター以上の長さ、幅二十メーター以上、一万吨クラスでやると非常に安定性がでてくる。そのときに、有義波高、波は三・五メーター、最高の波が大体倍ぐらいいうのですが、六、七メーターの波が最高に立つて、平均的に三・五メーターぐらいではやれる

ます。
今、この事故が起きたことによって、さまざまなか問題が提起され、検証させていただいています。政府委員の方から答弁申し上げておりますけれども、油回収船の日本海への配置ということも当然検討し、その問題点をこれから改善していく中の一つの大きな課題だと思っておりますが、今申し上げておりますように、いろいろな広範囲の中でもどういう油の防除体制が必要なのか、検討委員会をつくらせていただいて、今まで検討させていただいている間に、いろいろな広範囲の中でもどういう油の防除体制が必要になります。政府としても、防除体制など関係機関の活動がどういうふうに行われて、どのような問題点があつたのか、ただいま先生から御指摘があつた点も含めまして、検証いたしております。

また、特に今油回収船の数についても御指摘がございましたけれども、外洋に対応できる油回収船といたしますは、先ほど御指摘いたいた清龍丸しかないというのも実態でございます。そういう意味におきまして、御指摘の日本海側を含めた、特に外洋における大規模なかつ広域的な今回の

ような油汚染事故にも対応が可能である油防除体制のあり方につきまして、総合的に検討を行つておるところでございます。

具体的には、三月五日に運輸技術審議会に流出油防除体制総合検討委員会というのを設置いたしまして、その場で関係の学識経験者あるいは関係団体、関係業界とも密接な連携をとつて御審議をいただいておるところでございます。その委員会の中間報告が出される予定になつておりまして、その中間報告を踏まえて、適切に対処をしてまいりたいといふふうに思つております。

○相原政府委員 お答え申し上げます。

油回収船の能力の問題でございますが、御指摘のように、今回の事故の教訓といたしまして、特に荒天下の外洋で使用できるもの、三メートルあるいは四メートルから六メートルぐらいの波でも使用できるものがいかどうかということが、一つ大きな課題でございます。こういう観点で、先ほど御答弁いたしましたように、運輸技術審議会の流出油防除体制総合検討委員会におきまして、新しい技術開発を含めた問題についても御審議をいただいておるところでございます。

これまでの検討では、先ほど先生から御紹介がございました日本造船工業会からも、提案の中身についてヒアリングをしてお聞きしているわけでございます。世界的に見ましても、今回相当波が荒かった、四メートルから六メートルぐらいの荒波の条件で使用できる資機材は、まだ世界的にもございません。また、外国では、作業が危険な荒天下の場合には、油を機械的に回収するというよりも、むしろ処理剤を使用する場合があるということも、もちろん先生方の方からも指摘されている、そういうようなこともあります。いずれにいたし

ます。
今、この事故が起きたことによって、さまざまなか問題が提起され、検証させていただいています。政府委員の方から答弁申し上げておりますけれども、油回収船の日本海への配置ということも当然検討し、その問題点をこれから改善していく中の一つの大きな課題だと思っておりますが、今申し上げておりますように、いろいろな広範囲の中でもどういう油の防除体制が必要になります。政府としても、防除体制など関係機関の活動がどういうふうに行われて、どのような問題点があつたのか、ただいま先生から御指摘があつた点も含めまして、検証いたしております。

また、特に今油回収船の数についても御指摘がございましたけれども、外洋に対応できる油回収船といたしますは、先ほど御指摘いたいた清龍丸しかないというのも実態でございます。そういう意味におきまして、御指摘の日本海側を含めた、特に外洋における大規模なかつ広域的な今回の

ような油汚染事故にも対応が可能である油防除体制のあり方につきまして、総合的に検討を行つておるところでございます。

具体的には、三月五日に運輸技術審議会に流出油防除体制総合検討委員会というのを設置いたしまして、その場で関係の学識経験者あるいは関係団体、関係業界とも密接な連携をとつて御審議をいただいておるところでございます。その委員会の中間報告が出される予定になつておりまして、その中間報告を踏まえて、適切に対処をしてまいりたいといふふうに思つております。

○相原政府委員 お答え申し上げます。

油回収船の能力の問題でございますが、御指

議しますが、まずこれらの実事を踏まえて、日本海に油回収船の配備を改善すべきであると思いますが、大臣、これについてお答えをひとついただきたいたいと思います。

最初に、今回の油流出事故におきましては、先生の地元の皆様方、地方自治体の方々に大変御支援をいただきまして、先生を初め地元の皆様方に心からお礼を申し上げたいと思いま

い日は、この一覧表にありますように一日か二日は使えない日があるが、あとは有効に使えることになります。その一覧表を見ると、一月二十一日と一月二十二日は五・一メータ、六・五、四・七という

ましても、現在、その技術開発の課題あるいはその可能性につきまして検討をしているということではございます。

先ほどの、日本造船工業会で技術的可能牲といふことの御説明があつたようござりますが、当然のことながら、油回取船は、船体自体は当然対応可能でございますが、油回取装置そのものについては、今後まださらに開発を進める必要性があるのではないかというふうに理解しているところではあります。

○辻(一)委員 専門的には私も余りわからないのです。しかし、日本の世界一と言われた造船技術を使して、すべての波というものは無理にして、四メーターとかそこらの大体日本海でやれるぐらいのものは何とか開発すべきであると思うし、また、そういう試験や実験を造船業界に委託するという道もあるでしょうが、運輸省が船の試験所、研究所も持つておるわけですから、そういうところで十分取り組んで具体的に積み上げる必要があろうと思うのです。それらについての開発あるいは実験、試験等に対する取り組みの考えはどうなのです。

○相原政府委員 先ほどお答え申し上げましたように、技術開発の課題あるいはその可能性につきまして、現在委員会の方で検討していくところでござります。その検討結果を踏まえて対応することにならうかと思ひます。技術開発を行う場合には、官民の協力のもとに一体的に取り組む必要があるのではないかというふうに考えております。

○辻(一)委員 大臣にお尋ねしますが、「二月一日の本委員会で私はこの問題をかなり取り上げたのですが、夏の概算要求にこの問題を持ち込みたい、こういう御答弁がありました。現在の状況からして、夏の概算要求に向けてどういうような腹づもりでいらっしゃるのか、お尋ねしたい。

○古賀国務大臣 この油の回取船について、二月中で前向きに検討したいということを御答弁いたしました。また、国際的にも五百総トン以上の油タンカーにつきまして、船齡に応じました板厚測定とかタンクの圧力テスト、これは水を張ったまま実用化ができるのかという問題点がござります。そういうことを踏まえて、今検討委員会で御審議をいただいているわけでござりますから、その報告というものは尊重していかなければいけません。

しかしながら、あの事故を私どもは振り返るときに、非常に厳しい中でござりますけれども、中間報告を踏まえた中ではござりますが、前向きに何とか私としては概算要求の中で考え方をされないものでは不十分なものもあることは事実でござりますので、別途それぞれ船が入港するところでポートステートコントロールといふのをやりまして、本当にきちんと検査が行われているのか、これを確かめると制度がござります。これも国際的協力のもとにやっております。これも国際的協力のもとにやっておりま

す。一方、これにもかかわらず、なお老朽船が運航されるという事態を排除する必要がござります。そこで、我が国は、一月に一度、まず各國が検査を強化すべきであるということを、この事故の経過とともに報告をいたしました。続きまして、現在ロンドンで行われております国際海事機関の海上安全委員会というところで、我が国からある提案を行っております。この提案は、一つには、船舶を検査をしたところでは、その船舶の船齢に応じて板厚の減耗程度などを明らかにした書き物をきちんと持たせるということを義務づけておきたい。

一方、人國を許した國が、ポートステートコントロールの際には、その持つております衰耗状況を記した、これは、衰耗でも安全でないというわけではなくて、これでも大丈夫と、手当てをしき合わせまして、衰耗状況が書いてあるよりさら進んでいるようであれば、直ちに該旗国に連絡をしてこの船ができるだけ早く修理をしてください。それから、その費用でござりますけれども、これはおっしゃいましたように、油の抜き取りのためにつくった道路でございます。建設の場合と同様、撤去についても基金に求償をしてきちんと取りたいというふうに考えてあります。

○辻(一)委員 これは最終的には政府が責任を持つて、きちんと処理をしていただきたいと思いま

す。その船は気をつけろ、こういう意図をするという仕組みを提案して、各国に徹底を働きかけているところでございます。

○山本(季)政府委員 タンカーを含む老朽船の対策でござりますが、まず、国内的な措置と国際的な仕組みと、それに対する我が國の働きかけということでお答えをしたいと思います。

