

うものではない、要するに形式だけ外国の名前が出てくるだけであつて、実質は国内の会社で運営されているという、そういうもののようであり、これがいろいろの意味において活用されているというか悪用されているようであり、それが税金逃れなどにも大きな役割を演じているということで問題になっておりますが、そればかりでなしに事故が頻発する、その被害が日本人にも及んでくるといふことが多いうでありますので、これは日本としては非常に警戒を要する船だといふふうに考えるわけです。それが責任制限を受ける恩恵にあずかるというか、そういうことがちょっとと割り切れない感じを持つわけでありすけれど、しかし、この法律がそういうものを除外するといふことではない以上やむを得ませんが、いずれにしても、責任が十分に被害者の救済に間に合うといふことが望ましいと考えるわけでありす。

そこで、従来日本の裁判所で外国船、こういう便宜置籍船が責任を問われたという例があるかどうか、その場合に何か委付制度みたいなものを使われたかどうか、そういう点わかつておたらお知れたいと思ひます。

○大井説明員 お答え申し上げます。

外国船が日本の近くで海難を起こして、それについて裁判が提起されたかどうかという一般的な問題については、私、余り詳しくございせんが、便宜置籍船の起こした事故について裁判が提起された例といたしましては、三光汽船が備船しておりましたフルムーン号、たしかリベリアの船籍だつたと思ひますが、そういう船の事故につきまして日本の裁判所に訴えが提起された事例がございす。

○青柳委員 私の手元にもそれが一つの資料としてあります、なるほどいま言われるリベリア船フルムーン号は三光汽船がチャーターしたもののようでありす。これは漁船に衝突したという事案であります。判決が出まして一定の損害が認め

られ、賠償も行われたようございすけれども、この場合、現行の委付制度が適用されたかどうか、私、存じませんが、恐らくされなかつたんじゃないか。それでその裁判所の認めた金額が支払われたのじゃないかと思ひます。これはもう昨年の六月十七日に判決言い渡しがあつて、さらに上訴されているかどうかわかりませんが、いずれにしても、この金額自体は今回の法律が通つた場合の最高限度額よりも低いので、それ自体被害者に迷惑をかけるというような結果にはこの法律が適用されてもならないわけございすが、たまたま小さな漁船であり被害者の数も少ないといふことで、まあ責任制限があつたからといふてこの具体的ケースに不合理は出てこないと思ひます。しかし、もしこれが大きな船であつた場合に、果たして十分な補償が行われることになるのかどうかといふ点に、私ども非常な疑問を持つわけでありす。

いまの委付制度だつて同じじゃないかと言へばそれまででありすけれども、制度の方は、前回も議論がありましたが、実際に活用されない。つまり、保険などで十分カバーするといふようなことがあつて、被害者の方にこれがマイナスに作用しているといふようなことはなかつたわけでありすが、今度金額で決められるということになれば、委付制度と違つて実際には損害の方で制限金額の何倍にもなるというようなことも起こり得るという予感がいたします。そういう点で、事故を起こしやすけ便宜置籍船のようなものについて、この法律は差別なく行われるわけでありすが、法律の適用そのものについてわれわれはどうしようもないわけでありすけれども、この法律が被害者の救済にやはりマイナスに作用するといふことだけは変わらないのじゃないか、そのように思ひます。

私が質問したことは外国船のことだけでございすので、これで終わります。

○大竹委員長代理 諫山君。

○諫山委員 この法案は、共産党だけの反対で衆議院で可決されております。改めて審議されるに

当たりまして、私たちは、出発点に戻つてこの法案の問題点を検討いたしました。法務省の方からは、今度は共産党も賛成されたらどうですかと冗談のような話もあったのです。しかし、検討を深めると、どうしても賛成しかねるという結論に到達するわけでありす。

