

第七十五回国 参議院運輸委員会会議録第十二号

昭和五十年六月二十六日(木曜日)  
午前十時三十一分開会

委員の異動

六月二十六日

辞任

石破 二朗君

補欠選任

鍋島 直紹君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

宮崎 正義君

黒住 忠行君

平井 卓志君

前川 旦君

三木 忠雄君

石破 二朗君

今泉 正二君

岡本 悟君

佐藤 信二君

橋 直治君

永野 厳雄君

宮崎 正雄君

山崎 竜男君

杉山善太郎君

源谷 英行君

戸田 菊雄君

岩間 正男君

和田 春生君

衆議院議員

運輸委員長

國務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸大臣官房審議官

木部 佳昭君

木村 睦男君

中村 四郎君

運輸省海運局長 藪村 泰彦君  
運輸省海運局次長 浜田直太郎君

運輸省船舶局長 内田 守君

運輸省港湾局長 山上 孝史君

運輸省鉄道監督局長 竹内 良夫君

海上保安庁次長 後藤 茂也君

事務局側 隅 健三君

常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員 日本国有鉄道理事 伊江 朝雄君

本日の会議に付した案件

○油濁損害賠償保障法案(内閣提出、衆議院送付)

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○水先法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○委員長(宮崎正義君) たいまから運輸委員会を開会いたします。

油濁損害賠償保障法案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

○國務大臣(木村睦男君) たいま議論となりまして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、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・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おります。

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できる限り被害者の救済を図る必要があると見做すので、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を除き、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いて、責任保険契約等の締結を義務づけてあります。

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つた部分の補償を請求できることとし、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、石油事業者等年間十五万トン以上の海上輸送された油を受け取つた者は、国際基金に拠出金を納付しなければならぬ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續、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。

○委員長(宮崎正義君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○委員長(宮崎正義君) 次に、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回は引き続き質疑を行います。質疑のある方は順次御発言を願います。

○瀬谷英行君 今回の鉄道敷設法の一部を改正する法律案の内容が、宮守線の宮津―河守間を河守から福知山まで延長するという内容になっておりますけれども、まず河守と福知山間、北丹鉄道です、これはなぜ廃止されなければならなかったのか、それから廃止後の交通はバスによって満たされていたのかどうか、あるいはそういうものも走らずに放置されている間に合う程度のところだったのかどうか、その辺をお伺いしたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。

河守と福知山との間には、大正十二年以来北丹鉄道―地方鉄道でございますが、営業をいたしております。この地方の発展に寄与してまいりました。ところが最近の自動車の発達によりまして、あるいはこの沿線の地方の過疎化によりまして、この河守―福知山間の北丹鉄道の営業成績が、旅客、貨物ともにだんだんと減少をいたす状態となりました。他面人件費その他経費も非常に高くなってくるような状態で、施設を改修する費用にもだんだん事欠くというような状態になりました。昭和四十六年以來この線路の営業を休止し、だんだん利用者の方も分散いたしました。やむなく昭和四十九年に許可を受けて廃止に至ったものでございます。

私どもの手元でございますが営業成績、旅客あるいは貨物といったような資料がございますけれども、これを見ましても、たとえばお客さんの数、二十八年には二十三万人、四十五年には十七万人、だんだんと減ってきております。この路線が休止いたしました以降のこの区間の地方交通は、主として現在バスに頼っております。京都交通が運行しております路線バスがこの区間を一日十数往復いただいております。休止前のお客の数に照らしまして、ただいま走っておりますバスの収容能力は大体それをまかなえる状態であると理解しております。

○瀬谷英行君 営業係数が一体どのくらいだったのか。

○政府委員(後藤茂也君) 営業係数について申しますと、私のいま持っております資料によりますと、昭和三十八年には一二・五、休止直前の三年間を申しますと、昭和四十三年に二二・七、四十四年には二〇・一と、最後の年四十五年は五六・一でございます。

○瀬谷英行君 この宮守線そのものが完成した場合のメリットは一体国鉄の立場からすればどういふことになるのかですね。国鉄としては宮津と福知山の間を貫通させることによつて、この間に新しい沿線の開発なり、あるいはルートの変更によつて何らか得るところがあるのか。部分的にこの線だけを動かすということになれば大した収入にはなるまいという感じがするわけなんですけれども、宮守線そのものの価値が一体どんなものであるか、その点をお伺いしたいと思います。

○説明員(伊江朝雄君) やはり太平洋側、日本海側、非常に大きな背骨が通っておりますが、それを表裏という言葉は避けまされども、太平洋側と日本海側との短絡路線はやはり多ければ多いほど地域交通の便になるというふうに私も存じております。したがって、この宮守線がずつと福知山まで通るといふことにいたしますと、やはり尼崎から真つすぐに短絡できるルートがもう一本ふえるということでございますので、まだ需要調査その他今後どうなるかは、検討はこれからでございますけれども、そういう路線によりまして宮津、舞鶴、あの観光地帯への直通ルートというものが数かふえるという意味において活用度は十分出てまいるであろうと、かように考えております。

○瀬谷英行君 しかし実際問題として営業的に黒字線区になるという可能性はあるのかどうかですね、その点まだわかんないやしょうがないですけれども、見通しとしてはどうなんでしょうか。

○説明員(伊江朝雄君) この線だけを考えました場合には、先ほどの鉄道局長からのお話のとおり、やはり沿線の御利用というものはそう大してないものと思ひます。しかし線路はこういう独立した

区間だけを見たのでは営業的な問題の検討としては狭義の検討になりますので、やはり線のつながつた意義というものを考えなきゃならぬと思ひます。したがって御質問に端的にお答えいたしましなれば、この線内だけの営業係数というものはそう大きく期待はできないというふうな目下の予想では立てておるわけでございます。

○瀬谷英行君 そうすると、私もこの辺の地理はよくわかりませんが、たとえば舞鶴線、宮津線をいままで經由をしなければならなかったのが、宮守線を經由をすることによつて、福知山から宮津までストレートに短絡することができると、そういう価値を宮守線が持っている、このような認識に立って、営業係数等の見直しはともかくとして、有効な線区になり得るといふ一つの見通しに立っているのかどうか、その点をお伺いしたい。

○説明員(伊江朝雄君) そのとおりでございます。

○瀬谷英行君 そういう考え方に立つならば、国鉄としてこの宮守線以外にもそんな方法を講じてしかるべき場所がたくさんあると思ひますけれども、しかし国鉄自身が先般新聞に大々的に広告を出すように、財政再建の道がきわめて困難である、こういう事情にあるとすると、私は思うに、こういう部分的な線区を一区国会へ持ち出して、そして決めてもらわなければどうにもならぬといったようなことが果たして妥当であるのかどうかという疑問が一つ出てくるわけですね。特に宮守線なんというものは二つ以上の府県にまたがっているわけじゃない、京都府の中だけということになるわけじゃない、純然たるローカル線です。こういう京都府の中だけのローカル線の問題を鉄道敷設法でもって、鉄道建設審議会のいろいろと審議でもって決めていくといったようなことが果たして妥当なのかどうか、これは根本的な問題なんです。日本全国のこの種のローカル線をこうやってこうい

と自体がかなり問題ではないかということになるわけなんです。だから国鉄の経営の中でこの種のローカル線をこういう形でもって決めていくということのよしあし、それから今後の問題として果たして収支償うかどうかかわかんぬというようにすることもあわせて、どのようにお考えになっておるかお伺いしたいと思います。

○国務大臣(木村睦男君) 御承知のように鉄道敷設法は鉄道の持つ陸上交通における使命が非常に大きなものでありますだけに、新線建設につきましては法律で明定することになってきておるわけでございますが、いま瀬谷委員の御指摘のように、その中には一県内に限定されるような非常に短い線の新線建設もあるわけでございます。そういうものにつきましては非常に複雑な手続を従来のようにとることがどうかという問題、確かに私もあると思ひます。考え方としては瀬谷委員のおっしゃることがよくわかるわけでございます。いままでそういう細かいものも厳密に国会でも御審議をいただくという方向でできておりますけれども、これは敷設法等について根本的に考えます場合には、一つの大きな研究課題として検討の対象にいたしたいと思つております。

それから国鉄がいま大変な赤字を抱えまして再建問題にわれわれも取り組んで、国会の皆さんにもいろいろ御心配をいただいておりますの中で、こういうふうな地方のローカルの新線建設を、しかもそれが初めから国鉄の採算、経営に非常に役に立つということでもないと思われれるものをやるというのことはどうかという御意見も確かにそれなりの意味は大いに私も感ずるわけでございますが、しかし国鉄にはこういった公共のために、また地域の交通の利便のためにはつきりと黒字にならなくともやらない使命も持つておるわけでございまして、こういった宮守線のごときも、宮守線自体を建設しますときには北丹鉄道と接続して、福知山まで出れるということであつたのですが、北丹鉄道が廃止になったということ

で、その後追いをやってやらなければこの線の使命の達成ができないというふうなことで、今回のような法案の提出になつたわけでございます。これはやはり国鉄の持ちます一つの大きな公共的使命の達成上やむを得ないやり方である、かように考えて、私たちが認めておるわけでございます。

○瀬谷英行君 ます北丹鉄道自体が河守と福知山の間に結んでおつたんではあんまり意味のない鉄道だつたんじゃないかなという感じがするんですよ、十二キロしかないんですからね。そうすると、あるいはこれは北丹鉄道自身が河守までではなくて宮津まで、つまり宮守線そのものを北丹鉄道が考えていたのではないかなという感じも持つんですけれどもね。ただ問題は、こういう全くローカルのな、限定的な地域の鉄道まで国会で審議をするというならば、しゃくし定規に言つたら、もつと一々詳細に調査をしなければならぬということになつちゃう。恐らく私がわからぬだけじゃなくて、この委員会でもなにも、福知山から河守、あるいは途中の大江山だとかこういう地域について、どんなところであるのか知つていない方はないと思つて、だけれども、知らないけれどもこどもつて審議をして議決をしていくという手続をとらなければならぬ。これは形式的になるわけですよ。

だから私は、むしろこんな問題は地方でもって決められるようにしておいた方がいいんじゃないか。端的に言うと、国鉄からこういうところは切り離してしまつて、そして地方自治体でもって決めてもらつてということの方がはるかに現実的だ。府議会とか県議会で審議をして、こういうところは線路を敷くほどの価値がないと思えば線路を敷かないでバス路線をつくる、そして自動車交通で間に合わせる。あるいは線路を敷く方がいいということであれば複線にして電車でも走らせるということを考える。いずれにしても、こういう一つの県の中の問題なんですからね、しかもキロ数にしたつてくわすかなんです。そういう地域的な問題は地域的に決めて、そしてその責任も

その地域でもって持たせるということの方が合理的ではないかという気がするんですけども、その点はどうですか。やはりあくまでも国鉄として責任を持つべきものであるというふうな判断をされるのか、制度上やむを得ないというふうにお考えなのか、その点はどうですか。

