



○政府参考人(澤井英一君) 酸性雨の被害といったしましては、例えば湖沼、湖の酸性化によります。水中の生態系の破壊、あるいは土壤が酸性化することによります森林の枯れ死、さらに、建築に關係してまいりますけれども、大理石とか金属製の建造物が溶けるというようなことが被害として挙げられております。

特に欧州ではこうした酸性雨の被害が顕著であります。例えば北欧では多くの湖沼で魚がいなくなり、また欧州の広範囲で針葉樹の一種であるトウヒ、これはマツ科の植物でありますが、などに被害を与えたり、さらに歴史的な遺跡、建物、石像などに影響を与えています。こういった影響には船舶から放出される硫黄酸化物あるいは窒素酸化物の影響もあるとされ、これが今回の規制導入の契機の一つとなつたものであります。

我が国について見ますと、酸性雨の強さ、雨の酸度の強さ自身はpH4%台であります。この数値 자체、欧州と比べて若干酸度は弱いという程度で大きな差はないわけであります。一方で、専門家の分析によれば、我が国の特性から酸性雨の被害、今のところ顯著ではないというふうに言われております。特性と申しますと、我が国と欧州を比べた場合に、例えば酸性雨の影響を受けにくい火山性の土質、これは水中に溶けている酸性物質が土壤に入ったときにその酸度を吸着してしまうような、そういう成分が日本の土壤には欧州と比べて多いということのようであります。また、木の種類が大変多様であります。その中に酸に対する強い樹木も多いということから、現在までのところ、先ほど申しましたように、顯著に酸性雨の被害が出ているということにはなつております。

しかしながら、雨の酸性度がより強くなつたり、更に今後長期に酸性雨が降り続いくと、いうことがあれば、将来、酸性雨による影響が日本でも現れる可能性があるというふうに指摘がされております。

○田村公平君 私は一九九一年にシユバルツバル

ト、黒い森というのがドイツにありますけれども、そこで酸性雨による被害が甚大だということで、当時国會議員の秘書をしておりましたけれども、勝手に調べに行きました。それから、チエコとオーストリアとドイツの国境地帯のところにナショナルパークという、ドイツとしては珍しい、アメリカの制度を導入した、森林保全を兼ねて、なおかつ森林の持つ機能、そういう酸性雨等の公害に対する学習センターも併設されているリングライドという場所があるんですけれども、かなり前から総合的にヨーロッパでは取り組んできたというふうに私自身実感をしておりましたし、あるいは中国、このころになつて、春先になつてくると、黄砂といいますけれども、黄砂だけじゃなくて実は酸性雨もついでに、うちの、八六%森林面積を持つておる高知県にも外国からの影響がもう出ておりま

す。ですから、国土交通省として、もちろんこの船舶に対する規制は大変歓迎すべきものだと思いますけれども、環境省とも連絡を取りながら、やっぱり地球的な規模で、京都議定書、COP6ではありませんけれども、国として総合的な取組をしていただきたい。それは、例えばネバールのカトマンズやあるいはペトナムのハノイやホーチミンシティー、急速に発展途上国が近代化していく中で、非常に質の悪い燃料を使い、モータリゼーションが進化していくのはいいんですけども、そういうトータルで、我が国が持つておるの四日市の公害あるいは川崎の公害によるぜんそくとか、そういう今まで我が国が近代化を図つていく中で今つぶれたんですねけれども、あるいは伊勢のゴリキの造船場もそうです。新潟鉄工もそうです。随分土佐船で稼いで、その下取りをして、そして新船に替えさせて、金指の造船場なんかは土佐船でかくなつて、今つぶれたんですねけれども、いい面と悪い面があつて、公害対策というのは私は日本は大変な大きな技術を有していると思います。船舶のみにかかわらず、国土交通省だけではなくして、政府全体としてそういうことを取り組んでいたいと思います。そういう意味でのODAの活用もしていただきたいし、ハード、ソフトを含めた技術移転も是非この際お願いをしておきます。

次に、油濁損害賠償法の方に質問を移らせて

いただきますけれども、この法律の趣旨はもう十二分に承知しておりますので私の体験に基づいて言わせていただきますけれども、例えば日本国政府は渡航してはいけないという注意を喚起されおりまして、当時の話ですが、モロ民族解放戦線がいるミンダナオの海域でございますけれども、この前もちょっと質問させてもらいました。私は有り難いことにモロ民族解放戦線とは非常に仲がいいのですから人質になることはなかつたんですが、それは今の問題もありますので余り深く触れませんけれども、ミンダナオの方に行きますと、やはり海上交通が非常に重要であります。ところが、どの国とは、今ちょっと拳げましたけれども、その国だけではありませんけれども、大変日本のが我が國の近隣諸国に随分中古船として船の古い船が輸出されております。

というのは、私の高知県は遠洋漁業も盛んでありますけれども、商社が間に入つて、まだ使えたままの船で、そのまま遠洋のマグロ船、当時は二百二十四トン型といふのは五百トンクラスになつていますけれども、それを下取りをして、そして新船に替えさせて、金指の造船場なんかは土佐船でかくなつて、今つぶれたんですねけれども、あるいは伊勢のゴリキの造船場もそうです。新潟鉄工もそうです。随分土佐船で稼いで、その下取りした船が近隣諸国に行つて、言わば日本だけは商社介在し、造船場がもうかり、それで中古船は近隣諸国に輸出をしておる。これは建設重機もそうなんですよ。思わぬところでうちの田舎の何々組さんの重機がそのまま建設現場で使われたり、つまり日本だけはいい子になつて発展途上国にそういう形で売つておる。

こういう問題についても、国交省だけの問題ではないと思いますけれども、そういうことについての対策等はどういうふうにお考えになつておる

んですか。

○政府参考人(鷺頭誠君) ただいま先生御指摘されましたとおり、日本で古くなりました船が周辺諸国に売船されるという実態は確かにございます。随分ございまして、それでそういう船が、今おっしゃられたとおり、フィリピンなりインドネシアなりで動いているというのも事実でございます。

それで、基本的には、今IMOのSOLAS条約というその条約に基づいて、各締約国政府がどういう船であれ責任を持って船舶の安全性を確認して証明書を出すというやり方になっております。

そういう意味では、フィリピン政府あるいはインドネシア政府というものがその船について国際条約に基づいて安全性を証明する、こういう義務があるわけでございまして、そういう前提で売られているわけでございまして、それ自身を規制することは困難であるとは思いますが、先生おっしゃられた、そういう古い船が事故を起こすとか黒い煙を出しているということも事実でございますので、私どもとしましては、そういう船といふのはやっぱり国内だけにいるわけではなくて日本に来たりしますので、ポートステートコントロールという制度がござりますので、そこで東南アジアを含めて十八か国、東京MOUというものを作つてやつておりますが、そこに入つてくる船についてはそのポートステートコントロールをやつて安全性を確認をするということをしておりますし、それから、今国際海事機関という場で、フィリピンがそろそろ申しませんけれども、割と安易に安全性を確認しないで船舶証書を出しちゃう国があるので、そういう国については、適切な第三者者が入つて監査をして、その国の船舶検査制度がしっかりとしているかどうかということをチェックをする監査制度を作らうではないかといふ動きが国際機関の場でございます。そういう場で活用して海外で売却された船舶の安全性というものを確保していただきたいと、こう思つております。

○田村公平君 私、先般、国会のお許しをいただきましてベトナムの船の国際会議に行きましたけれども、その前にベトナム、ショットチャウ行つてゐるものですから、ベトナムという民族は非常に誇り高い民族でございまして、ベトナム戦争で世界最強の米軍をやつつけたと内心喝采を送りたい思いが私自身の中にあるのですから、若干質問通告にないことを言わさせていただきますけれども、その誇り高いベトナムの人たちが、ハイフォンの、私、造船場に行きました。そうすると、それから竜骨を木で押さえて、それで本船ができる上がったときにスライドして持つていく。ところが、おかで船造つてそれを横倒しにするんですよ、横滑りに。これは物すごく、日本が明治維新の直後にやつていたような船の造り方であります。そこに、実は廃船寸前の船が山ほど造船場に来ています。それを切り取つて、もうばらばらの鉄板なんです。それを、だから使えるところを切り取つてパツチワークみたいな形で造船やつております。

