

第七十六回 参議院運輸委員會會議錄第二号

昭和五十年十一月十八日(火曜日)
午前十時四十三分開会

委員の異動

十一月十一日

山崎 竜男君

補欠選任

十一月十二日

山崎 竜男君

補欠選任

十一月十八日

鍋島 直昭君

補欠選任

戸田 菊雄君

鈴木 力君

出席者は左のとおり。

委員長

宮崎 正義君

理事

黒住 忠行君

委員

平井 卓志君

前川 旦君

三木 忠雄君

石破 二郎君

今泉 正二君

江藤 智君

岡本 悟君

佐藤 信二君

橋 直治君

宮崎 正雄君

山崎 竜男君

青木 新次君

戸田 菊雄君

岩間 正男君

和田 春生君

国務大臣

運輸大臣 木村 睦男君
運輸大臣官房審議官 中村 四郎君
運輸省海運局長 後藤 茂也君
海上保安庁長官 蘭村 泰彦君
事務局側 常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員

行政管理局行政監察局監察官 近藤 輝彦君
水産庁研究開発部漁場保全課長 森川 貫君

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)

○委員長(宮崎正義君) ただ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。

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

わが国は、年間二億六千万トンに及ぶ石油を輸入して、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きに、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、それぞれ成立をいたしております。

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、最高限度は約五十億円に責任を制限することができるとしております。

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おります。

第四に、国際基金に対して、被害者は、損害額のうち、船舶所有者等から十分な賠償を受けられなかった部分の補償を請求できることとし、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いたしております。

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。

○委員長(宮崎正義君) 引き続き、本案に対する質疑を行います。

御質疑のある方は順次御発言を願います。

ます油濁損害賠償の法案の根拠を流れておりますが、船主責任の金額制限主義といったものを一般的に取り決めたものでございます。

で、この一九五七年条約は、もともと船舶所有者の責任につきましては、伝統的に各国とも責任を何がかつこうで制限をするという制度が古くから行われておりましたけれども、この制限の態様につきましては、歴史的にいろいろな形がございまして、戦前、一九二四年にブラッセルにおきまして作成、採択されました国際条約——海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する規則を統一するための国際条約というのがございまして、この戦前の国際条約では、船主責任の制限の態様を金額主義と船舶主義の併用制度といった形を取り決めております。この制度は、実際には若干の国に批准されましたけれども、海運の實際界において現実に広く行われるに至らず第二次大戦を迎えたわけでございます。第二次大戦後、さらに国際間の、この間の制度を国際的に合理化する動きというものが台頭してまいりました。その動きは、一九五七年のブラッセルの海事法外交会議で結実し、この条約が採択されたのでございまして、現在すでに二十七日が国がこれを批准し、国際的に一つの有効なる条約として作用をしております。この条約は、航行中の船舶所有者等が船客、積み荷、あるいは他の第三者に与えた損害賠償責任を担うにつきまして、その制限の態様を金額で制限する。その具体的な方法は、一トン当たり一千金フラン、一フランを二十四円程度と考えますならば約二万四千円でございますが、一千金フランということで制限をする、人損がございましてはまた別の数字でございまして、こういった金額による船主責任制限制度というものを内容としております。

さらに、従来の制度との比較について御説明申し上げますならば、従来の日本の商法が規定しておりますが、このような責任制限の態様としては、古く委付ということが行われております。委付は、実際にその問題の衝に当たった船舶

及び運送貨というものを船舶所有者が被害を受けた人のために放棄をして、その限りにおいて自分のそれ以上の責任を免れるという方法でございまして、これもまた一種の責任制限制度でございまして、その委付された時点におきます具体的な船舶の破損の程度とか、船舶の新しい、古いとか、そういったようなことで、事故の態様と無関係に制限される事実上の額が非常に大小があるという不合理がございまして、また、そのほかにもいろいろな方法がございまして、ここでとられまして金額制限主義、それを船舶のトン数に関連づけてその金額を決めるという考え方は、現在いろいろと方法のあるうちで世界的に認められた合理的な方法であると認められておりますのでございまして、この五七年条約で取り決めております金額責任制限主義というものが、御提案申し上げております油濁損害、非常に広い意味での船主の責任のうち油濁による損害というものに限りまして新たな条約が決められましたときも、このいま御説明申し上げました五七年条約の基本的な考え方が基本になってその油濁損害の六九年条約ができて、そして、ただいま御提案申し上げております法律案は、その六九年条約並びにその基金に関する七一年の補足条約、この二つを国内法化するものでございまして。

○青木新次君 ただいまの説明にもあったわけでありますが、日本は世界屈指の海運国でありながら、事故が起きた場合に、明治以来、商法六百九十条による免責委付主義をとってきた。被害者に船舶の所有権の移転をすれば免責になるという、まさに船舶の大小によって被害者の損得にかかわる方法なのでありますが、この原始的な方法をとってきたことについて、何としても改正をしなければならぬということになったわけでありまして、じや、一体何が国の批准がなせられたのかという点について説明をしていただきたい。

○政府委員(後藤茂也君) この五七年の条約がブラッセルにおきまして採択された時期でございまして、ただいまから十八年前でございまして、こ

の条約が採択されました時期は、まだ戦後わが国の破綻した商船隊の再建に非常に努力しておった時期でございまして、海運企業の経営というものはお十分なる基盤の上に通常の形の経営がまだできていなかったという事情もございまして、このような国際的な取り決めて、金額の責任制限をするこの取り決めてに直ちに参加するだけの、日本の海運界にそれだけの実力がなかったという事情が一つございまして、事実その当時、日本の船主団体は、直ちにこの条約を批准するということがございましては余り賛成でなかったというの

が事実でございまして、ただその後、漸次日本の海運業界も世界並みに成長してまいりました。いろいろな問題がございまして、その経営の基盤も漸次確立してまいりました。で、そのような空気がだんだんとなくなつてまいりました。したがって、すでに昭和四十二年、いまから八年前でございまして、すでに私も運輸省におきましては、この条約の批准のための準備を開始し、法務省と御相談を始めております。また、私どもから直接に御説明申し上げる筋合いのことではないかもしれませんが、現在の商法の規定というものを改正して、そして委付主義を金額主義に改めるような国内の法制度の改正ということにつきまして、また事務的にも内容的にもいろいろと検討に日数がかかったということもございまして、昭和四十六年に法務省におきましては、法制審議会におきましてこの船主責任制限制度小委員会というものをとおつくりになりました。その検討を進めになりました。そして、二年後の昭和四十八年には、この批准に必要な日本の商法の改正に関する船舶の所有者等の責任の制限制度に関する要綱案というものを法制審議会で御決定になった。それに基づきまして政府は法案を整備し、前通常国会に政府から御提案申し上げ、そして、現在のこの国会におきまして、衆議院の法務委員会では現在御審議をいただいている、こういう経緯でございまして。

○青木新次君 一九六九年のこの民事責任条約は、一九六七七年の英仏海峡におけるトリ・キヤニオン号の事件が発端となつたというように言われているわけですが、タンカーの大型化に對する油濁損害の大規模化による被害者の救済にあるということも言われているわけですが、その内容について説明してもらいたい。

○政府委員(後藤茂也君) お話のとおり、今度は一九六九年条約でございまして、大臣の御説明にもございまして、この条約の発端になりましては、その二年前の一九六七年三月のトリ・キヤニオン号事件、英仏海峡の英國側の一帯南西の岬でございましてランズエンドというところでございます。そこにリベリア籍のトリ・キヤニオン号が座礁いたしました。大量の油をそこから流し出し、英國側及びフランス側の海岸を汚染し、当時の社会問題となつたわけでございまして、これを契機といたしましてIMCO——政府間海事協議機構は直ちに臨時の理事会を招集し、引き続きまして法律委員会をつくりまして、このような事故というものを未然に防止し、かつ起こつてしまつた事故というもののいろいろな処理をするために、その当時においては余り完全じゃなかった各種の措置というものを国際的につくり上げる努力を始めたわけでございまして、この努力の一方は各種の公法条約となつてすでに日本におきまして国内法化されております。他方、損害賠償措置、いわば民事法関係の条約というものの対する努力というものが今日実を結んだのが六九年条約であり、かつその補足条約として一一年条約、二つの条約があるわけでございまして。

この六九年条約につきましてその概要を御説明申し上げます。六九年条約につきましては、これは先ほど申し上げました一般的な船舶所有者等の他人に与えた損害というもののうちから、タンカーが油を流出いたしましたして、それが海水、あるいは陸岸を汚染して他人に与えた損害というものをだけを取り上げております。いわゆる油濁損害を特に取り上げております。そして、この油濁損害に

つきましては第一に、まず責任の原則につきまして、船舶所有者の無過失責任ということの原則を立てております。多少の例外を除きまして、故意、過失——過失のないところに責任がないという一般原則に対する特例を設けまして、この油濁の損害については、船舶所有者の無過失責任という原則が立てられております。

第二に、この責任を問われる主体というものは、船舶所有者、このほかには船舶賃借人、あるいは船舶者、その他いろいろな船舶に関連する主体があるわけでございますが、この責任の主体を船舶所有者という者に集中するという制度をとっております。

第三に、先ほど申し上げました金額責任主義でございりますが、その制限することのできる制限の額を、通常の一般原則、トン当たり一千金フランというものを、一方で二倍に上げた二千金フラン、ただしこれにつきましては総額二億一千万金フラン、ただし一つの限度を設けておりますけれども、金額制限の制度をとりながら、制限すべき金額を特殊に、つまり倍に上げております。

第四に、この条約では被害者の救済というものを確保するために、船舶所有者がその支払いに充てるための保険契約を締結することを条約の上で強制をしております。

それで、大体このような制度を設けることによりまして油濁損害、これは従来の常識では考えられない広範な、したがって大規模な損害というものを一般の方に起こす可能性がある、従来の制度ではそのことに對する被害者の救済が十分でないということに着目をいたしまして、いま申し上げたような内容の条約というものを採択したものでございます。

○青木新次君　そこで、一九七一年の国際基金条約へ進むわけですが、その内容について簡潔に説明してください。

○政府委員(後藤茂也君) 引き続きまして七一年条約でございます。七一年条約は、先ほども申し上げました六九年条約の補足条約という性格のもの

のでございます。六九年条約はいま御説明申し上げましたように、船主に対して通常の場合の責任限度額を設けるという規定を置きましたけれども、それで十分に被害者が救済されるかどうかというものに對しては、まだまだ若干の疑問がある。したがいまして、かつこの六九年条約の考え方は、通常の原則に従いまして、船舶所有者がみずから賠償の責めに任ずるものでございまして、たとえば原子力船、その他の制度で若干取り入れられておりますけれども、こういった大型タンカーの運航によって、一般的に通常利益を受けてあるいはいわば荷主でございます。石油屋さんでございましょうか、そういった方々がこの問題について何ら負担をしていないのはおかしいんじゃないかと、いう考え方、この二つの考え方がもとになりまして、六九年条約採択の際の一種の附帯決議というものがございました。その考え方に基づきまして、二年後の七一年にこの条約が採択されたわけでございます。これは六九年条約で制限をされ、そのもとにおいて賠償を受けた被害者が、それではまだ十分に被害が償われていないという場合に備えて、石油類を船でもって運んでもらっておる荷主、その人たちが平常時から一つの金を出し合はうって、そこに基金を形成し、その基金が、被害者が十分に船舶所有者から補てんしてもらっていない部分について支払いを行うという制度でございまして、この基金が支払います、カバールをいたします。賠償額は、金額にして、円にすれば約百八億円す賠償額を限度として被害者の救済のカバールをすることによりまして、この協定が発効後の話でございしますが、総会の決議によりまして、ただいま申し上げますが、百八億円という限度はさらにその二倍までも多く支出することができるような規定になっております。

○青木新次君　そこで、この両条約の外国における批准の状況についてどうなっているか説明してもらいたいと同時に、この発効要件についてどうなっているか説明してもらいたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) 発効要件でございます。六九年条約は、百万総トン以上のタンカーを有する五カ国を含めまして八カ国が批准した日の以後九十日で発効することになっております。六九年条約は現在発効しております。で、その状態は、現在リベリア、フランス、スウェーデン、イギリス、ノルウェー、西ドイツ、それにオランダ、そのほか十八カ国がすでに批准をしております。このうち百万トン以上のタンカーを有するものとして、このうち相当数を占めております。で、この条約は、この条件に全く合致いたしましたのが今年の三月でございました。今年の六月十九日からは、これら十八カ国の間で、すでに成立をしております。このほかに、わが国を含めまして七カ国がこの批准の手續を進めております。

それから七一年条約でございます。これはまだ発効しておりません。で、この発効要件は、八カ国が批准をいたしまして、それらの国の年間の受け取りの石油量の量が、全体で七億五千万トンを超えたことが判明した日の九十日後に発効するということになっております。で、この条件はまだ実現しておりませんが、実際の状況はどうかと申しますと、すでに批准をしました国が六カ国でございます。で、いま申しました七億五千万トンというのには、これらの批准国の石油の引き取り量は非常に少のうございまして、まだ非常にその数が少のうございします。で、このほかに現在七カ国が批准の手続を——日本を含めて七カ国でございますが、手続を進めております。日本、英国、西ドイツ、アメリカ、イタリア、ポーランド、東ドイツ、これらの国々でございます。で、これらの国々が仮に全部批准をいたしますと、ほぼ七億五千万トンすれすれという感じでございます。で、いま申し上げましたすでに批准をした六カ国、手続を進めている七カ国、そのほかにもさらに批准の方針は決めておる、近く手続に入るであろうという国が四カ国でございます。したがいまして、この七一年基金条約も遠からず発効するものと予想されます。

