

第七十六回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第 一 号

本国会召集日(昭和五十年九月十一日)(木曜日)
(午前零時現在)における本委員は、次のとおりである。

委員長 木部 佳昭君

理事 加藤 六月君 理事 佐藤 文生君
理事 佐藤 守良君 理事 西銘 順治君
理事 増岡 博之君 理事 太田 一夫君
理事 金瀬 俊雄君 理事 三浦 久君
石井 一君 大竹 太郎君
佐藤 孝行君 關谷 勝利君
田村 元君 徳安 實藏君
中村 寅太君 丹羽喬四郎君
三原 朝雄君 宮崎 茂一君
綿貫 民輔君 石橋 政嗣君
久保 三郎君 兒玉 末男君
齊藤 正男君 坂本 恭一君
梅田 勝君 紺野与次郎君
石田幸四郎君 松本 忠助君
河村 勝君

昭和五十年十一月十一日(火曜日)委員会において、次のとおり小委員及び小委員長を選任した。
日本国有鉄道に関する小委員

加藤 六月君 佐藤 孝行君
佐藤 文生君 佐藤 守良君
關谷 勝利君 西銘 順治君
増岡 博之君 太田 一夫君
久保 三郎君 兒玉 末男君
梅田 勝君 松本 忠助君
河村 勝君 増岡 博之君

昭和五十年十一月十一日(火曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 木部 佳昭君

第一類第十号 運輸委員會議録第一号 昭和五十年十一月十一日

理事 加藤 六月君 理事 佐藤 文生君
理事 佐藤 守良君 理事 西銘 順治君
理事 増岡 博之君 理事 太田 一夫君
理事 金瀬 俊雄君 理事 三浦 久君
石井 一君 大竹 太郎君
佐藤 孝行君 關谷 勝利君
徳安 實藏君 三原 朝雄君
宮崎 茂一君 綿貫 民輔君
久保 三郎君 坂本 恭一君
梅田 勝君 紺野与次郎君
石田幸四郎君 高橋 繁君
松本 忠助君 河村 勝君

出席政府委員

運輸省海運局長 後藤 茂也君
運輸省港灣局長 竹内 良夫君
海上保安庁長官 蘭村 泰彦君

委員外の出席者

水産庁研究開発 森川 貫君
部漁場保全課長
通商産業大臣官 藁沼 美夫君
房参事官
通商産業省立地 広海 正光君
公署局保安課長
資源エネルギー庁 宇田川治宣君
石油部流通課長
消防庁防災課長 永井 滋輔君
運輸委員會調査 鎌瀬 正己君
室長

委員の異動

十月十八日

辞任

宮崎 茂一君
綿貫 民輔君

補欠選任

中村 梅吉君
坂本三十次君

同日
辞任
補欠選任
坂本三十次君
綿貫 民輔君
中村 梅吉君
宮崎 茂一君

同日
辞任
補欠選任
石田幸四郎君
矢野 絢也君

同日
辞任
補欠選任
石田幸四郎君
矢野 絢也君

同日
辞任
補欠選任
石田幸四郎君
高橋 繁君

同日
辞任
補欠選任
石田幸四郎君
高橋 繁君

九月十一日
地方陸上交通事業維持整備法案(久保三郎君外二十八名提出、第七十五回国会衆法第七号)

中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法案(久保三郎君外二十八名提出、第七十五回国会衆法第八号)

交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案(久保三郎君外二十八名提出、第七十五回国会衆法第九号)

中小民営交通事業金融公庫法案(久保三郎君外二十八名提出、第七十五回国会衆法第一〇号)

油濁損害賠償保障法案(内閣提出第一〇号)

十一月四日
国鉄飯田線の近代化に関する請願(小沢貞孝君)

紹介(第一四四四号)
同(唐沢俊二郎君紹介)(第一四四五号)

同(吉川久衛君紹介)(第一四四六号)

同(小坂善太郎君紹介)(第一四四七号)

同(羽田孜君紹介)(第一四四八号)

同(倉石忠雄君紹介)(第一五二七号)

同(中澤茂一君紹介)(第一五二八号)

同(原茂君紹介)(第一五二九号)

同月六日
関門海峡通航船舶の安全確保に関する請願(吉田法晴君紹介)(第一七二二号)

同月十日
国鉄飯田線の近代化に関する請願(下平正二君紹介)(第一九〇一号)

同月十二日
東北新幹線の建設促進に関する陳情書外二件(東北新幹線建設促進期成同盟会長宮城県議会議長木村幸四郎外十四名)(第八九号)

国鉄七尾線、能登線の複線電化等促進に関する陳情書(石川県議會議長米沢外秋)(第九〇号)

地方バス運行対策の強化に関する陳情書(仙台市国分町三の三七宮城県町村議會議長会長菅井秀夫)(第九一号)

地方港湾改修事業にかかる市負担の軽減に関する陳情書(全国市長会中国支部長松江市長齋藤強)(第九二号)

自動車保管場所の確保等に関する法律の改正に関する陳情書(尼崎市市長篠田隆義外六名)(第九三号)

駅前周辺における自転車駐車場設置に対する鉄道事業者の協力等に関する陳情書(尼崎市市長篠田隆義外六名)(第九四号)

気象業務の縮小及び定員削減反対等に関する陳情書(静岡県駿東郡清水町議會議長鈴木卓印)

(第九五号)

成田空港の開港促進に関する陳情書(成田市不動ヶ岡二二三九成田市議会議員中野正之外一名)(第九六号)

同月二十一日

離島航路の整備強化に関する陳情書(長崎市興善町六の二四長崎県町村議会議長会長布次昌雄)(第一四五号)

自動車損害賠償責任保険の保険金支払事務促進等に関する陳情書(東京都北区上中里町一の一四の一五太田財政研究所長太田政記)(第一八四号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

国政調査承認要求に関する件

小委員会設置並びに小委員及び小委員長選任の件

油濁損害賠償保障法案(内閣提出第一〇号)

○木部委員長 これより会議を開きます。

国政調査承認要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸行政の実情を調査し、その合理化及び振興に関する対策を樹立するため、

一、陸運に関する事項

一、海運に関する事項

一、航空に関する事項

一、日本国有鉄道の経営に関する事項

一、港湾に関する事項

一、海上保安に関する事項

一、観光に関する事項

一、気象に関する事項

について、本会期中調査を進めたいと存じますが、つきましては、衆議院規則第九十四条により議長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○木部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、議長に提出する国政調査承認要求書の作成及びその手続等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますので、御了承をお願いいたします。

○木部委員長 この際、小委員会設置に関する件についてお諮りいたします。

すなわち、小委員十三名から成る日本国有鉄道に関する小委員会を設置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 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、小委員及び小委員長の選任につきましては、委員長において指名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 御異議なしと認めます。