今、有償、無償を含めてベトナムには九百億円

を超えるODAのお金を使つていています。だれが悪

いとは言いませんが、某大使はある商社を使えと

か、大変暴言のことをしておりますが、その前

はインドネシアの経済担当の公使でありましたけ

れども、そのときから私、非常に不愉快な思いを

しておりますが、今回も非常に不愉快な思いをし

ておるわけですけれども、是非

歴史と伝統のある旧運輸省の、横浜国大の船舶工

学、技術屋さん、優秀な人一杯いますよ。そういう

う本当に地元の人に役に立つ造船技術等も、技術

移転、本当に安いお金でできるはずです。そんな

総合商社が間にひつて利権の山分けするような、

そういうことじやなくして、本当に役に立つ現場

の技術者含めて、そういうところにも目配りをし

ます。

○池口修次君 民主党・新緑風会の池口でござい

ます。

本日は二つの法案の審議ではあります、冒頭、

イラクの情勢、人質の問題がかなり大きな問題になつておりますので、それについて、冒頭でござ

りますが、御質問をさせていただきたいというふ

うに思つております。

現在、イラクで日本人が、三名の方が人質になつ

ておりますとして、日曜日辺り解放されるんではない

かという情報もありまして、安心をいたんはし

たんですけど、その後なかなか実現をしてな

いといふことで、大きな日本にとつても大きな

問題だというふうに思は思つております。

石原大臣は今回の入質事件の対策本部のメン

バーではないといふうにお聞きをしております

が、ただ、内閣の一員でもござりますので、一応

このイラクの人質事件に対する大臣としての所見

をまずお聞きをしたいといふうに思つております。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま池口委員が御

開陳されましたように、日曜日には釈放されるこ

ういう情報も飛び込んでまいりまして、ふと胸をな

で下ろすようなこともございましたが、現在は非

常に情報が錯綜しておりますので、極めて慎重な対

応をしていかなければならぬと、改めて戒めで

いるところでございます。

○田村公平君 私、先般、国会のお許しをいただきま

して、今後の取組併せてお伺いをさせていただい

て、質問を終わります。

○政府参考人(鷲頭誠君) ただいま先生おつしや

られたとおり、周辺、我が国の周辺の造船場に対

JICAの技術協力でそういう造船場に行つてそ

の技術移転をやつておりますし、先生のお話もございましたので、これからもそういうきめ細かな

協力をやつていただきたいと思つております。

○田村公平君 終わります。

ながら、この両法案の改正案の立法の趣旨を生か

して、今後の取組併せてお伺いをさせていただい

て、質問を終わります。

○政府参考人(鷲頭誠君) ただいま先生おつしや

られたとおり、周辺、我が国の周辺の造船場に対

JICAの技術協力でそういう造船場に行つてそ

の技術移転をやつておりますし、先生のお話もございましたので、これからもそういうきめ細かな

協力をやつていただきたいと思つております。

○田村公平君 終わります。

ながら、この両法案の改正案の立法の趣旨を生か

して、今後の取組併せてお伺いをさせていただい

て、質問を終わります。

○政府参考人(鷲頭誠君) ただいま先生おつしや

られたとおり、周辺、我が国の周辺の造船場に対

JICAの技術協力でそういう造船場に行つてそ

の技術移転をやつておりますし、先生のお話もございましたので、これからもそういうきめ細かな

協力をやつていただきたいと思つております。

○田村公平君 終わります。

ながら、この両法案の改正案の立法の趣旨を生か

して、今後の取組併せてお伺いをさせていただい

て、質問を終わります。

○田村公平君 私、先般、国会のお許しをいただきま

いうふうに推測はしますが、ただ、現時点で見ると、本当にあの発言が良かったのかどうか。場合によつては、あの発言で犯人の方は、日本でこういう発言をしておる、決してそんなつもりじゃなくて、我々は聖職者の説得に応じてやつたのに、日本ではあいつふうに言われておるということがもしもあつたとする、あの発言というのは適切かどうかということを言うと、私は余り適切ではなかつたというふうに思は思つております。

石原大臣はこの件について慎重な発言をされてるというふうに理解をしておるんですが、是非こういう、いろいろな発言が、それはマスコミが求められますのでどうしても発言をせざるを得ないというところは確かにあるというふうに思つております。私は個人的にはマスコミの方もただ質問すればいいということではないというふうに思いますが、是非、国土交通委員会の大臣であります石原大臣には是非、これから発言を求められたときにも、一番はやっぱり解放につなげるという意味戦略的な発言をしていただきたいと思いますが、この点について、もし石原大臣のお考えがありましたらお願ひしたいと思います。

○国務大臣(石原伸晃君) ただいま池口委員が意見の御開陳の中でお披露されましたように、私も今回の事件の解決に絡めてイラクの自衛隊の撤退ということを軽々に議論すべきではないと思っております。これは賛成、反対ございましたが、イラクで自衛隊が行つておる業務は給水、医療あるいは社会インフラの整備等々の復興支援事業でござります。そしてまた、委員がおつしやられましたように、この問題は全く私たちのこれまで経験したことのない形で事件が進行しておりますので、閣僚としての発言あるいは行動といふものは慎重に慎重を重ねるべきものであると考えております。

○池口修次君 ただ、やっぱり今のイラクの状態を考えますと、イラク特措法で言うところの本当に非戦闘地域がイラクにもあるという前提で出し

た状態、あのときにも民主党を始め野党は、そんなイラクが、非戦闘地域があるなんというのでは架空の話ではあるという主張をさせていただきまして、ますます今の状態からすると非戦闘地域でない。だから、私はあいつ事件が起きたんだし、一部、官房長官は、いや、テロはどこだつてあるんだということ、日本でもあるし、それはイラクでもあるんだというような発言もというふうにも受け取りましたけれども、ちょっとそれは私は違うんではないかなというふうに思つております。私は違うんではないかなというふうに思つておりますので、できる限りのイラクでもあるんだというふうに思つております。そして、やっぱりイラクの状態が非戦闘地域の議論をしたときの状態とは相当違つておるということを含めて、じゃ日本としてどうするのか。

私は、これは日本だけで判断できる問題ではないと思います。やっぱり一部、スペインがこれからどう対応を取るのかという話もありますし、やっぱり日本がいろんな国いろいろ議論を重ねてこれから、本当に今の状態を続けるということが妥当であるのかどうか。我々は、法律の概念からかなり懸け離れてるので、やっぱりそういう議論をする時期が来てるんじゃないかなといふふうに思つておりますが、私は、この人質事件とはちょっと別にしても、本当に議論をする時期になつて、もう既にかなりの緊急配備等々の警戒態勢は各社とも、鉄道を利用されますと目に付く程度行われていることは思いますけれども、陸海空の交通事業者、施設管理者に対して、今は鉄道の話を例に出させていただいたわけですから、改めて、テロ対策の再点検及び徹底を指示させていただいたことを、同じ内容ではございませんけれども改めてお話をさせていただいたところでもございま

す。

○池口修次君 具体的な報告はありますか。

○政府参考人(矢部哲君) 今の大臣の御答弁に対し、ちょっとと一点だけ補足させていただきますと、今交通関係のテロ対策については大臣の御答弁のとおりでございますけれども、やはりこのテロ対策につきましては、人と物が出入りするいわゆる国境に相当する空港、港湾における対策というのが極めて重要でございまして、この点につきましては、内閣官房を中心に関係省庁の連携を推進しながら、現在、各國際空港や港湾に、空港、港湾の危機管理官あるいは空港、港湾の保安委員会という、関係機関、関係民間企業も含めまして連携体制を強化するための委員会というものを設置いたしまして、水際対策の強化を推進しているところでございます。

○池口修次君 かなりやつていただいているといふふうに思つますが、ただ、やっぱり鉄道といふふうに思つますが、ただ、やっぱり鉄道といふふうに思つても、やっぱりすべての鉄道若しくは新幹線を全部チェックするというのは、私は、できないとは言えないわけですけれども、相当なりの人を投入しないと万全の体制はできないと

いうふうに思つております。

そういう意味で、やっぱりそれは限られた部門だけではなくて、やっぱり国民一人一人がこういう問題に対してどういう対応をするのかということが私は重要だというふうに思つております。

