

第九十八回国
参議院運輸委員會會議録第四号

昭和五十八年三月二十四日(木曜日)
午前十時五十分開会

委員の異動

三月二十三日

柳澤 錬造君

補欠選任
三治 重信君

三月二十四日

柳澤 錬造君

補欠選任
宮澤 弘君

安田 隆明君

出席者は左のとおり。

委員長

矢追 秀彦君

理事

伊江 朝雄君

委員

江島 淳君

委員

青木 新次君

委員

黒柳 明君

委員

梶原 清君

委員

高平 公友君

委員

内藤 健君

委員

宮澤 弘君

委員

山本 富雄君

委員

三治 重信君

国務大臣

運輸大臣

長谷川 峻君

政府委員

運輸大臣官房総務審議官

西村 康雄君

運輸大臣官房會計課長

大塚 秀夫君

運輸省鉄道監督局長

永光 洋一君

運輸省航空局長

松井 和治君

事務局側
海上保安庁長官 永井 浩君
常任委員会専門員 村上 登君

説明員

日本国有鉄道総裁 高木 文雄君

本日の会議に付した案件

○昭和五十八年度一般会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十八年度特別会計予算(内閣提出、衆議院送付)、昭和五十八年度政府関係機関予算(内閣提出、衆議院送付)について
(運輸省所管及び日本国有鉄道)

○委員長(矢追秀彦君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

前回に引き続き、予算委員会から委嘱がありました昭和五十八年度総予算中、運輸省所管及び日本国有鉄道についての予算を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○黒柳明君 大臣、一昨日、衆議院の本会議で監理委員会の法案がスタートしたのですけれども、新聞の報道、きのうのあの報道によりますと、何か民営分割五年、大臣は必ずしも、臨調の答申を尊重するということが前提ですけれども、これからの話し合いだ、こんなことが報道されておりますが、この真意はいかがなものなんでしょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) 臨調が長いこと御苦心して出された結論が分割民営でございます。政府は、これを受けまして最大限に尊重いたします。そして、そしてこの国会にお願いしている国鉄再建監

理法案、これが成立した時に五人の委員によってその分割民営を中心にして御議論いただく。それは何かというところ、結局のところ、いまの国鉄の効率性あるいは活性化、こういうものがねらわれる。こういうことでございまして、その間の御議論というものは分割民営を中心にしておやりいただく。そしてまた、その中にいろんな御議論があるだろう、こう思っております。

○黒柳明君 そうすると、総理のニュアンスというのは、終始一貫しまして臨調最大の尊重、それを今度は実行に移す。なかなかポスト臨調の構想もまとまっておりますから、内閣が今度は実行に移す段階であるわけですが、総理の考えというのは終始一貫変わらないような感じがするのですが、きのうの報道では、少なくとも何か運輸大臣の方が柔軟性がある、こんなふうな感じも受けるのですが、あくまでも臨調の答申を尊重する、これは内閣の姿勢ですから、またそれを中心に監理委員会も検討する、これも当然だと思うのですが、その話し合いの中あるいは結論として、大臣は必ずしも分割民営ということに終着点が行かなくても、これは話し合いの中でそうなればそれもいたし方あるまい、こういうような考えをお持ちというようなニュアンスが報道されておりましたけれども、そんなお考えなんでしょうか。

○黒柳明君 いやあくまでも監理委員会の方も中心であると同時に、終着点もそこをぜひ行ってほしいということを結論に持ちながら、ただし話し合いですから、というふうなニュアンスなんではないでしょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) これは黒柳さんのおっしゃるとおり、五人の委員の方々が、これだけ土光さんが苦心をし、また国民が支持した行革、こういうことでございますから、分割民営を中心にして御議論いただくと思っております。その間において

いろんな話が出てくるだろう。そして、いまの国鉄を再建するために分割民営以上に何かいいものがあるというふうな話になったとき、またこれはそういうこともあり得るかな、こういうニュアンスでございまして、それを期待するとか何とかじゃなくして、基本は分割民営で御議論いただきます、こういうことです。

○黒柳明君 ポスト臨調の方は名前――名前は、こちらはまだつきり前から決まっておりますね。メンバーも決まっております。それからポスト臨調の方は、労使、労働界も含めてあるいは政、官、財含めてというふうなことで、学識経験者、この五人の方は相当構想はまとまっておりますので、あるいはまだまとまらないうちの段階なんではないでしょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) これはなかなか、昨年法律案を国会に御提出いたしました、ようやく今度衆議院の本会議で趣旨説明、そしてまた運輸委員会が開かれてスケジュールに乗ったところでございまして、いずれ参議院でもお願いしなきゃならぬと思っておりますので、そちらの方を中心にしておりまして、まだ実は人選の方までは入る余裕がございまして、まだ実は人選の方では入る余裕がございまして、必ずそういうときには皆さん方の御信頼を得るような人選をしたい、こう思っております。

○黒柳明君 当然、法案の審議がスタートしたばかりですから、人選は成立してからということでも別に遅くはないのですけれども、臨調の方は総理が力を入れていて、全面的にこちらが期待する以上にとっとと進んでいるみたいですから、その行革の目玉でありますので、五人だけ決まっております。その構成がどうもはつきりしない。当然、衆議院で審議の段階でそういう問題がどんどん出てくるかと思っておりますけれども、そこらあたりはもうそろそろ決まってもいい段階じゃないかな

うかなという、こんな感じがいたします。それは、まあそういうことで。

新幹線といいますが、国鉄総裁、アメリカに国鉄の対外技術援助の一環として、いわゆる日本と言う新幹線、高速旅客鉄道についての計画、これは順調に進んでいるような私、感觸がいたしますが、現状はどうなっているのか、お教えいただけますか。

○説明員(高木文雄君) もともとワシントンからボストンまでの間の、いわゆる北東回廊と言われております既存の鉄道をもう少し改良することについて日本の技術協力を求められたわけでございまして、この技術協力を求められたことは、アメリカの運輸省と、それからわれわれ国鉄とやや似た感じでございまして、いわゆるAMTRAKの両者から依頼がございまして、そしていろいろな形で技術者を派遣して協力をしております間に、新しく新幹線スタイルの鉄道をつくることに取り組もうではないかという機運がアメリカの各地で生まれてまいりました。昨年に至りまして、そのきわめて熱心な推進者の一人であるところのAMTRAKの総裁が、AMTRAKをやめて、新しいアメリカ高速鉄道会社というものをつくりました、みずからその会長になっていま熱心にやっておるところでございます。

現在いろいろな計画がございすけれども、中でも一番進んでおりますのは、西部のカリフォルニア州のロサンゼルスとサンジエゴとを結ぶ鉄道が、お客も多く予想されますところから、一番ふさわしいのではないかとこのようになってまいりました。二年ほど前から技術者を先方の御要請に応じまして派遣をいたして、いまいわゆるフィジビリティスタディーをやっておるわけでございますが、同時に、最近のレーガン政権下におきましては、フェデラルガバメントとしては金を出さないという前提でございすので、純粋民間企業として成り立つかどうかということで、経営、採算といった問題に関する勉強をしかるべき機関にアメリカの高速鉄道会社が委託をした。昨日の

ごく一部の新聞に報道されておりますように、その結果として、かなりいわば有望である、採算がとれそうであるという結論にだんだんできておるわけでございます。

私も国鉄にいたしましては、日米間の技術協力協定等に基づきまして、技術協力については全面的に協力をするということで今日まで参りましたが、ほぼ概略の案ができてまいりましたので、今後はそのアメリカの高速鉄道株式会社から依頼があれば、ということとは、つまり有償で協力を進めていく段階になってきたというふうに考えております。

また、資金的にも日本側に、全体の建設資金の一部について日本で資金調達ができないかということが言われておるわけでございます。この面につきましても、日本の金融界でかなり積極的な取り組みが進んでおるといふことで、ここ半年ないし一年ぐらゐの間に非常にこの問題は具体的に進んでまいりました。

なお、別途第二の問題として、フロリダ州でも同様の鉄道をつくるのではないかと動きがございすけれども、この方はカリフォルニア州と比べればテンポがおくれているという感じがございす。

○黒柳明君 世界で優秀な国鉄の技術が正々堂々と、単なる一部のところじゃなくて、天下のアメリカに行つて、それが貢献し、役に立つことも大いに結構なことなわけでありまして、そうするといまのロス・サンジエゴ間のフィジビリティが終つた、融資関係もいま話し合つて、非常に採算もとれそうである。

このロス・サンジエゴ間の見通しはどうなんでしょうか。いつごろから本格的な向こう側として着工するの、あるいは有償のこちらの技術陣といふのはいつごろから派遣されるのか、あるいはこの次のマイアミ線ですか、そこらあたりの感觸。これはロス・サンジエゴ間が先行しなきゃならないと思うのですけれども、そこらあたりのフィジビリティスタディーや何かは果たして始まる可

能性が近々あるのか。そこらあたり、いかがでしょう。

○説明員(高木文雄君) 私ども承知しておりますところでは、この夏ぐらゐには、要するにこのプロジェクト全体の経営なり採算なりを含めた計画が公式に発表される。それが発表されますと、株主募集という段階が、夏から秋といひますか、冬にかけて始まるということになるかと思ひます。

アメリカでは、御存じのように、鉄道は一般にはそうなじみがないわけでございますから、この種の会社について株主になろうという人が必要な金額に達するまで出てくるかどうかというのが一つの問題でございます。道路なり飛行機なりの利用が非常に進んでおるアメリカにおいて果たして採算がとれる企業として株主がそれに応じてくるかどうかというところが、最もいまこれからのポイントになるかと思ひます。そして、その目論見書なるものが公にされるのは、この夏から秋ということではなからうか。

私も届いておりましたところの書類によりまして、アメリカの経営サイドからのスタディーを行つていけるコンサルタントの報告では、十分採算がとれるものになりそうであるといふこと、いま目論見書の案ができてつとあるといふふうに聞いておるわけでございまして、次なる段階は、技術協力の問題もありませんけれども、経営についてアメリカ人の皆さんがみずから株主になってひとつ参加しようという勢いがどのぐらゐ出てくるかというところが、今後の私どもにとつての最大の関心事でございます。

○黒柳明君 それについて、政府が金を出さないと言ふのですから、ホワイトハウスの方は直接関係あるかどうか。あるいは議会サイド、あるいは地域住民、そんな点は当然アメリカ側が積極的にか、向こうの新しい会社ができ手を打っているのだと思ふのですけれども、日本側も、ある程度これはアメリカ任せというわけにいまの段階で

いくのかどうか。もうちょっとやっぱり積極的に行ふ必要があるのか。いまそれをカバーしている職員は、ニューヨーク中心にどのぐらゐいるのですか。ニューヨーク所長以下、アメリカ本土にこの事業をカバーできる人数というのはどのぐらゐの人がいるのですか。

○説明員(高木文雄君) この問題については、一つはフェデラルガバメントとしてどういふスタンスをとるかという問題もありませんけれども、それは、先ほども触れましたように、現政権下においては余り積極的な活動は期待できないのではないかと。むしろカリフォルニア州自体がどういふスタンスでこれに臨むかということでございますけれども、昨年の五月にはカリフォルニア州議会におきまして日本の技術協力に関する感謝決議というものが決議されて、そのころから機運が高まってきたりまして、昨年の九月に新幹線の計画推進に関するステートビル、州の法律といひますか、州法といひましたらいいかと思ひますが、そういうものが制定をされました。

その中において、州としてもこの事業のために免税州債を発行しようということで、建設費の半分以上になります十二億五千万ドルまでを限度として税金を免除する州債を発行しようということを決めたり、それからカリフォルニア州は大変アメリカの中では環境基準のやかましい州でございすけれども、環境規制法をこの鉄道設置については適用除外しようということを決めました。また現にありまるところの高速道路の用地を鉄道にも兼用できるようにしようといううなことを決めましたというところで、きわめて積極的な姿勢が州からは示されております。

今後の問題として、いまちょっと環境のことにお触れになりましたが、アメリカの高速鉄道会社が現在州の各カウンティに入りまして、毎日毎晩のように環境問題についての説明やら説得やらをやっているといふことで、環境問題でございすからそうにわかに物事は進みませんけれども、相当程度そうした問題も進行しているといふ

ふうに聞いております。

ゼネラルでの段階でのいろいろなことにつきま
しては、やはり少なくともいろいろな精神的サポ
ートがアメリカの国会なり政府なりであることが
非常に必要なのでございます。黒柳先生もしば
しば御参加いただいておりますところの日米鉄道
議員会議といったようなものを通じて、今後とも
要請がくり、支援態勢といったようなものが高
まってくる必要があるのでございまして、私
どもとしては、さらに両国の運輸関係議員間
の意見交換の場といったようなものが今後とも積
極的に進められますことを大変強く期待いたし、
また希望いたしておるわけでございます。

○黒柳明君 運輸大臣、当然事情は御存じかと思
うのですが、国内では守勢側に立っている国鉄が
アメリカでは攻勢側に立って大活躍する方向にあ
るわけですが、これをどういうふうに対外
技術援助の一環として大臣は御評価いたします
か。

○国務大臣(長谷川峻君) 私は、海外を歩く場合
に日本を自慢するものを二つ三つ持っております
が、その中の一つは新幹線です。アメリカは、御
案内のように、最初は鉄道が敷かれたわけですが、
西部を開くときに鉄道を。そのために、いろんな
トラブルがあり、そして鉄道によって西部が開発
された。しかし、自動車とそれから道路というも
のによって鉄道が時になおざりにされたというこ
とがあるようにございまして。そのときに、やっぱ
り大量輸送としての新幹線に着目して日本の技術
を使おうというのは、大変な私はメリットだと思
います。日米貿易摩擦の激しいときに、技術によ
って日本が協力していく。これはこっちの方から
は積極的ですから、鉄道会議において国会議員の
皆さん方が向こうで議論されることになったら、
新聞のフロントページを飾ってグッドニュースで
ございまして。いままでは国鉄も、よその国から海
外援助を頼まれる、技術援助を頼まれたものに人
を出しておりますが、私はこういうふうにならば何
鉄がいま非常にグロリーな姿になっているとき

に、こうしたことで外へ出ていく、そして働く諸
君がそんなところに夢を持っていく、こういう形
においてぜひ推進してあげたいという感じを持っ
て見守っているわけであります。

○黒柳明君 見守っているにしましてはちょっと理解
がないので、ひとつ国鉄側とタイアップして、運
輸省当局もただ見守っているだけじゃなくて、も
うちょっと積極的にやっていただくと日米鉄道議
員会議のメンバーも非常に張り合いが出てくるの
じゃないだろうか、こんなふうに思います。

青函トンネルの先進導坑が貫通したのですけれ
ども、この利用法についていろいろ取りざされ
ておりますし、また国鉄の一つの重荷と、こうい
うことも伝えられておりますけれども、これは国
家的見地から有効利用というものは当然考えられ
なきゃならないわけであって、何かこの利用法に
ついての懇談会が開かれるとか書いてありまし
た。この利用をどういうふうにしていくのか、あ
るいは懇談会の設置がちょっと活字に、マスコミ
でそういう意見も出ておりました。そこらあたり
はいかがでございましょうか。