○青木 新次君 現行の油濁損害に対する担保措置として、PI保険やTOVALOPとかCRISTALがあるわけですが、一応説明してもらいたい。

○政府委員(後藤茂也君) 御指摘のよきに、この条約が効効するに先立ちまして、各種のいわば民間の保険制度が、この種の油濁損害というものの賠償責任をカバーするために機能しておりまして、第一に御説明申し上げるべきものは、いわゆるP I 保険でございます。P I 保険と申しますものは、何も油濁損害に限りません。通常の商業保険会社がカバーをしない、しかし、船主がだれかに向かつて賠償責任を負わなければならない責任というものを、船主が相互に団体をつくりましてカバーをし合うものとして歴史的に成立をいたしましたものでございます。

日本におきましても、日本PIというのは、船主相互互保険組合法という法律に基づきまして、同じ名前の組合として昭和二十五年以来機能しております。で、このPI保険、日本で言う船主責任相互保険組合、これは加盟者が、もし油濁損害を第三者に向かって与えた場合には、その損害をカバーするものとして機能しております。このPI保険の油濁損害に対する付保、あるいは加入の状況というものは、日本に限って申せばほぼ一〇〇%でございます。日本のタンカー船主は日本のPI、あるいはものによりましては、外国のPIに直接入っているものもございますが、このような保険というものを利用いたしました、これで不幸にして油濁損害を第三者に与えた場合の支払いに利用しているわけでございます。

第二に御説明申し上げるべきは、T.O.V.A.L.O.P.と称する、タンカー会社が油濁損害の一部のてん補に充てるために、トリリー・キャニオン号事件以来の世論の高まりというものを背景にして組織をした保険機構がございます。このT.O.V.A.L.O.P.というのは、船主の組合であるという点においてはP.I.と同じでございますけれども、これは油濁の損害を中心にして、タンカー船主が集まった

集まりでございまして、これがてん補いたしますのは、通常のPI保険で十分にカバーするかどうか若干制度運用上疑いのあるというものについて、タンカー船主の団体であるTOVALOP、これは世界的なタンカー船主の集まりでございしますが、これが機能しております。で、このTOVALOPは一件一千万ドルを限度といたしまして、関係政府が油濁の防止措置に対して支払った防除費用といったようなものにつきまして支払うということになっております。このTOVALOPに對ししても、日本のタンカー船主に関して申し上げますならば、ほとんど大部分の船主がこれに加盟しております。

第三に御説明申し上げるべきは、これは今度は荷主の団体でございまして、石油屋さんの団体でございまして、名前をCRISTALと申します。これはやはりトリー・キャノン号事件以降世論の高まりというものを背景にして、世界の石油屋さん、石油の荷主が集まってつくりました一種の保険団体でございまして、この保険団体の機能は、これはやはり現在、御説明申し上げましたPIクラブ、それからTOVALOP、こういった保険機構でなおかつカバーし切れない油濁損害につきまして、石油業者が集まって、これが総額で三千万ドルを限度といたしましてこれをカバーするという考え方で設立され、すでに日本にもその支部として機能する団体がございまして、有効に機能しております。

これを要するに、現在の制度で機能しております油濁損害についての各種の保険機構は、一般的にまず船主のPI保険、それからタンカー船主が集まったTOVALOP、それから石油屋さんが集まったCRISTAL、この三本立てで油濁損害というものは保険されているわけでござい

ます。
○青木新次君 いままで局長が説明されたのは、主に民事責任法だと思っておりますが、原因者不明の油濁損害に対する賠償方法について対象とはしていないようであります。現状において、漁場

の油濁の被害等に対して、対策は非常に必要を増してきていると思っておりますが、この種の被害の発生件数と被害額、あるいはまた、その対策といたしたものについて簡潔に説明してもらいたい。

○説明員(森川貴君) 御質問の、油濁による漁業の被害について御説明いたしますと、私どもが、各都道府県から報告を求めまして得ました資料によりますと、油濁も含めた水質汚濁による突発的被害は、全体で発生件数にいたしまして百三十六件ございまして、被害額が三十七億と成っております。このうち、油濁による被害は、発生件数が五十八件、被害額にいたしまして十七億六千八百二十二万九千円となっております。また、四十五年から四十八年の四年間について見ますと、件数にいたしまして二百五十一件、被害額にいたしまして約六十四億円というふうになっております。このうち、船舶によつて起きた油濁による被害額は、件数で全体の三六%、九十二件、被害額にいたしまして六一%、三十九億、件数のわりに被害が大きいのが特徴でございまして。

また、原因者不明の油濁によります漁業被害につきましては、ただいま申し上げました全体の中で、件数で約半分、百二十一件、被害額にいたしまして三分の一、約二十億というふうな実情にござい

ます。
第二の御質問の点でございしますが、原因者不明の油濁による漁業被害の対策につきましては、近年その漁業被害が大変多く発生している現状にかんがみまして、運輸省、環境庁等の関係省庁と協議いたしまして、関係都道府県、経団連及び漁業者団体の協力を得て、五十年の三月に、暫定対策といたしまして、原因者不明の油濁による漁業被害を救済する財団法人漁場油濁被害救済基金を設立いたしました。同年四月から同基金によりまして、原因者不明の油濁により被害を受けた漁業者の救済事業を開始いたしておるわけでござい

ますが、同基金による救済事業といたしましては、原因者不明の油濁により汚染された漁具、漁船、漁獲物等の損害及び漁場油濁による休漁の損害等

に對しまして救済金を交付する、また、原因者不明の油濁による漁場の汚染の防除、清掃費等を助成するといふものでござい

ます。
○青木新次君 いま説明にありましたように、日本の海は非常に汚れていると思つたのでありまして、その対策は非常に急がれていると思つたのであります。当面の対策とせし、制度化すべきかどうかというふうに思つたのでありますが、どういふふうにお考えになっておりますか。

○説明員(森川貴君) 先ほど説明いたしましたように、原因者不明の油濁による漁業被害の救済につきましては、現在暫定的な措置といたしまして、財団法人漁場油濁被害救済基金に助成をいたしておるわけでござい

ますが、今後の制度化につきましては、環境庁に設けられております物的被害救済に係る費用負担等検討委員会におきまして、原因者不明等の公害による財産被害の救済の範囲、救済の方法、費用の負担等の基本的事項の検討を進めております。また水産庁におきまして、昭和五十年年度の環境保全総合調査研究促進調査費によりまして、公害による漁業被害の事例調査を行つてお

りまして、これらの結果を踏まえまして、運輸省を初めとする関係省庁の協力を得ながら対処してまいりたいというふう

に考えております。したがしまして、それらの問題につきましては、ただいまいろいろとお述べになりましたような関係官庁ともいろいろと相談をいたしまして、適切な措置を講ずるよう

に検討する必要があると思つております。
○青木新次君 その適切な措置であります

が、具体的に運輸省としては、当面一番中心的な所管省としてどういふふう

に考えておられるか、もう少し説明してください。

○政府委員(後藤茂也君) はなはだ申しわけございせん。水産業に対する被害というものにつきまして、ただいま水産庁からる御説明がござい

ました。その点につきましてまず第一歩を踏み出すについて、ただいまいろいろと御苦勞を願つておるわけでござい

ます。
御指摘の水産業以外の問題につきましては、関係官庁、環境庁を中心

にいろいろと相談はいたしておりますけれども、この席で具体的にこういうことが考えられておりますところまでいっておりません。が御説明申し上げるところまでいって

ことをおわび申し上げます。

○青木新次君 これは将来ひとつ宿題として検討してもらいたいと思つてお

ります。いいですね。それから、油濁損害賠償法によりますと、油濁損害賠償責任に

関して無過失責任主義の制度を採用したというが、その理由を説明してもらいたい。

○政府委員(後藤茂也君) この条約で無過失責任主義が採用され、したがしまして、お願い申し上げております法案でもそういう考え方に立つておるといふことにつ

済するのにはこれは妥当でないという考え方が一つございいます。

それから従来の金額責任主義、五七年条約についてる御説明申し上げましたこれらの海事法における責任というものの法意は、これはいわば船主あるいは荷主といった大企業間、かつての大企業間の相互の関係というものを主として念頭に置かれて立てられたものだといふふうに理解されまされるけれども、この油濁損害というものは全くその船の運航とは関係のない、いわば無関係の第三者というものを大量に巻き込むものでございいます。そういったような体系のもので、あるいは大貿易商、大船主といったようなものを歴史的に念頭に置きながらでき上った船主責任の制限の制度というものを直ちに適用するということが適当でないという考え方もございいます。

第二に、こういったタンカーの油濁事故という特殊な損害というものに着目しまして、船舶所有者に無過失責任を採用するにつきましては、若干の類似の例というものを引用しながら御説明することができると思ひます。たとえば、原子力船についての条約が同じようにその物自体が危険を包蔵しながら存在しておる、運航しておるというものでございいます。航空機が墜落をして下の人に損害を与えたと、この航空機の場合もこれがやはり落っこちるといふ危険を包蔵して、そして運航されるものでございいます。こういったタンカーの場合にも、これと直ちに同じと論ぜられるかどうか、いろいろと議論があると思ひます。けれども、一たん事故があれば、油を流出して汚染事故を起こすという物理的な危険性というものをともと包蔵して、そしてやっておるものでございいます。危険責任主義とも申しますか、そういった場合に、具体的な過失というものを論ぜずして、この人に対して責任を負ってもらうという考え方がございいます。また、このタンカーもそうでございます。あるいは原子力船、航空機の場合も同じでございますが、これらの危険を包蔵しながら運航されておるものは、それによって企業としての

通常の場合利益を得ているわけでございいます。その利益を得た人たちがこのものに對して、過失の有無ということ論ぜずして、支払いをしてもらうという考え方もございいます。報償責任主義とも申しましうか、そういったようなことで、そういう考え方がいろいろございまして、六九年条約におきましては、このタンカーの油濁事故については無過失責任主義を採用するという方針がとられ、したがって、ここで国内法でも、そのような考え方でできているものでございいます。

別の観点から御説明申し上げますれば、このようにして船舶所有者に無過失責任主義というものは、先ほどからる御説明申し上げておりますように、その船舶所有者については責任の限度額という制度を設ける、被害者の救済についてはその国際基金の制度を持つということでもって、その責任を問うことが著しく片へんばにならないようにということが配慮されているものでございいます。

○青木新次君 登録国のタンカーが民事責任条約だけの締結国において油濁損害を与えるという場合に、その場合の被害者に対する賠償とか、船主補てん等について聞きたいのであります。けれども、被害者は船舶所有者に対して賠償請求はできるのかどうか。それから、船舶所有者は国際基金に補てん請求できるのかどうか、そういう点について説明してもらいたい。

○政府委員(後藤茂也君) つまり、五七年条約の締結国であつて、六九年、七一年条約の締結国でないという国の領域で油濁損害を起こしたという、そういう例でございいます。この場合には、この損害を受けた被害者と、損害を請求される人の間にはこの条約の規定は働きます。したがって、先ほど船舶所有者に責任を一元化する云々というふうなことを申し上げましたけれども、そういうことになりません。一般的な、その国の法律がどのような規定をしているかにもよりますけれども、もし日本で申しますならば、過

失のある船舶所有者、あるいは船舶者云々という人が責任を問われることになると思ひます。で、この責任を問われるタンカーが、事故は非締結国で起こしたといたしまして、その登録されている国がたとえ六九年、七一年の締結国であるというところでございまして、場合に少なくとも失礼いたしました。やはり、この場所が非締結国の領域であるという場合には、船の登録国がいずれかであると問わず、ただいま御説明申し上げたようなそういう関係になります。

○青木新次君 油濁損害賠償保障条約の目的について聞きたいのでありますけれども、どうなっているか。

そしてまた、二千重疊トン以上の対象タンカーの隻数と総重疊トンについてあわせて聞いてみたいと思ひます。

○政府委員(後藤茂也君) 油濁損害賠償保障条約、これは法律が規定し、条約が規定しているものは、油濁による損害賠償支払い義務というものを補てんするということとを約束する内容のものであるならばこれはいかなる、まあ政令でいふような保険者というものが規定されますけれども、その形式というものが規定されたいというものでございいます。ただ、それは現在、先ほど御説明申し上げましたPI保険といったようなものと法律上の性格はきわめて類似したものになろうかと思ひます。

それから二千トン以上のタンカーでございまして、二千重疊トン以上のタンカーは、五十年六月末におきますわが国の統計では、千六百九十五万総トンでございいます。

○青木新次君 保障契約の証明書の発行が、これと、締結国へ入港する場合に支障が生ずることが考えられるのでありますけれども、この点はどうか。

それからまた、対象船舶数は大体幾らぐらいか、この点についてもお聞きしたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) 御説明いたします。先ほど御説明申し上げましたように、この六

