第九十一回国会　衆議院　運輸委員会議録　第七号

昭和五十五年四月一日（火曜日）

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長　古屋　亨君

理事　加藤　六月君　理事　佐藤　守良君

理事　関谷　勝嗣君　理事　田畑政一郎君

理事　吉原　米治君　理事　西中　清君

理事　三浦　久君

江藤　隆美君　北川　石松君

三枝　三郎君　浜野　剛君

福家　俊一君　三原　朝雄君

水野　清君　山村新治郎君

久保　三郎君　斉藤　正男君

新盛　辰雄君　石田幸四郎君

草野　威君　薮仲　義彦君

四ツ谷光子君　和田　一仁君

渡部　正郎君

出席国務大臣

運　輸　大　臣　地崎宇三郎君

出席政府委員

運輸大臣官房総務審議官　永井　浩君

運輸省船舶局長　謝敷　宗登君

委員外の出席者

大蔵省関税局企画課長　岩崎　隆君

自治省税務局市町村税課長　浅野大三郎君

運輸委員会調査室長　荻生　敬一君

委員の異動

四月一日

辞任　補欠選任

永江　一仁君　和田　一仁君

同日

辞任　補欠選任

和田　一仁君　永江　一仁君

本日の会議に付した案件

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案（内閣提出第四九号）

船舶のトン数の測度に関する法律案（内閣提出第六五号）

○古屋委員長　これより会議を開きます。

内閣提出、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対する質疑は、去る三月二十八日終了いたしております。

これより討論に入るのでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

内閣提出、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古屋委員長　起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○古屋委員長　この際、本案に対し、佐藤守良君外五名から、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、日本共産党・革新共同、民社党・国民連合及び渡部正郎君の共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提出者から趣旨の説明を求めます。佐藤守良君。

○佐藤（守）委員　ただいま議題となりました本案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、提出者を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

本附帯決議の案文はお手元に配付してありますので、その朗読は省略させていただきます。

本附帯決議は、最近の徳山丸事件における廃油の大量不法投棄等に見られるように、わが国の海洋環境の保全及び海洋汚染防止の確保に関しては、必ずしも今日いまだ万全とは言いがたいと考えられますので、海洋汚染防止の実効を期するため、政府において特に措置すべきところを明らかにし、遺憾なきを期そうとするものであります。

第一は、海洋汚染防止に関する諸規制を適正に励行させるため、船主、運航会社はもとより、その各種関連下請企業及び廃油処理事業者並びに船長等の幹部乗組員及び一般船員に対する指導、監督の強化を図るべきであるということであります。

第二は、大型タンカーについては、日本船、外国船を問わずタンククリーニング時等における海洋汚染防止関係の法令遵守の指導を行うとともに、監視の強化を図るべきであるということであります。

第三は、海洋汚染の防止を実効あらしめるため、特に航空機の増強を含む海上保安庁の監視、取り締まり体制の拡充、強化を図るべきであるということであります。

以上をもって、本動議の趣旨の説明を終わります。

何とぞ御賛成を賜りますようお願い申し上げます。（拍手）

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、海洋汚染防止の実効を期するため、次の事項につき、適切な措置を講ずべきである。

一　海洋汚染防止に関し、海運業者及び関係業者並びに船員に対する指導・監督の強化を図ること。

二　大型タンカーに対する監視の強化を図ること。

三　航空機の増強を含む海上保安庁の監視体制の拡充・強化を図ること。

右決議する。

○古屋委員長　以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

佐藤守良君外五名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古屋委員長　起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

○古屋委員長　お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案の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〕

○古屋委員長　御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○古屋委員長　この際、地崎運輸大臣から発言を

求められておりますので、これを許します。地崎運輸大臣。

○地崎国務大臣　ただいまは、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、慎重御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございました。

また、附帯決議につきましては、政府といたしまして、その趣旨を十分に尊重し、努力してまいる所存であります。

なお、審議の過程において御指摘のありました諸点、特に行政の総合性の確保につきましては、関係各省庁及び省内各部局の連携をより一層強化し、遺憾なきを期したいと思います。

○古屋委員長　次に、内閣提出、船舶のトン数の測度に関する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、これを許します。北川石松君。

○北川委員　本委員会の質問の冒頭に当たりまして、先日、三月二十五日に運輸大臣、行政管理庁に質問申し上げまして、行政機構改革、整理の中で、近畿海運局の問題について運輸大臣の前向きの姿勢での善処方をお願いいたしましたところ、二十八日の閣議において、大変至難なる中を、大臣には諸情勢をお考えくださいまして、特に近畿を将来中国との発展的要素を勘案されて存置に踏み切られたことに深甚の感謝と敬意を表するものでございます。大変ありがとうございました。