○国務大臣(長谷川峻君) これは黒柳さん、見守
っているというところは積極的だ、あなたに負けぬ
ぐらい私も積極的ですから、これは御理解いただ
きたい。だから、よその国でも新幹線をやりそう
なところは、ぜひひとつ、こちらの方から照会を
し、プッシュして出ていくようにお願いしている
ところでありまして。

さらにまた、青函トンネルの話でございます
が、せんだって、一月の二十七日でしたか、よう
やく先進導坑が貫通したわけでございます。その
ときに私たちも、こういう運輸委員会に長く所属
する者からしますと、よく十九年間ががんば
った。あのとき技術員の諸君がトンネルの中で本
当に涙を流して喜んでる姿というものは大変な
ことです。それが国家的なプロジェクト。しかし
ながら、財政の苦しいときであるから、この借
料がどうなるかあなるかというふうなことで、
またこれも暗いイメージが出ておりますから、何

とかひとつそんなところを解消したいという意味
で、私の私的諮問機関といたしまして、実はけさ
八時半からいままでも初めての懇談会を開いたわけ
でございます。新日鐵の前の社長である斎藤英四
郎氏とか、あるいはまた演出家の浅利慶太さんで
あるとか、あるいは西武の堤義明君ですとか、い
ろんな方々にお集まりいただいて実はいままでも会
議を開いて、なかなかいいアイデアも出たように
ございまして、それらをひとつまとめて、いかに
してこれを活性化し、活用して、そして時に国鉄
が走らせる場合に負担がなくなるように、安くな
るように、さらにまたこれだけのプロジェクトに
今度は若い諸君にやっぱ夢を持たせるとい
うのがいまの御議論の中心でございました。そんなこ
となどによって、青函トンネルの将来の活用によ
び十二分にひとつ役立てたい、こう考えておりま
す。

○黒柳明君 けさ発足してお話ししたばかり
しということですが、若い人に夢を持たして国鉄
に借金を持たすわけが大変なことだと思つたわけ
ですけれども、大臣の私的諮問機関でございまして。
大臣の一応考えとして、きょうスタートして、メ
ンバーはいま三人お挙げになって、優秀な、独自
の見解をお持ちになった、社会的にも相当影響力
のある方でありまして、一応大臣の考えとしては
いつごろまでに結論を出していただく予定なの
か、あるいはその方向づけについて大臣としては
どんなような考えを現在お持ちなのか、そこら
あたりはいまお教えいただけますか。

○国務大臣(長谷川峻君) きょう、いろんなアイ
デアの中から、ひとつ計算を改めてこういう面を
計算してみたらどうかとか、貨物の輸送量がどう
変化したのかというふうなところ、それから、そ
ういうふうな計算の話なども出ておりましたから、
私が出た後で恐らく小委員会でもつくって、何さ
ま一流のお忙しい方々ですから、小委員会などを
つくって御議論をいただき、そしてあと二年です
か、向こうがいよいよ本坑が開通するまでに結論
を出して、時に国会の方に御報告し、ある場合に

は政府の方をお願いするようなこともありはせぬ
か、こう思っております。

○三治重信君 先日、初めて東北新幹線に乗って
非常に感じたことなんですから、東北新幹線
並びに上越新幹線は非常に赤字路線ということ、
だからそれに対しては相当経費節減的なことが行
われているだろうと思つてあつちこち見ておつ
たのですけれども、それどころでなくて、やはり
東海道新幹線、山陽新幹線の設備や状況から見
様子で、非常にデラックスといひますか、金を
かけた新幹線になっているのじゃないかと思つた
わけでありまして。もちろん技術の進歩、それから設
備の改良によって効率的に行われるための施設の
改良というものは、これは当然いわけなんです
が、また駅舎でも、いわゆる民衆駅といって民間
資本を投入しての利用の拡大を図るための民衆
駅、そういう駅の設備について民間の投資を求め
るといふような新しいようなやり方ということ
で、こういうような新しい進歩はいいんじゃない
かと思つております。

問題は、私は大宮の駅にしても、それから途
中の新幹線の地上からの高さにしても物すごく高
い。私は、これは高くしたのは、名古屋なん
か、非常に名古屋市の住民の、名古屋駅は町の真
ん中へ駅が入ってきているものだから、いわゆる
騒音、振動の防止で、まだいまもって裁判が続け
られてる。そういうようなのは完全に技術的に
排除できるような技術が進めば、それに対して金
をかけるのは公害防止上重要かと思つただけで
も、そうでなくて、野原があり見晴らしがすま
しいようなところに、こんなに三階も四階も上
を通さなきゃならぬだろうか、素人目で見ても
は高低なくして真つぐ走りすためには、それは
向こうの山とこちらの部屋とをすつと真つぐ平
たんに走らすためには高くした方がいいかもしれ
ぬということなんだけれども、いずれにしても、
この点はどういう設計基準でこういう非常なデラ
ックスな線路が計算して建てられたのか。それは

本次に採算というものを考えてそういうようなものを作ったのか。

これはやっぱり鉄道や便利なのができれば、地域住民は国がやってくれるのだから大歓迎なわけで、負担をしない。しかし、国とすればこれが将来国民全般の負担になる。地域住民の負担になればこれはまた別だけれども、国民全般のえらい負担になる。それが営業をやれば、動いていけば動いているだけ赤字が出る。こういうような計算でも構わぬ設計でやったのかということになつてくると、ちょっと非常な疑問を持たざるを得ない。ああいうようなのを国が国鉄という経営でどどんやってくれば、これは北陸でも九州でもぜひ新幹線をつくってくれという政治活動というものは物すごく強くなつて当然だろうと思うわけなんです。

したがって、理論的な交通体系もいろいろあるだろうけれども、こういうような新幹線の設備、そういうような採算性というものについてやはり運輸省は国鉄に対してある程度の枠をはめていかぬことには、またこれからの新幹線の猛運動に対してもやはり少し態度が甘いんじゃないか、こういうふうに感じたわけなんです。それに對して運輸省はどういうふうにかえるか。私は経済的な面から考えていかぬと、やはり赤字が出ればこれはみんな国が負担すればいいのだという国鉄の態度だというと、それに対して私はちょっと疑問を持つ。

○政府委員(永光洋一君) いまの東北、上越の新幹線の建設について御意見がございましたが、一つは、非常に駅舎等がらびでないかというお話、あるいは高架橋等の構造物が非常に大き過ぎるのではないかというふうなお話だと思ひますが、いわゆる駅施設等につきましては、現在確かに開業時点において余裕のあるところではあると思ひますし、採算性の面から考えますとできるだけコンパクトにつくるべきではないかという御意見もあると思ひますが、やはり今後の輸送量の増大とかあるいは地域のやはり発展の度合い等考え

まして、長期的な配慮も必要ではないかというふうには一応考えておるわけでございます。

それから、高架橋の構造物等の問題につきまして、これはやはり都市計画道路との調整、あるいは雪害対策、振動等の配慮も入れて計画しておるわけでありまして、必ずしも過大な施設とは考えられないと思ひますが、いさゝかとも、いま先生がいろいろ言われましたようなこと等は、われわれもよくわきまえて今後やっていきたいと思ひます。

それで、今後の新幹線等の鉄道の建設につきましては、やはり建設工法なりあるいは工事費等につきまして工夫を重ねていかなければならぬというところを考慮しておりますので、その点に沿ひながら今後の建設については指導してまいりたい、かように考えております。

○三治重信君 ごもつともな答弁だけれども、一部計算を幾ら正確な計算をしても、それはお互いに計算の基礎の前提条件の互件によつて、赤字がよけいも出れば少なうも出ることもだろうと思ひますが、一応われわれが聞いているのは、東北や上越新幹線は未来永劫にわたつてえらい赤字が出るのだというふうなことを聞いているのだけれども、国鉄当局では、正確に予想している年度の赤字、またあるいは収支が大体ゼロになる年度があるなら、大体立案し、また現在の運営上とか鉄道の新営の状況から見てどういふふうな計算になつてゐるのですか。

○政府委員(永光洋一君) 現在開業いたしました、東北はほぼ去年の七月からでございますし、十一月から上越が開業いたしました。非常に予想を上回るような形で御利用いただいておりますが、その各線につきましても将来の収支状況についてはの見通しは、今後その乗客の利用数などの程度伸びるかというふうなこと、あるいは今後運賃といふような要素がどういふふうに見込むかといふようないろいろな要素がございまして、現時点においていづつごろにという明確な収支状況はまだちょっと検討中でございますが、確かにあつ

しやいますように、資本費が非常にかかります。したがひまして、やはり現時点におきましては、収支が長期的に償うのは二十年ぐらひかかるのではないかと、こういうふうな推定をいたしておるところでございます。

○三治重信君 したがって、新幹線の方が二十年で収支償うということなんで、新幹線はだんだん採算がよくなつていつても、既存の線はだんだん赤字になつていく。東海道新幹線でも、新幹線は黒字だけれども、国鉄のドル箱であつた東海道線も山陽線もいまやみんな赤字になつてゐる。両方あわせていかぬといふかぬと思ひわけなんです、また結局赤字がふえていく既存の路線についての合理化、簡素化という問題、全体の赤字をどうして少なくしていくか、こういう問題があるかと思ひます。

ことに新幹線ができた後の在来線の運営を見ると、これは地方輸送のなごにだんだんなつていっていると思ひますが、その地方輸送の立場で国鉄の在来線の運営を見てみると、やはりまだどうも列車の編成、それから時間表、こういうもののうち、いままでの長距離を走らせておつた列車の編成や時間表というふうなものも、またやはり相当私は東海道の時間表なんか見ても、もちろん通勤時間帯については相当配慮しているけれども、また客を自動車や私鉄と競争してもとってくるような意欲というものが非常に見られない、ダイヤの編成からいろいろ見て、ちょっと見ても、がらがらの車両を、どんなにやってみてもいっぱいになりつこないのを六両も八両もで運転している。あるいはそれが民間だったら三両か二両でやつて、むしろそれを半分にしようとして短縮すれば、一時間一本のやつを三十分一本にすれば、もっと便利さというものが地域住民にはなるし、それから駅の間隔にしても、若干はできたけれども、本間に地方輸送のたとえば民間鉄道の駅舎や急行のとまる駅や地域開発の状況なんか見てみると、非常に客を集めようという意欲のもとに列車の編成や駅舎もつくつてやつてゐるわけなんです。

そういうことについて、もう少し国鉄も、いままでの新幹線以外の鉄道については、やはり貨物ではとても負けちゃうわけなんだから、人の輸送や、それから地域開発について、民間の鉄道の先例があるわけなんだから、もう少しこれはやはり営業性というものを持った方がいいような気がするのだけれども、そういうものについての運営、いままでは東海道にしても山陽線にしても大動脈の立場で運営していたわけなんだけれども、今度は私鉄的な、本間にローカルな運営ということではないと、採算なんかはともじゃないがやつていけないと思ひのだけれども、そういうような運営の態度というものがまだ余り変わつていないような気がするのだけれども、それについてどう考えるか。

○政府委員(永光洋一君) おつしやいましたように、やはり新幹線を今後の国鉄なり長距離の鉄道の中核に据えまして、思い切つて、それに並行するあるいはそれから出ていく在来線についてはシステムチェンジをして、むしろ地域輸送の性格を強めた形でサービスを強化していくことが国鉄の今後の方向だとわれわれも思ひます。したがひまして、いまおつしやいますように、従来から国鉄はその地域のそういうニーズの確に即応するということが、いろいろ御指摘を受けながら、回数にしても便数にしても、あるいはダイヤの時刻にしてもなかなかいろいろ不平不満が地方にございまして、できるだけそういう現在の幹線を地域輸送の中核にするために、いま先生がおつしやいましたような形で地域のニーズに十分対応するようなダイヤなりを編成するということを民営の手法を取り入れながらやつてまいりたいと思ひわれも極力考えておりますし、指導してまいりたい、かように考えております。

○三治重信君 それから空港の問題なんです、国際空港として逐次開発されておるところもできておるのだけれども、日本はまだまだ先進国の国際空港の水準から見ると、やはり空港の設備が一歩遅れていると思ひます。それからまた、日本のこう

いろいろな過密なところで国際空港をつくるに
いては、非常に困難な、しかも大変な金がかか
り、またつくるにいつての事前の準備に年月がか
かる。こういうことが、成田空港一つとてみて
も非常に事実が証明している。

そういうことからいくというと、少なくとも大
阪も必要であらうし、それから成田でも、貨物か
ら見ると、やはり日本の中に、これからの貨物の
国際的な航空運輸というもので、貨物の国際空港
というものも非常に必要だろうと思うのですが、
そういうことについて、やはり一番空港が地域住
民や何かに問題が多いやつについて、そういう長
期計画の大きなプロジェクトとして、ことに将来
を出して、積極的に空港設置の場所の決定なり、
そしてそれをどういうふうにして公害の少ない空
港にしていくようにやるか、これは相当早く態度
を決めてやっていかぬとまずいと思うのですが、
それに対する態度が一つ。

それから、東北新幹線、上越新幹線のできたこ
とによって、またいまの東京から福岡までの新幹
線もできたことによって、将来の国内のローカル
空港の利用や対策というものが、私はそういう新
幹線の利用客、それから車の利用客、それから飛
行機の利用客というものの流れが非常に変わ
っていくと思うのです。そうすると、せっかく新
潟空港みたいななりつばなものをつくってみたけ
れども、今度は新幹線ができると途端に空っぽにな
って、東京からのやつが赤字路線になって空港の
利用率も悪くなる。それから仙台もそうだ。こう
いうようなことをいまから長期に見て、やはりそ
ういう空港の整備というものが一番遅れているの
ではないかと思うし、それから現在の運輸省の交
通体系の整備の順序、価値判断からいくという
非常にちぐはぐだ。片方は、新幹線は新幹線、空
港は空港、しかし人の流れは、それができたこと
や空港のできたことによって非常に人の流れが違
ってくるわけだ。ところが、そこでせっかく設
備をしてやったのだけれども、今度は空港よりか

新幹線を使っていくから空港は宝の持ちぐされに
なっちゃう。片方は、こちらの方ではえらい必要
な空港がまだ整備もされぬでたくさん待ってい
る。そういうことについてどういうぐあいに考え
られるか。

本当に空港整備というものは、いまの不景気の
ようなときに、いわゆるビジョン、見通しとい
うものや将来計画というものが交通体系として
と早く決定され、しっかりと自信を持ってその
地域住民を説得する姿勢を空港建設についてや
っていく必要があるかと思ひます。たとえば名古屋
なんかで国際空港が必要だと言っているけれど
も、まだどこへつくつたらいいかとも何にも議論
もないし、だから、東京、大阪をやった、その後
で、いざ名古屋といつてやってみたら、その後
たそこであそこがありそこがありという問題にな
ってくるわけなんです、それはいつくるか知らぬ
けれども、将来日本が進展していくためにはやは
り名古屋にはいまの小牧空港じゃだめだ、それか
ら大阪の伊丹の空港じゃだめだ、そういうこと
についてそれはつくらなにかぬ。つくらなにか
いぬけれども、それについては、じゃ地域はど
こへつくるのか早く場所について候補地を出
せ、そしてどういうふうな構想を地元としては持
つのかという、夢と希望というのか、その地域の
交通体系についてひとつ運輸省として必要な
必要といふことで、そして研究せよといふことを
やっていく。

