

第百四十二回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第九 号

平成十年五月十五日(金曜日)
午前九時三十一分開議

出席委員

委員長 大野 功統君

- 理事 衛藤 展一君
- 理事 実川 幸夫君
- 理事 佐藤 敬夫君
- 理事 赤羽 一嘉君
- 理事 小野 晋也君
- 理事 木村 隆秀君
- 理事 下村 博文君
- 理事 橘 康太郎君
- 理事 細田 博之君
- 理事 望月 義夫君
- 理事 米田 建三君
- 理事 小沢 銳仁君
- 理事 田中 甲君
- 理事 山本 孝史君
- 理事 齊藤 鉄夫君
- 理事 福留 泰蔵君
- 理事 鰐淵 俊之君
- 理事 平賀 高成君

- 理事 久野統一郎君
- 理事 林 幹雄君
- 理事 細川 律夫君
- 理事 江崎 鐵磨君
- 理事 大島 理森君
- 理事 河本 三郎君
- 理事 菅 義偉君
- 理事 棚橋 泰文君
- 理事 宮島 大典君
- 理事 森田 一君
- 理事 渡辺 具能君
- 理事 今田 保典君
- 理事 堀込 征雄君
- 理事 長内 順一君
- 理事 福島 豊君
- 理事 久保 哲司君
- 理事 寺前 巖君
- 理事 秋葉 忠利君

出席政府委員

- 運輸大臣 藤井 孝男君
- 運輸省運輸政策局長 土井 勝二君
- 運輸省海上交通局長 岩村 敬君
- 運輸省海上技術安全局長 山本 孝君
- 運輸省海上技術安全局船員部長 土橋 正義君
- 運輸省港湾局長 木本 英明君
- 海上保安庁長官 相原 力君

委員外の出席者

- 環境庁水質保全局長 畑野 浩君
- 外務省中南米局長 越川 和彦君
- 中南米第二課長 阿部 健君
- 建設省河川局長 政談長 阿部 健君
- 運輸委員會專門員 長尾 正和君

委員の異動

五月十五日

- 小野 晋也君
- 大島 理森君
- 菅 義偉君
- 赤松 広隆君
- 石井 一君
- 長内 順一君
- 福留 泰蔵君
- 久保 哲司君
- 河本 三郎君
- 下村 博文君
- 橘 康太郎君
- 望月 義夫君
- 米田 建三君
- 小沢 銳仁君
- 堀込 征雄君
- 福島 豊君
- 齊藤 鉄夫君
- 鰐淵 俊之君

同日

辞任

- 河本 三郎君
- 下村 博文君
- 棚橋 泰文君
- 小沢 銳仁君
- 堀込 征雄君
- 齊藤 鉄夫君
- 福留 泰蔵君
- 鰐淵 俊之君

同日

辞任

- 山本 孝史君

同日

辞任

- 山本 孝史君

補欠選任

- 石井 一君

補欠選任

- 下村 博文君
- 河本 三郎君
- 橘 康太郎君
- 望月 義夫君
- 米田 建三君
- 小沢 銳仁君
- 堀込 征雄君
- 福島 豊君
- 齊藤 鉄夫君
- 鰐淵 俊之君

補欠選任

- 大島 理森君
- 小野 晋也君
- 菅 義偉君
- 赤松 広隆君
- 山本 孝史君
- 福留 泰蔵君
- 長内 順一君
- 久保 哲司君

五月十三日

日本海城への油回収船配備に関する陳情書外一件(石川県河北郡宇ノ氣町宇野宇二八八字ノ氣町議会内砂原勇外一名)(第二五一号)
JR労使紛争の早期解決に関する陳情書外一件(大阪府門真市中町一の門真市議会内増井勝昭外一名)(第二九九号)
JR採用差別事件の解決に向けた交渉の指導に関する陳情書北海道雨竜郡秩父別町四一〇一秩父別町議会内大西章九)(第三〇〇号)
公共交通機関の維持確保に関する陳情書(島根県邑智郡松江町戸一の一の松江町議会内椿博)(第三〇一号)
国民生活に必要不可欠な公共交通機関の維持確保に関する陳情書(長野県下高井郡野沢温泉村大字豊郷九八一七野沢温泉村議会内内田克巳)(第三〇二号)
地方公共交通の維持確保に関する陳情書(香川県三豊郡財田町財田上二二七一財田町議会内近藤實)(第三〇三号)
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第五九号)(参議院送付)
船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第六〇号)(参議院送付)

○大野委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、参議院送付、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。
これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。田中甲君。
○田中(甲)委員 民主党の田中です。おはようございます。
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ついて、三十分持ち時間をいただきましたので、質疑をさせていただきます。
ナホトカ号の事故は、昨年の一月二日、その事故発生から対策本部設置まで八日間かかったというものであります。以来、四月二十日まで、最終的に撤去が行われるまで、実に三カ月以上期間がかかったということになりました。
事故の処理に多くの時間がかかった原因というものをまず確認をさせていただき、同時に、今回の改正案によりまして、同種の事例が発生した場合の対応、解決がどの程度迅速化されるかと考えにあらためてお聞きをさせていただきます。お願いします。
○相原政府委員 お答え申し上げます。
昨年一月二日に発生いたしましたナホトカ号の事故災害でございますが、これは、御案内のように、隠岐島の約百キロメートル沖合の日本海で起こった海難でございます。
大変冬の厳しい日本海の荒天下で起こった事故ということで、海上保安庁でも、当然二十四時間の当直体制で、必要な救助活動あるいは防災活動を行うわけであります。直ちに、この事件の場合には三十一名、全員で三十二名でございますが、そのうち三十一名の人命救助を行った、あるいは行方不明者の捜索を実施したということで、その後、流出油の防除、あるいは漂流しておりました船首部の沖合での曳航とか流出油の回収等の作業に全力を挙げて取り組んだところでございます。しかしながら、非常に荒天であったということもございまして、残念ながら効果的な防除措置を

降することができずに、結果として流出油が沿岸に漂着して、相当事態が拡大したということでございます。

また、船首部が三國町沿岸に一月七日に漂着したものでございますが、このときは、船底を上にして、その一部が着底しているという非常に不安定な状態でございました。したがって、その船首部から新たな油の流出を防止しながら油の抜き取りを行うというのは非常に技術的に、例えば潜水調査を必要とするとか、専門家による工法の検討が必要であるとか、関係自治体との調整が必要であるということ、時間が結果的にかかりまして、一月十四日に政府対策本部で油の抜き取り方針が決定された、そういう意味でもちよつと時間がかかった経緯がございます。

その後、直ちにいわゆる仮設道路の造成を開始いたしましたし、また、並行して海上からの抜き取り作業も行いましたが、途中天気が悪いということとで作業が阻まれたというところもございました。二月二十五日の時点で抜き取り作業が終了した。それから、船首部の引き揚げについては、これも天候がおさまるのを待つて作業をするということもございました。結果的には四月二十日に完了したということで、先生御指摘のとおり、相当長時間を要したというのは事実でございます。

これらのナホトカ号の教訓を踏まえまして、私も、まず政府全体として防災基本計画を昨年六月に改定いたしました。また、昨年十二月には国家的緊急時計画の改定も行いまして、政府全体として、例えば、直ちに非常災害対策本部をこういう場合には設置するとかそういうような対応、そういう意味で、迅速な立ち上がりが可能になるというような体制を政府全体としてつくったわけでございます。

また、先生御質問の、今回の海洋汚染防止法の改正との関係でございますが、今回の改正によりまして、例えばナホトカ号のように領海外で外国船舶がこのような大規模な油流出災害を起こした場合に、現行の海洋汚染防止法では、海上災害防

止センターに対して海上保安庁長官が措置を講ずるよう指示することができないようになっておりますが、そういう場合でも、領海外の外国船舶に對しても、海上保安庁長官が海上災害防止センターに対して防除措置の実施を指示することができるような規定を整備いたしました。

また、関係行政機関の長などに対して海上保安庁長官から必要な油防除措置を要請できるというような仕組みも、この新しい、現在御審議いただいております改正案に盛り込んでるところでございます。

こういう法制面の観点からも、より一層我が国の油防除体制が強化されまして、先ほど申し上げました非常災害対策本部等との措置と相まちまして、迅速な対応ができるものというふうに考えているところでございます。

○田中(甲)委員 泥棒を捕らえて縄をなうではありませんけれども、今回の改正を決して否定するものではありません。今回のような大規模な災害、油の流出事故という教訓を踏まえてという姿勢を、そのまま、大いに結構ですという気持ちには若干なれないところがございます。今までどうしてこういうような措置というものが事前にとられてこなかったのかという疑問は、やはり持たざるを得ないところからであります。

続いて、昨年七月二日、今度はダイヤモンドグレース号が東京湾の中で災害を起こしました。

前回とは異なりまして、今回は原油の流出事故でありまして、揮発性が極めて高い原油の流出によりまして、東京湾に面する一帯においては、かなり大気の中に異臭が発生いたしました。私も、実は千葉県浦安市に近い、市川市は行徳というところに住んでおりまして、その日自宅にいたもので、大変な異臭が漂ってまいりました。息もできないような、そんな状態でありました。ですから、鮮明に私自身の記憶の中にもとめられていたものであります。

この流出事故の際に、今回は、流出量を実際の十倍の量という誤認した報道が当初流れたのです

けれども、その理由、そして、そういう誤認が起こり得る状況の説明というものをまずはしていたいただきたいと思っております。

○相原政府委員 お答え申し上げます。

先生御質問のダイヤモンドグレース号の事故、昨年の七月二日に東京湾で発生したものでございますが、まず、こういう油流出災害が起こった場合に、その量などの程度であるかという流出量につきましては、海洋汚染防止法に基づきまして、船長あるいは運航者側から報告がなされる義務がございます。本件につきましても、事故当日、運航者側である日本郵船から事実の報告が提出されまして、その資料等から、当初一万四千キロリットルから一万五千キロリットルであるというふうに推定したわけでございます。

その後、日本郵船の方から現地の第三管区海上保安本部に対して、日本郵船と専門機関である財団法人の新日本検定協会、そこで計測した結果、これは具体的にそのタンクがどういうふうな破れて、どの程度の油がタンクの中に残っているかという計測をした結果、流出量が約千五百五十キロリットルであるというふうなことがわかったという報告がありました。その事実関係が海上保安庁の本庁に届いたのが、事故の次の日の午前七時ごろであつたわけでございます。

先生御指摘のとおり、これは大変流出量の大幅な訂正、大きい方から小さい方に変わるわけでありまして、いずれにしても大幅な訂正であるという極めて重要な事態でございますので、私ももととして、日本郵船の責任者から詳しい説明を受けて検討した結果、本件流出量を訂正する必要があるというところで、対策本部長であります運輸大臣にも報告の上、公表するに至つたという経緯でございます。

そういう状況で、十分の程度の数字に訂正したわけでございますが、いずれにしても、千五百五十キロリットルという数字は、東京湾の中で流出量ということでは相当大きな量でございますし、海上保安庁としては、事故の当日あるいは翌

日、翌々日にかけて、全関係行政機関等も含めて全力を挙げて防除活動に当たつていたところでございます。そういう意味での防除活動に与える影響というのは、特に大きなものはなかったのではないかとこのように考えているところでございます。

○田中(甲)委員 答弁の最後はよく聞き取れなかったのですけれども、与える影響は少なかったのではないかとおっしゃられました。時の官房長官でありました梶山静六さんは、原油の回収は早まる、つまり、実際には十分の一であつたのだということを明らかにして、最終的にそのように結んだわけですね。しかし、長官が本部長となられた油流出対策本部というものは一万五千という数字をもとに対策がとられていたわけでありまして、それに対しての中和剤散布ということをもう即日対応していたはずですが、その点はいかがですか。

○相原政府委員 運輸大臣が対策本部長で、全関係省庁の局長等を本部長として対策に当たつたわけでございます。事故発生直後に、対策本部長である運輸大臣、それから私もヘリコプターで上空から視察しておりますし、現場では、もちろん航空機あるいは巡視船で現場を確認しつつ防除活動に当たつたわけでございます。したがって、数字の問題はございまして、現場におきましては、その流出状況を念頭に置きながら、油がどの程度拡散するかということも含めて検討した上での対応を行ったところでございます。

今先生御質問の油処理剤の関係でございますが、海上保安庁といたしましては、基本的には油回収船とか回収ネット、吸着マット等による回収を中心に行つておるわけでございます。また、油処理剤も並行して使つておるわけでございまして、油処理剤の使用につきましても、まず、どういう処理剤が有効であるかという意味で、排出油を採取しまして油処理剤の効果があることを確認する。それから、当然漁業等に影響があり得るということもございまして、漁業協同組合等と事前に

協議いたしました上で、使用量につきましても、これは公表した量の問題もございすが、実態的には、海上における現実の浮流油のその時点あるいはその箇所での状況に応じて必要、適切な分量を使用するなど、海洋環境に配慮いたしましてきめ細かな対応を行ってきたいところでございます。

○田中(甲)委員 それでは、二点申し上げさせていただきます。

まずは、油流出対策本部というものは、状況を正確に把握するという点を間違えずにやっていただきたいという点が一点。

そして、今答弁の中にも含まれておりましたが、海域の環境に影響があるということを今申しあげました。その油処理剤がまかれたのが、十倍の原油の流出に対しての対応をとられたわけでありすが、その影響というものを、どのような状況が残ってしまったのか、環境庁の方から答弁をいただければありがたいと思います。

○畑野説明員 お答え申し上げます。

私どもは、油処理剤の影響に関しては、事故発生直後から三回にわたって、処理剤の成分でありますところの界面活性剤の環境濃度の調査をいたしました。それとともに、関係の省庁が協力をして油流出事故の環境影響評価のために設置をいたしました、ナホトカ号の油流出事故環境影響評価総合検討会というものがあつたわけでございすが、この中で関係省庁ないし自治体の調査というものをいろいろに評価をいたしました。

その結果、御指摘のダイアモンドグレース号の件でございすが、油処理剤にしましては事故直後微量検出されたものの、五日後以降は通常のレベルまで低下をしておりますという御報告を、本年の四月でございすが、中間報告としておまとめいただいております。

具体的に私どもが行いました調査の概略を申し上げますと、七月十日の調査では、界面活性剤は通常のレベルだったということ。それから、十六日に東京湾の奥の方で調査をいたしました。

く微量、通常の意味での検出限界以下のレベルであったということ。越えまして八月の六日、七日念のためにやつたわけでございすが、これも、これは通常の検出限界以下であります。

このようなことの背景でございすが、私ども環境庁と油処理剤の使用につきましては、私ども環境庁と水産庁が、非常災害対策本部にしましてその使用を必要最小限とするようをお願いをいたした。海上保安庁も、油処理剤の使用は効果があることを確認した上で、必要最小限にとどめるという方向で対応していただきました。かようなこととでございます。

○田中(甲)委員 それでは、実際には大きな環境への影響はないと、環境庁の方では判断したというところでよろしいですね。

○畑野説明員 さようでございます。

○田中(甲)委員 丁承しました。

お話をナホトカ号の方に戻して、一点、再度私の方から意見を述べさせていただきます。長官の方から、領域外の外国船舶の油の流出事故に対してもしっかりと対応ができるように、必要な措置ができるようにという新たな法改正を行うというところでありますけれども、果たして、油が流れたからそういう対応をするということ、それだけでいいのかという点が残ります。

特に、根本的な対策を行っていないかなければならぬのは、便宜置籍船対策ということがやはりあるのだらうと思ひます。管轄外、つまり、今回のように領海外で起きた油流出事故、それを未然に防いでいくためには、領海外で管轄権が及ばないという現在の状況が発生している便宜置籍船の問題というものにもう少し着目をして、本質的な改善にも今後努めていただきたいという点を申し上げます。

また、ダイアモンドグレース号にしましては、東京湾という航行する船舶が非常に密集している状況内、専門用語ではふくそう海域という言葉を使うようでありますけれども、東京湾等幅狭海域における大型タンカー輸送の安全対策に関する検

討委員会というのも設置されているのですけれども、こういう委員会の公開性というものをさらに高めていただきたいということ。

同時に、ふくそう海域だということが指摘されているその中で、さらに、第百四十回中央港湾審議会計画部会においては、今後、京葉の二期工事というものをやって、船舶の沖合に港湾設備をつくらうという計画があるようであります。この点に関しまして、これ以上航行がふくそうしていくような状況をつくり出すこの計画に対して、港湾局はどのように現在考えられているかを御答弁いただきたいと思ひます。

○本本府委員 東京湾での港湾の開発といいますが、京葉二期の計画もそうでございますが、私どもの基本的な考え方でございますが、やはり、東京湾の港湾というのは、首都圏の港湾物流に対して大変重要な役割を果たしているわけでございまして、そういった物流の需要の増大、あるいは最近問題になっております物流コストの削減にしまして、港湾のそういった整備なり役割というのは今後とも大きな機能を果たしていくだろう、こういうふうな考え方をしております。そういった観点から、やはり、適切な整備というものを今後とも着実に推進していかなければならぬ、こういうふうな考え方をしております。

ただ、今先生御指摘になりましたように、東京湾の航行の安全の問題とかいろいろの問題について、やはり十分配慮していかなければならぬというところで、港湾の開発計画を定める場合には、専門の方で委員会等をつくりまして、航行の安全の確保についてどういった措置を講じていくのかといった観点からいろいろ検討していただまして、そういったものを踏まえながら、あわせて、いろいろな施策を展開していく、こういうふうな考え方をしております。

また、北関東地域の港湾需要等に対しましては、あえて東京湾の諸港を利用するのではなくて、北関東、常陸那珂港等、現在整備を進めておりますけれども、そういった港の機能分担を図りながら、

北関東の諸港湾の整備を進めることによって、東京湾の負担というものを少しでも軽減させていながら、東京湾等の安全に配慮しながら施策を展開している、こういうふうなことをおとるところでございます。

○田中(甲)委員 あそこ水域は、一メートル程度のいわゆる三番瀬と言われる浅瀬の海域であります。私も一級船舶の免許を運輸省から許可を受けておまして、ヨットに乗る人間です。あそこは、もう浅くてヨットは近づけないという海域であります。そこを掘り下げてみおという深みをつくって、十四メートルまでしか掘れないという計画だそうす。

つまり、五万トン以上の船は入れない、こういうところを、千葉県の船舶の沖合に京葉二期という形で新しい港湾施設をつくるということが、果たして必要なのかどうか。三万トンから四万トンの船しか通れないということになりますし、重要なことは、千葉航路と船舶航路が交差する、現在でも密集している東京湾の中に、さらに、信号機をつけられるわけではないこの海域に、例えば、ガスをつけて、霧が出てくるときにフォグホーンを鳴らしても、どんなに警戒をしても、このように交差している航路というものを、このように状況が果たしてあつていいのかどうか。そして、ここに莫大な予算を投じていくのかどうか。計画を、しっかりと検討していただかなければ困る、見直していただかなければ困るということを申し上げます。

御答弁をもちう前に、もう一つ。こういうところに使われていく予算というものを、今回の法改正の中で、まだまだ不足している点に充当をしていく必要があると思ひます。効率よく安全性の高い運輸行政を進めるといふことを冒頭、大臣のお言葉の中から発言をされているわけでありすが、果たして、現在、油流出事故が起きたときに、大型しゅんせつ兼油回収船、今度新設される船の名前は海鰐丸というものでありますけれ

ども、これをつくることによってどのような状況になるのか、簡潔に御説明をいただきたいと思ひます。港務局長、済みませんが、答弁短目にお願いいたします。

○本政府委員 京葉二期等の安全対策については、今先生おっしゃられました、二つの航路が前方の方で交差するというところでございますが、そういうことは、先ほども申し上げましたように、安全対策について専門家等の検討委員会をつくって十分な検討を行った上で港務計画を定めておるということ、ひとつ御理解をいただきたい、こういうふうに思ひます。

それから、油回収船の件でございますが、これは、現在名古屋港に清龍丸という油回収船がございまして、今度、関門航路に従事しております船が老朽化したものでございまして、ちょうど代替更新の時期になっておりますので、清龍丸と同じように、油回収機能を付加した兼用船として整備をさせていただくということになっております。

一応、清龍丸は名古屋でございまして、日本海側で万が一事故が起きた場合には、どうしても関門海峡を抜けて日本海に行くのに結構な時間がかかるということ、今度、海龍丸、北九州に配備されることになっておりますので、そうすれば比較的短時間のうちに日本海側地域もカバーできるということになりますから、一応、太平洋側と日本海側の大型油回収船による防除体制としてはまずまずの体制ができるのかな、こういうふうなことでございまして、私どもとしては、早急にこの海龍丸の整備を進めていきたいというふうに考えておるところでございます。

○田中(甲)委員 港務局長、東京湾で事故が起きたときに責任がとれますか。そういう問題だと思ひます。こういう事故を教訓として新しく法改正をして、東京湾で事故が起らないように最善の措置をとるという段階に及んで、しかるべき機関で審議を行っているから大丈夫なんだという答弁をもしされているとすれば、これは大変な

問題だと思ひます。これからの事故が発生した場合の責任がとれますか、それがまず一点。

それでは、新しい海龍丸というものをつくって、北九州に配置をして、日本海側、稚内で事故が起きたときに何時後に到着できるか、御答弁いただけますか。

○本政府委員 東京湾の安全対策については、もちろん、港務管理者サイドだけではなく、海上保安庁やその他関係機関、いろいろ連携しながら安全対策を講じていくわけでございまして、そういうことに万全を期して、事故が起きないように最善の努力をしていくということで私どもも努力していきたい、こういうふうに考えております。

それから、稚内、北海道の地域で油流出事故が起きた場合の到達時間でございますが、仮に、名古屋に配備されております清龍丸ですと、大体七時間ぐらいで到達できる、それから、北九州に配備されます今度の海龍丸では、八十時間ぐらいで到達できるという一応の想定をいたしております。

○田中(甲)委員 私は、七十時間、八十時間、油が流れてからしゅんせつ船が到着できないというのは、迅速な対応とは言いがたい状態だと思ひます。つまり、新しい船を、海龍丸というものを造船するということでは十分に対応できていない。

この日本地図を見てまいりますと、私は、青森ぐらゐにもう一隻配置することによって、ほぼ日本全体に均等のバランスで、もし災害が起きたときにはしゅんせつ船が駆けつけられることができるのだらう。大型しゅんせつ兼油回収船というものが、やはりもう一隻は急いで必要だ。今回、昨年の一、七月の事故を教訓として対応していくというその法案改正であるとするならば、こういう整備というものを同時並行的にきっちり整備していくということが必要だと私は思ひます。しっかりと検討してみてください。

また東京湾の問題に戻りますが、あそこは三番瀬という干潟、四百種類を超える多様な、貴重な

生物が生息しているところであります。そして、対岸であります、東京湾の一番奥になりますけれども、今度は千葉県の企業庁が企画している埋立計画もありまして、それは、財政難ということもありまして、自然環境を考えた、環境影響調査の再調査を行って、大幅な計画変更をいたします。そういう中で、港務局だけが、従来どおりの計画でいいのだ、災害というものの関係機関がしっかりと協議をしていく中で対策をしていくという言葉だけでいいのだということで、私は、それではいけないと思ひます。しっかりと検討をし直していただきたい。二度と東京湾内でのような災害が起きないように最善の措置をとっていくというときには、千葉航路と船橋航路が交差しているという状況というのは、やはり起こしてはならない、そんなことを考えております。

