

岡本の国会での質問

159-衆-国土交通委員会-8号 平成16年03月31日

○赤羽委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。岡本充功君。

○岡本(充)委員 民主党の岡本充功でございます。

本日は、私、午前の質疑に引き続きまして、海洋汚染及び海上災害防止に関する法律等の一部を改正する法律案に対して中心的に質問をさせていただきたいと思っております。

自動車や陸上における交通手段の多くものに排出ガス規制があるというふうに認識をしている中で、船舶に排出ガス規制がなかったということ自体、私、今回大変驚いておるところでございます。船舶に排出ガス規制がなかったこれまでの経緯、それはどういったものなのか、御説明願えますでしょうか。

○佐藤大臣政務官 岡本委員の質問にお答えをいたします。

船舶につきましては、ほとんどが海上を航行しておりまして、そういう意味から陸上の生活空間とふだん近接をしておらないこともありまして、生活環境の影響が、ほかの交通機関であるとか発生源に比べて非常に小さいということもございまして、そういう点から、諸外国を含めまして、これまで、そういう船舶起因の排出ガスに対する特段の対策というものは講じられてこなかった、そういう経緯がございまして。

しかし、きっかけとしては、北欧などを中心に酸性雨などの問題が非常に深刻化いたしまして、船舶起因の排出ガスが各国の環境に非常に影響を与える、そういうことが大きな問題になりまして、特に一九八〇年代の終わりごろからそういう問題が国際的な議論を巻き起こしまして、そういう議論を踏まえて、一九九七年に、今回の船舶起因の大気汚染の防止に関する条約が採択されまして、そして来年早々にも発効が見込まれるに至っております。

特に日本の排他的経済水域の中を見ましても、もうこれは午前中からの議論もありましたけれども、排他的経済水域というのは四百五十万平方キロメートルという広い範囲なので、なかなか薄まっていて感じられないんですけども、しかし、総放出量というものを合わせますと、窒素化合物というのが全体の約三〇%、船舶が出しているものが、また、硫黄酸化物が全体の二五%を占めるにも至っているという状況にもなっておりますので、そういう国際的な条約の流れ、また日本のそういう状況も踏まえまして、我が国としても今回初めて船舶についての排出ガス規制を導入するものとなったわけでございます。

○岡本(充)委員 今御説明いただきましたけれども、確かにNO_x、SO_x規制ということ今回主たる目的、ほかにもありますけれども、これを規制していこうという流れでございまして、今回の海防法の改正で載っています附属書6が対象としていない物質、いわゆるSPMだとか一酸化炭素、二酸化炭素、こういったものに対しては今後どのような規制を行っていく方向なんでしょうか。

○澤井政府参考人 今回、条約の対象となっておらず、したがって、今回の法改正によりまして規制対象としていない物質につきましては、例えば一酸化炭素でございますが、これは船舶原動機の燃焼効率が極めて高いということで、その裏返しとして一酸化炭素の排出量が極めて少ないことから、規制の必要はないというふうに判断しております。

また、粒子状物質につきましては、これは午前中も御質問がございましたけれども、陸上の発生源に比べますと、例えば船舶起因のものについては、計測方法ですとか粒子状物質の有効な削減方法などについていろいろなことが確立されていないというのが現状でありまして、現在、環境

省を中心として調査研究がなされている段階であります。こうした環境省等の調査研究と連携して我々も取り組んでいきたいと思っております。

○岡本(充)委員 後ほどちょっと地球温暖化の部分でまた触れさせていただきたいと思えます。
今の局長からの答弁によりますと、今後検討していかなければならないものとしてSPM等があるんだという話ではございましたが、実際に大型港湾を抱える自治体での環境基準達成率がSPMや二酸化窒素などでは低いのではないかと思うんですけれども、それについてはいかがでしょうか。