それでは小委員に

加藤 六月君

佐藤 孝行君

佐藤 文生君

佐藤 守良君

関谷 勝利君

西銘 順治君

増岡 博之君

太田 一夫君

久保 三郎君

兒玉 末男君

梅田 勝君

松本 忠助君

河村 勝君

を、小委員長に増岡博之君を指名いたします。

次に、小委員及び小委員長の辞任及び補欠選任並びに小委員会において参考人から意見を聴取する必要がある場合、その人選等所要の手続につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○木部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○木部委員長 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)

○木村国務大臣 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、年間一億六千万トンに及ぶ石油を輸入してあ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、多量のタンカーがわが国の安全確保に努めております。これらタンカーの安全確保につきましては、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、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が、また、一九七一年には、この条約を補足するため、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、それぞれ成立をいたしました。

わが国といたしましても、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、最高限度約五十億円に責任を制限することができるとしてしております。

第三に、責任制限を認められてあ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付けております。

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としてしております。

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おります。

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おります。

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。

○木部委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

○木部委員長 これより質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。太田一夫君。

○太田委員 最初に海運局長にお尋ねをいたします。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕

本法による漁業者あるいは沿岸管理者等がその油濁の損害を受けた場合に賠償を求めることができるという、そういう具体例というものは、ジュリアナ号を例に引いてこの前御説明があったように思いますが、これは果たしてどういう場合が過去の事故の中から該当するものかという点について、一度総括的にお答えをいただきたいと思っています。

特に、明原丸の問題が裁判の結果を待つような状態になっていったと思いますが、これはどうなっているか。それから、浦賀水道で起きた事故の中にも栄光丸の事故があります。これは中ノ瀬航路の入り口において、他船との衝突を回避したために岩礁に乗り上げて油が流出をした。こういうような場合等本法の対象になるものであるのかどうか、これについてお答えをいただきたいと思っています。

○後藤(茂)政府委員 ただいま御審議をいただいております油濁損害賠償法案におきましては、いわゆるタンカーが積み荷を海に流しまして、その積み荷の油が汚染損害を与えたという場合の損害を補償することを取り決めたものでございます。そのことから申しまして、汚染損害の原因がタンカーにあるということでございます場合には、その損害を受けた人はすべてそのタンカーの船舶所有者に対して損害の補償請求ができるのだという考え方に立っております。

先ほど具体的に例をお挙げになりました明原丸のケースについて御説明申し上げますならば、

この明原丸の流しました油と、損害補償を要求しておられる漁業組合の方々の受けた損害がどのような油によって起きたのかということについて、現在裁判所で争われているものと了解しております。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕

したがって、この法律は、原因者がタンカーであるということが明らかなケースについてこの法律の考え方が働くのでございまして、原因者が不明の場合にはこれは働かないものでございまして、したがって、栄光丸のケースのように、栄光丸の座礁によりまして若干の積み荷の油が海面に流出し、そのために油濁損害を与えたものとすることがございましては、もしそのことが明らかであるならば、その損害をこの法律の考え方によって請求することができる、こういうふうに理解されるものでございまして。

ただいま汚染損害ということを私はただ単に申し上げましたけれども、油濁損害が広がるのを防止するための防除費用ももちろんこの損害賠償の請求の対象になるものと理解しております。

○太田委員 局長、そこでこれはLPG船に焦点を絞りますと、LPG船の場合は十三条の適用外でございまして、これは保険に入っていないくてもLPGを輸送することができるということでございますか。

○後藤(茂)政府委員 御審議をいただいておりますこの法案では、タンカーから流れ出した油というものは揮発性のない油という観念で整理をされております。すなわち、何がしかのかっこうでタンカーから直接空気中に蒸発するとか、あるいはそれが海面に流れ出しても、比較的早期に海面から空気中に蒸発してしまふといった性格のガス並びに揮発油のごときものにつきましては、この条約あるいは法律案の制定の契機になりましたような、いわゆる大規模な油濁損害というものと一応切り離して考えております。

したがって、御指摘のようなLPGはここで言うところの油濁損害の対象にはされております。

せん。

○太田委員 そこで、大臣にお尋ねをいたしますが、PI保険、船主相互保険の適用について、具体的には非常にむずかしいということがあるんじゃないでしょうか。

先ほどの明原丸の問題等はいまお原因が明らかでない。おれの船の油ではないと言ってしまうばそれで通りそうな気配にもある。だから、どの油で漁業の被害が出たのか、どの油で海岸の汚染が来されたのかということを証明しなきゃならぬという大変な問題があるが、今後本法を適用するについてメリットがあるが、今後本法を適用するに、実は、被害者は裁判というケースを通らなければ適用されないというような例が多くなるんじゃないですか。その点はいかがですか。

○後藤(茂)政府委員 御指摘のとおりでございますけれども、大規模な油濁損害というものが特定のタンカーが原因となって起った限りにおきましては、この新しい法制度のもとで、被害者の救済措置というものは、時期的にも金額的にもこれまでよりも的確に、また早期に、しかもこれは何も裁判手続というものを直ちに要せずして——もちろん裁判にかかるとはあり得ましようけれども、そのように救済されるということが期待されるものだと承知しております。

もちろん、この法律の対象になっておりません原因者不明の油濁損害、あるいは揮発性のあるガスあるいは油による損害というものは、ただいま御審議をいただいております法律から直ちに現在の状態が改善されることは期待できません。

ただ、LPGタンカーについて若干御説明を補足いたしますと、LPGタンカーも通常のタンカーと同様に現在高額の保険を掛けております。この保険は、この新しい法律によりましてタンカーに適用せられますような強制保険制度というものの対象にはならないいたしましたけれども、現実には相当の保険を掛けておるといえるのは事実でございます。

○太田委員 局長、あなたはこの前は海運局長で

はないのだから、この前の御提案者ではない。答弁が違つては困ると思うのでありますが、先国会のときには違つた人が御答弁になった。今度あなたが御答弁になるわけです。私は非常にメリットがあるのだからと当初の大臣の御説明どおりに聞いておつたのでありますが、さて、具体的な問題になると、いやその油は私の船のものではないと言いつつた場合においては係争が生ずる。したがって、裁判という過程を経ない賠償されないということがしばしば起きるのじゃないかとちよつと危惧しておりますのでいま伺つたわけですが、本法はその被害者に対してメリットがあるがごく運用されることを望んでおります。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

それから、保安庁にお尋ねをいたしますけれども、この前、いつでございしたか、当委員会におきまして、伊勢湾の入り口の師崎水道、伊良湖水道は非常に狭いから、そこにおいては大型船は行き違ひをさせないという方針だということを、たしか警備救難部長ですがおっしゃったと思うのでありますが、その方針は確定いたしましたか。

