



線ができることによって混雑が減少するといった  
ような相関関係があるというふうに認められる線  
に限りまして、この制度の対象にしたいというふ  
うに考えておるところでございます。

○堀内委員 ただいまの御説明を承りまして、從  
来の線の延長上にあるような、今までの沿線の利  
用者がさらに利便が増進するようなものという御  
説明をいたしましたが、これは今までの法律の  
精神からいいうと、ちょっととそれでくるんではない  
かなというふうな感じがするのであります。

本来の目的と、さうは、既存の決道の渝差力、

今まで行ける、あるいはバイバス線をつくることに  
よつて既存の線がすく、混雑が緩和されると、いうこと  
のように、現在の利用者の方々にここで利益が享受  
できると思われる線に限つてこの制度の対象にす  
るといふことでござりますので、そういう意味で  
は利用者の方々の御理解も得られるんじやないか  
というふうに考えておる次第でござります。

○堀内委員 内容的には全く無関係ということでは  
はないんで、その辺を拡大解釈すれば、ということにな  
ると思うのであります。しかし、今まで、これだけの法律ができながら、利用しておられた会社と  
いうのは関東の五社だけですね。今度初めてこれ  
によつて関西の鉄道が入つてくることになつていい  
るようであります。

ともこれ以外にも安全地帯をとらねばなりません。サービス改善投資、たくさんやつておるわけでございまして、非常に資金的に苦しい状況になつておるということを考えまして、この積立限度額の割合を四分の一から二分の一に拡大をしていただきたいたというのがまず一点でございます。  
それに伴いまして、いわゆる積立割合と申しますが、先ほど委員御指摘の三%から六%という現行の制度を、一定の範囲内、「一応」〇%ということで想定しておりますけれども、一〇%の範囲内で弾力的に対応するということにいたしたいと思つておるわけでござります。  
その理由は、固定的に今なつておるわけでございますが、そうしますと、通常は運賃改定とあわせて割り増しの分をちようだいするわけでありま

の負担において工事の二分の一まで行うことがで  
きるようになっていい。利用者の負担で最大では  
工事費の二分の一、利用者の運賃に一〇%を上乗  
せして負担させることができるということになり  
ますと、この鉄道事業者の受けける便益というもの  
と鉄道利用者の受けける負担というものと、これの  
バランスを非常によく考えませんと、これは一方  
的に鉄道事業者の方のウエートが大きなものにな  
なってきたんではないかというふうに思うんで  
す。

ですから、この改正案というのは、大臣にちょっと  
と承りたいのですが、しっかりと行政の中で考え  
ていただきまして、指導していただいて、鉄道利  
用者の負担というものを今度の場合一挙に大きく

一〇%まで引き上げるということになつております。従来積立金の問題については、投資倍率の数値によつて割合が決まつてゐた。投資倍率が二倍までなら三%，二倍以上三倍なら四%とか、四倍以上が六%というような歯どめがつけてあつたわけですね。これを今度完全になくしてしまつた。さらに、積立額を工事費の四分の一から今度は四分の一まで増加をする。そういう増額をするといふのは、これは何か大変な大サービスになつてしまふわけですね。これはどういう点からこういう問題が出てきたのか、それをひとつ承りたいと思います。

○鷹野政府委員 まず、積立限度額の方でございますが、四分の一から二分の一の方に、これはこの法律ということではなくて、租税特別措置法の方で非課税の範囲ということで、今回、今国会で認めいただいたものでございます。

○境内事務、この辻信は、この法律自体の第五条において、特定都市鉄道の認定事業者というので、すか、認定された事業者の運賃の認可に際しては、工事費の支出を旅客運賃收入から確保できるよう配慮するものとする、ということが載っております。当然これはこの言葉のとおりで、工事費を利用者の負担で行う、ということでございます。今まで四分の一ですけれども、半分、今度は利用者の負担において工事の二分の一まで行うことができるようになっていて、利用者の負担で最大では工事費の二分の一、利用者の運賃に一〇%を上乗せして負担させることができる、ということになりますと、この鉄道事業者の受けける便益といふものと鉄道利用者の受けれる負担といふものと、これのバランスを非常によく考えませんと、これは一方的に鉄道事業者の方のウエートが大きなものになってきたんではないか、というふうに思うんであります。

ですから、この改正案、この改正案というのは、大臣にちょっと承りたいのですが、しっかりと行政の中で考えていただきまして、指導していただいて、鉄道利用者の負担、この改正案のことを今までのところ

できるような状態になつておりますから、これをしつかりとバランスのとれる形で抑えてもらいます。それは非常に政治的な面も入つてくると思いますので、大臣の姿勢をひとつ承りたいと思います。

○二見国務大臣 先生の御意見、私ももつともだと思います。

鉄道事業者が公益性の高い事業としての使命を果たすために、効率的な事業運営を図る観点からできる限りの経営合理化がなされるよう、従来より省力化、合理化に努めているものと承知をしております。今後ともさらに可能な限りの合理化努力を図ることとしているところでもありますし、運輸者としましても着実な経営合理化が行われるように指導してまいりたいというふうに考えておられます。

○堀内委員 鉄道事業者に対する指導をしていただくとともに、運賃の値上げに際しましても、その幅についてしつかりと抑制を、できるだけの抑制ができるようなことをお考えをいただきたいというふうに思います。

三番目は、特定都市鉄道整備事業計画の期間の変更についてというのがございます。これの中を読んでみると、「天災その他やむを得ない事由」で整備事業計画が期間内に完成できなかつたときは延長することができるということになつております。「天災」とかいうのはわかりますが、「その他やむを得ない事由」というのはどういうものまで入るのか、これをちょっとと承りたい。

○堀内委員 「天災その他やむを得ない事由」のその「やむを得ない事由」ということでござりますけれども、簡単に申しますと、事業者の責めに帰すべからざる事由といふふうに言いかえてもよろしいんじゃないかと思うわけでござりますが、要するに利用者からお預かりしたお金で運用していくわけございますので、それはルールのつとつて厳正に行わなければならぬということも当然なわけでございます。したがつて、事業

者がそれを故意的に遅延させていくということはもちろん望ましいことではないわけであります。

ただ、地元の調整のおくれですか、事業者が一生懸命努力をしたにもかかわらず結果としてそのままに遅延を認めていこうというのが今回の改正の趣旨定されるわけでありますので、そうした場面については、個別に厳正に審査をした上でその期間の延長を認めていこうということが今回の改正の趣旨でございます。

○堀内委員 天災遅延というのは当然いろいろな問題を含めてでしようが、人為的な面、これはやはり、今のように環境問題だとかあるいは騒音の問題だとか住民運動のようなものでストップをさせてしまうということになりますと、これはさつきの局長のお話にもありました、利用者から運賃でいただいているものを、それが実施できない

ということになると、これはまことにもつて問題なことがあります。やはりはっきりと、住民問題あるいは環境問題のために時間をかけることはやむを得ないことだと思いますが、そのためには年が切れてしまつて、それが使えなくなることのないように、その辺についてしつかりと御返事をいただきたいと思います。

三番目は、特定都市鉄道整備事業計画の期間の変更についてというのがございます。これの中を読んでみると、「天災その他やむを得ない事由」で整備事業計画が期間内に完成できなかつたときは延長することができるということになつております。「天災」とかいうのはわかりますが、「その他やむを得ない事由」というのはどういうものまで入るのか、これをちょっとと承りたい。

○堀内委員 ただいま委員のお話のとおり、環境問題あるいは地元との調整の問題、言うなれば、私どもの見ます限りは事業者、一生懸命やつておると思っております。ただ、今後とも一層努力いたしまして、十分理解を得た上で工事が実施できるよう、かつ工事がなるべく早くできるよう

うに十分指導してまいりたいと思っております。

○堀内委員 大体今の中の三つの問題が今度の法律案の改正の中で疑問点というか質疑の対象になるものだというふうに思つておりますで、今の答弁に

解決のために鉄道事業者の設備投資の事業資金を利用者に負担させる、これは一般的に言って非常に特異なケースだというふうに考えられます。ですから、これは今まで非常に慎重な、従来において枠組みをつくつて、歯どめをつくつてやつてま

いたのは、そういう一般的の事業というのは自己責任のもとに行わなければならないものを、工事の資金を利用者に求めるというようなことを実施しているだけに、これは大変な、画期的といえれば画期的ですし、大変重大な法律であるというふうに思います。それだけに、さつきも大臣に特にお願いを申し上げたのは、利用者の立場に立った配慮というものを忘れてはいけないということです。それで、それは特に取り組み際に際しては慎重にお願いをいたしたいというふうに思います。

それから、これは最後に大臣に一つお伺いしたことになります。やはりはっきりと、住民問題あるいは環境問題のために時間をかけることはやむを得ないことだと思いますが、そのためには年が切れてしまつて、それが使えなくなることのないように、その辺についてしつかりと御返事をいただきたいと思います。

○堀内委員 ただいま委員のお話のとおり、環境問題あるいは地元との調整の問題、言うなれば、私どもの見ます限りは事業者、一生懸命やつておると思っております。ただ、今後とも一層努力いたしまして、十分理解を得た上で工事が実施できるよう、かつ工事がなるべく早くできるよう

うに十分指導してまいりたいと思っております。

○堀内委員 大体今の中の三つの問題が今度の法律案の改正の中で疑問点というか質疑の対象になるものだというふうに思つておりますで、今の答弁に

ておりますが、それはそのとおりやりたいと思ひます。

それと今度、いわゆる公共料金凍結の問題だと思います。それだけでも、私は一般論、原則論として、未來永劫でいうと言葉は悪いけれども、何年も法律が事実上施行されないと、それなりにまた大きな問題になるだろうというふうに思ひます。

内閣としても、その場合は物価問題に関する関係閣僚会議で議論することになつております。されども、中小の地方バスや離島航路等々については、これは必ずしも凍結しなきやならぬというふうには考へてはおりません。ただ、先生のおつしりに付けてかかるべきだというふうに思つております。

しゃりたいことはよくわかりますので、また法律もありますし、この法律が凍結令によつてずっと、法律が事実上施行されないと、それなりにまた大きな問題になるだろうというふうに思ひます。

〔委員長退席、総務委員長代理着席〕

○堀内委員 なかなかお立場で発言しにくいことだと思いますが、何か言外に、この法律を通す以上はしつかりしなきやいかぬということではないかと思ひます。そういうふうに理解してよろしくおぎりますが、余りこれ以上申し上げてはかえつて失礼だと思いますから申し上げませんが、この法律を通す以上はひとつその姿勢を持つかと思いますが、その姿勢をいつまでも持つたままではいけないと思います。

ただ、特に御注意申し上げたいと思うのは、法律の一番の特質は、輸送力の増強、ラッシュアワーの混雑緩和、そういうような社会的な問題の立つた運賃でなきやならないというふうに我々思つ

次に、運輸省がナショナルプロジェクトとして

取り組んでいたとしてありますリニアモーター カーの実験線について、質問をいたしたいと思います。

山梨県内で今進行中の実験線、これは東京—大阪を結ぶ中央エクスプレスの実現を目指しての実験線でありますから、国家的問題であると考えております。この用地買収は、全線の四十二・八キロに対しても大体五四%、先行区間の十八・四キロを対象にいたしますと九八%、用地の交渉が大体完了して、先行区間では恐らく近く完了するのではないかというふうに思います。

これからこの実験線に対する工事の見通し、どんどん用地の買収が終わればいつごろ実験線の工事を開始して、どのくらいの期間でこの実験線自体の工事が完了して実験に移るのか、あるいは実験完了から実用化への期間はどのくらいかというような問題について、「括御答弁をいただきたい。

○秦野政府委員 ただいまのお話の、山梨のリニア実験線でございますけれども、委員も御案内のとおり、現在、先行工事区間に重点を絞りまして工事を進めておるところでございます。

用地買収の状況でございますけれども、先行工事区間につきましては、私どもの計算では現在九二%まで取得しております、残り八%というところでございますが、残りの八%はかなり厳しい局面もござりますけれども、できる限り早期に用地買収をしておりまして、残り八%という二つ目でございます。

それから、トンネルは五つございますけれども、これにつきましては十六キロメートル、約九八%まで掘削済みでございまして、順調に進んでおります。したがいまして、今後の課題といいたしましては、

早期に先行工事区間の用地取得を行う、残りの八%の取得を行うことによりまして、平成八年の春に走行実験を開始いたしたい。それから、平成十年度中に実質的な実用化のめどをつけたいということで考えておりまして、その実用化のめどをつけた段階で、またその後どういうふうに展開していくかということを検討していきたいといふふうに考えております。

○堀内委員 十年度に大体実験は完了するというふうな、今のお答え、そういう考え方でいいのでござりますか。

○秦野政府委員 さつき申し上げた十年度と申しますのは実質的な実用化のめどをつけるというごとでございまして、実際にその実用に当たりましては、そのほかに耐久性の試験をしなければなりません。これは、当初の四十二キロ余を使いまして、走り込みと申しますか、耐久性の試験を行っていくという段取りになると思います。

○堀内委員 大臣は余り関係ないようなお感じでお座りかもしれません、これはさつきも申し上げたようにナショナルプロジェクトの問題でありまして、超党派のリニア議員連盟というのがござります。百九十四名議員が参加をいたしておりまして、総理大臣の羽田総理も入っておりますし、公明党的石田委員長も入っております。そのほか、大蔵厚生とか閣僚が十一名入っておりますので、これは全体計画の四十二・八キロの中でも耐久性試験というものは当然必要でございます。

○堀内委員 大臣は余り関係ないようなお感じでござります。百九十四名議員が参加をいたしておりまして、総理大臣の羽田総理も入っておりますし、公明党的石田委員長も入っております。そのほか、大蔵厚生とか閣僚が十一名入っておりますので、これは全体計画の四十二・八キロの中でも耐久性試験といふふうに考えておるわけでござります。

○堀内委員 今の局長の御答弁によりますと、何か用地買収も大変だから十八・四キロに絞つて取り組んでいるんだというふうに考えておるわけですが、どうもそれはちょっと逆のようでございまして、山梨県の方に話を聞いていたいのですが、非公式ではあるけれども、JR東海から山梨県に、先行区間以外の用地買収は進めないでくれという話が来ているというのであります。

これは、十八・四キロでもまあまあ何とかやれる方がいいんだけれども……というのと、ちょっと逆のようであります。これは、先行区間以外の用地買収も本来、今のようなお話をしたらどんどん進めなきやおかしいと思うのですが、それをストップさせるというのはどういう理由があるのかと思って承っているところでございます。お願いします。

○堀内委員 ちょっと先ほど御説明が、順序がおっしゃったように逆でございまして、技術開発のめどが立ったということがまず第一でございまして、それを踏まえて、用地買収をなるべく重複的に行うという意味で十八・四キロにしたといふふうに考

要が生じたことが一つ。

それからもう一つは、その後非常に技術の開発が進んでまいりまして、例えはコイルの高耐圧化でございますとか電力変換器の大容量化といったような技術が、このプロジェクトが始まりました後でかなり向上をしてまいりました。したがいまして、より短い区間でも十分その技術開発成果は確認できるという見通しが立ったというような事情でござりますので、先行工事区間十八・四キロで重点的に進めていくということにしたわけでございます。

ただ、先ほど申しましたとおり、いわゆる長期の耐久性試験といふものは当然必要でございますので、これは全体計画の四十二・八キロの中で行つていただきたいというふうに考えておるわけでござります。

○堀内委員 用地買収しないといふわけではないでございます。くるくる変わつておりますと、将来とも必要なら将来買えなくなるんではないかと私は思うのですが、まとまるものからどんどん片づけていかなければなりません。

○堀内委員 お話しのとおり、山梨のリニア実験線では当初四十二・八キロ必要であったといふふうに見ていいのでござりますが、その点についてはいかがですか。

○堀内委員 当然のこととございまして、今までの実験は全部完了するといふふうに見ていいのでござります。

これは、十八・四キロでもまあまあ何とかやれる方がいいんだけれども……というのと、ちょっと逆のようであります。これは、先行区間以外の用地買収も本来、今のようなお話をしたらどんどん進めなきやおかしいと思うのですが、それをストップさせるというのはどういう理由があるのかと思って承っているところでございます。お願いします。

○堀内委員 これは大体、今見ますと、二年からですと四年経過したわけでありまして、半分以上たつたわけありますので、中間報告だとか、現状での地質調査、地形の調査などで問題点があるとかないと見なっております。

これは大体、今見ますと、二年からですと四年経過したわけでありまして、半分以上たつたわけありますので、中間報告だとか、現状での地質調査、地形の調査などで問題点があるとかないと見なっております。

それで、ただいまお話しのように、その余の区間についてはもう用地買収しないのかというお話を伺いましたが、そういうつもりはございません。もちろん四十二・八キロについて用地買収を進めしていく、これはJR東海を含めて関係者間で合意がございますが、そこで現在のところございまして、決してその他の区間について用地買収を行わないということではございません。

もちろん四十二・八キロについて用地買収を進め、JR東海を含めて関係者間で合意がございますが、そこで現在のところございません。たゞ現在のところございませんが、そういうつもりはございません。

もちろん四十二・八キロについて用地買収を進め、JR東海を含めて関係者間で合意がございますが、そこで現在のところございませんが、そういうつもりはございません。

通はとうよつな」とたゞて、ちよつと承り

○森野政府委員 中央新幹線の地形、地質の調査について  
でござりますが、ただいま委員からもお話をございましたけれども、まず当面、旧国鉄もとの国鉄におきまして、甲府市あるいは名古屋市付近の山岳トンネル、特に難しいと思われます区間につきまして地形、地質調査を開始したわけでござります。現在では、先ほどお話しのとおり、全線にわたってボーリングを行つて、地形、地質の調査

を行つておるという段階でござります。  
したがいまして、まだ現時点で、何と申します  
か、技術的な可能性というものを判断できるほど  
の材料がそろつておるという段階にまだ参つてお  
りませんものですから、何らかの形で報告を出す  
というところまでは来ておりません。ただ、私ど  
もとしましては、できる限り調査を精力的に進め  
まして、早い段階でまとまるようには調査を進めて  
いきたいというふうに考えております。

○堀内委員 この調査は、恐らく全国新幹線鉄道  
整備法の施行規則による調査であるというふうに  
認識をいたしております。

この施行規則によると調査項目というのか法律上五つ載っております。一つは「輸送需要量に関する事項」、二番目が、「輸送能力等に関する事項」、三番目が、「施設及び車両の技術的開発に関する事項」、四番目は「建設に要する費用に関する事項」、五番目が「その他必要な事項」というふうなことを書いております。この二番目だけを運輸大臣から指示をしていただいたわけでありまして、同時に三番目の「車両の技術の開発に関する」というのは、もう既に着工されているようなことを書いております。

ここまで来ているとしますと、もうあとわずかになつてゐるわけでありますから、この調査項目を拡大して指示を出していただくお考えと同時に、もしするとすればいつごろになるのか。同時に、平成十年に間に合つためにはいつごろまでには出さなきやいけないのか、逆算も含めて御答弁いただきたいと思います。

○衆野政府委員 御指摘のように、省令上五つの調査項目がございまして、現在そのうちの地形、地質の調査を指示しておるわけでございます。これは当然のことでございますけれども、この五項目のうちで地形、地質調査というのが一番ややこしいと申しますか、長期の時間を要するといふことで、これを先行させて調査を指示するというのが通例になつておるわけでございます。

その他につきましても逐次調査の指示を行つわけであります、今お話のございました中央新幹線につきまして、特にリニアというようなことも一つの構想として入つておるわけであります。これを現在、先ほど来御議論のございます実験線によって研究開発をしていこうということでござります。したがつて、まだその調査という以前と申しますか、技術開発あるいは実用性のめどを立てておるところの研究開発を行つておる段階でございますので、平成十年に実用化のめどがついて見通しが立つた時点、さらにその後、調査の項目の中に盛り込んでいくことを考えていくというのが順序ではないかというふうに考えておるわけでございます。