○澤井政府参考人 船舶から発生するNO_xがどのぐらい陸域の生活環境に影響しているかという事は、厳密な意味で数字は把握できないのでありますけれども、これも一つの例として午前中も申し上げましたが、最も日本で船舶がふくそうしているという場所の一つであります東京湾の湾口、ここで、最もふくそうしている一時間をとりまして、しかもこれは風が余り強くと拡散してしまいますので、かえって濃度は薄くなるということで、かなり微風という条件を設定して、どのぐらいNO_xが陸域に影響するかという試算をいたしました。そういう最も多いところで、最もある意味では設定条件としては厳しい条件で計算して、環境基準値の一割ぐらいと考えております。

そういう意味で、全体として深刻な影響はないであろう、数字的にはそう考えております。

○岡本(充)委員 今の御説明ですと、東京湾の湾口ということでしたが、私の指摘させていただいているのは港湾内での大気状況でございます。それについてはデータはお持ちでしょうか。

○澤井政府参考人 港湾内、停泊している船舶もありますし、緩やかな速度で走行している船舶もあると思いますが、そこについて船舶起因のものがどのぐらい寄与しているかということについては推計ができておりません。

○岡本(充)委員 船舶起因の推計は、恐らく私、同じ市内で他の地域と比較することで十分推測することができるはずだと思います。

例えば、港湾内での船舶に対して、C重油ではなくA重油を使用するように働きかけるなどの取り組みを行う、そういった御予定はありませんか、どうでしょう。

○澤井政府参考人 A重油、C重油の差は、端的にSO_xにあらわれると思えます。

現在の環境省で測定しておられる結果を見ますと、SO_xにつきましては、測定局で見た場合に、九九%以上がもう環境基準を達成しているという状況にもあります。一方でNO_xについては、自動車交通の観測地点を中心に未達成の部分のかなりありますけれども、SO_xについてはそういう状況と認識しておりまして、特段、私どもの方でそういった指導をするということは、今のところ考えておりません。

○岡本(充)委員 ぜひ私は、NO_x、SO_xあわせて今回議論になっている中でございますので、大型港湾を抱える自治体での環境基準というのもひとつ考慮に入れていただきたいと思っております。

時間がないので次へ移りますが、今回の海防法の対象とならない原動機、幾つかあるようになっております。対象となる原動機は、平成十二年一月一日以後に製造された原動機で、かつ出力が百三十キロワットを超える、こういったことになっておりますが、法規制の対象とならない原動機からのSO_x、NO_xは実際どのぐらいの影響を及ぼしているのか。先ほど、NO_xで三割、SO_xで二五%、こういうふうに言われておりましたけれども、この内訳はいかがでございましょう。

○澤井政府参考人 まずSO_xにつきましては、今回は使用する油の規制で対応いたしまして、原動機の大きさ等は関係なく、ディーゼルエンジンで使う油をすべて規制いたします。さっきの二

五%のうち、どのぐらいの大きさのものがどのぐらいということまでは、申しわけございませんが、数字を持っておりません。

NO_xにつきまして、御指摘の百三十キロワットを超えるディーゼルエンジンについて、古いエンジンと比べて三割NO_xが削減できるような構造にするという国際合意のもとに今回の規制を定めております。

この百三十キロワットを超えるディーゼルエンジンというのも、常にこういう条約を議論するとき議論になりますのは、もっと小さいものまでやるべきだ、あるいはもっと大きいもので十分だという議論がいろいろあった中で、極力カバレッジを広げるためにという観点から百三十キロワットと決まった経緯がございます。例えばでございますけれども、車のエンジンでいいますと、出力としては、レクリエーションビークル、RVクラスのものまで船の原動機としては押さえられる。

NO_xの排出量に置きかえていいますと、これによりまして、規制の対象とならない百三十キロワットを下回る船舶用原動機から排出されますNO_xの量は船舶排出量全体の約二割程度と考えられますので、逆に言えば八割はこれで規制ができるということで、規制としても十分実効のあるものと考えております。

○岡本(充)委員 今御説明で八割ということでありましたけれども、実際、例えばガソリン使用の原動機も存在していますし、ほかの燃料を使っているものもあるかと私は思います。

