

第一百六十四回
会

参議院国土交通委員会議録第十一号

(一七四)

平成十八年四月十三日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十三日

辞任

太田 豊秋君
輿石 東君

補欠選任

松村 祥史君
足立 信也君

委員

理事

羽田雄一郎君
伊達 忠一君
脇 雅史君
大江 康弘君
山下八洲夫君
西田 実仁君
小池 正勝君
末松 信介君
田村 真人君
中島 公孝君
藤野 松村
松村 吉田
松村 足立
松村 俊也君
佐藤 敏幸君
北澤 博美君
吉田 足立
佐藤 雄平君
田名部 匡省君
前田 武志君
山本 香苗君
小林 美恵子君
渕上 貞雄君

國務大臣

国土交通大臣

北側 一雄君

副大臣

国土交通副大臣

吉田 博美君

大臣政務官

務官

松村 龍二君

事務局側

常任委員会専門

伊原江太郎君

政府参考人

国土交通省海事

星野 茂夫君

政策局長

竹歳 誠君

杉山 篤史君

海上保安庁長官
環境省地球環境
局長石川 裕巳君
小林 光君

- 委員長(羽田雄一郎君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。
- 政府参考人の出席要求に関する件
- 海洋汚染等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)

本日の会議に付した案件

をまずお許しをいただきたいと思いますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

せんか。

「[異議なし]と呼ぶ者あり」

○委員長(羽田雄一郎君) 御異議ないと認め、さ

よう決定いたします。

○委員長(羽田雄一郎君) 海洋汚染等及び海上災

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。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますの

で、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○大江康弘君 おはようございます。民主党・新

緑風会の大江でございます。

今日はいろんな事情で順番が変わりましたこと

をまずお許しをいただきたいと思ひますと、私が

議題といたします。

りまして、和歌山の海を大臣も御存じかと思いま
すけれども、和歌山の海というものは、正に我々は
きれいであるというのが当たり前だという、そん
な子供のときからの意識もありまして、昨今いろ
んな環境の変化で汚れてきておりにもかかわら
ず、私の地元の白浜は毎年おかげさまで、白良浜
というあの海岸は日本でも有数な海水浴場にも指
定をされておりますし、そういう意味では他の海
を抱える県の皆さんもそうですけれども、比較的
海に対する思い、その思いからくる、やはりきれ
いにしなければいけない、汚しちゃいかぬという
意識は比較的育つてきておったかなというふうに
思いますけれども、昨今の、今言いましたように
環境のそうした変化の中で、少し変化がいい方
じやなくて悪い方に変化がしてきておるというこ
とは非常に残念でなりません。

そういう中で、今回こういう法案が出されてき
たということで、直接いろんなごみとかという
ことには関係はありませんけれども、大きく日本
の、我々が海洋国家として生きていく中で、海を
どういうふうに活用していくたらいいんだろう
か、海はやはりどういうふうにきれいに人間と共に
存できる中で保つていつたらしいんだろうかとい
うことに対しては、私は間接的にはいい法案では
なかろうかななど、国内法の整備ではなかろうかな
というふうに思います。

そこで、ちょっと法案の中身に入る前に、最
近、一つ二つ気になることがありますので、この
ことをお尋ねをしたいと思いますけれども、いわ
ゆる四月の九日に起こりました高速船の事故であ
ります。これはさかのぼりますと、ここ何年かの
間で幾つか起こつておりますけれども、それほど
こんなに新聞をにぎわわすこともなかつたし、それほど
今まで目に留めることもなかつたと。それは恐ら
く今までも、これは鯨か何かと言われております

けれど、ぶつかつておったんでしようけれども、そんなに中に乗つておる乗客だけがもなかつたということが余り報道という部分に載つてこなかつたので我々もそう関心も持たなかつたんですけれども。ここ、今年に入つてからも何件か起つておりますけれども、ちよつとこのことについて、国交省として把握をしておることについてちょっとと説明をいただけますか。

○政府参考人(星野茂夫君)　ただいま超高速船が水中生物らしき物体に衝突する事故ということでお尋ねがございました。

そのうち一件、これはJR九州の高速船の事例ですが、負傷者十名ということですございまして、今回の四月九日の事故、これは百名を超える大変大勢の方々が負傷なされた事故でございます。そういう意味では、この種の事例の中では極めて異例に大きな事故であつたというふうに私どもとして認識をいたしております。

それからもう一つは、実はJR九州の事故の事例にあります、従来それなりに有効性があるんじゃないかということで期待されていたアンダーワオーダースピーカーという、いわゆる鯨が嫌がる音を出すと、そういう装置を装着していた船が事故で続けに接触事故を起こしました。そういうことで、実はJR九州の事故後直後の超高速船の運航に関して、きちっと見張りを徹底する、あるいは要注意海域というのを設定してしつかり安全運航に心掛けてほしいと、さきに翼走時においては方が一接触したときに事故が

今のお話にござりますように、実はこの種の事故、過去何件か起きておりまして、平成十五年から今日に至るまでトータル十二件の事案が発生をいたしております。経年で申し上げますと、平成十五年が一件、それから十六年が三件、そのうち負傷者発生一件ということですが、負傷者数は十名程度。それから、平成十七年に三件発生いたしておりますが、負傷者発生はゼロ件でござります。平成十八年に入りまして、今年の四月十日までの間にもう既に五件発生をいたしております。

防止するためにお客さんにつきシートベルトを着用するように徹底してほしいという趣旨の実は指令、指令というか指示を出して、関係のJRR九州のみならず、この超高速船を運航する船会社すべてに対し、そのような指導をしてまいつたところであります。

そうした中で、今回の極めて大きな事故でござりますので、私どもとしてはちよつと、より広範囲に、原因の究明は当然でございますが、それを踏まえたより広範囲な安全対策ということを考えなければいけないということで、大臣の御指示もござります。

いたたきまして、水産庁等にも御協力をいたたき、学識経験者あるいはメーカーあるいはユーパーも集めた格好で、私どもの国土交通審議官を中心とする対策検討会というのを急遽立ち上げることにいたしております。当面、緊急対策については一か月程度でまずやれることはすぐやろうとして、その上で六か月程度の検討を経て、技術的な問題その他もあるような中期的な問題についても、整理をしてまいりたいというふうに考えておりま

なお、今回の事故に際しまして、かつてのシーベルト着用その他が本当に徹底されているかどうか、緊急立入検査を各事業者に行いました。事故直後でもありますて、実際のシートベルト装着率はほぼ一〇〇%というような極めて高い水準で励行されているという事実は確認されておりますが、今後とも事業者に対してはその点についてしっかりと指導してまいりたいというふうに思っております。

○大江康裕君　局長　朝のモーニングサービスで、ろしく二つ目の質問にもう先に答えていただきまして、安全対策は次に聞こうかなと思っておったんですがけれども、サービスをいただきまして有り難いんですけども。

これは、高速船というのは、三十五ノットといふことは時速六十五キロで走るという、かなり高速であるわけだけれども、今調べてみましたら、八つの国内に航路が持つておると。そういう

方のところで起こり、それ以前は外航の釜山とのあの定期航路で起こったということで、これが今言いますように八航路で、これからどういうふうに起こつてくるか。これは鯨にとつても、まあ鯨かどうか分かりません。鯨であれば鯨もこれ災難なんですね、これ機嫌良う泳いでいるのにゴーンとぶつかつてこられてですね……(発言する者あり)まあ和歌山はちゃんとしつけをしておりますから、来たらどけるようには言つておるんですけども。

私は、やはり科学面、今局長が触れられた、電波を出すとか嫌う音を出すとか、しかし今回そういう科学面の対応も機能しなかつたと。これはまたあかなり時間もあるいは費用も掛かる話だと思います、これ相手が動物ですから、やっぱりどういうふうなというこれからいろいろ調査もするんでしょうね、ようけれども、そうなつてくれればやつぱり行政面でどうしていくかという、今局長がちょっと触れられたシートベルトの話にもこれかかわつてくれるんですけれども。

もう一度この行政面での対応ということでお聞きしますけれども、これは飛行機なんかではやはり非常に危険だということが意識的に乗客に分かっていますから、もう最近はランプがつかなくなっていても用がないときにはシートベルトをしておるというふうなそういう、乗客自身が自分でそういう判断をしてやるんすけれども、なかなか船といふのは、我々あんまり乗らないんですけども、なかなか船の上でシートベルトしてという、もつとこう船というのは開放感があるものですから、やはりそういうことをどう乗客に意識付けていくかという、これやっぱり船の方も、乗せる側の方もなかなか指導しにくいいんじやないかというふうに思うんですけれども。

こういうことがどんどん報道されれば、そういう意識も乗客にでき上がりてきて自然と危ないんだなどなるんですけども、もう一つやっぱりそこで行政がしつかりとそこに組み込んで、特に今回は内航でありますけれども、南の

で指導していかなければ、なかなかやはりこういうことは、昨今の話ですから、そういう意識が育つていかないと思うんですけれども、そのの意識がしつかりと育つまでの間、もう少し強い指導が必要なんじゃないかと思うんですけれども、その点だけ一点、ちょっと局長、聞かせてください。

○政府参考人(星野茂夫君) ただいまお話しのとおりシートベルト、いざとなつたときの事故を防止するためにシートベルトの着用というのには極めて重要でございます。それを現実のお客さん方にどこまでどういうふうにして徹底するのかといふのは、私どもとしても、今回の検討対策の中で、それこそ一ヶ月の間に結論を出す緊急対策として、私ども考へ得る方策というのをきちつと打ち出していきたいというふうに思っております。

今、事業者側には、運航管理規程の中でのわゆる翼走時について乗客に対しきちつとシートベルトを装着するよう促すようにという規定はあるんですけども、お客様そのものに対してもシートベルトの着用義務というのを制度上はつきりとしたものがない。いや、実はJR九州さんなん

ついては、現在運送約款の中でお客さんにシートベルトを着用してくださいという規定を入れてございます。

そういうようなものも参考にしつつ、お客さんにしてかりシートベルト着用の必要性について御認識していただくよう対応というのを私どももしては考えてまいりたいというふうに思つております。