○堀内委員 十年に結論が出てからこういう調査項目を拡大するということですか。特に、普通の新幹線並びにリニアを含めての調査ということになつておりますね、今のところ既に。ということは、リニアはある程度、完全とは言いませんけれども、この実験線の実験結果というものは成功するというふうにお考えになつて取り組んでいらっしゃる。すると、十年になるまではそれをもとにしての調査を始めないというのは大分おくれた話で、一時は実用化の問題は二〇〇一年なんとい

う話もあつたのでござりますよ。これはとんでもない話で、私なんか見てそれはちよとおかしいと思ったのですよ。運輸大臣が当時そういう話をしたぐらいでございまして、そういうことを考えるまことに、これは調査を早目に始めたかならないでございませんが、改めてもう一回。

〔総務委員長代理退席 委員長着席〕  
○森野政府委員 技術上は平成八年度から十年度にかけましての調査研究ということが進められるわけでございまして、形式論を申しますと、中央新幹線そのものの位置づけ、あるいはそれにニアアであるのか在来型であるのか、その点はまだ全く未確定の段階なわけでございます。  
したがって、技術上の問題としてまずニアアの実用化のめどが立つか立たないか、私どもは今ま

での技術の開発の過程を見まして所期の目的を達成しつつあるなどというふうに感じておりますけれども、そういうものを含めた技術上の調査、研究開発というものを行うことによりまして実現への道を探っていきたいというふうに考へているわけでございます。

○堀内委員 遅くも十年ということだというふうに思いますし、その前にも実用化の問題ができてくれば早目に調査をしていただけるということだらうと思いますが、こういう問題は、調査のような問題については後手後手にならないで早目に手を打たれている方が結果的にはプラスではないかと思ひますので、積極的な、前向きなお取り組みをいただきたいと思います。

次に、この実験線の進行に並行して、その実験

次に、この実験線の進行に並行して、その実験線の中に駅をつくるという問題がございます。これは、今山梨県の努力で先行区間、用地買収の見込みが九八%、九七・何%ですか、完了して、ほどなく一〇〇%になるだらうということになります。それで、あとの部分もさつきの局長になっております。そのお話をのように買っていいんだということになれば、四十二キロの方もそう難しくなく一〇〇%にいくだらうと思います。

の間隔の位置と地図のノルマを、地圖に沿ひて、  
来、営業線になつたときに、切りかえられたとき  
には実験線で協力したこの地域に駅が設けられる  
と信じ切っておりました。信じ切っているんですね  
将来、営業線に切りかえられたときにこの実験線  
の中に駅の設置の見通しがあるんだろうと思いま  
すが、それについての御答弁をいただきたいと申  
います。

う先生御案内のとおり、基本計画線ということが位置づけられておるわけでありまして、今後、社会経済の動向ですとかあるいは東海道新幹線の輸送状況というようなものを勘案して、長期的に慎重に検討していくべき課題だというふうに考えておるわけであります。

○ 堀内委員 今、この局長の御答弁をまとめて受けますと、この地域には駅はできないといふにしろ、運営主体の方で決定していくべきものだというふうに考えております。現在の時点でどこに駅が設立されるかなど、段階にはまだ来ていないというふうに私どもは考えております。

都留市内に駅を設置、大きいんですよ、こう大見出しだすから。これは全紙なんですよ。産経、読売、毎日、山梨のローカル紙、山梨日日、朝日新聞、全部あります。これは「金丸氏」が運輸収をしておりますから、これは大変なことにならんじやないかと僕は心配をしてちょっと質問しているわけなんです。





でございます。鉄道事業者の方ではいろいろと輸送力の増強の努力を重ねておりますけれども、需要の方もやはり伸びるということで、なかなかラッシュの緩和がうまく進んでいないという状況でございます。

そこで、この法律案は、現在の特定都市鉄道整備促進特別措置法がそうした通勤通学時の混雑緩和の是正という目的のもとに制定されたものでございますけれども、今まで申し上げましたような状況に対応いたしまして、さらにこれを一層促進するため、本法律の対象となります工事に一定の鉄道新線の建設工事を追加する、あるいは積立金の積立割合を弾力化するというような制度の拡充を行うことによりまして、さらに一層鉄道整備を促進していきたいという趣旨で御提案を申し上げておるものでございます。

○

**細川(律)委員** かねてから東京の一極集中というようなことが問題とされております。その一極集中の象徴的なものといたしまして、ラッシュ時の通勤通学の混雑があるわけでございます。この通勤通学時のラッシュ時の混雑を解消する、これはもうずっと前から懸案でございます。しばしば当委員会でも取り上げておることなのですが、れども、この通勤通学時のラッシュ時の混雑解消、特に首都圏に限つてお聞きをいたしますけれども、運輸省としてはこれまで一体どういうな対策をとってきたのか、そして、この実態というものはどういうふうに把握をされているのか、簡単に説明してください。

○**秦野政府委員** 大都市圏の混雑緩和ということはもう長年の課題でございます。最近十五年間におきまして、首都圏の鉄道では約一・五倍、五割増しの輸送力の増強が行われております。しかしながら、通勤通学の方々も四割ほど増加しておるということをございますので、まあ種のイタチごつこのようなことでございまして、混雑率は一応低下の傾向にはあるわけでござりますけれども、まだ首都圏では二〇〇%を超えるという非常に厳しい状況が続いているという

ことでございます。

そこで、それの対策をいたしまして、私どもはいわゆる車の両輪と言つておりますけれども、一つはハード面で、本法律案でもお願いしておりますが、ますか、ピーク時に輸送需要が集中することが最大の原因なわけでございますので、そのピークを減らす、山を崩すというために少し時間をずらして御出勤なり通学をお願いできないかということで、いわばソフトの面でございます。この二つについて進めておるわけでございます。

ハードの方につきましては、東京圏でちょっと具体的に申しますと、現在、運輸政策審議会の方でいろいろな新線の建設なりあるいは複々線化等についての答申がございました。東京圏では五百三十二キロについて整備をせよという答申が出ております。そのうち、現在建設中あるいは開業中のものが約三分の一、三百五十六キロほど進んでおりまして、一応成果が上がるのではないかとうふうに期待をしておるところでございます。

それから、オフピーク通勤につきましては、これは運輸省だけではなくなかなかいいといふこともあります。たしかに労働界なり経済界の方々にも入っていただき、あるいは関係省庁の方々にもうふうに期待をしておるところでございます。

そこで、私は前々からこの委員会でもこの問題を取り上げまして、何とかしなければいけないのじやないかということを訴えてきたところでございます。幸い、今北千住の駅は大規模な改良工事をされておりますけれども、この東武線と例えれば當団

つはハード面で、本法律案でもお願いしておりますが、ますか、ピーク時に輸送需要が集中することが最大の原因なわけでございますので、そのピークを減らす、山を崩すというために少し時間をずらして御出勤なり通学をお願いできないかということで、いわばソフトの面でございます。この二つについて進めておるわけでございます。

ハードの方につきましては、東京圏でちょっと具体的に申しますと、現在、運輸政策審議会の方でいろいろな新線の建設なりあるいは複々線化等についての答申がございました。東京圏では五百三十二キロについて整備をせよという答申が出ております。そのうち、現在建設中あるいは開業中のものが約三分の一、三百五十六キロほど進んでおりまして、一応成果が上がるのではないかとうふうに期待をしておるところでございます。

それから、オフピーク通勤につきましては、これは運輸省だけではなくなかなかいいといふこともあります。たしかに労働界なり経済界の方々にも入っていただき、あるいは関係省庁の方々にもうふうに期待をしておるところでございます。

そこで、私は前々からこの委員会でもこの問題を取り上げまして、何とかしなければいけないのじやないかということを訴えてきたところでございます。幸い、今北千住の駅は大規模な改良工事をされておりますけれども、この東武線と例えれば當団

どがなされるのか、その点についてお聞きをいたしました。

この改正案が成立をするこの機会に、ぜひこれらの問題を解決をしていただきたいと願つております。

○**秦野政府委員** 先ほど来申し上げておりますよ

うな工事費の增高あるいは輸送需要の伸び悩みと、この改定案も出たものと思いますけれども、それでございますけれども、それは非常に苦しんだわけでございます。

そこで、まず東武伊勢崎線の方でございますが、これはただいま委員御指摘のとおり、大変な混雑状況でございます。特に、北千住はかなりの延長をするというようなことが計画されております。また、そのほかの会社においてもいろいろな計画が進んでおるところでございます。

○**秦野政府委員** ただいまの御指摘一点あつた

ものがなんですか? その点、運輸省はどういうふうに考えているか、答えていただきたいと思

います。

○**秦野政府委員** ただいまの御指摘一点あつたところを解決をしていただきたいと願つております。まず東武伊勢崎線の方でございますが、これはただいま委員御指摘のとおり、大変な混雑状況でございます。特に、北千住はかなりの延長をするというようなことが計画されております。また、そのほかの会社においてもいろいろな計画が進んでおるところでございます。

○**秦野政府委員** ただいまの御指摘一点あつた

ところを解決をしていただきたいと願つております。

○**秦野政府委員** ただいまの御指摘一点あつた

ところを解決をしていただきたいと願つております。

して、準備の整った区間から複線化工事に着手をする意向を持っています。

そういう意味からもぜひ本法案をお認めいただきまして、改善が進むようご努力添えを賜りたば

○細川(律)委員 今政府は「生活大國五か年計画」  
というよつたなことも決めまして、ゆとり、豊かさの  
生活をとつてことで推進されておるわけなんですが  
すけれども、この通勤通学のラッシュというのを  
経験いたしますと、本当にゆとりとか豊かさとい  
うのはもう吹つ飛ぶよつな感じを受ける大変ひど  
い状況でありますから、ぜひこの改正案成立をし  
た晩に、運輸省の皆さん方にも頑張っていただき  
て、混雑の解消に取り組んでいただきたいと心から  
お願いをいたしまして、私の質問はきょうはこれ  
で終わりたいと思います。

○井上委員長 この際、緒方克陽君の申し出がありますので、細川津生

○緒方委員 それでは関連質問をさしていただきの範囲内でこれを許します。緒方克陽君。

ます。  
今回、寺寺去では民鉄なりあるハは第三セク

ターナーなどに対する対策が具体的に実行されるわけ

でありますか。実は大都市の地下鉄におきましても同じように建設費の高騰などで大変厳しい状況

り具体的な助成措置などが必要ではないかという  
にあるわけであります、これらに対してもやは

ことあります。きょうは時間がありませんので、端的に質問いたしたいと思いますので、よろしくお願いします。

第六十一条の問題であります。事業法では、道路上に地下鉄施設をつくり、これを活用することが——道路下はあくまでも道路として使う、管理するということになつておりますけれども、地下鉄のコンコースとかそういうところでは制約がなくて、道路だけが制約されているということになりますが、膨大なお金を投入しながら実際には

ホームレスのねぐらになつてはいるというようななところもありますし、利用者からはいろいろな苦情も出ているわけでございます。

したがつて、このために建設省としては、鉄道事業法六十一条の地下施設内の占用許可条件を緩和をして、資産として有効活用できるような措置をぜひしていただきたいというのが一つ。二つ目には、変電所なりあるいは出入口などについても当然配慮すべきではないか。それから三つ目に、工事が大変おくれていてるわけでありますから、審査手続の簡素化といいますか、そういうものもぜひすべきではないかというふうに思いますが、以上、三点についてお答えをいただきたいと思います。

○吉井説明員　お答えいたします。

改めて申し上げるのも恐縮でございますが、先生ただいまも御指摘のとおり、道路は本来、自動車、歩行車等の一般交通の用に供するための施設でございまして、その占用につきましては、本来の機能を阻害しない範囲内で認めるというふうなのが法律の建前になつております。しかしながら、特に都市内におきましては、道路は収容空間としても非常に貴重でございまして、公益性の高い施設等につきましては積極的に占用を認めておるところでございます。

鉄道につきましては、先生御指摘のとおり、鉄道事業法六十一条におきまして、原則として「道路に敷設してはならない」というふうになつておございますが、現実には大都市の市街地などにおいては、道路への敷設を認めておりまして、現に建設中の地下鉄におきましては大部分の線路が道路の下に埋設されているところでございます。私どもも地下の有効な利用について検討していくたいと思っておるところでございます。

ただ、現在、都市部におきましては道路の地下で、電気、ガス、上下水道のほか、地下駐車場でございますとか、立体交差等のためにいろいろな利害がございます。現在、東京都内の例えは直轄国道百五十キロについて見ますと、延べ五千四百

ホームレスのねぐらになつてゐるといふやうなところもありますし、利用者からはいろいろな苦情も出でてゐるわけでござります。

したがつて、このために建設省としては、鉄道事業法六十一条の地下施設内の占用許可条件を緩和をして、資産として有効活用できるよう措置をぜひしていただきたいというのが一つ。二つ目には、変電所なりあるいは出入口などについても当然配慮すべきではないか。それから三つ目に、工事が大変おくれてゐるわけでありますから、審査手続の簡素化といいますか、そういうものもぜひべきではないかといふふうに思ひますが、以上、三点についてお答えをいただきたいと思ひます。

○吉井説明員　お答えいたします。

百キロもの管路が埋まつております。一キロ当たりに三十六キロ埋まつてあるというよくなっています。ございまして、私どもとしては、地下鉄も含めてございますが、道路の地下の総合的な利用計画を立てまして、資産として有効に活用していく必要がありますと考へております。

特に御指摘のございました変電所、出入り口等でござりますが、そういうふうにかなり高密度に利用しておりますので、かつ有限な貴重な資源でございますので、できる限り必要最小限に限りたいということと、変電所等のように道路の外に設置することが可能なものにつきましては基本的に外で手当をしていただく。あるいは出入り口の場合はちょっと違った観点でございますが、歩道が実際問題としてかなり狭くなることになりますので、そのような機能を阻害しないようにとっておるにはちょっとと違った観点でございますが、歩道が著しく困難な場合が多くございますが、鐵道事業に関しては、鐵道事業法六十一条のほか、鐵道事業本体の、運輸大臣の許可でございますとか都市計画の手続とか、さまざまな手続がございまして、鐵道事業の方はそれを同時並行的に進めていらっしゃるのが多うございますが、私どもの審査手続におきましても、他の手続に比へましておくれることのないよう審査の迅速な実施に努めてこれまでやつてきたつもりでござりますが、今後とも努めていきたいと思っておる次第でございます。

○緒方委員 きょうは取つかかりということで具体的な議論をする時間がありませんけれども、これからより具体的に問題も指摘をしながら議論をしていきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから二つ目に、さつき鐵道の施設には金がかかるということ、いろいろあつたんですが、特に地下鉄の改良工事とかあるいは相互乗り入れと

いうような場合に対する助成制度を、これは当然強化をすべきではないかというふうに思うわけですが、具体的には、三田線の輸送力増強改良工事なんかは六百億ぐらいかかるというふうに言われていいのであります。しかし、相互乗り入れの関係で結局いろいろな、両とも両数を伸ばしたりあるいは駅の改良工事もするということで、物すごい金がかかることで助成の対象になつていないとということでありまして、非常に私としては問題があるのでないかというふうに考えておりまして、そのことについての検討をぜひしていただきたいということ。

いま一つは、いわゆる新規採用の路線にかかる補助制度でありますけれども、平成四年からの分については一割カットと、実質的には、地方自治体から見れば非常にやり方としておかしいではないかという声も出ているわけでございまして、いろいろ話しましたら財源の問題だというふうには言われましたけれども、やはりそれが見てみておかしいなという声が出るような補助制度はおかしいのではないかと、これは将来に思ひますけれども、やはりこれが見てみておかしいなという声が出るような補助制度はおかしいのではないかと、これは将来に思ひますけれども、やはりこれが見てみておかしいなという声が出るような補助制度はおかしいのではないかと、これは将来に思ひますけれども、やはりこれが見てみておかしいなという声が出るような補助制度はおかしいのではないかと、これは将来に思ひますけれども、やはりこれが見てみておかしいなという声が出るような補助制度はおかしいのではないかと、これは将来に思ひますけれども、やはりこれが見てみておかしいなといふふうに思ひますけれども、やはりこれが見てみておかしいなといふふうに思ひます。

○秦野政府委員　ただいま委員御指摘のとおり、地下鉄の整備は大変お金がかかるわけでございまして、これをすべて利用者負担ということになりますと、非常に莫大な運賃をちょうどいいしなければならないというようなことになりますので、昭和三十七年以來いわゆる補助金の交付を行つておるわけでございます。

大変厳しい財政状況の中でござりますけれども、例えば、平成四年度において、今まで何年かに分割交付しておりますものを一括交付にするとか、あるいは今年度の予算におきましては公共交通機関費へ組み替えを行うというようなことで、私どもなりにいろいろ改善の努力をしてきたつもりでございます。

ただ、今年度の予算でも、例えを申しますと、約六百億ほどございますが、その六百億のうち四百億は、いわば過去の建設分に充当されてしましました。残りの二百億程度でもって現在八都市における十二路線の新線建設を行つておるということです。

極めて厳しい状況にあるわけでございます。確かに三田線の改良工事につきまして、お話しの資金を要するものでございますけれども、ただいま申し上げたような非常に厳しい事情がござりますので、まずはその新線建設についてこれを推進していくということで、改良工事につきましては、営業収入によつて措置をしていただきたいということでお願いをしておる状況でございます。

また、二点目に御指摘のございました一割の圧縮分でございますが、これは従来は分割交付でありましたものを一括交付いたしました。ということで、実質的には従来と同様の助成ではないかというふうにも考えられるわけであります。いずれにしましても、この御指摘のありました二点につきましては、全体の財政状況、あるいは工事の優先順位ですか事業者の経営状況といったものを総合的に考えまして、最も適切な補助制度のあり方を探つていただきたいということで、御指摘の点も含めて検討をしてまいりたいと思っております。

○総務委員 これまた入り口でありまして、これからさらに議論したいと思います。

時間がなくなつてしまひましたので、最後の質問ですが、実はJR社員の不採用問題について、大臣にお尋ねしたいと思います。

当委員会におきましてもこの問題は何回も取り上げられてまいりましたし、前運輸大臣におきましては、この問題はこれだけ時間がたつて中労委命令も出たという状況の中、やはり社会的、人道的に問題という観点で何とか解決をしなきやなら

ぬということになりました。そういうふうに言われておりますし、さらにマスコミの論調なども、やはりこの際命令を一つの足がかりにして何とか解決をすべきじゃないかということがずっとと言われておられます。

したがいまして、そういう流れの中で、新大臣といおましてもこの問題についての御努力をぜひお願いしたいというふうに思いますけれども、大臣のこの問題に対する認識とお考えをぜひ出していただきたいと存じます。

○見国務大臣 JRの不採用の問題につきまして、私も、党の政策会長をやつてきましたところ、関係者から何度ももお話を承つておりますので、この問題の重要性をよく認識しているつもりでございますが、私いたしましても、伊藤前大臣と同様に、この問題が労使の話し合いにより円満に解決されることが最善の道と考えておりますし、労使双方にそのための努力をしていただこうことを期待しているところであります。

このことにつきましては、いろいろな複雑な経緯がありますけれども、その解決のために難しい問題もまたあります。私は、伊藤前大臣のお考えの趣旨を体しまして、いろいろな方策を考えていきたい。

例えば、労使を含めた関係者の協議の場の設定等について、労使双方の意向を踏まえながら、身をもつて積極的に取り組んでいきたい、話合いをもつて解決できるように、いろいろな角度で御協力をしたいというふうに考えております。

○総務委員 大臣からそういう前向きの御回答をいただきましたので、ぜひこれからもよろしくお願いいたします。あと採決がいろいろあるようありますので、私の質問はこれで終わります。ありがとうございました。