国内的な措置につきましては、既に船齢十年を超えるような船舶につきましては、板厚を計測するとかタンクの圧力テストをやりまして、漏れた

り変わることはないかとか、こういうところを見つけるというようなことで、厳しい検査を行っております。また、国際的にも五百総トン以上の油タンカーにつきまして、船齡に応じました板厚測定とかタンクの圧力テスト、これは水を張って漏れるかとか空気を入れてとかといったようなことをやるわけですが、それでふぐあいなどころがないように持っていく、厳しい検査をやるといふ申し合せができております。国際的にやつております。

それから、船の検査の場合は、それぞれフラッグカントリー、旗国が第一義的に検査をするでござりますが、それのみでは不十分なものもあることは事実でござりますので、別途それぞれ船が入港するところでポートステートコントロールといふのをやりまして、本当にきちんと検査が行われているのか、これを確かめると制度がござります。これも国際的協力のもとにやっておりま

す。

○辻(一)委員 老朽船対策は一番もとですか、なおひとつ強く国際的に働きかけて努力をいたさたいと思います。

時間的に限られておりますから、あと一、二点だけ伺いたいです。三国の海岸に、船首部から油を抜き取るために仮設道路をつくったんですね。その船首部は今はかの方へ撤去されて静かになつたのですが、仮設道路はそのまま残つております。これは当然補償の対象として撤去されるべきものであると思うので、いつ撤去されるのか、それは補償対象としてきちんと確保されるのか、

そして、最終的には政府が責任を持つべきだと思います。これは当然補償の対象として撤去されるべきものであると思うので、いつ撤去されるのか、

それが補償対象としてきちんと確保されるのか、

それから、その費用でござりますけれども、こ

れはおっしゃいましたように、油の抜き取りのた

めにつくった道路でございます。建設の場合と同様、撤去についても基金に求償をしてきちんと取

りたいというふうに考えてあります。

○辻(一)委員 これは最終的には政府が責任を持つて、きちんと処理をしていただきたいと思いま

す。

○土坂政府委員 仮設道路の撤去について地元からの強い御要望がありますし、その間の事情についても十分承っております。そのため、まず四月から具体的にどういう撤去方法がいいかといふことで調査をしてまいりました。この調査結果を踏まえまして、関係の方面と早急に調整をしたい

い。

○山本(季)政府委員 これは最終的には政府が責任を持つて、きちんと処理をしていただきたいと思いま

す。

それで、大きな石が随分あるんですね。今度

は、あの地区で埋め立てをやっているところが、皆、公有地埋め立てをやっているのですが、そういうところで、せっかくその岩石を捨てるのならそこへ持つていて活用したい、こういう声を聞くのですが、これは払い下げは無償で払い下げられるものとは思いますが、そちらの可能性というのはどうか、ちょっとお尋ねしたい。

○土坂政府委員 撤去された場合に捨て石が回収されるわけでございますが、それについて地元の方で、埋め立てであるとかあるいは護岸であるとかいろいろな工事に使いたいという御要望が来ております。当然これにつきましても、御要望を踏まえてこれから十分相談をしてまいりたいとうふうに思っております。

○辻(一)委員 二、三お尋ねしたいことがあります

が、法案の問題についてあと三、四点、お尋ね

したいと思います。

その前に、もう要望でございますが、静かな海、きれいな海になつたのですが、まだイメージは重油のイメージが、テレビや新聞等を通して随分一般に広がつたものですから、風評被害が観光地では非常に大きいわけなんですね。それで、風評被害に対する対応というものが観光の元締めたる運輸省では考えられなくてはならぬと思うのです。簡単で結構ですから、ちょっと一言その考え方を示していただきたい。

○相原政府委員 御指摘のように、風評被害による観光被害、これは重要な課題であるといふうに考えております。運輸省といたしましても、そういう観点から、関係の地域、それから観光関係者で構成いたしました流出油事故関係地域観光需要連絡協議会というのを発足させまして、三月になりました。検討していただいた結果、やはり四年を五年に延ばしても大きな問題はないので構わないという答えでございましたので、この際、四年を五年に延長することとしたいたしたものでござりますが、そういう連絡協議会の場等を通じまして積極的にキャンペーんの展開あるいは送客等について関係者が協力していくということにいたして

おります。

それからもう一つ、違った観点で、北陸三県の観光交通地域振興アクションプランというのもござります。これは先月策定したばかりでございま

すが、その中でも、例えば若狭・越前・加賀ルートというのを北陸三県の三大ルートの一つとして設定いたしております。こういう形で積極的な展開をしてまいりたいというふうに思っております。

○辻(一)委員 今局長が答弁の中で触れられましたが、当初、運輸省の観光中部地区のアクションプランの中には黒部峡谷と北陸の温泉地域があつたが、越前、若狭海岸は落ちておったのですが、県の要望や越前海岸、若狭海岸の町村の要望等が強く反映されて、今三つの柱として越前海岸、若狭海岸が三大柱の一つとしてアクションプランの中に位置づけられたということは、大変いいことではないかと思っています。

最後に、船舶安全法の改正案について二、三点伺いたいのです。一つは、船舶検査証の有効期間を四年から五年に延長したわけですが、これは五年に延長することで問題はないのか。延ばすといふことは性能がよくなつたということであろうと思いますが、もう時間の点から簡潔で結構であります。お答えいただきたい。

○山本(季)政府委員 この検査の間隔の問題につ

いては、近年の船舶の設計技術、検査技術等の発達から、船舶自体の事故の減少傾向が大変顕著であるといふことと、英國、米国などの先進国でも既に五年に延ばしていて、さしたる支障はないといふ実態を踏まえまして、私どもも、運輸技術審議会の方に諮問を行い、その答申をいただき第一回会合を東京で開きましたが、第二回は四月中旬に現地で、福井県、石川県の方で開催いたしております。第三回を今月中旬にまた開催いたしましたが、そういう連絡協議会の場等を通じまして積極的にキャンペーんの展開あるいは送客等について関係者が協力していくということにいたして

いということになったのですが、今までなぜそれがやれなかつたのか、その理由はいかがですか。

○山本(季)政府委員 端的に申し上げますと、從来、日本船舶はすべて我が国で建造されておりましたので、制度上、海外における製造検査を定め必要はなかつたということでござります。

しかしながら、最近では、外国造船所の能力向上等ございまして、例えば豪州などで日本籍船を建造するものがばつぱつ出てまいっております。

○辻(一)委員 最後にもう一つ、船舶発生廃棄物徹底した実施を図るために、今回、このような措置をいたします。

○辻(一)委員 最後にもう一つ、船舶発生廃棄物汚染防止規程、船舶発生廃棄物記録簿、船舶発生廃棄物の排出に関するべき事項等の記載内容、これらを船舶に備え置きたは掲示することによる効果は、どういうように考えられておりますか。

○相原政府委員 まず、船舶発生廃棄物の関係の規制でいろいろ義務づけられるわけでござりますが、これらの措置によりまして、廃棄物の取扱者が船舶から発生する廃棄物の適正な処理について十分認識することができるとか、船員あるいは旅客船の場合は旅客もどういうふうな規制が行われているかというのを十分認識できる。そして適切な処理方法や規制内容を知らなかつたことによる

廃棄物の排出というものが減少する、こういうことによりまして、不適正な廃棄物の排出が抑制されるというふうに考えております。

○山本(季)政府委員 内航海運組合法の一部改正案につきましては、近年の船舶の設計技術、検査技術等の発達から、船舶自体の事故の減少傾向が大変顕著であるといふことと、英國、米国などの先進国でも既に五年に延ばしていて、さしたる支障はないといふ実態を踏まえまして、私どもも、運輸技

術審議会の方に諮問を行い、その答申をいただき第一回会合を東京で開きましたが、第二回は四月中旬に現地で、福井県、石川県の方で開催いたしました。検討していただいた結果、やはり四年を五年に延ばしても大きな問題はないので構わない

という答えでございましたので、この際、四年を五年に延長することとしたいたしたものでございま

す。

局長に御質問を申し上げます。

本法案は、船舶建造にかかる資金調達の円滑化が図られるよう、内航海運業者が行う船舶建造資金の借り入れについて、内航海運組合が債務保証を行なうことができるようになります。