日本がさらに自主規制をしていくといった方向性も検討されているのではないかと考えるわけなんですけれども、国際条約ではそういう決まりかもしれません、日本がさらにそれを上回るような世界に、日本はこういった基準でやっていくんだということをひとつ示していただくのもいいのではないかとと思うんですが、それについてはいかがでしょう。

○澤井政府参考人 前提として、私ども、今の百三十キロワット超についてこういう規制をすることで、今の環境の現状を踏まえて十分であろうとまず思っておりますが、仮に原動機についてほかの国と違う厳しい規制をすることになりますと、一つの大きな問題は、これは原動機の構造によって排出量が決まってくるので、エンジンの製作段階で検査をしなければいけない。今回規制対象になっているものはそういう検査をいたします。それによって実効性を一方で担保するわけですが、製作段階で検査をするということが必須になります。

そうすると、日本の規制に合った原動機を日本に来ようとするほかの外国の船にも求めなければいけない。これは、国際的な枠組みといいますか、国際合意をした基準とは違うエンジンをつくらなければいかぬということで、かなりの困難を伴うと思っております。

前提として、今初めて排ガス規制を始めたということでございますので、まずは今回の条約及び海洋汚染防止法をしっかりと運用していくことが大事だと思っておりますが、仮定の話としてそういう特別の規制をすれば、一方でそういう困難な問題もありまして、なかなか難しいのではないかと思っております。

○岡本(充)委員 今の局長のお話ですと、原動機から変えていかなきゃならないということでもございましたけれども、例えば、出てくる排ガスを、附属する機械を取りつけてNO_x、SO_xを少しでも減らすような研究というのはなされていないんでしょうか。

○澤井政府参考人 条約の中でも、この条約が発効してから五年たった後、そのときの世界各国の環境の現状も踏まえて規制を見直すという条項も実は入っておりますが、今後永久に今の規制でいくという前提にはそういう意味でも我々は立っておりません、いろいろな意味での技術的な改良ということはこれからも続けていかなければいけないと考えております。

○岡本(充)委員 ぜひそういった前向きなスタンスで、今後排気ガス規制を続けていっていただ

きたいと思っております。

続いて、MARPOL条約の問題にちょっと移っていきたくと思いますけれども、船腹量で見た場合、日本に寄港する船の中で、船腹量順で多い国、五カ国ぐらい挙げていただけませんかでしょうか。

○澤井政府参考人 恐縮でございます、元データは手元にありますが、そういう順番で整理しておりませんので、ざっと多いところを申しますと、あくまでも船籍という意味では、パナマが非常に多うございます。あるいは、韓国、ロシア、カンボジア、そういったところが多いかと思えます。

○岡本(充)委員 今局長からお話がありました、これは船腹量で見たんでしょうけれども、船の数としてはいかがですか。

○澤井政府参考人 申しわけございません、今のは船の数でございます。

船腹量で申しまして、パナマあるいはノルウェー、シンガポール、香港、中国、こういったところが船腹量では多いと思います。

○岡本(充)委員 今御指摘のあった国で、まだこのMARPOL条約に加盟する見通しの立っていない未締結国、こういった国々が入っているように思います。例えばカンボジアだとか中国などは、今のところ発効の見通しが立っていないんじゃないかと思うんですけれども、いかがでしょう。

○澤井政府参考人 現在、既に批准をした国が十二でございます。その中には、今申し上げた、ちょっと一つ一つ対照しておりませんが、入っていない国もあると思えます。

○岡本(充)委員 こういった国々から日本にやってまいります船に対してはどのように検査をしていくことになるんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 現在、今回の法律改正以前に、船の安全性、船体の堪航性に係るSOLAS条約とか、あるいは海洋汚染防止法の、大気以外の、海に流す設備を義務づけているMARPOL条約という条約がございます、その条約におきましては、非締約国の船舶が一層有利な取り扱いを受けることのないよう、必要な場合にはこの条約を準用するというふうに規定されております。