○国務大臣(木村睦男君) 先般、国鉄が三日にわたつて新聞で非常な大きな意見広告をやつたわけでございますが、あの反響が投書なりあるいは新聞の読者欄等にたくさん出ておりますが、その中で、やはりいま瀬谷委員の言われるような、こういうきわめて地方的なものは分離して地方公共団体なり何なりにやらしたらいけないかという意見もかなりあるようでございます。恐らく国民的な感情からすればそういう意見も当然出てくると思つておられます。われわれもそういうふうな考え方が確かにあるということをご承知するものではございません。しかし、この宮守線は、先ほど局長も申しておられますように、ただ単にあつたこの十二キロですが、この区間だけの輸送ということではなくて、これがつながることによりまして関西経済中心都市と日本海、宮津方面との一番の短絡線になるということにやはり一番私はこの建設の意義がある、かように考えるものでございまして、そういう意味では国鉄がこれを経営するということが至当ではないかと、かように思つておるわけでございます。

○瀬谷英行君 この河守—福知山間の北丹鉄道は、そのまんま利用できる箇所があるのかどうか。線路は廃止されたとしても、その地域を北丹鉄道からそのまんま譲り受けて、そして余り手数をかけずに建設できるような状態にあるのかどうか、これも現地について全然わかりませんので、ちょっとお伺いしたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) 先ほど申し上げましたように、北丹鉄道は昭和四十五年から休止いたしましたけれども、その五十年間営業してまいりました線路の路盤は河川敷のようなところを使つておるところが相当にございます。それで、もし

将来、ただいま御審議いただいております、国鉄の路線としての福知山—河守間というものに新しい路線を選定いたしますのに、今後とも技術的な検討にまたなければなりませんけれども、ただいまの見通しといたしましては、従来の北丹鉄道が使つておりました路線をそのまま使うのは技術的に困難であるというように承知しております。

○瀬谷英行君 かなり金かけなければできないということですね、結論的に言つて。

そこで、この間の新聞広告で国鉄がこういう主張をしておりますね。三十九年から四十八年までの赤字額は幹線線区で四、一九三億円、地方交通線一、一七三億円、つまり十年間の赤字額の四分の三は、七割の仕事量しかない地方交通線から出ているのです。と、こういうことを訴えておられます。

そうすると、国鉄のねらいとして、できれば運賃を倍に上げてもらいたいということを主張しておりますけれども、現在のようなシステムの中で運賃を倍増しにしてみたところで、こういう地方交通線というものを抱えておつてそして経営を続けていくという限りにおいては、いつまでたつたつて国鉄自体の経営改善という問題は解決できないんじゃないかと、こういう疑問があるわけですね。それと、この種の地方交通線を抱えて運賃をふやしていく、運賃を上げていくということは、不合理な運賃形態を日本国じゅうに同じようにつくつていくという形にもなるんじゃないかという疑問があるわけですね。だから、むしろこの地方交通線というものを国鉄から切り離して、そして

地方交通線は地方でもって責任を持つ、ただし地方自治体の方に財政的な負担がかかるということにはつきりしてやるわけですから、地方自治体の財政上の裏づけといたしましては、従来の北丹鉄道財政の問題と同時に地方交通線の責任も地方に持たせるといふことの方が、国鉄の経営の面から言つて合理的ではないか、こういう気がするんですよ。

第一、問題が起きてきた場合、仮にこの宮守線ができ上がった、でき上がったけれども宮守線の沿線の人たちにとつていろいろと不満が多い、注文が多いという場合に、一々国鉄にお伺いを立てないと、あるいは陳情しないと事が解決しない。極端な話が、こういう山の中、山の中と言つちゃ失礼かもしれないけれども、大江山なんというんだから大山の中じゃないかと思つて。こういう山の中から東京の国鉄本社まで、あるいは運輸省まで陳情しなければ事は解決しないなんということ、私は不合理だと思つて。だからそういう意味からすると、どうしても地方交通線というものを、国鉄の経営の中から切り離すということは、これは必要なことではないかという気がするわけですね。その点大臣としてはどのようにお考えになるでしょうか。

○国務大臣(木村睦男君) 国鉄の経営ということだけから考えますと、赤字額は全部やめりやそれでもいいわけですが、しかし、そういう乱暴なことはできないわけでございます。そうしますと今度は、やめることができない地方のこつた線の経営を地方公共団体に任じたいという気はないかと、しかし、任せられる方がやはりその気になつてくれなければいけませんし、引き受ける方にいたしましては、国鉄だから他の黒字線もあつてまだまだやっていけるんですけれども、これを単独に預かつていきますと、明らかに将来に向かつて非常な負担を地方が背負わなければならぬ。それを地方だけに背負わすことが非常に不合理であり、また負担が大き過ぎるから、国がめんどうを見るということになります。と、まずまずその負担はふえてくるというふうなことを

もございませので、その辺は将来そういう点も考  
えていかなければいけないと思います。

国鉄の再建案をいまわれれ検討をいたしてお  
りませけれども、こういった線区を地方に移譲す  
べきであるかどうかというふうなことも、検討の  
一つの対象にはして議論をしなければならぬと  
思つておりますけれども、いまにわかにおつしや  
るような結論を出して、そのとおりに処理する  
ということ、いろいろ困難な問題が伴うように私  
は感ぜられるのでございませが、将来のことを考  
えませたときに、地方でも引き受けてやりたいと  
いうふうな両方の意思が合致するような線区であ  
りますれば、これはまたこれとして考える必要が  
十分あるように私は考えております。

○瀬谷英行君 私が分離ということを言ったのは  
運賃の問題があるわけですね。いま国鉄が日本  
国じゅうをおしなべて一キロ当たり五円幾らで運  
賃を決めておる、ところが地方へいくと、バスな  
んかの場合、北丹鉄道の後に営業しているバス会  
社がどのぐらいの運賃を取っているかわかりませ  
んが、恐らくキロ当たり五円幾らじやないと思  
うんですよ、これはキロ当たり仮に十円以上であつ  
たとすると、国鉄ができて、そこへ国鉄の運賃で  
もつて列車が走る。そうすると並行するバスがそ  
の三倍もの運賃を取つていたとすると、今度はバ  
ス会社がつぶれてしまふでしょう。そういう問題  
が今度出てくる。

そうすると、それは日本国じゅうどこでも同じ  
運賃でやれば、その方が民主的だという理屈もあ  
るかもしれないけれども、地方には地方のやむを  
得ない事情というものがあるんだから、これ一律  
に日本全国を同じ賃率でもつて決めるというこ  
とが妥当かどうかという問題もあわせて考える必  
要があると思つてございませ。これは国鉄という枠の中  
にはめておけば、それは九州であろうと北海道で  
あろうと、一日何本も走らないところであらうと、  
同じ賃率でやらざるを得ないでしょうけど、しか  
し、そんなことをする必要のない個所だつて私は  
あると思つてございませ。国鉄として一体この運賃体

系、これでローカル線も幹線も、特急の走つてい  
るところもそうでないところも、同じにしていく  
ということに無理はないのかどうか。これは国鉄  
の立場から見解を聞きたいと思つてございませ。

○説明員(伊江朝雄君) 非常に現行運賃体系につ  
いての根本的な重要な問題だといふふうな伺いま  
したのが、御承知のとおり、やはり全国にネット  
たしております関係上、どこから乗りましても、  
どこへ行きましても、その負担は同じだといふ原  
則が国有鉄道の運賃の体系の一番根本的な問題で  
ございませ。したがうまして、このローカル線の  
みを別建て運賃にしてはどうかという御質問の背  
景は、そういうことが一つあるかと思つてございませ。

もう一つは全国の一律運賃のあり方についての  
検討は、ローカル線の問題を含めて検討したらどう  
かというふうな御指摘も、御質問の背景にあるか  
と存じます。実は昭和三十五年に鹿児島の方の指  
宿—枕崎線の建設に当たりまして、その当時こ  
の線路につきまして特別運賃を施行したことがご  
ざいませ。また能登線の場合におきましてもそう  
いふ例がございませ、事務的な話で恐縮でござ  
いませけれども、別建て運賃といふものは、やは  
り現行法律の体系からは一律でございませるので  
ございませ。その運賃の計算の基礎になります  
営業キロ、営業キロを実際の建設のキロよりも少  
し歩増しをいたしまして、二倍あるいは三倍とい  
うふうな旅客、貨物それぞれに、現在の本当の実  
測の路線の営業キロよりも延ばして、そうして運  
賃をたくさん、たくさんと申しますか運賃を、つ  
まり現在の営業線から比べて二倍ないし三倍の運  
賃をいたしたいことがございませ。

しかし、こういたしますと非常に問題が出てま  
いりまして、地元の御負担も非常にあるわけでご  
ざいませ非常に評判が悪うございませ。そして  
それは直ちに翌年運賃改定さしていただきます  
た際に、この問題を吸収いたしまして、もとの現  
行の運賃体系に戻つた、こういういきさつがござ  
いませ。したがうまして、現行運賃体系をそのま  
まにした場合の営業キロを歩増しにした運賃の取

り方は道としてございませけれども、やはり運  
賃体系全般の立場からは非常に不合理な一地域の  
な負担をお願いするといふか、こうなりました  
て、現体系では非常に矛盾があるといふことに現  
在はなつております。したがうまして、今後これ  
は大きな問題でございませので、やはり国有鉄道  
の今後のあり方はどうすべきかといふ大きな問題  
にかかわる性質のものでございませので、十分に  
運輸省の御指導をいただきますながら、やっぱり検討  
しなけりやならぬ問題だとは存じませが、これ以  
上のことは私は答弁申し上げる段階でございませ  
んで、お許しをいただきたいと思つてございませ。

○瀬谷英行君 まあ国鉄の立場からすれば、なか  
なかむずかしいかもしれないけれども、こうや  
つて問題を提起してはいるんですからね、新聞一ペ  
ーの大問題提起を。泣き言だけ言つて後どうする  
か勝手にしやがれといふんじや、これだめだと思  
うんですけれどもね。こういう方法はどうかとい  
うことだつてなければいかぬ。ところが、いまの  
大臣の答弁は、現行制度のままでもとかく運賃  
だけを上げてくれといふことに通じてしまふわけ  
です。独立採算制はあくまでも堅持しながら、  
しかも赤字額の四分の三を七割の仕事量しか  
ない地方交通線からそのまま出しておきながら、  
地方的に運賃だけを上げていく、そういうことで国鉄  
の経営が果たして成り立つのかどうか。またそ  
ういふ経営が果たして妥当なのかどうか。現実に即  
してはいるのかどうか、こういう問題も考えなき  
やいかぬ。

現にこのわずかな十何キロの線区の問題を、何  
にも実態をほとんどなにも知らないままに、こ  
こで取り上げて一応形式的に決めるといふた、そ  
のことを現にやつているわけですね。そんなこと  
果たしてすることがいいと思つたのかどうかとい  
う問題から検討していく必要があると思つて  
ございませ。われわれは質問をしようつたつて、突つ  
てみよつたつたつて、これだけの問題なので突つ  
つてみよつたつたつて、正直言つて、だけれども  
本格的にそれじゃわずかな十何キロのこの線区でも