そこで、現行商法の委付制度これ自体が非常に不十分なものであるといふことは、法務大臣の趣旨説明の中でも述べられております。私も制度的にはそうだと思ひます。しかし、実際の運用を見てみると、被害者の損害賠償請求権を大きく抑えるような作用はしてないかつたようだということが言えるわけでありす。現行の委付制度にどういふ問題点があるのか、法務大臣の今回の説明ではこゝろなつております。「事故船が沈没したような場合には債権者は全く債権の満足を受けることができないこともあつて、被害者の保護に十分ではないと思ひます。」私は法律の条文を解釈する限りそういう結論になると思ひます。ところが、実際はこの制度がほとんど利用されなかつた。この制度を利用しようと思へば利用できる海難事故が何件あつて、利用されたのが何件かという統計は残念ながら得られませんでした。利用された方の統計は出ていますけれども、利用しようと思へば利用できる事故がどれだけあつたのかといふのは、現在に至るまで不明のままです。それでもほとんど利用されていなかったといふことは事実です。そこで、なぜこの制度が利用されなかつたのか。加害者である船舶所有者から見れば、この制度を利用すれば自分の損害賠償の金額を少なくすることができるとは思ひますが、なぜ利用されなかつたのか、これが非常に問題で、私はこの点について明確な説明を法律改正を提案している法務省側からいただきたかつたのですが、残念ながらそれだけの資料は得られなかつたと思ひます。ただ、たまたまこの問題をなると思ひます。たまたま形で説明してくれたのは、ことし六月十日の当委員会参考人の説明が行われたときに、日本船主協会の田中義二参考人が次のように言つておら

れます。「現在のように船型も大型化し、かつ建造船価も高くなつてまいりますと、おいそれと委付するわけにはまいりません。」これが船舶所有者を代表しての説明ですね。つまり、船の価格が非常に高くなつた、何十億円というような価格がするようになった。そうすると、海難事故による損害賠償のために、おいそれと高い船を投げ出すわけにはいきませんといふのが船舶所有者の率直な気持ちのようでありす。この点は、たとえば海商法学者として著名な小町谷操三先生の「海商条約の研究」の中で、「委付主義のもとにある海上企業者も、船舶の価格が巨大であるために、金銭賠償をなすのが普通である。」といふふうに説明しておられます。つまり、現行法では船舶所有者の責任を軽減するはずの委付制度が、実際は船舶の価格が非常に高くなりなつたから、委付制度を適用しようにも適用しにくい状況が起こつてきています。船舶所有者としては、船舶を委付するよりか、金銭賠償した方が得だといふような現実の中からは、委付制度が余り運用されなくなつた。もう一つは、保険の制度が発達したといふ点もあると思ひますが、委付制度が実際に余り利用されなかつたのは、そういう船舶所有者側からのそらばん勘定によるものではないかと思ひます。それが、法務大臣なり民事局長、いかがでしょうか。

○香川政府委員 そろばん勘定をいたしました場合に、船舶の事故による損害がさしたる場合、がって十分船舶の価値が大であるといふふうな場合には、なおかつ委付するといふことが行われにくいという事情はそこらで思ひますのでありますけれども、他方、たとえば船舶が沈没したような事故の場合でも委付がされないといふのは、やはりこれは企業者の方の良識だろうと思ひます。沈没船舶を委付しても被害者の救済には何ら役に立たないといふふうなときに、あえて委付するといふふうなことは、社会的に相当非難されることになつて、法律は法律といたしまして、非難されるようなことを配慮して、良識によって金銭賠償をするといふふうなことがやはり相当ある

のではない、かように考えるわけでございます。

○大井説明員 お答えいたします。

先生のおっしゃるとおりでございます。現在ほとんどの船舶が、いわゆる海上保険会社がやっております船舶保険というものに入っております。船舶保険の場合には、その船が相手方と衝突した場合に相手方の船舶についての損害までカバーするといふ、いわゆる補償条項というものが通常ございますので、それでカバーする、あるいはP-I保険の方で相手方の船舶に与えた損害についてカバーするということ、先生のおっしゃる通りに、ほとんど保険でカバーされているというのが実情でございます。