○岩田(貞)政府委員 お答えを申し上げます。

当然のことながら、この法案の成立がなされた後で決めるところでござりますが、具体的な債務保証の事業の内容につきまして、今、私どもと一緒に

なりまして、日本内航海運組合総連合会において検討を始めようとしているところでございま

す。

今お尋ねの、船舶整備公団の共有建造方式の船舶についても、今先生のお話にございましたように、四〇%から一〇%は事業者さんの共有持ち分になるわけで、その中のどの範囲を、どんな手数料で債務保証の範囲とするかということを勉強し始めたところございまして、引き続き精力的に勉強していきたいと思っております。

○鉢呂委員 そこで、この事業団の共同建造業務について、全国の旅客船の七四%あるいはまた貨物船の五六%というものがこの事業に依存をしておるわけであります。私は、農水関係、特に水産関係をこの間ずっとやってきて、漁船の建造についても、この事業団の共同建造業務とい

うものが適用できなかつたのか、実は運輸省にも、水産厅にも盛んにこの間かかわってきており

ます。

運輸省は非常に積極的な面が見られるというふうに私は思っておりますけれども、私も長年この

○辻(一)委員 今まで本邦、我が国施行地外で製造検査が行われなかつたのが、今回はそれでもいい

ます最初に、ただいま審議されております内航

関係に携わっているのですけれども、どうも農水省は全く消極的であります。漁業者の要望も強いわけでありまして、ぜひ漁船の建造にこの事業団の共同建造を適用していただきたい。この点について、局長のお考へをお聞きいたしたいと思います。

○若田(農)政府委員 ただいまお話をございましたように、鉄道整備基金との船舶整備公団は統合することで御審議をいたしているわけです。が、御審議の中で、統合法人は既存の業務の見直しやスリム化をするべきであるというようなことが、大変多く御意見として出ております。そんな流れ、それから行政改革の流れで、新しい法人がまた違う業務を行なうということは、大変慎重に検討しなければならない事項ではないかと思っております。

そういう要望につきましてはどうするかというこ

とは検討しなければいけないので、もう一つの問題として、船舶整備公団の職員、審査をして

共有建造のためのお金を使当として共有建造をしているという審査業務サイドがいるわけであります。御案内のように、内航も、タンカーも旅客船も貨物船もあるのですが、船舶の構造面それから利用面において、いろいろな技術者あるいは知識の豊富な職員もいるのですが、漁船につきましては、建造、それから採算性といいますか支払い能力、使用料がどのように取れるのかとか、そこら辺の知識が皆無でございまして、恐らく、職員サイドにおきましても、ちょっと自信がないのかなというふうに思っているのだと思うと思します。

いずれにしましても、農水省と相談をしまして、あるいは、そういう共有建造方式を農水省の方で、農水省の担当する農林漁業金融公庫の方でできないのかとかを含めまして、相談をしていきます。○鈴呂委員 その御答弁は随分私は聞かれておるわけであります。いわゆる農林漁業金融公庫資金との絡みで、縦割りの弊害が顕著に出でておるわけであります。運輸大臣も、この点について、

いつまでも繰り返し同じような答弁にならないようふうに思っております。

そこで、若干法案と離れますけれども、日本とロシアとの二国間の航空協定交渉について、大臣並びに航空局長にお尋ねいたしたいと思います。

まず最初に黒野航空局長にお尋ねいたしますけれども、諸外国との二国間航空協定が、ロシアとの場合既に締結されておるわけですが、さらに乗り入れ地点の追加希望があつた場合、どのように協議あるいは手続というものが必要になるのか。この点についてまず最初にお聞きいたします。

○黒野政府委員 いわゆる二国間の航空当局者間の協議、ここは、ある意味におきましては両方の政府がエゴとエゴをぶつけ合う場であります。私どもが欲しい権益を主張し、ロシア側はロシアとして欲しい権益を主張する、こういう場であります。

したがいまして、その間で、例えば需要の見通

しをどうするかとか、そういうことを背景にし、最終的には両方がある程度妥協しつつ、例えば二国間の具体的な運航路線をどこにするか、それから輸送力、便数等をどうするかということを決めます。

したがいまして、その間で、例えれば需要の見通しをどうするかとか、そういうことを背景にし、最終的には両方がある程度妥協しつつ、例えば二国間の具体的な運航路線をどこにするか、それから輸送力、便数等をどうするかということを決めます。

これについては、私も大臣にもう何回かお会いしておりますから、きょうは委員会の席でお尋ねをするわけでありますけれども、過去の経緯がございまして、当初、ロシアのエアフロート航空は、五年前ですか、ユジノサハリンスクと新千歳空港を希望して航空交渉があつたというふうに思っています。しかし、日本のこの新千歳空港が自衛隊の基地にもなつておるということで防衛庁との関係が協議が調わないということで、急遽、サハリンスクの航路が新設されるというようなことがあります。先ほど言いましたような新千歳空港とユジノサハリンスク市とも姉妹都市を提携をすることになりますと、大変大きな支障になるわけになります。

そこで、今回、新千歳ということになります

と、北海道の二つの空港にロシアの一空港から乗

り入れをする、これは、全国でもどこの県にもな

いということでございます。また同時に、先ほど言いましたような経緯を踏まえれば、このことに

ついては相当慎重でなければならぬというふうに

考えておるところでございます。

特に、ロシアとの航空の定着状況は必ずしも芳

ただ、ヨーロッパから来る便はほとんどがシベリア上空を通るわけでございまして、ロシア政府としては、この上空通過についてもロシアと交渉した上でなければだめだと、こういう従来からの主張になっております。私ども、このKLMのことを頭に置きつつ、ロシアに対しまして上空通過を認めてほしい、こういう交渉をしたわけであります。

結果といたしまして、今先生がおっしゃった点も含め、両者の間での考え方がありにも大きな差があるものですから、現在の段階では交渉は合意に達していないということでございます。

○鈴呂委員 いわゆる乗り入れ地点の希望の関係ですけれども、時間がありませんから私の方からお尋ねします。八点の非公式の希望があつたと、その中には新千歳・ロシア・サハリン州のユジノサハリンスク市、ユジノサハリンスク空港との路線もあつたというふうに聞いておるわけであります。

これについては、私も大臣にもう何回かお会いしておりますから、きょうは委員会の席でお尋ねをするわけでありますけれども、過去の経緯がございまして、当初、ロシアのエアフロート航空は、五年前ですか、ユジノサハリンスクと新千歳空港を希望して航空交渉があつたというふうに思っています。しかし、日本のこの新千歳空港が自衛隊の基地にもなつておるということで防衛庁との関係が協議が調わないということで、急遽、サハリンスクの航路が新設されるというようなことがあります。先ほど言いましたような新千歳空港とユジノサハリンスク市とも姉妹都市を提携をすることになりますと、大変大きな支障になるわけになります。

そこで、大臣にお尋ねを申し上げますけれども、この間の函館市を含めて南北海道の地域の皆さんに、定期航路を開設し、その後この利用の確保についての実績、あるいはこの間の経緯についてどのように評価をされておるか、大臣の御見解をお伺いいたしたいと思います。

○古賀国務大臣 この問題につきましては、先生からお触れいただいておりますように、大変先生が熱心で、私も十分いろいろな経過等については承知いたしているところでございます。

御承知のとおり、この函館ユジノサハリンクの間には、平成六年の四月からエアフロート

が週二便実は運航しているわけでござります。今先生もおっしゃっていただいておりますように、輸送実績も、利用率が大体七〇から六五と非常に安定した中で推移をしております。これについても、函館市を初めとして、大麥地元の皆さん方の御努力があつての結果だらうと思っておりますし、また同時に、空港の整備につきましても、今先生から詳細にお話しいただきましたように、それぞれの立場で御努力をいただいているということとも承知をいたしております。

いずれにいたしましても、この週二便の運航というものが、函館を中心とした我が国とサハリン間との人間的な交流または経済的な交流、こういったものに大変大きな役割を果たしているといふことについては、ひとつ大きな評価をすべきだと思っております。函館市を中心とする、また、地元の皆さん方の交流を通じての市を挙げての努力というものに対する敬意を表したい、こういう認識であります。

○鉢呂委員 そこで、新千歳線が開設されるということになりますと、大部分の利用者がそこにシフトして函館—ユジノ線が事実上休止に至るという懸念が極めて強いわけであります。

そこで、今のところ六月二十四日から航空交渉がモスクワで始まるというふうにお聞きをいたしておりますけれども、この日ロ航空交渉に当たって、大臣としてぜひとも、函館線が事実上閉鎖に至るような形にならないよう、あらゆる交渉の場で、この存続、維持に関して相手側に説明もして御理解をしていただくような御努力をぜひお願ひいたしたいというふうに思ひますので、御答弁をいただきたいと思います。

