

第百四回国会 運輸委員會 議 錄 第十五号

昭和六十一年五月十六日(金曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 山下 徳夫君

理事 小里 貞利君

理事 久間 章生君

理事 清水 勇君

理事 西中 清君

理事 柿澤 弘治君

理事 田中 直紀君

理事 堀内 光雄君

理事 三ツ林孝太郎君

理事 山村新治郎君

理事 小林 恒人君

理事 横山 利秋君

理事 石田幸四郎君

理事 辻 第一君

出席國務大臣

運輸大臣 三塚 博君

出席政府委員

運輸大臣官房長 永光 洋一君

運輸省運輸政策局長 栗林 貞一君

運輸省國際運輸・觀光局長 仲田豊一郎君

運輸省地域交通局長 服部 経治君

運輸省地域交通局長 神戶 勉君

運輸省貨物流通局長 武石 章君

運輸省海上技術安全局長 間野 忠君

海上保安庁次長 岡田 專治君

委員外の出席者

環境庁水質保全局長 西田 哲平君

局企画課長

運輸委員會調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

五月十五日

辭任

加藤 六月君

補欠選任

野呂田芳成君

同日

辭任

野呂田芳成君

補欠選任

加藤 六月君

同日

辭任

近岡理一郎君

補欠選任

野中 広務君

同日

辭任

野中 広務君

補欠選任

近岡理一郎君

五月十二日

脊髄損傷者に対する運輸行政改善に関する請願
(石橋政嗣君紹介)(第四四〇七号)

同(奥田敬和君紹介)(第四四〇八号)

同(梶山静六君紹介)(第四四〇九号)

同(田邊國男君紹介)(第四四一〇号)

同(船田元君紹介)(第四四一一号)

同(渡辺省一君紹介)(第四四一二号)

同(青木正久君紹介)(第四四一三号)

同(山下元利君紹介)(第四四一四号)

同(若林正俊君紹介)(第四四一五号)

同(若林正俊君紹介)(第四四一六号)

同(若林正俊君紹介)(第四四一七号)

同(若林正俊君紹介)(第四四一八号)

同(若林正俊君紹介)(第四四一九号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二〇号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二一号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二二号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二三号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二四号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二五号)

同(若林正俊君紹介)(第四四二六号)

同(浦井洋君紹介)(第四八一六号)

同(藤木洋子君紹介)(第四八一七号)

同(藤木洋子君紹介)(第四八一八号)

同(柴田睦夫君紹介)(第四八一九号)

同(辻第一君紹介)(第四八一九号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

同(公共交通の充実等に関する請願(中林佳子君紹介)(第四八二〇号)

国鉄の改革に関する請願(永末英一君紹介)(第五三六二号)

同(西田八郎君紹介)(第五三六三三号)

同(西村章三君紹介)(第五三六四四号)

同(藤原哲太郎君紹介)(第五三六五五号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

同(三浦隆君紹介)(第五三六六六号)

区羽根木二の三五の一〇(安信啓)第二三三三号)
大阪国際空港における午後九時以降の発着規制
に関する陳情書(大阪府豊中市議会議員高坂高
士)(第二三三三三号)

新北九州空港の早期着工に関する陳情書(福岡
県議会議員長田中久也)(第二三三四号)

近距離航空システムの整備促進に関する陳情書
(四国四県議会正副議長会議代表香川県議会議
長植松定良外三名)(第二三五五号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一
部を改正する法律の一部を改正する法律案(内
閣提出第七九号)(参議院送付)
船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正す
る法律案(内閣提出第八七号)

○山下委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、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の一部
を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し
ます。岡山信之君。

○岡山委員 今、委員長が法律の表題を読み上げ
たわけですが、大変やこしい法律のよう
であります。私も中身の理解に大変手間取った
部分がございますけれども、最初に、この法律が
今回改正されます経緯のようなものについて伺っ
ておきたいと思うわけです。

御説明によれば、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、MARPOL条約
に関する七八年の議定書にそれぞれ組み込まれて
いた順番が、リベリアの受諾撤回によって順番が
変更されることになったという事なんでしょうが、
既に参議院先議で御議論がありますので、

リベリアが事務的な瑕疵をもって撤回したという
程度のことは、私も承知はいたしておるわけであ
りますけれども、その背景になったものがどのよう
な事情があったのか、まず、その辺のところお
わかりでしたらお聞かせをいただきたいと思いま
す。

○栗林政府委員 ただいま先生おっしゃいました
ように、リベリアが受諾を撤回したというのが今
度の法律案をお願いした直接の契機でございます
です。先生おっしゃいましたように、いきさつとい
ましては、千九百七十八年の議定書につきま
して、既に五十八年に法律改正をお願いして成立
させていたおたけでございますが、その
後、リベリアが国内的な手続の瑕疵によって、
これを撤回したいということを出した。リベリ
アにおきましては、この条約批准については、上院
の助言と承認が必要だということになっておる
うでございます。問題の附属書のⅢ、これは容器
入りの有害物質でございます。それから附属書の
Ⅳ、これは汚水でございます。それから附属書の
Ⅴ、これは廃物でございます。これらについて
は、実は上院において承認が得られていなかった
にもかかわらず、この附属書Ⅲ、Ⅳ、Ⅴを含む批
准書をIMO、国際海事機関の事務局に寄託して
しまったという国内的な手続ミスによるものであ
る。したがって、受諾の撤回は、このような手続
上の瑕疵を修正するためのものであるということ
をリベリアはIMO事務局に対して説明しておる
そうでございます。それについてIMO、国際
海事機関の事務局といたしましては、各国にこの
旨を連絡して意見を求めた経緯がございますけれ
ども、そういうことを、仮にそれは受け入れられ
ないというふうな雰囲気になりますと、リベリ
アが本来この条約にも加入しないというふうな、
そういう強い態度もあったようでございます。な
それはむしろマイナスである、そういう手続上の
ミスであれば、受け入れなければならないという
ことで決まったようでございます。

そんな経緯でございますので、私もそれに
合わせて今度の法律改正をお願いしたというよう
なことでございます。

○岡山委員 そうしますと、リベリアの附属書
Ⅲ、Ⅳ、Ⅴに対する、手続上の瑕疵であったとし
ても、これに対する拒否の意向というのはかなり
強かったというふうな御説明を伺っております。

○栗林政府委員 私ども聞いておりますところ
は、一たんそういう条約の受諾をいたしまして
撤回をするということは、余り例のないことのよ
うでございます。そうでございますけれども、今
申し上げましたような事情で、手続上のミスであ
るといふことを強く言われたということで、各国
ともそれはやむを得ないということの結論になっ
たというふうな聞いております。

○岡山委員 ところで、これはリベリアが直接の
契機になりましたが、世界の船舶量の半分以上を
占めております主要十カ国のうち、このリベリア
以外にも、イギリス、アメリカ、そしてソ連、中
国といったようなかなり大きな国がこの附属書
今申し上げたⅢ、Ⅳ、Ⅴについて依然批准をして
いないという状況があるようでありまして、これ
も、これらの国において批准ができないという事
情がおわかりでしたらお聞かせをいただきたいと
思います。今後の見通し等につきましてもあわ
せお伺いをいたしたいと存じます。

○栗林政府委員 確かに、船舶量の多い上位十カ
国ぐらゐを見ても、その十カ国といえますのは、
今先生がおっしゃられたような国々、一番多
いのがリベリアでございますが、リベリア、パナ
マ、日本、ギリシャ、ソ連、アメリカ、ノルウェ
ー、中国、イギリス、イタリアといったようなと
ころでございます。そのすべてが今の海洋汚染の
七八年議定書には締約国とはなっております。こ
の附属書のⅠ、油の分と、それから附属書のⅡ、ば
ら積みのある液体物質の規制につきましては、こ
れは一応批准はしておるわけでございます。

ただ、問題のⅢ、Ⅳ、Ⅴについては、現在のと
ころ、リベリア、ソ連、アメリカ、中国、イギリス

というところが批准しておりません。ノルウェー
については附属書のⅣを批准していないこと
でございます。

ところで、今先生おっしゃいましたこれらの国
が批准していない事情というものは、外国の国内
のことでございますので、必ずしもはっきりはし
ないのでございますけれども、私もいろいろ聞
いておりますところを申し上げますと、例えばア
メリカにおきましては、附属書のⅣ、これは汚水で
ございます。それからⅤ、廃物、ごみでございます
が、これにつきましては、対象船舶が商船だけ
でなくて一般のプレジャーボートも含まれる。ア
メリカあたりで大小のプレジャーボートが非常に
発達しておりますが、そういうものも含まれる
というところで、批准のための国内的なコンセンサ
スを得るのに時間がかかっているというようなこ
とを聞いております。またイギリスも同様な事情
がある模様でございます。それからソ連とカリベ
リアなどにつきましては、これは必ずしも事情が
はっきりしないのでございますけれども、各附属
書の発効の見通し、相当大きな船舶量を持つてお
ります国々の動向といえますか、そういうものを
にらんでおるのではないかとこのように考えられ
ます。

また、批准しておらない国々のこれからの批准
の見通しでございますが、実はIMO、国際海事
機関におきましても、附属書のⅢ、Ⅳ、Ⅴの早期
発効につきましてはいろいろと努力をいたしてお
りまして、早期発効を促すための精力的な検討な
り働きかけが行われております。まだ具体的にい
つというふうなところまでは行っていないと思いま
すが、我が国といたしましては、IMOの場で各
附属書が早期に発効するようにできるだけ努力し
てまいりたいというふうな考えをしております。

○岡山委員 いずれにいたしまして、これは後
ほどの議論とも絡むもので、今回この問題に対す
るパナマの対応は、いずれの附属書も批准をして
いるというところでございますけれども、きょう仲
田さんお見えでございますけれども、便宜置籍船

の問題について従来からいろいろな角度から議論もされておるのですが、改めてちょっと伺ったこともなかったものですから、いわゆるリベリア、パナマの便宜置籍船と呼ばれるものの中における日本支配船の船腹量の実態というものは一体いかにどのものなのか。それからリベリア、パナマにおける日本以外の事実上の支配国というのは、国籍の実態はどういうふうになっておるのかということ、この機会に改めて、どんな状況でも把握されているかということも私から聞いてみたいと思います。

○仲田政府委員 リベリア及びパナマの船舶は、船舶の登録要件がほかより緩やかだということであって、これは事実上の把握に努めているところであるが、その実質的な船主がだれなんだ、どこの国籍なんだというようなことを判定するのは事実上は非常に困難であるということでございます。

ただ、我が国の海運企業が運航している外国船のうち、日本の商船隊というものに組み込まれている外国船のうち、いわゆる仕組船とかチャーターバック船というものは、そのほとんどが便宜置籍国であるリベリアまたはパナマに登録されているというところは事実でございます。

その数を定航の大手六社、今まで中核六社と言っておりましたが、この六社について調査した結果によりますと、昭和六十一年の年央で約百十隻、トン数で二百七十万総トンということになっております。内訳で申しますと、リベリアが約六十隻、百八十万総トン、パナマが五十隻九十万総トンということになっております。

それで、それ以外どういう国で成り立っているかということ、この辺は私もちょっとわかりかねますが、UNCTADの資料によりますと、便宜置籍船の量、この定義も非常に難しいと思うのですが、これが約二億二千万重量トンぐらいはあるのではないかと。ということは、世界の船腹量の中でおよそ三〇％は、この便宜置籍船で占められて

いるということであるかと思えます。日本のほかに可能性のあるものとしては、もちろんアメリカ、イギリス、それから最近ではルウェーが便宜置籍船をふやそうという方向にあるようにございます。

大体、便宜置籍船についてわかっていくことは、今程度のことでございます。なかなかその実態の把握に苦慮しているところでございます。

○関山委員 外国のことまではさておくとしても、日本船が、今中核六社とおっしゃったわけですが、それなもののなかという感じがするわけですね。私も確たる資料というのがなかなかないもので、今おっしゃっているのがどういふところでお調べになったのか、運輸省できちっと中核六社に調査なすって確かめられた数字なのかどうか、それとも別な団体で調べた数字なのかわかりませんが、この前、東京湾横断道の議論をいたしましたときに、前に海上保安庁にいらした田尻さんの書物など拝見をしておりました。そこで、やはり千五百隻ぐらいのことを数字として上げておられるわけですね。田尻さんの場合は素人でもないわけですから、それなりの根拠があるのではないかという数字じゃないかと思うのですが、ちょっと違いが大き過ぎますが、その辺はどうなんでしょう。