陳情へ行くといふと、すぐ予算の陳情かと思
つて、まだそんなものは後だ、こう言われちゃ
うと、これは全然やる気がなくなっちゃう。さ
あ、やるかなとなつてくると、またこれはでき
だけ高く売つたためにすつたもんだの議論が
出てくる。こういうことになろうかと思うので
すが、ひとつ、そういうことについて、運輸大臣、
僕は運輸省といふのはこれはやはり国全体の交通
体系、それから外国との交通、後から海の問題も
若干出ますけれども、そういうことについて、や
はり非常に世の中が変わり、科学技術の進歩によ

って変わる、人の流れも変わる、こういうこと
についてのやはり交通体系の価値基準、判断や、こ
ういふものに対して……。

それから、新幹線にしても、空港にしても、港
にしても非常にそれは莫大な投資が必要です。し
かし、これも将来もいままでのように国が全部予
算でやれるということではないわけなんです、民間
の資金を大分使つてやらなければプロジェクト
もできないという状況になろうかと思うのです
が、そういうことについて、大ぶろしきという
か、運輸省はもつとはつきり国民の前に、こうい
うふうになるからこういふことについて地域とし
て検討してほしいとか、運輸省と一緒にやってほ
しいというふうな、空港は空港、港は港、鉄道は
鉄道といふことじゃなくて交通体系としてこう
だ、こういうふうなものが示されているかどうか
わからぬですけれども、どうかと思つて空港を一
つの事例に挙げたわけなんです。

○政府委員(西村康雄) いまお話しのように、
新幹線の整備というものは非常に問題を抱えてい
るわけですが、それと同時に、空港の建
設をして、全体としていまお話しのような高速交
通体系をどうつくっていくかといふことが運輸省
としても大きな課題になつていくわけがございま
す。

それで、基本的な問題といいたしますと、それぞ
れの交通機関にはそれぞれ必要に応じた、また
それぞれの特長に従つて機能を發揮していくわけ
でございまして、そういう点では長期にどうい
う需要があるか、したがってどういふ交通機関を
整備していったらいいかといふことをこれに対応
して考えるわけですが、基本的には、新幹線とい
うものはかなり大きな交通需要があるところ、そ
してそれが連続して連なっているという地域でな
いとこれはベイスンといふことでございまして、
いま日本の現状から見ますと、やはり将来全
国的に高速交通の体系、ネットワークをつくつて
いくといふ見地から申しますと、比較的交通需要
の少ない地域でも高速交通の恩典に浴させるとい

うことが国土の均衡ある利用という見地からも重
要でございまして、高速交通体系を形成していく
という点からは空港のネットワークといふものを
中心として考えていかなきゃならない、こういう
ことが基本でございまして。

これまで空港整備五カ年計画を逐次やってきて
おりますが、ただ非常にむずかしいのは、昭和五
十年代から急速に全般の輸送需要といふのが落ち
込んでおまして、そういう点では必ずしもいま
までのような輸送需要の見込みのもとに空港のネ
ットワークを整備していくこともなかなか
むずかしい。したがって、たとえば空港整備
特別会計といふものを見ましても、全体として収
入は減ってくる。そういう点で今後の経済の見通
しといふのをどうつづけるかといふことが一つのポ
イントでございまして、それはそれとしまして、
国はやはりこういう空港の整備を図つて、こうい
う交通ネットワークをつくつていきたいという構
図はとりあえず示す必要がある。

しかし、それを具体的にいつの年度に、どう具
体化していくかといふことになりまして、これは
そのときどきの経済の実態に応じてかじ取りをし
ていかなければいけない。いわゆる総合的な交通
体系といふものもきつとした計画によつて需要の
分担をするといふことではなくて、それぞれのそ
のときどきの需要の動向に応じて注意深く、国が
関与できる分については国が必要投資をする、
民間がまた必要な投資をするのは民間がみずから
必要な需要に応じて投資をしていく、こういう形
で形成していくもので、国が一方的に構図を書い
てこうだと押しつけるものではないでございませ
ん。

したがって、いま私どもが航空についてい
いたしていまするのは、航空需要の動向といふもの
を注意深く見守りながら投資を続けていく。た
だ、この投資の順序、緩急といふものにつきまし
てはおのずからございまして、それについては
先ほど申し上げたような高速交通がどの分野か
ら必要かといふことをあらかじめ考え、広くわか
りやすい形で示していくということが肝要かと思

います。今後の高速交通体系の整備というのは、ひとつ、もう少し先生の御指摘のようなわかりやすさということも考えて、その上で長期の見通しをつけていくということをしてまいりたいと考えております。

○三治重信君 今度は海上保安庁の方へお話をさせていただきますが、海上保安庁は最近意欲的に海洋情報システムや哨戒関係というものを非常に改善意欲を持ってやっておられる。これもまた非常に海上輸送のふくそう化とともに事故もまた非常に多くなつてなかなか減らないというようなことからあろうと思うのですが、この広域哨戒システムというものがどれほど近代化されてきたのか、これがどの程度日本の近海はそういうことによつてこれが完成すれば安全になるのか、その見通しというものを御説明願いたいと思います。

○政府委員(永井浩君) 海上保安庁は、昭和五十二年にいわゆる海洋二法と申します領海十二海里あるいは漁業水域二百海里という新しい海洋秩序に対応いたしました。巡視船あるいは航空機の整備増強を図つてまいつたわけでございます。また、最近では海上捜索救難条約の発効も日程に上つておりますし、さらには先般日本も署名いたしました海洋法条約といったことで、海上保安庁の担当いたします海域も非常に広がつてきたわけでございます。

そういうことで、ただいま申し上げましたように、巡視船艇、航空機の整備増強を図つてまいつてきたわけでございますが、特に遠距離海難あるいは哨戒等に対応いたしますために、ヘリコプターを搭載いたしております巡視船の整備を行つております。現在稼働中のものが五隻でございますが、そのほかに建造中のものが二隻ございまして、さらに、ただいま御審議をいただいております五十八年度予算案におきましては、従来のヘリコプター搭載巡視船が一機でございましたけれども、二機搭載できる大型の巡視船を計画しておりますので、これらによりまして、これらの巡視船を前進哨戒させることによつて広域化したしました当庁

の業務について対応していきたい、このように考へておるわけでございます。

○三治重信君 そういう機材や設備の進展とともに、海洋情報システムが整備されていくわけであらうと思うのですが、その中で特に船位通報制度というものが取り入れられるということ、また、いま現に行われておると思うのですが、これは海上保安庁としては、日本の国籍の外航船だけか、あるいは日本の一定の地域の中に入つてきた船は全部そういうような船位通報制度を守らうというに、また、そういうことができるようにするの。また、それが日本国籍船だけだとすると、日本の会社が外国船を用船してたりしている外国船籍のやつはどうなつていくのか。それから沿岸の内航船、小さな船ですが、そういうようなものの総合的なものはどういうふうな考え方であつておられるのか。

○政府委員(永井浩君) 船位通報制度の対象となる船舶でございませうけれども、これは旗国、国籍を問はず、日本船あるいは外国船もすべて対象にしたい、加入を希望するものはすべて入れたいと考えております。また、海域別には外航船、内航船を問わないわけでございまして、実質的には沿岸のみを航行する内航船ではそれほどメリットもないと思つたので、内航船のうちで特に長距離のカーフェリー等についてはこの加入をさせた。このように考えております。

○三治重信君 そうすると、船位通報制度というのは、海上保安庁としては海防の範囲、後で質問するのだけれども、海上自衛隊の方では海上航路帯一千海里とかいような問題もよく議論されておるわけなんです。船位通報制度の海洋の広さ、海上保安庁の守備範囲というのか、それはどういうふうになつていくのか。また、この広さとともに、船位通報制度はアメリカの沿岸警備隊の通報制度とリンクさせるといふこと、日本とアメリカとの間のやつは北洋から太平洋全部含まれていくような統一的な問題に将来発展していくものなのか。

○政府委員(永井浩君) まず、この船位通報制度がカバーします海域でございませうが、これは先ほどちょっと申し上げました海上捜索救難条約というのを現在批准を検討中でございますが、これによりまして、世界の海を沿岸国がそれぞれ分担して海難救助の責任を負うという形になります。それで、その海域については隣接国と相談して決める、こういうことになつておるわけでございませうが、太平洋で申し上げますと、これはアメリカあるいは東南アジア諸国と協議する問題となりますが、大体、日本の東側一千海里から一千二百海里ぐらゐ、南側も一千海里ぐらゐが日本の分担区域になるのではなからうか、このように考えております。したがういまして、この船位通報制度におきましても、そのカバーする範囲は大体そのような範囲、なお日本海側、東シナ海側においては隣接国との中間線ぐらゐを考へておるわけでございませう。

それからコーストガードとの関係でございませうが、この同じシステムをすてに行つておるわけでございまして、まだ検討中でございますが、それぞれの船位の通報の情報が交換できるような形にしたい、このように考えております。

○三治重信君 そうすると、いわゆる日本の防衛のシーレーン問題との関連は、もちろんシーレーンを海上自衛隊が将来やるとすると、結局そのような一千海里の範囲内のやつについては大体海上保安庁としてはシーレーンの地帯に運航するいかなる国籍の船も大体船位がいつでもわかるようになることになる。そういうことになつていくと、シーレーンの、輸送路というのか、もちろんその船の安全の確保に非常に有効にならうと思つたので、こういうような問題についてそういう技術的な情報の交換ということになる、海上保安庁と事前あるいはそういう問題についての常々の連絡調整というものが行われていなければ、また行われていかなければならぬことにならうかと思つたのですが、シーレーン防衛との関係は現在どの程度海上保安庁は防衛庁との協議が進んでいるのか。

○政府委員(永井浩君) いわゆるシーレーン防衛が外国からの軍事的攻撃に対応するものというところであればこれはあくまでも自衛隊の問題でございまして、当庁としてはこれには直接関係ございませぬ。ただ、広い意味で、海上の安全という意味で平時におきまして海上交通の安全を図る、一千海里なり一千二百海里のエリアの安全を図るという意味では当庁が第一義的に責任を負う、このように考えております。

そういうことで、たとえば防衛庁との関係では当庁が海難救助等の第一義的な責任を負いますけれども、当庁の能力では不足というような場合には防衛庁の救援を仰ぐというような形で、海上保安庁と防衛庁との協定をすてにつくつてございませう。過去においても、そういう海難救助を依頼して出動してもらつた例はございませう。そういう意味での防衛庁との関係は非常に密接に連携がとれておる、このように考えております。

○三治重信君 これは一つの仮定の問題でございませうが、海外で、沿岸地域で非常に暴動とか紛争が生じて多数の在留邦人がそこにおる、それは何とか救わなければならぬというときに、やはり海上保安庁はそういうところに邦人の救出にかけつけていくのか。また、そういうような問題について国際的にはある程度の取り決めというものがあるのかどうか。これは防衛とは違つた、大体普通、戦争のすぐ前とかなんとかいふことになつて、こういうような事例は余りないだろうと思つたけれども、いわゆるそういう在外邦人、居留民の引き揚げについて海上保安庁はそういうことの任務をやることのできるのか。どういふふうに調査研究が行われておるのか。

○政府委員(永井浩君) 紛争当事国の在留邦人の救出につきましては、直接当庁の任務ではないと考えております。当庁の任務は、海上における人命、財産の保護ということが任務でございませうので、直接の本来の任務の範囲外のものであらうかと考えます。

ただ、政府の方針として、このようにときに海上保安庁に巡視船を派遣すべし、こういうことであれば、海上保安庁の船舶の能力の範囲内で対応すること、これ自体を禁止しているものではない、このように考えております。また、相手国との協定というのはございせんが、こういった場合には当然相手国の入域、入港に対する了解が前提になるか、このように考えております。現在のところ、具体的な準備とか計画は持っております。

○三治重信君 これで質問を終わりますが、ひとつ大臣、運輸行政というものは、やはりこれから国際間においても、日本国内の再開発といえますか、この不況がどういふふうになつていくかわからぬけれども、いざというときにはそこに非常に夢が持てるような計画というものは、ぜひひとつ運輸省として長期展望、こういう案はどうだといふようなことがやれるようなことがやはり非常に必要なのではないかと思うのです。国民のみんなが沈滞しているときに一つの希望を与えるといふものが必要だと思ひます。それにはやはりそういう計画というものが、先ほど運輸省は一方的に押しつける案はつくらぬといふことを言つておつたけれども、何も押しつけるのじゃなくて、こういう案、こういう考え方がありますよといふことぐらいはぜひ必要じゃないかといふことについての御意見をひとつ。

○國務大臣(長谷川峻君) 私も運輸委員会には大分前から所屬をしておりましたから、あなたの方の立場から運輸省の問題をいろいろと見てきました。自分役所の中に入つてみて改めて運輸省の大ききさといふものを感じたわけですね。空から、陸から、海から、そして日本は加工国日本ですから、まず第一に七億トンぐらいの輸入物資をしなければなりません。そして加工して、それを手づくりにして七千万トン海外に出して、それでお互いがこれだけの生活をしている。その場合にあるものは何かという港です。これは運輸省の所管です。もちろん、それはその県の港湾管理者のい

ろいろなアイデアなりいろいろなものをお願いしなきゃなりませんが、それをやつていくというところが一つでしょう。

さて、いまのような時代になりますといふと、造船が非常に悪い、海運が悪い。こういうときには、それだけの関係業者も苦心をしておりますけれども、運輸省としては、やはり政策の面からこのままじゃまずいといふことで、いろいろ審議会なども開いて、こういうふうな新しい省エネの船をつくらせてみたらどうかとか、そういう面でアイデアを出したりして、私の方で政策担当の者がそれをやつていくわけでございます。

それから陸の場合でも、おっしゃるとおり、何さ日本は、意識の変化、生活の変化、こんなに激しい民族はないわけですから、明治時代は鉄道一本が独占で、大量輸送の機関でございまして、私鉄などほとんど物の役に立つようなことはなかつたわけですね。ところが、今日は民鉄もあれば、そして都市間交通の輸送体系といふのは大変なものです。そういう中に新幹線といふことになりまします。これは三治さんに私が釈明するわけになります。億というところで、合言葉でつづつて、これがオリンピックを前にしてつづつて、いままで人身事故が一つもなし。それが山陽新幹線に延び、そしてまた九州新幹線に延び、東北新幹線に延びたわけですね。これは多少せいたくたといふ嫌いなきにもあらずでございますが、これによつて東北地方の新しい需要といふものが生まれてきた。たとえば仙台の品物がいままでどこまで行ったかといふと、これは名古屋までしか商品は行つていませんでした。名古屋には宮城県出身の者がデパートの社長をしておりまして、時折宮城県の品物を出していた。というのは、東北なんといふのは雪の深いところ、奥の細道、みちのくといふて、雪が深くてもとて遠いといふふうなものが、今度の新幹線によつてずつと人が行き、そしてこれがまた国鉄離れのものを取り戻したといふ姿で、いまはぜひいたくなくありますけれども、