実態調査をやつて、そして公聴会を開いて決める  
きやならぬということになつたら、とてもやり  
切れるもんじやないんです。そういうことを国会  
はやらなだけの話だ。だからこの国鉄の問題  
だつて、こういう赤字の実態といふことを考え、  
果たして現行のようなり方ではないのかどうかと  
いふことを漫然と続けていくんじやなくて、とに  
かく新しい考え方といふものを何とかして見つけ  
ていくといふ必要があるらうと思つてございませ。  
その点一休大臣としてはどのように考えているの  
か。もう根本的には国鉄経営についてこれ以外の  
方法は提起しないと、提起する考え方もないとい  
ふことなのかどうか、その点をお伺いしたいと思  
つてございませ。

○國務大臣(木村陸男君) 先ほど御答弁申し上  
げましたように、これだけの短い線区について、  
これほどの複雑な手続を経てやるやらぬを決める  
といふことは、いろいろな意味から考えてまことに  
むだであるといふ意味の御意見でございませが、  
私も行政の立場に立つてみまして、やはりそ  
う感じがするんです。したがうまして先ほど申し上げ  
ましたように、現行法のもとではそれをやらざる  
を得ないことになつておりますので、この敷設法  
について改正を考えますときには、そういう点も十  
分私は検討の対象にしてやつていきたいと思つて  
ございませ。それから運賃を地域的な差をつけるとい  
ふ問題はあわせてのお話のようでございませが、  
いまのものは一律に運賃といふものを取つており  
ませが、私は細かく刻んで細かい配慮をしていけ  
ば、やはりその地帯地帯に應じた運賃の方が実情  
に合うといふことはよくわかりませ。しかしなが  
ら、運賃といふものは原価を償ふといふ一つの原  
則のほかに、やはり社会的に見て負担力に相応す  
る運賃といふことも考えなければならぬ。そう  
すると、いまの国鉄の現状からいふと、どう  
と、地域的な運賃差を設けるということになりま  
すと、やや黒字的な経営ができておるのが大都會  
を中心とした地域でございませ。そこいらは一般  
的には国民生活のレベルは高い。地方の閑散線区

問題もあわせてのお話のようでございませが、  
いまのものは一律に運賃といふものを取つており  
ませが、私は細かく刻んで細かい配慮をしていけ  
ば、やはりその地帯地帯に應じた運賃の方が実情  
に合うといふことはよくわかりませ。しかしなが  
ら、運賃といふものは原価を償ふといふ一つの原  
則のほかに、やはり社会的に見て負担力に相応す  
る運賃といふことも考えなければならぬ。そう  
すると、いまの国鉄の現状からいふと、どう  
と、地域的な運賃差を設けるということになりま  
すと、やや黒字的な経営ができておるのが大都會  
を中心とした地域でございませ。そこいらは一般  
的には国民生活のレベルは高い。地方の閑散線区

の地域はやはり過疎地域が多いんでございますので、そこらを利用する地域の国民の生活の水準は都会に比べると低い。ところが経営の面から言いますと、赤字の多いところはそういうところでもございますから、負担力の弱いところに高い運賃を持っていき、負担力の比較的好い方へ安い運賃というふうな、こういう矛盾も出てきますので、これはやはり政治としては非常な問題である。そういうことも地域差をつけるということに問題があろうと思ひます。

それからいまのような状況では、国鉄の運賃を仮に倍に上げたところでどうにもならぬじやないかという御意見でございますが、いまその点で再建築の中でわれわれも勉強いたしております。いままで私たちが勉強をしておりまして感じておることは、本日に現在の運賃が倍に上げられることができませんれば、私は国鉄の経営改善ということではできないのではないか、そういう感じを持つております。それは現在の国鉄の赤字の状況、運賃収入の状況、経営費の状況、そういうものをあれこれ検討してみますと、いまの運賃が倍になれば大体それでいけるのではないかと、国会に對してもそれでやっていけますと言ひ得るのではないかと、まださような席では断言できませんが、そこまではいまの運賃を倍に上げることによって得る自信がつくような気がいたしておることを申し上げておきます。

○瀬谷英行君　いままでの運賃値上げは、これだけ上げてもらへば何とかなりますということ、実際にやってみると、もう間に合わないのですね。だからいま大臣は倍に上げてもらへば何とかなると思ひますと言つたので、倍にしてみても果たして来年、再来年に思惑どおりにいかうかどうかこれは疑問だと思つたのです。一つの矛盾は独立採算制でもってやっていたことであらう、どうして独立採算制の枠の中で考える以外にないわけなんです。

第一、経済の原則というのは、これはよけい売れば安くなるというのが経済の原則ですよ、こ

れは商品の場合です。国鉄の場合だつてたくさん乗れば運賃を安くして済むということになるわけですよ、これは独立採算制というたてまえていけばそうなるぢやないか。だからそうならばそのたてまえて通すということであれば、余り収益の上がないところの運賃も、それはもう収益のじやないところの運賃も同じにするということはおかしいということになる。逆に利用者の方を考へて、過疎地域の人にも同じ負担をかけるのだと、賃率を同じにするのだという考へ方に立つならば、これはそういうところに対しては、政府でそれなりの援助をしてやらなければやらないということになるでしょう。これは当然でしよう、これは赤字が出るというのははつきりしているのだから。

ところがそういう援助はやらぬで、そういう援助は全然考へずに行つていくということになれば赤字はどんどんふえるばかりです。だから独立採算制ということをあくまで堅持をするということであれば、私は運賃だつて地域によって差をざるを得ない、こういう考へ方になるわけですね。それがいけないのだ、あくまでも一キロ五円なり十円なり決めた金額で日本国じゅう走らせるといふことであるならば、ローカル線について、どんな操作をしたつて黒字になりつこないような線区については、それ相応の財政的な負担ということを別途政府の方で考へる、税金の方から回していくというこの新聞廣告の言ひ方だつたことなるのですけれどもね。税金の方から回していくというやり方をとらざるを得ないでしよう。そういう点、どちらかに踏ん切らなければ国鉄経営の問題は解決できないのじやないかという気がするのです。いまのところ中途半端なんです。だからその中途半端なままでは事は片づくまいと思ひます。本日に国鉄の問題を、これだけの大きなスペースを割いて問題を提起した以上、どうするかということ、いままでの公共負担あるいはローカル線に對する負担、それらの問題をどうするかということについて明らかに決着をつける必要がある

と申すのです。その点はどうですか。○國務大臣(木村睦男君)　いままで運賃収入というものが国鉄の経営に對して約七〇%程度の寄与率しかないわけでございます。残りの経費の三〇%分はやはり政府なり、あるいは国鉄の企業努力もありませんが、そういう面でもかく運賃以外の方法で、政府も一枚加わつて国鉄の収支が成り立つておる。これを考へ方を別にしますと、その収入が経費まで達しないその部分は、やはりそういう赤字路線があるので、そこには経費は同じようにかかるといふ方が少ないということでございます。その収入でカバーできない経費の三〇%分を政府がある程度めんどどう見ておるといふことは、赤字開散路線のめんどどうを見ておるといふ言い方もできるわけですね。ただそれを具体的に線区に切つて、そうしてこの線区についてはこれだけ政府がめんどどうを見ようという行き方であるか、いまの国鉄の経営の全体を見たときに、一般的にそういうふうな政府の援助の仕方ではカバーしていかうかということの私は違ひであらうかと思ひついでございます。

そこで、いずれにいたしましても、今回の再建築を考へます場合に、国鉄の持つておられます使命は、企業性と同時に公共性を持つておるわけでございます。その公共性を發揮する限りにおきましては、全額運賃でこれを賄うということはお筋の通らない点もございまして。そこで問題は、ただ行き当たりばつたりに赤字が出たからこれを政府がどうめんどどうを見るか、国鉄は企業努力をどうするかという従来の行き方ではなく、国鉄の公共性について、一体その国鉄が経営をやつていくために、国はどの程度これに對して手をかすべきであるかということ、何らかの理論的な根拠に基づいてパーセンテージを出すことはできないかということ、これは政策的な立場もございまして、ただ単に数学的な問題でもございせんが、両者を含めまして検討をして、できることであらば国民の納得できるような結果で国鉄の経営については国はこの程度さちんと今後めんどどう見る

と、あるいはその率というものはそのときの経済情勢に従つてスライドするならば、どうなるかというふうなことで、一つの筋道をつくつていきたい、かように考へておる次第でございます。○瀬谷英行君　まず私は、官守線だけの問題を考へれば大して議論をする問題はないんですけれども、この官守線の問題から考へなげなれば、鉄道敷設法そのものも考へ直す時期に来ては、じやないかという気がするわけですね。地域、地域でもって地元の要望があるという、ここにも新線をつくつてくれ、あそこにも新線をつくつてくれ、その地元のしかるべき政治家の点数かせぎのために、そんな線区がやたらとできて、そしてそれが国鉄の負担になつていくということであらう、これは幾ら新聞廣告をたくさんの金かけて出してみただけ追いつくものじやないですよ。そういう点を再検討する必要があります。それから、赤字国鉄の枠の中にあるためにどうにもならないという線区だつてたくさんあるわけですね。これだつて私は矛盾していると思ひます。そういう点は根本問題として考へないと、部分的に鉄道敷設法の一部改正なんというのをちびちびやつておつたんでは、私は大きな目で見た場合に、国鉄がその使命を十分に達成できることになるのかどうか疑問が出てくると思ひます。そこで考へるべきだと思ひます。この官守線にしたところで、この大江山とかいうところを走つて、酒類童子が出てくるような場所なんですから、これは私は黒字になるという可能性はないと思ひます、絶対に。絶対に黒字になる可能性のないところに相当の投資をして、そしてこうやつてどんどんと新線をつくつていく。これは官守線の一つの例ができれば、どこだつてこういうことをやりたいところはないかと考へます。それが減る可能性がなくてふえる一方だ、公共性という大義名分が立てば減らすところなんかありやしませんんですね。そうするとふえる一方でしょう。国鉄の負担はますますこれまたふえる一方だ。それを總体的

に大きっぱに運賃を倍にくれといったようなことでもってやっていくことは、どうもやり方として正しくないような気がする。

その点は一地方の問題として片づけるんじゃないかと、日本の交通体系の中で考えなきゃいかぬことではないかと思う。新線の建設の必要性等についても、これは過密過疎という問題とも絡んでるわけですね。そういう問題と日本の交通網、交通政策全体を考えて、鉄道の新線建設にしても何にしても考えなきゃならぬ時期に来てるんじゃないかという気がいたしますから、その点について、大臣として具体的に検討をする必要性というものを、お考えになってるかどうか。もしお考えになつてるとすれば、具体的にはこれからどのようにしたらいいとお考えになってるのか、その点をお伺いして私の質問は終わりたいと思います。

○國務大臣(木村睦男) 鉄道敷設法の改正の問題でございますが、この点は確かに瀬谷委員のおっしゃるところに私も意見を同じくしております。まあ敷設法も古うございまして、明治時代から別表に載りながら将来にわたつても建設の予定もないようなものも入っておりますから、いずれこれは改正をしなければいけません。そのときにはいまの御意見を十分私は考慮して改正と取り組みたいと思っております。