もし御答弁がありましたら、もう一言いただきたいと思ひます。

○本政府委員 京葉二期の計画につきましては、経緯等踏まえて話させていただきますと思ひます。

平成四年三月に港務管理者であります千葉県から運輸大臣に提出されました港務計画が港務審議会といういろいろな角度から議論されまして、答申をいただいております。その答申に沿って運輸大臣が港務管理者である千葉県に対し、港務計画の実施に当たっては環境の保全に十分配慮されたいという意見を付して、千葉県に通知をいたしておるところでございます。これを受けて、千葉県が専門家等の先生方で環境会議というものを設置されまして、この三番瀬の生態系に関する補足調査を実施するなど、環境面での検討を鋭意実施していただいております。そういった環境等の調査結果を踏まえまして今後の対応を検討したい、こういうふうな聞いておるところでございます。私も運輸省といたしましては、そういった港務管理者の検討の状況というものを見守ってまいりたい、このように考えておるところでございます。

○田中(甲)委員 時間もなくなってきました。大臣に御答弁いただければ幸ひであります。

この法改正は、二度と大規模な油流出事故というものを起こさないためにどのようにするかというのを考えられて改正がされたのだと思ひます。東京湾の航路が密集した海域においてはさらに安全性の確立ということ、そして運輸委員会でも常に発言がされておりますけれども、環境問題ということをしつかりとらえて、これからの計画というのを考えていかなければならない。安全性と環境性ということを考えますと、今後の湾内整備ということをしつかりと検討し、住民の声等も聞いた上で望まれる整備というものが行われるべきだと思ひますが、大臣はいかがでしょうか。

○藤井国務大臣 先ほどから質疑をお伺いいたしております。大変貴重な御意見をありがとうございます。

まず、ナホトカ号あるいはダイヤモンドグレイス号の油流出事故は大変ゆゆしき事故であり、こうした大規模な油流出事故が再発しないように、運輸省といたしまして万全を期していかなければならないことは当然のことだと思っております。

ただ、私は参議院の委員会でも申し上げたんですが、ございますけれども、我が国の置かれている現状というのは、資源が非常に、資源少国ということでありまして、とりわけ石油、化石燃料につきましては九十九・八%が輸入ということでございまして、そのことによって我が国の産業の礎になっている石油という問題の取り扱い、言ってみれば日本はまさに油の上に乗っている国ではないかと言われるぐらいではないかと思っております。ですから、今委員の御指摘のように、そういった危険、事故が再発する可能性はなしとは言えない、そういったことに対する万全の措置を今後とも講じていかなければなりません。

いずれにいたしましても、大変厳しい財政状況の中でありますけれども、私どもは、今委員の御指摘の点につきましても、今後とも十分それを踏

まえて検討をしていかなければならないと思っております。

いま一つ、環境の問題でございますけれども、先ほど港務局長がお答えいたしましたように、三番瀬の問題一つとりましても、平成四年に運輸省として一つの承認をいたしましたけれども、それは、環境面に十分配慮するようにということをしておりまして、環境面に対しまして我々は十分配慮しながら港務整備というものも進めていかなければならない、このように考えているところでございます。

○田中(甲)委員 ありがとうございます。

予定していた質問で呼びました方に質問できない御無礼をお許しをいただきまして、私の質問を終わります。ありがとうございます。

○大野委員長 次に、長内順一君。

○長内委員 平和・改革の長内順一でございます。きょうは、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の改正案ということでお時間をいただきました。

ただいまも議論があったように、先般のナホトカ号を初めとするさまざまな重油の流出事故、これが一つのきっかけになりました、ひとつ法改正をして、しっかりとこういうことに対応しているということと受けとめさせていただいているところでございます。

ただいま大臣の方からお話ございましたけれども、改めて、日本の国というのは石油を初めとするエネルギー、すべから海外から輸入をしておるわけでございまして、まさしく今おっしゃられた油の上に浮いている国ということが実感できるわけでございます。そんな中で、ナホトカ号のような強烈なあの事故が起きたときに初めて我々は、私たちの置かれている立場といえますか、こういうものを改めて認識をしたわけでござい

そんな意味から、私どもはこういう大きな災害、事故から何を学ぶかという、少なくとも二つある。発生したときに緊急にこれに対応するということが一つであります。それともう一つは、少なくともここにいる我々は、二度とこのようなことを起こさないための対応をしっかりとしていくということが、私たちに課せられた使命ではないか、こんなふうに受けとめさせていただいております。

きょうは限られた時間の中でありますが、ちよつと小さなことになるかもしれませんが、具体的な事柄について大臣にお伺いをさせていただきます。こんなふうに考えております。

まず、ナホトカ号の例を引いてちよつと考えてみますと、原因の調査がいろいろ行われているわけでございまして、日本とロシアとの原因の調査結果は違うわけでありますが、いずれにしてもこのナホトカ号というのは非常に船体が老朽化していた、これだけは間違いないと思います。今、日本の周りを動いているタンカー、かなり老朽化した船があるというふうにも聞いておるわけでございます。

そこで最初に、老朽船対策というものについて、お伺いをしたいと思うのですが、老朽化して安全上問題があると言われるような外国のタンカー、これをどう発見し、監視をし、排除していくかということが非常に大事だと思います。現在どんなことが行われているかと申しますと、外国船への立入検査、いわゆるポートステートコントロール、PSC、こんなことがあるわけですが、これなんかもなかなか現実的には難しい対応なのかと思いつつも、老朽化対策のためにはこのPSCの強化がどうしても私は必要だというふうに考えておるわけでございます。大臣、この点についていかがお考えになっておりますでしょうか、お願いしたいと思うのです。

○藤井国務大臣 私どもは、ナホトカ号の事故あるいはタイヤモンドグレース号の事故、非常に多くの教訓を得たわけであります。そして、再びこ

うした事故が起こらないようにすることを第一義的に考えなければならぬ。そのためには、ナホトカ号のような外国船の事故防止をどうしていくかということにつきましては、今委員御指摘のポートステートコントロールの強化を図ることが必要だと思っております。これは我が国だけがこのポートステートコントロールを強化してもこれで万全とは言えない、むしろ各国が個々に強化を図っていたら、それからまた、国際的にお互いに情報交換あるいは連携するということが必要だろうと思っております。

いずれにいたしましても、昨年四月にこのPSCの専門的な観点から外国船舶監督官というものを全国に四十六名を配置し、本年度さらに六名を加えてPSCの実施体制を強化しているところでございます。

また、国際的には、アジア・太平洋地域、欧州地域、南米地域、カリブ海におきましても地域的な協力連携を図って、このPSCが有効的に、効果的に実施されるように努力しているところでございます。

○長内委員 このPSC、この辺がまずしっかりしていきたいと思います、受けの姿勢で、運輸省、海上保安庁が一生懸命になって対応策を考えておつても、根っここの部分というのは、こういう船が平気で日本周辺を航行している。いつ何ときナホトカ号の二の舞になるかわからない。そんな意味では、今御答弁いただきましたけれども、少なくとも日本、日本の国だけで取り締まるとはなかなかできなく、やはり国際的にこういうことへの関心、それから対応ということを考えていかなければならないと私は思います。

ただいま同僚の議員の方からも、こういう事故が起きると、それは船舶の事故だけではなくて、ひいては環境問題、やがて次世代への影響もあるんだというような大きなお話がございましたが、まさしくそのとおりです。そんな意味では、運輸省そして海上保安庁も一生懸命やられていると思いますが、老朽船の事故の再発を防止するために、

具体的に、国際的にはどう取り組まれているのか、御見解をお願いしたいと思います。

○山本(孝)政府委員 お尋ねの件について、国際的な検討状況、我が国の取り組み状況を御説明申し上げます。

我が国は、昨年五月に、こういった問題に取り組んでおります国際海事機関、IMOにおきまして、旗国検査、まず、ポートステートコントロールの前に、それそれが所属している、登録している国、つまり旗国となります。ここが検査を強化するというのが第一だと考えまして、そこが老朽タンカー等について検査をより強化するような方策について提案を行いました。次いで、こういった検査を行った結果をその船舶に入港を受け入れた、例えば我が国であれば中国であれ、そういった国でポートステートコントロールをする際に、それぞれの国がきちんと検査したことを証明している書類と実際の船との状況を照らし合わせてまして、もしそこに疑義がある場合には、この船はきちんと手入れがされていないのではないかとということで、まずその旗国、登録国に通報するとともに、国際海事機関に通報するというふうな制度を提案したところでございます。

これらにつきましては、昨年十一月以来検討を続けておりまして、とりあえず、一九九九年七月一日からこういった仕組みを発効させようという合意ができております。

引き続きまして、本年五月、つまり現在行われておりますが、ここにおきまして、さらにこういった制度の詳細運用について検討を進めておるところでございます。

○長内委員 局長、IMOその他で、日本の発言の影響力というのは、どの程度ということはないですが、日本の発言の影響力についてどのように認識されておりますか。

○山本(孝)政府委員 我が国は、IMOに、大きな会議におきましては、政府代表、研究所の代表あるいは知識、ノウハウを持った公益団体等から

代表を選びまして、百名に達するような大代表団を送り込んでこの会議に臨むということをしはしはやっておりませう。

我が国のIMOにおきまして評価でございますが、我が国は世界最大の造船業も所有しておりますが、また強大な海運を持つております海運造船国でございます。そういったところから、またすぐれた研究機関もございますので、実際に提案するに当たり、また外国が提案した諸課題につきましても、実験も交えて十分に技術的知見を得まして、それをもとに国際会議で発言を行っております。このような結果、我が国が技術的な所見を述べることに對しましては大変高い信頼性がありまして、技術基準の相当大きな部分が我が国の意見によって決まっておりますという事態にございます。

○長内委員 私は、やはりそうでなければならぬと思うのです。この間も、車のときにもお話し申し上げましたけれども、グローバルスタンダードということで、何かほかのところに基準を設けて、そこに日本が合わせていくというふうな行き方ではなくて、日本はもう本場に技術立国、ハイレベルな技術を持つていくわけですから、それを駆使しながら、どちらかというと、日本の基準に世界を合わせたいというぐらゐの意気込みでひとつ取り組んでいただきたい、こんなふうに思うわけがあります。

そこで、老朽船対策のもう一つなことであります。タンカーの船体を二重構造にする国際条約ができています。タンカーからの油の流出を防止する上では非常に有効な規制だといふふうに考えられるわけですが、この二重構造、ダブルハルというふうですが、新たに建造するタンカーについてはこれからはすべて二重構造にする、ダブルハルにするというふうになつております。しかし、まだまだ現存するタンカー、これは何か船齢二十五年で切りかえるというふうになつておるわけですが、私は、現存のタンカーについて、二十五年という期限、ここにこだわることなく、やはり早期にダブルハ

ルタンカーへ移行する、いわゆるダブルハル化を促進していくべきだ、こういう考えに立つておりますが、御見解はいかがでございますか。

○山本委員 政府委員 先生御案内のとおり、タンカーのダブルハル化につきましては、新しくつくられるものはすべてダブルハルでなければいけないという取り決めは国際的にできております。ただ、この取り決めは一九九三年に発効いたしました、まだ五年を経過していないという状況で、各国、その切りかえといいますが、整備を急いでいるところがございます。この取り決めに至るに当たりましては、各国の意思と利害が非常に絡んでいるところを最終的に調整したという経緯もございまして、各国がようやく計画的に整備を進め始めたところでございます。

こういったところから考えますと、今の現状で、直ちに乗りかえましてダブルハル化しろ、こういう提案をいたしても、かなり大きな抵抗が予想されるわけでございます。しかしながら、私も、一つの戦略といえますが、とにかく我が国を含めましてダブルハル化をどんどん進めて、世界の船舶においてダブルハル化というのが主流になる、大勢を占めるという状態を早くつくって、その後しかるべき対応ということで考えていくのが得策ではないかというふうに考えております。

○長内委員 これは構造的、技術的な問題ですが、私は、予算も、それからさまざまな問題もあつてなかなか難しい問題だと思つてはいても、ひとつこれを促進していくという姿勢だけは崩さないで、推進をお願いしたいというふうに思つてございます。

時間がありませんので、次にいききたいと思つた。ナホトカ号のときにだれしも非常に感じたと思うのですが、こういう大規模な油の流出事故に對する国の対応が非常に粗末だということを實感されたのではないかと思います。テレビを通して、漁民の皆さんがひしゃくとバケツで一生涯命

吹雪の中であの油の回収をしている姿が出されまして、実態がどうなつていたのかということに逆にならなくなつてしまつていくという側面もあつたのかなというふうにも思つてございませう。

そこで、こういう事故が起きたときに、実は、一認可法人の海上災害防止センターが、ある意味では日本のすべてをここで受けて、対応しているというふうな位置づけにあるわけですが、位置づけが重要だということは大事なんです。余りにもこの期待度が高過ぎるのではないかな、こんな気もしているわけですが、今のナホトカ号の教訓を踏まえて、この海上災害防止センターの機能、もつとこれは抜本的に見直さなかつたらいけないのではないかとこのように思つてございませう。

大臣にお伺いしたいと思うのですが、この海上災害防止センター、高田馬場に本部があつて、全国に四カ所出先がある。内容を拝見してもそんなんですが、果たしてここで、冒頭に申し上げましたように、これからの油の流出事故に對するだけのものに、機能の面でも中身でもそんなんですが、なつてはいないのではないかと。逆に言えば、こういう出先機関自体が果たして必要なのかな、海上保安庁の中でも何かできるようなことが随分あるのではないかと。これは私の懸念であります。

大臣、この海上災害防止センターの見直しについて、どのようにお考えになつていますか。

○相原政府委員 私の方から、災害防止センターの機能と申しますか役割について、まず御説明をさせていただきますか。

海上災害防止センターの役割と申しますのは、海洋汚染防止法におきましても、本来、油の流出災害が起つた場合には、船舶所有者等運航者側に第一義的に防除の措置を講じる義務があるわけでございます。ただ、通常、運航者が自分で油回収とかオイルフェンスとかをそう大量に持つておりませんので、それにかわつて適切に行う機関が

必要である、そういう観点で海上災害防止センターが設けられていくというものでございませう。したがつて、第一義的には、防除措置を行う義務がある運航者等からの委託を受けて、防除活動を行うというのが一つでございます。

もう一つは、そういう活動だけでは不十分の場合、あるいは今回の法律改正案の中身でございます。例えば領海外の外国船舶等の場合に、これは海上保安庁長官が災害防止センターに防除活動を行うように指示をしてやつてもらう、そういう役割を行う機関でございます。油流出事故が発生した場合に、防除措置を適切に実施するために油回収船とかオイルフェンスなどの防除機材を全国的に配備している、あるいはその一環といたしまして、タンカーの乗組員あるいは石油関連施設の職員等に対して訓練を実施する、また、海上防災のための措置技術について調査研究を行う、そういう観点で、油流出事故を初めとする海上災害の防止についての我が国の民間における中核的な存在でございます。そういう意味で、利益を追求しない公益的な機関でございますが、極めて重要な役割を担つていくものというふうに考えているところでございませう。

それで、これはもちろん海上保安庁としても、防災機関でございますので、油の防除活動等、これは横浜に機動防除基地というのも設けております。行つてございませうが、第一義的には、先ほど申し上げましたように、海洋汚染防止法の体系でも、汚染原因者である船舶所有者、運航者側に防除義務があるということが国際的にも建前でございます。そういう観点で海上災害防止センターの役割があるというところでございませう。

この海上災害防止センターにつきましても、ナホトカ号の教訓もありまして、より体制を強化するといふことが、見直しをするということで、今回、国と民間からの出捐で防災基金というのがございますが、これも増額をするとか、あるいは新たに外洋に對して対応可能な大型油回収装置の整備も図るということをしていくところでございませう。

す。

それから、先ほどもちよつと触れましたけれども、今回御審議をいたしております法律の改正におきまして、領海外の外国船舶の流出事故に對しまして、センターもよりの確に對應できるということでございますが、この對應は非常に重要な課題であるというふうに思っております。先生御指摘のように、センターの体制のあり方については、今後とも十分に検討してまいりたいというふうに思っております。

○長内委員 さっぱりわからないです。

いいですか。これだけの大規模な事故が起きる、そのときに、少なくとも民間のところでその一切をある意味で受けとめて、そして對應する、こういう形が本筋にいいのか。また、この機能でそれができるのか。

先ほど言いましたように、本部が東京にあつて、あと四カ所出先があつて、わずか三十数名でやつてゐる。私は、こういうものであれば、非常に中途半端で、本筋の意味では對應はできないというふうに思ふのです。

特に、ナホトカ号のときの一連の流れ、時間がありませんから細かくは申し上げませんが、中身を調べてみたら、もう後手後手で、結局は一番の被害者はだれがなつたかという、打つ手がおくれたものだから、最後はあそこ地域の漁民だとか住民の方に全部そのしわ寄せがいつてしまつてゐるということから考えると、このセンターのあるべき姿、もつと真剣に考えていかなければ、存在意味がないというふうに私は思ひますが、長官、いかがですか。

○相原政府委員 災防センターの役割につきまして先ほど御説明したところでございますが、全体の防除体制、防除活動のあり方につきましては、先生御指摘のとおり、ナホトカ号のときにいろいろな教訓がございました。全体的な情報の一元化の問題とか、関係機関の役割分担の問題がござい

ます。災防センターが行うのは必ずしも全体でございまして、全体を統括するのはあくまでも

政府でござい

ます。今回、ナホトカ号の教訓を踏まえまして、昨六月に防災基本計画の改定も行ひ、また、十二月には国家的緊急時計画も全面的に改正いたしました。これは、政府として、ナホトカ号のようなことが起こつた場合には、非常災害対策本部を設置しまして、例えば運輸大臣の陣頭指揮のもとに關係省庁が一丸となつてやる、その一環として、実施部隊として海上災害防止センターも機能する、そういう役割でござい

ます。○長内委員 ですから、長官、中には、直接その原因を起したところで、事故を起したところで、自分のところで発注してできるのではないのか、對應をできるのではないのかというような声があつたり、それから、実際にやつてもらふのは、何か事故が起きましてその對應をしていただくのは、海上災害防止センターが契約をする民間防災措置実施者という方々がやるわけですよ。

この契約書の九条には、例えばこういう一項目があります。要するに、災害防止センターが仕事をしてもらう民間防災措置実施者、ここに對しては支払いを、原則として遅滞なく費用については支払いをする、ところが、これについても、非常に速やかに払われていないだとか、さまざまな意見もあるわけですよ。

ですから、私は、このセンターについて、冒頭お話し申し上げましたように、油の上に浮かんでゐる国、そこで主力部隊としていざ事故が起きたときに對應するのは余りもお粗末過ぎる、このように私は思ふのですが、もう一度御見解をお願い

します。短く、もう時間がありませんから。○相原政府委員 ただいま先生御指摘のように、民間に原因者が直接委託してもいいのではないかと、この御指摘については、現に、比較的小規模な流出災害の場合にはやつております。ただ、ナホトカ号、ダイヤモンドグレース号のような大規模な場合には、やはり、それに全部對應できるような民間の会社もござい

ますので、現実問題としては、大規模な流出災害のような場合にはセンターが行うことが適當なわけではなかつたということ、現実にも行われてゐるわけではなかつた。なお、費用の支払い等については、速やかに支払ふことになつておりますが、もしそういうのでおくれるというようなことがあれば、その辺については、私も十分注意をしましてまいりたいというふうに思つております。

○長内委員 ですから、別に、こういう法人を置いてやる必要もないのではないのか、そのぐらいのノウハウであれば海上保安庁の中で幾らでもできるわけでありまして、そのことを申し上げております。

次に進みたいと思ひます。

今回、油の除去のための配置の状況をちよつと拝見させていただきました。非常にアンバランスになつております。いわゆる油の回収船ですとか、それから防除のための資材、設備ですとか、こういうものの一覽表を見させていただいておりますが、太平洋側に非常に重きをなしております。日本海側の方の除去能力は極めて低いというふうに私は思ひます。これなんか、ナホトカ号の教訓を生かして、もつと日本じゅうバランスよく配置をすべきだというふうに思ひますが、この油回収船並びに資材、これの配置状況を変えるおつもりはありますか。

○相原政府委員 先生御指摘のとおり、現状は、やはり、日本海側の防除能力が低かつたのではないかと、この認識がござい

ます。特に、ナホトカ号の教訓を生かして今後につなげていく必要があるというふうに考えておるところでございます。平成九年度の補正予算と平成十年度の予算におきまして、外洋でも對應可能な大型油回収装置とか、高粘度の油にも對應できるような防除資機材の整備を図つたところでございます。これらの資材の配備につきましては、先生の御指摘も踏まえまして、従来防除能力が十分でなかつた海域について十分配慮してまいりたいというふうに考えております。

○長内委員 ぜひそういう形で、バランスのいい、どこで事故が起きてもそれに対応できる、即應できる、そういう体制をつくつていただきたいというふうに思ひます。

それから、前回のナホトカ号の事故を踏まえてなんですが、私は、この重油の流出事故の最大の被害者、これはだれかというところ、結局は先ほど申し上げましたように、地元の関係者ではなかつたのか、こんなふうに改めて思つております。実際、ああいう事故が起きて、直接被害を受ける地元自治体、ここには、機材だとか、こういう油の事故に對する専門家、こういうものもありません。地方自治体ではこういうことに対するいわゆる危機管理体制が整つていない。

私は、海上保安庁が、今回、對應の強化、權限の強化、こういうことをなされたことは、これはこれで了としますけれども、それと同時に、各自治体の中でどういう危機管理に對する強化策というものがぜひとも必要だというふうに考えますが、いかがでしょうか。

○相原政府委員 確かに、ナホトカ号までは、地方自治体にとつて、船舶からの油流出災害對應というのは余り問題意識を持つていなかったというのは事実でございます。

その後の、先ほども触れましたように、防災基本計画の改定で新たに海上災害對策編が設けられて、關係機関のともべき對應について改めて明確化が図られて、地方公共団体についても、具体的な役割が規定されたところでござい

ます。その改定された防災基本計画におきまして、地方公共団体も、例えばオイルフェンス等の防除資機材の整備を図るとか、マニュアルを整備して訓練を実施すべきというようなことが書かれてゐるわけでございます。現在、關係自治体においても地域防災計画の見直しを行つて、必要な体制等の整備が図られてゐるところでございます。海上保安庁におきましても、従来から、地域の

海上保安部等を中心に、関係自治体、漁協なども含めまして、各地域の排出油防除に関する協議会というのをごいいますが、そういう場における訓練等を通じて地方自治体と連携をとりながら、地方における防災体制を強化してまいりたい、こういうふうに考えております。

○長内委員 もう時間が終了いたしました。ちょっと難解な質問になってしまつて本当に申しわけなかったのですが、大臣、先ほどの災害防止センター、中身、体制を含めて、この際見直す必要があるというふうに私は思います。ぜひとも前向きな御検討をお願いしたい。

それから、今の自治体の問題につきましても、いろいろあれやっていますよ、これやっていますよというのとはわかるのですが、いざ、ああいう事故が起きたときには、結局はひしやくとバケツでという、しかも人命が失われる。これでは、とてもそういう体制が整っているとは曲がりなりにも言えない、私はこんなふうに思いますので、あわせて対応をお願いしたいというふうに要望させていただきます。質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