○井上委員長 寺前巣君。

私は、まず最初に、八六年でしたか、八七年十二月にこの法律に基づく関東五社の特定都市鉄道整備事業計画というのが認定されておるのを見ておったわけですが、その進捗状況

というのはどういうことになっているのか、御説明いただけますか。

○秦野政府委員 昭和六十二年の十二月に、現在の特定都市鉄道整備促進特別措置法に基づきまして、東武、西武、京王、小田急、東急という五社につきまして整備事業計画を認定いたしまして、この五社はそれぞれ平成九年十二月を完成期限といいますと進捗率が約四四%といふことでございましたが、全体としては相当の進捗が図られているといふふうに考えております。

認定から六年余りが経過したわけでございますけれども、平成五年度末におおむね順調に進行しているといふふうに考えられます。西武の池袋線と新宿線あるいは小田急の小田原線につきましては、地元調整等によりまして、当初の計画から見ますと相当のおくれが見られておるところございますけれども、いずれにしましても、現在進めています特特工事が一日も早く完成しますよう、鉄道事業者を指導してまいりたいといふふうに考えております。

ただ、個々に見ますと、現在のところ、東武、京王、東急の各社につきましてはおおむね順調に進行しているといふふうに考えられます。西武の池袋線と新宿線あるいは小田急の小田原線につきましては、地元調整等によりまして、当初の計画から見ますと相当のおくれが見られておるところございますけれども、いずれにしましても、現在進めています特特工事が一日も早く完成しますよう、鉄道事業者を指導してまいりたいといふふうに考えております。

○寺前委員 私はこの法律ができるときの記録を読んでもらったら、議事録を読んでましたら、当時の地域交通局長さんなんでしょうか、服部さんという方が答弁しておられるのですか、「私は今後十年以内に○○線の○○区間の何キロにわたる複々線化をやりたいと思います、ついてはこの制度の適用対象にしてもらいたい」という申請を受けた輸送大臣がこれを認定して初めてこの制度の入口に立つといいますか、この制度のルールに乗ることができるわけでございます。」といふふうに答弁をやつて、この特別措置法の範囲内で計画を立ててやるというのは必ずありますや、やり上げますやと。ところが、それを先取り運賃でもつて面倒見るんですから、責任を持ちますから、こうい

うふうにやりますのや、という種類の発言がこの中にあるんですねけれども、それが今の話を聞いておられますと、必ずしも計画期間内に終わるという話ではないようですね。

そうすると、こういう法律に対する責任の方として、うまいこといかなんだら延ばしますのや、ということではえんじやろか。気になるんですけども、そこはどうですか。初めからそれは計画出してもらいますけれども、実は違いましたんやと言ふんですか。今までこれは変更するんだから、そのところが一つの、私ボイントやと思つておる。計画を出さすというのは、単なる計画であつてもそれは責任を持ちますのや。人から先取りの金を取つた以上は、それは私はほつきりしておかなかぬ問題やと思う。それはいかがですか。

○秦野政府委員 制定当時の服部局長がそのような答弁をされておりますが、これは当然のことですが、またそのためには若干の時間が必要であるとござりますけれども、我々としては十年以内に工事が完成するということで計画を立てておるわけでありまして、それに向けて、事業者はもとよりございますが、我々もそれに対して積極的にございますが、我々もそれに対して積極的にフォローしてきたというのが現在までの形でございます。

ただ、現実に事業を進めてまいります段階で、地元の方々の、当然のことですが、御理解を得ながら進めていくことが必要でございます。しかし、またそのためには若干の時間が必要であると、いう場合もあるわけでございまして、私どもはその十年の範囲内でおさまるよう最大限努力するよう指導はいたしておりますが、その事業者がこれをサポートして何かやらなかつたというような事態であればこれはまことにけしからぬことでござりますけれども、誠心誠意話し合い等をして工事の進捗を図つて、なおかつそれが間に合わないと、いう場合も想定されないわけではない。ということで、実は今回の法律改正の中でのこの内容のものを入れさせていただいているというのが実態でございます。

○寺前委員 もう先にその実施状況を聞いたけれども、私、この間レクで話を聞いておつたら、大体完了予定はこの関東五社の例で見ると五つで、恐らくできないだろうというふうに見られるのは四つあるという話やつたね。これではね……。

それで、今度の法律を見ると、天災その他やむを得ない場合には特定都市鉄道整備事業計画期間の十年を延長することができるというふうになっておるわけやな。一たんその十年の間にやる、やると決めたときには、どういう事情になるかということを全部計算に入れて先取り運賃をやつたと思うんですよ。そんなもの、世の中、そんなむちやくちやな変化が起こるなどとは思つてもいませんでしたでは、これは弁解がつかない。特別措置法の範囲内の話ですから、私は、その責任問題といふのは監督官庁としても非常に大きな責任があると思うんですよ。一たんそういう法律ができてしまふと、今度はやむを得ない場合は構わぬのだ、こうなつてくると、だんだん無責任な方向にこの話がいくんじゃないだろうか。これは心配なんだ。

そこで聞きますけれども、今度は特定都市鉄道整備準備金といふのですが、対象を工事費の四分の一から二分の一にする、先取り運賃値上げ率の限度額を六%から一〇%に改めで引き上げる、利用者の一層の負担を求める事になるという。これは計画期間内にできないことを先延ばしするといふことと相関連して、内容面においても、工事費の何ぼまでを先取りで、率を上げて、わあっとややしてくるといふこと、これは一体何を根拠にしてこういう数字が出てくるんだろう。この根拠は何ですかね。この程度やつておいたら責任持つてやられるんじやないかということでもないようですね。やむを得ない場合にはといふて、延長することができるといふなことを片っ方で入れておくんだから。これはどんな基準でこういふことになるんです。ちょっと説明してください。

○秦野政府委員 二つの点が御指摘があつたと思いますが、それぞれ一応別個のことであらうといふうに考えておりまして、まず最初の延長の問

題につきましては、先ほども御説明いたしましたけれども、天災を初めとして、いわゆる事業者が一生懸命やつた、にもかかわらずどうしてもその時期に間に合わないという場合に、それは厳正な運輸大臣のチェックをした上で、その期限を延長することを必要な範囲で、最小限の範囲で認めようというのがこの改正の趣旨なわけでございます。

もし仮にそこで切つてしましますと、結果といつしまして積立金の取り崩しが始まるわけでありまして、そういたしますと事業者は、当然のことですが、まだ減価償却費が立つておりますから、この分についての必要な資金を借入金で賄わなければならぬといふことで、工事が一層おくれてくるといふことが想定される。それは結果として利用者の方々の利便にはならないんではないかと、いうことでございますので、そうした事業者の真摯な努力ということを前提といたしまして期限の延長を認めようといふことが一つでございます。それからもう一点の御指摘がございました、積立限度額の変更あるいは積立割合の変更につきましては、これは先ほどの御質問でも申し上げましたけれども、計画当初に比べましてやはり工事経費が相当な増高を見せておるといふことが一つ。それからもう一つは、輸送需要が当初の見込みよりかなり、最近では漸減ばかり減少になつてゐるということ。それから、実はいろいろな投資をしておりまして、いわゆる特需工事以外にも安全工事、事ですとかあるいはその他のサービス改善工事、いろいろな工事をこれまで計画を上回つて行つております。おるというような状況でございまして、非常に投資額が増大してきております。

そこで、きのう、九一年五月の運輸政策審議会の地域交通部会の答申「大都市の鉄道整備の基本的方向と具体的の方策について」というのを読んでらぬね。

そこで、きのう、九一年五月の運輸政策審議会の答申「大都市の鉄道整備の基本的方向と具体的の方策について」というのを読んでおつたら、こういふことを書いてあつたわ。「鉄道の整備を行つても特に線増等輸送力増強工事である場合、鉄道事業者に新たな需要が大量に発生するわけではない」ことから、鉄道事業者のインセンティブが低下しているといふことが書いてある。要するに、鉄道の連中は、事業をやつていてある。だから、損しているといふ話は一つもあらへん末で三兆五千九十二億円であった、六年たつたら、九一年度の末で五兆四百二十二億円。一兆五千三百三十億円のあれが出てくるんやわ、総資産の増年間にさつき言つた、認定した事業計画は別です。

それから、グループで調べてみたら、八六年度末で三兆五千九十二億円であった、六年たつたら、九一年度の末で五兆四百二十二億円。一兆五千三百三十億円のあれが出てくるんやわ、総資産の増加つてやつが。

だから、損しているといふ話は一つもあらへんがな。資産はふえていく一方じゃないか。内部留保もふえている一方じゃないか。何でそこを削つて、運賃値上げをせんかて新たに輸送力をもつと、夏やつたら暑いのを暑くないようにするような対処をやれということを何で指導せんのじやろうか。私は、これは不思議でかなわぬので、こういう意味かいなと思って私は聞いとつたんや。この根性が悪いわ。

そこで、私聞きたいんやけれども、鉄道事業をやっておられる方というのは、直接、鉄道の関連で積立比率を改正するものは上限でございまして、その範囲内で、当然必要な範囲内で積立比率を決めて

たてて安定して安全なあるいは快適な輸送サービスを提供しなきやならないという極めて公共性の高い事業であるわけでございまして、そういう意味では、兼業部門の収支に左右をされることなく、鉄道事業部門自体の独立採算を確保いたしまして健全経営を図ることが必要であるというふうに考えておるわけであります。

○寺前委員 特定都市鉄道整備事業計画で認定した額というものが十年間で、要するに先取り運賃のずつと入ってくるお金、これを五社調べてみた。東武八百四億円、西武は二千五百三十八億円、京王は六百三十二億円、小田急は二千五百六十三億円、東急は二千八百八億円、合計八千六百四十五億円、こう出てくる。そうすると、これ先取り運賃の金というのは、関東五社で見ると八千六百億から入ってくるわけです。こつついよ、これ。関東五社のグループの総資産で一兆五千三百三十億円、これ、こつついもののみんな持つておるわけや。その半分近くに、半分以上やな、先取りで取つておいて、これで計画どおりいきませんのや、そんなことで独立採算制、これでやつてきたんや、公共事業でござりますさかいにと。私、正直言うて何かもう一つすつきり落ちませんな、これ。

そのため、従来から鉄道事業部門につきましてこれを明確に区分経理をいたしまして、能率的な経営を前提いたしましてその部門の収支を均衡させるということが必要であるというふうに考えて、そのように指導しておるところでございま

仮に、御指摘のように、兼業部門の収益を鉄道事業部門に回すということになりました場合には、鉄道事業部門の赤字が長期間放置されることになるわけでございまして、鉄道事業への投資意欲の減退、あるいはサービス改善投資といつたものが損なわれることになりますし、またその議論でいきますと、逆に、ほかの事業が赤字の場合に、鉄道利用者の運賃でその他の兼業の赤字を負担するということにもなりかねないというような問題が考えられるわけであります。

やはり私鉄事業いろいろな形で努力して、もううけはつたらもうつけはつた分の中からちゃんと注いでまでも、計画してお約束して法律までつくつていただいた、その期待にこたえるようにやりますのやというて責任を持つような、そういう気持ちにさせる指導をやらなあかんない。私はつづくそそう思いますのやけれども、大臣の御所感をひ

○二見国務大臣 恐らく鉄道事業者も、この法律を改正したことによつて十年というものを軽く考えるということはないと思ひます。やはりそれで十年でやりたいのです。人々が一できない場合もあるから、そのときはやむを得ず延長しようといふことであつて、最初から十五年でやろうとか二十年でやろうとかいうふうに考えてやるものじゃないのです。その点は寺前先生によく御理解をいただきたいというふうに、私はこんなわかりやすい話はないと思う。

○寺前委員 いや、冗談じやないよ。私の言うている話の方がわかりやすいやろ。ようけもうけている分から回しても責任を果たしなさい言うているのやきかいに。

これはもう討論させてくれぬようだから、私ここで態度を表明しておきますけれども、今回の改正で、この先取り運賃制度を解消するのではなく、かえつて供用開始の延期によって先取り運賃ゆうの利用者間での負担者と受益者との乖離を一層拡大することになる。

さらに、鉄道事業は公共性が高いということでは、一般民間企業と比較にならないほどに財政、税制上各種の優遇策も行われている。また、大都市鉄道整備には開発利益の還元が必要であるとしながらも、国民が納得できる還元策を政府は示さないどころか、民鉄事業者自体の開発利益にも手をつけずに、通勤通学等の利用者だけには先取り運賃制度の形で負担させることは容認できない。さらに改正案には反対だということを表明して、終わります。

○井上委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。  
お諮りいたします。

いませんか

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕  
委員長 御異議なしと認めます。よって、  
決しました。

○井上委員長 この際、暫時休憩いたします

卷之三

卷之三

午後二時三十三分開講

○井上委員長 休憩前に引き続き会議を開きます  
内閣提出、航空法の一部を改正する法律案を審

内閣提出 航空法の一部を改正する法律案を題とし、審査を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。國分泰吉。

○閻谷委員 私も予算委員会の委員でありますし  
ます 閻谷勝嗣君

そういうようなことで運輸大臣とは毎日お目にかかる事

かっております。また、きょう質問ということでございまして、大臣も本当にお疲れだろうと思いつつですが、どうぞ頑張っていただきますようお願ひを

レポートをいたしたいと思ひます

この航空法の一部を改正する法律案、これは過去から今日まで六回改正をされております。

振り返つてみますと、昭和二十七年七月十五日ですが、それまでは、終戦後約七年半ばかりは、國內の航空事業といふのは、外国の航空事業者によつて運航されておつた。それが、二十七年、サンフラシントン・シスコ条約が効力をいたしまして、それから國內で日本人が航空事業を行なうことができるようになつた。しかし、まだほんの少しでござります。

それから二年後の昭和二十九年に二度目の改正がされまして、それから四年後に、昭和三十三年にになりますが、このころになってまいりますと大分航空交通の頻繁化であるとか航空機の高速化、あるいはまた現行の規定のみでは安全の確保に万全を期すことができないというようなことで、規定を整備するというようなこと。

それからまた二年後に、昭和三十五年でござりますが、これはジェット機等の大型高速機の就航などを行われるようになり、質的にも量的にも航空界が画期的な発展段階に入ろうとしている、こういうようなときに対しての航空の安全確保を目的として、昭和三十五年に第四回目の改正がなされたります。

それから五回目が、これがずっとずれまして十年後でございます。それから六回目が昭和五十年なので、四十五年から数えて五年後というふう

になつておるわけでござります。  
そういう年次を見てまいりますと、前回の改正  
が五十年でござりますから、昭和でいえば今年が  
六十九年と、いうことでござりますから、十九年と  
りの改正と、いうことなのです。特段にその間の期  
間があつておる。もちろんその間に、騒音対策  
など各項目内を法事女正と、いうのは流域周辺の水

日本航空があのよう<sup>に</sup>に民営化をされた。航空憲法と言わ<sup>れ</sup>ましたように、日本航空がフラッグキャリアとしての国際線を中心にやる、国内は幹線でいろいろできました。あるいは昭和六十一年まで名目的な運航権をもつていて、その間に何回かの譲り受けでございました。

やる、全日空が国内の航空をやる、それから当時の東亜国内航空がいわゆるローカルをやる。そういうような直接のことに関する法律の改正というものは行われたわけでございます。

それにいたしましても、この基本法が十九年間ずっとその間に改定されなかつた。ということは、航空界が、逆に言えばその間安定をしておつたとか、あるいは激変がなかつた、法改正をするまでの必要もなかつたということなのでしょうか。その他、どういう理由でこの十九年間、約二十二年の間、この基本法の改定がなかつたか。

○土坂政府委員 五十年に改定が行われまして、十九年ぶりでございます。航空法は、先生仰せになりましたように、航空運送の安全の確保であるとか秩序の維持、こういうことに関する根幹の法律でござります。したがいまして、その点についての変更がある場合に改定をするというようになりますが、五十年以降、ICAOその他でそういう大きな変更というのがなかつた。しかしながら、先ほど仰せになりましたように、航空事業といふのはその間に非常に変化をいたしました。具体的には、今おっしゃった四五、四七体制というのが崩れて、新しい六十一年からのいわゆる共存体制というのができましたし、それに合わせて日本航空が民営化いたしましたし、あるいはダブル、トリブルとか、新しい航空政策も導入してまいりました。航空政策そのものは、航空事業の発展につれて変わつておると思いますが、航空法そのものをいじるところまではいつておりますが、なんらかの格好で是正をしながらやつてきております。

○関谷委員 それでは、各論的なことに入つてみたいと思います。

三大プロジェクトが今空港整備で進んでおるわけでございますが、これは重大な国家の社会資本であり、もちろんのこと積極的に進めていかなければならぬと思いますが、一方、これはあらゆる分野において問題になつておるわけでございますが、いわゆる環境問題、航空機で申しますれば航空機の騒音対策、そういうようなものが重要な課題となつておるわけでございます。そのための、この今回の法の一部の改定でもあるわけでございますが、現在どのようにこの騒音対策というものが進められておるのか。

私たちが国会へ参りました当初は、例の空港周辺整備機構、今もあると思うのでございますが、あれで大運輸省の方が、その担当になつた方は、

本当に夜も、その地元の周辺の方々のところに行つていろいろお願いをしなければならない、対策を講じておつたわけでございます。その空港周辺整備機構のその後の動きもぜひ改めて聞きたい

し、それと、あのころ問題になりましたのが、空港の方が先にできておつて、後からその周辺に住宅を構える人がいた、そういう方からも訴えられて、

それに対して国が補償する、こんなばかな話はないじゃないかというようなことで、その後は、新しく飛行場をつくりますときには、その周辺もまた買うなんというようなことが、あれは委員会でも審議をされて、そういうような法律もといいましょうか、やり方をやつたと思うのですが、そのあたりもせひまた、その後どうなつておるか、この航空機の騒音対策に絡めて説明をいただきたい

と思います。

○土坂政府委員 騒音対策は、空港が地域と両立していくときの大変重要な課題でございます。

ジェット機の就航以来、非常に大きな課題で取り組んでまいりました。具体的には、昭和四十二年

に騒音法という法律ができました。

二つ大きな柱があるわけでございますが、一つは、発生源対策でございます。飛行機そのものを

低騒音機材にすると、あるいは飛行機の飛び方を周辺に影響を与えないように飛んでもらうと

か、そういう発生源そのものから直していくやり方。それから、実はそういうやり方をいたしまし

ても、飛行場の周辺の騒音というのは、やはり残念ながらゼロにできません。そうしますと、周辺

にかけてが山でございます。

今申し上げましたように、騒音状況が改善されたりというようなことをやつております。これも、騒音対策の進歩状況に応じてだんだんと充実してきておるので、やはりある意味では騒音対策

はちょうど昭和六十年度、五十九年から六十年ぐらいにかけてが山でございました。

今申し上げましたように、騒音状況が改善されたりというようなことをやつております。これも、騒音対策の進歩状況に応じてだんだんと充実してきておる、こういう状況でございますが、まだ

残された課題が、先ほど申し上げましたように、

防音工事で未実施分の工事だとかあるいは防音工事で空調機器の更新、いわゆる機能回復工事であ

るとか、あるいは移転補償であるとか、いろいろ

な対策というのをそれと並行してやらなければならぬことがありますので、引き続き充実をしていかなければいけないと思います。

それから、もう一つ、先生が仰せになりましたのは、空港周辺の立地規制の法律でございまして、

空港ができると決まつてあるところに後で家が建つて、それをまた補償するというのもおかしい

けれども、やはりこれが立地規制でございまして、あらかじめ特別措置法をつくるので、移転補償あるいは緑地をつくるとい

うようなことを空港の周辺の騒音の程度に応じてやつておるわけでございます。大きいいまして、

騒音対策と周辺対策の二本柱、車の両輪のようないますので、移転補償あるいは緑地をつくるとい

うよなことを空港の周辺の騒音の程度に応じてやつておるわけでございます。大きいいまして、

騒音対策と周辺対策の二本柱、車の両輪のようないますので、移転補償あるいは緑地をつくるとい

た過重な負担をかけるというようなことが日本の航空会社において実際に起るのかどうか。

伺いますと、七年の四月に飛行禁止になる飛行機と、それから七年後、平成十四年になると分かれますと、ちょうど今不況もあるし、経営がこのよつた赤字に転落をしているときに、そういう機材をまた新しく購入しなければならないということになると、また経営上も大変難しい問題になってしまいます。その三つの問題を重ねてお願いをいたしたいと思います。