○諫山委員 私が再検討した結果、やはり本法案に賛成できないという結論に到達した一番大きな原因は、いまの点なんです。法務大臣の説明で、委付主義には欠陥がある、その典型的な事例は、事故船が沈没したような場合に被害者の保護に十分でない、こう言われました。これは現実と切り離して解釈する限りそうなるのです。ところが、事故船が沈没したという場合には、別の保険という形で被害者が保護されておりますから、現行制度では、制度そのものには欠陥があるけれども運用で何とかカバーされておる。ところが、こ

の法案で加害者の責任は金額的に何万円だ、何千万円だというふうに限定されてくると、その運用というのは恐らく変わってくるだろう。たとえば、船舶所有者は裁判所の命令で幾らか払わなくてもいいのですよというお墨つきをもらうわけですね。そうすると、船舶所有者は法的にはこれ以上弁償しなくても済みます。裁判所の判決なり決定に従うわけですから、道義的な非難も恐らく受けないと思います。道義的な非難は裁判所がかぶってやるでしょう。そういうことになると、実質的に被害者の保護という点で欠けてくるんじゃないかという点が私の一番の心配ですが、法務大臣いかがでしょう。

○稲葉國務大臣 いまあなたのお説を伺っていると、なるほど被害者の保護には欠けるかなというふうな気もいたします。これはちょっと民事局長から、その辺の、あなたの御説に対する何か理論的な反駁があるかと思っております。

○香川政府委員 現在保険によって相当カバーされておるといふことはそのとおりでございますが、この保険の制度を活用する点について現在責任制限の制度がございせんので、したがって、最大限の予想される事故の場合の損害を十分で補てける保険というふうなことになりますと、非常に保険料が高くなって、負担にたえなくなる。したがって、今回の法案の一番のメリットは、私どもといたしましてはこの保険制度の活用がうまくいく、つまり、責任制限の限度が法定されておりますから、あらかじめ船舶のトン数によって限度額が算定でき、その額をカバーするにたえる、そういうところで保険制度が活用できる。そういうことと、結局、国際水準的な損害賠償といたしまして、海運業そのものが合理的な運営がされるのみならず、海運業そのものが合理的な運営がされ、国際競争にもたえる、かような結果に相なると思っております。先生のおっしゃるよう

に、六カ月前に施行になることになりましたので、それだけの期間があれば規則を準備するのは十分に合う、かように考えております。

○諫山委員 そうすると、法律施行のときには規則はもうでき上がるということとして、質問を続けます。

これから主として責任制限の手続問題について質問します。

法制審議会の決定というのが、法務省のつくった資料の中に載っているのですが、この中に「責任制限手続開始の申立てをするときは、事故並びに債権発生の原因が船舶所有者等自身の過失から生じたものでないことを疎明しなければならぬ」となっています。私は当然のことだと思っておりますが、これは法案の中で生かされているのでしょうか。幾ら法案を見ても、法制審議会のこの意見が取り入れられていないように見受けられるのです。

○香川政府委員 この法案の十八条をごらんいただきますと、制限債権のトータル額の責任限度額を超えることを疎明するといふことになっておるわけでありまして、したがって、債権が制限できる点もあわせて疎明するということに相なるかと思っております。ここにあらわれておるといふふうに考えております。

○諫山委員 法制審議会の意見では、責任制限開始の申し立てをするときには、船舶所有者等の過失から生じた事故ではないといふことをあらかじめ疎明しなければならぬ、これは申し立ての要件になっているわけですね。しかし、法案の十八条というのは、制限債権の額が責任限度額を超えることを疎明すればいいわけであって、金額の計算だけが申し立ての要件になっているようですが、そうではなくて、過失がなかったのだということも疎明しなければならぬという趣旨で十八条は読むべきだということになるのです。