これを受けまして、我が国の場合には、これまでも、国内法、船舶安全法とか海洋汚染防止法で外国船舶に対する監督規定というのを設けておりまして、この条約を体して国内法で、入港する非締約国の船舶に対しても確認を行ってきております。

今回につきましても、排ガス設備に関しては、同様に外国船舶に対する監督規定を設けまして、入港する非締約国の船舶に対しても同種の確認を行っていくことにしております。

○岡本(充)委員 それとあわせまして、もう一つ私お伺いしたいのが、MARPOL条約の附属書の1で、シングルハルトンカーをダブルハル化していく、こういった方向性が打ち出されているんです。今回の油濁損害賠償保障法とも絡みますけれども、ダブルハル化というのは、今どのくらい日本で進んでいるんでしょうか。

○鷲頭政府参考人 正確なデータはちょっと持ち合わせておりませんが、今、日本の荷主が使っておりますタンカーというのはほとんどダブルハルになっております。と申しますのは、シングルハルトンカーで事故が起こると損害に対する影響が大変大きいものですから、日本の荷主というのはダブルハルトンカーを使っているというふうに承知しております。

○岡本(充)委員 今の御説明ですと、外航のタンカー、内航のタンカー問わず、そういったダブ

ルハル化がほぼ進んでいるというふうに理解してよろしいですか。

○鷲頭政府参考人 内航につきましてはまだシングルハルタンカーが残っているというふうに承知しております。ちょっと数字は、申しわけございません、手元にありませんので、どれぐらいとは申し上げられません。

○岡本(充)委員 私、内航業を営まれている方は中小企業が多いということを承知しておりまして、内航船舶のいわゆる貸し渡し事業者の本当に苦しい台所事情によって老朽船がふえている。また、今局長の答弁にもありましたけれども、ダブルハル化もなかなか進まないのもその一因じゃないかと私は考えています。それぞれの事業者におけます財務の指標というのはいろいろあるんでしょうけれども、私が調べさせていただきましたら、固定資産の比率及び負債の比率が全産業平均の五倍、トラック事業者の四倍というのが、内航業を営まれている中小企業の現状であるようです。

ぜひともそういった面で、午前中にも質疑がありましたけれども、老朽船による事故が多うございますので、こういった中小企業への対策も踏まえて、ぜひ対策をとっていただきたいと思っております。

そして続いて、環境への影響ということで、少し違った見方で質問させていただきたいと思っております。

まず、この十七条の中で、重油の中の硫黄の濃度を定めていくというような方向になっております。経済産業省で取り組まれているんだと思っておりますけれども、今回、四・五％という硫黄濃度を上限とするというふうになっています。日本は、現在のところ大分これより進んでいるというふうに聞いておりますが、こちらについても日本独自の自主規制という方向は考えてみえないのでしょうか。

○細野政府参考人 お答え申し上げます。

エネルギーの利用に伴いまして生じます大気汚染でありますとか、あるいは地球の温暖化など、そういった環境負荷のさらなる低減を図るといことは非常に重要な課題であると認識しております。

経済産業省といたしましても、環境負荷のより少ない石油製品を安定的に供給する、こういう観点から、揮発油等の品質の確保等に関する法律、こういう法律に基づきまして、強制規格の強化に努めてきたところでございます。

今般、我が国が海洋汚染防止条約附属書の6を批准するに伴いまして、新たに、船舶等の燃料として使用されます重油についても、委員御指摘のとおり、四・五％以下の硫黄分にする、そういう規制について内容を定めました改正法案を提出させていただいているところでございます。

今回は、条約に基づきまして四・五％という水準を採用させていただきますけれども、先ほど国土交通省の方からも御説明がございましたけれども、今後、もろもろの見直し等の段階で、さらに環境負荷の低減が必要になってくるというようなことはあるかと思っております。そういうような場合には、船舶側での対応とあわせまして、重油の品質のあり方についても、船舶の国際移動性でありますとか、あるいは国際協調の趨勢等を十分に勘案しながら内容の充実等を図ってまいりたいと思っております。