では、質問に入ります。

船舶のトン数に関して、今日ここに法案が提案されましたが、この船舶のトン数問題は、港湾への入港に際しての課税や手数料の基準として用いられるなど、世界貿易の面でも重要なものであると承知いたしておりますが、従来の各国の測度法規では円滑な運営ができない、また、英国方式によってまいりましたが、今日の各国の取り扱いがそれぞれ異なっておる、こういういろいろの点を考えまして、一九六九年にＩＭＣＯと俗に称される政府間海事協議機関において、船舶のトン数を国際的に統一するための国際条約が採択されるに至ったと承知いたしております。

今般、わが国におきましても船舶のトン数の測度に関する法律を制定することとなり、本法案の提案に至ったわけですが、これは国際的にトン数を統一し、条約による国際トン数証書の互認によって国際海運の円滑化ということに貢献するものでありますから、世界有数の貿易国であり、主要海運国である日本にとって大変好ましいことであると考えるものであります。

ただ、この法案によりまして、船舶のトン数をはかる基準を変更することになるわけでありますが、そのことによって混乱が生ずるようなことがあってはならないと思うのでありまして、運輸省におかれましては、この点関係方面と十分に調整し、慎重な配慮をなされたと私は思いますが、本法案の提案によって今後どのようなことが期待されるのか、運輸大臣の所見をお伺いいたします。

○地崎国務大臣　船舶のトン数の測度基準の統一に関する国際協力を推進し、証書の互認により船舶の運航上の不便を回避するために役立つばかりでなく、主要な海運国であるわが国に寄せられておる国際的な期待にこたえることができるものと存じます。

条約に定める合理的なトン数の測度基準を採用することによりまして、より適正に船舶の大きさをあらわすことができるようになりますので、海事に関する制度の適正な運営が確保されるようになると考えます。

○北川委員　海事に関する制度の適正な運営を今後期待するといたしまして、千九百六十九年の船舶のトン数の測度に関する国際条約は、昭和四十四年にロンドンにおいて採択されたものであり、

〔委員長退席、関谷委員長代理着席〕

この条約にわが国もすでに署名しているが、この条約は採択されてからすでに十年余も経過しておるという点を考えますときに、四十一カ国、世界船腹量の六一％に達する各国が加盟していると聞いているが、主要海運国である日本がこの国際条約の批准がおくれてしまったということは、理由がいかにあるにかかわらず、どうも前向きでないような点も考えられるのでございますが、なぜおくれたのであろうか、御答弁を願いたい。

○謝敷政府委員　この条約は、先生御指摘のように一九六九年の条約でございます。六九年の以前から船舶のトン数につきまして各国それぞればらばらになってきたことにかんがみまして、かなり長期間かけましていろいろな各国のトン数の状態を統計的に処理をいたしまして、一九六九年にようやく条約が採択されたわけでございます。

したがいまして、条約の各国の批准という点につきましては、そういう意味で各国それぞればらばらでございますので、この間国内におきます調整が各国それぞれの事情によって今日まで至っておるわけでございます。

基本的には、この条約は国際航海に従事します船舶のトン数に関して、従来不統一であったものを画一的な原則で行うということでございます。したがいまして、一つは、国際的にこれが定着するであろうかどうか、これは非常に奇妙なことをお答えをしておるわけでございますが、基本的にイギリスのはかり方を基準にして発達したものが、北欧の国を中心としたもの、それからその他の国、それから英連邦諸国等におきましてかなり食い違ってきております。したがって、国際航海に従事する大きな船はそう大きな差はないのでございますが、それぞれの国におきまして国内航海だけをやる船はかなりトン数のばらつきが出ております。したがって、これをどういうふうにそれぞれの国が条約に取り入れ、国内船についてどう取り扱うかということについて慎重にやってきたわけでございまして、日本もその意味におきましては、国内の内航船の分野がほかの国に比べて非常に大きいということもございまして、主として内航の関係、それから漁船の関係につきまして船舶のトン数が各種法制度に用いられていることをよく考えてみますと、これらの調整を行わずに条約の承認をお願いするという事態には立ち至らないわけでございまして、この点、十分国内の船舶のトン数に関します諸統計等を調査をいたしまして、関係省庁との間の調整を行ってきた次第でございます。