○園村政府委員 先生のお話しの件は、たしか八月ごろに運輸委員会でお話が出たと思ひます。師崎水道のことだと思ひますが、そのときに大型船と他船との行き会ひ関係は生じないようにしよう、仮に今後港湾計画でLPG船が師崎水道を通るようなことになった場合に、一定のトン数以上の船舶とは行き違ひをさせないようにしようということとを海難防止協会で検討しておりますということとを申し上げたと思ひます。

その件につきましてはその後検討が進んでおりまして、伊勢湾の海難防止協会の、師崎水道をLPG船が通るとき、通過する安全対策についての結論が、実は八月のときに近々出るということとを申し上げたのですが、やはり関係者との調整がありまして、現在までまだ実とは出ておりません。しかし、現在申し上げられることは、ごく近々その結論が伊勢湾海難防止協会から出るということとを申し上げさせていただきますと思ひます。そ

の中には、先生お話しのように、一定のトン数以上の船舶とLPG船舶とは行き違いをしないようにするという対策が含まれているように現在のところわれわれは聞いております。

○太田委員 蘭村さん、そのとおりで、結論が早く出るようになかなか出ないのでありますが、その結論が出たならば、あなたの方としては、それを実行するための具体的な措置はどのようにおとりになりますか。

○蘭村政府委員 恐らくかなり関係者の調整も進んでおると思いますが、その内容も安全対策としてかなり整備されたものが盛られていると思ひますけれども、その報告の中身、内容をよく見まして、さらにそれ以上につけ加えるものがあるかどうかを私どもは検討をしたいと思ひます。

ただ、LPG船が通るといふ計画は今後の計画であつて、これもしばらく時間的な余裕があると思ひますので、われわれはその内容をよく検討させていただきます、十分であるかどうかを判断させていただきます。

○太田委員 先回当委員会太平洋沿岸をずっと空中より視察をいたしました。あるいは海上から視察をいたしました。これは本法に関連して視察したわけですね。そうすると、その中で危惧されておるように師崎水道とか伊良湖水道というところには漁船がひしめいていて、そこに大型タンカーが通るのは非常に危ないということやら、それからもう一つは、瀬戸内海等において、これは陸上の事業所とか生活排水の結果でありましょうが、非常に汚染をされたりあるいは赤潮が発生をしたりという現実を見て、汚染防止対策とか海上の交通安全対策というものについては、やはりタンカー時代に備えて徹底的な何か対策を講じなければならぬということをお互いに痛感して帰つてきておるわけです。

そこで、いまの伊勢湾の入り口の非常に難所については協会が結論を出すだろうということもさることながら、行政当局としての運輸省が、海運局が手をこまねいているという手はないと思ひます。

こうあるべきだと指導していかねばならないと思ひし、もしその結論が出たら必ずそれを具体化する強力な措置を講ずるということは御決意でありましようが、それを伺つておきたいと思ひます。これはなくてはならぬことだと思ひます。

○蘭村政府委員 実は、この伊勢湾の海難防止協会で、たしかこの問題を審議する特別委員会をつくつてやつた。その中には私どもの関係の職員も入つております。したがつて、この内容はそういう意味でかなり整備されたものだと思ひますし、また、それができ上がった際には、私どもが受け持つてやるべき責任は十分果たしたいと思ひます。

○太田委員 いまの件、海上の事故防止対策の基本的な方針でございますが、海上保安庁長官が、現地において具体的な対策が講ぜられつつある、これがまともなればそれに対しては強力な措置を講じて責任を果たすとおしやいました。が、運輸大臣、どうですか、これに対して感想はありませんか。

○木村国務大臣 海上におけるこういう油による汚濁その他いろいろ被害を生じております場合に、いま御審議をいただいております法律は、無過失故意、過失を問はず、ひとつ賠償の責任に任ずるようにならうということ、しかも、片方におきましては、そのかわり責任の限度額をきちんとしてあるということで、一步の前進はいたしておるわけでございますが、いまお話のありましたように、原因者がはつきりわからない。普通ですと、これは国家が賠償に立つたかたという議論も出てくると思ひます。また、そのほか、この法律でカバーできないいろいろな問題があると思ひますが、それらにつきましては、海運行政あるいは海上保安行政全般の責任を持つております運輸省としてはいろいろな面からそれらの対策は講じていかなければならぬと、また、被害を受けた人に対する損害賠償という形もありましようが、その他その被害から救われるためのいろいろな措置を講じていく、こういう全般的な責任を持つて海上行政、保安行政は果たしていかねばならないと思ひます。

○太田委員 海上保安庁長官、今度、石油コンビナート等災害防止法に関連して消防庁が特別防災区域七十カ所を指定したということが発表になっております。その中にたとえば伊勢湾のコンビナート区域がたくさん入つてゐるわけですね。それで、巨大タンカーの行きかう海というものは、したがつて衝突の危険性あり、座礁の危険性あり、油濁損害を及ぼす危険性あり、非常に多々あるわけですね。ですから、あなたの方がそのような事故を未然に防止する対策において真剣であるということとは大事なことだと思ひます。油濁損害早く生じなさい、そうしたらこの保険によつてやりますよなんというところで、早く来い来い損害なんて言つておるわけじゃないでしよう。あなたの方は、この法律を実施するについては、相当大きな決意を持つて積極的に取り組んでほしいと思ひます。よ。そのことを申し上げたのですから、どうぞ遺憾なきを期してください。

そこで、今度は消防庁にお尋ねをいたしますが、いまの特別防災区域七十カ所を指定されたということに関連をいたしまして、そこでは総合規制を指すというように新聞等に発表されております。この場合の総合規制というのは何のことかというところ、地域的な面というだけじゃなくて、石油基地とLPG基地との関係ですから、監督官庁の違いがあつてそれがばらばら行政になつてゐるから、そこで規制をするのに、各庁ばらばらに規制をするのじゃなくて、それは消防の立場、防災の立場から総合的に規制をする必要があるということだと思ひますが、この総合規制を指すということとは、内容は何でもございませうか。

○永井説明員 このたび石油コンビナート等災害防止法案を提案させていただいておりますが、ただいま御質問のありました石油と高圧ガスに関するところの総合防災措置といたしまして私どもも考えておりますのは、まず、石油と高圧ガスを取り扱う一定規模以上の事業所につきまして、その新

設なり変更なりに際しましては、レイアウトについて届け出をさせまして、防災上必要な指示をするというようなことを規定いたしております。

それから、また、消防法に基づきましていわゆる危険物規制を行いました場合、あるいはまた高圧ガス取締法に基づきまして重要な措置をいたしました場合には、それぞれ権限を持つております市町村長、都道府県知事が相互にその措置の通知をし合うように義務づけられておりますとともに、市町村長、都道府県知事がそれぞれ防災上必要な措置の要請ができるように相互に関連づけられております。