○古賀國務大臣 御承知のとおり、さきの日ロの航空交渉では、ロシア側から具体的にこの函館線についての発言はなされていないというふうに聞いているところでございます。

いずれにいたしましても、新千歳とユジノサハ

リンスク線の問題というのは、外国企業の希望、運航計画に関するものでございます。

日本側運輸

省といたしまして、この航空交渉でこれをあくまでも拒否した場合には、今札幌市を中心としたとしてこれを拒否するという場合に、今申し上げましたような交渉全体がまとまらなくなるというおそれがあるということは、先生にもよく御承知おきいただいているところでございます。

したがいまして、運輸省といたしましては、函館市を中心とする地元の強い要望、こういったことを当然ロシア側に紹介をしていく、そして、この函館線の維持を要望させていただきたい方針を堅持しつつ、この交渉は行わせていただきたいけれども、最終的には、新千歳—ユジノサハリンスク線を拒否するというようなことは、なかなか困難なことだということをぜひ御理解をいただきたいと思います。

○鉢呂委員 先ほど航空局長、エゴとエゴ、権益を絡めて交渉がなされる、その際に、需要の見通しというものが大きなかなめになるというお話をありました、あるいは輸送力の問題。

時間がありませんから、もうあと二分少々だと思ひますので、詳しく述べる時間はないのでありますけれども、二つの路線が並行的に存続するますけれども、船腹調整事業の廃止を前提に導入されるものは、船腹調整事業の廃止は、ストックのきかない産業である内航海運業界の需給のバランスを調整するためのものであり、この調整事業があるために老朽船であるとか放置船が比較的少ない五七倍となるなど、着実に近代化や合理化が進められてきました。船腹調整事業は、ストックのきかない産業である内航海運業界の需給のバランスを調整するためのものであり、この調整事業があります。船腹調整事業の廃止は、内航海運業者にとってまさに死活的な問題であります。内航海運における船腹過剰の及ぼす影響は、極めて深刻なものがあります。船腹過剰を解消するための決め手として、さまざまな船腹調整の規定が定められています。既に船腹調整事業が行われまして三十年を経過してまいりましたが、この間、数年を除いて常に船腹量は過剰な状態に置かれております。

現状について伺いますが、現在はどの程度の船腹過剰の状況にあるのでしょうか。

○平賀委員 五月の二十六日にも、市民の皆さん一千四百名

が緊急総決起大会というものを開いて、私も出席いたしました。大変な熱意と重大な関心を市民の皆さん一人一人が持っておりますし、今、木戸、浦函館市長を中心に、サハリン州を訪問いたしまして、あそこの州知事さんや市長さん、航空関係者等々にこの間の函館市の取り組みなり今後の取り組みの方向、存続について行動を起こしている

ことがありますので、ぜひそこは、大臣、

これは、例年六月の三十日時点の現状をとつて

粘り強い、あらゆる交渉の場面で御努力をお願いいたしたい。再度、御答弁をいただければと思います。

○古賀國務大臣 申すまでもなく、地元の皆様方の熱い熱意というものに対し、ロシア側にはこの路線の維持について強く要望していきたい、このことを誠心誠意行わせていただきたいと思いま

す。

○鉢呂委員 これで終わります。ありがとうございました。○村田(吉)委員長代理 午後一時三十分から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十三分休憩

○杉山委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。
質疑を続行いたします。平賀高成君。

○平賀委員 日本共産党の平賀高成でございま

す。

私は、改正案にある内航海運組合総連合会が行う事業に債務保証を追加すること自体には反対するものではありません。しかし、この債務保証は、船腹調整事業の廃止を前提に導入されるものであります。船腹調整事業の廃止は、内航の安全や環境にも大きな役割を果たしています。

船腹調整事業をやめてスクラップ・アンド・ビルド方式を廃止するということは、私は三十年前と同じような過剰な船腹を生むことになると思います。船腹が過剰な状況になった場合、運輸省はどういう対応をされるのでしょうか。

○岩田(眞)政府委員 船腹調整事業の役割でございますが、先生から今お話をございましたように、この事業を通じまして、安定輸送の確保が図られている、あるいは経営の安定が図られているということも事実でございます。

ただ、一方で、この規制によりまして意欲的な者の事業規模の拡大や新規参入が制限されているとか、調整事業への過度な依存体質により事業規模拡大などによる経営基盤の強化に向けた構造改善が進まないというような指摘もございます。実は、これは、内航海運事業者さん、船員組合、もちろん荷主の方々も含めました海運造船合理化審議会で、一昨年の今ごろに、これを計画的に解消するのだという内容の答申が出たところでござい

卷之三

ただ、その答申の中でも指摘はしておりますし、調整事業を行うことをやめると、過剰船腹が生じやすいということが記述されております。したがいまして、船腹調整事業の解消後においても、需給の適正化については特段の配慮をしていく必要があると考えております。具体的には、内航海運業者の船舶建造の中長期的な指針となります適正船腹量を今後とも引き続き策定し、より精密なものにしていくとともに、これを補完するものとして、内航海運業者と荷主業者との定期協議機関の場を活用しまして、総論だけではなくて、それぞれの物資別のきめ細かい船腹需給見通しについて相互認識を図ることが必要だと思っております。実は、その方向でもう何度もそういう会議をやっております。

さらに、役所としても、荷主の団体それから内航海運業者の団体と役所が入りました協議会の場もありますし、役所が直接荷主団体とお話し合いをしていろいろな情報を聞いて、将来的な見通しを読らないような資料の作成、情報の提供をする所存でございます。

○平賀委員 私が聞いているのは、船腹調整事業が廃止された後、過剰な船腹になった場合、どういうふうな対応を政府はされるのか、手短に答えてください。

○若田(眞)政府委員 ただいま申し上げましたように、いろいろな長期的な見通しに立った適正船腹量を策定し、これを内航海運事業の方々の参考となるように提示をする、あるいはそういう協議会の場を通じてみんなに認識を広げていただくことによって、景気によりまして輸送需要といふものは変動するのですから、需給の破衡が将来的に見通せるような情報を提供していくたいと思つております。

○平賀委員 非常によくわからない説明なんですが、事前のレクの段階では、この制度そのものは残すことになつて、非常事態としてセーフガード的な発動をするのだというふうなことも、この内容の中に含まれるのですか。

○岩田(農)政府委員 内航海運業法には、実は、今御指摘がございましたように、最高限度を定めると、いう規定がござります。著しく船腹が過剰になつて、定めるときの要件がいろいろございます。これを定めますと、新たに船腹を建造しようとする人は許可が必要ですが、その許可がおろせない、要するに許可をおろさないと、いう措置がございます。著しい過剰になつた場合としてそういう措置が規定されています。

○平賀委員 セーフガード的な対応も含まれるといふうな趣旨の答弁だったと思います。

それで、内航海運業界にとって船腹調整事業を廃止するということは、先ほども申し上げましたとおり、まさに死活問題であります。制度が今後どういう基準で運用されるのか、私は明確にしておかなければならぬと思います。異常な船腹量だとか非常事態だといふうな説明もレクのときありました。私は、こういう非常に不明瞭な状況では、業界としても納得することはできないと思います。

それで、制度としてそういうふうなことがあるという話でありますけれども、私は、実際の問題としてそのような制限が発動されないのではないのかというふうなことも心配をしています。運輸大臣が定める適正船腹量を基準にして、実際どのような状況になつたら、今お話をあつたようなセーフガード的な対応がされるのか、またどういうふうな事業を行つのか、この点について伺います。

○岩田(農)政府委員 先ほどの答弁が少し足りないところがござりますので、補足をさせていただきますと、セーフガードとして先ほど申し上げましたような最高限度の措置がある、こういうことになります。

それから、もう一つのセーフガードとしては、先ほど申し上げました海運造船合理化審議会の中に書いてあるわけですが、著しく船腹が多くなつた場合を想定しまして、船腹調整事業が解消をさ

された後も制度としては残す、それで、もし、物すごく著しくて、大変大幅な需給バランスの乖離が生じた場合については、答申によれば、再度そういう船腹調整事業を行ふことがあり得べしというように記述されているところであります。

さて、今のお尋ねの、どういうときにそういうたセーフガードを発動するかということとございまが、こういう場合にこうするんだということとを今決めているわけではございません。まだ船腹調整事業があるわけでございますので、決めているわけではないのですが、どういったときに発動するかということを検討する際には、過去において最高限度額を定めたような状況、例えば過剰船腹が一〇%以上もあるとか二〇%以上もあるとか、そのようなことを頭の中には描いておりますが、そういうことで、まだ決めているわけではございません。

