

第九十一回国会
衆議院
運輸委員會

議 録 第 九 号

(刷換分)

昭和五十五年四月八日(火曜日)

午前十一時一分開議

出席委員

委員長 古屋 亨君

理事 佐藤 守良君

理事 保岡 興治君

理事 吉原 米治君

理事 三浦 久君

北川 石松君

福家 俊一君

水野 清君

斎藤 正男君

石田幸四郎君

飯田 義彦君

永江 一仁君

出席國務大臣

運輸 大臣 地崎宇三郎君

出席政府委員

運輸省船舶局長 謝敷 宗登君

運輸省港湾局長 鮫島 泰佑君

委員外の出席者

外務大臣官房審議官 関 栄次君

運輸委員會調査室長 荻生 敏一君

四月三日

国内用船外機の検査免除に関する請願(足立篤郎君紹介)(第三四〇六号)

自動車事故の後遺障害等級の認定に関する請願(水戸豊彦君紹介)(第三四〇七号)

同月七日

総合交通政策の確立等に関する請願(井上敦君外一名紹介)(第三四四八号)

同(岩佐恵美君外一名紹介)(第三四四九号)

同(浦井洋君外一名紹介)(第三四五〇号)

同(工藤晃君外一名紹介)(第三五一号)

同(瀬崎博義君外一名紹介)(第三五二号)

同(瀬長亀次郎君紹介)(第三五三三号)

同(田中美智子君外一名紹介)(第三五四四号)

同(多田光雄君外一名紹介)(第三四五五号)

同(辻第一君外一名紹介)(第三五六六号)

同(中川利三郎君外一名紹介)(第三五七七号)

同(中島武敏君外一名紹介)(第三五八八号)

同(則武真一君外一名紹介)(第三五九九号)

同(林百郎君外一名紹介)(第三六〇〇号)

同(藤田スミ君外一名紹介)(第三六一一〇号)

同(藤原ひろ子君外一名紹介)(第三六二二〇号)

同(正森成二君外一名紹介)(第三六三三〇号)

同(松本善明君外一名紹介)(第三六四四〇号)

同(三浦久君紹介)(第三六四五五号)

同(村上弘君外一名紹介)(第三六六六〇号)

同(安田純治君外一名紹介)(第三六七七〇号)

同(四ツ谷光子君紹介)(第三四六八八号)

同(渡辺貢君外一名紹介)(第三四六九九号)

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の修正に関する請願(小沢貞孝君紹介)(第三五〇七号)

同(清水勇君紹介)(第三五〇八八号)

同(下平正一君紹介)(第三五〇九九号)

同(中村茂君紹介)(第三五一〇〇号)

同(林百郎君紹介)(第三五一一一号)

同(堀崎潤君紹介)(第三五二〇〇号)

同(堀崎潤君紹介)(第三五二〇〇号)

国内用船外機の検査免除に関する請願(足立篤郎君紹介)(第三六五一号)

本日の会議に付した案件

船舶のトン数の測定に関する法律案(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、船舶のトン数の測定に関する法律案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。斎藤正男君。

○斎藤(正)委員 私は、船舶のトン数の測定に関する法律案の質問をいたすわけでございますが、外務省からお願いをいたしておりますので、まず最初に伺いたいと思っております。

今国会の外務委員会に千九百六十九年の船舶のトン数の測定に関する国際条約の締結について承認を求める議案が提出されております。この条約承認の案件と今般運輸委員會で審査をするこの案件は、それぞれ相關関係があると思うわけでございまして、

承りますと、国内法の整備を条件にして、すなわち国内法がこの条約の内容に伴った改正、整備が行われた段階で、外務委員会においてもこれを議決をする、どちらが先かといえは国内法の整備が先であって、これを持って外務委員会の議決が必要になり、初めて条約が発効する。発効にはまだ問題がありますけれども、条件が整うというように聞いておりますけれども、そのように解釈してよろしいか。

○関説明員 先生の御了解のとおりで結構かと存じます。

○斎藤(正)委員 外務委員会に提出されている条約の表題が示しておりますように、一九六九年、国際機関において調印がなされている内容でありますけれども、外務省側としてこの一九六九年からいまい一九八〇年でありまして、今日まで約十一年の間、国内法の整備がおくれたために条約の国会

議決ができないということについて、外務省として不満ということなんですけれども、そういう気持ちには毛頭ございせんか。いかがでございますか。

○関説明員 お答え申し上げます。

この条約の発効の要件をいたしまして、国の数それから加盟する国の船舶のトン数、この二つの条件がございまして、現時点におきましては、国の数につきましてはすでに四十一カ国入っておりますのでいいわけでございますが、世界の全船舶量に占める加盟国の保有船舶量がまだ要件に達しておりません。日本が加盟いたしますと、やっとそちらの方の要件も満たされることになるわけでございまして、主要海運国は大部分入っておりますけれども、まだフランスとかあるいはアメリカが未加盟でございます。やはりこの発効要件が整うまでに相当時間がかかっておりましたために、日本だけが主要先進国としてこの条約の未発効についてはなかなかというふうには了解いたしてございまして、

○斎藤(正)委員 この種の条約の発効について、他の条約を見ても、わが国が承認すれば効力を発生するというような場合が間々ある。キャスチングボートといいますが、いろいろな条件がありますけれども、わが国の承認によって条約が発効するようないくつかのケースが多いのだというように聞いておりますが、外務省としては、一般的にどういうように把握をされておられるのでございましょうか。

○関説明員 最近の日本の国際的な地位の向上とかあるいは経済力の向上に伴いまして、いま先生御指摘のようなケースがふえてきつつあるわけでございます。本国会で御審議をお願いしておりますたえば微生物の国際的な寄託に關しますいゆるブダペスト条約というものがございまして、これもやはり日本が加入いたします五番目の加入

国として発効するというような状況にございませう。一般的には、日本が今後国際的な地位の向上、経済力の増大等の要因によりまして、そういうキャスティングボートを握るような条約とか協定がふえていく傾向にあるということは言えると思ひます。

○齊藤(正)委員 そのキャスティングボートという言葉は大変いいので、わが国の世界的な経済的地位は政治的な地位の表現の一つの方法かと思ひますけれども、しかし、必ずしもそうばかりは言えない。国際信義の上から言ひまして、どうかという素人考えもあるわけでありまして、けれども、そういう点について外務省はいかがでございませうか。

○閣議説明員 お答え申し上げます。

国際協力を推進する立場から、特に日本が最近国際的に大きな責任をいろいろな分野で持つようになってきておりますので、日本が加入を適當とするような条約とか協定がございまして、場合には、積極的にそれに加入して指導的な役割を果たすということは非常に大事なことではないかと思ひます。この条約につきましても、日本は一大先進海運国でございまして、外務省といひまして、できるだけ早くこれに加わることが日本の国際的な立場上も非常に有益であるという考え方をとっておりまして、国内法制上の手当てが進み次第、できるだけ早くこれに加入したいという希望を持っております。

○齊藤(正)委員 前段申し上げましたように、国内法の整備が条件であつて、本法が衆参両院を通過、議決をされた段階で外務委員会にかかつている条約案が批准をされると思ひますけれども、外務委員会のことをあれこれ言つても、外務省の考え方として、もしこの法案が国会のある時期で成立をするということになりますれば、条約案の方の成立も間違ひないのかどうか。これは外務委員会の問題でございまして、外務省としてあれこれ言えないと思ひますけれども、願望を含めて条約の成立の見通しについて御意見があつたら伺ひたい。

○閣議説明員 お答え申し上げます。

外務委員会の方では今国会で御審議いただくようにお願いしております。外務省といたしましてはぜひとも今国会で御承認をいただき、日本の加入を実現させたいものと思つております。特に国内法制面の手当てで運輸省の御尽力のおかげで進んでおりますので、この機会を逃さずにぜひともこの条約に加盟したいというふうな私どもは強く希望いたしております。

○齊藤(正)委員 続いて運輸省に伺ひます。

一九六九年以来十一年間慎重配慮をしたあげく今日の法案提案になつたというように思ひますけれども、一九六九年十二月十日にロンドンの国際機関で署名手続は終わつていふように思ひます。説明がございました。いま外務省筋からもそれらしい説明がございました。しかし素人考えでは、十一年間も国内法の整備に費やしたことは長過ぎるのじゃないか、国の数あるいは船舶の総トン数に占める割合等々、条件はありますけれども、十一年間国内法の整備がおくられてきた理由というのは特に運輸省側にあるのでございませうか。

○謝敷政府委員 お答えをいたします。

船舶のトン数を国際的に統一しようという動きは実はかなり古くございまして、戦前からあつたわけでございます。もともとトン数はかり方にいつては十九世紀にイギリスが決めまして、それを基準にして各国やつてきたわけですが、その間ばらばらになり始めてきたということで戦前から統一の動きがありまして、戦後間もなくオスロ条約その他を通じて国際的に統一しようという動きがあつたわけでございます。わが国もこれに対応いたしまして、昭和三十三年に運輸省の造船技術審議会に諮問をしながら、具体的な技術的な内容の検討をして条約に対応したわけでございます。その結果、現在の条約に見られます決め方が定まつたわけでございますが、これは言うなれば船舶のトン数はかり方を内から外のりに変え、という画期的なことでございます。それと同時に、現在動いております船との均衡を保つという苦心の策でございまして、技術的には世界じゅうの船の資料を集めて統計的に処理をしたということが一つの問題になつております。統計的な処理をいたします場合に、少なくとも国際的な航海に従事する船はこういった統計上に載るわけでございますが、各国とも国内を走つております比較的小型の船におきましては、船の構造の骨組みを形成してあります。肋骨とか、そういうものの寸法が内からのりから外のりになることによりまして大型船に比べて影響が大きいということが一点でございます。したがって、こういった内寸法が船の構造なりによつて影響されるものから、船の種類なり船の構造なりによつて変わつてくるわけでございます。各国それぞれ小型の船については国内の周辺の海域に適した船の構造、種類になつておりますので、ばらばらになつておるといふのが実態でございます。わが国としましては、全体の条約の成立のために、大型船については、全体の条約の成立のために、大型船については、一定の係数を掛けることによつて合へば、あと国内を主として走る小型船については別途検討するということまで、条約に署名をして帰つたわけでございます。

先生御指摘のように十一年間かかつているわけでございますが、これは同じように国内におきまして主として小型船の資料を一定の件数までまとめるのに数字を集め、統計的な処理をし、関係業界とのすり合わせあるいは関係省庁とのすり合わせに時間がかつたということでございます。この間の資料の収集、統計処理、調整について、御理解をいただきたい、こう思ひます。

○齊藤(正)委員 一九六九年ロンドンで国際会議が持たれて、わが国からも代表が派遣をされ、審議をし、調印してきていますわけですね。当時の全権団というのはどういふ方であつたのですか。

○謝敷政府委員 先生御承知のように、船舶のトン数は海事に関する制度の全般にわたるもので

から、その運営を的確にするという意味で、先ほど申し述べましたように、日本におきましては各界の意見を聞いたわけでございます。したがって、代表団の構成といたしまして、これらが十分反映できますように日本におきまして関係者を網羅したということでございます。会議の性格にかんがみまして代表といたしましては、在連合王国大使館の特派全権公使、当時の運輸省の船舶局長、それから代表代理、以下関係省庁、海運、造船界の代表を含みます十九名で代表団を組織して、調印をしたわけでございます。

○齊藤(正)委員 そうすると、代表は、当時ロンドンに駐在していた公使、これを補佐する意味で

当時の船舶局長、さらに業界といひますか、その代表も含め、全権団を組織し、各界各層関係者の意見をひつ提げて乗り込んだというように解釈してよろしいか。

○謝敷政府委員 そのとおりでございます。

○齊藤(正)委員 そうすると、その前に十分なヒヤリングというかわーキングというか各界ともやつて、結論を持つて乗り込んで、こういう内容ならば差し支えないという自信と確信を持つて調印をしてきたということよろしいわけですね。

○謝敷政府委員 条約の規定ぶりにつきましてはそのとおりと了解しております。

○齊藤(正)委員 この際、内からのりから外のりに船舶のトン数の測度の方法が本格的に変わったわけでございます。関係者ではある程度の意見があつたと思ひますけれども、日本の全権団の発言によつて条約の内容がかわつたとか、あるいは、変わらないうちにでも確認をされたとか、いふような面はあつたのでございませうか。もちろんこの国際機構そのものが各国の代表めいたものを含めて素案をつつておつたのではないかと思ひますけれども、そこら辺はいかがでございますか。

○謝敷政府委員 先ほど冒頭にお答え申し上げましたように、国際的に総トン数を統一しようという動きは戦前からかなり長く続いております。

ございまして、この国際会議におきましても前後二十数回の技術協議会が持たれたわけでございまして。その中で、その前の一九四七年、昭和二十二年に締結されましたオスロ条約というのが、これは北欧の国々を中心とした条約でございまして、それが一つの素案でございまして、それからもう一つ、各国ともそれぞれ技術的なあるいは統計的な資料をもとにして具体的な項目について、特に総トン数それから純トン数あるいはその決め方そのもの、いま私は単純に内りから外りのりとし上げましたが、その過程では排水量等々のほかの基準も用いるような案が出てまいっております。わが国としては基本的には容積を基準にするということでは日本側の統計資料をひいて提げて個々の具体的な計数あるいは方式については十分わが方の意見を申し述べたわけでございまして、そのもとになりましたのは、私が先ほど申しました造船技術審議会におきまして三十九年以来四十四年まで、条約の寸前まで議論を重ねまして非常に膨大な建議も受けて、それをもとに議論をした、こう御理解いただきたいと思っております。

○齊藤(正)委員 先ほど説明がありましたように加盟国といいますが、締約国ではもうすでに条件が満たされているけれども、船舶の総トン数においてまだ十分でなかった。わが国が加盟することによってトン数も満たされ、いよいよ二年後に発効ということのようでありましたけれども、今回そうしたキャスティングボートめいた立場にあるわが国が批准に踏み切った理由というふうなものは、いままでの説明からもはばわかるのであります。すけれども、もう一度御説明願いたいと思っております。