○大江康弘君 ひとつ今後対応の方またよろしくお願いしておきたいと思います。

もう一点、ちょっとと看過できない話で御質問を申し上げます。

今日は環境省の方からお越しをいただきまして、ありがとうございます。

昨年から日本海の沿岸において、海岸において、非常に大量の薬の空き瓶だとか注射器だとかといった、いわゆる言われるところの医療廃棄物というものが漂着をしておるということで報道がございました。

あつたわけですけれども、去年の十月の二十八日
の現在で確認されておるところの数字でも二万四
千個以上といいますから、大変な数の廃棄物が漂
着をしておるということありますけれども、こ
ういう被害報告というのが実際こういう新聞報
道のとおりなのかどうか、把握していることを
ちょっと教えていただけますか。

な状況にありました

(政府参考人) 小林光君　海洋汚染の中でもこみによるものと、こういうことでござりますが私もども昨年八月の月中旬、正確に申し上げますと十四日の琴引浜が最初だつたと思ひますけれども、一時に大量の医療廃棄物、こういつたものが日本海の沿岸の方に漂着をした、こういつた報告を受けたわけでございます。

いろいろ御所管あるわけござりますけれども、環境省といたしましては、関係各県に対しまして、速早調査をお願いをするということをしまして、今お尋ねの現状把握ということをいたしたところでございます。

私どもは、実は八月末までの状況ということで取りまとめました。その結果、漂着の範囲は北は新潟県から鹿児島県までの範囲ということで、大変広範囲にわたってございますけれども、御指摘

のとおり薬瓶あるいは注射器等々の医療系廃棄物、その時点では合計一万七千個という漂着が確認をされております。また、それらの中には中国語表記のものがあるということも承知をしたところでございます。

その後、海上保安庁の方と連携をいたしまして、その後の状況より正確な漂着物の数の数えということをやっておりまして、私ども承知しておりますところですと、今委員御指摘のとおり、これは昨年十月二十八日の段階でございますけれども、二万四千個の医療系廃棄物の漂着というのを確認をされているという状況でございます。

私自身も現場に九月中旬参りましたて、自治体の取組、確認作業を見てまいりましたけれども、大変網羅的な、大変な御努力をされていただいたというふうに思っておりますが、そういったよ

所の清掃等々の責任、管理というふうなことはま
た地主さんにもあるわけでございますけれども、
私ども承知しておりますところでございますと、
今回の医療系廃棄物そのものに限りますと、注射
針等によります二次災害の発生といったことも懸
念をされましたので、これは地元の海上保安部が
地方自治体等に情報を提供し、事故防止を今回に
ついては呼び掛けるといったような措置を講じた
というふうに承知をしてございます。

また、環境省の側でも、先ほど申し上げました
ような調査の際に、サンプルなんかも証拠として
保存をするわけでございますが、滅菌処理をして
保存をするようにといったような指示もしてある
ところでございます。それぞれの御所管に応じて
そういった手配がされたのではないいかというふう
に考えてございます。

う数というの、これはもう半端な数ではないわけですね。そういう中で、自治体もこれ調査をしてくれ、何とかしてくれというような要請が政府の方にあつたというふうに聞くんですけれども、こういうことに対する安全なんかの周知徹底について、こんなことは局長、あれですか、やっぱり環境省がするんですか。こちらちょっと教えてください。

○大江康弘君 ひとつ関係省庁と自治体としつかり連携していただいて、やはり二次災害だとか、そういう子供等も含めてやはり被害のないようないきたいと思います。

それで、この問題で最後に、いわゆる中国からということになりますからこれまあ中国から来ているんでしようけれども、これは中国に対しても何かこういうことに対してしっかりとそっちの方で来ないようしてくれ等々、そういうような話をいいを、話し合いというよりも中国に対しても抗議も含めてそんなことをされたのかどうか。これはどいにになるのかな、これは環境省、ちょっと教えてください。

れておりません

それから、その取組、対外的な取組ということことで、長くなつて恐縮でございますけれども、今回の件も含めまして広く漂着ごみという問題は、これはやはりあるわけでございます。こういうことでござりますので、昨年の十月に韓国で開催をされましたが大臣レベルの日中韓の三国環境大臣会議、定例で開かれておりますが、そこで私どももこの漂着ごみ問題を議題にあえて取り上げさせていただきまして、三か国が協力してこの問題に取り組もうというような認識の共有を図つたところでございます。さらに、実務的には、日本、ロシア、韓国、中国、この日本海の沿岸ということでござりますけれども、この四か国が参加いたしますところの北西太平洋の地域海行動計画というのをございますが、これは実務的いろいろな海洋汚染防止のプロジェクトなんかをするところでござりますけれども、ここでも本年から海洋ごみを減らしていくプロジェクトというものに取り掛かろうということを決めたところでございます。

こういったような国際的な連携を通じまして、この問題の改善というのを図つてまいりたいというふうに考えてございます。

○大江康弘君 もう御存じのようには、今はもう環境問題だとか環境を良くするというのは、これはもうこれほどの大義名分はないわけですから、やっぱりしっかりして、予算面も含めてこれからも環境をしっかりと守っていただきたい、また、のことについてもひとつまた今後対応を続けていていただきたいということを要望をさしていただきたいと思います。

委員長、もう環境省いいので、もしよければ帰つていただいて結構です。

次に、この法案のことについてちよつと入りたいと思いますけれども、少し勉強したいと思いますので、この法案が出てきた背景、提出されたこの経過がどんなものだったかということをちよつと簡単に教えていただけたらと思います。

○政府参考人 竹嶽誠君 海洋汚染対策につきま

1

ましては、まず事前の排出防止対策とそれから排出されてしまった場合の事後の対策、この両方を進めていく必要があります。今回お願いしております法案の関係で申しますと、有害液体物質につきましては、事前対策として、その排出の禁止とか輸送するタンカーの構造規制、排出防止管理策、こういう事前の対策については既に講じてきましたところでございますけども、出してしまった後の防除対策については、有害液体物質ごとのこの防除の方法等が確立していかなかつたため、もしそういうことが起きると、海上保安庁による現場での個別対応にとどまつていたというまず状況がございました。

近年 この物質の性質に応じました防除方法が確立等をしてまいりまして、船舶所有者による対応が可能になつたということで、国際的にも有害液体物質による汚染事故対応体制を一層充実するところ、こういう流れになつております。そこで、二〇〇〇年にOPRC—HNS議定書というのの締結が進んできたわけでございます。この議定書は、我が国における有害液体物質による汚染事故の対応を図る上で極めて重要な意義を有するものであることから、我が国としても、議定書の発効に遅れることなくこれを締結してその内容に対応した国内体制を整備すると、こういうことが必要になつて いるわけでござります。

なお、このOPRC—HNS議定書というのは、締約国十五か国の締結で発効要件を満たすことになつておりまして、その十二か月後に発効するとなります。現在、加盟国は十三か国に達しておりますが、本年前半には発効要件を満たして、二〇〇七年前半には議定書が発効する見通しとうことで、我が國も国内体制を是非整備していくべきだときたいということでござります。

○大江康弘君 これ条約絡みですから、時間も掛かるというのは仕方がないと思うんですね。ただ、この条約が、これ日本が十四番目になるというふうにこれを聞いてるんですけど、この議定書を日本が調印をすれば十四、今十三か国があつ

て、十四か国目になって、ドイツとか、まだそういうところが早く締結しよう、したいというようなことで、今局長がおっしゃられたように、十五か国といふこの一つの基準を満たして発効していくという、そういうことも承つたんですけれども。

今前段申し上げましたように、このいわゆる〇 P R C ですか、これが一九九〇年に採択をされていますから、今日こういう形でまた新たにこの有害液体物質ですか、H N S 、これ組み込まれて、少しづつ広がつて、いつしつかりしたものになつてはいつておるんですけど、それでも一九九〇年に元のこの〇 P R C が採択されたのから數えますともう十六年ですから、結構長い年月が掛かつておるなど、私なりにそう時系列で見ますと把握をしておるんですけど、いずれにしても大事な法律であることには変わりません。

先ほど私言いましたこの海洋のごみの問題もありますし、日本を、私は、海洋、海運国だなんて言いますけれども、とてもとても今の状態を見て、先般のあの海上物流の質問にもありましたけれども、どんどんどんどんとこの日本の港湾のコンテナ量が減ってきてているという、そういうことから

いいますと本当に海運国家かなという疑問を持つんですけども、しかし、この海に囲まれた我々

のこの地政学的な土地は、地理はこれ変えることができないわけですから、未來永劫海との共存、海のこのやはり環境をどう守つていくかということは我々に永久に与えられたこれ命題ではないかなというふうに思うんですけれども、今、今日こうして今局長が経過を言つていただいて、法律がこうして整つてきたと、そういうことを受けて、

○國務大臣(北側一雄君) 今委員がおっしゃつた
ように、我が国というのは四隅を海で囲まれた海
洋国家でございます。海岸線の延長距離だけで取
りますと世界で六番目、中国やアメリカよりも
り難いかなと思います。

よつばと海岸線は長い国家、これが日本。これはもう昔から、当たり前の話ですが、昔から日本はそういう国家であつたわけでございまして、我が国は海によつて本当に様々な利益を得ているわけですね。漁業はもちろんでございますけれども、今委員のおつしやつたように、海上物流が物流の

物流が安全に円滑に行われていくことが我が国にとって極めて大事なことであるというふうに思つてゐるところでござります。

そういう中で、今日委員から御質問ございまして、一つはごみの話でございますが、私も改めて、本当に漂流・漂着ごみというのがこんなにも多いのかとということを改めて知つたところでございます。これにつきましては、一つは、これは発生源が非常に多様で原因者が不明でございまして、本来はこの発生源の人が責任があるわけですが、いきますけれども、その辺が不明、処理責任がな

遊するごみ等の回収等、様々取組をしてきたわけですが、先ほど来御指摘ございます医療

廃棄物の問題等、これははつきり国際的な対応も必要でございます。今、環境省等、関係行政機関と緊密な連携を図つて対策を進めているところでございまして、しつかりとこうした対策を進めてまいりたいというふうに考えております。

岸局長から答弁がありましたとおり、そんした経緯の中で今回法律の改正をお願いをしているところでございます。有害液体物質とか、それから危険物の排出等に対する防除体制、それを取り除いていく体制を確立することは海洋環境の保全のために極めて重要な課題だというふうに認識をし