そういう意味におきまして、批准をしましたそれぞれの各国においても、国内を動きます船だけにつきましては、批准後といえどもそれぞれの工夫を現在こらしつつある国もあるというふうに聞いております。

○北川委員　調整を行うために今日まで各層各分野で努力したためにおくれた、こういう点も承知するのでありますが、これは広い意味において、一つの決定をされると及ぼすところが大きいと思うのですが、それではどういう点の調整をされたのですか。

○謝敷政府委員　基本的に、現在の条約に基づく総トン数といいますものは、従来の船の容積を内のりではかるということから、言うなれば外のりといいますか、そういう方式にかわることでございますのと、それから従来上甲板上の機関室とか操舵室とかそういうものを除いておりましたものを除外しないというたてまえになりますので、特に条約方式で算定をいたしますと、当然新条約方式による容積の方が大きくなってまいります。それを国際条約におきましては、ある調整のための係数を掛けまして、現行の総トン数と余り大きなばらつきを来さないようにということを図ったわけでございますが、特に内航船、漁船等、四千グロストン未満の小型船におきましては、それぞれの国によりまして、船の種類、それから構造等がかなり違っておりまして、したがってトン数がなかなか条約トン数に合いにくいという事情があったわけでございます。

したがいまして、私どもとしましては、内航船、漁船等の小型船の分野において条約方式をどう取り入れるかということを十分慎重に検討したわけでございますが、これは基本的には、国内だ

けを運航します内航船、漁船等につきましては、条約方式によります総トン数にある若干の係数を掛けまして、それによって現在の総トン数と大きな差が生じないというようなことを導入すべきではないか、こういう考え方が第一点でございます。したがいまして、そこに導入いたします係数につきましては、かなりの数の内航船、漁船がありますので、実態に合わせた係数を採用するということで、関係の省庁、特に漁船、内航船関係のところとの調整に時間がかかったのが第一点でございます。

第二点は、これは従来の内のり方式あるいはある用途のものを除外する方式によりますと、外形上同じ大きさでも総トン数が違ってくるということがありますので、この際国内の内航船、漁船等につきましても、条約方式のような外のり方式ではかるのが妥当であるということで、この点につきましては、船のトン数をはかりますはかり方については条約方式を採用するというようなことで、数年かかってまいりました関係省庁、特に漁船関係、内航船の関係の調整をようやく終った次第でございます。

○北川委員　調整に手間取っておくれたということもわかるのでありますが、内航船の小型船とかいろいろの船舶に及ぼす影響が大であろう。若干の係数ということをおっしゃっております。私たち専門家でないものもまた大変理解に苦しむところが多いと思うのでありますが、果たして業界の理解は十分に得られたのかどうか、こういう点をお聞きいたしたいと思うのであります。

○謝敷政府委員　特に、四千トン未満の小型の船舶につきまして、条約方式にさらに係数を掛けるということで、その係数につきましては、特に最近の船を中心にいたしまして、その船と条約適用後の新船との間に差がないようにということで、特に内航船の業界、内航総連合、それから船主協会はもちろんでございますが、それから漁業関係者と水産庁あるいは海運局を入れまして、それぞれ数年にわたって数次の調整をし、考え方の調整をしてまいったわけでございまして、その限りにおきましては、了解を得られておると確信をしております。

○北川委員　理解を各界に得ておるということで結構でありますが、わが日本の国は、世界の第二位の船舶量を保有しておる。リベリアが第一位であると聞いておるのでありますが、こういう海運国日本の船舶で、国際航海に従事し、世界の海で活躍している船舶はどれほどあるのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○謝敷政府委員　私どもが、船舶法によりまして登録をしておりますが、それによりますと、国際航海に従事しております一般船舶は、昭和五十四年末で千九百四十八隻、それから漁船で国際航海に従事しているもの、これは国際航海といいますのは、相手の港に入るということでございますが、国際航海に従事するものは千四百八隻在籍をしております。