○仲田政府委員 一つは、便宜置籍船の定義にもよりますので、またもともと便宜置籍船というそういう技術的な操作をしたわけでございますから、大手の会社、これは大体申告ベースで、今の数字は各社から調べたという数字でございます。またその会社が日本の中に子会社をつくって、そこからまたというふうなが入っているのかとか入らないのか、そういう点で非常に紛らわしい点があると思えます。

しかし、今先生が御指摘になったような約千隻という数字、これはいろいろなことから日本とかわりがあるというのですが、支配しているかど

うかは別として。そういうことで、最大限でとらえるとそんな数字であるという話は私も伺ったこととがございます。ただ、その内容がどんな形ではなっていないか、その点については明らかではないということ、先ほど申し上げたおおよそ百十隻、これは確かに大手六社ときちんとなつたがっている仕組船であるということは申し上げられると思えます。

○関山委員 今申し上げた参考書の中では、これは何年かちよつとはつきりしませんが、千五百六隻という数字がありますね。便宜置籍船の問題は過去にいろいろな議論の経緯があると思えますけれども、とりわけきょうの主題とはかわりがありませぬので、そこで長く議論しているつもりありませんが、船腹過剰の問題なども従来委員会でも議論のあるところでありまして、どうなんでしょうか。この辺の実態の調査を一遍きちんとしたていただくということくらいはあつてもいいのではないのでしょうか。これをどう扱っていくかの政策論議はまた別の問題でありますけれども、実態の数字さえも百隻から千五百隻というのでは、対応が全然違つてきますし、判断も違つてくるわけですから、その辺についてはいかがでしようか。実態調査というものをやりになるというところは、大臣、いかがですか。

○三塚国務大臣 便宜置籍船は、それぞれの船会社が有効適切で効果的な、また経営の安定という意味で考案したまことに便益だと思つてあります。そういう意味で、今仲田局長が言われたとおり、入り組んでいる感じはそれとおちだと思つております。しかし、海運国日本でありますし、この実態はどういふことなのか、調査方法はいろいろあると思ひます。やはり政府として、運輸省としてその実態をこれからきちつと把握するということ、御指摘のとおり極めて大事なことでと思ひますが、その方法がなかなか、頑張つていろいろやってくれているわけですが、捕捉したいところがあります。若干時間をおかしたいただきながら、その実態に迫るということで取り組まさせていただきます。

○関山委員 ぜひひとつそう願ひしたいと思ひます。

たまたまパナマの方が批准をしておりますからいいのですけれども、リベリアが契機になつたということもございまして、今そのことについて多少触れました。

それから、この条文をなぜ組みこまなければならなかつたかということの御説明は一通りは聞いているのですが、ちよつと簡単に申し上げます。

○栗林政府委員 法律がどうもわかりにくいような条文の書き方になっておまして、いろいろ御迷惑をかけておるわけでございますけれども、簡単に御説明いたしますと、五十八年の法改正をまずお願いいたしました。これは海洋汚染の条約を、その際のためにお願いしたわけでございますが、その際法律の仕組みとして、この条約に発効時期の異なる五つの附属書がございます。その附属書がそれぞれそのときの各国の批准の状況からいまして発効する順序が大体確定をいたしておいたわけでございます。それで、それに合わせて海洋汚染防止のこの法律の一部を改正するという柱を五つ立てまして、それぞれ第一条から第二条、第三条、第四条、第五条ということ、その実施の順序に合わせて法律をつくりまして、段階的に改正していくというやり方をとったわけでございます。

なぜそういうやり方をしたかという話になってくるわけでございますが、これは各附属書に係る改正がそれぞれ相当広範囲にわたつております。かつ、相互に関連していくということもございまして、したがって、まず先に発効いたします附属書の実施のために改正した条文を、その後発効する附属書の実施のために再び改正するというようなことが出てくるわけでございます。やむを得ずそういう立法形式を採用したのでございます。

それによりますと、ばら積み物の有害液体物質の

規制に係る条文は、五十八年の法律では第五条と
いうことになっておりますが、それが先ほど来申
し上げておりますように、その後の事情で順序が
変わってしましまして、第二条から四条までの
改正規定の前に第五条の改正規定を実施しなけれ
ばならないということになりました。実際には第
二条から四条までの改正が既に行われておりま
した。今度の実施順序の変更で、このままにし
ておきますと、立法技術の問題とも絡んでまい
りますけれども、実際上改正が不可能であったり意
味が不明であったりという問題がいろいろ生じて
まいります。したがって、第五条の規定を第
二条から第四条までの改正規定に先立って実施す
るということ、それを先に持ってまいりまし
て、順序の組みかえをやったということござい
まして、立法技術的な問題も非常にあるのでござ
います。やむを得なかつた経緯がございまして
で、その辺をよろしく御理解いただきたいと思
うのでございます。

○関山委員 立法技術上の問題だということは理
解ができるのですが、リベリアの受諾撤回の理由
あるはその他の未批准国の事情などを伺ったこ
とも絡むのですけれども、本来、条約あるいは
附属書の中身から言えば、その重要度に従って番
号が振られてゐる、Iが油でIIがばら積み有害
物質でIIIが容器入りでIVがというふうに、その理
解していいのではないかと。それをIIを後ろへ持
ていってIII、IV、Vを前に持ってきたということ
は、当初IMOの方でどんな判断や事情があった
のか。これはある意味では正常に戻ったみたい
な感じがしないわけでもないわけだし、その辺の
事情がもしおわかりであればお聞かせいただきた
いということが一つ。

それから、昨年の十二月にIMOが議定書I、
通報制度について、いわゆる容器入りの有害物質
の方は、附属書の方は発効しないけれども、通
報制度のみについては繰り上げ実施を決めたとい
うことのようにありますし、また附属書Iの中身

も改正しておりますけれども、IMOがこういう
一連の改正をやったということの背景にはどんな
事情があったのか、これもお聞かせいただければ
と思います。

○栗林政府委員 最初の御質問は、附属書の順番
に沿って実施されていくのが普通ではないかと、そ
れが附属書IIが一番最後ということになってお
つたのはどういふ事情があるのかという御質問だ
と思ひますが、私も聞いておりますところでは、
附属書IIとIIIは特にこの条約の中核的な部
分をなすものでございまして、一括して批准する
という建前になっておる、そういうやり方になつ
ております。II、IV、Vについては、選択附属
書と申しますか、確かにそれぞれ選択的に批准が
できるといふことになっておるわけではございま
す。

油とばら積みの有害液体物質は一体としてで
るだけ早くやろうということではあつたわけでは
ございまして、油の方は既に相当程度の規制が行わ
れておりますし、それをできるだけ強化していこう
ということではございまして、ばら積みの
有害液体物質については、何しろ新しい規制で
ございまして。しかも、規制の内容が非常に厳し
い——これはもちろん有害度に応じた規制でござ
いますけれども、非常に厳しい上に船舶の設備と
かいふたことと義務づけもございまして。そのほか
具体的な準備などで相当の時間がかかる。そうい
つた準備のために各国が直ちに批准しにくい事情
があるというようなこともございまして。油の場
合には、各国が批准したし、発効要件に達し
ましたら一年後に発効したし、発効要件に達し
るわけではございまして、有害液体物質の場合
は、既に最初から、七八年の議定書におきまし
ては、そういう時期からさらに三年間の猶予期
間を置く、あるいはその国際会議において決ま
すそれ以降の日から実施する、こういう規定に
なつておりました。そういう意味で、附属書II
の実施時期が附属書III、IV、Vに比べて遅くな
るという見通しが五十八年ごろには立つておつ

た、こういう事情でございまして。
したがって、重要性が少なくて遅くなったとい
うよりは、そういう準備などのために国際的な合
意ができておつて遅くなつておつた。それがリベ
リアのそういうことがございまして、附属書の
II、IV、Vの方が今度は遅くなつて、IIの方は逆
に、その三年プラス半年という時期が過ぎよう
としております。そういうことで、発効期日を決
めてこれをやろう、したがって、附属書IIの次は
II、それからIII、IV、Vをやつてくれ、こういう
事情になつたということではございまして。

もう一つ、昨年の十二月に附属書IIと議定書
のIの改正がございましたが、その事情をちょ
と申し上げます。
まず附属書II、ばら積みの有害液体物質の規
制でございまして、この改正が二、三ございま
す。

一つは、対象物質の拡大でございまして。これは
最近の化学工業の発展等に伴ひまして、新しい化
学物質がいろいろ出てまいつております。そうい
うものについて対象を広げていこうということ
であります。
それから、公害防止の技術がいろいろと進歩し
てまいつておりますので、規制方法を改善合理化
していこうということ。
それからもう一つは、規制の実効を高めるため
の有害液体物質の記録簿の保存期間を、従来二年
ということを決めておりましたものを三年にしよ
うということが最近検討されました。昨年の四月
の会議でそういう改正案がほぼ固まつて、十二
月の会議で採択されたということ。

そういうことも含めて国内法の整備を行わな
ければならない、こういう事情になつたというの
が経緯でございまして。
○関山委員 経緯についてずっとお伺ひして、何
となく状況がわかつてきました。
この法律を改正しなければならなくなつた附属
書の実施時期の変更の問題というのは、つまりI
MOが当初II、IV、Vの批准についてはかなり楽

観的な見方をしていた。三年間のばら積み有害物
質の猶予期間のうちぐらひにはみんな発効するだ
らうと思つた。これが事実上そうならなくなつて
しまつたということに尽きるわけですかね。

○栗林政府委員 その点につきましては、IMO
を初め各国が、単に見通しというよりは、五十八
年におきましては、附属書IIとVにつきまして
は発効要件、つまり国の数にいたしまして十五カ
国、それから世界の総船腹量の五〇%以上、そう
いった要件を既に満たしておりました。それから
附属書IVについてもほぼそれに近い状態にあつ
た。発効要件を満たした後に一年で発効することに
なつておりますので、そちらの方が先に来て、附
属書IIの方は少なくとも三年間の猶予期間がご
ざいまして、その方が後になる、こういうこと
で事情としてはほぼ確定しておつたというよう
な状況だつたと思ひます。

○関山委員 それはつまりリベリアが批准をする
ということ前提にしておつた。それ以上の事情
を詰めて何つても事の本質とは余りかわりなさ
そうでありまして、経緯についてはこの辺でや
めておきます。
ところで、当面の附属書IIのばら積みの有害物
質の関係について若干お尋ねをしておきたいと思
ひます。
当面、我が国においてこの附属書IIの規制対象
になる船腹量、ロイド統計によりますと、ケミカ
ルオイルというのとケミカルタンカーというのと
二通りに分けておりますが、事務局の御説明で
は、日本ではケミカルタンカーとケミカルオイル
とは一緒にして丸めて数字を、こう言つておりま
すから、その前提でお聞かせをいただきたいと思
うのですけれども、対象隻数、船腹量はどの程度
あるのか。世界に占めるシェアというのはどの程
度なのか。まず、そこからお聞かせいただきた
い。

○栗林政府委員 附属書IIの規制対象船舶で
ございまして、我が国のこういうケミカルタン
カー、規制はすべてのケミカルタンカーにかか

わけでございますけれども、その隻数は昭和六十一年末において約六百隻でございます。それからトン数では約四十五万総トンでございます。これは先生今おっしゃいましたように、オイルタンカーとの兼用船というものも含んだ数字でございます。

○岡山委員 なお、これはスポット的にオイルタンカーが利用されるというケースは、こういう数字の外側にあるというふうに理解しておいた方がよろしゅうございましょうか。

○農林政府委員 御承知のように、ケミカルの中にも非常に油に近いものもございます。したがって、オイルタンカーでケミカルも時には運ぶといったようなものも、この六百隻の中に入っているというふうに御理解いただきたいと思っております。