○土坂政府委員 まず、効果の点を申し上げますと、これは仮にということで計算をしてみたわけですが、旧基準機と新基準機がまぜ合

わざって飛行場におりておるわけでございますが、旧基準機はこれからもう一切飛んではならない、つまり全部新基準機にかわるという想定をいたしました。

それから、空港というのはやはり飛行機の便数がふえるわけですから、そこを考えるとまた難しくなりますので、飛行機の便数はふえない、全部新基準機にかわる、こういう想定で騒音のコントラというのを比べてみると、Wで七十五の騒音コンターの面積が、全部旧基準機が新基準機にかわった場合に今よりも当然減ってくる。その減る割合が、羽田でいいますと約二八%、名古屋でいいますと一五%、福岡で二三%、仙台で五〇%ということでござりますから、いわゆる騒音の影響区域が、便数がふえないという前提で新基準機にかわると、仙台の場合は半分ぐらいになるといふことでございまして、これはやはり効果があるということだと思います。

それから、どんな飛行機が対象になるかということですが、今申し上げましたように、端的に言ふと、来年の四月一日から旧基準機は使つてもらっては困りますということでござります。これが三番目のお尋ねと重なるのですが、一遍に旧基準機は全部だめですよというと、航空会社に大変大きな負担がいくということでございまして、そこはやはり段階的にやらなきやいけないだ

ろうということでござります。

具体的に、平成七年から平成十四年までの七年間は旧基準機でも一部のものはいいことにしようと、一部のものというのは、例えば機齢が二十五年たっていないとか、つまりまだ新しい飛行機とか、あるいはバイパス比が高いとか、そういう一部の飛行機は旧基準機でもいいことにしますといふことでござります。しかし、十四年になつたならば、もうそういう飛行機でも全部だめ、旧基準機は全部だめにします、そういう段階的な措置をとつて、これでエアラインのいわゆる経済的負担を緩和しようということでござります。

二番目の話ですが、それじやどういう飛行機が具体的にそれに抵触するのかといいますと、平成七年から十四年までの間にいいますと、ボーイング737とダグラスDC-9がこれに該当する。ただし、今申し上げましたように、二十五年以上たっている、そういう飛行機が抵触いたしますので、二十五年末満だと抵触しない。それで、そういう飛行機が、実は737とDC-9を合わせると二十五機あります。今はまだ二十五年といふところにひつかつてない。平成十四年までの間にその飛行機が全部二十五年に達する前にリタイアするような計画になつております。結果として

は、この法律によつて、今経過期間中に問題が生じるという飛行機はないという状況でござります。

それから、平成十四年以降になりますと今度は全部だめなわけですが、全部だめということになりますと、経過期間中によかつたものもだめになります。そして、ボーイング747の初期の形のものがやはりこれに該当いたします。これが二十機ぐらいいござりますが、これも平成十四年までに会社ではリタイアをさせる、こう言つてゐるわけでございまして、結果的に、これによつて問題が生じるということにはならないことになつております。

それから、どんな飛行機が対象になるかといふことですが、今申し上げましたように、端的に言ふと、来年の四月一日から旧基準機は使つても

なつた点について、弾力的運用を図つていくといふことでござります。

○閻谷委員 では、日本にはいろいろの国から飛行機が来ておるわけでございますが、成田が二八%減少でござります。間違いでございました。申しわけございません。

○閻谷委員 それで、日本にはいろいろの国から飛行機が来ておるわけでございますが、成田が二八%減少でございました。ちょうど年たつていないと、つまりまだ新しい飛行機とあるいはバイパス比が高いとか、そういう

う、一部のものといふのは、例えば機齢が二十五年たつていないとか、つまりまだ新しい飛行機とあるいはバイパス比が高いとか、そういう

うことでござります。しかし、十四年になつたならば、もうそういう飛行機でも全部だめ、旧基準機は全部だめにします、そういう段階的な措置をとつて、これでエアラインのいわゆる経済的負担を緩和しようということでござります。

二番目の話ですが、それじやどういう飛行機が具体的にそれに抵触するのかといいますと、平成七年から十四年までの間にいいますと、ボーイング737とダグラスDC-9がこれに該当する。ただし、今申し上げましたように、二十五年以上たっている、そういう飛行機が抵触いたしますので、二十五年末満だと抵触しない。それで、そういう飛行機が、実は737とDC-9を合わせると一二五機あります。今はまだ二十五年といふところにひつかつてない。平成十四年までの間にその飛行機が全部二十五年に達する前にリタイアするような計画になつております。結果として

は、この法律によつて、今経過期間中に問題が生じるという飛行機はないという状況でござります。

それから、平成十四年以降になりますと今度は全部だめなわけですが、全部だめということになりますと、経過期間中によかつたものもだめになります。そして、ボーイング747の初期の形のものがやはりこれに該当いたします。これが二十機ぐらいいござりますが、これも平成十四年までに会社ではリタイアをさせる、こう言つてゐるわけでございまして、結果的に、これによつて問題が生じるということにはならないことになつております。

それから、どんな飛行機が対象になるかといふことですが、今申し上げましたように、端的に言ふと、来年の四月一日から旧基準機は使つても

ございますが、その騒音対策等はもつと運輸行政の全般的な観点から取り組んでいかなければならぬ、そのように思うわけです。

○閻谷委員 それで、羽田が二八%減少とお答えしましたが、同様に成田が二八%減少でござります。間違いでございました。申しわけございません。

○閻谷委員 それで、日本にはいろいろの国から飛行機が来ておるわけでございますが、成田が二八%減少でございました。ちょうど年たつていないと、つまりまだ新しい飛行機とあるいはバイパス比が高いとか、そういう

う、一部のものといふのは、例えば機齢が二十五年たつていないとか、つまりまだ新しい飛行機とあるいはバイパス比が高いとか、そういう

うことでござります。しかし、十四年になつたならば、もうそういう飛行機でも全部だめ、旧基準機は全部だめにします、そういう段階的な措置をとつて、これでエアラインのいわゆる経済的負担を緩和しようということでござります。

二番目の話ですが、それじやどういう飛行機が具体的にそれに抵触するのかといいますと、平成七年から十四年までの間にいいますと、ボーイング737とダグラスDC-9がこれに該当する。ただし、今申し上げましたように、二十五年以上たっている、そういう飛行機が抵触いたしますので、二十五年末満だと抵触しない。それで、そういう飛行機が、実は737とDC-9を合わせると一二五機あります。今はまだ二十五年といふところにひつかつてない。平成十四年までの間にその飛行機が全部二十五年に達する前にリタイアするような計画になつております。結果として

は、この法律によつて、今経過期間中に問題が生じるという飛行機はないという状況でござります。

それから、平成十四年以降になりますと今度は全部だめなわけですが、全部だめということになりますと、経過期間中によかつたものもだめになります。そして、ボーイング747の初期の形のものがやはりこれに該当いたします。これが二十機ぐらいいござりますが、これも平成十四年までに会社ではリタイアをさせる、こう言つてゐるわけでございまして、結果的に、これによつて問題が生じるということにはならないことになつております。

それから、どんな飛行機が対象になるかといふことですが、今申し上げましたように、端的に言ふと、来年の四月一日から旧基準機は使つても

この両面でもって、この問題は何としてでも解決をしていかないし、空港があることによってその地域も発展し、文化も栄えというふうにしていきたいというふうに考えていくところでございます。

○関谷委員 それではこの次の、第二番目の航空従事者の資格等々に関連して質問をさせていただきたいと思うのでございます。

四月二十六日に、本当に不幸にして発生をいたしました中華航空機事故でございますが、これは航空機に原因があるとするものや、あるいはパイロットの技術にあるのだというようなさまざまざまな新聞報道がされておりますが、それが、その後の事故の原因調査の進捗状況あるいは今後の見通しといいましょうか、それから、どうしてもこういうときには、ましてや国際的な問題として補償のことなども起つてくるわけでございますが、そのあたりがどういうふうになつております。

続けて御質問しておきたいと思うのでございますが、パイロットがそのハイテクの機材に十分になれないなかつたのではないかという新聞報道もあるわけでございますが、航空機の安全運航にとってのパイロットの教育、そういうようなことは、実際、航空会社でどのように行われておるのか。また、国としては、運輸省としてはどういうような指導をしておるのか。

私も、かつて運輸委員長をいたしておりますときに、ずっと航空機の製造会社などを視察に行つた記憶があるのでございますが、そのころ、ちょうどこのハイテクの、今回の事故を起こしました機材の、当初のつくつておつた、そこへ私たちも行きましたが、ハイテク化されたものがもう八〇%くらいだという話もあつたりいたしまして、私、しかし、そういうのを聞きましたときに、今までコンピュータ化をし過ぎて、どういうのでしょうか、本当に危ないのじやないかなということをただ何とな

く感じた記憶があるのでござります。私は、これは正直言つて余りにもその方が行き過ぎておるのじやないかなという怖さを私たちの年代の者の感覚でいくと感ずるのでございますが、いずれにいたしましても、やはりこういうような訓練というのが一番重要なことだろうと思うのです。そういう教育に対する運輸省の指導はどういうふうにやっているのか、そのことを伺いたいと思います。

○木村説明員 まず最初に、御質問にありました航空事故調査委員会の事故調査の進捗状況について御説明をいたします。

航空事故調査委員会におきましては、事故の発生後、直ちに現場に調査官を派遣いたしまして、四月三十日には操縦室用の音声記録装置の内容を公表いたしますとともに、五月十日にはそれまでの経過について経過報告をいたしました。

経過報告におきましては、進入時に操縦及び自動操縦装置の動きが適正に行われなくなり、墜落に至つたのが一つの考え方として存在すると発表いたしましたわけですが、とりあえず発表したわけではございませんが、どういったふうなことがあります。

これまで、新聞、テレビ等でさまざまな事故原因の報道がございますが、現在、まだ調査中でございまして、人為的な面、機材的な面、いざれの面にもまだ事故原因が特定されているわけではございません。

今後は、機体とかエンジン、あるいは積まれております搭載機器、一度粗読をいたしました音声記録装置とか飛行記録装置をさらに細かく詳細調査、解析を行うこととしております。従来の例で見ますと、これらの調査に相当時間を要しているのが実情でございますので、なるべく全力を挙げて、急いで解明したいと思つておりますが、究明にはこれから相当な日時を要するのではないかと思っております。

○北田政府委員 先生が御質問の操縦士の教育の件でございますけれども、まず、航空会社の教育というのはどのように行われているかということをちょっと先に御説明させていただきたいと思います。

航空大학교という、パイロットの卵を養成する学校がございますが、そこを出た学生というのは、航空会社のパイロットとなるための一層最低限の資格といいますか、事業用と計器飛行証明の資格を持っております。しかし、それは小型機に対応した資格でございまして、航空会社に入った後、いわゆる実用機ですね、ボーリング747とか、そういう飛行機の操縦ができるための、副操縦士になるための訓練が始まるわけでござります。それに合格した後に副操縦士となるわけでございますが、約八年間副操縦士として乗務する、その間に機種を二、三種類かえます。

その後に機長昇格ということになるわけでございますが、その場合には、新たに定期運送用操縦士といふ資格が必要になります。またそれに合格しなければならないわけでござります。さらには、機長にはその技能証明だけではなくて、路線ごとにまた機長路線資格というのを取得しなければなりません。それに合格して初めて機長として活躍できるということでございます。

そういう意味で、副操縦士または機長への昇格訓練、あるいは新しい型式機への移行するための訓練、そういうものがあるわけでございますが、それぞの訓練におきまして、各飛行機の性能とかシステム、操作手順等についてもちろん習熟するわけでございますが、そのときには、システムの故障した場合の異常、緊急時の措置とか、そういうものも当然やるわけでござります。

先生が御指摘の、最近のハイテク機の問題でござりますけれども、非常に自動化、コンピューター化が進んできたということでございまして、従来の、単に操縦できる操縦技術だけではなくて、そういうシステムをよく管理する、それから副操縦士との間でコーディネーションをよくすると

か、そういうような能力が要求されてくるわけですが、今まで、私どもいたしましては、先ほどおっしゃいました評価方法とかそういうものも検討しまして、見直しをしていきたい、こう考えております。

○関谷委員 私も、昔小型の、セスナ機とかパイバー・チエロキーなんというのがありましたね、あの試験を受けまして、学科は合格しまして、学校がございますが、そこを出た学生というのは、どちら、それで結局、実地を受けなかったから免許を取らなかつたのです。非常に残念に思つておるのですが、あれはもう時効になつておるのですね。今さら学科は受かりようがありませんから。ですが、あれはもう時効になつておるの

です。今回のパイロットの資格制度の改正案というのをいたして、後でまた最後に、総括的に大臣にもございますが、この改正は規制を強化するのか、あるいはまた緩和をするのかということをお聞きをいたして、いろいろなことをお聞きしたいと思いますので、これはそういうふうなことで強化になるのだろうか、あるいは緩和になるのだろうか。

○北田政府委員 今回のパイロットの資格制度の改正案といふものは、国際民間航空条約附屬書の改正に合わせて変更しようとするものでございまして、この附属書の改正の考え方といいますのは、操縦士の資格のうち、その存在意義が乏しくなつてきおります上級事業用操縦士の資格、これはいわゆる小型機を使って、不定期航空運送事業の航空機長になるための資格でござりますけれども、そういうものが余り必要性がなくなつてきておるということでござります。

それから、各操縦士の資格で行なうことができる業務の範囲、これは、従来は業務の内容、いわゆる

定期であるとか不定期であるとか、使用事業、自家用、そういうものと、航空機の操縦の複雑性といいますか、そういうものをあらわす指標として、一つ重量というものをもしまして分けておったわけですが、技術革新を受けまして、この業務内容と、操縦の複雑性を示す指標としては從来重量であったのですが、それを乗組員の数によつて分けた方がより合理的だということになりまして、それに応じて、規制をより合理的なものに改めようということでやられたものでございまして、規制を強化するとか緩和するという観点で行つ改正ではございません。

しかし、規制の合理化に伴い、結果として從来より上位のものとなるものも出てきますし、下位のものでもよいというものが出てきます。下位のものになる場合には、定期運送事業用に使用する航空機のうち、いわゆる一人乗りの航空機でございますが、そういうものは從来は定期運送用操縦士の資格が必要だつたわけでございますが、今回は事業用操縦士の資格でも十分安全が確保できる、そのように考えております。

○閻谷委員 大臣にお伺いいたしたいのでござりますが、この規制緩和というのもなかなか難しいところがあると思いますね。運輸のことに関しましては、何といましても安全が第一ですから、例えばアメリカなんかの自動車の免許なんというものは非常に簡単に取れますね。こういう状態の人で免許を与えていいかなというような状態であれ、免許をよく出している。それと、いわゆる自家用飛行機などの免許制度なども、アメリカなどに行けば非常に簡単に取れるものですから、日本人でもハワイとかあいうようなところに行つて、取つて帰つてくる人が大分いるわけですね。しかし私は、やはり日本の航空の免許であるとか自動車の免許にいたしましても、そういう技術

面のことは、これは規制緩和という範疇ではないと思うのですね。これはもう厳しくやっておくといふことはいい。例えば、免許証の書きかえの期間を長くするなんということは、これはいいことだらうと思います。ですから、そういうようなことで安全性を損なうことのないよう、その中で緩和をしていくというのが大臣に持つていただきたい考え方だと私は思うのですが、いかがでしょうか。

○二見国務大臣 私も全く同じ考え方で、実は運輸大臣になりまして、運輸省というところは許認可も多いし規制も多いというふうに聞いていたものですから、規制の内容を、経済的な規制とか社会的、ありますね、ちょっとと分けてくれないかと頼みました。

今手元に数字を持っておりませんから、あるいは間違っているかもしれませんから、あるいは環境とかいう、いわばこれは守らなければならぬ、その規制が四四%ですね。半分近くが安全や環境にかかる規制で、この分野については慎重であつて当たり前だというふうに思いました。その中で、慎重に慎重を重ねて、技術の進歩や何かでもつて大丈夫だというところは緩和をする、不安がある場合にはやはりそれはきちんと守る、この一線だけは必要だと私は思います。

飛行機にしても自動車にしても、それは人命に直接響くし、自分だけじゃありませんからね、大勢の人を巻き込むわけですから、私は、安全や環境の問題についてはこれは慎重であつてしかるべきだというふうに思いますが、それを前提とした上で規制緩和はやるべきだというふうに思つています。

今回の改正は、私、先ほど答弁がありましたが、緩和とか強化とかという立場ではないのだろうというふうに考えております。

○閻谷委員 次に、我が国航空会社の平成五年度の決算が明らかとなつたわけでございますが、経営状況は依然思わしくないわけでございまして、航空会社の決算内容また今後の見通し、また運輸

省もそういうようなことを一番チェックしなければならないと思うのでござりますが、今回ずっと赤字が続いているという原因はどこにあるのか。

そのことに対する対策をやつていかなければなりませんので、その原因が何かということ、どういうふうにそのあたりを見ておるのかということ。それと、時間が余りありませんので質問を重ねておきますが、そういうようなことで、その一つとして規制緩和をやつしていく。この三番目の問題でございますが、いわゆる認定事業場においての軽微な整備または改造についても確認を行うことができることにするとか、そういうような規制緩和、これはいいわけですね。そういうようなことで少しでも経営がやりやすいように持つていく、収支がよくなるように持つていく、そういう規制緩和もありますが、もう一つは、国際空港の整備というものであります。国際空港の整備がどうなつておるか。

このことになりますと、関連でございますが、とにかく日本の着陸料が非常に高いということ。成田も百万円ぐらいですが、関西空港はまたもう一つ高くなる。百十万とか百二十万とかなるということで、日本航空なども貨物はあの関西空港ではやらない、成田一本にするということで、関西空港を使わないというようなことにもなつておるようございますが、やはりあれを見てみると、空港をつくりますときに、国の真水といいましょうか、予算が十分ついていないのです。関西国際空港の建設を見てみましても、基本施設の整備費用の二割を国が持つて、一割を地方自治体及び地元の財界が負担をして、残り七割は借入金で賄われておるというのですから、どうしてもそういうようなことで着陸料は高いということになつてしまつておる。

そういうなりますと、今度は着陸料は高いということになりますと、今の日本のハブ空港としてのその地位が失われてしまうのではないかな、主要空港としての、拠点空港といいましまして、こういう状況だと思ひます。

これからのことですけれども、景気と

おるものも事実だと私は思うのです。韓国ではソウル・メトロポリタンという新しい飛行場ができるありますし、新しい新香港空港などもできておりますが、やはりもつと国の予算を空港整備に対しまた私たちもお手伝いをしたいと思うのでございまして、これがまた大臣に努力をしていただけます。それが、やはりもつと日本の予算を空港整備に対してはつけるということをやつていかなければならぬと思います。

質問が幾つも重なつて恐縮なんでございますが、答弁をお願いします。

○土坂政府委員 航空会社の五年度の決算の状況でございますが、非常に厳しい状況でございまして、三社のうち二社は赤字、一社は黒字を出しておりますが、大幅な減益という状況でござります。