○大江康弘君 ありがとうございます。
この法案が実はこうしてどんどん進んでいく後
でいるところでございまして、この有害液体物
質、危険物の事故に迅速かつ効果的に対処いたし
まして、海洋汚染及び海上災害の防止に全力を挙
げてまいりたいと考えております。

押しをしたというか原因というのが、実はお聞きしますと、去年の十月の二十七日に、H.N.S汚染事故への準備及び対応に関する調査研究委員会、これは業界とか関係者の皆さんで構成をされる委員会だそうですねけれども、そこで早くこの議定書を締結しなさいよということが提言をされたと。そしてまた、その提言をされたということをこれまで後押しをしたのが実は去年に、あの尾鷲沖、そして宇部ですか、立て続けに起ったあの二つの海洋事故であつたというふうに聞くんですけれども、これは特に三重は六名の方がお亡くなになりましたということで大変な事故だったりになられているということで大変な事故だった

○政府参考人(石川裕己君) 今先生御指摘の件で
ございますが、昨年の七月九日に、山口県の宇部
においてエチレンのガスタンカーと貨物船が衝突
した。その原因は、どうだつたのか、ちょっと簡単に教えていただけ
ますか、長官。

をしてC重油が流出した、それからタンク内に圧力が異常上昇したことから液化工チレン約三十二

トンが大気放出されたという事件でございます。
それから、十五日には、三重県の熊野市沖においてケミカルタンカー同士の衝突事故が発生いたしました。旭洋丸の積荷の粗製ベンゼンに引火をして炎上したと。今お話をありましたように、死亡者六名ということでございました。これらの事故につきましては、いずれも見張り不十分というの

か事故原因だと考えておりまます。これららのものに対しましては、海上保安庁も出動いたしました。あわせて、独立行政法人海上災害防止センターが船舶所有者からの委託を受けて防除措置等を実施しております。

は、すべて船舶所有者が負担したものでござります。

○大江康弘君 要するに、ヒューマンエラーの一種だということになるわけですね。そういうようなことが起こって先ほど私が申し上げたよう

流れに、一つとなつていつたということ、ある意味では一つの学習効果をしておるわけでありますけれども、気になるのは、まあまあ、これは尾鷲沖の中ですから内航の関係の事故ということで、この内航船舶の事故というのが結構調べてみますと大変多くなつてきておるということでありますけれども、いわゆる去年の七月の二十六日に長官の方から、内航海運の団体である日本内航海運組合総連合会ですか、ここに事故の未然の防止、とかいろいろなことを、事故対策等について長官がいろいろ指示されたといううんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 昨年の七月の十四日から十六日かけて、今お話をありましたような熊野灘の衝突事故を始め多くの衝突事故があつた中で、その大半が内航船舶が関係しております。それで、七月十六日に実は全国海難防止強調運動というのを例年のごく始めたわけですが、いまして、そこでも内航海運業者に対する安全運航の指導徹底ということを、重点を置いて、視界不良時の見張りの徹底など、こういうものについて海上保安官が現地で直接指導するようになります。あわせまして、七月二十日には海事局長の方からも、内航組合総連合会に対しまして船舶の安全運航の確保に関して指導通達が出ております。そういう中で、実は七月の二十二日に更に犬吠埼沖で海難衝突が発生いたしました。

そういうことも受けまして、私どもの方からも、今お話をありましたように、日本内航海運組合総連合会に対しまして船舶の海難防止に関する文書を出しまして、会員に対しても海難防止、視界不良時の航行安全の確保について改めて十分に周知徹底を図つてほしいという趣旨の文書

を出したところでございます。

○大江康弘君 そこで、長官、聞けば今回五百六十三種類のいわゆる有害液体物質というものが指定をされておるということなんですが、なかなか

うちに、ベンゼンだとかエチレンだとか、こういうことは子供のときに習つてちょっと頭に思い浮かぶんですが、なかなか五百六十三種類、これだけのたくさんのが有害液体物質を扱うという、こんなことで日本は今我々の日常生活ができ上がつておるんだなということを思つんすけれども。

今回のこの法案を見ますと、いわゆる防除に必要な資材の備付けだとかいわゆる機械器具の配備、これは船舶所有者だと施設管理者に義務付けておるんですけど、これが元々の施行日であった平成の十九年の四月一日ですから来年です

よね、これが二十年の四月一日だということで一年延びておるという。これは延びた原因というの

がどこにあるんかなと自分なりに考えますと、それがだけ大変な作業だからそれだけの期間を与えるよということにも取れるんですけど、これが一年向こうに延びたという、特にそれはどうい

うことなんですか。

○政府参考人(石川裕己君) 今御指摘のように、船舶所有者に対しまして新たな義務を課すわけですが、したがいまして、新たな義務を課すという意味で、十分な周知期間を設けることがまず第一に必要だと考えております。

あわせまして、その義務をしっかりと履行してもらうためには、要員の養成でありますとか、資材の購入でありますとか、やはりそれなりの準備期間が掛かるということから、平成二十年の四月一日から施行するということにしたものでござい

的には自己責任というか、自己管理というか、国はそこまでは関与しないと。こういうことはあんた方しつかりしなさいよということなんですかね。

○政府参考人(石川裕己君) 環境問題に関しましては、国際的な一般原則といてしまして汚染者負担の原則というのがございます。海洋汚染防止法においても、その原則に従つて、船舶所有者などの原因者に対しまして防除措置の実施、あるいはそれに要した費用の負担というものを義務付けておるわけでございます。

従来からも、既存の重油などの防除に必要な資材についての負担というのも船舶所有者が行つておるわけでございまして、今回新たに設けられる有害物質等に關する資機材等についても、同様に船舶所有者の負担で整備すべきものであるわけでございまして、財政的な支援は考えておりません。

○大江康弘君 そこで、何かあつたときにこの活動というか、その責任を果たしてくるのがこの独立行政法人海上災害防止センターですか、これがいわゆる対策のとき乗り出してくれる機関だといふふうに聞いておるんですけど、このセンターというものの概略というのはちょっとどんなになつているのか、教えてもらいますか。

○政府参考人(石川裕己君) 現在、独立行政法人となつてございますが、この海上災害防止センターは昭和五十一年に設立をされているものでございます。

センターは、油の流出事故等に際しまして、先ほど申し上げましたように、船舶所有者がまずやるべきことでありますけれども、船舶所有者などの原因者からの委託を受けて、それに基づいて防

セントーは、その設立以来、先ほど申し上げました船舶所有者などからの委託により百二十四件の防除措置を実施してきておりまして、さらに、海上保安庁長官の指示による防除措置としては十

三件実施をしているところでございます。

このセンターは、そういう業務を行うために、オイルフェンスや油回収装置などの油あるいは有害物質の防除に必要な資機材を保有して、契約に基づいて船舶所有者等に対して提供する業務といふものも実施しております。このために、全國に三十三か所の資材基地を有しております。

以上でございます。

○大江康弘君 そこで長官、いわゆるこの法律が改正になる前に、実は政府が意見を聞いているんですね。この政策についてどうかという意見を聞いたときに、これは多い少ないか、一人しかそ

ういう意見を言わなかつたということでありますけれども、それだけ専門性の高いことなのでなか余り関心がないのか分かりませんけれども、その意見が述べられているんですけど、今このセンターが扱つておる業務、そういう中で、何か事

故が起つたときに幾つかの会社と業務提携をされておりますよね。だから、センターがやる場合とその提携をしておるところがやる場合とどう、ここの絡みはどうなつておるのか。

それと、今言つた、この二人のうちのどなたかが述べられた、やはり防除措置は公的な専門機関がしっかりとやると、あの費用は原因者がせいとう、これは僕はもつともな考え方などは思うんですけれども、その点はどうですか。

○政府参考人(石川裕己君) 事故が発生した場合に、第一義的な責任者は繰り返しになりますけれども、船舶所有者、原因者であるわけです。で、その人たちと契約を結んで専門的な能力を有しているこの海上災害防止センターが自らの資材を使い、かつ全国にある民間のタグ事業者あるいは

はサルベージ事業者などを動員していわば防除行為を行つておられます。

○大江康弘君 これ時間ありませんからもうこれでやめますけれども、そういう一つの提言というのもしつかり受け止めてもらつて、何が一番有効な手だてかということも考えていただきたいと思いますし、ひとつ海上保安庁に一点激励をしたいと思います、応援をしたいと思いますけれども、今年の予算で巡視艇十六隻を整備する計画があつたと。昨日ニュースを見ておりますと、二隻何か横浜港で竣工したということをニュースで見ました。ああよかつたなど。それでも、前回も指摘しましたけれども、先ほどの尾鷲のあの事故のときに、海上保安庁の巡視艇が向かっておつたエンジントラブルで引き返したという。これは、だけど私は不可抗力だと思うんです。これはもうどうしようもない。人間がこれ止められないことがありますから、これはやっぱり我々政治側が反省をしなければいけない。そんな船を使わせていること自体がこれは国として恥ずかしいことがありますから。

ですから、こういうことも含めて、本当に海上保安庁として、マンパワーも含めて、こんな対応ができるのかどうか、ちょっとそこらの状態を聞かせていただきたいと思います。

○政府参考人(石川裕己君) 海上保安庁職員は一万二千三百人ほどおります。そういう中で、このような海洋汚染の防止あるいは海上災害の防止、海洋環境の保全というふうなことも重要な任務の一つでございますが、そのほかに、御承知のとおり海上犯罪の取締りであるとか領海警備であるとか海難救助あるいは海上交通の安全確保という、かなり多岐の仕事をしております。

そういう中で、今お話をありましたように、装備、人員についてこれを更に体制を確保していくことが大事なことだと考えておりまして、今お話をありましたように、予算面であるとか、これにつきましても十八年度予算是前年度と比べてかなり伸ばしていました。そういうこと

も今後とも引き続き頑張つていきたいと思っております。

○大江康弘君 ということは、今年、まあまあ何年か掛かりますからね。あれなんで。今日はもう大臣に一つしか聞いていませんから、ちょっと大臣に申し訳ないんで一點。

いろいろもう多岐にわたっていますから大臣も大変ですけれども、この海上保安庁のそういう装備も含めて、人員も含めて、こういう状況ですから、ひとつしっかりとまたこの辺の体制もつくつてあげていただきたいということをお願いをしたのですが、大臣、どうですか。

