

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○梶山委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。

きょうは、二法案について質問をさせていただきます。と思います。

まず最初に、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ということで、質問をさせていただきます。

バラスト水は、一般の韓国での船舶事故でも見られるように、それだけでなくも有名になってしまったというような話でございますけれども、船舶のバランスを保つために、おもしろとして船舶に取り入れられる海水というようなことであります。

現在、このバラスト水が、世界じゅうで環境や生態系に影響を及ぼして、経済的にも被害が出ているというような状況でございます。それを受けて国際海事機関において平成十六年に採択されたバラスト水規制管理条約が発効要件を満たす見込

みだということ、今国会において、衆議院では先般条約が承認されましたし、あした、参議院では本会議で条約が承認される予定だというふうにお聞きしております。

今回のこの条約の発効については、船舶の処理設備の設置については、発効要件を満たしてから一年後とされるこの条約の発効に対して、設備の搭載期日というのは、新造船については条約発効後、そして現存船については条約発効後の最初の定期検査までというふうになっておりまして、最長で五年間の猶予期間を設けられているということでありまして、これを踏まえて、この設置が求められる事業者側や、国内における設備の供給力の観点から、特に現存船について、これはこの期間内に現実的に全対象船舶への設置が可能かどうか、まずお伺いしたいと思います。

○森重政府参考人 お答え申し上げます。

現存船へのバラスト処理設備の設置につきましては、昨年十一月のIMO、世界海事機関の総会におきまして、条約発効後、最初に到来する定期検査まで、最大五年間の猶予が与えられることが決議されました。

定期検査は、全ての船舶が五年ごとに受検しているものでございますので、また、設置工事につきましては、この定期検査の期間内に、ドックに入っている期間内に実施可能であることから、対象船舶への設置は問題ないというふうに考えております。また、日本のメーカーの処理設備製品の供給能力につきましては、年間約二千台と十分な能力もございまして、我が国の現存船への設置の

体制は十分に整っておると考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

早期のバラスト水の処理設備の搭載を誘導するというところでありますけれども、海洋生物の破壊防止に寄与するとともに、国内造船所の受注機会をやはり確保しなければならぬというふうに思っております。

設置費用に関しては、この条約の発効前には、税制上の優遇、これは、費用は修繕費として一括損金経理として可能というような税制優遇措置が設けられておるわけでございますけれども、高額の費用が見込まれるわけでございますから、こういった費用を負担する海運事業者への配慮、並びに、条約の発効後に改良を行った船舶に対しても何らかの措置を講じる必要があるのではないかと、思います。この点に関しての国交省のお考えと、また、既に条約を締結している諸外国において、こうした税制優遇以外にも支援措置というのは実際の例としてあるのかということをお聞きしたいと思います。

○森重政府参考人 バラスト水の排出により生ずる環境問題への対応につきましては、海運事業に伴って発生するものでございますから、基本的には船舶所有者がその防止を図るべきものと考えております。

他方、委員御指摘のように、我が国の国際海上輸送を支える海運業界にとりまして相当な投資になることも考慮いたしまして、政府としても、処理設備の設置費用につきまして、一括損金経理が可能となるようにしております。この取り扱いが、

条約発効の前後を問わず適用されることとなっております。船舶所有者にはこの措置を十分に活用していただくことを考えておりまして、その他の補助制度を創設することについては考えておりません。

なお、主な海運国数カ国に確認したところ、バラスト規制に係る支援というものはないと回答を得ております。

○西岡委員 ありがとうございます。

私の地元の今治も海事都市でございますので、船舶所有者もたくさんいらっしゃるということもあります。今の支援措置で十分であるならば、それで結構なんですけれども、今後の状況を見ながら、必要に応じて、状況が悪ければまた報告させていただきます。よろしくお願いいたしますので、よろしく願います。

次に、この法律によって、日本国内におけるバラスト水の処理設備の設置義務が生じる船舶の数は一体何隻になるのかということと、また、その平均的なコストについてと、あとは、日本の海運会社が保有する船舶における全体の市場規模というのはいくらぐらいを見込まれるのかということをお聞きかせたいと思います。

