

第一百七十四回

参議院国土交通委員会会議録第十一号

(一一一)

平成二十二年五月十一日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月二十七日

辞任

川崎

稔君

平山

幸司君

四月二十八日

辞任

尾立

源幸君

下田

敦子君

五月十日

辞任

金子

洋一君

平山

米長

晴信君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

椎名

一保君

廣田

一君

室井

邦彦君

佐藤

信秋君

吉田

博美君

草川

昭三君

植松恵美子君

川崎

大島九州男君

平山

幸司君

藤本

祐司君

田名部匡省君

羽田雄一郎君

平山

幸司君

誠君

付)

○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等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(椎名一保君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

昨日までに、松野信夫君及び大島九州男君が委員の異動について御報告いたします。

山下八洲夫君
米長晴信君

大江康弘君

岡田健司君

荻原実仁君

西田山内俊夫君

渕上貞雄君

藤井孝男君

長谷川大紋君

員を辞任され、補欠として米長晴信君及び平山誠君が選任されました。

○委員長(椎名一保君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお詰りいたします。

海洋汚染等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審査のため、本日の委員会に法務大臣官房審議官團藤丈士君を政府参考人として出席を求める、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(椎名一保君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(椎名一保君) 海洋汚染等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を議題いたします。

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。

○委員長(椎名一保君) 海洋汚染等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。

○室井邦彦君 おはようございます。民主党の室井邦彦でございます。

早速、この海洋汚染等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に質問をさせていただきます。

その前に、質問理由として申し上げたいことがあります。

そこで、最初の質問をさせていただきますが、

この平成二十二年の海洋汚染の現状についての説明を是非、ああその事故の件数とか内容とか種類、いろいろとございますが、是非御説明をお願いをしたいと、現状をお願いしたいと思います。

○副大臣(辻元清美君) 今御指摘の日本は海洋立国であるということをかんがみまして、周り海に閉まれておりますので、海洋汚染が一たび起こると大きな影響が出ると。

そして、今委員御指摘の五百十四件、これは平

成二十一年に確認されたものです。その内訳を申

し上げますと、油の排出によるものが三百六十九

件、廃棄物によるものが百四件、有害液体物質の排出によるものが三件、赤潮、青潮によるものが十四件、その他が二十四件となつております。

そして、この油の排出による汚染三百六十九件の中で排出源が判明したものが二百八十二件、そのうち船舶によるものは三百四十二件で八六%を占めています。また、その原因は、取扱不注意によるものが百二十件、全体の四二%、次いで海難によるものが四十七件、故意によるものが四十一件となつております。

タ匡船による沿岸染色の發生研究委員会は二十七件ございます。そして、油の排出によるものは三十四件ということになつております。

○室井邦彦君 私がこの法案の質問をするときには、いろいろと今現在、排他的経済水域の問題であります。これは調べますと、まあでたらめと

は言わないんですが、これは質問じゃないんですね。けれども、私の所見なんですが、いいかげんな数字が非常に多いということ。

それは一言申し上げたいことは、訓へれば訓へればは、おかしな具合になつておりますまして、この排他的經濟水域の面積、また順位、これは各、い

いろんなデータ、調査機関があります。一つは米国の国務省の資料で、アメリカが一位で、面積は百六十二万平方キロメートルというふうに言われて

おりますが、もう一つのホームページの百科事典、これで調べますと、これもアメリカが一位なんですが、その面積は、排他的経済水域の面積が

千百三十五万平方キロメートルと、全く数字が違っていると。

域の問題、特に私が興味のあるのは中国との尖閣諸島の問題、今中国は万博でそつちに申してい

ますけれども、いわゆるこの万博が開かれますと恐らく積極的に、能動的にこの問題について押しつけられるんじゃないのかな。押しつけてくるんじや

ないのかな? う私も非常に心配をしておりまして、こういう世界的に数字データが本当にいいかげんであるということに非常に海洋国日本とし

もう一つのデータは、これも面白いデータであ
て、これからどういう国策としてこの対応をして
いかれるのかなど。

りまして、アメリカの国務省の数値ではインドネシアが世界で三番目になつております。面積が五百四十一万平方キロメートルと、もう一つの調査データのホームページの百科事典ではインドネシアは三位に入つてない、こんな状況であります。この排他的経済水域、これは全くいいかげんな数字がそれぞれ国々で主張しているということで私は感じました。

まさに、もう一つの数字では、日本の国と中国との排他的経済水域が全く重なつてゐる部分、もう日本の二百海里の計算でいきますと中国の沿岸まで重なつていくと、中国からしてみれば全く日本との沖縄近くまで領海として入つていて、結果、この間を分けていこうじゃないかという案があるようでありますけれども、これも今後、今申し上げましたように、万博が終わると恐らく中国は積極的にこういう問題に対し対応していくと思います。

どうか、前原大臣、これは国交省だけの問題じゃないと思いますので、ひとつこの問題については真剣に、後で手後手にならないようにならから積極的に攻め込んでいくという、こういう戦略も必要ではないかなというふうに思いますので、是非その点は私の方から要望しておきますのでお願いをしたいと思います。日本の資源の将来にかかるつてくると思いますので。

何か御所見があれば、おつしやつていただければ結構ですけれども。

○國務大臣(前原誠司君)　室井委員にお答えをいたします。

今、中国では上海で万博が行われておられますけれども、そういうた時期においても中国の海洋調査、またデモンストレーションというの是非常に活発でございまして、外務省を通じて抗議をしているところでございます。

我々の主権というのは脅かされてはいけませんし、尖閣諸島というのは我が国固有の領土でございます。我々としては、まだ中国とのいわゆる境界線が画定をいたしません、海の。そういう意味

におきましては暫定的に中間線という立場を取つてゐるわけでござりますけれども、中国がその中間線という立場を取らない以上は我々も中間線という立場を取らざるに、二百海里を引いて、そこから交渉をするという立場で今臨んでいるところでござりますし、また沖ノ鳥島にいたしましても日本領土とは中国は認めておりませんので、これは後日この委員会でも御審議をいたすことになりますかと思ひますけれども、低潮線等の法案を御審議いただきましてしっかりと実効支配を高めていくということを行つて、今室井委員のおっしゃつた問題意識、全く共有をしておりますので、日本の主権をしつかり守つていくための努力を政府全体として行つてまいりたいと、このように考えております。

○室井邦彦君 ありがとうございます。よろしく
お願いを申し上げます。

し条約という言葉が出てきます。私も勉強不足でよく理解をしていないんですけども、MARPOLについての御説明、その中には、条約制

定の背景とか条約を提携している国々がどのよう
な国々があるかということ、また条約の内容など
も聞くところだ。

お聞かせをくださり お願ひいたします
○副大臣(辻元清美君) MARPOL条約は、ま
ず昭和四十八年、一九七三年に、現在は国際海事

機関、IMOになつておりますが、その前身のIMO、政府間海事協議機関で採択されたもので、約三十七年前からこの条約がござります。

背景には、大量の油などを船舶が海の上で流出した場合、非常に大きな被害になります。外国船が例えば日本近海でそういう事故を起こしたと

き、日本にも影響が広がる。日本船籍も世界中走っています。ですから、自分とこの領海だけでまんくていらんなどいろいろな国の船が出没

りする中で、やっぱり国際機関としてそういう油流出などについてきちんと制約、規制を掛けてい

かないと放置してはいけないということできつかけは一九六七年に大量の油を流出したト

リーキヤニオン号事故というののがございました。これはたしかイギリスの船だったと思うんですが。その後、タンカーが大型化する、そしてさらにはケミカルタンカー、要するに化学物質などを運ぶタンカー等も出てきまして、油以外にも有害液体物質の海上輸送の増大がこの三十年間どんどん進んできております。ですから、この海洋汚染防止に関する包括的な規制についての議論が行われ、これを規制していくことになります。トリー・キヤニオン号はリベリアの船籍でした、失礼いたしました。