九年条約はことしの六月に批准国の相互の間において発効いたしました。で、これらの相互の国におきましては、保険契約を締結しているということの証明書を備えつけている者でなければその国に入港できないといふことになるのは御指摘のとおりでございます。で、ただいま日本のタンカーは、いろいろと英國なりフランスなり、そういった国に当然商売上の目的で毎日毎日入港する必要があるのでございまして、こういった場合の取り扱いにつきましては、関係国の間でいろいろと協議をいたしました。現在のところ、まことに遺憾な事態でございまして、日本タンカーが保険契約をだれだれとしておるということについて証明書を出してもらつておるということについて、この場合に六九年条約の締結国でございまして、英國の政府が日本のタンカーに出したその証明書と入るものを持って、英國及び英國以外の締結国に入ることについてそれが認められておるということでございます。こういった事態は、一日も早く日本国が堂々と証明書を発給できるように体制に持っていくと念願いたしております。

先ほどの対象船舶でございまして、それは先ほど私が申し上げました二千トン以上の日本のタンカー、千六百九十五万総トンと申しました。隻数でことしの年央の統計で五百六十六隻でございまして、あるいはただいま申し上げたように、今度日本に証明書をもらいに來る外國のタンカーがあるかもしれませんが、それは数えませんが五百六十六隻でございいます。

○青木新次君 いままでは油濁事故が起きた場合のことを中心に質問したわけでありましたが、今度は、油濁事故の起きないための対策というものが非常に多くあると思ひます。先生御指摘のように、この点について説明してもらいたいと思ひます。

○政府委員(齋村泰彦君) 先生御指摘のように、タンカーの安全対策ということは、まず、いま御論議をいただきました油濁事故が起こったのでは

遅いので、その予防手段として十分方法を尽くしておかなければいかぬということでごさいます。運輸省全体としては、まず船舶の航行の環境を整えなければいかぬということで交通施設、航路標識、その他十分に施設面で整備をしていきたい。それから予防のためには、交通のルールを整備しなけりやいかぬということで、海上交通安全法によって、特別なふくそうする十一航路については、交通ルールを守らせるように法律に基づいて指導しております。

それから海上保安庁は、巡視船艇が現在三百隻余りと飛行機が三十数機で、これはもちろん警備救難ということもやりますけれども、海上交通安全のためのそういった法律に基づく指導というものをやっているということでごさいます。また、船舶の安全の面から言いますと、船舶の構造の改善という面もございます。これは船舶安全法その他の諸規定によって、さらに船舶の安全面の構造の管理を十分にしていくということでごさいます。もちろん船員関係の法令によって船員の資質の向上というようなことで、事故防止に尽くしていくということも方法だと思ひます。

そういったことを総合的に考えて、海上交通安全というところで大事な務めを果たすように努力しているというのが運輸省全体だろうと思ひております。

○青木新次君 私、これで最後にしたいと思ひますが、わが国の大型タンカーがときどき座礁、あるいはまた事故を頻りに起こしているんでありますけれども、このためにロンボック海峡を回れという声は相当国際的な、ある意味では世論になつてはいる。また、沿岸三国の中でいろいろ対応の仕方はあるわけでありまして、ロンボック海峡におけるいろいろな交通安全という面において、いろいろ問題点があると思ひます。この点はいかがですか。

○政府委員(岡村泰彦君) ロンボック・マカッサルを日本船が通るか通らないかという問題は、海

運局長の方からいろいろな点からの御見解を申し上げると思ひますが、ロンボック・マカッサルの調査につきましては、インドネシアの政府がやるということ、私どもの方に協力を求めているところ、それに調査員を出して協力をしているところ、この五月からやりまして夏過ぎに一応の調査を終わったということですが、インドネシア側調査に協力するということがございまして、資料その他の解析はインドネシアの国に任じてあるという現状でございまして。

○政府委員(後藤茂也君) ロンボックをタンカーが通過するという問題は、マカッサル海峡は日本のタンカーに限りませう、どういった条件で、どういふふうな運航の仕方が安全であるかどうかという点、また、それにはどういふことが必要であるかというふうなことが関連づけられると考へております。

マカッサルにつきましましては、従来からこの関係沿岸三国の政府というものといろいろと相談をいたしまして、この航路の精密な調査というのにつましまして、マラッカ海峡協議会を主体にいたしまして、保安庁の協力を得まして、これまで四回にわたる精密な測量というものが行われております。また、それに関連いたしまして灯標、灯台その他のものを、このマラッカ海峡の必要箇所には寄贈するといふようなことも行われております。ただいまこの沿岸三国でいろいろと相談をいたしまして、この海峡の航行をより安全にするための分離航行方式というものの具体案を練っておられるといふふうなことは承知しております。こういふような方法というものがだんだんと設備が進み、調査が進み、そしてマラッカ海峡はどういう程度のタンカーであるならば安全に通れるんだというところが明らかになるにつれまして、先ほどお話ししたロンボックに回る船といふものについての具体的な問題が生じてくる。これは先ほど保安庁長官から御説明申し上げましたように、いずれにせよ、現在でも若干の船がロンボック海峡を通過しているわけでごさいます。その安

全の問題といふものにつきまして、また別個にいろいろと関係国の政府と相談をしながら、調査あるいは施設といったようなものについても考慮をしてまいらなければならぬかと存じております。

○青木新次君 このロンボック・マカッサルから、ずっと太平洋の西の部分で、フィリピン並びにミンダナオ付近にこの海上のギャング等が出没して、タンカーあるいはまた漁船等の船員がいま逮捕されているわけでありまして、これらの関係等については、海上交通安全に重大な支障が実はあると思ふんですが、これらの点について運輸省としてはどういふような対策を進めていく気持ちがあるのか、これはひとつ大臣に質問したいと思ひます。

○国務大臣(木村睦男君) 一般的に海上の航行の安全といふことからは、いままで長官なり局長がいろいろ申し上げておりますような対策を講じておられるわけでごさいます。それ以外に、いまお話しのごさいましたミンダナオ島の事件、これは非常に特殊な事件でございまして、現在また一つ事故が起こっておりますが、その前に日本の漁船があいり事故を起こした、この事故はまたと異例といひます。特殊といひます。か、ちよつと一般の海上の事故といふことで律するべき問題ではないような気がいたしております。ことに外交問題も絡んでございまして、治安の問題でもあるわけでごさいます。同時にまたフィリピンという一つの国内の問題に非常に深い関係を持っておりますので、これは断々に一般海上交通安全という見地からなかなか律しにくい問題であると思ひますが、しかし、まあミンダナオ島のみならず、ああいふふうな、いわゆる海上で治安そのものが十分でない地域はほかにもあろうかと思ひます。したがって、あらかじめそういう地域はわかる場合が多いわけでごさいますから、航行上そこはなるべく避けて通ると、しかし、そこに寄らなければその輸送の目的は達せられない、ミンダナオ島のごときはまさにそれ

に該当するわけでごさいます。そういう場合には、その領域でございまして当該国と、外交を通じて安全について十分の保障をしてもらうように外交交渉をやつていかなければいけないと、かようにも考へておられるわけでごさいます。

同時に、一般的に申し上げますと、今回のこういった条約、五七年以後六九年、七一年と、こういったのが、法律なり条約なりというものが講ぜられてきておられるわけでごさいます。これは一つは、やはりわれわれ地球上の人類が経済的にも、あるいは産業の上からみだんだん発展していくために起るいろいろな事故について、従来のように原因者に対する責任を追及するという考え方からだんだん変わらして、よつてもつて起つた被害者をいかに救済するか——いかに救済するかといふその中には、原因者に対して責任を追及することによつて救済するのには限度があるし、またそういう原因を与えたことについては、やはり社会的な責任も大いにあるではないかといふふうなことから、こういった無過失の賠償責任制度であるとか、あるいは基金制度であるとか、これはすでに陸上においても日本でもやっております。これはもうひとつ交通上のいろいろな、いわゆる一つのこういった交通上のいろいろな被害——海上汚染を含めまして、こういったものは、やはり社会的責任として被害者の救済に重点を置いていこうというところにだんだん世界的に思想の転換が行われつつある、これがやはり世界共通の繁栄のための方策であるといふふうなわれわれも理解しなければならぬのではないかと、かように考へておられるわけでごさいます。まさにこれらの条約もそういう方向のつとめての一つの前進であると思ひます。従来は、海商法上交付制度といふものが長い間海上の事故の賠償関係の一つの原理として支配しておつたんでございまして、が、やはりそれでは不十分であるといふふうな、社会的な発展に即応した新しい制度に移行しつつある、そういった中で、今回の条約を受けまして国内法の改正もやらなければならぬ、こういう

ふうに変わつてきておるものだという認識でわれわれも対処しなければならぬと思つておるわけでございます。

○委員長(宮崎正義君) 午前中の質疑はこの程度にとどめます。午後一時から再開することとし、それまで休憩いたします。

午前十一時五十四分休憩

午後一時二十分開会

○委員長(宮崎正義君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

午前中に引き続き、質疑を続行いたします。

○岩間正男君 法案の質疑に入るに先立って、まず関連する二、三の前提的な問題について質問したいと思ひます。

まず第一に、わが国周辺の海洋汚染について、最近の実態はこれほどなつておるのか、まずこの件数についてお聞きしたいと思います。

○政府委員(山村泰彦君) 最近のわが国周辺におきます海洋汚染の発生状況を申し上げますと、十四年が三百八件、十四年が四百四十件、四十六年が六百二十一件、四十七年が二千二百八十三件、四十八年が二千四百六十件、四十九年が二千三百六十六件でございます。四十九年度は二千三百六十六件でございますが、やはりこの汚染の現状を申し上げますと、東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内の四海域に約六〇%以上のものが集中しているという状況でございます。

それから、排出されている排出源の別に申し上げますと……

○岩間正男君 それはいいですよ。件数だけでいい。

○政府委員(山村泰彦君) はい。

○岩間正男君 いま報告ありましたように、前年度よりは四十九年度は多少これは減少している、こういうことになっているんですが、しかし、依然としてこれは高い水準にあると思ひます。昭和四十五年に比べますというと、四百四十

件に対して、まあ五倍以上になつておる。これは非常に重大な問題だと思ふんです。さらに海域が、これは北海道沿岸、あるいは日本海沿岸などにも非常にこの種の汚染が広がっている。しかも深まっている。こういう点で、これは汚染に対する対策というものがやはり十分でない。まあ、その後の海洋の非常に最近のふくそうしている問題もありまうけれども、この対策そのものも問題があると思ふんです。

次に聞きたいと思ふんですが、原因ですね。その汚染の原因として汚染の種類、それから排出源、これの最近の状況について報告いただきたいと思ひます。

○政府委員(山村泰彦君) 汚染の原因の種類別に申し上げますと、油によるものが二千三百六十六件の全体のうちで千九百八十五件で、八四%ぐらいで一番多いでございます。油以外のものが三百八十一件、そのうちには赤潮が百七十五件ござい

ます。それから排出源別に申し上げますと、船舶からのものが千二百四十四件、五〇%強でございますが、その中でも船舶の油によるものが千七百七十一件と、一番多いものでございます。

○岩間正男君 これをさらに日本船と外国船に区別した場合、これはどうなりますか。

○政府委員(山村泰彦君) 先ほど船舶からの汚染が千二百四十四件と申しましたが、大体その三〇%に当たります三百六十六件というものが外国船からの汚染の件数でございます。

○岩間正男君 これは率にしたらずいぶん外国船の方が多いいんじゃないんですか。われわれの調べたところでは、日本船の年間の入港隻数は百万五千六百四です。そのうち汚染件数が八百四十八、したがって、〇・〇八四ということになって

います。外国船の場合は、入港隻数が五万一千二百八十四、それに対して三百六十六件、率にするといふとこれは七・一四%、こういうことになるわけですね。したがって、非常に日本船よりも八・五倍ものこれは汚染率を持つていて、こうい

うことですね、それでいいですか。

○政府委員(山村泰彦君) 入港隻数と事故の件数で比較してみますと、先生おっしゃるとおりになると思ひます。

○岩間正男君 外国船に対する汚染防止ですね。この対策という点で、やはり問題になつていて、これはどういふよう

な対策を講ずるべきか。これはどういふようにつかんでおられますか。これに対する対策をや

つぱり明確にしないといふと、一般に外国船といつても、これは全体の量からいっても便宜置籍船

と言われるものが非常に多いのじゃないか。しかも、非常にやはりいま日本の、当委員会でも問題

になつたように、これは性格としても非常に不明な点がある。責任の所在というものも非常に不明

確な点がある。そういう点で汚染を大きく発生させている根源になつておられるのじゃないか、これに

ついてどういふように考えておられますか。

○政府委員(山村泰彦君) 外国船舶の海難事故が多い、やはり日本の近海が海象、気象とも複雑な状態でございますので、どうしても事故が多いとい

ふことは避けられないと思ひます。したがって、私どもとしては、まず外国船舶の海洋汚染に対する取り締まりは厳重にやる体制にしてございま

す。それから、やはりその事故をできるだけ予防しなければいけないということでございますから、取り締まりを立ち入り検査その他で厳重にやりま

すと同時に、外国の船主の集まりであります協会等に、日本近海に於ける事故防止に対するパンフ

レットを配りましたり、また直接船舶に赴いて指導をするということをやっております。最近もこの十一月十七日から二十一日の間に外国船舶の漏油事故防止推進期間として集中的に立ち入り検査、