その原因是何かということでお答えください。それからもう一つは、国際線については、それ

に加えて非常に外国企業との競争が激しい、その結果、運賃が値崩れをいたしまして、最初の話と重なつて、結果的に収入が減つていて、そういうことでござります。

五年度の決算を見ますと、いずれも対前年度で収入がマイナスになつております、四、五%のマイナス。したがいまして、収入が減る以上はコストの方を削らないと収支は合わない。コスト削減の努力をアライアンスでなさつておられるわけです。が、それは実はまだ間に合わないというか、十分効き目が出ないものですから、赤字が出ている、



うか子会社、また今はやりでございます人脈派遣会社なんかがありますね。ああいうところで給与は安くともいいから日本人のスチュワーデスを探してあげて、そしてこういうような形で日本航空会社へ、あるいはまた全日空がそれを丸抱えてやるということはできないのですかね。これは労働基準法に抵触でもするんですか、そういうやり方をする。

というは、私は何を言いたいかというのですが、それだけの本当にスチュワーデスになつて働きたいという方がいるのですから、私は何か敷い手を出してやりたい、そう思ひでございまして、こういうようなJAZ方式を日本人を採用してできないのかどうか。

○二見国務大臣 大変微妙な質問でござりますので、私の方からお答えしたいと思います。

確かにおっしゃるように、私のめいもスチュワーデスになりたいと騒いでいるのです。ところが、来年は採用ゼロでしょ、だからだめなんですね。確かに、航空会社のコストの高いのは人件費だというは、そのとおりだと私は思います。そのためJALやANA、それいろいろな工夫をしてコストを下げるなどを考えていることは事実ですし、パイロットも外国人のパイロットを使おうとか、そういうことをやつているのは、会社のリストラから考えるとこれはやむを得ざることだらうというふうに思います。

だからそこで日本人のスチュワーデス希望者を安い給料で雇つたらどうだということは、その会社の労働政策といいますか、それが微妙に絡んでまいりますので、運輸省として、例えばJALにもつと安い給料で日本人を雇えはいいじゃないか、こう簡単に言えるものではない。これはあくまでもJALなり、ANAなり、JASなり、それぞれ日本の航空会社のまさに経営の根幹にかかわることでござりますから、簡単に運輸省の方から例えれば日本人は採るな、タイ人でいいじゃないかとか、日本人もこんなになりたがっているんだからもう安い給料でいいじゃないかとか、そういう

ことは運輸省としては到底言える立場にもないし、それは大変困難なことだろうと私は考えております。それぞれの会社のコストをどうやって削減するかということについて、いろいろ苦しみながらお互に労使で話し合いをして、これはやつていただきたいというふうに考えております。

○閩谷委員 そうすると、人材派遣会社みたいなところから丸々借り受けるというのも無理ですかね。

○土坂政府委員 人材派遣会社から借りようと思ひますと、人材派遣会社の派遣業務の対象が限定されておりまして、今はその中にスチュワーデスは入っていないということで、法律上の制約があつてそれはできないということをございます。

○閩谷委員 時間が来ましたので、これで終わらいたいと思いますが、ともかくにも航空行政というものは、他の運輸部門ももちろん安全が第一でございますが、特に航空行政、航空分野におきましては、大きな事故がござりますと大変なことがありますので、特段にそういうところの指導はよろしくお願ひいたします。質問を終わります。

○井上委員長 次に、細川律夫君。

○細川(律)委員 細川でございます。

今回の法律案は、航空法の一部を改正をするという法律案でござります。航空法は航空交通についての安全と秩序を維持するための基本的なルールを規定するものでございます。

具体的な事項に入る前に、先日起こりました中華航空機の墜落事故についてお尋ねをしておきたいと思います。

事故については、四月の二十六日、名古屋空港で発生をいたしまして、死者が二百六十四名という大惨事になつたわけでございます。事故の犠牲になられました方々の御冥福を祈るとともに、御遺族の皆様方に心からお悔やみを申し上げる次第でございます。

そこで、最初に、航空交通についての安全をつべきどております運輸省の責任者として、大臣

に端的な御認識と航空の安全についての基本的な認識をまずお伺いをいたします。

○二見国務大臣 私が運輸大臣を拝命したのが四月二十八日でございますが、その二日前にこの大変な事故が起つたわけであります。私はこの中華航空機事故について、多大な犠牲者を出した大変な事故でありますし、亡くなられた方々の御冥福を心からお祈り申し上げるとともに、御遺族の方々に衷心よりお悔やみを申し上げたいと思ひます。

航空交通にとって第一番目の使命は、何といっても安全の確保であると考えております。航空事業者はもとより、運輸行政を預かる者として心に深く銘じなければならぬ事柄であると認識をいたしております。私といたしましては、今後の事故原因の究明の進展を踏まえて、このような不幸な事故が二度と起らぬよう、航空安全対策に万全を期すよう努力してまいりたいと考えております。

実は、このことで事故調の竹内委員長あるいは木村事務局長等々とお話をいたしました。私がお願いしたのは、事故の究明は厳正にかつ公正に、公正にやつてもらいたいし、できるだけ早くお願ひをしたい、だけれども拙速では困る、こう申し上げました。そして、経過報告でもいいから、発表できることがあれば発表していただきたいというふうに言いました。というのは、その中から今まで手を打った方がいいかなと思うものがあるかもしれない、それでそういうお願いをいたしました。

事故調の方でもボイスレコーダーあるいはフライトレコーダーの解析の結果を発表してもらつたわけですから、フライトレコーダー等の解析を見ながら、航空局としても必要な手は打つてきましたというふうに考えておりますが、今後ともこういう事故のないようにならゆる面で万全を期していきたいというふうに考えております。

○細川(律)委員 この中華航空機の事故の原因につきましては、今大臣からお話がありましたが、事故調査委員会が調査しているところであり

まして、既に中間報告もなされていっているところでございます。

その報告によりますと、原因が一体どこにあるのか、操縦士のミスによるものがあるいは航空機 자체、その機器の故障によるものかということについては断定ができないわけでして、まだそこまで至っていないわけなんですがれども、操縦士の操作ミス、操縦ミスによるのではないかというようないいを大変強くなっているわけでござります。そしてまた、今までの報告の中には機長あるいは副操縦士の遺体からアルコール分も検出をされた、こういう報告もされているわけでございます。このアルコール分が検出をされたということについては、これが食べ物からなのかあるいは飲酒によるものか、これもまだまだわからないわけなんですけれども、いずれにしましても、この事故によって操縦士に対する信頼が損なわれてきたのではないかというように、私は大変心配をしております。

そこでお聞きをいたしますけれども、この操縦士の資格について国際的な基準があるのかないのか、あればどういう基準であるのかをお話しいただきたいと思います。

○北田政府委員 国際航空に従事いたしますパイロットの資格につきましては、国際的に統一を図る必要があるということから、国際民間航空条約の附属書に国際的な基準が定められており、その中で操縦士資格ごとに年齢とか飛行経験並びに必要な知識等について具体的な事項が規定されています。

ただし、この附属書の中では具体的な試験の実施方法の細目については規定されておらず、試験の実施の細目につきましては各国がそれぞれの実情に応じて定めることになつておりますけれども、基本的な要件というのは同じでございますので、国によつて操縦士の知識のレベルが大きく異なるということはないものと考えております。

○細川(律)委員 今、この操縦士の国際的基準といふものは国際民間航空機関、ICAOの第一附

属書にいろいろ書かれている、そこに基準が定められているいるということでございます。ただ、どういうふうにその基準に合うように実施をしていくか、これは各国々に任せられている、こういうことでござります。そうしますと、ではそれぞれの国でその国際的基準に合うようなのをきちんと実施をしてやっているのかどうか、ここが重要だろうというふうに思います。

例えば、今回中華航空機の事故で問題になりました着陸のやり直し、これについてはこの第一附属書には「計器飛行時の正常、緊急時の能力を実証しなければならない」、こういうふうになつているようなんですねけれども、ではどのようにそれを実証するのか、こういうことは何も規定はされていない。したがつて、こういうことは各国に任せられているのだろうというふうに思います。

そこで、これも新聞などの報道によりますと、運輸省の方々でもいろいろと心配をされていると

いうふうに報道になつていていますね。「日本

の試験では、受験者一人を試験官が丸一日かけて

見るが、外国では効率を重んじるあまり一日で二

三人を見てしまう場合がある。ICAOの基準を

実質的にクリアしないで免許を出している例も少

なくない。加盟国への罰則規定がないため、この

状況に拍車をかけている。運輸省の航空局の関

係者がこういう話をしたというような報道がされているわけなんですねけれども、これが事実だとい

たしますと、国際的な基準があつたとしても、各

国の免許を与える、実施をしているところできちつとやつてあるところはいいが、いいかげんにやつてているところでは操縦士の資格が非常にいいかげんなものになつておる、そこから航空機事故が発生する可能性もいろいろ心配をされるという

ことになつてこようかと思ひます。

そうしますと、こういう点について、先ほどはそれぞの国できちんとやつてあるところが、したがつて操縦士の能力も大体ある程度に達している

だらう、こういうようなお話をありましたけれど

も、実際はいろいろ御心配をされているのではな

いですか。この問題について運輸省としてはどういうふうに対応していらっしゃるのか、そののあたりはどういうふうにお考へか、伺いたいと思います。

○北田政府委員 先生が今言われました運輸省の

関係者の報道というのを承知しておりませんけれども、先ほどのICAOの基準というのも、基本

的なことといいましても、その必要な知識、技能についてはかなり具体的なことが書いてあるわけ

でございます。知識につきましては、もちろん航空の法規、航空機の一般的な知識、性能、気象、航

法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそんなに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らすると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミスで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをやることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らすると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

ますのは、やはりメーカーの訓練、これはいろいろ指導を受けてやるわけでございまして、そういう

飛行機を操縦できるようになるには人間である以上それほど差があるわけではなくて、こういう

ことができるようになるためにはほぼ同じような試験がやられているのではないか、そのように思つております。先ほどのゴーラウンド、やり

直し、そういうものも当然あの訓練の中に入つて

おりますし、そういう意味で私どもとしてはそん

なに違わないのじやないかな、そういうように思つております。

○細川(律)委員 それぞの国がちゃんとやつて

いるであろう、こういうことなんですが、例えば

中華航空機がこの間事故を起こしましたけれど

いる、その事故の原因はどういうところから来

おるのです。

それによりますと、全世界では人的な要因で發

生した事故の率というのが四〇%、機械で發生した

というのが四〇%、天候で事故が發生したとい

うのが二〇%というふうになつております。ところが、台湾ではこの人的要因の事故の率というの

は六八%もある、こういうふうに、世界の平均か

らると台湾は特に人的な要因、例えば人的なミ

スで事故が起つたというのが大変多い。そうし

ますと、私は必ずしも今おっしゃったように、操

縦士の能力がきちっと平均的に基準に合つてゐる

ます。知識につきましては、もちろん航空の法規、

航空機の一般的な知識、性能、気象、航法、通信とかそういうことがございまして、技能につきましても、飛行全般について正常な操縦、異常時の操縦、緊急時の操縦、そういうものをや

ることになつております。

通常、パイロットが一番最初にこの訓練を受け

いろいろなマニフェストをつくりているところをやめさせることになつてゐるわけなんですか。実際に国が監督するところとかあるいは試験その

ゼこの時期にこういう実機試験というのはやめて  
シミュレーターだけにしたのか、説明していただ  
きたいと思います。

○北田政府委員　外国人操縦士であつても、我が國の航空会社の航空機に乗務する場合には、我が国の技能証明というものが必要となりますけれども、外国人操縦士は、通常外国当局の発行した技能証明というものを有しているわけでございまして、そうしますと、航空法の規定に基づきまして、我が国の技能証明を取得する場合に、試験の一部が免除されるということをございまして、航空法規に関する学科試験と実地試験の一部をやっておられます。この実地試験は、通常実機とシミュレーターを使用して行つてゐるわけでございますが、

我が国の航空会社が採用いたします外国人操縦士の場合には、外国のそういうしかるべき技能証明書を既に持つておる、乗務する機種の限定も持つておるということであります。さらに、外国において乗務経験も十分あるということをございまして、実機における操縦感覚を十分持つておる。そういうことでございますので、私どもが、つい最近でございますが、そういう方針を変更する前には、実際にその外国人操縦士につきまして試験し、さらには実機でもすぐ試験をして全員合格した、そういうような評価を行つた上で、実地試験でも、このような経験を持つておる外国人操縦士

紳士については技能を評価して大丈夫だ、シミュレーターでも実機に近いような形になつておりますので、シミュレーターでも能力の判定はできる、そういうように判断したわけでございます。

が出来まして、これも住民の人たちには損害賠償が認められたというような内容になつてゐるわけなのでござります。

回寄せてもらいましたけれども、現地は空港長を初め、職員の皆さん方が必死の思いで徹夜をしているのだろうか、この際、ちょっとそこに一つの焦点を置いて見せていただきました。

大概の空港へ行きますと、全部消防課というのですか、そういう看板が出ております。ところが、あそこへ行って私ちょっとと回らせていただいたら、消防課というのではないなと思った。何でないのだろうか。たまたま大阪の、この前閑空の調査に行つたときの、大阪の局長さんに会いました。所管の。あなた、何でこんなところに来ているのや、いや私のところの所管の空港です、ああ大阪の所管かと、いうて話しておつたのですが、ここには消防課というのはないやねというたら、ええないですわ、こういう話です。

名は体をあらわすということを昔から言いますけれども、消防課がないということは、こここの消防、救急は一体だれの責任において国際空港としておやりになつておるのだろうか、思わず私はそう思いました。あれは、だれの責任でやるのですか。

○土坂政府委員 飛行場の設置管理者は、空港内で事故が起きた場合の初期の消火活動、これにつきましては、飛行場の設置管理者の責任において対処するということになつておるわけでござります。

ただ、これは飛行場の設置管理者がそういうことについて責任を持つということを言っておるわけですがとも、直接自分でやる場合と、それからだれかほかの人に委託してやらせる場合と、それから、あるいは別の人との間で協定を結んで別の人にやつてもうう場合と、具体的なやり方はいろいろなケースがあるわけでございまして、名古屋の場合にはこれが米軍から防衛庁に、防衛庁か

ら運輸省にというふうに移ってきた空港でございまして、米軍から防衛庁に移った段階で防衛庁みずからが消防体制をつくった、それをその後自衛隊から運輸省が引き継ぎましたので、既に消防体制を防衛庁が持つておった。そういうこともありますまして、空港の設置管理者としての初期の消防体制については、これは防衛庁と協定を結んで防衛庁にお願いするというやり方でやってまいりました。

なお、今申し上げておるのは全部初期の消防体制でございまして、空港の設置管理者だけが消火活動というものはできるものじゃありません。初期は、とにかくみんなとりあえず立ち上がりつてやる、それと同時に、すぐに自治体消防に連絡をして自治体消防に駆けつけてもらう、最終的には全て自治体でやる、こういうような仕組みでやつております。

一体どんな協定を結んでいるのだろうか。防衛庁にもらいましたよ、これを。どんな協定を結んでおるのか。そうすると、ここにこう書いてある。名古屋空港における民間航空機に対する救難活動並びに空港地域及び航空自衛隊小牧基地内における建物火災の消防活動について、大阪航空局名古屋空港事務所と小牧基地の間において相互援助を行うための業務責任について明らかにした。その次に、業務の範囲が書いてある。「小牧基地内に発生した建物火災の消防活動について、状況の許す限り小牧基地を支援するものとする。」「小牧基地は、名古屋空港及び空港を中心とする半径十キロメートルの地域内に発生し、又は発生を予想される民間航空機に対する救援活動については、空港事務所を支援し、空港内に発生した建物火災の消防活動については、状況の許す限り空港事務所を支援する」と書いてあるのです。支援される方は何にもなしですけれども、あそこにお願いしているのだろうか。何にもなしでお願いしていますといつても、相手の方は、いや、状況の許す限りです、こう言うのです。これは無責

任だと私は思うな。やはり自分で持たなければあがんとの違うのじやないだろうか。協力は協力、だけれども主体は主体。ほかの国のはれはどうだとか心配するのも大事なこと、けれども自分のところが、どうぞ外国の飛行機に来てくださいと言ふ以上は、ちゃんと責任持たなければいかぬと思う。私の言うことは間違っているか。私はそんな感じがしたのです。

そこで、現地の自衛隊の方にも会つたから、どうですか、ああいう大型の飛行機が着陸してくるようになつてきていると、あなたのところで飛行機の面倒見られるのか、初期活動とおっしゃるけれども。いや、うちちはそんな体制はありません、うちの飛行機は違いますねんと言ふわけです。しかも、古い施設です、そんな期待持たれたってできませんよ、こう言つてゐるのです。

こうなつてきたら、いよいよもつて、こんなことで責任を果たしていると言えるのだろうか。私の言うてゐるのは間違つていますか。速やかに改善しなければいかぬのと違うか。目前でやはり一定の体制を持たなければ無責任だと私は思う。いかがでしよう。

○土坂政府委員 責任を持つのは設置管理者でございますが、先ほど申し上げましたように、協定で支援をしていただくことになつております。そして、自衛隊の消防能力につきましては、これは自衛隊の持つておられる飛行機は民間の飛行機と違いますけれども、民間の飛行機を前提にしたときに必要な消防能力、これについてはきちんと持つておられると私ども思つております。ただ、消防液の点ではきちんとしているけれども、放射距離で一部基準に達していない、そういうようなところがございますけれども、全体としては能力を十分お持ちだ。

そしてまた、今回の事故に見られますように、事故が発生いたしますと直ちに私どもは自衛隊にお願いをいたしますが、自衛隊は本当に三分後にもう出動いたしまして、そして全力を擧げて消防活動に当たつていただいた、あるいは危険を冒

そこ、現地の自衛隊の方にも会ったから、どうぞ外國の飛行機に来てください。う以上は、ちゃんと責任持たなければいかぬと思ふ。私の言うことは間違っているか、私はそんな感じがしたのです。

そこで、現地の自衛隊の方にも会ったから、どうですか、ああいう大型の飛行機が着陸してくるようになつてきていると、あなたのところで飛行機の面倒見られるのか、初期活動とおっしゃるけれども。いや、うちはそんな体制はありません、うちの飛行機は違いますねんと言うわけです。しかも、古い施設です、そんな期待持たれただつでできませんよ、こう言うているのです。

こうなつてきたら、よいよもつて、こんなことで責任を果たしていると言えるのだろうか。私の言うていているのは間違っていますか。速やかに改善しなければいかぬのと違うか。目前でやはり一定の体制を持たなければ無責任だと私は思う。い

かがでしょ。

○土坂政府委員 責任を持つのは設置管理者で

ざいますが、先ほど申し上げましたように、協定で支援をしていただくことになつております。そして、自衛隊の消防能力につきましては、これは自衛隊の持つておられる飛行機は民間の飛行機と違いますけれども、民間の飛行機を前提にしたときに必要な消防能力、これについてはきちんと持つておられる私ども思つております。ただ、消火液の点ではきちんとしているけれども、放射距離で一部基準に達していない、そういうようなところがござりますけれども、全体としては能力を十分お持ちだ。

して全力を尽くしていくだいたいということでおざいまして、私どもはそういうことで連携を十分やつていけばきちんと対応はできるというふうに思つております。

○寺前委員 あなた、そうやつて居直るのが大ら心配ですよ。自衛隊の担当者がそう言つたのだから。そこまで言われたつて、支援はもう最大限にやります、やつてあった、この間も見に行つたら。だけれども、支援には限界がある。自衛隊は自衛隊用の、やはり自衛隊の消防体制なのです。それは、言うのは当たり前だと私は思つた、そのときに。この協定で責任持つのだといって、やれるのかというたら、いや、それはそんなことを言われたつて違いますよと言われた。