○謝敷政府委員 船舶の総トン数あるいは純トン数等のトン数と申しますのは、海軍行政のもろもろの法律の基準となる手法として使われておりますので、これが国際的に統一されますことは、少なくとも国際航海に従事する船が相互に利便を得るという意味では海運国であり造船国である日本としては一刻も早く批准し、発効することが望ましいわけでございまして、したがって、私も

としましては、この法律案の成立によりまして、少なくとも国際航海に従事する船につきまして国際的に統一された基準でトン数がはかられ、また内航船等におきましても内りから外りのりになることによりまして外形上の大きさが総トン数なり純トン数により的確にあらわすことが望ましい、こう考えておりますので、この際、私もとしましては、国内の関係省庁、関係業界との調整を終わりましたので、ぜひこの法律案を成立させていただきまして、この条約が発効することは日本の世界におきましても立場はもちろん、私どもの海運行政の上からも非常にメリットがある、こう考えております。

○齊藤(正)委員 わが国は実質的には世界最大の商船隊を持つていのでありますけれども、もしわが国が加盟しなくても、よその国が必要トン数を含めて加盟し、必要条件が満たされれば効力を発生するわけですね。その場合、わが国が正式な加盟をせずによその国が加盟して効力を発生した、わが国は加盟していない、まだ承認をしていないという場合にデメリットみたいなものがわが国にあるのでございまいしょうか、いかがですか。

○謝敷政府委員 この国際条約の批准が日本が占めて他の国が批准することによって条約に規定しております二十五万トン、六五％が満たされた場合を考へますと、まず条約によりまして国際航海船に對します国際トン数証書の発給が条約及び国内法の整備が終わつておりませんとできないということになります。この場合、外国に参りました場合に具体的に同条約のトン数の測定を外国の港で再度やり直すというふうなことも起こることがございまして、基本的には、海運国、造船国としての日本の立場を考へますと、そういった具体的な問題のほかに、やはり日本の立場として余り望ましくない批判が出てくるというふうに考へております。

○齊藤(正)委員 そうしますと、条約発効の寸前に至っているこのチャンスをとらえて海運国日本もこれに正式に加盟し、そうした不利、不便さを排

除することができるといふ意味でこの際踏み切つたというように解釈してよろしいか。

○謝敷政府委員 そのとおりだと考へております。

○齊藤(正)委員 次に、国際条約の締約国となつてゐる諸外国において内航船舶のトン数の測定基準としてどんな方式を採用しているか。わが国は今度のこの条約に基づいて内航船舶についてほぼ同じ方式を採用するといふように思ふのです。二つも三つも物差しがあつたのでは不便でございまして。諸外国の例で違つた内航船舶の測定法をやつてゐるといふやうな国があるのでございまいしょうか、その点伺いたい。

○謝敷政府委員 トン数条約のすでに締結国となつております諸外国におきましても、条約の国内法に基づいては目下検討中のところが大部分でございまして、この点は、条約と国内法との関係が必ずしも日本と同じように同時にやられるといふことではないように聞いております。したがら、いまして、測定の基準については条約方式を採用することになることは当然でございまして、内航船舶のトン数を条約方式で測るものにするかどうかについては、それぞれどうもまだ検討中という国が多いように聞いております。例を申し上げますと、オスロ条約にいち早く加盟し、言うなればオスロ条約のリーダーでございましてノルウェーにおきましても、国内法の適用に当たつてはわが国と同様に、内航船について条約方式によりまして総トン数を修正した総トン数を使うということを検討してゐるといふように聞いております。

○齊藤(正)委員 これは条約そのものには関係ないわけでございまいけれども、この条約に基づくトン数測定が内航船においても当てはめられるといふことは、私は海運行政からいって当然なことだといふように思ふわけですね。しかし、それについては関係業界の意見もありまいしうし、一挙に一本にまとめるといふことの可否については問題もあらうかと思ひます。いまお話のありました海運先進国の一つであるノルウェー等において

も、純粹にこの測定法に基づくものではない点も多少あるといふやうに伺つたわけですが、わが国においては全く問題なく、この一本の物差しで内航船にも適用するといふことが可能である、関係方面の了解も得ているといふやうに受け取つてよろしいか。

○謝敷政府委員 条約の国内法化に当たりまして、問題を国内のみに航行する船にしようしました場合に、二つ問題点がございまして。

一つは、測定の基準といひますか、測定のはかり方の方式を、先ほど御説明申し上げましたように、内り方式から型容積、平たく言ひますと外りの方式に変へるといふ点においては、これは関係の省庁、関係業界も原則的に全面的に賛成をしたところでございまして。問題は、トン数を算出したしき場合には、型容積をはかつてそれにある係数を掛けます。この係数につきましては、主として、国際的な統計処理をしたものから、大型船については条約どおりの係数でよろしい、小型船、まあ四千トン未満といふふうにお考へになつていただいて結構かと思ひますが、それ未満につきましては、条約の係数どおりでは現行方式よりも大きく出てくるといふことでございまして、この調整を、現在の方式によりましてトン数と条約方式によつて出てまいりますトン数との間にどういふ係数を用ひれば現存船と条約発効後の新造船との間に著しい不均衡がないかといふ点が時間がかつたところでございまして、この点については、国内的に船の種類、それから大きさ別に資料を集めて統計的に処理をして、今回よりやくある一つの係数をつくり出して、それについて関係省庁、関係業界との間の説明、討議、話し合ひのうちに調整ができた、こゝういふことでございまして、二つございまして、内りから外りのりに変へる分については初めから原則的に賛成でございまして、あとは係数をどうするかといふのが問題だつたわけでございまして。

○齊藤(正)委員 この資料によりまして、三千九百六十二総トンの場合が国際総トン数の対比にお

いてもほぼ一〇〇であって、約四千トンに境に、それ以上の大型船とそれ以下の船では、今度の外りの方式によりますと、おっしゃったとおり違ってきていますね。百九十九トンの総トン数の船は二百九十六トンになってしまふし、四百九十九トンの船は七百二十六トンになる、六百九十九トンの船は七百九十八トン、九百九十九トンの船は千三百五十二トンになるという事で、これでは四千トン以下の船に過酷だということ、それぞれ〇・六三とか〇・六七とか〇・七〇とか〇・七四とかという係数を掛けて、ほぼ現行総トン数になるような総トン数を出していますね。私は、これは作爲的に係数をつくったと思うのです。けれども、素人でわからないのですけれども、この条約の第三規則の「 $\frac{1}{2}$ 」と、いう数式があります。いま説明をいただきましたことと同じなんです、か、それとも違うのですか。これは若干違うような気がするのですけれども、そのKという係数を出した理由、根拠をお知らせください。

○謝敷政府委員 法律では、先生御指摘のように第四条で「運輸省令で定める係数」ということで、条約の方に先生御指摘のKと、いうものがありまして、Kというものが国際的に検討いたしました係数でございます。

このK自身はどうやって出てきたかと申し上げますと、内りの容積から外りの容積に変えたことが一つと、もう一つは用途による控除をなくしたという事で、したがって、型容積が内りの容積から外りの容積に変わりましたから、おのずからこのVという容積の値が基本的には大きく出るわけでございます。これが現存しております船の総トン数と余り著しくかけ離れますとスムーズに新条約方式に移れないということで、国際的に申しまして、これは国際航海に従事します実船の資料を技術委員会におきまして各国から取りまして、それを統計的に処理をして、議論をした上でこの係数が出てきたわけでございます。

この係数で、先生御指摘のように四千トン以上

は比較的合同ということで、四千トン以上、主として国際航海に従事するものはこれだけでよろしいわけでございますが、四千トン未満の、主として国内を走ります内航船等につきましては、国際的にも統計資料がその時点では集まりにくかったという事で、これはそれぞれ各国の判断にゆだねるというのが条約でございます。したがって、日本では、条約の二つの基本であります一つは、内国船におきましても変えるべきでございます。一つは、国内船におきましても変えるべきでございます。条約で決められておりますものから、それではどのぐらい乖離するかということ、先ほど申しましたように国内船について資料を集めて統計的に処理をした。統計的に処理したと申し上げますのは、簡単に申し上げますと、船の従来のトン数、それから外りの方式によるトン数を全部図面の上にプロットしてみまして、それで線を引いたら国内船においてはこういう直線的な係数でよろうということになったというふうに考えております。

○斎藤(正)委員 この際、船舶のトン数の測定についての条約加盟に当たって、国内法も同一基準で適用をしていくということから、主として四千トン以下の内航船に対しまして同じ方法をとる。その方法として、国内的な措置としてこういう係数が出てきたというように解釈してよろしいのですか。

○謝敷政府委員 国際航海に従事しない船につきましては、条約どおりということではありませんで、はかる方式は条約の方式を使いますが、係数につきましては、もう一つ係数を掛けて行なうという事でございまして、国内を走る船につきましては、条約の基本的な要件の二つのうち一つの外りの方式を満足して、トン数の算定そのものはもう一つ係数を掛けるというふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 どうも専門的な係数であったり、あるいは表示であつたりしてわかりにくい点

がありますけれども、次に移ります。

船舶の大きさといふ事は、トン数といふのがいろいろあるんですね。私どもは海軍にいましたので、排水量という言葉を使つたし、排水量といふ船の大きさの表現も現在もおこがましいものもございまして、そして国際総トン数といふものも出てきたし、こんがらがつてはいないんです。国際的には国際総トン数でまとめたわけですし、国内法もこれを準用するということですからわかるわけですが、この国際総トン数と、俗に言われている総トン数というのが現存しているわけですが、その違いといふか、その存在の意義といふのはあるのですか、ないのですか。

○謝敷政府委員 基本的に、船の大きさをあらわしますといふゆるトン数と称されているものは、先生御指摘のように、総トン数あるいは純トン数、今回お願いをしております国際総トン数、こういった容積を基準にしたものと、それから船の排水量、すなわち船の重さからきます排水量とか、あるいはこの法律でも後段にあります載貨重量トンとか、こういった重量を基本にするトン数と二つございまして、同じトン数という名前を使つておりますものから誤解を招きますが、大きく申し上げまして二つ、型容積をあらわすものと重量をあらわすものと二つに分かれていたわけでございます。

それで、先生御指摘のように、総トン数と国際総トン数を併存させる必要があるのか、こういう御質問でございますが、私もとしましては、今の法律であつて二つにまとめたのは、いわゆる条約どおりのものは、これは国際航海に従事する船につきましては条約どおりのはかり方、算定の仕方、トン数を要求されますので、これを国際条約トン数といふことで、国際航海に主として従事するものに用いるといふことで一つ立てたわけでございます。それから総トン数と申しますのは、これは基本的に日本におきます海事諸制度

の円滑な運用のためといふことで、別に総トン数を決めておまして、非常にわかりにくくて恐縮でございますが、日本国内ではこれが国籍証書に書かれるといふことでございまして。

それで、もう少し御説明を申し上げますと、日本船舶が持ちます国籍証書に書かれます総トン数といふのは、四千トン以上は国際総トン数と同じで、四千トン未満がもう一つ係数を掛けたものでございまして、一応四千トンで係数が変わりますが、大きなあらわし方としては統一的一つの考え方です。たまたま四千トンに境にしまして係数がもう一つ掛かっているだけだ、こういうふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 どうもちよつとわからないのですが、外航船については国際共通の国際総トン数で証書を発行して所定の場所へ掲示をしななければならぬわけですね。ところが、外航船でない、いわゆる内航船については、やはり船舶法その他の規定によつてトン数表示が必要なんですよ。そうすると、国際総トン数と違つた方法で、内航船については総トン数が認められ、表示をされるということではございまいしょうか。その辺も少し……

○謝敷政府委員 説明がわかりにくくて恐縮でございますが、およそ日本船舶は総トン数を持ちます。総トン数は国籍証書に記入されます。これが基本でございます。それから、今度は国際航海に従事する船は、条約の決めに従つて国際トン数証書を持たなければいけません。この国際トン数証書といふものは、これは条約で決められたとおりにはかるわけですから、四千トン以上になりますと、国籍証書に書かれた総トン数と、それから国際トン数証書に書かれた国際総トン数とが同じ数字になります。そういう関係といふふうに御理解いただきたいと思ひます。国内のみを走ります内航船は、国際トン数証書は持たないわけでございますから、国籍証書だけで二つ違つた数字を持つといふことにはないことになります。

○齊藤(正)委員 そうすると、外航に出ていく船と同じ——たとえば四千五百トンの外航船というのが国際総トン数で証書をもった。しかし、外航につかない内航船の四千五百トンの船というのはどうなるのですか。それよりも大きくなるのですか、小さくなるのですか。

○謝敷政府委員 四千トン以上につきましては、国際的に統計処理したときに全部数字を集めておきますから、同じであるということになります。

○齊藤(正)委員 そうすると、四千トン以下の内航船については、国際総トン数とは違ってくるというように解釈してよろしいわけですね。

○謝敷政府委員 内航船は国際総トン数を持たないわけですから観念的には一つしかない、こういうふうには御理解いただきたいと存じます。

○齊藤(正)委員 トン数測定につきまして、今回の条約方式と現行方式、いま大體理解できましたけれども、もし強いて言うならば、利害得失といったようなものがあるのをごいまいしょうか。内航船については全く関係ないこととありますけれども、もしあるとするならば、どういうことが考えられるのかお示しを願いたい。

○謝敷政府委員 今度のトン数測定で条約方式と比べておきますと、現在の現行方式とで一体どういう違いがあるか、こう申し上げますと、現行方式では、先ほど来申し上げておりますとおり、内航船の方式ということになります。内航船の方式は、内航船の方式と申しますと、肋骨とかあるのは二重底とかあるのは肋骨といいますが、要するに船の底を固めるために構造材を打ちますが、これは二重底の下についている、こうお考えになっていただきたいのですが、こういった骨組みの内側をはかってくるということになります。それから、今度の条約方式は、そういった肋骨とか肋骨とか縦に走っておりまして縦通材とか、こういったものの外側で型枠をはかるといって、いわゆる外のり容積になりますので、基本的に船の構造とかあるのは船の種類によつていろいろなけた材の置き方が違つてまいります。そうし