○岡山委員 それから、この取扱対象の有害液体物質なんですけれども、これはA、B、C、Dという四ランクに分類をされて、それぞれ区分けがされておるようであります。A、B、C、Dがどういう基準で区分けをされているのか。その前提として、我が国における取り扱いの国内、国外それぞれどの程度の量があるのかということをし御説明をいただきたい。

○農林政府委員 ばら積み有害液体物質の国内におきます輸送量は、これは全国内航タンカー海運組合の調査でございますが、五十九年度で二百七十七万トン、六十年におきましてはほぼ似たような数字でございます。二千二百万トンというふうに推計をされております。

それから、国外の関連でございますが、輸出入の量を日本化学工業品輸出組合が推計いたしておりますが、これによりまして、六十年には輸出が七百六十万トン、輸入量が七百三十三万トンというふうになっております。

それから、先生今おっしゃいました有害液体物質は、AからDまで分類がされておるわけでございますが、その分類の指針と申しますか、一つの基準といったものは、A類というものは、蓄積性の高いもの、魚類等に対する毒性の高いものとい

った基準でございます。それからB類は、蓄積性のあるもの、魚類等に対する毒性の程度のもの、海産食物を汚染するおそれのあるもの、それからC類は、魚類等に対しわずかな毒性のあるもの、D類は、魚類等に対しほとんど毒性のないもの、高い生物化学的酸素要求量、BODを有し、沈殿して海底を覆うものといったような指針を設けまして、それによって分類をして、それぞれ規制をかける、こういうことになっておるわけでございます。

○岡山委員 今のその分類別に従って、先ほどの扱量はそれぞれの程度のシェアといいますが、比率を持っていますのか、それもお聞かせいただきたい。

○農林政府委員 我が国で取り扱われております有害液体物質のA、B、C、Dの分類別の割合でございますが、この数字は海上保安庁が五十九年に行いました主要港湾における取扱量の調査から推計したものでございますけれども、A類が二〇％、B類が二二％、C類が一九％、D類が六七％、D類が二二％ということでございます。また、A類が非常に多いということでございます。

○岡山委員 それから、先ほどもちょっと御説明がございましたが、昨年の十二月の改正で、この有害物質の対象が拡大されたというお話がございました。この拡大された部分は、全体でどの程度の種類があるのかもちょっとお聞かせをいただきたいのですが、どの程度の拡大があったのかですね。その拡大が我が国にどのような影響を持つのか、その辺のところも、もしおわかりになればお聞かせをいただきたい。

○農林政府委員 昨年の十二月の改正前におきましては、対象とされる有害である物質が約百八十種類の物質でございました。それから一方、海洋汚染上無害とされる物質は四十六物質であったわけでございますが、先日の附属書の改正では、新しい物質が化学工業の発展によっていろいろつくられてきたというふうな事情もございまして、非常にこの対象物質がふえておりまして、有

害とされる物質については約四百九十物質、それから無害とされる物質については約九十物質というように拡大をされてきております。

なお、これによるわが国の海運界への影響ということはいろいろございまして、やはり構造、設備などについて規制もございまして、それに対応できるように指導し、やっております。それでございますので、格別の大きな問題はないのではないかと、いうふうに思っております。

○岡山委員 そうしますと、三百近い拡大があったということですね。

それからもう一つ、これはまあ取り扱いの物質の対象量という意味じゃないのですけれども、たまたま先般私、国鉄の貨物の関係の調査で小名浜へ参りまして、そこでふと気がついたのですけれども、事態がこういううちはつきりしないことでもありまして、そうきつとしたお答えがいただけたらと思わないのですけれども、国鉄の貨物の合理化によって内航海運にかなり影響が出てくるんじゃないだろうかという感じもするのです。その辺のところは、今の段階でどうということはないかなと言えないけれども、御判断があらばお聞かせをいただきたいと思っております。

○武石政府委員 国鉄の運んでおります危険物等についての輸送が今後どうなるかということとは、国鉄のダイヤ改正がことしの十一月に行われまして、それ以後、実態が表面化してくると考えておるところでございますが、内航海運業の輸送力というものは非常に大きゅうございまして、一船単位で運ぶような形での、それほどの大量のものがあられるわけではなくて、むしろ細かい、ロットの小さいものがたくさん運ばれているということ、直接に内航へ大量の、特に有害液体物質を中心とした物質が転移してくるということはちょっと考えられないのではなからうか、そう考えております。

内航海運業自体いたしましたしましては、有害液体物質に関する規制が施行されますと、特に内航業界というものは非常に不況な状態にもございまして、今後厳しい排出規制とか構造、設備規制というものを受けることになりまして、ある程度影響は免れないというところであるわけでございます。さらにまた検査を受けなければならぬというような負担もあるわけでございます。

ただ、この問題は、条約上は、既存の内航タンカー、八三年の七月以前に建造されたタンカーという定義がなされておりますが、それにつきまして約十年間、正確には十年間を超えまして、六十九年の六月までは既存のタンカーについては適用がないというございまして、これは我が国のこのいう内航タンカー等の耐用年数が十一年というところになっておりますので、それだけの猶予期間があれば、それらの現存していたタンカーというものはほとんど退役してしまいうというところが前提で出された数字でございまして、これは私どもと内航業界、それからIMOとの間で緊密な連絡の結果、そういう形で猶予期間というものが出されたという経緯がございまして、それ以後のタンカーの建造につきましては、運輸省といったしましては、条約採択前後から内航業界に対して必要な情報を提供すると同時に、これらの基準に該当するような構造のものとするようにという指導を行ってきた経緯がございまして、このために、現実にはほとんどのタンカーの構造、設備は、この猶予期間が切れる時点では附属書の規制内容に適合するということになるし、そういう意味で非常に大きな影響はないであろう、何とか内航業界としては対応できるということを業界からも確認しておるところでございます。

そういう意味で、運輸する上での、例えば有害液体物質を運び上げて、タンクを洗浄した後の液を処理設備にくみ上げるといいますか、ストリッピングといいますか、そこへ投入して処理をするための時間とか、そういう面での運輸上の負担は生ずるわけでございますが、これらについても、こういう製品というのは現実にはほとんどが企業間の物質でございますので、相手の工場の中に処理

設備があるのがほとんどでございます。そういうようなこともありまして、過大な負担にはならないであろう。またこれらの荷主もそういう点については十分考慮した上で対応するということがございまして、全般的な内航海運における不況というものの影響はあるにいたしまして、特に過大な影響はないという見通しに立っております。

○岡山委員 かなり先へ進んで御説明があったんですが、ちょっとその前に規制の内容についてお聞きしたいんです。排出規制、排出防止設備の設置、構造の技術基準、防止管理者の選任、未査定液体物質の届け出、設備の検査と、これは調査室がおつくりになった説明の中に書かれている事柄なんですが、これだけではイメージがはつきりつかめないんです。イメージといいますか、私ども知識がないものですから、現実に見てないものですからわからない部分があるんです。今の御説明の中で問題は、特に内航船舶への主として経済的な負担というものを考慮した猶予措置というのがあって、その面では心配ない、その面で心配ないといいますが、逆な意味で、法律の本来の趣旨からすれば、それは心配ないというよりは心配しなければならぬわけですか。

そこで、ちょっと伺いたいのですが、今の御説明で、船体そのものの構造の技術基準を変えない、これは今六百隻ある対象船舶、内航が約五百、外航関係が百というふうに事務局から御説明をいただいておりますけれども、いずれにしても、この猶予期間、その他国際条約の附属書の規定の中で、現存船舶については、構造の技術基準については、それを全うするための船舶の改造その他の手だては一切要らない、要らないという事実は上なくいいということになっているんです。まずそれだけ先に確かめさせてください。

○武石政府委員 既存船につきましては、必要がないということになっております。

○岡山委員 そうしますと、問題はその排出防止設備の設置の関係ですが、これについてはどうな

んでしょうか。外航船舶については、それが既に担保されているといえますが設置されている、内航は千六百総トン以下と、大体そこでカバーされるんだそうでございまして、それだけの対象船舶について排出防止設備、この排出防止設備というものは現存する船についてどの程度に状況にあるのか、その説明をいただきたいと思います。

○岡野政府委員 先生御質問の有害液体物質の排出の防止でございますけれども、船体構造と排出防止設備ということ、構造と設備と両方で規制しております。それで構造の方は、万一座礁ですとか衝突等があったときに、大量の有害物質が海洋に放出されないように、その危険物の度合いに応じまして、貨物倉の外板からの位置であるとかあるいは区画の数であるとか、そういった船舶構造を規制しております。……（岡山委員「それはいいじゃないというんでしょ」と呼ぶ）はい、それについては、現存船については猶予されております。

それから、有害液体物質の排出防止設備の方ですけれども、これは有効ストリップ装置であるとか洗浄装置とか換気装置とかいろいろございまして、これらは設備でございまして、一応すべての船に義務づけられます。ただ、距岸十二海里以内では一切の排出が禁止されておりますので、距岸十二海里以内だけを航行する船舶については、これらの設備も必要ないということになります。

○岡山委員 そうしますと、それぞれ外航、内航について実態はどの程度なのかというのはおわかりになりませんか。

○岡野政府委員 これらの設備は通常の荷役の際にも非常に価値のあるものでございまして、実質的には既に設備しておるといふふうに考えております。（岡山委員「内航についてもですか」と呼ぶ）はい。

（委員長退席、津島委員長代理着席）
○岡山委員 そうであれば、この法律が発効して

も、船舶サイドからのこの有害物質についての設備については、当面とりたてて新しい手だては必要ないというふうに理解しておいてよろしいですね。

そこで、そうしますと、私も参議院段階での議論を少し読んでいますので、船舶整備公団の融資でどうするかというところとか、そういう話はもととどういふことを前提にして議論なすっていいのでしょうか。

ちよっともう一遍言い方をしますが、構造の技術基準というのは、特に八三年以前の船舶については、そういう規制が、インフレーションがないわけですから、それ以前の船については猶予されるのは理屈はわかります。そういう船があるわけですから、これは猶予されるのはわかる。しかしまた同時に、構造そのものを変えようというのには、これは船舶を解散せよというのと、スクラップせよというのと同じようなものでしょうから、少なくとも排出防止設備等の方は、まだ不十分な状態があつて何らかの措置をしなければならぬ、したがって、そういう面ではいろいろ資金の手当てなど御心配なさっているのかなと思つたのだけれども、今海上技術安全局長のお話では、もうその心配もないほどに内航船舶についても完備されているというふうにおっしゃっているのですが、本当にそれでいいのですか。

○武石政府委員 お答えいたします。

先ほどの御答弁でややその点の区分をして御説明しませんでしたので、多少訂正にわたるかも知れませんが、御説明させていただきたいと思ひます。

今言いました排出防止のための設備につきましては、金額的にも五十万からせいぜい二百万程度で、金額の必ずしも大きなものではないというところとございまして、それにつきましては、船舶整備公団の方で、既にそういう設備をするための資金という予算的な措置も講じておりまして、その枠の中で対処できるようなことをやっておるわけでございます。それから事業者によつてはわざわざ

そういう資金融資を受けなくてもやれる事業者もございまして、先ほど岡野局長から御答弁申し上げたような形で、広範にわたつて影響があるというものではなくて、大半のものは満足している状況になつておる、こういうことでございまして。

○岡山委員 大半のものは満足している状況という御説明ですから、それはそれとして伺つておきましよう。

そこで、有害の液体物質が海を汚染するというのはどういふ状況かということなんですけれども、これはタンカーなんかと違つてうっかり漏れるという、まあうっかり漏れるという言い方はおかしいかな、要するに、本来途中で捨てるか投棄するとかという性格のものじゃないわけですから、結局船舶の積みおろしをやる際とか、あるいは積み荷が変わるために船腹の洗浄をして、その洗浄した汚水をどうするかという時点の問題、そういう状況の中で問題なんだろう。どうなんでしょうか。私もよくわからないものですから、これは排出を規制するというのは当たり前なことだと思つたのですが、なおこういつたさまざまな規制をかけて心配をしなければならぬような段階というのは、一体どういふ状況が想定をされているのでしょうか。