この条約では、船舶からの油、有害液体物質、廃棄物の排出及び排気ガスの放出規制等について包括的に定める国際条約と。そしてさらには、今この附属書というのがVIまでございまして、今回、御審議いただいておりますIは百五十か国がこの附属書を締約しております。そして、VIは五十九か国と、いうようになつておしまして、IからVIまでそれぞれ国が一つ一つ判断して、そしてそれがに入るか入らないかを決めていくという性質の条約でございます。

○室井邦彦君 続いて関連なんですが、この海上輸送における外国船籍の船舶数が年々増加をしていると、無論、増加をするということは外国船籍の船の事故が増加していくということにつながるわけでありまして、その場合、今お聞きしました副大臣からの説明を、MARPOL条約を締結していない国、船舶、これは海防法が適用されるのかされないので、この点を説明していただけないですか。

○副大臣(辻元清美君) 外国船籍の船に関しては、日本の排他的経済水域に入つてくれれば原則として海防法の適用対象というになります。また、MARPOL条約では、非締約国の船舶であつても有利な取扱いにならないようにするという規定がございます。我が国は、MARPOL条約の規定を海防法関係法令に取り入れて、非締約国の船舶にも締約国の船舶と同様に適用していくというようしております。

○室井邦彦君 時間がございませんので、続いて
どんどん質問させていただきます。

次の質問理由は、私はこのように思つてているんです
ですが、大型タンカーが入港できないという問題なんですが、その前に油流出事故による被害の大
きさを考えたときに、この船舶間の積替えという危険性の高い行為を行つていると、これについての厳しい規制を導入しようと、このような法改正であるわけがありますが、そこで質問したいところは、海上保安庁長官、どのような命令を出しますか、もちろん航行の安全とか海洋の保全、またいろんな状況があると思うのですが、どのような命令を出されるのか、またどのようなケースを想定してどのような命令を出せるのかと
いう、この点についてお聞かせ願えませんか。

○副大臣(辻元清美君) 今御指摘の、船舶間の油の積替えなどのときに流出などが想定される可能性が多いと。現状は、今この積替えは一部の港湾

内に小規模なものが年間十数件程度というようになつております。

しかし、この油の積替え、いつどこで、今はそ
うだからといっていろんな大洋とか、それから台
風が通過した後とか、様々な気象条件やそれから
場所、そして、さらには船舶の動搖が非常に予想
されるような状況での積替えとか、それからパイ
プが切断するような可能性がある場合とか、まあ
海のことですからいろんなことが想定されます。

その中で、海上保安庁長官が措置命令を発出する
ことができる場合というのは、客観的に見てその
ような安全性に問題があるという状況で船舶間の
貨物油の積替えを行おうとする船舶があるときに
は、ちょっと待てと、そして是正する。それから、
さらに時期とか海域等、ほかの場所でやつたら
らどうか、そしてちょっと時期今は悪いからずら
せよとか、そういう船の運用面にかかる措置
を講ずることを命じができるというふうになつております。

○室井邦彦君 冒頭申し上げましたように、この質問をするときに、私はもちろん、委員の先生方

もこの参考資料というのを参考にしながら、読まれて、どの質問をしよう、どうしようか
いうふうにそれぞれ考えられると思うんですけども、私は、この参考資料を読ませていただき
て、こういうことが書いてあるんですよ。これ
があるというふうに書いてあります、小型タン
カーに積み替えて大きなタンカーに油を注油する
といふことには、ここに書いてあります。
ですから、私が申し上げたかったことは、質問
の中で、港湾の船舶への貨物油の積込み作業は、
通常、港湾施設において行われているが、港湾の
水深が浅い等の理由で大型タンカーが入港できな
い場合、小型タンカーが貨物油を沖合まで運び、
そして、今副大臣がおっしゃったとおり、そうい
う作業を行うというふうにここに書いてあります
ので、私は、じゃ、日本の国、日本の港に大型タ
ンカーが入れない港はどの港で幾つあるんでしょうか
うかという質問をしようとしたんですね。そ
したら、これはもう日本の問題じゃないと、ここ
の部分は。

そういうふうな、この資料、ここに、これは日本
の問題ではないという文章はありませんが、こ
れは日本の国内の問題ではないということで、調
査室が、職員の方が一生懸命、国交省の提出され

た資料を基にこの文章を書かれたと。そして、今
度は、じゃ、国交省に尋ねてみると、国交省の職
員の方が、これは調査室で用意したものだから
ちょっと詳しくは分からぬというようなことを言
われまして、じゃ、何をどう信頼していいのか、
どうしたらしいのか分からないと。

お互いが意見交換というか情報交換がしつか
りできた上でこういう資料を作成していただいて
いるのか。その点が、質問の材料を探すのにここ

の部分で非常に、ちょっとここ不信任をというか、
感じたことがありますて、このことについてどう
お答えしてほしいということじやありません
か。今後、我々はこれを基礎にして質問をやはり
しっかりとしていくなくちやいけませんので、い
や、うちは知らぬ、ちょっと説明不足ではないか
とか、いや、これは調査室やとか、いや、それ
は聞いておりませんわとかやられると、ちょっと
質問を突っ込んでいくのにどうしたらいいのか分
からなくなると。

私はここで、日本の国に、くどいようであります
けれども、タンカーが入港できない港は幾つあ
りますかということが聞きたかったんですね。
でも、これはもう日本と関係ないと。日本の場合
は大きなパイプを突っ込んで給油タンクに流し込
むんだということですから、これは別に質
問しても仕方ない、そういう油送とか、そういう
油の積卸しはしていないことでありますから。
そういうことがありましたので、ちょっと一言
これは申し上げておかなければと思つたもの
で、申し上げさせていただきました。コメントは
結構です。ちょっとと急がせていただきます。

続きまして、質問を十五用意しているんですけど
れども、まだ五問しか入つておりませんので、こ
れはまずいなという思いが。前原大臣にすばら
い場面をつくつておるんですが、ちょっととその前
に、これが言いにくんですね、万景峰号につ
いて。

このときにもう皆さん方も、全国に放映され
ましたから、いろんなところ、場面を見られたと
思います。このポートステートコントロールとい
う、PSC、これについてちょっと私も学習した
いと思っておりますので、これはどのようないい組織
で、団体で、どのような内容なのか、簡単に

とお聞かせ願えますか。

○副大臣(辻元清美君) 今御指摘のように、北海
道は十三名といふことでしたけれども、現在は地
方運輸局などに、四十三官署に百三十四名配置を

しております。

○副大臣(辻元清美君) 今御指摘のように、北海
道は十三名といふことでしたけれども、現在は地
方運輸局などに、四十三官署に百三十四名配置を

してあります。

○副大臣(辻元

ただ、御指摘のように、日本は周りを海に囲まれておりますので、しっかりと取り組んでいかなければいけないということで、現在では船上訓練とか、あとアジア諸国、各国との連携もやっておりますので、そのような連携について強化をするとか、実施機関への、他国への派遣など、研修や、それから国際的な取組に従つた行動が的確にでき