○森重政府参考人 本法案によりましてバラスト水処理設備の設置義務が生じる日本船舶は約三百四十隻となります。また、バラスト水処理設備設置のための費用につきましては、船舶の大きさにもよりますけれども、一隻当たり一億から三億程度と聞いております。我が国海運業界が所有する船舶は全体で約二千隻でございますので、バラス

ト水処理設備の設置に係る市場規模につきましては、二千億円から六千億円程度になるというふうに考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

平成十六年にこの条約が採択をされてから、これまで日本が条約を締結してこなかった理由の一つとして、技術が十分についていないのではないかとというような理由があったようにお聞きしております。先ほど来より話をお聞きすると、今はメーカーもそろいながら技術もそろっておるといふような話でありますけれども、我が国の現在の処理設備製造事業者の技術的な水準というのは他国の製造事業者と比較して遜色ないのか、そういったところをお聞きさせていただきたいと思っております。

○森重政府参考人 我が国では、五社の国内製造メーカーが六種類のバラスト水処理設備を製造しております。国土交通省でこれらの設備の予備的な承認を行っております。

こうした設備は、条約の基準をクリアするだけでなく、他国の製品の仕様と比較しても十分な性能を有しております。こうしたこれら五社の製品の受注、今後の工事分を含む受注でございますけれども、これは、日本籍船以外の船舶も含めまして、既に合計で約五百隻に達しているというふう聞いております。

○西岡委員 この対象船舶というのは、世界じゅうで処理設備を搭載する必要がある船舶がどれくらいあるのか、お聞きさせていただきたいと思っております。

○森重政府参考人 統計上の制約はございますけ

れども、世界の全船舶約十三万隻、このうち、明らかにバラスト水の排出を行うことがない漁船、港内作業船などの船舶を除外いたしますと、約七万隻となりますので、約七万隻が対象となり得るというふうに推計しております。

○西岡委員 約七万隻ということであるならば、先ほどコストが一億から三億ということで、少なくとも見積もっても七兆円規模の市場があるというふうに考えられるということでもあります。

お聞きすると、処理設備製造事業者というのは全世界で三十四社あるというふうにお聞きしております。そのうち日本が五社であるということでありまして、日本籍に設置することのできるバラスト水処理装置について国交省も承認しているこの五社については、やはり私は、ビジネスチャンスとして応援していくべきであるというふうに思っております。外国籍の船舶についてもチャンスとして取り組むべきではなからうかというふうに思っております。

この設置費用については、国内で設置した場合あるいは海外で設置した場合のコストの比較、そして、技術面やコスト面において国際的な競争力を持っているものと思っております。また、そのような競争力の観点から事業者に対しての支援を講じることはないのか、その点もあわせてお伺いしたいと思います。

○森重政府参考人 処理設備の設置費用につきましては、先ほど御答弁申し上げましたように、工事費用も含めまして、一隻当たり総額約一億から三億円というところでございます。

競争力ということでございますけれども、我が国メーカーが製造するこうした処理設備につきましては、他国の設備の仕様と比較いたしましても十分な性能を有しているという状況でございますけれども、国際競争の中で既に約五百台の設備を受注するなど、いわゆる国際市場における市場競争力を有しているものと考えております。

国土交通省といたしましては、こうした我が国のメーカーの製品につきましては、国際展示会も含めました展示会への出展や、国際的なセミナーの開催を通じまして、製品の認知度の向上など、普及促進のための取り組みを今後も進めてまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 もう既に五百隻の受注をしておるということでありますけれども、全体では七万隻ぐらいいあるわけでございますから、今後もしっかりと国交省においても支援をしていただけたらと思いますし、展示会等々で認知度を上げていくということも重要であるというふうに思っております。

次に、検査についてお聞きしたいと思います。今回の法律によって、我が国の港に寄港する外国船舶が条約に適合しているかどうかを確認することができるとポートステートコントロール、PSCを実施することが可能となりましたけれども、現場においてどのようなポイントで検査をするようになるのかということと、また、PSCに従事する外国船舶監督官というのは、平成九年度にこの制度を創設したわけでございます。これまで組織の拡充を図ってきておられることは確かでありま