○岡本(充)委員 ぜひその見直しの節には、今回対象になっていません火力発電所や鉄鋼炉などの固定された動力源へ供給される重油についても同様に硫黄の濃度についてしっかりと規制をかけていただきたいというふうに思っております。答弁は結構でございます。

ただ、一つだけ私、要望させていただきたいとすると、NO_xとSO_xの排出の少ない原動機、先ほどちょっと国土交通省の方からも、原動機自体をまず変えていかなければいけないんだ、こういう御答弁をいただいたんですけれども、こちらについての研究開発、より少ないものを目指して研究開発をされているんだと思っておりますけれども、それについての研究の現状というのはどうなっているんですか。

○澤井政府参考人 民間の原動機メーカーなどで、いろいろな調査研究の一環として継続的に

取り組んでおられると承知しております。

○岡本(充)委員 国としては、今研究等はなされている現状ではないのでしょうか。

○澤井政府参考人 原動機全般についてのいろいろな面での改良ということは一つの政策課題と我々も思っております、一定の国の資金も投入しながら、いろいろな方々と連携してさまざまな取り組みをしているというのが現状でございます。

○岡本(充)委員 ぜひこの研究につきましてもしっかり進めていっていただきたいと思っております。

続いて、十九条の二十三項について少し質問させていただきたいと思います。

VOC、揮発性有機化合物などの放出抑制ということを目指して今回の規定がつくられていると思いますけれども、環境省として、今回、指定港湾を設ける予定はおありなのでしょうか。

○西尾政府参考人 VOCの排出抑制につきましては非常に重要なことでございまして、今回も大気汚染防止法の一部を改正いたしまして、固定発生源から排出するVOCの抑制を図ることとしております。

しかしながら、港湾等で出ますVOCのシェアと申しますか分量と申しますのは、他のいろいろな施設に対しまして比較的少ないものでございますので、今後のVOC対策の進展を見ながら検討していくべき事柄というふうに思っております。

○岡本(充)委員 ということは、現時点では、指定しなければならない港湾は日本に存在しない、こういうふうに認識してよろしいのでしょうか。

○西尾政府参考人 現時点では、指定をお願いするということまで詰めた港湾というのはございません。

○岡本(充)委員 このVOCも、さまざまな意味で人体に有害な物質でございますので、今後どういう推移をするかわかりませんが、ぜひ必要があるときには措置をとっていただきたいと思っております。

続いて、ポートステートコントロール、また話が変わりますけれども、こちらについて少し伺いたいと思っております。

この実施件数、昨年や一昨年でも結構でございますが、近いところでは北朝鮮からやってきた万景峰号の例があるのかとは思いますが、実際の実施件数、そしてその結果がありましたら、お知らせいただきたいと思っております。

○鷺頭政府参考人 ポートステートコントロールの実績でございますが、平成十四年に全国で四千三百十一隻を検査いたしまして、そのうち四百五十五隻、一〇・五五％に重大な欠陥があったため、是正を命じました。また、十五年は四千八百六十五隻を検査いたしまして、うち六百四十隻、一三・一六％に重大な欠陥があったため、是正を命じております。

○岡本(充)委員 これはいわゆる検査された船というのは、東京MOUに従って検査の施行はなされているのでしょうか。

○鷺頭政府参考人 おっしゃるとおりでございます、東京MOUのどこかの国でPSCをやったならば六カ月間は日本ではやらない、そういうような取り決めでやっておりますので、その中での実績ということでございます。

○岡本(充)委員 実際、そういった意味で、六カ月以内にほかの国で検査はされていないけれども、まだPSCが行われていない船というのは逆に言うと何隻ぐらいあるというか、マスでどのくらいあって、例えば平成十四年四千三百十一、平成十五年が四千八百六十五と言われますけれども、そのさらに大きな分母としては幾らぐらいなのでしょう。