これはいま鉄監局長が言つたように、国鉄当局でも、いまのようにお客さんが非常によく乗つておりますから、二十年ぐらいにはベイスするのじやなからうか。そうすると、その間の私は投資といふものは役に立つてゐる。そんなことを地方で考えなきゃならぬといふこともありますし、空の問題一つにいたしましても、いま各県ともジェット機の空港が欲しい欲しい。これもやつぱりニーズの変化でございまして、それらをどうかみ合わせしていくか。

先ほど黒柳君の話から総裁の答弁の中に、アメリカは、フェデラルガバメントは一切国鉄の新幹線に錢を出さない。向こうはそこまで変化しているわけですね。しかしながら、アメリカといふのは何といつたつて、西部劇でござらんになるように、鉄道一本敷くためにインディアンとけんかして、ずつとロサンゼルス、西部西部へと来たわけですね。それが今日すつかり変わつて、ガバメントは一切出さないといふことで鉄道はだめになつてきて、道路と自動車になつてきているわけですね。日本の場合には、長距離は飛行機であつたり、中距離は都市間輸送がいまのような鉄道であつたりといふことでございまして、だから、各局そのものがそこに政策担当官を置いておいて、いま変化するいろんな経済指標を、そちこちと連絡をとりつ、政府の見通しなんかなかなか、これはニーズの方が先であり、民間の活力の方が先でありますから、うまく調子に乗ればいいですけども、時にはダウンするなどがいまのような税収不足にあらわれるようなかつこうですから、その辺を、国民経済の時折中心をなしておるのが運輸省であるといふ使命を改めてみんなに御理解いただきながら勉強させていく。

何せホテルの火事があつて、人間の事故があればみんな運輸省の責任といふふうなことで、飛行機が墜落すればまた運輸省の責任といふふうなこと、それこそとても大変な役所である。その中に、それだけにまた大変だから責任を感じて、お互いにしつかりこの場所だけは守つて推進

していきつた方がいいか、こういう気分を盛り上げ方をお手伝いしている今日の現況でございますから、幾ら御期待に沿えるかわかりませんが、懸命にやつてまいりたい、こう思つております。

○三治重信君 よろしくお願ひします。

○委員(矢追秀彦君) これをもつて昭和五十八年度一般会計予算、同特別会計予算、同政府関係機関予算中、運輸省所管及び日本国有鉄道についての委嘱審査は終了いたしました。

なお、委嘱審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(矢追秀彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時十九分散会

三月二十三日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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

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

第一条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三章 船舶からの廃棄物の排出の規制(第十条、第十七条)」を「第三章 船舶からの廃棄物の排出の規制(第十条、第十七条、第十八条、第十九条)」に改める。

第三条第一号中「運輸省令で定める重油及び潤滑油並びに」を「重油、潤滑油、軽油、灯油、揮発油その他の運輸省令で定める油及び」に改め、同条第六号中「船舶」の下に「及びその貨物艙の一部分がばら積み液体貨物の輸送のための構造を有する船舶であつて当該貨物艙の一部分の容量が運輸省令で定める容量以上であるもの」を加え、「もつぱら」を「これらの貨物艙が専ら」に改める。

第四条第二項から第五項までを次のように改める。

2 前項本文の規定は、船舶からのビルジその他の油（タンカーの水バラスト、貨物艙の洗浄水及びビルジ（以下「水バラスト等」という。）であつて貨物油を含むものを除く。次条第一項において「ビルジ等」という。）の排出であつて、排出される油中の油分（排出される油に含まれる前条第一号の運輸省令で定める油をいう。以下同じ。）の濃度、排出海域及び排出方法に關し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。

3 第一項本文の規定は、タンカーからの貨物油を含む水バラスト等の排出であつて、油分の総量、油分の瞬間排出率（ある時点におけるリットル毎時による油分の排出速度を当該時点におけるノットによる船舶の速力で除したものをいう。）、排出海域及び排出方法に關し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。

4 第一項本文の規定は、海洋の汚染の防止に關する試験、研究又は調査のために船舶からの油の排出であつて、運輸省令で定めるところにより、あらかじめ海上保安庁長官の承認を受けてするものについては、適用しない。

5 前項の承認には、海洋の汚染の防止のために必要な限度において、条件を付し、及びこれを變更することができ。

第四条第六項を削る。

第五条を次のように改める。

（油による海洋の汚染の防止のための設備等）
第五條 船舶所有者（当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人。以下同じ。）は、船舶（ビルジ等が生ずることのない船舶を除く。）に、ビルジ等排出防止設備（船舶内に存する油の船底への流入の防止又はビルジ等の船舶内における貯蔵若しくは処理のための設備をいう。第四項において同じ。）を設置しなければならない。

2 前項に定めるもののほか、タンカーには、水バラスト等排出防止設備（貨物油を含む水バラスト等の船舶内における貯蔵又は処理のための設備をいう。第四項において同じ。）を設置しなければならない。

3 前二項に定めるもののほか、運輸省令で定めるタンカーには、分離バラストタンク（タンカーの貨物艙（ばら積み液体貨物を輸送するためのものに限る。以下同じ。）及び燃料油タンクから完全に分離されているタンクであつて水バラストの積載のために常置されているものをいう。以下同じ。）又は貨物艙原油洗浄設備（原油により貨物艙を洗浄する設備をいう。次項において同じ。）を設置しなければならない。

4 前三項の規定によるビルジ等排出防止設備、水バラスト等排出防止設備、分離バラストタンク及び貨物艙原油洗浄設備の設置に關する技術上の基準は、運輸省令で定める。

第五條の二 タンカーの貨物艙及び前条第三項の規定により設置する分離バラストタンクは、衝突、乗揚げその他の事由により船舶に損傷が発生した場合において大量の油が排出されることを防止するため、運輸省令で定める技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

（油及び水バラストの積載の制限）

第五條の三 船舶の船首隔壁より前方にあるタンクには、油を積載してはならない。ただし、総トン数が運輸省令で定める総トン数未満の船舶については、この限りでない。

2 第五條第三項の規定により分離バラストタンクを設置したタンカーの貨物艙又は総トン数が運輸省令で定める総トン数以上の船舶の燃料油タンクには、水バラストを積載してはならない。ただし、悪天候下において船舶の安全を確保するためやむを得ない場合その他運輸省令で定める場合は、この限りでない。

（分離バラストの排出方法）
第五條の四 タンカーに設置された分離バラストタンクからの水バラストの排出は、運輸省令で定める排出方法に従つて行わなければならない。

第七條中「定めなければならない」を「定め、これを当該船舶内に備へ置き、又は揭示しておかなければならない」に改め、同条に次の一項を加える。

2 油濁防止管理者は、前項の油濁防止規程に定められた事項を、当該船舶の乗組員及び乗組員以外の者で当該船舶に係る業務を行う者のうち油の取扱に關する作業を行うものに周知させなければならない。

第八條第三項中「二年間」を「三年間」に改める。

第九條第一項中「第五條」を「第五條第一項、第五條の三及び第六條」に改め、同条第二項中「以外の船舶」の下に「（以下「外国船舶」という。）」を加え、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。
2 第五條第三項の規定及び第五條の二（分離バラストタンクに係る部分に限る。）の規定は、その貨物艙の一部分がばら積み液体貨物の輸送のための構造を有する船舶であつて第三條第六号に規定するものについては、適用しない。

第十二條第二項を削り、同条第三項中「第一

項」を「前項」に改め、同項を同条第二項とする。

第十五條中「第十二條第三項」を「第十二條第二項」に改める。
第三章の次に次の一章を加える。
第三章の二 船舶の海洋汚染防止設備等の検査

（定期検査）
第十七條の二 海洋汚染防止設備（第五條第一項から第三項までに規定する設備をいう。以下同じ。）を設置すべき船舶のうち、当該船舶からの油の排出があつた場合における海洋の汚染を最小限度にとどめるために運輸大臣の検査を必要とするものとしてその用途、航行する海域、大きさ等の区分に応じ運輸省令で定める船舶（以下「検査対象船舶」という。）の船舶所有者は、当該検査対象船舶を初めて航行の用に供しようとするときは、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備（タンカーにあつては、その貨物艙を含む。以下「海洋汚染防止設備等」という。）について運輸大臣の行う定期検査を受けなければならない。

次条第一項の海洋汚染防止證書の交付を受けた検査対象船舶をその有効期間満了後も航行の用に供しようとするときも、同様とする。

（海洋汚染防止證書）
第十七條の三 運輸大臣は、前条の検査の結果、当該海洋汚染防止設備等が第五條第四項又は第五條の二に規定する技術上の基準（以下この章において「技術基準」という。）に適合すると認めるときは、船舶所有者に対し、海洋汚染防止證書を交付しなければならない。

2 前項の海洋汚染防止證書（以下「海洋汚染防止證書」という。）の有効期間は、四年（平水域を航行区域とする船舶であつて運輸省令で定めるものについては、運輸大臣が別に定める期間）とする。ただし、その有効期間が満了する時において、運輸省令で定める事由が

了する時において、運輸省令で定める事由が

ある船舶については、運輸大臣は、五月を限りその有効期間を延長することができる。

3 前項ただし書に規定する事務は、外国にあつては、日本の領事官が行う。

4 行政不服審査法（昭和三十七年法律第百六十号）に定めるもののほか、領事官の行う前項の事務に係る処分又はその不作為についての審査請求に關して必要な事項は、政令で定める。

5 第十七条の十二第二項に規定する船舶に係る海洋汚染防止証書の有効期間は、当該検査対象船舶が当該船舶級の登録を抹消されたときは、満了するものとみなす。

6 運輸大臣は、海洋汚染防止証書を交付する場合においては、当該検査対象船舶の用途、航行する海域その他の事項に關し必要な条件を付し、これを当該海洋汚染防止証書に記載することができる。

（中間検査）

第十七条の四 海洋汚染防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、海洋汚染防止証書の有効期間中において運輸省令で定める時期に、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等について運輸大臣の行う中間検査を受けなければならない。

（臨時検査）

第十七条の五 海洋汚染防止証書の交付を受けた検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等について運輸省令で定める改造又は修理を行うときその他運輸省令で定めるときは、当該海洋汚染防止設備等について運輸大臣の行う臨時検査を受けなければならない。

（証書の効力の停止）

第十七条の六 運輸大臣は、前二条の検査の結果、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等が技術基準に適合していないと認めるときは、技術基準に適合することとなつたと認めるまでの間、当該海洋汚染防止設備

等に係る海洋汚染防止証書の効力を停止するものとする。

（臨時海洋汚染防止証書）

第十七条の七 有効な海洋汚染防止証書を受有していない検査対象船舶の船舶所有者は、当該検査対象船舶を臨時に航行の用に供しようとするときは、当該検査対象船舶に設置された海洋汚染防止設備等について運輸大臣の行う検査を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該海洋汚染防止設備等が技術基準に適合すると認めるときは、船舶所有者に対し、有効期間を定めて臨時海洋汚染防止証書を交付しなければならない。

3 運輸大臣は、前項の臨時海洋汚染防止証書（以下「臨時海洋汚染防止証書」という。）を交付する場合においては、当該検査対象船舶の航行する海域その他の事項に關し必要な条件を付し、これを当該臨時海洋汚染防止証書に記載することができる。

（海洋汚染防止検査手帳）

第十七条の八 運輸大臣は、第十七条の二、第十七条の四、第十七条の五又は前条第一項の検査（以下「法定検査」という。）に關する事項を記録するため、最初の定期検査に合格した検査対象船舶の船舶所有者に対し、海洋汚染防止検査手帳を交付しなければならない。

（国際海洋汚染防止証書）

第十七条の九 運輸大臣は、国際航海（一國の港と他の國の港との間の航海をいう。以下同じ。）に従事する検査対象船舶の船舶所有者の申請により、国際海洋汚染防止証書を交付するものとする。

2 運輸大臣は、前項の国際海洋汚染防止証書（以下「国際海洋汚染防止証書」という。）の交付に当たつては、当該検査対象船舶に係る海洋汚染防止証書若しくは臨時海洋汚染防止証書又は船舶検査証書（船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第九条第一項の船舶検査証書を

いう。）若しくは臨時航行許可証（同条第二項の臨時航行許可証をいう。）の記載その他の事項を審査して、行うものとする。

3 国際海洋汚染防止証書の有効期間は、海洋汚染防止証書の有効期間の満了する日（臨時海洋汚染防止証書の交付を受けた船舶にあつては、当該臨時海洋汚染防止証書の有効期間の満了する日）までとする。

4 第十七条の三第二項ただし書、第五項及び第六項並びに第十七条の六の規定は、国際海洋汚染防止証書について準用する。

（検査対象船舶の航行）

第十七条の十 検査対象船舶は、有効な海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書の交付を受けているものでなければ、航行の用に供してはならない。

2 検査対象船舶は、有効な国際海洋汚染防止証書の交付を受けているものでなければ、国際航海に従事してはならない。

3 検査対象船舶は、海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書又は国際海洋汚染防止証書に記載された条件に従わなければ、航行の用に供してはならない。

4 第一項及び前項の規定は、法定検査又は船舶安全法第五条第一項の規定による検査のために試運転を行う場合については、適用しない。

（海洋汚染防止証書等の備置き）

第十七条の十一 海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書若しくは国際海洋汚染防止証書又は海洋汚染防止検査手帳の交付を受けた船舶所有者は、当該検査対象船舶内に、これらの証書又は手帳を備え置かなければならない。

（船級協会の検査）

第十七条の十二 運輸大臣は、船級の登録に關する業務を行う民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された法人の申出により、その者を海洋汚染防止設

備等についての検査を行う者として認定することができる。

2 前項の規定による認定を受けた法人（以下「船級協会」という。）が海洋汚染防止設備等についての検査を行い、かつ、船級の登録をした検査対象船舶は、当該船級を有する間は、運輸大臣が当該海洋汚染防止設備等について法定検査を行い、技術基準に適合すると認めたものとみなす。

3 船舶安全法第八条第二項及び第二十四条ノ二の規定は船級協会の前項に規定する検査の業務に關する監督について、同法第二十三条及び第二十四条の規定は船級協会の同項に規定する検査の業務に従事する役員又は職員について準用する。この場合において、同法第二十三条第一項中「第八条ニ掲グル船舶ニ付」第二十三条第一項第一号乃至第五号、第十号乃至第十二号ニ掲グル事項又ハ滿載吃水線ノ検査」とあり、及び同法第二十四条第一項中「前条ニ掲グル検査」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律第十七条の二ニ規定スル海洋汚染防止設備等ニ付キ同法第十七条の十二第二項ニ規定スル検査」と読み替へるものとする。

（再検査）
第十七条の十三 法定検査の結果に不服がある者は、当該検査の結果に關する通知を受けた日の翌日から起算して三十日以内に、その理由を記載した文書を添えて運輸大臣に再検査を申請することができる。