○平賀委員 全体としては非常にあいまいな感じがあるというふうな説明でありました。

それで、一杯船主の百九十九グロストンの船でも、建造のためには今大体三億円近くかかります。そして船の償却期間は大体十四年から十五年です。一度過剰になつた船腹重量は、ただ単にセーフガードを発動したとしても直ちに解消するわけではありません。

ですから、初めに運輸省も答弁しましたように、三十年船腹調整事業を続けてきて、その上で今過剰の状況にあるわけですから、この船腹調整事業については船主の人たちも、それから、その閣議決定の後でも、内航海運総連合会の人たちでさえも、船腹調整事業は大事だ、このように強調をしているわけです。

それで、九六年四月の運輸省の通達に基づいて内航海運組合総連合会が作成しました「内航海運の環境整備推進のための計画について」を見ますと、現在四千事業者の一杯船主がおられるわけでありますが、一杯船主を今後は千五百事業者に減らして、さらにその残りの二千五百事業者のうち千事

業者を廃業にして、さらに残りの一千五百事業者をグループ化であるとか協業化をさせます。この計画を進めていますと、一杯船主の事業者は結局排除されてしまうということになります。

さらに、整備計画の中では、自己資本比率を現在の四%から一〇%に引き上げることを目標とするとか、年間約一〇%の増益が必要であるとか、内航海運の経営実態から非常にかけ離れた目標が提起されています。内航海運業界の収益率は運輸省の資料におきましても〇・五%，自己資本率は四・二%です。運輸省の指導のもとに行っていますこの環境整備計画というのは、私は非常に現実離れをした目標だと思いますが、この点についていかがですか。

○岩田(農)政府委員 環境整備計画につきましては、先ほど申し上げましたように、海造審の答申が出まして、将来に向けて船腹調整事業を計画的に解消を図るんだということを前提としまして、内航海運組合総連合会がいろいろな関係者を交えてつくったものでございます。

私どもとしましては、内容がいろいろ多岐にわかつておりますし、大変総合的な対策だと思っております。これを役所が押しつけたというわけではなくて、総連合会がみずから検討で出してきたものでございまして、私どもとしては、これを尊重して、それらの計画が達成されるよう努めているところでございます。

ちなみに、内航海運組合等の間ではこの整備計画の達成のために定期的にお話し合いをしているというようなことでございまして、役所としましても、この計画に即した実行がなされるよう努めているところでございます。

○平賀委員 今、内航海運組合が自主的に出した計画だと言われましたが、これは、そういうものが出さざるを得ないような閣議決定をして追い込んでいったというのが事の経過だということを一言言つておきます。

それで、運輸省に伺いますが、環境整備計画で

は、経営の合理化努力や適正なコストプラス適正利潤での運賃や用船料の収受に努めるとなっています。運賃や用船料の適正化についても、荷主の協議会で内航海運の業者が納得できるような運賃や用船料の改善が行われるよう、運輸省はきちっと指導をするのかどうなのか、この点について伺います。

○若田(眞)政府委員 運賃の問題につきましては、かねてから大企業対中小零細、大きな会社の中にはありますが、大部分が中小零細、交渉をしますと負けるということで、適正化を図っていかなければならないということです。

私どもとしまして、先ほど申し上げましたよ

うな荷主協議会の場に役所が入りまして、我々

の司会進行のもとに物資別の協議会を開いて荷主さん御理解を願っているわけでございます。さうに、私どもとしましては、これも先ほど申し上げましたけれども、役所がじかに荷主の団体のしかるべき人との間で話をしながら、それも業界別に話をしながら御理解を願っているところでござります。

もう一つ、私どもとして今努力をしている点について申し上げますと、そうは言つても、やはり荷主の方方が力が強いということです。公正取引委員会と今協議をしているところでございますが、荷主の優越的地位の乱用防止のための新たな措置ができないかということで、今まで協議をしているところでございます。

○平賀委員 いろいろ言わされましたか、実際現在の内航海運業界というのは中小零細業者がほとんどであります。特に、利用者は石油だとか鉄鋼関係の大手の企業です。日常的な運賃のダンピングが行われております。

先日、私は中国や四国地方の内航海運の会長さんにお話をしましたが、例えば一ヶ月の用船料を一千四百万円もらわなければならぬところが、現実には九百万円しかもらっていない、それから運賃についても、六ヶ月先の手形でもらっている

とか、また、運賃を何とか上げてもらおうというところで荷主と交渉しても、石油関連の荷主は、自分たちが勝手に船をつくっておいて我々はその責任をとらない、そういうめちゃくちゃない言い分を主張しているわけですよ。

こういう状況の中にあって、運賃や用船料もどんどん下がっていく。経営実態そのものは非常に深刻な状況に置かれているわけです。運賃や用船料の改善が、現状ではとても改善できるような状況ではありません。ですから、今説明があった改善計画というのは、非常に現実離れをした、絵にかいたもんだと言わなければならぬ、私はそのように指摘をしておきたいと思います。

次に、引当権について伺います。

當業權ともいべき引当権にしても、現在、ト

ン当たり約十万円です。一般的な四百九十九グロ

ス頓の船で引当権は約一億五千万円になります。船腹調整事業がなくなると、引当権としての一億五千万がなくなり、船を建造する場合、融資

の担保権がなくなってしまいます。中小零細の船主が多く集まっている中国、四国地方では、閣議決定で船腹調整事業が廃止することが決まってか

ら、金融機関は追加担保を要求してきた、さら

に、引当権を担保にしてお金を貸してもらえない

かた、こういう事例がいろいろ生まれています。私も伺うところによりますと、内航海運の業界の皆さんはほとんどが赤字だというふうな話も聞いています。

今度の改正法にある債務保証制度について伺

いますが、内航海運業者が債務保証を受ける場合、どういう要件が必要だと運輸省は考えておられますか。

○若田(眞)政府委員 この法案が成立したとき

にそういうことが実現可能なんですが、今まさに検討を始めたところでございます。今こういうふうにするという結論は出ておりません。

○平賀委員 この点についても保証がされるといふ話ではありませんでした。

それで、国の方針で担保権を失うときに債務保証を受けられるかどうかは、船を建造できる

かどうかの非常に重大な問題であって、今のように答弁でいきますと、基金として積み立てる百二十億円、これも果たして事業者が出すかどうかも

非常に心配になってしまいますよ。どういう事業者がものにかわる債務保証制度ですから、そのかわる

趣旨が生かされるようにしていかなければならぬと思います。今後関係組合と十分密接に連絡をとりながら、遗漏のないようにしていきたいと思つております。

○平賀委員 債務保証を受ける基準というのは、まだこれからだという話だったと思ひます。これ非常に不明瞭です。

さらに伺いますが、実際に船腹調整事業が廃止をされて、それにかかる事業だということであります。そうしますと、今まで引当権を担保にして船を建造してきた業者は、失われる引当権に相当する融資を保証されるということですか。これはちょっと大臣伺いたいと思います。

○若田(眞)政府委員 お答えを申し上げます。引当権自体は、船腹調整事業というもの、カル

テルなんですが、それに副次的に生じてきたものでございまして、これをやめるから直ちに国が補償するというのは少し難しいのだろうと思います。

○若田(眞)政府委員 お答えを申し上げます。引当権自体は、船腹調整事業といふもの、カル

テルなんですが、それに副次的に生じてきたものでございまして、これをやめるから直ちに国が補

償するということです。これは少しおかしいの

です。

ただ、長年続きましたこういう船腹調整事業を計画的解消するに際しましては、いろいろな今申し上げましたような環境整備計画を通じまして少しずつ、余りショックがないように解消を図つていくところでございます。

一方、この解消計画の前倒しにつきましても閣議決定で決まつておりまして、前倒しをする場合

に、引当権を担保にしてお金を貸してもらえない

かた、こういう事例がいろいろ生まれています。私も伺うところによりますと、内航海運の業界の皆さんはほとんどが赤字だというふうな話も聞いています。

今度の改正法にある債務保証制度について伺

ますが、内航海運業者が債務保証を受ける場合、どういう要件が必要だと運輸省は考えておられますか。

○平賀委員 この点についても保証がされるといふ話ではありませんでした。

それで、国の方針で担保権を失うときに債務保証を受けられるかどうかは、船を建造できる

かどうかの非常に重大な問題であって、今のように答弁でいきますと、基金として積み立てる百二十億円、これも果たして事業者が出すかどうかも

非常に心配になってしまいますよ。どういう事業者がものにかわる債務保証制度ですから、そのかわる

債務保証を受けられて、どういう事業者が債務保証を受けられないのか、この点について基本的な考え方を再度私は伺いたいと思います。

○若田(眞)政府委員 今までありました船腹調整事業の副次的な産物でございますが、引当権といふものが資金の担保として機能してきたというところにございます。したがいまして、その担保として機能してきたものが債務保証の中で生かされる