それから赤字を続けておる国鉄が、なお赤字のふえると思われる新線建設をどんどんやっつけていくということの御指摘でございますが、やはり公共性ということを使命としておる面から考えますという、地元のいろいろな新線建設に対する要望というものも、私は国鉄が国の機関であるだけに無視するわけにはいかないと思つてます。ことに最近のエネルギー資源の節約という立場から考えますという、陸上交通輸送の中で、むしろだんだんまた鉄道に対する要請が強くなるんではないかというふうな背景もこれからだんだん色濃く出てくるような感じもいたします。そういうことも踏まえて考えなければなりません。そういうこともそれからいたすに政治家の陳情によつて新線

をつくるということとはよく言われることでございますが、まあ政治家が先頭に立つて大いに陳情するということは、やっぱりその背後にその地域から非常な強い要望があるから言つておるんで、政治家が独断で一人歩きをしておるわけでもありませんので、その点も非常に判断の上じゃむずかしいところもあるわけでございます。やはり地元の意向というものを十分くみ取つて、そして反面におきましては、やはり広く陸上交通路全体の系絡ということも考えて判断をしなければなりません。

○委員(宮崎正義) ほかに御発言もないようです。午後一時から再開することとし、休憩をいたします。

午後一時三十分開会

○委員(宮崎正義) 本家の趣旨説明は前回聴取しておりますので、これより質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○杉山善太郎君 私は水先法の一部改正について、衆議院の運輸委員長に對しまして、きわめて簡潔に三点についてお尋ね申し上げます。

まず質問の一点は、わが国の沿岸における船舶交通事情の急速な変化に対応する総合的な海上交通安全対策の推進については、各方面で早くから叫ばれておいた問題であります。そこで今回の水先法一部改正は、その対策の一環として出されたものと理解いたします。この種の改正案は行政府の責任として、政府提出の形で出されてくるのが通例でありましたが、今回は衆議院運輸委員会の発議で提出されたわけでありまして、それは原則的に私どもも、これはむしろ遅きに失する、こういう感の上で立っておりますので、その背景といひますか、簡潔にひとつお答えをいただきたい、こう思うのであります。

○衆議院議員(木部佳昭君) お答え申し上げます。本案の提案につきましては、先日の提案理由にございまして、最近の船舶交通事情は、交通量の増大、それから船舶の大型化等により著しく変化いたしましたわけでございます。そうした点を踏まえて、特に東京湾などは、先生も御指摘のとおり、船舶交通のふくそうが大変な事態になっておることは御承知のとおりでございます。そうしたおそれから、海上の安全確保のために、ぜひ水先法をいま御指摘のありましたように改正しよう、こういうふうなことで、手続に必要な準備期間等もございまして、また事態の緊急性、そういうものを考慮いたしまして各党で一致を見たわけでございます。したがって衆議院運輸委員会の提案というものは、そうした緊急性を各党の皆様方に御認識いただいた上に立ったわけでございます。

○杉山善太郎君 私はいま三つの点と言いましたけれども、何も強いて三つにしかくし定規に言う必要はございませんので、いま運輸委員長の、発議者の御提案として、これは二つに限って結構だと思つてます。もう一点は、実は衆議院の運輸委員会では、たとえば船長会であるとか、あるいは船員団体であるとか、あるいはパイロット協会、言うならば水先人協会等の意見をそれなりにお聞き

になつたかどうか、そういう点をひとつお伺いしておきたいと、こう思うのです。

○衆議院議員(木部佳昭君) いま先生御指摘のようになつたかどうか、そういう点をひとつお伺いし

○杉山善太郎君 大変お忙しいような立場にお見えになると思つて、本会議もあるということをお承つておりますので、まあ強いて時間をかせぎを委員長にすることは恐縮でありますので、あとは関係省庁の当局者に一応、今後のこともありますので、質問は限られた時間の範囲を短縮するといふ方向の流れの中でやりますので、どうぞお帰りになつて結構だと思つてます。

それでは運輸関係当局の方々に、一応私も勉強するといふ、そういう方向づけの中で、やはり参議院の独自性の中で、この水先法が成立をしますればひとり歩きをするわけでありまして、そういうものを補強補完する意味で、行政の面でもしっかりとやつてもらいたいのだと、そういう意見の上で立つて若干の質問をいたすわけでありま

す。私は七十一通常国会の時点で、当時新谷運輸大臣でありましたが、港灣法の一部改正の中で、改正の要目はもうすでに皆さん御承知のとおり、やはり港灣並びに区域周辺の環境の整備、それから浮遊物、沈船等も含めて、それらの処理であるとか、港灣の保全、安全といったような問題を主軸として、ぜひいふん港灣法が長い間、一部改正というそういう経緯をたどつておりませんけれども、これが七十一通常国会で改正されておるわけでありまして、私はそういう時点で、この水先法のことを頭の中に浮かべつつ、これは行政当局においてむしろこれは衆議院の発議に待つまでもなく、やはり提案されてしかるべきで、遅きに失するのだと、そういう感覚を持つておるわけであ

ります。

そこでお尋ねいたしますが、昭和五十年四月三十日付で運輸大臣に対し、海上安全船員教育審議会が中間答申を出されております。その答申の前文には、現在、わが国沿岸における船舶交通の状況にかんがみ、海上交通安全対策のあり方が問われているところであるが、海上交通の安全を確保するためには、水先を強制することだけでなく、交通環境の整備や海上交通規制の強化等の施策を総合的に推進することが必要であるので、政府の格別の配慮を要する。」と、こうあるわけでありま。したがって、この答申の前文をどういふふうにと受けて、環境整備、交通規制の強化、総合的施策の具体的な問題について、関係当局において、その具体的でなくとも、程度の問題はありま。すけれども、こういう点についてひとつお答えをいただきたいと、こう思うのであります。

○政府委員(竹内良夫君) 私の方で従来考えておりました、また今後やらなくてはならないという点につきまして、先生のおっしゃいました海上の交通環境の整備についてお答えしたいと思います。

安全の問題は、港湾の整備とか、あるいは航路を整備していく点の最も重要な政策的課題の一つであるという強い認識の上に立って整備を進めているところがございます。一つの問題といたしまして、個々の港湾につきましては、できるだけこの港湾の内部における航路の拡幅の問題とか、あるいは泊地を増大していく、あるいは防波堤を延長したり、かさ上げをしていくというような点に力を注いでいるところがございます。また沿岸に船舶が航行する場合には、しけの際に避難をしなければならないということにつきまして、避難港の整備を順次進めているというのが現在の状態でございます。

そのほか、せんだっての港湾法の一部改正におきまして、開発保全航路というものを指定いたしました。航路を整備していく、航路の障害物の撤去や航路線形の改良、あるいは拡幅、増深などの整

備が必要であるところにつきましては、極力これを開発保全航路に指定いたしました。事業を実施するというところに努めております。さらに、たとえばこれはまだ実現まではいっていないのでござい。ますけれども、東京湾のような過密化の著しい湾域の中には、できるだけ、たとえば油のようなものが入っていかないような形で、可能な限り湾外にシーパス等設けて大型船をその中に入れ。ないというような施策を進めるべきであるという考えのもとに、その調査等を実施しているのが現状でございます。もっと大きく考えますと、たとえば東京湾や大阪湾の港湾の機能のようなものを、むしろ外部、外の方へ持っていくというような政策も今後は展開していかねばいけないのではないかと、このように考えております。

○杉山善太郎君 現在、東京湾は非常にふくそうする大小の船舶でバンク寸前であると、これはまさにそのとおりだといふふうには外から見ても主體的に見てもそうだと思います。最近においても、これは申し上げることがもうすでに蛇足でもありますけれども、第十雄洋丸とペリアア船との衝突、爆発、火災、死傷事故。栄光丸の座礁、重油の流出事故など災害が大型化してきているわけ。です。

したがって、これは海の上だけではなくて、京浜工業地帯の大災害にも結びつく危険を伴った寸前の状況下にある。それは全然そういうことではないのだという保証はどこにもないわけでありま。す。したがって、大惨事を起こしてからはもう遅いのでありますから、したがって強制水先程度の対策では大惨事は防止できない。たとえ。ば巨大船の建造禁止あるいは入港の禁止であるとか、あるいは大型タンカー、それからLNG船、危険物積載船であるとかの入出港規制などの強力な対策を立てる必要があると思っております。また大港や瀬戸内海などでもこれに準じた強力な規制が必要だと思っております。こういうものに對。処していく一つの構えがあるか、基本的な考えを展望の中で意図的に意識しておられるかどうか。

水先法の一部改正があったから、これでいいんだといつたような問題のとらえ方をしておられるか。

私は実はこの港湾法の一部改正の時点のときには、ただ環境の整備という形で、道路だとか緑を植えるとか浮遊物を処理するとか、そういうような問題だけでいかぬ、これは安全、保全という問題が主軸になれば、港湾法改正の根本的な意義がないのだということをかかなり新谷運輸大臣とやりとりをした。それから大分時間の流れがありま。すけれども、いま思い出して、やっぱりこれは関門海峡にいたしまして、たとえば戦争の傷跡を受けておる佐渡海峡にいたしまして、いま磁気機雷等も、相当な技術が進んだ方向がありま。すも、そういう展望にありま。すので、それは若干次元が違いますが、そういうようなものを私は意図的に意識して、いまのような転ばぬ先のついで、そういう配慮があつて、とにかく水先法がきよう議決されればひとり歩きするわけでありま。すから、やった限りは、どこから見ても、これは一つの前進である、進歩であつたといふような方向へこれを前進していきたいという願望を強く持つておるがゆえに、いま申し上げたような質問をするわけでありま。す。

○政府委員(隅健三君) 海上保安庁といたしまして、交通環境の整備あるいは航行規制については、すでに前からいろいろと施策を講じたところでござ。います。先生御存じのように、四十七年の七月三日に海上交通安全法が公布されまして、四十八年七月一日から施行されております。もうすでに二年になるわけでございます。ただ残念ながら、先生御指摘のとおり、中ノ瀬航路におきましては、第十雄洋丸とパシフィック・アレックス号の衝突事件、あるいは二十二万テッドウエートの栄光丸の座礁事件というふうなものが起きてまいりました。

われわれ海上保安庁といたしましては、海上交通安全法の厳正なる施行ということで、航路の出入り口を重点といたしまして、二十四時間巡視艇を配備いたしました。航路の啓開あるいは違反航法の摘発等に当たっております。なお航路の出入り口に対する航法がやはり問題となります。に、交通環境の整備の一環といたしまして、入り口あるいは出口を示す前方にブイを設置いたしまして、その付近には横切り船は近寄らないというふうな指導もいたしておりますけれども、やはり東京湾を航行する数多い小型船舶あるいは漁船等につきまして、さらに一段の指導をいたしまして、東京湾内の航行の安全につきまして万全を期したいといふふうにと考えております。

