

第七十五回国会 運輸委員會議 録 第十四号

昭和五十年五月六日(火曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 木部 佳昭君

理事 加藤 六月君

理事 佐藤 守良君

理事 増岡 博之君

理事 金瀬 俊雄君

石井 一君

關谷 勝利君

丹羽喬四郎君

綿貫 民輔君

梅田 勝君

松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 木村 陸男君

出席政府委員

外務省經濟協力局長 鹿取 泰衛君

運輸大臣官房審議官 中村 四郎君

運輸省海運局長 藺村 泰彦君

運輸省船員局長 山上 孝史君

運輸省鐵道監督局長 後藤 茂也君

運輸省鐵道監督局長 杉浦 喬也君

運輸省自動車局長 高橋 寿夫君

海上保安庁長官 寺井 久美君

委員外の出席者

運輸省鐵道監督局長 高橋 英雄君

局民營鐵道部長 内田 隆滋君

日本國有鐵道常務理事 内田 隆滋君

參 考 人 篠原 武司君

(日本鐵道建設公団總裁)

運輸委員會調查 鎌瀨 正己君

委員の異動

四月二十三日

辭任 綿貫 民輔君

補欠選任 宇野 宗佑君

同日 辭任 宇野 宗佑君

補欠選任 綿貫 民輔君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 松浦 利尚君

補欠選任 齊藤 正男君

四月二十四日

油濁損害賠償保障法案(内閣提出第六四号)

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

同日 辭任 齊藤 正男君

補欠選任 松浦 利尚君

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

鐵道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出第五四号)

油濁損害賠償保障法案(内閣提出第六四号)

○木部委員長 これより會議を開きます。

鐵道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

ただいま本委員會において審査中の本案について、本日、日本鐵道建設公団總裁篠原武司君を参考人として出頭を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木部委員長 御意なしと認めます。よって、さよう決しました。

○木部委員長 質疑の通告がありますので、順次これを許します。河村勝君。

○河村委員 鐵道建設公団ができてからちょうど十年になるわけですが、この十年間に公団でつくったいわゆるA B線の建設キロ数並びにそれに投資した予算の総額は幾らですか。

○後藤(茂)政府委員 鐵道建設公団が発足以来十年の間に、鐵道建設公団が建設をいたしましたので、開業いたしました路線はA B線で二十三線、四百四十五キロメートルでございます。C D線では二百三十四キロメートルでございます。

この十年間にこの路線に投資をいたしました金額につきましては、A B線について申し上げますと千六百二十四億円でございます。

○河村委員 この四百四十五キロのA B線をつくったことによる國鉄の年間の赤字は幾らですか。

○後藤(茂)政府委員 ただいまその詳細なる各年次の赤字というものについては資料を持ち合わせておりませんが、四十八年度について申し上げますと、約二十数億円の赤字であると記憶しております。

○河村委員 この予定線、鐵道敷設法別表の予定線の中でA B線に該当するものは幾らありますか。キロ数。

○後藤(茂)政府委員 鐵道建設公団に建設を指示いたしました國鉄新線は五十三線、三千四百七十八キロメートルでございます。このうちA B線について申し上げますと三十八線、千六百七十八キロメートルでございます。

○河村委員 いや私が言っているのは、そのすでに基本計画に入っているものだけではなくて、敷設法別表にある予定線全部で幾らになるのだというのを聞いています。

○杉浦政府委員 数字をお答えいたします。敷設法に書かれております予定線の総体のキロ程は三百三線一万七千キロメートルでございますが、この中ですでに営業を行っておりますものがございまして、現在未整備のものにつきましては七千九百八十六キロメートルというキロ程になっております。このうちでさらに運輸大臣が基本計画を指示いたしましたものが二千五十三キロメートルということになっております。

○河村委員 もしこの予定線を全部建設をしたとした場合、一体國鉄に生ずる赤字はどのくらいになります。これは非常に計算はむずかしいが、現在の時点で推計をしたらどのくらいになります。

○杉浦政府委員 実はいままで建設をしたものにつきまして実績的に数字は把握しておりますが、今後予定線の中で建設するであろうものを含めま

して全体で収支計算を実は行っておりませんので、現在のところわかりかねる次第でございます。

○河村委員 それは計算してないかも知れぬけれども、推計くらいはできるはずで、あらかじめ推計をしたら幾らくらいになるかというのを準備しておけと言ったはずだけれども、それをやっておらぬというのはどういうわけだ。

○木村国務大臣 敷設法の別表に掲げられておりますのは、御承知のように明治の時代から一応予定された、当初予定された予定線でございますので、現状ではその中で、もうすでにどうもこういふものはいまの現状には合わないというものもあるかと思っております。したがって、それらを含めまして一体いま建設したらどうかという感じがいたしておたわけでございますが、一応現在キロ当たりどのくらいの建設費が平均してかかるかということを出しまして、敷設法の中で、いまだ開通していません残ったキロ数全部掛けると大体概数は出ると思いますが、いまそれを事務局の方から申し上げます。

○杉浦政府委員 現在のこれまでの開業したものにございまして総延長A B線、C D線合わせまして約六百五十キロメートルくらいでございますが、その平均的な収支係数が約四〇〇というふうに計算できております。これをさらに全体に及ぼした場合に、いま大臣が申し上げましたような若干の計算をいたしたいと思っておりますが、後ほど数字を申し上げたいと思っております。

○河村委員 それは計算がむずかしいことはわかっているけれども、だからこそ、あらかじめ推計したら一体どのくらいになるかということを検討しておくと、わざわざ親切に事前に連絡してあるにもかかわらず出さないというの、はなはだけしからぬのであって、恐らく大変膨大なものになるので、そういうものを出したんじゃないかと

もとんでもないということを出さないだろう、そう思いますが、一体いま毎年百五十億くらいを投下してA B線を建設しているわけですね。これを毎年これからもずっと継続していくつもりですか、大臣。

○木村国務大臣 現在建設中のA B線につきましては、引き続き建設を継続いたすつもりでございます。ただ、経済情勢が変わってきておりましたので、その竣工まで要する期間の予定につきましては、あるいは多少の見直しをしなければいけないと思っております。もうすでに着工いたしておるものは継続してやるつもりでございます。

○河村委員 着工しているものをやるのはあたりまえの話で、着工しているのを途中で切ったらそれこそこれほどむだなことはないんですから、そんなことはわかり切った話です。今回この官守線以外に新たに二線調査線に格上げをしておりますね、しようとしておる。これはやるのですが、調査線に格上げするのですか。

○後藤(茂)政府委員 御指摘の二線は、一昨年の十月に鉄道建設審議会の建議をいただいたものでございますが、従来の慣例に従いまして、いざ開かれます将来の鉄道建設審議会に改めて御諮問申し上げます。その建議のとおり昇格がよいか悪いかについての御意見を承ることを考えております。

○河村委員 結局鉄道建設審議会から答申があれば順繰りに調査線にして、それで逐次どんどんどんどんとこれをふやしていく、そういうことにならぬのはいままでの慣例ですね。一体、大臣、そういうことでよろしいのかどうか、あなたの考えを聞きたい。

○木村国務大臣 いま局長が申し上げましたようなことで問題になっております二線については処理をいたしますけれども、鉄道建設審議会において結論を出される場合にもやはり運輸省の見解というものも十分考慮していただきたいと思っております。そこで運輸省の考え方でございますが、これは

A B線のみならず、鉄道の新線建設あるいは新幹線の今後の建設問題、これらを含めまして、私はこの際、こういう予定あるいは調査線に編入するかどうかというふうな問題につきましても、再建計画とも非常に大きな関係を持つておりますので、改めて見直した上で運輸省の見解を鉄道建設審議会に表明をし、考慮をせよとおう、こういうふうな考え方をしております。

○河村委員 大臣もさっき、これからつくる赤字線の推計を出せと言ったときに、もうこれから実情に合わないからやらないものもあるはずだという意味の返事をしたわけですね。黙ってほうっておけば、だんだんだんだんとまた調査線になり、工事線に格上げをしていく。この辺でもう一遍見直しをするために、この別表全体について、予定線全体について再検討して法律を改正をする、そういう意思があるかないか、それを伺いたい。

○木村国務大臣 この問題につきましては以前にもそういう御意見が出ておることも承知をいたしておるわけでございます。われわれといたしましては、実際にあの別表に掲げておりましたところの予定線を現実の問題として全部を採用してこれを建設に持ち込むということは、あの別表ができた背景の時代というものと今日と非常な隔たりがあるわけでございますので、そのようなこととはうていできないと思っております。

○河村委員 何かあなたの答弁聞いてみると、無

形文化財みたいなものだから保存しておくようなそういう言い方に聞こえるけれども、これはそういう性質のものではないはずですね。ぜひともこの辺でもう一遍見直し、整理をするのを要望をしておきます。

○河村委員 イランに対する技術協力はどの程度に進んでおりますか。

○鹿取政府委員 イランにつきましましては、かねてからいろいろ大きい案件がございまして、大別い

それから、これは資金協力を政府ベースで約束した例でございますけれども、そのほか、技術協力を申しますか、特に日本の国鉄の有する技術の高い声望にかんがみまして、各国から非常な要請が来ております。その中でもやや具体的に話が進んでおるのは、イランの話でございます。そのほか、専門家を個々に送ってこれという要請は方方からまいっております。その都度その相手側の要請の成熟度と申しますか、どの程度の段階の要請をしているかに応じて、それに対する協力をするよう、外務省といたしましては、運輸省にその都度お願いしているということでございます。

○河村委員 イランに対する技術協力はどの程度に進んでおりますか。

○鹿取政府委員 イランにつきましましては、かねてからいろいろ大きい案件がございまして、大別い

それから、これは資金協力を政府ベースで約束した例でございますけれども、そのほか、技術協力を申しますか、特に日本の国鉄の有する技術の高い声望にかんがみまして、各国から非常な要請が来ております。その中でもやや具体的に話が進んでおるのは、イランの話でございます。そのほか、専門家を個々に送ってこれという要請は方方からまいっております。その都度その相手側の要請の成熟度と申しますか、どの程度の段階の要請をしているかに応じて、それに対する協力をするよう、外務省といたしましては、運輸省にその都度お願いしているということでございます。

○河村委員 イランに対する技術協力はどの程度に進んでおりますか。

たしますと、三つの案件が過去、現在、将来を含めてでございます。

過去にございましたのがテヘランからバンダルシャープールというペルシャ湾の港に行きます鉄道でございます。この協力につきましては、技術協力ということで、国鉄の技師の方を政府のその当時のOTCAベースで出したことがございます。

それから、いま話が進んでおりますのは、これは非常に将来の話でございますけれども、同じくイランの首都のテヘランからメッシュッドというアフガンの国境、東の方に観光都市がございます。そこへ行く客線の調査をしてくれという要請がございます。それに対しては、いま運輸省とお話をいたしまして、できればことしの早いうちに調査団を出すということで、運輸省と相談中でございます。

○河村委員 外務省に伺いたのですが、イランの際のアフガニスタンから、昨年の八月以来——アフガニスタンには鉄道が全然ないわけですね。これに対する建設の協力の要請があった。それを外務省あるいは運輸省が乗り気でない、ほったらかしておいたために、結局それはインドが手をつけるというふうになったという新聞報道があります。それは事実ですか。

○鹿取政府委員 アフガンにつきましては、昨年の八月の末にわが方のカプールの大使を通じて、専門家を派遣してくれという要請がございました。ただ、その段階で、アフガン側の要請がや明確を欠きまして、技術者を派遣するという要請であるのか、あるいは日本のコンサルタントに対する要請であるのか、やや明確を欠いておりまして、その後、東京とカプールでいろいろ相手と話し合いました結果、先方がまず専門家を政府ベイスもしくは先方の費用で派遣してもらいたいという内容が漸次明らかになったわけでございます。しかし、私どももいたしましては、昨年度の会計年度のことでございますけれども、運輸省とも相談いたしましたけれども、昨年度の計画は一

応計画がすでに立っておりまして、アフガニスタンの要請どおりの専門家を出すという計算がちょっとつきませんで、いろいろ検討をしております。ところ、先方は、インドでございまして、結局フランスにプレフィジビリティ調査を依頼いたしました。結局フランスがその調査をやったという事実がございまして、ただ、フランスがやりましたプレフィジビリティ調査が非常に高額であったために、アフガンとしては非常にその結果に不満でございまして、最近、これは民間ベイスでございまして、先方からプレフィジビリティ調査を国際入札でやりたいという要請がございまして、現に日本の二つのコンサルタントもこの入札に参加中でございます。四月三十日に行われたはずでございまして、その結果はまだわかっておりません。

○河村委員 当時、運輸省あるいは国鉄で、国鉄にはそれをやるだけの要員がないという理由で、外務省に対して断るよう要請したというのは事実ですか。

○中村(四)政府委員 アフガニスタンの鉄道建設に関する技術協力要請につきまして、ただいま外務省からお答え申し上げたとおりでございます。運輸省といたしましては、昨年八月の技術協力要請につきまして、その鉄道新線建設というものが非常に大きなプロジェクトになるにかかわらず、計画の内容について情報がかかりまして、おりません状況がありましたので、さらに具体的な内容の詳細を要望いたしておいたわけでございます。それで私どもの方としましては、国鉄を含めまして、海外の鉄道技術協力につきましては、前からその業務に支障のない限りこれに就いてきておるわけでありまして、したがって、本件につきましてはその内容の詳細につきましては進展に応じてそういう状況判断して対応してまいりたい、こういう考えでおったわけでございます。

○河村委員 外務省はこの事実を知っていますか、知っているのでしょうか。結局八月の現地ベ

イスの話合いがうまくいかないものですから、昨年の十二月になって、アフガニスタンのダウ大統領の弟になるナイムというのが、大統領の特使というふうな形で来た。それでこれは外務大臣等にも会って要請をした。向こうとしては日本に対する非常な期待と同時に非常に好意を持ってやってきた。それにもかかわらず、それにもさっぱり積極的な返事をしないので、がっかりして帰った、こういう事実があるが、それを知っていますか。

○鹿取政府委員 大統領の弟のナイム大統領特使が十二月に来られたのは、そのとおりでございます。中国へ行った帰りでございます。経済協力以外に宮澤大臣と政治的な話もされたわけでございます。私も大臣をお助けしてお話をしたわけでございます。私どもいろいろ話をお話をしたわけでございます。特にアフガンはイランから非常に大きな借款を得ているのであって、資金的には従来と違って相当ゆとりができてきたので、開発計画を進めたい、その場合に日本の技術を仰ぎたいということ全般の話をしていただきました。わが方といたしましては、特に先方が強く要望しましたテレビ技術に關しますプロジェクトについては、前向きに検討したい。それから農業開発についても、非常に大きな計画でございまして、いろいろ検討してみたい。それからこの鉄道の話ももちろん出たわけでございますけれども、その段階では、先方はすでに先ほど申しましたフランスにプレフィジビリティ調査を依頼していたというふうな経緯もあつたかと思われまして、それは先方は明らかにはしていませんで、鉄道の要請については、日本側が、来年度ということであるならばやや時期的には合わない、しかし、日本の鉄道は優秀なのであるから、今後またお願いすることがあるかも知れぬということで、お帰りのことについては、直接ではないけれども、かなり確度の高い話として、非常にがっかり

して帰っているのですよ。この問題、私は非常に重大だと思つて、イランからアフガンに借款を供与してそれを土台として日本に技術協力を求めている。日本としては技術協力、だから予算的に見れば小さいものです。それでアフガニスタンに技術を供与し、そして非常に結びつきを高めることができるわけですね。だから話としては非常にいい話です。だからこういうものをそういう場合にあつたりと事務的な話で、ことはだめだとか来年の話とかにしないで、当然それに積極的に応ずるといふ体制くらいは少なくともつくるべきものだと思つて、それから日本が対外的に開発途上国との協力をしていくための鉄道の建設などが、大きな日本からの借款も出さずに、しかも技術協力で鉄道のないところに鉄道を敷ける、こういう話をもっと積極的に取り組むべきであつて、人がいないのか、なんとかいうことは私は残念なことだと思つて、その点非常に残念なことだと思つておりますが、どうお考えですか。

○鹿取政府委員 確かに先生の御指摘になる点はわれわれとして新しい問題でございまして、従来技術協力は政府の一般予算をもとにいたしまして、わが国が技術協力の全部の費用を払うという体制で進められていたわけでございますが、最近石油の産出国あたりからはその国で費用を負担するといふ話がございます。それからまた石油の産出国がたとえばアフガニスタンのような国に借款を出しまして、技術協力の負担はたとえばこの場合ですとイランから有償でよいという話で、アフガニスタンからは有償でよいから技術協力をしてくれという要請が来たわけでございます。それに対しては、体制といたしましては、実は民間のコンサルタントがそれに応ずる場合は制度的には何ら問題ないわけでございますけれども、相手は有償ではあるけれども政府ベイスの協力がほしいという場合には、やや体制的にわれわれの方が整つておりませんで、いろいろそれについては制度的な研究をすべきだと考えておりま