○大野委員長 次に、鰐淵俊之君。

○鰐淵委員 私は自由党所属の鰐淵でございます。今、委員の方からのいろいろな質疑を伺っております。私の質疑の中でも若干ダブルの面もございますので、その辺は少し観点を交えてお聞きをしたい、このように思っております。

御案内のとおり、日本は古来から四面海に囲まれておりまして、何といつても日本の国、国民は海とのかかり合いにおいて生きてきた、あるいはまた、社会が発展してきたと言つても過言ではないわけでございます。したがって、日本の港湾、日本を取り巻く近海あるいは領海外を含めて、海洋というのは非常に重要な場である、このように認識をするわけでありませう。

そういった意味の中で、今回、過去の教訓を例にいたしましてこのような改正案が出、懸命に取り組む、こういうような姿勢があらわれてきたと

いったことを私は大変評価をいたしますが、今、いろいろ質疑にございましたように、まだ、もう少し検討しなければならぬ事項も残っております。ではないか、このように思います。

そこで、第一弾、今回の改正案等におきまして、過去のいろいろな海上災害あるいはまた油流出等の経過を見まして、今度の改正でどの程度自信を持って所期の目的を達し得るのかどうか、こういう点につきまして、提出をされた大臣の方からの御答弁をお願いいたします。

○藤井国務大臣 法案の目的、中身につきまして、詳しくは保安庁長官の方から答弁をいたさせていただきますけれども、先ほど来、田中委員、長内委員、また鰐淵委員からの今御質問の中にもありましたが、うに、あのナホトカ号、グイヤモンドグレース号の教訓をいかに生かしてこれから災害防止に当たるかということで、今回の法案もその中の重要な法律案だと思っております。一歩前進であろうと私も思っております。

ただ、これですべてが解決するとは、とても私自身としても、そこまではまだ言えない。いろいろな角度から制度の面、あるいは先ほど御質問にありましたように、自治体との関係、海外との連携、そういったものをうまく連携していかなければならないと思っております。

実は、私は昭和四十年にアラビヤ石油という会社に入社いたしました。昭和五十二年まで十二年間、アラビヤ石油、これは日本で初めて中近東で油の探掘の利権をとった会社でございましたが、この間数年アラビヤの方にも赴任したことがありますが、それは、昭和四十年の四月に入社いたしました。その八月にアラビヤのカフジ基地という積み出しのシーバスにおきまして、日本の海蔵丸という船が原油積み込み中に火災を起こしまして、日本人の船員を含めて十名を超える死亡者、それから数十名の負傷者を出した事故がありました。結果的には大火災になりました。シーバスから海蔵丸を引き離すという大変な難作業であり、

大分時間がかかりましたけれども引き離しに成功したわけですね。その海蔵丸が鎮火いたしましたのは、十二月になってからでございます。このように、油の事故というのは、油流出だけではなく、火災を起こしたときには大変事故が増大するという経験を、私自身が、当時現地にはおりませんでしたが、新入社員当初にそうした大きなシヨッキングな事故にも遭遇したわけでありませう。

したがって、私は、先ほど日本という国が油の上に浮いている国であると言つて過言ではないと申し上げたのは、まさにそういう中で私どもは生活しているのだ。そういう中でいかに事故を起こさせないように、また起きた場合には最小限に食い止めるように、また今度の法案につきましても、これですべてが解決するとは思いません。一歩前進だと思ひますけれども、今後ともいろいろな角度から法整備もありましようし、制度の改善もありましようし、いわゆる資機材の充実もありましよう。そういうことを踏まえて、これから万全を期していかなければならない、このように考えておるところでございます。

○鰐淵委員 今、大臣に包括的に御答弁をいただきましたが、全くそのとおりだと思います。海上輸送、いわゆる海運、日本は海運国家といましようか、日本籍の船がだんだんなくなるものから、果たして海運国家という名にふさわしいのかどうかは別にいたしまして、日本の国や私どもの生活は、まさにそういった海運の、生産の原材料を運んできて製品を運び出す、そういう中で日本の経済というものは裏打ちされているのだというのを考えますと、いかに海上路と港湾というものが大切であるか、これは論をまたないわけでございます。

したがって、特にエネルギーの問題につきましては、化石燃料、いわゆる石油、石炭、LPガス、その他原子燃料を含めて、エネルギーのほぼ一〇〇％近いものが海外から日本に入っております。

のではないかと。その他生産の材料の大宗が港に入ってくる。しかし、若干最近では、漁業の関係をみますと、私は漁港という港に入るのが一番多いのかなと思つて見ましたら、何と驚くかなが、成田空港、空港における水産物の輸入が非常にふえまして、今や魚というものは漁港に入るよりは空港に入ると言つても過言でないほど航空貨物がふえているわけでありませう。

しかし、そのことがあつても、大量輸送ということになりますと、これはもう海上にどうしてものかならないというか、比較することのできないほど大きな荷物を運ぶことが可能であるわけでございますから、何といつてもそういう災害というものも未然に防止していくということが大事ではないか、そういう自覚を持って、担当官庁並びに官民一致して体制を構築していくということが大事であらうと思つております。

その中で、いろいろな課題があるわけですが、とりわけ、先ほど来議論されておりますとおり、油の防除体制のスキームというものが先ほど長内議員からもいろいろ心配されて質問されておりましたとおり、私もその心配をする一人でございます。したがって、各関係機関と協力しながら、例えば官であれば海上保安庁、都道府県、市町村、自衛隊、民間であれば船会社、あるいは漁業協同組合もあるでしようし、いろいろな民間の協力を得てやる、こういう体制がこの改正法の中の一つの意味であると思ひます。

私はやはり日本の近海が非常に大切であるというのを考えましたときに、領海内、領海外を問わず、日本の近海で、いわば海上保安庁の場合は管区で分かれておられると思ひます。そうすると、太平洋、日本海、オホーツク海あるいはまた九州の西の方の海、玄界灘の方がそうですが、それぞれ自然条件が全く違うと思ひます。したがって、そういった地域の事故の発生によつては、資機材あるいは持っているものも、条件が違ひますからおのずと違つてくるということであらうと思ひます。

そういう意味で、日本近海における海域の状況をどのように事前情報として発することができ、あるいはまたそういった啓蒙ができるか、こういう体制があるやなしやという点について御答弁いただきたい。

○相原政府委員 お答えいたします。

先生御指摘のように、海域の状況、地域地域によつて異なるわけでございますので、海上保安庁といたしましては、全国を十六の海域に分けまして、それぞれの海域ごとに排出油防除計画を策定いたしております。その排出油防除計画の中には、各海域の気象とか海象などの状況、あるいは海域の周辺環境等についての情報が盛り込まれております。

また、先ほどちょっと触れたところでありますが、全国の各地に、これは百カ所以上でございすけれども、国の関係機関と関係自治体、漁業協同組合あるいは関係民間企業等から成ります排出油の防除に関する協議会というのを設置いたしております。これも活用いたしまして、日ごろから情報交換あるいは訓練等を行っているところでございます。

なお、海上保安庁独自のものとしたしましては、沿岸海域の環境保護情報というのを整備する必要があります。従来からもやってきているわけでございますが、昨年のナホトカ号の事故を教訓に、これをもっと強化する必要があるということで、今年度、特に組織も沿岸域海洋情報管理室というのを海上保安庁の水路部に設けました。特に今年度から重点的な情報の整備を行って、関係のところに早期に情報を伝達できるようにシステムをつくりたいというふうに考えているところでございます。

○鯉淵委員 先ほどの議論の中でもありました、災害が発生する、あるいはそういう状況の中で果たして速やかに対応できるのか、それだけの資機材がそろっているのか、こういう心配が各委員の中にあつたのではないかと、私はそのように思っています。

私もその心配をする一人でございますが、海洋汚染、海上災害が一たび発生しますと、阪神、淡路大震災でもそうですが、私も体験いたしました。釧路沖地震でもそうですが、初期動作というのがいかに大切かということでございます。初期動作によつて、私どもの町であります、大きな震度六の地震で大変な被害もあつたのですが、火災はほとんど未然に防ぐことができた。これはなぜかという、幼稚園から小学校の生徒が、ガスだとかそういう引火するようなものを実はその子供たちが、約四〇％の方たちが消しているんですね、アンケートをとりますと。お父さんや大人は、落ちてくる棚とか物を押さえている、そういうような状況ですから、火を消すのは子供たちがやっています。これはやはり、私たちの町の、釧路ですが、ふだんの訓練というものが行き届いている。それによつて、ほとんど火災は発生しなかったのです。ね、やはり発生しましたけれども、ところが、阪神、淡路の震災は、もう五千人以上を超える死者、そして火災の発生、ということ、結局、初期動作に大きな迷いがあつたということがあれだけ大きなものになつていったわけです。

その教訓からしますと、陸も海も同じであります。やはり海も早く対応しなければ、油はどんどん拡散していくわけでございますから、あるいはまた油だけではありませんが、石炭であろうとチップであろうと、化学肥料であろうと有毒のいろいろなものでも、一たび海上に流れまると、時間を置けば置くほど対応が難しくなる、こういうことがあるわけでございます。

そういうことで、私は、まず一つは、管区ごともいいです、あるいは防止センターですか、今ある中の区分でもよろしいのでございすが、果たしてそういった資機材が十分用意されているのか。まあ十分とはいかないと思いますが、今のくらい用意されているかということ、私どもはわかりません。したがって、これについては後ほど、油の回収船とか清掃船あるいはまた消防艇ですとか航空機、油の処理剤、中和剤といましょ

うか、あるいは吸着剤とかオイルフェンスといった資機材がどう整備されているんだということをデイスクローズしてもらいますと、ああそうか、これだけのものがそろっているのなら安心だな、あるいは足りないなということが言えるのではないかと、これは後日、ひとつ資料として提出していただければ幸いです。このように思っているところでございます。

○大野委員長 ただいま鯉淵委員から御要求のございました資料につきまして、後日、後刻、鯉淵委員に運輸省から提出、説明させていただきますので、御了解いただきたいと思ひます。

○鯉淵委員 ありがとうございます。それでは次に、各海上保安部で管区ごとにそれぞれ今防除計画といひます、そう、そういったものがあつたというのですが、私は、この防除計画というのは油を除くとかそういう意味が主とは思ひますけれども、先ほど大臣がおっしゃったように、これは火災も発生する、それから衝突によつては、油だけでなくいろいろなものが流出する可能性もある。それから人命の問題もあるということも考えますと、やはり緊急に対応できる防除計画といふものが私は必要ではないかと思ひるのであります。

まず、この防除計画の策定といった点について、既にあるものなのか、それとも今後検討されてつくろうとするものか。あるいは同時に、そういった計画があるとするれば、やはり防除訓練というものが必要である。港における訓練は、それぞれの自治体、各関係機関あわせてやっておりますが、いわゆる外洋、領海外の、今言ったナホトカ号かあつたようなときの訓練といひます、それはちよいと私はまだ聞いておられないわけでありすが、そういう訓練もやはり将来はやっていく必要がある、私はそのように考えるのですが、その点についてはいかがでしょうか。

○相原政府委員 御質問の防除計画の関係でございますが、まず、防除計画自体は、全体的には防災基本計画というのがあるわけでございます。海上

保安庁も、それに基きまして海上保安庁の防災業務計画ということで、油流出災害だけではなくて、御指摘の船舶火災とかそういうものも含めた全般的な防災業務計画がございまして、これに基づいて適切な対応を行っているところでございす。

それから、油につきましては、先ほど御説明いたしましたように、全国を十六の海域に分けまして排出油防除計画を策定いたしまして、これは海域の特性によつて異なりますので、特性に応じて、よりきめ細かい油の流出事故に備えているところでございます。

それからなお、全国各地、これは百五カ所でございますけれども、排出油の防除に関する協議会を設けてまして、ここで防除訓練も行ってるところでございますが、先生御質問の外洋における防除訓練は確かに今まで実施した例はございせん。ただ、ナホトカ号のように、また外洋で、つ大きな油災害が発生するとも限りませんので、平成十年度に新たに、外洋においても対応可能な大型油回収装置を予算で整備する予定になっております。今後、これを使用した訓練も行つていきたいというふうに考えております。

○鯉淵委員 それでは、もう一つお伺ひしたいのです。新しい予算の中で、こういった災害に対する予算というのは、保安庁としては、前年対比でどの程度ふえておるのか。あるいはまた、港内局もそういったものがあるのかどうかはちよとわかりませんが、法律に基づく予算というものは、対前年比の伸び率はどの程度なのか、あるいは額はどの程度あるのか。ちよとわかればお知らせ願ひたいと思ひます。

○相原政府委員 先ほど申し上げましたように、九年度の補正予算と十年度予算で合せて流出油防除体制の整備を図つた形になっては、海上保安庁の分だけで申しますと、九年度補正予算で八億二千六百万円、平成十年度予算で六億六千二百百万円、

これが海上保安庁関係で防除資機材等に充てた予算でございます。

なお、平成九年度の当初予算、今ちょっと正確な数字はございませんが、非常に少ない経常経費的な額でございますので、倍率からいいますと、十倍程度の相当大きな伸びでございます。今までは経常経費的な予算でございました。そういう意味では、相当大幅な手当てをしていただいたというふうに考えております。

○調査委員 こういった海上汚染、海上災害、主務官庁はやはり海上保安庁、ここを中心として防除スキームができております。これがすべからず上手に機能して、各都道府県や市町村、災害防止センターあるいは民間、こういうものを含めて機能しなければだめだと思うのです。体制はできて、果たして、事故が発生したときに、ボタンを押してみたらよくそうしてなかなか現地に赴けないというのであれば、スキームを幾らつくっても機能しない。これではだめでありまして、機能するようにしていくためには、やはりこれを動かす訓練、トレーニングなり、あるいはその実験をやる。そういうことがどうしても必要になってくると思いますので、ぜひひとつその点、お願いをします。

さて、最後になりますが、これは直接この法律にかかわりはありませんけれども、自然災害の問題でございます。

自然災害におきまして、特にこれは私の港で起きたある事件であります。各港でも過去においてあったようであります。外国漁船が暴風雨に遭いまして、避難してまいりました。そして、釧路港の中に入り込もうとしたときに、航路筋で沈没してしまつたわけですね、三隻もろろん、我々港灣部の職員も消防も全員招集がかかりまして、人命の救助第一ですから、まず船やその他より人をとにかく助ける、これに一生懸命努力いたしましたのですが、やはりかなりの方が亡くなったということ、三隻の船が航路筋に沈んでしまった。航路筋に沈むということになりますと、港灣管

理者には実は航行上良好な管理をする責任があるんです。そうすると、この船をサルベージしなければ港を使うことができませんので、早くサルベージしなければならぬ。これは、基本的には、政府の考えでなければならない。原因者の責任、船の所有者がサルベージをする費用を出す、これはもちろんもつともなことだと思います。

ただ、問題は、その原因者が居所不明、特定することができない、こういうことが実際、釧路の場合起こつたわけでありまして。そうすると、そのサルベージ費用はだれが出すかという、管理者の責任において管理者が出さなくてはならないということになります。サルベージ費用というのは、ちよつとした漁船でも一つ揚げると深いところだつたら大変な額ですが、港の航路筋ですから、十四、五メートルのところに沈んだのですけれども、やはり一億前後のお金がかかるわけでありまして。

これは、本州のように港灣管理者が知事でありましたり、あるいはある一定の財政規模を持つ都市、そういう都市であるならば、まあ何とか工面して五千万とか一億は出せるだろうと思ひます。北海道の場合は、港灣管理者というのは市町村長になつてゐる。ですから、町はわずか一万足らず、そんなところで港灣管理者なのでございまして。だから、そういうところにこのような状況が起きたとして、居所不明で相手がいない状況とした場合には、その町の町長なり村長が全部出さなくてはならない。これは大変な財政負担になつて、全体の財政から見るととても対応できない、こういうことになるわけでありまして。したがって、それではいつまでもその港を使うことができないのかという矛盾がございまして。

こういった点について、やはり運輸省としても、これまでにもあつたわけでございますので、今後もないということは断言できないと思ひます。そういうときには、どう過去の行政実例を考えながら対応していくかということは、十分ひとつ検討されて一定の結論を出していただければ、港灣管

理者が大変安心できるのではないかと、こう思ひますので、港灣局長の方からひとつ御答弁願ひます。○本本政府委員 先生がただいまおつしやられた港灣の中で、特にそういう船舶航行のメーソールトであります航路等で沈没した場合、これはオーナー等、船主がはっきりしておれば、その方に第一義的に費用を見ていただいで撤去するということは当然だと思ひますが、どうしても船主等がはっきりわからない場合にどうするのかわつたという問題提起であらうというふうに思ひます。

かつて釧路港でそういう事例がありまして、大塚先生御苦勞されたというふうに私も聞いております。ただ、港灣の管理あるいは維持というのは港灣管理者の業務になつておりますので、なかなか国の方でそういう撤去費用の面倒を見るということは難しい情勢であるわけでございます。

そういった中で、どのように考えていけばいいのかなというところで、実は、私も問題提起を受けてまして頭を悩ませておるところでございますが、国としては、船主等、特に外国の場合ですと、政府間ルートを通じて船主等を何とか捜し出すとか、そういう側面的な応援といひますか、努力はさせていたいておるわけですが、肝心の撤去費用についてはなかなか難しい問題がありまして。私も、先生のそういった点を受けまして、今後勉強していかなければいかぬな、こういうふうになつてまいりましたところでございます。

○調査委員 最後にありますが、本場に小さな町や村の首長さんは、一億になんなんとするサルベージ費用は出せないと思ひます。これは村民税、町民税の中から出せないと思ひます。そうなりますと、やはり何らかの手当てをする必要がある。

これは、基本的には、所有者がいれば所有者に請求することはもう明らかですからそれはいいのですが、今私が言つたのは、前提が居所不明、特定できない、こういうことですから、相手がいないわけですね、交渉する相手が、そうすると、外国の

場合は国が出すかといつたら、それは、こんな国の交渉は、私も本場に大変な目に遭ひましたが、大変でありました。

しかし、運輸省の韓国の大使におられた方が本場に骨身を削つて頑張つていただきましたから、運輸省の皆さんのお力添えもいただいたわけでありまして、私は、一つの例として、そういう場合は、やはり自治省と相談していただければと思ひます。自治省では交付税というのがありますので、普通交付税はもうだめですけれども、特別交付税については、そういう災害、自然災害ですから、災害の該当をやはりしていただいで、特交というものは解決する道が出るのではないかと、私は思ひますが、その点、いかがでしょうか。

○本本政府委員 いろいろ考えなければならぬというふうにして思つておりますが、先生今御提案のありました自治省サイドのそういった措置が可能かどうかにつきまして、今後勉強していきたいと思います。こういうふうになつてまいりました。

○調査委員 これで終わりますが、海洋汚染あるいは海上災害というのは、一たび起きますと大変大きな被害をこうむり環境をも変えてしまふ、こういうような非常に重大な問題だと思ひますので、今後皆様方の一層の御奮起を願つて、やはり海洋国日本として、どういふことがあつても安心して国民の生活を守つていけるということで努力をしていただければ、このように思ひます。

以上、終わります。
○大野委員長 次に、寺前議員。
○寺前委員 今、せっかく外国の座礁船舶の問題が出ましたので、私も最初にその問題について一言聞きたいと思ひます。
船が座礁した場合、本来は所有者が責任を持つて撤去すべきものだといふことになっていまして、所有者が明らかでなかつたり、船主責任保険に未加入などという場合に、撤去されずに長期にわたつて放置されるという事態が生まれてい

そこで、お聞きしたいのですが、現在外国船が座礁して放置されたままに置いてあるというのはどの程度なのか、過去五年の間に撤去された外国の船舶というのはどの程度あるのか、御報告を求めたいと思います。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

現在、海上保安庁の方で把握しております乗上げ海難による放置外国船舶の状況でございますが、本年の五月十三日現在で、七隻の外国の船舶の放置がございます。

それから、平成五年から九年の間の五年間に船舶の撤去がどのように行われたかということでございますが、十隻の外国の船舶の撤去が行われております。

○寺前委員 海防法の四十三条では、何人も船舶を海洋に捨ててはならないと規定し、違反の場合に罰金刑が科せられることになっております。

そこで、聞きますが、過去五年の間に十隻の船舶が撤去されたとなつてはいますけれども、さて、そのうち違反行為として四十三条の適用を受けた船舶はどの程度あるのか、あるいは、今残つていてるところの七隻の問題について、古いので一九八六年から放置されているけれども、ここで違反として位置づけられたのは何件あるのか、御説明をいただきたいと思ひます。

○相原政府委員 御質問の件でございしますが、放置外国船舶につきましては、一般的に、放置されている船でございまして、外国においても居所が不明であるとか、あるいは余りその実体がない会社であるとか、そういうケースが多いわけでございます。

それからまた、わかつたとしても、外国に居住しているということもありまして、罰則の適用に至るケースは非常に少ないわけでございます。現実に、船舶所有者等が日本に來た場合に逮捕して捜査できるということもございまして、一件、平成五年の八月九日に鹿児島県で乗上げましたホンジュラス貨物船につきましては、船舶所有者が日本に來た、これは密航事件の關係でござい

が、そういうこともありまして、逮捕した事例がございします。

それ以外については、要するに、日本にいないということ、罰則の適用をしたことはございせん。その一件でございします。

○寺前委員 新聞を見ていると、放置問題でいろいろな記事が載つています。「船主逃げ得」返上へ法整備を」という見出しの新聞もあれば、「お荷物座礁外国船 処理費に税金投入」というので書いてあるものもある。「大迷惑です 座礁外国船」というのがある。それから、「超粗大ごみだ！漁民怒り心頭」という見出しのものもあります。「沖合撤去作業に一億三千万円自腹 まだ七カ所メド立たず」というものもあります。要するに、めどが立たないで困つていてという記事がいろいろな新聞に毎年のように出ています。

そこで、そういう内容を今聞いていたら、たまたま日本へ來たから捕まえてやつたんだ、そうでない限りは逃げ得だと。逃げ得どころか、その後始末もしないまま、迷惑をかけている。

さて、その責任は、現実的には、先ほどここでお話があつたように、關係の市町村長さんが必死になつて仕事をしなければならぬということになつてゐる。しかし、外国の船である以上は、外交権を持つてゐるのは日本の外務省でしよう。外務省に折衝をさせなかつたならば、この問題を自治体で解決することはできそうもないでしよう、素人目に見ておつても、とすると、保安庁は、運輸省は、外務省と折衝をして、一つずつについて解決方向を打ち出していかなければならぬと思ふ。

運輸省の方は、外務省に對して、この七件放置されているのについてどういふふうにお願ひをしてゐるのですか。それに対して外務省のつた態度について、どういふふうな見解を持つてゐるのですか。

○相原政府委員 現在放置されております七件でございしますが、このうち三件につきましては、外務省を通じて、相手国に對して適切な措置をとつてくれるように、それからまた所有者に對し

ても指導してくれるようにというような申し入れを行い、外務省においてもそういう措置を講じてもらつてゐるところでございします。

なお、その他のものについても、これは、大使館、領事館等を通じて照会をしたところ、所在不明であるというようなものもございまして、必要に応じて外交ルートを通じて措置を講じているところでございます。