が、平成二十五年度で見ると、全国四十一官署で百四十人の人を抱えておるということでありますけれども、これだけの、数多くの外国船舶が入港してくる中で、実効性のあるPSCを実施するために、この人数が果たして足りていると言えるのか、国交省のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○森重政府参考人 寄港国が行う外国船舶への立入検査、ポートステートコントロール、いわゆるPSCでございますが、このPSCにおきましては、排出基準への適合性を証明する有効な証書を船舶が持っているか、また、有害水バラスト汚染防止措置についての手引書及び水バラストの記録簿、そういったものを確認することとなっております。また、寄港国は、状況に応じまして、排出されるバラスト水のサンプル検査も行うこととしております。

こうしたPSCにつきましては、現在、十二の条約、条約が十二本ございますけれども、それに関連して実施しております。御指摘ございましたように、四十一の地方運輸局等の官署などで百四十名の外国船舶監督官を配置しておりますけれども、この体制でもちまして実施しております。

今回のバラスト水の規制に伴いまして、このPSCを行う際に確認すべき事項が増加するということになるわけでございます。こうしたPSCの実施要員につきましては、従来より、研修、訓練を通じましてその技術の向上を図るとともに、要員の増加を図ってきておりますが、今後とも十分な執行体制の確保に努めてまいりたいと考えてお

ります。

○西岡委員 このPSCの実行を確実にするためには、国際的な枠組みというのは何かあるわけでございますか。

○森重政府参考人 外国船への立入検査、PSCにつきましては、我が国を含めて全ての締約国で国際的に実施しております。この各締約国によりますPSCの結果につきましては、世界海事機関IMOを通じまして、各国間、各地域の間で情報共有をいたしております。いわば国際的な連携のもとで効果的な検査を実施しております。例えば、基準不適合の可能性の高い船舶に重点的に検査を実施するなど、効果的な実施を図っているところでございます。

アジア太平洋地域におきましては、我が国を含む十九カ国で協力体制を構築しております。東MOUというふうに称しておりますけれども、地域全体で、入港する外国船舶の七〇%に対しましてPSCを実施しているところでございます。

○西岡委員 ありがとうございます。私が懸念をしておるのは、我が国は比較的真面目にそういったことをやるであろうと思っておりますけれども、先般のあの韓国の船の事故を見ても、本当にこの実効性が担保できるのかなど。それによって、諸外国の船がそういったところにまず集中をして、ハブ化をされてしまったところ、そういった本来来るべき船舶というのがどんどん逃げていくような状況にならないように、そういったところも注意をいただながら対応していただきたいと思いますというふうに思っております。

次に、先ほど泉委員の方からお話がございました。ノンバラスト船についてでありますけれども、これは、海洋政策研究財団のホームページなどを見ますと、先ほど泉委員からもありましたように、平成十五年から三カ年にわたって研究が行われておいて、耐航性などの課題が解決されたということでありましたが、先ほどの答弁にもありましたように、コスト面の増大であるとか、具体的な取り組みについては、まだ不透明なところがなかなかあるのではないかとというような印象を受けました。

こういったところを、せっかくなのでノンバラスト船についての費用を投入してきたわけでありますから、実現性について、国交省としての取り組みというのを、もう少し具体的にお聞かせいただければと思います。

○森重政府参考人 ノンバラスト船につきましては、今委員も御指摘ございましたように、開発をいたしました。現在では商品化の段階に至っているという状況にあるわけでございます。

改めて御説明申し上げますと、空荷のときにもしとする必要のあるバラスト水、これを積載しなくても船体が必要以上に浮き上がらないということで、通常であれば平らな船底部を、より浮力の少ないV字型にした船舶ということで研究開発を行った上で、先ほど申し上げましたように、商品化の段階に至った。