指導を行つたものであります。

○岩間正男君 先ほど言いましたように、外国船舶の汚染率は、これは日本船に比べて八・五倍

にも及んでおる。そうして、その外国船舶の大部分が、いま言ったような便宜置籍船になつていて、

けですね。そうすれば、特別にこれに対する対策

ですね、これを明確にする必要があるんじゃないか、方針として、これについて、いま対症的なこ

の対策について二、三お話をありましたけれども、これをもうと意識的に明確にする必要がある

と思ふのですが、この対策、方針についてどうですか、当委員会にも報告する必要があると思

うのですか。特に留意をして、どういふ点をどうするかというふうな方法でいいですか。これ

はありませんか。明確になつておりますか。ただケース・バイ・ケースというふうなことでだめ

です。し、もつと検討する必要があるんじゃないかと思ひますが、その点いかがでしょうか。

それから、当委員会にそのような、あなたたちの方針というものをやはり報告する考えがあるかどうか。どうですか。

○政府委員(山村泰彦君) この便宜置籍船という問題は、特別に便宜置籍船というものがどういふことであるかという実態がまず明らかにならないと非常にむづかしいと思ひます。われわれは、われわれの事故の中に、かなりリベリア、パナマの船舶の船が多いということは事実でございますけれども、果たしてそれらが全部便宜置籍船とい

ふことで特に特殊扱いをするべき船であるかどうかということは、ちょっとこれはわれわれにはわかりません。われわれは起こつた事故の取り締まりを厳重にするということでありまして、先ほど申し上げましたとおり、外国船一般に日本の気象、海象に氣をつけるように、公害の事故を起こさないようにといふことで十分指導していくといふことを今後とも続けていきたいと思ひます。

○岩間正男君 これは運輸大臣、どうですか。運輸省の方針として、海上の保安、汚染防止の立場からいふと、これを明確にする必要がある。このところは非常に漠然としておる。そういうために、外国船舶に汚染が非常に多くなつてきておる。これについて特別に対策を強化する必要があると思ひますが、どう考えておられますか。これは検討しておられますか。

○国務大臣(木村睦男君) わが国の港湾、その他

沿岸におきまして海上汚染の状況は、いま保安庁長官が申し上げたように、外国船による汚染原因がかなりあるという事は事実でございますが、これは繰り返してしつと来ている外国船であれば、状況にも慣熟しておりますから、日本船と変わりはなと思うんですが、やはりその中には回数が少なく初めに来るというふうなものも多々あるわけで、そういった汚染の原因もいろいろあると思うわけでございます。それらにつきましまして、いま保安庁長官が申し上げたように、いろいろな方法を講じて注意を喚起し、その防止に努めておるわけでございますが、外国船の中にはもちろん便宜置籍船もあるわけでございます。そういう汚染事故を起こした場合に、特にそれが便宜置籍船であるからこうだという関連のある状況はまだわれわれも把握していません。恐らく便宜置籍船であるとなつて、外国船の中でも海上汚染の態様が違つとはちよつと私は考えられないと思うのでございます。やはり一様に日本の事情、海象あるいは気象等にしつとちう習熟していない外国船なるがゆえに、いろんなそういう事故による海上汚染が多いんじゃないかと、かように考えますが、これらの問題もさらに一層調査をしてみなければ何とも言えない問題でございます。ただ具体的に、先ほど申し上げたように、いろんな方法を講じて防止の指導はいたしておりますが、今後一層そういう点も強化していきたいと思つております。

○岩間正男君 汚染の問題を解決するそういう対策の中で必要なのは、やはり汚染の把握の問題ですね。だから把握の体制、それから把握の仕方、科学的な調査とかいろいろあると思いますが、そういう点についてもつとやつぱり私はこの点、このような日本の現状から考えますという、政策としては強化する必要がある。それがなされていない。そういうところに行管あたりからもこれは最近指摘があつたんだと思つた。これは後で触れますけれども、こういう問題についてつと明確にしてほしい。単に研究してみますぐらいのことじゃ済まないんじゃないかというふうに思ひます。

○岩間正男君 汚染の問題を解決するそういう対策の中で必要なのは、やはり汚染の把握の問題ですね。だから把握の体制、それから把握の仕方、科学的な調査とかいろいろあると思いますが、そういう点についてもつとやつぱり私はこの点、このような日本の現状から考えますという、政策としては強化する必要がある。それがなされていない。そういうところに行管あたりからもこれは最近指摘があつたんだと思つた。これは後で触れますけれども、こういう問題についてつと明確にしてほしい。単に研究してみますぐらいのことじゃ済まないんじゃないかというふうに思ひます。

ことじや済まないんじゃないかというふうに思ひます。そこで、こういう汚染のためにいろいろな被害が起つてゐるわけでありまして。先ほども、これは午前中の質問の中にも出てきたわけですが、その中で、何といつてもたんに白資源の五一%を占めてゐる日本の漁業ですね、漁業被害が非常に多くなつてゐると思つた。

で、水産庁にお伺ひいたしますけれども、この汚染の現状、被害の現状、被害の最近の、この三、四年の年間の状況、それから被害額、こういうものについてお知らせをいただきたい。

○説明員(森川實君) 午前中にもちよつと申し上げましたが、この油濁にかかります漁業被害の発生状況を四十五年から四十八年の四年間を見ても、件数にいたしまして二百五十一件、被害額にいたしまして、総計いたしまして約六十四億円という額になっております。これをさらに四十八年について見ますと、これもやはり全国の都道府県からの報告によりまとめたものでございまして、四十八年におきましては、発生件数が海面に内水面を含めまして六十六件、このうち被害額が不明なものが二十件ございまして、それを除きました被害総額が十七億八千五百六十六万円となつております。また、この中で原因不明の油濁による漁業被害につきましては発生件数で二十三件、被害額は二億四千三百三十七万円というふうになつております。なお、四十九年の被害につきましては現在集計中でございます。

○岩間正男君 これは午前中の質問の中で、こういう漁業の油濁被害に対する救済措置として暫定的に被害救済基金が設置されてゐると、こういうことであつたのでありますけれども、これは漁業の場合ですが、その中で廃油ボールによる海岸汚染の場合、こういうものはこれはどうなるのか。これは鹿児島県からの請願であります。今度の請願の中に、昭和四十二、三年ごろから廃油ボールの沿岸汚染が非常に進行してゐる。特に大隅半島、薩摩半島、奄美大島、屋久島等、鹿児島県沿

岸が非常に汚染されてきてゐる。で、その被害は海草、それから漁業はもとより観光地、それから海水浴場など生活環境にも大きな影響を与えてゐる、こういう現状が述べられてゐる。これに對して政府の対策を要求してきております。で、私はお聞きしたいんですが、海上保安庁として海洋汚染の監視、取り締まり体制及び防汚体制をどう充実強化しようとしてゐるのか。これはこの問題と関連するんですが、まず最初にこの点お聞きします。

○政府委員(岡村泰彦君) 海洋汚染の防止につきましては、私どもは三百隻余りの巡視船艇と三十三機の航空機を使いまして、できるだけ汚染の取り締まりを厳重にするということをやつております。特に航空機によるところの汚染状況の発見、取り締まりということが大事でございますので、全国の海域を四海域にランクづけをいたしまして、一番大事な東京湾とか、瀬戸内とか、伊勢湾とかというところは一日に二回、それから次の第二海域は一日に一回、それから第三海域は二日に一回、その他の第四海域は三日に一回に一回というふうなことで、航空機で監視、取り締まりをいたしまして、海上にいて、これも大事なことにはそのために常時一隻配備しております巡視船艇と連携をとらせて、両方で取り締まりができるような体制をとつております。

○岩間正男君 いまの請願と関連してですが、水産庁にお伺ひしますが、漁業の被害について本年三月に設定された、先ほども申しました漁場油濁被害救済基金、これは現在適用されてゐないと思ひますが、鹿児島から申請があつた場合、この被害についてはこれは当然適用されると思つたので、どうでしょうか。

○説明員(森川實君) 御指摘の廃油ボールによります漁業被害につきましては、この廃油ボールが漁業被害を伴うものでありまして、かつ原因者が不明な場合にありましては、さきに御説明いたしました財団法人漁場油濁被害救済基金がこの漁場の清掃、防除等を行いました経費を助成する、そ

れとともに廃油ボールによりまして起つた漁業被害に對して救済基金を支給するということができれば、審査の結果救済が行えるはずでございます。

○岩間正男君 いまのところ確認しておきたいと思ひます。第三にお聞きしますが、これは運輸省と水産庁にお聞きしたいんですが、廃油ボール等を除去するために多くの費用がかかります。この財政援助をこれはどうするのか、この点について両者からお聞きしたいと思ひます。

○説明員(森川實君) 水産庁の方では、先ほど申し上げましたこの基金に對しまして、国といたしまして清掃、防除のために七千七百六十六万四千円を拠出してあります。これに對しまして関連する都道府県が同額を出しまして、一億五千四百萬の防除、清掃の事業を行へるような形になっております。

○岩間正男君 ということは、財政援助が可能だということですね。いいんですね。これは運輸省いかがですか。

○政府委員(後藤茂也君) 水産庁から御説明申し上げましたように、原因不明の油濁被害についての問題については、水産庁からの御説明で實際の政府の措置は尽きてゐると思ひます。で、原因者がはつきりしている場合には、これは午前中からいろいろと御説明申し上げておりますような他の、民間の賠償措置でもつて処理するといふ考え方でございまして、

○岩間正男君 この廃油ボールの除去の問題です、いまお聞きしてゐるの。これは、

○政府委員(後藤茂也君) したがしまして、廃油ボールによる損害というのにつきましては、事柄の性質上、その原因がどの船から出ているかということが明らかでないケースに該当する。したがしまして、水産庁から御説明されたその問題で、政府の措置というものはそれだけであるといふことでございます。

○岩間正男君 水産庁からのいまの方針でいいというわけですね。どうなんですか、運輸省の立場としては。あなた、もう少し大きい声で言ってくさい。聞かれないよ。

○政府委員(後藤茂也君) そのとおりでございます。つまり、この法案で御説明申し上げておりますものは、原因者のはっきりした油濁損害の案件の処理の問題であるということでございます。

○岩間正男君 この点は実際の適用の中でいろいろ問題があると思いますが、廃油ボールというのは原因がはっきりしたのかどうかというのがね。これは長く海洋に漂流するでしょう。いろいろ潮流の関係でこれは出てくる。そういうものの除去費を自治体なんかが賄うことがありますよ。そういうような場合に、原因がこれは不明だからということで放置する、こういうことでは、本当に汚染を除去する対策としては不十分になると思ふんです。この点どうなんですか。原因がはっきりしなければこれは財政の援助はできない、こういうことですか。水産庁のお考え、どうですか。

○説明員(森川真君) 先ほど申し上げましたように、廃油ボールの場合は多くの場合原因者が不明というケースが多いと思ひますが、原因者が不明であつて、かつそれが漁業被害を与えるという実態がございます場合には、この基金の制度によりまして助成をするということになつてゐるわけでございます。

○岩間正男君 これは生活環境が非常に破壊されるんですからね。水産庁だけに任せられる問題じゃないと思ふんです。これはそういう点で運輸省のこれに対して、あるいは環境庁——きょうは見えておりませんけれども、こういう点について十分にこれは今後検討する必要があるのじゃないかと、こう思つております。

時間の関係から次に行きますが、とにかくいまこの油濁賠償の法案を審議してゐるんですが、発生してからでは遅いので、未然に防止する対策、これが十分でない、こういうふうに思ふんです。

ね。そこで、四十五年に制定されて四十七年から実施されている海洋汚染防止法、これは、現在この法律は十分に実施されておりますか。概括的に言つてどうでしょうか。

○政府委員(園村泰彦君) 四十七年以来海洋汚染防止法は全面的に実施されてすでに定着をして、それによる取り締まりの効果は上がつてゐると思つております。

○岩間正男君 そういうふうに言えるかどうかですね。

私は、そこでお聞きしたいんですが、本年の七月十二日に行方庁からこれは運輸省、農林省、環境庁に対して勧告が出されてゐますね。出されてすでに四月月ですか、これに対して検討をされておると思うんですが、まずお聞きしたいんですが、行政管理局はこのたびの勧告ですね、どういふ点から出されたか、その主要なところをここで説明してほしいと思ひます。

○説明員(近藤輝彦君) まずどういふ点からという点につきましては、先ほどからいろいろ背景事情について議論がなされてゐるとおりでございます。わが国の周辺の海域におきまして、船舶等から出ます油による汚染がかなり多くなつておりました。また、これによります漁業被害もかなり増大してゐる。一方、第三次国連海洋法会議におきまして討議の内容を見てみましても、わが国のように動物性たん白質の供給源の多くを水産製品に依存している国にとつては非常に海洋環境の保全を図ることが重要であるということに背景事情として、この観点から行政監察を実施したわけでございます。

なお、主な勧告項目としましては、一つが海洋汚染の把握に関する調査をなお推進する必要があるということでございます。第二点としまして、船舶からの油の排出につきまして、規制基準を強化すること、ないし公害監視をなお充実する必要があるということでございます。それから第三点としまして、廃油処理対策を充実すること。特にスラッジの処理体制を整備すること。第四点と

しまして、大規模な油流出事故に対処するための法令の整備及び油回収設備の配備基準を明確にする必要がある、おおよそこういう点について勧告しております。

○岩間正男君 いまの勧告の、四項目挙げられましたが、非常に海洋汚染防止法、これが十分でないというこの反証でしょう。そう思つて差し支えないと思ふのです。私たちも出された勧告、これを調査したわけですが、非常に不十分です。具体的にこれを論議することは時間的にできませんけれども、こういう点でどうですか、海洋汚染の把握の問題、これは保安庁長官どういふふうに考えておられますか。十分だと思つておられますか。