なお、残念ながら、七件についてはまだ撤去の段階に至つておりませんが、引き続き、そういう外交ルートを含め、また、直接海上保安庁から警告書的なものを発する場合もございしますが、そういうものも含めて、適切な措置が早期にとられるように措置してまいりたいと思ひますけれども、先ほど申し上げましたように、所有者が所在不明であるとかそういうものもございしますので、なかなか思ふようにならないというのが実態でござい

○寺前委員 七隻の放置の状況を見ると、海難発生時は、パナマの貨物船の場合に、一番最初に出てくるのは昭和六十一年というのですから、これは大分前の話です。その次に出てくるシンガポールの船舶の貨物船は昭和六十二年、その次にパナマの貨物船は平成三年だ、その次にロシアの貨物船は平成四年だという調子で、大分前からの話を通告もしないで、だれの所有かわからぬというので放置されたままにしてあつて、連絡がつきませんでは、外交権を持つてゐる日本としても、こんなやり方ではないのだからとだれだつて疑問に感じますね。

外務省はこういう要請の問題についてどういふ措置をとつてこられたのか、御説明いただきたいと思ふのです。

○越川説明員 お答えします。

寺前先生御指摘の船舶のうち、七隻、今放置船舶があるわけでございますが、海上保安庁より通報あるいは依頼のあつた船舶につきましては、しるかるべく船籍国政府等に申し入れを行つてはいるところでございます。これらの船舶につきま

ては、いまだ放置されている状況でございします。今後とも、海上保安庁等関係省庁と十分協議の上、船籍国政府等に對して適切な申し入れを強く行つていきたいと考えております。

その他の船舶につきましても、船主の国籍が船籍国と異なるといった場合もありまして、今後とも、この点につきましても海上保安庁と緊密に連絡をとつて、必要であれば外交ルートを通じて強く申し入れを行つていきたいと思つております。

○寺前委員 海上保安庁、何で七隻のうち三隻しか外務省の外交ルートに乗せなかつたのかというのが、一つの疑問なんです。

それから、その外務省の船籍ルートに乗せたけれども、ロシアの貨物船、平成四年の十二月だといふ、それから、パナマの貨物船は平成五年だ、ベリーズのこの船は平成六年だ、長期にわたつて外交交渉のルートに乗せているというのに、めども立たないというのとは一体どういふことなんだろう。そんな外交折衝というのがあるんだろうか。連絡を入れただけであつて放置されておつたのと違ふかいなと疑問に思ふのは、だれでもの話だと思ふのですが、これは依然としてめどが立たない外交交渉になるんですか。

私は二つの点を聞きたい。運輸省は、なぜ外交ルートに七隻のうち四つはしなかつたのか。外交ルートに乗せてあるのにもかかわらず、めどが立たないという問題については、どこに問題があるのか、それについて今後どうしようかと外務省はしているのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○相原政府委員 まず私の方から、先生御指摘の、全体の七件のうち外交ルートを通じて要請していないケースについての御指摘がございしました。

これにつきましては、先ほども少し触れましたが、このうち三件はもう既に外交ルートで要請しておりますが、残りのうちの二件は、大使館とか総領事館を通じて所在を確認いたしました。所在が不明であるということもございします。所在が不明である、船舶所有者等の所在が不明であるといふことで、これは、大使館あるいは総領事館

を通じてそういう調査をしていただいたわけでございます。

それから、もう一件は、財団法人交流協会台北事務所を通じて撤去指導の協力依頼を行っているところでございます。

もう一件、実はやっていないのがございますが、これは、海上保安庁の出先機関である保安部から直接撤去勧告を行っております。ただ、これについては、ちょっと今正確な経緯は持ち合わせておりませんが、結果的に外交ルートを通じて要請は行っていない、したがって、七件のうち一件だけそういう措置を行っていないという、それが実態でございます。

以上でございます。

○越川説明員 寺前先生御指摘のように、外交ルートを通じて、外交的に申し入れを行ってきているにもかかわらず、いまだ数隻の船舶が放置されているという状況につきましてはまさにそのとおりだと思います。その理由としては、個々のケースでいろいろと事情があるわけでございますが、今海上保安庁の方からも御説明がありましたように、船主が不明である、所在が不明であるという理由も挙げられると思っております。

いずれにしても、船籍国あるいは船主の国籍の国に対しまして、その船主あるいは運航者に対して、できるだけ早く撤去するように、各ケース、各事故の事情に応じまして適切な外交的な申し入れを引き続き行っていく所存でございます。

○寺前委員 私、大使館なり領事館などか知らぬけれども、何か連絡をとってやっていますのやという話もあったけれども、要するに船主がわかりませんのや、そんな、粗大ごみではあるまいし、わかりませんで済む話とは違うと思う。これは日本の国内で山の中に何やらはかしに来ようた、だれやらわからぬわというのと大分性格は違うと思えます。

真剣になって、総合的に検討してもらふ必要がある。こういう問題の外交ルートに乗せて、けりのかね問題はけりをつけるということに努力を

する必要がある一つはあると僕は思うし、もう一つは、皆さん方がこういう協議会をおつくりになって、そして去年、おとしになりましたか、十二月に要請を運輸大臣にしています。そういう要請文を見ていると、座礁船舶の撤去問題解決に向けての窓口を一本化するよう強く求めるということが書かれている。ともかく一体となって真剣にこの解決の道を、財政面だけではなくて、ちゃんと外交交渉としても位置づけていけるように、責任をどこが持つてやりますかという窓口をきっちりつづけて、総合的対策をやっていく必要があるのと違うか。この期待にこたえてやってくれますかということをお大臣に聞きたいと思っております。

○藤井国務大臣 寺前委員の御質疑は大変もつともなところをつけておられると、私も理解をいたしております。

その上で、運輸省といたしましても、また先ほど外務省からの答弁もありましたように、外交ルートを通じて船舶所有者を把握、そして早期撤去ということをやらなければいけない。しかし残念ながら、その所在が不明である、所有者が不明である、いろいろな問題等によって今七隻の船舶が座礁しておられるわけでありましても、放置された形になっております。

この問題につきましては、これを国としてどうすべきかというのは、もちろん今後とも外交ルートを通じてその撤去方に努力をしなければならぬことは当然のことです。それから長年そのまま放置されるということになれば、さればどうすればいいのかという問題につきましては、私も国といたしましても、国が、では国の責任においてこれを撤去する、こういう考え方ももちろんありましよう。ただそれをしますと、今度は逆にむしろそういった無責任と申しましようか、船が座礁したときに、日本で座礁させれば別にほかについておいても日本の方ですべて撤去してくれるというふうなことにのみならず、その点、非常にいろいろな意味で難しい点があるかと思っております。しかしながら、一方では現実というものが

ありますから、今後とも関係省庁を含め、また十分こういった問題についてはどうあるべきかというところは検討をしいかなければならない、このように考えているところでございます。

○寺前委員 それではよろしく頼みます。

次に、今度の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律案の問題を若干聞きたいと思っております。

その一つは、日本海におけるこのナホトカ事故の教訓を踏まえての対応策を、今度の法改正の中でやりたいということをお大臣はおっしゃっていました。私は、非常に大事なことだと思っております。ところが、日本海のナホトカ号事故のことが七年前に、京都の経ヶ岬というところで事故が起こったときに、私、これ、予算委員会に質問をやったのです。油回収艇四十隻は瀬戸内海や太平洋側に配置されていた、それらは内海用のため波の荒い日本海に持ってきたらには使えなかつた。八管に、外洋でも油回収できる船をフェンスを整備すべきだという問題提起をやりまして、当時委員会に出席していた海上保安庁次長は、「厳しい条件下におけるより迅速かつ効果的な流出油防除手法等について検討を進めるとともに、その結果を踏まえて、効果的な資機材の配備のあり方等についても検討」すると約束されたけれども、さて、七年たつて、あの事故が起こったときに、私、改めて見て、冗談じゃないよ、この七年間放置しておいてというのを強く感じたのです。

そこで聞きますけれども、九〇年度段階から今日までの段階で、海上保安庁として、一体、排出油処理能力をふやす方向で八管の体制はつくられていたのか、どうだったのか、御説明をいただきたいと思っております。

○相原政府委員 第八管区内における油の処理能力でございますが、今回のナホトカ号の事故災害、その教訓でも改めて私も認識したわけでございますが、不十分であったということとは十分認識しているところでございます。

最近にかけて、油処理能力はどうなったのかという御質問でございます。第八管区海上保安本部管内におきます排出油処理能力、平成二年度末で一万九千キロリットルでございます。これは平成八年度末では一万四千キロリットルになっております。ただ、数字的に減少しておるわけでございますが、これにつきましては、油防除資機材の配備は、官庁が持っているものもございまして、民間企業等で配備する比重が大きいわけでございます。特に第八管区海上保安本部管内につきましましては、平成三年度に境港にございまして大きな石油会社四社が事業所を開鎖したということで、処理能力が減少に至っております。

ただ、いずれにしても、本来もつと充実すべきであったのが充実できなかったという実態は、全く先生の御指摘のとおりでございます。これにつきましては、先ほど来御説明していますように、平成九年度の補正予算それから平成十年度の予算におきまして、外洋対応の大型油回収装置とかオイルフェンス等々、回収資機材を手当てすることになっております。これらを、八管を初め日本海側の、従来不備であったところに重点的に配備して対応してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○寺前委員 私、海上保安本部からもらったところの資料を見ておつて、本当にそう思った。全国合計で、平成二年度の末を見ると、二十七万八千キロリットルの排出油処理能力がある。それが全国的に三十五万八千キロリットルになっている。これは、ずつとふやしている。ところが、逆に、平成二年度一万九千キロリットルであったところの八管が、一万四千に減っていくんだ。こんな不備な体制、あつたものかいな。ばかにしなさんな。一体、国会の質問というのを何と心得ているんだろとかというふうな感じを、正直言つて私は持ちました。

それで、運輸技術審議会が「流出油防除体制の強化について」という報告を去年の十二月に出しているのを読んできて、なるほど、日本海側の防

除体制が太平洋側と比較して不十分だと書かれて
いるのはこれはもう当然だ。構えをやらなにかぬ。
そこで今度の法改正になって出てくるわけです
が、さて、北九州に新しい船の体制を持つてくる、
大型しゅんせつ船の老朽更新として、北九州に配
備する。

北九州に配備しておつて、今度の事件じやない
けれども、それ行けといつたて、行けという指
示までにはいろいろ検討も要ります。これは時間
がかかります。そうすると、日本海側に、山口県の
沖あたりだったらいざ知らず、鳥取県、兵庫県、京
都、福井県、石川県、こういつてくると、さて、油
回収というのは二日以内でなければならぬじやな
いかという問題が提起されているということと関
連して見たときに、あそこは一隻配備しておくとい
うことだけでいいのだろうか。関係者から聞いて
みると、三隻は最低配置しておかなかつたらだ
めじやないかという意見が出てくるのは、私は、
もつともであらうと。だから、日本海側における
ところの事態を考へてみたときに、そういう体制
に入るべきではないか、そのことを検討すべきで
はないかというのが私の聞きたい一つなんです。

それからまた、今お話があつた大型の油回収機
能を持った機械を配置しようという問題、大型油
回収装置、今度の予算の中で一式配置するという
ことになつてゐるけれども、民間の機能を含めて、
これも日本海側に配置するという問題を考へなけ
ればいかぬのやないか。そういうことになつてい
るといふ御答弁であつたのかどうか、ちよつと聞
きづかつたのであつてお聞きしたいのですが、こ
の点についてお聞きしたいと思ひます。

○相原政府委員 日本海側の防除体制が不備で
あつたということは、先ほど、ナホトカ号の教訓
で、そのとおりであるというふうに申し上げたわ
けでございします。したがひまして、先生御指摘の
運輸技術審議会での「流出油防除体制の強化につ
いて」の報告書でも、そういう観点での報告がな
されてゐるわけでございます。

私どもも、先生御指摘の大型油回収船、それか
ら横載型の大型油回収装置、それ以外の回収資機
材がいろいろあるわけでございますが、これの適
正な配置、そして日本海側における重点的な配備
ということを通じて、より一層防除資機材の整備
体制の充実を図つてまいりたいというふうに考へ
ております。

○木本政府委員 大型の油回収船、しゅんせつ船
との兼用船でございしますが、これは、流出油の防
除体制の強化策の検討が運輸技術審議会で行われ
た際に、やはりそういう大型の兼用船が、いろい
ろなことを考へれば、最もいいのではなからうか、
こういった趣旨の御答申といひますか御意見が出
されまして、それに基づきまして、私ども、関門航
路に従事しております船がちょうど代替更新の時
期に参つたものですから、今年度から油回収の兼
用船として代替更新をさせていただきます、こうい
うことになつたわけでございます。

三船目ということになりますと、やはり私ども
の本務でありますのは港湾工事、しゅんせつ工事
をする船でありますので、そういった船をいろい
ろつくつていく、あるいは代替更新をしていくと
いう場合には、しゅんせつ工事量といひますか、
長期にわたるしゅんせつ工事の事業計画といひま
すか、そういったものを十分踏まえた上で、しゅ
んせつ船の代替更新といひますか、新造といひま
すか、そういったことの検討をしていく必要があ
るだらう、こういうふうに考へておるところでござ
いします。

現在、新潟港に白山丸というしゅんせつ船がご
ざいますけれども、この船はまだ十分機能を發揮
しておりまして、早急にといひますか早期に代替
更新をする必要はないというふうに考へておりま
すので、そういった船につきましては、今申し上
げました観点に立つて検討を進めていきたい、こ
ういふふうに考へております。

○寺前委員 時間の都合もありますので先に行き
ます。

北海道とか北部の方を考へてみたときに、日本

海側も、名古屋と北九州の配置の船で対応してい
こうなどということでは、あの冬の荒海の日本海
では対応策としては欠けていたなということをも
また語らなければならぬことになるんじゃない
だらうかと心配するので、ぜひ私は、三船体制は
最低の課題として御検討をいただきたいというこ
とを申し上げたいと思ひます。

そこで、最後の問題になります、せつかく油
回収をやつたけれども、いろいろな問題がこの間
の経験から出てきたということが、最近、雑誌「世
界」の六月号に、日弁連のナホトカ号プロジェクト
チーム委員をやつておられる薦田哲という弁護
士さんが書いておられました。回収作業に当たつ
た自治体のみならず適当に判断して作業選択した
ことが、不適正処理を増幅したとか、事前に一定
の回収方法についての統一基準をつくつていな
かつたことや実際に訓練していないことが二次被
害の原因となつた、これは各自自治体の責任とい
ふより、事前に緊急時に対応し得る有効な計画を策
定していなかつたところの国の責任として厳しく
問われなければならないという問題提起がされて
いる。

それは、二次被害問題というのをよく知らな
ければ、問題点が次々と生まれる、あの緊急事態の
中では生まれたと私は思ふのです。実例がここに
はずつといろいろ指摘をしてあります。

そして、同時に、この船が油を回収して、最終処
分をするところへ持つていく。持つていった先で
はどういうことが起こつてゐるかということにつ
いて、たまたま新聞を見ていたら、こういう新聞
がありました。

「回収重油 また『漂流』要するに、北九州の
場合であつたならば、野積み状態での保管は消防
法上問題だ、廃棄物の飛散や流出のおそれがあり、
廃棄物処理法上の問題がある、港湾倉庫への保管
は重油のにおいがしみつくおそれがあるなどとい
うことで、北九州の場合には、一時保管する場所
がないとして荷揚げを拒否されるという事態が続
いたという指摘が、新聞を見ておつたら載つてい

ました。あるいは、そのほか、新門司港に着いたと
きに二週間以上も停泊ということが起こつていた
とか、広島県の沼隈町に本社を持つ廃棄物処理業
者は簡易舗装の敷地内に重油が入つたドラム缶な
どを野積みの状態で保管していたとか、こういう
問題。

だから、私は、油の回収をするために起こつて
いる二次被害を考へたときに、緊急事態における
ところの、どういふ対応をする必要がありますとい
うことを自治体関係者などにマニュアルをつ
くつて一定の対応策を考へておく必要があるの
と違ふかという問題と、回収した油の後処理がで
きない事態のままで、これに対応策があつたなど
とは言えないと思ふのです。その辺の対応策は検
討しているのか、もうちゃんとマニュアルその他
についてもできてゐるとおっしゃるのか。現実的
にはここに書かれてゐるような事態が発生してい
たんだから、私は改めてこの際に検討する必要が
あると思ひますが、いかがですか。

○相原政府委員 お尋ねの第一点でございしますが、
マニュアル的なものにつきましては、排出油防除
協議会、全国で百五地域にあるわけでございます
けれども、それぞれの地域ごとにそういうものが
整備されてはゐるわけでございますが、必ずしも
非常に機動的に動ける体制になつてゐるかどう
かという問題もございします。これは、昨年来それ
れ地域で見直しを行つております。もう既に見
直しは済んでゐるところもございしますが、マニ
ユアルとそれに伴う訓練といふのは非常に重要なこ
とだと思つておりますので、より徹底をいたした
いというふうに思ひます。

それから第二点でございしますが、回収した油の
処理体制について、ナホトカ号のときは、特に冬
の日本海というところで、海象条件等もありまして、
回収した油の処理の問題があつたということ、先
生の御指摘のとおりでございします。ナホトカ号の
教訓というところで、これの円滑な処理というのが
非常に重要であるという観点で、政府全体で対応
策を検討いたしました。その結果、特に内航海運

の貨物船を即座して利用するとか、そういうような対応を既に講じたところでございます。

これは、昨年十二月に改定いたしました国家的緊急時計画においても反映されているところでございまして、回収した油の輸送、それから御指摘のあった廃油の処理施設の方の問題も含めて、回収システムが十分うまく機能するようなシステムをつくったところでございまして、現実にも機能できるように、一層努力をしまいたいというふうに思っております。

○寺前委員 時間が来ましたので、終わります。どうもありがとうございました。

○大野委員長 次に、秋葉忠利君。

○秋葉委員 社民党の秋葉でございます。

委員長初め各会派の御理解をいただきまして、二つの法案、午後から審議される船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案について、あわせてこの時間帯で質問をさせていただきます。午後は質問をしないということで、御配慮いただきまして。まず感謝をして、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関連した質問をしたいと思います。

今までの各委員の質問の中にも出てまいりましたけれども、ナホトカ号の事故がございました。このナホトカ号の事故についての事故調査報告が昨年の暮れまじったということですが、長い説明は不要なんです、この調査報告書の中で、ナホトカ号の被害が非常に大きくなった原因はどこにあったのか、なぜこれほど大きな被害になつてしまったのかという点について、一言で言うとうとういう総括になっているのか、まず伺いたいと思います。

○相原政府委員 一言で申し上げますと、今回のような日本海の荒波の中で起こった外洋における大規模な重油流出事故に対する備えが、必ずしも十分ではなかったということであらうかと思えます。

○秋葉委員 十分でなかったというのは、要する

に、準備をしていれば準備ができたはずなのに、その準備が十分でなかった、人災であるという結論が出ていてと理解していいわけですね。

○相原政府委員 申し上げておりますように、日本海の荒波の中、これは四メートルから六メートルぐらいの大きな、大きなうねりが高波のあらしの中で起こった事故災害でございますので、世界的にもそういう波の中で十分機能を発揮できる油回収船というのはないような状況でございます。

したがって、十分備えれば全く被害が起らないような状況であったかどうかということにつきましては、少しでも被害の軽減を図ることができたという意味で、対応が行われたのではないかと、そういう趣旨でございます。

○秋葉委員 そういうふざけたことはやめていた

だれが全く被害が出ないという話をしているのですか、ここで、そうじゃないでしよう。事故が起った際に、被害をできるだけ軽減するという話をして、なぜ全く被害が出ないという話にすりかえるのですか。そんなこと、できないに決まっています。じゃありませんか。

それで、そのことを一言注意しておいて申し上げますけれども、日本海で波が高くて回収等の作業に支障を来すという状態は、何年前から始まりましたか。二、三年前から日本海の波が突然高くなったのでしょうか。

○相原政府委員 私が先ほど申し上げましたのは、波が数メートルぐらい非常に高いあらしのような状況の中では、例えば油回収船、オイルフェンスももちろんございしますが、世界的に十分な効果を発揮できるようなものはまだ開発されていないという状況でございます。そういうことを御説明したところでございます。

○秋葉委員 要するに、世界最高の技術があるかどうかという話をしているのではなくて、限られた技術の中、限られた自然環境の中で、最善のこ

とをしたかどうかというところが問題なわけでしょう。そういう話をしてるのに、技術の話にすりかえるのはけしからぬ。

それから、今の気象の話も答えていないじゃないですか。

だから、答えを申し上げますと、そういう荒い波が日本海で突然起こり始めたわけじゃないです。東郷元帥のころから、天気晴朗なれど波高し、日本海は波が高いのです。いや、それ以前の何億年も前から日本海は波が高いのです。

事実、これは二十七年も波が高かった。二十七年前、一九七一年の十一月三十日にはジュリアナ号が日本海で全く同じような事故を起こしています。そのジュリアナ号の事故の後の調査の結果を要約すると、どういふことになりますか。

○相原政府委員 日本海でそういう事故が起るケースが想定されるので、それに対応した適切な防除体制を講ずる必要がある、そういう結論であつたかというふうに思います。

○秋葉委員 これは、七二年に調査書が出ていますけれども、その調査の結果というのは、昨年出た調査の結果とほぼ同一じゃないですか。

要するに、技術的にはかなり程度の高いものができている、完璧な技術なんというのではありません、しかしながら、こういった場合でも随分技術的には高まってきた、そういったものを根底に置いて、「油防除のための技術的手法及び資機材の開発改良を促進する」といった結論が、もうこれは二十五年以上も前に出ている。その教訓が全く生かされなかったのが、要するにナホトカ号の事故だったわけじゃないですか。

その事故の後、また懲りずにジュリアナ号のときと同じような調査報告を出して、しかもこれまでの答の中に出てきた考え方というのは、このジュリアナ号、二十六年前と全く変わってない。これだったら、また同じような事故が起き、同じような反省をしなくてはいけないことになりま

きないと思えます。済みません。時間がありません。もし最後にまだ時間が残ればこれに戻りますけれども、船員職業安定法及び船舶職員法、これに関連した質問に移って、できれば、時間がなければ、また後刻この問題について、海上保安庁その他、運輸省等と議論をしたいと思えます。

船員職業安定法に関連してですけれども、これはまず運輸大臣に伺いたいです。日本人の船員の数が減っている。いろいろな理由があるわけですが、日本人の船員の確保を本気でやる気があるんだというふうに私は理解したいのですけれども、なかなか、事実を見ると、本当にそうなのかなというところが、どうも見えてきてしま

そこで、もう一度確認したいのですけれども、日本人船員確保について、運輸省は本当に本気でやる気があるのか、あるいは、もう船に乗る人は外国人でいいんだ、もうだけ日本に入ってくればいいんだ、もうあとは、船員の誇りだとかこれまでの伝統とかそういうものは捨ててしまつていいんだというふうなことをお考えになつておられる。そうではなくて、本気で日本人の船員確保をするつもりであるのだらう、その決意と、それについてどんなことをやろうとしているのか、簡単に結構ですから、ぜひ、こは、本気でやる気があるんだということを確認したいわけですから、その方向での確認をお願いします。

○藤井国務大臣 今、簡単にということでございますので、簡単にお答えをいたしますけれども、もちろん、私どもは、日本人船員の確保、また育成というのをこれからやっていかなければならないと思っております。