るよろしく強化してまいりたいと思います。
○室井邦彦君 時間がございませんので、最後になりますが、せっかく大臣の方に質問を三つほど用意していくんですけども、最後にさせていただきます。

日本ころの前原大臣の精力的な行動は、私は非常に高く評価をさせていただいております。そこで、国土交通大臣として、この質問理由のところは幾つかあるんですが、私はこの部分で、大臣がもちろん、この世界の状況で、低炭素の、また環境を非常に重要視した経済政策、またそういう考え方で世界中が回っているわけですが、アメリカではやはり一番飛行機とか車よりも鉄道に非常に注目を浴びていると。そういう観点から前原大臣は、新幹線の売り込みとか、世界を相手にして、昔のエコノミックアニマルと、これは非常にいい表現で当時はされたんですよね、いつの間にか通訳の形が変わって、利己的なそういう日本人の営業方法に批判的な考え方方が定着してしまったといふ。当初このエコノミックアニマルというのは、どこの国でしたかね、ちょっと忘れましたけれども、非常に日本のそういう積極的な、あのころは池田勇人さんがトランジスタを取り込みに行つたとか、そういう時代もあつたんですね。まさに今そういう環境において大臣が行動されている。そして、ここに、もう御承知のとおり、李明博、この方はもちろん積極的に取り組んで、世界中が注視していたアラブ首長国連邦、UAEの大工事、原子力の、これが韓国が受注を成功したと。原発四基で四兆円だと。アメリカ、フランス、日本、ロシアに肩を並べてしまつたと。この技術は韓国は日本から学んだと。こういう後手後

手に回つておるという、非常に寂しい、そういう
思いがあるわけであります。ですから、まさにど
んどん積極的に、この韓國の大統領は六十八か九
でありまして、年齢は前原さんが二十歳若いとい
う、若さは力なりといったことがありますから、積
極的に海外にどんどんトップセールスとして売り
込みに行つていただきたい、そう思つております。

○室井邦彦君 終わります。
○佐藤信秋君 自由民主党の佐藤信秋でございま
す。 今日は、この海防法、略して海防法と言わせて
いただこうと思いますが、長い文章ですから、の
質疑、基本的には、最初に立場を一言申し上げて
おきたいんですが、基本的には賛成です。賛成な
んですが、CO₂対策と一緒に、日本だけが一生

懸命律儀にやり過ぎると、国際的な競争、国益というような面から、必ずしも善意で一生懸命走っていたらそれがプラスになるかどうかという点を注意しながら走っていく必要があるんだろうと思います。今、室井先生のお話にもありましたが、国際競争力、そういうことも考えながらその運用をきちっとしていく必要があるんだろう、こう思います。

そういう観点からいいくと、最初に、これは法律

ですよね。一回一回法律改正ということで批准しなければいけないのか。かなり技術的な問題もありますから、そういう意味では、もちろん法律の立て方が前から最初からそういう形にしていましたから、今回の改正そのものは法律改正、こういうことでいいんだと思いますが、日本の場合には法律改正、じゃ、ほかの国は国内法的にどういう整備をしているのか。批准という同じ意味であつたとしても、その辺も多分きちと調べながら、その強制力みたいなものをお互いに一定レベルに一緒ですよねというような確認も要るんだろうなというようなこともあります。これは調べて

くださいよと、こう言つてあります、時間が掛かる話かもしれませんから、国交省ぢやなくして外務省も調べなきやいけないかもしませんね。ですから、そこは調べるようなどいうお願ひだけしておきます。

○副大臣(辻元清美君) お答えいたします。

先ほどから申し上げているんですけれども、こ

のMARPOLなどを国内法上担保するとい

う立置寸付です。

米綱などを国内法上担保するとい

この条約につきましては、非常に国際的にも海
洋関係では重要な条約という位置付けになつてお
りまして、アジア諸国でも、附属書IからVIまで
ござりますけれども、近隣諸国もほとんどこれに
サインをしているということになつております。

その中で、特に技術的なことが多いという御指摘なんですが、どうしてもこの海洋汚染にかかわることは技術的な進歩によって改正がなされるとか、それから事故対策等の社会的要因、いろんな事故の形態がございますので、そういう観点から

いろんな点で改正がこれからも必要になつてくるのではないかと思つております。
ただ、やっぱり日本は海運国ですし、それから海に囲まれた海洋立国ですので、特にこの海洋汚染の防止に関するような条約を厳格に守つていく

ということについては、国際的にも率先してこれをリードしていくことが日本の信用力にもつながるのではないかというようにも考えております。

ということで、今回この条約改正の内容をしつ

○佐藤信秋君 そこで、この前事務的に伺つたところに、ほかの国は、じゃ、どうやって批准しておるのか、担保しておるのかと。ここのこところはまかりと法律に書き込ませていただきて対応させていただかたいということをございます。

だちよつと十分調べ切つておりませんと言つうの
で、私もすぐに調べるとは言ひませんが、外国で
各国がどういう形の批准というか国内法をどんな
形で整備しておるのか。

ます。これが決めているのは、名義領自体にその
条約で決まつたとおりにやりますと、こう言つて
いますから、そうだとすると、法律で各国が後書
きしてやつておるということなのかどうか。ま
あ、百ヵ国もあるわけですからいろんな例がある
とは思うんですが、日本だけが律儀にやつていま
すというので損しないようにと、こういう観点か

ら、そういう意味では他国の、特に、以下ちょっと御質問申し上げたいんですが、NO_x規制であるとか、そういうような問題について他国の足並みというのを見ながらこの運用をしていかなきやいかぬだろう。これは調査室が調べてくれた資料を参考までにお出しさせていただいています。これは元々の調査室の参考資料にあるわけすけれども、御覧いたぐと、アメリカ、カナダはMARPOL条約IVは批准していないと、こういうことなんですね。それから、一番最近のOPRC-HNS議定書、これも批准していませんと。批准しないときにどういうペナルティーがあるの、これは多分ないんですね。だから、どういうことを言っているかというと、例えばNO_x規制、現行のNO_x規制でも、大型タンカーが入ってきて、いやNO_x規制クリアしていないから、あんた駄目よと、次に国内の港に行つちゃ駄目よと言つたって、行つちゃ駄目よで追い返した例は多分ないですね。

つまり、ペナルティーという形では、強烈なものは用意はされていないし、そうかといって本当にやろうとしたら、これ非関税障壁じゃないですけど、海運の円滑化というのも大事な大前提だと思いますよね。そうすると、ペナルティーは掛けないけど、阪神に行きますと、行つちゃ駄目よと、こ

ちやんとねと、こういうようなやり取りに多分なるだろうと。東京に入った、京浜に入ったタンカー、阪神に行きますと、行つちゃ駄目よと、こ

ういうわけに多分いかない。

だとすると、足並みをそろえるということが大事だし、という部分を、是非この批准の問題、今までの問題も多分あるんだと思いますが、批准の問題と一緒によくよく目を光らせながらやるといふことを是非、大臣、一言お願ひしたいと思います。

○國務大臣(前原誠司君) 今、佐藤委員がおっしゃったように、我が国だけ批准をして他国が批准をしていないことによつて我が国の海運事業者

のみが不利になるということはあってはいけない」というのは委員御指摘のとおりだと私も思つておきます。

今回、このMARPOL条約の附属書Iは、これ委員からの資料にもございますように、批准国が百五十か国ということで、それらの国の船腹量合計は世界の約九九%になつております。また、平成九年に新しく追加されました附属書VIにつきましては、委員がお配りいただいた資料には、こ