○政府委員(園村泰彦君) 私どもは海洋汚染の実態を先ほど触れさせていただきましたが、船舶、航空機の現在の装備で、できるだけ早くそれを見つけて被害の拡大を未然に防止をします。それから原因者をできるだけはっきりさせて、その原因者に防除体制を早くとらせるということでございます。そして、そういった面での整備は今後も続けていきたいと思つております。

○岩間正男君 第一に、調査の機構が充実していない点が指摘されてゐますね。それから非常に調査の連絡が十分でない。そこで調査できない、いわば空間みたいなところがあるわけですね。全然調査の対象になつていない。そういうような点で非常に全体として不十分な体制だ。科学的に調査の体制も十分に整えられていない。そういう点から海洋汚染の調査を調整して、そして総合的な体制をとる必要がある。そういう主管が十分でないのを、これをやっぱり総合的なものにする必要があるということ。

それから連絡協議会のようなもので運輸省、環境庁、農林省、その他関係行政機関がそういう協議会を設けて調査海域の設定、調査方法、それから調査項目等をもつと調整し、本当にこの実態を把握できるような体制をとるべきだということが指摘されておると思うのですが、この点はやはり

いろいろ不十分な抜け穴があるわけでしょう。こういう点どうですか。

○政府委員(中村四郎君) 海洋汚染の把握につきまして、私どもとしましては、海洋汚染状況の正確な把握ということが海洋汚染の防止のいろいろな施策の基本になるという認識のもとに從來から調査を行つてきたわけでございます。

ただいま先生が御指摘ございましたような連絡協議会の設置の件につきましては、環境庁を中心としたしまして運輸省、農林省等と協議を行ひました。それによりまして調査範囲の明確化、調査海域の設定、調査方法、調査項目等につきまして総合的な調整を行つて、全般的な調査について重複を避け、あるいはお互いに補完するということとを確実にやつてまいりたい、こういうことでございます。

○岩間正男君 総合的な中核機関ですね、これをつくる必要があるということが指摘されておるんですが、この点については運輸大臣いかがですか。これは運輸大臣だけの権限に属するものじゃないと思ひますが、國務大臣としてあなたはこういう問題について提案して、それでやっぱり総合的な、科学的な調査体制を確立しなければ、現状が把握できないのじゃ本当にこれは病気の治しやうがないわけですから、このところに非常に抜け穴があるわけですから、いろいろな点で。これは詳細にやつてゐる時間がありませんから大綱だけ申し上げてゐるわけですが、これに対してはつきりどう適用するの。間もなくこれに対する回答も出さなくちゃならないのだと思ひますが、この回答も関連してどういふふうに考えておられるか、お伺いしたいと思ひます。

○國務大臣(木村睦男君) こし七月に出されました行政管理局の海上汚染に対する勧告は、およそ海上汚染に関して多くのものを網羅して指摘をされておるわけでございますが、その中ではすでに——たとえば航空機による監視基準を強化するとか、あるいは廃油処理事業者に対して適切

な指導を行うとか、すでに実施をしまいつておるものもございます。その他、これはいま岩間さん御指摘のように、一省庁だけでできない問題も相当たくさん含んでおるわけでございます。そこで、それらの問題につきましては、やはり各関係省庁が一緒になりましてこの対策を立てて、それぞれの分担に従って実施をしていくという体制をもつてやらなければ万全は期せられないと考えておるわけでございまして、そういう問題につきましては関係各省、ことに私は全般的には環境庁中心で、それで運輸省、あるいは農林省、あるいは地方自治の関係もありますから自治省、そのほかにもあろうと思いますが、そういうった関係官庁が一緒になって一つ機関をつくってこの対策を講じていくという必要があるかと思っておりますので、私も国務大臣の一人として、そういう方向で今後努力をしていくつもりでございます。

なお海上汚染のみならず、これらを含めまして海上の保安行政の徹底、あるいは防災等につきましては、すでに地区別にその地区の関係各機関との協議体のようなものをつくって随時協議をしながら実施をしまいつておりますけれども、それはそれとして、こういった機能をさらに一層強く発揮するようにいたすとともに、やはり根本的にはそれぞれ関係官庁を網羅をいたしました一つ一つの協議機関のようなものをつくって対策を講じていく必要があろうかと考えております。

○岩間正男君 これは閣議なんかの問題になるんでしょうが、そういう中核的な総合的な機関がでできる。そうして関係官庁は、運輸省を初めとしまして農林省、環境庁、気象庁ですか……これは運輸省に入っておりますが、そういうところでですね、そういうものを総合した体制がとられる、そういうことを含めた回答書になりますか。もう二カ月後にこれは回答を出さなくちゃならないと思っておりますが、行管に対して。そういうことになるかと、現在そういう問題について検討をされておるのか。それで、運輸大臣はそのイニシアをとってこれは明確にしていくのかどうか、この点はどうか

なんです。つまり、行管の勧告というのは出し
 っ放しのことが多いので、これが事態に迫って、
 しかも被害を受けているのは沿岸の漁民を初めと
 して、大変海洋の汚染、こういう点は非常に深い
 関係を持つわけです。こういうものに対決して
 なくちゃならない、そういう非常に重大な問題を
 持っているわけです。これをやはり明確にする
 必要があると思いますが、もう一度その点に
 ついて御見解をお聞きしたいと思えます。

○國務大臣 木村睦男君）この勧告の内容を実施しますのには、法令の改正等も必要なものもあるやうでございますし、また、先ほど申し上げたやうな関係各省庁間でいろいろ協議を進めてまいらなければならぬ問題もございまして、現在その協議を進めております。したがって、これは運輸大臣だけの考えでいつ幾日、どういうふうに関係各省の協議体制というものをどういたしますということは言い得ませんけれども、関係各省で現在協議を進めておりますので、いずれ行營の勧告に対しては回答を出さなければなりませんので、できるだけその結論を急ぐように努力いたします。

○岩間正男君 見守りたいと思います。回答書が出るだろうから、回答書の段階でもわれわれ検討したいと思います。

その中で特に、排出油防除対策の問題に属しますけれども、その中で油回収船の配置ですね、それからこの回収船がどのように現在持たれているか、こういう問題について聞きたいと思うのです。先ほど問題になりました海洋汚染防止法、あれには油回収船についての規定はあるんですか、ないんですか。

○政府委員(山村泰彦君) 現在七十一隻ばかりの油回収船が全国に配置をされております。大体回転板方式というもので、回転板に付着させて油を吸着するという方式と、それから水と油とを吸引して油水分離をして油を回収するという方法と、大体二通りのものが全国に配置をされております。

○岩間正男君 私の聞いている質問に答えてください。海洋汚染防止法ですね、の中には油回収船の規定というのはあるか、ないかと聞いているのです。ありますか。

○政府委員（**菰村泰彦**君） 油回収船というものを直接書いておる規定はございません。

○岩間正男君　これは、排出油の防除資材としてはオイルフェンス、それから油処理剤、それから油吸着材、この三点については規定があるわけですね。しかし、一番大切な回収船についての規定がない。これはやっぱり法の抜け穴じゃないかと思うのです。どうですか。

私、具体的にお聞きしますが、水島のある三
石油の油流出事故というのは、最近最もこれは電
撃を与えた大きな問題になっているわけです。あ
のとき回収船が動員されたと思うのですね。七十
一隻というふうにさつき話りましたが、そのうち
何隻動員されたのか。それから動員された動員
先ですね、これはどうなのか。それから、その回
収船の能力ですね、性能はどうなのか。こういう
点についてお聞きしたいと思います。

○政府委員(齋村泰彦君) 現在全国で七十一隻の回収船があるということを申し上げました。水鳥のときに動員されました状況を申し上げます。と、直ちに事故直後に手配しましたのが三隻でございまして、坂出、徳山、姫路からそれぞれ現地に向かうということで三隻を事故直後に手配いたしました。その後極力その稼働隻数をふやしまして、二十四隻というときが一番多い隻数でございました。これは大阪湾、瀬戸内方面から集めたものでございます。それで、延べ稼働は三百六十二隻という稼働状況になっておりまして、それから水鳥の防除活動に従事したわけでございませ

○岩間正男君 九州あたりからもこれは集めたと聞いておりますけれどもね。それで、二十四隻至すか、三十隻前後とわれわれ聞いておりますが、その点は正確にしたいだと思います。

さて、その油回収船の性能はどんなんですか、

これは民間にある、企業でいま持っている油回収船というものの性能ですね。これはとにかく回収船はある、しかし性能が悪くしゃしうがないと思う。いま油事故がこんなに激発している中で、つまり性能が非常に大きな問題になるわけですが、どんなものですか。

○政府委員 齋村泰彦君）先ほども申しましたように、現在七十一隻の油回収船は、回転板方式というのと吸引式ということに大きく二つに分けられるものでございますけれども、大体その性能は、私どもで持っておりますロッキード式の回転板方式の油回収船について申しますと、最高で毎時七十五トンという回収能力がございます。一般に回収船の性能としては、毎時十トンないし三十トンの回収能力があるということでございます。

○岩間正男君 この程度のことでは、ことにあの水島のような、大変な流出をやったのですが、とてもこれは間に合わなかったと思うのですね。どうなんでしょうか。

だから、どうしてもここで問題になるのは、やはりもつとこの配備を十分にすることですね。ここに私たちの資料がありますけれども、この資料によりますという、もう非常にむらがあるんですね、配備に非常にむらがあります。これは海国組合の調査によるものですけれども、これによりますというと非常にむらがあつて、それでなかなか集申力も十分でない。こういうことになりますから、重大な事故が起つた場合には、とてもこれは間に合わないということになってきますね。こういう点についての十分な検討があるのかどうか。

それから、わずか十トン程度の回収力じゃとでもこれはだめなんで、この性能について十分に検討する。

さらに一番問題なのは、これを義務制にするということじゃないですか。つまり、一定の油の仕事に携わるそういう営業所とか、それからそういう関係部門ですね、そういうところではどうしてもこの回収船を設備するのだ、こういう義務制に

するということは非常に重要な問題だと思ふので
す。この点についてどうですか、行管の報告があ
ると思うのですが、行管はどのような報告をされ
ておるか、油回収船についての報告をお聞きした
いと思ひます。

○説明員(近藤輝彦君) まず、報告いたしました
趣旨をいたしましては、もともと油というのは物
理的に回収することが一番望ましいわけなんです、
油を物理的に回収する回収設備を十分配置する必
要がある。特にいま先生もおっしゃっております
ように、現在の回収船の配備は若干偏った点も
ございまして、そのあたりを考慮しまして、配
備の基準を明確にする必要があるというふうに報
告しております。

○岩間正男君 この報告文、そこにあるでしょ
う、それをちょっと読んでみると一番正確だか
らね。

○説明員(近藤輝彦君) 最初からございませ
んか、結論のところだけ……

○岩間正男君 重要なところをいいです。

○説明員(近藤輝彦君) 結論のところを讀みま
す。「したがって、運輸省は、排出油を物理的に
回収するための油回収装置(船)について、なおそ
の性能の向上を促進するとともに、油回収能力を
見極めた上で、一定の海域等ごとにこれを備え付
けさせる基準を策定するための措置を講じて整備
の推進を図る必要がある。」
以上でございませう。

○岩間正男君 いまの報告について、これはどう
ですか。

○政府委員(山村泰彦君) 油回収船をどういふ
うに配置をしたらいいか、一部偏在というお話が
出たのですが、さああたつてやはり大事な海域に
重点的に配備していきたいということございま
す。現に私もロッキード式の油回収船を海上
保安庁としては二杯持っておりますが、それは水
島と横浜に置いてございませう。そういう点でや
はり重点的に配備をしていくということございま
すが、事故が起つたときにどういふふうに役立

てるかということ、いろいろ全国的な配備は今後
考へていくというつもりでございませう。

○岩間正男君 これは配備の状況、あなたの方で
資料ございませうね。どこにどう配備されて、
どのような性能のものがあるか。この報告とも関
連して、重要港湾の中で現在二十六港に四十
七隻が配備されている。それから、そのうちの四
十一隻の一時間当りの油回収能力は十キロから三
十キロリットルだと、こういうふうになっている
が、しかし、非常に港別、海域別に見て偏在し
ている。それから油関係事業者の一部のものが配
備しているにすぎずしてその整備は十分でない、
こういうことから、これは緊急の事態に即応でき
ないという問題が出てくると思ふんです。これに
対してやっぱり万全を期すということが少なくと
もこの中で、この海洋汚染防止法ですね、こうい
うものを骨抜きにしない、単にたな上げの法律に
しない、こういう点から言へば非常に重要な課題
だと思ふんです。これについて一体どのような対
策をいままで進めてこられたのか。すでにもう防
止法が実施されてから三年になります。三年の間
に十分だった。そして、水島事故のような、あ
のような大きな課題に対してこれは対応ができな
い、そういう問題が発生したわけでありませうか
ら、したがって、行管の報告になつてゐるわけ
です。こういう一連の事態を考えれば、これに対
して当然やはりはつきりした対処をする、これが重
要になつてきてゐると思ふんです。この点いかが
でしょう。これは運輸大臣に御答弁いただきたい
い。