○北川委員　千九百四十八隻あるいは千四百八隻という国際航海の中で活躍してくれる日本の船舶が、この新しい制度によって、港湾への入港に際して課税あるいは手数料、また、その他の徴収に新しいトン数が基準として用いられる場合に、日本の船舶が外国においてどのように負担が多くなるのかあるいは負担が軽くなるのか。また、これによって日本の海洋において活躍する船舶にとって有利になるのか、それとも不利になるのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○謝敷政府委員　一般に外国貿易船が、どこの国でもそうでございますが、港湾に入ります場合にはとん税、入港税、灯台税、水先料、それから引き船料、岸壁使用料等の諸経費を払うことになっております。これらの徴収基準はすべてトン数を基準にして定められておりまして、諸外国におきます港湾も大体同じでございます。したがいまして、日本船が外国の港湾に入港するときも、先ほど申しましたような税、料金等を船舶のトン数を基準にして支払うことになります。また、外国の船舶も日本に入港いたしますときには、同様にトン数を基準にして入港料等を徴収するということになりますが、基本的には、それぞれ各国がこの条約に加盟をしますと、締約国の船であれば、その船の持っております条約に基づくトン数を基準にして徴収をするということでございますから、特に有利、不利ということでなくて、国際的には差別がなくなるということだと思います。

それから、先ほど申しましたように、四千トン以上の船につきましては、基本的に条約トン数が現在のトン数にほぼ一致しておりますので、特に不利、有利はないと思いますが、四千トン未満の小型の船で外国に行きます場合は、これはトン数としては、国際トン数は大き目に出ますから、若干従来のものよりも高くなるということになりますが、これは外国の小さい船が日本の港に入っても同じようになりますので、この点においても差別はない、こう考えております。

○北川委員　小型船は若干負担が高くなるという御答弁でありますが、外国の船も日本に来ればそれだけ高くなるのだから、相対であるという答弁なんですが、それはそれといたしまして、これが十九世紀に英国によって採用された。それを受け継いで今日まで来ておって、しかも世界の各国がそれぞれの方法によってやっておるというような点を考えますときに、この制度を採用された後に、果たして世界のトン数の差というようなもの、そういう点についてどのようなものが明示されるのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○謝敷政府委員　現在は、先生御指摘のように各国それぞれ十九世紀のイギリス方式から発展をしましてトン数の測度をやっておりますが、今日に至りますまでに北欧の諸国、それから英連邦諸国、その他の国ということで若干差が出てまいっております。たとえば例でございますが、アメリカがまだこの条約を批准するに至っていない背景には、アメリカの規則によりますと、バラストを積むタンクの容積は総トン数に入らないということがありますのと、それから日本規則では認められておりませんが、要するに軽い喫水と深い喫水という二組の喫水に応じて総トン数を使い分けるというようなことをやっておりまして、後段申し上げました喫水の差によります二つのトン数を持つということはイギリス、オスロ条約加盟国等も同様になっております。したがいまして、従来は日本規則に比べて総トン数がアメリカで、たとえばバラスト水を積むタンクを除外いたします等によってアメリカは日本よりも四〇％ほど小さくなる。それから、先ほどの二組の喫水を利用する方式ですと日本規則に比べて二五ないし三〇％程度小さいものが与えられておった船もあるわけでございます。そういう意味におきまして、今後はこの条約が発効すれば、締約国間においては少なくとも同じはかり方をやりますし、それから用途による除外例がございませんので、今度はびしっと差がなくなるというふうに考えております。

○北川委員　いま局長は専門的にいろいろ言われたのでありますが、アメリカはまだ批准しないということです。採石船の載貨重量トン数、これに関係しているんですね。中へ入るのと入らないのと違うということ。いまの中で四〇％とか三〇％という数字も表示されたのでありますが、私はこういう点を考えるときに、各国それぞれの利害得失の中で、自分のところの利益という点を考えて批准しない国も出ておるんじゃないか。そういう点で日本は今後これを批准して加盟していくことは大変結構だと思うのですが、そういう点を考えたときにいまのアメリカあるいは批准していない国、こういうところは将来どういう見通しでございますか。

○謝敷政府委員　トン数に関します国際条約が発効する前は、それぞれの国、日本は二十五カ国と互認協定を結んで相手がはかったトン数を同等と認めるという協定をやって現在に至っているわけでございます。したがいまして、アメリカを除く主要海運国及び相当数の船舶を持っている発展途上国も入っておりますから、そのほかの国に関しては問題はないと思います。あとはアメリカがこの条約に入りますまでの間、互認協定を結んでお

りますから、従前の例によりますが、アメリカ自身も、ほかの国の港にアメリカ船が入ります場合に一ゲトン数をはかり直されたのではたまったものではございませんので、努力をしておると聞いております。

○北川委員　この海事制度の総トン数批准は、いまおっしゃったように入港する際に一々はかられたらたまったものじゃないと思うのです。そういう点から、この機運が世界各国に及ぶことが均一と公平、そうして迅速、いろいろなむだを省くもとになっていくというのは大変結構だと私は思うのです。ところが、これは新しくやっても従前のと変わりがないと言われる。われわれの耳に入るのは、専門家じゃないですから、変わりがないと言われるのは、なぜ変わりがないのか、こういう点をちょっとお聞きしたいのです。