2 前項の再検査の結果に不服がある者は、その取消しの訴えを提起することができる。

3 再検査を申請した者は、運輸大臣の許可を受けた後でなければ関係部分の現状を変更してはならない。

4 法定検査の結果に不服がある者は、第一項及び第二項の規定によることによつてのみこれを争うことができる。
（技術基準適合命令等）

第十七条の十四 運輸大臣は、当該船舶に設置された海洋汚染防止設備等が技術基準に適合しなくなつたと認めるときは、当該船舶の船舶所有者に対し、海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書の返納、当該海洋汚染防止設備等の改造又は修理その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定に基づく命令を発したにもかかわらず、当該船舶の船舶所有者がその命令に従わない場合において、その航行を継続することが海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、当該船舶の航行の停止を命じ、又はその航行を差し止めることができる。

3 運輸大臣があらかじめ指定する運輸省の職員は、前項に規定する場合において、海洋環境の保全を図るため緊急の必要があると認めるときは、同項に規定する運輸大臣の権限を即時に行うことができる。

4 運輸大臣は、第二項の規定による処分に係る船舶について、第一項に規定する事実がなくなつたと認めるときは、直ちに、その処分を取り消さなければならない。

(船舶安全法の準用)

第十七条の十五 船舶安全法第六條第三項及び第四項、第六條ノ二から第六條ノ四まで、第九條第三項から第五項まで、第十一條、第二十九條ノ三並びに第二十九條ノ四第一項及び第二項の規定は、海洋汚染防止設備の検査又は検定について準用する。この場合において、同法第六條第三項中「第二條第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル」とあり、並びに同法第六條ノ二、第六條ノ三及び第六條ノ四第一項中「船舶又ハ第二條第一項各号ニ掲グル事項ニ係ル」とあるのは「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第五條第一項乃至第三項ニ規定スル」と、同法第六條第四項中「前三項」とあるのは「前項」と、「前条ノ検査(特別

検査ヲ除ク)及第一項ノ製造検査(前項ノ規定ニ依ル検査ニ合格シタル事項ニ限ル)とあるのは「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七條の八ニ規定スル法定検査」と、同法第六條ノ二及び第六條ノ三中「第五條第一項第三号」とあるのは「同法第十七條の五」と、同法第六條ノ二中「第二條第一項ニ規定スル」とあるのは「同法第五條第四項ニ規定スル」と、同条中「第五條ノ検査(特別検査ヲ除ク)及前条ノ検査」とあり、及び同法第六條ノ四第一項中「第五條ノ検査(特別検査ヲ除ク)及第六條ノ検査」とあるのは「同法第十七條の八ニ規定スル法定検査」及び同法第六條第三項ノ検査」と、同法第六條ノ三中「定期検査又ハ中間検査」とあるのは「同法第十七條の二又ハ第十七條の四ノ検査」と、「臨時検査」とあるのは「同法第十七條の五ノ検査」と読み替へるものとする。

2 船舶安全法第十二條第一項及び第二項の規定は、前項において準用する同法第六條ノ二又は第六條ノ三の規定による認定を受けた者について準用する。この場合において、同法第十二條第二項中「船舶ノ堪航性及人命ノ安全ニ関シ」とあるのは、「船舶ノ海洋汚染防止設備ノ製造、改造若シクハ修理又ハ整備ニ関シ」と読み替へるものとする。

3 船舶安全法第三章の規定は、第一項において準用する同法第六條ノ四第一項に規定する指定検定機関について準用する。この場合において、同法第二十五條の四十六第二項中「船舶又ハ第二條第一項各号ニ掲げる事項に係る」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第五條第一項から第三項までに規定する」と読み替へるものとする。

(外国船舶に関する特例)
第十七條の十六 第十七條の二から第十七條の十四までの規定は、外国船舶については適用しない。ただし、本邦の各港間又は港のみを航行する外国船舶については、この限りでない。

(外国船舶の監督)
第十七條の十七 運輸大臣は、本邦の港又は沿岸に係留施設にある外国船舶(前条ただし書に規定するものを除く)に設置された海洋汚染防止設備等が技術基準に適合していないと認めるときは、当該船舶の船長に対し、当該海洋汚染防止設備等の改造又は修理その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

2 第十七條の十四第二項から第四項までの規定は、前項の場合について準用する。

(議定書締結国の政府が発行する条約証書)
第十七條の十八 検査対象船舶である日本船舶の船舶所有者又は船長は、千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書(以下単に「議定書」という)の締結国たる外国(以下「議定書締結国」という)の政府から条約証書(議定書締結国の政府が議定書に定める証書として交付する書面であつて、当該船舶の海洋汚染防止設備等が議定書に定める基準に適合していることを証するものをいう。以下同じ)の交付を受けようとする場合には、日本の領事官を通じて申請しなければならない。

2 前項の規定により交付を受けた条約証書は、第十七條の九第一項の規定により運輸大臣が交付した国際海洋汚染防止証書とみなす。

(議定書締結国の船舶に対する証書の交付)
第十七條の十九 運輸大臣は、議定書締結国の政府から当該議定書締結国の船舶(第十七條の十六ただし書に規定する外国船舶を除く)について国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付することの要請があつた場合には、当該船舶に設置されている海洋汚染防止設備等について、第十七條の二の規定による検査に相当する検査を行うものとし、その検査の

結果、当該海洋汚染防止設備等が技術基準に適合すると認めるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付するものとする。

(省令への委任)
第十七條の二十 検査の申請書の様式、検査の実施方法その他海洋汚染防止設備等の検査に關し必要な事項並びに海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書及び国際海洋汚染防止証書の様式、これらの証書の交付、再交付及び書換えその他これらの証書に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十八條に次の一項を加える。
第四條第四項及び第五項の規定は、海洋の汚染の防止に関する試験、研究又は調査のためにする航空機からの油の排出について準用する。

第十九條を第十八條の二とし、第四章中同條の次に次の一條を加える。
(海洋施設の油記録簿)
第十九條 油の取扱ひを行つ運輸省令で定める海洋施設の管理者は、油記録簿を海洋施設内に備え付けなければならない。ただし、当該海洋施設内に備え付けことが困難である場合においては、当該海洋施設の管理者の事務所に備え付けることができる。

2 前項に規定する海洋施設の管理者は、当該海洋施設における油の受入れその他油の取扱ひに關する作業で運輸省令で定めるものが行われたときは、その都度、運輸省令で定めるところにより、油記録簿への記載を行わなければならない。

3 海洋施設の管理者は、油記録簿をその最後の記載をした日から三年間当該海洋施設の管理者の事務所に保存しなければならない。

4 前三項に定めるもののほか、油記録簿の様式その他油記録簿に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十九條の四第一項中、「焼却設備検査証を

提出して」を削り、同条第二項を次のように改める。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、必要があるとき、当該船舶に設備について定められた使用方法等を変更するものとする。

第十九条の五を次のように改める。

第十九条の五 運輸大臣は、前条第一項の検査の結果、当該船舶に設備が第十九条の三第二項の運輸省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるときは、当該技術上の基準に適合することとなつたと認めるまでの間、当該船舶に設備に係る船舶検査証の効力を停止するものとする。

第十九条の七第一項中、「第十九条の三又は第十九条の四で定めるところにより、運輸大臣の検査を受け」を削る。

第十九条の十中「船舶検査証の様式その他検査に必要事項及び」を「検査の実施方法その他船舶検査証の検査に必要事項、船舶検査証の様式、船舶検査証の交付、再交付及び書換えその他船舶検査証に必要事項並びに」に改める。

第三十八条の前の見出し及び同条を次のように改める。

(油の排出の通報等)

第三十八条 船舶から次に掲げる油の排出があつた場合には、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、当該排出があつた日時及び場所、排出の状況、海洋の汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならぬ。ただし、当該排出された油が運輸省令で定める範囲を超えてひるがると認められ、認められるときは、この限りでない。

一 蒸発しにくい油で運輸省令で定めるもの(以下「特定油」という)の排出であつて、その濃度及び量が運輸省令で定める基準以上であるもの(以下「大量の特定油の排出」という)。

二 油の排出(大量の特定油の排出を除く)であつて、その濃度及び量が運輸省令で定める基準以上であるもの

2 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、船舶から前項各号に掲げる油の排出のおそれがあるときは、当該船舶の船長は、運輸省令で定めるところにより、当該海難があつた日時及び場所、海難の状況、油の排出が生じた場合に海洋の汚染の防止のために講じようとする措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報しなければならない。ただし、油の排出が生じた場合に当該排出された油が同項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えてひるがると認められ、認められるときは、この限りでない。

3 海洋施設その他の施設(陸地にあるものを含む)から大量の特定油の排出があつた場合には、当該施設の管理者は、運輸省令で定めるところにより、当該排出があつた日時及び場所、排出の状況、海洋の汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない。ただし、当該排出された特定油が第一項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えてひるがると認められ、認められるときは、この限りでない。

4 大量の特定油の排出があつた場合には、第一項の船舶内にある者及び前項の施設の従業者である者以外の者で当該大量の特定油の排出の原因となる行為をしたもの(その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長)は、第一項又は前項の規定に準じて通報を行わなければならない。ただし、第一項の船舶の船長又は前項の施設の管理者が通報を行つたことが明らかとなるときは、この限りでない。

5 第一項又は第二項の船舶の船舶所有者その他当該船舶の運航に関し権限を有する者又は

第三項の施設の設置者は、海上保安機関から、第一項から第三項までに規定する油の排出又は海難による海洋の汚染を防止するために必要な情報の提供を求められたときは、できる限り、これに応じなければならない。

6 特定油が第一項ただし書の運輸省令で定める範囲を超えて海面にひるがっていることを発見した者は、遅滞なく、その旨を最寄りの海上保安庁の事務所に通報しなければならない。

第三十九条の前の見出しとして(大量の特定油が排出された場合の防除措置等)を付し、同条第一項中「大量の油」を「大量の特定油」に、「前条第一項各号に」を「次に」に、「排出された油」を「排出された特定油」に、「油の排出」を「特定油の排出」に改め、同項に次の各号を加える。

一 当該船舶に搭載された特定油が積載されていた船舶の船長又は当該船舶に搭載された特定油が管理されていた施設の管理者

二 前号の船舶内にある者及び同号の施設の従業者である者以外の者で当該特定油の排出の原因となる行為をしたもの(その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長)

第三十九条第二項中「大量の油」を「大量の特定油」に改め、同項第一号及び第二号中「前条第一項第一号」を「前項第一号」に改め、同項第三号中「油」を「特定油」に改め、同条第四項中「大量の油」を「大量の特定油」に、「当該油を」を「当該特定油を」に、「附近」を「付近」に、「行なわれた」を「行われた」に、「排出された油」を「排出された特定油」に改める。

第三十九条の二中「大量の油」を「大量の特定油」に改める。

第三十九条の三中「油」を「特定油」に改め、同条第二号中「陸揚げし」を「陸揚げし」に、「油」を「特定油」に改め、同条第三号中「もつぱら」を「専ら」に改める。

第三十九条の四第一項中「以下」を「その貨物

の一部分がばら積み液体貨物の輸送のための構造を有するタンカーにあつては、当該貨物艙の一部分の容量が運輸省令で定める容量以上であるものに限る。以下に、「油」を「特定油」に、「油」を「特定油」に改め、同条第二項中「油」を「特定油」に改める。

第四十条中「油」を「特定油」に改める。

第四十二条の見出し中「油」を「特定油」に改め、同条中「大量の油」を「大量の特定油」に、「排出された油」を「排出された特定油」に、「現場附近」を「現場付近」に改める。

第四十二条の二第二項及び第四十二条の三第一項中「第三十八条第一項」を「第三十八条第一項から第四項まで」に改める。

第四十二条の八中「油」を「特定油」に改める。

第四十二条の二十一中「明治二十九年法律第八十九号」を削る。

第四十二条の三十八第一項中「油」を「特定油」に改める。

第四十二条の五十中「昭和三十七年法律第六十号」を削る。

第四十三条の二第二項及び第二項第一号中「油」を「特定油」に改める。

第四十三条の三の次に次の一条を加える。

(油による海洋の汚染の防止のための薬剤)

第四十三条の四 油による海洋の汚染の防止のために使用する薬剤であつて運輸省令で定めらるるものは、運輸省令で定める技術上の基準に適合するものでなければ、使用してはならない。

2 前項の薬剤は、その用法に従い、当該海洋の汚染状況及び当該海域の状況に応じて、適切に使用しなければならない。

第四十四条の見出し中「廃棄物処理施設等」を「廃油処理施設等」に改め、同条中「生ずる廃棄物」を「生ずる廃油及び廃棄物(以下この条において「廃油等」という)に、「廃棄物が」を「廃油等が」に、「廃棄物処理施設の整備が促進され、及び」を「廃油処理施設及び廃棄物処理施設並び

に改める。

第四十八条第三項中「油を」を「特定油を」に改め、同条第五項中「設置者」の下に「若しくは管理者」を加え、「ビルジ排出防止装置を」を「海洋汚染防止設備等」に改め、「油記録簿」の下に「海洋汚染防止証書、条約証書」を加える。

第四十九条中「船舶又は船舶所有者」を「船舶若しくは海洋施設又は船舶所有者若しくは海洋施設の管理者」に、「船長又は船舶所有者」を「船長若しくは船舶所有者又は海洋施設の管理者」に改める。

第五十条中「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止設備等」に、「装置」を「設備」に改める。

第五十一条の次に次の二条を加える。

(手数料の納付)

第五十一条の二 次の各号の一に掲げる者(国を除く)は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を国に納付しなければならない。

一 第十一條の登録を受けようとする者

二 法定検査又は第十七條の十九の検査を受けようとする者

三 海洋汚染防止証書又は臨時海洋汚染防止証書の交付を受けようとする者(船級協会が船級の登録をした検査対象船舶に係るこれらの証書の交付を受けようとする者に限る。)

四 国際海洋汚染防止証書の交付を受けようとする者

五 第十九條の三第一項又は第十九條の四第一項の検査を受けようとする者

六 海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書、海洋汚染防止検査手帳、国際海洋汚染防止証書若しくは焼却設備検査証の再交付又は書換えを受けようとする者

2 前項の手数料の納付は、収入印紙をもつてしなければならない。

(総トン数)
第五十一条の三 この法律を適用する場合にお

ける総トン数は、次の各号に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める総トン数とする。

一 船舶のトン数の測定に関する法律(昭和五十五年法律第四十号。以下「トン数法」という。)第八條第一項の国際トン数証書又は同条第七項の国際トン数確認書の交付を受けている日本船舶 トン数法第四條第一項の国際総トン数

二 前号に定める日本船舶以外の日本船舶(次号に定めるものを除く) トン数法第五條第一項の総トン数

三 第一号に定める日本船舶以外の日本船舶であつてトン数法附則第三條第一項の規定の適用があるもの 同項本文の規定による総トン数

四 外国船舶 運輸省令で定める総トン数
第五十五條第一項中「三十万円」を「五十万円」に改め、同項中第十号を第十三号とし、第三号から第九号までを三号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の三号を加える。

三 偽りその他不正の行為により海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書又は国際海洋汚染防止証書の交付を受けた者

四 第十七條の四又は第十七條の五の規定による検査を受けないで船舶を航行の用に供した者

五 第十七條の十第一項から第三項までの規定に違反して船舶を航行の用に供し、又は国際航海に従事させた者

第五十五條第二項を次のように改める。

2 過失により前項第一号、第二号又は第六号の罪を犯した者は、三月以下の禁錮又は三十万円以下の罰金に処する。

第五十六條中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条中第四号を第九号とし、第三号を第八号とし、第二号を第七号とし、第一号を第二号とし、同号の次に次の四号を加える。