○政府委員(山村泰彦君) 私ども海上における
防災体制を充実していきたいということは十分考
えております。油回収船は重点的なところに現在
七十一隻配備されております。水島の事故が起つ
て、石油のコンビナート側としても油の回収船
をある程度備えつけようというように現在国会に上
程されている法律案の中ではなつてゐるようござ
いませう。したがって、港の中においてどういふ体制をし
ていくかという点、いろいろ全国的な配備は今後
考へていくというつもりでございませう。

○国務大臣(木村睦男君) 水島の事故は、いまだ
かつてない大変な事故でございまして、事実あ
つたときには、わが国が民間あるいは官庁とも持
つておりますこういった油回収船、その他こうい
つた設備が足りていないということは率直に認め
ざるを得ないと思ふんです。これは今後とも民間
におきまして、あるいは政府側におきまして、
回収船その他こういった機具の整備は図つてい
くように、われわれとしても来年度予算においても
いろいろ要求をいたしておりますが、ただ偏在と
いうことを行政管理局で指摘をされております
が、十分なものをご公平に配備できておればもち
ろん偏在ということもないんですけれども、十分
なものをご重点的に、運輸省あるいは海上保安庁
が考へて必要だということに配備してある、その
配備の仕方が本当はそう必要でないところにや
つておるとか、あるいは不必要なところにたくさん
配備してあるとかいう意味で偏在ということであ
れば、それは個々に行政管理局から具体的にこ
うであるから偏在であるということをお聞かせ
くわかりませう。それだけでも、われわれとしては、
現行の勢力をもつて事故の起きやすい、あるいは
航行の非常にふくそうしてある、危険性の多い
ところに重点的に配備しておるつもりでございま
す。その点、行政管理局は何をもつて偏在とい
ふにおっしゃつておるか、これはよく聞いてみ
ぬとわからぬと思ひます。

○岩間正男君 報告に対するこれは反論があつた
わけですが、当然資料出さなくちゃね、行管に
どういふ調査をやつて、それであなたの方が報告
した。それから、現状についてもどういふふう
になつてゐるのか。大手の石油関連企業の場合
でも、各事業所別に機具やバースを中心にして考
へた場合、十分にこれは配置されてゐるのかどう
か、現状を資料としてこれは出していただく。い
いんですね。海上保安庁が出てやる、その性能に

ついても出してやる。両者をこれは対照してみ
て、そしてその中で、やっぱり非常にこの汚染防
止法のいわば一つの眼目になつてゐる問題です
から、この問題を明らかにする必要があると思
ひます。

○国務大臣(木村睦男君) いまの問題は、私は詳
しいことを知りませんが、あるいは事務当局同
士で照らし合せて話しておるかもしれませんが
すから、その点は私ちょっと知つておりませ
ん、全然話し合ひができていないのかどうか
かつておりませうから、念のため。

○政府委員(山村泰彦君) 恐らく行管で当時四十
七杯とお出しになつた……

○説明員(近藤輝彦君) はい、そうですね。

○政府委員(山村泰彦君) これも私もからの資
料でお出しになつたんで、趣旨はそんなに違つ
ていない、見解は違つておりませう。その後、き
うは先生のお話でございますと承りましたんで調
べてきた結果、七十一杯ぐらいにふえてゐるのじ
やないかということ、現状は七十一杯をもう一度
再調査いたしまして、できるだけの資料を先生の
ところにお出しをいたします。現状は七十一隻
だと思ひますけれども、その資料を出させていた
きます。

○岩間正男君 この法案に義務規定としてオイル
フェンスとか、その他のものはうたつてゐるん
だ、回収船について明確にこれをしていない、こ
ういふところはこれは非常に一つの抜け穴にな
つてゐると思ふんです。この原因はやっぱり回収
船を設備するには相当な金がかかる、こういうこ
となんですか。どうでしょう。

○政府委員(山村泰彦君) いずれにいたしまし
ても、油回収船を防災のために備えていかなけれ
ばならないという必要性は十分ございませう。そ
れをどういふ方法でどういふ地帯別に整備をし
ていったら一番有効適切であるかということ考
へて整備に今後努めていきたいということを考
へております。

○岩間正男君 義務規定にしたらいいんじゃない
ですか。

ですか。義務規定にして、これだけの事業所に、一定の量の油を消費するところ、これは、もう必ず回収船を設備しなかならぬ、こういう義務規定になれば、いまの問題を法的にも解決できるわけですね。ところが、実際金かかるんじゃないですか。これは保安庁の持っている回収船はどれぐらいか。大体一隻三億ぐらいというふうに聞いていますね、民間の企業が持っているのは、しかも性能は非常に不十分だ。それが非常に経済負担になりますから、なかなかそれができないでいるというふうに思っていますけれども、いかがですか、その点は。

○政府委員(山村泰彦君) 先生お話しのように、この油回収船についてはかなりいろんなパラメーターがございます。私も先ほど申しましたロッキードという回転式でつくったのは一億数千万円ということですが、それから来年度、油の回収装置ということで実は巡視船艇の横につけてみて海水を吸収して、それから油分を抜き取っていくというような装置、たしか一式千五百万円ぐらいの装置を船につけるといふものもございます。いろんな値段のものがいろんな性能で分かれておりますので、そういった点を踏まえて、全国的に防災の観点からどういふふうに配置していったらいいか、どういふお金のかけ方が一番全国的な防災体制の整備としてふさわしいものであるかということは今後よく検討させていただきたいと思っております。

○岩間正男君 検討と言いますが、やはりもうこの油による被害を、とにかく発生したらそれを最も早い機会に回収をするということが何と云っても一番重大な問題だと思つて、したがって、それを法制化するという問題が非常に重要じゃないかというふうに思つて、どうでしょうかね、この点について。まあ一定以上の油を処理する企業に対しては、これは事業所に油回収船の設備を義務づける。その際は性能についても規定する。単に船があった、しかし、その性能は非常に劣っている。これじゃだめですから、一定の

性能を備えたもの、さらにコンビナート等においても有機的な配置を検討して規制する、これらのことを実施することが非常にやはり私は海洋汚染を本当に有効ならしめるためには必要だというふうに思つて、法の点で、この点どうですか。法制化する、法の上に規定する、そういう考え、どうですか。

○政府委員(山村泰彦君) ただいま先生がお話しの件は、石油コンビナート等災害防止法案ということで国会に提案されております法律の中にある程度出ておるといふふうに私、承っております。

○岩間正男君 しかし、これで本当にできるんですか。このコンビナート防災法ですね、これで義務づける。で、陸上の企業について、これは第十五条ですか、「特定事業者は、その特定事業所に、主務省令で定める基準に従つて、特定防災施設等を設置し、及び維持しなければならない。」と、こういう規定があるわけですが、しかし、これに対する自治省側の意向を聞いてみますと、何とも内容については明らかにしていない。だから、そういう点については、これは非常に明確になつていない、それからどういふ基準でこれは義務づけるのか。それから事業規模と隻数の問題とか油回収力、さつきから言いました性能の問題とか、それから各企業間の協力連携から見た隻数の問題、こういうような問題について、これは詳細な具体的な内容を持っていないんじゃないか、これはどうなんですか。単にまあたつてはいるということでありまして、この裏づけはないというふうに考えられるんですが、この点いかがですか。果たしてこれを本当に実施していく、そういう積極的な意思を持っているのかどうか。

○政府委員(山村泰彦君) この石油コンビナート等災害防止法案というのは、実は自治省の方から提案されておることは御承知のとおりでございます。いま私、ちょっとその原文を拝見いたしましたんですが、特定の事業者は、自衛防災組織に、政令で定めるところにより、必要な自動車とか、回収船とかを備えなければならないと書いて

てありますんで、恐らく法律の審議が進んで、政令でいかに決めるかというところを考えると、この点であろうと思つて、実は私も所管している法律案ではございせんので、明確にお答えしかねると思つております。

○岩間正男君 これは、海上防災法というのは考へておられますか。

○政府委員(山村泰彦君) 私も海上防災について何らかの法的な制約をしていきたいということを考えておまして、できるだけ早くそういうことで国会にお願いしたいということを考へております。

○岩間正男君 これは原案を持っておられるというのですか。腹案ですか、まだ。という形……。

○政府委員(山村泰彦君) かなりむずかしい法律案になると思つて、災害対策基本法などの関係もございまして、現に先生からいまお話しの出ました、陸上における石油コンビナート等災害防止法案との関係もございまして、その辺を極力詰めて国会にお願いしたいと思つておりますが、いまのところ、ここで申し上げるような段階に立ち至っていないということですが、できるだけ早くそういった面での成案は得たいということを考えております。

○岩間正男君 できるだけ早くというのは国会用語でして、これではもうだめなんですよ、これだけ必要に迫られておる。その中で回収船の問題を規定する考へを持っておられますか。

○政府委員(山村泰彦君) それらも含めまして、どういふかっこうで防災体制を整備したらいいだろうかというのをいま研究しておる。それをできるだけ早い機会に成案を得て国会にお願いをしたいと思つております。

にこの法案に対するわれわれの態度、いま問題になっている油濁損害賠償保障法ですね、この点については、われわれは油濁損害の被害者補償について無過失責任を導入したと、また石油会社の拠出した基金で補償に充てる、その被害者を救済する、こういう点では一定の改善がなされている、こういう点で改善を認めて、この法案については、大局的にはこれは賛成をする、こういうことではあります。ただ原因不明の場合、つまり油を流出した船舶が不明な場合に、その油の汚濁損害について、賠償の対象になるかどうか、この点がやはり非常に重大な問題だと思つて、この点については、日本の海洋の汚染の場合、このような油を出した船舶が不明な場合というのは相当多いわけですから、この辺での救済規定というものは欠けているのですが、この辺はどういふふうにこれは考へておられますか。

○政府委員(後藤茂也君) 御審議をいただいております法案は、るる御説明申し上げましたように、原因者がはっきりした場合の油濁損害の賠償措置について定められたものでございます。先ほど水産庁から御説明いただきましたように、御指摘のような原因者が不明の場合の油濁損害につきまして、漁業の関係につきましては、これに対する対策の一つとして、財団の設立その他のことが現在検討されております。

また、さらに漁業以外の問題につきましても、御審議いただいております法案とは一応別個の問題でございまして、今後の問題として、運輸省も環境庁、水産庁その他と御相談いたしまして、しかるべき対策を検討していく必要があると考へております。

○岩間正男君 しかるべき対策と言つて、その具体的な内容はどういうことなんですか。

○政府委員(後藤茂也君) この問題につきましては、今後これから検討して、現在検討はしておりますけれども、この席で具体的にどういふことを考へ方でありたいと思つて、この点について、具体的な案をお示しする段階に至っていないこと

をまことに遺憾に存じます。

○岩間正男君 現状から見て原因者不明の場合に、この汚濁が非常に多いわけですね。これが放置されているという、この法案も非常に重要な点では足りないことになるとなるわけですから、この点についても対策を十分考えて、これは当然そういうふうにしてほしいというふうに思っています。この希望を述べまして私の質問を終わります。

○黒住忠行君 まず、法案の内容につきまして簡単に質問をしたいと思いますが、第三条第一項第三号に「悪意により生じたこと」というあれがありますが、国際条約と関連があるので一概に言えないけれども、重過失はどういうふうに考えておられますか。

○政府委員(後藤茂也君) 恐れ入ります、もう一度御質問を……。

○黒住忠行君 三条の第一項第三号に「悪意により生じたこと」というのがありますね。重過失というの、あれはどう考えるかということです。

○政府委員(後藤茂也君) ただいまの点でございますが、いわゆる重過失というものは、ここに言っております「悪意」には含まれないというふうに解釈しております。

○黒住忠行君 第四条に「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」と規定があります。これはいわゆる過失相殺の規定だと思えます。それでこの場合、加害側に過失がなかった場合、実際問題としてはこの規定は働くとすればどうなるか、お答え願います。

○政府委員(後藤茂也君) 過失相殺という概念でこの条文を御理解いただいたように私に伺います。したがって、御説明申し上げておりますように、船舶所有者の側から見れば、これは若干の例外を除いて無過失責任という考え方をとっております。したがって、被害者の側に故意または過失がある場合、加害者の側に過失があるなしというものをここでは問題にいたしておりません。で、一方的に被害者の方に故意または過失がある

場合に、この責任の額を定めるについてしんしゃくをするという趣旨でございます。私の理解するところでは、いわゆる言葉の過失相殺という概念と直ちに同じような概念でここに規定しているものではないように理解しております。

○黒住忠行君 しんしゃくした結果どのようなことになるかということをお聞きしておるわけです。

○政府委員(後藤茂也君) この加害者の側が無過失で負う賠償額というものが、そのしんしゃくの程度に応じて若干減額をされるというふうに理解しております。

○黒住忠行君 次に、国際基金の規定で、二十二条の場合に国際基金から賠償を保障をされるわけですが、「国際基金条約第四項第一項に規定する補償を求めることができる」とこととするという二十二条の条文がありますが、一応このような場合、このような場合ということとちよっと列挙していただきたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) この二十二条で「賠償を受けることができなかった」場合でございます。一つは、加害者の方が無過失責任を負うのが一般の原則でございますけれども、この条文のところで、加害者の方で免責を主張する場合がございいます。具体的に申しますと、この法律案の第三条の第一項の二号、三号、四号、「異常な天災地変により生じた」場合、「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」場合、「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」場合と、こういった場合には、この無過失責任の一般的な原則が適用いたしませんで、加害者である船舶所有者は賠償をしないということを主張することができると定められております。この、いま私が述べましたようなそういった場合には、この加害者である船舶所有者から賠償が受けられない場合でございます。その基金に対して被害者が賠償を請求できる一つのケースでございます。それから一般的に申しまして、二千トン以上のタンカーにつきましては保障契約の締結が義務