ますと、同じ長さ、深さ、幅を持つている船がそういった構造によつて容積が変わるといふのは本当はばらばらになるものでございまして、ややもしますと、船の構造とかさういふものに、トン数がさういふはかり方になつていくがゆゑに影響を及ぼしてくる、こういうことがありまして、先ほど申し上げましたように、条約の討議の際に、日本側でいろいろ検討した際も、少なくとも船の構造とかさういふものに影響を与えるようなはかり方から、与えないようなはかり方に切りかえるべきだ、こういう意見が基本的にあるわけでございます。したがって、内航船の方式でございますから、船が小さくなればなるほど、肋骨とかさういふものがきいてくるわけでございまして、これをなるべく安全なりさういふ面で構造をしつかりするためには、安全上の見地からだけ構造を検討すべきでございまして、総トン数を頭に置いて、総トン数を小さくすると、幾らかにおさめようというところで構造を考へるべきじゃないわけでございます。その意味では、外航の方式といふのは、構造その他について安全という別の観点、本来の観点から検討する上では非常にいいことと

ございまして、それからもう一つは、上甲板上で、従来貨物倉とか機関室とか操舵室とか、用途で除外していたわけでございますが、これもまた船の種類によつてまちまちになつてまいまして、およそ外形が船のトン数をあらわさなくなつてきているというふうな状態がありましたので、それが改善されるというところは、少なくとも同じ外形、同じ長さ、幅、深さを持つておれば同じトン数が出てくるということ、それが見てもこの船は何トン、この船は何トンということ、画一的に船の大きさの基準として用いられることがメリットだろうと思ひます。

○齊藤(正)委員 先ほどもちよつとお尋ねしたし、説明もあつたのですが、私は素人だからわからないけれども、四千トン以上の船は現行総トン数と国際総トン数がほぼ一致をし、四千トン

以下の船についてはある係数を掛けなければ、国際総トン数に換算すると非常に大きな船になつてしまふ。いま御説明がありましたように、船体の骨格部分は小さな船になるほど占める容積といふか割合が高いということからくるものと素人考えでは思ふわけですが、それにしても、四千トン以上の船は無制限に国際総トン数と総トン数がほとんど一緒ですね。ところが、小さくなればなるほど違つてくるかと思ふとさうばかりではないし、四千トンクラスから千トンクラスあるいは七百トンクラス、五百トンクラス、それぞれ掛ける係数も減つてきていますね。どうして四千トン以上の船は国際総トン数と総トン数の差がないのか。いま私が素人考えで申し上げましたように、船体の骨格を占める部分の比率が小さくなればなるほど高いといふように解釈すれば、小さい船ほど係数は大きくなつていくはずなのに、さうばかりではない。千トンクラスが〇・七四を掛け、七百トンクラスが〇・七〇であり、五百トンクラスは〇・六七であり、二百トンクラスは〇・六三といふ係数を掛ければよい。どうも、公式といふか物差しがあるようにも見えますけれども、厳密に言へば必ずしもあつてはいないといふようにもとれます。なぜ四千トン以上の船は国際総トン数と総トン数の違いがないのか、もう一遍御説明ください。

○謝敷政府委員 これは四千トンのところが節目になつておりますが、国際的に、先生御指摘になりましたKといふ係数がございまして、たとえば一番大きい船で、仮に百万立米の船を想定をいたしますと、これは国際的には〇・二二です。〇・二二掛ける六といふことで〇・三三といふ数字になります。したがって、型枠をはかりまして掛け算をしますときに、大きい方が大きい係数になります。一番大きいのが百万立米ぐらいの船だと思ひますが、だんだん下がつてきて〇・二二ぐらいになります。〇・二二以下の船は、これは先生御指摘のように、たとえば現在百九十九トンの船は〇・二二す若干掛ける〇・六三ですから、大ざっぱに言いま

すと〇・二二に〇・六三を掛けて〇・二二ぐらいになる。したがって、係数を違えておりますけれども、大きくなるに従つてさういふふうになつていくことで、基本的には曲線で大きい方は上がつていく、小さい方は直線で下がつていくといふふうにお考えをいただきますと、実際の船を統計処理しておりますから、さうめつたに妙な数字が出てきていますわけではございません。大きくなれば骨組みの割合は小さく済みますから、したがって係数は大きくなる、小さくなれば骨組みのきき方が大きいですから小さい係数になるといふふうには、内航船から百万立米の船まで思想的には統一されていく係数だと思ひたいといふように思ひます。

○齊藤(正)委員 いま百万立米といふお話がございましてけれども、百万立米の船といふのは、国際総トン数で言つて何トンぐらいの船になるのですか。

○謝敷政府委員 式が、Kが〇・二二す〇・二二掛ける六になりますから、このKが〇・三三になります。それから百万に掛けますから、約三十二万トンぐらいの国際総トン数になるということと

ございまして、

○齊藤(正)委員 そうすると、このカーブが、四千トン以上の船になつてくると全く変わらなかつたままか、正常なカーブで上がつていくといふように解釈してよろしいか。それとも、四千トン以下の船になつてくると、これも係数が順次小さくなつてきていますから、一定のカーブを持つていてびたりこれが適合された。それにしても、私は、四千トン以上の船についてはほとんど変わらないといふのがまだわからないのです。もう少しわかりやすく説明してくれませんか。

○謝敷政府委員 国際会議では、主として資料を集めたのが外航船ですから、各国から持ち寄つたときに、四千トン前後から大きい船の資料を持ち寄つたわけですね。それで、たとえば下の欄に新しいトン数、縦の欄に前のトン数をとりまして、一つ一つの船をその図面の中に置いていきますと、

平均としてある曲線ができるということで、条約でむずかしい対数を使っておりますが、要するにしり上がりに大きくなるような曲線になった、それを採用したということでございます。

下の方は、こういった曲線を普通下の方に及ぼすときには、大体直線でゼロとつなぐわけでございまして、たまたま国内の内航船の数字を全部集めて同じような作業をしてみますと、あえてカーブに引くまでもなく直線であらわせたということ、横軸にたとえれば新トン数、縦軸に旧トン数を置きまして、ゼロから四千トンのところまでは直線でいって、四千トンを超えすすと常用対数を使った曲線でうまくつながつた、こういうことでございます。どうも恐縮でございます。

○斎藤(正)委員 わかったようなわからぬような、素人ですから余り専門的なお尋ねはその辺にしておきます。

新しい測度基準の導入について、先ほどもお話がありましたけれども、特に小型船舶関係者、漁業関係者あるいは船員等十分調整をされたというように聞いております。水産庁関係あるいは内航の船主関係あるいは労働組合の関係あるいは船主協会、造船工業会、大型、中型、小型を含めていろいろ調整の必要があったというふうに思っておりますけれども、この関係者との調整についてどのような手だてを立てられたか伺いたいと思っております。

○謝敷政府委員 先ほど申し上げましたような条約の内容でございますので、一つは内航の方式から外航の方式に変えるという点、それからもう一点は、どういう係数を条約から出さすトン数に掛ければ現行の総トン数と大きな乖離を生まないうか、こういう二つの点を主眼にして調整をしまして、こういったわけでございますが、先ほど来御説明申し上げておりますように、私どもとしては、条約が採択されましたから主として、外航船も含めて、日本の船の資料を再度検討いたしまして、条約のトン数と現在のトン数との差を数字的にチェックしたわけですね。それで、四千トン以上につきましてはほぼ問題ないというのがすぐ出てきたわけで

すが、四千トン未満の船につきましては、そういう意味でいろいろな実際の船の資料を集めて先ほど申しましたような内容の係数をつくり上げたわけですが、その過程におきまして、主として内航船及び漁船でございますので、船主協会はもとよりでございますが、特に内航海運組合連合会あるいは旅客船協会、それから港湾タガ協会、全国漁業協同組合連合会、漁船協会、全日本海員組合、全国漁船労働組合同盟、その他、パイロット協会と、あと造船関係のところの組織につきまして、ずつと協議を続けてきたわけでございまして、現在私どもが省令で予定しております係数であればこれで結構であるということが協議の結果出てまいったわけでございます。

なぜ時間がかかったかと申しますと、この数字をつくり上げ、これで影響がはるかに大きく出てこないというこの確認のために時間がかかったと御了解いただきたいと思っております。

○斎藤(正)委員 そうすると、関係筋はずいぶん多いわけでありますけれども、今日までの段階において関係団体との協議はすべて終わっておる、そして了解をされているというように解釈してよろしいか。

○謝敷政府委員 関係業界の意見、それは直接及び関係省庁を通じて、両方で確認しております。異議はないということを確認しております。

○斎藤(正)委員 この法律を適用するに当たって関係諸法律の一部改正がずいぶん必要になってきておりました、大方は字句といえますか文字といえますか、その修正で足りるというふうな形になっておりますけれども、船舶法につきましてもそれだけではない、若干の違ひもあるように思っております。そういった違ひも、いただいた資料によりまして、船舶法の一部を次のように改正する。なお「船舶法の一部改正に伴う経過措置」としても五条で規定をされております。これはほかの関連法案とは若干違ふように思っておりますが、船舶法との関係について、特にその一部改正について説明をいたしたいと思っております。

○謝敷政府委員 船舶法の一部改正につきましても附則のうち第四条に関連して書いてございまして、一つは先生御指摘のように、「積量」という言葉を船舶法で使っておりますが、これは、積量の意味には従来は総トン数と純トン数を含んでおりますが、日本船舶については積量のうち純トン数については用いることがほとんどございませんで、これを総トン数一本ということに直したというところでございまして、「積量」という文字を「総トン数」に直したというのが附則の四条の関係でございます。それから附則の五条につきましては、船舶法で測度を受けなければならぬという規定がございまして、その規定の中で施行前に行われませんでした測度もしくは改測の申請もしくは嘱託等々、要するに手続を施行前にしたもののについては前の法律でやられたものというふうにかえてよい、こういうことの二点でございます。

○斎藤(正)委員 この附則の第五条に、特に二項に「国際航海に従事する長さ二十四メートル以上の現存船に関する船舶法の規定の適用については、この法律の施行後、条約第十七条(1)の規定により条約が効力を生ずる日から起算して十二年を経過する日(その日前に特定修繕が行われた船舶又は国際トン数証書の交付を受ける船舶については、当初改測日又は第八條第二項の規定による測度を受ける日のいずれか早い日)までの間においては、新船舶法第四條、第七條、第九條第一項、第二十一條第一項及び第二十一條ノ二中「総トン数」とあるのは、「積量」とする。」というところで、やはり積量という言葉を使っておりますね。長さ二十四メートル以上の船について、「特定修繕が行われた船舶」というように書いてございまして、けれども、これは二十四メートル以下であっても特定修繕が行われて二十四メートル以上になったという場合も含まれるのか、あるいは特定修繕とは何を意味するのか、お尋ねいたします。

○謝敷政府委員 特定修繕と申しますのは、基本的には現存船については十二年間従来どおりで

ろしいとしておりまして、現存船から著しく変わったと認められるものについては新法を適用するという基本的な考え方でございまして、経過措置の三条に「特定修繕」という言葉を使っております。これは基本的には船の主要寸法、長さ、幅、深さの変更を伴う改造、たとえば船体延長とか短縮、あるいはかさ上げ、拡幅、こういった工事が一つでございます。

それから測度甲板というのが一つありまして、その下の全部の改測を必要とするような内部構造の改造、これは先ほど申しましたように、従来は船は内航のりやっておりますから、中を変えられたらまた大きさは変わってまいります。そういう意味で中ががらがら変わったら新法によります。

それからもう一つは、上甲板上で構造物の改造をしますと、上甲板も内航のりではありますが、言うなれば容積の中に勘定しておりますので、上甲板上の構造物で、たとえば船楼の新設、撤去とか、こういったものが特定修繕の範囲にかかるかと考えております。

○斎藤(正)委員 そうすると特定修繕という表現は別に条約で規定をされているのではなくて、国内的な手続としてこういう言葉が使われ、しかも遺漏なく特定修繕とは何かという規定が設けられているというように解釈してよろしいか。

○謝敷政府委員 条約の三条で決まっております、条約そのものの字句で申し上げますと、主管庁が現行総トン数に重要な変動をもたらすと認められるような変更または改造が加えられたものということで、条約上の規定を国内法に引張ってきた、こういうことでございます。

○斎藤(正)委員 そうすると大改造と見ていいと思うのですけれども、特定修繕というのは条約にも盛り込まれているということでございますか。

○謝敷政府委員 はい。

○斎藤(正)委員 わかりました。

私は素人考えで、設計段階で詳細な設計図ができて、造船所が船をつくるわけだと思っております。

れども、設計段階でもうほとんど図面の上でその船は国際総トン数で言えば何トンかということにはわかつていないかというように思うのです。しかし必ずしもそうではなくて、何うところによりますと、もちろん図面でも検討をするけれども、実際造船台なりドックなりで造船の工程の進捗状況によって測度検査官が乗り込んで検査をするんだというようにも何うおるわけなんです。そういう時期にどういう測度検査をするのか、その流れについてお答え願いたい。

○謝敷政府委員 御指摘のように基本的には設計図面で船の総トン数は勘定ができます。ただ、実際にそれが現場でそのとおりにつくられているかどうか確認しなければいけないわけでごさいます。そういう意味で現場業務が出てくるわけでごさいます。まず測度に当たりましては事前に、先生御指摘のように設計図面で測度検査を檢討いたしまして、それから造船所に向いて測度を行うわけでごさいます。したがって、船のトン数が、従来でごさいますと上甲板下の全容積、それから上甲板上の貨物積載場所の容積を算定いたしますので、これをやりますのは進水の前にやる。といいますのは、機装してしましまして肋骨の外側に木で張ったり何かしますとこれまた厚さが違つてまいりますので、そういう意味で、主要な構造が完成する時点でございますので進水の前に、先ほど申しました上甲板下の全容積と上甲板上の容積を算定する、寸法を測度する、それから進水後におきまして、今度は各室内の内装工事に入ります前に、上甲板上の閉鎖場所の容積を算定しますのに必要な寸法を計測する、こういうことが基準でございまして、これをもとに船舶のトン数測度表——トン数測度表というのは、これは大学の造船課程の初歩、一年生の最初に習うことにごさいます、言ふなれば立体的容積の勘定の仕方というものを数式に従つて表にしてございまして、その表を作成すれば全容積が自動的に算定できるようになっております。それで算定をいたす次第でございまして。