ただ、一方で、外航海運におきましては、国際競争力という問題がありますから、そういった競争力を持つためには、やはりどうしても、今般のこういう船員職安法の改正を行わなければならぬ面がございます。これはぜひ御理解いただきたいと思

それから、内航海運の問題につきましては、高齢化が進み、また、残念ながら、若い年齢層の船員が不足していることは事実であります。今のこの時代に、若い世代の方々がどういった職業につきたいか、いろいろございませうけれども、私どもは、内航海運の労働条件の改善というものも進めながら船員の確保をしていかなければなりません。しかし、今後とも、そういった人員の育成を、しっかりと生み出すために、全力を傾注して努力していく決意でございます。

○秋葉委員 経済的な事情で外国人の船員も、これは雇わなくてはならないような状況があるというところは認識しますが、やはり、本当に、日本人の船員を確保することが、我が国の社会、それから経済、文化等においても非常に重要であるという認識をお持ちであれば、それに従ったきちんとした施策を実行していくべきだということに私は思います。口だけではなくて、やはり具体的なことをやっていかなくてはならないというふうに思います。

日本人と外国人、今の場合は船員ということですけれども、日本人と外国人を区別する要素の一つというのは、例えば、選挙権というのがあるわけですね。これは非常に重要な区別の一つですけれども、日本人は日本の選挙に参加ができる、外国人は参加できない。外国人の選挙権ということも今話題になっていきますけれども、基本的には、日本人が選挙ができるというのが今の制度です。

ところが、船に長い間乗っている人は、選挙の期間中も船に乗っているという状況が生じるわけですから、当然選挙ができません。日本海員組合を中心にして、日本人として当然の権利である選挙権を行使したいという声が非常に強く出てきております。これは、ただ単に口で言っているだけではなくて、自分たちが国政に参加をしたい、政治に参加をしたい、その気持ちを、昨年の十一月二十九日には、気仙沼市と協力をして、太平洋とかインド洋、大西洋等いろいろなところにいる四十二隻の船、大体六百人近い人が参加をして

模擬投票まで行って、選挙に参加したいんだということを行動で示しています。

私は、やはり、日本人船員の確保が大事だということにおっしゃるのであれば、こういった点について、日本人船員が働きやすい、労働条件はもちろんですけれども、それと関連して、日本人として当然の権利を行使できるような制度的な担保をきちんと行うべきだということに思います。

そこで、運輸省に伺いたいですけれども、選挙権の問題は自治省の管轄になっていきますが、運輸省としても、やはり日本人船員を確保するという観点から、その労働環境を整えるために、当然自治省に働きかけて、こういった、洋上投票というふうに呼ばれていきますけれども、この実現のために、日本人船員の熱い思いを実現するために努力をすべきだということに私は思いますけれども、運輸省の考えをお聞かせいただきたい。

○土橋政府委員 お答え申し上げます。

日本人船員の選挙権の行使の問題でございますが、先生御指摘のとおり、私どもも、これは国民の主権の行使にかかわる大変に重要な問題だとして、認識は十分持っております。全日海を初めとして、るる私どもに御要望なり御陳情なりに見えておるのも事実でございます。

先生御案内と思いますが、既に、漁船員の選挙権の行使につきましては、例えば、船内投票の制度ですとか指定船舶投票の制度というのが公職選挙法上用意されておるわけですが、それをさらに一歩進めて、長期間洋上で生活される、例えば外航船員とかあるいは遠洋漁業船員さんでもちゃんと選挙権を行使できるようにということで、私どもとしても、これは御案内のとおり所管が自治省なものでございますから、大変に限定された範囲内ではございますが、できる範囲内の御協力はぜひ申し上げたいということで、要望の趣旨等は都度自治省に伝えておるところでございます。

○秋葉委員 今後ともその努力をぜひ続けていただきたいと思っております。私たちも、公職選挙法の特例委員会の方でこの問題についてなお一層きちんと

とした議論をして、一日も早い実現を図るように頑張っていきたいと思っております。

もう一つ、実は非常に重要な問題があるのです。救命艇等に積み込む海水脱塩装置あるいは脱塩造水器というのがあるのですけれども、現在、SOLAS条約では、これは改定された方も含めまします、まず、救命いかだとか救命艇については、飲料水を積み込むということが義務化されております。それから、雨水を集めるための装置を備えることというのでも決められているわけですが、これも、海水から真水をつくる、しかも手動式で簡単に作業ができる、それほど重さもないといったものについては、これは設置が任意事項というふうにされています。

しかしながら、かなり長い間の漂流などということも、例えば、ヨットレース等において二十何日間漂流したというような記録もあるわけですが、これも、船に乗る船員の気持ちからすれば、やはり、塩水から真水をつくれる脱塩造水器の設置を義務づけてもらうということが、安全上の考慮から非常に強い要望になってきています。

先ほど申し上げましたように、船員を確保するという条件整備の中でも、やはり生命の危険というところは、船に乗っている限り常につきまとうわけですから、そういった安全上の配慮、心配を一つでも多く取り除くことによってきちんとした労働条件、労働環境を整えるということも重要だということに思います。これは、日本人のみならず、船員の確保というところから重要になってくるわけですが、この脱塩造水器を義務化するといった方向での法制化の努力、これをぜひしていただきたいと思うのですが、運輸省ではこの件についてどういうふうに考えていらっしゃるのか、まずその点から伺っていききたいと思います。

○山本(孝)政府委員 ただいま先生の御指摘のございましたとおり、救命艇及び救命いかだには、飲料水及び雨水収集装置の備えつけが国際的な条約で義務づけられております。これに關しまして、この飲料水の一部につきましては、海水脱塩装置

あるいは造水装置の設置によってこれを代替することが容認されておるところでございます。

したがって、先生御指摘のとおり、具体的に飲料水のみを装備するか、あるいは飲料水及び海水脱塩装置等を装備するかにつきましては、現在のところ、船舶所有者の判断にゆだねられておるところでございます。

実は国際的にこの件について見てみますと、二年前にこの義務づけを行うか、代替措置として現状のような規則で任意にするかというようにことで議論が行われた際には、大勢が義務づけまでいくことについては消極的でございました。

それから、今申し上げましたような国際的な合意をどのように扱っているかにつきましては、実はこういった装置を開発して製造いたしております米国自体を含めまして、英国あるいはドイツなどにおきましても、義務づけまでは至らないか、あるいは義務づけを行わない方向で検討しているというふうな実態がございます。

こういった状況がありますので、それから一般論ではございますが、国際条約で定められております要件につきましては我が国のみ上乗せ規制を行うということとは、我が国船舶の国際競争力という観点から見ても慎重な検討が必要な点かとも思料しております。

こういった状況でございますので、当面は、船主の自主判断によってこれが普及していくことを期待してまいるところといたし、国際的にこれを備える義務づけという合意がなされた時点で、我が国も義務づけにいききたい、こういう手順を踏みたいと考えております。

○秋葉委員 今のお答えについては、いろいろとたくさん反論をしたいのですが、まずコストのところから伺いたいです。我が党の幹事長の伊藤茂代議士が運輸大臣のころに、これは型式承認というのをやっているわけですが、この型式承認を受けたものを一個設置するのに今幾らぐらいお金がかかるのですか。今国際競争力というふうにおっしゃいましたから、何億もかかるのだと国際

競争力、それは影響あると思いますので、幾らかかるのか。

○山本(孝)政府委員 お答えいたします。

我が国で型式承認しておりますのは二型式ございませうが、そのうちの二つは一器十六万円、もう一器は四十万円というふうに承知しております。

○秋葉委員 これは何年ぐらい使えるのですか。

○山本(孝)政府委員 特に期限は切っておりません。(秋葉委員) いやいや、具体的に機械として何年ぐらい耐用年数があるかということと呼ぶ私もこれが何年もつものであるかということとは厳密には承知しておりません。まことに申しわけございません。

○秋葉委員 常識的に考えて、これは十年ぐらいは使えるのです。もちろん途中で船が何か遭難をして、そこで使っているうちに、具体的に使えないう話になれば別ですけども、十年ぐらい使える平均寿命があるわけですか。

○山本(孝)政府委員 救命艇あるいは救命いかだというのは、多いもの、例えば客船についても相当数を載せることになりまして、いすれにしても金額的には先生の言われるとおり巨大な金額に達するものとは私どもは考えておりません。

○秋葉委員 そうすると、経済的な理由と云うても、今図らずもおっしゃったように、負担というのは、要するに単位当たりの船に割って、これをどのくらい、一隻当たりで、例えば運送業であればその運賃にそれを加えるというような形で国際競争力、あるいは国際競争力なくとも国内競争力でもいいのですが、これがね返ってくることになると思いますが、一隻当たりの負担は微々たるもの、だけれども、それがたくさん集まるとかなりの額になるというところはわかります。

そうすると、船をたくさん持っている船主あるいは船会社の方には負担になるということとはわかります。となると、さっきおっしゃっていた国際

競争力というのは、要するにその前にもおっしゃいましたが、これは船主の任意判断というふうにおっしゃいましたけれども、船主が金を出すのが嫌で、それで仮に船に乗っている乗組員の方は、やはり生命の危険というのを考えればこれを設置してほしいという要望があるのに、いや、おれたちは金がかかるから嫌だよという人がいた場合には金に対する配慮を優先するという、そういう金優先の態度を運輸省が、これは大きな水戸黄門の印籠みたいなものを持ち出してきて、運輸省も、それでいいんだよ、命よりも金が大それたんだというのを認めているという話になってしまいうじやないですか。そんなことではないのでしょうか。

○藤井国務大臣 そういう意図は全くございませ

先ほど来答弁を申し上げておりますように、これは国際法上、条約上も任意ということになっておりますので、私どもがこれからどうすべきかという御趣旨かと思ひます。私どもは、そういった国際条約と申しますか、国際法上の協議の中で、むしろ私どもが積極的にこういふものをやはり義務づけようではないかという、そういう努力は今後していかなければなりませんけれども、今我が国のみということでは云々というふうにおっしゃられましたけれども、決して、何か運輸省が船主の立場をもって物事を判断するのではなくて、やはり国際法上でもそういう任意ということとで今取り決められていることとございませうので、今後ともこの点については、我が国といたしましても、運輸省といたしましても、そういうことに關して積極的に努力をしていかなければならぬ、このように考えておるところでございます。

○秋葉委員 ありがとうございます。そういう積極的な方向でぜひやっていただきたい。そのために、我々も運輸大臣の後押しをして、日本がともかくこういった方面でもリーダーシップを発揮して、世界の、例えばデファクトスタンダードとい

標準をつくっていくという方向でぜひリーダーシップを発揮していただきたいと思ひますので、建設的な方向での御努力をお願いしたいと思います。

時間がちよつと余つていますので、先ほどのナホトカ号の話に戻りたいのですが、済みません。(発言する者あり) いや、やはり大事なところだから、ちよつとやらせてください。事故の問題とか人命の問題、与党、野党関係なくやはりやらせていただきたいと思ひます。

先ほどのジュリアナ号とそれからナホトカ号、これは大体二十五年間隔で起きた同じような事故ですけれども、もう一つ象徴的な似通つてゐる点があるのです。それは、ジュリアナ号の被害を受けたときに、これはまた油の回収その他で一番活躍したものは何だったかという、むしろなんですね。むしろに油を吸わせて、そのむしろを回収するということ、ジュリアナ号の場合にはたなくさんの人が協力をして何とか危機を救つた。その点

が、実は二十六年前の調査書の報告の中にはその事実が余り評価されてない。にもかかわらず、技術的な、あるいは資材を云々ということだけになつてしまつてゐるわけですけども、また皮肉なことに、皆さんこれは覚えていらつしやうと思ひますが、ナホトカ号の際、ヒーローになつたのは、今度はむしろではなくてひしやくだったことは覚えていらつしやうと思ひます。

ですから、結局、二十七年前のこの事故の教訓が生かされなかつたために、ハイテクの時代と言われる今、本当に原始的なひしやくがヒーローになつてしまつた。この事実をやはり謙虚に考える必要があるのではないかとと思ひます。

そういう意味で、やはりナホトカ号の事故、そして被害というものが、被害の拡大といひましよう、それが人災であつたということを謙虚に認識をした上で、では、今後そのような再発をさせないためには何をすればいいのかというところから、将来に対する施策を私たちは考えなくては

いけないと思ひます。

その際に、やはり一番基本になるのは、ともかくオイルフェンスで囲んで、それを回収するという、一番基本的なところを押さえた上での施策でないといけないと思ひます。

○藤井国務大臣 秋葉委員の御指摘は、私どもは謙虚に受けとめなければいけないと思ひます。また厳密に受けとめなければならぬと思ひます。ただ、先ほど来海上保安庁長官から答弁をいたしておりますけれども、自然との闘いということもありませう。波が四メートル、六メートルとなつても、そういうものにも技術的に上回る油回収船なりオイルフェンスなりというものが、技術的にもつくり上げられればこれにこしたことはありませう。残念ながら、今の世界の技術をもつていたしましても、油回収船の設備、海外の大型油回収船をもつてしても、やはりおのずと限界がござ

います。

そういう自然との闘いの中で、不幸にしてあの荒海の中で起きた事故、しかし結果的には、おっしゃられましたように、ひしやくが一番の最大のヒーローとなつたという御指摘は、我々は謙虚に受けとめなければなりません。いすれにいたしましても、今後とも、こうした事故が起きないようにまず防除体制、安全対策を講じなければならぬと思ひます。

○秋葉委員 時間が参りました。その決意を生かす方向でぜひ頑張ってくださいと思ひます。我々もその方向で協力を惜しみませう。どうもありがとうございます。

○大野委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○大野委員長 本案につきましては、討論の申し出がありませんので、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〕

○大野委員長 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。
お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案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

○大野委員長 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〕

○大野委員長 この際、暫時休憩いたします。
午後零時三十分休憩

午後一時三十七分開議

○大野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。
内閣提出、参議院送付、船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。細川律夫君。

○細川委員 民主党の細川でございます。

まず最初に、船舶職員法の一部を改正する法律案について質問をいたしたいと思います。

今度のこの改正案におきましては、国が規定する国際船舶につきまして、外国人船員の就業を認めるといふ思い切った配乗要件の緩和を具体的に推進するものでございます。運輸大臣が指定をいたします外国人船員の就業範囲は、船長、機関長

以外の職、そして国際航海に従事する船舶ということに限っております。国際航海に従事する船舶とは、二千トン未満や国際船舶に指定をされていない船、あるいは外洋に出る漁船なども含まれております。

そこで、質問をさせていただきますが、海運審の海運対策部会が報告でも、外航海運の国際競争力を確保するために国際船舶制度の拡充を推進するといふふうにしておりまして、当然このことは国が規定をする国際船舶に限定されるといふふうにかえまされども、この点についていかがですか。

○土橋政府委員 お答え申し上げます。

今回の法律改正に伴い、国際船舶へ外国人船員を船舶職員として乗船を認める制度を創設するわけですが、これに当たりまして、現在、先生御指摘のとおり、二つの手順といえますか手続が出てこようかと思ひます。最初は、外国人船員の資格を運輸大臣が承認するときの手続でございます。それからもう一つは、運輸大臣の承認を受けた外国人船員が、これは外国の会社を通じてでございますが、日本籍船舶に配乗されるときの手続、この二つが出てまいらうかと思ひます。

まず、最初の方の、運輸大臣が外国人船員の資格を承認するときの手続について申し上げます。

今回設けます承認制度は、STCW条約の締約国が発給した資格証明書を受有していることを前提として、我が国の船舶職員になることを認める制度でございます。このため、承認をすることができるとは当該資格証明書により乗組むことができる範囲内に限られております。外国の海技資格体系というのは国によって相当ばらつきがございます。あるいは、承認の申請者が乗組むことができる範囲、これも国によって大変多種多様になつております。したがって、その就業範囲を運輸大臣が指定するに当たりまして、その決め方をあらかじめ法令上きつちりと決めるというのは大変に困難だといふことで、具体的な指定の範囲につきましては運輸大臣の裁量にゆだねるこ

ととしたところでございます。

それで、承認に際しての就業範囲の指定に当たりましたは、本制度が、日本籍外航船の国際競争力強化を目的とする国際船舶制度の拡充強化方策の一つとして、日本人船長、機関長二名配乗体制を実現して外国人船員の受け入れの拡大を図るためのものであるという海運政策上の必要性から設けられたものでございますので、船長、機関長以外の職について、また国際航海に従事する船舶に、ついでのみ指定するといふふうにかえております。

二番目の手順、そういった承認を受けた外国人が外国の海運会社を通じて日本籍船舶に配乗される場合の限定でございますが、船社が承認を受けた外国人を船舶職員として配乗する場合には、先生も先ほど御指摘のとおり、本制度が国際船舶制度の拡充方策として実施するものであることにかんがみまして、国際船舶に限定して配乗するようにきつちりと行政指導するといふことにしております。

以上でございます。

○細川委員 今お答えをいただきましたが、国際船舶に限定をされるということ、ぜひ運用をきちつとさせていただきたいといふふうに思ひます。

次に、船舶職員法改正案に関連をいたしまして、GMDSSの問題について伺いをいたします。

このGMDSSにつきましては、既に一九九二年に任意に導入をされておまして、九九年の二月一日にはこれが全面的に導入をされるということになつております。ところが、船舶が遭難した場合の遭難警報につきましては、誤った警報が発せられる、いわゆる誤警報の問題、あるいはGMDSSの機械がまだ全面的に導入されていない、設置率が大変低いといふようなことが問題としてありまして、果たして九九年に全面導入が妥当なのかといふことについて大変議論があるところでございます。

そこで、誤警報についてまず申し上げておきたいと思ひますが、船舶が遭難したときに発せられる

る警報については、誤った警報がたぐさん出ている、まずほとんど誤警報だといふことでございませう。GMDSSの主な設備であります中短波のDSCについて申し上げれば、昨年、九七年、日本の近海では一〇〇%が虚偽または誤発射の遭難警報だといふことでございませう。これは、いわゆる通信の関係の船舶通信士労働組合の調査でそうなっておりますし、海上保安庁に聞きまして、九七年は、三百件のうち二件を除いて誤警報であつた、九五%が誤警報であつたといふことでありまして、いわば一〇〇%に近いような誤警報の実態でございます。

この事実につきまして、「人と船」という雑誌がございまして、ことしの一月号に掲載されております対談で、ある船長が次のように述べていることからも、これは事実であるといふふうに思ひます。どういふふうか述べているかと申し上げますと、八割から九割はエラーですからね、それが二十分、三十分鳴り続けた状態なんです。そのたびにストップボタンを押していくんですけども、もう少し地域を限定するとか、エラーだったから何とかエラー信号を取り除くような手法はないものかというか、ディスプレイシグナル、遭難信号の信頼性というものが今ものすごく問われていて、現場では問題視されてますね、こういふふうにある船長がその対談で述べておられます。通信士の人だけではなくて船長も大いにこれを問題にしているわけでございます。

また、国際的な機関でありますIMOあるいはITUの間でも、この誤警報の防止のために、遭難警報の伝送とか中継の手順が問題になつて議論が行われているところでもございませう。そういうことでありまして、この問題が、何年か前から提起をされているにもかかわらず、いまだ解決をされずに国際的にも問題になつていふことでもございませう。この誤警報の問題は、遭難警報があつても、これは誤警報だといふことで警報をリセットするとか、これがたぐさなりまして受信機そのものの電源を切つてしまふといふようなこ

とがあります。そうなりますと、本当に避難警報があつたときに一体どうなるのか、実際に避難に對して救助ができないのではないかと、大変な問題としてとらえなければいけないというふうに思うところがございます。それが誤警報の問題であります。

一方、この装置の設置率につきましては、昨年の九七年一月現在では二五%前後だということに言われております。そうしますと、あと二年、九九年までには五〇%にもいかならうというふうにも思います。そういうことでは、全面導入というふうなことを言っても、グローバルな制度としては目的を達成することができない。こういうことで、この設置率につきましては、船舶もこのようによつておられますし、ましてやDSCの海岸局によつてはもととられておられるというふうな言われております。

そこでお伺いをいたしますが、こういう誤警報の問題、あるいは設置率の低さを見れば、九九年の二月からの全面導入というのは当面見合わせることにして、従来のモールスによる避難通信体制というのを併存させていく、こういうことが航海の安全にとつてよりよい方策ではないかというふうには私は考えるものでありますけれども、この点についてどのように対応をされていくのか、お答えいただきたいと思ひます。

○山本(孝)政府委員 先生御指摘のとおり、確かに誤避難警報がたつきあるということは、まことに残念ですが、事実でございます。しかしながら、実際に発すべき避難信号が発せられなかった、こういうようなケースはございませんで、過つて避難でもないのに発せられた避難信号が多くて、これが救難機関や周りにいる船の皆さんに大変な労を強いてしまふという点は問題としてあるのは事実でございます。こういったことについては早急に解決をする必要がございますので、しかも国際的な協力のもとに解決する必要があると思いますので、IMO、国際海事機関におきましてもその対策を既に合意してとりつづけております。

まず一点は、避難中継手順、これも先生の御指摘がございました、これを改善して徹底するということでございます。それから二点目は、そもそも備える機器がこういった誤警報を発生しにくいような装置でなければいけないということで、その性能基準についてもこれを改めて、今後普及するものはこういったおそれの少ないものにしていくといったことでやっております。さらに、これに加えて、各国とも確実な実施に向けて一層努力をするということも申し合わせてございまして、こういったことが効果をあらわしていけば、この誤警報の問題も逐次解決していくものと考えております。

基本的なことでございますが、こういう事実はございまして、GMDSSの有効性とか信頼性そのものに疑義があるというふうなものではないと私も認識しております。

それから、次に、GMDSSの普及といひますか、設置の状況でございますが、本年三月の私どもの調査で、外航船については八割設置が終つております。それから、内航船については約五割となつております。さらに、普及の度合いが低いと言われておりました漁船につきましても、漁船というものは集団操業という漁船特有の航行の形態がございまして、こういった点を考慮して現存の漁船の代替措置というものを大幅に導入することとしたので、期限とされております時点までにはGMDSSの設置、移行は完了するものと考えております。

それから、最後でございますが、旧来設備とこの新しい設備の併用の件でございます。これは国際的にも、本年二月に開催されましたIMOの無線通信救助小委員会というのがございまして、そこにおいても、やはり条約どおりGMDSSは来年二月一日に完全実施することが必要であるということが改めて確認をされております。こういった状況でございますので、我が国としてもその方向で参りたいと考えております。

○細川委員 今私が指摘をしました誤警報の問題、

そしてまた、設置についてもまだ全面的にされていくわけではないということでありまして、私は、船舶の安全性の問題につきましても本当に慎重にしなければいけないというふうに思つております。で、その九九年二月全面実施ということにつきましては、ひとつもう一度考え直す、検討をし直すという方向でぜひお願いをしたいということを強くこの場で申し上げて、次に移りたいというふうに思ひます。

この法案の、船舶職員法の改正の中で、今度新たに五級小型船舶操縦士の資格が創設をされるということになりました。この改正そのものの自体は、水上レジャーの発展のためになりますし、またモラルの向上に結びつくのであれば、大いに結構だというふうに思つております。

しかし、今でもプレジャーボートの不法係留が大きな問題になっておまして、保管の問題が解決を見ないまま、さらに新しい資格の創設によつて水上オートバイやフィッシングボートの数がふえるということになるならば、この資格の創設はいかげんものかというふうに考えざるを得ないものでございます。