す。特に問題になりますのは、場合によって一部費用を先方が負担するというような政府ベイスの協力も順次進めておりますから、問題は費用の点というよりは実は政府ベイスで出す専門家が農林省の場合でも、この場合ですと国鉄の場合でも、政府の職員が外国に出るといふところに問題があるのではないかと考えられますので、その辺も含めて検討したいと考えております。

○河村委員 そこで、私は考えるのですが、鉄道建設公団のできた当初の目的は、国鉄にやらせておくことA B線をいつまでたってもつくりたくないから、ひとつ公団でもつくってやらせようかというような思想でできたことは間違いない。だから、いまになつて行政管理局から、もういいかげんにやめたらどうかというような話にもなつてくるわけです。A B線なんというものはつくりなればならぬものももちろんあるでしょう。だから、そういうものは国鉄に任せたらよろしいので、国鉄の片手間でできる仕事だ。だから鉄道建設公団はそういう国内で、青函トンネルなどをやるのは別として、そういうものはやめてしまつて海外技術協力をやつたらよろしい。いま外務省からもそれに対応する体制がなかなかできにくいという話であつたが、この際思い切つて鉄道建設公団でやればいろいろなコンサルティング、いま鉄道の技術協力の場合にはいろいろな種類の団体が出かけていくわけですね。それが四つか五つの団体が出かけていって、向こうでチームはつくるかもしれないけれども、いろいろ向こうと相談するのにも手間がかかる。鉄道建設公団でやれば簡単ですよ。建設公団でいまいやろうと思つたら、まとめて公団自身でスタッフを使つてどういふものにすることができらうかと思うのですが、総裁いかがです。

○篠原参考人 たいま河村先生からお話のありましたことにつきましては、公団としては御要請のあった場合に国鉄として協力いたしました。業務に支障のない範囲でできるだけ技術協力をしてきたところでございます。今後においても、同じような方針で公団としては参りたいというふうに

考えております。

いままで海外の建設に關していろいろ要請がございまして、十六件、二十三人出張させております。そういうようなことで大いに努力して、できる範囲でやつております。ちょっとお考え違ひがあると思ひまして申し上げますが、ただいまA B線とかC D線という言葉がございまして、厳格ではございせんが、A B線区は大体無償線区でございまして、つまり国鉄から料金を取らない、一般会計の金を入れて料金を取らないということにございまして、C D線は料金を取りますので有償線区と申しておりますが、現在まで開業したうちで四十八年度で国鉄の監査報告にございまして中から拾つた数字だと思ひます。その数字を申し上げますと、百七十七億の赤字を出しておりますが、そのうちの七%が無償線区、いわゆるA B線の金でございまして、それから譲渡した一線がございまして、それが一%、能登線でございますが、そのほかに有償線区として九二%で、ほとんどはC D線でございます。これはもちろん利子のつかない金をA B線に入れているから、こういう形になつたのでございまして、案外十二億ばかりの赤字で済んでおるのでございまして、私どもとしては非常にお役に立つて地元を確保できているんだというふうに考えております。

○河村委員 内容は知っておりますけれども、それはつくれば地元が喜ぶのはあたりまえで、それは当然なことですけども、国民経済的にこれからA B線をどんどんつくっていくことがいいのかわいのかという基本問題を私は言っているわけでありまして、それがいま総裁が技術協力をやつておると言つたけれども、それはただ職員を技術協力のメンバーとして提供したというだけであつて、公団自身がやつているわけではない。これは大臣に私は伺いたいんだが、もう過去の歴史は歴史として、こういう細かい線を公団でわざわざスタッフを使い、地方まで人をそろえておいてやらせるということとはむだなことですよ。これは国鉄にや

られば片手間でできる。だからそういうものはやめて、これから海外の技術協力というものはだんだん広げていかなければならぬし多くなる。これはいま法律的にできない、そういうものをむしろやるようにしたらどうかということを私は考えておるのであります。大臣どうです。

○木村国務大臣 河村委員のお説は一つの見識のあるお説だと思つて、私も拝聴いたしておるわけにございまして。ただ建設公団は、設立の趣旨というものがございまして、その趣旨が私に今日なお消滅しておるとは考えておりませんので、その趣旨に従つて建設公団は今後も仕事を進めていくべきである、かように考えております。ただしその仕事の内容につきましては、それぞれのそのときのいろいろな情勢を勘案して、その仕事はおのづから決まつていくわけにございまして、使命は依然としてその使命をもつて今後仕事を進めていくべきであると思ひます。

それから海外協力の点でございまして、日本は国際的に鉄道技術初め、放送等も優秀な技術を持っておりますので、特に発展途上国に対して日本の持つております優秀な技術を提供して協力していくということ、当然政府としてもやるべき事柄であると思ひます。事、鉄道技術に關します限りは、国鉄もその技術を持っておりますし、鉄建公団におきましてもその技術を持っております。ございまして、鉄道技術を通じての海外協力につきましては、鉄道技術を通じての海外協力につきましては、両者ともにそれぞれ適当な、適切な組み合わせによつて協力を進めていくように指導をいたしたいと思つておるわけにございまして。

なお、先ほどアファガニスタンの問題について御質問がございましたが、運輸省といたしましては人がいないからとか何とかいふことで断つたわけにございせんので、海外の技術協力ということになりまますとかなり詳細な内容を一応了知した上でないと話を進めるといふことは困難でございまして、最初情報が非常に不足してございまして、もっと詳しい情報を欲しいというところを外務省を通じて申し入れたのでございまして

が、その後外務省側からこれらに關して運輸省側に何の連絡もなかつたわけにございまして、運輸省側としてはどうにも手の出しようがなかつたというわけにございまして。したがつて、今後同じような遺憾なことが繰り返されてはいけないと思つておりますので、運輸省の方も積極的に外務省と十分連絡を合つて、海外の経済協力には大いに努力をいたしたい、かように考えておるわけにございまして。

○河村委員 外務省、どうです、いまの運輸大臣は外務省からさつぱり連絡がないというお話だつたが。

○鹿取政府委員 いまの件でございましてけれども、運輸大臣の御答弁のとおり、先方の要請自体がはつきりいたしませんでしたものから、外務省の段階でいろいろ先方と、その内容はどうかんだ、さらにデータはないのかということをやりとつてやつておりました段階で、先ほど申しましたように、先方からこの件については、フランスに頼んだということは言ひませんでしたが、今年度についてはもういいんだという話があつたわけにございまして。そういう経緯でございまして、どちらの省といふことでなく、われわれとしてはアファガニに対して誠意を持つて當たつたつもりでございましてけれども、今後はさらにアファガニのような非常におくれたと言つて失礼かもしれませんが、われわれの範疇では後発後進国に属するような場合にはある程度先方の計画づくりなどにも参加するといふことでないといふような技術協力もなかなか進まないといふ反省に基づきまして、今後こういう案件につきましては支障のないように努力したいと思ひます。

○河村委員 さつき経済協力局長も言ひました、とにかくこの場合などは産油国の余つて居るドルを使つて、日本としては予算は大して要らなくて日本の技術を持つていってやれるという仕事です。だから特別にこういうものなどは多少はつきりしようがしまいがまず承諾するといふ体制をとつて持つていくのが当然だと私は思うの

で、その辺がどうも外務省、運輸省とも連絡が悪いのか、両方とも余り重要視していないのか、どうも非常に手おくれで、そうでなければこれは国際入札にならなはずですよ。特使が来たときに日本が応諾しておれば、あるいはその前の段階で日本が乗り気になつておれば、国際入札ではなくてむしろ日本から直接単独で参加できる。そうなればこういう不況の時期に日本の産業だつて潤う。とにかくすべて条件はいいことばかりなんですね。だから外務省ばかりでなくて運輸省も、これからの技術協力等の要請というのはまだたくさんあると思う。たとえばラオスでいまま道建設について話があるのを知っていますか、外務省、運輸省。

○鹿取政府委員 鉄道の話それ自体としては私も聞いておりませんけれども、ラオスにつきましても、先般、四月二十八日、二十九日でございますか、マニラで援助国の会議がございまして、その結果国連のUNDPとアジア開発銀行とが協力いたしましたラオスに調査団を送りました。その結果ラオスのプライオリティープロジェクトを調査し、それに基づいて各援助国が援助するということになっておりますので、あるいはそのプロジェクトリストの中に出てくるんじゃないかと考えます。

○河村委員 いまベトナム、カンボジアの日本の大使館は機能を發揮しなくなつて——ラオスというのはベトナム、ラオスの間の連立政権ですね。周辺は中国、ビルマ、タイ、ベトナム全部に囲まれた外交、戦略的に非常に要地ですよ。そういうところにそういう話があるのです。去年秋、自分自身で行つたときに、あそここのプーミという副総理からそういう話がありました。もちろん私もどもが行つたときは細かい話をしたわけではない。だからこういう問題はもう少し積極的に、ただ受け身でやるのではなくて経済協力、技術協力を通じて、今後の日本のためになるわけですから、もっと積極的にやっていたことを最後にお願いをして、質問を終わります。

○木部委員長 梅田勝君。

○梅田委員 今回、鉄道敷設法の改正によりまして、河守より福知山までの延長が決定され、そして鉄道が実際に建設されるならば、これは中丹及び丹後地方における経済の発達や文化の向上にとつて重要な貢献をすることは明らかであらうし、またこれからの新しい日本海時代と云われるものをつくっていく上において積極的な貢献を果たすことは明らかであらうと思つております。われわれもそういう点では賛意を表するものであります。しかし、これを實際進めます場合に相当の問題もございまして、これらを一つ一つ解決していくことが重要であらうかと思つております。

そこで、まず質問を申し上げたいのであります。本改正案が通過、成立をいたしますと、福知山までの延長がいつごろ完成するのか、その見通しについて伺いたいと思つております。

○後藤(茂)政府委員 お答えいたします。ただいま御提案申し上げておられます敷設法の改正が成立、施行されました後、これはいろいろの手續を要するわけでございまして、改めて鉄道建設審議会にお諮りしてこれを工事線としてお認めいただくことにつきましての手續がございまして、またそれに関連して基本計画あるいは施工計画、工事施行等の認可の手續が要ります。これらのすべての手續が今後どのようにして進むかにつきましましては、ただいまの段階で明確にお答えするだけの用意がございません。ただ、技術的に申し上げますならば、この区間は約十二キロでございますので、すでに十八キロの宮守線というものを昭和四十一年以来鋭意工事を進めてきておりました。来年度、再来年度の予算の状況にもよりますが、来年、あとわずかな年度で宮津から河守までの線路は通ずる見込みでございます。そのまま続けければ、何年というのを数字をもって申し上げるほどの自信はございませんにいたしました。そのテンポで申しますならば速からず福知山と宮津の間とは、この法律が成立いたしますことを前提にいたしまして開通できる見込みでございます。

○梅田委員 三月二十八日の当委員会における鉄道局長のお話によりまして、仮に昭和五十六年度ということ念頭に置いて御答弁なさつておりますが、昭和五十六年というのは仮にということがありすが、大体そこをこのことと答弁されておるかどうか。いかがですか。

○後藤(茂)政府委員 いろいろ計算をいたしましたのに年を置かないと計算ができぬもので、すなわち、まさに文字どおり仮に五十六年度を時期として計算をいたしました結果を、試算いたしました結果を御説明申し上げましたのがただいま先生御指摘のかつての答弁でございます。もちろんさきに申し上げましたいろいろの手續、その間の財政事情、いろいろの要因があると思つておられますけれども、技術的に見まして五十六年というのは不可能ではない時期であると思つておられます。

○梅田委員 五十六年より早くなるという可能性がございましてか。

○後藤(茂)政府委員 なかなかむずかしい問題でございます。可能性がいやありませんと大きな声を出して言う自信もございませんが、また、いや確かにありますという自信もございません。なかなかこれはむずかしい御質問だと思つております。

○梅田委員 大臣はいまのやりとりをお聞きになりました。早々に五十六年度にできるといふような見込みはないかと思つておられますが、大臣の御見解はいかがですか。

○木村国務大臣 一応五十六年という時点を頭に入れていろいろの準備計画をいたしておることは局長が申し上げておるわけでございまして、気持ちとしてはこういうふうには一日でも早く完成したい、かように考えております。ただ、毎年毎年、ことしから以後経済情勢というものを踏まえ、予算も編成しなければなりませんので、何とも言えません。確かに何とも言えません。しかし、私は予定よりも早く完成するというのを心がけていきたいと思つております。

○梅田委員 そこで私は福知山の市の広報をただいま持つてまいつたのでありますが、昭和四十九年の五月号でございまして。これによりまして、大見出しがございまして、「宮守線福知山まで延長」「五十三年度中に完成へ」運輸大臣が「確約」かように書かれておられます。これは昨年福知山の塩見市長が運輸省を訪れたときに、当時の運輸大臣は徳永運輸大臣でございまして、増岡政務次官らとともに会いまして早期着工を要望した。「これに對し、運輸大臣は「運輸省は宮守線の福知山まで延長について、参議院選挙後の特別国会が通常国会で鉄道敷設法の別表改正を行い、総工費約六十億円で五十年度に着工、五十三年度中には完成させる方針だ」と確約し、延長実現が明らかになつたのです」というように、これは福知山市の広報というものは全戸に配布されておるのですね。これは参議院選挙の直前にやつておるのですね。非常に不分明な感じがするものであります。しかも、こういう事実があつたのかどうか、大臣はかたておられますが、運輸省として御存じのほうでございまして、御答弁願ひたいと思つております。

○木村国務大臣 当時それぞれ鉄監局長、私鉄部長の席におつた者がいまおられますので、そのときの模様はわかりませんが、おそらく当時の運輸大臣としてはその時点でもお話ししたにせよ、たいというところでお話し申し上げたことであらうと私は思つておられます。ただ、その後鉄道建設審議会の建議をその後でその前ですか受けて、以後だんだんだんだんだん国会提出の時期も一国会ずれたというふうなことがございまして、今日御審議をいたしておるようなことでございまして、当時の運輸大臣としては確かに五十三年度ぐらひを目標にしてやります、こう答えたのが大臣の真意であつたらうと思つておられます。

○梅田委員 いや、去年のことですから。さほど今日と情勢は変わつておりませんが、総需要抑制も言われたところでございまして。ましては鉄道敷設法の改正案が現実の上程されてくるといふような情勢でもない。そのときに運輸省が入つて、そういうような確約めいたといふんですか、実際それは「確約」と書いてございまして、それをやつて

いるという事は、私は不謹慎だと思いません。そういう点で、一日も早く鉄道を敷設したい、そして地元発展のために力を添えたいというお気持ちをはわかるのでありますが、しかし現実には可能性のないことを約束するというのはこれはうそをつくのと同じでありますから、先ほどいろいろの手続を要する、もちろん予算がついて突貫工事でやれば、わずかに十二キロだから技術的には五十二年程度完成というのには不可能でないかもしれない。しかし手続的にはかなり問題を要するということがありますから、それを安易にそのような確約を与えるという事は、私は不謹慎だと思っております。まして宮守線がまだ完成を見てないということでもありませんから、そして参議院選挙の直前だ、こういう政治的なからみも加わってまいりますと、ますますこの路線が特定の代議士による政治路線化というように問題視される、そういうところにも通じていく重要な問題だと思っております。そういう点で、私は、少なくともその約束は事実とすれば不謹慎だと思つて、その点で運輸大臣の釈明を願いたいと思つております。

○木村国務大臣 私は、昨年の参議院選挙前ですから五、六月ごろのことではないかと思つておりますが、当時としてはおそらく運輸大臣はそのつもりでおつたと思つておられます。いままでも、過去のいろいろな例を見ますと、大臣が約束をしておいてもどうしてもそれができなかったというような例も一、二にとどまらぬわけでございますので、これも私は、大臣としては、相当熱心な陳情もあつたらうと思つておられます。ぜひやってみてあげたいな、こう思つて答えたものであろうかと思つてますが、当時の事情はよく知りませんので、私の推察でございます。

○梅田委員 現実に五十六年以降でないか、それより早く努力するといつても、現実的な可能性というものはないのにはつきりしたのですから、少なくとも現時点では五十二年にはできないので、福知山市民に対してはうそをついたことになるのだから、そういう点のはつきりした釈明をすべきだと私は思つております。どうか、もう一度。

○木村国務大臣 そこで私といたしまして、五十六年を一応頭に描いておりますが、梅田委員のお話のこともよくわかりますので、できる限りひとつ早く完成するように努力いたすつもりでございます。