一度区切らせていただいて、皆さん方が行つてゐる警戒等々の御報告を是非戻してください。そして、それをまたこちらで見て、テロ対策の専門家等々ともお話をさせていただいて、欠けていたが、ますます今の状態からすると非戦闘地域でない。だから、私はあいつ事件が起きたんだ

アメリカにおいてはこの危機管理のレベルを国民に国家安全保障警報システムということで警鐘をするシステムができてるわけですねけれども、日本においてはなかなか同種のものがあるというふうに私は認識をしていないわけで、これは衆議院でも一部そういう議論がされていたというふうに聞いていますが、余り警報を出すと心配をするというのもあるんでしようけれども、やっぱりこういう問題はある程度やつても、人命にかかわるものですから、やっぱり国民の協力を得るようなシステムが必要ではないかというふうに思つておりますが、この点について何か御所見がありましたらお願ひします。

○政府参考人(矢部哲君) 先日御審議をいただき

ました国際船舶、国際港湾につきましてのテロ対策法におきまして、警戒レベル、一応その国交大臣が指定する三段階のレベルに応じて船舶と港湾は保安対策措置を講ずるということになつております。

その際、議論のときにも何人かの先生方から御質問がございまして、日本としても、アメリカの五段階の警戒レベルというシステムがございますけれども、そういうものについて日本としても導入すべきではないかという御指摘がございました。内閣官房の方からも答弁がなされたところでございますけれども、いずれにしましても、そういう事態の認識について、国として三段階なのか五段階なのかと、いろいろ議論はござりますけれども、何らかの、港湾、船舶に限らない全体についての事態認識については内閣官房の方において今後検討されていくものと認識しております。

○池口修次君 この点については、この後、今日ですかね、今日が明日、衆議院で議論をされます有事法制に入る議論かもしれないけれども、やっぱ世界一安全な国と言われた時代とは相当思つております。是非、万全な体制ができるような議論をお願いをしたいというふうに思つております。

うに思つております。

まず一点は、海洋汚染及び海上災害防止法についてでございます。

今回の法律の、国内法ですけれども、MARP

OJ条約に基づいた国内法の整備だというふうに思つておりますが、ただ、今回の内容は大気汚染、船舶からの大気汚染を主体にした法整備ということで、正直申しまして、私の頭の中ですと、船舶の海洋汚染はダイレクトに結び付くんすけれども、船舶からの大気汚染というのが少し、どういう関係になつているのかというのがまだ整理が実はされておりません。

必要な法律だということまで言つつもりはな

いんです、是非ここのところを今日の審議の中

で整理をできたらなというふうに思つておりますので、まず、今回の国内法を立法する目的は何かという点からお聞きをしたいというふうに思つております。

○政府参考人(澤井英一君) 海洋汚染防止法、從

来は御指摘のように船舶から、船舶などから油と

かごみとかを投棄することについていろいろとコ

ントロールをしてきたと、いうことでございます

が、今回、船舶からの排気ガスを規制すると。こ

れにつきましては、従来の大気汚染の中で船舶起

因のガスが直接生活環境に影響するということが

陸上の発生源に比べると小さい、要するに発生源

としても遠いですから、ということから、諸外国

を含めて余り規制はされていませんでした。

ところが、一九八〇年代の終わりぐらいから北

欧を中心酸性雨という格好で議論が始ましまし

て、窒素酸化物、硫黄酸化物、それからオゾン層

破壊物質等々について包括的に規制をしようとい

う条約が九〇年代の後半に採択されて、来年の早

い時期に発効するという段階まで來っているとい

ることでございます。

我が国の状況を見ましても、自動車とか陸上施

設からの排気ガス対策が進む中で、この船舶から

の排ガスというのは残された未規制の分野でござ

うに思つております。

法案の質問に移らさせていただきたいというふうに思つております。

まず一点は、海洋汚染及び海上災害防止法につ

いてでございます。

今回の法律の、国内法ですけれども、MARP

OJ条約に基づいた国内法の整備だというふうに思つておりますが、ただ、今回の内容は大気汚染、船舶からの大気汚染を主体にした法整備ということで、正直申しまして、私の頭の中ですと、船舶の海洋汚染はダイレクトに結び付くんすけれども、船舶からの大気汚染というのが少し、どういう関係になつているのかというのがまだ整理が実はされておりません。

必要な法律だということまで言つつもりはな

いんです、是非ここのところを今日の審議の中

で整理をできたらなというふうに思つておりますので、まず、今回の国内法を立法する目的は何かという点からお聞きをしたいというふうに思つております。

○政府参考人(澤井英一君) これは排気ガス一般

について言えることでもありますけれども、船舶

からの排気ガスのうち、排出ガスのうち、呼吸器

に影響をするものとして窒素酸化物あるいは硫黄

酸化物がございます。また、この中で、窒素酸化物につきましては光化学スモッグの原因物質でも

ありますて、これまで呼吸器に影響をいたします。

加えて、こうした物質が国際的、国境を越えて移

動するということを含めて、地球環境問題の一つ

としての酸性雨の原因になるということがます一

般的に申し上げられると思います。

こうした船舶からの排気ガスが実際に我が国の

環境にどういう影響を与えてるかということにつきましては、必ずしも定量的に、継続的にモニ

タリングしてこのぐらいの度合いだということを明確に申し上げることはなかなか難しいんでござ

りますが、一定の試算をしますと、最も影響が大きいという場所と条件で計算して、当該地域の環

境基準として許容される最大値の一割程度という

ような試算も出ておりますし、また一方で、酸性

雨について、国内の発生源からの寄与分あるいは

外國から来た分の寄与分、これはどうかというこ

とも継続的な調査結果ありません。

以上のようなことを踏まえまして、今般、今、

国際的にそういうことを行つて行つて

いこうというのがこの目的でございます。

○池口修次君 確かに、今のお話の中でも、ノル

ウエーで酸性雨の被害があつて、これは船舶の影

響が大きいんじゃないか、確定しているのかどう

かというのはちょっと分かりませんけれども、そ

ういうお話をありましたけれども、それ以外に船

舶からの排気ガスの、いや、こういう害がある

んだというところを、特に日本という立場である

のかないのかという、についてお聞きをしたいと

いうふうに思います。

○政府参考人(澤井英一君) これは排気ガス一般

について言えることでもありますけれども、船舶

からの排気ガスのうち、排出ガスのうち、呼吸器

に影響をするものとして窒素酸化物あるいは硫黄

酸化物がございます。また、この中で、窒素酸化物

につきましては光化学スモッグの原因物質でも

ありますて、これまで呼吸器に影響をいたします。

加えて、こうした物質が国際的、国境を越えて移

動するということを含めて、地球環境問題の一つ

としての酸性雨の原因になるということがます一

般的に申し上げられると思います。

○池口修次君 何となく分かったとかいうか、確

かに産業界から出るのは、これは場所が決まつ

ていますし、自動車なんかでも、日本の国内の中

という地域が、密集したところで起こる話ですか

ら非常に分かりやすいんですけど、何となく私がよ

く理解できないのは、船の場合かなり広いとこ

ろで、そんなに密集をしてないところから出る

ものが本当にどういう影響があるのかなというと

ころが少し理解を、私自身はちょっと理解を実は

不足以しております。

フロンとかオゾン層の破壊は、量として大気圈

のオゾン層に影響しますから、それはどこで出で

た排気ガスというはどういう影響をするのかと

いうのは、私自身はちょっと理解が実は不足をし

ておりますのでこういう質問をさせていただい

いるのですが、何か補足でありますか。

○政府参考人(澤井英一君) 船舶は当然国際的に

移動しますので、日本の生活環境だけの影響で判断することもできないと思います。そういう意味で、国際的な条約の枠組みで用意ドンでこういふ規制をしよう。その一環として私どもも、逆に船舶からの排ガスが一切影響していないということも言えません、一定の寄与はしておりますので、そいつた意味でこの条約を批准し、それに対応する国内法をきちんと整備しようという考え方でございます。

○池口修次君 私も国際的な問題というのをやっぱり考えるべきだというふうに思つております。ただ、その観点で少し質問をいたしますと、MARPOL条約の附属書VIですか、これは九七年に議定書ができたと。その後それぞの国がこれを批准をして、今は十二か国ですかね。十五か国になれば発効するということで、日本もこれを批准の審議もこれからか知りませんけれども、待つてはいるということですが、ただ、今は二〇〇四年ですから、七年間掛かっているわけですよね。本当に七年間掛けないと国内法の整備ができなかつたかというと、私は必ずしもそうではないんじやないかななどということにも思いますし、若干ここ辺のところもこの法律との関係で少し疑念を持つているところですけれども。