昨年公表されました運輸省、建設省、水産庁の合同調査によりますと、全国の港湾、河川、漁港で確認されました二十万八千隻のプレジャーボートのうち、六六%の十三万八千隻が係留の許可を得ていない放置艇であつたという報告になっております。この問題をやはり何とか解決をいたしませんと、港湾、河川の管理上問題になることはもちろん、水害時の災害発生の可能性あるいは近隣に對する迷惑など、今後問題が拡大するおそれがあるわけでございます。私は、この問題は、そもそも行政の方が法整備などで手を打たなかった、施設の整備もほとんど進まないままに小型船舶がふえ続けてきたということが最大の原因だというふうに思つておられるところでございます。

そこで、このプレジャーボートの保管につきましては、運輸省の港湾局でも検討されておりますし、そこから委託を受けましたプレジャーボート

保管対策懇談会などでもいろいろ検討をされて、報告が出ております。例えば、昨年の八月には、首都圏の七つの都県、そして市の首脳会議が、運輸省、建設省、農水省に對しまして、不法係留対策及び安全対策に関する要望について文書を出しまして、保管場所を義務づける制度の整備などについて要望をいたしているところでございます。私も、船、プレジャーボートにつきましても、自動車と同じように保管場所を義務づける、車に關しては車庫証明がなければ車を置くことはできませんけれども、船についてもやはりそういう船の保管場所を義務づけるということが必要ではないかというふうに思つておられるところでございます。

そこで、お聞きをいたしますが、運輸省の方ではボートパークの整備の推進をされているというふうな聞いておりますけれども、この計画の概要あるいは予算はどういうふうなものであるのか。それから、三省庁合同で問題点なども検討しているというふうな聞いておまして、その経過あるいは結果はどうなのかということ。さらには、新聞の報道によりますと、当面は保管場所については届け出制の導入を検討するというような報道もありますけれども、先ほど私が申し上げましたように、保管場所を義務づけるということが必要だというふうに思ひますけれども、これらの点についてどのように考えているのか。先ほど申しました首都圏の七都県市の要望に對してはどういうふうにこたえていくのか。これらについてお答えをいただきたいと思ひます。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

ただいまプレジャーボートのいわゆる放置艇問題についてお尋ねがございました。

まず第一点、ボートパーク整備事業の進捗状況というところで、このボートパークは、平成九年度から新たにプレジャーボート係留、保管対策の一環といたしまして、運河、水路等の既存の静穏な水域を活用した簡易な係留施設を整備していくというところで開始したものでございまして、平成九年度におきましては、東播磨港等七港で実施を

しております。予算は国費で二億八千万円でござ
います。それから、今年度におきましても、引き続
き九港で実施する予定でございまして、予算は国
費で三億七千万円でございまして、

それから、関係の三省庁の検討の問題でござい
ますが、平成八年度から、この問題に関係してい
る建設省河川局、水産庁、それから運輸省の三省
庁共同でプレジャーボート係留、保管対策につい
て検討を進めてきておりまして、昨年の十月に設
けられた調査委員会、これは民間の学者の方等も
入っていらつしやいます、この調査委員会にお
きまして検討をして、本年三月に、プレジャー

ボート係留・保管対策に関する提言が取りまとめ
られております。本提言を踏まえまして、国にお
きましては関係省庁間の連絡会議を設置すると
もに、全国の港湾管理者などに対し、本提言及び
プレジャーボート係留・保管対策の検討指針を参
考に送付させていただいたところでございませ
ん。それから第三点でございまして、先生の御指摘
のプレジャーボートの保管場所の確保の義務づけ
の問題でございまして、私も運輸省といたしま
して、将来的にはこの係留、保管能力の向上のた
めの取り組みとあわせて検討すべき問題と受けと
めております。現在の一般的な規制緩和の流れの
中で、義務づけの必要性について十分検討を要し
ます。また義務づけの場合に、それが実行でき
るように先ほどのボートパークを整備しておるわ
けでございまして、そういう受け入れの保管場所
の整備の状況も見きわめていくということが必要
ではないかというふうに考えてございまして、

ただ、いずれにいたしましても、この放置艇問
題、その地域によりまして大変深刻な問題になつ
ているということとは、運輸省あるいは関係省庁も
真剣に受けとめております。ただいま申し上げた
ような観点、規制のあり方あるいはその受け入れ
施設の整備の状況、これらを見ながら、先ほど七
つの都県のお話もございましたが、特に地方自治
体の要望等を踏まえて、あるいは地方自治体とよ
く相談をしながら、適切な施策を進めてまいりた
と

というふうに考えてございます。

○細川委員 大変丁寧な回答をいただきました。あ
りがとうございました。放置船舶といいますが、不法係留、これは早急
にひとつ強力な対策をとっていただいて解決をし
ていただきたい。その際に、やはり保管場所の義
務づけについても取り組んでいただきたいという
ふうに思っています。

そこで、この問題につきまして、今回回答をいた
だきましたけれども、私も実際に埼玉の方の河川
を見ましたら、自治体の方で、埼玉県の方で代執
行に基づいて不法係留のプレジャーボートを追
い出しますと、今度は直轄の国の方の管理の川にた
くさん来ているというふうな実態も見ましたし、
また河川敷にもたくさんプレジャーボートが置か
れているというふうな状況もございまして、これら
について、早く何とかしていただきたいと思いま
すが、建設省の河川局で、河川の不法係留につ
いて暫定係留施設を認める方向を打ち出している
ということをお聞きしておりますけれども、首都圏の河
川の暫定係留施設の整備の見通しがあるのかどう
か、また、将来的、恒久的な係留、あるいは保管施
設への移行というふうにも言っておりますけれども、
その展望はあるのかどうか、直轄河川の管理
とあわせて報告をいただきたいというふうに思
います。

時間がありませんからもう一つ質問をして、も
う一つ答えてもらいたいと思います。実は今、プ
レジャーボートに乗って酒を飲んで酔っぱらって
運転をしても、取り締まりがなされることはない、
法的な規制がないわけなんです。普通、自動車
で酒酔い運転をしますと、それだけでも行政罰
が来るわけなんですけれども、プレジャーボート
については一切そういうのはない。これらにつ
いて、私はぜひやらなければいけないと思うので
すけれども、法的な整備をどういうふうになされて
いこうとお考えになっているのか、これらにつ
いてひとつお答えをいただきたいというふうに思
います。

○阿部説明員 お答えいたします。

河川区域内のプレジャーボートなどの不法係留
船の問題でございまして、これにつきましては、
洪水の流下の障害であるとか河川管理施設の損
傷、あるいは騒音の発生等、さまざまな問題が生
じているところでございます。

こういった状況に対処するために、私どもとし
ても、従来から河川巡視の実施であるとか、不法
係留の禁止の看板の設置、あるいは河川監視員の
指示に基づきます監督処分等々も実施してきた
ところでございます。

また、平成七年度、九年度の二カ年度にわたり
まして河川法の改正を行ひまして、簡易代執行制
度ということで、簡便な手続で不法係留船を撤去
するような手続も整備してまいりましたところで
ございます。あわせて、河川内でも、できるところでは
マリナナの整備をしていくということから、河
川利用推進事業の実施というものも行ってきた
ところでございます。

さらに、本年の二月には、より計画的、段階的に
対策を講じるというふうなことから、計画的な不
法係留船対策の推進というこのために通達を出
したところでございます。この通達におきまして
は、不法係留船対策というのはやはり河川管理者
のみではなかなか実効性ある対策が困難だとい
うことから、まず河川管理者あるいは地方公共団体、
関係機関、こういったところから成る協議会を設
けて、適切な対策のための計画を策定するとい
うこと、それから、強制的な撤去を計画的に実
施していくべきだということ、今先生から御指
摘ございました暫定係留、河川管理上問題のない
場所については暫定的に係留を認めるような措置
も実施していくかということを考えておるわけ
でございます。

この暫定係留施設でございまして、河川管理上
の支障の度合いを見ながら認めるところは認めて
いくかということ考えておるわけでございま
す。そして、どうしても河川管理上ここだけは重
点的、優先的にやっていかなければいけない、撤
去しなければいけないところとは、緊急に撤
去していくということで、めり張りをつけた対策
を実施していきたいというふうに考えておるわけ
でございます。

今後とも、この対策のためには、港湾、漁港、河
川等々、かなり地域全体で問題に対処していかな
ければなかなか本当の解決はできないのだらうと
思われます。先ほど先生からも御指摘ございま
した、ある河川から撤去すると、それがまたよ
そに行くというふうなこともございまして、そうい
ったこともございまして、関係機関、公共団体等
とも連携しながら、効果のある対策の実施に努
めてまいりたいと思っております。

○土橋政府委員 お答えを申し上げます。
二点目にお尋ねの、プレジャーボートについて
の飲酒運転の禁止の問題でございまして、先生御
指摘のとおり、現在、プレジャーボートについて
の飲酒運転を直接的に規制している法規はござ
いません。

ただ、プレジャーボートの安全運航につきま
しては、例えば関係団体を通じての安全指導です
とか、海難防止講習会を通じての指導ですとか、こ
ういうことで事故防止に努めておるところでござ
います。飲酒運航に起因する事故防止につきま
しても、安全運航確保対策の一環として今後とも指
導に努めてまいりたいというふうに考えておる
ところでございます。

それで、今後でございましてけれども、飲酒運航
を法的に規制すべきかについては、まず安全指導
の徹底を図ることが重要であると考えております
けれども、今後のプレジャーボートの事故原因の
動向も見きわめた上で、どのような方策が適切で
あるか検討してまいりたいと思っております。

最後に、ちよつと蛇足になりますが、もし、そ
ういう行為によって、例えば運転者といいますが、
それが事故、海難を起こした場合の処分ござい
ますけれども、プレジャーボートの運転者が持
っておる免許の取り消し等につきましては、例えば
海難が発生した場合あるいは船舶職員が職務を行

うに当たり非行行為があつた場合には、海難審判法あるいは船舶職員法によりまして、その船舶職員の持つる免許の取り消しですとか停止の処分を行へるような制度が現在でもございます。

○細川委員 終わります。ありがとうございます。

○大野委員長 次に、福留泰蔵君。

○福留委員 平和、改革の福留泰蔵でございます。船舶職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に關しまして質疑をさせていただきます。私は、主に船舶職員法の関係で質疑をさせていただきます。

まず、締結国の資格証明書を受有する者の特例、第二十三条の二の関係でございますが、この関係で質疑をさせていただきます。

今回の改正によりまして、STCW条約の締結国が発給いたしました資格証明書を受有する者が運輸大臣の承認を受けて船舶職員になることができる制度が創設されることになるわけでございます。これは、国際競争がますます激しくなりまして国際競争環境のもとで、我が国の海上企業との国際競争力をつけるために、外国人船員を日本籍船において船舶職員として活用していくことへの道を開く、その改正だろうと思っております。平成九年の五月に海運造船合理化審議会海運対策部会が報告書を出されて、その中でも、日本国籍船、日本人船員の確保が今後とも国策として必要であるという趣旨の報告書が出されているわけでございます。

まずお尋ねいたしますけれども、運輸省として、現在の日本国籍船と日本人船員の現状をどのように認識しておられるのか、そしてさらに、今回の改正によりましてそれがどう変化していくと思われるのか、この点について、まずお尋ねいたします。

○岩村政府委員 お答えいたします。

最初に、外航分野の日本籍船と日本人船員の現状でございますが、これまで、日本籍船、それから

日本人船員とも減少傾向にございます。

その背景というのは、国際競争力の面から、人件費の安い外国人の船員が配乗ができる、さらには、我が国と比べ有利な税制を有する国に籍を置くいわゆる便宜置籍船という形がふえてきておるわけでございます。そういうことで、日本の海運企業の商船隊自体その全体の数が減っているわけではございませんが、日本籍船については減少の傾向にございます。数字で申しますと、昭和六十年には千二百八隻の日本籍船がございました。昨年の七月一日現在では、これが百八十二隻にまで大幅に減っておるわけでございます。また、日本人の船員の方でございますが、同じく昭和六十年には、三万三千人ですが、約三万人でございまして、それが平成八年には、約八千人、八千八百人というところで、これまた大幅に減っておるわけでございます。

お尋ねの第二点でございますが、今回の制度の改正によつて、日本人の船長、機関長二名配乗が実現することによつて今後どうなっていくののどうかということでございますが、今先生から御指摘があつたように、今回の改正というのは船員費のコスト差を縮めて国際競争力をつけるという点にあるわけでございます。これも数字で申し上げますと、従来、乗組員全員が東南アジア船員であつた場合の船舶の一年間の船員費のコストは約六十万ドルでございました。他方、日本人が配乗する船舶で一番合理化を進めて十一人という配乗の船があるわけでございますが、この船員のコストが約二百一十一万ドルでございまして、現在では約三・五倍の格差があるわけでございます。今回のこの制度が導入されますと、船長、機関長二名が日本人で、その他の船員二十一名を東南アジア船員といたしました場合、このコストが約百二万ドルになります。したがって、今回の改正によつて、その東南アジア船員が全部乗つておる船との船員のコスト差は約一・七倍にまで縮まるわけでございます。

まいりました。登録免許税、固定資産税等の船舶税制の減免措置もやっておりますが、こういったことと相まって日本籍船の国際競争力が確保され、日本籍船、さらには日本人船員の減少の歯どめにとつて大きな効果があるものというふうに期待をしております。

○福留委員 現状、大変日本籍船と日本人船員が少なくなつていっているという御説明がありました。それで、この改正が行われますと、コスト面での国際競争力がつく、よつて日本籍船と日本人船員の減少に歯どめがかかるというお話だったのだらうと思ひます。

便宜置籍船というお話がございました。これは確認の意味でお聞きしたいのですけれども、船会社という判断をしているように私は理解しておるわけでございますが、なぜ便宜置籍船にしているのかということの理由をお尋ねしたいのです。ただ、人件費だけなのかということをお尋ねしたいと思います。

○岩村政府委員 便宜置籍船を船会社が導入する理由は、まさに国際競争力を維持する、国際競争に勝つていくためにしておるわけでございます。今先生御指摘のとおり、一つは、人件費の安い外国人の船員を配乗することができるといふ点、それからもう一点は、便宜置籍をする国の制度が例えは税の面で有利な制度を持つておる、そういう国に籍を置いて、結果的に、税制上さらには船員の費用面でも、日本に籍を置き日本人の船員を配乗する場合より、より有利な競争力を持つていふことでございます。

○福留委員 よくわかりました。

つまり、人件費と税制面、この両面で、船会社は、便宜置籍船、国際競争力をつけるためにそういう形をとらざるを得ないという状況なわけですね。

私が一つ心配しますのは、さつきこの改正によつてどうなるのかということをお尋ねしたのは、今回は外国人船員を日本籍船に乗船する

ことができるようにしたわけでございますが、そういう意味でのコスト、人件費のコストという面では船会社にとっては大変いいことだらうと思ひますが、そこだけにとどまっていれば、船会社の方からすれば人件費だけ安いもので、しかし、税制面ではやはり有利な制度の国に籍を置いておこうという発想になつて、当初の目的であります日本国籍船、日本人船員を今後とも確保するということについては不十分じゃないかと思ひます。ですから、そういう意味で、当然審議会でも税制面でのことが要望されて、報告書で上げておられるようにございますが、この税制面での対応もやはり必要になつてくるのだらうと思ひます。

これは実は質問通告しておりませんので詳しいお答えができるかどうかわかりませんが、この面での対策についてお考えがあればお聞きしたいと思ひます。

○岩村政府委員 平成八年度から、国際船舶制度というところで、今御指摘のあつた税の面での特例を設けるべく、国際船舶ににつきましては、固定資産税の減免であるとか、登録免許税についても大幅な引き下げを図るという措置を講じてきておるところでございます。これで完全なかどうかというところについてはこれからいろいろ見直しをしていく必要がありまして、また、諸外国との比較もこれからも続けていく必要があるかというふうにも思つておるところでございます。

○福留委員 あえてこれ以上お尋ねしませんけれども、恐らく完全に、税制面という制度の上で、制度だけで申し上げると、日本に置いておいた方が、一番コストの面で、そういうさまざまな意味で、国際競争力がつくと言えない状況にあるかと思ひます。そうしますと、やはりどうしても、そういう面でも有利な国に籍を置いておこうというふうな判断していくのは当然のことだらうと思ひます。で、そういうところについては、今お答えありましたけれども、今後とも各国の制度をよく比較研究されて、船会社としての国際競争力をしっかりと

つけるように、また御検討をいただきたいと思ひます。

それで、二点目でありますけれども、今回、外国人船員が日本の船に乗れるようになるというふうなことでありますが、先ほど申し上げた海運造船合理化審議会の報告で、外航船の船長と機関長以外に限って導入するというような趣旨で報告書が出されていると思ひます。

先ほど実は御説明があったので、あえてもうお答えをお聞きしなくてもいいと思ひますが、つまり、今回外国人の船員を活用できるようにするけれども、まず、内航船は省くんだ、外航船のうちでも船長と機関長は除くんだという考えで、今回の改正があるというふうに理解しているわけでございます。そして、そういう答弁があつたわけでございます。そして、それをどのように担保するかと云ふことについては、運輸大臣の承認過程でそこを担保していく、つまり資格の承認とその船員の配置による限定という形で承認、この二つでそこを担保するということが先ほどの細川委員の質疑の中でも答弁があつたわけでございます。私、その答弁をお聞きしながら、次の質問をしてからまたこのことについて触れたいと思ひますけれども、まず、この基本方針を、外航船に限って、そして船長、機関長を除く部分に限って導入するということであります。

内航船の船員の状況等いろいろあると思ひます。内航船の船員については、今回の改正では外国人船員の活用は想定してないわけでございますが、内航船の船員の状況についても、国内の状況というのは大変いろいろ厳しい様子でございます。

まず、運輸省の方から具体的な状況をお聞きしたいと思ひます。内航船の船員の状況については、例えば今の人数とか平均年齢とか、求人、求職状況はどうなっているのか、そういう面で、現状について御報告をいただきたいと思ひます。

○土橋政府委員 内航船の船員の現状についてのお尋ねでございます。

現在、内航船員は約四万六千人ほどいます。六十年には六万人ほどいましたので、その当時に比べると約二三％ぐらい、この十二、三年の間に減つてきているというところが一つでございます。

それから、私ども一番問題にしている点でございますが、この内航船員の年齢構成を見ますと、四十五歳以上のいわゆる中高年齢層の船員が五四％を占めておるといふ、ワイングラス型の極めて若い年齢構成にあるという点が二点目でございます。

それから、最近の求人、求職状況でございますけれども、平成九年の平均で申し上げますと、有効求人倍率が〇・三二倍というふうになっておりまして、ちなみに、陸上職の同じ期間の有効求人倍率〇・七二でございますので、それに比べても大変に求職が厳しい状況ということが言えようかと思ひます。

以上です。

○福留委員 今、大変求人倍率が低くて求職が厳しいというお話がありましたけれども、一方で、若い人たちの船員離れという現象もあらうかと思ひます。

今御報告がありましたとおり、かなり年齢が高い方々が船員の方々の平均年齢構成だといふふうに伺つたわけでございます。そういう方々が今、実は余り自分の希望する職場がなくて大変厳しい状況にあるかといふふうなことだろうと思ひます。しかし、もう一方で、求人側としては若い人たちが欲しいんだけれども、それがなかなか確保できていないという側面があるだろうと思ひます。そういう意味で、今後の内航船も含めて、特に若い方々の船員の養成、育成といふのは大変重要になつていくのだらうと思つております。そういう問題意識を持っておりまして、またそれについては鋭意頑張つていられしやうということも、ある程度理解しているつもりでございますので、そこはきちんと今後ともやつていただきたいということをもまず申し上げておきたいと思ひます。

それで、実は先ほどの話に戻るのですけれども、

今回は基本的には国策として内航船への外国人船員というものは認めないという方針があるように読み取れるわけでございますが、その点についてはいかがお考えですか。

○土橋政府委員 先生御指摘のとおりでございます。昭和四十年代より、私も船員労働の分野での外国人労働の問題につきましては、実は政府全体の、労働省の方でつくられておる雇用対策基本計画というのがございます。それで単純労働者の分野には外国人労働者を導入しないという方針が継続されてまいつております。船員の分野につきましてもこの方針をずっと援用させていただいておりまして、外国人船員は船員の分野に入れない。ただ、この場合一つ条件がございます。この場合の外国人船員を使わないといふのは、日本船社が配乗する形で日本船に使う労働力としては外国人労働は使わないという方針を現在まで堅持してまいつております。

今後の問題につきましても、外国人労働の内航船の分野への導入につきましては、私も船員行政だけの問題ではございませんで、御案内のとおり政府全体の労働政策の問題あるいは他の分野への影響波及の問題、さらには内航独自の問題として、例えば現在の内航船員の雇用への影響の問題、船舶交通の安全への影響、いろいろな難しい課題があるのではないかと云ふに考えておる次第です。

○福留委員 今、運輸省の中だけの問題ではないという趣旨のお答えがあつたと思うのですが、そこで、せっかくですから大臣にお答えいただかないと思ひます。

これは、私、今回いろいろ勉強させていただいて、素朴な疑問なわけでございますが、外航船に限つては国際競争力をつけるために低コストの労働力を活用していくという方針になつた。そうすると、内航船には制限をしているというのか、そこは排除しているという立場ですが、これは労働力の確保、日本人船員の雇用の場を確保するといふ意味合いとか、安全上の問題とかさまざまあらう

と思ひます。今、例えば金融業界では金融ビッグバンと言われて、非常に経済がグローバルスタンダードという形で動いている状況の中でございまして、私たち日本国民の消費者という一つの立場からすると、今、国内流通の五〇％を日本の内航船舶が担っているという状況を見ますと、結果として我々消費者がその高コストの負担を強いられるといふふうな見方もできるわけでございます。

今回の規制緩和の流れで、運輸省としても需給調整規制はできるだけ撤廃しようといふ流れだといふふうに理解をしているわけでありまして、私は、それだけでやれといふことを申し上げているわけではなくて、運輸省として非常に大事な、日本人船員の雇用の場も確保しなければならぬといふことも十分承知しながら申し上げているつもりでございます。

私がここであえて大臣にお尋ねするのは、こういう時代の状況の流れの中で、このままで本当に日本人船員の置かれていく状況はいいかどうか。そして、日本の内航船の状況といふのはこのままで固定していいとお思ひなのか。それを変えらるゝとすれば、当然、単に運輸省の中だけの問題ではなくしてさまざまな調整が必要だろうと思ひます。先ほど実は単純労働者の分野に外国人を使わないといふ話がありましたが、果たして今対象となつてくるこの分野が単純労働者なのかなと思ひもあるわけでございます。そして、そういう思いを含めて、ぜひとも大臣から、今後の日本の行く末を含めて見解をお伺ひしたいと思ひます。

○藤井国務大臣 福留委員の今の御質問は、将来の日本の産業界全体にかかわる大変重要なポイントをつかれた質問だと思ひます。

今般の法改正におきましては、確かに外航に限定して、内航船には外国人の職員を採用しないことになつております。また一方で、やはり若年層離れといふことですから、そういう若い人たちの船員の育成といふのもやつていかなければなら