○梅田委員 とところで、この福知山線というのは北丹鉄道が従来営業しておつたのでありますが、この路線を地図で見ますと、従来の路線は河守から由良川沿いに走りまして、あるところでは河川敷のようになつておられます。そして急角度で福知山駅に入つてきておられます。これは現在すでに軌道は撤去されておられます。これはもう舗装されて道路になつておられます。新たにあそこに鉄道を敷設しようと思えば別ルートでやらねばならないというのが地元の共通した意見でございます。そうなりますと、市内の交通煩瑣なところへ新たな階切をつくるというのはいかがかと、専門家の意見等聞きますと、一番望ましいのは福知山駅の高架化だ。大体由良川の堤防が高い。福知山駅は低い。そしてさらに山陰線の下の荒河方面にきますと高くなつておられます。直線では結びますと、ちょうど一直線が結ばれるというところで、高架にするのが望ましいというのが意見でございますが、その点で運輸省としてはどのように考えられておられるのか、御見解を伺いたいと思つておられます。

○内田説明員 福知山駅の高架の問題につきましては、これは先生も御承知のように、建設省の事業でございます。具体的には、この場合ですと、京都府が駅の高架化につきまして、するかしないかということを決断するということでございます。国鉄といたしましては、これに對しまして、調査等につきまして協議、下調べをいたすという立場でございます。したがつて、今後この新線建設が決定いたしました後に、そのルートその他につきまして地元と設計協議があると思つておられますが、その段階におきまして、現在の福知山駅を高架にいたすかどうかということについても協

議をいたしてまいりたいと思つておられます。

○梅田委員 十分に検討して――あそこは南北が駅で阻まれておられるというふうな状態ですね。非常にたくさんの階切がございます。一日のうちに踏切がふさがつておられる方が多いというふうな状態のところもございまして、これらの解消のために、今後の設計段階におきまして十分に御検討いただき、要望しておきたいと思つておられます。

さて、工事が現在宮津から河守に向けて進行しております。これは四十二年から開始しておりますから相当進捗をいたしております。最大の三千二百メートルの普甲トンネルも完成をしまして、河守に近づいてきたというふうな状況になつておられます。今後さらに延長ということになりますと、用地の確保等、いろいろ地域住民の方々の御協力を得なければこれらの仕事はできないと思つておられます。

ところで、この被害を最小限に食い止めるというところ、被害が起こつた場合、これに對しては正当な補償を行つたということが原則であるのかと思つておられます。これらの新線建設における補償についての基本的な態度につきまして、鉄建公団の姿勢をまずお伺いしたいと思います。

○篠原参考人 工事に伴つておられるいろいろな被害が出た場合には、それが直接工事に起因することから明らかな場合には、地元側と十分話し合ひまして処理しております。現在でもそういう問題が起きておられます。特に軟弱地盤のところでは沈下したとかんとかんという問題が起きておられますので、その問題、最近いろいろの地元と折衝しておられる次第でございます。

○梅田委員 そういふ被害が起こつた場合には、地元と十分に話し合ひをして処理するというのが鉄建公団の基本的姿勢でございます。そういう点で、現実に今回の宮守線の中で万事うまくいっているというふうにお考えですか。いかがでございますか。

○篠原参考人 ただいま御指摘の問題につきまして、ごく最近にこのニュースがわれわれのところ

へ入つてきたわけでございます。これはたとえは軟弱地盤のところでも工事したのが、四十五年の十一月ごろから四十七年の十月ごろまでやりましたのが、その後沈下が多少あらわれてまいりました。最近になりまして田畑が六十センチも下がつたというふうな問題をごく最近聞いたのでございます。実は昨年の十二月に市長からそういう問題が出てまいりまして、それを四月に支社と地元の間で折衝してまいりまして、鋭意これを解決したいというふうにお考えをしております。今後この問題をなるべく早く解決してまいりたいというふうな思つておられます。

○梅田委員 私は、地元から陳情がございまして、先日も現地へ入りまして調査をしてまいりました。一番ひどいのは湯水、水がれでございます。寺屋敷それから辛皮という地区がございまして。この湯水は昭和四十四年に発生いたしております。この湯水の範囲は、普甲トンネルというのを掘つておられますが、その掘つておられる地点から半径三百メートルないし一キ、この範囲にわたりました飲料水にも事欠く状態が発生いたしました。宮津市は、この湯水はトンネル工事によるものだとおられます。緊急対策をいたしまして、ずつと隣の方の管林署の谷から延長線六百メートルの導水工事を行つて水を引いてまいりました。しかし、これでも飲料水がぎりぎりでございます。洗たくも交互にやらねばならない。ふろの水もなかなか確保できないというふうな状況であります。まして灌漑用水に回すだけのものは全然ない。全くひどい水がれの状態が出ておられます。トンネル工事といふのは地下水を掘り返しますので、水が出なくなることはしばしばあります。しかし、それは何年かすればもとに戻る、復水するんだというところで鉄建公団側は説明いたしておりますけれども、昭和四十四年に発生して今日なお水がれの状態は続いております。これは全くひどいのです。宮津側に向けてトンネルは下り坂になつておつて、出口のところへ私は見に行きましたけれども、滝

きりした釈明をすべきだと私は思つております。どうか、もう一度。

きりした釈明をすべきだと私は思つております。どうか、もう一度。

きりした釈明をすべきだと私は思つております。どうか、もう一度。

のように流れております。これだけ抜けたら底が抜けたのと一緒だと思われました。トンネルの上にある部落ですから、この寺屋敷と辛皮というのは。だから水がかれちゃうのは当然だ。何とかこれを食いとめる方法を考えないと、その辺は純農家でございまして、農業以外にはすべがない人たちでございまして、大変な問題でございまして。この住民の苦しみに対して公団側はどのように積極的に対応してきたのか。いまままでのような補償をしたのか、まずそれをお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

○篠原参考人 ただいまの水の問題でございすが、灌漑用水とか、それからいろいろなあれがございすが、飲料水につきましては、これは生命に關するものでございまして、すぐ処置するのをたてまえておられます。われわれの方でも、これ以外に各所でそういう問題が起きておりますので、そういう問題はすぐ処理いたします。ただ、農業用のいろいろな用水につきましては、やはり工事に起因することがはつきりしないといかないといふことで、いろいろ手続的にも慎重にやる面もございまして。しかし、それでもなるべく早く御迷惑に対しては処置するというのが、われわれの考えでございまして。

この用水の問題その他につきましては、地元の方市長さんその他を通じていろいろ折衝しておりますが、この灌漑用水につきましては各所にいろいろ問題がございまして、さしあたり問題はいろいろ手当てをするようにいたしておりますけれども、現実の支払いの問題、応急の問題についてはとりあえずのことはやりますが、恒久対策その他につきましては、やはりはつきりした根拠を持ってやりますと、後でいろいろ会計の問題がございまして、至急こういう問題も詰めてまいりたいというふうに考えております。

○梅田委員 詰めてまいりたいと思つておられるけれども、ちっとも詰まっていらないのですよ。この濁水の原因はトンネルの掘削工事にあつたとい

うことは公団もはつきり認めて、導水工事については費用を出しているのだ。だから、原因については議論の余地がないわけですね。水不足による農作物の被害については、これを補償するのはあたりまえなんですね。地元住民は昭和四十五年の六月一日に宮守線上宮津地区対策委員会というところが、宮津市長を経由して公団側に要求書を出しております。これを要約いたしますと、「普甲トンネル工事に伴う寺屋敷・辛皮地区の水田濁水公害補償要求について」という文書でございまして。一つは水稲作付不能地の補償、二つは昭和四十四年度の水不足による減収補償、三つ目は水不足による施設要求、この三点であります。さらに残りの工事進行に伴い新たな被害を生じた場合はそのつど要求に応じて補償をされたい、こういう四点の要求が出されております。

ところがこれに対して鉄建公団がこたえたのは、第二項目の昭和四十四年度の稲作の減収補償についてはだけあります。しかもこれは要求額満額こたえるというのではなくて、きわめて不十分なものですね。他の項目についてはいままお誠意ある回答を示していない。これが実態ですよ。水が全然出ないのだ。この間、雨が降った後に行つたのですよ。普通雨が降ったら、沢には相当水が来るのですよ。ところがちよろちよろです。相当大きな幅があつて、従来あそこは水量が豊かなくちよろしか出ておりませんが、全く水がちよろちよろしか出ていない。そこはネコの領ぐらひの小きなところの段々畑ですよ。そこを管々として農家の方々は築いてきた。どうしても雨が降らぬかな、雨が降ったらずつと道にみぞを掘って、そして水を掃き寄せるようにしてたんぼに持たせてやつた。それでもできぬところはしかたなしに耕作放棄が起りますね、作付不能だから。それに對してびた一文補償してない。どうなんですか。

○篠原参考人 四十六年の五月に四十四年度分の減収補償としまして三十九万六千六百五十五円というものをお支払いしております。それから四十五

年度以降は、用水施設をつくつたりビニールパイプで自然流下をさせたりいろいろの処置を講じておられて、四十五年以降にはそういう施設が使用される関係上、減収はないという見込みでございまして。

○梅田委員 いま言われましたのは、昭和四十六年四月三十日の決着分だと思つておられます。それはこの四つ要求を出した第二項目、つまり作付はしたが水が不足ですから非常に不良だ、だから平年作どおりにはいかないということ、減収の補償なんですね。作付をしないところについては全然補償してないのだ。とにかく一番最初、昭和四十五年六月一日に要求を出して鉄建公団の話と合意をしたときには、地元の方々は補償要求額として「 $1000 \times 1000 \times 1000$ 」、この十というは十ヶ年分という補償だったさうです。ところがこのときに公団側がどう言つたかという、十年もすれば水路が変わつて水が出るようになるのだ、だからそんな話は応じられぬということ、そのときは拒否してあります。しかし目の前に濁水というのは現にあるのだから、昭和四十五年の要求というものは出した。これらについては後日協議するから、いまは減収の分だけ計算を出してくれと公団側は言っているわけですよ。このときは、昭和四十六年一月二十日に辛皮地区の用地買収の席上、公団側として森田所長というのが出席している。そして濁水問題の解決を約束した、作付不能地の補償は後日協議する。ところが何も後日協議してないわけだ。非常に純朴な農家の方々だから、いま返事があるか、いま返事があつかうと待っていたが、いつまでたつたって回答がない。こんなことではないのですか、どうなんですか。

○篠原参考人 どうもいつまでもはつたらかしていろいろに聞かせるのでございまして、私の聞いたところでは、いろいろ折衝がございまして、この四月二十二日に支社から地元にいる話があつたといふふうに聞いておられて、ごく最近のことだと私は思つておりますが、もしお説の

ようにいつまでもはつたらかしておくようなことがありましたならば、早急に調べまして処置したいと思つております。

○梅田委員 昭和四十四年度の要求として、作付不能地については六十六万円の補償要求が出ています。これについては一文も出してない。減収の問題につきましては、地元は四十一万一千二百四十四円の要求を出して、先ほどあなたが言われたように三十九万六千六百五十五円の支給をしてはいるわけですよ。これを削っているわけですよ。しかも三割までは農業共済金を当てにしているのです。農業共済金の金をもたらしたらその分を差し引く。大体不作用になつたのは濁水が原因なんだ。濁水はだれが起したかといつたら、トンネルの掘削ですよ。だから、農業共済に頼るのではなくて、考え方としては本来はまるまる補償しなければいけません。どうですか。

○篠原参考人 私も、これが非常に最近の話だつたもので、詳しく具体的にどうなつていのか聞いておられますが、早速よく調べてお出ししたいと思います。

○梅田委員 直接の当事者じゃないからよく知らぬと言われるけれども、あなたは総裁でしよう。この地域の問題については、質問するとあらかじめ通告してあるわけですよ。だから、実際の補償はどうなつていのか、その後はどうなつていのかというところは当然聞いておくべきですよ。あなた、にやつと笑つて何ですか。地元住民は物すごく怒つていまして、けしからぬじゃないですよ。笑うとは何ですか。地元の方々は大変な怒りやうですよ。しかも、減収については補償いたしませんと言つておきながら、昭和四十四年度の要求は先ほど言つたように削つて出している。昭和四十五年の要求も出しているのですよ。その点についてはどうしたのですか。

○篠原参考人 いろいろ施設をつくりまして、その手当てをしている関係で、四十五年度はやってないさうです。

○梅田委員 何の施設の手当てをしたのですか。

水がちつとも出るようになっていないじゃないですか。昭和四十六年の六月三十日に宮守線上宮津地区対策委員会の委員長堀札さんの、宮津市長を経由してあなたの方に提出した文書、昭和四十五年度の水田濁水による減収補償要求十八万一千五百一円、これは前年より減っていますが、これに対してはただの一元も出してない。

○篠原参考人 灌溉用水の設備といたしまして、谷川から三百メートルぐらいの用水パイプを引きまして、これは応急ですからビニールパイプでやっておるのでございますが、それになお、田と用水というのが二カ所ありまして、それにビニールパイプで自然流下させるといふような施設をやりました、そういう手当てをやっておるわけでございます。

○梅田委員 政治というものは、現場でどうなっているかということを見なければだめなんです。あなた方は導水施設をつくったとおっしゃるが、現地へ行ってみなさいよ。こんな小さい田を一つくって、そこへ細いパイプが来てちよろちよと水が来ておるのでしょ。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕

あふれたら農水用池へ出るようになっていまして。あふれますかね。一トンもないぐらいの大きさです。高さはこんなものですか。普通の一軒の家につくぐらいのタンクですよ。そこへ水がちよろちよと出てきている。しかも、この水はふもとにある寺屋敷や辛皮地区に、わずか十五戸ですけれども、その十五戸に供給するだけではないに、その真上に大江山のロッジがあるのです。これは宮津市がつくっているレクリエーションセンターです。山小屋といったって相当大きなものです。八十人の定員の宿泊するところですよ。そこが水をくみ上げるわけですね。同じところを使つてやるのです。これは下が使えば上は水が出ぬようになる、上が使えば下が水がなくなる、絶えずバルブ調整をしなければいけません。大変なものですよ。あなた一週行ってごらんください。大江山の山奥です。生活用水でさえ事欠くのですよ。お

ふるなかなか入れぬのですよ、ためておかなかつたら。実態はそんなんです。それを、水道をつくったからもういいんだということに済ませられる問題じゃないですよ。どうなんですか。まして昭和四十五年度というのは、その御利益を得ないときのあれですよ。

○篠原参考人 先生からいろいろ御指摘を受けまして、早速処置したいと思っております。

○梅田委員 昭和四十八年の三月の三十日に、日本鉄道建設公団大阪支社長藤田雅弘、この人が宮津市長に対して、その水道工事の二百九十一万円のお金を払っているのです。払ったときに一札をとっているのです。宮守線普甲ずい道掘削に伴う寺屋敷地区濁水対策施設等について」という表題の一札をとっている。一、完成施設の以後の保守管理は、すべて当市で行う。二、今後一切の異議の申し立ては、当市の責任で処理する。ということ、宮津市に責任を負わしているのですよ。地元の人にはこれは全然知らぬのです。この間私が行つて、市当局も現地と呼んで、実態を調べさせて、四十五年度の補償をせぬのはけしからぬじゃないか、四十五年以降の補償についてもどうなっているのだといういろいろやたら、公団側はもうこれで済んでいるように言っているわけですよ。こんなばかんなことあります。ちよつと出かせぎとだけ食べている人ですよ。現地は本当に農業で、この間の選挙で自由民主党はどんなポスターを張ったか。グリーンな政治 ふれあう心 何を「ふれあう心」ですか。一遍農家の人々と話してみなさいよ。自民党政府が指揮してやっているとやないですか。地元住民を抜きにしてこんな誓約をとらして、どうなんですか、答弁しなさい。

○篠原参考人 ただいま大変おしかりを受けましたが、お話を至急調べて、早急に処置いたします。

○梅田委員 とにかく至急に善処していただきましたと思ひます。

さらに別な補償要求も出ております。それは「宮守線建設による工事被害要求書」というのが宮守線第三期工事被害要求委員会というところからさまざまな作物被害でありますとか工事に田を使用した関係、そのほか牛の生育不良による被害等々の問題が出ております。

それから「辛皮地区鉄道工事騒音その他による畜産経費損害請求書」というのが同じように出ております。これらの要求によりまして、牛を飼つておられるんですね。藤田長右さんが二十九頭、滝豊さんが三十六頭、そのほか四軒も牛を飼つておられますが、生育不良だということも補償要求が出ております。総額にいたしまして百七十七万八千六百四十円の要求が出ていますのであります。公団に要求したら、証明をつける。そこで、農協の専門家に頼んで農協の正式の判こをつけた証明書もつけて出したが、これは全然ナシのつづて。トンネル工事でありまして、発破を使つてどかんどかやる。牛がびっくりして暴れる。角が抜けてしまった牛もあるそうですね。大変ですよ、あなた。実際、その畜舎も私見に行ってきた。従来盛んにやっておったのが、いまはもう牛も減らしてしまつて細つておるのですよ。そういう被害に対してはも何ら補償してない。これについてもすぐに調査して善処できますか。

○篠原参考人 牛が爆破その他の影響で非常に生育が落ちてしまったということでございます。これは非常にむずかしい問題でございます。実際落ちたのかどうかということが何らかの形で保証されなければ困るというふうなことも地元の担当者としては申しております。しかし、これはそういう問題もなかなかなむずかしい問題じゃないかと思ひます。現実はどうやって支払つたらいいか非常におおむねでございます。こういう問題もなるべく早く解決しないと、地元の方々の不満をますます起こしていくということになりますので、早急にこの問題もあわせて処理してまいりたいと思ひます。