れ今年の一月三十一日現在でございますので五十八になつておりますが、現在は五十九か国が批准をしておりまして、その船腹量合計は世界の約八四%に上つております。したがいまして、このよう

うに世界の大部分の船舶にこの条約の規定が適用されることになつておりまして、締約国はその内容を遵守することが義務付けられているというこ

とでござります。

さらには、先ほど室井委員の御質問に辻元副大臣がお答えをいたしましたけれども、MARPOL条約では、締約国政府が管轄する港に非締約国

の船舶を含む外国船舶が入国した場合には、外國船舶監督、PSCを行いまして、非締約国の船舶に対しましても条約に規定をされている内容を要

求することができるということになつております。したがつて、我が国といたしましても、MARPOL条約の規定を取り入れた海防法に基づいて、外国船舶にPSCを実施しているところでございます。

○佐藤信秋君

生じないものというのは難しいの

こと

であります。

○佐藤信秋君

生じないもの

といふこと

であります。

○佐藤信秋君

から、これについては三次規制ということになりませんけれども、必ずしも現在これに対応できる技術が確立しているとは言えないと状況ではないかと思つております。今後、ただまあ環境問題が非常にこれから大きなテーマになりますので、技術開発を進めていくということで、平成二十四年から二十五年の間にIMOにおいてもこの規制については検討していくというように承知しております。

ですから、関係機関や関係企業の皆様の御意見も伺いながら、この三次規制の対応については、日本としてもどうしていくか、IMOとも足並みをそろえつつ、しかし関係業界の皆様の御意見も伺いつつ、これから検討してまいりたいという状況かと思います。

○佐藤信秋君 意地悪く考えますと、この条約に加盟していない国から船主として発注して、それで二〇%でも八〇%でも私ら関係おまへんわとやつておいて、後で船籍を移すと、移さなくてもいいかもしませんけれどもね。それが来たときに、いや、あんた守つていいじゃないかと言つたつて、おれは非加盟国なんだ、船籍が。それで帰ればとこそこそとこなるわけで、ということを私なんかはちょっととこなるわけですよ。そのところは是非足並みそろえてという問題が一つ。悪知恵を働かせれば出できますからね、これ。

それからもう一つは、八〇%カットの方は物すごく難しいと思います。日本の脱硝技術というのは多分世界で一番だと思います。日本の脱硝技術といふのが、脱硝装置そのものが、ぐらいの装置はできて使っています。コンパクトにするのが難しい。船に積み込んでコンパクトにすることが難しいんだと思います。

それから、これはお願いですが、一言でいいん

です。八〇%に向けた技術開発という点について、造船会社任せにしていたらなかなかしんどい。先ほど国として技術を売り込むと、こういう話がありましたが、産と学と官と一緒になつて開発すると。既存技術をコンパクト化するぐらいのところで本当にできるのかどうか私もよく分かりませんが、そこはやっぱり国交あるいは政府を挙げて技術開発を応援するという姿勢が必要なんじゃないかな。

大体、韓国と日本で、内燃機関の技術開発といいますか、船舶の機関の技術開発、こういう意味でいえば、どうも一けたぐら違つて、掛け合いでいる費用が。だから、政府としてしっかりと、それぞれの造船会社任せにするんじゃなくて、今の技術開発の段階からしっかりとタイアップしながら開発を進める、これもまた一つ必要なことじやないかと思うんですが、いかがでしょう。

○國務大臣(前原誠司君) 委員御承知のとおり、ある程度は今も行つておりますが、平成二十一年度が〇・九億円、今年度の予算が〇・八億円で、船舶からの環境負荷低減のための対応策ということが、いや私頑張りますって、頑張るつてだけ言つてみててもしようがないので、今みたいな国挙げて一緒になつて取り組むという。それから、世の中、国際的な動向を見ながら考えていかないと、二〇一六年だよということでひたすら走ろうとしたら待て待てと、こういう事態になりかねないということをあらかじめ是非お願いしておきたいと思うんです。

○佐藤信秋君 これは国交予算と、こういう意味

ではなくて、政府全体の中で科学技術開発予算、

会社だつてちゃんと、それはまあ民間

で予算は付けてやつておりますけれども、じや

うに考えております。

おります。

今る御指摘の点は、環境問題を取り扱うときに、大きな意味では経済成長と環境の両立をどうするか、国際競争力と環境の両立をどうするかと、いろいろな国際会議で一番大きなテーマになる点だと思います。必ず、いろんな条約を作つたり、この温暖化の問題もそうですが、そこに入らない人たちが、抜け駆けというか、やつていくんじゃないかということで進まないといふようなところがあちこちで見られています。

ただ一方、やはり環境技術を開発していくといふことは、これから新しい国際競争力にもつながるということで、ヨーロッパ諸国なんかでは、かなりきつい環境基準を設けたことでその環境関係の産業が世界をリードしていくような国際競争力をを持つという事例もありますので、やはりそれは取り組んでいく一つの大きなテーマだと考えております。

○佐藤信秋君 是非しっかりとお願いしたいと思うんですが、流れ過ぎずには右行き過ぎたり左行き過ぎたりすると実際の運用はなかなか厳しい、これはたくさんそういう例がありますので、是非中庸をきちっと行っていただくと、こういうことでお願いしたいと思います。

それをやっていく上では、検査体制あるいは事前の周知徹底、広報活動、こういうのが大事なことになると思いますので、特に検査官、たしか運輸局で、出先でも百四十人ぐらいですかね、ですから、そういう体制の強化というのも図りながらどこまでそうした運用ができるか、やれるか、やるか、こういうことを是非しっかりとお願いしたいと思います。右行き過ぎず左行き過ぎずですね。

時間がなくなりました。最後に、大臣、高速道路の無料化の話でいろいろ御議論があるようですね、私も新聞でしか見ておりませんが、高速道路を無料化すると、原則無料化を

した。これはそのままおやりになるのか、原則無料化をおやりになるのか。それをやる場合にはどんなふうなロードマップというんでしようかね、をお考えになつておられるのか。今回いろいろ御提案が、閣議の決定まではなさつたようですが、そ

うしたことと無料化という、原則無料化という方向との関係この辺はまた別途に法案で出てきたときにしつかりした御議論を多分皆さんがしたいと思つてゐるんですが、その基本的部分として原則無料化、この方向できちつとやつていくんだということなのかな。そして、今回用意されておられる法律の方が、それとの関係はどんなふうに理解をするということなのか、すればいいのか。あらかじめの話ではありますが、どうせそういうことがきかつと後またここで議論ということにならうかと思ひますので、あらかじめ一言だけお伺いし

ておきたいと思います。

○國務大臣(前原誠司君) 我々は、高速道路の原則無料化、そして段階的に社会実験を行っていくということです、今は六月から高速道路の約二〇%に当たります一千六百二十六キロメートルで無料化の実験を来年の三月末までやらせていただ

くこと。そして、今国会に提案をさせていただいております利便増進事業、これは前政権でつくられたものでござりますけれども、これについて少しスキームを変えて、しかし割引を行うということ