らない。そこに、内航に對しまして外国船員を入れることは、雇用の問題あるいは他の労働關係の影響等があつて非常に困難な問題であるといふに先ほど船員部長から御答弁をさせていただいたわけでありませう。

ただ、今の御質問を聞いています中で、高齢化、少子化、特に少子化ですね、これが一体日本の二十一世紀の産業全体、我が国の産業全体にどういふ影響をもたらすのかというのを、私は今から政治の課題としてとらまえていかなければならないものだらうと思ひます。

ですから、ある限度まではいわゆる国際競争力ということ、需給調整規制の廃止、これはまさに規制緩和ですね、規制をどんどんなくしていくこと、これもいろいろまだバランスを考えなければいけませんけれども、やはりグローバルスタンダード、日本でもある一定の国際ルールの上のつとへの競争力を、そのための環境づくりをやつていかなければならない、これが今回の法改正の一つのねらいであります。それはそれとして私はぜひ御理解いただきたいと思ひます。

ただ、将来にわたつてとなりますと、少子化という問題が、何も内航だけの問題ではございません、いわゆる製造業を含めた日本のあらゆる産業にどういふ影響を与えるのか。これは、我が国が資源小国であり、海外から資源を輸入し、それを加工して、付加価値をつけて輸出する、そういうことで今日までやつてこられましたけれども、今後はそれで、本當にこの少子化の時代の中でそれも可能なかどうか。

そういった全体の中から考えますと、今委員の御指摘の問題を私どもは十分注意を払つて――ですから、内航に認めるという意味ではございません。私は、そういう狭い範囲ではなくて、全産業、いわゆる我が国の二十一世紀のあるべき姿の中に夢を持たせなければいけない、活力も維持しなければいけない。しかしながら、この少子化という問題が急速に進んでまいりますと、一体これでどうなるのか、支えていけるのかどうか。こういう

た問題をぜひ我々は、与野党もございません、国民の一人として、また政治家の立場としてこれからお互いにこの点は十分留意して検討していかなければならぬ課題だと思つております。

○福留委員 今大臣から大変すばらしい答弁をいただきまして、私もまさしく同じ問題意識を持っているわけでございます。この法案改正がどうだこうだということはどうも申し上げませんし、これはさまざまな方々の調整なり、いろいろな御意見を伺いながらまとめたものであらうと思ひます。ですから、私はこれはもう過去のものだらうと思つております。

問題は、これからどうするかということだらうと思ひますし、そこについては、今大臣の方からもお話のありました少子化という問題もございませう。これからの日本の経済をどのように維持し、また活性化していくかという問題もあらうかと思ひます。それはやはり、我々を含めてみんな真剣に考えていかなければならない。この時代の流れというのをしっかりと見きわめながら考えていかなければならませんし、特に行政、運輸省としてもそれをある意味で先取りするような形でぜひとも行政運営を行つていただきたいと希望をする次第でございます。

時間が残り少なくなりましたので、あと一点だけ御質問をさせていただいて、質問を終わりたいと思ひます。

小型船舶操縦士の資格制度の問題でございます。

今回の改正では、小型船舶操縦士の分類が見直しというのか、新しく五級小型船舶操縦士の資格というものが導入されるわけでございます。これはこれとしておいて、私は、この小型船舶操縦士の資格制度の件で最後に一つだけお尋ね申し上げたいのは、身体障害者の方々の資格取得の状況がどうなのかということでございます。

本年行われました冬のバリリンピック等を見ても、身体障害者の方々に対する我々のイメージというものを払拭するような御活躍だったのだ

らうと思ひます。健常者ではできないような運動能力を非常に発揮されて、大変すばらしい結果を残された。我々は、健常者だけが何か特殊な能力を持つていて、身体障害者の方々は何かそれがないような感じで見てございませうが、その方々はまた、我々が持たない一つの能力を持つています。だなどというのを私は感じた次第でございます。

当然、こういうふうな小型船舶操縦士というものも、そういう意味ではハンディキャップがあるから、大変いろいろな難しい部分はあらうかと思ひますが、今後とも、身体障害者の方々がこういう資格を取りやすくなるようにぜひとも検討していただきたいと私は思つてゐるわけでございます。今、今の身体障害者の方々の資格の現状と今後のお考え方について、最後にお尋ねしたいと思ひます。

○土橋政府委員 身体障害者に対する小型船舶操縦士の免許の現状についてのお尋ねでございます。

私も、従来から、先生御指摘のとおり、身体障害者の積極的な社会活動あるいは余暇活動への参加を進めたいということを取り組んでおるところでございます。お尋ねの小型船舶操縦士の資格につきましても、昭和四十九年の船舶職員法の改正によりまして、もちろん船舶航行の安全を十分に確保することが前提ではございますが、一定の身体障害者の方についても、安全確保のための装置を設備することを条件に資格を与えておるところでございます。

四十九年の導入以後、資格を付与する基準を数度にわたつて改善してまいつております。例えて申し上げますと、現在では、片側の手なり足が義手、義足であつても資格が取れるというふうな状況にまでなつてまいつております。こういったこととで、現在では、身体障害者としての条件つきの海技免状を持つておられる方は三百六十四名に上つております。

今後とも、そういった身体障害者の方々の海洋レジャーの分野への積極的な参加を進めるために、

もちろん航行の安全の確保が大前提になります。が、積極的に取り組みたいということで、今回の職員法の改正にも、より弾力的な対応が可能になるように若干修正をさせていただいておるところでございます。

○福留委員 ありがとうございます。

今の答弁、積極的に取り組んでいただけたというところでございませうので、期待を申し上げたいと思ひます。

当然、こういう船舶の免許というのは車の免許とはその性質を異にすると思ひますが、車の免許の方が、身体障害者の方々の免許を取得できる範囲は広いと私は思つてゐるわけでございます。今後、安全ということも大事でございますけれども、それとつかり念頭に置きながら、できるだけ多くの身体障害者の方々がこの資格が取れるよう、御検討をよろしくお願い申し上げる次第でございます。

大変ありがとうございます。

○大野委員長 次に、鰐淵俊之君。

○鰐淵委員 午前中に引き続きまして御質問をいたします。よろしくお願ひいたします。

ただいま質疑を伺つておたつたのですが、全体の質疑に入る前にちよつとお聞きをしたいと思ひます。今の御答弁の中で、有効求人倍率が、平成九年で〇・三二、こういうお話がございました。

そこでお聞きしたいわけですが、海で働く人の年齢の構成を見ると、さつきワイングラスと言いましたね。そうすると、若い人がいないということとです。だからこれは、つまるところ、船に乗つて働きたいという人がいるのだけれども会社の方が種々の事情でとらないというのか、それとも、海の方の仕事につこうとする若い方がなかなかないのか、この辺はどうお考えなのでしょうか。

○土橋政府委員 先ほど私、内航船員の年齢構成について、極端なワイングラス型になつておるといふことを申し上げましたが、この要因には二つあるのではなからうかと思ひます。

現在、三十代あるいは四十代前半の層が薄く

なつておるという背景には、特に、オイルショック後の昭和五十年代でございまして、内航海運業界全体として、大変に厳しい経済情勢の中で、新規採用を急速に絞った時代がございまして。反面、それ以前の昭和四十年代は、御案内のとおり、団塊の世代ということで、高度成長の余波もございまして、大変な勢いで業界が若手の方々を雇つていかれた、その構造が現在でも続いておりますことが一面ございまして。

それから、二点目の理由といたしましては、先生御指摘のとおり、やはり最近の若者の中には、海に対する理解不足といえますが、海難の傾向が出てきているというのは否めないのではなからうかと思ひます。

ただ、将来に向かって、それでは悲観しなければならぬのかということにつきまして申し上げますと、例えば、商船大学、外航の幹部職員を養成する機関がございまして。商船大学の毎年の応募倍率を見てみますと、現在でも、ことしでも五倍近くございまして。あるいは、内航船員の養成機関でございまして海員学校というのが全国八カ所ございまして、この応募倍率を見ましても、二倍近くございまして。一般の職業高校などに比べてずっと高い応募倍率になっております。

そういう意味で、海にあらがれて、あるいは海を一生の仕事にしたいということとでそういった教育機関を選ぶ若者はまだ多いというふうには私は理解しております。

○鰐淵委員 ただいまの答弁を聞きまして少し安堵をしたわけでございしますが、本題に戻りたいと思ひます。

今度の法律の改正案、まさしく日本船舶あるいは日本人の船員を確保していかうということ、もう一つは、この改正では、船主のコスト削減、合理化、こういったことによつて、労働力の安さといふやうなことが、そんなことで外国人の同乗をどんどんとやしていくという考え方も一つあるうと思ひます。全体の傾向からいいますと、私、今お聞きしたところ、現状、一九九五年で五千六百人ぐら

いの外航二団体の所属の方がいるそうでございまして、二〇一〇年になりますと大体千九百人程度、その中で、例えば航海士とか機関士、通信士、こういう方々はある程度確保されるでしようけれども、船で働く部員は恐らくほとんどもなくなるのではないかと、こういう予測も言つておられるわけでございまして。

そうなりますと、先ほど私もお話ししましたが、やはり日本は海洋国家であり、確かに厳しい海の職場ではあるけれども、やはり海のロマンとかあつていくということも日本としては必要なことではないか、そういう意味での政策を進めていくことも政府としては必要なことだと私は考えるわけであります。

そこで、今回の法案につきまして、海運造船合理化審議会の報告を見ますと、いわば船長、機関長は日本人職員であることを原則とする、これは国際船舶ですが、その考え方があつたわけでございまして。今回はそれは堅持しておりますが、そういった審議会の報告と、外国人の船員をふやしていくという考え方と、整合性といひましようか、調和といひましようか、その辺はどういうふうにおとりになつたのでございましようか。お聞きしたいと思ひます。

○土橋政府委員 先ほどもちよつと言及いたしました、日本人の外航船員の数、先生御指摘のとおり、平成七年の数字だと思ひますが、外航二団体に所属する外航船員さんは五千六百十人までになつております。これを六十年で見ますと二万五千六百人ぐらいられて、これはひとえに、やはり日本船舶がその間急速に減つてきたという事情が背景にございまして。その背景にあるのは、日本船舶の国際競争力が失われてきたということがあらうかと思ひます。

今回の措置は、その一番かなめの日本船舶を何とか維持し、確保し、ふやしていきたい、そのためには国際競争力をつけなければならぬ、そのためには一番大きな要因となつております船員費、コ

ストの国際競争力を高めなければならぬというところで、職員につきましては、日本人は船長、機関長二名の体制、そのほかは外国人との混乗を進めるという政策を昨年の五月の海運審の報告でいただいたところでございまして。

なお、ヨーロッパ諸国につきましても、主要国は既にこういう政策を八〇年代後半あたりからとつておる国が多うございまして。

〔委員長退席、実川委員長代理着席〕

○鰐淵委員 今お話を伺いますと、やはり人件費というのは外国の方と大変格差がある。それと同時に、船舶がパナマ船籍というのが随分多いのです。これはやはり、今言つた税の問題とか、それからもう一つはグローバルスタンダードでいっている船のドック入りあるいは検査、あつてですね。あれが省令で、省令といひましようか、決まつておるわけですが、これはちよつと質問になつたので失礼だとは思ひますが、わかつた範囲で結構ですが、そういった船舶の規制ですね、検査するとか何するとか、これは、やはり相当パナマ等とは違つたものであつたか。その点ちよつと、知つておればお答えいただきたいと思ひます。

○岩村政府委員 安全の確保といひますが、船舶の検査等についての担当の局長がおりますが、私の承知する範囲で答え申し上げます。少なくとも、船舶の検査の期間であるとかその検査の内容については、国際航海に従事する船については国際条約で統一的に扱つておりますので、日本だけが特別に検査の回数が多いとかそういうことではないというふうに承知をしております。

ただ、これにつきましても、そういう負担の軽減、それから船舶の性能の向上等を考へて逐次見直しをしておるところでございまして、先般もそういう関係の規制緩和をしておるところでございまして。

○鰐淵委員 それでは、次に参ります。外国人船員に対しては、法律では資格の付与を

する、こういうことになつてゐるわけですね。そういうわけで、この船舶職員法の改正の範疇の中では、船長、機関長は日本人、そしてまた国際航海に限定するということをやつたつてゐるわけでございまして、国際船舶限定ということについては行政指導で行う、こういうことになつてゐるようであります。

これらの担保につきましても、いろいろ質疑もあつたところでございまして、どのように担保されるのであつたか。その辺、お伺ひしたいと思ひます。

○土橋政府委員 運輸大臣の承認を受けた外国人が船舶職員として乗組む船舶を国際船舶に限定するに当たりまして、それをどうやって担保するかという御質問でございまして。

今回創設することとしております承認制度につきましては、国際船舶の拡充策の一環として審議された海運審の報告書を契機として創設するものでございまして、承認を受けた外国人船員の船舶職員は、国際船舶についてのみ配乗されるべきものであるというふうに考へておるところでございまして、必要な方策を講じてまいるところでございまして、具体的な行政指導により国際船舶に限定することを考へております。

なお、この行政指導、遵守義務の境界は当然ございまして、ただ、本件につきましても、船社の代表者を含めた関係者間において長年にわたり協議を続けてまいりまして、明確な合意のもとに実施する制度だということで、その実効性は高いものというふうに考へておるところでございまして。

〔実川委員長代理退席、委員長着席〕

○鰐淵委員 そのような形で行政指導をされたといひましたが、なおその行政指導に従わない船会社が仮に出たとすれば、どんな対応をなさるのでしょうか。

○土橋政府委員 行政指導に従わない船会社に対する対応でございまして、先ほど申し上げましたとおり、外国人船員の配乗を国際船舶に限定するという行政指導につきましても、基本的に

は十分に守られるのではないかと、いうふうには私も考えておるところでございます。

ただ、どうしても先生御指摘のような違反といいますが、守らない船社が出てくる場合でございますが、実は、今後ともこの国際船舶制度の円滑な運営のために、関係者でフォローアップのための会合を継続的に開催することになっております。仮に行政指導に従わない船会社が出てきた場合には、このフォローアップの会合の場を通じて、国際船舶に限定する趣旨が守られるように所要の措置を講じてまいるつもりでございます。

○國洲委員 これも先ほどから質疑もあつたことでございますが、要するに、今回の改正については、できるだけ日本の船舶等においても国際競争力をつけて、何とか船会社の、荷主の負担とかそういうものを考えていこう、こういう趣旨があらうと思ひます。

その中に、どうしても日本人の配乗というのが限定されてくるということによって、今後海員の育成とか、職場が狭まていくということ、結局、商船学校に五倍からの競争率があるのかかわらず、商船学校を出てなかなか船会社に就職できないとか、最近漁船の方は、水産学部の遠洋あたりもなかなか船に乗れない、輸入水産物の方が多いわけで、遠洋もだめ、沖合も余りよくないということ、非常に乗る機会が薄くなつてくる。

そういう意味で、政府としては、やはり基本的には日本人の船員をしっかりと養成していく必要があるのではないかと、私はそういうふうに思ひます。ですが、それらについて、特に大臣といひましては、日本の船舶をいかにふやすか、あるいは確保するか、あるいはまた日本人の船員をいかに確保していくか、こういった総体的な考え方について、大臣の所見を伺ひたいと思ひます。

○藤井國務大臣 先ほど来御答弁申し上げておりますように、今般の法改正によりまして、国際競争力をつける、そしてコストダウンを図る、しかし一方で、外航に限つてでありますけれども、船長、機関長以外の場合に外国人の船員でよろしい、

こういう制度であります。

先ほど船員部長も御答弁をいたしましたけれども、今また委員の御指摘もありましたが、確かに、海にあこがれる、海にロマンを求める若者は、昔ほどではないかもしれませんが、決してその悲観的なものでないという現状は、そのとおりであります。しかし、やはり一方では、若年層、若い人たちのそういうあこがれ、夢、ロマンというものを現実化するためには、それを受け入れるだけの職場といひますか、雇用機会といひますか、与えなければならぬし、それがまた魅力的なものとなるように努力していかなければならない。これは労使一体となつてやらなければなりません。また、そのためには私も十分環境整備をしていかなければならないと思ひます。

いづれにいたしましても、予算の措置は当然のことでありまして、やはりこれからの日本人の船員の養成をするために、そしてそれが後世の世代にもつなげるような立派な船長なり機関長を育てるために、いろいろな場面での教育訓練であるとか、いろいろなスキーム、先ほど申し上げた制度といひものも充実させていかなければならないと思ひます。

しかし、これは言葉で言ひましても、なかなか難しい問題があります。それは、一つには、今の若い世代がどうのこうのと言つてもはありませんが、けれども、やはり安定した収入、それから安心して勤められるというようなことを考えますと、海上での職務といひのは非常に危険が伴ひますし、そういう問題について、私は、今の若い人たちは決してそれを恐れてゐると思ひませんけれども、このような多様化の時代になりますと、人間、ともすれば楽な方を求めがち傾向はあらうかと思ひます。

しかし、先ほど委員の御指摘のとおり、魅力ある、そして将来に向けての育成という御指摘に対しましては、我々はそういった若い人たちのニーズにもこたえるように、各般の制度並びにいろいろ

るな意味での支援措置、あるいは環境整備に努めてまいらなければならぬ、そのように考えております。

○國洲委員 今の大臣の見解は全く私も同感でございます。したがひまして、その大臣の考え方を受けて、運輸省では制度のフォローアップとか、制度の目的に添つた運営といひものが必要であらうと思ひますし、あわせて、後継者といひましようか、若手の船員の育成、こういったことも一つの大きなテーマであらうと思ひます。そんなところに予算措置といひものが私は必要ではないかと思ひます。

現在、そういった意味での予算措置なり、また今後考えられる方策なり、具体的に局長さんの方でおありでしょうか。

○土橋政府委員 船員の養成のための予算措置についてのお尋ねでございます。もちろん海員学校、航海訓練所等の教育機関の予算もございしますが、ここでは特に十年度から新しく始めることになつておる予算措置について紹介させていただきますと思ひます。

先ほどの、昨年五月の海運審の答申、報告を受けまして、若手船員の実践的な教育訓練スキームを、今年度からお認めいただいた予算によりまして立ち上げることになっております。船員教育機関の卒業生など外航海運において活躍する意欲のある若者を対象にいたしまして、実際の船舶に乗船させまして実践的な訓練をするというふうなスキームでございすけれども、このために、平成十年度予算措置として、国費でございすが八千六百万円を計上しておるところでございます。

○國洲委員 もう時間もなくなつてまいりましたので、あと一言お話をさせていただきます。四月十四日の海運造船合理化審議会海運対策部会におきまして、日本人船員の確保に関して、荷主産業の理解を求めるために全日本海員組合の本部の委員の方が、国際船舶制度は、日本人船員の空洞化を踏まえ、日本人船員を確保するための方

策と受けとめてゐる、一方、現状は、荷主産業の厳しいコスト削減要請のもとで、国民生活に直結している電力炭を運ぶ船舶においてもすべて外国人船員による運航体制が求められてゐる、既に外国人船員への依存が九〇％を超えてゐる現状を認識していただき、日本人船員が配乗できるよう、その他の荷主産業を含め、国際船舶制度の目的に添つた日本人船員の確保、育成につながる対応をお願いしたい、外国人船員の配乗については、国際船舶への限定をマルチップ方式をベースとした通達をもとに行政指導で措置されることになつており、規制緩和の流れの中にあつても通達、行政指導が徹底されるよう、国際船舶制度の目的に添つて断固として対処していただきたい等、課題を指摘するとともに関係者に理解を求めた、こういうふうなことがありました。

こういった組合の方々の切実な要求といひか要請といひものを受けて、最終的に、例えば法律の中に、日本人の船員、職員の確保、育成、これは先ほど大臣も言われたわけでありましたが、海上運送法の国際船舶に関する省令に、国際船舶機関長とは日本人船員とすることを明らかにすべきである、こういうふうなことに思つてゐるのですが、これらについてはいかがでしょうか。

○岩村政府委員 国際船舶の船長及び機関長について日本人であることの担保でございますが、先ほど来御答弁申し上げておりますように、外国資格受有者を承認する際に、就業範囲の指定を船長、機関長以外の職に限る、そういう形でやつていくということでございます。

ただ、今御指摘の、海上運送法の施行規則で措置できるのかという点でございますが、実はこの海上運送法の施行規則の中に国際船舶の定義がございます。その中で、現在、近代化船、二十条許可船等々例示がされておるわけでございますが、今回の承認制度導入に伴つてこの国際船舶の定義をどう見直すべきか、さらには、今御指摘のような点についてはその中で明記ができるかどうか、これについてはいろいろ法制上の問題とか、また税制

の特例措置との関係もございまして、そういったことを含めて今後慎重に検討をさせていただきますというふうな思っております。

○平賀委員 総体的に、午前中の質問、午後の質問を通じて、基本的には私も日本は海洋国家だと考えております。したがって、日本が主権的に海を十分に活用して日本の産業、日本人の生活を向上させる、こういう意味から改正については前向きに、どうかひとつ発展できますように、ぜひひとつ御指導いただきたいということをお願い申し上げます、質問を終わります。

○大野委員長 次に、平賀高成君。

○平賀委員 日本共産党の平賀高成です。

私は、船舶職員法改正案について、まず最初に質問をいたします。

この船舶職員法改正案では、STCW条約の締約国が発給した資格証明の受有者であつて運輸大臣の承認を受けた者は、海技士の免状を受けなくても日本籍船舶の船舶職員になることができるようになります。

この特別措置は外航船舶に適用されるもので、国際船舶だけでなく、国際航海に従事する船舶に外国人船員が日本の船舶職員として配乗できる、こういうものになるのではありませんか。

○土橋政府委員 お答え申し上げます。

承認を受けた外国人船員が、国際船舶のみならず一般の外航船舶、日本籍の外航船舶にも乗船できるようにするのはないかというお尋ねでございます。

今般、創設することとしている承認制度につきましては、国際船舶の拡充策の一環として審議されまして、海運造船合理化審議会の報告書を契機として創設するものでございます。承認を受けた外国人船員の船舶職員は国際船舶についてのみ配乗されるべきものであるというふうに考えておるところでございます。したがって、承認を受けた外国人船員の船舶職員としての配乗は国際船舶についてのみ行われるよう必要な方策を講じて

まいるつもりでございますけれども、具体的には、行政指導によりまして国際船舶に限定することを考えております。

○平賀委員 今の答弁で、具体的には行政指導で行うというお話でありました。そうしますと、国際船舶以外の外航船舶については行政指導で行うということなんですが、何回もこの質問は今までやりとりがありましたが、先ほどの他党への答弁についても、関係者がフォーアアップの会議を持ってそこでやるから効果はあるんだというふうなことも言われておりました。

ところが、違反をした場合、これは罰則規定も何もないわけですから、これで果たして歯どめになるのかということが私はあると思うんですね。指導の徹底というのは、罰則規定も何もない中で具体的には一体どうやっていくのかというのが非常に私は心配になるんですが、この点で運輸省の指導はどうされるのか、大臣に伺いたいと思っております。