○梅田委員 ちゃんと証明書もつけて、理想の肥育の状態、それから実際に被害地域の牛の成長の度合いというものは全部比較表も出ておりますよ。そういう科学的な証明もついているんですから、やはり被害住民の方々に対して誠意ある話し合いをして、補償すべきものは補償する、そういうことで誠意ある態度を示さないと今後の延長とつたつてなかなか協力得られませんか。大臣いかがですか。鉄建公団の総裁は十分事情を御存じないようでの確な答弁がありませんけれども、ただ誠意をもって調査するといふお約束があります。監督省としてかかる問題について善処するといふ点についての大臣の御決意を聞きたいと思ひます。

○木村國務大臣 鉄道を建設いたします場合に、沿線の住民の方にいろいろな意味でいろいろの影響を与えることは従来ともあることとございまして、その都度建設側と地元と十分に話をし合つて、そして適切な解決を図つていくという方法でやつておるわけでございます。鉄道建設をいたしますと、地元の発展にも非常に寄与することとございまして、ある程度は地元としてもその地域の発展のために忍んでいただかなければならぬ点もあらうかと思ひます。ことに地元を所轄してあります市なり町村、この当局はやはりその間に立つて、地元の利益の代表者でもありまして、建設側と十分相談をするという行き方を進めていっておるわけでございますが、本件の場合、いまいろいろお話を聞いておりますと、そのことと宮津市も間に入つておるようでございます。ことに重要な問題の中では鉄道建設公団と宮津市と協定もできておるといふふうになっておりますので、その協定で市の責任で処理することを明らかにされておる問題は、これはやはり市の責任で処理してもらわなければなりません。また、それらの協定の中で処理が予想されていない新しい問題あるいは処理が残されている問題につきましては、これはあくまでも鉄道建設公団と地元と十分話し合つて円満に解決をしていくように努力

していかねばならないと思っておるわけでございます。

いま梅田委員の御指摘のようないろいろの問題がまだ残っております。しかも処理されてない。しかもそれは、先ほどお話の中にありました公団対市の関係において市の責任において処理すべき範囲内の問題であるか、その範囲外の問題であるか、そういうことも明らかにしまして、やはり公団といたしましては市並びに沿線の住民の方と十分話し合つて、要するにその被害、お互いに忍ぶべきことは忍んでもらわなければなりません。地元の発展のために、最後には相協議し合つてりつばな地方交通路線が完成するということを期待しておるわけでございます。その過程におきましては、運輸省といたしまして十分その方向で公団を指導していきたく思っております。

○梅田委員 指導監督を強化していただいて、こういう地元の住民の方々の不安が解消できますようにお願いを申し上げたいと思つております。

最後に、もう時間もありませんので、一つだけ質問して、私の質問を終わりますが、昨年十一月の五日に、国鉄奈良線復旧促進協議会より陳情書が出ております。これによりますと、京都と奈良を結ぶ国鉄奈良線ですね、これは、沿線は人口急増地帯でありまして、しかも最近は一、二も高校が建ちまして通学する生徒の数も激増しております。大都市の京都市へ入ってくる路線がいまだに電化されていないというのは、重大な立ちおくれだと私は思つております。

せめて、地元としては、自動信号化を第一段階としてやってほしいという要望が強く出ております。これについて、どのように処理されているのか、お伺いしたいと思います。

○内田説明員 奈良線の自動信号化につきましては、本年の春に工事に着手いたしました。鋭意工事中でございます。したがって、目下のところは、来年の春くらいには自動信号化が完成いたすと考えております。

○梅田委員 復線、電化の方はどうなんでしょうか。

○内田説明員 この沿線につきましては、先生御承知のように、大変開発が進んでおります。ただし、国鉄を利用する乗降客と申しますか利用者の数は、横ばいでございまして、ふえておりません。したがって、まあ開発の状況並びに国鉄の利用状況を勘案いたしまして、今後逐次、電化、復線化をやつてまいりたいというふうに考えております。

○梅田委員 大体近鉄の方がサービスがいいからそつちへ行くのだよ。私もこの間、奈良まで試験的に乗つてみた。そうしたら一時間に一本しか走らぬわけだ。そんなことでお客はふやせない。やはり人口急増地帯にきつとマッチした輸送計画というものを立てる必要がある。ところがそれが立たぬわけだ。まだ電化、自動信号化もできてないということですから。そういう点であつてもうかる路線になるだろうと思つて、もつとそつかりと促進をしていただきたいと要望して私の質問を終わります。

○木部委員長 太田一夫君。

○太田委員 本案に対してお尋ねをいたしました点が二、三あるのでありますが、最初に、本法改正の趣旨は、これはすでに御説明ありましたように、現在の宮守線は、初めは河守と福知山との間を結ぶ民営鉄道の北丹鉄道を介して京阪神地域と日本海沿岸丹後地域とを短絡する計画で昭和四十一年以来工事を進めてきた。ところが昨年の二月に北丹鉄道が廃止されたので事情が変わつたから、終点を河守から福知山まで延長したので、こういう御提案でございます。

その間十二キロ何がし、短い区間でございませうけれども、廃止された北丹鉄道というのは、四年前にすでに休止をいたしております。そういう点から言ひまして、北丹鉄道というのは一体いかなる使命をもつて存続していたのか、また、いかなる打算のもとに廃止をしたのか、われわれは不思議に思つております。

北丹鉄道そのものというの、年間二十万人に上る旅客の輸送を行つておりましたし、貨物も八

千トン輸送いたしておりました。確かに営業係数は悪くて、常に赤字を続けていたことは事実でございます。役員十三人に職員四人というような形で営業をやつていたわけでございます。これが本当にやる気があるならば、またやらせるべきであるならば、運輸省としても存続をさせて、当初の計画どおりにさせるべきではなかつたのか。そうすればこの敷設法の改正ということも必要ないし、鉄建公団さんによるさらに追加投資ということも必要なかつた、こう思つております。この北丹鉄道というものの存在を前提にした宮守線、これは仮定の事実であつたのか、現実には北丹鉄道を生かして宮守線を存続させるつもりであつたのか、当時の気持ちをお伺つておきたい。

○後藤委員 政府委員 御説明をいたします。昭和二十八年に現在の形で宮守線の別表追加が行われましたときの考え方は、すでに御説明申し上げておりますように、またたいたいま先生御指摘のように、河守と福知山の間には北丹鉄道が走つておるといふことを前提にいたしまして宮守と河守の間の別表が追加指定された、このように考えられます。

問題の、いまどうとう廃止してしまいました北丹鉄道そのもの、でございますが、いろいろと御説明申し上げましたように、この鉄道は大正十二年以来この区間についてずっと営業を続けてきております。ただ、福知山から河守まで、河守で終点という形で長い間営業を続けてきておりました。私どもの手元には二十八年以降のいろいろの資料がございませうけれども、地方鉄道の中でも非常に経営の苦しい鉄道であつたというは事実でございます。過疎地の中を走つておつて、そして施設をさらに、まあその当時の時点でその鉄道なりに新しい資金を投入してお客さんの要望にこたへるといふことがなかなか十分にはいかならないやうな苦しい経営を続けておつた。また二十八年以降いわゆる過疎化が進む、あるいは道路ができて自動車の方がよく走るようになる。ここにござい

ます累年のこの鉄道のお客さんの数なり貨物の数なりの統計で見ましても、でこぼこはございませうが、大勢として昭和四十五年ついに休止になりました。その間に少くも減つてきておるといふのが実情でございます。地方鉄道、古い制度のもとで政府が補助金を出しております数少ない鉄道のうちの一つであつたわけでございます。で、何とか経営を続けようという企業者の気持ちもそのような状態のもとではもち切らぬということであつたと思つて、ただいま御指摘のように昭和四十六年にとりあえず休止ということになつたわけでございます。休止以後は鉄道の施設もいわば荒れるに任せたまま四十九年を迎えたわけでございます。

先ほどからちよつとお話が出ておりますが、この鉄道の路線、新しく今度仮に国鉄線を敷くといつた場合は河守―福知山間の路線は、いざ今後調査などで確定をいたすべき性格のものでございまして、直ちにいまから何とも申せませんが、この廃止をいたしました北丹鉄道の路線は河川敷を走つておる部分があつたりいろいろいたしまして、これを直ちに国鉄の路線として利用することはなかなかむずかしいぞということ、その時点でも専門家の間ではそのように考えられていたものだと存じます。

結局、昭和二十八年の時点では、この北丹鉄道が河守から福知山まで走つており、今後これが走り続けるであろうという観念、前提のもとに現在の別表はお定めになった。現在の状態といふのは、その後の事情の変化によりまして、ついに昭和四十六年には休止、いまから思へばごく最近でございますが、昭和四十九年二月には廃止といふふうに事が至つたわけでございます。この四十九年の廃止ということにつきましては、地元の公共団体の同意も取りつけました上でそのような経営というものを過去三年間休止をしていたという事実も踏まえまして廃止の許可がなされたものでございませう。

○太田委員 民鉄部長にお尋ねをいたしますが、

その北丹鉄道というのは廃止当時、資本金は幾らでありましたか。

○高橋説明員 北丹鉄道廃止のときの資本金は百五十万円でございます。

○太田委員 民鉄部長さんにもう一回重ねてお尋ねをいたしますが、たとえ十二・四キロの短区間の鉄道といえども、百五十万円の資本金というのは附に落ちない数字でございますね。監督官庁として、こういう資本構成を見ながら、そして借入金金の増大に首が回らなくなった当該鉄道の最後の姿を見ると、あなたの方ももう少し勧告すべきところは勧告し、指導すべきところは指導すべきではなかったか。これは何とかしてやめさせるようにしむけた鉄道のよな気がしますが、そういうことはありませんか。

○高橋説明員 おっしゃる通りに鉄道事業者として百五十万というは大変少ない資本金であるかと思えますが、私の方でやめさせるようにしむけたというふうな事実は全くございません。当方といたしましては地域の住民の足を確保するという点で、必要であろうということで、相当長年月にわたって欠損補助金を交付してまいりました。うな次第でございますが、ついに余りにも経営状態がむずかしくなつたということで休止をいたし、最後には廃止をいたしたということに相なつておるわけでございます。

○太田委員 これは局長にお尋ねいたしますが、企業補助がなされていた古い鉄道の一つだとしてみれば、これを存続させようとするれば存続できたのじゃないですか。赤字だけ補助すればいいんだ。それを、休止を認め、廃止を認め、さらに新線建設というふうな持っていたというのには、意識的に、意図的にそう持っていたのではないのか、こういう疑いが残るわけですが、いかがですか。

○後藤(茂)政府委員 先生が御指摘のいわば疑いというものをお尋ねするだけの十分な資料を備えての御説明というものはございませんけれども、この路線が大正十二年以来四十何年間か

にわたつてこの大江山の山奥をずっと走つてまいりまして、そして先ほども申し上げましたお客さんの乗りぐあい、これはあるいは新たに金を入れて近代的ないろいろの施設をするだけの施策をこの会社が長年にわたつてできなかったという事情も反映していると思ひますけれども、お客さんが乗らずむしろだんだん減つておる、貨物の方も減つておる、こういう事態の中で政府が補助金を出しまして、これを何とか維持するという努力をしたにいたしたとしても、やはり企業自身がそれに耐えられなかったという事象ではないかと、私はいまここに残つておりますいろいろな資料を見まして、そう考へるわけでございます。もちろん先生御指摘のように、やめさせるようにしむけたということにつきましても、全くそのような考へ方も、事実もなかったと存じます。

○太田委員 年間二十万人という輸送量を持ちながら立ち行かなくなつた鉄道の基本的な欠陥というのはその資本構成にあると私は思ふのです。中小交通機関の資本金という問題は、大問題でございますから、この点は今後別の角度からひとつ検討してほしいと思ひます。ただ、最近このようなケースに見舞われようとしておる中小私鉄、バスというものが続出してまいりまして、最近労働省あたりでも、弱小民営交通機関の労働者の賃金の不遅払い対策ということについては独自の調査をして、現在九企業で不遅払いの事実が発生しておる、その額は三億七千二百一十万円だ、昨年、四十九年度一年間では二十一企業で発生しておるけれども、これは労働時間の話し合いやら融資措置等の諸対策によつて解消したが、しかしこのうち十五企業が今後また不遅払い企業とならうとする危険性があるので、これに対していろいろの対策を考へておるといふ話が労働省の方からなされておるわけでありまして、私も、これは労働対策という点から言ふならば労働省でありまして、運輸省の政策が、足手まといの弱小交通機関というものは——このごろ弱小というのほどまでが弱小であるか存じません。何億の資本金であつてもそう

いうものが出ておりますから……。ですから、あの程度経営が成り立たないところはほんどうだから倒した方がいいのだからというふうな空気がどこかにあるのではないかと疑われる節があります。昨年一年間を通じていろいろの不払い、遅払い等の会社、企業がたくさんありましたが、それを教訓として、現在運輸省としては、経営の危機に立つておるところのそういう弱小企業、鉄道、バスを含めて、これをどうして監督していくか、指導していくか、維持していくか、国民の足を守っていくかという課題にたえようとなさつておるか、これは大臣が局長からお答えをいたされた

○木村國務大臣 いわゆる地方の弱小私鉄、これが軒並みに経営が非常に悪くなつておることは御指摘のとおりでございます。原因はいろいろあるろうかと思ひますが、やはりどうしても、地方でございまして、利用者の激減、それから貨物を扱つておられますところは貨物が道路輸送の方に転化して貨物の輸送量の激減、要するに収入減が非常に大きな要因になつておる。また反面経費の面で言いますと、人件費がウナギ登りにふえてまいつておられます。これは中央の大私鉄あるいは地方の弱小私鉄等、ある意味においては経営の成績いかににかかわらず一律に賃金アップという傾向が最近とみに目につくわけでございますが、これももつともな点もございまして、やはり賃金が安いといふ人も集まらぬといふふうなことで、泣き泣き賃金の高い方になびかざるを得ないといふふうな傾向も手伝つておるかと思ひわけでございます。そういうふうな収支の最近の現状から、特に経営基盤の弱い弱小私鉄、これは鉄道事業以外に多角経営のできる力もないところでございますので、他に経営改善の道を求めることもなかなか困難であるといふふうな事情が競合いたしました。弱小私鉄が非常に苦しい状況になつておるといふことでございます。

さて、しからば運輸省といたしまして、いま太田委員の御指摘のように、そういう私鉄は廃止の方向に無理やり持つていくような政策をとつておるのではないかと疑念をさへあると、こうおっしゃるわけでございますが、われわれといたしましては、これらの地方の交通使命を持つております弱小私鉄、これはやはり公共使命達成のためにできるだけがんばつてもらいたい、ということ、すでに十年以上もたちますが、いろいろな意味の補助金をふやしてまいつてきております。ことに最近こういった私鉄の経営状態の悪化にかんがみまして、四十九年から今年度五十年年度に対しましても、補助金額も大体倍の金額も予算で計上しておるといふことで、決して廃止に追い込むような政策ではありませんで、何とかやつてもらいたい、経営改善をやりながらやつてもらいたいという方向で指導をいたしておるのでございますが、これも私鉄によりましたら焼け石に水というやうな状況でございます。かと言つてこれにかわるべきもつと合理的な連営のできる交通機関あるいはバス事業等に転化し得るものは転化してもらつていふふうなことでやりますまいかと、いまのやうな赤字が出てまいります原因をずっと考へてみますと、それらの私鉄は今後さらに経営がよくならないといふことは考へられない私鉄もあるわけでございます。それらの赤字を全部国費を投じてこれを賄つていくといふことも、これは国家財政の立場上、問題がございまして、まあ、そういうところからわれわれ現在の民鉄行政をやつておるわけでございますが、どうしても企業としても経営がいかにぬといふふうなことで廃止を決意いたします場合にも、直ちに廃止といふふうなことはとりません、まずしばらく休業といふことで情勢の推移を見ようではないかといふふうな指導もやつておるのでございますが、それらを究極的に企業も判断をし、もう廃止だといふことになりまして、われわれといたしましては、それを利用しておられる旅客、特に通学等につきましてはかなりの割引制度もつておりますので、その鉄道の廃止によつてそれらの学生が非常に影響を受けないやうに、過渡的な緩和策も講じましたり、そういうふう