私は、やはりそこにおけるところの自前の消防体制をつくる計画を直ちに持つべきだと思うわ。大臣、いかがでしようか。持つべきだと私は思う。

○二見国務大臣 管理者は運輸省であり、消防体制は自衛隊が負つていいわけですから、支援できる範囲とかなんとかということは、こういうことが起きたときにそんなことを言つているのは恐らくおらぬと思います。だから、今度は三時間で現場へ駆けつけて、これは大変なことをやつた。これほどの大事故に、自衛隊はもう駆けつけてくる。そして、危険を冒してまで消火作業をやる。県警が来る。あらゆるもののがやってきている。私は、今回の自衛隊のあの献身的な努力といいますか、これは十分に評価してもらわないと困るのです。これは十分に評価してもらわないと困るのですね。

○寺前委員 そんなことを言つてないよ。私は、健闘しておられると言つた上で言つているのじゃないか。大変な努力をしてもらっています。航空の担当者も、と私は言つていいじやないか。そんなことに対する、あなた、けちをつけるようなことを言わんといつてよ。違うよ。私は、そんなことをちつとも言つてない。国際空港として、管理者とするならば、ちゃんと自前の体制を考えることをしなかつたら、あちらにだけ、消防の方々にね。

○寺前委員 あなた、そっやつて居直るのだったから心配ですよ。自衛隊の担当者がそう言つたのだから。そこまで言われたって、支援はもう最大限にやります、やってあつた、この間も見に行つたら。だけれども、支援には限界がある。自衛隊は自衛隊用の、やはり自衛隊の消防体制なのです。それは、言うのは当たり前だと私は思つた、そのときに。この協定で責任持つのだといって、やれるのかというたら、いや、それはそんなことを言われたって違いますよと言われた。

私は、やはりあそこにおけるところの目前の消防体制をつくる計画を直ちに持つべきだと思うわ。大臣 いかがでしようか。持つべきだと私は思う。

○二見国務大臣 管理者は運輸省であり、消防体制は自衛隊が負つてゐるわけですけれども、支援できる範囲とかなんとかということは、こういうことが起きたときにそんなことを言つているのは恐らくおらぬと思います。だから、今度は三分鐘で現場へ駆けつけて、これは大変なことをやつた。これほどの大事故に、自衛隊はもう駆けつけてくる。そして、危険を冒してまで消防作業をやる。県警が来る。あらゆるもののがやつてきてる。私は、今回の自衛隊のあの献身的な努力といいますか、これは十分に評価してもらわないと困るのでありますね。

○寺前委員 そんなことを言つてないよ。私は、健闘しておられることを言つた上で言つているのぢやないか。大変な努力をしてもらつています、航空の担当者も、と私は言つてゐるじやないか。

もあればあるけれども、自前の体制問題というのは考えなければいかぬのじやないかという話をしているのであって、あなた、話を違うところに、そんなこと言わんといて。そうだろう。自前でやはり持ちたいと思わへんの。僕は持つべきだと思うわ。経験があつたから持つていないと云うだけだつたらわかるよ。だから、私はそんなむちやは言つてない。自前のそれなりの計画を立てるべきぢやないのですか。よろしいか。

○土坂政府委員 初期消火体制について、設置管理者が責任を持つのが原則でございまして、直営をしている場合もありますし、実はほかの空港では、自衛隊とは別の、保安協会という専門のところに委託している例もございます。

つまり、私が申し上げたいのは、必ず自前で持つていなければ初期消火能力が達成できないということではなくて、やはりきちんとお約束をいただいて助けていただける場合に、そしてそれが消防能力をきちんと持つておれば、そして現実に本当に一生懸命やつていただいているわけでござりますので、これによつて初期消火は対処できる。それ以後のことは自治体消防にお願いをして、みんなで力を合わせてやるということでやっていくものと思います。

○寺前委員 僕の質問には一つも答えていないのだ。これから問題として私は提起したのだ。私の方にだけ言われておつたつて、私のところは私のところの主体性があつてそこまでできませんと言われたら、僕はそつだうと思うわ。自治体は自治体の、自分のところの主体性の範疇でやつておるのだ。だから航空局の方も、運輸省の方も自分分のところでこれから計画を立ててやるのかやらぬのかというだけの話なんだよ。それは計画立てないというのだとしたら、これは異常やなと思つね。計画はやはりそれなりに考えられるべきじゃないか。ちよつと時間があるさかいに、それは後でちよつと大臣。これらの話をうただけの話で、やつてへんとか、そんなことは言うてへんのや。一生懸命やつていらつしやるわ。





き、関東運輸局神奈川陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件

地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、関東運輸局神奈川陸運支局の自動車

検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件

運輸省設置法第四十三条第一項の規定により、

関東運輸局神奈川陸運支局の自動車検査登録事務所を設置する必要があるので、別紙のとおりその設置について、地方自治法第百五十六条第六項の規定に基づき、国会の承認を求める。

名 称	位 置	管轄 区 域
湘南自動車検査登録事務所	平塚市	小
	田原市	茅ヶ崎市
	秦野市	伊勢原市
	南足柄市	高座郡
	足柄上郡	足

理由  
神奈川県の中西部地域における自動車の検査及び登録に関する事務の円滑化を図り、あわせて当該地域の住民の利便を増進するため、神奈川県平塚市に、関東運輸局神奈川陸運支局湘南自動車検査登録事務所を設置する必要がある。これが、この案件を提出する理由である。

#### 道路運送車両法の一部を改正する法律案

#### 道路運送車両法の一部を改正する法律

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「道路運送車両の整備」を「道路運送車両の点検及び整備」に、「第五十七条」を「第五十七

条の二」に改める。

第七条第三項を次のように改める。

3 第一項の申請をする場合において、次の各号に掲げる自動車にあつては、それぞれ當該各号

に掲げる書面の提出をもつて当該自動車の提示に代えることができる。

一 第七十二条第一項の規定による有効な自動車

車子備検査証

二 第七十五条第一項の規定によりその型式に

ついて指定を受けた自動車 同条第四項の規

定による完成検査終了証（発行後六月を経過しないものに限る。）

三 第十六条第一項の申請に基づく抹消登録を受けた後に第九十四条の五第一項の規定による有効な保安基準適合証の交付を受けている乗用自動車（人の運送の用に供する自動車のうち、運輸省令で定めるもの以外のものをいいう。同条第五項において同じ。）第十六条第二項の抹消登録証明書及び保安基準適合証

四 第七十二条の二第一項の規定による有効な限定自動車検査証の交付を受けた後に第九

十四条の五の二第一項の規定による有効な限定保安基準適合証の交付を受けている自動

車 限定自動車検査証及び限定保安基準適合

証

第八条中「左の」を「次の」に改め、同条第三号中「完成検査終了証」を「前条第三項各号に掲げる書面の」に、「呈示」を「提示」に、「完成検査終了証」に、「当該書面に」に改める。

第十一条第一項中「受け」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「取りつけた」を「取り付けた」に、「行なう」を「行う」に、「取りつけた」に、「取りつけ」を「取付け」に、「受け」を「取付け」に改め、同条第二項中「及び」を「の取り外し又は」に、「取りはずし並びに封印の取りつけ」を「取り外し若しくは取付け」に、「次に該当して取り外したときを除く。」を加え、「行なう」を「行う」に、「取りつけ」を「取付け」に改め、同条第三項中「取りつけられた」を「取り付けられた」に改め、「き損したとき」の下に「(次に該当して取り外したときを除く。)」を加え、「行なう」を「行う」に、「取りつけ」を「取付け」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「に返納しなければ」を「返納しなければ」に改め、同項第二号及び第三号中「まつ消登録」を「抹消登録」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「封印の取りつけ」を「行う封印の取付け」に改め、同条第五項を削る。

第十七條及び第十八条を次のように改める。

第五条及び第六条を次のように改める。

第十九条中「運輸大臣、第十一条第二項の政令

で定める市町村の長又は第二十八条の三第一項の規定による委託を受けた者が封印の取りつけをし

た」を「運輸省令で定めるところにより、第十一条第一項（同条第一項及び第十四条第二項において準用する場合を含む。）の規定により運輸大臣又は第二十五条の自動車登録番号標交付代行者から交付を受けた」に改める。

第二十条第一項中「左の」を「次の」に、「取りはずし」を「取り外し」に、「売却しなければ」を「はずし」を「取り外し」に、「売却しなければ」を「返納しなければ」に改め、同項第二号及び第三号中「まつ消登録」を「抹消登録」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「封印の取りつけ」を「行う封印の取付け」に改め、同条第五項を削る。

第二十一条第一項を削る。

第二十二条第一項中「左の」を「次の」に、「取り付けた」に、「行なう」を「行う」に、「取りつけた」に、「取付け」を「取付け」に改め、同条第二項中「及び」を「の取り外し又は」に、「取りはずし並びに封印の取りつけ」を「取り外し若しくは取付け」に、「次に該当して取り外したときを除く。」を加え、「行なう」を「行う」に、「取りつけ」を「取付け」に改め、同条第三項中「取りつけられた」を「取り付けられた」に改め、「き損したとき」の下に「(次に該当して取り外したときを除く。)」を加え、「行なう」を「行う」に、「取りつけ」を「取付け」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「に返納しなければ」を「返納しなければ」に改め、同項第二号及び第三号中「まつ消登録」を「抹消登録」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「封印の取りつけ」を「行う封印の取付け」に改め、同条第五項を削る。

第二十三条第一項を削る。

第二十四条第一項を削る。

第二十五条第一項を削る。

第二十六条第一項を削る。

第二十七条第一項を削る。

第二十八条第一項を削る。

第二十九条第一項を削る。

第三十条第一項を削る。

第三十一条第一項を削る。

第三十二条第一項を削る。

第三十三条第一項を削る。

第三十四条第一項を削る。

第三十五条第一項を削る。

第三十六条第一項を削る。

第三十七条第一項を削る。

第三十八条第一項を削る。

町村の長又は「若しくは」に、「取りつけ」を「取付け」に、「取りはずしては」を「取り外しては」に、「但し」を「ただし」に、「場合その他やむを得ない場合において、運輸大臣の許可を受けたときは」を「ときその他の運輸省令で定めるやむを得ない事由に該当するときは」に改め、同条に次の一項を加える。

5 前項ただし書の場合において、当該自動車の所有者は、同項ただし書の運輸省令で定めるやむを得ない事由に該当しなくなつたときは、封印のみを取り外した場合には運輸大臣の行う封印の取付けを受け、封印の取付けをした自動車登録番号標を取り外した場合には運輸省令で定めるところにより当該自動車登録番号標を当該自動車に取り付けた上で運輸大臣の行う封印の取付けを受けなければならない。

運輸省令で定めるところにより、封印の取付けを受けた上で運輸大臣の行う封印の取付けを受けなければならない。

第五条及び第六条を次のように改める。

第三十六条の二第一項中「(第十一条第四項た

だし書の許可を除く。)、登録の検認」を加え、「かつ」を「かつて」に改める。

第三十六条第二項中「一年」を「三年」に改め、同条第五項中「三

月」を「六月」に改める。

第三十六条の三第二項中「(第十一条第四項た

だし書の許可を除く。)、登録の検認」を削る。

第三十九条第二項中「、検認票」を削る。

第四章 道路運送車両の整備

第三十九条第二項中「、整備」を「第四章 道

路運送車両の点検及び整備」に改める。

第四十七条 条款を次のように改める。

（使用者の点検及び整備の義務）

第四十七条 自動車の使用者は、自動車の点検を

し、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。

第五十条第一項中「左の」を「次の」に、「取り

はずし」を「取り外し」に、「売却しなければ」を「はずし」を「取り外し」に、「売却しなければ」を「返納しなければ」に改め、同項第二号及び第三号中「まつ消登録」を「抹消登録」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「封印の取りつけ」を「行う封印の取付け」に改め、同条第五項を削る。

第五十一条第一項を削る。

第五十二条第一項を削る。

第五十三条第一項を削る。

第五十四条第一項を削る。

第五十五条第一項を削る。

第五十六条第一項を削る。

第五十七条第一項を削る。

第五十八条第一項を削る。

第五十九条第一項を削る。

第六十条第一項を削る。

第六十一条第一項を削る。

第六十二条第一項を削る。

第六十三条第一項を削る。

第六十四条第一項を削る。

車台番号又は原動機の型式の様式、番号、位置及び方法」を「事項」に改める。

第三十条第一項中「、番号及び位置」を「その他

の運輸省令で定める事項」に改め、同条第二項中

の様式、番号及び位置」を「に係る前条第一項の

運輸省令で定める事項」に、「足る」を「足りる」

に、「同項」を「前項」に改める。

第三十六条第一項中「自動車は、」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「且つ」を「かつ」に改める。

第三十六条第二項中「一年」を「三年」に改め、同条第五項中「三

月」を「六月」に改める。

第三十六条の三第二項中「(第十一条第四項た

だし書の許可を除く。)、登録の検認」を削る。

第三十九条第二項中「、検認票」を削る。

第四章 道路運送車両の整備

第三十九条第二項中「、整備」を「第四章 道

路運送車両の点検及び整備」に改める。

第四十七条第一項中「、自動車の使用者は、自動車の点検を

し、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならない。

第五十条第一項中「左の」を「次の」に、「取り

はずし」を「取り外し」に、「売却しなければ」を「はずし」を「取り外し」に、「売却しなければ」を「返納しなければ」に改め、同項第二号及び第三号中「まつ消登録」を「抹消登録」に改め、同条第四項中「者は」の下に「運輸省令で定めるところにより」を加え、「に取りつけ」を「に取り付け」に、「封印の取りつけ」を「行う封印の取付け」に改め、同条第五項を削る。

第五十一条第一項を削る。

第五十二条第一項を削る。

第五十三条第一項を削る。

第五十四条第一項を削る。

第五十五条第一項を削る。

第五十六条第一項を削る。

第五十七条第一項を削る。

第五十八条第一項を削る。

第五十九条第一項を削る。

第六十条第一項を削る。

第六十一条第一項を削る。

第六十二条第一項を削る。

第六十三条第一項を削る。

第六十四条第一項を削る。

第六十五条第一項を削る。

前項の規定にかかるらず、一日一回、その運行

の開始前において、同項の規定による点検をし

なければならない。

次条第一項第一号及び第二号に掲げる自動車

の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、

前項の規定にかかるらず、一日一回、その運行

の開始前において、同項の規定による点検をし

なければならない。

使用者は、前二項の規定による点検







事業者に対する新法第九十三条の規定による事業の停止の処分又は認証の取消しに関しては、この法律の施行前に生じた事由については、な  
お従前の例による。

第六条 旧法第九十四条の五第一項の規定により交付された保安基準適合証及び保安基準適合標

(印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の  
措置(罰則に関する経過措置を含む)は、政令  
で定める。  
**一部改正**)  
第十一條 印紙をもつてする歳入金納付に関する  
法律(昭和二十三年法律第百四十二号)の一部  
を次のように改正する。

路運送車両法の特例等に関する法律（昭和三十九年法律第百九号）を次のようにより改正する。  
第四条第一項中「第五十三条の二」を「第五十五回」に改める。

及び」を削る。

証及び保安基準適合標章とみなす。ただし、新法第七条第三項（第三号に係る部分に限る。）及び第九十四条の五第五項の規定の適用については、二の限りでない。

**第七条** この法律の施行の際現に旧法第九十四条の二第一項の規定により指定を受けている指定自動車整備事業者に対する新法第九十四条の八第一項の規定による交付の停止の処分又は指定の取消しに関しては、この法律の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

**第八条** この法律の施行前に旧法又はこれに基づく命令の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて新法又はこれに基づく命令の規定に相当の規定があるものは、附則第一条及び第六条に規定するものを除き、新法又はこれに基づく命令の相当規定によつてしたものとみなす。

(罰則に関する経過措置)  
第九条 この法律の施行前にした行為及び附則第三条の規定により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)**  
第十条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関する経済

(印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正) 第十一条 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律(昭和二十三年法律第百四十二号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第三号中「第十号」を「第十一号」に改める。

(道路運送車両法施行法の一部改正)

第十二条 道路運送車両法施行法(昭和二十六年法律第百八十六号)の一部を次のように改正する。

第二十二条中「行なう交付」を「行う自動車登録番号標の交付」に、「行なう購入」を「行う自動車登録番号標の返納の受理」に改める。

(日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う道路運送法等の特例に関する法律の一部改正)

第十三条 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う道路運送法等の特例に関する法律(昭和二十七年法律第二百一十三号)の一部を次のように改正する。

第一条第二項中「第五十三条の二」を削る。

(自動車損害賠償保障法の一部改正)

第十四条 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)の一部を次のように改正する。

第九条第一項及び第四項中「第九十四条の五

第四項」を「第九十四条の五第六項」に改める。

(道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の一部改正)

第十五条 道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律(昭和三十年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

九年法律第百九号)を次のように改正する。  
第四条第一項中「第五十三条の二」を「第五十  
四条第四項」に改める。  
(運輸省設置法の一部改正)  
第十六条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百  
五十七号)の一部を次のように改正する。  
第四条第一項第四十一号中「点検を指示し、  
及び」を削る。

理 由

最近における自動車に関する技術の進歩及び自  
動車の使用形態の多様化に適切に対応し、あわせ  
て自動車の使用者による自主的な保守管理を促す  
ため、自家用乗用自動車等に係る六か月点検の義  
務付けの廃止等自動車の点検及び整備に関する制  
度を見直すとともに、指定自動車整備事業制度を  
活用できる範囲を拡大する等所要の改正を行うほ  
か、道路運送車両法に規定する許可、認可等の整  
理及び合理化を図る必要がある。これが、この法  
律案を提出する理由である。

一項中「前項第一項」とあるのは、油濁損害賠償法第三十二条の二第一項」と、責任制限法  
第二十二条第五項、第二十五条第三号及び第三  
十三条中「第十九条第一項」とあるのは、「油濁損  
害賠償保障法第三十二条の二第一項」と、責任  
制限法第二十八条第一項第一号中「第十九条第  
一項の規定による決定に基づき供託された金  
銭又は第二十条第一項の供託委託契約に係る  
一定の金銭の総額」とあるのは、「責任限度額」  
を「責任制限法第十九条第一項中「金銭及びこ  
れに対する事故発生の日から供託の日(次条第  
一項の規定により供託委託契約を締結する場合  
にあつては、同項の規定による届出の日。次項  
において同じ。)まで年六バーセントの割合に  
より算定した金銭」とあるのは「金銭」と、責任  
制限法第十九条第二項中「供託の日」とあるの  
は「供託の日(次条第一項の規定により供託委  
託契約を締結する場合にあつては、同項の規定  
による届出の日)」に改め、「第十九条第一項  
の」とあるのは「油濁損害賠償保障法第三十二  
条の二第一項」と、「を削り、「金銭の額」を

油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律  
油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律  
**第一条** 油濁損害賠償保障法(昭和五十年法律第  
九十五号)の一部を次のように改正する。  
**第二条** 第八号を次のように改める。  
**八 一単位 国際通貨基金協定第三条第一項**  
規定する特別引出権による特別引出権に

当する金額をいう。

当する金額をいう。

第十五条第三項中「第五条第一項本文」を「  
五条本文」に改める。

第三十二条の二を削る。  
第三十八条中「第十九条、第三十条第二項  
段」を削り、「責任制限法第二十条第一項及び第

二項中「前条第一項」とあるのは「油濁損害賠償法第三十二条の二第一項」と、責任制限法第二十二条第五項、第二十五条第三号及び第三十三条中「第十九条第一項」とあるのは「油濁損害賠償法第三十二条の二第一項」と、責任制限法第二十八条第一項第二号中「第十九条第一項の規定による決定に基づき供託された金銭又は第二十条第一項の供託委託契約に係る一定の金銭の総額」とあるのは「責任限度額」を「責任制限法第十九条第一項中「金銭及びこれに対する事故発生の日から供託の日（次条第一項の規定により供託委託契約を締結する場合にあつては、同項の規定による届出の日。次項において同じ。）まで年六パーセントの割合により算定した金銭」とあるのは「金銭」と、責任制限法第十九条第二項中「供託の日」とあるのは「供託の日（次条第一項の規定により供託委託契約を締結する場合にあつては、同項の規定による届出の日）」に改め、「第十九条第一項の」とあるのは「油濁損害賠償法第三十二条の二第一項の」と、を削り、「金銭の額」を「責任限度額」に改め、「責任限度額に相当する」とあるのは「油濁損害賠償法第三十三条第一項中「供託の日」とあるのは「油濁損害賠償法第三十八条において読み替えて準用する第十九条第二項中「供託の日」と、「供託の日」とあるのは「の規定による決定に基づき供託する」に改める。