○栗林政府委員 有害液体物質といひましても、先生おっしゃる通りに、非常に価値のある貨物であるという場合も非常に多いわけでございます。それを捨てるのか排出するということとは通常考えられないこととございまして、したがって、その貨物、有害ではあります、そういう物質を港に着きまして陸揚げをいたしまして、その後タンクの中にそういうものがある程度残つておられます。これを洗浄いたしまして、その洗浄水を捨てるという場合があり得る。したがって、これは規制をかけ、陸上の受け入れ施設に揚げらる。これは有害物質の有害度に応じた規制が若干違ふのでございまして、それを陸揚げする、あるいはそれについて排出を規制する。さら

に陸揚げいたしました後、そのタンクに水を張りまして、バラストとして航海をする、そういう段階において、また排出ということがどの程度の濃度のものなら、あるいはどういう海域ならよろしいかというのを規制するというようなことを頭に置いていろいろな規制がなされているということでございます。

○関山委員 わかりました。

それで、これはこの前、港灣五十年の法律の議論をいたしましたときに同僚の左近議員からも若干触れられたことなんですが、今お話のありました洗浄をするというケースがかなり厳しくこれから取り締まられていかなければならないということになるのだからと思います。その点での受け皿といえましょうか、受け入れの施設ですね。心配ないという当時の港灣局長の御答弁もあったのですが、この機会に改めてその辺の状況について御説明をいただいております。

一般的に心配ないと言われているけれども、この数字を承けてみて二千七百七十トン、国内では有害液体物質がかなり動いているということになりますと、これは細かな港への出入りがかなりあるんじゃないかというふうにも想定されるのです。大きな港にはそれなりの施設は従来とも設置もされておるのでありましょうし、あるいはまたこういう物質を扱う企業のサイドにそういうものが準備されているというお答えになるのかもしれないけれども、しかしなお、この時期にこういう新しい規制が加わって大丈夫なのかという意味で、改めて念を押しておきたいと思っております。

○栗林政府委員 この有害液体物質の処理の問題でございますが、化学工場でありますとか産業廃棄物処理事業者、あるいは油に近いものもございまして、廃油処理事業者、これらの人たちが持っております既存の施設がございまして、この状況を見ますと、これは五十七年度の調査で数字が出ておりますが、産業廃棄物処理事業者の分が百二十九社でございますし、この年間処理能力が三百万立方メートル程度である。船舶からの陸揚げ処

理を要する推計は大体七百万立方メートル程度であると考えられておりますが、それに対して相当大きい数字である。そのほか化学工場等が三十六事業所ございまして、廃油処理施設においても相当程度の処理が可能であるということで、全体としては処理能力としては大丈夫であろうというふうな考えをしております。

確かに先生おっしゃいますように、それでは具体的なケースについてそれぞれ大丈夫かということについては、私もそういう問題についての認識はいたしております。例えばある港に着いたときに、そこに適切に廃油処理施設があるかどうか。それからまた仮にありませんと、それを例えばタンクローリーに積んでその施設に持っていくということがむしろ多いわけでございますから、そういうことができる場があるかどうか。それからまた荷役の時間の問題と船舶の運航の経済性の問題などの関連も出てくると思っております。いろいろな具体的な問題はあり得るわけでございます。

具体的には日本海難防止協会で連絡調整委員会をつくり、役所も入って石油化学工業の業界その他関係者といろいろ話し合いをしようというふうに、また今後とも海運業界、化学工業界などとも十分連絡をとりながら、関係省庁とも協力して、その条件の整備にぜひ努めてまいりたい、というふうな考えをしております。

○関山委員 わかりました。

時間もなくなりましたので、最後に海上保安庁の方へお伺いしたいと思っておりますけれども、幾つかまとめてお尋ねをしておきたいと思っております。

保安白書で、海洋汚染の発生の確認あるいは法律違反の案件に対する、何といえましょうか、捜査取り締まりの実態のような数字が出ています。これは交通違反でいいますと、スピード違反でありますとかあるいは駐車違反なんというものは、これは統計上の数字と実態とはまるっきり違う。取り締まれば幾らでも件数が上がっていくという関係に

あるのですけれども、保安庁の海の捜査の関係では、その辺の体制と実態との関係というのはどんなふうなところに我々が理解をしておけばよいのか。これはお役所としてはなかなか答えにくいところかもしれないけれども、前提として、海の汚染の状況はそれほど進んでいないということも今あるわけですから、そこはひとつ気楽に、保安庁としては、体制がもう少し少ないとだめだとか、やはり今捕まえているより相当あるのじゃないかとかというようなことが実態としてありになるのであれば、その辺のところを少し率直にお聞かせいただきたい。

それから、船舶による油以外の汚染の内訳というの、過去のデータとしてあるのですけれども、これは内訳はどんなものがあるのか。

それから、国内、国外の発生件数の船舶の内訳は、トータルとしてはわかるのですが、それぞれ発生の原因別に海難、故意、取扱不注意、この三つぐらいでそれぞれ内訳がどんなふうになっているか。そこをひとつ取りまとめて簡単に御説明いただきたいと思います。

○岡田政府委員 初めに、有害液体物質についての海上保安庁の監視取り締まり体制のことでございます。まず、私どももいたしましては、いわゆる重点海域というものを想定いたしまして、巡視船舶、航空機によるいわゆる重点的な効率的な取り締まり体制をいっているところでございます。これは、また輸送実態等も勘案いたしまして、その実効を上げたい、かように考えております。

また、多少の技術開発も必要ではないだろうかと思っております。監視取り締まりの方法について技術開発を進めておるところでございます。例えば巡視船舶に有害液体物質の検知装置というものをつけて、これらの検知装置で、船舶が運航している間に海水を適宜くみ上げて、そして幾つかのセンサーを通して、そのセンサーであらかじめ決めておきました濃度以上のものがあつた場合には、直ちに警報が鳴ると同時に、

自動的にそれを採取して、また自動的にその場所、時間等を記録する。そしてその上で、さらに陸上の試験研究機関によって精密な分析を行うというふうな手だても考えておるわけでございます。

また、港に停泊中のケミカルタンカー等につきましては、今後も適宜立入検査を行いついて、有害液体物質の記録簿等所要の書類、その記載についてよく実態を調べたい、かように考えておるところでございます。

それから、船舶からの海洋汚染の原因別のものでございますけれども、例えば昭和六十年におきまして油による海洋汚染を四百七十五件ほど私どもが確認しております。そのうち海難によるものが百四十二件、それから取扱不注意によるものが百八十一件、また故意とみなされるものが百六十六件、それからタンクでありましてパイプでありまして、そういう設備が破損したということによるものが十八件になっておる状況でございます。

それから、油以外の汚染の状況でございますけれども、これは昭和六十年におきまして、暦年でございまして、十六件ほどを確認しておりますところでございます。

○関山委員 時間がなくなつてしまいましたので、最後に取りまとめてお尋ねをしておきたいと思っております。あれこれ今数字を伺おうと思いましたが、これだけ規制がかかってくれば、いろいろな意味で、故意、取扱不注意という部分は、いろいろな指導取り締まりの体制を強化していただくことによってかなり対応が進むだろうと思っております。

問題は事故だと思ふのです。大きな汚染の状況というのは、結局は重大事故というものでございまして、起るというふうな考えなければならぬ。だとすれば、そちらの方のことをより一層強化をしていただかなければならぬだろうということなんです。私は結論的にそれだけだということには申し上げませんが、一つは、やはり

ふくそう海域における船舶の総量規制というもののについて少し検討してみてもどうかということ、この前、東京湾の横断道のところで大臣に御質問申し上げて、勉強もしてみたいという御答弁もいただいたおわけでありました。改めてこのことは、この有害物質が今後趨勢としてますますふえるだろうというようなこともあり、特に、昨年十二月段階で百八十から四百九十まで拡大されたというようになり、やはりその辺の心配が残ります。現におたくの方の白書によりまして、ケミカルタンカーの重大事故というのはいくら大きなものが報告されておわけあります。しかも内容別にさまざまに影響度が違ってくるというように考えますと、そういうところも含めて法体制の整備が必要ではないか。

もう一つは、STCW条約のことです。当初、便宜置籍船のことを伺っておわけありますけれども、外国船舶による衝突事故というのはかなり大きい。しかもこのリベリア、パナマ船のことを、外国のことを悪口言う気はありませんけれども、しかしかなり問題がこの重大事故と関連して介在するということは、従来から指摘をされておることでありまして、問題はこのSTCW条約に伴う監査権の発動というもののについて、保安庁、そして運輸省当局に、それぞれこの国内の法律が実効を上げる体制というものをどのように今整備をされておるか、実態等についてお聞かせをいたして、質問を終わりたいと思います。

○岡田政府委員 大きな海洋汚染は重大な難に伴って発生する可能性が大きいというふうな見地から法体制のあり方についての御質問かというふうな理解をしたわけでございますけれども、御案内のとおり、私も海上交通安全法というものを保持しております、いわゆる三大湾について種々の規制を図っておわけでございます。これらによりまして、同法施行以前に比しますと、約三分の二に減少しているという相当な効果を上げておるところでございます、私も少しは上げてお

現行関係法令の的確な運用あるはこれに基づく強力な指導等によりまして、船舶交通の安全というものが十分確保されているのではないかと、かように考えているところでございます。

御指摘の東京湾の入湾規制という問題でございますけれども、何にいたしまして背後に広大な生活圏を抱えておまして、これに伴うあらゆる種類の輸送が必要とされる現状でございますが、法律の的確な運用、強力な行政指導によりまして安全の確保はできるのではないかと考えておわけあります。御指摘の問題点も踏まえて、今後航行安全対策を十分に進めてまいりたい、かように考えておわけあります。

それから、STCW条約に関連しまして、便宜置籍船に対する海上保安官の取り締まり体制の問題でございますけれども、例えば昭和六十一年におきましては千四百八十一隻の船舶に対して検査を実施いたしました、これに基づく船長に対する通告については二十六件であったという状況であります。今後とも所要の措置を強力に実施していきたい、かように考えておわけあります。

○岡野政府委員 STCW条約に関する運輸省側の監査でございますけれども、船舶職員法によりまして船員の資格について監督いたしておりますのと、我が国の領海内等で重大な海難事故等があった場合に、船員法に基づく監査をやっております。

ただいま海上保安庁の方から実績についての数字がございましたが、我々の方でも大体同じような数の監査をやっておわけということでござい

○岡田委員 終わります。

○津島委員長代理 石田幸四郎君。

○石田委員 私は、ただいま議題となっております本法案の前に、円高問題について若干お伺いをしたいわけでございます。

円高問題が各業界に深刻な影響を与えていることはお互いに熟知しておわけでございますけれども、特に海運、造船業界は構造的な不況と言わ

れ、この円高問題によってさらに打撃が大きくなる、こういうふうにおられるわけでございます。そこで、まず運輸省に、今一ドル百六十円台の為替相場が出ておわけでございますけれども、仮に百六十円を想定した場合の業界の損失額というのについて御報告をいただきたい、こう思います。

○仲田政府委員 御指摘のように、外航海運は不況の中でまた円高ということで非常に打撃を受けております。全体の数字はまだ十分つかみ切っておりませんが、一ドル百六十円のレートというところを前提にして、定期の大手六社合計で、六十一年度でおよそ六百二十億の差損があると考えております。これはもちろん純粋に為替によるもの、それから石油関係の値下げということも加味した上で六百二十億という差損が出るということでございます。

それからなお、近海海運の関係、これも外貨建ての部分で非常に多いわけですので、百六十円というところで仮定いたしますと、近海海運全体として一年間でおおよそ三百八十億円の差損が出るという計算が一応できております。

○岡野政府委員 造船業につきましては、いろいろ影響があるわけでございますけれども、仮に六十一年度一ドル百六十円というレートでございまして、はつきり計算できますのは、既にドル建てで契約しておわけ分について差損が発生するというところでございまして、ドル建ての契約分についておおよそ二百七十億円の差損が発生すると推定しております。

○石田委員 外航船の問題について少し伺いたいのですけれども、運賃が原油価格に連動する契約が多いと言われておわけでございますが、原油が下がっておわけでございますので、そういうものが機動的に働くというのが常識的な考え方ですけれども、海運業界はそうではないと言われおわけあります。そこら辺の特殊な事情についての説明をちょうだいいたします。