方向に無理やり持つていくような政策をとつておるのではないかと疑念をさへあると、こうおっしゃるわけでございますが、われわれといたしましては、これらの地方の交通使命を持つております弱小私鉄、これはやはり公共使命達成のためにできるだけがんばつてもらいたい、ということ、すでに十年以上もたちますが、いろいろな意味の補助金をふやしてまいつてきております。ことに最近こういった私鉄の経営状態の悪化にかんがみまして、四十九年から今年度五十年年度に対しましても、補助金額も大体倍の金額も予算で計上しておるといふことで、決して廃止に追い込むような政策ではありませんで、何とかやつてもらいたい、経営改善をやりながらやつてもらいたいという方向で指導をいたしておるのでございますが、これも私鉄によりましたら焼け石に水というやうな状況でございます。かと言つてこれにかわるべきもつと合理的な連営のできる交通機関あるいはバス事業等に転化し得るものは転化してもらつていふふうなことでやりますまいかと、いまのやうな赤字が出てまいります原因をずっと考へてみますと、それらの私鉄は今後さらに経営がよくならないといふことは考へられない私鉄もあるわけでございます。それらの赤字を全部国費を投じてこれを賄つていくといふことも、これは国家財政の立場上、問題がございまして、まあ、そういうところからわれわれ現在の民鉄行政をやつておるわけでございますが、どうしても企業としても経営がいかにぬといふふうなことで廃止を決意いたします場合にも、直ちに廃止といふふうなことはとりません、まずしばらく休業といふことで情勢の推移を見ようではないかといふふうな指導もやつておるのでございますが、それらを究極的に企業も判断をし、もう廃止だといふことになりまして、われわれといたしましては、それを利用しておられる旅客、特に通学等につきましてはかなりの割引制度もつておりますので、その鉄道の廃止によつてそれらの学生が非常に影響を受けないやうに、過渡的な緩和策も講じましたり、そういうふう

うなことも考えながら廃止がやむを得ない場合には被害を最小限度にとどめるべく措置もいたしておるような状況でございます。われわれもいたしましては、この苦しい弱小の私鉄が何とか工夫に工夫を重ね、合理化もさらに検討をされて、地方の輸送使命を果たしていただきたいというわれわれの考えに変わりはありませんが、何せ現状は非常に厳しい状況でございます。われわれもいたしましては、補助等につきましては五十年、五十年以上の補助の態勢はとりたいと思っておりますが現状であるわけでございます。

○太田委員 一挙に廃止に持っていけないで、段階的に休止という方法をとるとおっしゃったことには賛意を表しかねるのであつて、休止も廃止もサービスの提供をとめることに変わりはありませんから、私はそれは反対。意見が一致しません。が、いまのお説のように極力使命を達成させるように、ひとつ叱咤奨励をされる当局の態度は私も賛成でありますけれども、できるだけその趣旨を通していただきたいと思つております。

さて、そこで具体的な方策についての重ねてのお尋ねですが、資本構成がとにかく弱小だということ、平均的にあると思つております。だから、公的資本の導入という手もありますから、とにかく増資の決議、それは赤字会社に増資なんて一般的にむずかしいのであります。増資の決議をして責任のある者、あるいはまた当該地方の自治体等に増資をさせるというふうなことも考えて、資本の構成、この厚みをふやす、このこともひとつ考えてもらわなければならぬと思つております。当面は非常に各方面に運転資金の逼迫がある。この運転資金の逼迫の状態が続出しておる。資金の運配、欠配だけではなくして、場合によっては会社更生法などということも言ひ出すのであります。この資金の逼迫に対しては運輸省が打とうとしていく具体的な対策は何か、これをお答えいただきたい。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。

中小私鉄もバスも似たようなことであります。が、バスにつきましては、いま先生お示しのような点がかなり多くあらわれておりますので、私からお答えをいたします。

御承知のように、昨年一年中小バス各社は短期的な資金のショートでずいぶん苦勞いたしました。究極には昨年一年を通じて平均四割五分ないし五割程度の運賃改定をいたしました。この増収効果が相及びびましたので、究極的にはかなりのところまで行きましたけれども、しかしその途中におきまして、いわゆる運転資金の不足ということが各所に起きまして、そのために先ほども先生御指摘くださいましたような労働省調べの賃金不払いあるいは遅配状況というものも起つたわけでございます。そこで今後そのような年度途中におきます過渡的な資金ショートということは起り得ると考えなければならぬと思つております。特に地域によりましては会社更生法の適用申請をされているというふうな会社もございまして、こういうところにつきましては非常に深刻な事態になるということも考えられます。

昨年はそういう事態に對しまして約千六百億円ほどの資金を各種金融機関から融資をいたしました。昨年と申しましても四月から後であります。約九カ月の間でありましたけれども、千六百億円の資金を運転資金として融資いたしました。この大部分はやはりそれぞれのバス会社が常に取引をされている地方の民間銀行が主でございます。これが約八割くらいでございます。

そこで、これはどうしようかということでございます。これも、ことしはどうかということでは、おかげをもちましてバスの補助金が去年の二倍半以上もふえたこともございまして、こちらの面で相当援助の手が厚くなると思つております。

ところが、この補助金が支出されます時期は三月末でございます。そこで本年度につきましては年度途中におきましても大体その会社が幾らくらの補助金が得られるかということの推定がつかまつるので、そういう推定をできるだけ早くつ

けて、それを先行きの支払い担保といひますか、そういう見合いでそれぞれの金融機関から短期的な運転資金を融資するというふうなことを制度化することの詰めをいたしております。これによつて年度途中の資金ショートは相当防げるというふうなことを考えております。

○太田委員 千六百億に對しまして七十何億では大分数字が離れておりますから、それで、言うなから年度途中の補助金繰り上げによつて火が消せると思ひませんが、何とかしようとお気持ちはあらわれておると思ひました。さらにそれを拡大発展されて当面の火を消していただいて、労働不安やら経営危機というものを克服してくださることを求めておきます。

時間があるから、私の最後のお尋ねに入りますが、これは本改正案が成立いたしました後のことではあります。これはやっぱり最初おっしゃつたように、北丹鉄道を無理につぶして、そうして国鉄に一本経営するということは、私は別に悪いと言つておるわけじゃないのです。表門から正々常々とおやりになるならつばななことだと思つております。買取という方法もあつたでしょう。そうして経営の一元化を図りつつ真日本と表日本との短絡線とするという、そういう使命を果たされるならば、足も守られるであろうし、開港もされるであろうし、地域の住民も喜ぶであろうし、それはそれとして堂々とやつてほしいと思ひます。ただ途中でせつかくつた鉄道だから、まあ十二キロ余り延ばして、福知山まで連絡をさせて形だけとらう、その後はサービスの方は別問題だということじゃ困るのであります。サービスの点に十分考慮されるであらうと思つております。そのサービスの

とは列車の運轉回数並びに通過高速電車だけでは困りますから、そういう点につきましては十分地域住民の足を確保するということが御配慮でございます。よろしくねということ、それからこの法案は別表の改正でございますが、いままで二、三回改正されたことはありますが、大分社会の進展と

もに実情が変わつておる点もあると思つております。ですから、ある場合によつては別表の見直しをされることも必要だと思つて、その点はいかがか、これのお答えをいただきたいと思ひます。

○後藤(茂)政府委員 御提案申し上げておりますこの河守線のこの区間につきましては、この委員会でもいろいろと御説明申し上げておりました。この線路が日本海地方と近畿圏とを結ぶ短絡線であるという意味を最も効果的に發揮できますように国鉄を指導いたしました。地元あるいは関連の乗客あるいは貨物のために、よりよいサービスをを行うように指導したいと存じます。

別表全体の問題につきましては、かねがね申し上げておりましたように、私どもは、国鉄そのものの再建につきまして、今年いっばいかけましていろいろと考え方を勉強させていただきました。と思ひます。地方交通線の問題につきましては、新たに建設すべき線路も、現在動いておられます線路も含めまして、慎重に国鉄全体の今後のあるべき姿との関連において検討させていただきますと存じます。

○太田委員 終わります。

○木部委員 長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○木部委員 長 これより本案を討論に付するのであります。別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

○木部委員 長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○木村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○木村委員長 この際、木村運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。木村運輸大臣。

○木村運輸大臣 ただいま鉄道敷設法の一部を改正する法律案について、慎重な御審議の結果御可決いただきまして、まことにありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。(拍手)

○木村委員長 油濁損害賠償保障法案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

油濁損害賠償保障法案

〔本号末尾に掲載〕

○木村運輸大臣 ただいま議題となりました油濁損害賠償保障法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

わが国は、年間二億六千万トンに及ぶ石油を輸入している世界でも有数の石油輸入国であり、多数のタンカーがわが国の沿岸を航行しております。

これらのタンカーの安全確保につきましては、構造及び設備の改善、交通ルールの確立、航行環境の整備など各般にわたり努力しておりますが、万一タンカー事故が発生した場合には、早期に適切な防除措置を講じて油濁損害の拡大を防止しなければならぬとともに、油濁損害の被害者が適

切な救済を受けることができるような制度を確立することが必要であります。

わが国の現行の法制度では、民法及び商法の不法行為に関する規定が適用されるとともに、これによる船舶所有者の損害賠償責任につき、船体等の権利を被害者側に移転することにより責任を免れるいわゆる免責委付制度が認められております。

しかし、国際的には、一九六七年に英仏海峡で発生したトリー・キャニオン号事件を契機として、油濁損害の賠償責任について行為者の故意または過失の存在を前提とする不法行為責任の一般原則によることは適切でないとの反省のもとに、その賠償の万全を期するため、一九六九年に油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約、また、一九七一年には、この条約を補足するために油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約がそれぞれ成立してあります。

わが国といたしましては、万一油濁事故が発生した場合にはできる限り被害者の救済を図る必要があり、現行の法制度を改め、他の先進海運諸国と同じく両条約の内容に沿った国内法を整備するため、油濁損害賠償保障法を制定しようとするものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

本法案は、両条約の内容を国内法化するため、第一に、タンカーによる油濁損害について、戦争、異常な天災地変等の例外的な免責事由に該当する場合は除き、船舶所有者が無過失賠償責任を負うこととしております。

第二に、油濁損害の賠償責任について、船舶所有者は、自己に故意または過失がある場合を除き、船舶のトン数に約四万八千円を乗じた金額、最高限度額は約五十億円でございしますが、これに責任を制限をすることができるとしてあります。

第三に、責任制限を認められておる金額まで船

舶所有者の賠償能力が確保されるように、二千トンを超える油を輸送するタンカーにつきまして、責任保険契約等の締結を義務づけております。

第四に、国際基金に対して、被害者は、損害額のうち、船舶所有者等から十分な賠償を受けられなかった部分の補償を請求できることとしたし、また、タンカーによる油濁損害が生じた場合船舶所有者等は、一般の船舶所有者の責任に比して責任限度額が倍加されることとなるので、その加重された責任額の一部の補てんを請求できることとしてあります。

第五に、国際基金がこれらの補償及び補てんの事業を行う財源として、石油事業者など年間十五万トン以上の海上輸送された油を受け取った者は、国際基金に拠出金を納付しなければならないこととしてあります。

以上のほか、船舶所有者が責任を制限する場合の手続、罰則等所要の規定を整備することとしてあります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○木村委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

○木村委員長 これより質疑に入ります。質疑の通告がありますので、これを許します。佐藤守良君。

○佐藤守良君 ただいま提案されました油濁損害賠償保障法案につきまして、質問をいたしたいと思っております。

実は私、ゆっくり時間をかけて、非常に大切な条約でございますから御質問いたしたいと思つたのでございしますが、時間が十分ぐらいいかないというふうなことでございすゆえ、私は、本案の条約の内容とかあるいは両条約の批准発効の見通し、それから国内法との関係、それから具体的なメリット、それから原因者不明の油濁

被害の救済について、それからまた第十三条に基づきます問題、そうして最後に大臣に油濁被害の救済のためにとられております油濁防止対策とあるいはわが国沿岸における油濁事故の現状、またタンカーの安全対策等につきまして質問いたしまして、質問を終わりたいと思つておるわけでございます。時間が十分でございせんゆえ、答弁を簡単にひとつお願いしたいと思つてございします。

提案理由によりますと、本案は、一九六九年に採択されました責任条約、一九七一年に採択されました国際基金条約、これは一九六九年に採択されました責任条約の補足決議も入つておるわけですが、この二つの国際条約を国内法化するための法律だとのことでございす。一九五七年に採択されました船主責任制限条約、これは日本は加盟しておらないわけでございますが、これにつきまして簡単に説明願ひまして、両条約の必要性、成立経緯、内容等について説明をお願いいたしたいと思つてございす。

○副村政府委員 まず一九五七年条約をちょっと簡単に御説明をさせていただきます。

一九五七年条約はブラッセルで採択されました海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約というものでございす。この国際条約は、世界各国で船が他人に損害を与えたとときにいろいろな原則に基づいてその損害を賠償するといふようないろいろなかつてございす。日本では実は明治以来商法の六百九十条にございすように委付主義と申しまして、船舶の所有者等が他人に損害を与えたとときにその航海の終わりにおいて船舶その他の財産を相手方に委付をしてその責任を免れることができる、こういうふうになつておるのでございす。この委付主義につきましてはいろいろ欠陥が多いといふことで、これによつてはいろいろ国がもう世界でほとんどなくなつてきた。わが国でもこの制度が採用される例がほとんどないといふような実情がございす。それからそれにかわるべき金額責任主義と

いうものは損害賠償責任の体系として合理的であつて、近代的な海運企業に最もよく適合しているといふこと、それからわが国としても戦後長きにわたつて弱体でありました海運企業もその経営基盤が強化されて、企業の危険に対して保険制度も利用することによつて担保しようという考え方に変わつてまいりました。一方、わが国における責任保険の体制も大幅に整備、強化されたといふ事情がございます。それから、わが国の海運の世界海運に占める地位も非常に向上してまいりましたといふことから、わが国海運といつたしましてもこの一九五七年条約を批准いたしました。これを国内法化をして委付主義から金額主義に移行する必要が出てまいりました。現にこの一九五七年の条約は一九六八年、昭和四十三年に発効して現在世界の二十六カ国が加盟しているといふ現状でございます。

そこで、法務省において法制審議会の御審議を御願ひして、この答申を基礎に関係省庁で所要の調整を行ひながら法案の作成の作業を進めて、今国会に一九五七年条約を国内法化するために船舶所有者等の責任の制限に関する法律案といふものを提出する運びとなつて、法務委員会でも近く御審議を仰ぐといふ経緯になつておるのでございます。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

それから次の一九六九年の油濁責任条約のごとでございますが、これは事の発端は一九六七年の三月に御承知のとおり英仏海峡でトリー・キャニオン号事件といふ大きな油濁事件が発生いたしました。そこで、油濁問題をめぐつていろいろの問題がその当時提起されたのでございます。

一つは、不法行為責任の成立には通常世界各國ともに故意または過失の存在を必要としておるといふのが通例でございますけれども、タンカーによる油濁事故について船主が無過失であっても、責任はないんだといふ切つていいであらうかといふことでございます。

それから二番目には、多額の損害を生ずることのおそれのあるタンカーの事故について、一九五

七年条約に定めてありますところの船主の責任制限の条約による責任制限といふものを認めていいだらうかといふことが第一点でございます。

それから第三番目には、沿岸国の政府が支出しました油濁防止の費用は当然その不法行為に基づく損害の一部として賠償請求の対象にしていいと思われればどうであらうか。

それから四番目には、油の輸送に対して発生するこの種の事故については、責任はタンカーの船主だけでなく、それによつて受益をしているところの荷主も一部負担をしていいのではないかとこつこつと四角い問題がその当時問題として提起されて、そのために、IMCOといひます国際機関で法律委員会を設けまして、この問題について検討するといふことになりました。

一方、万国海法会といふ学会でも同じ問題を取り上げるといふことでもございまして、両方協力して油濁責任の賠償についての条約案を作成することになつた。

この結果、一九六九年の十一月にブラッセルでIMCO主宰のもとに開催された国際会議でつくられたのが油濁民事責任条約でございます。これを今回国内法化したいといふことで、運輸委員会に御審議をこれからお願いしようといふところでございます。

それからさらに一九七一年条約といふのがございます。これは条約の副題に一九六九年の油濁損害についての民事責任に関する国際条約の補足といふ題がございます。点でも明らかでございます。一九六九年の条約を補足して、両々相まつて油濁責任の賠償制度を十分なものにするといふために採択された条約でございます。

一九六九年の油濁民事責任条約が採択されるときに二つの点が提起されたわけでございます。

一つは、一九七一年条約によりまして船主に対して無過失責任という厳格な責任を課することにしたと申しますと、その責任の限度額を一九五七年条約によるところの船主の場合にトントン当たり二万四千円、これは日本の価額で申し上げ

たのですが、これを倍増してトントン当たり四万八千円にしようといふことが一つでございます。

次に、しかしながらそれでもなおその被害者に十分な補償を与えるものではないではないかとこの点が心配されますので、その賠償のために国際基金を設立して被害者にも十分な補償をしようといふ点と、二万四千円から四万八千円に倍増した船主の責任が全部船主所有者にかかるとはやや過酷な点があるといふことと、そのうちの一部を船舶責任者の責任を軽減するといふことがなされたのでございます。