○杉山善太郎君 どなたがお答えになつても結構でありますけれども、私はいま申し上げたとおり、強制水先制度が原則的に生き生きとしてやはりひとり歩きのできるような体制がこの水先法の一部改正によってできると、であるけれども、それだけでもう大丈夫だといふことにはならないんだ。言うならば巨大船ですね、私は巨大船といふ中で、かつて鉱石を積んだばりば丸事件。それは海上審判所で結着がついたと言えは言えるのでありますけれども、それによって生命を失つた方の遺族といふものは、あの判決によって、一体この原因がどこにあつたか、ここに和田委員がおりますけれども、海員組合といたしましては非常に疑心暗鬼で、そしてこのばりば丸、これは鉱石船としては巨大船であつたのであります。いまタンカー船で、たとえばきょうの朝日にも出ておりますけれども、日精丸といひますか、これは日本石油系で五十万トンです。こういうものも巨大船に入ると思ひます。

これはタンカーに限らず、私はいま科学技術に籍を置いておるけれども、問題は原子力船「むつ」によつて、今後の海運界に第二船、第三船をどう位置づけていくという問題について、タンカー船であるかといふような、こういう危険なものを積む船に對して、やはり原子力を原動力としてつづけるというふうなことに對しては、これはだれが見ても、強制水先ができたからといってなかなか安全にいかぬという意味も理解をして

おります。輸送効率からいけば、それは大きいに  
こしたことはないでしょう、資本の立場に立てば、  
また資本の利潤に立てば、しかし五十万トンとい  
うような船が現在建造されて、船としての機能を  
せず、係留してありますけれども、しかし、い  
ずれ稼働するのであります。こういう問題  
についても、造船技術から百万トンも可能である  
というふうになれば、効率主義、経営主義からい  
けば、一体こういうような点についてもやはり考  
えなきゃならぬのだというふうに考えるわけです  
が、これは私の杞憂でありましょうか。そういう  
ような点についても、これは行政当局ではそうい  
う展望も考慮しながら、今後の配慮をしておるか  
どうか。そういったような問題について、どこの  
所管になりますか、事故が大きく発生してしまっ  
てからの後追いは遅いと思うので、水先法の一  
部改正の中に、これをどういうふう位置づけて  
おられるかどうか。

○政府委員(内田守君) 大型船につきまして、狭  
水道における航行の安全という面から、これは  
入港規制という問題も含めまして、いろいろ検討  
すべき問題はあろうかと思ひます。ただ大型船そ  
のものの建造を規制するというようなことにつ  
きましては、単に狭水道の航行安全という問題と切  
り離して国際的にもいろいろ議論をされておるこ  
ろでございます。現在のところ、大型船をそう  
いう意味におきまして、単にトン数によって直接  
的に建造を規制するというようなことではなく  
て、むしろそういう大型船に適用すべき技術基準  
をどうするかというところから、たとえば、御  
承知のとおりタンクサイズを規制するとか、ある  
いはレーダー等の航海設備を整備させるとか、さ  
らに防火構造とか、あるいは運航性能とかという  
ような面に対しまして、結果的に大型船がより過  
重に規制されるという動きとなっております。こ  
ういふ点も、私どももこういう趣旨に従ひまして、  
今後ともそういう大型船の安全問題につきまして  
は慎重に対処していく所存でございます。

なお参考までに申し上げますと、一昨年の石油

ショック以来、御承知の世界的なタンカーの過剰  
傾向ということから、現在いわゆる二十万トン、  
デッドウエイトでございますけれども、以上の大  
型タンカーの受注は全くとまっているというのが  
実情でございます。

○杉山善太郎君 先へ進みますが、私は五十万ト  
ンとか百万トンというふうなことは、それは法律  
的に規制すべき処置であるかどうかは、技術的操  
作は別としても、法律的な常識論から言つて、大  
体二十五万トンぐらゐが限界ではないかと、これ  
率からも常識的な一つの限界ではないかと、これ  
を法律的にできるかできないかという問題につ  
いては、行政当局やわれわれが政治家の次元でい  
ろろと十分慎重審議をして考慮しなきゃならぬ將  
来性は持つておると思ひますけれども、これは次  
元が違ひますので、ここで追及するとか、そうい  
う問題は、いまの船舶局長の回答で一応理解がで  
きますので、これでとめます。

次に、海上の交通整理を目的としてつくられた、  
いま保安庁の方からあれがございましたが、海上  
交通安全法は、巨大船などの水路であるとか、湾  
内の舟航を予想してつくられたものであるとい  
うことはもう申し上げるまでもありませんが、栄光  
丸ですね、この油流出事故は安全法によつてもや  
はり起きた事故でもあるという、そういう視点の  
とらえ方もあり得ると思ひます。問題は沈船処  
理などの環境整備を怠つていたところにあると思  
うのであります。

たとえば私は三つの柱を立てておるわけであり  
ます。その第一点は、沈船処理の行政責任を持つ  
窓口は一体どこかと、今後の対策は一体どのよう  
に考えておるかという点について、一応私も勉強  
するといふ意味で、意見という点ではなくて、  
これはひとつお聞かせいただきたい、こう思ひ  
ます。

第二点は、東京湾を利用する海運界に沈船を処  
理させることができるかどうか、そういう点につ  
いては国の責任で処理すべきものであるかどうか  
という点で、海運界や海運資本からはそれ

なりに税金として取り立てておるから、この沈船  
の引き揚げ処理というものは国の責任でやるべき  
であるかどうかというふうなことも配慮しなが  
ら、この点はひとつお答えいただきたいと思ひま  
す。

第三点は、油の流出火災などで東京湾周辺の一  
般住民は多少の被害を常に受けておるわけであり  
ます、精神的にも、またとにかくこの雄洋丸のよ  
うな事件、そこへまた栄光丸の事件が起きた。一  
度あることが二度あり三度あるというふうなこと  
になれば、周辺の住民も非常にその点について精  
神的に、その他にもやはり被害を受けておる。し  
かし海運界——船舶所有者がどういふような一  
責任を感じて、われわれの方もある程度これは責  
任を感じなければいけません、そういう配  
慮が、行政ルートの中で傍受しておられるかど  
うか。海運界は環境整備についてどんな認識を持  
ておられるか、行政的にどんな指導をしておられ  
るかといったような問題については、これは無関  
心であるのかどうかと、私はなぜかどういふお尋ねを  
するかと、あくまでもあの港湾法の一部改  
正ということ、環境の整備であるとか、それか  
ら浮遊物の処理であるとか港湾の安全というもの  
や保安というものが改正のポイントであった。そ  
の時点では思ひ起こしてこういう質問をするわ  
けでありますから、ひとつお答えをいただきた  
い。

○政府委員(隅健三君) 最初に沈船についてお答  
えをいたします。

中ノ瀬航路にございました沈船、これは昭和三十  
八年の一月に沈没いたしました機帆船の開成  
丸、六十二トン、木造の船でございます。この点  
につきましては、海上保安庁といたしましては水  
路部におきまして測量をいたしました。この大  
体水深が二十三メートルであるにかかわらず、こ  
の沈船を認めまして、それが大体三メートルぐら  
いなし四メートルということ、水深をチャー  
トには十九メートルとして記載をいたしておきま  
した。たまたま栄光丸の事件がございましたが、  
海上保安庁といたしましては六月の十一日から十

四日まで中ノ瀬航路のこの当該沈船の測量をいた  
しまして、潜水夫を入れて調査を行いましたこと  
ろ、沈船の存在とその状態を確認いたしました。  
大体ばらばらになっておりますけれども、機帆船  
の機関部がそのまま残つておりました、大体この  
高さが二メートルということでございます。付近  
の底質は砂であるということでございます。

なお沈船の処理受付につきましては、チャート  
を作製いたしております海上保安庁といたしまし  
ては事故の場合に直ちに沈船の位置を確認いたし  
まして水路告示を出します。なお船主がはっきり  
しておる場合にはこの引き揚げは当然船主の責任  
においてなされるべきでございます。今度の件  
につきましては、この引き揚げその他につきま  
しては港湾局といろいろ御協議をいたしておると  
ころでございますけれども、一応沈船の状態につ  
きましては、ことに主要航路におきます沈船につ  
いては海上保安庁が第一義的にその調査をして水路  
告示あるいはチャートに記入することにしてお  
ります。

○杉山善太郎君 沈船処理の方はわかりましたけ  
れどもね……。

○委員(宮崎正義君) ちよつと速記をとめてく  
ださい。

(速記中止)

○委員長(宮崎正義君) 速記を起こしてくだ  
さい。

○杉山善太郎君 これは海上保安庁の方でお答え  
をいただいている問題ですが、いまの質問に關連  
をするわけでありませんが、きょうの朝日、これ  
はごらんになっておると思ひますけれども、一沈船  
一掃申し入れ、東京湾所中ノ瀬航路、船主協会  
から海上保安庁にと。この朝日の記事はお目通し  
になっておりますね。この中で三つの項目にお  
いて一応沈船を云々という問題がありますが、  
この問題についてはどういふふうにお受けとめてお  
られますか。

○政府委員(隅健三君) 船主協会から中ノ瀬航路  
の航路整備についての陳情及び第二点は、先ほど



申しました海上交通安全法に規定いたしました航路の出入り口に常時巡視船艇を配置して航路啓開に当たつてもらいたいという、そのために海上保安庁では船艇を飛躍的に増強すべきであるという陳情のように承つております。中ノ瀬航路につきましては、これは二十三メートルにしゅんせつをするのが一番理想的でございますけれども、沈船がこのほかにも二カ所ございまして、その調査も水路部といたしてはございまして、ただこの航路の中には二十メートルないし二十一メートルの浅所と申しますか浅いところがございまして、やはりこの点につきましては、今後港務局とも御相談いたしまして、開発保全航路に指定をいたしまして漁業関係の方と十分お話をした上で、この航路の整備を行うかどうかということが必要だと思ひますけれども、ただいまのところそういう二十メートルないし二十一メートルの浅所がございまして、海上交通安全法の施行規則におきまして十六メートル以上の喫水を持つ船舶は中ノ瀬航路を通らなくてもいいという規定を置いてございまして、やはりこれは当分の間ということでございまして、海上保安庁といたしましては、できるだけ交通環境の整備の一環といたしまして沈船の引き揚げ、あるいは航路のしゅんせつをしていただきたいというふうにご考慮しております。

○政府委員(竹内良夫君) 中ノ瀬航路が現在沈船がございまして、あるいは一部浅いところがございまして、そういう関係で当然あそこは一方交通で北上する船は全部あそこを通すというのが本當のたてまえだと思つて、西の方を回つてもいいというふうな事になってくるようございまして、私どもといたしましてはやはり中ノ瀬航路の整備の必要性は十分認識してるところでございまして、そのためにはやはり漁業関係者等とも調整を十分行つた上で開発保全航路というのに指定いたしまして、その上で措置をしていくというのをしなくては行けないわけでございますので、私どもといたしましては極力今後の開発

保全航路に指定する努力をいたしまして、その上で沈船等につきましても必要ならば取つていきないうというふうに考へて、現在海上保安庁と密接な連絡をとりながら研究を進めていこうというのが、いまの港務局の方の姿でございます。