で上限制といふものを設けさせていただいて、国

会のお許しがいただければ、法案が通ればそれも来年の三月末で試行、試しに行うということやら

せていただきたいと、このように考えておりま

す。

この段階的とか原則とか社会実験とかいうこと

は、他の交通機関とかあるいは環境影響とかどういう状況になるのかということを、やはり社会実験をやってからでないと、急に決めて、そして

やつたらいろいろな問題が起きたということではないだろうということでございまして、そういう意味では多方面、他の公共交通機関への目配り、環境あるいは渋滞、こういったものがどのよ

うに生まれるのか生まれないのかということを着実な社会実験、試行の中で確認をさせていただきながら原則高速道路の無料化というものを、最終形を決めていきたいと、このように考えております。

時間がなくなりました。最後に、大臣、海上保安

廳においても関係行政機関や海上災害防止センターと連携して必要な防除措置等を実施するとい

う形で定めさせていただいております。

○草川昭三君 そこで、今答弁がございました海

上保安庁長官が行つた汚染防止措置に掛かつた費用の負担についてお伺いをしたいと思うんです。

この費用は、油を排出した船舶の所有者が負担をすることに限定されておるというふうに理解してよろしくございますか。

○大臣政務官(三日月大造君) 今おつしゃつたとおり、海上保安庁が油を回収した場合の防除費用につきましては、一定の要件の下に原因者である油を排出した船舶の所有者に負担させることができます。そういう形の条文を四十一條に定めております。そういう意味では、委員のとおり相違ございません。

○草川昭三君 したがつて、油漏れを起こしているところの船舶の所有者が行うことになつていま

す。同時に、海上保安庁長官は、船舶同士の衝突により油漏れが起きた場合、油漏れを起こしていない方の船舶にも汚染防止措置をとるように命令

できることになつています。さらに、場合によつては海上保安庁長官が自ら汚染防止措置をとるの

ではないかと思いますが、この見解は間違つてい

るのではないか、お答え願いたいと思います。

○大臣政務官(三日月大造君) 草川先生にお答え申し上げます。

今おつしゃつたように、海洋汚染防止法では、

油の排出があつた場合に必要となる防除措置につ

いて、原則として原因者の責任により行うという

ことを三十九条で定めております。二隻の船舶が

衝突をし、一方の船舶から油が排出した場合は、それを返却されまして油漏れが起きた場合でも、追突した船舶に対して海上保安庁長官は自ら負担をした費用の請求を行えないということがあります

が、それでいいんですか。

○大臣政務官(三日月大造君) 整理をさせていただければ、まず、海上保安庁が油を回収した場合の防除費用については、一定の要件の下に原因者である油を排出した船舶の所有者に負担させることができるということにしておりまして、そういう

うふうにした理由は、これらの油を排出してしまった船、原因はどうであれ、排出してしまった船、船舶とそういうものについては、またその所有者というものについては、これらの方々が海洋汚染に対する危険性を与えつつ営利活動を営んでおられるものということでありますて、私法上の費用負担義務のいかんにかかわらず、公法上、公の法律上の費用負担義務者としては、油を排出した船舶及びその所有者に対して費用負担義務者と定めることが最も妥当であるというふうにしておりま

をすべき段階で事故の当事者が何もしないで油漬けになってしまつということでは、本来の海防法の趣旨に反することになると私は考えます。

これは一つの例ですけれども、衝突をされ油漬けになつた船の代理人が相手船、相手の船側と連絡をしても電話すら取らないというのが今の現状になつてゐるんです。油防水除義務のある者の義務が履行されるよう、何らかの措置をとるべきと考えますが、大臣の見解はどうでしよう。

○國務大臣(前原誠司君) 草川委員にお答えいたしました。

万一一、東京湾で大量の油流出事故が起ければ、京湾全体が封鎖状態となり、多くの船舶がくぎにされ、東京湾横断道路の通行止めや、千葉、東京、神奈川の沿岸部の施設なども汚染の損害被ることも考えられます。

東京湾においてタンカー等の大型船が座礁若しくは衝突事故を起こし大量の油が流出した場合備え、あらかじめの対策を準備しておくことが大切だと思つんですが、どういう対処をしておみになるのか、お答えを願いたいと 思います。

○大臣政務官（三日月大造君） 今委員がお

○大臣政務官(三日月大造君) 今委員が御指摘のとおり、第四十条を平成十八年の海防法の改正時
に改正を行いました。船舶の沈没若しくは乗揚げ
に起因して海洋が汚染された場合に、海洋污染防治
法のための必要な措置を講ずべきことを命ずること
ができるということを定めさせていただいてい
るんですけれども、これまでに、その改正以降一
件の撤去命令を発出しております。平成十九年四
月に発生いたしましたジーン号、これは宮城、
福島県境付近の陸岸で起こった事故に対し撤去

ただし、その上でこの法律の四十一条による
んですけれども、油を排出した船舶の所有者に、
衝突の相手船舶の所有者等の油の排出について責
任ある者に対する費用負担の求償権、要は、その
衝突した船の船舶の所有者等の油の排出について
責任ある者に対する求償権を認めておりまして、
これにより原因者間の負担の公平を図らせていた
だいております。

府長官が海洋汚染防止法に基づき必要な措置を講ずるよう命令されることとなつております。海洋汚染の防止のためには、衝突した相手船舶をも含む油排出の原因者が法に定められた防除義務を着実に実施していくことが極めて重要であると考えておりますので、今後ともこうした指導や法に基づく命令を適切に運用していくことを考えております。

○草川昭三君 是非、現場の実情ということをよく把握をしておいていただい、まあ私はそつういう立場に立つて質問をしておるんですけども、海上保安庁の指導をお願いを申し上げたいと思うんです。

きるよう指導するとともに、海上保安庁としま
も、国や地方の関係行政機関ですか海上災害対
応センターなどと連携して必要な防除措置が実
施できるようにするという体制を取らせていただ
ております。

具体的に申し上げれば、まず早く油の回収を実
施するということが必要なものですから、油防除資
機材を、オイルフェンスですか油処理剤でとか、
とか、そういうもののを全国に配備するとともに、
そういうものの使い方を含めて平素から訓練を実
施しながら油流出事故への対応能力を高め、また
関係機関と連携がいつでも図れるようす
するといった体制を構築させていただいておりま
す。

○大臣政務官(三日月大造君) 今ございました
ジエーン号の事故は、これは平成十九年四月の十
七日に水深五メートルの宮城、福島県境沖に
ジエーン号が乗揚げをし、立ち往生してしまった
ということとして、海洋汚染防止法第四十条に基
づいて、平成十九年五月の七日、この船主に対し
て船体の撤去命令を発出いたしました。その後、
P.I.保険、保険会社の方で、これはプロテクショ
ン・アンド・インデミニティー、要は保護と補
償、賠償を行う船主責任保険の方でこの油及び貨
物の抜取り又は船外撤去に関しまして、そういう
たサルベージ会社等々との契約を締結しながら、
五月二十一日、作業の開始を行つております。

海防法三十九条で規定をした油漏れの原因となつた行為をした者、例えば衝突して相手船を破損をさせて油漏れの原因をつくった船舶に対しても、海上保安庁長官の汚染防止措置命令をしても、命令の履行を担保する措置がないのは私は甚だ問題だと思うんですが、その点いかがでしょうか。油による環境破壊を一日も早く解消するために努力

平成九年の七月二日、アラブ首長国連邦から吉浜川崎シーバースに向かっていた原油タンカー、「ダイヤモンドグレース号」が東京湾内の浅瀬に接触をし、船底に亀裂が入り、原油が流出する事故がありました。幸い、この事故では流出をした油の量が当初の予想よりもはるかに少なかつたため大きな被害は生じませんでした。しかし、今後、