○土橋政府委員 行政指導でございますので、確かに先生御指摘のとおり法的な制裁措置をもって実効を担保するということはかなわないわけでございます。

ただ、この国際船舶制度創設に当たりましては、過去三年以上にわたりまして、船社の代表者を含めた関係者間で議論を煮詰めてまいって、合意ができたところから導入しようとするものでございまして、したがって、この行政指導は十分に守られていくというふうに私も確信しております。実は、実は過去の経験でございますけれども、平成二年から、いわゆる海外貸し渡し方式によりまして日本籍船舶に外国人の船員を配乗する、部員としてでございますが、部員として配乗する制度をこれまで十年近くずっと続けてまいっております。これにつきましてもやはり行政指導ベースで行ってきただけでございますが、関係者を含めた会議、協議会等を設けることによりましてきちっと守られてきておる、こういう実績がベースにあつての今回の関係者の合意でございます。

ますので、私も、先ほど申し上げましたように、行政指導は十分に守られていくというふうな考えでおる次第でございます。

○平賀委員 では、もう少し伺います。

今回の法改正は、九六年の法改正の際に見送られた日本人船長、機関長の二人配乗制の導入について具体化するもので、これまで外国人船員は部員に限られていた国際船舶に、船長、機関長以外外国人船員の船舶職員を認めることにしたものです。法律では、外国人の船舶職員の就業範囲を指定するという規定でありまして、船長、機関長は認めないという規定はありません。船長、機関長は認めないという規定は、具体的には政令や省令で明確になるんでしょうか。

○土橋政府委員 今般の承認制度は、先生御指摘のとおり運輸大臣の承認行為により行われることになるわけですが、船舶職員法の二十三条の二第二項に基づき運輸大臣の指定というのがございます。これはどういふことかといふと、外国人の船員を承認するに当たりまして、その外国人が本来持つております資格に應じまして、その乗組むことができる船舶なり区域の範囲を指定した上で承認するということになっております。

そういうことで実行することになっておるわけでございますけれども、なぜそれでは政省令に、船長、機関長の指定は行わないのかを書けなかつたのかという御質問かと思いますが、実は、国に於いて船舶職員の資格体系が非常に多様に分かれておりました。そういうこともございまして、政省令で一律に、我が国の資格体系あるいは職務の体系に対応関係で規定するというのが非常に難しかったというふうなこともございまして、運輸大臣の裁量により具体的な就業範囲を指定するというやり方の方がずっと円滑にこの制度を実施できると判断した次第でございます。

この指定行為そのものは、繰り返すようになりますが、職員法の二十三条の二第二項に基づく法律行為として、船長、機関長以外の職あるいは国際航海に従事する船舶に限って行いまして、その内容を承認証にもつきりと記載するという内容にしておりますので、もし万が一、その承認を受けた者が大臣の指定した就業範囲を超えて船舶へ乗り組んだ場合には、法律違反ということで法的な制裁措置を講じることができ、こういう仕組みになっております。

○平賀委員 私は、今回の改正案は、船長や機関長二名に限るといふ点さえも法律的には担保されていない、そういうものだと思います。

この間、日本船舶に外国人船員を乗せる新マルシップなどの施策が行われてきましたが、一向に日本人船員の減少に歯止めをかけることができていないわけですね。外航海運では、コスト至上主義から日本籍船舶は百九十一隻まで減少して、日本商船隊のほとんどが便宜地籍船化されたような、そういう状況に今なっているわけですね。そのため、乗組員の構成は途上国船員との混乗が進んで、今や日本籍船舶まで混乗が及んでいるわけですね。

それで、船長、機関長の二名だけは日本人船舶職員で、ほかは外国人船員で運転できるようにするものでありまして、日本人船員を育成して、海運国である日本の海運業を守っていくことはできなくなる、こういうものだと私は思います。国際船舶制度のもとで、外航船社の新規採用者は、倍々ゲームではなくて半々ゲームで減少して、我が国の外航海運の存続が危ぶまれるものであるということを私は一つ指摘をしまして、次のプレジャーボートの不法係留の問題について質問をいたします。

首都圏の自治体を初めとして、港湾や河川など、プレジャーボートの不法係留が増加をして、その対策に非常に各自治体は苦慮しています。

全国的なプレジャーボートの不法係留の実態は、九六年の調査によれば、プレジャーボートの係留確認数二十万八千隻、公共水域に放置をされているのが十三万八千隻です。港湾で六万隻、河川四万六千隻、漁港が四万一千隻、放置されているのは、小型モーターボートが十一万二隻で大部

分を占めています。モーターボートの普及に、手ごろな係留施設の整備が追いつかないのが実態であります。運輸省もプレジャーボートスポット整備を行ってきましたが、今年度からボートパーク整備事業を行うなど、簡易な係留施設の整備を進めています。こうした対応でこの不法係留を解消できるのかどうか、まず伺いたいと思います。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

今、プレジャーボートの放置艇問題につきまして、先生、九六年、平成八年度の調査の数字を述べられまして、確かにそのような状態で、非常に放置艇の割合が多い。それで、関係の自治体、首都圏であるとか瀬戸内海であるとか、そういう自治体が困っているという、ある意味では社会問題になっているということは、私もとても十分認識しております。

ただいま御指摘のようなボートパーク整備事業というのを九年度に新設をし、また、これで、それぞれ、九年度におきまして七港、それから十年度におきましてさらに九港ということで整備をしていくわけでございますが、これによりまして、相当程度受け入れ能力がふえていく、この制度を続けていくことによってふえていく。それプラス既存のマリーナ等の十分な活用によって次第に受け入れ能力的にマッチしていくということで、私も、私どもとして、この事業を推進していきたいというふうに思っております。

○平賀委員 私もこの問題ではいろいろ資料もいただきまして、横浜のベイサイドマリーナというところの資料も見させていただきました。これは全面稼働で二千隻収容で、全国最大級の施設になっています。ことしの三月末で、施設収容数千四百八十九隻に対して、八百九十三隻が契約をしています。しかし、八メートル未満で年間利用料金が、資料によりまして四十二万円ですね。しかも、その保証金が六十万円、合わせますと、一年間で百二十万円になるわけです。ですから、施設の整備を進めまして、低料金で利用できる施設でな

ければ、不法係留の解消につながっていくか、私は思います。

全国的に見ますと、運輸省の資料で、係留や保管施設の収容能力は、公共の部分で二五・六％の収容余力があります。民間では二六・九％、全区域では二六・四％の収容余力があります。係留、保管施設の整備促進も大事であります。利用しやすい料金、施設の設置、周辺地域の防災や環境に配慮した係留、保管施設の管理運営の体制、あり方が必要になっていて、私は思います。

運輸省は、こうしたソフトの部分についてどのようにお考えになっているのか、伺いたいと思います。

○本政府委員 従前から公共マリーナ等の整備を進めてまいりました。起債事業等を中心とした資金調達でマリーナを整備するために、どうしても、それを保管料等の利用料で償還していく、こういう形になっておる関係で、従来のマリーナは、先生今御指摘になられましたように、高目の保管料を占める小型艇の、いわゆる公共マリーナへの保管がなかなか進まない実態なのかなというふうに私も考えます。

それで、最近では、先ほど御指摘がありましたボートパーク事業等を導入いたしまして、いわゆる小型艇が安い保管料で係留、保管できる、そういう事業を展開するようにいたしております。それが、既存の港の埋立地に挟まりました水路だとか運河だとか、そういった遊休水路を活用いたしまして、簡易な施設をつくって、そこに安い料金で保管するという、先ほど運輸局長も言いましたように、これを進めておりますので、今後は次第にそういった小型艇の保管も進むのかな、こういうふうに考えております。

一方、今御指摘になられましたように、やはり、一層の利用促進とか、利用者にとって利用勝手のいい、使い勝手のいい、そういう保管、係留場所の提供というために、私も、いろいろな検討を

進めてきております。三省庁でも合同の調査委員会をつくって、いろいろな検討をしてきておるわけですが、ことしの三月に一応の一つの方策といえますが、提言をまとめております。

具体的には、係留、保管施設が十分に利用されるためには、利用者ニーズに応じたサービスなど適切な利用料金の水準の施設を提供していく。さらに大事なことは、こういうマリーナといいますが、そういう場所の営業時間の問題があります。公的主体が運営しますと朝の九時から晩の五時までとかそういう問題もありまして、どうしても利用勝手が悪いという面もありますので、そういうものは民間のノウハウをできるだけ活用した管理運営をしていく。

それから、御指摘のありました漁業との調整だとか周辺環境との調和といったことも大変大事でございます。そのために、利用者の団体、海上保安の関係機関とか漁業者の方も含めまして多様な関係者の方の連携体制を確立して、いろいろな調整なり話し合いを進めていく場の設定とか、あをしいは個々の利用者の自己責任によって水域利用をしていただく。漁網等を傷められた場合には、やはりきちっとした補償をしていただく、そういった自己責任の確立あるいは御迷惑をかけないという、水域利用に当たってのマナーの遵守といったことも大変重要であります。

そういったことを利用者あるいは関係者が十分承知の上で対策を講じていくことも必要であろうということ、実を言いますと、平成九年度よりボートパークの管理運営のあり方に関する研究会を全国の港湾管理者とともに進めておりまして、そういった研究会の中で、今お話ししましたいろいろな対策なりルールなりについて広く普及させていくということで、今御指摘の問題について対応しているところでございます。

変ゆゆしき問題になっているのではないかなと思います。地域的なばらつきもありますけれども、大変なプレジャーボートの売れ行きと申ししましうが、数がふえていっている。

それで、今ボートパーク事業等々、また、今港湾局長が、三省庁間とのいろいろな連携あるいは自治体との連携、さまざまな形で研究会、自己責任の問題等々に触れましたけれども、しかし、私は、この問題はかなり厳しい目で見ていかないと、社会問題ばかりではなく、環境汚染あるいは災害時においてさらに被害を大きくするような要因にもなりかねないということで、この問題については、関係省庁等も含めて十分重点的に今後とも検討を進めていかなければならない、このように考えております。

○平賀委員 静岡県の浜名湖でも不法係留が大きな問題になっていて、県としても規制強化の方向に今動き始めています。静岡県では、プレジャーボートなどが一万二千四百六隻係留、保管されておりますが、そのうちの約八割の九千八百八十四隻が放置をされています。県のアンケート調査では、係留、保管に関する何らかの規制が必要という意見が八割を超えています。プレジャーボート利用者による違法駐車やごみの不法投棄、油の流出、船舶のエンジンの騒音など、地域住民の生活環境にも悪影響を及ぼしているわけです。そして、養殖施設や漁網等の破損など漁業活動への支障も生じているわけです。

こうした不法係留の対策も現状では不十分なままで、改正案は、小型船舶操縦士の資格に五級小型船舶操縦士を追加しようとしているわけですが、自治体での苦勞を考えると、本当にこういうやり方ではないのかというのを心配するのは私だけではないと思います。

各メーカーとも低価格のプレジャーボートの普及を図っております。販売の六〇％強が八メートル未満のボートになっています。運輸省などの調査でも、全国的にも不法係留のほとんどが小型モーターボートということであって、今度の規制

緩和でプレジャーボートが増加して、一層不法係留がふえることにもなると思はれるのですが、この点についてはどのように認識をされておりますか。

○土橋政府委員 今回、船舶職員法の改正によりまして新たに設けようとしている小型船舶操縦士の資格は五級の小型船舶操縦士というものでございまして、主に船の形としては水上バイクと言われるタイプの船を操縦するための資格になるかと思ひます。海岸から一海里までの海域を航行する乗り物ということになるかと思ひます。この水上バイクの場合は、御案内のとおり、通常はそういう係留施設等に係留いたしませんで、利用者が自宅から直接持ち運びするというふうな形のものが中心でございします。

そういう意味で、今回の措置と、それからその後には生じるであろうデメリットといいますが、そういうふうなものがどういふ関連があるのか、ちょっと私はいま一つ理解できない点はございしますけれども、ただ、小型の船舶一般につきまして、騒音公害の問題、事故の問題、あるいは放置艇の問題、いろいろあるというところは十分に私も承知しております。私も船舶職員の免許を与える立場から申し上げても、例えば免許の更新のときに講習を受講していただくことになっておりますが、そういったときにモラル面での強化を盛り込んで利用者に理解を訴えるとか、パンフレットをつくって騒音公害等への配慮を訴えるとか、そういう啓蒙活動を鋭意やっておりますのでございまして、今後とも強化してまいりたいと思っております。

○平賀委員 今、水上バイクは不法係留にはならないのだという趣旨の答弁がありましたけれども、しかし、水上バイクにつきましても、これは実際に自分の車に積んで運搬できるようなものではないかもしれませんが、実際には特別なトレーラーみたいなものをつくりまして、それで車で牽引するような運搬方法をやっているわけですよ。ですから、それにもやはり特別のお金がかかるわけでありま

すし、到底一人でやれるような代物ではないですよ。ですから、幾ら水上バイクがこれからふえるといひましても、不法係留の問題は余り影響がないのだというふうなことは、私は絶対ならないうというところを一つ指摘をしておきたいと思ひます。

それから、自動車は買う場合は車庫証明がなければ買つことができませんけれども、ボートの保管場所の証明がなくても船舶は買つことができるわけですね。平成九年の三月に出されました「放置艇解消のためのプレジャーボート保管のあり方」という最終報告の最後に、「残された課題」というところで、船舶の届け出制度を設けたり、ステッカー等の登録票を発行するなど、所有者が明確に把握できる新たな制度を創設するというふうなことが書かれていたのか、伺いたいと思ひます。

○土井政府委員 お答え申し上げます。

先生今御指摘になった三省庁合同の調査委員会におきまして提言をしておるわけでございします。この中で、所有者の明確化が必要である、あるいはそういう制度の創設が必要であるということ、がうたわれております。私も、この調査委員会、いろいろな学者の方とか民間の関係者なんかが入って御議論いただいたわけでございしますが、省庁側、行政側といたしましても、この提言につきまして、これからどういふ形で実現をしていくか鋭意検討をしておりますと思ひます。具体的に、ちよつと敷衍して申し上げますと、例えば一つ、届け出制度というふうなことをつくるとすれば、先ほどの二十万隻、あるいは販売の面から把握すると約三十万隻ぐらいあると思ひますが、これらについて全国一律にそういう義務づけをするのが適当であるのかどうか。これは地域によつて放置艇の深刻度が相当違うという実態もございします。例えば東京湾であるとか瀬戸内海であるとかが相当放置艇の割合が多いというふうなこともありまして、地域の差がある点について、全国一律に届け出制度を設けるのか、あるいはそ

の地域の差に着目したような別の制度を考えるのか、この辺のところも一つのポイントだろうというふうにも思ひます。

それからもう一つのポイントは、これは一つの規制をするわけでございします。その規制が現に実効的なものであるためには、やはり他方で保管場所、受け入れ場所も、その需給と申しますか、バランスしていなければいけない、それでこの例えは届け出制を設けた場合に一定の実効性がある、遵守されるということもございします。先ほど来申し上げております保管場所の整備の進捗状況、これらもポイントとして検討していかなければいけないということもございします。

先ほど大臣からも、非常にこの問題が重要な問題である、環境問題、社会問題的にも重要な問題であるという認識は運輸省全体としてあります。で、そういうような認識のもとに、今二つのポイントを申し上げたのですが、それらのポイントも含めて、十分検討し、関係省庁あるいは関係の自治体とも相談しながら対処をまいりたいというふうにも思ひます。

○平賀委員 今浜名湖には約一万隻の船舶があつて、漁船などを除きますと、小型の船舶は八千二百隻、民間のマリーナや自宅に保管されているものが二千七百隻、残りの五千五百隻は保管場所がなく、入り江や河川に不法係留されているわけ

です。それで、ヤマハ発動機やスズキ、日産自動車などのメーカーは、百万円台のレジャー用モーターボートを販売して、出荷数も伸びています。メーカーは、低価格でモーターボートが大衆化すればさらに市場が拡大する、こういうことでつくり続けているわけですね。メーカーは販売攻勢をかけるだけで、売るだけでいいということにはならないと私は思ひます。

このプレジャーボートの保管のあり方で、最終報告の中でもメーカー責任というのはいまだ議論をされた形跡はないのですが、この点について、運輸省として、放置艇解消の上でメーカーの責任を

どのように考えているのか、伺いたいと思ひます。○山本(孝)政府委員 まず初めに、プレジャーボートの廃船処理につきまして、だれがどういふ義務をいたしますか、責任を負っているかという法律のことを申し上げます。廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づきまして、一義的には所有者、それから地方自治体が処理を行うべきということにされております。

しかしながら、プレジャーボートは他の廃棄物と比較いたしましても回収が大変困難であるとか、その材料であるFRPは大変処理が容易ではない代物である、こういったような状況にございします。で、実態をいたしましては、舟艇の製造とか販売に当たっております事業者におきましては、こういった処理を行う事業者の情報を提供すると、みずからの流通ルートを活用いたしまして廃船処理が円滑に行えるように必要な協力を行う、こういった実態もございします。

しかしながら、これまで、FRPといえどもやがては大量に廃棄される時期が来るだろうというところは重々予測されておりましたことと、それから、このFRP船舶自体は考えようによつては一つの資源の塊のようなものではないかという認識もありましたので、このリサイクルについて私どもの方も指導いたしまして、これまで各方面でいろいろと検討を進めてまいっております。現在のところ、これの効率的な、これだという決め手になるような有効な方法は残念ながら見つかりません。

それともう一つは、このFRPの耐久年数が当初の予想より随分長くございまして、現時点ではリサイクルを事業あるいはシステムとして確立して安定して運営するといふか、そういう観点から見ましても、どうもそれに足りるような廃船がコストと申すところ、量的にそろつて出てこないというふうな状況もございまして、現状ではリサイクルのシステムというのはいまだ確立しておりません。問題が先送りされているというふうにも言えるかもしれません。

こういった状況については、私も、当然将来的には必ずFRP船はたくさん廃棄されてまいりますし、どんなに需要がふえていようとも、廃棄として上積みされますので、大きな問題という問題意識は十分持っております。これらを解決するシステムを確立するに当たりましては、やはりメーカーにおいてよりサイクルに於いて、私の役割を果たしていくべきだろう、そういう観点で私も取り組んでまいりましたので、先ほど平賀委員、時間もなくなりましたので、先ほどメーカーの放置艇解消の上での責任は法的にはないんだというふうなことも言われておりましたけれども、だとするのだしたら、きちっと法的にも責任を持たせるといことをやるべきだと思います。

特に、最後に、大臣に一言だけ、廃船処理のシステムよりサイクルシステム、この点の確立に係るメーカーの責任について今のままで本当にいいと思われているのか、それとも、この中で書かれておりますけれども、処理システムの確立についてメーカーも費用負担を含めた責任を負うべきだといふふうにお考えなのかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○藤井国務大臣 ただいま山本局長の方からお答えいたしました。現在のところ、これを法的に整備することについて具体的にまだそこまで確立されていないという答弁を申し上げましたが、同時に、今後ともこのFRP、いわゆる繊維強化プラスチック、この船舶がふえてまいりますと、当然リサイクルというシステムを確立しなければならぬ。今PL法とか製造者責任とかいろいろ法律上の制度も整備をされてきたところであり、まずけれども、私も十分その点を踏まえて、メーカー側の、先ほど山本局長がお答えいたしましたように、応分の負担と申しませうか役割というものは果たしていただかなければならない、今後、我々はこの点についてのリサイクルを含めたFRP船の廃船処理については、前向きに検討していかなければならない課題だ、そういう

ふうにご認識しております。
○平賀委員 以上で終わります。
○大野委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○大野委員長 これより討論に入ります。
討論の申し出がありますので、これを許します。寺前慶君。

○寺前委員 私は、日本共産党を代表しまして、船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する反対の討論を行います。
反対する第一の理由は、特例措置によって、我が国の海技免許を取得しなくても、外国人船員を我が国の船舶職員として認めるものであるからで

す。
今回行われる特例措置は、法的には我が国の海技免許を保有しなくとも、船長、機関長、外航海に区別なく適用されることになるものでありますが、この特例措置による船舶職員の範囲は、STCW条約批准国の海技免許取得者を条件としながら、運輸大臣の一方的な裁量にゆだねられていて、当面の適用対象を、我が国の外航海船舶の船長、機関長を除くそれ以外の船舶職員には対象を広げないとしております。しかし、このような措置は、あくまでも国際競争力の強化の大義名分に船員コスト削減を最優先する余りに、我が国の世界に冠たる海技制度に大穴をあけるだけでなく、実際に我が国の海技を継承し、実践している我が国の船舶職員の雇用をもないがしろにするものです。

反対する第二の理由は、我が国の大手船会社や荷主等による我が国船舶の便宜置籍船化に歯どめをかけない以上、我が国の船舶に日本人の船長、機関長二名制を導入しても、日本籍船舶の減少に歯どめのかかる保証とはならないからであります。さらに、我が国船舶のフラッグングアウトによる日本人船員の減少は、我が国の国民生活や経済活動の安定、海上輸送における安全性、海洋環境の保全等を脅かすこととなります。
反対する第三の理由は、首都圏を初め関係自治

体が小型船舶等の不法保留の増加に苦慮して、その抜本的な対策が緊急に求められている中で、海技試験の軽便化によって小型船舶を一層増加させることになるからであります。
おかげで、運輸省などで対策を検討しているものの、具体的な規制、対策が行われていないのが現状であります。特にプレジャーボート等の不法保留は、地方自治体で災害対策の上でも問題となっております。このような不法保留の抜本的な対策もなしに小型船舶に五級の資格を新たに設け、免許取得の規制緩和とだけ先行させることは反対であります。

以上、反対する理由を述べて、討論を終わります。
○大野委員長 これにて討論は終局いたしました。

○大野委員長 これより採決に入ります。
船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案について採決いたします。

（賛成者起立）
○大野委員長 起立多数。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。

○大野委員長 この際、本案に対し、衛藤晟一君外四名から、自由民主党、民主党、平和・改革、自由党及び社会民主党・市民連合の五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。
提出者より趣旨の説明を求めます。細川律夫君。

○細川委員 ただいま議題となりました船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対し、附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、民主党、平和・改革、自由党及び社会民主党・市民連合の五会派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。
まず、案文を朗読いたします。
船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

日本船舶と日本人船員の減少に歯止めをかけ国際海上輸送の活力を向上させるため、また、安全な海洋レクリエーションを振興させるために、政府は次の措置を早急に講ずべきである。

一 外航海運の基盤を強化し日本船舶の国際競争力を増強するため、関係者に一層の努力を求めるとともに、国際船舶制度を拡充するなどの有効な施策を講ずること。
二 日本人船員の減少を防止し、優秀な技術者を今後とも維持するために、労働条件・環境等の改善に一層の努力をすることともに、若年船員を養成するための有効な施策を講ずること。

三 プレジャーボート等小型船舶の保留・保管対策及び小型船舶に係る水上交通の安全対策について適切な措置を講ずること。
以上であります。
本附帯決議案は、ただいまの法案審査の過程におきまして、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめ、政府において特に留意して措置すべきところを明らかにしたものであります。
何とぞ委員各位の御賛成を賜りますようお願いを申し上げます。

以上です。（拍手）
○大野委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。採決いたします。
衛藤晟一君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

（賛成者起立）
○大野委員長 起立多数。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。
この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。藤井運輸大臣。
○藤井国務大臣 ただいま、船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律案につきまして、慎重な御審議の結果、御可決をいただきました。また、附帯決議につきましては、その趣旨を十

分尊重し、運輸省として十分な努力をしてまい
る所存であります。

どうもありがとうございました。

○大野委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員
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

○大野委員長 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〕

○大野委員長 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。

午後三時五十二分散会

平成十年六月三日印刷

平成十年六月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P