○杉山善太郎君 私は新聞を見てなるほどこういうこともあるかなと思つたわけでありまして、これはいま保安庁の方も、それから港務局長も新聞は見つておられるし、また実際陳情を船主協会から受けておられると思ひますけれども、この中にある、一項目はさることながら、二項目は「大型の化学消防船を増強してほしい」と、「流出した油の回収システムを充実してほしい」などと安全強化を求めている」というふうになっておるわけですが、最終的には「この沈船引き揚げと、しゅんせつで計二百二十億円が必要になるが、海上保安庁は運輸省港務局や水産庁と協議して、対策を決めてほしい」という要望の趣旨であります、そのとおりでありますか。

○政府委員(竹内良夫君) その二百二十億といふ先生おっしゃいました点につきましては、私どもちよつと聞いておりませんが、沈船そのものの除却は、海上保安庁の方でお調べになつたところによりますとそれほど大きな金額ではないようございまして、しかし沈船を取つても効果は發揮できませんので、それに伴つて航路全体の整備ということになりまして、ちよつと試算いたしましてやはり相当な金額になることは確かでございます。

○政府委員(岡健三君) ただいまの大型化学消防船をさらに増強してもらいたいという点と流出油防除体制の整備をさらに一段と、ことに海上保安庁において整備をしてもらいたいという点も陳情の中にございまして、大型消防船につきましては、海上保安庁は一隻「ひりゅう」という大型消防船が東京湾に常駐しております、暮れに海上防災センターを設立いたしまして、ここでは二隻の海上保安庁の大型消防船と同型の船二隻を所有いたしております。これで東京湾につきましては三隻

のほかに各保安部には中型消防艇を配置いたしまして、機動力の富んだ中型消防艇によつて防災を考へております。

なお流出油防除体制につきましては、コンビナート等防災法がたゞいま参議院において審議をいたしております。海上防災につきましても流出油対策協議会というものを各コンビナートごとに設けておられて、船会社、企業、海上保安庁、地方公共団体が一つのシステムをつくりまして、常に訓練あるいは資材の整備を行つております。さらにこの点につきましては、海上保安庁といたしまして、次の国会におきまして海上防災体制の成果を得るべくたゞいま鋭意検討中でございます。

○杉山善太郎君 次へ進みますが、大変よく考へた水路あるいは湾内、港内を航行する船舶の船長や下積みの中で非常に苦勞している海員労働者は、安全航行の対策の一つとして強制水先制度の範囲の拡大というものを強く要望しておられるというふうには私ははた感ぜ、それなりに理解をしておるわけでありまして、強制水先制度の範囲の拡大を望んでおられることはこれは当然だと思ひます。しかし、わが国の水先法は水先人の資格、それから水先業務の、言うならば認可であるとか、あるいは員数であるとか、それから料金であるとかというものはすべて許認可制でかなり官僚的なシステムになつておると思つております。そういうところになんかともポイントが置かれておると思つておりますが、船舶の真の安全航行のためには強制水先制度が原則でなければならぬのでありまして、わが国では水先制度はやはり任意制度にたてまがなつておるんじゃないかというふうには私なりに判断をしておるわけでありまして、したがって伝統的な海運国と言われる外国、たとへばイギリスであるとかその他ノルウェーの水先制度は一体どうなつておるか、強制水先か任意なのか、この点に関して海上安全船員教育審議会でも調査しておられるというふう聞いておりますが、こういったような目的条項と実情に関する諸

外国の制度といったような問題について、これはいま口頭で答へにくいというならば資料でもいいのでありますけれども、どなたか関係当局から答えていただきたい、こう思つております。

○政府委員(山上孝史君) 御指摘の世界の海運国における水先制度につきましてはいろいろ調査をいたしております。現在のところ承知しておることは、非常に各国においてまちまちであるというところございまして、たとえばアメリカとかイギリスのように国の立法によりまして画一、統一的に規制をされていらないような場合には一つの国におきましても港ごとに違つていくこともございまして、まあしかし強制水先制度、この制度の観点から見てみますと、世界の著名な港はまず強制水先になつていくということが言えると思ひます。その強制的な仕方、これも調査によりまして大別三つの類型になるかと思ひます。一つは一定総トン数以上の船舶に対して、原則として水先を強制している制度でございまして、これはたとえばロンドンとかサザンプトン、オスロー、マルセイユ、リスボン、ベニス、ゼノア、バンクーバー、シカゴ、バルチモア、フィラデルフィア、サンフランシスコ、オーストラリアの諸港、ニュージールランドの諸港、釜山、スラバヤ、ケープタウン等でございます。

それから第二の類型は、危険物の積載船または巨大船に対してのみ水先を強制している制度でございまして、まあこれの例といたしましてはアムステルダム、ロッテルダム、ハンブルグ、フランスの諸港等でございます。

それから第三の類型は、出入港時だけ強制している制度でございまして、これは離着岸には強制は適用されないと制度でございまして、これはニューヨークでございまして、それからなお参考までに申し上げますと、以上申し上げた中で、今回私どもができるだけ早い機会に強制にいたしたいと存じております東京湾、これに条件が非常に似ているという例といたしましては、さつき申し上げた中で、ニュー

ヨーク、フィラデルフィア、バルチモア、サンフランシスコ、シドニー、メルボルン等がございます。

○杉山善太郎君 一応技術的な時点においてはそれで理解できますが、この海上安全船員教育審議会でも、これは中間答申の形で、それを受けていま先法の一部改正も動機となつてはおるわけでありまして、事は急を要するので、衆議院の段階では一応議員の発議といひますか、こういうスタイルでこちらへ回つてきておると思ひますけれども、それはそれとして、運輸大臣に対する諸問題事項としての、しかも物と人との関係ですべてがコントロールされるという海運界、これは産業界はすべてそうであり得るけれども、船舶構造物という物と、それを操作する海員それから技術者、そういうような諸般の面について、この水先問題に關連して審議会自体でも何か研究したり調査をしておるといふ、そういうことがあるのですか。

○政府委員(山上孝史君) 御指摘の海上安全船員教育審議会は去る四月の三十日に御承知の中間答申を出したわけであります。この中間答申を出すにつかまはしては、この審議会の中に水先部会、それからさらに水先部会の中に水先小委員会を設置いたしました、当事者でありますパイロット、それから船主、船長その他学識経験者を網羅いたしましたいろいろな御検討を重ねられたわけでございまして、その基礎的な資料取集の一環といたしまして世界各國の強制水先に関する調査を極力いたしまして、まだ不十分な点はございまして、現在までに取集いたしました基礎的な資料に基づいてこの中間答申も結論づけられたと、このように承知しております。

○杉山善太郎君 先へ進むことにいたしますが、昭和二十四年ですね、旧法にかわつて現行水先法が制定されておるといふのでありますが、したがいまして、翌二十五年に横浜、横須賀、神戸、関門、佐世保の各港が強制水先区に指定されて以来、強制水先区というものの改廃は沖繩の那覇港を除いてはなかったと思つておりますが、そういうふうな理解をしていいわけでありませうか。

○政府委員(山上孝史君) そのとおりでございます。

○杉山善太郎君 昭和二十四年、二十五年ころは、米國の対日海運政策が変わり、民営移管ですね、対象船舶は約六百隻であります、まあ自來再建へと日本海運が發展していくときであり、二十五年六月には朝鮮動乱が勃発しております、それから二十五年を経た日本の海運、港湾は質量ともに比喩のものにならないほど増大をしておるわけでありまして、この間強制水先区の改廃がなかつたといふのは、これはどんな理由があるのか。一体それほどに行政でこれを發議して出してもなかなか困難性があつたのかどうか、一体どういふわけであるかと、私はその点について非常に疑問に思つておるわけですが、その点についてはどういふことになつておりますか。

○政府委員(山上孝史君) 先ほどもお答えいたしましたのとおり、強制水先区につきましては先生御指摘のとおりでございます。ところで現在の水先制度はこれも先生御承知のとおり全国三十七の水先区が設定されております。強制水先区につきましては昭和二十五年に設定されたものでございまして、その後、昨年までの間におきましては、いわゆる任意の水先制度の充實強化によりまして、船舶交通の安全を確保しようという基本的な考え方に基づいて任意水先区の充実に努めてまいりました。その結果二十五年には任意の水先区が二十一ございましたが、現在ではそれが三十七になつております。

その間に、たとえば二十五年の三月には和歌山の下津の水先区を増設いたしました。二十六年の四月には釧路の水先区を増設いたしました。四十年の四月には苫小牧、秋田船川、田子の浦、博多、計四つの水先区を増設いたしました。それから四十二年に釜石の水先区、さらに四十六年には酒田、小名浜、鹿島、衣浦、尾鷲、小松島、それから細島計七つの水先区を増設いたしました。そのようなことで、二十五年当初には二十一ありました水先区を三十七に増設してまいりました。

いうことで、任意の水先区を増設で最近までまいりました。しかしながら、先ほど来御指摘のとおり、近年における船舶交通事情とか海難發生の状況等にかんがみまして、水先嚮導の必要性が強く要請されてまいりましたので、この浦賀水道のよくな狭水道を通航する特に外国船あるいは危険物の積載船に対しまして、水先人の乗船につきまして行政指導によって極力水先をとるようになつておることをやっております。

これは四十五年の十一月から浦賀水道につきましては、外国船に極力水先を乗せけるように、それから四十九年、昨年の四月にはLPGのタンカー、この二万五千トン以上のものにつきましては、海上交通安全法の指定航路、これを通るときには極力水先人を乗せるようにという行政指導を海上保安庁を通じてやっております。しかし行政指導といふものでございまして、限界がございまして、そこで昨年の四月に水先を強制すべき港または水域の設定に関する方針につきまして、海上安全船員教育審議会で運輸大臣から諮問をいたしまして、いわゆる強制水先のあり方、従来の強制水先区の全面的な再検討、これをこの審議会にお願いしてまいつたわけでございます。

○杉山善太郎君 先へ進みますが、今回の法改正はさしあたって東京湾に出入りするすべての船舶のうち、総トン数二万トン以上の船舶に水先人を乗せることを政令で行わしめることが眼目であるようでありまして、東京湾における水先のもろもろの現況について、ひとつ説明をしていただきたいと思ひます。時間を短縮する意味で、改正案によつて一体東京湾の水先は具体的にどのようになつていくか。そういった点をひとつ簡潔にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(山上孝史君) 現状におきましては、東京湾内の強制水先区は二カ所だけです。一つは横須賀港、もう一つは横浜港であります。それが今回の改正法案が仮に実施された場合には、これに基づきまして浦賀水道や中ノ瀬という航路だけじやなくて、これを含めた東京湾の全域に対しま

して、一万総トン以上のものに対して水先を強制するということにいたしたいということでございます。なお四年を目途に三千総トン以上をも対象にするようにいたしたいと、こう考へております。

○杉山善太郎君 外国船に徹底させることが非常に必要だと思つておる。もちろんそれは水先がつくでいいじやないかということもなるわけでありまして、また事故のほとんどが、言うならば非常に奇妙な現象だと思つて、十分これはあらゆる角度、視点をとらえて、この便宜置籍船ですね、これらの中には航行に耐えないような欠陥船もあるやに聞いておりますが、一体こういう問題について入港拒否といふわけにはいきませぬけれども、水先がこういう形で強制に、いま船員局長が言つたような形で範囲が拡大されてそのように重視されるのでありますけれども、こういうふうなつまり便宜置籍船について、率直に言つてそれはそれなりにこの國の海技免状を持つておる船員も有能でありませうけれども、一体どういふような形になつておるか。そういうものは拒否できないかどうか。