○仲田政府委員 海運業と荷主との契約形態はいろいろございまして、その形態によって石油の値下がりがあるまま海運業に留保し得る場合と、それがそのまま荷主の方に抜けていってしまう、千差万別でございますが、一つの例を定期船で申し上げますと、パンカーサーチャージという制度が通常ございまして、これは石油パンカー代、これが上がった場合に、一方的に定期船同盟の方で余計に荷主さんからいただくという制度がございまして、これはまた逆に働くわけ、これが下がった場合には、自動的にその分減らす、そういうふうな、若干時間のずれがありますが、大部分の定期船同盟がそういう条項を持っておりますので、値下がりのかなりの部分が荷主さんに還元されたと考えてよろしいかと思います。

そのほかに、例えばタンカーの長期契約みたいな場合には、石油が上がった場合には、荷主の方で考慮する、またネゴして考慮する、その反対に下がった場合には、運賃を下げてもらう、そういうような条項が入っている場合が多いわけ、そして、大体の場合、海運業そのものの中に値下りの利益が留保されないで、荷主さんがその恩恵を受けていくというふうなことが多いかと考えております。

○石田委員 造船のことでも少し伺っておきたいのですけれども、大型船の場合、契約から引き渡しまで一、二年かかる。こういったことで、今までは一ドル二百二十円から二百四十円ぐらいで想定したものが、今日百六十円になってしまった、こういうふうな状態なのでございまして、前回の円高の場合と今回の円高の場合、今回は急激なわけですが、いずれにしても、二回強い円高を経験いたしておわけでございますけれども、こういった為替相場の急激な変動に対処する方策というものは考えられないものなのか。将来の教訓として研究する余地があるのじゃないかと思っておりますので、その点を伺っておきたいと思っております。

○岡野政府委員 既に二回目の円高を経験するわけでございますけれども、前回の経験等も加味いたしまして、造船業界としてはできるだけ円建て

の契約を結んでまいりました。ですから、輸出船の場合も、円建てで契約しておる限りドル安の影響を受けないのでありますけれども、ただ最近におきましては、新造船の需要自身が減っておりまして、それから韓国の競争力が非常に伸びたというふうなこともございまして、余り円建てに固執できないというふうなのが現状でございまして、したがって、今後はある程度ドル建ての契約がふえるかと思ひますけれども、そういう場合にも、できるだけドル建ての借金を別にするというようなことで、ドル建てに対する為替リスクのヘッジを行いますとか、あるいはできるものならば、外国製品もできるだけ使用するというようなことも行ひまして、何とかドルの為替リスクを回避するように努力していきたいというふうに考えております。

○石田委員 海運業界全般についてでございますけれども、これは円高問題と言うよりは、本質的な海運不況という問題があるわけでございまして、円高問題をとりえただけで対処できるような問題ではない、これはつとに言われておるわけでございまして、しかし、いづれにしても、海運不況の構造的な問題をクリアできないまでも、何とか精査をして、少しでも構造的な問題までメスを入れていかなければならない、こういう事態に立ち至っておると思うのでございすけれども、大臣、今後運輸省としては、何か手だてを考えていらっしゃるでしょうか。

○三塚国務大臣 今、局長から答弁をされた中に、また石田先生御指摘のように、今日構造的な不況の中にありまして、その上に急激な円高がダブルパンチの形で起きておる、こういうことであります。

これをどう打開するかということは、構造不況の分と急激な円高、これをセパレートして対策を立てるということで、海運審を中心に、本件に対する基本的な解決方法として何があるかということとで御検討をいただいで、間もなく出てくるかな、こう思っておるわけでありす。実は御審議

をいただいで御可決いただきました外航船の解散法案、これもまさにそこねらいを据えたものでございまして、そういう対策を一面とりながら、さらに構造改革は海運審の答申にうたわれてくるのでありましようし、その中で、とり得べき措置は、こういう時期でありますから、いろいろ出されましたならば、カルテルでありますとか、これに果敢に取り組まなければならぬ問題だと思ひます。

それともう一つ、造船に対する利子でありす。利子補給も含めてございすますが、開銀融資というところでやっておりますが、開銀融資が、三たびにわたる利下げが、現実にはこちらの政府関係融資、制度融資に効いてきておりません。それは御案内のように、財投資金をベースにして、それを預け、受け入れた開銀銀行その他政府関係金融機関がそれで融資をいたすわけでございすから、そういう点で、六・〇五％ということと、そこが精いっぱい形になっておるわけでありす。この利率を変えろということも一つかと思ひますが、緊急に講ずるという意味におきましては、その利差を補てんをする、こういうことであるわけであります。しかし、これは補助金と同じでありますから、その点どうするか。しかし、そんな程度で円高対策がきちっといくかという、これはこの開発融資を受けている諸業種に向けて行ひ、こういうことであります。やはり打つべき手は打つていかなければいけないのではないだろうか、こういうことであります。

マクロ的に見ますと、かねがね本国会において御議論をいただいておりますように、内需喚起をどのようにやるのか、こういうことだと思ひます。これは財政出動をしないで民活を中心としてやる、こういう財政再建路線の中で考えられたことであります。緊急異常な状態では円高対策を講ずるということでありす。緊急異常な状態にたいしては、財政再建の基本方針を堅持しながらでもやり得るのではないだろうか。こういうことで、社会資本充実という点について、こ

れをやらなければなりません。前倒しというところであるわけでございす。前倒しによつて計画的に穴があく部分について思い切った措置が講じられなければならぬ。経済成長率は、政府見通しが四％、これが半分あるいはそれ以上下がるというところであります。不況感がさらに深刻になってまいるわけでございす。経済成長率は政府発表どおりでございす。また積極的に向かう方途は、これはやはり真剣に考慮し、これを前に取り組むべき問題かな、こんなふうに思ひ、先般閣議でその問題提起をし、海運、造船の具体的なデータに基づきまして、不況業種でありますだけに、ダブルパンチであります。海運国家日本がこのことで追い込まれていくことは、政治として、政策として解消しなければならぬ、こういう趣旨のことを申し上げていただいたところでありす。

○石田委員 日本は、貿易立国の基本はそう簡単に崩すわけにいかないわけでございす。何といたしても、海運業界、造船業界全般を含めての構造不況から何とかして脱却しなければならぬ。内需喚起はもちろんのことでございす。構造改革にもひとつメスを入れていただきたい。そこで、海運審の答申はいつごろになりますか。本格的な議論はその後になると思ひますが、いつごろになりますでしょうか。

○間野政府委員 六月中には答申をいただきたいと考えております。

○石田委員 この問題に関して、最後に一つだけ伺つておきたいのですが、特にこういうような構造不況でございすので、造船業界の方で人員の配転あるいは削減が現在進められておるわけでございす。国鉄問題も要員問題が大変な課題になっているのですけれども、造船業界においてもかなり深刻なんじゃないかと思ひます。現在どのようなことが検討されているのか、現在の状況はどうか。要するに配転をしなければならぬ、人員削減はどのくらいと見込まれておるのか、そ

こら辺の状況がわかりましたら御報告をいただきたい。

○間野政府委員 現在、主要造船所と申しますか、五千トン以上の外航船を建造する造船所の新造船部門で六万人強の方が働いておられると思ひますが、海運造船合理化審議会の需要見通しによりまして、例えば来年、再来年には、これが標準貨物船換算トンにいたしまして三百十万吨とか相当程度減るといふことが言われております。その状態でどれだけの人間が過剰になるか、いろいろの見方があるかと思ひますが、新造船の部門のみに限つて言えば、現在の六万人のうち二万人くらいは余剰になるのではなからうかというふうな言われております。それで各社とも現在のところ、社内の他部門へ配置転換するとかあるいは他の事業分野へ進出する、子会社をつくつてそちらへ出すというふうなことで、極力努力しておるところでございす。

○石田委員 では、この問題はまた答申が出てから本格的議論をするというにして、それでは、この法案の中身について若干伺ひをいたしたいと思ひます。我が国として、五十八年六月に海洋汚染及び海上災害の防止に関する議定書に加入をしたわけでございす。いづれにしても、我が国としてこの議定書に加入した以上、当然、海洋環境の保全に具体的に取組んでいかなければならぬわけでございす。

そこで、五十八年度を含め、六十一年度予算までの間にこれが予算面においてどのようになつてきているのか、この点について御説明をちょうだいしたいと思ひます。運輸省、環境庁両方からお答えをいただきたいと思ひます。

○栗林政府委員 それでは、まず運輸省の方から御説明いたしますが、運輸省におきまして海洋環境保全関係の予算は、五十八年度が五十三億六千万円、五十九年度が六十八億八千万円、六十年年度が六十七億二千万円、六十一年度は五十九億二千万円でございます。年度によりまして、非常に伸

びておる年と若干減つておる年などがございます
が、これらは特に公共事業関係の具体的なプロジェクトが始まった、あるいは大体終わったといったような事情によるものでございまして、非常に厳しい財政事情の中ではございすけれども、事柄の重要性にもかんがみまして、仕事をやっていきます上に必要な予算は大体確保してきているのではないかとこのように考えております。

○西田説明員 お答え申し上げます。

環境庁における海洋環境保全対策予算といたしましては、海洋汚染対策規制基準設定調査費など三項目があります。昭和六十一年度で、これら合計九千六百七十一万五千円でありまして、最近の厳しい財政状況にあつても、ここ数年の推移を見てもみますと、ほぼ横ばいの水準を維持しております。

これらの中でも、特に海洋汚染防止法に関連いたしましては、昭和六十年度から新たにMARPOL 73/78条約への対応といたしまして、有害液体物質の排出規制に関する調査費といたしまして六十年度は一千三百三十一万八千円、六十一年度は一千三百八十三万二千円を計上し、海洋汚染防止法の円滑な実施に備えてきているところであります。今後とも必要な予算の確保に努力してまいりたいと考えております。

○石田委員 この法案に関しては、主体が運輸省のようだと思うのでございすけれども、五十九年度が最高で、その後ちょっと落ちておる、財政全般との関連もあるのではうけれども、このように予算の厳しいときには、やはり重点項目というのがあるわけですね。そこら辺はどんなことに重点を置いてこの問題に対処してきたのか、また今後のそこら辺の重点項目は何なのか、お答えをいただきたい。

○栗林政府委員 確かに予算的にも非常に厳しい事情があるわけではございすので、私もそういったしましても、できるだけそれを効率的に使用する、重点的な配分をしながらやっていくということとは心がけておるわけではございまして、従前よ

り、また今後も含めまして重点として考えておりますのは、まず国際的な規制強化、先ほど来いろいろ御議論がございまして海洋汚染防止の関係の条約などに対応した監視取り締まり体制の強化、あるいは排出油防除体制の整備といったようなことが一つの柱でございす。

それから、二番目が堆積汚泥の処理事業、港湾におきまする汚泥のしゅんせつ事業といったようなことを公共事業としてやっておりますが、こういったことが一つの柱でございす。

それから、港内ではございせんが、港外において、運輸省として直轄で海洋環境の整備事業というのをやっておりますが、具体的にはそういった海域における油とかごみの回収の事業、これを三番目の柱に考えております。

それから、第四番目が廃油処理施設の整備、これは具体的には補助ということになるわけではございすけれども、そういったものを重点に置きながら、そのほか船舶に対する立入検査とか講習会とかいろいろの啓蒙などの活動も含めて行っている、こういうところが主な点でございす。

○石田委員 それから、この法律が指定している有害物質は約五百種類と聞いておるのでございすけれども、油以外の問題で、今日、各国でこの有害物質によるいろいろな汚染の事例、そういうものはどのくらいございすか。

○岡田政府委員 油以外の物質による汚染の外国の事例につきましては、当庁で把握している限りにおきましては、一九七六年の八月にアメリカのチェサピーク湾で約千六千トンの硫酸を積載したタンクバージが転覆して相当な被害が生じたという例を外国の例として聞いております。