○香川政府委員 通常の損害賠償債権であるわけでございますが、それがこの法律でいう制限債権になって、そしてそのトータル額の責任限度額

を超えておる、こういうふうに読むべきだと思ひますので、当然責任制限ができるという点の疎明もこの中に入っておる、かように解釈いたしておるわけでございます。

○諫山委員 第十八条を実際に運用する場合に、算術計算で金額を並べるだけではなくて、申し立てに係る事故が船舶所有者等の過失で起こったものではないのだというのを疎明しなければ申し立てができない。何でもかんでも、事故が起これば船舶所有者が責任制限の申し立てをすることができるとはなくて、過失がなかったということをおろそかに疎明すべきだ、こういうことになりますか。

○香川政府委員 そのとおりでございます。

○諫山委員 第十八条を素直に読むとそういうふうには読めなかったのですが、民事局長がそういうふうには説明されておりますから、実際の運用では、ぜひそういう指導をしていただきたいと思ひます。何でもかんでもこの法案で船舶所有者が申し立てをできるのだというのじゃなくて、過失がなかったというのをきちんと疎明して、その場合でないとし立てはできないのだというのが法制審議会の意見ですが、その趣旨が十八条にも盛り込まれているんだということを、いわば立法提案者の公的見解として明らかにしてもらふ必要があるのですが、法務大臣いいでしょうか。

○稲葉國務大臣 結構でございます。そのとおりでございます。

○諫山委員 もう一つ、法制審議会の意見と法案との関係で質問します。

法制審議会の決定という書類では、制限債権者の氏名、住所を届けさせるべきだということになって、法第十八条でそのことが規定されています。実際の運用で心配されるのは、知れている制限債権者の氏名を届け出るといふ場合に、知れているのにこのことを届け出なかったというふうな場合どうなるんだらうか、そういう場合が起り得ると思うのですが、その場合の救済措置はどうなるのでしょうか。

○香川政府委員 この法案の八十一条にその場合の、知れておるのにあえて届けなかったという場合には、損害を賠償する責任があることを明定いたしておるわけでございます。

○諫山委員 そうすると、知れている制限債権者を届け出るといふのは、刑事罰で強制するというのではなくて、損害賠償義務を課することによって強制していくという仕組みですか。

○香川政府委員 刑事罰をもつて臨むほどのことよりも、むしろそれによつて損害を受けた被害者の損害を申し立てて人にてん補させる方が被害者の方に厚いわけでございますから、さような意味で損害賠償責任の制度をとつておる、こういうことでございます。

○諫山委員 これは被害者の救済という関係で非常に重要な問題だと思ひます。その場合、たとえば海難事故で死んだというふうな場合の知れている制限債権者というのはどういう人々を指すことになるのでしょうか。

○香川政府委員 当然その死亡者はわかつておるわけでありまして、その相続人を調査いたしまして、その相続人を制限債権者として届け出る、かようなことになるわけでございます。

○諫山委員 その場合は、死亡者の相続人を調査する責任は加害者側にある。そうすると、加害者は戸籍謄本でもつけて申し立てることを義務づけられるのでしょうか。

○香川政府委員 細かい手続のところでは、戸籍謄本をつけさせるかどうかは、まあこの法案では何にも言っておりませんけれども、当然相続人の届け出をする。その相続人の債権というものが制限債権であるという関係では、まさに死亡者の相続人であることを明らかにしなければなりませんので、手続的には戸籍謄本をつけるというふうなことに相ならうかと思ひます。

○諫山委員 終わります。

○小宮山委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○小宮山委員長 これより討論に入るものでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決いたします。

船舶の所有者等の責任の制限に関する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小宮山委員長 起立多数。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。(拍手)

お諮りいたします。
ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成につきましては、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〕

○小宮山委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○小宮山委員長 次回は、明十二日水曜日、午前十時理事会、午前十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。
午前十時五十六分散会