○国務大臣(北側一雄君) 今長官から答弁しましており、海上保安庁の仕事、役割というのは本当に広範囲にわたっております。またそれが今までますますその範囲が広がっている、また重要さが増しているという状況にあるわけでございます。

それに比べて人員、装備等ともまだまだ不十分なところがございまして、十八年度予算では大幅に拡充をさせていただき、装備についても更新に入っていくための第一歩を踏ませていただいた予算になつたというふうに思つてはいるところでございます。

○藤野公孝君 自由民主党の藤野公孝でございます。今日は御苦労さまです。

ちょっと資料を、資料といいますか、席上にちょっと。(資料提出先ほど来、大江先生も大変いろいろ御勉強をなさつていて御質問いただいた件につきまして、お手元にその火災の、燃え盛つてある現場等の写真をちよつだいしましたので、皆さんにも是非と思って、臨場感を持つてちょっと質問をしたいと、こんな気持ちで。ただ事故がありました、件数が何件ですか、ちょっと。)

正直申し上げますと、私も大臣に就任するまでは海上保安庁がここまで役割を果たしているといふことはよく理解しております。どちらかというと、今まで海上自衛隊の方は、余り海上自衛隊と比較すると怒られますが、海上自衛隊の方はやつぱり防衛庁・自衛隊ということで非常に国民的な関心もいろんな意味で強かつたですし、かなり伸びていました。そういうこと

またそれを応援していく体制も相当あつたと思うんです。

しかししながら、海上保安庁の場合は、割と海の非常に日常的には地味な仕事、また国民からはなかなか目の付かない、海ですから、仕事をやつておられるんですけども、しかし一方で極めて重要な仕事を平時、常日ごろずっとやつていて海上保安庁でございまして、そうした海上保安庁の役割をもつともっと啓蒙していく必要があるなというふうに私自身も痛感をしているところでございまして、是非先生方のお力添えも賜りたいと思っていますところでございます。しっかりと、海上保安庁の人員また装備等の強化に向けて、しっかりと取組をさせていただきたいと考えております。

○大江康弘君 あと二つほど質問を残しておつた

なんですが、大臣、どうですか。

これはこれ以上質問はできないなど、そんな感じがいたしますから、もう今日はこれでやめます。

ありがとうございます。

○藤野公孝君 ありがとうございます。

今日は御苦労さまです。

ちょっと資料を、資料といいますか、席上に

ちょっと。(資料提出先ほど来、大江先生も大変

いろいろ御勉強をなさつていて御質問いただいた

件につきまして、お手元にその火災の、燃え

盛つてある現場等の写真をちよつだいしました

ので、皆さんにも是非と思って、臨場感を持つてちょっと質問をしたいと、こんな気持ちで。

ただ事故がありました、件数が何件ですか、

ちょっと。

思うのがやつぱり業界の対応だろうと思うし、

そういうときは、海事局長あるいは総政局長な

んかいろんなところの、海上保安庁だけでの辺

の話はなかなかできないと思うんですねけれども、

やつぱりリーダー的に海運を説得して、しかもこ

の二〇〇六年にどうも十三が十五になつて発効す

るよというところまで来て、これ嫌々ながらじや

なくてやつぱり先頭集団で頑張ろうと、ドイツも

何かやれそだ、アメリカはまだけれども、

とにかくやろうと。その辺のところというの私は結構大変だったような気がするわけですね、余

りにも広げちゃうから。

その辺につきまして、これは責任重大だと思う

わけですが、この大変な御決意も含めて大臣に聞

かれたところですけど、海上保安庁長官、直接の

担当者としてその御決意なり抱負をお願いしたい

と思います。

○政府参考人(石川裕己君) 今お話をありました

よう、我が國の周辺では多種多様の危険物質がある。あるいは有害物質が海上輸送をされているわけでございまして、そういう中で、日本の周辺海域においては年間約三十隻から五十隻のケミカルタンカーの事故はほぼ定常的に発生をしているという状態でございます。それにより、海洋も汚染をされ、人命も失われているところであります。

また、我が国は当然のことながら、海洋先進国として良好な海洋環境を守ることについても国際的な責務を負っているというふうに認識しております。そういう意味で、この議定書を早期に締結するとともに、これらの物質による汚染事故に迅速かつ効果的に対処し得るような国内の体制づくりということも必要だらうと考えてきました。わけでございます。

今後指摘のように、それぞれの関係業界、これらは本来、本質的に防除についての義務を負うべきでございますが、若干なりとも手間と金が掛かるというようなこともあるわけでございます。それは言つてられないというのが私どもの考え方でございまして、そういう中で船舶所有者等に対し、防除措置を義務付けると、あるいは必要な資機材、要員の確保等を義務付けていくということです。ございますが、これにつきましては関係者のおおむねの理解は得られていると私どもは考えております。

この法案の成立後につきましては、私どもの日本の周辺の美しい海をきちっと守るということを考えながら、関係機関とも連携を取りながら、現場の実施官庁として海上保安庁しつかりと対応してまいりたいと考えております。

○藤野公孝君 大変これから、先ほどの大江先生の御質問もありましたように、これから周知期間を取つて、準備期間を取つてその体制づくりで、ひとつその辺のところをしっかりと遺漏なきをよろしくお願いしたいと思つわけです。
もう一つの側面、今度は民間の側でございます。民間というか船舶所有者等の、あるいは海洋施設等の管理者の立場からすれば、責任は掛かって

てくる、いろんな計画は作らなきやいかぬ、それからそのための要員の訓練、まあ何というんでしょうが、これはある意味じや専門的な知識も若干要るんぢやないかと思うわけですが、いろんなものを対象にされておりまして、基本的には引火性のものについては何か発泡、何というか、泡みでいって、エンジンで、それで後何か吸い取るというようなのが、単純に言えばそんなバターンでどうも対応するようなことであります、いろいろ危ない作業というものを現場でやらなきやいけない部分があるわけですが、こういうものを、内航だけとは言いませんけど、そういう海洋施設管理者のスタッフ等にどうやってこれから個々の専門的なそういう知識なり教育なり、応急措置は要るわけですから、ほつとくわけにはいかない、どつかに電話して来てくれだけじや済まないわけですから、ぼうぼう燃え盛るわけで、そういうところの操作だとか、いろいろいい機械とか機材はできてるんでしようけども、これをあと何年、二年ですか、さつききましたように、物すごくたくさんのお対象の資機材をどうやって周知徹底していくのか、その辺につきましてちょっと、今の準備の、何といいましょうかね、状況、見通しについて御説明をお願いします。

て、海上防護センター、その他の契約とか、まあ民間もあるのかもしれません、その辺との兼ね合い、兼ね合いというか、そういうところとの連携というのについては、先ほどお答えありましたけど、私ちょっと十分理解できなかつたんで、もう一回、その防除体制というのを、現実の問題としてどういう対応を取るかというのもお答え願いたいんですけど。

○政府参考人(石川裕己君) 例えば、現在、油につきまして、重油について防除資機材の義務付けがなされているわけでございますが、一部の小型内航タンカーなどにおきましては自らの船の中にオイルフェンスなども備え付けております。ただ、大型タンカーのような場合にはむしろ船内には備え置くんではなくて、海上災害防護センターなどの第三者にまとめて資機材の備付けというものを委託をして、必要なときにその資機材を活用して防除に当たるというような形で進んでいるわけでございます。

○藤野公孝君 先ほどお手元にお示しした資料の二枚目が、実はもう有害物質の話ではなくて、木材の流出につきまして、特にこれ日本海側が多いんでございますが、ロシアの船からどんどん、荷崩れも含めまして、大量の流木といいましょうか、出て、これがもちろん船舶の航行にも重大な支障物であると同時に、漁場ですね、網ですね、こんなものの全部ぶち破って、もう漁業関係者もえらい目に遭つてるような事故が続出していると。単にごみというよりはこういう木材の問題、これは漁業関係者を含め大変深刻なわけでござります。

今回、第四十条の改正というのが、その辺、非常に御留意というか意識してくださいますて、この改正に合わせ、今回、私は非常に評価しておるわけでございます。この四十条の改正の趣旨及び同条に基づく船舶所有者に対する撤去命令等の適切な運用につきまして期待しているところでござりますけども、その辺につきまして御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(石川裕二君) 十七年度におきまして木材の流出事故、この提出されました資料になりますように、日本海側沿岸でかなりの流出事故が発生しております。

そもそも冬場、波の荒いときに、ロシア方面から船でございまして、積付け状況が悪い中で波に洗われて木材の流出がなされるというケースが多いわけでございます。私どもも、ロシアの関係当局の方に対しても、海が荒れているときはこういう木材運搬船を出航させないでほしいというふうなことも関係機関同士で要請をしているようなところがございますけれども、なおこういうもののが後を絶たないというのが現状でございます。

今お話をありましたように、今回の海洋汚染防護法の第四十条の改正案でございますけれども、船舶が海難により有害液体物質等を積載したまま沈没し、積荷の抜取りなどが困難な場合など、船舶の沈没又は乗揚げに起因して海洋が汚染される場合などに海上保安庁長官が船舶所有者に対して船舶の引揚げを命ずることができるようになつております。さらに、流出した木材を含め、廃棄物その他のものの排出により海洋が汚染されるおそれがある場合におきましても、海上保安庁長官が所要の措置命令を発すことができるというふうになつているものでございまして、したがつて、この条項を活用して一定の場合に対応が可能だと思いますが、この第四十条につきましては領海外で事故が発生した場合には適用はございません。

また、この条文に基づきまして海上保安庁の方から船舶撤去等を命じたとしても、船舶所有者がP-I保険などを付保していない場合には実質的に回収が困難な場合もあるというふうなことでござりますけれども、そのような制約もありますけれども、個別の事案の状況等を見ながら命令の適切な運用に努めて、少しでも海洋汚染の防止を図つてまいりたいと考えております。