第五十条中「三万円」を「二十万円」に改める。

第五十一条中「三十万円」を「百万円」に改める。

第四十七条及び第四十八条中「十万円」を「三十万円」に改める。

第二条 油濁損害賠償保障法の一部を次のように改正する。



二 当該油濁損害に基づく制限債権の総額から国際基金条約第四条の規定により国際基金から当該制限債権に係る制限債権者に対し支払われた補償の額を控除した金額

第六条に次の二項を加える。

2 前項の規定にかかわらず、特定油濁損害（政令指定油による特定油濁損害を除く。）のみが生じた場合（責任条約の締約国であり、かつ、千九百九十二年責任条約の締約国である國の領域内において当該特定油濁損害が生じた場合には、責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されていた油によるものである場合に限る。）及び政令

指定油による特定油濁損害が生じた場合における当該船舶所有者の責任限度額は、次に掲げる金額のうちいすれか少ない金額とする。

一 一単位の百三十三倍に船舶のトン数を乗じて得た金額  
二 一千四百万倍

第七条中「前条第一号」を「前条第一項第一号」の船舶のトン数は、船舶のトン数の測度に関する法律（昭和五十五年法律第四十号）第四条第二項の規定の例により算定した数値にトンを付して表したもの（第十七条第三項において「新責任トン数」という。）とし、前条第二項第一号に、「とする。ただし、運輸省令」を「（運輸省令）に、「ついては」を「あつては」に、「みなす」を「みなししたもの。第十七条第三項において「旧責任トン数」という。）とする。」に改める。

第八条に次の二項を加える。

2 前項の責任の制限が特定油濁損害に関する制限債権のみについてするものであるときは、その責任の制限は、同項の規定にかかわらず、特定油濁損害以外の油濁損害（以下「領海外油濁損害等」という。）に関する制限債権

に及ばない。

第十二条第一項中「第九条第一項」の下に「又は千九百九十二年責任条約第九条第一項」を加える。

第十四条第三項中「当該船舶について第六条第一項第一号の規定により算出した金額（ばら積みの政令指定油の輸送の用に供している船舶（以下「政令指定油輸送船」という。）にあつては、同条第二項に規定する「金額」）に改め、同条第四項中「責任条約」を「千九百九十二年責任条約」に改め、「規定」の下に「（政令指定油輸送船に係る保障契約にあつては、責任条約第七条第五項の規定）」を加える。

第十七条第一項中「船舶」の下に「千九百九十二年責任条約の締約国である外国の国籍を有する船舶（政令指定油輸送船を除く。）及び」を

加え、「船舶」を「政令指定油輸送船」に改め、同条第三項中「第七条に規定するトン数」を「新責任トン数（政令指定油輸送船にあつては、旧責任トン数）」に改める。

第二十条第二項中「責任条約」を「千九百九十二年責任条約」に、「書面が」を「書面（政令指定油輸送船にあつては、保障契約証明書、責任条約の締約国である外国が交付した当該政令指定油輸送船についての保障契約が締結されていることを証する責任条約の附属書の様式による書面又は外国が交付した責任条約第七条第十二項に規定する証明書の記載事項を記載した書面）が」に改める。

第二十二条中「油濁損害」を「特定油濁損害」に改める。

第二十三条中「損害賠償額」を「特定油濁損害に係る損害賠償額」に改める。

第四章の次に次の二項を加える。

第二十二条中「油濁損害」を「特定油濁損害」に改める。

第二十三条中「損害賠償額」を「特定油濁損害に係る損害賠償額」に改める。

第三十条の二 第二十二条の規定は千九百九十二年国際基金に対する被害者の補償の請求に

ついて、第二十四条の規定は千九百九十二年国際基金の訴訟参加について、第二十五条の規定は千九百九十二年国際基金への訴訟係属の通告について、第二十六条の規定は千九百九十二年国際基金に対する請求訴訟の管轄について、第二十七条の規定は千九百九十二年国際基金に対する請求訴訟についてした

判決の効力について、第二十九条の規定は千九百九十二年国際基金に対する請求訴訟についてした外国国際基金に対する請求訴訟についてした

九百九十二年国際基金への資料の送付及び定油量の通知について、前条の規定は千九百九十二年国際基金に対する請求訴訟の管轄に付する。この場合において、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。

第二十二条、第二 国際基金条約 第十七条及び第二十 九条第一項	第二十二条 特定油濁損害 第一項に規定する補てん	油濁損害	千九百九十二年国際基金条約 第十七条及び第二十 九条第一項
第三十条 国際基金条約第十条の拠出金 第一条まで	国際基金条約第十一條から第十三 条まで	補償又は補てん	補償
国際基金条約第十条の拠出金 第一条まで	千九百九十二年国際基金条約第十二条及 び第十三条	千九百九十二年国際基金条約第十二条及 び第十三条	千九百九十二年国際基金条約第十二条及 び第十三条
国際基金条約第十条の拠出金 第一条まで	千九百九十二年国際基金条約第十条の年 次拠出金	千九百九十二年国際基金条約第十条の年 次拠出金	千九百九十二年国際基金条約第十条の年 次拠出金

第三十一条中「本邦内における」を「二百海里水域内において油濁損害が生じたときは、知っている制限債権者の普通裁判籍の所在地を管轄する地方裁判所又はこの裁判所がないときは最高裁判所が定める地方裁判所の管轄に、本邦内又は二百海里水域内における」に、「第二条第六号」を「第二条第六号ハ」に、「本邦外」を「本邦及び二百海里水域の外に、「本邦内において油濁損害」を「本邦内及び二百海里水域内において油濁損害」に改め、第五章中同条の前に次の節名を付する。

第一節 通則  
第三十四条第二項中「第三十八条」を「係属

九条の二十二第二項において準用する責任制限法第八十五条第一項若しくはに改める。

第三十六条第一項中「第二条第六号ロ」を「第二条第六号ハ」に改める。

第三十七条第一項中「次条」を「第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十一第一項又は第三十九条の二十二第二項」に改め、「間の訴訟」の下に「(以下「手続外訴訟」という。)」を加え、同条の次に次の一条を加える。

(千九百九十二年国際基金の参加等)

第三十七条の二 第三十三条の規定は千九百九十二年国際基金の参加について、第三十四条及び第三十五条の規定は千九百九十二年国際基金への責任制限手続係属の通告及び送達について、前条の規定は千九百九十二年国際基金に係る訴訟手続の中止について準用する。この場合において、同条第二項中「国際基金条約」とあるのは、「千九百九十二年国際基金条約」と読み替えるものとする。

第三十八条を次のように改める。

第三十八条 削除  
第五章中第三十九条の次に次の二節を加える。

(手続開始の申立て)  
額を限度とする責任制限手続

第三十九条の二 船舶所有者又は保険者等は、油濁損害(政令指定油による特定油濁損害を除く。以下この条において同じ。)に関する債権について、当該油濁損害に係る油が積載されていた船舶について第六条第一項第一号の規定により算出した金額(以下「千九百九十二年条約責任限度額」という。)を限度としてその責任を制限するため、責任制限手続開始の申立てをすることができる。(説明等)

第三十九条の三 前条の規定による責任制限手続開始の申立てをするときは、制限債権に係る事故を特定するために必要な事実及び制限債権の額が千九百九十二年条約責任限度額を超えることを疎明し、かつ、知れている制限債権者の氏名又は名称及び住所を届け出なければならない。

(供託命令)  
第三十九条の四 裁判所は、第三十九条の二の規定による責任制限手続開始の申立てを相当と認めるときは、その申立てをした者(以下この節において「申立て人」という。)に対しても、一月を超えない一定の期間内に、裁判所の定める千九百九十二年条約責任限度額に相当する金額を裁判所の指定する供託所に供託しなければならない。

2 前項の千九百九十二年条約責任限度額に相当する金額は、供託の日(第三十九条の十一第一項において準用する責任制限法第二十条第一項の規定により供託委託契約を締結する場合においては、同項の規定による届出の日)において公表されている最終の一単位の額により算定するものとする。  
(配当)  
3 第一项の規定による決定に対しても、即時抗告をすることができる。

第三十九条の五 基金(第三十九条の十一第一項において準用する責任制限法第三十三条に規定する基金をいう。以下この節において同じ。)は、第三十九条の十一第一項において準用する責任制限法第九十二条第五項(第三十九条の十一第一項において準用する責任制限法第三十三条に規定する基金をいう。以下この節において同じ。)又は第三十九条第一項若しくは第三項の規定により支弁されるものを除き、配当に充てる。

開始された責任制限手続(以下この節において単に「責任制限手続」という。)に参加した者の届出に係る債権に特定油濁損害に関する

規定する金額(以下「千九百六十九年条約責任限度額」という。)を超えるときは、配当に充てられる基金の額のうち千九百六十九年条約責任限度額に相当する部分をは、当該特定油濁損害に関する制限債権についての配当に充てられるものとし、その余の部分は、当該特定油濁損害に関する制限債権のうち当該配当及び国際基金条約第四条の規定による特定油濁損害に係る債権から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載された油による特定油濁損害及び責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害に関する制限債権を除く。以下「未配当債権」という。)並びに領海外油濁損害等に関する制限債権についての配当に充てられるものとする。

3 前項に規定する場合であつて、当該特定油濁損害に関する制限債権の額が千九百六十九年条約責任限度額を超えないときは、配当に充てることができる基金の額のうち当該特定油濁損害に関する制限債権の額に相当する部分は当該制限債権についての配当に、その余の部分は領海外油濁損害等に関する制限債権についての配当に充てられるものとする。

(配当の時期)  
3 第二十九条の七 第二十九条の五第二項の場合において、責任制限手続に参加した特定油濁損害に関する制限債権(次項に規定する制限債権者を除く。)が、第一次配当に係る債権につき供託に関する法令の規定により基金管理から支払を受けることができるとなつたときは、当該制限債権者は、第一次配当に係る債権につき、手続外訴訟において制限債権でないことを主張することができない。

額に相当する部分をもつてする特定油濁損害に関する制限債権についての配当(以下「第一次配当」という。)を行わなければならぬ。

2 前項に規定する場合においては、管理人は、未配当債権の調査期日が終了した後(第三十九条の八第一項の規定による申立てにて、未配当債権がないという理由で棄却されたときは、当該申立てを棄却する決定が確定した後)、遅滞なく、配当に充てることができる。  
(配当の効果)  
3 前条第三項の場合及び責任制限手続において確定した制限債権が領海外油濁損害等に関する制限債権のみである場合においては、管理人は、制限債権の調査期日が終了した後、遅滞なく、配当を行わなければならぬ。

2 前項に規定する場合において、責任制限手続に参加した責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載された油による特定油濁損害又は責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害に関する制限債権者が、第一次配当に係る債権につき供託に関する

第一次配当に係る配当額につき供託に関する

2 第三十九条の二の規定による申立てにより

第三十九条の六 前条第二項の場合においては、管理人(第三十九条の十一第一項において準用する責任制限法第二十七条の規定により選任された管理人をいう。以下この節において同じ。)は、制限債権の調査期日が終了した後、遅滞なく、配当に充てることができる基金の額のうち千九百六十九年条約責任限度

2 前項に規定する場合において、責任制限手続に参加した責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載された油による特定油濁損害又は責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害に関する制限債権者が、第一次配当に係る債権につき供託に関する

法令の規定により基金から支払を受けることができる」ととなつたときは、申立人及び受益債務者は、責任制限手続においては、当該制限債権者に対する配当に係る債権について、その責任を免れる。

て、その責任を免れる。

3 第一項に規定する場合において責任制限手続に参加した制限債権者が、第一次配当に係る配当額につき供託に関する法令の規定に

より基金から支払を受けることができるとなつたときは、申立人及び受益債務者は、責任制限手続においては、当該制限債務者に対する配当に係る債権について、その責任を免れる。

前条第三項に規定する場合において、言合制限手続に参加した制限債権者が、その配当額につき供託に関する法令の規定により基金から支払を受けることができるとなつたときは、申立人及び受益債務者は、責任制限手続においては、当該制限債権者に対する配当に係る債権について、その責任を免れる。

(未配当債権の調査開始の決定等)  
第三十九条の八 第三十九条の六第

第三十九条の六 第三十一条の六第一項の規定による第一次配当が終了し、かつ、第一次配当に係る制限債権のすべてについて国際基金から補償を受けたこと又は受けることができないことが明らかになつたときは、裁判所は、申立てにより、未配当債権の調査開始の決定

二 未配当債権の届出期間。ただし、その期間は、決定の日から一月以上四月以下でなければならない。

二 未配当債権の調査期日。ただし、その期

二月以下の期間がなければならない。

二 裁判所は、前項の決定をしたときは、直ちに、次に掲げる事項を公告しなければならない。

三 未配当債権をその届出期間内に届けるべき旨の催告

3 管理人、申立人並びに知っている未配当債権者、責任制限手続に参加した領海外油濁損害等に関する制限債権者及び受益債務者には、前項各号に掲げる事項を記載した書面を送達しなければならない。

4 前二項の規定は、第二項第二号に掲げる事項に変更を生じた場合について準用する。ただし、未配当債権の調査期日の変更については、公報することを要しない。

(未配当債権の届出)

第三十九条の九 第二次配当を受けようとする未配当債権者は、未配当債権の内容その他の最高裁判所規則で定める事項を裁判所に届け出なければならない。

(未配当債権の調査)

第三十九条の十 未配当債権の調査期日においては、届出のあつた債権について、未配当債権であるかどうか、及び未配当債権であるときは、その内容を調査する。

(責任制限法の準用等)

第三十九条の十一 責任制限手続については、次項に定めるものを除き、責任制限法第三章(第九条、第十条、第十六条、第十七条第一項、第十八条、第十九条、第四節、第五十四条、第六十四条、第六十八条、第六十九条第一項及び第七十六条を除く。)の規定を準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定中同表の中欄に掲げる責任の場合は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。



				第五十五条見出し 及び同条第二項	第五十五条見出し 及び同条第二項
第三十九条の十二 船舶所有者又は保険者等 は、特定油濁損害に關する債権について、第一 項、第五十五条第一項、第五十六条第一項、第五 十七条第一項、第五十八条第一項、第五十九条、第六 十条（見出しを含む。）及び第六十一条第二項	第六条第一項第二号に掲げる金額（同条第二項 に規定する場合にあつては、千九百六十九年 条約責任限度額）を限度としてその責任を制 限するため、責任制限手続開始の申立てをす ることができる。	油濁損害賠償保障法第三十九条の九の規 定により届け出た未配当債権者以外の未 者以外の制限債権者で、まだ責任 制限手続に参加していないもの	油濁損害賠償保障法第三十九条の九の規 定により届け出た未配当債権者以外の未 者以外の制限債権者で、まだ責任 制限手続に参加していないもの	第五十五条第一項、第五十六条第一項、第五 十七条第一項、第五十八条第一項、第五十九条、第六 十条（見出しを含む。）及び第六十一条第二項	第五十五条第一項、第五十六条第一項、第五 十七条第一項、第五十八条第一項、第五十九条、第六 十条（見出しを含む。）及び第六十一条第二項
（手続開始の申立て）	（疎明等）	未配当債権者	未配当債権者	第五十五条第二項	第五十五条第二項
第三節 特定油濁損害に關し千九百六 十九年条約責任限度額を限度 として開始する責任制限手續	制限債権者	油濁損害賠償保障法第三十九条の八第三 項及び第四項	油濁損害賠償保障法第三十九条の八第三 項及び第四項	第五十六条第一項	第五十六条第一項
第七十三条及び第 七十四条第二号	制限債権者	未配当債権者を届け出た者	未配当債権者を届け出た者	第五十六条第二項	第五十六条第二項
	制限債権者	未配当債権者を届け出た者	未配当債権者を届け出た者	第六十九条第二項	第六十九条第二項
	制限債権者	領海外油濁損害等に關する制限債権の調 査期日又は未配当債権	領海外油濁損害等に關する制限債権の調 査期日又は未配当債権	第七十条第一項	第七十条第一項
	制限債権者	未配当債権者又は領海外油濁損害等に關 する制限債権者	未配当債権者又は領海外油濁損害等に關 する制限債権者	第七十三条第一項	第七十三条第一項
	制限債権者	未配当債権又は領海外油濁損害等に關す る制限債権	未配当債権又は領海外油濁損害等に關す る制限債権	第七十四条第一項	第七十四条第一項
		領海外油濁損害等に關する債権者	領海外油濁損害等に關する債権者		

手続開始の申立てをするときは、特定油濁損害賠償請求事件（特呈）<sup>1)</sup>、二

総務省において制限  
することができない。

制限債権でないことを主張

めに必要な事実及び特定油濁損害に関する制限債権の額が千九百六十九年条約責任限度額を超えることを疎明し、かつ、知っている特定期間者に属する制限債権者の氏名又は名

**第三十九条の十四** 裁判所は、第三十九条の十二の規定による責任制限手続開始の申立てを相当と認めるときは、その申立てをした者（以下この節において「申立人」という。）に対して、一月を超えない一定の期間内に、裁

権者に対する配当に係る債権について、その責任を免れる。

判所の定める千九百六十九年条約責任限度額に相当する金錢を裁判所の指定する供託所に供託し、かつ、その旨を届け出るべきことを

3 第一項に規定する場合においては、第三十九条の十七において適用する責任制限法第三十三条後段の規定にかかるらず、当該責任制

2 前項の千九百六十九年条約責任限度額に相当する金銭は、供託の日（第三十九条の十七において準用する責任制限法第二十条第一項の規定により供託委託契約を締結する場合に

(国際基金からの補償を受けていないことを理由とする訴訟等の手続の中止)

算定するものとする。

同項に規定する残存する制限債権に基づく申立人若しくは受益債務者に対する訴えの

### (配当の効果)

之の假處分若しくは担保権の実行としての競売の申立て(以下この項において「残存する

(第三十九条の二十一を除き、以下この節において単に「責任制限手続」という。)に参加

制限債権に基づく訴えの提起等」という。(が  
あつたときは、申立人又は受益債務者が、当

した制限債権者（次項に規定する制限債権者を除く。）、その配偶者二つ、共毛ニ開一ら

該残存する制限債権に基づく訴えの提起等を  
二者が当裁判員賃貸について、て国際基金条約

を除く）が、その配当額に「き供託に関する法令の規定により基金（第三十九条の十七に

した者が当該制限價格について国際基金会議  
第四条の規定による国際基金からの補償を受

において準用する責任制限法第三十三条规定する基金をいう。以下この条において同じ。)

けていないことを理由にその手続の中止の申立てをした場合には、裁判所は、当該制限償

から支払を受けることができる」ととなつた。易今は、当該参山一二利良貴筆者は、当該川

権について同条の規定による国際基金からの補償を受けたことは受けることができない。

場合には、当該参加した制限債権者は、当該制限債権者に対する配当に係る債権につき、手

補償を受けたことは受けたことができないことが明らかになるまで、その手続を中止し

卷之三

なければならぬ。ただし、明らかにその必要がないと認めるときは、この限りでない。

2 前項の中止の申立てに関する決定に対しても、不服を申し立てることができない。

3 裁判所は、中止の理由が消滅したときその他事情の変更があつたときは、第一項の決定を取り消すことができる。

(責任制限法の準用)