〔増岡委員長代理退席、佐藤守委員長代理着席〕

さらに、そういった特別防災区域の防災体制をいたしまして、都道府県知事を本部長といたしまして、関係の市町村長、それから消防機関の長あるいは国の出先機関の長、それから企業代表者、こういったものを本部員といたしますところの防災本部というものを設置いたしまして、こういったものが一体となつてそれぞれ有機的に連携を持つて防災活動を行つて、こういうふうな措置をいたしているところでございます。

○太田委員 あなたの方で危険物と言ふ場合には、石油は入るがLPGは本来は入らない。高圧ガスは入らない。高圧ガスは、高圧ガス取締法に規制されていく根拠がある。石油の方はあなたの方の消防法ですね。そこで、LPGというのは消防法で言う「危険物」ではないという気がする。

ところが、四十八年の十一月の十三日に消防審議会が何か答申してあります。なかなかりっぱな答申が出ておるでしよう。これは今度の石油コンビナート等災害防止法案をつくる場合に基礎になつたんじゃないやせんか。そこで、危険物施設と高圧ガス施設というのはどうしても対等に並べられておる。やはり対等に並べておるが、しかし「危険物規制と高圧ガス規制との間の調整を早急に図る必要があることを申し添える。」という言葉がその中かなり強く出ております。そして、

「危険物施設と住民、学校、病院等との間の保安距離について、消防法令の基準を再検討する時期にきておられる。」と言っているが、この場合においてはLPGというものは、高圧ガスは抜けております。しかし、その間の調整を図る必要があるというふうに審議会が言っている言葉から、断片から想像いたしました。あなたの方は消防法ですからもすれば石油の問題に対象を置く、それから高圧ガスということになると、これはLPGになれば通産省だ。この考え方は今度も変わっておられぬでしょうか。

このコンビナート災害防止法ができたところで、LPGは高圧ガス取締法によって取り締まっています。それから石油タンク群は消防法によって取り締まっています。この二つが、消防の方から伺いたい。

○永井説明員 たいま御指摘がございましたように、LPGそのものの単体規制につきましては高圧ガス取締法によって規制されます。しかしながら、先ほど申しましたように石油と高圧ガスそのものの両方を扱う事業所というのは非常に危険度が高い。こういった見地から、その両方を扱う事業所あるいはそういった地域につきましては、石油コンビナート等防災区域と指定いたしました。消防法あるいは高圧ガスのそれぞれの調整を図った、しかも地域の関係者を含めた総合的な防災活動をしてまいりたい、こういう趣旨でございます。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕
○太田委員 言うなら、県知事とか市町村長を介して、防災計画をつくる中においてある程度総合調整を図ろうとするのですが、これは手ぬるいと思うのだ。

そこで、通産省にお尋ねしますが、これは高圧ガス取締法をおつくりになった理由から言って、LPGというのは爆発の危険があるんじゃないですか。そういう危ないものだという認識においては間違いないでしょう。

○広海説明員 御承知のとおり爆発の危険性がございまして。したがって、本件のシエルのLPG

Gの輸入基地の許可に当たっては、愛知県の方でいろいろな非常に多くの項目にわたって安全基準を守らせるように努力しております。

○太田委員 資源エネルギー庁の宇田川課長さん、あそこは衣浦港というところの狭水道を通じて入らなければならぬような、入口が非常に困難な危ない港の立地条件ですが、そこに巨大なLPG基地をつくらうというのはどういった必要があつて認められたんでしょう。

○宇田川説明員 LPGにつきましては、先生御承知のとおり、国内で原油から精製される過程におきまして生産されますLPGと、国外、つまり中近東その他の地域からLPGとして輸入されるものと二つございまして、過去何年間の経緯を見ますと、国内におきましてLPGの需要が、全体としてかなり伸びておりまして、したがって、最近におきましては、国内で生産されますLPGよりも直接輸入されるLPGの量の方が急速にふえていくという状況になっております。したがって、私どもといたしましては、安定供給を図るという観点から、国の外からLPGを輸入する業者に対しては確実な輸入基地を設けることによつて安定供給を確保するようにという指導を常々行っているところでございます。

具体的に衣浦のシエルの輸入基地につきましては、愛知県その他地元の関係者と十分協議をいたしまして、高圧ガス取締法その他関係法規の遵守はもちろんのこと、地元関係者と十分御納得のいくような形で輸入基地が完成されることが望ましいというふうに考えておりますが、いざいざいとな地域に対するLPGガスの供給体制という観点からいたしましては、何らかのかつこうで輸入基地が将来必要になるのではないかと、かように考えております。

○太田委員 先ほど海運局長に伺いましたら、LPG船といえども現実には船主保険に入っているから、それは保険そのものには心配ない、言うなら、有責な、責任のある事故が起きたときには賠償

償の能力があるということでありまして、とにかく伊良湖水道というのは天下有数の危険な水道でありますから、そこにあるものも押し込んでくるという態勢や考え方というのは、それはいまだ通産省で安定した基地をつくりたいということではまるかどうかわかりませんが、いささか問題じゃないかと思うのです。

そこで、消防庁にもう一遍お尋ねしますが、あなたの方は、火事になればLPGであるのが石油だろが出ていかなければいけぬわけですね。火災になったというときには飛んでいく。どういふぐあいには火災になるかという、LPGの基地などにお人たちはびよりのついたくつをはかせないというぐらゐ火の出ることを心配しておるわけです。そういう危険なものであるならば消防の管轄権というものはもっと強くてもいいと思つた。消防上消防庁の発言力が強くてもいいと思つた。それに対して、わりあいに、火事になるまでは通産省の方でございまして、地方の防災計画の指導の問題でございまして言つていらつしやるのはどういふわけでございますか。

○永井説明員 お答え申し上げます。

高圧ガス取締法によりましてLPGが規制されるわけでございますが、これを消防法の方へ概括したかどうかというお話も地方行政委員会ではしばしば出たところでございます。しかしながら、従来、法体系の取り扱い上こういったものは高圧ガス取締法で規制をいたしてまいつておりました。いま直ちに市町村の消防にこれを移すということになりますと、いろいろと能力的な違いもございまして非常にむづかしいかと、かように存するわけでございますので、とりあえず先ほど申しましたような石油コンビナート等特別防災区域というものを設けて、石油とそれから高圧ガスと一緒に扱っている地域の防災本部におきまして関係者のいろいろな調整の場を設けて、そこで防災計画をつくりまして、そこで災害予防、災害応急活動の細かい取り決めをいたしまして、お互いに有機的な連携を図りながら防災活動を行つて