○藤野公孝君 大変、今回の改正でこういうのが入っているのも知らなかつたよと言う人もあります

て、周知徹底も含めて、またこれからその辺のところについても頑張つていただきたいと思いま

す。

先ほど、ごみの話は既に出ておるんですが、一言御答弁もいたいでいるんですが、ちょっときつい言い方して恐縮ですが、韓国からもう来てるのが分かつてゐるようなときに、しかし現場を取り押さえているわけじゃないというふうなときに、まあ日韓のいろんなルートつてあるんだと思うんです。このごみ、漂着ごみの対応を一步進めるために、何か外交ルートも含めて、もう、いや、それ当然やつてるよという話かもしませんが、それだつたらそれで教えていただきたいんです。が、余りプログレスがないような気がちょっと、というか遅々として進まないというような気がして、何か言い逃れてそれで得していられるたまつたもんじやないという気がちょっととするわけですけれども、くどいですけれども、この漂着ごみ、特に韓国、日本海沿岸に注射器だ何という話も先ほど出ましたけれども、しかも、何か向こうのハングルのあれが付いているようなもの大部分は、なかなか相手があることですから、こっちが思うようにはいかないかもしれません、逃がさないというか放さないというか、しつかり追及して頑張つていただきたいと思います。

○藤野公孝君 そういうふうに取り組んでいかれる今姿勢を力強く言つていただきたんで、それ

は、

題、

どんどん今しかし関心は集まつてきておりました。そういう中で、先ほど大江先生の方のお話にありましたけど、私も知らなかつたけど、行こうと思つたら船が駄目になつたというようなこともあります。それで、それは古いから、老朽化しているからというようなこともありましたが、まあそれはちょっとと極端な例かもしませんが、全体的に物すごく船齡が、これは内航海運の船齡が物すごくいつているんだけど、もつと内航海運以上に海上保安庁の方が船齡が進んでいるような感じが、老齢化しているような感じがしますが、そこで大幅な予算、今度御苦労なさつて取られた。

こういうことを踏まえて、国民のP.R.が大事だとおっしゃいましたし、我々もしつかり財政当局に対しても応援していきたいと思いますが、もう一度、テロ対策、そういう権益の問題、大陸棚の問題含めまして、海上保安庁頑張れという気持ちでありますので、大臣の御決意をお伺いして、私の質問を終わります。

○國務大臣(北側一雄君) この巡視船艇とか航空機、これが昭和五十年代に整備されたものが大変多いわけでございまして、それがもう耐用年数超過しているものが実を言いますと約四割あるような状況でございます。大変老朽化、さらに旧式化しておりますので、海上保安庁が行つております犯罪取締りや救助活動に支障を生じております。こうした状態を早く解消しなければならないと考えております。

また、今委員のおっしゃったように、海洋権益の保全というこれまで重要な役割を与えていただいておりまして、高性能化を図つた巡視船艇や航空機の整備も急ぐ必要があるというふうに考えているところでございまして、こうした状況から、耐用年数を超えた巡視船艇約百二十隻及び航空機約三十機の代替整備を緊急かつ計画的に進めさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

十七年度補正予算と十八年度予算につきまして、巡視船艇二十一隻、それから航

空機七機の代替整備を図るための予算が認められましたところでございます。これは先生方の御支援の

たまものでございまして、御礼申し上げたいと思います。

ただ、これで足りるわけではなくて、これは第一步でございまして、十九年度以降においても計画的な代替整備に努めていきたいと考えております。

○藤野公孝君 質問を終わります。

○山本香苗君 公明党の山本香苗です。お二人と重ならないよう質問をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

今回の法案審議に当たりまして、海上保安庁の機動防除隊という存在を今回初めて恥ずかしながら知つたわけなんですが、この機動防除隊というのはどういう活動をする組織なのか、まず最初に御説明願います。

○政府参考人(石川裕己君) 今御質問の機動防除隊でございますけれども、この機動防除隊は、油

事故に対応するという形でございますが、本当にこれが実態として対応できている状況なのかどうか。私は体制の強化が必要ではないかと思つていろいろわけでございますが、この点について御所見を

お伺いするとともに、装備資機材につきましては平成十八年度予算において計上されることはござりますけれども、それでどこまで対応できるか

横浜一か所で全国で発生する有害液体物質防除隊の活動を当りまして、海上保安庁の

平成七年に発足してございまして、以来、横浜に基地を置きまして、拠点を置きまして、全国に展開をして、全国で発生する、今申し上げました

家の中でも、機動防除隊は現在のところ十二名の陣容でございます。十二名というのはどういう体制かといいますと、隊長、副隊長及び隊員二名、四名、これが三ヶ月と、三ヶ月ということでございまして、したがいまして、これで時間的には二十四時間対応できる、全国の各地で発生する海上災害に二十四時間対応できるという形にはなつております。

最近でありますと、昨年の七月に、お話をありましたような尾鷲沖で衝突、炎上したケミカルタンカー旭洋丸、これが火災のまま陸域に漂着をしていくんではないかというふうに想つて、非常に危険な状態になつたわけでございますけれども、こういう場合にもこの機動防除隊が出動いたしまして、消防の

作業を適切に実施させるとか、沿岸へのベンゼン等の有害液体物質の流出被害の防止ということに

ついて専門的な立場から行動を行つたものであります。

○山本香苗君 今長官に御説明いたしましたとおり、正にこの有害液体物質防除の際に機動防除隊の活躍というのは非常に重要なものだと考えられます。今御説明の中にありましたとおり、平成七年発足時八人、そして平成十年に十二人まで増員をされたわけでございますが、その後増えていないわけでございます。

○山本香苗君 横浜一か所で全国で発生する有害液体物質防除隊でございますけれども、この機動防除隊は、油でありますとか有害液体の物質であるとか危険物などの海上災害が発生した場合に、この防除措置あるいはこれらの措置に対して助言をする、指導

をする、調整をするというふうなことをやる専門家の集団でございます。

平成七年に発足してございまして、以来、横浜に基地を置きまして、拠点を置きまして、全国に

展開をして、全国で発生する、今申し上げました

ような油流出事故などあるいはケミカルタンカーの火災事故などに対応しているものでございまして、平成七年度以来百九十八件、こういう機動防除隊が出动して対応しているところでございま

す。

○政府参考人(石川裕己君) 今御説明いたしまして、機動防除隊は現在のところ十二名の陣容でございます。十二名というのはどういう体制かといいますと、隊長、副隊長及び隊員二名、四名、これが三ヶ月と、三ヶ月ということでございまして、したがいまして、これで時間的には二十四時間対応できる、全国の各地で発生する海上災害に二十四時間対応できるという形にはなつております。

ただ、これが例えば同時多発的に起こるとか大きな事案が発生するとかいうふうなことになりますと、それはもつとチーム編成を増やした方がいいではないかという議論があろうかと思いま

す。ただ、今現在のところは取りあえずそういうことで、三チームで二十四時間体制ということで

臨んでいるところでございます。

○山本香苗君 資機材につきましてはいかがで

しょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 資機材につきましても、必要なものについては横浜の基地にある程度備蓄してございますけれども、これも様々な形の事故もございます。あるいは消耗品もございま

す。そういう意味で、それについての拡充とい

うことについても日ごろからそういうことについて配慮して、この機動防除隊の対応能力の向上とい

うことについては今後とも努めてまいりたいと考

えております。

○山本香苗君 先ほど一番最初に御説明して

いただきましたとおり、機動防除隊というのは、いわゆる重油などと有害液体物質が流出したときに現場に駆け付けて、現場で技能指導をするだけではなくて自らも防除措置にも当たるということです

ざいますけれども、三隊十二名体制で、かつ横浜

一か所ということでおございます。

○政府参考人(石川裕己君) 今御説明いたしまして、機動防除隊は現在のところ十二名の陣容でございます。十二名というのはどういう体制かといいますと、隊長、副隊長及び隊員二名、四名、これが三ヶ月と、三ヶ月ということでございまして、したがいまして、これで時間的には二十四時間対応できる、全国の各地で発生する海上災害に二十四時間対応できるという形にはなつております。

ただ、これが例えば同時に起きた場合ですね、被害になつてしまふと、早く対応しなくちゃいけないという

ものだと思うわけでございます。

そこで、非常に素人的な考え方で恐縮でござ

ります。

○山本香苗君 資機材につきましてはいかがで

関西空港海上保安航空基地に配置すれば、例えば

関西空港海上保安航空基地の中にもありました調査会の研究の中にも体制強化しろと書いてあるわけなんですかね

ども、そういうた陣容を強化していく中で、この

関西空港海上保安航空基地に配置すれば、例え

ます。機動防除隊の陣容を今後、先ほど大江理

事の御質問の中にもありました調査会の研究の中

が一緒になつた海上保安基地ができているとお伺い

ました。機動防除隊の陣容を今後、先ほど大江理

事の御質問の中にもありました調査会の研究の中

が一緒になつた海上保安基地ができているとお伺い

ました。機動防除隊の陣容を今後、先ほど大江理

事の御質問の中にもありました調査会の研究の中

が一緒になつた海上保安基地ができているとお伺い

ました。機動防除隊の陣容を今後、先ほど大江理

事の御質問の中にもありました調査会の研究の中

が

なんかは正にここで起きているわけでございますけれども、そういうところにはわざわざ陸路で移動してから何とかいうわけじゃなくて、事故が起きたらばつと、いわゆる同じところから航空機で現場に急行できるような体制になると思うんですけど、いかがでしょうか。

○政府参考人(石川裕之君) 今御説明申し上げます。したように、機動防除隊は横浜にござります。

それで、全国展開をする場合は常に航空機を便用するが、新鋭のジェット機がございまして、全国どこでも飛んでいける航続距離は持っているジェット機があるわけです。それから、横浜から羽田に行く場合も、陸路という話もありましたけれども、車に緊急な場合には横浜にあるヘリということも使うこともあります。

ただ、そういうことで海上保安庁が保有する航空機を最大限に活用して全国で発生する事故に応応するということになつておるわけでございますが、一方で、この機動防除隊というのは専門的かつ高度な技能を有するわけですが、横浜の防災基地には機動防除隊用の訓練施設というのが横浜にあるわけです。それから、この防除隊のように、高度な知識や技能を有する専門部隊と、いうものは、その能力を維持する観点から見るところに、一か所に集めておいた方が一般的にはその能力を維持するということから見ると、こういう観点もございます。