ようになればならないと思いまして、それは引当権と同じような機能、能力といいますか役割を持った運用されるべきものと考えております。

○平賀委員 では、同じようにきちんと保証されると、いうことですか。債務保証は今までと同じようになります。銀行などからもきちんとお金が借りられるということになるのですか。

○若田(眞)政府委員 保証業務でござりますから、どのような審査が行われるかと申し上げます

と、抽象的に申し上げれば、保証して、それが、ちゃんと事業がなされてお金が返ってくる、そして保証義務が生じないということが審査されるの

だろうと思ひます。

ただ、これは組合の事業としてやっているもの

ですから、銀行が非常にドライにやっているのと

は少し違った運用がなされるべきだと思っております。そこら辺につきましては、具体的にはどの

ような基準、どのような内容、料率あるいは保証料でやるかということについてはこれから、まさ

に今検討を始めたばかりでございますので、これから成案を得ていただきたいと思っております。(そ

んなの見通しもないぞ」と呼ぶ者あり)

○平賀委員 本当に見通しのない状況だと私は受けとめています。

特に、船腹調整事業が廃止されることによって引当権そのものがなくなるわけです。政府は、こ

れは副次的に発生したもので、私たちがその責任

をとるべきものではない、こういうふうな説明であります。しかし、余りにもいわば無責任な対応だと思います。政府の船腹調整事業によつて生

まれてきた問題ですから、少なくともこういうも

一

○古賀國務大臣　今政村委員の方から御答弁申上げておりますように、まさにさまざまな問題点について、債務保証事業の具体的な内容等につきましても内航海運の組合総連合会において検討されていところだいがございます。

者に対して、船舶のトン数に応じた助成金を交付しております。さらに現在、考えているところでございますが、この措置に加えて、転廃業をしないとする者から、優先的に過剰船腹の引当権を買い上げることを検討しております。

ラオーストラリアのペース及びペルーのリマの六カ所に、それぞれ一名ずつ検査官を配置して海外での検査に当たらせております。また、必要な場合には、日本から船舶検査官を出張により派遣いたしますとして検査を行っております。

今先生もおっしゃっていたみたいでありますように、実は、運輸技術審議会の方で流出油防除体制検討委員会というものを三月五日に設置させました。それで見守りつゝ、どういう報告書をいたゞいていただいております。これの取りまとめが六月中には行われるというふうに承知いたしているところでございます。まずその検討委員会の報告書を

いすれにいたしましても、今先生御指摘のよう
に、運輸省といたしましては、検討される内航總
連に対しまして、今回の法律改正というものが經
営基盤の非常に弱い中小零細企業の方々の資金調

言で言えば海から陸に上かる三と/orの方々に交付しましては、税法上の圧縮記帳ができるような特別措置も制度的には設けられておりまして、これら措置によりまして、事業者の転業がうまく円滑に進むことになります。

ことになるのか、その点を踏まえつつ適切に対応していくことが大切なことではないかと思っております。

達の円滑化を図るという趣旨であることを十分認識しまえまして、担保能力に欠ける事業者の方々にも船舶建造が行えるように、債務保証事業の内容が策定できるような指導をやっていくということは当然重要な役割だと思っております。そういう観点に立って指導をしてまいりたいと思っておりまます。

○平賀委員 私は、今の議論を聞いておしまして、一つは、環境整備計画そのものも非常に非現実的なものであるということもわかりましたし、債務保証も果たして受けられるかどうかも非常に不明確だ、さらに、廃業を余儀なくされるような人たちへの対策についても、本当に実際の実のある制度へ向かって進むべき道筋が見えないままです。この

るものと考えております。
いずれにいたしましても、船舶検査の水準が低下するということがあってはなりませんので、今後とも必要な船舶検査体制の整備には万全を期してまいりたいと考えております。

おは大臣しかおりませんので、ぜひ頑張っていただきたいと思います。

それで、運輸大臣は、ことしの初めの私の質問に対して、投資効果からいっても、災害全体的な、多目的な要素が必要か検討していかなければならぬ、日本海にどうするのかということも検討課題であると答弁をされています。由回取扱を

○平賀委員　この内航海運の問題の最後になりますが、今この業者の中で、今まで引当権があるかあるかない安い運賃でも頑張ってやってきたけれども、船腹調整事業の廃止で莫大な借金が残り家屋敷もなくなるとか、さらには、同じ規制緩和で、他の業者

になるかどんがも和によくわからず、こうして現状のままで船体調整事業を廃止するということになつたら、内航海運事業者にはかり知れない被害を与えるものになるということを一つ指摘をして、次の問題に移ります。

まちがいと見しません。
それでは、次の問題に移ります。

建造するのには二、三年はかかりますが、少なくとも、概算要求の時期にも来ておりますので、日本海への油回収船の配置を含めた予算要求を考えられているのか、伺いたいと思います。

者はゼロからのスタートになつたとしても、必ず
からの海運業界はゼロからのスタートではなくて
マイナスからのスタートだ、こういう点について
補償してほしいというふうな要望もいろいろ出て
おります。私は、この質問の最後に、少なくとも
も、廃業したいと思っていても借金が多過ぎて廃業
業ができるない業者、それから転業したいと思つて
いても転業するための資金がない業者に対して、
支援策は考えていらっしゃるのでしょうか、運輸

船舶安全法改正について一つだけ伺います。この改正案は、外国で建造される日本船舶が建造地で製造検査を受けることができる、こういう改正法案です。現在の検査状況でいいまますと、船舶検査官の数からいいましても、非常にぎりぎりの体制でやられていると思います。外国でその検査をする船舶が、検査水準が国内よりも下がるおそれはないかどうか、このことだけ伺いたいと思います。

油回収船をせひ配置してほしいとして、地方の方の意見の方向に沿って検討が進められていると思いまますが、検討委員会の方が、検討委員会は検討委員会として、せひしっかりと検討していただきたいと思います。私は運輸大臣に伺いますが、日本海でも対応できる大型の油回収船の配備について、考えていらっしゃるのかどうなのが伺います。

○古賀国務大臣 先ほども、今回の事故について

古賀田義太郎 分からぬ御用をしかねたまつた
たように、油の回収専用船というのは、やはり並
時の運用ということから考えますと、極めて非効
率だというふうに思います。そういう意味では、
どうしてもこの油の回収船というのは多目的的な
のでなければ、なかなか御理解をいただくことが
できないのではないか、こういうふうに思つてお
ります。そういう意味では、これからそういっ
た機能を含めて、技術的にどういうことが考
えられるか、

○若田(貞)政府委員 これは、船腹調整事業をすぐやめるからとかそういうことではなくて、直接關係なく、先ほど先生からお話をございましたような過剰船腹があるという話、そもそも過剰船腹をどうするんだという対策の一環として今やつてあるところでございますが、日本内航海運組合連合会においては、従来から廃業しようとする

○山本(孝)政府委員 お答えいたします。
まず、国内におきます日本船舶の検査体制でございますが、現在、各地の支部局に約二百一十名の船舶検査官を配置して検査を実施しております。一方、海外においては、海外における日本船舶の検査につきまして、六カ所、すなわち、シンガポール、ニューヨーク、ハンブルク、ラフマス、これはスペインでございます、それか

の御質問に対し、御答弁を申し上げているところでございますが、今回の事故というものはさまざまな教訓を残しております。それだけに、広範囲にわたりまして問題点を検証して、今先生から御指摘いたいているような日本海側を含めて、回収船の配備等さまざまな問題点についてどう応していくのか、総合的な検討が必要であろうと心に思つております。

いただいてることだと思っております。
先ほど御答弁申し上げましたように、まずは検討委員会の方で徹底検討をいただいていることだと思っております。
検討委員会の報告を受けまして、私としては今回の事故の重大性というものは十分認識をいたしてい
るつもりでございますし、また先生方にも大変な御心配と、また御支援をいただいた中で、国民として國民的
にこの問題に対する関心と申しますか、極めてございました。

期待も大きいだらうと思ひます。いざれにいたしましても、そういうことも十分私なりに踏まえた中で、概算要求にどう対応していくのか適切に考え方をさせていただきたいと思います。