したがって、設計でまずおおよその見当をつけまして、それから、船をつくりまします前に設計図面から、曲面が三次元で曲がつておりますから、そういう曲面を平面に直すような作業をいたしますが、その段階でもそういう容積の基準になります。数値はつかめます。それから、実際に船ができ上がったときに、確認のために所要の寸法をはかる、その確認した数字をもとにして、表を使って計算をしてトン数を出すというのが流れてございまして。

○齊藤正委員 大体測度関係事務の流れはわかりました。まず図面で一応の検討をし、進水前に船内に入ってゲージを当てる。そして進水後も一回、確認という意味も含めてやって最終的なトン数を出す。

造船工業が御承知のような推移をたどつております。しかし、船舶積量測度官という運輸省の役人は、造船工業の盛衰にかかわらず一定のうちに聞いております。各海運局あるいは支局等には配置をされておられると思うのですが、本省にはもちろん首席測度官というのはいらっしゃるのですか、そんなのはいないのですか、本省関係では船舶局のどなたが、もちろん局長が最高責任者でありまして、けれども、やっておられるのか。そして、各海運局なり支局なりはどういう人数が配置をされておられるのか。統計的なことで恐縮でございましてけれども、おわかりの方から御説明をお願いいたします。

○謝敷政府委員 現在船舶積量の測度を行います事務の体制といたしましては、船舶積量測度官、これは船舶法の施行細則に出てまいりますが、これを決めまして、船舶積量測度官が船舶の積量を行うというふうになっております。

そこで、現在の体制は、船舶積量測度官が五十六名、それから測度官併任者が三十一名、これは主として支局の船舶課長等でごさいます、これが三十一名おりまして、合計で八十七名が配置されております。

それで、新造時及び改造時に測度を行いますので、主要な業務は新造及び改造のときの測度になってまいりまして、これが年間約三千隻でございまして。

それから、本省におきましては検査測度課がこれの担当の課でございまして、検査測度課の中に船舶積量測度室という室を設けまして、室長が第一線で管理職として統括している、こういうことになっております。

○齊藤正委員 先ほど申し上げましたように、ドックも造船台も満杯であつて、次から次へ新造船がつくられていた時代、閑古鳥が鳴いて造船工業は全く停滞していた時代があつたわけですね。今日やや安定をしてきています。

この間、本官五十六名、補助員と言つていいかどうか知りませんが三十一名、都合八十七名で本省並びに各海運局、支局で賄つてきた、こういうわけですが、忙しいときには大変忙しかつたと思うのです。ところが、暇になつたといつては申しわけないけれども、かなり暇になつたときもあると思うし、いま暇なりに安定してきただというところだと思つておられるけれども、この辺の人員の増減といったようなものは全くなかつたのでございまして、専門的な技術屋でございまして、簡単に見つからない、簡単に採用することもできぬ、そうかといつて余分な人間を抱えているわけにもいかぬ、いろいろジレンマもあつたと思つておられるけれども、その辺の流れはいかがでございましょうか。

○謝敷政府委員 私、先ほど年間の新造及び改造の測度の件数が約三千隻と申し上げまして、それから船舶積量測度官と測度官併任者の数を申し上げましたが、この測度官併任者というのは補助ではございせん、測度官よりも偉い人だ、経験の豊かな、船舶課長経験者だとか考へていただきたいと思ひます。

そこで、先ほど先生御指摘のように、確かに日本の造船業、きわめて繁栄が著しいものがあつたわけですが、これは隻数に直しますと、合計で申し上げますと、たとえば、非常に船をつくりまして、たピークのときに、件数で言いますと、四十八年度が三千四百七十七件でございまして、それから五十年ごろは一時二千五百七十七件に下がり、五十一年が一番少のうございまして二千二百三十五件でございまして、現在は、五十三年度までしかちよつと手元に資料がございせんが、二千九百七十七件というところで、そう大きくトン数の割りに隻数が減つていない。これは主として、小型船等の隻数がほとんど変わらないで、大型船のトン数の増減が著しかつたということであつて、まいたわけでごさいます。もちろん非常に繁忙の時期もございまして、私どもとしては何とか現在の人員でございまして、得てきたということ、これは第一線の測度官にはかなり負担をかけた時期もございまして、先ほど申しましたような件数の推移でございまして、トン数ほどの著しい増減ではないというふうには御理解いただきたいと思ひます。

○齊藤正委員 直接この船舶のトン数の測度に関する法律とは関係ないと思つておられるけれども、たとえば海上保安庁の船舶の測度はだれがやるのか、それから海上自衛隊の船舶の測度はどうしてやるのか、関連して伺ひたい。

○謝敷政府委員 海上保安庁の船舶の測度は測度官がやっております。それから自衛隊の船舶ですが、海上自衛隊だけは、自衛隊法によりまして積量測度法の適用の除外になっております。

ついでに申し上げますと、先生御承知のように、海上保安庁の船舶のトン数の基準は排水トンンを使つております。

○齊藤正委員 今回の測度基準の改正によつて、測度官なりあるいは併任者なりの業務量について影響があるのかどうか、伺ひたい。

○謝敷政府委員 今回の法律改正に伴ひまして追加される新しい業務としましては、国際トン数証書、それから国際トン数確認書の発給に加へまして、載貨重量トンンの、いわゆるデッドウェイトの測度の実施を行います。したがって、測度の件数としては増加することになると思ひます。

ただ、一方におきまして、新法の測度方式によ

ていくべきだというように思うわけですから、局長の見解を聞きたい。

○謝敷政府委員 先生御指摘のように、タンカーの大型化と並行してタンカーの安全上の問題、それから海洋汚染の問題がありまして、従来自由に設計できた大型タンカーに対して安全上の観点、主として防備、防火の観点から中心でございまして、それと海洋汚染の観点から国際的にかなり制約が出てまいりました。したがって、私どもとしては、御指摘の安全と環境汚染の点に十分配慮をして大型船に対応すべきだというふうに考えております。

（保岡委員長代理退席、委員長着席）

○齊藤（正）委員 この際、本法には関係ございせんけれども一言局長に聞いておきたいと思うのですが、保険金目当てで何かばかりありませんけれども、世界各地で原因不明の船舶の沈没が続発をいたしております。これはおもしろおかしく報道関係が報道しているのか、あるいは実際そういう陰謀なり詐欺めいたことが計画されているのか、全くミステリーにみえていてわからないわけですから、こうした点について船舶局長何か情報を持っておられますか。同時にまた、日本の船舶もそういう対象にさせられている事故船もあるわけですから、私にはわからないことで、専門家である局長、これは専門家と言え船舶局長じやなくて海運局長かもしれせんけれども、何か情報を持っておられたら伺いたい。

○謝敷政府委員 従来アフリカ沖で大型タンカーがかなり前の時期でも爆発して沈没したケースがあります。それは、私どもとしては、いわゆる空船時の船倉のクリーニングの際における静電気による爆発ではなからうかというように、技術的に検討した時期はございます。これは国際的にも技術的な検討は行われております。それ以外に最近船が沈没しており、いろいろのことが新聞紙上等では出ておりますが、少なくとも私の立場ではそういうことに関しては情報を全く持っておりませんで、私としては、詳細がわかれば安全

上の見地から関心を持っておりますが、そういった具体的なケースについての情報は私自身は持っておりません。

○齊藤（正）委員 大臣せっかくおいでですから、一言だけ最後に聞きたいと思うのですが、これは常識的なことでですから、何もむずかしいことではありません。

先ほど局長の答弁で、海上保安庁の船までは運輸省の測度官が測度をする、海上自衛隊の船は防衛庁がやっているとということで、防衛庁というよりも海上自衛隊自体がやるんでしょね。海上自衛隊の船だろうと海上保安庁の船だろうと一般民間の船だろうと運輸省の測度官が測度したらいいと思うのです。何も企業の秘密もあるし、運輸省の測度官だって機密を漏洩するなんていうことはあり得ないと思うのです。むしろ防衛庁の方がスパイなどもあつて危ない。あなたは、領分争いというわけではありせんけれども、海上自衛隊の船の測度も運輸省の測度官がはかるということと業務の移管を申し出るつもりはありますか。私は、運輸省というのには長い伝統と歴史の中でベテランがそろっていると思うのです。変な防衛庁、海上自衛隊の測度官よりも技術は持っていると思うのです。いかがでございせんか。

○地崎國務大臣 運輸省の測度官は専門的でございますから、いいところもあると思いますが、自衛隊法で排水トンを中心として測度をしているようにございまして、一応自衛隊に任せておくべきだと存じます。

○齊藤（正）委員 排水トンからいけば海上保安庁の方にも先ほど局長が——そうじやないですか、それでは海上保安庁は一般測度でやる——なるほど。それにしても自衛隊法で決められているからといって自衛隊法をつくるにもこれは問題にすべきであつたし、私は運輸省船舶局の権威からいっても海上自衛隊の船もやるべきだと主張しても当然だと思うのです。自衛隊法に決められているからということではなくて、もう少し配慮したらいかがですか。

○地崎國務大臣 検討してみたいと思います。

○齊藤（正）委員 終わります。

○古屋委員 西中清君

○西中委員 きわめて技術的な法案でございまして、細部にわたって若干の重複はあるかと思ひますけれども、御答弁を願ひたいと思ひます。

最初に、この法律のもとになっております外務委員会に付託されました船舶積算測度法、これは十一年も前に署名されているわけですが、国会の承認を求めるのが今日まで遅延をしたというその理由は一体どういふところにあつたのかまづお答えをいただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 条約そのものは一九六九年でございまして、ほぼ十一年間を費やしておるわけでございますが、条約の批准に当たりまして私どもとして一番検討をいたしましたのは二点でございまして、条約を批准しても国際航海に従事する船舶は、実態及び国際航海に従事する場合の利便から言ひまして、これは条約どおりの方式でよろしいのではないかと、これは条約と、それからもう一つは、国際航海に従事しない船について条約の適用、条約と同じような測度方式にすべきかどうかという点がかなり問題であつたわけでございます。それで、主として国際航海に従事する船につきましては、繰返し申し上げますが、実態上差し支えない、それから利便上差し支えない。国内を走ります船について従来の測度方式の内から条約方式の外の方にしたい、それからまたこれについては、基本的に関係者の意見も賛意を示しておりますが、では具体的に条約方式を採用します場合に、現行の測度によりますトン数と条約方式によりますトン数との乖離をどういふふう調整するかというのが問題でございまして、私どもとしましては、同じく条約の国内法化を図るのであれば、両グループともに新しい条約のかり方の方式によりたい、あるいはよるののいいのではないかと、同時に決着を図るといふことを考へて調整を図つてきたというのが、数年間の実態でございまして。

○西中委員 いま船舶局長から御説明いただきましたが、外務省はまだ来ていないので、後でまたこの関係でお伺ひしたいと思ひます。

そこで、この国際条約の発効の見通し、これはどういふことになっておるのか、お伺ひをしておきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 条約の発効の見通しにつきましては、現在条約自身が外務委員会にかかつておりますので外務省からお答え願ひうのが至当かと思ひますが、私どもが外務省から聞いております限りにおきましては、条約の発効要件は二十五カ国、六五%の船腹量という国が締結国、締結国となるということが条件でございまして、それから二十四カ月で効力を生ずるといふことが、条約の発効要件の内容でございまして。現在は、五十五年の三月二十日現在で締結国の数は四十一カ国で、発効要件を満たしております。しかし、その船腹量が世界の船腹量の約六一%にとまっておりますが、幸いに日本が条約批准についての承認が得られますれば、世界の船腹量に占める比率は約一〇%でございまして、発効要件を充足して、その後二十四カ月で効力を生ずることになるといふふうに考へます。

○西中委員 これはきわめて技術的な問題なんです、わざわざ法律でこういうものを決めていくという必要があるのかないのか。航空機であるとか、他のいろいろな問題もあると思うのですけれども、法律で定めようとしておるその必要性、それはどういふ点にあるのか、ちよつとお伺ひしたいと思ひます。

○謝敷政府委員 確かに先生御指摘のように、内容はきわめて技術的な事柄を多数含んでおります。しかし、船のトン数といふものは、船の基本的な特徴、あるいは大きさを中心とした序列をあらわすといふふうなことで、海事の諸制度の全般にわたつて運営の基準として用いられております。したがって、これらの制度におきましては船舶所有者、船長と関係者の権利義務が船舶のトン数を基準にして定められておるといふことで

ございまして、船舶のトン数が国民の権利義務に直接かかわる各種制度の運営の基準として用いられております以上は、船舶のトン数はそれぞれが有する指標としての意義がございまして、これは法の適用の安定及び公平の観点から、その数値が一義的に決まりますように法律をもちまして基準を確定しておく必要があるわけでございまして、これは従前の船舶積量測定法においても同様であつたかと考えております。

○西中委員 条約の八条では、長さ二十四メートル以上の船舶は国際トン数証書を備えつけておかなければ国際航海に従事できない、こういうふうになっておりますが、この二十四メートルというのはどういふところから出てきた数字なんですか。

○謝敷政府委員 二十四メートルという数字を持つてまいりましたのは、これは総トン数で約百トン前後の船でございまして、国際航海に従事する船舶に係ります国際条約では、二十四メートル以上というふうになっておる例が数多くあります。それからまた、国際的な船舶統計あるいは造船統計のものになっておりますロイド統計も、百トン以上というふうな統計の下限を置いておりますので、大体国際航海に従事する船舶に関する限り決めた条約等を行おうとする場合には、二十四メートルというのがある一つの尺度として用いられております。

○西中委員 条約の適用がない内航船、それからだいたい問題になりました長さ二十四メートル未満の船舶、これは適用外でございまして、本来ですと条約方式を必要としないとも言えるわけですが、条約方式によって測度基準をこういった小型船舶にも適用するその理由はどこにあるところにあるのでしょうか。

○謝敷政府委員 条約の適用を受けない国際航海に従事しない船、それから二十四メートル未満の船舶についても、私どもとしてはかねがね検討の課題であつたわけでございまして、旧法によります測度方式におきましては、内航及び用途による

除外をたてた方式でございまして、外形上同一の大きさの船でありまして、種類とか構造とかが違いますと、総トン数の数値が違ふということ、かねがね検討の課題であつたわけでございます。したがって、外形上同じものは同じトン数が出てくるようにということを考えて、この際条約の方式によって何らかの係数を掛ければ、関係業界、関係省庁としても現状を大きく混乱しないという観点から賛意が得られるということで、調整をして今回取り入れた次第でございまして。