○草川昭三君　海防法四十条のことでお伺いをしたいと思うんですが、平成十八年の法改正で、防法四十条による、海上保安庁長官は、船舶の沈没や乗揚げで環境に著しい障害を及ぼした場合に該船舶の撤去を命令することになりました。

かなりの時間、期間を要しておるんですが、順次撤去が行われ、最新の情報では、平成二十二年、ですから今年の二月の時点でこの船体がほぼ撤去が済み、要はもう水面上のものはすべて撤去できて水面下に残るのみという形まで撤去が進んでおるという状態でして、今年の三月二十五日、関係自治体と漁業協同組合が参加する形で

関係者連絡調整会議というものを開催いたしまして、海洋環境の保全に著しい障害を及ぼす状況はないといったことまで一応確認できる状況まで

○草川昭三君　要するに、船体をスクラップで売却をするところまでようやく来たというわけです。けれども、先ほど触れましたように、保険金額が大変オーバーをしたものですから対処できないと、いう現状を私は強く訴えたいと思うんです。

そこで 法務省は今日お見えになつておられると思ひでござりませんが、船主責任制限法、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律があるわけです。我が国は千九百七十六年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する千九百九十六年の議定書を承認しています。海運業には古くから船主の損害賠償責任を制限する制度が認められており、各の制限を統一することを目指すのがこの条約であつたと思ひます。この議定書の基になつた一九七六年の条約の中

に、沈没したり乗り上げた場合の船舶の引揚げや除去並びに流出をした油の除去作業などの債権を制限することができるということが定められていますが、日本はこの部分については条約の規定に基づいて留保しております。損害賠償責任を制限しないという立場を取っています。これは私は支持をすることでございますけれども、条約に伴う国内法として船主責任制限法をそのことによつて制定をしておりますけれども、ここでも難破船の処理費用、油漏れの清掃費用は制限債権から除外をしています。

そこで、伺いますが、一般船舶から流出をした燃料油による汚染が生じた場合において、船舶所有者等が支出をした油処理剤の散布や油の抜取り等による費用は、船主責任制限法では責任制限の対象とされないということになると思うんです
が、それでいいのか悪いのか、お答えを願いたい
と思います。

ただいま御指摘の点は委員御指摘のとおりでございます。すなわち、船主責任制限法第三条第一項第五号は、船舶所有者等が、損害賠償上置きに関する

する債権について、同法の定めるところにより、その責任を制限することができると定めてはおりますが、その一方で、当該船舶所有者等との契約に基づく報酬及び費用に関する債権につきましては、同項第五号の制限債権から除外をいたしております。

したかいまして、損害防止措置に関する債権のうち、実際に損害防止措置を講じた業者等が契約に基づいて船舶所有者等に対して有する報酬や費用に関する債権につきましては、責任制限の対象とすることはできないということになつてござります。

ども、私が申し上げる現状を大臣としてどのように把握をしておみえになるかということをお伺いしたいと思うんです。

一つ目は、今法務省から答弁があつたように、従来、我が国は、一般船舶が油漏れを起こし、海面に油が広がり、海底に重油が沈殿した場合、責任制限を掛けずに当該船舶側に油の清掃をやらせてきました。時間がたつて汚染範囲が広がれば広がるほど費用がかさみますから、船舶側も一生懸命海面や海底のクリーニングをやってきたわけであります。オイルエンスを設置したり、これは費用が

ところが、この平成十六年に油濁法、船舶油濁処分するには莫大な費用が掛かっています。事故の規模にもよりますけれども、十億、二十億という単位になつておるのでないかと聞いておりましたが。

損害賠償補償法が改正されまして、それまでタンカーだけを対象にしていたこの法律に、油濁法に一般船舶という四文字が加わりまして、一般船舶

から流出をした燃料油によって損害を生じた場合にも損害賠償責任の範囲を制限することができるというようになつたわけです。すると、油漏れを起こした船舶側が打って変わつて責任限度額の範囲内でやればいいという不誠実な考え方があつて立つてきておりまして、従来に比べ海面や海底の

クリーニングを一生懸命やらなくなってきたのである
んではないだろうかと聞くわけです。
ちなみに、油濁法の改正は平成十六年行いました
たが、その翌年の平成十七年に法務省の船主責任
制限法の改正がありました。一般船舶から流出する
をした燃料油による汚染は責任制限の対象にしな
いという従来の立場を変えませんでした。これを
どう思うかということですね。

二つ目は、船舶が油流出事故を起こした場合、
いわゆるP.I.呆戻でてん補さることになります

が、油濁法第三十九条の五の三項によれば、船骸、船の抜け殻ですね、船骸撤去が生じた場合のP-I保険の金額は物損のみの場合の船主責任制限額になっています。また、油濁事故が発生した場合の損害については、人損を含む場合の船主責任制限額になっています。しかし、大量の油が流出した場合には、当然この程度の金額では收まり付かないことになります。

私は、そもそも海面、海上の油による汚染や海底に沈んだ重油などといった環境損害については責任制限ができないのではないかと私は考えており

るんですが、この際、大臣は私の今のこの意見についてどのように思われるのか、お答え願いたいと思います。

て、従前とは変わることになつております。いずれにしても、油を流出させた船舶所有者等に適切に対応していくべきだと考えております。

二つ目のことでございますが、これは先生おつしやるとおりでございまして、例えば平成二十年の三月に明石沖で発生した明石海峡船舶衝突事故、沈没事故におきましては、流出燃料油におきまして船主責任制限額を大きく上回る漁業被害が発生をしたとされております。船主責任制限額が

約二億円にわたって被害額は約五十億円とういうことでござります。このため、一般船舶の船舶燃料油被害への対応策について検討会を設置をいたしまして、今その対応策について検討しているところでござります。平成二十一年秋以降、これまで二回開催をしているわけでございます。この検討に当たりましては、船舶は世界の海域を対象に活動しておりますので、その活動に伴う補償については国際的な枠組みが整備となることから、主要国における対応

等国際動向にも配慮をしつつ、責任制限を超える事故の発生状況、それから補償費用をだれが負担すべきか、補償の具体的な仕組みをどのように構築するかなどの課題について今検討を行っているところでございまして、この検討結果を踏まえ適切に委員が御指摘いただいたような問題点に対処していくべきだと、このように考えております。

○草川昭三君　是非、その検討会が深みのある議論として成果のあるように期待をしたいと思いま

改正により、外国船舶の我が国への入港条件としてP-I保険加入を義務付けたことは、私は大変いいことではなかったかと思います。ところが、脱法行為とも言うべき手法がまかり通っている例がありますので、問題提起をしたいと思います。

便宜國であるモンゴルやカンボジアなどの船籍の船は實際はロシア船や中国船である場合が多いのですけれども、このような船の中にはP-I保険会社として余り実績のない保険組合と契約をし、

日本の領海内に船がいるときだけ保険が発動するという誠に奇妙な保険契約を締結し、入港をしている場合があります。さらに、油濁損害等、船骸、船の残った生きがらですが、船骸撤去費用だけを補てん、てん補している例が見受けられます。このような変則的なP-I保険でも我が国への入港が認められるということはいささか問題があると私は思います。