まいりたい。したがって、そういう場を通じまして消防からもいろいろな要請をしてみたい、かように存じておる次第でございます。

○太田委員 その立場はわからぬわけじやありません。通産省の方が取り締まり法はおれの方だとおっしゃつていらつしやるし、そちらの方で規制されておるのですから、それで仕方ありません。

では最後に伺いますが、これはどちらからお答えいただけますか、通産省ですか、消防ですか、どちらでもいいが、特別防災区域七十カ所の中に、緩衝地帯というものの設置が義務づけられております。それは原則としてLPGのタンクに限定して言いますが、そのタンクから民家までの距離というのは具体的にどれぐらゐの距離ということに固まっておりますか。それだけをちよつとお答え願いたい。

○広海説明員 法令上の基準によりますと、タンクから保安物件までの距離は、この場合約五百メートルでございますが、この場合は御承知のとおり海の方に埋め立て地をつくつてございまして、工場用地になるわけですが、その境界線までが約八百メートル確保されております。それで、現にいまある保安物件までの距離は千五百メートルでございます。

○太田委員 そういふ爆発の危険のあるもの、何%混入すれば、二%混入すれば爆発すると言われている危いガスがあるときに、そういうものを無害なものとして大変だと私は思うし、特に、地域の工場とか住宅とかいふものとの距離というのは、いまのような五百メートルというものは、いざとなつた場合にとてもこの間に合わない。したがって、いま現実には八百メートルあるということではないのですが、八百メートルというところがさらにどういふふうに縮まってくるかわかりませんから、法的規制において、これは厳格にしてほしいと思うのです。これは要望しておきます。

時間がありませんから、これで終わります。

○木部委員長 金瀬俊雄君。

○金瀬委員 与えられた時間が三十分から四十分という事でございますので、簡潔に質問をいたしますので、御答弁も明確な答弁で簡単にお願いしたい、かように考えております。

油濁防止のために海上交通の安全を確保するということが必要なのは申すまでもありませんが、そのために運輸省では開発保全航路というものを指定することになったわけでございますが、この航路指定については漁業組合あるいは漁民の賛成を得るということが必要でございますが、東京湾の開発保全航路については現在どうなっておりますかというのを質問いたします。

○竹内政府委員 現在、東京湾口におきまして、大変屈曲している航路に、船の方の通る航路になつておりますところに第三海堡とかいろいろな障害物もございまして、素直な航路にしたい。したがって、この東京湾口のところ、入り口のところをやはり開発保全航路に指定したいわけでございます。そして、その指定をした上で、航行の整備を行っていききたい、こういうつもりでございます。

また、中ノ瀬航路がこの航路から分かれておりますけれども、これにつきましてもやはり指定をして整備をしていきたいという念願でございます。現在、この航路を指定する際には政令によつて定めることになっておりまして、その際に漁民とのいろいろな交渉といたしまして、賛成を得なくては意味がございませんので、その漁民との交渉を現在継続している最中でございます。

これが決まりますと、農林省等の賛同を得まして開発保全航路の指定ができるわけでございます。現在努力中でございます。

○金瀬委員 港湾局長に続いて質問いたしますが、いまお話がございました第三海堡を撤去するという事でございますが、この計画については、港湾局では何年か前からこの計画をされて、関係漁民との交渉を行ってきたわけでございますが、神奈川県、東京都、千葉県の三つの漁業組合からの

同意をまだ得られない、つまり、反対をされておるといふことでございますが、現在の交渉の状況はどうでございますか。

○竹内政府委員 先生がおっしゃるとおり、この航路につきましては、昭和四十六年度から実は予算がつきまして、現在まで一億十億とか二十億の予算で実施をしていきたいというふうに思ひまして継続しているわけでございますけれども、その漁業組合の数が、いま先生がおっしゃいましたように神奈川県と東京と千葉にございまして、数えてみますと、関係する漁業組合の方々がたしか四十幾つというふうな数を数えております。

現在まで鋭意努力いたしまして、一番身近な関係がある神奈川県の方々の方には、たしか九つぐらいだったと思ひますけれども、この開発保全航路に指定すること自体には大体一応納得していただいた。ただ、工事にかかる時にはまたよく相談してくださいということで、神奈川県の方々は一応納得をされたわけでございますけれども、東京と千葉の関係の方々は、これは、千葉県知事さんといひますか、千葉県の当局を通じて組合の方々といまお話しをしてい

る最中でございます。

○金瀬委員 漁民の同意が得られない。たとえば神奈川県は開発保全航路に指定することには大体賛成のようだが、第三海堡を撤去する場合にはこれから先話し合いをしたい、また、その他の東京、千葉県の組合はこれに反対しておるといふことでございますが、漁民の同意を得られない最大の原因は、漁民が運輸省のいろいろな行政に対して強い不信感を持つておるといふことでございますが、それを解消しなければこの問題は解決しない。また、第三海堡を撤去する問題については少しも前進しないといふことになるわけでございますが、いままで運輸省のとつてきた態度というものが企業ベースであつて、漁民の立場を少しも理解しておらないといふことが漁民の方から言われておりますが、これに対して港湾局はどう考えておるか、その点について質問いたします。

○竹内政府委員 港湾局といたしましては、漁民が海を自分の生活の場とし、海で仕事をしているという点はもちろん十分考えていかなければいけない点であると思つております。また、海というものが、一方では船の航路でございまして、東京湾のようなところにつきましては大型の船もどうしても入れなくては行けないという面がございまして、危険と生活とが両方の面からいろいろと考へられていかなければいけないと思つております。

過去におきまして、東京湾の工業開発という線につきましては、漁民の皆様方がいまから考えてみるとある程度残念に思つている点もやはりなきにしもあらずだといふふうに私にも感じられますし、この漁民の方々の御意見といひますか、納得を十分得てからこの航路の指定をすべきではないかといふふうに考えております。

○金瀬委員 これは先ほど太田議員からも質問がございましたが、漁民が不信の念を持つています。特に、東京湾の漁民が運輸行政について大変不満を持つています。その最大の理由は、先ほどお話がございましたような明原丸の事故でございまして、この事故は四年前に発生して、いまだに解決されておられません。事件の発生が四十六年の十二月一日でございまして、もう少しで満四年になるわけですが、当時八億三千万円の損害を出したわけでございますが、その当時千葉県の関係漁民が海上保安庁あるいは海運局、港湾局等にこの事件の解決を早くするようにいふことを陳情したわけですが、当時から考えてみますと、四年前でございまして、漁民の燃料は三倍に上がつております。それから資材が二倍半に上がつております。そういうことを考えてみますと、当時の八億三千万という被害はいまの金に直すと相当な金額に上るわけでございますが、企業側に誠意が全く見られませんか。この明原丸の事故というのは、東亜燃料に油を揚げるために明原丸の使用してあるシーバスから出た油の事故であるといふことは明確になっておるわけでございます。ところが、東亜