○西中委員 外務省おいでいただいたですね。

先ほども質問しておつたのですが、国際条約は外務委員会に付託されておるわけですが、すでに十一年経過しておるわけですね。先ほど運輸省側から国会での承認を求めるのが今日まで遅延している理由をお聞きしました。外務省側として何か遅延する理由があつたのでしょうか。

○閣下説明員 お答え申し上げます。

外務省といましては、この条約が国内の海事関係の法律制度その他の分野におきまして、あるいは関係業界に与える大きな影響等にかんがみまして、この条約が国際的に本当に定着する可能性があるかどうかという点をやはり慎重に見きわめる必要があるのではないかという考えで、言葉は悪いのでございましてある程度様子を見ていたという面もございまして。

ちなみに、先生御案内のとおり国の数では二十五カ国ございましてと発効しないわけでございまして、この条件は条約が採択されてから六年ぐらいたつて達成されているわけでございましてけれども、船積量の総トン数の六五％というのがまだ達成されていない。こちらの条件がまだ整っていないわけでございまして。

○西中委員 条約の四條、ここには適用除外の規定がございまして、(2)の(a)、(b)、(c)の規定ができた経緯というのはどういふことなのか、理由をお聞かせいただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 条約の第四條「適用除外」の(2)

に「専ら次の水域を航行する船舶には、適用しない。」というところで、北アメリカの大湖及びセント・ローレンス河の水域、それからカスピ海、それからラ・プラタ河、パラナ河、ウルグアイ河の水域、こういうことでございまして、これは基本的に河もしくは湖あるいはきわめて極端に閉鎖された内海でございまして。これらを航行しております船舶は、比較的構造が軽くて、何といひますか先ほど申しました構造材が軽減されているというところがあります。したがって、国際的に先ほど申しましたような型番をばかして係数を掛けますと、大きく外れることが考えられて、まあこの種のものは外しているケースがトン数条約に限らず例がございまして。

○西中委員 外務省、先にまとめてお聞きしてまいります。

法案の九条にありますが、「前条に規定する事務は、外国にあつては、日本の領事官が行う。」というところになっております。結局、こういった事務に関しては専門官とも言えないし、技官とも言えないわけですが、領事官が八条に規定するかなり広範な事務を行うことになっております。こういう事務を執行できるかどうか、その面での対応は十分なされるかどうか、この点についてお伺いしておきたいと思ひます。

○閣下説明員 御指摘のとおり、在外公館におきまして領事がトン数の証明書などの発行をやつておるわけでございまして、これは船舶法の三十二條に規定されておる権限に基づいて行われておるわけでございまして。この権限を執行するに当たりまして、必要に応じて運輸省の御協力を得ましていただいましてやっております。特に支障があつたというようなことは聞いておりませんので、今後も問題はなからうかとこのように了解いたしております。

○西中委員 これはどちらの方の御質問になるのか、かわかりませんが、スエズ運河トン数それからパナマ運河トン数、これは国際条約が発効した場合にどういふ取り扱いになるのか、お伺いしたいと思ひます。

○西中委員 現在わが国に登録されておる登録船舶の現況、これは一体どういふことになっておるか。それから現存船舶は何隻、新造船は年間何隻くらいを見込んでおるか。そしてまた、そのうち国際航海に従事する船舶はどれくらいあるか。そう

思ひます。

○謝敷政府委員 トン数条約そのものが、国際航海に従事する船舶のトン数を画一的な原則及び規則で算定することを決めたものであります。したがって、各国が独自の判断によりまして、国内制度上に限って独自の船舶のトン数を設けることは、トン数条約に抵触するものではございません。ということになっておりました。スエズ運河トン数及びパナマ運河トン数と申しますのは、それぞれ歴史的にスエズ運河及びパナマ運河を管理いたします管理者が、そこを通航する船舶から運河の通航料を徴収する目的で定められておりますので、この両管理者がそれぞれ独自のトン数のかり方をもちまして従来のように運河通航料の徴収の基準にするということ自身は、条約そのものと相反するものではありませんで、これらの両当事者がトン数条約のトン数を採用するまでは存続するものではないか、こういうふうになっております。

○西中委員 登録されてないバージは、新法の適用は一体どういふ形になるのでしょうか。

○謝敷政府委員 バージは船舶法によって登録をしておりませんが、条約によりまして、国際航海に従事します長さ二十四メートル以上の日本船舶は、登録船舶であるかあるいは非登録船舶であるかの別に関係なく条約の適用がございまして。したがって、登録船舶にかかわらず出てくるわけでございまして。その観点からバージ等で自航力を有しない非登録船舶につきましても、国際航海に従事する場合には国際トン数証書を受有しなければならぬこととなりますので、トン数条約を実施する目的で制定された新法の関係条文の適用があることとなります。

○西中委員 現在わが国に登録されておる登録船舶の現況、これは一体どういふことになっておるか。それから現存船舶は何隻、新造船は年間何隻くらいを見込んでおるか。そしてまた、そのうち国際航海に従事する船舶はどれくらいあるか。そう

いった点について御説明を願います。

○謝敷政府委員 現状を御説明申し上げます。

五十四年十二月末現在におきまして登録されております総トン数二十トン以上の船舶は二万五千六百一十一隻であります。

また、最近三カ年間の総トン数二十トン以上の新造船の登録状況を申し上げますと、年間平均約千二百五十隻でございます。例を申し上げますと五十四年、これはまだ一月十二月でございますが、年で申し上げますと、五十四年が千四百三十五隻、五十三年が千九百七隻、五十二年が千二百八隻ということになっております。今後とも同程度の新造船の登録は見込まれるものと考えております。

それから国際航海に従事しております一般船舶は昭和五十四年十二月末現在におきまして千九百四十八隻、漁船が千四百八隻、合計で三千三百五十六隻が在籍しております。

○西中委員 国際航海に従事する現存船については三条で十二年の猶予期間を設けておられるわけですが、この理由はどこにあるのでしょうか。

○謝敷政府委員 条約の三条及び新法によりまして現存船についての取り扱いは決めておりますが、国際トン数証書はトン数条約の適用がありません。二十四メートル以上の国際航海に従事します船については交付をいたしますが、現存船につきましては、十二年間原則として、原則としてと申しますのは、特定修繕等の場合を除き十二年間適用を猶予しております。これにつきましても、基本的には現存船は法の適用関係が現在において確定しておることであることとございまして、船舶の実体に関する変化がない限りは従前の適用関係を維持することが条約上認められておるわけでございまして、この現存船についての猶予期間を短縮することは現状から見ても適当でない、この判断をしております。

ちなみに、国際航海に従事します法定耐用年数は十五年なりあるいは短いもので十年というものはあります。

ありますが、現存船についてはなるべく船の一生の間現在のトン数を変えるべきでないという意見と、早く新法による新秩序に移すべきであるという意見がかなりありまして、そういった意味で十二年というのが決まっておりますので、私も国内法におきましても十二年を踏襲をして決めた、こういうふうな考えでおります。

○西中委員 附則三条には現在船の総トン数について原則として「なお従前の例による」というふうにしておられるのですが、その理由はどこにあるのでしょうか。

○謝敷政府委員 新法で「総トン数」というふうな決めでありますのは、国際航海に行く船あるいは国内航海のみの船、全部にかかわるわけでございます。したがって、現存船について従来適法に測定を受けておるものにつきましては、総トン数が適用されるものにつきましては実態上いじめる必要がない、こういうことで「従前の例による」としたものでございまして、これが具体的に適用になりますのは、国内航海をするものについて「従前の例による」ということで船の一生の間従来どおりの総トン数、それから国際航海に行くものは条約の決めがございましてから国際総トン数を十年過ぎたらもらい直すということになります。

○西中委員 総トン数を使用している法制度において現存船と新造船の間に不公平が生ずるということはないのか。それからトン数の基準を変えることによって船舶に対する各種の手数料、そういったものが高くなったりする、こういうケースは考えられないのか、その点はいかがでしょうか。

○謝敷政府委員 条約方式によりまして、測度のはかり方が内航のりから外航のり方式に変わりますので、黙ってそのまま使用しますと現行の総トン数に比較して数値が大きくなるということとございまして、この現存船、現在走っております船と大きな乖離が生じないようにという工夫をこらしたわけでございます。それから先ほど国内船について申し上げ

げましたが、国内船の場合でかつ四千トン未満の船になりますと条約方式によりまして係数を乗じましても現在の総トン数に比べて大きくなる傾向がありますので、これも実態に合わせた調整をした上係数を決めるつもりでございますので、新造船と現存船との間に不公平が起こることはないというふうな考えでおります。したがって、同様の趣旨によりまして、手数料につきましても現行方式の総トン数に近似した数値が出ますように基準を決めてまいりますので、トン数を基準とした諸手数料や諸税が高くなるというふうには考えておりません。

○西中委員 こういったトン数によりまして各種の手数料その他租税、いろいろ関係があるわけですが、わが国の開港に入港する外国船舶に対してはどのような租税や手数料を徴収しておられるのか。それから外国の港に入港した場合支払わなければならない租税、手数料、そういったものはいくつものがあるのか。さらにまた、わが国のこうした租税、手数料と諸外国の租税、手数料とどういう関係にあるのか。要するに日本の場合、大体外国にならっての金額になっておられるのか、手数料、租税等、そういったものはどういう形になっておられるのか、比較を少し述べてもいいと思います。

○謝敷政府委員 一般的に外国貿易船が港灣に入港するに当たりましては、とん税それから入港料、水先料、引き船料、岸壁使用料等を支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定められております。諸外国におきましても港灣においても大体同じもの、同じものと言いますのは、基準としてはトン数を使うということ、同じ体系になっておると聞いております。

それから日本の開港に入港します外国船舶に対して徴収します税金としましては、日本から出ていきます外国貿易船と同じでございます。先ほど申し上げましたとん税それから特別とん税、その他の手数料として、各港におきまして若干の差異はありますが、岸壁等港灣施設の使用料、それから給水業務に対する役務使用料、入港料等がござい

まして、国別に額が同等かどうかという点についてはつまびらかにしてありませんが、少なくとも日本に入ります国内船、外国船、外国貿易に従事します船については内外による差別がないようにという配慮をしております。

○西中委員 トン数を使用している法律というのはかなり多いのでございましてけれども、それだけ各省庁との調整といえますが、そういう点は十分なされたとは思いますが、問題はなかつたのかどうか、そしてどの程度の法律が関係をしてきたのかお伺いしたいと思います。

○謝敷政府委員 船のトン数が海事関係の諸制度において広く用いられておることは御承知のとおりでございます。大別いたしまして安全等に関係する法律、それから海事関係の商業活動に関係する法律、それから先ほど出ました税法等のもので、大体三通りに分けられると思えますが、具体的には関係法律といたしまして四十の法律がございまして、たとえば海上運送法、船舶安全法、船舶職員法等と先ほどのとん税法等がございまして、したがって、この制定に当たりましては各省庁それから関係業界といたしまして船主協会、造船工業会、それから内航総連、全漁連、全日海等の関係団体につきまして、条約の内容及び条約に盛り込まれております実体上の係数の意味、それから係数そのもの、それから主として国内を航海します内航船、漁船等についての調整の実態をよく御説明しまして、これらの調整のもとになりましたいろいろな統計の処理の時期から協議をしてまいりましたので、十分協議は整ったもの、このように考えております。

○西中委員 法案の十条で規定しております国際トン数証書の交付を申請する場合には、国庫に手数料を納入しなければならぬ、こうなっておりますが、それはどういふような基準で決めているのか、お伺いしたいと思います。

○謝敷政府委員 本法の規定によりまして、国際トン数証書または国際トン数確認書の交付、再交付、それから書きかえを申請した場合の手数料の

徴収を決めておりまして、その額につきましては、「実費を勘案して運輸省令で定める額」と、こう決めております。したがって、私どもとしては、これらのトン数の測度に要します経費とこれらの証書の交付等に要します経費を加えたものとする予定でございまして、測度に要します経費としては、現行の船舶法施行細則に規定されておりますトン数別の手数料に見合った額を予定しておりますものと、証書等の交付等に要します経費については、他の国際条約によります証書の交付等の手数料に見合った額を予定しております。

○西中委員 十二条でいう立入検査、その検査をする方は職員というようになっておりますが、どういう資格の人物を予定しておられるのか。それからその配置、各開港にどのような配置をお考えになっておられるのか、お伺いしたいと思います。

○謝敷政府委員 十二条で立入検査を規定しておりますが、「この法律及び条約を実施するため必要な限度において」という規定をされておりました。したがって、船舶が国際トン数証書を有するかどうか、あるいは内航船でありまして、トン数を記載した国籍証書を所有しているかどうか、あるいは船舶の主たる特徴、たとえば長さ、トン数等がこれら証書の記載事項に合致しているかどうかを検査するものでございます。したがって、これらの事項についての確かな知識を有する者といまして、私どもとしては、現在船舶積量測定官という専門職員がおりますので、これを予定しております。配置につきましては、海運局及び同支局を含めて四十五カ所を予定しております。

○西中委員 最近の造船業界の不況、こういう関係で船舶積量測定官の方々、以前とは違う状況ではありますけれども、石油ショック以前の大変な造船ブームといえますか、多忙な時期におきましては、やはり仕事が非常に過重であったというようなことで、家庭へまで仕事を持ち込んで一生懸命計算をされる、そういう実態もお聞きをしたわけでございますけれども、現在の配置で十分なの

かどうか。特にいま、支局によりましては一名というところか幾つかございます。測量するの一名でどうしてやるんだらうという疑問が素朴に出てくるわけですが、当然だれかに協力してもらっておられるのだらうと思ひますけれども、そういう点で若干、測定官の皆さんとしては仕事の上では厳しいものがあるのではないかと、こういうように私たちは考えておるわけですが、そういう点で運輸省としてはどういうようにお考えになっておられるのか。