なぜ七年間掛かつたかということと、このMARPOL条約の附属書VIについて、認識、国内が中心の問題なのか、国際的なノルウェーの酸性雨でこの附属書VIが作られたのは事実だらうというふうに思いますので、ここがやっぱり中心なんだと、目的は、というところをやっぱり明確してもらつた方がやつぱりこの法律について正しい理解が得られるということと、これを聞きますと、なかなか、確かにノルウェーだとかは批准しているが、ほかの例えばアメリカだとか、よく名前が出るところは余り批准をしていないといふに思いますが、こちの背景が何なのかというのをちょっとお聞きしたいというふうに思います。

○政府参考人(澤井英一君) 初めに発効条件につ

いて現状を申し上げますと、御指摘のように十五か国以上で民間の船舶の、船腹量の五割以上といふことで、船腹量についてはもう満たしております。ですが、国が最新段階で十四まで増えております。この十五を超えてから十二ヶ月で発効するという意味で、法案提出段階から申し上げております来年の早い時期の発効という状況は変わっておりません。

国際的な問題を重視するか国内的な問題を重視するかということを含めて、どのようなこの条約について我々がまずスタンスに立つておるかということを申し上げますと、議論の発端は北欧からの酸性雨を契機とする提案でございます。これに対応して、私ども海洋国家として、また御指摘のような公害対策の先進国として積極的に取り組むべきだという思いで最初から取り組んでまいりました。特に自動車とか陸上施設の大気汚染規制が進む中で、船舶は未規制だということと、それから世界有数の海運、造船国である、そいつた観点から国際的に技術力あるいは知見を提供できる、またそういうことが役割だという思いでございます。

具体的の影響についていえば、酸性雨について申しますと、先ほど言いましたように欧洲ほど顕著ではないけれども、このまま続いたときにいろんな被害が顕在化するおそれはあるということと、それから一般的な生活環境につきましても自動車あるいは陸上のNO<sub>x</sub>などについては世界でも有数のレベルの規制がされております。

そういうことが一方でありながら、先ほど言いましたように未規制だという、未規制の大きな分野で、これは発生ベースでいえばEZの海域まで含めれば、陸上と合わせるとNO<sub>x</sub>の三割が船上から出でております。これはどこまで拡散するかとすけれども、日本国の中ではいえば三割發生しているということも一方で事実でございます。

十四まで批准国が進んでまいりましたけれど

も、米国につきましても、既に上院にそういった批准に向けた案が提出されているということを聞いておりますので、今後の動向は注視してまいりたいと考えております。我が国については、是非今国会で批准をいただき、また国内法について議決をいただき、来年の発効に向けて体制を整えたいということでございます。

○池口修次君 私は、日本の被害というのは余り明確でないとしても、やっぱり国際的なこれらの条約に、特に周りを海に囲まれた日本が積極的な対応をするということについては必要だというふうに思っておりますので、今いろいろ疑問を、疑問点を申し上げましたけれども、ある意味正しく理解するための疑問ということで、必要ないということではないということだけ申し述べておきたいと、いうふうに思つております。

一点目に、二番目の法律であります油濁損害賠償法についてお聞きをしたいということで、必要ないふうに思つております。特に、油濁損害の保障契約にかかる点を何点かお聞きをしたい、というふうに思つております。

今回の法律で言うと、保障契約という表現になつておりますが、保障契約には必ずしもなつてないわけで、保険よりももう少し広い概念かなと、保障契約というのが、を含んでいるのかななどいうふうに思つんですが、この保障契約という表現にしたこの意味合いをまずお聞きをしたいというふうに思つております。

○政府参考人(鷲頭誠君) 御説明申し上げます。

この法案におきましては、我が国に入港する総トン数百トン以上の外航船を対象にいたしまして、一つには燃料油の油濁損害の賠償、それから二つ目は船舶の撤去費用といった費用の両方を併せて、かつ適切な額の保険金が支払われる保険への加入というのが義務付けることにしております。

それで、まずその保険という意味では先生おっしゃられたとおり保険でございますが、もう一つ

証とすることでございますが、と言つて賠償の履行を担保するための契約というのも認めておりまして、こういう意味では、例えば荷主が保険金払うべき額、それに見合う補償金というものを用意して事故が発生した場合に被害者に対して支払う契約を結ぶといったようなことをこの法律で認めているところでございます。

○池口修次君 そうしますと、必ずしも日本に入ってくる船が、P-I保険というのかどうか、それしかないのかどうかちょっと分かりませんけれども、P-I保険に入つていなくても、例えば荷主がもし何かあればこれは補償をしますよという中身があれば大丈夫であるということなのかなと、その後の質問にもちょっと関係するんですが、例えば港を管理しておる自治体なんかが、やっぱり余り制限をしちゃうと、一方で座礁の問題はあるんですが、それ以上に経済効果が停滯をする心配があるというようなことを想定したときには、場合によつては自治体なんかがそれを補償するということも可能なかどうかという点をちょっとお聞きしたいと思います。

○政府参考人(鷲頭誠君) 先生おっしゃられたとおり、今、保険に入らずに保障契約、例えば為替レートでいろいろ変わるんですが、百トンの船の場合には約一億七百万ほどの金額が保険対象になつておりますが、それを保険に入らずに荷主がその部分を積むと、それでその補償をするということであれば、それで我が国には入つてこれるような制度になつております。

それから、港によって、私どもは、実はこれを法制化するに当たつて港湾管理者、自治体でございまます、その港湾管理者とずっと話をしてまいりました。そういう中で、おっしゃるとおり、ある意味じや一律背反のところがありまして、港湾の繁栄と、それから事故による被害というのがございまして、その辺は港湾管理者の方も了解をしました上でこういう制度でいいということになつてござります。

それで、例えは今ある大規模な港湾に関して申

しますと、現在も保険加入率というのは相当高くなっています。全体の中、やっぱり大規模な港湾というのは保険の加入率、保険に入っている船が大変率としては高いということでございまして、そういう意味では余り影響はない。それから、事故後の処理で、むしろ事故が起つてその後の処理で問題が発生するということになりますと、荷主も迷惑をするし港湾管理者も迷惑をするということで、一般的には荷主としても保険に入っている船を今後は使うようになるというふうに考えておりまして、保険義務付けによりまして我が国の物流とか経済に大きな影響を及ぼすような事態にはならないというふうに考えております。

ちょっとこれは先行事例と申しますか、条例で同様の規制を導入しております茨城県、これは平成十五年の四月一日からやつておりますし、新潟県、これは十五年の七月二十三日から条例を、港湾管理条例を作つておりますが、そういう保険を義務付けた条例の港でも外国船舶の入港回数といふのは減つていよいよ実態があると聞いております。

○池口修次君 次に、今回の法改正で入港がどういうふうに変わることで、保険に加入をしていない、若しくは荷主が補償しない船は日本に入港できないという法律になるわけですけれども、一番の関心はやっぱり北朝鮮の船がどうなるのかと、この法改正によってどういう状況になるのかといふところが、やっぱり国民の中で言うと一番の関心事項だというふうに思いますので、今の北朝鮮の加入状況なり、これから北朝鮮の船が日本に来るため保険に加入をするというケースを取り入れたときに、本当に確かな保険という確認をどうするのかということなり、来れないといふことになると、それぞれの港にどういう影響が出るのかといふ点について確認をさせていただきたいというふうに思います。

○政府参考人(鷲頭誠君) 平成十四年の一年間に、國土交通省で調査しました、我が国の港に入港した

た外国船舶について保険加入の有無を調査いたしました、そのデータによりますと北朝鮮は二・八%という大変低い保険の加入率でございます。そういう意味では、一般的に申し上げますと、北朝鮮の船にとつてはこの規制によつて影響を受けるだらうということは想定をされます。

それで、先ほど先生に申し上げましたとおり、第三者の損害に対する補償するP-I保険というものがこれに対する保険としてあるわけでございまして、船によりあるいはトン数により保険料といふのは変わりますので一概には申し上げられませんけれども、現行のタンカーにつきましてはもう既に保険が義務付けられておりますので、タンカーには保険が掛かっています。その例で見ますと、百トンぐらいの漁船だとするとP-I保険で年間四十万円の保険料でございますし、千トンぐらいの船舶で年間百万円ぐらいの船舶だと、こういうことになつております。