ありました。昨年設置いたしました検討会で、今どういう実態にあり、今後どのような対策を講じていくことが必要なのか、適切なのかといったことも含めしっかりと検討してまいりたいというふうに思いますので、今後また更に深めてまいりました。ありがとうございました。

○海上真雄君　社会民主党の海上真雄でございま
す。
救命艇に積み込む海水脱塩装置についてお尋ね
をいたします。
この問題については、一九九七年、国祭重衡翁方

このような事態を防止するためにも、PI保険

の加入の義務付けをすることがあるならば、死亡事故なども補てん対象とするよう、あるべきD.I.保険に加入をさせることが必要だ、義務付けをすることが筋であると思いますが、いかがですか。この点を質問をして、私の質問を終わりたいと思います。

こぎないための措置を万全に講じること、さらにはそれが起った場合に拡大が広がらないようにするために、被害を最小限に食い止めるための早急でかつ適切な対応が取れるように海上保安庁を中心にしてしっかりと整えること、さらには、そうしたことによつてもたらされる被害に対して保険も含めてきちんととした制度を構築することによって、そういう保険も含めてきちんとした措置が講じられている船舶のみ航行していただけるようなそういう環境を整えていくこと、さらには、先ほど佐藤委員から御指摘のあつた、過度にそのことの規制を強化するが余り競争力をそぐことがないようなどうことも片や一方で見ておくことと、それらのことを是非、先ほど大臣から答弁の

ありました昨年設置いたしました検討会で、今ど
ういう実態にあり、今後どのような対策を講じて
いくことが必要なのか、適切なのかといったこと
も含めしっかりと検討してまいりたいというふ
うに思いますので、今後また更に深めてまいりた
いというふうに思います。

ありがとうございました。

○草川昭三君 終わります。

○渕上貞雄君 社会民主党の渕上貞雄でございます。

救命艇に積み込む海水脱塩装置についてお尋ね
をいたします。

この問題については、一九九七年、国際運輸労
連がIMOに対し手動式救命造水器の救命艇へ
の強制搭載を提案をしております。全日本海員組
合も、乗務員の命の問題であるとして強制搭載の
運動や労使交渉で搭載拡大のために取り組んでお
りまして、一定の成果を得てしているところであります。

社民党も、当時、土井たか子党首が社会主義イ
ンターの会合において搭載の積極化を求めておりま
す。

衆議院運輸委員会で秋葉忠利議員の質問に対し
て藤井運輸大臣、SOLAS条約改正を日本が積
極的に推進、努力する旨を答弁をしております。

九八年には、日本はSOLAS条約の改正提案
をIMO事務に提出をしておりましそ、これらの
問題についても、国際運輸労連も日本の条約改正
提案に賛成する趣旨の文書を提案をしておりま
す。九九年三月の参議院交通・情報通信委員会に
おける私の質問に対して、当時、海事局長は、条
約改正に最大限努力すると答弁をしているところ
であります。

そこで、日本政府の条約改正の提案の内容と、
IMOにおける審議検討の結果について教えて
いただきたいと思います。

○大臣政務官(三日月大造君) 渕上先生、ありが
とうございます。

約に、遭難されたり漂流されたりした場合でも貴重な人命が失われることがないよう、一つ、救命艇等には三日分の飲料水を搭載することが必要なんですが、そのうち二日分を船主の判断により海水脱塩装置で代替することができます」と、すなわち海水を真水に変える装置を搭載することによって、三日分ではなくて、二日分はその装置で代替することができますよということを定めていると同時に、救命艇には雨水収集装置、雨水を収集する装置を備え付けることが必要なんだけれども、追加でこれも海水脱塩装置の搭載をしてもよいことという形で定められております。

それを、平成十年十二月に、先生方の御指摘もあり、第七十回海上安全委員会に対して我が國から、救命艇等に海水脱塩装置を搭載することを義務付けるべきではないかという条約改正の提案をいたしました。各国に対しても、漂流した場合でも水が飲めるように海水脱塩装置の搭載の必要性を説明をいたしましたが、かつ各国に対しても条約改正の支持の要請をいたしたところなんですが、それとも、実はこういった海水脱塩装置があれば人命が助かつたと見込まれる事例が世界的に極めて少なかったこと、さらに遭難したときには自動的に信号を発信することによって、そういう装置を搭載することを義務付けすることによって、これは海上遭難安全システムというものなんですか、それとも、その稼働によって長期間の漂流に至らないような措置ができるようになります、そういう理由から海水脱塩装置の搭載の義務付けは合意されておりません、現時点において。

代わりに、いろんな粗悪な装置を排除しなければならないといったことまでは合意することになり、海水脱塩装置の性能基準というものについては、平成十四年五月の第七十五回の海上安全委員会において作成するにまで現時点においては至っております。

理由は、今答弁いただいたようなことで行つたわけで、今後の条約の改定の見通しについてはどうようになつておるのか、お伺いいたします。

○大臣政務官(三日月大造君) いずれにいたしましても、長期間漂流をされたり遭難したりするような事態が起こらないこと、かつ起こつたとしても、海水脱塩装置が飲料水の確保に対して有効であるという、もう貴重な人命が失われないという形の措置なり装置が万全であることといったことが必要だと考えておりまして、仮に救命艇等で長期間漂流するという不幸な事態が発生したとしても、海水脱塩装置が飲料水の確保に対して有効であるという、こういうことについては、私たち、その有効性については現時点でも変わつていないと、国としての立場は持たせていただいております。

しかしながら、それを義務付けるということよりも、海上遭難安全システム、GMDSSといつたものの実施に伴つて、救命艇等で長期間漂流するような事態が発生する蓋然性が増加していくとは言い難い、言い切れないと、いうのが現状です。それで、国際海事機関、IMOでも更に議論をし続けていくということで取り組んでまいりたいというふうに思つております。

○渕上貞雄君 今も答弁ありましたように、その必要性については変わつていないと思うんでありますので、引き続き条約改正について努力をすべきではないかと思います。今言われたような装置をつくれば万全だというふうに言わされましたけれども、必ずしもその装置万全では私はないのではないかと。遭難が起きるような海、というのは荒れているわけでありますから、荒れているときにその装置が十分に作動するかどうか、そしてまたキヤツチするかどうかというようなことも考えますと、やはり引き続きこの海水脱塩装置の搭載について努力すべきではないかと思うんですが、いかがでしようか。

○大臣政務官(三日月大造君) 繰り返しになつて恐縮なんですけれども、まず第一に、救命艇等であれ救命ボートであれ、長期間漂流するような事態に陥ることを極力少なくてすること、そのための

対策を国際海事機関で合意に基づきしっかりと行つて、いくことが重要だというふうに考えておりまして、現在では船舶が遭難した際に自動的に信号を発信する等の装置の搭載を含む、先ほど申し上げました海上遭難安全システム、GMDSS、このシステムがあり、さらにそのシステムを、先生もおっしゃつたようにまだ不十分などころも多いものですから、改善するための検討が開始される予定ですので、この検討の中で私たちも長期間漂流をするという不幸な事態が少なくなるような対策ができるような議論にしつかりと参画をしまりたいというふうに考えております。

○渕上貞雄君 SOLAS条約では、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、それから雨水を集めための装置を備えるということについても決められております。一方で、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うものについては任意事項とされています。