それから測定官という立場でありますけれども、どういふ資格要件を備えておられるのか、そういった点もあわせてお伺いしておきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 造船の不況によりましていろいろ仕事の繁閑があつたわけでございますが、基本的に、隻数におきましてはトン数ほど大きな上下の変動がなかつたわけでございます。ただ、先生御指摘のように、大型船になりまして、同じ一隻でありましてはかかる位置の数がふえます。かかること自身が、非常に大型船でございますから時間がかかり、むずかしいことになってまいります。そういう意味におきまして、第一線の積量測定官にかなり負担がかつたことは私もよく知っております。この点については遺憾のないように十分努力をしてみたいつもりでございますが、今後とも積量測定官の労苦に対しては十分配慮してまいりたい、こう考えております。

今度の条約の適用によりまして、プラスになります仕事が増え重量トン数の測定等、それから国際トン数証書の交付等の事務が出てまいります反面で、除外場所等の考慮がなくなりますので、基本的に大体同一程度の業務量として推移するものと考えておりますが、確かに、国際トン数証書の発給等、国際的にも責任を持てまいりますので、先ほど申しましたように積量測定官の処遇の改善あるいは業務の実態の改善については今後とも努力してまいりたいと思つております。船舶積量測定官の資格につきましては、私ども基本的に、船の特徴をつかみ、設計図を判断し、

船の現場に行きまして設計どおりのものが行われているかどうか、これを確認する必要がありますので、大学と高等学校におきまして船舶関係の技術系の学科を修業いたしました七等級以上の者を任用いたしまして、研修あるいは実務による測定の技術の練磨等を図つておるわけでございますが、特に当知は関東、近畿、神戸の本局に配属いたしまして、十分な知識を持つておられる者と相連携しまして実地測定なり船舶トン数測定表の作成について十分修練をするということをしておりますので、今後とも測定官の技術の向上、練度の向上には、処遇の改善とともに努めてまいりたい、こう考えております。

○西中委員 仕事量が少なくなるといいとしても、多いときはかなり過重であるという、大体家庭を犠牲にして家の中で一生懸命計算機を回してやっていたんだというふうな話も聞いております。同僚議員からの質問の中にもありましたが、併任官が三十一名、測定官が五十六名、合計八十七人だという説明がありましたけれども、実態的に言いますと、三十一名の併任者というのとは、ほとんどほかの仕事で手いっぱいであつて、なかなか測定はできないというのが実態だと聞いております。この点の配慮は十分していただきたいと要望しておきたいと思ひます。

同時に、総トン数二十トン未満の船舶の測定、これは都道府県において行われているわけですが、この新法によりまして、船舶のトン数の測定は都道府県の職員で当然やるわけですが、十分対応できるのかどうか、これからの取り組みはどういうふうになさっていくのか、仕事量はふえないのかどうか、その辺のところをお伺いしておきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 現在、総トン数二十トン未満の船舶につきましては、都道府県にお願ひをしておるわけでございますが、これらの小型船舶の測定の方法に關しましては、政令及び省令によりまして、一般船舶の測定方法に比べて船体を区分をしないで、船の長さ、深さ、幅によりまして測定で

きる簡単な方法をとっております。したがって、新法におきまして、小型船舶の測定の方法につきましては、現行の方法に準じて外の方法には変わりませんが、現在の方式より合理的で、かつ簡便な方法を規定すべく検討をしておりますので、都道府県においても十分対応できるものと考えております。この新法の施行に当たりましては、先ほど申しましたような、新法によりまして小型船についての簡易な測定の方法については、検討をしてマニュアルをつくりたいと考えておりますので、これができるならば、事前に都道府県の担当職員については指導をしてまいりたいと考えております。

○西中委員 終わります。(拍手)
○古屋委員長 この際、暫時休憩いたします。
午後零時三十二分休憩

午後四時二分開議

○古屋委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。三浦久君。

○三浦(久)委員 港務局の方に尋ねをいたしたいと思ひますが、本法案は国際的にトン数の測定を統一するということを目的にしているわけですが、これはこれで大変結構なことだと思うのですが、これはこれで大変結構なことだと思うのですが、国際間だけに限るものじゃなくて、国内的にも非常に重要な問題だといふふうに私は考えております。そういう意味で、私は、はしけについて大きな問題がありますので、その点について御質問をいたしたいといふふうに考えております。

はしけの個人船主及びはしけ業者は、海運の近代化、合理化の中で年々仕事が多くなつております。そういう意味では、合理化の大きな犠牲を強いられるという状況にあると思うのです。特に個人船主の場合には、法のち外というふうなことで、その犠牲も大変大きなものがあるだろうといふふうに考えています。

はしけについては、御承知のとおり昭和四十九年と五十二年から五十三年にかけて、第一次、第二次のはしけの船腹量の調整が行われました。これは第一次が千九百九十五隻で、十九万七千トン、第二次が千六百五十隻で三十六万四千五百五十トン、これだけの船腹調整が行われたわけですね。それにもかかわらず、はしけは全国的には五十四年の三月末で四千七百七十三隻、そして百四十五万七千トン、これだけの船腹量を持っているわけですね。そういうわけで、港湾運送にはしけというのは重要な役割りを果たしているだろうというふうに考えております。そこで、はしけのトン数を明確にするという事は、船腹量の調整、また買い上げ負担金、こういうものを適正にするために必要で

すし、またははしけの表示というものを明確にするという事はやみ船の横行をやめさせるためにも大変必要なことだと私は考えています。そこでお尋ねしたいのですけれども、関東の海運局長が各支局長あてに出しました昭和五十三三年三月二十二日の通達があるのですね。この通達によりますと、こういうように書いてあるのです。「登録積トン数と実測積トン数の相違が五〇積トンを超えない場合は、従来の積トン数をもつて今後の登録積トン数とする。」こうなっているのです。いわゆる五十積みトン、このくらいの誤差はどうでもいい、こういうことです。そうすると、かなり大きな誤差じゃないかというふうに私は思っているのですけれども、こういう通達が出ていることは間違いないと思います。

〇三浦(久)委員 私、調査というよりも、運輸省の港湾局の港政課が出している港運統計資料ですね。これに基づきますと、はしけの平均トン数というのは機づきはしけでもって二百五十トン、被曳はしけで三百五十トンですね。そうしますと、何万トンののはしけなんというのはいないでしょうけれども、何万トンの船で五十トンの誤差というなら大したことはいないと言えそうです。しかし、たかだか二百五十トンから三百トンぐら

いはしけ、これが五十トンの積みトン数の誤差はどうでもいいんだというふうな通達、私はちょっと不思議に思っているのですが、これはどういうこととでこういう通達が出されたのでしょうか。

〇鮫島政府委員 お答え申し上げます。

はしけの積みトン数につきましては、その測定というものを簡易化するためにいろいろ工夫をしているわけがございます。そのこと自体がはしけの種類といえますが、形によりましてまちまちになつてまいりますけれども、それを簡単に測定するというために、各海運局長におきましてこういうふうな基準で積みトンをはかるのではないかと、いうことをしているわけでございます。これは繰り返して申し上げますけれども、実際にははしけはいろいろばらばらでございます。したがって、現在使っておりますという測定の方法、測定と申しますか計算の方法というものは相当の誤差が入っていると言わざるを得ないわけでございます。

そこで、先生おっしゃいましたように、現在のはしけの全体の平均は三百四、五十トンでございます。それに対する五十トンという事は、一面からすれば大変大きな数字ではございますが、現実から申しまして、海運局長の通達を出しました時点でも現在でも申してよろしいかと思ひますけれども、その程度の誤差というのはいやむを得ないのではないかと、いうふうに考えているわけでございます。

〇三浦(久)委員 私、ちょっとはかつてみたのですよ。たとえばこれは長さが十メートルで幅が七メートル、高さが六メートルのはしけを想定しますね。そうすると大体二百六十トンになるのです。ところが、長さが十メートルを十二メートルに、幅が六メートルを八メートルに、高さが六メートルを八メートルにすると三百六十トンになります。五十トンふえるのです。しかし、十メートルのものも十二メートルにはかるといふのはよほどずさんなばかり方だと思ふのですよ。いまのはかり方はそれぐらいの誤差が出てもしようがないんだと局長さん言われるけれども、しかし三百五十

トンぐらゐの平均トン数で五十トン出るといふと、一割以上ですよ。一割五分、一五、六%に当たるでしょう。ひどいものになると二〇%ぐらゐの誤差になるのですよ。いまたとえば買い上げ負担金がありますね。一トン当たり四十八円という単価で出していますでしよう。五十トンで限定して考えてみても、一月に二千円の金額になります。一年間に二万四千円の誤差が出ると思ふのです。

また、おたくの方で需給の見通しを立てるとか現状を把握するとかそういう場合にも、はしけの数はさきき言ったようになりかたきさんあるのですよ。そうでしょう。四千七百七十三隻で百四十五万トンもあるのですから、これが一五%なり三〇%の誤差があるというのでは、いわゆるはしけ運送の実態を正確に把握して、そして運輸行政をやる、たとえば船腹量が多いから調整するとか、いろいろあるわけでしょう、そういうことをやるのに、大きな支障になつてくるのじゃないかと私は思ふのです。それで、おたくの方で調べている、たとえば四十九年と五十三年、関東海運局がそれぞれ、これは港運船番号の指定がえがありまして、たまたま調べているのです。実測積みトン数を現認する作業をすつとしていますね。こういう二度にわたつて実トン数の現認をしておる。にもかかわらず、また次にはかつてみたら、その登録積みトン数と実測積みトン数が違つてくるというところになつておるわけでしょう。これは一体どういふところに原因があるのですか。

〇鮫島政府委員 ちょっと御質問と食い違つていゝる面があるかと思ひますけれども、先ほど私、誤差が大きいということをおし上げましたわけですが、これも、実際の測定の場合に、直接積みトンををはかるということではなくて、長さ、幅、高さというふうなものをかりまして、それにある係数を掛けて積みトンを出すというやり方をしているわけでございます。したがって、本当の積みトンの間の間に相当な誤差があるだろうということをおし上げたわけでございます。

〇三浦(久)委員 しかし、縦、横、長さをはかつて積みトン数を出すのでしよう。ところが、そうやって出したものが次にはかつたときにはまた違つてくるということになつていゝるのです。

これは、横浜の回漕協会の三十年史というのがあるのですが、それからちょっと持ってきたのですが、たとえば五十三年の表示がえのときですけれども、横浜港では各事業者から保有港運船調書を申告させた。帳簿上の大きさ——これは長さ、幅、深さでしよう。長さ、幅、深さをチェックしたところ、疑義のあるものが約五百隻も発見されたといふのです。要するに、実測ではかつたのじやなくて、業者が申告をした、それとおたくの登録積みトン数とを帳簿上で比べてみた、そうしたら疑義のあるものが五百隻も発見された、こういうわけですね。

それで、結局、海運局が二月十五日に「港運船番号の指定替えに必要な現認について」という通達を出して、当局の手で二月二十三日から三月十日にかけてすつと現認作業をした、こういうわけですね。そうしたら、その結果、百二十隻が登録積みトン数と実測積みトン数との間にプラス・マイナス五十トンを超える相違が見られた、こういうことなんです。これは実際に帳簿上で突き合わせで疑義が出たものについてだけ調査してみたわけですね、五百隻を。そうしたら百二十隻あつたといふこととでしよう。実際に全部当たつてみたら、私はもつとこの誤差があつた船が多いのではないかと思ふのです。何でもこんな誤差が出るのです。これはもう誤差が出るようなばかり方しかしてないのですか。ちょっとお答えいたしたい。〇鮫島政府委員 いま先生がおっしゃいましたとおりのことをやっております、帳簿上の突き合わせをいたしまして、疑義があるというものにつきました。その結果といふことは、要するに、そういうのはかり方に統一いたしまして誤差があつたものがあつて、そのうちで五十トンを超えるものについてはいはしかるべき処置をやつていったということ

でございます。いま先生のおっしゃいましたとおりの行為を行ってきただけでございます。

○三浦(久)委員 港務局長、そうすると一そうについて五十トン、一五％から二〇％ぐらいの誤差が出てもしようがないということですか。そうしますと、全国に百四十五万七千トンあるのです、積みトンですか。これらのうちの一五％から二〇％はふえているか減っているかどつちかだ、こ

うなるわけでしょう。そんな小さな積みトン数のはかり方ではないのでしょうか。それで、正確に実態を把握し、そして需給の見通しを立て、そして港運業界の円滑な推進をする、それからまた、港運送事業法の第一条に目的もちゃんと書いてあるでしょう、そういう目的を遂行する上からいって、こんな小さなはかり方というのは改めるべきじゃないですか、どうなんでしょうか、もっと正確にできないのでしょうか。

○鮫島政府委員 ただいまの誤差というのはちろんプラス・マイナス両方向に働くものでござい

ますから、それを港ごととか、あるいは全国合わせたものにつままして、それが一方的にプラスなりマイナスの方向に変わるとは思いません。

それからもう一つ、この積みトンの使い方の問題でございますけれども、これも先生おっしゃいますように、港運事業者がどのくらいの荷物を運ぶ能力があるかというものはかりまして、その辺で需給バランスあるいは事業計画の是非というもの

を判断をしていくわけでございますけれども、これにも実は、そういう積みトンに対しては月間の航海数であるとかあるいは平均の積載量であるとか、そういうような要素を重ねまして、一応年間の能力というものをほじき出しているわけでございます。

やってきたものだと思います。

それから、先ほどから先生おっしゃっておりましてけれども、全体的にいろいろ業界等でも今後の方向につきまして検討しているところでございますけれども、漠然と考えますと、まだ相当の余剰があるのではないかとというふうな感じがするところでございます。

したがって、そういうものの数字と、それからいま申しました一〇％を超えるような誤差というもの、どこまで厳しくやれば整合性がとれるかというのはいくらも十分検討しなければいけないと思ひますけれども、現在まではそういう状況でやってきたというのが事実であるかと思ひます。

○三浦(久)委員 私は、いままでそういうふう

にやっていたから、だから改めるべきではないか。簡易な方法でやってもいいですよ。しかし簡易な方法で統一してやれば、四十九年にはかつたときと五十三年にはかつたときと違ふという

ことではないか、四十九年にはかつたときと五十三年にはかつたときと違ふという、そういうやり方というのはどこに原因があるのかという

ことなんです。一五％ないし二〇％の誤差はあつてもいいということにはならないでしょう。たとえば、船舶局にちよつと尋ねますけれども、船舶法に基づいてトン数を記載したりしますが、これはどのくらいまでやるのですか。そんな、五十トンだとか百トンだとか誤差があつていいのですか。