なぜ私がこういうことを申し上げますかといふと、たとえばこれは昭和五十年の六月五日の読売に出ているのでありますけれども、「事故相次ぐ東京湾航路沈船で「交通法」無力漁業と調整して除去を」といふ一説もあつたが、社説の中にはこういう点があるものであります。これは重要であると思ひますからあえて言つておきますけれども、「外国船のなかには、過密水域における航行方法も知らない場合がある。海上規制の情報を受信する通信士もいない船も結構多く、規制も知らないで湾内を航行するケースもある。こうした乱暴なことが超過密の東京湾で日常茶飯事のように繰り返されておるの、一体どういふことなのか。危険な欠陥水域があることがわかつておる以上、魔の水域などという言葉でこまかしてはいけません。航路整備、航行方法の改善など急いで手を打たなければ、また、重大事故が起らない」といふ保証はどこにもないじやないかと、こういうふうな社

説のいくだりにあるわけでありませぬので、これはマスコミのやはり評価の仕方ではなくて、記事に對する署名があるとかないとかいうことはともかく、一応マスコミの社説というか、こうで出ているという状態であるのでありますが、こういう便宜置籍船、こういったような問題についても船員局長が言ったように、水先法の一部改正によつて充実されるから港湾環境も整備されてくるからそれでいいんだと、そういうふうには理解しているんじゃないかと、こう思ふんですが、これはどういふふうかと思はれますか。

○政府委員(山上孝史君) たいま先生御指摘の中の便宜置籍船の乗務員、乗組員の質の問題でございますが、これにつきましては現在のところ各々の主権にゆだねられておりますので、当方といまして特にそれが違法であるとか適法であるという権限を持ち合わせておりません。しかし、それが船舶の交通の安全のために非常に問題でありますので、数年前からIMCOにおきまして統一的な乗組員の海技資格の基準づくりということが取り上げられまして、IMCOにそのための訓練当直基準小委員会を一九七二年から設けまして現在までいろいろ検討を続けてまいつております。この六月の初めにもこの小委員会がロンドンで開かれまして、私も参りしては担当の船舶職員課長を代表として出席させまして積極的にその審議に参加をさせております。こういうことで多少時間がかかる話でありますけれども、その統一基準を条約化したしまして便宜置籍船を含む各国がこれを批准し、それに基づいての統一的な海技制度、これを適用するというのが正攻法ではないかと、かように存じております。

な お便宜置籍船を含んだ外国船につきましては、いわば外形標準をいたしまして、たとえば一万総トン以上ということでの強制水先制度を適用するということはやはり相当有効な手段かと存じます。

○杉山善太郎君 海上保安庁は海上の治安、保安、そういったいろいろな業務の範囲の中で、こうい

た問題については全然関知しておられませんか。

○政府委員(隅健三君) 海上保安庁といたしましてはやはり外国船、ことに便宜置籍船に事故が多いという事態は十分認識をいたしております。それで代理店を通じて海上交通安全法の英文のパンフレットあるいは注意をすべき事項を英文にいたしまして、代理店を通じて外国船の船長に十分徹底をするようにいたしております。なお海上保安庁は第二管区海上保安本部長の名前をもちまして、外国船には水先人を乗船させるようにという相当強い行政指導を行つておまして、われわれといたしましては外国船に対する航行安全の問題については日夜頭を痛めておりますし、またきめの細かい対策を各保安部を通じて代理店に指導をいたしております。なお代理店は入港届その他をもちまして必ず保安部へ参りますので、この点さらにそういう注意事項を与えたかどうかというような追跡調査もいたしております。今後この努力は続けていくつもりでございます。

○杉山善太郎君 もう一点、これは船員局長にお尋ねしていただきますが、まあ機械化、合理化も程度によりけり、社説のくだりの一節にあるように、「過密水域における航行方法を知らない場合がある。」これはこれとして、「海上規制の情報を受信する通信士もいない船も結構多く」ということであるので、この点については通信士がいないうちはずはないのでありますけれども、これはいわゆる合理化によつて、たとえば機械にすべてを依存して人員の削減をする、こういうような点についてはどういふふうか判断しておられますか。

○政府委員(山上孝史君) たいま先生御指摘の事例につきましては、承知しておりますが、一般的にお答えさせていただきますと、船舶職員法に基づいた通信士、これは必ず乗っていると思ひます。なお労働間の労働協約でむしろそれを上回つて乗つておられるというのがわが国の船舶の現状でございます。外国船については先ほど申し上げましたとおり、当方の主権が及びませぬの

で、つまびらからでございます。

○杉山善太郎君 先へ進みます。強制水域はその海域の諸条件によつて画一的にはそれは無理があると思ひます。しかし海上安全船員教育審議会では特定の重要港湾であるとか、大規模ないわゆる背後地帯がコンビナートシステムになっておるといふようないわゆる工業港湾ですね、まあ伊勢湾であるとか瀬戸内海については水先を強制するか否かについては、これは具体的に必要があると言つておられるか、行政当局としては今後の計画を持つておられるかどうか。たとえば大規模工業港湾ですね、こういったような問題については対象外としておられるか、こういったような点について、これは港湾局であるかどうかは知りませんが、たとえば将来計画について、そういうようなものがあるかないかという点について、つお答えいただきたいと思います。

○政府委員(山上孝史君) たいま先生おっしゃつたのは、強制水先を今後いま御指摘のような特定重要港湾とか大規模な工業港湾とか、あるいは狭水道にさらに広げることか、あるいは披露なさつたように、この中間答申にそのように指摘があります。なおこの海上安全船員教育審議会には引き続き継続審議で審議を重ねていただいておりますので、この特定重要港湾とか大規模な工業港湾あるいは伊勢湾、瀬戸内海等を含んだ狭水道につきましては結論が出次第、その答申によりまして適切な措置を講じてまいりたい、かように存じます。

○杉山善太郎君 水先人について、水先人の登録の数と就業実数の現況。それから試験制度の現況と増員対策。それから水先組合の現況。それから水先人制度の強化育成対策あるいはこれを育成するに於ける助成の方法であるとか、こういった問題については、法案が独自にひとり歩きした場合については、当然これは私はいみじくもさつきに、たとえば船員団体や船長協会やそれからパイ

ロット協会の御意見をお聞きになったかどうかといったことを実は聞きたかつたんでありますけれども、この点についてはいま数字が出なければ出なくてもいいんですが、そういう点についてのどういふお考えになつておられますか。

○政府委員(山上孝史君) 水先人の現状の中でも員数につきましては現在三百六十四人おります。二十四年当時では百人でありましたが、三倍以上にふえております。それから今後海上安全船員教育審議会の答申によりまして、さらに強制水先の範囲の拡大をすべきであるという答申が出ました場合には、いまも先生御指摘のようになつておりますので、この審議会の答申に基づいて増強等善処したいと存じます。

○杉山善太郎君 これはこのシステムがどういふ議論するわけじゃないんですよ。といつて衆議院は衆議院、参議院は参議院だといふ、そういう二院制度を盾にといひわるな質問をするわけじゃないんですけれども、これが政府提案であるとするなら、所管大臣がおつてそれに私は質問をするが、記録の中にはとめておく必要があると思ふので、中村審議官、運輸省から来ておられますね——それで結構ですが、いろいろのことをしゃべりましたけれども、詰めて言いたいことは今日の港湾における船舶の航行問題、公害汚染問題の根源は大企業優先の経済政策にある。そこで人命尊重、環境保全の立場からの経済政策への転換なしにはこれらの問題の真の解決にはならないと思ふ。これは私がそう思ふんです。海上交通は安全の総合的な施策は過密過疎問題、国土の均衡のとれた利用開発、資源エネルギー問題、消費問題等、すべてにわたつて資本の倫理が優先するといつた従来の発想を切りかえ、経済社会政策全般の見直しの上に立たなければ本当の、やはり何といつたって島国日本であるし、海運国でありまして、従来の資源消費経済構造を根幹とした高度経済成長時代は終わつて低成長の方向に向かつていくわけでありませぬ。だとすると、海運は重視され

なければならぬし、その間において物と人間の関係と水路、港湾、水渠というものは不可分な問題であり、かつ、この問題については運輸省と関係省と十分これは検討して、閣議なりについても行って、これはやってみよう、詰めてもらわなければならぬ、こういうふうな考えておるわけであり、別にいま運輸大臣おらぬからどうこう言うわけじゃありませんけれども、このことは一応必要だ、そういうふうな考えているわけであり、かつ、この審議官も、これは記録にも残っており、かつ、そういう点をひとつ配慮しておいてほしいと、こう思っております。

○政府委員(中村四郎君) ただいま先生申された経済政策なり経済計画と、海上安全ばかりでなくて、陸上の問題もひっくるめて、安全、環境、こういった問題との関係につきまして、安全、私どもの方も重大な問題として認識いたしております。現在、総合交通体系の見直し作業をいたしておりますが、その際におきましても、単に需要予測という、経済の伸びに対する需要予測ということだけでなしに、現在、非常に社会経済上問題になっております環境なり労働力の問題あるいは空間、資源エネルギーと、こういった条件につきまして一つ一つの見直しを行っておるわけであり、したがって、先生御指摘の経済政策あるいは経済計画の見直しに当たりましたも、環境問題等をその重要な要素として検討されることが必要であると、またそういう上に立ちまわして安全、公害対策も推進していかねばならないというふうな考えておるわけでございます。

○杉山善太郎君 海運局長は来ておりますか。  
○委員長(宮崎正義君) 途中で来ておりますから、もうすぐだと思っております。

○杉山善太郎君 委員長速記をとめて……。  
○委員長(宮崎正義君) 速記をとめてください。(速記中止)

○委員長(宮崎正義君) 速記を起こしてください。  
○杉山善太郎君 実は、それなりにあなたの勘と

頭のよさで、もうすでに船員局長から以心伝心だろうと思っておりますが、問題は東京湾で非常にいろいろな問題がある、かてて加えて、どろな方式という形ではなくて、水先法が衆議院から参議院へ回ってきまして、参議院ではきょうで詰めを行って採決を行うという段階で、おおむね私の質問終わってわけであり、それでいま運輸省の中村審議官にも、事案の性質上、大臣は御出席あるないにかかわらず、それは別の問題として、海運局としてこういう点なんですよ、実はいろいろにわたっており、かつ、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

おりますけれども、そういう関連の中で、東京湾周辺の一般住民は、油の流出についても火災に

んだからというふうな、そういう考え方であるかどうかと、こういうふうな点について、私はこの法案が一部改正という形ではと歩きすれば、期待し、かくしてよくなったというふうな、そういう点が、一体どういうふうな受けとめられておるかという点を聞いておきたいと、こう思っております。そういう点について答えていただきたい。

○政府委員(浜田直太郎君) 先生御質問の趣旨につきましては、二点あると思っております。海上の安全あるいは海洋の汚染防止のために、現在、法律に基づきましてそれぞれの責任官庁が義務を実施いたしておるわけでございますが、そのみではありませんが、いろいろな民間の団体、たとえば海難防止協会とかいうような団体がこれに協力をし