づけられております。しかし、また事実二千トン未満のタンカーにつきましても、実際は法律上の義務はございませぬが、保障契約で損害賠償義務というものはカバーされております。しかしながら、理論的にそれが保障契約がないという場合もございませぬし、それから現実に取りました損害の額がございませぬし、この金額というものを上回る、あるいは保険でカバーできないという場合がございませぬ。これは一つの、この法律のこの基金による賠償を求めるにあらずんば被害者として十分なる救済ができない場合でございまして、この場合も基金に対して請求ができると思えます。

それから第三に、また非常にこれは希有な例かと思えますけれども、加害者側の船舶の登録国がこの六九年条約、あるいは七一年条約というものの批准国でございませぬ、しかしながら、午前中にいろいろ御説明いたしました五七年条約、一般的な船主責任の制限条約の締結国である場合には、この加害者である船舶所有者は、もしここに過失があるとしたとしても、この法律で規定しております相当高額な金額制限でなく、比較的低い金額制限を主張することがこの法律のもとではできるとなっております。この場合も、その足らざる部分を被害者は直接基金に請求することができると思われます。

○黒住忠行君 三十条で「国際基金に対する拠出」というのがございませぬ。その場合に、年間十五万トン以上の量の海上輸送された油を船舶から受け取った者は、というふうになっておるわけですが、この場合の金額、その他国際条約との関係について御説明していただきたい。

○政府委員(後藤茂也君) 具体的にこの国際基金条約というものが発効いたしておりますし、ただいま御質問の点のような詳細な規定はともとの条約に規定がございませぬ。で、午前中も御説明申し上げましたように、この基金条約はいずれ発効すると思われましても、この発効した時に、締結国の総会において、実際に最初にどの程度の金額を徴収するかといったようなことを含めて詳

細が取り決められることが予想されております。ただいまの段階ではそういった具体的なことにつきましては取り決まりはございませぬ。

○黒住忠行君 そうすると、今後はそれに臨む態度ということも必要になると思えますし、それをどうやって担保するかというふうな問題もひっくるめて、これは将来の検討問題ですか。

○政府委員(後藤茂也君) これは御指摘のように、将来の検討するべく残された問題でございませぬ。ただ技術的に申しますと、これはやはり一種の保険でございまして、午前中の御説明でいろいろ触れましたけれども、このような種類の石油の受け荷主が金を出し合ってこの足らざる損害賠償部分をカバーするということは、いわゆるCRISTALという組織でもって現実にはだいたいま行われているわけでございます。このCRISTALの考え方もそうでございませぬけれども、最初にいっぱい出しの金がある程度拠出しておいて、それから具体的な案件が起って、そこから支払っていくその実績をながめながらその次の拠出金を決めると、こういうふうなやり方をCRISTALではやっておるようでございますけれども、保険というが、技術的な運用としてはそういうものと余り大差のない運用がこの基金の運用についてもなされることになるのではないかと、これは単なる予想にすぎませんが、そういうことでございます。

○黒住忠行君 まあいま、現在のCRISTALの場合は石油業者の自主的協定ですね。今後、基金の拠出について法律で規定していくわけですから、確実に拠出を担保するということがなくちゃならぬと思うわけですが、それともう一つは、賠償の額、保険の額、そして基金の額等、まあいろいろ世界的に物価問題、その他があるわけでございますけれども、これでおおむねカバーできると考えていいわけですか。

○政府委員(後藤茂也君) この六九年条約がこの金額を定めたのは、まさに六九年でございませぬ。ただ、この定め方は、御承知のとおり金フランと申しますか、ポアンカレ・フランと申します

か、金の重量でもって、これを基本的な単位としてこの金額を定めております。したがって、通常のドルだとか、円だとかで定めている場合に比べますと、今後の一般の通貨変動に対するいわば対応の力というものは相当に強いものと思われまふ。また現実に、その六九年に定められましたこのトン当たり二千フラン、四万八千円、最高額が五十億円、あるいは基金の一応の限度額、賠償の限度額を百八億円と、こういった数字を、具体的に現実に起こりました賠償額と、それに基づいて支払われました賠償額というものを比較してみますと、これは大部分の賠償額——私どもが日本で承知します賠償額のうちの大部分のものはこの制限金額でカバーされておりました。この制限金額の算定の方法というのは、ただいまの時点においてもおおむね妥当かつ合理的なものではないかと思っております。

○黒住忠行君 最後に、大臣にちよつと御所見をお聞きしたいと思ひますが、この国際条約——一九五七年の国際条約は一九六八年に発効いたしました。二十七年が批准をしておるに聞いております。そして、タンカーの油濁損害の場合におきます一九六九年の条約は本年の六月十九日にすでに発効をしております。批准のための手続を進めている国の中に日本が入つておるわけでございます。同時にまた一九七一年の国際基金条約、これは八カ国が批准するということと、それらの国の年間受け取りの油の量が合計七億五千万トンを超えるというふうな条件があるわけでございますけれども、すでに五カ国は批准をし、日本を初めいま批准の準備が進んでおりますので早速これも発効すると、こう考えていいわけでございますが、いわゆる日本は海運国でもございまして、最近におきますところの油濁問題等を考えまして、一刻も早くこれは批准をし、国内法を整えていくということが必要であると思つたわけでございまして、その点の御所見を承りまして私の質問を終わります。

○国務大臣(木村睦男君) 午前中にも私申し上げ

ましたように、こういった海上汚染問題等につきましては、やはり原因者の責任追究というよりも、被害者をいかに救済するかというところに重点が移りつつあります。これは経済活動が盛んになればなるほどわれわれの生活その他も豊かになつてくる、そういう社会進歩の一つの大きな責任ではなからうかという思想からそうなつてきておるのでございまして、従来は委付主義をとつておりましたものを、被害の額のだんだん大きくなつてくる実情にかんがみてこういう新しい六九年、七一年の条約へと発展してまいつてきておるのでございまして、世界の海運国の中でも最も大きなウェイトを占めておりますわが国といたしましては、できるだけ早くこれらの条約を批准し、そして、これらの条約が発効することがやはり世界全体の海運の振興のために、また世界民族のためにも非常に大切なことであると思つたわけでござい

ます。したがつて、われわれとしては一刻も早く条約の批准ができ、またそれに対応いたしました御審議をいただいております国内法もそれと同時に成立いたしましたので、世界海運国の名にふさわしい期待にこたへたい、かように考えておる次第でございますので、ひとつ、何分よろしくお願ひを申し上げます。

○委員長(宮崎正義君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、戸田菊雄君が委員を辞任され、その補欠として鈴木力君が委員に選任されました。

○委員長(宮崎正義君) ほかに御発言もなければ、本案に対する質疑は結局したものと認めて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) 御異議ないと認めます。よつて、本案に対する質疑は本日をもって終局いたしました。なお、討論、採決は後日に譲ります。本日はこれにて散会いたします。

午後二時四十九分散会

十月十七日本委員会に左の案件を付託された。
一、地下鉄十三号線の延長(志木—川越)促進に関する請願(第五三三三号)

第五三三三号 昭和五十年十月六日受理
地下鉄十三号線の延長(志木—川越)促進に関する請願

請願者 埼玉県上福岡市上野台八七ノ三〇
七人関東地域通勤・通学難解消
対策特別委員会内 宮地正介外一
万四百一十名

紹介議員 鈴木 一弘君
地下鉄十三号線(新宿—志木)の延長(志木—川越)促進を図りたい。

理由 人口十八万人を擁する埼玉県入間郡地域(上福岡市・富士見市・大井町・三芳町)にとつて、住民の脚である鉄道交通の問題は、人口の急増とともに日増しに深刻化している。特に、都市化の波をまともに被る今日、通勤・通学時における混雑は、現行の東武鉄道の輸送だけでは限界に達している

ので、新鉄道路線体系の確立と改革が急務である。

十月二十四日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願(第九七〇号)(第九七七号)

第九七〇号 昭和五十年十月十四日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 岐阜県本巣郡北方町 長村宇三郎
外三百三十四名

紹介議員 中村 波男君
不況と物価値上げが進むなかで、国民の暮らしは、ますます苦しくなつていくから、三木内閣は、大企業本位、国民生活無視の政治を改め、国

鉄料金、私鉄運賃の値上げをしないよう要求する。

第九七七号 昭和五十年十月十五日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 宮城県塩釜市石堂一ノ三九 野原あや子外十四名

紹介議員 戸田 菊雄君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

十月三十一日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願(第一二一〇号)(第一三五五号)(第一三五六号)(第一三三七号)(第一三五八号)(第一三九三三号)(第一三九四号)(第一三九五号)(第一三九六号)(第一三九七号)(第一三九八号)(第一四一六号)(第一四二二一号)(第一四二八号)(第一四二九号)(第一四四七号)(第一四四八号)

一、国鉄飯田線の近代化に関する請願(第一二八五号)(第一二九八号)
一、地方バス路線維持対策の拡充強化に関する請願(第一四六七号)

第一二一〇号 昭和五十年十月十七日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 名古屋市中区錦町三ノ二 中村きみ外五十四名

紹介議員 森下 昭司君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三五五号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 横浜市鶴見区鶴見町一、〇八二 武内シヨウ外四名

紹介議員 加藤 進君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。
第一三五六号 昭和五十年十月二十二日受理

国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区矢向三ノ五ノ一七 辻久美外四名

紹介議員 近藤 忠孝君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三五七号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区下野谷町二ノ七一 大竹義雄外四名

紹介議員 内藤 功君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三五八号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 川崎市高津区二子一三三 中村昇外九名

紹介議員 渡辺 武君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三九三号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区寛政町一二八 井上一外九名

紹介議員 岩間 正男君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三九四号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 川崎市幸区古市場二ノ一七 中山好子外九名

紹介議員 立木 洋君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三九五号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 神奈川県横浜須賀町 福士清子外九名
紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三九六号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市緑区寺山町五〇〇 永田はな外四名

紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三九七号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 神奈川県横浜須賀町津久井一〇三 青木キン外九名

紹介議員 河田 賢治君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一三九八号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区東寺尾二ノ八ノ一八 安部誠外四名

紹介議員 山中 郁子君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一四一六号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区安善町一ノ四 大平キイ外九名

紹介議員 塚田 大願君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一四二二号 昭和五十年十月二十二日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 神奈川県鎌倉市笛田一、〇九〇 重光俊男外四名

紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一四二八号 昭和五十年十月二十三日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区上末吉四ノ一五ノ五 河野万吉外四名

紹介議員 安武 洋子君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一四二九号 昭和五十年十月二十三日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区寛政町三八 鎌田正弘外九名

紹介議員 野坂 参三君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一四四七号 昭和五十年十月二十三日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 神奈川県鎌倉市岡本四ノ一 水村カツ外九名

紹介議員 春日 正一君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一四四八号 昭和五十年十月二十三日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 横浜市鶴見区鶴見町一、〇八六 渋谷亀之助外九名

紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

第一二八五号 昭和五十年十月二十日受理
国鉄飯田線の近代化に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会内 岩本忠雄

紹介議員 木内 四郎君
国は、伊那谷の均衡ある発展のために、国鉄飯田線の施設の増強、複線化等について早急に実現を図らねばならない。

理由 国鉄飯田線は、伊那谷の輸送動脈として住民の大きな期待がかけておられるが、その施設は全般的に老朽化しており、上・下伊那地方の四十万人近い住民の生活と、地域産業の発展に大きな障害となつてゐる。加えて中央自動車道西宮線の駒ヶ根までの開通は、隣接県との距離感も取り払いつつあり、逆に本県の南北交通の疎通を招き、県政均てん化を阻害する原因ともなりかねない。

第一二九八号 昭和五十年十月二十一日受理
国鉄飯田線の近代化に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会議長 松下逸雄

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第一二八五号と同じである。

第一四六七号 昭和五十年十月二十三日受理
地方バス路線維持対策の拡充強化に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ一六福島県議会議長 池田善治

紹介議員 鈴木 省吾君
政府及び国会は、地方バス路線維持対策の拡充強化を図るため、次の事項について、速やかに実現されたい。

一、地方バス路線維持維持対策について法制化し、補助対象の拡充及び補助基準の緩和を図ること。

二、市町村が代替バスを運行する場合、実情に即した財源措置及び道路運送法上の規制の緩和を図ること。

理由 地方バス路線は、地域住民の足として必要不可欠なものであるが、過疎化現象等に加え、物価及び賃金の高騰により地方バス事業の経営が極度に悪化していることから、生活路線の継続運行が困難となつてきている。このため、政府は「地方バス路線維持費補助金交付要綱」等を制定し、地方自治体とともにバス事業者への補助を行つてきており、ところであるが、最近の地方財政のひつ迫により、地方自治体にとつては過重なる負担となつてゐる。

十一月七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、気象業務の整備拡充に関する諸願（第一五〇九号）
二、国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する諸願（第一六二九号）