燃料側、いわゆる明原丸側においては裁判の引き延ばしをやりにまして、いまだに解決をされておらないわけでございます。

こういう問題が重なつております。この明原丸の問題あるいはその次に続いて起こりました第十雄洋丸の事故、これは去年の十一月九日でございまして、でちょうど一年を過ぎていますが、ところが、この補償も全然されてない。これはやはりいかに損害が少なくても一億八千万でございまして、いまだに一銭も払われておりません。

それから、このときには、特に富津のノリの漁場の前面に海上保安庁が燃えている船を引っ張つてきて座礁させたといふことで、富津の漁民の人たちに対して非常に不安の念を与えております。そして、運輸行政というものは漁民を犠牲にするんだといふような考えを強く植えつけたのがこの第十雄洋丸を富津の前面に引っ張つてきたといふことでございます。その先の方に第三海堡があるわけですから、その海堡を撤去するといふことについては、この二つの事件が解決しなければ絶対反対だといふことをはっきり言つています。ですから、これは港湾局には責任のないことであつて、港湾局が一生懸命に説得しても、この二つの問題が解決しなければ絶対に第三海堡を取ることは了承できないといふことで、いま漁民は話し合つておるわけでございますが、この第三海堡の付近といふのは、漁民にとりましては湾内の最大の漁場になっております。そういうわけですから、そういうことを考えてやつてもならないと第三海堡を撤去することはなかなか困難であると考えております。

そういうことで、第十雄洋丸の事件あるいは明原丸の事件に対しまして、海運局なりあるいは海上保安庁なりはどういう対策を立てておるか、お聞きしたいと考えております。

○後藤副政府委員 お答えいたします。まず、明原丸の事件でございしますが、ただいまお話がございましたように、また、さきに私が御説明申し上げましたように、明原丸がその当時

川崎で若干の油を流出したという事実がはっきりしておりまして、そのこと自身は一つの取り調べの対象になつておるようでございますが、そのことと木更津におきます油濁損害との因果関係という点について、ただいま法廷で争いがあるという事情でございます。私どももいたしまして、その原因がどこにあり、損害を受けられました漁民の方の満足がいけるような実上の解決が一日も早からんことを望むわけでございますけれども、そういったような形で法廷で争われている事件でございます。

第二に、第十雄洋丸でございます。これは明原丸のケースと全く違ひまして、その原因者あるいは過失の有無といったようなことについて争いがあるとは承知しておりません。私どもが承知しておりますところでは、海面の清掃費用とか亡くなられた方の遺族の補償費とか、あるいは船骸の撤去費用とか、そういったようなものにつきましては、船主とその負担をした人との間にすでに話がついております。

それで、ただいま御指摘の漁業補償の問題だけが残つておるうちに私どもは承知しておりますがこの点につきましても、船主と請求者の間で一日も早くこの案件が円満な金額で妥結するような示談が早からんことを望んでおります。

○金頼委員 たえば明原丸の事故の際こういうことが言われているのですよ。この事故が起きたときに、海上保安庁が早く発見してすぐに漁業組合の方に通報すれば、被害を未然に相当防げたわけですよ。ところが、事故が発生して、それを知つておつても知らせなかったというのを彼らはいま言つておるのですよ。これははっきり言つております。発生した時間が十二月一日ですが、被害が出たのが十二月四日です。その間海上を漂流してきたのかかわらず海上保安庁が何ら知らせなかったということがはっきりしています。これは、ノリの被害が発生した後におきましての処置について、海上保安庁のつた態度というものが漁民の側に立つた態度とは思われないということ

を彼らははっきり言つております。

また、第十雄洋丸のときにも、燃えているあの船を、富津の漁民が反対しておるのかかわらず富津の漁場の前に曳航してきたわけです。私もその燃えているすぐそばでそれを見ておりました。ノリをとる時期だったのだが、全部がノリ漁場に出ることができなくて、富津の漁民はそれの見張りをしておつたという現状ですが、そのときに海上保安庁に抗議に行つた漁民に対して海上保安庁の人はこういうことを答弁しています。「曳航は人命尊重の観点から考えて曳航したのだ、だから漁業への影響は考えない」ということをはっきり答弁しています。そういう態度です。漁民の丹精してつくつたノリ漁場なんかはどんな影響を受けても構わぬ、人命尊重の立場からやつたのだから仕方がないという答弁です。それでは余りに態度として冷たいのではないか。あなたの方に持つていったのは申しわけなかった、しかし、自分たちとしてはこういうことで持つていったのだから勘弁してくれとか、そういうことを言うならいけれども、やむを得ないからやつたんだという一点張りして漁民の要求をけ飛ばした。その後どうにもならなくなつて、自衛隊に頼んで太平洋の方に引つ張つていつて魚雷で沈めたというのがこのときの実際の状況です。

ですから、この二つの問題をとつてみても、海上交通安全のためにどうしても第三海堡を撤去したいということであれば、この二つの事件の解決というものが最大の問題であると私は考えております。

この油濁法の法律によつても、こういう被害を未然に防ぐこと、あるいは被害が出た場合には早く補償を確立することということがうたわれておるわけですから、この点については、これは裁判を促進しなければならぬということも事実でございますが、これは運輸省で、この裁判について最大の協力してもらいたいし、資料も出してもらいたいし、いろいろと作業を進めていただきたい。さように考えておりますが、これに対する大

臣の考えを聞きたいと思ひます。

○木村国務大臣 海上また海は、船の運航と、それからそこを漁場にしております漁場との両方がそこできちんとわけておるところでございますので、いろいろとそういう利害の衝突があつたり、また、事故が一たび起きるといふお話しのような問題がたくさん起きることはまことに遺憾ではございますけれども、実際にはそういうことがたくさんあるわけでございます。

そこで、そういう場合の解決に当たり、事故を未然に防止し、また、起きた事故の後の始末等につきまして、運輸省といたしましては、いまあなたがお話しのように、漁民に非常に不信感を買つておるとか運輸省の言うことは一方的であるといふことがあつては、これはその法律のたてまえがどうであるとかいうこと以前の問題として、こういう問題を円満に解決する上からは心得ておかなければならないことであると、かように私は考えておるわけでございます。

いまのお話をお聞きいたしましたけれども、その利害の問題で賠償を幾らにするかということになりますと、それぞれ話がつかなければ第三者機関である裁判の結果を得なければなりません。それはそれといたしまして、出た結論を両方が満足をして受けられるようになつていかなければならぬ、不信感を貫くとかあるいは信頼に欠けるような折衝の仕方がその前提にあつてはならないと考えまして、運輸省といたしましては、こういう事件の処理に当たりますときには今後とも十分配慮していなければならぬと思つておりますし、そういう指導をやりたいと思つておるわけでございます。