それから、我が国の場合について言及をいたしますと、海難等の事故以外でございましたものとして、最近愛知県におきまして、ノニルフェールというものの排出事例がございまして、これは昨年の十一月二十四日でございすけれども、伊勢湾の北部におきまして、ケミカルタンカーがノニルフェールというものを運んでしまし

て、揚子河をした後でタンクの洗浄を行いました、そしてノニルフェール約五百リットルを含む洗浄水約二百トンを出したしまして、愛知県の常滑市沿岸のノリの養殖施設に被害が発生いたしまして、私も聞いたしましては、愛知県漁業調整規則違反として検挙して送致をしております。

○石田委員 それから、この五百種類に関してでございすけれども、現在、輸出入の関係で五百種類、これはほとんどいわれる日本の港湾から出入りしているのか、そこら辺の状況はいかがでございすか。

○岡田政府委員 日本の港湾で取り扱っておりますそのような物質は百七十種類と聞いております。

○石田委員 そうしますと、年々自然を守るという国民的な意思が、いずれにしても、陸上にしても海上にしても強くなってくる、こういうふうな思われでございまして、しかも化学物質というものはいろいろな形で、またさらに開発されてくる、こういう状況を考えますと、この五百種類という一つの枠を現在設けておるわけではございすけれども、今後見直しの必要もあるいは出てくるのかもしれないということを考えますと、何年か置きごとにこの一つの規制の枠に入れる種類の数を点検する必要があるかと思つておるわけでも、この見直しはどんなふうになっておるわけですか。

○栗林政府委員 確かに先生おっしゃいますように、化学工業が発達するとかいうことがございまして、新しい物質が出てまいります。それで今対象になつていないそういうものを実際に運ぶというケースも出てくるわけではございす。その場合には、私も、この条約の中では、まだいまいゆる未査定物質といふか査定されていない物質、まだ評価がなされてない物質といふことでまず届出をさせる。それに基づきましていろいろ検査をする、評価をする。実際にはすぐ運ぶというものであれば、排出はさせないということ、排出を禁止するということでは運ばせるという

ことになるわけですが、その物質自体については、実際に評価をいたしまして、それからこれは我が国だけの問題ではございせんので、IMO、国際海事機関にそのデータを送る。そういったしますと、国際海事機関は各国にこれを連絡し、IMO、国際海事機関の専門的なグループがございすので、そこでこれを取り上げて、国際的に合意の得られる評価をいたしまして、有害物質の規制の対象となるところに加えていく、こういう手はずになつて、これから事態の進展ともいろいろ見直しというものはあるということではございす。

○石田委員 もう一つは監視体制、運輸省でも強化をしていらつしやる。先ほどの議論を聞きまして、いろいろ科学的な監視体制の強化等のお話が出たわけではございすけれども、素朴な感じとしまして、事故が発生してからならば、これは今常滑沖の話が出ましたけれども、そういうような事態が出てくればすぐわかるわけではございすけれども、やはり抜き打ち的にいろいろと検査をしてみなければならぬというふうな思われでございす。そこら辺の事情が私も素人にはわからないのですけれども、こういった点、運輸省の姿勢としてどんなことでやつていらつしやるのか、伺いたいと思つておる。

○岡田政府委員 このような事犯につきましては、その手口がますます巧妙化するという傾向があるわけではございまして、私も先ほど申し上げましたような汚染状況の検査についての海上保安庁独自の装置の開発等も行つておりますけれども、さらにあるいは航空機に夜間の監視装置というものを搭載しますとか、あるいは特に夜間におきまして工場排水の採取分析等を行ひまして、このような巧妙化する事犯に対して対処いたしておる現状でございす。

○石田委員 伺つていて、そこら辺がよくわからないのです。一般国民にはそういった答弁だけではなかなかわからないわけではございまして、例えば航空機による監視、そういったものが定期的に

どういう形になっているのか。あるいはそういった海運の状況の中でいろいろな国の船が入ってくるわけですが、そこら辺のところは十分監視できる体制になっておるのかどうか、そこら辺も伺いたいと思うのです。

〔津島委員長代理退席 委員長着席〕

○岡田政府委員 航空機によります夜間の監視取り締まりということをお願いしたのは、私も特殊なごく低空で長時間飛ぶのに適切な航空機を二機ほど持っておりまして、東京及び広島に置きまして、東京湾あるいは瀬戸内海における汚染状況の監視を行っておるところでございます。

また、外国船舶につきましては、当然そのような監視の一環としてこれを見張るといふことには、入港時におきまして海上保安庁法に基づき立入検査権を行使いたしまして、その法定帳簿等の記載状況等をよく調査し、事犯の未然防止に努めたいと考えております。

○石田委員 それでは、もう時間もありませんので、まとめて海難救助体制について少し伺っておきたいと思うのです。

捜索救助条約に基づいて、日本の責任海域というものは、ハワイとの中間まで約千二百海里というふうに言われておるわけでございます。こうした広域の哨戒体制をとるために、海上保安庁はどのような整備を今後目標としてやっていたいのか。

例えば、高速で航続距離の長い船艇の整備も必要でございますし、ヘリコプターによるところの監視といったものも必要であろうと思われたい。あるいは専門の長距離捜索救助のための飛行機といったものも必要ではないかと考えておるわけでございます。これは国際的な義務でもございまして、そういった問題について着々と準備を進めていかなければならない。その問題についてひとつ伺いたい。

もう一つは、人工衛星を使つての捜索救難システム、これは極めて精度の高いものと言われているので、我々がこれに對してどの

ような方針で今後進められるのか、そこら辺の問題についてあわせて伺いをいたしておきたいと思ひます。

○岡田政府委員 何と申しましても、海難救助につきましましては、遭難状況を迅速的確に把握するということが第一の要件でございます。私も伺つてまいりました。全国二十三カ所の海岸局で常時聴守を行うと同時に、全国二十四カ所の救難用方位測定局によりまして、その方位を測定する体制というものを整えておるわけでございます。

さらに、昨年の十月からは船位通報制度というものをおかけさまで運用することができまして、これによりまして、申告のあった船をベースとしておりますけれども、太平洋上におきまするいろいろな船の時々刻々の所在というものがわかるわけでございますので、それによりまして、最寄りの船に救助に向かうようお願いするという民間の善意の活用ということについても、制度が目下充実しつつあるという状況でございます。

しかしながら、何といたしまして、私もみづからの力を充実するということが大事なわけでございます。私も、私どもはヘリコプター搭載型の巡視船と航空機というものを中心にいたしまして、機動的な海難救助体制を整備したいというところで現実に進めておるわけでございます。おかげさまで現在、ヘリコプター二機搭載型巡視船一隻がございまして、さらに追加の一機、二隻目を現在予算が認められて進行中でございます。そのほかにヘリコプター一機搭載型巡視船七隻を既に準備してあるところでございます。なお、今後ともこれらの増強をしなければならぬものと考えております。

飛行機のことであつたわけでございますけれども、私も、私もいたしましては、現在の私どもの持っている航空機は、現場における約二時間半くらいの捜索活動というものを前提にいたしまして、五百海里というところが出動の限界でございます。したがって、これらについて間に合わないという場合にしましては、防衛庁であります

とか、あるいはアメリカのコーストガードへの出動要請等を行つて、いわゆる空からの捜索救助についても万全を期しておるところでございます。

最後に、人工衛星を利用した海難救助システムの問題でございますけれども、おっしゃいましたように、現在、IMOにおきまして、電波技術というものを大幅に導入いたしました海上遭難安全通信制度というものを、大体一九九〇年ごろを實用化のめどとして検討が進められておるわけでございます。すなわち、この中で、人工衛星を利用いたしまして、遠距離の遭難情報というものを迅速に伝達し、直ちにその位置がわかるというようにシステムが検討されておるところでございます。

私も伺つたところで、IMOにおけるこのような検討状況を見ながら、その状況に合わせて適切に對処していきたい、かように考えております。

○石田委員 もう一点だけ。

現在の状況は、海上保安庁としては大体五百海里前後である、それ以外のものは防衛庁あるいは米軍に依頼する以外にないというお話でございますけれども、将来は千二百海里まで、そこら辺のことをカバーできる長距離の捜索救難機というものを予定しているのですか、考えているのですか。

○岡田政府委員 一般的に申しまして、能力はあればあるほどよいわけでございます。私もいろいろと内部的に検討は進めておりますけれども、昨今の厳しい財政事情等もございまして、まず何を重点にさしたかつて整備していくか、このような文脈の中でこの問題についても考えていきたい、このように考えております。

○石田委員 終わります。

○山下委員長 辻第一君。

○辻(第)委員 時間が十七分ということで非常に短うございまして、端端にお尋ねをいたしたい。またできるだけ簡明に答えをいただきたいというふうに思ひます。

今、国際的に環境保全をするということは非常に

に重大な問題であり、海洋汚染を防止をするということも非常に大切な課題であらうかと思ひます。そこで今回の法案であります、世界有数の船舶保有国でありますリベリアが、73/78 M A L P O L 条約の批准に際して、附属書の一部、Ⅲ、Ⅳ、Ⅴの受諾を撤回したということにかかわつて本法案が今審議されるということでありまして、そこで、リベリアがその受諾を撤回した理由といたしまして、先ほどもそのことでお尋ねがあつたわけでありまして、そのリベリアの国会、上院ですか、その手続上に問題があつた、それで撤回をした、これではどうも私も納得できかねるというのが実態だと思ひます。もう既に撤回をして三年たちます。国内での手続をまだやっていないということも含めまして納得できないわけでありまして、このリベリアが附属書のⅢ、Ⅳ、Ⅴの受諾を撤回した背景について、もう少しうかがつた運輸省の認識をお尋ねしたいと思います。

○栗林政府委員 リベリアがこの附属書のⅢ、Ⅳ、Ⅴの受諾を撤回したということは、今先生もおっしゃいましたように、国内的な手続上の瑕疵である、これを修正するためであるというふうな、これはリベリアがIMO、国際海事機関に對して正式にその説明をしておるわけでありまして、私も伺つたところで、さらにそれ以上のことを憶測するということではできないわけでございますが、その後もリベリアは現在まだこれを受諾はしていません。しかし、それはリベリアだけではなくて、ほかの相当量の船舶を有しております国も幾つかは受諾をしてないわけでございます。そういうところの状況をしながら検討しているのではないかとこのように考えております。

○辻(第)委員 リベリアというのは世界の船舶保有量の四一・八%ですか、世界第一位ですね。またその大部分がいよりの便宜置籍船ということですね。ロイド統計によりますと、便宜置籍船というのは世界総船舶量の三〇%、そのうちリベリア

が第一位、パナマが第二位で、合わせますと八〇%、こういうことですね。また海運局の統計によりますと、日本商船の外国用船はリベリア、パナマが八割だということですね。それからUNCTAD事務局の調査では、便宜置籍船の受益船主国として日本は隻数では世界一だ。一五・六%。重量トンではアメリカ、香港、ギリシャに続いて第四位、一〇・七%、こういうふうな数値が出ておられます。便宜置籍船というものの定義といましようか、非常に複雑で数字としてあらわしにくいものかも知れませんが、一応このような数字が出されているというのが実態だと思います。

このように見てまいりますと、リベリアの便宜置籍船、そしてその便宜置籍船を通じての日本と関係がある、私はこのように考えるわけでありま

す。そこで、運輸省の海運局の編で「日本海運の現況」というのが昭和五十七年七月二十日付で出されておりますね。この中で、「従来、便宜置籍船問題として国際的に討議されてきたことは、いわゆる便宜置籍船と称せられる船舶に、安全、海洋汚染、船員の労働条件等の面で問題のあるものが多いという点であったが、このように書いてありますね。あとその他「IMCO、ILO等において統一的基準を条約等で設け、その実施を図ることによって解決に努めており、最近では、SOLAS条約やSTCW条約等も発効をみせている。このように後の方にその対応がされている」ということも書いてあるわけですが、安全というものは海洋汚染に非常に関係がありますね。海難あるいは事故が起きますと、海洋汚染につながるわけでありまして、そういうことを中心に、船員の労働条件のところまで申しますと大変なにごさいます。安全、海洋汚染と便宜置籍船との関係について、運輸省は現在時点でのような認識をされているのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○栗林政府委員 今、先生おっしゃいました便宜置籍船問題と海洋汚染問題といいますが、そういった関連ということをごさいますけれども、私もいたしましては、海洋汚染の問題というのは、各国が協議して対策を講じていかなければならない問題だということを考へておられますし、また条約もそういうことで採択されてきていますので、ごさいます。したがって、今の条約では、各加盟国においては、自国の港に入港する船舶は、非加盟国の船舶でありまして、条約の基準に基づき監督を行うという規定になっております。したがって、この結果、いわゆる便宜置籍船と称せられている国も含めて各国は、自国の船舶について円滑な運輸を確保するためには、こういう海洋汚染防止関係の条約に加入する必要があるという状況になってきております。