第五一〇九号 昭和五十年十月二十四日受理
気象業務の整備拡充に関する諸願
請願者 愛知県渥美郡田原町大字田原字南
番場三〇ノ一田原町議会議長 立
岩智外六名

紹介議員 福井 勇君
気象業務の整備拡充に関して、次の事項の実現を図らる。

一、衆議院災害対策特別委員会（昭和四十三年九月十九日）で行った自然災害の防止に資するための気象業務の整備拡充に関する決議事項の推進を図ること。
二、同決議の趣旨に従い、伊良湖測候所の夜間閉鎖を中止し、三河地方の予報精度を向上させるための整備拡充を図ること。

理由
東三河、特に渥美郡においては、伊勢湾台風をはじめ幾度か台風、集中豪雨等自然災害に襲われ、地域住民の貴重な財産が失われているので、精密な自然現象のは握と正確かつ迅速な情報の伝達が強くと望されている。

第一六二九号 昭和五十年十月二十七日受理
国鉄料金、私鉄運賃の値上げ反対に関する諸願
請願者 川崎市幸区標町二八 田辺勝五郎
外九名
紹介議員 星野 力君
この諸願の趣旨は、第九七〇号と同じである。

十一月十一日本委員会に左の案件を付託された。
（予備審査のための付託は十一月十日）
一、油濁損害賠償保障法案

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（第三條―第十二條）
第三章 油濁損害賠償保障契約（第十三條―第二十一條）
第四章 国際基金
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（第三十一條―第三十九條）
第六章 雑則（第四十條―第四十四條）
第七章 罰則（第四十五條―第五十條）
附則
第一章 総則

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

（定義）
第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。
一 責任条約 油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約をいう。
二 国際基金条約 油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約（千九百六十九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約の補足）をいう。
三 油 原油、重油、潤滑油その他の蒸発しにくい油で政令で定めるものをいう。

四 船舶 ばら積みもの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）第五條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 ばら積みものの油の輸送の用に供している船舶から流出し、又は排出された油による汚染（貨物又は燃料として積載されていた油による汚染に限る。）により生ずる責任条約の締結国の領域（領海を含む。）内における損害
ロ イに掲げる損害の原因となる事実が生じた後にその損害を防止し、又は軽減するために執られる相当の措置に要する費用及びその措置により生ずる損害
七 船舶所有者の損害防止措置費用等 船舶所有者が自発的に前号ロに規定する措置を執る場合におけるその措置に要する費用及びその措置によつて当該船舶所有者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 国際基金条約第二條第一項に規定する油による汚染損害の補償のための国際基金をいう。
十一 制限債権 船舶所有者又は保険者等が、

この法律で定めるところによりその責任を制限することができる債権をいう。
十二 受益債務者 当該責任制限手続における制限債権に係る債務者で、責任制限手続開始の申立てをした者以外のものをいう。
第二章 油濁損害賠償責任及び責任の制限（油濁損害賠償責任）
第三条 油濁損害が生じたときは、当該油濁損害に係る油が積載されていた船舶の船舶所有者は、その損害を賠償する責めに任ずる。ただし、当該油濁損害が次の各号の一に該当するときは、この限りでない。
一 戦争、内乱又は暴動により生じたこと。
二 異常な天災地変により生じたこと。
三 専ら当該船舶所有者及びその使用する者以外の者の悪意により生じたこと。
四 専ら国又は公共団体の航路標識又は交通整理のための信号施設の管理の瑕疵により生じたこと。
二以上の船舶に積載されていた油により油濁損害が生じた場合において、当該油濁損害がい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。

三 前二項に規定する船舶所有者は、油濁損害の原因となつた最初の事実が生じた時における船舶所有者とする。
四 第一項本文又は第二項本文の場合において、当該船舶の船舶賃借人及び当該船舶の船舶所有者又は船舶賃借人の使用する者は、その損害を賠償する責めに任じない。
五 前項の規定は、損害を賠償した船舶所有者の第三者に対する求償権の行使を妨げない。
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

賠償する責めに任じない。
五 前項の規定は、損害を賠償した船舶所有者の第三者に対する求償権の行使を妨げない。
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

賠償する責めに任じない。
五 前項の規定は、損害を賠償した船舶所有者の第三者に対する求償権の行使を妨げない。
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出来る。

(船舶所有者の責任の制限)

第五条 第三項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結国であり、責任条約の締結国でない国の国籍を有する船舶の船舶所有者は、前項の規定によりその責任を制限することが出来る債権について、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)第三項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は、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(二億一千万倍)

(船舶のトン数の算定)
第七条 前条第一号の船舶のトン数は、船舶積算測定法(大正三年法律第三十四号)の規定に従い、純積算の算定に当たり機関室の積算として総積算から控除した積算を純積算に加えた積算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、当該船舶で

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た弁済を受ける。

(権利の消滅)

第十条 第三項第一項又は第二項の規定に基づく船舶所有者に対する損害賠償請求権は、油濁損害が生じた日から三年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。当該油濁損害の原因となつた最初の事実が生じた日から六年以内に裁判上の請求がされないときも、同様とする。

(船舶所有者に対する油濁損害賠償請求事件の管轄)

第十一条 第三項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 責任条約第九項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の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)第五百五十五條第二項(第二号)「第二百九条ノ条件ヲ具備セザルトキ」とあるのは、「油濁損害賠償保障法第十二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)
第十四条 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、当該船舶において船舶所有者の損害をてん補し、又は賠償の義務の履行を担保する者が船主相互保険組合、保険会社その他の政令で定める者であるものでなければならぬ。

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

4 保障契約は、責任条約第七條第五項の規定に適合する場合に限り、その効力を失わせ、又はその内容を変更することが出来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)
第十五条 第三項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、船舶所有者の同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出来る抗弁のみをもつて被害者に対抗することが出来る。

3 第三項第五項、第五條第一項本文及び第六條から第十條までの規定は、第一項の規定に基づき損害賠償額の支払をする保険者等について準用する。

(保険者等に対する油濁損害賠償請求事件の管轄)
第十六条 前条第一項の規定に基づく保険者等に対する訴えは、第三項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出来る。

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

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ぬときは、この限りでない。

2 前項の届出があつたときは、運輸大臣は、当該届出をした者に対し、新たな保障契約証明書を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の係る保障契約が効力を失ひ、若しくは第十四条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、保障契約証明書を備え置かれてゐるものでなければ、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、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ゐることを証する責任条約の附屬書の様式による書面又は外国が交付した責任条約第七条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。
(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ゐ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った油濁損害の金額について国際基金条約第四条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条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 第三条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条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条後段の規定は、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 前条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。
(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、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について管轄権を有する裁判所(その訴えが船舶所有者の損害防止措置

費用等のみについての補償又は補てんを求めるものであるときは、船舶所有者の普通裁判所の所在地を管轄する裁判所又はこの裁判所がないときは、最高裁判所が定める地を管轄する裁判所に提起することができる。
2 前項の訴えは、同一の油濁損害に関し、第三条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条第一項の規定に基づく保険者等に対する訴えが第一審の裁判所に係属し、又は責任制限事件が係属する場合には、当該裁判所の管轄に専属する。
(外国判決の効力)
第二十七条 第十二条の規定は、国際基金条約第七条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つた特定油を含む。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、前条第一項又は第二項の報告があつたときは、その内容を通商産業大臣に通知した上、国際基金条約第十五条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 第二十八条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条から第十三条までの規定により、国際基金条約第十条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、当該油濁損害が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条第六号に規定する措置が本邦外において執られ、かつ、本邦内において損害が生じなかつたときは、当該措置を執つた者の普通裁判所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、制限賠償者の普通裁判所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。

(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、国際基金に対してその旨を通告することができる。

2 前項の規定による通告は、第三十八条において準用する責任制限法第二十八条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なければならない。

3 裁判所は、前項の書面を国際基金に対して送達しなければならない。

第三十五条 裁判所は、国際基金が責任制限手続に参加し、又は国際基金に対して前条第三項の規定による送達が行われた場合において、第三十八条において準用する責任制限法第二十八条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、第三十八条において準用する責任制限法第三十一条第一項、第八十五条第一項又は第八十七条第一項の規定による公告がされたときはその公告に係る事項を記載した書面を、国際基金に対して送達しなければならない。この場合においては、責任制限法第十五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ロに規定する措置をとつたときは、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。

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四十一条に規定する補償を求めた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一項中「この法律」とあるのは、油濁損害賠償補償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、油濁損害賠償補償法第二條第八号」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關する債権と物の損害に關する債権との別」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關する債権と物の損害に關する債権との別」とあるのは「内容」と、責任制限法第六十一條第二項中「内容及び人の損害に關する債権と物の損害に關する債権との別」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「事項を人の損害に關する債権と物の損害に關する債権との別に従つて」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)

第三十九條 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號)第八百四十二條第八號の先取特權に次ぐ。

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、第一項の先取特權について準用する。

4 第一項の先取特權が消滅する前に責任制限手続開始の決定があつた場合において、その決定を取り消す決定又は責任制限手続廃止の決定が確定したときは、前項において準用する商法第八百四十七條第一項の規定にかかわらず、第一項の先取特權は、その確定後一年を経過した時に消滅する。

(締約国である外国における基金の形成の効果)

第四十一條 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ない。

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三十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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第四十六條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第四十七條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第四十八條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第四十九條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第五十條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第五十一條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第五十二條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第五十三條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第五十四條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

第五十五條 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關し賄賂を受受し、又はこれを要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

2 前項の場合において、收受した賄賂は、没収する。その全部又は一部を没収することができる。

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 第十三条第一項の規定に違反した者
二 第十三条第二項の規定に違反した者
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 第三十八條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に違反した者
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、又は妨げた者

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。

第五十條 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 第十八條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 第十八條第三項の規定に違反した者
附則
(施行期日)

第一条 この法律は、責任条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、第四章第一節及び第三十三條から第三十五條までの規定は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いづれか遅い日から、第二十八條、第四十八條第四号及び第四十九條の規定は公布の日から起算して一月を超えない範囲内において政令で定める日から、第二十九條及び第三十條の規定は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條から第三十五條までを除く。以下この項において同じ。)の規定は油濁損害の原因となつた最初の事実がこの法律の施行前に生じた場合における当該油濁損害について、第四章第一節及び第三十三條から第三十五條までの規定は油濁損害の原因となつた最初の事実がこれらの規定の施行前に生じた場合における当該油濁損害については、適用しない。

2 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條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號)の一部を次のように改正する。

第十四條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)第九十五條第一項を」と、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)第九十五條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)第四十條第一項に改める。

第四条 国税徴収法(昭和三十四年法律第四百十七號)の一部を次のように改正する。

第十九條第一項第四号中「又は船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和五十年法律第 号)第九十五條第一項を」と、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)第九十五條第一項(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)第四十條第一項に改める。

(海洋汚染防止法の一部改正)
第五條 海洋汚染防止法(昭和四十五年法律第三十六號)の一部を次のように改正する。

第四十一條に次の一項を加える。

5 第一項に規定する場合において、その講じられた措置が油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第 号)第二條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條第一項又は第二項の規定に基づく油濁損害の賠償の義務の履行であるものについては、第三項の規定の例による。

(民事訴訟費用等に関する法律の一部改正)
第六條 民事訴訟費用等に関する法律(昭和四十六年法律第四十號)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」と、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(昭和五十年法律案第 号)に改める。

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

第十條中「管轄裁判所又は」を「管轄裁判所、」に改め、「地方裁判所」の下に「又は同一の事故か

ら生じた油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第 号)の規定による責任制限事件の係属する裁判所」を加える。

第四十八條に次の一項を加える。

2 前項の規定は、制限債権につき申立人及び受益債務者以外に全部の履行をする義務を負う者がある場合において、その者のために油濁損害賠償保障法の規定により責任制限手続が開始されたときにおける同法第二條第六号に規定する油濁損害に基づく債権(制限債権に該当するものに限る。)について準用する。

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

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

(運輸省設置法の一部改正)
第九條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七號)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の四の次に次の一号を加える。

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

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

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

四の二 油濁損害賠償保障契約に関すること。

十一月十四日日本委員会に左の案件を付託された。

一、船舶職員法における小型船舶操縦士試験の

特例に関する請願(第二二七六号)

第二二七六号 昭和五十年十一月六日受理
船舶職員法における小型船舶操縦士試験の特例に
関する請願(十一通)

請願者 高知市前里六六ノ一 山本竜三外
四千四百五十四名

紹介議員 粕谷 照美君

国民レジャーとしての「つり」を守るため、船舶職
員法における小型船舶操縦士試験について、次の
とおり特例措置を実施されたい。

- 一、船舶職員法の経過措置である昭和五十年十
一月二十五日を当分の間延長すること。
- 二、五馬力以下(船外機)の小型船舶については
陸上交通の五十ccバイクのような許可制にす
ること。

三、二マイル以下の湾内区域内(瀬戸湾、宇佐
湾、須崎湾等)の遊漁に使用する五馬力以下
の船外機については、その免許を許可制とす
ること。

四、高知県観光貨船組合に所属する船舶の利用
客については、特別の配慮をすること。

五、高知県観光貨船組合に所属する小型船舶の
検査については、特別の配慮をすること。

理 由

船舶職員法の改正により、一般の貨船利用者であ
るつり愛好者にも小型船舶操縦士の免許が必要と
なつたため、本県のような特殊な条件のもとにあ
る貨船業者には死活の問題となつており、本法の
経過措置の期限を間近にして特例措置の早急実施
が望まれる。

昭和五十年十一月二十八日印刷

昭和五十年十一月二十九日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局