この一九六九年の条約を採択するときに決議された内容に基づきまして、先ほど申しました国際機関であるIMCOで一九七一年の十一月から十二月にかけてブラッセルで国際会議が行われまして、国際基金条約が採択されるに至つた。そこで、この基本条約を国内法化するといふ意味で、これから当委員会でも御審議をいたさうといふこととでございます。

○佐藤(守)委員 最近公害に対する規制が非常に厳しくなつて一般の関心も高まってきたわけでございますが、御存じの石油の消費量の増大とあるいはタンカーのサイズの大型化とか、したがつて油濁損害の被害が大きくなつてくるといふふうなことでございまして、先ほど局長の説明のように、一九五七年の条約では責任の発生原因は決めてなかつたわけですが、今度それを決めた、無過失だといふことに非常に特徴がある、こつこつとおるわけでございます。船舶からの油の排出による海洋汚染について見ると、その規制の動きは戦前から国際連盟を中心にあつたやうに聞いておられますが、戦後のそのような状況を反映して、国際的な規制は十数年急速に進んできた。たとえばイギリスを中心とした一九五〇年の国際条約とかあるいは一九六〇年の改正条約、これは未発効でございますが、その場合に一番油をたくさん使うような日本とか欧州諸国とかあるいはアメリカ等、石油精製会社を多数持つている国は買油の関係から、事故があつた場合に非常

な被害を受ける可能性があるといふのは、これはもう当然のことと、なお一層関心が高まつてきておりまして、国際的な動きも活発になっておるといふのがいまの状態だと思つております。また、これとともに、沿岸国の権利は領海にしか及ばないため、たとえば自国船に対して一方的な規制を行うことは不利な立場に置かれるといふこともありまして、私はこつこつといふような国際的な規制はぜひ必要じゃないか、その意味におきましてこの二条約は非常に時宜に適した法案ではないか、こつこつと思つておるわけでございます。

その場合に、実は問題は、仮にこれがいい条約でありまして、二つの要件がございまして、一つは二条約の批准、発効の見通しがあるかどうかといふことと、それに伴ひまして国内法の整備、たとえば外務委員会あるいは法務委員会、商法六百九十条の改正等の問題、たくさんあるわけでございますが、この二つの要件が相整わないといふことは実効しない、こつこつと思つておるわけですが、この二つにつきましても見解をお伺ひしたいと思ひます。

○齋村政府委員 まず二条約の批准と発効の見通しが国際的にどうなつておるかといふ点を御説明申し上げたいと思ひます。

一九六九年のいわゆる責任条約につきましても、現在すでに批准を行っている国が十四カ国ございます。で、この条約はタンカーの保有量が百万総トン以上である国五カ国を含めまして全部で八カ国が批准した日九十日目に発効するといふことになつておりますが、先ほど申し上げましたように、すでに十四カ国が批准を行つております。そのうちに百万総トン以上のタンカーの保有量を持つております国がリベリア、フランス、スウェーデン、イギリス、ノルウェー、デンマークとございまして、すでに五カ国以上にもなつておりますので、こつこつといふ状況になりました。本年三月二十一日にこの条約の発効の要件が満たされまして、したがつて、それから九十日後の本年の六月十九日に発効するといふ見込みになつておりま

す。なお、日本を初め西ドイツ、アメリカ等の十カ国程度がすでに批准の手続を進めたり、批准の方針を決めているという国がございます。

それから次に、一九七一年のいわゆる基金条約の批准状況と発効の見通しでございますが、これは現在までに批准を行っているのはリベリア、シリア、スウェーデン、ノルウェー、デンマークの五カ国でございます。その他、批准の手続を進めている国や批准しようという方針を決めている国が、日本、アメリカ、イギリス、西ドイツ等十一カ国ございます。この条約は、八カ国が批准をいたしましたして、それらの国の年間の油の受け取り量の合計が七億五千万トンを超えたことが判明した日の九十日後に発効するという手続になっておりますが、この十一カ国が現に準備をしている段階にございますので、この国が全部入りすると、一九七二年の油の輸入量を見ましても、その合計は九億四千万トンというので所定の七億五千万トンを超えますので、当然発効することになるのでございます。ただ現状は、冒頭に申し上げましたように、まだ五カ国でございまして、これらの五カ国の油の受け取り量を集計しましても大した額にはなっておりません。したがって、特に油の受け取り量が多い日本の動向が、この基金条約の発効を将来どういうふうにするかという大きな影響を与えるものと思っております。そこで私どもは、この際、一九六九年条約と一九七一年条約と合わせてお願いしております法律案に一本にいたしまして御審議を現在いただきたいというところでございます。

なお、一九五七年条約の国内法化は、先ほど申しましたように法務委員会にお願いしておりますのでございますが、私も漏れ聞いたところによりまして、近く御審議に入っていくという予定になっていくようでございます。

なお、三条約を含めましてこれを批准する案件としては、外務委員会に近くお願いをするという手続になっておるのでございます。

○佐藤(守)委員 各論に入らせていただきたいと

思いますが、本法案による損害賠償制度と現行制度との違い、特に被害者救済という立場から、本案の制定の具体的なメリットについて、責任規定、責任主体、責任制限、責任保険等について詳細に説明をお願いしたいと思います。

○農村政府委員 本法案によりまして、損害賠償制度と現行制度の違いにつきまして、まず第一に責任規定でございますが、現行の制度は、行為者の故意、過失の存在を必要としておりまして、なおその立証は被害者側に举证責任がございまして、いわゆる過失責任主義ということになっておるのに対して、本法案では、戦争等例外的な免責事由を除きまして船舶所有者が厳格な責任、無過失責任を負うということになっておりまして、むしろ免責事由に該当することを船舶所有者がみずから举证しなければ無過失の責任を当然負うという仕組みになっておるのでございます。

第二に、責任の主体でございますが、現行法では用船されましたタンカーが油濁事故を起こしましたときに、責任の主体が船舶所有者、用船者のいずれであるか必ずしも明確でない場合がございます。すけれども、本法ではすべて船舶所有者が責任主体であることを明確にし、賠償交渉を容易にするということになっております。

それから三番目に、責任制限でございますが、先ほど一九五七年条約の説明で触れさせていただきましたが、わが国の現行制度は、商法の六百九十条によりまして委任主義という責任体制をとっております。ところが、この委任主義が制度的に十分でないということから、本法では、責任制限の制度の中では最も合理的であると思われるところの金額責任主義を採用しております。本法ではさらに、損害が船舶所有者の責任限度を越えるという場合には、一九七一年条約の国内法化によって認められるところの国際基金によって所定の五十億円を超えて百八億円まで補償することができるということを定めてございます。また、国際基金の総額の決議によつては、さらにその倍額の二百十六億円まで国際基金の負担を増額すること

ができるという用意がしてございます。それから第四番目に、責任保険の点でございます。現在タンカーの船主は、賠償能力を担保するために通常責任保険に任意に加入している現状でございますが、本法では、日本船であると外国船であるを問わずに、二千重量トンを超えるタンカーについては、責任制限額を下回らない責任保険を維持することを強制するということになってございます。また、この強制保険については、被害者が船舶所有者に対するだけではなくて、直接保険者に賠償額の請求をすることが認められておりまして、被害者救済に十分寄与する規定になっております。

それから五番目には、保険金額を越す損害の補償の点でございます。現在タンカーの船主は、油濁損害だけの場合には最高三千五百万ドルまで補償が可能であるような責任保険に加入しております。この内訳は、PI保険で二千五百万ドル、T O V A L O P で一千万ドルということになります。そういう船舶責任保険に加入してございまして、さらにこれでカバーできない場合の損害のために、各国では石油業者が自発的に組織したC R I S T A L という制度がございまして、しかし、これはいずれも任意加入の保険でありました。また世界のタンカー業者が、あるいは石油業者が自主的に協定を結んで、そういう賠償の制度をつくっておるのでございますが、これに対して本法では、先ほど申しましたように、まず保険は強制保険ということにする。それからさらに国際基金という国際条約によって設立された正式な国際機関によって、船舶所有者に賠償の能力がないときに、あるいは責任の制限限度を上回るというような被害が出たときに、先ほど申し述べましたように百八億円まで補償するという制度を基金として責任を持つわけでございます。また船舶所有者に対して責任が一九五七年条約に比べて重くなっている一九六九年条約の内容に比べて、船舶所有者の支払いの一部分、四分の一ないし五分の二という金額になるのでございますが、

その金額を基金から船舶所有者に補てんをするということになっておるのでございます。

○佐藤(守)委員 いま局長の説明で十分わかったわけですが、今度のこの一九六九年、それから一九七一年の油濁賠償責任条約あるいは国際基金制度が非常に被害者救済の立場に重きを置かれているということで、金額責任主義に徹してありまして、一九六九年の採択された賠償責任条約では無過失責任、そうして総額は二億一千万フラン、約五十億円。それで不十分な場合は、国際基金という制度で四億五千万フラン、あるいは総会の特別決議によれば九億フランまで補償できるというようなことをもちまして、これだけあれば私も十分ではないかという気もいたすわけでございます。

ただ問題は、原因者がはっきりしない場合でございますが、本法案は民事責任法であるため、原因者不明の油濁被害の救済について対象にしておらないわけでございます。この点につきましては、かつて水産庁とか海上保安庁とか海運局の皆さんが中心になりましていろいろ保障対策を練られたわけですが、この保障対策はどうなっているか、御説明をお願いしたいと思います。

○農村政府委員 先生いとお話をいただきましたように、この法案は民事責任法でございますので、原因者不明の被害の救済につきましては対象としておりません。そこで、原因者不明の油濁被害の救済対策を打ち立てなければいかぬということと、水産庁が中心となりまして関係官庁がいろいろ審議をしてきたことは、先生いとお話をいただいたとおりでございます。

原因者不明の漁場の油濁の被害は、水産庁の資料によりまして、四十三年度から最近に至ります六カ年の間に年平均二十三件、年額の被害の平均額が三億六千五百万円という程度に発生をしております。

そこで、これらにつきましては、原因者が判明してないために不法行為として損害賠償の請求をすることができない、本法でも救済措置も適用されないというところでございますので、何らか救

済措置を講ずる必要があるということ、当面、救済対策としては、国と都道府県、水産団体と関連業界が応分の負担をいたしまして、救済金、防除費、漁場清掃費等に充てるという制度をつくりまして、この機構を財団法人漁場油濁被害救済基金ということで本年三月三日に設立されたところでございます。

この財団は、五十年の予算で見ますと、国の負担額が一億九千四百万円、それから都道府県、水産団体、関連業界負担分二億七千七百万円、合計四億七千七百万円、内一億円は基金でございまして、その金をもって事業を行うこととしておる。当面二年程度この制度によって原因不明の漁場の油濁対策に充てたいということになっております。

○佐藤(守)委員 いまの点で、局長が最後におっしゃいましたこの対策は暫定的な対策として二年間に限って行うということになっておりますが、また実は私はこの基金の出し方等につきましていろいろ問題があるかと思うのです。二年間といえますと、実は五十年、五十二年でございまして、すぐ五十二年が来るわけですが、将来の方向としてはどういふのを考えになっていくわけですか、御意見あれば聞かしていただきたいと思っております。

○農村政府委員 本格的な制度にするには、関係官庁でいまままで審議してきた経緯にかんがみましても、かなり問題が多いわけでございますので、水産庁を中心として環境庁とよく相談をしながら新しい制度をどうしていくかということを確認することになっております。

○佐藤(守)委員 では、実は本法案にはいろんな特徴があるのですが、その一つとして、第十三条「日本国籍を有する船舶は、これについてこの法律で定める油濁損害賠償保障契約(以下「保障契約」という。)が締結されているものでなければ、二千トンを超えるばら積み品の油の輸送の用に供してはならない。」二項で「前項に規定する船舶以外の船舶は、これについて保障契約が締結さ

れているものでなければ、二千トンを超えるばら積み品の油を積載して、本邦内の港に入港し、本邦内の港を出港し、又は本邦内の係留施設を使用してはならない。」とあるわけでございますが、これは私は本案の特徴の一つではないかと思っております。わけでございます。タンカーに責任保険への加入を義務づけているということが特徴の一つだと思っておりますが、そうすると現在のタンカーの賠償能力、担保手段はどうなっているのか、もう少し詳しく説明していただきたいと思うわけです。

○農村政府委員 まずこの十三条によりまして、二千トン以上のタンカーに強制保険を義務づけるということになっております。現在は保険制度は任意保険で、二千トン以下の船舶もそれから二千トン以上の船舶も、わが国のタンカーについては一〇〇%の保険に掛けているという実態でございます。したがって、ひとまず二千トン以下は強制保険の対象から外すということ、これは国際条約の関係から外すということ、わが方は今後ともこういふ一〇〇%の保険に加入するという状態を続けさせるように十分行政指導をしていきたいと思います。

現行制度はこの強制保険のほかに、タンカーの業界の自主協定であるところのT O V A L O P とそれから石油業界の自主協定であるところのC R I S T A L という制度によっておられますけれども、先ほどもちょっと触れさせていただきましたように、保険は任意保険から強制保険に変えるということ、それからそういった業界の自主協定の基づく制度ではなくて、国際基金という条約によって確立された世界的に各国が認め合う正式な機関によって、保障制度を確立していくということが今回のねらいでございます。

○佐藤(守)委員 本案は、第十三条は局長も言われたように二千トンを超える油を輸送するタンカーについて責任保険への加入を義務づけておるわけでございますが、実はこの資料を見ておられますとタンカーによる油濁件数というのがございまして、重量トン区分で申しますと、昭和四十八年

度には件数が二千トン未満で百六十九件、そのうちの日本船が百六十八件で外国船が一件、二千トン以上が日本船が三十五件、外国船が五十四件ということになっておるわけです。昭和四十九年度の場合は事故件数が全部で二百七十七件でございますが、そのうち二千トン未満が百十件、それから二千トン以上五十件ということになります。実は圧倒的に二千トン未満が多いわけですね。そうした場合に、二千トン以下の油を輸送するタンカーの賠償能力の確保はどうなっているかというものが非常に大きな問題になるかと思うのですが、その点につきまして、どう確保されているかという点につきまして御説明願いたいと思っております。

○農村政府委員 内航タンカーの例で申しますと、実は保険制度には一〇〇%加入しているというのをちょっと申し上げましたのですが、いま一例に四百九十九総トン型の、重量トンでいたしますと七百トンから千二百トンくらいの重量トンになる船舶の例で申しますと、私ども調べたこの船舶につきましても、保険契約が十八億円の保険契約がなされておる。それに必要な年間の保険料というのは八十三万八千円掛けておる。この船の年間の経費は船費、船舶経費でございますが、年間で八千二百程度かかるということでございます。そのので、八十三万八千円の保険料負担というのは船費に対して約一%でございます。大した負担にならないようなかっこうです。十八億円の保険の掛金を掛けて、油濁事故その他第三者に与える損害を補償できるように保険に掛けるのが実例でございます。

大体平均の保険契約金額を申し上げますと、二百トンから二百九十九トンまで、これはグロトンでございますが、その船型の平均に掛けておられます保険の契約金額が十億四千六百万円、それから三百トンから四百九十九総トンまでの船型は十二億八千八百万円の平均保険契約額がある。五百トンから九百九十九総トンまでは二十五億円の保険契約がなされておる。一千トンから一千九百九十九トンまでの船型につきましては、六十五億九千

五百万円の平均をして保険契約がなされておるということ、内航タンカーにつきましても油濁事故その他に備えての付保は十分なされておるという実情でございます。

○佐藤(守)委員 本法案の第三条では、油濁損害の賠償責任主体を船舶所有者としておるので、これが最近問題になっております便宜置籍船の場合、実はこの便宜置籍船につきましても、その資産についてもまたペーパーカンパニーと称せられる実体を持たない企業体であるため、被害者の保護に欠ける点があるのではないかと思っております。この点は十分保護できるようになっておりますでしょうか。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕

○農村政府委員 先生いま御指摘がございましたような懸念は、まず第一に便宜置籍船の所有者の多くが一般一社主義をとっております、当該船舶以外の一般財産を持たないので賠償能力に欠けるのではないかと、それが一つ、それから次に船舶所有者は多くの場合にペーパーカンパニーと称せられておる実体を持たない企業体であるという指摘が多々ございまして、そういうことのため、損害賠償請求の相手方が不明確であって円滑な解決を期待できないのではないかと、御疑問であらうと思っております。しかしながら便宜置籍船と申しましても、一般の船舶と同じに世界各国に共通して損害賠償責任保険いわゆるP I 保険というものをつけておるのが実情でございます。こういった保険の掛けないのは世界の用船マーケットの引き合いの対象にならないという実態でございます。仮に船主が十分な實力を持たなくとも、こういったP I 保険を掛けておるということによって賠償能力の問題がないとわれわれは考えておるのでございます。

また船舶所有者がペーパーカンパニーであるという懸念がございまして、そういう御指摘がございまして、必ず当該船舶の船主業務を代行している者が別にございまして、これを賠償交渉の相手方とすることで、何ら支障がないというの