そういうようなことがありますし、正直なところ一般論としても、厳しい財政事情もございますが、新しい組織の要求といつてなかなか難しいというようなところもあるうかと思いますが、現在のところ、そういうことも考えますと、横浜の防災基地にある機動防除隊の能力を高めていくこということでやっていくというのが当面のやり方だろうと思っておりまして、確かに閑空では船と筋空機が一体となった基地がございますが、直ちにそこ展開するというよりは、現時点においては横浜でしっかりと仕事をやっていきたいと考えて

○山本香苗君 確かに、訓練が必要で日々やらなくていいじゃない、現場で活動することもありますので日々訓練が必要で、そういうふた横浜の訓練基地が近いところで行う そこで能力を上げていくというのが当面のやり方として適切であろうとは思うんですけども、将来的なところも踏まえて一度是非検討していただきたいと思つております。

「海猿」というので非常に有名に、海上保安庁の役割が広く知られるようになってきていると思います。中でも、救援活動を行う特殊救難隊というものにつきましては、私もいろいろと海上保安庁のことを知るうと思つていろんな本を探したんですが、その中で初代特殊救難隊隊長さんだった方の本を読ませていただきまして、それには詳しく、へりと連携したつり上げ救助だとか覆転漁船の船内から生存者の方を救出する生々しい体験だとか、そういうものがあつて、本当に日々危険な任務を行つていらつしやると。そういうのがある「海猿」の中でも出ていまして、非常に若い人でもああいう仕事もあるんだということを知つたというところで関心も高まっているわけでございますが。

機動防除隊の方はどうかといえば、この特殊救助難隊と同じように危険な、常に危険と背中合わせで任務を行っている。ただし、先ほどの大臣のお話にあつたように地味なところでもあると、余り知られていないというところであるわけなんですが、先ほどお話にも出てまいりました、昨年の三重県沖での事故でも、ベンゼンタンカーとケミカルタンカーが衝突したときに火災が起きて六名の方がお亡くなりになつた。このときに特殊救助難隊だけじゃなくて、いわゆる機動防除隊も出ていたと。で、出てて、火災が収まつた後、瀬取りしなくちゃいけないということで、何か聞くところによると、船からまだガスがちよつと漏れているような、シューーシュー音がするような、ベンゼン

ンガスが、これ発がん性もありますし引火性も高いものでありますけれども、こういうものが出ているような中に乗り込んでいつてどれぐらい残量があるのか調査しなくちゃいけない作業もされたというふうに伺っております。

ほかにも引火性や、また爆発の危険性があるアンモニアガスが充満しているような船内の中に、防護服なんか着るわけですけれども、入つていかなくちゃいけないと。そういうふうな非常に危険な任務を行つていらっしゃるわけです。

にもかかわらず、聞くところによりますと、機動防除隊の方には特殊救難隊にあるような危険手当のようないいものがないと。危険手当という形で特殊救難隊に付いているわけではないですけれども、そういったことが調整されたような形での支給がなされているとお伺いましたが、機動防除隊の方にはないと。いろんな無駄な手当はどんどんどんどん切つていいだいていいと思うんですが、こういう危険な任務に対してもそれなりに報いるような形を考えなくちやいけないんじやないかと、危険手当みたいなものを支給すべきじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(石川裕己君) 今お話をありましたように、海上保安庁というか、海上保安官は様々な形で危険と隣り合わせの仕事をしているわけでございまして、このような防災事業だけではなくて、あるいは先ほどお話をありましたような特殊な人命救助でありますとか、また一昨年になりますか、韓国の違法漁船に飛び移つていくような、深夜飛び移つていくような危険な作業などをいろんな形でやつているわけでございます。

そういう中で、特に、極めて特殊な、極めて危険な作業というものについては、今御指摘のような手当でありますとか調整額などがあるところもございます。あるところもございますが、この機動防除隊につきましては、そういう意味では特に、機動防除隊だからといって特に何があるわけではありません。

ただ、このような危険物の除去作業が相当大掛

ンガスが、これ発がん性もありますし引火性も高いものでありますけれども、こういうものが出ているような中に乗り込んでいつてどれぐらいの残量があるのか調査しなくちゃいけない作業もされたというふうに伺っております。

ほかにも引火性や、また爆発の危険性があるアソニニアガスが充満しているような船内の中に、防護服なんか着るわけですけれども、入っていかなくちゃいけないと。そういうふうな非常に危険な任務を行つていらっしゃるわけです。

にもかかわらず、聞くところによりますと、機動防除隊の方には特殊救難隊にあるような危険手当のようなものがないと。危険手当という形で特殊救難隊に付いているわけではないですけれども、そういうことが調整されたような形での支援がなされているとお伺いしましたが、機動防除隊の方にはない。いろんな無駄な手当はどんどんどんどん切つていいだいていいと思うん

かりになると、言わば災害応急作業手当というのが相当大掛かりになつた場合には支給される制度はございます。ただ、これは大規模な事故の発生などに伴つて海上保安庁に災害対策本部が設置された場合であるとか、相当多数の死傷者が発生した場合で連続二日以上当該作業に従事していたとか、かなり要件が厳しいわけでございまして、こういう場合には、これは機動防除隊だからということではなくて、その危険な仕事に従事した保安官に支給される災害応急作業等手当というのがございますけれども、恐らく非常に支給される要件が厳しいわけでございます。

いずれにしましても、一般的に、繰り返しになりますけれども、大変厳しい環境の中で危険な作業をやつてある海上保安官のそれぞれの業務の特色に応じて、海上保安庁職員の処遇改善ということについては一つ一つしっかりとやっていきますと考へております。

○山本香苗君 いろいろ御答弁いただいたんですけど、なかなか言いにくいところだと思うんですけれども、是非、大臣、横で聞いていらっしゃいましたので、御検討いただきたいなと思います。

石川長官就任されてから、老朽化した装備の実態を知るために全管区を回られたというふうにお伺いしております。そんな中で、さび付いていたりだとか、穴が空いている船艇があつたとか、さつきのお話じやないですけれども、海難現場に向かう途中で巡視船のエンジンオイルのパイプがひび割れして引き返さざるを得なかつたとか、ヘリコプターが雨漏りするとか、いろいろあつたわけでございますけれども、海上保安庁の船舶、航空機の整備がこのようなお寒い状況では、いろんな形で法律でこれやれ、あれやれと言つてもできないわけであります。

先ほど来いろんな御質問ございましたけれども、予算委員会におきまして、長官の方も、耐用年数を超えた巡視艇約百二十隻、航空機については約三十機の代替整備等を計画的かつ緊急に行

いたいと考えておりますというふうに御答弁されておりました。

そこで、北側大臣にお伺いしたいわけですが、長官は現場の状況をはつきり見られて、踏まえて、大変厳しい財政事情だと先ほどから何回も言つていらっしゃるわけですが、でも計画的かつ緊急に整備したいという強い決意を述べられておられました。大臣としては、緊急的かつ定期的に、先ほどは第一歩なんだというふうな位置付けをされたわけでございますが、今後どういう具体的な計画で、また何年でこれを整備していくとお考えなのか。防衛庁の方では中期防とか何とかという形で計画的に年次計画を立てているわけでございますが、そうしたところまで踏み込んで今回出して、獲得していくという手もあると思うんです、北側大臣の力強い御答弁をお願いしたいと思います。

○國務大臣(北側一雄君) 今委員のおつしやつたような状況でございまして、これは計画的に整備をしていかないといけないというふうに考えておりまして、この二〇〇六年度予算で、昨年の補正も含めまして、これは第一歩で、二〇一〇年代のできるだけ早い時期に代替整備が完了することを目指したいというふうに考えているところでございます。

今、中期防のお話もあつたわけでございますが、先ほどの大江委員の答えにも関連するんですけれども、中期防の方は、確かに計画的にということもあるんですが、一方で、どんどんどんどん自衛隊の装備というのは強化されてくる、それを見ると財政的に歯止めを掛けおかないといけないというふうな意図もあるわけですね、中期防の方は、だから、むしろ財政当局との関係でそういう中期防を作つていただかなーと、どんどん増えていくじゃないかというふうな面もあるわけでございます。

海上保安庁の方は、そのような段階にまだ至っていないという状況でございまして、まずはこの海上保安庁の持つてある役割というのを、これは

もう財務当局はもちろんなんすけれども、国会の先生方始め国民の方々によく理解をしていただきこと、そしてその装備が極めて今古くなつていて、その代替が緊急性を帯びているということについておられました。大臣としては、緊急的かつ定期的に、先ほどは第一歩なんだというふうな位置付

けをされたわけでございますが、今後どういう具體的な計画で、また何年でこれを整備していくとお考えなのか。防衛庁の方では中期防とか何とかという形で計画的に年次計画を立てているわけでございますが、そうしたところまで踏み込んで今回出して、獲得していくという手もあると思うんです、北側大臣の力強い御答弁をお願いしたいと思います。

○山本香苗君 是非、大臣に頑張っていただきたいわけですが、そこで從来と同じやり方でござりますが、そこで從来と同じやり方でござりますが、財政状況が厳しかろうと必要なものはやつていかなくちやいけないわけであります。これから大幅に整備を進めていくわけですが、北側大臣が随意契約はあくまで例外という原則を踏まえて見直しを続けていきたいというふうに思つておられたからです。從来のやり方ではなくて、是非、そういった国民の皆様方に分かりやすい、また信頼を得るために、コストの低減とか無駄をなくしていくというところもしつかり踏まえたような形で装備の整備、調達をしていかなくちゃいけないと思うんです。

そういう意味では、最近いろいろ言われますのが、ライフサイクルコスト管理手法というものを導入していくならどうかと思います。また、行政評価法ができまして、今、事前・事後評価というものをもつと目に見える形でという形が取られるわけで、なかなか見えないところもあります。まあ防衛庁がやつてていることが決していいかどうか分かんないですが、今国会に提出する法案でこのライフサイクルコスト管理手法というのを導入することになつております。

是非、そういう形で、今までと同じような形で、お金が掛かるよという形の説明ではなくて、そういう形で整備をしていきますと、その代わり、その中でこういうところの今までと違つたところは切つていつ、分かりやすい形にしますと