コストの問題等々、課題がございますけれども、そういうこともございまして、現時点では実際の契約までには至っておりませんが、国土交

通省の取り組みとしても、これからさらに、展示会への出展、セミナーの開催、あるいはさまざまな場を通じまして、日本の産業界の製品の普及という観点から認知の向上に努めてまいりまして、取り組みを進めてまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 ぜひお願いしたいと思っておりますし、この海洋政策研究財団のホームページを見ておりましても、オーストラリアとかの興味がある諸外国からも視察が来ておるようですから、ぜひ引き続き、実現に向けて努力をしていただきたいというふうに思います。

次に、今回のこうした条約でもありますけれども、一連のものも含めて、グローバル化、ボーダーレス化が加速している中であって、やはりルールが国際的な競争力を決める重要な要素を担っておると思えます。

TPPの交渉でも見られるように、世界標準をめぐる主導権争いというのは重要な課題となっておいて、この点で、日本の発言力を高めることというのは私は必要であるというふうに思っておりますし、国交省にお聞きしますと、現在、こういった国際機関に国交省から二十六名の職員を派遣しているというふうな話でございましたが、先ほど来より話が出ておるIMOでは日本人が初めて事務局長を務められているということで、非常によいことだというふうに思っております。

我が国は、国際社会において、やはり規則や国際標準への形成過程や意思決定過程にもっともつと実質的にも参画して発言をしていくべきだとい

うふうに思っておりますけれども、この規範形成力についての強化ということに対しての大臣の御所見をお伺いしたいというふうに思います。

○太田国務大臣 物すごく大事なことで、私は、ここで勝たなければ本当にこれから世界の競争というところがない。国際機関の中に入る、発言力を増すと同時に、どうしてもデファクトスタンダードという形になってしまっていて、いつの間にかもうルールが決められてしまっているというような状況も変えていかなくてはいけないし、今御指摘の問題は、国交省関係を超えて、いろいろなことで極めて重要な問題だというふうに認識をしております。

このインフラや物品の輸出をめぐる熾烈な国際競争ということを考えますと、関連する国際ルールは決定的に重要だというふうに思います。ISOが、全ての社会インフラを対象とするアセットマネジメントシステムに関する国際規格を定めるなど、対象分野も非常に拡大をしているという状況にあります。おくれをとりますと、インフラ輸出等の国際競争において決定的に不利な立場になってくるというふうに思います。

国交省は、そうしたことから、今御指摘の国際機関に二十六名、現在、職員を派遣しているという状況にありますし、積極的に基準の提案を行うなど、議論をリードしているという状況にございます。

今御指摘のありましたように、IMO、国際海事機関では、事務局長として初めて日本人、国交省出身なんですけれども、これを決め、このIM

○においては、どの加盟国よりも多く提案を行っている。例えば、船舶からの二酸化炭素の排出規制に関する提案等が国際ルールとなつて採択をされたというようなこともございます。

また、自動車の分野でも、安全基準を満たす自動車と相互に承認する新しい制度を国連に提案して議論をリードしているというようなこともございますし、水の再利用の国際規格を ISO に提案して我が国が幹事国になる、こうしたことで議論をリードしているということもいたしております。この国際標準化の動きにおくれをとらないために、我が国の技術や基準を国際標準とするため、かなり力を入れて取り組んでいかなければならないと強い決意を持っているところでございます。

○西岡委員 ありがとうございます。

本日に、ルールづくりの場に行つて、そこで実際に決めていくという作業はやはり必要だと思えますし、我々日本人は決められたルールの中でも努力できる国民性でもあつて、そういったところも得意なんではないけれども、そういったところも、ぜひ今後とも取り組んでいただきたいというふうに思っております。

次に、海岸法の一部を改正する法律案について質問させていただきます。

今回の法律で、先ほど来よりお話がありましたように、樹林や根固工を海岸保全施設に位置づけるといふことになりませんが、堤防等と一体的に設置された樹林、これは緑の防潮堤というふうに呼ばれておりますけれども、この緑の防潮堤は、例えば先ほど話があつた津波のレベル 1 とかレベル