○金頼委員 この補償問題については大臣が真剣に対策を練つて考えてくれるということでございますので、この裁判が促進されますように強く念願するものでございますが、その後起きました栄光丸事件というものがございまして、これについては、実際の問題として、先ほどお話がございましたように航路を誤つて座礁したわけでございます

が、このために油が流れ出てくるであらうということ想定して、千葉県側の漁業組合は三日間操業を休んで、むしろをたくさん集めて、流れ出てきた場合は防壁しようということで対策を練つておつたわけでございます。それから、また、千葉県側では飛行機を飛ばしたり監視船を出したりいろいろしたわけでございますが、この船のものと社長というものが現職の大臣であるということで、漁民は、少なくともいまの三木内閣の姿勢というもののに対して信じていることができないということをはっきり言つております。この問題についても相当被害が出ておるわけでございますが、漁業組合には申しわけなかったという謝りもまだ来ていないし、一銭の補償金も出ていないというのが現状でございます。だから、この点についてもひとつ御考慮願いたいと思ひます。

それから、先ほどお話がございました栄光丸の事故の際こういう話が出ておりました。航路に沈船があるので、その場所をよけたら座礁したというところになつておりました。これは、いま航路にある沈船は引き揚げられたのか、あるいはそのままになつておるのか、その点について海上保安庁から御説明願いたいと思ふのです。

○園村政府委員 航路の沈船というのは中ノ瀬航路の入り口の沈船のお話だと思ひますが、遺憾ながら現状ではまだ撤去はされておられません。私どもとしては、撤去をしていただきたいということで、運輸省の中で計画は進めておるところでございます。

ただ、私どもの措置としては、沈船の調査を先ごろ行いましたら、実は沈船のところの深さが十九メートルしかないということで、それから三メートルを引きました十六メートル以上の船は中ノ瀬航路を通らないで、それよりも西側の航路を通るということで、中ノ瀬航路の通航義務を免除しておりましたが、先般精測をしましたら二十メートルあるということでございまして、それから三メートルを引きました十七メートル以上の船だけは中ノ瀬航路を通らなくてもいいということに

いたしまして、中ノ瀬航路を北航するときには一方通航の航路を利用する範囲の船をできるだけふやすことに努力をいたしました。

○金瀬委員 沈船はたしか五杯沈んでおるといことが当時言われておったわけですが、だから、その五杯を片づけなければ一方交通の航路をやることはできないということを言われておりました。これは一年前です。ですから、東京湾の中を一方交通にして船の安全を図るためには沈船を撤去することが必要であるということはこの前のときに答弁しておりますが、一年たつて、調査しただけで沈船がまだ一つも片づけられておらないということは行政庁として少し怠慢ではないか、再び船が事故を起こした場合に沈船が原因であつたというにならないように急いで撤去してもらいたい、と、さうに私は強く希望しておきます。

それから、通産省の方に伺いますが、この第十雄洋丸と、それから明原丸の事故について、東亜燃料なりあるいは石油連盟その他に対して通産省として何か勧告したことがあるかどうか、事件を早く解決するようにということを示したり指導したりしたことがあるかどうかを伺いたいします。

○夢沼説明員 お答え申し上げます。

はなはだ申しわけないのでございますが、担当のエネルギー庁の課長が現在こちらに向かいつつありますので、しばらくお答えを留保させていただきますか。

○金瀬委員 それでは、時間がございせんので次に進みますが、行政管理局から「海洋汚染防止対策に関する行政監察結果に基づく勧告」というものを各省に出されておりますが、これは海運局長は読んだことがありますか。

○後藤(彦)政府委員 ただいま先生が御指摘になりましたものは、いつ出されたものでか。

○金瀬委員 これは五十年の七月です。油害問題を主として海洋汚染防止対策についての勧告がだされております。これは環境庁と水産庁からいただいているという説明を受けましたので環境庁と水

産庁には質問をいたしません、これはあなたの方の海運局の一番の管轄の問題で、この法律についていろいろ書かれていられるけれども、これを読んだことはありませんか。

○後藤(彦)政府委員 その文書が出されましたきによく拝見した記憶がございしますが、ただいまその件につきまして十分な何かのお答えをするような準備は、申しわけございませんがしてきておりません。

○金瀬委員 これは「周辺の海域における油汚染防止を中心として」という勧告である。こういうふうにはっきり書いてありますから、この点について大いに検討していただきたい。さうに希望しておきます。

それから、時間がございせんので、最後にイペリットの問題でございしますが、先ほど申し上げました富津の第三海堡付近から富津の漁場でございますが、戦争中の陸軍か海軍か、どちらかわかりませんが、捨ててあつたイペリットが出てきて、漁民がこのために大変被害を受けたわけですから、きうから掃海をやるということに始めたところ、きうは風が強くやれないということとで中止しました。けさも私が県の水産部に電話しましたところ、きうも風が強いために中止したということ。そして、これは千葉日報という県紙でございしますが、これを見ますと、漁民が集まって防毒マスクをつける訓練を受けております。そして近く風がおさまつたら掃海を始めるというところでございしますが、この毒ガスの掃海の費用はどことが責任を持つのが本当か、海上保安庁と水産庁の御答弁をお願いします。

○森川説明員 御質問の経費の点につきましては、水産庁が関係各省と協議の上大蔵省に折衝いたしまして要求いたしております。

○園村政府委員 海上保安庁は掃海をいたします周辺の警戒に当たるとい任務を関係各省間で与えられております。

○金瀬委員 この問題については、漁業保全課長さんが非常に努力をしてやっていたという

ことで、地元の漁民は非常に感謝しております。しかし、努力した結果が大蔵省に査定されて、イペリットを片づけるのにわずか二百八十八万円の予算であるということで、千葉県側、漁民側が要求した額とは大変違つてございまして、実は、きう大蔵省に求めていただきました。この金額の二百八十八万円で掃海できなかった場合はどうするかというのを問いたたすつもりでございましたが、主計官の方から電話があつて、この件については水産庁に任せ、そして、掃海が終わるまでこれを上回るような費用が出るようであれば国で負担する、というふうな電話を受けたわけですが、それに対して水産庁はどういう対策を持っておりますか。

○森川説明員 御質問の掃海経費の点につきましては、現在実施しております掃海事業の計画を大幅に上回るような事態、たとえば当初想定をしておりましたイペリットの数よりも多数のイペリットが上がるというふうな事態が発生いたしました時点でございまして、大蔵省と改めて折衝いたしまして善処してまいりたいというふうに考えております。

○金瀬委員 それでは、時間がありませんのでこれで打ち切らせていただきますが、最後に伺いますが、交通安全法が通過しました際に、御存じのように附帯決議が幾つか衆議院と参議院と両方でつけられております。この附帯決議について、こういうことは実施したということが一つでもあつたら御答弁願いたいと思ひます。