いう形での整備を是非、北側大臣にお願いしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(北側一雄君) 先ほどの巡視船艇百二十隻、航空機約三十機の代替整備が必要と申し上げましたが、これ、じゃ全体でどれくらい予算規

模必要なかというと、三千五百億規模必要なんですね。(発言する者あり)いや、もう海上保安庁並びに国土交通省の予算としては極めてこれはでかい予算でございまして、当然のこととしてコスト低減に努めることが重要であると思つております。

もう財務当局はもちろんなんすけれども、国会の先生方始め国民の方々によく理解をしていただきこと、そしてその代替が緊急性を帯びているということについておられました。大臣としては、緊急的かつ定期的に、先ほどは第一歩なんだというふうな位置付

けをされたわけでございますが、今後どういう具體的な計画で、また何年でこれを整備していくとお考えなのか。防衛庁の方では中期防とか何とかという形で計画的に年次計画を立てているわけでございますが、そうしたところまで踏み込んで今回出して、獲得していくという手もあると思うんです、北側大臣が随意契約はあくまで例外という原則を踏まえて見直しを続けていきたいというふうに思つておられたからです。從来のやり方ではなくて、是非、そういった国民の皆様方に分かりやすい、また信頼を得るために、コストの低減とか無駄をなくしていくというところもしつかり踏まえたような形で装備の整備、調達をしていかなくちゃいけないと思うんです。

○山本香苗君 最後に、四日の閣議後の記者会見で、北側大臣が隨意契約はあくまで例外という原則を踏まえて見直しを続けていきたいというふうに思つておられたからです。また海上保安庁における随意契約をされておりましたけれども、最後にこれがだけ確認して終わります。

海上保安庁における随意契約の実態はどうなつておられるのか、また海上保安庁における随意契約も今回見直すようなことになるんでしょうが。

○政府参考人(石川裕己君) 契約のお話がございました。

海上保安庁におきましては、まず物品等の調達に当たりましては可能な限り一般競争入札という契約も今回見直すようなことになるんでしょうが。

か。

○政府参考人(石川裕己君) 契約のお話がございました。

海上保安庁におきましては、まず物品等の調達に当たりましては可能な限り一般競争入札という契約も今回見直すようになりますが、例えば巡視船艇でありますとか航空機などにつきましては、その性能、装備などにつきましては言わば秘密をする

海上保安庁の本庁の契約の金額ベースで申し上げますと、一般競争入札が四二%でございますが、隨意契約が約五八%という数字で、隨意契約というのがかなりの比率になつております。その事情は今申し上げたような事情でござりますけれども、そうでありますけれども、やはりその契約の透明性あるいは競争性ということを確保するとい

う観点から、現在でも可能な限り複数の者から見

積りを取るというふうなこともやつておりますので、なお一層、今後ともこのようない契約の競争性の確保あるいは透明性の確保ということについては努力をし、工夫をしていきたいと考えております。

そのうち、具体的な話で恐縮でございますが、随意契約のうちに、最近問題になつております所管公益法人との随意契約というものがどうだといふ議論がございます。海上保安庁関係では、実は日本水路協会との随意契約が二件ほどございまして、七百万と四百万でござりますが、この随意契約については見直していこうというふうに考えております。

日本水路協会との随意契約が二件ほどございまして、その代替が緊急性を帯びているということを考えておりません。特に、海上保安庁は警察機関でもござりますので、いやしくも他から指を指されるようなことのないような適正な契約ということをやつてしまひたいと考えております。

従来よりもかなり多い量の契約ということを実施していくかなければなりませんので、私ども海上保安庁は警察機関でもござりますので、いやしくも他から指を指されるようなことのないような適正な契約ということをやつてしまひたいと考えております。

○委員長(羽田雄一郎君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午前十一時四十四分休憩

○委員長(羽田雄一郎君) 午後一時開会

○委員長(羽田雄一郎君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

この際、委員の異動について御報告いたしました。

本日、奥石東君が委員を辞任され、その補欠と

して足立信也君が選任されました。

○委員長(羽田雄一郎君) 休憩前に引き続き、海洋汚染等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し、質疑を行います。

○小林美恵子君 日本共産党的小林美恵子でございます。

今回の法案の改正は、二千年的危険物質及び有害物質による汚染事故に係る準備対応及び協力に関する議定書の批准に伴う国内体制整備でありまして、今回のその改正案の内容を見ますと、海洋汚染防止、海上輸送安全確保からも必要な措置だと私も思います。しかし、何点か確認をさせていただきたいというふうに思ひます。

まず、環境省にお伺いいたしますけれども、法案にあります有害危険物質の対象、そして環境大臣が未査定液体物質と査定する際の基準といまではIMOの国際基準に合致したものになるでしょう。決して日本がその基準から後退することはないですね。

○政府参考人小林光君

お答え申し上げます。

まず、結論の方から先に申し上げますと、今御指摘のとおりでございまして、国際標準に沿つてやつていいきたいというふうに考えてございます。まず、既にもう規制区分が定められておりますような有害物質、これにつきましては、既に現行の海洋汚染防止法におきましても有害液体物質というようなことで政令で定めておりまして、これをしていている。

で、御指摘の点は、さらに未査定の物質、これは環境大臣がどういった規制区分にするのかを決めさせていただく、まだ国際的に仕分の決まつてない物質、こっちの方は大丈夫かと、こういうことが残るわけでござりますけれども、これにつきましても、実はその査定をするための手順といふものが国際的に決まっておりますので、これにのつとつてきつとやつていいきたいというふうに考えてございます。

○小林美恵子君

では、要員の確保についてでござりますけれども、午前中の審議の中にも出てお

ますので、日本のやり方に間違いがあれば後で正されるということも考えられます。そういうことで、しっかりとやつていいきたいというふうに考えております。

○小林美恵子君 分かりました。

では次に、油や危険有害物質の排出の防除措置として、法案には一定の海域を航行する船舶所有者は、資材、機械器具の配備、必要な知識を要する要員の確保とあります。

この場合、一定の海域とはどこに当たるのですか。それと、その海域に限定するのはなぜでしょうか。

○政府参考人(石川裕己君)

まず、法案では、今までの重油などの場合と同様に、有害液体物質の排出があつた場合に直ちに船舶所有者等が所要の防除措置を講じなければならないというふうになつてございまして、この義務につきましては、海域の区分なく、船舶の大きさ等に左右されず、全国一律でこの義務が課されるものであります。

○政府参考人(石川裕己君)

まず、法案では、今までの重油などの場合と同様に、有害液体物質の排出があつた場合に直ちに船舶所有者等が所要の防除措置を講じなければならないというふうになつてございまして、この義務につきましては、海域の区分なく、船舶の大きさ等に左右されず、全国一律でこの義務が課されるものであります。

○政府参考人(石川裕己君)

まず、結論の方から先に申し上げますと、今御指摘のとおりでございまして、国際標準に沿つてやつていいきたいというふうに考えてございます。

まず、既にもう規制区分が定められておりますような有害物質、これにつきましては、既に現行の海洋汚染防止法におきましても有害液体物質というようなことで政令で定めておりまして、これをしていている。

で、御指摘の点は、さらに未査定の物質、これは環境大臣がどういった規制区分にするのかを決めさせていただく、まだ国際的に仕分の決まつてない物質、こっちの方は大丈夫かと、こういうことが残るわけでござりますけれども、これにつきましても、実はその査定をするための手順といふものが国際的に決まっておりますので、これにのつとつてきつとやつていいきたいというふうに考えてございます。

○小林美恵子君

では、要員の確保についてでござりますけれども、午前中の審議の中にも出てお

りましたけれども、危険有害物質もこの点を、何といいますか、防除するというのは相当な専門的知識が必要かと思いますけど、その要員の確保としては現行体制はどうなつていて、今後どのように確保していくお考えでしようか。

○政府参考人(石川裕己君)

要員の確保でござい

ますけれども、法案にありますように、一定の船舶の所有者に対し防除に関する必要な知識を有する要員の確保ということを求めているわけですが、これは、有害液体物質の性状あるいは特性あるいは物質に応じた防除の方法などに関する知識を有する要員が必要であると考えているわけでもございまして、そういう要員を育成するためにIMO、国際海事機関の訓練カリキュラムに準拠した所要の研修コース、これにおいてその育成を図つていくこととしております。

○小林美恵子君

今そういう人材がいらっしゃるのかどうか、その点はいかがですか。

ただ、有害液体物質につきましては、引火性や毒性を有するものもありますので、法案では、今御指摘のように、一定の海域を貨物として有害液体物質を積載して航行する船舶の船舶所有者に対して防除資機材の準備、あるいは防除に関する必要な知識を有する要員の確保を義務付けています。私はお聞きしました。

○小林美恵子君

いずれにしましても、こういう防除措置で訓練も行つて確保していくという御答弁でございました。

私はお聞きしましたら、この間の二〇〇一年から二〇〇五年までの間でいわゆる海洋汚染防止等の法令違反というのが一千五百五十七件あつたというふうにお聞きをしました。今のお話を、まだ体制上も本当に十分確保していかなければならぬというふうに思いますけれども、そこで

大臣にお聞きをします。

○政府参考人(小林光君)

本年二月末から北海道斜里町周辺の海岸におきまして、油まみれの海鳥の死骸が発見されたと、こういふことですござります。北海道の網走支庁、そして斜里町、環境省など協力いたしまして、海岸の巡視、死骸の回収ということに当たつております。現時点でおよそ五千羽の死骸が回収をされております。この回収の一環としていたしまして、鳥の種類、そして数等々についても確認を行つております。かなり腐食が著しいので確認できないものもございますけれども、そういうふうな状況にあります。

○政府参考人(小林光君)

原因でございますが、直接の原因是油の付着

です。

○政府参考人(小林光君)

鳥の種類などから考えますと、サハリンの東辺

りにいた鳥ではないかといふふうに考えられて

いるわけでござりますけれども、そういつた部分について海上保安庁の方でもいろいろ調べをいた

だいでありますし、国外の状況についても、外交ルートを通じましてロシアに情報提供を、お持ち

考へておられるところでございます。また、海上保安庁では巡視船艇、航空機を動員するほか、大規模な流出事故においては関係機関総動員で防除作業を実施することとなつております。適切に対応できるような体制が整えられるというふうに考えております。