○鷺頭政府参考人 東京MOU全体で何%というのはちょっと申し上げられませんが、日本に入ってくる船というのは大体隻数で一万隻ほどでございます。そのうちの四千八百をやっておりますので、ほかの国がそれまでの比率ではやっていないとは思いますが、東京MOU加盟国は十八カ国ございますので、ほとんどの船はどこかの国でポートステートコントロールを受けているというふうに推察されます。

○岡本(充)委員 例えば、私、この東京MOUに加盟していない国で指摘をさせていただくと、北朝鮮が一つあるかと思うんですけども、北朝鮮の船については、貨物船、貨客船もあるんでしょうけれども、どういうふうなポートステートコントロールが行われているんでしょうか。

○鷺頭政府参考人 北朝鮮につきましては東京MOUに入っておりませんが、東京MOUに入っていない船についてはポートステートコントロールをしないということではございません。

北朝鮮は、SOLAS条約、海洋汚染防止条約に入っておりますので、日本に来たときには、日本がポートステートコントロールをして是正命令を出します。次の港に入って、それが仮にシンガポールだとすると、シンガポールに入ったときに、日本での是正命令というのが各国間に連絡されていますので、ちゃんと是正命令に沿って直したかどうかというのは今度シンガポールの方の検査官がチェックをいたします。そういう仕組みになっております。

○岡本(充)委員 そういう仕組みになっているのは大変理解をしましたけれども、そういった中で、北朝鮮から来航する船というのは何隻かあるのかと思いますけれども、特に北朝鮮から来る船についてのPSCの実施状況というのはどのようになっていますか。

○鷺頭政府参考人 北朝鮮から来る船、推計でございますが、百五十隻でございます。これが何回も、千三百回とか千四百回と言われておりますが、入ってきております。それで、ポートステートコントロールという意味では、平成十五年に二百九隻やっております。ですから、推計より多くなっております。推計よりたくさん来ているということじゃないかと思いますが、二百九隻に検査をしております。百二十八隻に重大な欠陥があったということで処分をしております。二〇〇二年、平成十四年は四十隻やっております、二十三隻に重大な欠陥があった、こういうことでございます。

○岡本(充)委員 この平成十四年から十五年への伸びというのはどういった背景があったのか。大体類推はつくんですけども、この実施隻数が五倍近くふえていますけれども、どういった背景があったんでしょうか。

○鷺頭政府参考人 一つには、平成十四年の十二月ですか、先ほどから出ておりますチルソン号という船が、ある意味では船が古くて構造基準に合っていない船で来たためにああいう事故を起こしたというようなこともございますし、その時期に合わせてチョンリュー号という船がやはり山口の方で、それも機関故障みたいな形で座礁してしましまして、そういうようなこともあって、北朝鮮の船に対して、そういう意味では目配りをして立入検査を頻繁にやった、こういうことだと思います。

○岡本(充)委員 もう一つ質問なんですけれども、百五十隻の船籍を持つ船がいて、二百九隻検査したという実態はどういう背景があるんでしょう。

○鷺頭政府参考人 申しわけございませんが、推計が百五十隻というふうに……(岡本(充)委員「推計とえらく違いますね」と呼ぶ)ええ、実際二百九隻立ち入りしました。済みませんが、ちょっと推計が、もう一回帰ってやり直してみます。申しわけございません。

○岡本(充)委員 余りに違う推計で驚いておりますけれども、しっかり現状を把握することも重要だと思っておりますが、大臣、今のことについて御意見をお述べいただければと思います。——いや、大臣に聞いているんですけれども。

○鷺頭政府参考人 ちょっと事実関係だけ。

百五十隻で、先ほど申しましたように六カ月に一回ポートステートコントロールをやるものですから、年に二回あり得るわけです。ですから、百五十隻掛ける二で三百隻分、一年間にポートステートコントロールをする可能性がある。そういう中で二百九隻をやった、こういうことでございます。