実際にリベリア、パナマといった便宜置籍船国でありまして、この条約には既に加入してあるわけでごさいます。確かにリベリアなどは今回の撤回で附属書のⅡ、Ⅳ、Ⅴについてはまだ入っていないわけでごさいますけれども、油とかばら積みの有害液体物質の規制については国際条約に従ってやっていると、便宜置籍船といわれるもの以外の大きな海運国の状況等にもらみ合せてみますと、便宜置籍船問題が直ちに海洋汚染問題の解決の妨げになっていないというふうには必ずしも考えられないと思ひます。

○辻(第)委員 それでは「便宜置籍船と称せられる船舶に、安全、海洋汚染、船員の労働条件等の面で問題のあるものが多い」という認識であります。この点については運輸省はどのように……○仲田政府委員 便宜置籍船の問題と申しますのは、いわゆるサブスタンダード船の問題というふうに理解しているわけでごさいます。サブスタンダード船と申しますのは、今先生御指摘のような船舶の安全の問題、海洋汚染問題、それから船員の労働条件に関して望ましい基準を達成していないということでごさいます。しかしながら、IMO、国際海事機関の中で一つの統一的な基準をつ

くりまして、それを条約でもって定めて、この条約の締約国が、条約の締約国以外の船舶についても、この基準を満たすような有効な監視体制をとる、そういう義務を負っているわけでごさいます。これは便宜置籍船であるか否かを問わず、加盟国、また非加盟国を問わず、日本としては義務を負っているわけでごさいます。そういう形で安全性の向上を図るという努力が行われております。ですから、実態的に申し上げて、便宜置籍船であるかどうかということと安全が確保されているかどうかということとを切り離してと申しますか、そういうことで、必ずしも便宜置籍船だから安全に問題があるという角度ではこの問題はとらえていない。一般の問題として、この問題の有効な対策として何があったらいいかという角度で考えているということでごさいます。

○辻(第)委員 やはり便宜置籍船というのは、安全の問題、それから海洋汚染の問題、船員の労働条件の面だけ取り上げてみても、大変な問題を持っていると私は思ふのです。すべてがすべてそうだとはいえませんが、非常に問題点が多いということだと思ふのです。

それから、これを言いますと時間がなくなってしまうわけでありまして、今深刻な海運不況ですね。その一番大きな問題は船腹の過剰だ。これに便宜置籍船というのが大きいかかわってきた、日本もそれに大きくかかわってきたという問題であると思ひます。私は去年の十一月に全日本海員組合が出されました「外航海運と日本船員」というのを読ませていただいたわけでありまして、極端に言えば、諸悪の根源は便宜置籍船だといふような表現もあるわけですね。私もそれには賛成をする立場であります。そういうふうに見てまいりますと、きょうは海洋汚染の問題が中心であります。またそれにかかわって安全ということも、先ほど申しましたように関係があると思ひわけでありまして、そういうきょうの中心的な課題も含めまして、総合的に便宜置籍船の問題にしかるべき対応をされることが極めて重大な問題であ

る、このように考えるのですが、運輸省としていかがですか。

○仲田政府委員 便宜置籍船の問題につきましては、先ほど海運造船合理化審議会でも御審議をいただきました。中間答申、さらに最終答申をいただいております。その中で、日本商船隊の今後のあり方といったしまして、日本の海運が生き延びていくためには、近代化船の増強ということを中心としながら、そのほかにも外国用船、単純用船もありまして、またいわゆる仕組み船というものもありまして、また便宜置籍船というのもあり得るでしょう。これはそれぞれ荷主のニーズというものに応じてそういうものを日本商船隊の中に組み込ませざるを得ない、そういう結論をいただいたわけでごさいます。私どもは、そういう観点から日本商船隊の中にこれがあるべきと位置づけられることについては、それなりの意義を持ったものであるというふうにごさいます。そういう中で、この便宜置籍船の問題を経済的な意味から取り扱っていきたい。

また、安全の問題、海洋汚染の問題につきましては、確かに歴史的に非常にこの便宜置籍船が劣悪であったということはございます。それで、ヨーロッパで問題を起したこともあるので、そういうことの反省を含めてIMOのこの基準に関する条約ができたわけでごさいます。この方策、IMOの条約に従って各国が監視体制をとりながら、安全面、海洋汚染防止面の向上を図っているということが実態でごさいます。こういうふうな努力を続けていくのが最も適切なやり方ではないかと考えております。

○辻(第)委員 海洋汚染を本当に防止するためには、世界有数の海運国である我が国がさらに積極的にMARPOL条約の批准が進むように御努力をいただきたいと強く要望して、もう一点お尋ねをいたします。

今回の改正で、附属書Ⅱによるばら積み有害液体物質の規制ということが行われる順番が早まったということですが、国内の内航ケミカル

タンカーは大体五百隻とかあるいは六百隻というふうに私は聞いていたわけでありまして、深刻な海運不況の中で、その経営は本当に大変な事態だと思ふのです。そのところへ今度のなで設備を改良しなくてはならないということが起こってくるということがあります。これまでにやられていたところもあるようだけれども、その設備を改良するあるいはもつと船体まで改良するというようなことも含まれるようでありまして、まあすべてではない、このごろは十年で大体なにするようでありまして、部分であろうかと思ふますが、いずれにいたしましても、現状では大変に負担になるということで、その経営を圧迫しないいろいろな対策ですね、大部分が中小業者であるということですから、十分な対応をとっていただきたいというふうに考えるのですが、その対応についてお答えをいただきたい。

○武石政府委員 お答え申し上げます。
内航海運業界が不況下にあることは先生御指摘のとおりでございます。それから中小企業が非常に多いということも先生の御指摘のとおりでございます。有害液体物質に関する規制が施行されることによりまして、内航船舶がこれまでよりも厳しい排出規制を受けるとかあるいは構造、設備規制、さらにはそれに伴う検査の受検義務が生ずるというふうなことで、条約上の負担があるわけでございますが、既存の内航タンカーにつきましては、特に構造面では約十年間の猶予期間を設けられております。その他のタンカーにつきましても、運輸省においては、条約採択時以来随時海運業界に対して必要な情報の提供を行うと同時に、指導を行ってまいりました。そのために、現実にはほとんどのタンカーについては、特に構造、設備に関しては附属書の規制内容に適合しておるといふ状況でございます。今回の施行によりまして、運輸上の支障はそういう意味で特に生じないと考えております。

ただ、私どもといたしましては、内航が、先ほどもおっしゃいましたように、中小企業が非常に多いということにかんがみまして、これら有害液体物質を輸送するタンカーについての改造資金については、船舶整備公団の改造融資制度の対象とするということによりまして、資金の確保を図るというふうなことをやっておりますし、さらにはそれに伴ういろいろな技術的な助言その他の援助を講じてきておるところでございます。

内航海運業界内部でも、業界でのいろいろな対策の中で、こういう点は配慮しております。そういう点も含めて業界としては、これらの対応については十分対応できるといふ感觸を私どもかなり前から得ておりました。そこからはみ出てくるものにつきましては、できるだけ業界を指導しながら適切な対応をしてまいりたいと思ひます。

○辻(第)委員 終わります。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 以上で本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

道路運送車両法の一部改正により軽自動車についても検査を実施することとするともに、同年当該検査事務を行う機関として軽自動車検査協会が設立されました。

以降、十数年にわたり、小型船舶及び軽自動車の検査は国民の間に定着するとともに、両法人の運営の基盤も安定してまいりました。

このような状況のもとに、臨時行政調査会答申におきまして、両法人について「経営基盤の安定化を図り、自立化の原則に従い民間法人化する」とこととされております趣旨等に従い、政府出資金の返還、国の規制の整理合理化等の措置を講じ、もって、小型船舶及び軽自動車の検査の充実、両法人の経営の活性化等を図ることとして、この法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、小型船舶検査機構及び軽自動車検査協会の自立化及び活性化を図るため、両法人につきましても、政府からの出資金を返還することとしたしております。

第二に、役員を選任方法につきまして、両法人の自主性を尊重するため理事長及び監事の選任方法を運輸大臣の任命制から認可制に改めることとしたしております。

第三に、両法人に、その運営に関する重要事項を審議する機関として評議員会を設けることとしたしております。

第四に、両法人の自立化及び活性化を図るため、資金計画の運輸大臣認可制を廃止する等国の規制を整理合理化することとしたしております。

第五に、小型船舶に係る検査の合理化を図るため、新たに認定検査機関制度を設けることとしたしております。

第六に、両法人につきましても、これらの改正に伴い、法人税法、地方税法等の税法における両法人に対する特例措置を整理合理化することとしたしております。

なお、本法の施行につきましては、両法人につ

いて定款の変更等必要な準備を行った上でそれぞ
れ施行することといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださ
いますようお願い申し上げます。

○山下委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十日火曜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。

午後零時十四分散会

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正 する法律案

船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正
する法律

(船舶安全法の一部改正)

第一条 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)の一
部を次のように改正する。

目次中「補則」を「解散」に改める。

第六条ノ四の次に次の一条を加える。

第六条ノ五 主務大臣ノ認定シタル者ガ命令ノ
定ムル所ニ依リ長サ十二メートル未満ノ船舶

(以下小型船舶ト称ス)ニシテ命令ヲ以テ定ム
ルモノノ検査ヲ行ヒ且当該小型船舶ガ第二条

第一項ニ規定スル命令ノ規定ニ適合スルコト
ヲ確認シタルトキハ当該小型船舶ニ付命令ノ

定ムル所ニ依リ其ノ後三十日以内ニ行フ中間検
査ヲ省略ス但シ其ノ期間内ニ臨時検査ヲ受ク

ベキ事由ノ生ジタル小型船舶ニ付テハ此ノ限
ニ在ラズ

前項ノ認定ニ関シ必要ナル事項ハ命令ヲ以テ
之ヲ定ム

第七条第三項中「前条第一項」を「第六条ノ四
第一項」に改める。

第七条ノ二第二項中「長サ十二メートル未満
ノ船舶(以下小型船舶ト称ス)」を「小型船舶」に

改める。

第十二条第一項及び第二項並びに第二十一
条ノ二中「若ハ第六條ノ三ノ規定ニ依リ」を「第

六條ノ三若ハ第六條ノ五第一項ノ規定ニ依ル」
に改める。

第二十五条の五を次のように改める。

第二十五条の五 削除

第二十五条の十第二項中「前項」を「第一項」に
改め、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 設立当初の役員は、定款で定めなければな
らない。

第二十五条の十二及び第二十五条の十三を次
のように改める。

第二十五条の十二 削除

(事務の引継ぎ)

第二十五条の十三 設立の認可があつたとき
は、発起人は、遅滞なく、その事務を機構の

理事長となるべき者に引き継がなければなら
ない。

第二十五条の十四第一項中「前条第二項」を
「前条」に、「出資金の払込みがあつた」を「事務

の引継ぎを受けた」に改める。

第二十五条の十五第一項第四号中「役員」の下
に「の定数、任期、選任方法その他役員」を加

え、同項中第八号を第九号とし、第五号から第
七号までを一号ずつ繰り下げ、第四号の次に次

の一号を加える。

五 評議員会に関する事項

第二十五条の十六中「理事長一人、理事四人
以内及び監事一人」を「理事長、理事及び監事」

に改める。

第二十五条の十七に次の一項を加える。

4 監事は、監査の結果に基づき、必要がある
と認めるときは、理事長又は運輸大臣に意見を

を提出することができる。

第二十五条の十八及び第二十五条の十九を削
り、第二十五条の二十を第二十五条の十八とし、

同条の次に次の二条を加える。

第二十五条の十九 機構は、役員が前条各号の
一に該当するに至つたときは、その役員を解

任しなければならない。

(役員を選任及び解任)