○小林美恵子君

では次に、海洋汚染に関連いた

る

ので、

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

お

考

へ

て

はいかかですか

○政府参考人(星野茂夫君) 御指摘のように運航規程につきまして、私ども、どういう内容を示しております。それに基づいて各事業者さんは運航規程を現実に制定しておるわけでございまして、ただいま事例がございました鹿児島商船、こ

れにつきましても、運航管理規程上、私どもの標準として示したシートベルト着用についての記載がなされているところでございます。

今お話をございましたけれども、しかし通達は
出されけれども、今の御答弁でいくと、結局は事業
者任せというものが今回の事故の根本要因だと私は
思っています。

要注意海域の設定やシートベルト着用の問題、さらに、最近出ておりますけれども、高速船のいわゆる衝突の衝撃を緩和する装置ですね、これは前方に立たなくていい、後方に立たなくていい

前の方で述べたとおり、この問題は、必ずしも技術的な問題ではなく、社会的・政治的・経済的因素が複雑に絡み合ったものである。したがって、単純な技術的解決策だけでは不十分である。一方で、過度な規制や行政干渉もまた、企業の生産性を低下させ、雇用を失う可能性がある。したがって、バランスの取れたアプローチが求められる。

〇國務大臣(北側一雄君) この四月の九日に起りました超高速船の事故につきましては、百名に及びます。この件につきましては、ととのよろしくお詫び申し上げます。貴殿にお聞きして質問を終わります。

上の方かけがをされました、非常に重大な事故でございまして、重く受け止めているところでござります。

この事故を受けまして、これは私の方から指不^可をいたしまして、国土交通省の中に、国土交通審議官をヘッドといたしまして、省内の関係局長、それから水産庁にも入つていただきまして、あとで学識経験者、それからメーカー、運航事業者等にも入つていただいた超高速船に関する安全対策検討委員会というのを立ち上げました。早速、明日に第一回目の検討会を行うこととなつてゐるところでございます。

どういってこせいます

環境省におきましては、外務省を通じまして情報収集に努めておりますほか、オホーツク海の今御指摘ございました海流の状況等についても専門家から直接意見を聞いたりしてございます。

現状の把握状況でございますけれども、ロシアから得ました状況では、汚染された水は既にもち

ろんアムール川の方に流入をしてござります。一月下旬に河口近くに達したと考えられてございま
すが、その時点で相当程度希釀をされておりまし
て、一月下旬段階で二トロベンゼンの濃度、環境
基準、これはロシアの環境基準でございますが、

と同じレベルまで低下していたということはどうぞ
います。さらに、今日、日口の専門家の環境関係
の会議を外務省で行っているところでござります
が、最新時点のコロナからの情報では、まるでこ

濃度が下がっているというふうに聞いてございま
す。

アムール川の緑水をしておりましたけれども、春になりますと解けるということで、その海流に水が混じっていくと、こういうことになるわけでございます。アムール川の後、サハリンのことを、今まで東洋、西洋、この三番目に

の北を通って、今度は東側を南下して北海道の方に海流が南下してくる、こういうことになるわけですが、いまして、今年の秋ごろにその河川水自体は北海道に到達する可能性があると、こういうこ

どになろうかと思ております。
ただ、今もう委員御指摘のとおりでございまして、大変長い距離を移送されておりますし、また

ベンゼンの性質ということもございますので、よもや日本にまで到達するということにはならず、大幅に希釈をされてしまうというふうに考えてござりますけれども、私どもいたしましては、河

川の水が解けた後の状況についてモニタリング等の情報収集をする、そしていよいよ本当に危ないということになりまして、関係機関と連携して、それに対する防除措置についても検討していくといったふうに考えてはございます。

○辻上貞雄君 今回提出をされました法案では

新たな船舶所有者に対して資機材の義務付けを課していますが、海運業界の経営環境を考えた場合に、原油価格の高騰に伴うコストや安全対策に必要なコストについては、適切にやはり運賃に転嫁させる必要があるのではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(星野茂夫君) 今回、いわゆる安全あるいは環境対応ということで海運事業者に新たな負担が掛かってくるわけでございますが、私どもとしては、やはりこういうコストについては、しっかりと運賃あるいは用船料の体系の中に組み込

まれてしかるべきものだというふうに認識をいたしております。

住権は用意されるものでありまして、私ども行政としてどうしろこうしるということはなかなか申し上げにくいくんであります。やはりこういう状況の中でこういうコストは掛かっているんだと、これは色々必要でなく、三つあることを重視して

そとは絶対必要な二ストなんだということを是非
荷主ないしはオペレーターに理解していただき
と、そういう場面では行政として果たす役割があ
るんだろうということで考えておりまして、その

面で努力してまいりたいと思っております。
○渕上真雄君 ケミカルタンカー等による事故は
毎年多発、多数発生をしているようであります
が、このような事故の中には、船員の居眠りなど

が原因だと言われておりますけれども、これはケミカルタンカーを始めとするタンカー船員等の過酷な労働環境が影響しているのではないかと思う

○政府参考人(星野茂夫君) ただいまお話をござい
んでありますか、そういう意味では労働環境の改
善を図るべきだと考えますが、いかがお考えで
しょうか。

ましたケミカルタンカーでございますが、通常の貨物船に比べて、いわゆる荷揚げの過程ないしはタンクの洗浄といったような労働が船員の仕事として付加されてまいりまして、そういう意味では大変厳しい労働環境であるということは御指摘の

とおりであります。

ただ、私どもとしては、やはりその労働時間、そういったものをきちっと守つていただきることが安全運航上必要たということで、そうした労働実態に合わせた船員の定員、これをしっかりと確保していた。だくということで過重な労働というのを防止することができるのではないかというふうに考えておる次第でございまして、そういう意味で船員の定員の確保ということでついて、これは経営実態が大変厳しい状況ではございますが、はつきり申し上げて船の安全については、単なるオーナーだけではなくてオペレーターも、あるいは場合によっては荷主も安全上やつぱり責任があるんだということをしつかり理解していただいて、必要な定員が確保できるよう、両者に対してもお話を申し上げているところありますし、今後とも対応していきたいというふうに思つています。

○渕上貞雄君 要員の確保についてお伺いをいたしますが、防除措置等において、「排出油等の防除に関する知識を有する要員を確保しておかなければならぬ」とありますが、必要な知識を有する要員の数はどれくらいと考えられておりますか。

○政府参考人(石川裕己君) 必要とする要員の数でございますけれども、先ほど申し上げましたように、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海を航行する船舶、それで有害液体物質を貨物として搭載する船舶、こういう船舶がその航行中に事故を起こした場合に、迅速に対応をするために必要な人数というふうに考えております。

逆に言いますと、これらの船がこの海域において運航している間、常時事故に迅速に対応することができる者の数ということがいればいいと考えておりまして、ある意味では、最小限でいえば常時一名おればいいと考えております。

○渕上貞雄君 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の中で、船長らは危険物の排出のおそれがあるときは最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならないとしていますが、ここで排

出のおそれという表現がありますが、おそれは個人の判断に任せるということでしょうか、それとも何らかの例示を示すのでしょうか、お伺いをいたします。

○政府参考人(石川裕己君)

この排出のおそれは

あるということにつきましては、正に現場の状況

をいたします。

○渕上貞雄君 独立行政法人の海上災害防止センターの業務等において、緊急に排出油等の防除のための措置を講ずる必要がある場合において、一定の要件を満たすときは、独立行政法人海上災害

防除センターに対し排出油等の防除のための措置

を講ずるべきことを指示することができるとあります。また、具体的な定めを行うのかどうか、お伺いをいたします。

○政府参考人(石川裕己君)

海上保安庁長官によります海上災害防止センターに対する指示でございますけれども、今回の改正法の海洋汚染防止法の第四十二条の二十六の規定に基づいて、緊急に排出油等の防除のための措置を講ずる必要がある場合であつて、一つが、船舶所有者等の原因者が所要の措置を講じていなければなりません。

○渕上貞雄君 そういう場合に発動するものであります。

○委員長(羽田雄一郎君)

御異議ないと認め、さ

際しまして、海上保安庁長官から指示をし所要の防除措置を実施されたということでござります。

○渕上貞雄君 この法律の持つ性格上から考えて、法律が成立をした場合、二〇〇七年四月一日から施行されるようになりますけれども、施行することにより今後どのような効果があるかお伺いをして、質問を終わります。

○国務大臣(北側一雄君)

今回の改正によりまして、有害液体物質や危険物の排出等に対処するための対応資機材の配備や、所要の訓練、研修を受けた要員の配置が進むものと考えております。我が国の周辺海域では年間三十隻から五十隻前後発生しておりますケミカルタンカーの事故に、これでより迅速かつ効果的に対処し得る体制が整備されるものと考えております。

○渕上貞雄君 また、あわせて、今も御質問ございましたが、座礁や乗揚げ事故で有害液体物質が排出されるおそれがある場合の海上保安庁長官による措置命令を新設をいたしまして、被害の未然防止も図ることができるというふうに考えておるところでございます。

○委員長(羽田雄一郎君)

御異議ないと認め、さ

すべきものと決定いたしました。

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(羽田雄一郎君)

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。

午後一時三十七分散会

○政府参考人(石川裕己君)

海上保安庁長官によ

ります海上災害防止センターに対する指示でござ

りますけれども、今回の改正法の海洋汚染防止法

の第四十二条の二十六の規定に基づいて、緊急に

排出油等の防除のための措置を講ずる必要がある

等の原因者に対して所要の措置を講ずることを命ずる

るといとまがないとき、このようなときに海上保安

府長官が海上災害防止センターに対する指示を行

うということです。

○渕上貞雄君 それで、船舶所有者等の原因者が所要の措置を講ずることを命じた上で、それでも原因者が措置を行わない

といつたとき、このようないときには、海洋汚染防止法

第三十九条第三項に基づき措置を講ずるべきこと

を命じた上で、それでも原因者が措置を行わない

といつたとき、このようないときには、海洋汚染防止法

第三十九条第三項に基づき措置を講ずるべきこと

を命じた上で、それでも

平成十八年四月十九日印刷

平成十八年四月二十日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

B