2 のときに一体どれぐらいの効果が発揮できるのか。

逃げる時間を確保できるのかというふうな話もありましたけれども、どれぐらいの時間を確保できるのかという問題もありますし、これらが海岸保全施設に位置づけられることになつた経緯も含めてお聞かせいただきたいというふうに思います。○森北政府参考人 東日本大震災では、防潮堤を越えた津波によりまして、陸側の防潮堤と接する地面、これはのり尻と申しておりますけれども、そこが洗掘されたり、防潮堤を覆うコンクリート、これは被覆工というふうに申しておりますが、それが流失したりする、そういったことがきっかけとなりまして防潮堤が壊れました。

こういったことの教訓を踏まえまして、防潮堤の整備に当たりましては、津波が防潮堤を越えた場合に、防潮堤が壊れるまでの時間をおくらせて避難の時間を稼ぐ、浸水面積を減らすなどの効果がある粘り強い構造とすることが重要であるというふうに考えております。

こういう、防潮堤を粘り強い構造とすることによりまして、定量的にはなかなか難しいわけでございますが、浸水までの時間をおくらせることによつて避難のための時間を長くする、そして、浸水量が減ることによりまして、浸水面積、浸水深が低減をいたします。そういったことで浸水被害を軽減する。さらには、第一波で堤防が壊れない場合でございますが、第二波以降の被害を軽減するなどの減災効果、こういったものが期待されるというふうに考えております。

緑の防潮堤は、コンクリートの防潮堤と一体となつた盛り土と樹林を設置いたしましたして、粘り強い構造とするということとあわせて、景観、環境面におきましても良好なものになるというふうに考えております。

○西岡委員 防潮堤の建設についてはさまざまな意見が出ておりまして、例えば、東日本大震災の被災地で進んでいる巨大防潮堤の建設については、安倍総理の夫人が建設の見直しを訴えられておりますし、総理自身も見直しの可能性を示唆する発言があつたとの報道も新聞記事でございました。

確かに、最近、私の地元でも、海運関係者の方と話しておりますと、必要のない高さの防潮堤ができちゃつたというような話をお聞きしております。詳しく調べていなかったものですが、ちよつと詳しいところは発言はできないんですけども、こういったケースがやはり見られてくるのではないかと思います。

先ほど泉委員の方からお話がありましたけれども、住民の皆さんの意見を聞く体制というのはやはり必要であるというふうに思っております。海岸管理者や、国の関係行政機関の長及び関係地方公共団体の長が組織する協議会においても、さまざまな住民の声を取り上げる仕組みをつくる必要があるというふうに思っております。

こうした住民の意思反映について、一つは、先ほどの答弁にもありましたけれども、海岸管理者などに任せられているということもありますけれども、国交省として、そういった面についてどう指導していくのかということについてお聞かせい

ただきたいと思いません。

○森北政府参考人 海岸の防災・減災対策におきましては、防潮堤の整備だけではなくて、海岸防災林でありますとか、海浜防災公園等の関連事業がございます。そういった事業や、また避難等のソフト対策、こういったものを実施する主体と連携していくことが極めて大事だというふうに考えております。

このため、本法案では、海岸管理者と、今申し上げました関連する事業を実施する行政関係者が、効果的な海岸の防災・減災対策について協議を行う場を設置することができるということといたしております。

なお、住民の意見を聞くというのは極めて大事ということ、その聞き方はいろいろあるかと。先ほど大臣も御答弁申し上げましたが、個別防潮堤等の海岸保全施設の整備に当たっては、海岸管理者である県が、例えば事業説明会を行って地元住民の方々の御意見を聞きながら事業を進めていくことが肝要であるというふうに考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

今回新たに創設される海岸協力団体がございませう。この団体については、NPOとかいろいろ考えられるわけでありませうけれども、こういった団体を想定しておいて、その指定基準については国交省として何らかのガイドラインがあるのか、その点について伺いたいと思えます。