うのはまだ明確にされておられませんので、今後条約では寸法についてはセンチメートルではかり

ます。したがって、あとの精度は、先ほど申しましたようにはかり方も違つてまいりますので、これを十分参考にして精度を出していきたい、こう考へております。

○三浦(久)委員 そうすると、大きな船でもコンマ二けたまで出すというのでしよう。ですから、はしけの場合にもつとときの細かい対策をとるという意味からいっても、私はこういう五十トンの誤差は容認するといふようなやり方はやめるべきだといふふうに思ふのです。もっと正確に実態を把握すべきだと思ひますけれども、運輸省のお考へはいかがですか。

○鮫島政府委員 先生のおっしゃつておられる意味は大変よくわかるわけでございます。ただ一方、実際に現存しますものをすべて測定を直すといふようなことは当然時間も経費もかかることと

ございまして、先ほどちよつと触れましたような、これをはかります目的といふようなものと対比をいたしまして、いままではこういうふう

にやつてきた。しかし、これはいま申しました目的と、それから実際に正確にはかつていくという方法といふものを兼ね合わせまして、当然検討していかなければいけない種類の問題かと存じます。

○三浦(久)委員 港運送事業法の三十三条に基づいて港運送事業報告規則というものがつくりま

んと毎年はしけの積みトン数をあなたが報告させているのですよ。そしてまた、三十三条の二項、そういうことをやるために業者の事業所の中に立ち入つてもいいということになっているので

すよ。

片一方でそういう立入検査まで含めた非常に嚴重なやり方でトン数の把握に努めている。この三十三条に基づく報告、虚偽の申告をした場合には罰則があるでしょう。これは三万円以下の科料です。それほど嚴重な義務を使用者に課して、それであなたが正確なトン数を把握しようとして

いる。それは正しいことですね。ところが実際の運用では一五％から二〇％ぐらい誤差が出ても構わないのだ。いかげんにやっておけといふようなやり方では、あなたがたのやっていることが法の趣旨とか規則の趣旨とかそういうものと離れて

いるのじゃないかと私は思ふのです。ですから、私は、明解にもつと正確に把握するといふふう

に答弁をすべきじゃないかと思ふのです。それはいかがですか。

○鮫島政府委員 繰り返すにしまして大変恐縮でございますけれども、このトン数はかり方につまましては、海運局ごとにはかり方の基準といふものを定めているわけでございます。それに

も、先ほど申し上げましたように、港湾運送事業の目的を達するというところでございますけれども、実際に主として使われておりますのが、港の事業者ごとに年間にどのくらいのはしけで運送できる能力があるか、それから、実際にどのくらい需要があるかということのつき合わせに使う種類のものでございます。

そこで、現在までの状況ではそういうようなやり方をしてきたというのが事実でございますけれども、繰り返しになりますけれども、そういう目的と、それから、実際にすべて測定をし直すというところのいろいろな経費と申しますか、両方考え合わせまして、検討をしていきたいと考えているわけでございます。

○三浦(久)委員 いわゆる需給のバランスをとるとかいろいろなことをやる場合でも、それは何回行ったとか来たとか、何回稼働したとか、そういうことはもちろん当然考えなければいけないことですよ。しかし、その基礎になるのは船腹量でしょう。その船腹量の把握がきちっとしていなければ、それは何回、どのくらい、稼働率がどうかというようなことをやっても、それは砂上の楼閣ですよ。ですから、可能な限りやはり正確に把握するように私は要望しておきたいと思うのです。

○鮫島政府委員 できるだけ精度を上げていくという方向は正しいと思いますので、それをどこまで上げるべきかということを考えながら、先生の御趣旨を踏まえまして検討を続けていきたいと思っております。

○三浦(久)委員 次に、はしけに関する表示の問題についてちょっとお尋ねしたいのです。

港湾運送事業法の三十二条の二ですね。ここに「はしけ又は船舶に、その氏名、名称その他運輸省令で定める事項を見やすいように表示しなければならぬ」というのがありますね。そして、その施行規則の第三十三条に、その表示の方法が具体的に記載されています。それによりまして、まず「港湾運送事業者の氏名又は名称を船首両側

んの外側に、番号を船尾の外側に、高さ及び幅が十センチメートル以上の字を用い、彫刻その他耐久の方法でしなければならぬ」というふうなふうに述べられているのです。ところが、五十二年の十一月十一日に関東海運局長から、はしけの保有全事業者に対して、これは外部に出すのですから、通達というのか、意見というのか、要望なのかわかりませんが、そういうものが出されているのですが、それによりまして、「表示方法は、次のとおりとする。」というのがあります。『港湾運送事業者の名称及び港運船舶の船名については各港運運送事業者において適当な方法で表示するものとする。』こうなっているのです。『適当な方法で』というのです。そして、「表示方法は、次のとおりとする。』という中にY1234、これは一つの例で、横浜の港運船という意味ですがY1234、こうなっている。そして、そのY1234の番号、このものにつきましては大変詳しく指示があるわけですよ。『文字及び数字の大きさは、たてよ四十四センチメートルとする。』とか、色彩はどういうふうにする、白にするとか赤にするとか、いろいろ詳しく書いてあるわけですよ。ところが、この事業者名と、それから船名、これについては適当にやれ、こうなっているのです。ですから、どうい

う事態が起きているかといいますと、ここに写真を持ってきましていただくと、たぶんこれですね。これじゃない。ないのもあるのです。それからこういうものですね。これは昔の表示です。こういう状況です。ですからこれは法律どおりやられてないのです。船名も書いてなきや事業者名も書いてないのです。こういうのはしけばかりなんです。それは関東海運局から各事業者に、そっちは適当にやれ、Y1234だけ四十四センチ以上でどうのこうの、こう言っているわけですよ。そうするとこういう通達というのは法律に違反していると私は思うのですよ。

私は、なぜこの表示をきちっとしなければならぬのかと言いますと、表示をちゃんとしませんとその船がやみ船かどうかかわからないのですよ。そうでしょう。事業者名とか船主名とかトン数だとか、それから番号が入っていればあれはどのやつかとか、そうするとあれはもう使っちゃいけない船だとか、登録されていないとかわかるわけですよ。たとえば、このY1234というのもある使用者から別の使用者に変わる場合には、結局そのままでしょう。取りかえなくてもいいわけですね。ですから、いま使用されているのか使用されていないのかというのはこれを見ただけじゃわからないのですよ。ですから、社会的ないろいろな動きの中であの船はもう使っちゃいけない船なのに動いているぞということをやみ船の発見ができやすいと思うのです。それをこういって関東海運局長の通達で適当にやれと言うから、結局はしけにだれもつけていない、こういう状況です。私は、これはいま申し上げました法の三十二条の二、施行規則第三十三条、これに違反していると思うのです、こういう通達は。その点についての見解はいかがですか。

○鮫島政府委員 お答えいたします。船名等につきましては、適当にという表現が使われているといたしまして、これは施行規則というものを当然前提としていただければいいと思います。これに違反して適当にしてよろしいという通達が出されているとは思えないわけでございます。

それから番号につきましては、先生がおっしゃいました、それを使用する事業者が変わったような場合には、その番号はそのままの船に残るわけでございます。しかしながら、これは港湾運送事業者の方の事業計画の方でA事業者が使用するということになっていて、それが今度はB事業者になるという場合には、A事業者の事業計画からその船の名前が消えましてB事業者の方に入ってくるというところでございまして、そういう意味では先生のおっしゃいましたような御心配はないのではないかと思います。

○三浦(久)委員 これは、「適当な方法で表示するものとする。」というのが、法律や規則に基づいてやりなさいという意味だということですか。港湾局長、それは余りにも詭弁過ぎるじゃないですか。適当な方法でやれというのですよ。では何で法に基づいてやれと書いてないのですか。そしてY1234の問題についてだけはえらい厳格にやっているのですよ。これが法律と規則に基づいてやれというふうにもらった方が受け取れますか。そういうふうな受け取りという方がよっぽど頭がどうかしているんじゃないですか。

○鮫島政府委員 申しわけありませんけれども当時のいきさつ、私は正確にキャッチしているわけではございません。ただ、この通達が出したのは、先ほど先生のおっしゃいましたはしけの買い上げ、廃棄に伴いまして表示がえをしようということと特に出された関東海運局長の通達でございます。そして、従来の船名等の表示の問題につきましては、従来から施行規則に基づいて表示がされていたわけでございます。したがって、それを当然のことを破棄して適当にやってみようという意味の通達が出たはずはないと私思いますし、恐らく事業者の方もそのように受け取っていると思えますが、具体的に実際問題としてこの通達がどういう意味で出されたか、そして事業者がどう受けとったか、私は、いま申し上げたように思いますけれども、それを現時点で確認いたしておりませんので、それ以上のお答えはできない状態にございます。

○三浦(久)委員 だから、さっき局長さんに船を見せたでしょう。あなたも、横浜でもどこへも行ってみてくださいます。はしけにこういう通達が出されたために、横浜だったら何ぼとか、そういうことしかほとんどの船は張っていないのですよ。たまには以前のものを残しているものもあります。しかし、この通達に基づいてほとんど船名も事業者名も船にはないのです。この通達で適当になんということを言っているからそういう結果になつてくるのであって、それをあくまでもこれは法律に基づいてやれという意味だったんだということを言ったってそれは私は後からの弁解にす

てやりなさいという意味だということですか。港湾局長、それは余りにも詭弁過ぎるじゃないですか。適当な方法でやれというのですよ。では何で法に基づいてやれと書いてないのですか。そしてY1234の問題についてだけはえらい厳格にやっているのですよ。これが法律と規則に基づいてやれというふうにもらった方が受け取れますか。そういうふうな受け取りという方がよっぽど頭がどうかしているんじゃないですか。

○鮫島政府委員 申しわけありませんけれども当時のいきさつ、私は正確にキャッチしているわけではございません。ただ、この通達が出したのは、先ほど先生のおっしゃいましたはしけの買い上げ、廃棄に伴いまして表示がえをしようということと特に出された関東海運局長の通達でございます。そして、従来の船名等の表示の問題につきましては、従来から施行規則に基づいて表示がされていたわけでございます。したがって、それを

を当然のことを破棄して適当にやってみようという意味の通達が出たはずはないと私思いますし、恐らく事業者の方もそのように受け取っていると思えますが、具体的に実際問題としてこの通達

がどういう意味で出されたか、そして事業者がどう受けとったか、私は、いま申し上げたように思いますけれども、それを現時点で確認いたしておりませんので、それ以上のお答えはできない状態にございます。

ぎないと思うのですよ。こういうことが何で行われるのかというと、この四十九年の場合も、五十三年の場合もそうなんですが、全部表示方法に関する決定というのは業界が先にやっているのですよね。資料がありますけれども、全部業界が自分たちの会議で決めているのです。それを運輸省がただ追認をしているというようなやり方なんです。そこにも余りにも業界ベースになり過ぎているのじゃないかという気が私はするわけです。

それで、この表示の問題についても、あなたたちはいま法律どおりにやれという意味なんだ、こういうふうには理解していると言っているけれども、表示の問題についても業界から陳情が出てくるんですよ。たとえば横浜の港運協会が五十二年十一月一日付で要望しています。それから京浜船主事業協同組合も五十三年一月二十五日に陳情しています。それから全国港運船主団体連合会は五十四年十二月二十一日にやはり陳情しています。

ですから法律どおりの表示に改めてくれということとをあなたたちに言うているわけですよ。そういう時点でこういう通達が出ているんだから、あなたたちから言えば誤解されているというのかもしれないけれども、誤解されてそういうふうになつていけばそれを法律どおりに是正するとか、そういうような措置をとらなければいけないのじゃないかと思うのです。法律どおりの表示をきちっとさせる意思がおりないんですか。

〇鮫島政府委員　そういう船が発見されましたら、当然そのように措置をすべきだと思いますし、そういう措置をさせる意思は当然持っております。

〇三浦(久)委員　いま船名の表示とトン数の問題についてだけ私申し上げましたけれども、この港湾運送事業に関しては第一種の事業者、第三種の事業者、それからまたこれは法のうち外になつていますけれども、個人船主、これは用船関係は大変多いですね。そこでいろいろな問題が起きています。陳情書にもありますね。これを全部、十何項目ありますので私読みません

けれども、いま言った表示の問題、トン数の問題も含まれていますけれども、その中にいっぱいありますね。資金問題とかいろいろなものがたくさんあります。そうしますと、この個人船主というのは法のうち外だから運輸省は関係しないんだというふうなことではなくて、港湾運送事業の重要な一翼を個人船主も担っているわけですから、私はこういういろいろな問題を解決していくためには運輸省の中に入つて、第一種、第三種、個人船主、こういうのが一つのテーブルを囲んで山積する問題を一つ一つ解決していくというふうな努力をしなければいけないんじゃないかというふうに思っているのですよ。運輸省がそういう仲立ちをするといいますが、そういうことをしていたく必要があるんじゃないかと私は考えておるんですが、港湾局としてはどういうふうにお考えですか。

〇鮫島政府委員　先生も触れられましたように、個人船主というのは、港湾運送事業法のうち外でございいます。しかしながら、これは港湾運送事業者と非常に密接な関係を持って港運の事業を行っているものでございいます。私もいたしましてはそういう意味で、個人船主を使つております港湾運送事業者に対して、そういう方々のお話は私も承る機会を得ているわけでございますから、こういう点を踏まえて十分に港湾運送事業者としても考えていくようにという指導を強くやっていきたいと考えておるところでございます。

〇三浦(久)委員　じゃ港湾局関係はそれで終わります。

船政局の方にちよつとお尋ねしたいのですが、B G財団に対する協賛レースの問題です。前回、というよりも三月七日ですね、私が質問いたしましたら、謝敷局長さんが、自治体がB Gに対して交付しているのは自治体が自主的にやっているのだ、任意にやっているのだ、こういうふうにおっしゃったわけですね。この意味をもう一度述べていただけませんか。

〇謝敷政府委員　先日先生の御質問に對しまして、私が自治体と私どものモーターボート競走法の関係について述べましたところでございいます。私が若干言葉足らずだったかと思ひますので、この際はつきりさせたいと思ひます。