三 第十七條の十四第二項(第十七條の十七

第二項において準用する場合を含む。)の規定による処分違反した者

四 第十七條の十五第一項において準用する船舶安全法第六條ノ四第二項の規定により確認した海洋汚染防止設備以外の海洋汚染防止設備について第十七條の十五第一項において準用する同法第九條第五項の標示を付した者

五 偽りその他不正の行為により第十七條の十五第一項において準用する船舶安全法第九條第三項又は第四項の合格証明書の交付を受けた者

六 第十九條の四第一項の規定による検査を受けないで焼却設備を要焼却確認廃棄物の焼却の用に供した者

第五十六條に第一号として次の一号を加える。

一 第四條第五項(第十八條第四項において準用する場合を含む。)の規定により海上保安庁長官が付し、又は変更した条件に違反して油を排出した者

第五十七條中「二十万円」を「三十万円」に改め、同条第一号を次のように改める。

一 第五條の三第一項の規定に違反した者
第五十七條第二号中「第七條」を「第七條第一項」に改め、同条中第九号を第十号とし、第六号から第八号までを一号ずつ繰り下げ、同条第五号中「第三十八條第二項」を「第三十八條第一項から第四項まで」に改め、同号を同条第六号とし、同条中第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 第十七條の十四第一項又は第十七條の十七第一項の規定による命令に違反した者

七 第五十七條に次の一号を加える。

第五十七條に次の一号を加える。

十一 第四十三條の四第一項の規定に違反して薬剤を使用した者

第五十八條中「十万円」を「二十万円」に改め、同条第十一号中「第三十八條第二項」を「第三十八條第六項」に改め、同号を同条第十五号とし、同条中第十号を第十四号とし、第六号から第九号までを四号ずつ繰り下げ、第五号を第六号とし、同号の次に次の三号を加える。

七 第十七條の十一の規定に違反して当該船舶を航行の用に供した者

八 第十七條の十五第二項において準用する船舶安全法第十二條第一項の規定による臨検を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又はその質問に対し陳述をせず若しくは虚偽の陳述をした者

九 第十七條の十五第二項において準用する船舶安全法第十二條第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

第五十八條中第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、同条第二号中「第十六條第二項」の下に「第十九條第二項」を加え、同号を同条第三号とし、同条第一号中「第十六條第一項若しくは第三項」の下に「第十九條第一項若しくは第三項」を加え、同号を同条第二号とし、同条第一号として次の一号を加える。

一 第五條の三第二項又は第五條の四の規定に違反した者

第五十八條の二中「十万円」を「二十万円」に改める。

第六十條中「第十九條」を「第十八條の二」に、「三十万円」を「十万円」に改める。

第六十一條中「三万円」を「十万円」に改める。

第六十二條中「二万円」を「五万円」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第六十三條 この章の規定は、何人であつても、我が国が鉱物資源の探査及び採掘に関し

て管轄権を有する公海、海底及びその下における鉱物資源の掘採(以下この条において「海底鉱物資源の掘採」という。)に従事している外国船舶内又は海底鉱物資源の掘採のために設けられている海洋施設内において、次に掲げる罪を犯した者に適用する。

一 第五十五條第一項第一号、第二号、第六号、第十号(第三十九條第一項第一号に掲

げる者に係る部分に限る。及び第十一号（第三十九条第三項に係る部分）（同条第二項第一号及び第二号に掲げる者に係る部分に限る。）並びに第五十五条第一項の罪

二 第五十七条第六号（第三十八条第一項から第三項までに係る部分に限る。）及び第十一号の罪

三 第五十八條第二号及び第三号（第八号及び第十九条に係る部分に限る。）、第十二号（第四十八條第二項に係る部分に限る。）、並びに第十三号（第四十八條第五項に係る部分に限る。）の罪

第二条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を次のように改正する。

第三十八條の見出し中「油」を「油等」に改め、同条第一項中「次に掲げる油」を「次に掲げる油その他の物質（以下この条において「油等」という。）に、排出された油」を「排出された油等」に改め、同項に次の一号を加える。

三 ばら積み以外の方法で貨物として輸送される物質のうち海洋環境に特に悪影響を及ぼすものとして運輸省令で定めるものの排出であつて、その量が当該物質の種類に応じ運輸省令で定める量以上であるもの

第三十八條第二項及び第五項中「油」を「油等」に改める。

第四十三條の四の次に次の一条を加える。
（有害な物質の容器、表示、積載方法等）

第四十三條の五 船舶によりばら積み以外の方法で行う第三十八條第一項第三号の運輸省令で定める物質の輸送は、容器、表示、積載方法その他の物質の排出による海洋の汚染を防止するために必要な輸送方法に関する事項に關し運輸省令で定める基準に従つて行わなければならない。

2 運輸大臣は、前項の物質の輸送が同項の運輸省令で定める基準に適合して行われていない

いと認められるときは、当該船舶の船舶所有者又は船長に対し、輸送方法を改善すべきことを命ずることができる。

第五十八條中第十五号を第十六号とし、第十二号から第十四号までを一号ずつ繰り下げ、第十一号の次に次の一号を加える。

十二 第四十三條の五第二項の規定による命令に違反した者

第六十三條第三号中「第十二号」を「第十三号」に、「第十三号」を「第十四号」に改める。

第三条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を次のように改正する。

第十條第二項第一号を次のように改める。

一 当該船舶内にある船員その他の者の日常生活に伴い生ずるふん尿若しくは汚水又はこれらに類する廃棄物（以下「ふん尿等」という。）の排出（総トン数又は搭載人員の規模が政令で定める総トン数又は搭載人員以上の船舶からの政令で定めるふん尿等の排出にあつては、排出海域及び排出方法に關し政令で定める基準に従つてする排出に限る。）

第十條第二項第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、同項第三号中「政令で定める排出海域及び排出方法に關する基準に従つてする排出」を「排出であつて、排出海域及び排出方法に關し政令で定める基準に従つてするもの」に改め、同号を同項第四号とし、同項第二号を第三号とし、第一号の次に次の一号を加える。

二 当該船舶内にある船員その他の者の日常生活に伴い生ずるごみ又はこれに類する廃棄物（政令で定める廃棄物を除く。）の排出であつて、排出海域及び排出方法に關し政令で定める基準に従つてするもの

第十條第三項中「前項第三号」を「前項第四号」に改め、同条第四項中「第二項第三号」を「第二項第四号」に改める。

第十一條中「前条第二項第二号又は第三号」を「前条第二項第三号又は第四号」に改める。

第十四條中「第十條第二項第一号又は第三号」を「第十條第二項第三号又は第四号」に改める。

第十七條中「第十條第二項第三号」を「第十條第二項第四号」に、「そのつど」を「その都度」に改める。

第十八條第二項第一号を次のように改める。

一 当該海洋施設内にある者の日常生活に伴い生ずるふん尿等の排出（政令で定める人数以上の人を収容することができる海洋施設からの第十條第二項第一号の政令で定めるふん尿等の排出にあつては、排出方法に關し政令で定める基準に従つてする排出に限る。）

第十八條第二項第二号中「第十條第二項第三号」を「第十條第二項第四号」に改め、同号を同項第三号とし、同項第一号の次に次の一号を加える。

二 当該海洋施設内にある者の日常生活に伴い生ずるごみ又はこれに類する廃棄物（第十條第二項第二号の政令で定める廃棄物を除く。）の排出であつて、排出海域及び排出方法に關し政令で定める基準に従つてするもの

第四条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を次のように改正する。

第十條の次に次の一条を加える。

（ふん尿等による海洋の汚染の防止のための設備）

第十條の二 船舶所有者は、前条第二項第一号の政令で定める総トン数又は搭載人員以上の船舶（一の港と他の港との間の航海（以下「国際航海」という。）に従事させるものに限る。）に、ふん尿等排出防止設備（船舶内で生

ずるふん尿等の船舶内における貯蔵又は処理のための設備をいう。以下同じ。）を設置しなければならない。

2 前項の規定によるふん尿等排出防止設備の設置に関する技術上の基準は、運輸省令で定める。

第十一條中「前条第二項第三号」を「第十條第二項第三号」に改める。

第十七條の二中「第三項まで」の下に「又は第十條の二第一項」を、「油」の下に「又はふん尿等」を加える。

第十七條の三第一項中「又は第五條の二」を「若しくは第五條の二又は第十條の二第二項に改め、船舶所有者に対し」の下に、「運輸省令で定める海洋汚染防止設備等の区分に従い」を加える。

第十七條の四中「海洋汚染防止設備等」の下に「（ふん尿等排出防止設備を除く。）」を加える。

第十七條の七第二項中「船舶所有者に対し」の下に、「第十七條の三第一項の運輸省令で定める海洋汚染防止設備等の区分に従い」を加える。

第十七條の九第一項中「（一の港と他の港との間の航海をいう。以下同じ。）」を削り、「申請により」の下に、「第十七條の三第一項の運輸省令で定める海洋汚染防止設備等の区分に従い」を加える。

第十七條の十五第一項中「第五條第一項乃至第三項」の下に「又は第十條の二第一項」を、「第五條第四項」の下に「又は第十條の二第二項」を加え、同条第三項中「第五條第一項から第三項まで」の下に「又は第十條の二第一項」を加える。

第五條 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を次のように改正する。

目次中「第二章 船舶からの油の排出の規制（第四條―第九條）」を「第二章 船舶からの油の排出の規制（第四條―第九條）を第二章の二 船舶からの油の排出の規制（第四條―第九條）を第二章の二 船舶からの油の排出の規制（第四條―第九條）を第二章の二 船舶からの油の排出の規制（第四條―第九條）」と改める。

排出の規制(第四号―第九号)
有害液体物質等の排出の規制等
有害液体物質等の排出の規制(第九号の二―第九号の六)
(第九号の七―第九号の十七)

廃棄物の焼却の規制を「船舶及び海洋施設における油、有害液体物質等及び廃棄物の焼却の規制」に、「第五十五号」を「第五十四号の二」に改める。

第一条中「油及び」を「油、有害液体物質等及び」に、「廃棄物」を「有害液体物質等、廃棄物」に改める。

第二条第一項中「油」の下に「有害液体物質等」を加え、同条第二項中「油若しくは」を「油、有害液体物質等若しくは」に、「排出油」を「排出された油又は有害液体物質等」に、「及び延焼」を「延焼」に改める。

第三条第十四号中「油」の下に「若しくは有害液体物質等」を加え、同条第十七号とし、同条第十三号を第十六号とし、第八号から第十二号までを三号ずつ繰り下げ、同条第七号中「もつぱら」を「専ら」に改め、同条同条第十号とし、同条第六号を第九号とし、第五号を削り、同条第四号中「(港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域を含む。以下同じ。)」を削り、同条同条第八号とし、同条第三号を同条第七号とし、同条第二号中「油」の下に「及び有害液体物質等」を加え、同条同条第六号とし、同条第一号中「以下」を「運輸省令で定めるものを除く。以下」に改め、同条同条第二号とし、同条の次に次の三号を加える。

三 有害液体物質 油以外の液体物質(液化石油ガスその他の常温において液体でない物質であつて政令で定めるものを除く。次号において同じ。)のうち、海洋環境の保全の見地から有害である物質(その混合物を含む)として政令で定める物質であつて船舶によりばらばら積み込みの液体貨物として輸送されるもの及びこれを含む水バラスト、貨物

に、「船舶及び海洋施設における油及び

船舶の洗浄水その他船舶内において生じた不要な液体物質(海洋において投入処分をし、又は処分のため燃焼させる目的で船舶に積載される液体物質その他の総理府令で定める液体物質を除く)をいう。

四 未査定液体物質 油及び有害液体物質以外の液体物質のうち、海洋環境の保全の見地から有害でない物質(その混合物を含む)として政令で定める物質以外の物質であつて船舶によりばらばら積み込みの液体貨物として輸送されるもの及びこれを含む水バラスト、貨物船舶の洗浄水その他船舶内において生じた不要な液体物質(海洋において投入処分をし、又は処分のため燃焼させる目的で船舶に積載される液体物質その他の総理府令で定める液体物質を除く)をいう。

五 有害液体物質等 有害液体物質及び未査定液体物質をいう。

第三条に第一号として次の一号を加える。
一 船舶 海域(港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域を含む。以下同じ)において航行の用に供する船舶類をいう。

第四条第二項中「前条第一号」を「前条第一号」に改める。

第二章の次に次の一章を加える。
第二章の二 船舶からの有害液体物質等の排出の規制等

第一節 船舶からの有害液体物質等の排出の規制
(船舶からの有害液体物質の排出の禁止)
第九号の二 何人も、海域において、船舶から有害液体物質を排出してはならない。ただ

し、次の各号の一に該当する有害液体物質の排出については、この限りでない。

一 船舶の安全を確保し、又は人命を救助するための有害液体物質の排出
二 船舶の損傷その他やむを得ない原因により有害液体物質が排出された場合において引き続き有害液体物質の排出を防止するための可能な一切の措置をとつたときの当該有害液体物質の排出

2 前項本文の規定は、運輸省令で定める有害液体物質の輸送の用に供されていた貨物艙(水バラストの排出のための設備を含む)であつて運輸省令で定める浄化方法により洗浄されたものの水バラストの排出については、適用しない。

3 第一項本文の規定は、船舶からの有害液体物質の排出(前項の規定による水バラストの排出を除く)であつて、事前処理の方法、排出海域及び排出方法に関し政令で定める基準に適合するものについては、適用しない。

4 前項の規定により有害液体物質を排出する場合において、その有害液体物質がその排出につき海洋環境の保全の見地から特に注意を払ふ必要があるものとして政令で定める有害液体物質であるときは、当該有害液体物質を船舶から排出しようとする者は、その実施する事前処理が同項の政令で定める基準に適合するものであることについて、海上保安庁長官又は海上保安庁長官が指定した者(以下「指定確認機関」という。)(当該事前処理が千九百七十三年度の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書(以下「議定書」という)の締約国たる外国(以下「議定書締約国」という)において行われる場合にあつては、当該議定書締約国の政府が任命し、又は指定した者)の確認を受けなければならない。ただし、議定書締約国以外の外国で事前処理を行う場合は、この限りでない。

5 前項の規定による確認は、同項の規定による確認を受けようとする者の申請に基づいて行う。

6 前二項に定めるもののほか、確認の申請書の様式、確認済証の交付その他確認に関し必要な事項は、運輸省令で定める。
(有害液体物質による海洋の汚染の防止のための設備等)

第九号の三 船舶所有者は、有害液体物質を輸送する運輸省令で定める船舶に、有害液体物質の船舶内における貯蔵又は処理のための設備その他の有害液体物質の排出による海洋の汚染を防止するための設備(次項において「有害液体物質排出防止設備」という。)を設置しなければならない。

2 前項の規定による有害液体物質排出防止設備の設置に関する技術上の基準は、運輸省令で定める。

3 運輸省令で定める有害液体物質を輸送する船舶の貨物艙は、衝突、乗揚げその他の事由により船舶の損傷その他の事故が発生した場合において大量の有害液体物質が排出されることを防止するため、運輸省令で定める技術上の基準に適合するように設置しなければならない。