ここから先でござりますが、新たに保険に加入する船舶の数というのは、私どももちらつと予想するというのは大変困難だとは思つておりますが、どの程度の保険料であれば負担が可能かといふことを正に船主側が経営判断として行いますので、例えば四十万円なら入つてこようとか百万だと高いからやめようとか、そういうふうなことで、保険料を支払つても我が国の港に入港するといふことが経営の観点から必要であると判断すればその保険に入つてくるものと思われます。

○池口修次君 次の質問に移りますが、今回のあらゆる意味国内法を作るきっかけはチルソン号の事故があつてビジネスになると思えば払つてでも来るというふうに考へております。

○池口修次君 次の質問に移りますが、今回のあらゆる意味国内法を作るきっかけはチルソン号の事故があつてビジネスになると思えば払つてでも来るというふうに考へております。

○政府参考人(鷲頭誠君) 国と地方の役割の分担

いというふうに思います。

○政府参考人(鷲頭誠君) チルソン号は、平成十四年十二月五日に茨城県日立港の検疫錨地に錨泊中に、低気圧の接近で波高が高まつた際にかかりがほどけて走錨しまして日立港東防波堤消波ブロックに乗り上げて座礁しました。この座礁によりまして船底が破れて燃料油の一部が流出したと

いう事故でござります。

このため、燃料油の防除とか船体の撤去が必要になりましたが、これは本来船主が責任を持つて対応すべきものでございますけれども、チルソン号の船主は適切な保険に加入しておらず、賠償資力が不足していたため適切な対応がなされなかつたということでございまして、結局、地元自治体が油防除と船体撤去について約五億円という多額の費用を負担する結果となりました。国におきましては、油防除と船体撤去のそれぞれにつきましては、費用の二分の一を結果的に補助しているというふうに考へます。

○池口修次君 そうしますと、今回の法改正でいろいろな対応が取られるわけですから、このチルソン号と同種の事故というのはこれからは起きないというふうに考へればいいのか、この点を説明していただきたいというふうに思います。

○政府参考人(鷲頭誠君) 今回の法律によりまして、日本に入る船というのは基本的には保険に入つもらいますので、仮に事故が起きましても船主の責任で保険でカバーをするということですから、そういう意味ではチルソン号のような事態というのは起こらないと思いますが、実は日本を目的地としないで通り抜けるだけの船とかあるいは百トン未満の船につきましてはこの法律が適用されませんので、その辺につきましては対応が必要になつてくるわけございまして、そういう意味では、チルソン号がああいう状態で自治体が費用を負担したというケースが起つて得るというふうに思いますが、

○政府参考人(鷲頭誠君) 国と地方の役割の分担のお話だと思いますが、放置座礁船についての油防除とかあるいは船体撤去につきましては、地域における災害への対応という観点から地元自治体がその責務を有しております。たまたま来たにせよ、その地元を管理する自治体に災害への対応と

いう観点からの責務というものがございます。

また、港湾区域、今、港の中とおこしやられましたが、港湾区域におきましては、港湾管理の観点から地方自治体は管理者としての責務があると、こういうふうに考えられておりまして、そういうこともあってこれまで油防除や船体撤去にかかる費用については地方自治体が負担してきたというのが事実なんでございます。一方で国、國としても、文置船、放置船、燃油船

一方で国を固め、国として、海洋汚染及び海上災害への対応につきましては、海洋汚染及び海上災害の防止の観点といふことから一定の責務を有しているということがござりますので、チルソン号の事故の場合に國が二分の一補助したというようなことを契機といたしまして、実は去年から議論を進めましてその辺の整理をですね、それで、それが整理されまして、今回、補助制度ができるわけまでございます。

そういう意味で、國が新たに補助制度を作つた

からといって、地方自治体が元々持つております  
た責務というところには変わりがないということ  
でございますので、地方自治体がその費用を負担  
することというのは今後とも半々、油防除に関し  
ましていえば半々なんですが、そういう負担を行  
うということは適当であるというふうに考えてお  
ります。

○池口修次君 確かに理屈としては、いろいろな  
災害があるわけですから、すべての災害を国がや  
るなんということになつたら大変なお金が掛かる  
という理屈かなというふうに思っておりますが、  
やっぱり災害でも予防できる災害と予防できない  
災害、この今の議論をしているケースは海流の流  
れを変えるわけにはいかないですから、たまご  
たまそこで座礁した、そして海の、海流の流れが  
そうだということまでも本当に地方自治体が主役  
かなというふうに私自身は少し思つております  
て、これからもこの災害対策がどこが責任を負  
のかというところについて、やっぱり政府の中によ  
おいても突っ込んだ議論を是非していただきたい  
というふうに思つております。

最後の質問になりますが、今回、この法律も保障契約がない船は日本に入れないという法律ですし、前回議論をしたのは、保安設備が整備されない船は日本に入れないんだという法律で、この近いところで急に二つの入港制限を加える法律ができました。一部、少し性格は違うんですけども、議員立法で特定船舶の入港を制限をするという法律も用意をされております。入港を制限するという意味では事情としては同じわけでございまして、それぞれの法律のどこが違つて、効果として何が違うのかというところをまずお聞きをしたいというふうに思います。

○政府参考人(鷺頭誠君) まず、この油濁損害賠償保険法というのは、今御説明申し上げましたとおり、座礁船による被害を救済するために一定の船舶に対し保険の加入を義務付けるというものでございます。

それから 先日御審議いたしました国際汽船法 船舶等保安法につきましては、テロの危険性のある船舶を入港規制すると、こういうものでございまして、ところが今、議員立法で御議論されているというふうに承知している法案におきましては、特定の国籍等に着目して入港を規制するというものでございますので、目的がそういうふうに異なるつていうふうに理解をしております。

○池口修次君 確かに目的は異なつておりますが、結果として入港禁止ということでは同じだというふうに思いますので、今回の二つの法律でもなおかつ心配をする人が多いので議員立法の議論がされているんではないかなというふうに思います。

大臣は、議員立法ですから大臣は直接関係ないかなというふうに思いますが、この点について、二本法律、入港禁止の法律ができるんですが、やっぱりまだいろいろほかにも心配要素があるんだということなのかどうかというのを、もし支障がないければお聞きをしたいというふうに思います。

○國務大臣（石原伸晃君） ただいまの池口委員がおっしゃられました議員立法は、民主党の皆さん

方、あるいは私ども自民党、公明党の二つの案が国会にもう既に提出されたと承知しております。けれども、入港規制ということでは似ている部分もあるわけですから、片や議員立法の方は、特定の船舶を対象に安全保障とか外交上の観点から入港を禁じるというのがその趣旨でござりますので、そういう事態が起つたとするならば、これは国としてどうあるべきかを判断する非常に重要な問題を提起している法律案であると考えておりますが、正式に国土交通省として具体的にどうどうであるというようなことは、ここでの場では御論議が深まつたときとか、そういうときに譲らせていただきたいと思います。

○池田修次君 最後に、理由は別のこととて入港が制限をするということで、場合によつては、保険における海事の保安を担当する部門と保険を担当する部門というのは違うんじゃないかなというふうに入つておりまして、えでして、ある意味、役所の不効率といつところで縦割りという弊害がありまして、いや自分は保険に入つているかどうか、チェックに行つてきたので、そこだけ見て帰つてしまふ、それで次に保安体制がちゃんとなつていれるかどうかというのをチェックするというようなことを考へられないわけではないんですが、それは大変な無駄ですから、やつぱりこういうものの管理は、これから審議をするワンストップではなく、いんですが、やつぱり一括でチェックをして効率的に解決をすることであるべきだというふうに思つておりますが、今回の法律で、前回の法律はもう既にできていますし、今回の法律ができると、そのチェック体制等を効率的にやるためにどういう方法を考えているのかというのをお聞きしたいというふうに思います。