○謝敷政府委員　変わりがないと申し上げておりますのはちょっと舌足らずでございまして、先ほどから御説明を申し上げておりますように、従来のトン数のはかり方が内のりでやる。それから、たとえば水夫長倉庫とか操舵室とか、こういうものを控除するという方式でございますから、基本的には内のりでやりますからそう大きく変わりませんが、総トン数から控除する個所の取り扱いが各国によって違っております。したがいまして、各国それぞれ差があるわけでございます。今度条約方式によりますと、外のりでまずはかるということで、構造とか船の種類によって変わらないで、船の外形上の大きさでまず一次的に決まってくる、それから用途等によって除く個所がございませんので、各国それぞれ取り扱いが違うということがなくなるということで、条約が発効しますと、少なくとも締結国の船については外形上のトン数は変わらないことになります。ただ、現行の船とは差がありますが、大きな船についてはそう大きな差は出てこないだろう、こういうことでございます。

○北川委員　いまの点でまだちょっと理解に苦しむのは、内のりではかる場合と、外のりではかる場合と、大型に関してはそう大差はないが、小型に大差ある。たとえばここの図案でも見せてもらうように、水夫長倉庫とかあるいは機関室とか、これは前回は入っていない。ところが今回は入ることになりますね。総トン数になった場合は全部入るということになった場合に、私は船のことはわからないのですが、自分は農家に育ちましたから内畦畔、外畦畔、俗に言う内のり、外のりのはかり方で大変な差がたんぼの場合出てくるのですね。こういう点で、船の場合、いま内のり、外のりということを言われて、その出てくる差は差として認めておかないと私は大変なことになるのじゃなかろうか、こういうふうに思うのですが、どうでしょう。再答弁願いたい。

○謝敷政府委員　先生御指摘のように、私いま外のり、外のりと申しておりますが、これは厳密な意味の外のりではございませんが、概念的には外のりとお考えになってよろしいかと思います。内のりの場合になぜいろいろ違ってきて、特に小型船で違ってくるかと申しますと、大型船の場合は、船の構造として肋骨とかあるいは縦に通るけた材とか、こういうものの大きさが全体の大きさに関してそう大きくないわけでございますが、船が小さくなればなるほどこれの深みといいますかが効いてくるということで、小型船の場合にかなり差が出てくるというのが第一点でございまして、第二点は、特に構造が、たとえば建物で言いますと、同じような柱を並べて家をつくるか、特に大きい柱を互い違いに一つおきに置いて家をつくるかによって内のりは違ってくるわけですが、それと同じような構造が船にもありまして、大きい柱を中心にして小さい柱を途中に入れますと、内のりトン数がそれだけ、一番大きい方の柱の内のりではかりますからトン数が小さく出る、こういうのがトン数に差が出てきたゆえんのものでございます。

○北川委員　大変むずかしい専門的なことでありますので、一つ一つ理解という点に対して再答弁を求めたり、あるいはこれを追及ということになると、みずからもまた十分勉強でき得ていないと思うのですが、ただ、率直に申し上げまして、適用された場合、大型の場合はそう差がないということはわかるのです。ただし、小型の場合は差が出てくるだろうということも、たとえば機関室、水先にしてもわかってくると思うのですが、そういう点でこれの理解はなお一層強めてもらいたい。

　そこで船舶のトン数は海事制度にいろいろな意味において用いられていくと思うのですね。広範囲にわたっていくと思うのでありますが、その場合に、現在トン数の適用範囲というものはどのような形でなされていくのかお聞きしたいと思います。

○謝敷政府委員　条約の締結についての御承認をいま国会にお願いをしておりますが、その条約によりましても、またそれの国内法化のためのこの新法によりましても、トン数につきましては条約発効後に建造される船からこの新法の適用をしていきたい、こう考えておりまして、現在あります現存船につきましては、これはトン数によって適用関係がすでに広範囲に決まっておりますので、現在の秩序を混乱させないという趣旨から大きな改造、船舶の実態が変更されたと認めてよいような、法律では特定修繕といっておりますが、大きな修繕が行われますまでの間は旧船舶積量測度法の基準を適用するということで、国際的にも国内的にも新しいはかり方の適用は条約発効後の新造船に限定するというふうに考えております。