漂流の問題については、先ほども答弁がございましたけれども、やはり命をいかにして大事にしていくかということを考えますと、旧運輸省監修

ましたけれども、やはり命をいかにして大事にしていくかということを考えて、海水から漂流後二十四時間は水を飲む必要はありません、救

命用の水がある場合は三分の一は最後まで保管をしましよう、集めた雨水はせいぜい二日ほどしか飲めませんと記述をされておるわけでござります。

先ほどいろいろ、船舶の設備にかかわって救命艇に積み込む一人当たりの水の量なども変化をしておるところでございますけれども、国土交通省としては、判断があれば手動式の救命造水器の救命艇、救命いかだへの強制搭載はできると考えるところでありますので、その点では、生命を大事

にするという観点から考えても、その必要性から義務付けを真剣にやはり考えていくべきではないかと考えるんですが、その点はいかがございましょうか。

○大臣政務官(三日月大造君) 私もるる答弁を申し上げたように、技術の進歩で海上遭難安全シス

テムが導入されたことによつて、長期間漂流する

ような事態が発生する可能性というのは以前よりも少なくなつてきていたと承知をしています。た

だ、委員が御指摘のように、貴重な船員を、我が

国にとって貴重な船員を不幸な事態によつて失う

ということがないように、万が一長期間漂流する

ような事態に陥つたとしても、雨水を飲む若しく

は海水を真水に変えて飲む装置によつてしつかり

と人命を守ることができ、そういう取組が必要

だということについては認識をしつかりと共有したいというふうに思います。

したがつて、IMOの議論の動向もしつかりと見ながら、かつ、これ義務付けということになり

ますと費用も発生してくることになるのですから、関係者の意見もしつかりと伺いながら真剣に検討をしてまいりたいというふうに考えております。

○渕上貞雄君 この問題は、先ほども申し上げましたが、命と安全の問題でありますので、万が一の命の綱である手動式救命造水器の義務化につ

いてはやはり考えるべきではないかと思うんです

が、要望しておきますよ、十分に御検討いただきたい。その上で、當時、通達を出して取り付ける

よう指示をしているんですが、その実態について

は余り十分把握をされておらないようありますから、そういうことなども含めて、どうかひと

つ政務三役の間で十分御検討いただきたいと要望しておきたいと思います。それはもう要望ですか

ら、結構でござります。

○渕上貞雄君 それから、海事にかかる環境施策についてお伺いをいたしますが、地球温暖化が国際的に問題となる中、船舶から排出されるCO₂についてや

NO_x、SO_x等の削減強化が検討されていると

ころですが、船舶からの排出ガス規制実施については多くの技術的課題も残されておりますが、逆に日本の先進技術を改めて注目をされているところであり、またチャンスでもあるわけですから、

技術開発の現状と対応の見込みについてお尋ねをいたします。

○大臣政務官(三日月大造君) 渕上先生、ありがとうございます。

とうござります。是非、先ほど海水脱塩装置についてもどういう対策が取り得るのかということについて長年この問題を取り組んでいただいている先生の御意見を踏まえてしまりたいと対応を検討してまいりたいというふうに思います。

その上で、船舶からのCO₂の抑制、削減対策に對して、やはり世界有数の造船国である我が国

の造船業の技術力を生かすべきではないかという御主張はまさにそのとおりであります、先ほど

前原大臣そして辻元副大臣からも答弁させていた

だいたとおり、特に喫緊の課題であります国際海運の分野でCO₂の排出量の大削減を推進する

ために、我が国の造船業の技術力を原動力として、かつそれを我が国海事産業の国際競争力を

高め、海洋環境イニシアチブというものをつくりまして、民間事業者が行う革新的な船舶

の省エネルギー技術の開発に対して、これは補助率三分の一なんですけれども、補助をさせていた

いいう観点から、海洋環境イニシアチブというものの命の綱である手動式救命造水器の義務化につ

いてはやはり考えるべきではないかと思うんです

が、要望しておきますよ、十分に御検討いただきたい。その上で、通達を出して取り付ける

よう指示をしているんですが、その実態について

は余り十分把握をされておらないようありますから、そういうことなども含めて、どうかひと

つ政務三役の間で十分御検討いただきたいと要望しておきたいと思います。それはもう要望ですか

ら、結構でござります。

○渕上貞雄君 今も報告がございましたように、

海外を行き来するコンテナ船やタンカー、それから客船の外航航路が排出する二酸化炭素、CO₂は世界の排出量の一・七%に当たる、ドイツの一

國分に当たるとも言われておるわけでございます。そこで、今後我が国もIMOに対しCO₂削減に活用するための仕組みをやはり提案をしていくべきではないかというふうに考えるわけです。

したがいまして、我が国の提案内容と今後の見通しを明らかにしていただきたい、同時に、時間もございませんので、大臣に對して、海事にかかわる環境施策について、とりわけIMOに対し

て日本が積極的に提案をし実現の方向へ向かうことを評価をするわけでござりますが、引き続き環境面でのリーダーシップを發揮を求めるたいと思いますが、同時に前の質問と、最後は大臣に決意を

お伺いをして私の質問を終ります。

○大臣政務官(三日月大造君) 前段の国際海運におけるCO₂の抑制、削減対策に対する取組なんですが、同時に前の質問と、最後は大臣に決意を

お伺いをして私の質問を終ります。

○大臣政務官(三日月大造君) 前段の国際海運におけるCO₂の抑制、削減

というふうに考えております。

○国務大臣(前原誠司君) 渡上委員にお答えいたします。

委員も御承知のとおり、国ごとを縦とすると船の世界でのNO_x排出対策あるいはCO₂の対策というのは横になるわけでございまして、IMOが中心になつてこれをやつていかなくてはいけませんし、この規制については今までも日本は積極的に参画をしておりますし、これからも積極的に議論を主導していきたいと考えております。それが日本のいわゆる海運業界あるいは海事産業の競争力強化につながると、こういった観点で今後もしっかりと委員御指摘のとおり努力をさせていただきたいと考えております。

○渡上貞雄君 終わります。

○委員長(椎名一保君) 他に御発言もないようですが、本案に対する質疑は終局したものと認めます。これら、本案に対する質疑は終局したものと認めます。これより討論に入ります。——別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

海洋汚染等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に賛成の方の举手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(椎名一保君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(椎名一保君) 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。

午前十一時五十四分散会

四月二十日本委員会に左の案件が付託された。

一、水循環基本法の早期制定に関する請願(第八四六号 平成二十二年四月十六日受理
八四六号)

第八四六号 平成二十二年四月十六日受理
水循環基本法の早期制定に関する請願
請願者 京都市左京区下鴨麥倉町一六ノ二
○稲場紀久雄 外一名
紹介議員 家西 悟君

これまでの省庁縦割りによる水管理が、生命をはぐくみ、維持している水循環を分断し、災害と開発、自然生態系の破壊、有害化学物質の公共水域への拡散や地下水管理の無法化等、国民の生命にかかる弊害を招いている。これらの状況を是正、再生し、次世代に引き継ぐためには、森林、農地、市街地、地下水、湖、川、海にわたるすべての水を統合的に管理しなければならず、地域において様々な施策を総合的、彈力的に組み合わせて実施する必要があり、従来の個別法に基づく中央主権的縦割り水管理を脱却し、総合的な行政を担う自治体と住民の連携による地域主権的水管理の確立が不可欠である。

ついては、次の事項について実現を図らねばならない。
一、水循環型社会の再生と将来世代への継承を目指して、水循環型社会形成の基本理念を定め、国、自治体、事業者、国民の責務を明らかにし、実効性のある施策の基本事項を明示した水循環基本法の早期制定を目指すこと。