○森北政府参考人 この法案におきましては、海岸における清掃とか希少動植物の調査、保護、さ

らには海岸の安全利用講習でありますとか環境学習、そういった海岸の維持等に関する活動を適正かつ確実に実施できる法人、団体につきまして、その申請に基づいて海岸管理者が審査をして、海岸協力団体として指定することができることとしたしております。

この海岸協力団体の指定につきましては、これからでございますけれども、指定があった団体の活動の継続性でありますとか、海岸管理者との協力関係などの公共性、こういったものを確認することなどを内容とする海岸協力団体の指定のための指針を検討しておるところでございます。

海岸において活動するこういった民間の法人、団体を海岸協力団体として指定することによりまして、海岸管理のパートナーとして、地域に根差した民間による活動が促進されて、地域の実情に応じた、多岐にわたる海岸管理の充実が図られるものというふうに期待をいたしております。

○西岡委員 ぜひよろしく願います。

次に、今後三十年以内に七〇%の確率で起こるといふふうに言われております南海トラフ地震による被害が想定される地域については、この法律の施行後、やはり優先して取り組むべきところであるというふうに思いますが、さきに南海トラフ地震対策特措法というのできておりますけれども、こうした法律との連携というのは国交省としてはどのように考えていらっしゃるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○森北政府参考人 津波避難対策等の地震防災対策、これの促進を図るために、昨年十一月、委員

御指摘のとおり、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特措法が改正をされました。

それに基づく基本計画におきまして、海岸管理者等はレベル1津波を対象に海岸保全施設の整備を行う、それと、津波が越流しても海岸保全施設の効果が粘り強く発揮される構造とする、さらに、国、地方公共団体等はレベル2の津波を対象といたしまして、住民避難を軸にハード対策、ソフト対策を総動員した総合的な対策を推進するといふふうにされております。

一方で、本法案では、緑の防潮堤等、粘り強い構造の海岸保全施設、これを明確に位置づけて、そして他の関連事業、さらには避難等ソフト対策と連携するための協議会の設置をするということにいたしております。

これらの法律に基づきまして、南海トラフ地震による被害が想定される地域におきまして、ハード、ソフト両面からの効果的な津波対策を推進してまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 ぜひ、両法案のそれぞれの特性を生かした南海トラフ地震対策についてお願いしたいというふうに思います。

最後の質問になりますけれども、大臣が社会資本メンテナンズ元年と昨年言われたように、やはり老朽化対策というのが一番重要なところであるのかなというふうに思っておりますし、道路や橋もそうでありませうけれども、今回のこういった海岸堤防等の老朽化対策というのは、そのデータベース化すらすやおこなわれているというような状況でございます。海岸堤防等の約八千五百キロのう

ち、建設年次が不明なところが二千九百キロもあるということでありますから、早急なデータベース化を進めなければいけないというふうに思いますが、この点に関しての国交省の取り組み状況についてお尋ねしたいと思います。

○森北政府参考人 御指摘の、老朽化対策についてのデータベース化についてでございますが、今後、海岸保全施設につきましても老朽化が進んでいくということで、老朽化対策は喫緊の課題というふうに考えております。

そこで、この法案では、海岸管理者が適切に維持修繕するための基準を策定することといたしております。これによって予防保全型の維持修繕を導入して、中長期的にトータルコストの縮減として毎年の維持修繕費用の平準化を図ることといたしております。

予防保全型の維持修繕を行うためには、施設の整備、点検、診断、対策を記録したデータベースを作成することが極めて重要であるというふうに認識しております。このため、維持修繕に関する技術的基準を今回作成することといたしておりますが、その内容といたしましては、施設の点検を行い、その点検結果に基づいて修繕を行うこと、点検結果や修繕履歴等の記録を一定期間保存する、そういったことを想定いたしております。

昨年度でございますが、海岸保全施設の維持管理マニュアルを改定いたしました。データベースのプロトタイプの作成を行ったところでございます。今年度は、維持修繕のための技術的基準を策定いたしました。海岸管理者が速やかにデータベ

ーす化に着手できるようなしてまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。質問を終わらせていただきます。