○北川委員　船舶局長の御答弁はそれで結構でございますが、大蔵省はこれに対してどういう見解を持っておるか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○岩崎説明員　大蔵省の方で所管をいたしておりますとん税あるいは特別とん税という側面からこの問題を考えてみますと、先ほど来船舶局長から御答弁ございましたように、この場合とん税あるいは特別とん税は、課税標準は外国貿易船の純トン数でございます。そこで、問題は改正前と後におきまして純トン数が大きく変わるものかどうかということでございますが、船舶局長から一般的に御答弁がございましたように、私どもも今回の改正によりまして純トン数につきましては、小型の船舶につきましてはある程度の異同というものがあろうかというように考えておりますけれども、一般的に外国貿易に従事しております大型船舶につきましてはほとんどさしたる異同はないというように承知をいたしております。そういう意味におきましても、今回の改正におきましてとん税あるいは特別とん税の額、あるいは全体としての収入にはほとんど影響はないというように考えているわけでございます。

○北川委員　わが国の船舶が国際航海に従事して、それぞれ各国に関係ある手数料その他税金を払っておると思うのですね。日本では、概略で結構ですが、ちなみに昨年どれくらいの収入があったのですか。

〔関谷委員長代理退席、委員長着席〕

○岩崎説明員　とん税と特別とん税にだけ限定をしてお答え申し上げます。

　決算が確定をいたしておりますのは昭和五十三年度でございますが、五十三年度におきましてとん税が約七十九億円、それから特別とん税が九十八億円でございます。

○北川委員　大体五十三年でとん税七十九億と特別とん税九十八億円、このようにお聞きしたのですが、これが変わって新しくふえるのでしょうか、減るのでしょうか。そういうことはわかり得ないですか。

○岩崎説明員　先ほどお答えをいたしましたような意味におきまして、私どもほとんど今回の改正によりましてはこの税収額には影響はないというように考えております。

○北川委員　いま大蔵省の岩崎課長からお聞き申し上げたのでありますが、各市町村に至る地方自治体の現在までの船舶の税金はどれくらい入っておりますか。

○浅野説明員　市町村に対しましては、特別とん

税を特別とん譲与税という形で配分するわけでございます。したがいまして、市町村に入ります税収というのは、先ほど大蔵省の方からお答えがありましたその特別とん税の税額が譲与税という形で市町村にそのまま入る、こういうことでございます。

○北川委員　そうすると、市町村に入ってくるのは九十八億、こういうことですね。

○浅野説明員　先ほど約九十八億というお答えがあったかと思いますが、その額が市町村に譲与されるわけでございます。

○北川委員　車には車の税金がかけられておる、船舶には船舶の税金がかけられておるが、この特別とん税、制度改正とかいろいろ言われておるが、いま大蔵省発表の九十八億、これ以外に車のような税金、船舶税というようなものが市町村に幾ばくか入っておるのか入っていないのか、お聞きしたいと思います。

○浅野説明員　御承知のように市町村税として固定資産税を課税いたしておりますが、その固定資産というのが課税の対象の中には、償却資産というのがございます。ですから、船舶もその償却資産に該当するものにつきましては固定資産税が課税されるということでございます。

○北川委員　固定資産税はどれほど昨年ありましたか。

○浅野説明員　これは税額の計算はいまできておりませんで恐縮でございますが、課税標準ベースでお答えさせていただきたいと思いますが、船舶にかかる固定資産税の課税標準の総額は二千七百二十億ほどでございます。

○北川委員　市町村税の船舶の税金について関係があると思うのですが、モーターボートで使われておる船、これは税金をかけているのですか。全国二十二カ所でやられておる市町村主催のモーターボート競走、これはかけられておるのかどうか。

○浅野説明員　競走用のモーターボートにつきましても、これは事業用資産でございますれば、償却資産として固定資産税の課税対象になるわけでございます。ただし、現実にはモーターボート競走は地方公共団体が主催するという関係がございまして、おおむね地方公共団体の所有しているものが多いようでございます。そうしますと、これは地方公共団体が所有するものにつきましては地方税法で非課税とされておりますので、地方公共団体所有については課税がされません。ただ、一部民間会社が所有しておるボートもあるようでございますので、こういうものにつきましては、事業用の償却資産につきまして固定資産税が課税されるということになるわけでございます。

○北川委員　その問題については、きょうはトン数制度の問題でございますので、いずれまた一般質問で、適切な機会にそれぞれの関係の方の御見解なりまたうんちくを傾けて御答弁を賜りたいと思いますので、きょうはその問題はその程度にしておきます。