が実情である。便宜置籍船であるがゆえに船舶所有者に責任を集中するという事によつて、被害者対策上問題があるという事は心配がないというふうに考へております。またこの法案が実施されまると、便宜置籍船を含めまして二千重量トンを超えるタンカーについては、責任限度額以上の責任保険を維持することが国際的に強制されるわけでございますから、万一の場合、当該船舶に賠償能力がない場合、あるいは損害額が責任限度額を超えるという場合があります。国際基金がこれを補償するという事になるので、御指摘のような問題は起こる余地がほとんどなくなるという事でございます。

○佐藤(守)委員 実は時間の関係上、最後の質問をいたします。

これは大臣にも御答弁をお願いしたいと思つております。これは大臣が、本法案は油濁被害の救済のために非常に大きな役割を果たすものと私は大変期待しているわけですが、その前に油濁事故の防止に努めなければならぬと思つてございませぬ。わが国の海洋油濁防止の対策、それから特にタンカーの安全対策の確立につきまして大臣の御所見をお聞きしたいと思つてございませぬ。

○木村国務大臣 今回御審議をいたしておりました法案は、二つの条約を前提といたしまして御審議をいたしておるわけでございますが、この法案が成立いたしましたし、条約も批准になりましたら、この法案が成立いたしますと、御指摘のように相当海上の油濁防止に役立つ法案である、かように考へておられも一生懸命にこの実施に努力をいたす覚悟でございます。

同時に、いま御指摘のように最近すでに各地で、特にわが海運企業によるタンカー事故が起つておりました非常に痛めておるところでございます。私も大臣就任以来交通関係の事故防止には一番に取り組んでおるわけでございますが、この事故の中で人身関係の事故と同じように重要視しなければならぬのは、量的にも質的にも非常に被害の大きいタンカーの事故であるわけでございます。

ございます。そういう観点から、就任以来このタンカーの安全航行ということには特段に力を入れておるわけでございます。特に東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、船舶が最もふくそうする海域でございますが、この地域等につきましては特別な通航の方法を定めるとともに、危険防止のための規制も行っておるわけでございます。

今後さらにこれらの交通ルールの一層の強化を図りますとともに、実は現在海上安全船員教育審議会の部会において答申をもらつて、日ならずして審議会の御承認を得ることになっておりますが、強制水先区域を拡大したい。これは従来とも、強制ではございませんが航行上非常に危険の多い湾内等におきましては自発的に水先人を置くようにという指導をいたしてございませぬけれども、それでは不十分でございますので、今回さらに強制水先区域を拡大いたす、この準備も進めております。

同時に、進路警戒船等の機能の充実、さらには原油の受け入れ施設を港湾外に整備しようということも検討をいたしておるようなわけでございます。

同時に、日本の沿岸あるいは日本の領海内のみならず、わが国のタンカーが海外でも事故を起こしておられますので、それらの海外における安全の確保、特に最近引き続いていろいろと事故が起きているところ、シンガポール海峡等の安全通航につきましては、各海運業者に対しまして一度二度ならず、いろいろと安全航行について指示をいたしておるところでございますが、さらに今後国際的な動向に十分配慮しながら適切な対策を講じてまいりたい、かように考へております。

万、不幸にして事故が起きました場合には迅速、的確に対応いたしまして、大量の流出油による海洋汚染の被害を最小限度に食い止めようつもりでございます。さらに、これらの事故の処理に必要な、流出防止に必要ないろいろな施設あるいは船等につきましても逐次整備をいたしまして、被害を最小限度

に食いとめるように、今後予算面におきましても十分配慮をいたしてまいりたい、かように考へておる次第でございます。

○佐藤(守)委員 いま大臣からお話ございましたように、実は私もきょういろいろ質問したいことがたくさんあつたわけでございますが、時間の関係上大分省いたわけでございますが、事故対策には船員の教育とかいろいろな施設その他たくさんございませぬし、これはまた予算の問題も伴うわけでございます。先般の、大臣の選挙区でもありまして私の近くであります水島の三菱石油の事故につきましても、いろいろな問題を投げかけたわけでございますが、その後たとえば油回収船一つとりましても、あるいは防除剤の技術開発等につきましても、不十分ではないかと思つてございませぬ。私はそういう点を特に生かされまして、昭和五十一年度の予算におきまして、私たちが極力応援させていただくつもりでございますが、ひとつ十分なる事故防止対策とともに、事故が起きた場合の対策を講じられる必要があると思つてございませぬ。私は本案につきましても、実はもつと早くこの法案は審議されるべきではなかつたか、こう思つてございませぬ。早く被害者救済の立場からこの法案が成立されますことを心から祈つて、私の質問を終わります。ありがとうございました。

○木部委員長 次回は、来る九日午前十時理事會、午前十分委員會を開くこととし、本日は、これにて散會いたします。

午後一時三十七分散會

油濁損害賠償保障法案
目次
第一章 総則(第一条-第二条)
第二章 油濁損害賠償責任及び責任の制限(第三条-第十二条)
第三章 油濁損害賠償保障契約(第十三条-第三十一条)

第二十一条 国際基金
第一節 国際基金に対する請求(第二十二-第二十七条)
第二節 国際基金に対する拠出(第二十八-第三十条)
第三節 責任制限手続(第三十一条-第三十九条)

第六章 雑則(第四十条-第四十四条)
第七章 罰則(第四十五条-第五十条)
附則

第一章 総則
(目的)
第一条 この法律は、船舶から流出し、又は排出された油によつて油濁損害が生じた場合における船舶所有者の責任を明確にし、及び油濁損害の賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて船舶による油の海上輸送の健全な発達に資することを目的とする。

(定義)
第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。
一 責任条約 油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約をいう。
二 国際基金条約 油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約(千九百六十九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約の補足)をいう。
三 油 原油、重油、潤滑油その他の蒸発しにくい油で政令で定めるものをいう。
四 船舶 ばら積み油の海上輸送のための船舶をいう。
五 船舶所有者 船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第五十一条の規定又は外国の法令の規定により船舶の所有者として登録を受けている者(当該登録を受けている者がないときは、船舶を所有する者)をいう。ただし

この法律は、船舶から流出し、又は排出された油によつて油濁損害が生じた場合における船舶所有者の責任を明確にし、及び油濁損害の賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて船舶による油の海上輸送の健全な発達に資することを目的とする。

し、外国が所有する船舶について当該国において当該船舶の運航者として登録を受けている会社その他の団体があるときは、当該登録を受けている会社その他の団体をいう。

六 油濁損害 次に掲げる損害又は費用をいう。
イ ばら積み等の油の輸送の用に供している船舶から流出し、又は排出された油による汚染（貨物又は燃料として積載されていた油による汚染に限る。）により生ずる責任条約の締結国の領域（領海を含む。）内における損害

ロ イに掲げる損害の原因となる事実が生じた後にその損害を防止し、又は軽減するために執られる相当の措置に要する費用及びその措置により生ずる損害

七 船舶所有者の損害防止措置費用等 船舶所有者が自発的に前号ロに規定する措置を執る場合におけるその措置に要する費用及びその措置によつて当該船舶所有者に生ずる損害をいう。

八 一単位 純分千分の九百の金六十五・五ミリグラムの価値に相当する政令で定める金額をいう。

九 保険者等 この法律で定める油濁損害賠償保障契約において船舶所有者の損害をてん補し、又は賠償の義務の履行を担保する者をいう。

十 国際基金 国際基金条約第二条第一項に規定する油による汚染損害の補償のための国際基金をいう。

十一 制限債権 船舶所有者又は保険者等が、この法律で定めるところによりその責任を制限することができる債権をいう。

十二 受益債務者 当該責任制限手続における制限債権に係る債務者で、責任制限手続開始の申立てをした者以外のものをいう。

第二章 油濁損害賠償責任及び責任の制限（油濁損害賠償責任）

第三条 油濁損害が生じたときは、当該油濁損害に係る油が積載されていた船舶の船舶所有者は、その損害を賠償する責めに任ずる。ただし、当該油濁損害が次の各号の一に該当するときは、この限りでない。

一 戦争、内乱又は暴動により生じたこと。
二 異常な天災地変により生じたこと。
三 専ら当該船舶所有者及びその使用する者以外の者の悪意により生じたこと。
四 専ら国又は公共団体の航路標識又は交通整理のための信号施設の管理の瑕疵により生じたこと。

二 以上の船舶に積載されていた油により油濁損害が生じた場合において、当該油濁損害がいづれの船舶から流出し、又は排出された油によるものであるかを分別することができないときは、各船舶所有者は、連帯してその損害を賠償する責めに任ずる。ただし、当該油濁損害が前項各号の一に該当するときは、この限りでない。

三 前二項に規定する船舶所有者は、油濁損害の原因となつた最初の事実が生じた時における船舶所有者とする。

四 第一項本文又は第二項本文の場合において、当該船舶の船舶賃借人及び当該船舶の船舶所有者又は船舶賃借人の使用する者は、その損害を賠償する責めに任じない。

五 前項の規定は、損害を賠償した船舶所有者の第三者に対する求償権の行使を妨げない。（賠償についてのしんしゃく）

第四条 被害者の故意又は過失により油濁損害が生じたときは、裁判所は、損害賠償の責任及び額を定めることについて、これをしんしゃくすることができる。

第五条 船舶所有者の責任の制限
第三条第一項又は第二項の規定により油濁損害の賠償の責めに任ずる船舶所有者（法人である船舶所有者の無限責任社員を含む。以下同じ。）は、当該油濁損害に基づく債権につい

て、この法律で定めるところにより、その責任を制限することができる。ただし、当該油濁損害が自己の故意又は過失により生じたものであるときは、この限りでない。

二 海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約の締結国であり、責任条約の締結国でない国の国籍を有する船舶の船舶所有者は、前項の規定によりその責任を制限することができない債権について、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（昭和五十年法律第 号。以下「責任制限法」という。）第三条第一項の規定によりその責任を制限することができる。（責任限度額）

第六条 船舶所有者がその責任を制限することができる場合における責任の限度額（以下「責任限度額」という。）は、次に掲げる金額のうちいずれか少ない金額とする。

一 一単位の二千倍に船舶のトン数を乗じて得た金額
二 一単位の二億一千万倍
（船舶のトン数の算定）

第七条 前条第一号の船舶のトン数は、船舶積量測定法（大正三年法律第三十四号）の規定に従い、純積量の算定に当たり機関室の積量として総積量から控除した積量を純積量に加えた積量をトンで表したものとす。ただし、運輸省令で定める特殊な構造を有する船舶については、当該船舶が輸送することができる油の質量を運輸省令で定める算定方法に従い換算したものをトン数とみなす。

第八条 船舶所有者の責任の制限は、当該船舶ごとに、同一の事故から生じた当該船舶に係る船舶所有者及び保険者等に対するすべての制限債権に及ぶ。

（責任の制限の及ぶ範囲）

第九条 船舶所有者がその責任を制限した場合に、制限債権者は、その制限債権の割合に応じて弁済を受ける。

（制限債権者が受ける弁済の割合）

（権利の消滅）

第十条 第三条第一項又は第二項の規定に基づく船舶所有者に対する損害賠償請求権は、油濁損害が生じた日から三年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。当該油濁損害の原因となつた最初の事実が生じた日から六年以内に裁判上の請求がされないときも、同様とする。（船舶所有者に対する油濁損害賠償請求事件の管轄）

第十一条 第三条第一項又は第二項の規定に基づく船舶所有者に対する訴えは、他の法律により管轄裁判所が定められていないときは、最高裁判所が定める地の裁判所の管轄に属する。（外国判決の効力）

第十二条 責任条約第九条第一項の規定により管轄権を有する外国裁判所が油濁損害の賠償の請求の訴えについてした確定判決は、次に掲げる場合を除き、その効力を有する。

一 当該判決が詐欺によつて取得された場合
二 被告が訴訟の開始に必要な呼出し又は命令の送達を受けず、かつ、自己の主張を陳述するための公平な機会が与えられなかつた場合

二 前項に規定する確定判決についての執行判決に関しては、民事訴訟法（明治二十三年法律第二十九号）第五百五十五条第二項第二号中「第二百九条ノ条件ヲ具備セザルトキ」とあるのは、「油濁損害賠償保障法第十二条第一項各号ノ一ニ該当スルモノナルトキ」とする。

第三章 油濁損害賠償保障契約（保障契約の締結強制）

第十三条 日本国籍を有する船舶は、これについてこの法律で定める油濁損害賠償保障契約（以下「保障契約」という。）が締結されているものでなければ、二千トンを超えるばら積み等の油の輸送の用に供してはならない。

二 前項に規定する船舶以外の船舶は、これについて保障契約が締結されているものでなければ、二千トンを超えるばら積み等の油を積載して、本邦内の港に入港し、本邦内の港を出港

し、又は本邦内の係留施設を使用してはならぬ。

(保障契約)

第十四条 保障契約は、船舶(二千トン以下のばら積み)の油の輸送の用に供する船舶を除く。の船舶所有者が当該船舶に積載されていた油による油濁損害の賠償の責めに任ずる場合において、その賠償の義務の履行により当該船舶所有者に生ずる損害をてん補する保険契約又はその賠償の義務の履行を担保する契約とする。

2 保障契約は、当該船舶において船舶所有者の損害をてん補し、又は賠償の義務の履行を担保する者が船主相互保険組合、保険会社その他の政令で定める者であるものでなければならぬ。

3 保障契約は、当該船舶において船舶所有者の損害をてん補するための保険金額又は賠償の義務の履行が担保されている油濁損害の額が当該契約に係る船舶ごとに当該船舶所有者の責任限度額に満たないものであつてはならない。

4 保障契約は、責任条約第七條第五項の規定に適合する場合に限り、その効力を失わせ、又はその内容を変更することができるものでなければならぬ。

(保険者等に対する損害賠償額の請求等)

第十五条 第三條第一項又は第二項の規定による船舶所有者の損害賠償の責任が発生したときは、被害者は、保険者等に対し、損害賠償額の支払を請求することができる。ただし、船舶所有者の悪意によつてその損害が生じたときは、この限りでない。

2 前項本文の場合において、保険者等は、船舶所有者が被害者に対して主張することができる抗弁のみをもつて被害者に対抗することができる。

3 第三條第五項、第五條第一項本文及び第六條から第十條までの規定は、第一項の規定に基づき損害賠償額の支払をする保険者等について準用する。

(保険者等に対する油濁損害賠償請求事件の管轄)

第十六条 前條第一項の規定に基づく保険者等に対する訴えは、第三條第一項又は第二項の規定に基づく船舶所有者に対する訴えについて管轄権を有する裁判所に提起することができる。

(保障契約証明書)

第十七条 運輸大臣は、船舶(責任条約の締結国である外国の国籍を有する船舶を除く)について保障契約を締結している者の申請があつたときは、当該船舶について保障契約が締結されていることを証する書面を交付しなければならぬ。

2 前項の申請をしようとする者は、船名、保障契約の種類その他の運輸省令で定める事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならぬ。

3 前項の申請書には、保障契約の契約書の写し並びに船舶の国籍及び第七條に規定するトン数を証する書面を添付しなければならない。

4 第一項に規定する書面(以下「保障契約証明書」という)の交付を受けた者は、保障契約証明書を滅失し、若しくは損傷し、又はその識別が困難となつたときは、その再交付を受けることができる。

5 保障契約証明書の交付又は再交付を申請しようとする者は、運輸省令で定めるところにより、手数料を納付しなければならない。

6 前各項に定めるもののほか、保障契約証明書の有効期間、記載事項その他保障契約証明書に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(保障契約証明書の記載事項の変更)

第十八条 保障契約証明書の交付を受けた者は、当該保障契約証明書の記載事項の変更があつたときは、その変更があつた日から十五日以内、その変更に係る事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。ただし、次條の規定により当該保障契約証明書を返納しなければならぬときは、この限りでない。

2 前項の届出があつたときは、運輸大臣は、当該届出をした者に対し、新たな保障契約証明書を送付しなければならない。

3 前項の場合において、当該届出をした者は、遅滞なく、第一項の保障契約証明書を運輸大臣に返納しなければならない。

(保障契約証明書の返納)

第十九条 保障契約証明書の交付を受けた者は、保障契約証明書の有効期間が満了し、又は保障契約証明書に係る保障契約が効力を失ひ、若しくは第十四條の規定に適合しないこととなつたときは、遅滞なく、当該保障契約証明書を運輸大臣に返納しなければならない。

(保障契約証明書の備置き)

第二十条 日本国籍を有する船舶は、保障契約証明書が備え置かれていないものでなければ、二千トンを超えるばら積み)の油の輸送の用に供してはならない。

2 前項に規定する船舶以外の船舶は、保障契約証明書、責任条約の締結国である外国が交付した当該船舶について保障契約が締結されていることを証する責任条約の附属書の様式による書面又は外国が交付した責任条約第七條第十二項に規定する証明書の記載事項を記載した書面が備え置かれていないものでなければ、二千トンを超えるばら積み)の油を積載して、本邦内の港に入港し、本邦内の港を出港し、又は本邦内の係留施設を使用してはならない。