○政府参考人(鷹頭義君) 先生御指摘のとおり  
油濁損害賠償法、今回の法律ですね、それと  
前回御審議いたしましたSOLAS法で、實際  
の実務にかかる部署というのは地方運輸局と海  
上保安庁の部署、それから港湾管理者、大変多岐  
にわたるわけでございますので、先生おっしゃる  
とおり、あれば来てこれが来てということになると  
と大変効率も悪くなるし、受ける側からすれば大  
変迷惑であるということをございますので、今、  
先生の御指摘も踏まえまして、縦割りとならない  
ように、例えばSOLAS等の国際条約に基づい  
てのポートステートメントロールを実施する際に  
油濁法の保険のチェックも一緒にするとか、そう  
いう体制を作るとか、我々の、関係者の間で大変  
連絡を密にして効率的な事務処理体制というの  
を作つていただきたいというふうに考えております。  
○池口修次君 是非、効率的な体制を置いていた  
だきたいということをお願いをしまして、私の質  
問は終わらせていただきます。

○政府参考人(鶴頭誠君) 先生御指摘のとおり  
油濁損害賠償保障法、今回の法律ですね、それと  
前回御審議いたしましたSOLAS法で、実際  
の実務にかかる部署というのは地方運輸局と海  
上保安庁の部署、それから港湾管理者、大変多岐  
にわたるわけでござりますので、先生おっしゃる  
とおり、あれが来てこれが来てということになると  
と大変効率も悪くなるし、受ける側からすれば大  
変迷惑であるということもございますので、今、  
先生の御指摘も踏まえまして、縦割りとならない  
ように、例えばSOLAS等の国際条約に基づい  
てのポートステートコントロールを実施する際に  
油濁法の保険のチエックも一緒にするとか、そう  
いう体制を作るとか、我々の、関係者の間で大変  
連絡を密にして効率的な事務処理体制というもの  
を作つていただきたいというふうに考えております。  
○池口修次君 是非、効率的な体制を置いていた  
だきたいということをお願いをしまして、私の質  
問は終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○森本晃司君 公明党の森本晃司でございます。  
海洋汚染・海上災害防止法関係から質問をさせ  
ていただきたいと思います。

今回の改正は、船舶から掛ガスによる大気汚染について初めて規制をしようとするものであります。今回の規制については、一九八八年にノルウェーが国際海事機関、IMOに提案して国際的な議論が始まりましたが、九七年に議定書が採択され、ようやく効力間際というところまで来ております。国際的にいろいろと物事を決めていくということについては、はとても長い時間が掛かるわけですが、ようやく海上の世界においてNO<sub>x</sub>やSO<sub>x</sub>といった大気汚染物への対策が講じられるようになったということは評価されるべきものであります。

船舶の排ガス規制の議論が国際的に始まってから今日に至るまでの経緯と、その過程で我が国がどのようなな役割を果してきたのか、その点についてまずお尋ねを申し上げます。

○政府参考人(澤井英一君) 全体の流れにつきましては、今、先生御指摘のとおりございまして、一九八八年に酸性雨被害が深刻なノルウェーから国際海事機関に対しまして、船舶からの大気汚染防止に対する国際的な取組の検討開始が提案されたというところに端を発します。これを受けまして、一九九〇年の十一月にこの規制を船舶汚染防止条約、MARPOL条約の新附属書として検討するということが正式に決定されました。

私ども日本国といたしましては、条約の枠組みを作る過程、すなわち採択までの過程でございまして、世界の約三割の船舶用ディーゼル機関を生産するエンジン生産国であるということで、エンジンの構造とかNO<sub>x</sub>排出メカニズムに関する見解あるいは技術情報を提供するとともに、NO<sub>x</sub>の排出規制値やその確認方法を提案いたしまして、IMOにおける議論をリードをしてまいりました。

こうした検討過程を経まして、IMOは九七年九月に船舶からの大気汚染防止に関する議定書を採択しております。この議定書の採択後も、IMOにおきましては議定書を有効に実施するために必要な検査の指針などを順次採択してきましたけれども、これらの議論に際しましても、我が国は船の上でNO<sub>x</sub>を簡易に計測する方法の指針の案を提出するなど、積極的に対応してまいりたところでございます。

○森本晃司君 他方、まずは今回の規制措置が着実に導入されるよう、しっかりと組んでいくべきだときたいと考えるところであります、規制の導入が決してそれはゴールではないということであるということは言うまでもありません。

例えば、今回の規制でエンジンについて見ると、内航船については新たな建造船から、それから外航船については二〇〇一年以降の建造船から適用されることになつておりますので、それ以外の既存の船舶は適用されないと、いうことであります。このことは、せっかく法律による規制を掛けても、すべての船舶のエンジンが基準に適合する

等入れますと十五年前後掛かるんではないだろうかということになると思われます。

このため、よ

り迅速にNO<sub>x</sub>削減効果が現れるよう、例えば公

用船について率先して環境負荷の低い船舶を導入していくなど、政府として積極的に取り組んでい

くことが必要ではないかと思つております。

また、まずは世界的に規制を導入することが重

要だとしても、今回の排出基準が将来的に同様の

までいいことにはならない。IMOにおいて九七年に議定書を採択する際に、発効後五年

ごとに窒素酸化物の規制値の見直しを実施するこ

とと規制されているように、より環境に優しい船

舶が導入されるよう、段階的に基準を上げること

も視野に入れた対策を講じていくことが極めて重

要であると考えられます。

この中で、我が国は環境先進国として国際的な

議論を是非リードしていくいただきたいわけ

がありますが、そのためには、まずは技術面でより環

境負荷の低いエンジンを開発していく必要があります。

窒素酸化物と硫黄酸化物の排出低減技術に関する政府の

技術開発状況と今後の取組についてお尋ねいたし

ます。

○政府参考人(鷲頭誠君) お答え申し上げます。

今回、海洋汚染防止法の改正によって導入され

る窒素酸化物と硫黄酸化物の排出基準につきまし

ては、これをクリアする技術は既に国内に確立し

ています。

○森本晃司君 海洋問題というのは、四方を海に囲まれた我が国にとって極めて海洋環境というの

は大事な問題であります。その海洋環境保護のた

めに、我が国は国際的にも主導的な役割を果たし

ていく必要があると思います。

今回、船舶の排ガス対策の法律の議論になつて

おりますけれども、それを含めまして海洋環境を

めぐる諸問題へ対応していくことが必要であるか

と思いますが、海洋国家として我が国が国際的に

主導的役割を果たすべき、そのことについて大臣

の考え方をお伺いいたします。

○國務大臣(石原伸晃君) ただいま森本先生が御

指摘になりましたよう、四方を海に囲まれてい

る長いと。そういう我が国にとりまして、委員御

おられますので、我が国としましては、死

活と言つては大きさかもしれないけれども、非

常に重要な問題であると私も考えております。

一方、御審議いただいておりますこの船舶は国

境を越えて海を走るわけでございますので、一度

の削減も図られるという意味で、両両立できる技術開発でございます。

御参考までに、硫酸酸化物につきましても、表面に微細な穴が空いた炭素繊維を利用して排ガス装置の開発に加えまして、船舶全体の研究開発といたしまして、環境に優しく経済的にも優れた次

るものも進めております。

さらに、こうしたエンジン単体とか排ガス処理

装置の開発に加えまして、船の全体の研究開発と

いたしまして、環境に優しく経済的にも優れた次

世代内航船、スーパーエコシップと私ども言つて

おりますが、の研究開発を実施中でございまして、これによつても排ガスによる環境負荷が低減され

ることになります。

これらの技術開発によって適用が可能となる厳

しい排出基準をどの時期に、またどのような方策

で導入するかということも並行して検討すること

としておりまして、我が国は環境先進国として国

際的な議論をリードしていきたいと考えております。

この中で、我が国は環境先進国として国際的な

議論を是非リードしていくべきだときたいわけ

あります。

そこで、この海洋環境を保全するという立場に立つて世界をリードしていくという心掛け、意思とい

うものを持つきておられます。

これからも、委員の御指摘のとおり、海洋国家

としてこの海洋環境を保全するという立場に立つて世話をリードしていく心掛け、意思とい

うものを持つきておられます。

これまでい

り大きいということとは、これまで事故が数々起

り、各地域の皆様方が大変御苦労されるということ

とからも明らかではないかと思つております。

こんな中で、我が国はと申しますと、これまで

船の排ガス対策などの海洋環境に関する国際的

な枠組み作りにリードをして、積極的に参加して

きたんだと思います。そのほかにも、ボートステー

トコントロールのアジア太平洋地域における協力

体制でございますか、あるいは北大西洋海域にお

ける環境保全のための国際協力など、様々な方

でコミットを強めてきております。

これからも、委員の御指摘のとおり、海洋国家

としてこの海洋環境を保全するという立場に立つて世話をリードしていく心掛け、意思とい

うものを強く持つきておられます。

これからも

油濁補償制度の、油濁損害賠償の制度について、昨年度、国際基金の限度額が約一・五倍に引き上げられまして補償限度額が三百二十五億円となつたところであります。このように、昨年改正を行つたにもかかわらず、今回約一千億円という大幅な補償限度額の引上げを行つてあるわけであります。昨年度は国際基金 자체の限度額の引上げでありましたけれども、今回は国際基金とは別の基金を創設し、引上げを望む国のみが加盟する形になつております。昨年度と改正の仕方が違つてゐる。