次に、わが国は四面が海でございますので、この海に囲まれておる日本の保有船舶隻数も多いことは先ほど御答弁をいただいたとおりでありまして、その船舶所有者は、大海運会社から小型船一杯しか持っていない船主に至るまで広範囲に及んでいく、このように思うのでありますが、本法の施行によって船舶所有者の負担が増大する、こういうことは避けなくちゃならぬと思うのですが、いかがでございましょうか。

○谿敷政府委員　その点につきましては先生の御指摘のとおりでございまして、私どもが今回の条約方式によりますトン数制度を国内法化いたしますときに一番問題になりましたのは、先生の冒頭の御質問にお答えしましたように、国内を航海する内航船、漁船等四千トン未満の船につきましては、条約方式によりますトン数が大きくなりますので、これにつきましては先ほど先生御指摘のようにこのトン数が諸制度の基準に用いられておりますので、そこで特別大きな負担がかからないようにということで、国内のみを航行する船につきましては、さらに別の係数で調整をいたしまして現行の総トン数と隔たりがないような工夫をこらしたつもりでございますので、新法の適用によりまして特に大きく負担が変わるということはないと考えております。

○北川委員　各船舶所有者、特に一杯しか持っていない方たちに大きな負担のかからないように配慮をしていただきたいということをお願いいたしておきたいと思います。

次に、総トン数及び純トン数という問題がございますが、この点について先ほどもアメリカのお話がありましたが、このたび載貨重量トン数を本法で規定したのはどういう意味であろうか。たとえばいまのアメリカの採石船、こういう問題がございますので規定したにいたしましても、これについてちょっと御説明をお願いいたします。

○谿敷政府委員　載貨重量トンと申しますのは、総トン、純トンと異なりまして、船が積み得る最大の積載トンで重量の意味でございます。したがいまして、従来は載貨重量トンと申しますのは、商業用にたとえば船舶の建造契約とかあるいは売買契約とかこういうものに主として用いられてきておりました関係上、特に法律で定める必要がないと考えていたわけでございます。

しかし、最近に至りまして、たとえば千九百七十四年の海上人命安全条約、それから同条約の千九百七十八年の議定書等の例に見られますように、タンカーの海洋汚染防止のために分離バラストを設けるとかあるいは原油洗浄方式を設けるとか、こういう規定を条約でつくりつつございますが、その中で基準として新しく載貨重量トンが基準になってきたわけでございます。たとえば四万載貨重量トン以上の船は云々とか、こういう用方でございます。したがいまして、こういうふうに国際条約で基準として用いられる傾向が強くなってまいりましたので、今回船舶のトン数の測度に関します新法の制定に際しまして、この測度の基準を整備しようというふうな考えを持って規定をしたわけでございます。

○北川委員　測度の基準の制度を決めるために載貨重量トンをとられた。千九百七十八年の議定書の内容、わかりましたらちょっと説明願えないでしょうか。

○谿敷政府委員　この七四年の海上人命安全条約、それから七八年の同条約の議定書は、主としてタンカーの海上におきます安全と海洋汚染防止の両方の観点からやられておるものでございまして、例を申し上げますと、七八年の議定書では、タンカーの安全確保のために二万載貨重量トン以上は不活性ガスをタンク内に充満させなければいけないとかいうふうな規定がなされておるわけでございます。

それから、先ほど私四万載貨重量トンと申し上げましたのは取り消させていただきまして、これは海上人命安全条約でございませんで海洋汚染防止条約の方でございます。

○北川委員　ただいまの船舶局長の七四年、七八年の議定書のタンカーその他に関する内容、いま説明受けて、なぜアメリカの採石船だけがそういうことがあるのかと疑義を抱いておったのですが、おぼろげながら若干わかったような次第であります。

そこで、この載貨重量トン数は従来どのような制度において用いられてきたのか、ちょっと御説明願いたい。

○谿敷政府委員　載貨重量トンは、従来は新造船の造船契約におきまして総トン数何トン、載貨重量トン何トン、速力何ノットというようなものの中での主要な手法として用いられてきております。同様に、船会社が持ち船会社から用船する場合の用船契約におきましても、英語で言いますとデッドウエート何トンというものが基準として設けられてきたわけでして、主として商業用にこの船は何トン積めるというのが、これは非常に大ざっぱに言ってそういう観念でございまして、そういうことに使われてきております。

それからもう一つの例としましては、内航船の船腹調整をやっておりますが、従来は総トン数だけでやってまいったものを、やはり内航船の船腹

の需給の調整をするというたてまえから言いますと何トン積めるかという方が主たる手法として使われるべきだということで、現在は総トン数と載貨重量トンとが両方併用されているという実態がございます。