(適用除外)

第二十一条 この章(前條第二項を除く)の規定は、外国が所有する船舶であつて、これについて保障契約が締結されていないものについては、適用しない。

第四章 國際基金

第一節 國際基金に対する請求

(國際基金に対する被害者の補償の請求)

とができなかつた油濁損害の金額について國際基金條約第四條第一項に規定する補償を求めることができる。

(國際基金に対する船舶所有者等の補てんの請求)

第二十三条 船舶所有者又は保険者等は、國際基金條約で定めるところにより、國際基金に對し、損害賠償額の支払の責めに任じた金額について國際基金條約第五條第一項に規定する補てんを求めることができる。

(國際基金の訴訟参加)

第二十四条 第三條第一項若しくは第二項の規定に基づく船舶所有者に対する訴え又は第十五條第一項の規定に基づく保険者等に対する訴えが係属する場合には、國際基金は、当事者として当該訴訟に参加することができる。

2 民事訴訟法第七十一條後段の規定は、前項の場合について準用する。

(國際基金への訴訟係属の通告)

第二十五条 前條第一項に規定する場合には、当事者は、國際基金にその旨を通告することができる。

2 民事訴訟法第七十七條の規定は、前項の場合について準用する。

(國際基金に対する請求訴訟の管轄)

第二十六条 國際基金條約第四條第一項に規定する補償又は國際基金條約第五條第一項に規定する補てんを求めるための國際基金に對する訴えは、第三條第一項又は第二項の規定に基づく船舶所有者に対する訴えについて管轄権を有する裁判所(その訴えが船舶所有者の損害防止措置費用等のみについての補償又は補てんを求めるものであるときは、船舶所有者の普通裁判所の所在地を管轄する裁判所又はこの裁判所がないときは、最高裁判所が定める地を管轄する裁判所)に提起することができる。

2 前項の訴えは、同一の油濁損害に關し、第三條第一項若しくは第二項の規定に基づく船舶所有者に対する訴え若しくは第十五條第一項の規

定に基づく保険者等に対する訴えが第一審の裁判所に係属し、又は責任制限事件が係属する場合には、当該裁判所の管轄に専属する。

(外国判決の効力)

第二十七条 第十二条の規定は、国際基金条約第七條第一項又は第三項の規定により管轄権を有する外国裁判所がした確定判決について準用する。

第二節 国際基金に対する拠出

(特定油量の報告)

第二十八条 政令で定める原油及び重油であつて本邦内において荷揚げされるもの(以下この節において「特定油」という)を前年中に船舶から受け取つた者(他人のために特定油を船舶から受け取つた者を除くものとし、その者に受け取らせた者を含む。以下「油受取人」という)の前年中に船舶から受け取つた特定油(自己のために船舶から受け取らせた特定油を含む。以下同じ)の合計量が十五万トンを超えるときは、当該油受取人は、毎年、運輸省令で定めるところにより、その受取量を運輸大臣に報告しなければならない。

2 前年中に、油受取人の事業活動を支配する者があつた場合において、当該油受取人の船舶から受け取つた特定油の合計量(当該支配する者が船舶から受け取つた特定油があるときは、その合計量にその受取量を加算した量)が十五万トンを超えるときは、当該支配する者は、毎年、運輸省令で定めるところにより、油受取人と共にその受取量を運輸大臣に報告しなければならない。この場合において、その報告に係る油受取人については、前項の規定は、適用しない。

3 前項に規定する油受取人の事業活動を支配する者の範囲は、政令で定める。

(国際基金への資料の送付等)

第二十九条 運輸大臣は、前条第一項又は第二項の報告があつたときは、その内容を通商産業大臣に通知した上、国際基金条約第十五條第二項

に規定する事項を記載した書面を作成し、同項の規定により、これを国際基金に送付しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により作成した書面を国際基金に送付したときは、当該書面に記載された油受取人に、その者に係る当該書面に記載された特定油量を通知しなければならない。

(国際基金に対する拠出)

第三十条 第二十八條第一項又は第二項の規定によりその受取量を報告すべき特定油に係る油受取人は、国際基金条約第十一條から第十三條までの規定により、国際基金条約第十條の拠出金を国際基金に納付しなければならない。

第五章 責任制限手続

(責任制限事件の管轄)

第三十一条 責任制限事件は、本邦内において油濁損害が生じたときは、当該油濁損害の生じた地を管轄する地方裁判所の管轄に、本邦内における損害を防止するための第二條第六号に規定する措置が本邦外において執られ、かつ、本邦内において損害が生じなかつたときは、当該措置を執つた者の普通裁判籍の所在地を管轄する地方裁判所又はこの裁判所がないときは、最高裁判所が定める地方裁判所の管轄に専属する。

(責任制限事件の移送)

第三十二条 裁判所は、著しい損害又は遅滞を避けるため必要があると認めるときは、職権で、責任制限事件を他の管轄裁判所、制限債権者の普通裁判籍の所在地を管轄する地方裁判所又は同一の事故から生じた責任制限法の規定による責任制限事件の係属する裁判所に移送することができる。

(国際基金の参加)

第三十三条 国際基金は、最高裁判所規則で定めるところにより、責任制限手続に参加することができる。

(国際基金への責任制限手続係属の通告等)

第三十四条 責任制限手続に係属するときは、責任制限手続の申立てをした者、受益債務者又は責任制限手続に参加した者は、国際基金に対してその旨を通告することができる。

2 前項の規定による通告は、第三十八条において準用する責任制限法第二十八條第一項各号に掲げる事項を記載した書面を裁判所に提出してしなければならない。

3 裁判所は、前項の書面を国際基金に対して送達しなければならない。

第三十五条 裁判所は、国際基金が責任制限手続に参加し、又は国際基金に対して前条第三項の規定による送達が行われた場合において、第三十八條において準用する責任制限法第二十八條第一項各号に掲げる事項に変更が生じたときはその変更に係る事項を記載した書面を、第三十八條において準用する責任制限法第三十一條第一項、第八十五條第一項又は第八十七條第一項の規定による公告がされたときはその公告に係る事項を記載した書面を、国際基金に対して送達しなければならない。この場合においては、責任制限法第十五條の規定を準用する。

(自発的に損害防止措置を執つた場合における船舶所有者の責任制限手続への参加)

第三十六条 船舶所有者は、自発的に第二條第六号に規定する措置を執つたときは、船舶所有者の損害防止措置費用等について制限債権を有するものとみなし、これをもつて責任制限手続に参加することができる。

2 責任制限法第四十七條第五項、第五十條(責任制限法第五十一條第二項)において準用する場合を含む)及び第五十三條の規定は、前項の場合について準用する。

(訴訟手続の中止)

第三十七条 次条において準用する責任制限法第四十七條第五項の規定により制限債権の届出がされた場合において、当該債権に関する債権者及び申立人又は受益債務者間の訴訟に係属するときは、裁判所は、国際基金が当該訴訟に参加

し又は当該訴訟に関し第二十五條第一項の通告を受けている場合に於ては原告の申立てにより又は職権で、その他の場合に於ては原告の申立てにより、その訴訟手続の中止を命ずることが出来る。

2 前項に規定する届出又は前条第二項において準用する責任制限法第四十七條第五項の規定による届出がされた場合において、当該債権に関する国際基金条約第四條第一項に規定する補償を求めるときの国際基金に対する訴えが係属するときは、裁判所は、職権で、その訴訟手続の中止を命ずることが出来る。

3 第一項の場合において原告の申立てにより訴訟手続の中止が命ぜられたときは、裁判所は、原告の申立てにより、当該訴訟手続の中止の決定を取り消すことができる。

(責任制限法の準用)

第三十八条 この法律の規定による責任制限手続については、責任制限法第三章(第九條、第十條、第十六條、第四節、第五十四條及び第六十四條を除く)の規定を準用する。この場合において、責任制限法第十三條、第十四條第一項、第十五條、第三十三條及び第四十條第一項中「この法律」とあるのは、「油濁損害賠償保障法第三十八條において準用するこの法律」と、責任制限法第十七條第一項中「船舶所有者等又は船長等」とあるのは、「船舶所有者(法人である船舶所有者の無限責任社員を含む)又は保険者等」と、責任制限法第十九條第二項中「第二條第七号」とあるのは、「油濁損害賠償保障法第二條第八号」と、責任制限法第四十七條第一項中「制限債権(利息又は不履行による損害賠償若しくは違約金の請求権については、制限債権の調査期日の開始の日までに生じたものに限る。以下この章において同じ。)」とあるのは、「制限債権」と、責任制限法第五十七條中「並びに制限債権であるときは、その内容及び人の損害に関する債権」と物の損害に関する債権との別」とあるのは、「及び制限債権であるときは、その内

容」と、責任制限法第六十条中「内容並びに人の損害に関する債権と物の損害に関する債権との別」とあるのは「内容」と、責任制限法第六十一条第二項中「内容及び人の損害に関する債権と物の損害に関する債権との別」とあるのは「内容」と、責任制限法第六十六条第一項中「手続外訴訟」とあるのは「債権者及び申立人又は受益債務者間の訴訟（以下「手続外訴訟」という。）」と、責任制限法第七十条第二項中「事項を人の損害に関する債権と物の損害に関する債権との別に從つて」とあるのは「事項を」と読み替へるものとする。

（最高裁判所規則）
第三十九条 この法律に定めるもののほか、責任制限手続に關し必要な事項は、最高裁判所規則で定める。

第六章 雜則

（船舶先取特權）
第四十条 制限債権者は、その制限債権につき、事故に係る船舶、その風具及び受領してない運送貨の上に先取特權を有する。
2 前項の先取特權は、商法（明治三十二年法律第四十八号）第八百四十二条第八号の先取特權に次ぐ。

3 商法第八百四十三条、第八百四十四条第二項本文及び第三項、第八百四十五条、第八百四十六条、第八百四十七条第一項並びに第八百四十九条の規定は、第一項の先取特權について準用する。
4 第一項の先取特權が消滅する前に責任制限手続開始の決定があつた場合において、その決定を取り消す決定又は責任制限手続廃止の決定が確定したときは、前項において準用する商法第八百四十七條第一項の規定にかかわらず、第一項の先取特權は、その確定後一年を経過した時に消滅する。

（締約国である外国における基金の形成の効果）
第四十一条 責任条約の締約国である外国において責任条約第五條の規定により基金が形成され

た場合においては、当該基金から支払を受けることができる制限債権については、その制限債権者は、当該基金以外の船舶所有者又は保険者等の財産に対してその権利を行使することができる。
2 責任制限法第三十四条から第三十六条までの規定は、前項の場合について準用する。

（保障契約証明書の提示）
第四十二条 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、その職員に、保障契約証明書又は第二十条第二項に規定する書面を船舶において管理する者に対し、その書面の提示を求めさせることができる。

2 前項の規定により提示を求めた職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係人にこれを提示しなければならぬ。
（適用除外）
第四十三条 この法律の規定は、公用に供する船舶については、適用しない。

（権限の委任）
第四十四条 この法律の規定により運輸大臣の権限に属する事項は、運輸省令で定めるところにより、海運局長に行わせることができる。

第七章 罰則
第四十五条 第三十八条において準用する責任制限法第二十七条の規定により選任された管理人又は第三十八条において準用する責任制限法第四十三条第一項の規定により選任された管理人代理がその職務に關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。
2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。そのときは、その価額を追徴する。
第四十六条 前条第一項に規定する賄賂を供与し、又はその申込み若しくは約束をした者は、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

第四十七条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。
一 第十三条第一項の規定に違反した者
二 第十三条第二項の規定の違反となるような行為をした者
三 偽りその他不正の手段により、保障契約証明書の交付又は再交付を受けた者
四 第三十八条において準用する責任制限法第四十条第二項の規定による報告又は書類の提出を求められて、報告をせず、若しくは書類の提出をせず、又は虚偽の報告をし、若しくは虚偽の書類の提出をした者
第四十八条 次の各号の一に該当する者は、十万円以下の罰金に処する。
一 第十九条の規定に違反した者
二 第二十条第一項の規定に違反した者
三 第二十条第二項の規定の違反となるような行為をした者
四 第二十八条第一項又は第二項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者
五 第四十二条第一項の規定による提示を拒み、又は妨げた者
第四十九条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に關して前二條の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、前二條の罰金刑を科する。
第五十条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の過料に処する。
一 第十八条第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者
二 第十八条第三項の規定に違反した者

附則

（施行期日）
第一条 この法律は、責任条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、第四章第一節及び第三十三條から第三十五條までの規定は國際基金条約が日本国について効力を生ずる日又は國際基金条約第四十条第一項の規定により國際基金条約が効力を生ずる日（以下「國際

基金条約発行日」という。）から起算して百二十日を経過した日のうちいずれか遅い日から、第二十八條、第四十八條第四号及び第四十九條の規定は公布の日から起算して一月を超えない範囲内において政令で定める日から、第二十九條及び第三十條の規定は國際基金条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

（経過措置）
第二条 この法律（第四章第一節及び第三十三條から第三十五條までを除く。以下この項において同じ。）の規定は油濁損害の原因となつた最初の事実がこの法律の施行前に生じた場合における当該油濁損害について、第四章第一節及び第三十三條から第三十五條までの規定は油濁損害の原因となつた最初の事実がこれらの規定の施行前に生じた場合における当該油濁損害については、適用しない。

2 國際基金条約第四條第一項に規定する補償又は國際基金条約第五條第一項に規定する補てんを求めするための國際基金に対する訴えは、國際基金条約発効日から起算して二百四十日を経過する日まで提起することができる。
（地方税法の一部改正）
第三条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。
第十四條の十二第一項第四号中「又は船舶の所有者等の責任の制限に關する法律（昭和五十年法律第 号）第九十五条第一項」を、船舶の所有者等の責任の制限に關する法律（昭和五十年法律第 号）第九十五条第一項の先取特權又は油濁損害賠償保障法（昭和五十年法律第 号）第四十条第一項に改める。

（国税徴収法の一部改正）
第四条 国税徴収法（昭和三十四年法律第四百四十七号）の一部を次のように改正する。
第十九條第一項第四号中「又は船舶の所有者等の責任の制限に關する法律（昭和五十年法律第 号）第九十五条第一項」を、船舶の所有者等の責任の制限に關する法律（昭和五十年

法律第 号）第九十五条第一項」を、船舶の所有者等の責任の制限に關する法律（昭和五十年

法律第 号)第九十五条第一項(船舶先取特権)又は油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第 号)第四十条第一項に改める。

(海洋汚染防止法の一部改正)
第五條 海洋汚染防止法(昭和四十五年法律第百三十六号)の一部を次のように改正する。

第四十一條に次の一項を加える。

5 第一項に規定する場合において、その講じられた措置が油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第 号)第二条第六号ロに規定する措置に該当するときは、その措置に要した費用については、前各項の規定は、適用しない。ただし、その措置に要した費用の負担の履行であつて同法第三条第一項又は第二項の規定に基づく油濁損害の賠償の義務の履行であるものについては、第三項の規定の例による。

(民事訴訟費用等に関する法律の一部改正)
第六條 民事訴訟費用等に関する法律(昭和四十六年法律第四十号)の一部を次のように改正する。

別表第一の一七の項ロ中「又は船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和五十年法律第 号)を」船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和五十年法律第 号)又は油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第 号)に改める。

(船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部改正)
第七條 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を次のように改正する。

第十條中「管轄裁判所又は」を「管轄裁判所、」に改め、「地方裁判所」の下に「又は同一の事故から生じた油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第 号)の規定による責任制限事件の係属する裁判所」を加える。

第四十八條に次の一項を加える。

2 前項の規定は、制限債権につき申立人及び受益債務者以外に全部の履行をする義務を負

う者がある場合において、その者のために油濁損害賠償保障法の規定により責任制限手続が開始されたときにおける同法第二条第六号に規定する油濁損害に基づく債権(制限債権に該当するものに限る。)について準用する。

(油濁損害賠償保障法の一部改正)
第八條 油濁損害賠償保障法の一部を次のように改正する。

第三十八條中「制限債権」との下に「責任制限法第四十八條第二項中「油濁損害賠償保障法」とあるのは「この法律」と、「同法」とあるのは「油濁損害賠償保障法」とを加える。

(運輸省設置法の一部改正)
第九條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の四の次に次の一号を加える。

十五の四の二 油濁損害賠償保障契約に関する証明を行うこと。
第二十三條第一項第七号の次に次の一号を加える。

七の二 油濁損害賠償保障契約及び油による汚染損害の補償のための国際基金に関すること。

第四十條第一項中第四号の七を第四号の八とし、第四号の二から第四号の六までを一号ずつ繰り下げ、第四号の次に次の一号を加える。

四の二 油濁損害賠償保障契約に関すること。

ある。これが、この法律案を提出する理由である。

理由

油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約及び油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約(千九百六十九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約の補足)の実施に伴い、油濁損害に関する船舶所有者の責任及び油濁損害の賠償の保障について必要な事項を定めた法律を制定する必要がある。