○園村政府委員 海交法制定のときの附帯決議の中身がいろいろあるようでございします。私からお答えするのが適当かどうかわかりませんけれども、現在油汚法で御審議をいただいておりますのも一つでございします。それから、原因者不明については水産庁の手でやっていたいておるのも一つでございします。

わが方としては、カーフェリーの安全対策については、機会あるごとにいろいろと訓練なり救助、あるいは安全対策のマニュアルなりをつくらせて

指導しているという点はございします。

○金瀬委員 海上保安庁から港湾局、海運局ももうでございしますが、この法案が通過するときに、幾つかの漁民対策というものがこの中に載つておるわけですよ。その漁民対策というものが行われておるといことは漁民には一つも確認されておられませんし、私どもが調べてみても、附帯決議の中の漁民対策というものが実際に具体的に行われているというところは考えることができません。その中に、特に、「内湾漁業の保護並びに振興に関する基本的水産政策を早急に確立すること。」というところが載つておりますが、このことについては何ら手を打たれておらないというのが現状でございします。この点については附帯決議を尊重して、できる限り内湾の漁民の対策を練っていたきたい。さうに強く要望いたしまして、私の質問を終わります。

○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 ありがとうございます。

○木部委員 長 これより本案を討論に付するのでありますが、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。

油濁損害賠償保障法案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○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、委員長に御一任願いたしと存じますが、御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○木部委員 長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

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

○木村国務大臣 ただいまは、油濁損害賠償保障法案について慎重御審議の結果御可決をいただきまして、まことにありがとうございます。

○木村委員長 次回は、来る十九日午前十時理事會、午前十時三十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。

午前十一時四十七分散會

油濁損害賠償保障法案

油濁損害賠償保障法

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
- 第一節 国際基金に対する請求（第二十二条―第二十七条）
- 第二節 国際基金に対する拠出（第二十八条―第三十条）
- 第五章 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）

第一条 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類をいう。

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は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 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 国際基金条約第一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っ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について、これをしんしゃくすることができる。

（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（二千倍に船舶のトン数を乗じて得た金額）

二 一単位の一億一千万倍
(船舶のトン数の算定)

第七條 前条第一号の船舶のトン数は、船舶積量測度法(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。

(責任の制限の及ぶ範囲)

第八條 船舶所有者の責任の制限は、当該船舶と共に、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。

第九條 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)

第十條 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っ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)

第十一條 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)

第十二條 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って取得された場合
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った場合
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一号中「第二百条ノ条件ヲ具備セザルトキ」とあるのは、油濁損害賠償保障法第十二條第一項各号ノ一二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)

第十三條 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)

第十四條 保障契約は、船舶(二千トン以下のばら積み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ない。

3 保障契約は、当該契約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ってはならない。

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ない。

(保険者等に対する損害賠償額の請求等)

第十五條 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を生じたときは、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)

第十六條 前条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)

第十七條 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ない。

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ない。

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)

第十八條 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ない。ただし、次条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)

第十九條 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。

(保証契約証明書の備置き)

第二十條 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ゐるものでなければ、二千トンを超えらば積み込みの油を積載して、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)

第二十一條 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ゐ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)

第二十二條 被害者は、國際基金条約で定めるところにより、國際基金に対し、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國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。

(國際基金に対する船舶所有者等の補てんの請求)

第二十三條 船舶所有者又は保険者等は、國際基金条約で定めるところにより、國際基金に対し、損害賠償額の支払の責めに任じた金額について國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。

(國際基金の訴訟参加)

第二十四條 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)

第二十五條 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)

第二十六條 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るための國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。

(外國判決の効力)

第二十七條 第十二條の規定は、國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國裁判所がした確定判決について準用する。

第二節 國際基金に対する拠出

(特定油量の報告)

第二十八條 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った者（他人のために特定油を船舶から受け取っ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った特定油（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った特定油の合計量（当該支配する者が船舶から受け取っ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。

(國際基金への資料の送付等)

第二十九條 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、國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、これを國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國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知しななければならない。

(國際基金に対する拠出)

第三十條 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、國際基金条約第十一條から第十三條までの規定により、國際基金条約第十條の拠出金を國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)

第三十一條 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ロ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、当該措置を執っ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)

第三十二條 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。

(國際基金の参加)

第三十三條 國際基金は、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。

(國際基金への責任制限手続係属の通告等)

第三十四條 責任制限手続が係属するときは、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、國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、前項の書面を國際基金に対して送達しなければならない。

第三十五條 裁判所は、國際基金が責任制限手続に参加し、又は國際基金に対して前條第三項の規定による送達が行はれた場合において、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、國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)

第三十六條 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ったときは、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、これをもっ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関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、当該債権に関する、国際基金条約第四条第一項に規定する補償を求めるため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二項中「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、責任制限法第六十條中「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條第一項中「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條第一項中「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、責任制限法第七十條第二項中「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従つて」とあるのは「事項を」と読み替えるものとする。

（最高裁判所規則）

第三十九條 この法律に定めるもののほか、責任制限手続に関し必要な事項は、最高裁判所規則で定める。

第六章 雑則

（船舶先取特権）

第四十條 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権を有する。

2 前項の先取特権は、商法（明治三十二年法律第四十八号）第八百四十二條第八号の先取特権に次ぐ。

3 商法第八百四十三條、第八百四十四條第二項

本文及び第三項、第八百四十五條、第八百四十六條、第八百四十七條第一項並びに第八百四十九條の規定は、第二項の先取特権について準用する。

4 第一項の先取特権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停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、第一項の先取特権は、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）

第四十一條 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條から第三十六條までの規定は、前項の場合について準用する。

（保障契約証明書の提示）

第四十二條 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條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、その身分を示す証書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならぬ。

（適用除外）

第四十三條 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）

第四十四條 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

第四十五條 第三十八條において準用する責任制限法第二十七條の規定により選任された管理人又は第三十八條において準用する責任制限法第四十三條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関し賄賂を受受し、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。

第四十六條 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。

第四十七條 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 第十三條第一項の規定に違反した者

二 第十三條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 第三十八條において準用する責任制限法第四十條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

第四十八條 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 第十九條の規定に違反した者

二 第二十條第一項の規定に違反した者

三 第二十條第二項の規定の違反となるような行為をした者

四 第二十八條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 第四十二條第一項の規定による提示を拒み、又は妨けた者

第四十九條 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、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 国際基金条約第四十条第一項に規定する補償又は国際基金条約第五十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二百二十六号)の一部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三百三十六号)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。

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。)について準用する。

(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五百十七号)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。

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。これが、この法律案を提出する理由である。

第一類第十号

運輸委員會議錄第一号 昭和五十年十一月十一日

昭和五十年十一月十六日印刷

昭和五十年十一月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

Q