○北川委員　実質積載量というのと、それからいま御説明受けたもの、いろいろ考えたときに、やはり安全性が必要じゃないかということと、それからこの法規が設けられることによってオーバーといいますか、俗に言うトラックでも積載過重というものがありますが、それを防がなくては安全性がない、こういうことからもそういう点が重要視されたのじゃないかと思うのですが、どうでございましょうか。

○謝敷政府委員　載貨重量トンの決め方でございますが、法律の七条によりまして、船舶の航行の安全を確保することができる限度におきまして貨物等の最大積載量をあらわす、こういうふうに規定をされておりまして、具体的に船舶の過積みの規制につきましては、船舶安全法で満載喫水線あるいは基準喫水線を決めることになっております。これはそれ以上積んだら船が危険であるという基準にしておるわけでございます。したがいまして載貨重量トンも、その限りにおきましては基準喫水線から下の容積をあらわしたトン数といいますか、基準喫水線まで水をいっぱい積んだ状態の重さと一番軽い船の重量だけの場合との差を積み得るトン数というふうに規定をしたわけでございます。おっしゃいますように過積みがないようにという点は、この法律におきましても航行の安全を確保することができる限度内においてということで明示をしておりますし、船舶安全法におきましてその点を具体的に担保しておるということでございます。

○北川委員　航行の安全確保ということであるのですが、従前から使用されておった点と、今回本法によって生じる違いがどの辺にあるのかお聞きいたします。

○謝敷政府委員　従前からの載貨重量トン数というものは法制度としてははかっておりません。たとえば私どもが新造船の建造契約の認可等に当たりまして載貨重量トンをとっておりますが、これは法律によらないで、ある基準をつくりましてそれで確認をしている程度で、言うなれば強制的な義務規定として載貨重量トンを用いておりませんので、若干差異があったわけでございます。主として載貨重量トンというのはどういうものになるかということでございますが、先ほど申しましたような、船の基準喫水線まで沈めた場合の船の排水量と、人または貨物その他運輸省令で定めるものを積載しないものとした場合、言うなれば燃料とか潤滑油、バラスト水、旅客、乗組員の手回り品とかこういうものを全部除いた場合の船そのものの重量といいますか、そういうものとの差でございまして、これは具体的には今後差が出ないように省令等で、除くべきもの、燃料、潤滑油等の詳細については決めてまいりたい、こう考えております。

○北川委員　いまいろいろと御説明を受けながら、この載貨重量トンがわざわざ決められたのは、やはり航行の安全、あるいはいろいろあると思うのですが、今後この辺に対してどのような制度をもって臨まれるのか、また用いられようとしておるのか、お聞きしたいと思います。

○謝敷政府委員　船舶のトン数の制度に関する法律そのものは船のトン数をはかる基準を与えるということでございまして、この法律でどういう制度をやっていくかというものとは法律のたてまえは違うと思います。したがいまして、ここで決めました載貨重量トンをどうお使いになるかは、他の法律で他の目的によってこの載貨重量トンを使っていくことになると思います。たとえば、先ほど申しましたような千九百七十四年の海上人命安全条約とか同条約の千九百七十八年の議定書を日本が採択し、批准し、発効しますと、それは国内法では船舶安全法、海洋汚染防止法等が受けますが、その中で基準として載貨重量トンというものが明示されてくるというふうにして、この載貨重量トンが海事行政なり海事経済といいますか、そういうものの中で使われていくというふうに考えております。

○北川委員　いろいろと御説明を賜りましてありがとうございました。特に運輸関係は陸海空にわたってのいろいろ新しい事態に処しなければならない任務を持っておると思いますし、また、日本の運輸関係で、特に運輸大臣は、こういう新しい各国との共通批准をやらなければならない問題が、このトン数だけじゃなしにいろいろな問題で出てくると思います。そういう点で運輸大臣が今後前向きで、もちろん行政のポイント、中心としてやっていただくのでありますが、その所信を一応お聞かせ願って質問を終わりたいと思います。

○地崎国務大臣　運輸行政の重要な立場をよく理解して努力してまいりたいと思います。

○北川委員　本質問に際しまして各位には何かと御尽力を賜り、御指導を賜りましたことを深く謝しまして質問を終わります。

ありがとうございました。

○古屋委員長　次回は、明二日午前九時五十分理事会、午前十時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。

午前十一時三十六分散会