(有害液体汚染防止管理者等)
第九号の四 船舶所有者は、有害液体物質を輸送する運輸省令で定める船舶ごとに、当該船舶に乗り組む船舶職員のうちから、船長を補佐して船舶からの有害液体物質の不適正な排出の防止に関する業務の管理を行わせるため、有害液体汚染防止管理者を選任しなければならない。

2 船舶所有者は、前項の運輸省令で定める船舶ごとに、運輸省令で定めるところにより、有害液体汚染防止管理者の業務に関する事項及び有害液体物質の排出に関する作業の要領その他の有害液体物質の不適正な排出の防止に関する事項について、有害液体汚染防止規程

を定め、これを当該船舶内に備え置き、又は
揭示しておかなければならない。

3 第六条第二項及び第七条第二項の規定は、
有害液体汚染防止管理者について準用する。

4 前三項の規定は、外国船舶については、適
用しない。

(有害液体物質記録簿)

第九條の五 有害液体物質を輸送する船舶の船
長(引かれ船等にあつては、船舶所有者。次
項及び第三項において同じ。)は、有害液体
物質記録簿を船舶内(引かれ船等にあつて
は、当該船舶を管理する船舶所有者の事務
所。第三項において同じ。)に備え付けなけ
ればならない。

2 有害液体汚染防止管理者(有害液体汚染防
止管理者が選任されていない船舶にあつて
は、船長)は、当該船舶における有害液体物
質の排出その他有害液体物質の取扱いに関す
る作業で運輸省令で定めるものが行われたと
きは、その都度、運輸省令で定めるところに
より、有害液体物質記録簿への記載を行わな
ければならない。

3 船長は、有害液体物質記録簿をその最後の
記載をした日から二年間船舶内に保存しなけ
ればならない。

4 前三項に定めるもののほか、有害液体物質
記録簿の様式その他有害液体物質記録簿に関
し必要な事項は、運輸省令で定める。

(未査定液体物質)

第九條の六 第九條の二第一項の規定は、未査
定液体物質について準用する。

2 船舶により未査定液体物質を輸送しようと
する者は、あらかじめ、運輸省令で定めると
ころにより、その旨を運輸大臣に届け出なけ
ればならない。

3 運輸大臣は、前項の届出があつたときは、
環境庁長官にその旨を通知するものとし、環
境庁長官は、速やかに、当該届出に係る未査
定液体物質が海洋環境の保全の見地から有害

であるかどうかについて査定を行うものとし
る。

第二節 指定確認機関

(指定)

第九條の七 第九條の二第四項の規定による指
定(以下この節において「指定」という。)
は、同項に規定する確認の業務(以下「確認
業務」という。)を行おうとする者の申請に
より行う。

2 海上保安庁長官は、指定をしようとする
ときは、職員、業務の実施方法その他の事項に
ついての業務の実施に関する計画が適正なも
のであり、かつ、その計画を確実に遂行する
に足りる経理的及び技術的な基礎を有する
かどうかを審査して、これをしなければなら
ない。

3 海上保安庁長官は、指定の申請者が次の各
号の一に該当するときは、指定をしてはなら
ない。

一 民法(明治二十九年法律第八十九号)第三
十四條の規定により設立された法人以外の
者であること。

二 確認業務以外の申請者の行う業務により
確認業務を公正に実施することができない
おそれがある者であること。

三 第九條の十五の規定により指定を取り消
され、その取消しの日から起算して二年を
経過しない者であること。

四 役員のうち、この法律又はこの法律に
基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑
に処せられ、その執行を終り、又は執行
を受けることがなくなつた日から起算して
二年を経過しない者がいる者であること。

(確認業務規程)

第九條の八 指定確認機関は、確認業務の開始
前に、確認業務の実施に関する規程(以下こ
の節において「確認業務規程」という。)を
定め、海上保安庁長官の認可を受けなければ
ならない。これを変更しようとするときも、

同様とする。

2 海上保安庁長官は、前項の認可をした確認
業務規程が確認業務の適正かつ確実な実施上
不適当となつたと認めるときは、その確認業
務規程を変更すべきことを命ずることができ
る。

3 確認業務規程で定めるべき事項は、運輸省
令で定める。

(確認員)

第九條の九 指定確認機関は、第九條の二第四
項の確認を行う場合において、事前処理の方
法が同条第三項の政令で定める基準に適合す
るかどうかの判定に関する業務については、
確認員に行わせなければならない。

2 確認員は、確認業務に関し必要な知識及び
経験を有する者であつて運輸省令で定める要
件を備えるもののうちから、選任しなければ
ならない。

3 指定確認機関は、確認員を選任したとき
は、その日から十五日以内に、海上保安庁長
官にその旨を届け出なければならない。これ
を変更したときも、同様とする。

4 海上保安庁長官は、確認員が、この法律、
この法律に基づく命令若しくは処分若しくは
確認業務規程に違反する行為をしたとき、又
は確認業務に関し著しく不適当な行為をした
ときは、指定確認機関に対し、確認員の解任
を命ずることができる。

5 前項の規定による命令により確認員の職を
解任され、解任の日から起算して二年を経過
しない者は、確認員となることができない。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第九條の十 指定確認機関の役員及び職員で確
認業務に従事するものは、刑法(明治四十年
法律第四十五号)その他の罰則の適用につい
ては、法令により公務に従事する職員とみな
す。

(事業報告書等)

第九條の十一 指定確認機関は、毎事業年度経
過後三月以内に、当該事業年度の確認業務に
関する事業報告書及び収支決算書を作成し、
海上保安庁長官に提出しなければならない。

(業務の休廃止)

第九條の十二 指定確認機関は、海上保安庁長
官の許可を受けなければ、確認業務の全部又
は一部を休止し、又は廃止してはならない。

(監督命令)

第九條の十三 海上保安庁長官は、この法律を
施行するため必要があると認めるときは、指
定確認機関に対し、確認業務に関し監督上必
要な命令をすることができ、

(報告及び検査)

第九條の十四 海上保安庁長官は、この法律の
施行に必要な限度において、指定確認機関に
対し、確認業務に関し報告をさせ、又はその
職員に、指定確認機関の事務所その他の事業
場に立ち入り、確認業務の実施状況若しくは
帳簿書類その他の物件を検査させることがで
きる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、
その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこ
れを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯
罪捜査のために認められたものと解してはな
らない。

(指定の取消し)

第九條の十五 海上保安庁長官は、指定確認機
関が次の各号の一に該当するときは、その指
定を取り消し、又は期間を定めて確認業務の
全部若しくは一部の停止を命ずることができ
る。

一 この節の規定に違反したとき。

二 第九條の七第三項第四号に該当するに至
つたとき。

三 第九條の八第一項の規定により認可を受
けた確認業務規程によらないで確認業務を
実施したとき。

四 第九條の八第二項、第九條の九第四項又

は第九条の十三の規定による命令に違反したとき。

五 不正の手段により指定を受けたとき。

(公示)

第九条の十六 海上保安庁長官は、指定、第九条の十二の規定による許可又は前条の規定による指定の取消しをしたときは、その旨を官報に公示しなければならない。

(審査請求)

第九条の十七 指定確認機関がした確認業務に係る処分又はその不作為については、海上保安庁長官に対し行政不服審査法(昭和三十一年法律第六十号)による審査請求をすることができる。

第十七条の二第二項中「第三項まで」の下に「第九條の三第一項を、」油の下に、有害液体物質を、」タンカーの下に、又は第九條の三第三項に規定する船舶」を加える。

第十七条の三第一項中「第五條の二」の下に「第九條の三第二項若しくは第三項を加え、同条第四項中(昭和三十一年法律第六十号)」を削る。

第十七条の十二第一項中(明治二十九年法律第八十九号)を削る。

第十七条の十五第一項中「第五條第一項乃至第三項の下に、第九條の三第一項を、」第五條第四項の下に、第九條の三第二項を加え、同条第三項中「第五條第一項から第三項まで」の下に「第九條の三第一項を加える。

第十七條の十八第一項中「千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書(以下単に「議定書」という。)の締結国たる外国(以下「議定書締結国」という。)を「議定書締結国」に改める。

「第四章の二 船舶及び海洋施設における油及び廃棄物の焼却の規制」を「第四章の二 船舶及び海洋施設における油、有害液体物質等及び廃棄物の焼却の規制」に改める。

第十九條の二の見出し中「油」の下に「有害

液体物質等」を加え、同条第一項中「油又は廃棄物」を「油、有害液体物質等又は廃棄物(以下この条及び次条において「油等」という。)」に改め、同条第二項、第三項、第五項及び第七項中「油又は廃棄物」を「油等」に改める。

第十九條の三第一項中「油又は廃棄物」を「油等」に改める。

第三十八條第一項中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 有害液体物質等の排出であつて、その量に有害液体物質等の種類に応じ運輸省令で定める量以上であるもの

第四十條の見出し中「廃棄物等」を「有害液体物質、廃棄物等」に改め、同条中「廃棄物」を「有害液体物質、廃棄物」に改める。

第四十一條第一項及び第四項中「油」の下に「有害液体物質」を加える。

第四十二條の三十五中(明治四十年法律第四十五号)を削る。

第四十三條の四の見出し及び同条第一項中「油」の下に「又は有害液体物質」を加える。

第四十三條の五第一項中「第三十八條第一項第三号」を「第三十八條第一項第四号」に改める。

第四十四條中「廃油及び」を「廃油、廃有害液体物質等及び」に改め、「廃油処理施設」の下に「有害液体物質等処理施設」を加える。

第四十七條第三項中「油」の下に「有害液体物質等」を加える。

第四十八條第二項中「油」の下に「有害液体物質等」を加え、同条第五項中「油記録簿」の下に「有害液体物質記録簿」を加える。

第四十九條の見出し中「油記録簿」を「油記録簿等」に改め、同条中「油記録簿」の下に「又は有害液体物質記録簿」を加える。

指定確認機関)に改め、同項中第六号を第七号とし、第一号から第五号までを一号ずつ繰り下げ、同項に第一号として次の一号を加える。

一 第九條の二第四項の確認を受けようとする者

第五十一條の二第二項中「納付は」の下に「指定確認機関に納める場合を除き」を加え、同条に次の一項を加える。

3 第一項の規定により指定確認機関に納付された収入は、指定確認機関の収入とする。

第八章中第五十五條の前に次の一条を加える。

第五十四條の二 第九條の十五の規定による業務の停止の命令に違反したときは、その違反行為をした指定確認機関の役員又は職員は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第五十五條第一項中第十三号を第十四号とし、第八号から第十二号までを一号ずつ繰り下げ、同項第七号中「油」の下に「有害液体物質等」を加え、同号を同項第八号とし、同項中第二号から第六号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次に次の一号を加える。

二 第九條の二第二項(第九條の六第一項において準用する場合を含む。)の規定に違反して有害液体物質又は未査定液体物質を排出した者

第五十五條第二項中「又は第六号」を「第三号又は第七号」に改める。

第五十七條第二号中「第七條第一項」の下に「第九條の四第一項若しくは第二項」を加え、同条中第十一号を第十二号とし、第三号から第十号までを一号ずつ繰り下げ、第二号の次に次の一号を加える。

三 第九條の二第四項の規定に違反した者

第五十八條第二号中「第八條第一項若しくは第三項」の下に「第九條の五第一項若しくは第二項」を加え、同条第三号中「第八條第二項」の下に「第九條の五第二項」を、「油記録簿」の下

に「有害液体物質記録簿」を加える。

第五十八條の二を次のように改める。

第五十八條の二 次の各号の一に該当する場合に、その違反行為をした指定確認機関の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第九條の十二の規定による許可を受けな

い確認業務の全部を廃止したとき。

二 第九條の十四第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をしたとき。

2 第九條の十四第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、二十万円以下の罰金に処する。

第五十八條の二の次に次の一条を加える。

第五十八條の三 第四十二條の四十八第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をしたセンターの役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

2 第四十二條の四十八第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、二十万円以下の罰金に処する。

第六十條中「第十七條」を「第九條の六第二項、第十七條」に改める。

第六十三條第一号中「第二号、第六号、第十号」を「第三号、第七号、第十一号」に、「第十一号」を「第十二号」に改め、「第五十五條第二項」の下に「(同条第一項第二号に係る部分を除く。)」を加え、同条第二号中「第五十七條第六号」を「第五十七條第七号」に、「第十一号」を「第十二号」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律の規定は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

一 第一条中海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第三章の次に一章を加える改正規定(第十七條の二第一項及び第三項並びに第

十七条の十五に係る部分に限る。）、同法第五十六号中第四号を第九号とし、第三号を第八号とし、第二号を第七号とし、第一号を第二号とし、同号の次に四号を加える改正規定（同条第四号及び第五号に係る部分に限る。）並びに同法第五十八号中第十一号を第十五号とし、第十号を第十四号とし、第六号から第九号までを四号ずつ繰り下げ、第五号を第六号とし、同号の次に三号を加える改正規定（同条第八号及び第九号に係る部分に限る。）並びに次条、附則第十三条及び附則第十四条の規定（公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日）

二 第一条（前号に規定する規定を除く。）の規定及び附則第三条から第六号までの規定（千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する千九百七十八年の議定書（以下「議定書」という。）により千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約（以下「条約」という。）本文及び附属書Ⅰが日本国について効力を生ずる日）

三 第二条の規定（議定書により条約附属書Ⅲが日本国について効力を生ずる日）
四 第三条及び附則第七条の規定（議定書により条約附属書Ⅳが日本国について効力を生ずる日又は議定書により条約附属書Ⅴが日本国について効力を生ずる日のいずれか早い日）
五 第四条並びに附則第八条及び第九条の規定（議定書により条約附属書Ⅵが日本国について効力を生ずる日）

六 第五条中海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七条の十五第一項及び第三項の改正規定並びに附則第十条の規定（議定書が効力を生ずる日（昭和五十八年十月一日）から起算して三年（議定書第二条の規定により国際海事機関においてこれより長い期間が決定された場合にあっては、当該期間）を経過する日（次号において「条約附属書Ⅶの実施日」という。）前の政令で定める日）

七 第五条（前号に規定する規定を除く。）の規定並びに附則第十一条及び第十二条の規定（条約附属書Ⅶの実施日）
（第一条の規定による改正に伴う経過措置）
第二条 運輸大臣又は船級協会（第一条の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（以下この条から附則第五条までにおいて「新法」という。）第十七条の十二第一項の規定を受けた法人をいう。以下同じ。）は、前条第一号に定める日以後においては、同条第二号に定める日以前においても、国際航海に従事する船舶に設置された海洋汚染防止設備等（新法第十七条の二に規定する海洋汚染防止設備等をいう。以下この条において同じ。）について、新法第十七条の二又は第十七条の十二第二項に規定する検査に相当する検査を行うことができる。

2 運輸大臣は、前条第一号に定める日以後においては、同条第二号に定める日以前においても、新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七条の九第一項の国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付することができる。
3 前項の規定により交付した証書は、その交付後前条第二号に定める日までの間に運輸省令で定める事由が生じたときを除き、同日以後は、新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七条の九第一項の国際海洋汚染防止証書とみなす。この場合において、これらの証書の有効期間の起算日は、前項の規定によりその交付をした日とする。