第二十五条の二十 役員を選任及び解任は、運
輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生

じない。

2 運輸大臣は、役員が、この法律、この法律
に基づく命令若しくは処分、定款、業務方法

書、第二十五条の二十九第一項に規定する検
査事務規程若しくは第二十五条の二十七第一

項第二号に掲げる業務の実施に関する規程に
違反する行為をしたとき、又は機構の業務に

関し著しく不適当な行為をしたときは、機構
に対し、期間を指定して、その役員を解任す

べきことを命ずることができる。

3 運輸大臣は、役員が第二十五条の十八各号
の一に該当するに至つた場合において機構が

その役員を解任しないとき、又は機構が前項
の規定による命令に従わなかつたときは、当

該役員を解任することができる。

第二十五条の二十一を削り、第二十五条の二
十二を第二十五条の二十一とし、第二十五条の

二十三を第二十五条の二十二とし、同条の次に
次の一条を加える。

(評議員会)

第二十五条の二十三 機構に、その運営に關す
る重要事項を審議する機関として、評議員会

を置く。

2 評議員会は、評議員二十以内で組織する。

3 評議員は、船舶の堪航性及び人命の安全の
保持についての学識経験を有する者のうちか

ら、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命
する。

第二十五条の三十四の見出し中「認可等」を
「認可」に改め、同条中「事業計画及び資金計

画」を「及び事業計画」に改める。

第二十五条の三十五第一項中「提出して、そ
の承認を受けなければ」を「提出しなければ」に

改める。

第二十五条の三十六及び第二十五条の三十七
を次のように改める。

第二十五条の三十六及び第二十五条の三十七
削除

「第七節 補則」を「第七節 解散」に改める。

第二十五条の四十二を次のように改める。

第二十五条の四十二 削除

第二十九条ノ四第一項中「検定又ハ」を「検定
(機構又ハ指定検定機関ノ検定ヲ除ク以下同ジ)

又ハ」に、「第七條ノ二」を「又ハ第七條ノ二」
に、「又ハ指定検定機関ノ検査等」を「ノ検査等」

に、「都道府県又ハ指定検定機関」を「又ハ都道
府県」に改め、同条第二項中「都道府県又ハ指

定検定機関」を「又ハ都道府県」に、「当該都道
府県又ハ当該指定検定機関」を「又ハ当該都道府

県」に改める。

(道路運送車両法の一部改正)

第二条 道路運送車両法(昭和二十六年法律第
百八十五号)の一部を次のように改正する。

目次中補則(第七十六條の四十一・第七十六
條の四十二)を「解散(第七十六條の四十二)」に

改める。

第七十六條の五を次のように改める。

第七十六條の五 削除

第七十六條の九中「安全性の確保」の下に「及
び自動車による公害の防止」を加える。

第七十六條の十第二項中「前項」を「第一項」に
改め、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 設立当初の役員は、定款で定めなければな
らない。

第七十六條の十一中「行なわれ」を「行われ」に
改め、「安全性の確保」の下に「及び軽自動車に

よる公害の防止」を加える。

第七十六條の十二及び第七十六條の十三を次
のように改める。

第七十六條の十二 削除

(事務の引継ぎ)

第七十六條の十三 設立の認可があつたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を協会の理事長となるべき者に引き継がなければならぬ。

第七十六條の十四 第一項中「前条第二項」を「前条」に、「出資金の払込みがあつた」を「事務の引継ぎを受けた」に改める。

第七十六條の十五 第一項第四号中「役員」の下に「の定数、任期、選任方法その他役員」を加え、同項中第八号を第九号とし、第五号から第七号までを一号ずつ繰り下げ、第四号の次に次の一号を加える。

五 評議員会に関する事項
第七十六條の十六中「理事長一人、理事四人以内及び監事一人」を「理事長、理事及び監事」に改める。

第七十六條の十七 次の一項を加える。
四 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は運輸大臣に意見を提出することができる。

第七十六條の十八 及び第七十六條の十九を削り、第七十六條の二十を第七十六條の十八とし、同条の次に次の二条を加える。
第七十六條の十九 協会は、役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

(役員を選任及び解任)
第七十六條の二十 役員を選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

二 運輸大臣は、役員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分、定款、業務方法書若しくは第七十六條の三十第一項に規定する検査事務規程に違反する行為をしたとき、又は協会の業務に関し著しく不適当な行為をしたときは、協会に対し、期間を指定して、その役員を解任すべきことを命ずることができ、

三 運輸大臣は、役員が第七十六條の十八各号

の一に該当するに至つた場合において協会がその役員を解任しないとき、又は協会が前項の規定による命令に従わなかつたときは、当該役員を解任することができる。
第七十六條の二十一を削り、第七十六條の二十二を第七十六條の二十一とし、第七十六條の二十三を第七十六條の二十二とし、同条の次に次の一条を加える。
(評議員会)
第七十六條の二十三 協会は、その運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

二 評議員会は、評議員二十人以上で組織する。
三 評議員は、自動車の安全性の確保及び自動車による公害の防止について学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。
第七十六條の三十四中「事業計画及び資金計画」を「及び事業計画」に改める。

第七十六條の三十五 第一項中「提出して、その承認を受けなければ」を「提出しなければ」に改める。
第七十六條の三十六及び第七十六條の三十七を次のように改める。
第七十六條の三十六及び第七十六條の三十七 削除

第七十六條の三十八を「第七節 解散」に改める。
第七十六條の四十二を削る。
第九十四條の四十五項中「自動車検査員、軽自動車検査員」とを「自動車検査員」とに改める。

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 次条、附則第四條第二項及び附則第五條(附則第二條及び第四條第二項の準用に関する部分に限る。)、公布の日

二 第一條並びに附則第三條、第四條第一項、第六條、第七條、第九條、第十一條、第十二條、第十四條及び第十六條、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日

三 第二條並びに附則第五條(附則第二條及び第四條第二項の準用に関する部分を除く。)、第八條、第十條、第十三條、第十五條及び第十七條、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日

(機構の定款の変更)
第二條 小型船舶検査機構(以下「機構」という。)
は、第一條の規定の施行の日までに、必要な定款の変更をし、運輸大臣の認可を受けるものとする。
二 前項の認可があつたときは、同項に規定する定款の変更は、第一條の規定の施行の日における効力を生ずる。

(機構の資本金相当額の国庫への納付)
第三條 機構は、第一條の規定による改正前の船舶安全法第二十五條の五に規定する資本金の額に相当する金額を、第一條の規定の施行の日において、国庫に納付しなければならない。

(機構の役員に関する経過措置)
第四條 第一條の規定の施行の際現に機構の理事長、理事又は監事である者は、それぞれその際同条の規定による改正後の船舶安全法第二十五條の二十第一項の規定により、その選任について運輸大臣の認可を受けたものとみなす。

二 機構は、附則第二條第一項の規定による定款の変更をする場合には、前項の規定によりその選任について運輸大臣の認可を受けたものとみなされる役員の任期を当該定款に定めなければならない。

(準用)
第五條 前三條の規定は、軽自動車検査協会について準用する。この場合において、これらの規定中「第一條」とあるのは「第二條」と、附則第三

条中「船舶安全法第二十五條の五」とあるのは「道路運送車両法第七十六條の五」と、前条第一項中「船舶安全法第二十五條の二十第一項」とあるのは「道路運送車両法第七十六條の二十第一項」と、同条第二項中「附則第二條第一項」とあるのは「附則第五條において準用する附則第二條第一項」と読み替へるものとする。

(罰則に関する経過措置)
第六條 第一條又は第二條の規定の施行前にした行為に対する罰則の適用については、それぞれなお従前の例による。

(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正)
第七條 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。
第十七條の十五 第一項中「及び第二項」を削る。

(自動車検査登録特別会計法の一部改正)
第八條 自動車検査登録特別会計法(昭和三十一年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。
第三條 第一項中「軽自動車検査協会に対する出資」を削る。
附則第三項を次のように改める。

三 船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十二年法律第三号)附則第五條において準用する同法附則第三條の規定による軽自動車検査協会からの納付金は、この会計の歳入とする。

附則第四項及び第五項を削る。
(法人税法の一部改正)
第九條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表小型船舶検査機構の項を削る。
別表第二第一号の表小型自動車競走会の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構

船舶安全法

第十条 法人税法の一部を次のように改正する。
別表第一第一号の表軽自動車検査協会の項を削る。

別表第二第一号の表勤労者財産形成基金の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会

道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)

(印紙税法の一部改正)

第十一条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。
別表第二「小型船舶検査機構」の項を削る。

第十五号)の一部を次のように改正する。
別表第二「小型船舶検査機構」の項を削る。
第十三条 登録免許税法の一部を次のように改正する。

(登録免許税法の一部改正)
第十二条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三

別表第二「軽自動車検査協会」の項を削る。
別表第三の三の項の次に次のように加える。

三の二 軽自動車検査協会

道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)

一 事務所所用建物(専ら自己の事務に供する建物)をいう。以下同じ。
二 道路運送車両法第七十六条の二(業務)に掲げる業務の用に供する土地の権利の取得登記
三 第三欄の第一号又は第二号の登記に該当するものであることを証明する書類の添付があるものに限り、

別表第三の三の項の次に次のように加える。

別表第三の四の項中(専ら自己の事務所用に供する建物)をいう。以下同じ。を削る。
(地方税法の一部改正)

第十四条 地方税法(昭和二十五年法律第二百一十六号)の一部を次のように改正する。
第七十二条の四第一項第三号中「小型船舶検査機構」を削る。

第七十二条の五第一項第六号中「特定船舶製造業安定事業協会」の下に「小型船舶検査機構」を加える。

第七十三条の四第一項第十八号の三を削る。
第三百四十八条第二項第二十三号の三を削る。

第三百四十九条の三に次の一項を加える。
31 小型船舶検査機構が所有し、かつ、直接船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産に対して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の一の額とする。

第五百八十六条第二項第二十七号の六の次に次の一号を加える。

二十七の七 小型船舶検査機構が直接船舶安全法第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する土地

第七百二条第二項中「第二十九項又は第三十項」又は「第二十九項から第三十一項まで」に改める。

第十五条 地方税法の一部を次のように改正する。
第七十二条の四第一項第三号中「軽自動車検査協会」を削る。
第七十二条の五第一項第六号中「特定船舶製造業安定事業協会」の下に「軽自動車検査協会」を加える。
第三百四十八条第二項第二十三号の二を削る。
第三百四十九条の三に次の一項を加える。
33 軽自動車検査協会が所有し、かつ、直接道路運送車両法第七十六条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産に対して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の一の額とする。
第七百二条第二項中「第三十二項」を「第三十三項」に改める。
(地方税法の一部改正に伴う経過措置)

第十六条 小型船舶検査機構が第一条の規定の施行の日の前日までに取得した附則第十四条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項第二十三号の三に規定する固定資産のうち家屋及び償却資産については、同号の規定は、なおその効力を有する。
2 前項の場合において、小型船舶検査機構が同項に規定する日までに取得した同項に規定する家屋については、地方税法第七百二条の二第二項中「第三百四十八条第二項から第四項まで」とあるのは、「船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十一年法律第号)附則第十四条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項及び第三項」として、同項の規定を適用する。
第十七条 軽自動車検査協会が第二条の規定の施行の日の前日までに取得した附則第十五条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項第二十三号の二に規定する固定資産のうち家屋及び償却資産については、同号の規定は、なおその効力を有する。
2 前項の場合において、軽自動車検査協会が同項に規定する日までに取得した同項に規定する家屋については、地方税法第七百二条の二第二項中「第三百四十八条第二項から第四項まで」とあるのは、「船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十一年法律第号)附則第十五条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項及び第三項」として、同項の規定を適用する。

理由

小型船舶検査機構及び軽自動車検査協会の自立化及び活性化を図るため、これらの法人に対する政府の出資金の返還及び役員選任等その業務の運営に対する規制の整理合理化の措置を講ずる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。