○平賀委員 私は、先日、新潟港にある運輸省の第一港湾建設局のしゅんせつ船であります白山丸を観察させていただきました。白山丸は、一九七二年五月二十六日に機雷に接触して爆沈した海鷗丸の一部の船首と船尾の部分に継ぎ足してつくられた船であります。海鷗丸は一九六五年に建造されまして、既に耐用年数過ぎて、船底の板厚計測では二五%も薄くなっている、こういう状況も報告がありました。そして、十九ミリの外板が七・二ミリに減っていたので取りかえたというふうな部分もあったそうです。今後、船首部分の船底を大幅に張りかえるという計画もあるそうですが、このように修繕や改造に毎年二億から四億必要になっています。

こういう現状からも、老朽化した港湾建設局のしゅんせつ船の代替建造が今求められていると思

います。新潟港のしゅんせつは今後とも続くと思われます。当然必要なものです。しゅんせつ船と油回収船との兼用というものが、今お話をあた

ります。私は非常に経済的にも、活用の面でも合

理的だと思います。第四港湾建設局の海鷗丸も代替建造の時期に来ています。これは清龍丸並みのしゅんせつ船で、代替建造に当たっては、こちらの方は油回収船と兼用、こういう計画も持っています。

私は大臣に伺いますが、少なくとも日本海に油回収船を配備するに当たりまして、しゅんせつ船と油回収の両方の機能をあわせた船というのは、やはり選択肢の重要な一つに入っていると思いますが、この点についてはどうでしょうか。

○古賀國務大臣 御指摘をいただいた点について

は、私も先生と認識を同じくいたしているところです。

〔委員長退席、村田(吉)委員長代理着席〕

○平賀委員 これは、一番私は現実的な方向だと思いますので、ぜひ積極的にこの点で頑張ってい

ただけたらと思います。

それで、最後になりますが、今、日本海を通過するロシアの老朽したタンカーの航行というの

は、日常的ななされているという状況であります。

九六年に日本海を航行した外航型のタンカー

は、推計によりますと九千七百七十一隻です。日

本海はタンカーが行き交う海になっています。ナ

ホトカ号のような大規模な重油流出災害が再発す

る可能性が現にあるのが実態です。七年前にリベ

リア船籍の貨物船が経ヶ岬沖で座礁しまして、重

油災害が起きたわけであります。そのときに地元

の自治体はぜひ日本海に油回収船を配備してほし

いという切実な要望を掲げておりました。これが

に対して、国の方はこたえることがなかつたわけ

です。

今回のナホトカ号の災害で同じ轍を踏んだことになるわけです。ナホトカ号のこの重油災害のときには、関係の地元の住民の皆さんが素子とひしゃくで重油に立ち向かわざるを得ませんでした。本当に住民の皆さんの命や財産を守るというのであるならば、国の責任でしっかりと地元の皆さんの要望にこたえるべきだと、油回収船の日本海への配備を再度強調いたしまして、私の質問は以上で終わさせていただきます。ありがとうございました。

○村田(吉)委員長代理 濱田健一君。

○濱田(健)委員 いつも最後の社会民主党の濱田健一でございます。

今回の法案には社会民主党として賛成しているという立場で、その他の件についても六点ほどお伺いしたいと思います。

まずは、けさから出でおりますとおりに、船舶の安全性に関しまして、ナホトカ号沈没事故から

五ヵ月たちましたが、国内船については、船腹を二重底にするとか、老朽船に対するいろいろな対

応が進められていると聞きますけれども、国外船についてはその辺がどのようになっているのかを含めて、国内外の老朽船に対する安全確保対策をお聞きしたいと思います。

○山本(孝)政府委員 まず、国内の方からお答えいたしたいと思います。

一般的に老朽船に対しても検査を厳しくすると

いうことでございます。船齢が十年を超えたものにつきましては、板の厚さの測定を厳しくやると

か、タンクなどの圧力試験をやるといったような

ことで、厳しい検査を行っております。

それから、国際的にも、五百総トン以上の油タ

ンカーにつきましては、船齢に応じまして、今申

しました板厚の計測であるとか、タンクの圧力テ

ストで漏れがないかあるかといったようなことの

実施に移しておられます。

さらに、これに加えまして、旗国、つまり船舶

の所有者が船を登録している国が検査を行うとい

うのが第一義的なものでして、一番の責任がある

のですが、単にそれにのみ任せるのでなくして、

こういった船が入港した場合のその入港国、そちら

の政府も、監督と称しまして、船舶の設備とか構

造の安全の確保の状況をチェックするということ

が行われております。いわゆるポートステートコ

ントロールと申します体制につきましても、国際

的な協調のもとに、すべての船に一定割合であま

ねくこういったチェックが及ぶような仕組みを現

在、次第に広げているところでございます。

さらに、加えまして、今回のナホトカ号の事故

の状況を勘案しまして、我が国からは、こういっ

た国際的な仕組みを話し合う場になつております。

国際海事機関に対しまして、まずこの一月、事故

が起つた直後でございますが、一義的に責任を

有する旗国がそれぞれの検査を強化すべきである

ということの注意喚起の問題提起をしておりま

す。

それから、現在開催でございますが、同じ国

は、きちんと検査をした所見に従いまして、老

朽船がどういった船体の耗耗状況にあるのか

を、まあ航海が許されるわけですから直ちには事

故につながらない程度であります。その状況

をその船主に持たせておく。入港国は、こうい

たものを参考にして、現実の船体と照らし合わせて

みまして、その持っている書面より超えて耗耗が

激しいと思料される場合には、その検査の責任を

有する旗国に通報するとともに、国際海事機関に

通報する。それによって是正措置を講じさせる。

加えまして、最後に、一定期間がたつてなおその

是正が行われていない、行われたという通知がな

い場合には、こういった船は気をつけろというこ

とで各國に回章する、すなわちブラックリストと

して回すといったような措置の提案を行つて、現

在検討いたしております。

以上が対策の概要でございます。

○濱田(健)委員 今局長が、幾重にも安全性を高

める取り組みということでお話をされましたが、

日本海の油流出事故、環境そして産業、多くの人

力という観點からも、とにかく一度と起こしては

ならない、これは日本だけではなくて世界のどの

海でもということございますので、より強力な

検査体制、監視体制というのを要請しておきたい

と思います。

二点目ですが、雇用関係について若干お伺い

いたします。

本州四国連絡橋、明石海峡大橋の供用開始が、

来年の四月ということが決まっております。これ

に関しまして、昭和五十三年十月に、政府と当時

の労働組合のナショナルセンターであった総評と

の間で、「本州四国連絡橋に伴う港湾・陸上運送

関係雇用問題等に関する協定書」というものが締

結されております。これは、本州四国連絡橋を建

設することにより物流が大きく変化するために、

本州四国連絡橋近隣の物流関係労働者の雇用不

安が生じることを想定して締結されたものというふ

ります。

簡単に申し上げますと、あらかじめそれぞれの

国は、きちんと検査をした所見に従いまして、老

朽船がどういった船体の耗耗状況にあるのか

を、まあ航海が許されるわけですから直ちには事

故につながらない程度であります。その状況

をその船主に持たせておく。入港国は、こうい

たものを参考にして、現実の船体と照らし合わせて

みまして、その持っている書面より超えて耗耗が

激しいと思料される場合には、その検査の責任を

有する旗国に通報するとともに、国際海事機関に

通報する。それによって是正措置を講じさせる。

加えまして、最後に、一定期間がたつてなおその

是正が行われていない、行われたという通知がな

い場合には、こういった船は気をつけろというこ

とで各國に回章する、すなわちブラックリストと

して回すといったような措置の提案を行つて、現

在検討いたしております。

以上が対策の概要でございます。

○濱田(健)委員 今局長が、幾重にも安全性を高

める取り組みとすることでお話をされましたが、

日本海の油流出事故、環境そして産業、多くの人

力という観點からも、とにかく一度と起こしては

ならない、これは日本だけではなくて世界のどの

海でもということございますので、より強力な

検査体制、監視体制というのを要請しておきたい

と思います。

二点目ですが、雇用関係について若干お伺い

いたします。

本州四国連絡橋、明石海峡大橋の供用開始が、

来年の四月ということが決まっております。これ

に関しまして、昭和五十三年十月に、政府と当時

の労働組合のナショナルセンターであった総評と

の間で、「本州四国連絡橋に伴う港湾・陸上運送

関係雇用問題等に関する協定書」というものが締

結されております。これは、本州四国連絡橋を建

設することにより物流が大きく変化するために、

本州四国連絡橋近隣の物流関係労働者の雇用不

安が生じることを想定して締結されたものというふ

ります。

うに、私は理解をして居るといひでござります。署名等については、建設省、運輸省、労働省、本四公団等と總評といふふうになつて居るようであります。

の供用を控え対策を講じたい、こう認識しております。

四公団等と總評というふうになつてゐるようですが、この協定書というものは今も効力を持つてゐるというふうに、私たちは理解をしてよろしいのでしょうか。

の供用を控え対策を講じたい、こう認識しておられます。

このため、大阪府、兵庫県、徳島県等につきましては協議会を開いて相当の回数を重ねております。その中で現在協議を進めておりまして、具体的には、本四公団の工程のスケジュールとか影響の大小、今後新しく出てくる業務の見込み、こういったものをこれまでずっとと話し合ってまいりましたとして、今後引き続いだりより具体的に協議を重ねてまいりたい、このように思っております。