国際基金の補償限度額を昨年引き上げたにもかかわらず、今回大幅な補償限度額の引上げを行う理由はどこにあるのか、また、なぜ一部の国のみが加盟する別の基金を創設することになったのか、この辺についての見解をお尋ねいたします。

○政府参考人(鷲頭誠君) 今、先生からお話をございましたとおり、現行の国際基金につきましては、ナホトカ号事故、これが二百六十億円ほどでございます。エリカ号事故、これは二百四十億円ほどでございましたが、そういう巨大油濁事故が発生したことから、その補償限度額を約一・五倍、三百二十五億円に引き上げることを二〇〇〇年十

月に決定いたしまして、条約の規定に従いまして、昨年十一月に発効しております。これに合わせて、油濁損害賠償保障法を昨年引き上げ、限度額を引き上げさせていただいたわけでございます。

しかし、その後、エリカ号事故を経験したフランスなどの欧州諸国を中心に、この引上げでは将来の巨大油濁事故への対処としては不十分であるといった議論が提起されておりまして、またその時期に、二〇〇一年の十一月にプレスティージ号といふタングー、ナホトカ号の約三倍の大きさのタンカーでございますが、これがスペイン沖で大きな油濁事故を起こしたというようなこともございました。

これらを踏まえて、その基金の場では、昨年度と同じように国際基金の補償限度額自体を引き上げると、更に引き上げようというような議論もございましたが、一方で、その拠出金の増額を望ま

ない発展途上国を中心として、これ以上限度額を引き上げるのは反対といったような消極的な意見も出て、結局そういう意味では調整が付かず、このため、ナホトカ号事故を経験した我が国としては、欧州諸国、そういうニーズのある欧州諸国と連携して、巨大油濁事故の発生に備えて補償限度額の引上げが直ちに必要と考える国のみが当面加盟する、国際基金とは別の追加基金制度というものを創設をするということにしたものでございま

す。

○森本晃司君 追加基金というのは、欧州を中心とした国が主導して、そして昨年五月に採択された議定書によって創設されたものであります。この議定書の採択に当たつて我が国は具体的にはどのように対処し、主張してきたのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(鷲頭誠君) この追加基金の議論の中では、我が国、ナホトカ号という大変巨大な油濁事故を経験した日本といたしましては、その油濁事故の被害者への補償を一層充実する追加基金議定書というものを積極的に支持をしたものでございます。

しかし、同時に、追加基金制度発足当初の加盟国が現在の国際基金の加盟国の一一部の国にとどまるということによりまして、日本は基金全体の中で二割ほどの拠出割合を持つてゐるわけですが、それが国の数が絞られることによつてシェアが上がつてしまつて、我が国のみが結果として現在と比べて特に大きな負担を強いられるといふふうなことになることは適切でないといふとも考えておりまして、このため、我が国は主張として、追加基金へ加盟する国が十分そろうまの一定期間、一つの締約国の大半の拠出者の負担総額を全締約国の中の二〇%に抑えると、すなはち今の日本の負担額と同様に抑えるという、いわゆるキャップ制度というものを導入するということを主張いたしまして、これを実現をさせたところでござります。

○森本晃司君 この油濁損害賠償補償制度といふ

のは、事故が起きたときに被害の、被害者へ補償を行うという観点で重要な役割を果たしていることは間違ひありませんが、そもそもこのタンカーの油濁事故が起らぬといふことがまず一番大事なことではないかと思つております。それはもう一つないと、根絶することは極めて難しいことではありませんけれども、我が国、大変な負担国ともなつておりますし、国際的なイニシアチブを發揮すべきだと考へておりますが、大臣の考え方をお伺いいたします。

○国務大臣(石原伸晃君) 委員おっしゃられるおり、これはなつたときにはどうするかという話を議論しておりますが、そういう事故が起こらないようになりますが、そういう事故が起こらない重要な課題ではないかと思つております。

これまで、国際海事機関を通じまして率先して、事故時に油がこぼれにくいダブルハルタンカーですか、導入促進に向けたシングルハルタンカー廃止時期の前倒しの提案なども我が国は行わせていただいておりますし、あるいは東京MOUという関係国による協力体制を構築して、先ほどもお話ししたしました、アジア太平洋地域においての安全環境に関する国際基準を満たさない船舶を排除するためのポートステートコントロールを十数か国で共同で運営するなど、この分野におけるリードーシップを發揮させていただいていると考えております。

さらに、船籍国のが自國船の検査を適切に行つてあるか、先ほど政府参考人より御答弁申し上げました中にあるんですけれども、第三国監査チームが検査体制を監査する新たな制度の導入についても今取り組ませていただいているわけでございます。引き続きまして国際的なイニシアチブを發揮してまいり、これが正に、先ほど来委員御議論いたしております海洋国家日本の使命であります。

○森本晃司君 最後に、今日は気象庁お見えただいているかと思いますが、海洋国家、この我が

ならないというところから考えますと、海洋気象の観測というものは極めて大事ではないかと思つております。どのような取組をしておられるのか、地球の環境に与える影響についてはどのような見解を持っておられるのか、お伺いしたいと思いま

す。

○政府参考人(長坂昂一君) お答えを申し上げます。

御案内のように、海洋は地球の表面の七〇%を覆つております。海洋は熱を蓄える能力が大気と比べて非常に大きいと、こういうこともございまして、気温の変化を和らげる働きをしてまいります。

このように、海洋は地球の気候に大きな影響を及ぼすために、気象庁では世界気象機関などとの国際的な協力の下、日本近海はもとより北西太平洋において、五隻の観測船により、海洋の気象、あるいは海流、海の中の水温、さらには二酸化炭素濃度、油分などの海洋汚染物質の海洋観測を定期的に行なうほか、国内の関係機関と連携して、海洋汚染を含めた海洋気象の把握に努めております。この一環としまして、文部科学省等の関係省庁との連携の下に、海の中を測りますアルゴ計画、フロートによりますアルゴ計画、こういったものも進めているところでございます。

地球温暖化は、大気中の二酸化炭素の濃度の増加がその大きな要因の一つでございますが、このような各種の観測を通じ、北西太平洋等の海では、増加しつつある大気中の二酸化炭素の一部を海洋が吸収しているということが明らかになりつつあります。このように、海洋はその熱の蓄える能力の大きさと相まって、地球温暖化の抑制に大きく寄与していると考えられます。

○森本晃司君 終わります。



区域におきまして使用燃料の改善に努めなければならぬとされておりまして、市において、黒煙の著しい船舶に対し、A重油への切替えなどによる黒煙、黒い煙ですね、の削減を要請したという実態があると承知しております。

○富樫練三君 そうすると、今度の法改正で、全般的には四・五%、すなわちC重油ですね、今の基準からいえば、JIS規格からいうと、C重油で航海をしてきた船が神戸や川崎の港に入るときにはA重油に切り替えて公害を少なくして入ってくださいと、こういうことですね。

そうしますと、例えばその船が自治体や港湾管理者からはA重油に切り替えてくださいと言われても、いや、法律では四・五%でいいんだからそれで入りますよといふうになると、自治体の側が公害をなくすために努力してきたことに逆にその法律で足を引っ張ることになってしまふ、こういうこともありますか。

○政府参考人(澤井英一君) まず、一点申し上げたいことは、前提として、今回のMARPOL条約、それから海洋汚染防止法が規制しております。重油に関して言いますと硫黄分でございます。自治体の今の取り組みは同じ油に着目しておられますけれども、硫黄分規制というよりはむしろすすの規制と承知しております。