たしておるわけでございます。法律上の義務の遂行につきましまして、これは当然ながら税金でもって措置されるということであり、かつ、民間の間にも申しましたような機関の活動等につきましまして、いわゆるそういうこと恩恵をこうむるところの日本の海運業界というのから応分の助力をする、援助をするというふうなことは、当然しかるべきであると思っております。私どもも海運業者の監督上、そういうものにつきましまして、別にこれを奨励するということではありませんが、当然のものとして認めておるわけでございます。

なお、もう一つの、いわゆる航路の安全の保持あるいは汚染状態の除去というふうな点については、費用分担をどうするか、非常に大きいいわゆる公共費用分というものにつきましましての公共負担と、それから応益者負担と申しますが、それによつて利益をこうむるところの団体なり何なりがある程度負担するかどうかという問題は非常に大きい財政上の問題でございます。したがって、これにつきまして私どもが、一つ申し上げておきました方がよいと思っております。海運局といえますのは日本の海運業者に対する行政が主でございます。日本の海

運業者に対する行政が主でございます。日本の海

運業者に対する行政が主でございます。日本の海

運業者に対する行政が主でございます。日本の海

近海を海を通るのは外国船もたくさんあることは事実であります。したがって海運局だけが海運局の立場で、そういう費用負担等の問題について、今後どうすべきであるかというところは直接にはお答えいたしかねるという次第でございます。

○杉山善太郎君 これでやめます。  
○委員長(宮崎正義君) ほかに御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○委員長(宮崎正義君) この際、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を再度議題といたします。本法案は午前中に質疑を終局しておりますので、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

○委員長(宮崎正義君) 全員一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(宮崎正義君) 次に、先ほど質疑を終局しております水先法の一部を改正する法律案を再び議題といたします。これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

○委員長(宮崎正義君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(宮崎正義君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、両案の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(宮崎正義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○國務大臣(木村陸男君) ただいまは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。

○委員長(宮崎正義君) 本日はこれにて散会いたします。

午後二時二十六分散会

六月二十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、油濁損害賠償保障法案

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―第二十一条)
- 第四章 国際基金(第二十二條―第二十七條)
- 第一節 国際基金に対する請求(第二十二條―第二十七條)
- 第二節 国際基金に対する拠出(第二十八條―第三十條)
- 第五章 責任制限手続(第三十一条―第三十九條)
- 第六章 雑則(第四十条―第四十四条)
- 第七章 罰則(第四十五条―第五十條)

附則

- 第一章 総則

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)第五条第一項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、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約国の領域(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

めに執せ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が生ずる損害をいう。

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。
- 2 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

ず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。

3 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。

4 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。

5 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やく)

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について、これをしんしやくすることができ。

(船舶所有者の責任の制限)

第五条 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。

2 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約国であり、責任条約の締約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る。この場合において、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 一単位の一、二倍に船舶のトン数を乗じて得た金額

二 一単位の一億二千五百倍  
(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出来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。

(責任の制限の及ぶ範囲)

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。

(制限債権者が受ける弁済の割合)

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、その制限債権の額の割合に応じて弁済を受ける。

(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は、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 責任条約第九條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

2 前項に規定する確定判決についての執行判決に關しては、民事訴訟法(明治二十三年法律第二十九号)第五百十五條第二項第二号中、第二百条ノ条件ヲ具備セザルトキとあるのは、「油濁損害賠償法第十二條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品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、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。

(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品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、その効力を失はせ、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 第三条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 第三条第五項、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い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(責任条約の締約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保険者等と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に、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ないときは、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交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の有効期間の満了前に当該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等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、二千トンを超えら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ない。

(適用除外)

第二十一条 この章(前条第二項を除く。)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 国際基金

##### 第一節 国際基金に対する請求

(国際基金に対する被害者の補償の請求)

第二十二条 被害者は、国際基金条約で定めるところにより、国際基金に対し、賠償を受けることができなかつた油濁損害の金額について国際基金条約第四條第一項に規定する補償を求めることができる。

(国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、国際基金条約で定めるところにより、国際基金に対し、損害賠償額の支払の責めに任じた金額について国際基金条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。

(国際基金の訴訟参加)

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、国際基金は、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。

(国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、国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。

(国際基金に対する請求訴訟の管轄)

第二十六条 国際基金条約第四條第一項に規定する補償又は国際基金条約第五條第一項に規定する補てんを求めるときの国際基金に対する訴えは、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(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籍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、同一の油濁損害に関し、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 第十二條の規定は、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、油受取人ごと

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、前條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の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口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、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條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

しなければならぬ。この場合においては、責任制限法第十五条の規定を準用する。

(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、自発的に第二条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条第五項、第五十条(責任制限法第五十一条第二項において準用する場合を含む。)及び第五十三条の規定は、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条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が係属するときは、裁判所は、国際基金が当該訴訟に参加し又は当該訴訟に關し第二十五条第一項の通告を受けている場合にあつては原告の申立てにより又は職権で、その他の場合にあつ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できる。

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条第五項の規定による届出がされた場合において、当該債権に關し、国際基金条約第四条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できる。

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(第九条、第十条、第十六条、第四節、第五十四条及び第六十四条

を除く。)の規定を準用する。この場合において、責任制限法第十三条、第十四条第一項、第十五条、第三十三条及び第四十条第一項中「この法律」とあるのは、「油濁損害賠償保障法第三十八条

において準用するこの法律」と、責任制限法第七十条第一項中「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、責任制限法第十九条第二項中「第二十七条」とあるのは「油濁損害賠償保障法第二条第八号」と、責任制限法第四十七条第一項中「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条中「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「事項」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、その属具及び受領してい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条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条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、第一条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る職員は、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ない。

(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ないときは、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関して前二条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、前二条の罰金刑を科する。

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条から第三十五条までの規定は国際基金条約が日本国について効力を生ずる日又は国際基金条約第四十条第一項の規定により国際基金条約が効力を生ずる日(以下「国際基金条約発効日」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、第二十八条、第四十八条第四号及び第四十九条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、第二十九条及び第三十条の規定は国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条から第三十五条までを除く。以下この項において同じ。)の規定は油濁損害の原因となっ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条から第三十五条までの規定は油濁損害の原因となっ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 国際基金条約第四条第一項に規定する補償又は国際基金条約第五条第一項に規定する補てんを求めるための国際基金に対する訴えは、国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は提起することができない。

(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号)の一部を次のように改正する。

- 第六号の一を次のように改正する。
- 第十四条の十三第一項第四号中「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)第九十五条第一項」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)第九十五条第一項の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。
- (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四百十七号)の一部を次のように改正する。

- 第十九条第一項第四号中「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)第九十五条第一項」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)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)

第五条 海洋汚染防止法(昭和四十五年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

- 第四十一条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)第一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)

第六条 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口中「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)

第七条 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。

- 第十条中「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。
- 第四十八条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。についで準用する。

(油濁損害賠償保障法の一部改正)

第八条 油濁損害賠償保障法の一部を次のように改正する。

- 第三十八条中「制限債権」との下に「責任制限法第四十八条第二項中「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)
- 第九条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
- 第四条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。

第二十三条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。

第四十条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。

第七号中正誤

ベシ	段	行	誤	正
三	〃	〃	風行場	飛行場
四	〃	〃	〃	〃
五	〃	〃	〃	〃
六	〃	〃	〃	〃
七	〃	〃	〃	〃
八	〃	〃	〃	〃
九	〃	〃	〃	〃
一〇	〃	〃	〃	〃
一一	〃	〃	〃	〃
一二	〃	〃	〃	〃
一三	〃	〃	〃	〃
一四	〃	〃	〃	〃
一五	〃	〃	〃	〃
一六	〃	〃	〃	〃
一七	〃	〃	〃	〃
一八	〃	〃	〃	〃
一九	〃	〃	〃	〃
二〇	〃	〃	〃	〃
二一	〃	〃	〃	〃
二二	〃	〃	〃	〃
二三	〃	〃	〃	〃
二四	〃	〃	〃	〃
二五	〃	〃	〃	〃
二六	〃	〃	〃	〃
二七	〃	〃	〃	〃
二八	〃	〃	〃	〃
二九	〃	〃	〃	〃
三〇	〃	〃	〃	〃
三一	〃	〃	〃	〃
三二	〃	〃	〃	〃
三三	〃	〃	〃	〃
三四	〃	〃	〃	〃
三五	〃	〃	〃	〃
三六	〃	〃	〃	〃
三七	〃	〃	〃	〃
三八	〃	〃	〃	〃
三九	〃	〃	〃	〃
四〇	〃	〃	〃	〃
四一	〃	〃	〃	〃
四二	〃	〃	〃	〃
四三	〃	〃	〃	〃
四四	〃	〃	〃	〃
四五	〃	〃	〃	〃
四六	〃	〃	〃	〃
四七	〃	〃	〃	〃
四八	〃	〃	〃	〃
四九	〃	〃	〃	〃
五〇	〃	〃	〃	〃
五一	〃	〃	〃	〃
五二	〃	〃	〃	〃
五三	〃	〃	〃	〃
五四	〃	〃	〃	〃
五五	〃	〃	〃	〃
五六	〃	〃	〃	〃
五七	〃	〃	〃	〃
五八	〃	〃	〃	〃
五九	〃	〃	〃	〃
六〇	〃	〃	〃	〃
六一	〃	〃	〃	〃
六二	〃	〃	〃	〃
六三	〃	〃	〃	〃
六四	〃	〃	〃	〃
六五	〃	〃	〃	〃
六六	〃	〃	〃	〃
六七	〃	〃	〃	〃
六八	〃	〃	〃	〃
六九	〃	〃	〃	〃
七〇	〃	〃	〃	〃
七一	〃	〃	〃	〃
七二	〃	〃	〃	〃
七三	〃	〃	〃	〃
七四	〃	〃	〃	〃
七五	〃	〃	〃	〃
七六	〃	〃	〃	〃
七七	〃	〃	〃	〃
七八	〃	〃	〃	〃
七九	〃	〃	〃	〃
八〇	〃	〃	〃	〃
八一	〃	〃	〃	〃
八二	〃	〃	〃	〃
八三	〃	〃	〃	〃
八四	〃	〃	〃	〃
八五	〃	〃	〃	〃
八六	〃	〃	〃	〃
八七	〃	〃	〃	〃
八八	〃	〃	〃	〃
八九	〃	〃	〃	〃
九〇	〃	〃	〃	〃
九一	〃	〃	〃	〃
九二	〃	〃	〃	〃
九三	〃	〃	〃	〃
九四	〃	〃	〃	〃
九五	〃	〃	〃	〃
九六	〃	〃	〃	〃
九七	〃	〃	〃	〃
九八	〃	〃	〃	〃
九九	〃	〃	〃	〃
一〇〇	〃	〃	〃	〃

第八号中正誤

ベシ	段	行	誤	正
五	二	二	ちつよと	ちよつと





昭和五十年七月十一日印刷

昭和五十年七月十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

P