○岡本(充)委員 大臣、お願いします。

○石原国務大臣 推計値にしる数字にしる、適切なものを示すように、これから精査させていただきます。

○岡本(充)委員 ぜひよろしくお願いします。

話題をちょっとかえまして、時間もないので、最後に、地球温暖化対策推進大綱というのを平成十四年三月に政府の方で決められて、内航船のCO₂削減目標を三百七十万トン、こういうふうにしておるところでありますけれども、現実的に、この地球温暖化対策推進大綱に基づいて、国土交通省として今どのような進捗状況にあるのか、御説明いただけますでしょうか。

○澤井政府参考人 CO₂の中の運輸部門について、陸上も含めて若干申し上げたいと思っておりますが、全体で、運輸部門につきましては、九〇年から九八年度までは二二%増加をしております。九八年度以降、自動車につきましてはトップランナー基準方式の導入等、自動車の低燃費基準化の誘導、あるいは二〇〇一年度からは自動車税のグリーン化などを進めた結果、九八年で二二%増に対して二〇〇一年で約二三%増ということで、その間交通量は増加しておりますけれども、CO₂の排出量はほぼ横ばいになっております。ただ、依然として、目標であります対九〇年度比一七%増、これが運輸部門の目標でございますが、それを超過している状態でございます。

これを交通機関別に見ますと、鉄道、バス、タクシー、航空機、船舶などの公共交通機関では、二〇〇一年度の排出量は九〇年度比で約一〇%増、貨物自動車では約一%増、自家用自動車では約五〇%増と、自家用自動車の伸びが大変大きゅうございます。

こうしたことを踏まえまして、例えば船舶についていいますと、今の船に比べて燃費効率のよいスーパーエコシップの技術開発、これが近い将来の実用化に向けて進められておりますし、これが実用化されますとCO₂の大幅な削減も期待されます。

また、先ほども申し上げましたけれども、内航海運の事業の活性化によりましてモーダルシフトが進みますと、トラックから海運に転換することによりましてCO₂の排出削減も期待できるということで、そういった施策に力を入れてまいりたいと考えております。

○岡本(充)委員 ぜひ大臣の方からも、この地球温暖化対策推進大綱の中での取り組みについて、決意のほどをちょっとお聞かせいただきたいと思っております。

○石原国務大臣 これはもう委員御承知のとおり、地球温暖化ですから、CO₂の排出に起因している問題ですけれども、やはりモーダルシフト等々、大量輸送機関に車部門から移動するというこ

とで、この問題にハード、ソフト両面から取り組んでいかなければなりませんし、そのことによって京都議定書の、一九九〇年基準に対してのマイナスというような大変厳しい基準ではありますけれども、官民挙げてこの目標達成に努力をしていかなければならないと考えております。

○岡本(充)委員 達成はできそうだと大臣は思っていますか。

○石原国務大臣 大変厳しい数字ではございますけれども、九〇年代の後半に横ばい状態までなったということは、抑制することができるということを示しているわけですから、これからいかに減らしていくか、こういうことを努力していかなければ、京都議定書の議定国、すなわち、京都で会議をし、しかも日本のイニシアチブによって取り決めたこの議定書の有効性というものを世界に対して誇れないのではないかと考えております。

○岡本(充)委員 ぜひ、私も、その大臣の意気込みをもって、この京都議定書で定められました、日本がこの議定書を締結した地でもあります、この議定書をしっかり世界に誇っていくためにも、この数字の達成をぜひ目指していただきたいと思っております。

最後になりますけれども、このCO₂削減の効果、一つだけちょっと数字として教えていただきたいんですが、自動車での運送そして船での運送で、同じ単位輸送量当たりでどのくらいCO₂削減になるのか、参考までにその数値を最後に教えてください。

○澤井政府参考人 物流に関しまして、トラックで貨物を運ぶ場合のトンキロ当たりのCO₂は、船舶の同じトンキロ当たりのCO₂と比べますと、四倍程度でございます。

○岡本(充)委員 ということでありますので、ぜひ、これだけのCO₂削減ができるということですから、内航船舶へのしっかりとした政策的な援助、そしてまた中小企業が多い実情を踏まえたこれからの施策を望みたいと思います。

これで質問を終わります。