すと、ことしの秋という時期は極めて重要な時期と、私ども建設省だけでなく全体で認識しておられます。したがいまして、関係省庁、地方公共団体、公団等、一体になりまして進めてまいりたいと思っておりますが、ただ、全体がございまして、全体をにらみつづまとまるように努力しております。

それから、二つ目はハード面でございまして、レール接続のための建設工事が要るということ、それからモーターの周波数であるとか信号保安装置が違いますので、車両に搭載しております機器の改良工事、こういったことが必要になります、多額の投資が必要となるという点でござります。三点目は、いっぽいのダイヤによって運行され

○濱田(健)委員 ありがとうございました。
次は、航空機が発達しまして飛行機による移動
というのはポピュラーになっているのは事実なんですが、やはり飛行機に乗らないという人もい

ておりますので、線路とかホーム、ともに余裕がないという状況でございます。一部の列車を直通運転させることによりまして、トラブルが発生したり、あるいは書面に伴いましてダイヤの乱れが

国連絡橋雇用対策協議会の港湾労働問題小委員会が設けられまして、引き続き、大阪府、兵庫県、徳島県、高知県、岡山県、香川県、広島県及び愛媛県の各府県ごとに本州四国連絡橋雇用対策協議会が設けられておりまして、自來活動を重ねてま

前書きをされて言われましたが、私としては、この署名をされたときに建設省の道路局長が筆頭になつてされたというふうに理解しております。お伺いするところでは、運輸省や労働省等含めた窓口になつていらっしゃるというふうに理解してい

○濱田(健)委員 でですから、効力を持っているの
であるというでござります。

るわけですが、今の答弁は、全体を通してのことな
のか、建設省だけのことなのか、全体を通して

○小坂説明員 ただいま御説明いたしました点に
かと云ふ
【村田(吉)委員長代理退席、委員長着席】
そのことといたしていります

○小坂説明員 大麥御無礼いたしました。関係省
か、そこを答えてください。

いきましては、御指摘のとおりでございます。

す。 本四公團も入りまして、全体として進めておりま
す。 庁と協力いたしまして、地方公共団体、もちろん

は、港運事業に関連する労働者の皆さん方の雇用対策についても記されていると思います。橋がかかる

○濱田(健)委員　お聞きするところによりますと、ことしの九月にも雇用創出のための、どうい

かるわけですので、港運事業者の荷役取扱量が減少する、そして港湾労働者の雇用不安が起こることを想定しているというふうに思うのですが、あと

う仕事があります。その数はどのくらい受け入れることができるでしょうというような具体的なものを、働いていらっしゃる皆さん、または所属さ

と九ヶ月に迫った現段階で、今、小坂さんからお話をありましたとおり、いろいろな方策を講じて、いろいろ試して、雇用対策に万全の措

れでいる労働組合の皆さん方にも示していただき
ようにお伺いしているわけです。確実にいつだよ
いうことは今お答えいただけなくとも、方向性と

置がなされているとは思うのですが、どのような取り組みがなされているのか、具体的にあります

してはそれで進んでいるのかどうか、そして、各労働組合と働いている皆さん方との中身の詰めよ

○小坂説明員　建設省といたしましては、港湾基
礎対策というの非常に重要な問題であると認識

○小坂説明員 御指摘の時期でございますが、本
いうものを急がれる用意があるのかどうか、お聞
きします。

してございます。本四架橋の建設により影響を受ける、その影響の軽減を図るために明石海峡大橋

四架橋のうちの明石海峡大橋が来年春供用に向かってスケジュールが進んでいるということを考えます。

させていただきますと、一つは相互直通運転の要がどれだけあるかということになります。

女性の皆さんから時々お話を伺う中身なんですが、デパートで同じ物を買い物した、そして同じ

地域に送った、そのときに、私の持っている資本によると、配送料金が、九州、北海道の例をとりますと、MデパートとTデパートでは六キロまで百七十円配送料金が違う、十キロになると四百円も違うという数字があるのでね。トラックで動かすのだろうと思うのですけれども、トラック運送の料金というのは、自由化されているということはわかるのですが、頼む側にとってみたら、同じ品物を同じ地域に送るのにこんなに差があるのか、四百円というお金が大きいか小さいかはその人によって違うかもしませんけれども。これはどういう仕組みなのか、まさに私が言ったところの域を超えるのかどうか、もっと何があるのか、その辺ありましたら。

○荒谷政府委員 デパートの配達は一般的にトラック運送事業者によって行われていると思いまですが、デパートとトラック運送事業者との間では、運送する貨物の重さですとか、運送距離に応じて運輸省に届け出をしていただきております運賃の收受がなされていると、私どもは認識をいたしております。

ただ、デパート側がトラック運送事業者に支払った運賃を個々の消費者からどのようにして回収をするかといったことにつきましては、例えば、その全額を配送料金で回収するのか、あるいは、一部は商品価格そのもののコストとして織り込むか、そこらあたりはデパートの営業戦略に属する問題だというふうに考えてございます。そういった意味で、デパートによっては、無料の配達区域が広いところあるいは狭いところ、それから、有料でも額が違うといった現象が出てきておるのでないかというふうに考えてございます。

○濱田(健)委員 この点についても、時間が来ましたが、またもう少ししきり調べて、今の局長の答弁のとおりなのかどうか、論議をさせていただきたいというふうに思います。

等学校に行けなかつたり、高等学校を卒業できなかつたという子供たちが今大検の予備校に通つて、その予備校の自己物件ではないか、学生割引が出せないというようなことを言われたということなんです。入っているものがテナントであろうと、自分のものであろうと、そういうことは関係ないというふうに思いますので、これは善戦をしていただきたいということをお願いして、質問を終わらります。ありがとうございました。

○杉山委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○杉山委員長 これより討論に入ります。

両案中、内航海運組合法の一部を改正する法律案に対し、討論の申し出がありますので、これを許します。寺前巖君。

○寺前巖 僕 日本共産党を代表して、内航海運組合法の一部を改正する法律案に対する反対討論を行います。

反対の理由は、この改正案が前提としている船腹調整事業の廃止によって、中小零細の内航海運業者に深刻な打撃をもたらすからであります。

これまで過剰船腹による過当競争を防止するために行われてきた船腹調整事業が廃止されることで、内航海運業界への参入が容易になり、恒常的な船余りの状態に陥る事がになります。そのため、ほとんどが中小零細業者で占められている内航海運業者は、運賃のダンピングを押しつかれ、廃業に追い込まれることは必至であります。

同時に、内航海運労働者にとっても、労働条件悪化につながります。

なりますが、船腹調整事業が廃止され、内航海運業者の解雇権が保障されない以上、債務保証を受ける対象は限定されます。営業権がなくなつた少なからぬ内航海運業者は、借金だけが残るという事態になりますが、ここへの対策も明らかではありません。

このよう、船腹調整事業の廃止は、内航海運業者、労働者の事業と労働条件をまさに切り捨てるものであり、このための環境整備を進める本法案には反対であります。

以上をもって反対討論を終わります。

○杉山委員長 これにて討論は終局いたしました。

○杉山委員長 これより採決に入ります。

まず、内航海運組合法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○杉山委員長 起立多數。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、船舶安全法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いて採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○杉山委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○杉山委員長 次に、内閣提出、参議院送付、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、関東運輸局千葉陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関する承認を求める件を議題といたします。

本件に対しましては、質疑、討論とともに申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

○杉山委員長 次に、内閣提出、参議院送付、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、関東運輸局千葉陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関する承認を求める件を議題といたします。

き、関東運輸局千葉陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に関し承認を求めるの件について採決いたします。

本件は承認すべきものと決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○**杉山委員長** 起立絆員。よって、本件は承認すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました各案件に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**杉山委員長** 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○**杉山委員長** 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時三十八分散会

第一類第十号

運輸委員会議録第十八号

平成九年六月四日

平成九年六月十八日印刷

平成九年六月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局