4 次の各号の一に掲げる者（国を除く。）は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を収入印紙をもつて国に納付しなければならない。
一 第一項の運輸大臣の行う検査を受けようとする者。
二 第二項の海洋汚染防止証書及び国際海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けようとする者（船級協会が第一項に規定する検査を行った国際航海に従事する船舶に係るこれらの証書の交付を受けようとする者に限る。）

三 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書又は国際海洋汚染防止証書に相当する証書の再交付又は書換えを受けようとする者
5 偽りその他不正の行為により第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書又は国際海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けた者は、六月以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第三条 新法第八条第三項の規定は、附則第一条第二号に定める日以後に最後の記載をする油記録簿の保存について適用し、同日前に最後の記載をした油記録簿の保存については、なお従前の例による。
第四条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に船舶検査証書（船舶安全法第九条第一項の船舶検査証書をいう。以下同じ。）又は臨時航行許可証（同法第九条第二項の臨時航行許可証をいう。以下同じ。）の交付を受けている船舶であつて、次項及び第四項に規定する船舶以外のものについては、新法第十七条の二の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「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（昭和五十八年法律第 号）附則第一条第二号に定める日以後初めて」とする。

2 次の各号の一に掲げる国際航海に従事する船舶については、条約附属書Ⅰが効力を生ずる日（昭和五十八年十月一日）の翌日から起算して一年を経過する日（第六項において「経過日」という。）までの間は、新法第五条、第五号の二、第十七条の七第一項並びに第十七条の十第一項及び第二項の規定は、適用しない。
一 昭和五十八年十二月三十一日以前に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、昭和五十八年六月三十日以前に建造に着手されたもの）であつて、昭和五十四年十二月三十一日以前に船舶所有者に対し引き渡されたもの
二 昭和五十年十二月三十一日以前に運輸省令

で定める改造に該当する改造に関する契約が結ばれた船舶（改造に関する契約がない船舶にあつては、昭和五十八年六月三十日以前に当該改造が開始されたもの）であつて昭和五十四年十二月三十一日以前に当該改造が完了したもの
3 前項に規定する船舶についての新法第十七条の二の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「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附則第一条第二号に規定する条約附属書Ⅰが効力を生ずる日の翌日から起算して一年を経過する日以後初めて」とする。

4 国際航海に従事する船舶以外の船舶で、附則第一条第二号に定める日に現に船舶検査証書又は臨時航行許可証の交付を受けているものについては、同日から同日以後最初に行われる船舶安全法第五条の規定による定期検査又は中間検査が開始される日（第六項において「最初の検査日」という。）までの間は、新法第五条、第五号の二、第十七条の七第一項及び第十七条の十第一項の規定は、適用しない。
5 前項に規定する船舶についての新法第十七条の二の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「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附則第一条第二号に定める日以後最初に行われる船舶安全法第五条の規定による定期検査又は中間検査が開始される日（第六項において「最初の検査日」という。）までの間は、新法第五条、第五号の二、第十七条の七第一項及び第十七条の十第一項の規定は、適用しない。

6 第二項又は第四項に規定する船舶の第一条の規定による改正前の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（次条において「旧法」という。）第五条に規定するビルジ排出防止装置の設置については、経過日又は最初の検査日までの間は、なお従前の例による。
第五条 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法第三条第十二号の廃油処理事業に該当する事業（以下この条において「旧法事業」という。）を行っていない者であつて新法第三条第

十二号の廃油処理事業(以下この条において「新法事業」という)を行つてゐるもの(以下この条において「新規事業者」という)は、附則第一条第二号に定める日から起算して一月を経過する日(第三項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日)までの間は、新法第二十条第一項の許可を受けず、又は同条第二項の届出をしない、廃軽質油処理事業(旧法第三十条第十号の廃油以外の新法第三十条第十号の廃油(第六項及び第七項において「廃軽質油」という)に係る廃油処理事業をいう。以下この条において同じ)を行つことができる。

2 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法事業を行つてゐる者であつて廃軽質油処理事業を行つてゐるもの(以下この条において「既存事業者」という)は、同号に定める日から起算して一月を経過する日(次項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日)までの間は、新法第二十八条第一項の許可を受けず、又は同条第三項の届出をしない、廃軽質油処理事業を行つことができる。

3 新規事業者又は既存事業者は、第一項又は前項の期間内に、廃軽質油処理事業に關し、新法第二十一条第一項第二号の事項を記載した届出書に当該事業の概況を記載した書類その他の運輸省令で定める書類を添付して運輸大臣に提出したときは、新法第二十条第一項の許可を受け、若しくは同条第二項の届出をし、又は新法第二十八条第一項の許可を受け、若しくは同条第三項の届出をしたものとみなす。

4 前項の規定により新法第二十条第一項又は第二十八条第一項の許可を受けたものとみなされた新規事業者又は既存事業者は、附則第一条第二号に定める日から起算して三月を経過する日までの間は、新法第二十六条第一項の廃油処理規程の認可を受けなくとも、廃軽質油処理事業を行つことができる。新規事業者又は既存事業者がその期間内に同項の認可を申請した場合において、認可をした旨又はしない旨の通知を受

ける日までの間も、同様とする。

5 第三項の規定により新法第二十条第二項又は第二十八条第三項の届出をしたものとみなされた新規事業者又は既存事業者については、同法第二十六条第二項の規定の適用については、同項中「あらかじめ」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律の一部を改正する法律附則第一条第二号に定める日から起算して三月を経過する日まで」とする。

6 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に新法第三十四条第一項の自家用廃油処理施設により廃軽質油の処理を行つてゐる者は、同号に定める日から起算して一月を経過する日(次項の規定により届出書を提出したときは、その届出書を提出した日)までの間は、同条第一項又は新法第三十五条において準用する新法第二十八条第三項の届出をしない、廃軽質油の処理を行つことができる。

7 前項に規定する者は、同項の期間内に、廃軽質油の処理に關し、新法第三十四条第二項において準用する新法第二十一条第一項第二号の事項を記載した届出書に廃軽質油の処理の概況を記載した書類その他の運輸省令で定める書類を添付して運輸大臣に提出したときは、新法第三十四条第一項又は新法第三十五条において準用する新法第二十八条第三項の届出をしたものとみなす。

(第一条の規定による改正に伴う関係法律の第一部改正)
第六条 港則法(昭和二十三年法律第七十四号)の一部を次のように改正する。
第二十五条中「第四十二条の二第二項」を「第三十八条第一項、第二項若しくは第四項、第四十二条の二第二項」に改める。
2 海事代理士法(昭和二十六年法律第三十二号)の一部を次のように改正する。
別表第一中「別表第二」を「別表第一(第一条関係)」に改める。

別表第二中「別表第二」を「別表第二(第一条関係)」に改める。

係」に改め、同表中第八号を第九号とし、第七号の次に次の一号を加える。

八 海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律(昭和四十五年法律第三十六号)
船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

3 船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。
第二条第十三項中「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止設備」に、「第五条に規定するビルジ排出防止装置」を「第五条に規定するビルジ等排出防止設備、同条第二項に規定する水バラスト等排出防止設備又は同条第三項に規定する分離バラストタンク若しくは貨物艀原油洗浄設備」に改める。
第十三条第二号及び第十九条第十六号中「ビルジ排出防止装置」を「海洋汚染防止設備」に改める。

4 海上交通安全法(昭和四十七年法律第一百五十五号)の一部を次のように改正する。
第三十三条第二項中「第四十一条の二第二項」を「第三十八条第一項、第二項若しくは第四項、第四十二条の二第二項」に改める。
5 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
第四条第一項中第十七号の四を第十七号の五とし、第十七号の三の次に次の一号を加える。
十七の四 船舶に設置される海洋汚染防止設備等の検査をすること。
第二十四条第一号の二中「焼却設備」を「海洋汚染防止設備等及び焼却設備」に改める。
第四十条第一項中第四号の八を第四号の九とし、第四号の七を第四号の八とし、第四号の六の次に次の一号を加える。
四の七 船舶に設置される海洋汚染防止設備等の検査に關すること。

6 海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律の一部を改正する法律(昭和五十五年法律第四十一号)の一部を次のように改正する。
附則第二条第一項中「第四条第一項本文の規定又は新法第五条」を「第五条」に、「若しくは建造に着手されたものからのビルジの排出又は当該船舶を」「又は建造に着手された船舶」に改める。

(第三条の規定による改正に伴う経過措置)
第七条 条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日前に建造契約が結ばれた船舶又は海洋施設(建造契約がない船舶又は海洋施設にあつては、同日前に建造に着手されたもの)であつて、同日の翌日から起算して三年を経過する日以前に船舶所有者又は海洋施設の設置者に対し引き渡されるものからの第三条の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律第十條第二項第一号に規定するふん尿等の排出については、附則第一条第四号に定める日から条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日の翌日から起算して十年を経過する日までの間は、同項又は同法第十八條第二項の規定にかかわらず、なお従前の例による。
(第四条の規定による改正に伴う経過措置)
第八條 条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日前に建造契約が結ばれた船舶(建造契約がない船舶にあつては、同日前に建造に着手されたもの)であつて、同日の翌日から起算して三年を経過する日以前に船舶所有者に対し引き渡されるものについては、条約附屬書Ⅳが効力を生ずる日の翌日から起算して十年を経過する日までの間は、第四條の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に關する法律(以下この条において「新法」という)の第十條の二、第十七條の七第一項(新法第十條の二第二項に規定するふん尿等排出防止設備に係る部分に限る)並びに第十七條の十第一項及び第二項(新法第十條の二第一項に規定するふん尿等排出防止設備に係る海洋汚染防止証書に係る部分に限る)の規定は、適用しない。

2 前項に規定する船舶についての新法第十七條の二(新法第十條の二第二項に規定するふん尿等排出防止設備に係る部分に限る)の規定の適用については、新法第十七條の二中「初めて」とあるのは、「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附則第一条第五号に規定する条約附属書Ⅳが効力を生ずる日の翌日から起算して十年を経過する日以後初めて」とする。

(第四条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第九条 船舶整備公団法の一部を次のように改正する。

第二条第十三項中「又は同条第三項」を「同条第三項」に改め、「貨物艙原油洗浄設備」の下に「又は第十条の二第一項に規定するふん尿等排出防止設備」を加える。

(第五条の規定による改正に伴う経過措置)

第十条 運輸大臣又は船舶協会は、附則第一条第六号に定める日以後においては、同条第七号に定める日以前においても、国際航海に従事する船舶に設置された新法第九条の三第一項に規定する有害液体物質排出防止設備(同条第三項に規定する船舶にあつては、その貨物艙を含む。以下この条及び次条において「有害液体物質排出防止設備等」という。)について、第五条の規定による改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(以下この条及び次条において「新法」という。)第十七条の二又は第十七条の十二第二項に規定する検査に相当する検査を行うことができる。

2 運輸大臣は、附則第一条第六号に定める日以後においては、同条第七号に定める日以前においても、有害液体物質排出防止設備等に係る新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七条の九第一項の国際海洋汚染防止証書に相当する証書を交付することができる。

3 前項の規定により交付した証書は、その交付後附則第一条第七号に定める日までの間に運輸省令で定める事由が生じたときを除き、同日以後は、有害液体物質排出防止設備等に係る新法第十七条の三第一項の海洋汚染防止証書及び新法第十七条の九第一項の国際海洋汚染防止証書とみなす。この場合において、これらの証書の

有効期間の起算日は、前項の規定によりその交付をした日とする。

4 附則第二条第四項の規定は、第一項の運輸大臣の検査を受けようとする者又は第二項の証書の交付、再交付若しくは書換えを受けようとする者について、同条第五項の規定は、偽りその他不正の行為により第二項の証書の交付を受けた者について準用する。

第十一条 附則第一条第七号に掲げる規定の施行の際現に船舶検査証書又は臨時航行許可証の交付を受けている船舶であつて、次項に規定する船舶以外のものについての新法第十七条の二(有害液体物質排出防止設備等に係る部分に限る。)の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは「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附則第一条第七号に定める日以後初めて」とする。

2 国際航海に従事する船舶以外の船舶で、附則第一条第七号に定める日に現に船舶検査証書又は臨時航行許可証の交付を受けているものについては、同日から同日以後最初に行われる船舶安全法第五条の規定による定期検査又は中間検査が開始される日までの間は、新法第九条の三、第十七条の七第一項(有害液体物質排出防止設備等に係る部分に限る。)及び第十七条の十一第一項(有害液体物質排出防止設備等に係る海洋汚染防止証書に係る部分に限る。)の規定は、適用しない。

3 前項に規定する船舶についての新法第十七条の二(有害液体物質排出防止設備等に係る部分に限る。)の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「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附則第一条第七号に定める日以後最初に行われる船舶安全法第五条の規定による定期検査又は中間検査が開始される日以後初めて」とする。

(第五条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)
第十二条 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八

号)の一部を次のように改正する。

第十二条第一項第十一号の三中「第三条第七号」を「第三条第十号」に改め、「生じた廃棄物」の下に「(同法第四十四条に規定する廃有害液体物質等を含む。)」を加え、「第三条第十一号」を「第三条第十四号」に改める。

2 船舶整備公団法の一部を次のように改正する。

第二条第十三項中「貨物艙原油洗浄設備」の下に「第九条の三第一項に規定する有害液体物質排出防止設備」を加える。

3 水質汚濁防止法(昭和四十五年法律第百三十八号)の一部を次のように改正する。

第二十三条第二項中「第三条第十一号」を「第三条第十四号」に改める。

4 運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第二十二條第一項第十七号の三中「本邦周辺海域及びその排出又は焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物」を「有害液体物質に係る排出のための事前処理の方法に関する基準の設定、本邦周辺海域の設定並びにその排出につき事前の確認を受けることを要する廃棄物の範囲及びその焼却につき事前の確認を受けることを要する油、有害液体物質等又は廃棄物」に改める。

5 環境庁設置法(昭和四十六年法律第八十八号)の一部を次のように改正する。

第四条第二十四号中「海洋において」を「有害液体物質の範囲の設定(排出のための事前処理につき確認を受けることを要する有害液体物質の範囲の設定を除く)、有害でない物質の範囲の設定、有害液体物質に係る排出のための事前処理の方法、排出海域及び排出方法に関する基準の設定、未査定液体物質の査定、海洋において」、「本邦周辺海域及びその焼却が禁止され又はその排出若しくは焼却につき事前の確認を受けることを要する油又は廃棄物」を「本邦周辺海域の設定、その排出につき事前の確認を受けることを要する廃棄物及びその焼却が禁止さ

れ又はその焼却につき事前の確認を受けることを要する油、有害液体物質等又は廃棄物」に改め、「焼却する油」の下に「有害液体物質等」を加える。

(罰則に関する経過措置)

第十三条 この法律の施行前にした行為及びこの法律の附則においてなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第十四条 附則第二条から第五条まで、第七条、第八条、第十条及び第十一条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措置は、政令で定めることができる。

昭和五十八年四月七日印刷

昭和五十八年四月八日發行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局