特別協賛レースは、モーターボート競走法の六条の二に關連しまして、競走法の施行規則で「競走の開催の範圍及び日取りの特例」という三条の四がございまして、これによりまして三条の二で掲げました一般の競走以外に日取りの特例を行うことができることになっております。これにつきまして、三条の四では具体的に、「國際博覽會に關する條約の適用を受ける國際博覽會」云々ということと、それから二号として「體驗航海、海洋訓練」云々ということと、二つ書いてございいます。

したがいまして、これが「競走の開催の範圍及び日取りの特例」をすることができものを規定しております施行規則でございいます。それにつきまして、それでもう一つこの特例について三条の四の四項で、施行者として一項の特例による規定によりまして「承認を受けようとするときは、次に掲げる事項を記載した申請書を所轄海運局長を経由して運輸大臣に提出」するということと、その中に「協賛する事業」と書いてございいます。この協賛する事業の指定といまして、四十八年の十一月にその指定の一つといまして、「五十年に開催される沖繩國際海洋博覽會」とそれから二号として「財団法人ブルーシー・アルド・グリーンランド財団が行なう海事思想の普及事業」、こういうことになっております。これによりまして、基本的には協賛をするために特例によつて競走を開催しようとする施行者が協賛の意思と施行の意思を地方議會に諮つて決めて申請書を出してくる、それを受けまして所轄の海運局長經由で運輸大臣に特例の承認を受けなければ、競走を開催し、協賛をすることができ、こういう意味でございまして、途中で私が任意と申しましたのは、協賛競走をいたします施行者である地方自治体の自発的な意思が個々の施行者でございいます。

自治体の議會の議決を得て出て来ている、こういうことでございいます。

〇三浦(久)委員　自治体——いわゆる自治体というのは施行者ですね。施行者でもってB G財団に幾らやると予算で議決した。それからまた申請書に、B G財団に幾らやります、何の事業に協賛しますというところで収支見積もりが出るでしょう。この収支見積もりでも、B Gに対して何億円やりますと、金額で出てくるわけでしょう。そういうものを踏まえてあなたたちが承認するわけですよ。そうすると、それは自治体が任意でやっているのじゃないのですよ。自主的にやっているのじゃないのですよ。なぜ議會で議決するのですか。大体あなたたちがこの規則の三条の四の四項で、いまあなたが読みになったけれども、要するに「次に掲げる事項を記載した申請書を所轄海運局長を経由して運輸大臣に提出しなければならぬ」というのです。協賛レースをやるかやらないかは、それは自由でしょう。その自治体の自由でしょう。やらなくたって、しかし寄付金は取られては、やらなくたって取られてはいるけれども、やるかやらないかは自由でしょう。しかし、やる場合には、三条の四の四項に基づいて申請書を出さなければならぬのです。出すことを義務づけられているわけですよ。その中身は何かといえ、B G財団の事業に協賛します、幾ら金を払います、こういうことでしょう。そういうことを書かなければ、あなたたちは承認しないわけですよ。だから、やろうとする側はあらかじめ議會の承認も得なければならぬし、こういう申請書を出さなければいけないのですよ。何が任意ですか。あなたたちが法律に基づいたこの規則で、そういうしなさい、しなければだめなんです、こう言っているから、そういう手続をとってこざるを得なくて自治体がそういう手続をとっているのではありません。

そして、そこで各海運局ではどうか。「海運局を経由して」だけれども、海運局長にあなたの通達が行っているでしょう。これは何も郵便ポストにゃない。ただ通過するだけじゃないでしょう。

〇三浦(久)委員　自治体——いわゆる自治体というのは施行者ですね。施行者でもってB G財団に幾らやると予算で議決した。それからまた申請書に、B G財団に幾らやります、何の事業に協賛しますというところで収支見積もりが出るでしょう。この収支見積もりでも、B Gに対して何億円やりますと、金額で出てくるわけでしょう。そういうものを踏まえてあなたたちが承認するわけですよ。そうすると、それは自治体が任意でやっているのじゃないのですよ。自主的にやっているのじゃないのですよ。なぜ議會で議決するのですか。大体あなたたちがこの規則の三条の四の四項で、いまあなたが読みになったけれども、要するに「次に掲げる事項を記載した申請書を所轄海運局長を経由して運輸大臣に提出しなければならぬ」というのです。協賛レースをやるかやらないかは、それは自由でしょう。その自治体の自由でしょう。やらなくたって、しかし寄付金は取られては、やらなくたって取られてはいるけれども、やるかやらないかは自由でしょう。しかし、やる場合には、三条の四の四項に基づいて申請書を出さなければならぬのです。出すことを義務づけられているわけですよ。その中身は何かといえ、B G財団の事業に協賛します、幾ら金を払います、こういうことでしょう。そういうことを書かなければ、あなたたちは承認しないわけですよ。だから、やろうとする側はあらかじめ議會の承認も得なければならぬし、こういう申請書を出さなければいけないのですよ。何が任意ですか。あなたたちが法律に基づいたこの規則で、そういうしなさい、しなければだめなんです、こう言っているから、そういう手続をとってこざるを得なくて自治体

そこで受け付けるか受け付けないか、一定のチェックをするわけでしょう。船舶局長から海運局長あての通達がちゃんと行っている。この中には何と書いていますか。一番最初の四十九年の通達でも「次に掲げる諸経費を差し引いた金額を原則として全て協賛する事業に提出させるものとする。」海運局長に対してあなたの方から、経費を除いたものは全部提出させるものとする。だから、これは義務づけているのですよ。そしてまた五十二年の通達、ここでは「二年前の年度における一日平均売上額を基礎として、これに六パーセントを乗じた額」、いわゆる六パーセントを「協賛する事業に提出させるものとする。」させるのだよ、あなたたちがこうやってチェックする。六パーセントの収支見積もりができてくるかどうかあなたたちがチェックして、そして本省に上がってくる。そしてそこで承認するわけでしょう、それに合致していれば。あなたたちの通達によれば「承認基準」と書いてあるのだから。金を幾らB Gに出すかということとは承認基準になっていくわけですね。しかしそれはやっていないから、見積もりだから、終わった後二週間たつたら、全部リースごとに報告させるでしょう、この三条の四で。そうでしょう。そして実際に幾ら現実に入金が入ったか、そのうちの六パーセントを出さざるを得ない。そうすればあなたたちが承認した段階では、B G財団に六パーセントの金を出さなければならないことは、その自治体の義務になっているのじゃないですか。それでも出して出さなくても自由だとおっしゃるのですか、どうですか。

○謝敷政府委員 これは先生御指摘の範囲及び日取りの特例という事項でございまして、あくまでも特例でございまして。したがって、この特例が得られるものとして、先ほど申し述べました、博覧会及び体験航海等という規定でございまして、したがってそれにはおのずから範囲が限定されてまいると思っております。

○三浦(久)委員 いやいや質問に答えてください。質問は非常に簡潔なんです。承認をした場合、

合に、B G財団に六パーセントの金をやるということは自治体の義務になるのではありませんかと聞いているのです。

○古屋委員長 結論をはっきり。

○謝敷政府委員 特別協賛リースの開催の承認に当たりましては、まず基本的に協賛の意思が施行者である地方自治体の意思であることが確認され、まずこれを前提にしておるわけでして、それは施行者協議会の総会でこれこれの事業に協賛しようという決議がまずあるわけでございまして。それを受けて、私もそれといたしましては申請が出てまいりますから、その承認の基準はこういう場合に限って承認をするということになりますから、それに従って所轄海運局長に私の方から通達を出しているわけでございまして。したがって協賛する意思があるか、これは施行者である地方自治体の意思である……

○三浦(久)委員 全然質問を理解していないじゃないですか。あたりまえのことでしょう、そんなこと。協賛リースをするかしないかが自治体の自由だと私さっきから言っているでしょう。協賛をする場合には、あなたいま全協協がどうのこうのと言ったね。全協協の決議が先にある。ちよつと話が横へ飛ぶけれども、言いますよ。そんなことないのですよ。まずあなたたちが出した省令が先にあるでしょう。省令の改正がいつですか。省令が改正になったのは四十八年の十一月十五日でしよう。四十八年十一月十五日に省令を改正したんだよ、あなたたちが。それで大臣の告示が、これはあなたじゃないけれども、運輸大臣の新谷さん、この人がもう即座にその日、四十八年十一月十五日に運輸省告示第四百六十七号をもってB G財団を指定告示しているじゃないですか。四十八年の十一月十五日ですよ。それなら、ここにあなたたちから出たものがある。B G財団の事業に関する議決事項、これを全協協が臨時總會を開いて出した。B Gプランに協力しますという決議ですよ、させられているわけだ。日にち見てもらなさい、四十八年十一月三十日じゃないです

か。これの後じゃないですか。

もう一つある。五十二年二月二十三日、全協協がやはり總會を開いて、あと三年間続けばB Gに協力しますという決議をしている。みんなあなたたちのこの省令が改正されて告示になった後じゃないですか。だからそうやって自発的でも何でもありません。あなたたちがB Gに金を出さなければ、出すような計画を立てて持つてこなければならぬ、というふうな省令を変えているでしょう、四十八年十一月十五日に。そうすれば、やる場合にはこの省令のとおり書類をつけて収支見積もりをつけて、B Gには幾ら金をやりますかということを持ちてこなければ受けれないじゃないですか、あなた、そうでしょう。それは義務なんです、あなた、そうでしょう。申請をするときに収支見積もりをつけてとかB Gに協賛するとか、B Gに対する協賛なんだからB Gに金を幾らやるということを書いてこなければ受けれないじゃないでしょう。そういうことを書かなければならぬようになっていくでしょう、申請書で。それは申請する義務があるんじゃないですか、どうですか。

○謝敷政府委員 一点訂正させていただきますが、私どもの通達と省令改正、いま手元に持つてきておりませんが、議決は提出するパーセントを決めたものでありまして、省令改正の前に全国施行者協議会からB G事業に協賛したいという陳情書が参つていると思いますが、これは日取りが先だと思っております。

○三浦(久)委員 あなた、日にちが後だと先だとかってあんまり関係ないのですよ。いいですか、あなた、運動というものと行政というものとを混同している。全協協が何を決めよう、運輸省が何の関係があるのか。運輸省はそれに拘束されるのか。そうじゃないでしょう。全協協が決める、どこかの団体が何か決める、あなたたちがそれに基づいて、こういう運動があるからそれじゃこういう省令をつくらうかと言つてつくつたとして

も、それはその省令が社会的に妥当だという一つのファクターにすぎないのですよ、そうでしょう。運動と行政とを截然と区別しなければだめですよ。どんな運動があろうと、あなたたちが自分の責任でもつてこういう省令をつくつたわけだから。その省令に基づけば、B G財団に対する協賛リースをやるうと思えばこういう申請を、いわゆる三条の四の四項に書いてあるようなことを記載をしてあなたに提出をしなければならぬ義務があるでしょうと聞いているのです。どうなんですか。

○謝敷政府委員 これは申請書を提出する義務があります。

○三浦(久)委員 そうして、あなたたちはそれが……

○古屋委員長 三浦君に申し上げますが、約束の時間を過ぎておるものですか……

○三浦(久)委員 中途なものですから、済みませんが委員長、もうちよつと。これはもう少しで結論が出ると思っております。

そうすると、申請する義務がありますね。それはB G財団に幾ら金を払いますから許可してくださいというところでしよう。そうすると、あなたの方はそれを見て、通達に基づいてこういう承認基準に合致した、六パーセントをやるようになっていく、よし、それで承認、こうなりますね。そうした場合には、そのB G財団に自治体はお金を払う義務があるんじゃないですか、どうですか。

○古屋委員長 三浦委員に申し上げますが、時間が十分超過しましたので、適当な時期に――委員長として聞いておられますと、とてもこれははつきりした返事は出るかどうか、私も非常に……ちよつと速記をとめて。

(速記中止)

○古屋委員長 速記を起こして。

三浦久君。

○三浦(久)委員 ですから、さっきから言っているでしょう、こういう金を払うから承認してくださいと言つた、それであなたたちが、よろしい、

承認します、そういった場合に、施行者はBG財団にお金を払う義務が生じるんじゃないですかと聞いているのです。

○謝敷政府委員 これは何回も繰り返して申し上げますが、承認に当たって、協賛事業としてこれだけ提出します、こういう計画書が出てくるわけでごいまして、それを省令に従って、省令の三条の四に合致しておりますし告示にも合致しておりますので承認をいたします。しかしあくまでもこれは協賛でございますから、寄付金として私どもは扱っております、その前に地方自治体が協賛をすることを当たつてBGに協賛をするということを決めておりますので、私どもとしてはその額が協賛金としてBG財団に寄付される、こういうふうに考えております。

○三浦(久)委員 また答えてないですね。義務になるのかどうか、支払う義務があるのかどうかというのを聞いています。支払わなくていいのですか。承認という行為によって協賛が初めてできるんだ、そうでしょう。それ以前は幾らやりたいと言おうと、また協賛をやりたいと全施協が決議しようと、BGに金をやりたいと決議しようと、それはただ決議だけであつて、何も実効性のないものです。この規則に基づいて申請するでしょう。あなたが承認をした段階で初めて協賛が出来るようになる。そして初めてそこで金が現実に入る、そしてそこで出せるようになるわけだ。あなたがBGに金を出すというのを条件にして、そして許可しているわけでしょう。承認しているわけでしょう。そうしたら自治体はBG財団に支払う義務が生ずるのでしょう、あなたが承認という行為によって。そんなことはあたりまえのことじゃないですか。何年行政官をやっているのですか。そんなことはあたりまえでしょう。

○謝敷政府委員 たびたび申し上げますが、承認の条件でございますので協賛する事業として明記されたものが出てまいりますれば、私どもは承認をします。ただ、その承認されたものが義務とし

て納付されない場合にどうするかということになりますと、これは私がいま義務かどうかということとでちよつと検討しておりますのは、納めなかつたときはどうなるのか、こういうことだろうと思ひまして、これはあくまでも寄付金というふうに考えております。それで前提として、議会の議決によつて出すという前提のもとに出てまいりますので、私どもは承認をする……

○古屋委員長 速記をとめて。

(速記中止)

○古屋委員長 速記を始めて。

三浦久君の質疑は終わりました。

次回は、来る十一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。

午後五時八分散会