こういった規制の目的は若干違うということをありますことと、それから、今、神戸、川崎の例、紹介申し上げましたけれども、そういう意味で、条約で規制していることはちょっと違うことをやっていることと、それから、ある意味では努力義務のようなことであるということもありまして、こういったことがこれまで当該港については船舶を受け入れられてきたとということを踏まえて、今後もこういったことが続いていくんではないかと、そのことが直ちに国際法との関係でどうこうということにはならないんではないかというふうに考えております。

○富樫練三君 この法律を作るに当たって、賛成の法律ではありますけれども、しかし、この点に

ついてはとても大事なところだというふうに私は思います。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは国の姿勢が問われる問題でもあります。これは日本のメーカーはほとんど全部クリアできるというふうに言われておりますけれども、それは事実ですか。

○政府参考人(澤井英一君) ディーゼルエンジンのNO<sub>x</sub>排出基準につきましては、大型船に用いる低速エンジンから小型船に用いる高速エンジンに至るまで、我が国に今日流通しております今回の規制の対象となるエンジンは規制値を満足していると、条約の採択までの議論等も踏まえてそういう体制を作ってきたということと承知しております。

○富樫練三君 ただいま富樫委員は川崎市と神戸市の努力義務等の独自の規制についてお話をございましたけれども、やはり国際条約や法律に照らして問題のないものはできる限りこうの形で国は自治体の足は引っ張らないよということも明確にすべきだというふうに思いますけれども、大臣の考え方をお聞かせください。

○國務大臣(石原伸晃君) ただいま富樫委員は川崎市と神戸市の努力義務等の独自の規制についてお話をございましたけれども、やはり国際条約や法律に照らして問題のないものはできる限りこうの形で国は自治体の足は引っ張らないよということを明確にすべきだというふうに思いますけれども、大臣の考え方をお聞かせください。

○富樫練三君 ただいま富樫委員は川崎市と神戸市の努力義務等の独自の規制についてお話をございましたけれども、やはり国際条約や法律に照らして問題のないものはできる限りこうの形で国は自治体の足は引っ張らないよというふうに聞いていますけれども、それはどういう中身でしょうか。

○政府参考人(澤井英一君) 例えば、アメリカは二〇〇〇年にIMO国際海事機関に対しまして九七議定書上のNO<sub>x</sub>規制値から更に二五ないし三〇%削減された値という提案がかかつてされています。また、欧州につきましては、二〇〇三年十二月に開催、去年の十二月ですが、そこで開催されましたEUの環境大臣理事会におきまして、二〇〇六年までにIMOにおいてNO<sub>x</sub>規制強化値が提案されないと欧州委員会が提案をすると、数値は把握しておりませんが、そのような議論がされているというふうに聞いておりま

す。

○富樫練三君 次に、もう一つの規制対象でありますNO<sub>x</sub>、窒素酸化物について伺います。

これも二百海里以内四百五十万平方キロの中での船舶から出される窒素酸化物が毎年七十二万トン、三〇%にも達しているというわけでありますから、大変なものであります。これについてはエンジンの性能アップによって規制しようというのが今回の趣旨の中心だというふうに伺っています。これは、例えばエンジンの回転数で低速一分間で百三十九回転未満の場合は一キロワットアワー当たり十七グラム、高速の二千回転のときは、そ

れ以上の場合は九・八グラム以下と、こういうふうな規制をしようというわけです。

この基準も日本のメーカーはほとんど全部クリアできるというふうに思っています。

この可能性はどういうふうに見てますか。

○政府参考人(澤井英一君) このNO<sub>x</sub>の排出規制につきましては、九七議定書が採択されたときの決議の中で、五年を超えない期間ごとに国際的な見直し議論を進めていくことになつておりまして、現時点では、まず排出基準値への対応は、エンジン本体の性能向上、その後に脱硝装置などのエンジン本体に設備を付加してNO<sub>x</sub>を除去する方法、そういうものが次に来ると思いま

す。

○富樫練三君 そういったことで、より一層のNO<sub>x</sub>の排出改善を行うことで、ある程度見直された排出基準値も達成できると思いますが、更に高い排出基準値、より厳しい排出基準値についていえば、原動機の措置で、さつき言いました本体の性能あるいは付加装置といった原動機だけの措置で対応することが困難な状況までに達した際には、御指摘のよう

す。そういうことで、より一層のNO<sub>x</sub>の排出改善を行うことで、ある程度見直された排出基準値も達成できると思いますが、更に高い排出基準値、より厳しい排出基準値についていえば、原動機の措置で、さつき言いました本体の性能あるいは付加装置といった原動機だけの措置で対応することが困難な状況までに達した際には、御指摘のよう

ですけれども、エンジンの改良やあるいは外付けの脱硝装置、こうしたことにも効果だと思います。

○富樫練三君 この点について大臣に伺いたいんですけれども、エンジンの改良やあるいは外付けの脱硝装置、こうしたことにも効果だと思います。併せて、やはり燃料そのものを上質のものにしていく、CからAに切り替えていくという方向も、これはこういうことを視野に入れた全体的な地球環境を守っていくという方向は、日本としてむしろ先進的にこれをやっていくべきだろ

うふうに考えております。

○富樫練三君 スウエーデンとかあるいはアメリカでは窒素酸化物の規制を大幅に進めよう、強化しようということで、例えば一キロワットアワー当たり二グラムまで下げるということも今後の、将来の問題としては議論の対象になつてゐるといふふうに報道されています。

そこで、NO<sub>x</sub>の排出量を削減するための方法として今進めようというのはエンジンの改良とい

うことなんですねけれども、今後の問題として脱硝装置を付けるとか、あるいはC重油からA重油への燃料の質を向上させる、こういう技術的な改善、この可能性はどういうふうに見てますか。

○政府参考人(澤井英一君) ただいま政府参考人からそのような環境対策が議論の俎上に上つてくるといふ見通しをお話しさせていただきましたけれ

ども、必要とあらば積極的に国際的な議論に参加してまいりたいと考えております。

○富権練三君 是非その点を強化していただきたいといふうに思います。

最後に、油濁損害賠償保障法について伺います。

この点について二つ併せて伺いたいと思いま

す。

一つは、船主責任保険、P.I.保険に加入している船舶が事故を起こして多大な損害を与えた場合に、その損害額が保険の責任限度額を超えた場合に、超えた部分についてはだれがどう責任を負うのかと、今度の制度ではどういうことになるかという問題です。

もう一つは、座礁船の問題とかたくさんあるわけですけれども、被害を受けるのはその沿岸の住民や自治体であります。したがって、住民や自治体が相談ができるようなそういう窓口を国の段階でしっかり設けて、それで早く対応ができる、そういう支援の体制が必要だとうふうに思いますが、これども、この点についてはどうお考えでしようか。

○政府参考人(鷲頭誠君) お答えいたします。

最初の点でございますが、船主の損害賠償責任につきましては、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律によりまして、船舶のトン数に応じて一定の限度額まで制限ができることになつてございます。そういう制度でございます。一般船舶による油濁事故等が生じた場合には、このように船主による責任を制限される可能性がありますけれども、一義的には被害の補償につきましては船主に請求を行うことになります。万が一船主による補償が十分なされず、自治体が油濁事故について費用を負担することとなつた場合のために、平成十六年度予算より国による自治体への一定の財政的支援の制度を創設をしております。

それから、二点目でございますが、おおしやるとおり、政府の中にも関係機関、水産庁、それから私ども海上保安庁、それから総務省、大変その関係機関が多いということでござりますので、自体等に対する国の窓口を設置するという対応が必要であるといふうに認識しております。とい

うことで、関係者と調整を図りながら窓口の設置などの対応を図つていきたいというふうに考えております。

○富権練三君 終わります。

○委員長(奥石東君) 他に御発言もないようですから、両案に対する質疑は終局したものと認めます。

○委員長(奥石東君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、脇雅史君が委員を辞任され、その補欠として有村治子君が選任されました。

○委員長(奥石東君) これより両案について討論に入ります。——別に御意見もないようですから、これより順次両案の採決に入ります。

まず、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案の採決を行います。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

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

次に、油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

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

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(奥石東君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時四分散会





平成十六年四月二十日印刷

平成十六年四月二十一日發行

參議院事務局

印刷者 国立印刷局