第三十九条の十七 責任制限手続について

第十三条、第十四条第一項、第五十五条及び第四十条第一項	この法律
第二十条第一項及び第二項	前条第一項
第二十二条第五項、第二十五条第三号、第二十八条第一条第一項第二号及び第三十三条第一項	第十九条第一項
第二十三条第一項	制限債権
第二十五条第二号、第二十七条第二十八条第一項第五号及び第六号並びに第三項、第三十四条、第三十五条第一項、第三十六条第一項、第四十条第一項、第四十八条第一項、第五十一条第二項から第五項まで、第五十八条第一項、第五十条第二項、第六十一条第二項、第六十九条、第七十条第一項並びに第七十七条	特定油漏損害（油漏損害賠償保障法第二条第六号の二に規定する特定油漏損害をいう。以下同じ。）に関する制限債権

第三十九条の二十及び第三十九条の二十一に定めるものを除き、責任制限法第三章（第九条第十条、第十六条、第十七条第一項、第十八条、第十九条、第四節、第五十四条、第六十四条及び第七十六条を除く。）の規定を準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。

## 第二十五条第二号

責任限度額

一千九百六十九年条約責任限度額（油漏損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する一千九百六十九年条約責任限度額をいう。以下同じ。）

## 第二十八条第一項第四号

船舶、救助船舶又は救助者

特定油漏損害に関する制限債権

## 第二十九条第一項第四号

船舶

特定油漏損害

第二項、第三十三条、第三十四条第一項、第四十七条第一項及び第三项、第四十八条第一項、第五十条第二項及び第三项、第五十一条第二項並びに第八十二条

制限債権者

特定油漏損害に関する制限債権

第三十条第一項

船舶、救助船舶又は救助者

特定油漏損害に関する制限債権

## 第三十条第一項

船舶

特定油漏損害

第十九条第一項

船舶

特定油漏損害に関する制限債権

第三十条第一項

船舶

特定油漏損害に関する制限債権



<p><b>第二十一条第一項</b></p> <p>船舶、救助船舶又は救助者</p> <p>船舶</p>	<p><b>第三十九条第一項</b></p> <p>責任制限手続開始</p> <p>責任制限手続開始</p>	<p><b>第三十条第一項</b></p> <p>責任限度額又は事故発生の日</p> <p>責任限度額に相当する金額及びこれに対する事故発生の日から供託の日（次項において準用する第二十一条第一項の規定により供託委託契約を締結する場合にあつては、同項の規定による届出の日）まで年六パーセントの割合により算定した金額又は増加すべき第十九条第一項に規定する年六パーセントの割合により算定した</p>
<p><b>第二十二条第一項</b></p> <p>制限債権</p> <p>領海外油濁損害等（油濁損害賠償保障法第八条第二項に規定する領海外油濁損害等をいう。以下同じ。）に関する制限債権</p>	<p><b>第三十三条第一項</b></p> <p>責任制限手続開始</p> <p>責任制限手続開始</p>	<p><b>第三十四条第一項</b></p> <p>責任制限手続開始</p> <p>責任制限手続開始</p>
<p><b>第二十三条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>えるほか、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。</p>	<p><b>第三十五条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用するこの法</p>	<p><b>第三十六条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用するこの法</p>
<p><b>第二十七条第一項</b></p> <p>特定油濁損害に関する制限債権の調査期日が開始された後における前条の決定について、前項において責任制限法の規定を準用する場合においては、同項の規定により読み替る。</p>	<p><b>第三十七条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用するこの法</p>	<p><b>第三十八条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用するこの法</p>

<p><b>第二十一条第一項</b></p> <p>未配当債権に関する手続については、前条第一項において準用する責任制限法第二十九条第一項及び第三十一条の規定並びに前項において準用する責任制限法（以下この項において「準用責任制限法」という。）第五十条、第五十一条第一項及び第二項、第五十二条、第五十三条、第五十五条、第五十六条、第五十七条から第六十三条まで並びに第六十五条から第六十七條までの規定を、第二次配当に關する手続については、準用責任制限法第六十</p>	<p><b>第二十二条第一項</b></p> <p>未配当債権に関する手続については、前条第一項において準用する責任制限法第二十九条第一項及び第三十一条の規定並びに前項において準用する責任制限法（以下この項において「準用責任制限法」という。）第五十条、第五十一条第一項及び第二項、第五十二条、第五十三条、第五十五条、第五十六条、第五十七条から第六十三条まで並びに第六十五条から第六十七條までの規定を、第二次配当に關する手続については、準用責任制限法第六十</p>
<p><b>第二十三条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>債権者及び申立人又は受益債務者間の訴訟（以下「手続外訴訟」という。）</p>	<p><b>第二十四条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>この法律</p>
<p><b>第二十五条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>この法律</p>	<p><b>第二十六条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>この法律</p>
<p><b>第二十七条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>この法律</p>	<p><b>第二十八条第一項</b></p> <p>この法律</p> <p>この法律</p>

前条第一項において読み替えて準用する責任制限法第二十一条第一項	責任制限手続拡張の申立て	前条第一項において準用する責任制限法第三十一項第一項	責任制限手続開始の決定	前条第一項において準用する責任制限法第三十一項第二項	制限債権者及び受益債務者	油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の八第一項の規定による申立て	九条第二項、第七十条から第七十五条まで、第七十八条及び第七十九条の規定を準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。
準用責任制限法第五十一条第一項及び第五十二条第一項	準用責任制限法第五十条第一項	第四十七条第五項	油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の九	第二十七条（第三十八条第二項において準用する場合を含む。）	未配当債権者（油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の九）	油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の九	二十一第一項において準用する同法第三十九条の八第一項の規定による申立て
準用責任制限法第五十一条第二項	他の制限債権者	制限債権	未配当債権者	第四十七条第一項から第四項までの規定により責任制限手続に参加することのできる者	同法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の九	同法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の九	二十一第一項において準用する同法第三十九条の八第一項の規定による申立て
未配当債権（油濁損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する未配当債権をいう。以下同じ。）	未配当債権を届け出た者	未配当債権（油濁損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する未配当債権をいう。以下同じ。）	未配当債権（油濁損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する未配当債権をいう。以下同じ。）	領海外油濁損害等に関する制限債権者又は他の未配当債権者	未配当債権（油濁損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する未配当債権をいう。以下同じ。）	未配当債権（油濁損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する未配当債権をいう。以下同じ。）	未配当債権（油濁損害賠償保障法第三十九条の五第二項に規定する未配当債権をいう。以下同じ。）

		準用責任制限法第五十五条第一項		第二十八条第二項及び第三項 (第三十八条第二項において 準用する場合を含む。)	
一項	準用責任制限法第五十六条第一項	当該参加した者	当該未配当債権を届け出た者	油濁損害賠償保障法第三十九条の二十一第一項において準用する同法第三十九条の八第三項及び第四項	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
二項	準用責任制限法第五十六条第二項	当該未配当債権を届け出た者	未配当債権を届け出た者	未配当債権を届け出た者	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
三	特定期間に関する制限債権の調査期日 が開始された後における第三十九条の十九の決定により拡張された責任制限手続について、第一項において責任制限法の規定を準用する場合においては、同項の規定により読み替える。	替えるほか、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。	未配当債権又は領海外油濁損害等に関する制限債権	未配当債権又は領海外油濁損害等に関する制限債権	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
四	準用責任制限法第七十三条及び第七十四条第二号	制限債権者	制限債権者	制限債権者	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
五	第五十七条	制限債権	制限債権	制限債権	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
六	第五十八条から第六十一条第二項まで及び第六十二条第一項	制限債権及び制限債権	制限債権及び制限債権	制限債権	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
七	第十九条第一項			油濁損害賠償保障法第三十九条の二十二第二項において準用するこの法律	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
八				油濁損害賠償保障法第三十九条の二十二第二項において準用するこの法律	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
九				油濁損害賠償保障法第三十九条の二十二第二項において準用するこの法律	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を
十				油濁損害賠償保障法第三十九条の二十二第二項において準用するこの法律	かの支払が終了したときは、当該船舶所有者又は保険者は、当該基金からの支払及び国際基金条約第四条の規定による国際基金から補償を受けた後残存する債権(責任条約のみの締約国の国籍を有する船舶に積載されたいた油による特定油濁損害、責任条約のみの締約国の領域内における特定油濁損害及び政令指定油による特定油濁損害に関する債権を除く)並びに領海外油濁損害等に関する債権(次項において「特定債権」という。)について、千九百九十二年条約責任限度額から当該基金からの支払の総額を控除した金額を

第十九条第二項及び第二十 五条第二号	第十九条第二項	供託の日	責任限度額	算定した	百分の一の割合により	による届出の日。次項において同じ。)まで年六	度額については供託の日(次 条第一項の規定により供託 委託契約を締結する場合に あつては、同項の規定による 届出の日。以下この項において 同じ。)	千九百九十二年条約責任限 度額により外國における 形成された基金からの支 払の總額については当該支 払に使用された通貨の供託 の日における為替相場によ り	特定責任限度額

第三十条第二項	第十九条第二項中「供託の 日の供託の日	の供託の日	第十九条第二項中「供託の 日の供託の日	の供託の日	油濁損害賠償保障法第三十 九条の二十二第二項において 読み替えて準用する第十 九条第二項中「供託の日」(	日	第三十条第二項	第十九条第二項中「供託の 日の供託の日	の供託の日

第四十一条第一項中「締約国」の下に「又は千九百九十二年責任条約の締約国」を、「責任条約第五条」の下に「又は千九百九十二年責任条約第五条」を加え、同項に次のただし書を加える。

ただし、責任条約のみの締約国である外国において責任条約第五条の規定により基金が形成された場合には、当該基金からの支払を受けた後残存する債権（責任条約のみの締約国）の国籍を有する船舶に積載されていた油による特定油漏損害、責任条約のみの締約国（領域内における特定油漏損害及び政令指定油による特定油漏損害に関する制限債権を除く。）については、この限りでない。

第四十一条第二項中「前項」を「前項本文の

場合について、第三十九条の十六の規定は同項ただし書に改め、同項に後段として次のよう

に加える。

この場合において、第三十九条の十六第一項中「同項」とあるのは「第四十一条第一項た

だし書」と、「制限債権」とあるのは「債権」と読み替えるものとする。

第四十五条第一項及び第四十七条第四号中「第三十八条」を「第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七若しくは第三十九条の二十二第一項」に改める。

第三条 油漏損害賠償保障法の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「次に掲げる金額のうちいかれか少ない」を「船舶のトン数に応じて、次に定めるところにより算出した」に改め、各号を次のように改める。

一 五千トン以下の船舶については、一単位の三百万倍の金額

二 五千トンを超える船舶については、前号の金額に五千トンを超える部分について一千トンにつき一単位の四百二十倍を乗じて得た金額を加えた金額（その金額が一単位の五千九百七十万倍の金額）

一単位の五千九百七十万倍の金額）

第六条第二項を削る。

第七条を次のように改める。

（船舶のトン数の算定）

第七条 前条の船舶のトン数は、船舶のトン数の測度に関する法律（昭和五十五年法律第四十号）第四条第二項の規定の例により算定した数値にトンを付して表したものとする。

第八条第二項を削る。

第十一条第一項中「又は千九百九十二年責任

同号を同条第一号とし、同条第二号を削り、同号を同条第七号中「第六号」を「前号」に改め、同号を同条第十号とする。

同条第十号を削り、同条第十号の二中「千九百九十二年国際基金」を「国際基金」に改め、同号を同条第十号とする。

第三条第四項中「政令指定油による油漏損害については、第一号及び第二号に掲げる者に限る。」を削り、「（政令指定油による油漏損害を除く。）が、次に掲げる者（責任条約の締約国であり、かつ、千九百九十二年責任条約の締約国でない国（以下「責任条約のみの締約国」といふ）の国籍を有する船舶に積載されていた油

による特定油漏損害につては、第一号に掲げられた者を除く。」を「が、これらの者」に改め、同項第三号中「千九百九十二年責任条約」を「責任条約」に改め、同項第六号中「第二条第六号ハ」を「第二条第六号ロ」に改める。

第五条中「特定油漏損害にあつては、当該特定油漏損害が自己の故意又は過失により生じたものであるとき」を削る。

第六条第一項中「千九百九十二年責任条約」を「責任条約」に改め、「政令指定油輸送船にあつては、保険契約証明書、責任条約の締約国である外國が交付した当該政令指定油輸送船について保険契約が締結されていることを証する書類の様式による書面又は外國が交付した責任条約第七条第十二項に規定する証明書の記載事項を記載した書面」を「油漏損害トントン数」に改める。

第二十条第二項中「千九百九十二年責任条約」を「責任条約」に改め、「政令指定油輸送船にあつては、保険契約証明書、責任条約の締約国である外國が交付した当該政令指定油輸送船について保険契約が締結されていることを証する書類の様式による書面又は外國が交付した責任条約第七条第十二項に規定する証明書の記載事項を記載した書面」を「油漏損害トントン数」に改める。

第二十二条中「特定油漏損害」を「油漏損害」に改める。

第二十三条を次のように改める。

第二十二条中「特定油漏損害」を「油漏損害トントン数」に改める。

第二十四条を次のように改める。

第二十五条を次のように改める。

第二十六条第一項中「又は国際基金」を「第五条第一項に規定する補てん」及び「又は補てん」を削る。

第二十七条を次のように改める。

第二十八条を次のように改める。

第二十九条中「第十一条から第十三条まで」を「第十二条及び第十三条」に、「拠出金」を「年次拠出金」に改める。

第三十条中「第十一条から第十三条まで」を「第十二条第一項に規定する補てん」及び「又は補てん」を削る。

第三十一条中「第十一条から第十三条まで」を「第十二条第一項に規定する補てん」及び「又は補てん」を削る。

第三十二条中「第十一条から第十三条まで」を「第十二条第一項に規定する補てん」及び「又は補てん」を削る。

第三十三条を次のように改める。

第三十四条第二項中「係属する責任制限手続に応じ、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「第三十八条」に改める。

第三十五条中「おいて、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「第三十八条」に改める。

第三十六条第三項中「当該船舶について第六条

第一項第一号の規定により算出した金額（ばらく積みの政令指定油の輸送の用に供している船舶（以下「政令指定油輸送船」という。）について、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「第三十八条」に改める。

第三十七条第一項中「政令指定油輸送船に係る保険契約にあつては、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「おいて、第三十八条」に、「書面を、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十二第二項」を「第三十八条」に改める。

第三十八条第一項中「おいて、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「おいて、第三十八条」に改める。

第三十九条第一項中「政令指定油輸送船に係る保険契約にあつては、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「おいて、第三十八条」に改める。

第四十条第一項中「政令指定油輸送船に係る保険契約にあつては、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「おいて、第三十八条」に改める。

第四十一条第一項中「政令指定油輸送船に係る保険契約にあつては、第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「おいて、第三十八条」に改める。

を「書面を、第三十八条に、「の規定による公告又は第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七若しくは第三十九条の二十二第二項において準用する責任制限法第八十五条第一項若しくは」を、「第八十五条第一項又は」に改める。

第三十六条第一項中「第二条第六号ハ」を「第二条第六号ロ」に改める。

第三十七条第一項中「第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七、第三十九条の二十一第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「次条に改め、「(以下「手続外訴訟」という。)」を削る。

第三十七条の二を削る。  
第三十八条を次のように改める。

(責任制限法の準用)  
第三十八条 この法律の規定による責任制限法について、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。

第三十七条第一項中「第三十九条の十一第一項、第三十九条の二十一第一項又は第三十九条の二十二第二項」を「次条に改め、「(以下「手続外訴訟」という。)」を削る。

第三十八条 この法律の規定による責任制限法について、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定を準用する。この場合において、次の表の上欄に掲げる責任制限法の規定中同表の中欄に掲げる字句は、それぞれ同表の下欄に掲げる字句に読み替えるものとする。

					第三十三条、第十四 条第一項、第十五 条、第三十三条及 び第四十条第一項	この法律	油濁損害賠償保障法第三十八条において 準用するこの法律	
第三十条第一項	第四号	第三十九条第一項	第十九条第二項	供託の日	第十七条第一項 船舶所有者等若しくは救助者又は 被用者等	船舶所有者等若しくは救助者又は 被用者等	船舶所有者(法人である船舶所有者の無 限責任社員を含む)又は保険者等	第三十条第一項
責任限度額又は事故発生の日	船舶、救助船舶又は救助者	船舶、救助船舶又は救助者	供託の日	金銭	第十八条 制限債権(事故発生後の利息又は 不履行による損害賠償若しくは違 約金の請求権を除く。第二十五条 第二号において同じ。)の額が第 七条第一項、第三項又は第五項	制限債権の額が油濁損害賠償保障法第六 条	船舶所有者(法人である船舶所有者の無 限責任社員を含む)又は保険者等	第三十条第一項
責任限度額		供託の日	金銭			第三十条第一項	油濁損害賠償保障法第三十八条において 準用するこの法律	第三十条第一項

					第三十条第一項	第三十条第二項		
第三十条第一項	第四号	第三十九条第一項	第十九条第二項	供託の日	第十九条第一項 の供託の日	第十九条第二項中「供託の日」	油濁損害賠償保障法第三十八条において 準用するこの法律	第三十条第一項
責任限度額又は事故発生の日	船舶、救助船舶又は救助者	船舶、救助船舶又は救助者	供託の日	金銭	第四十七条第一項 制限債権(利息又は不履行による 損害賠償若しくは違約金の請求権 については、制限債権の調査期日 の開始の日までに生じたものに限 る。以下この章において同じ。)	第三十条第一項 の供託の日	油濁損害賠償保障法第三十八条において 準用するこの法律	第三十条第一項
責任限度額		供託の日	金銭		第四十八条第二項 油濁損害賠償保障法	第三十条第一項 の供託の日	油濁損害賠償保障法第三十八条において 準用するこの法律	第三十条第一項

## 第五章 第二節及び第三節を削る。

第四十一条第一項中「又は千九百九十二年責任条約の締約国」及び「又は千九百九十二年責任条約第五条」を削り、同項ただし書を削り、同

条第二項中「前項本文の場合について、第三十九条の十六の規定は同項ただし書」を「前項」に改め、同項後段を削る。

第四十五条第一項及び第四十七条第四号中「第三十九条の十一第一項、第三十九条の十七若しくは第三十九条の二十二第二項」を「第三十八条」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。

二 第一条並びに次条、附則第七条及び第八条の規定 千九百六十九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約の議定書及び千九百七一年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の議定書が日本国について効力を生ずる日

二 第二条(次号に規定する改正規定を除く)並びに附則第三条第一項及び第四条の規定 千九百六十九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約を改正する千九百

九十二年の議定書が日本国について効力を生ずる日

三 第二条中油漏損害賠償法目次の改正規定(「第四章の一 千九百九十二年国際基金(第三十条の二)」を加える部分に限る)、同法第二条第二号の次に一号を加える改正規定、同条第十号の次に一号を加える改正規定、同法第四章の次に一章を加える改正規定、同法第三十七条の次に一条を加える改正規定並びに附則第三条第二項から第四項までの規定 千九百七一年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約を改正する千九百九十二年の議定書(附則第

## 三条第三項において「国際基金条約議定書」

という。)が日本国について効力を生ずる日(千九百六十九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約及び千九百九十二年の国際基金条約の補足)(附則第五条第二項において「千九百七一年国際基金条約」という。)の廃棄が日本国について効力を生ずる日

(第一条の規定による改正に伴う経過措置)

第一条 第一条の規定の施行前に油漏損害の原因となつた最初の事実が生じた場合における当該油漏損害については、なお従前の例による。

(第二条の規定による改正に伴う経過措置)

第一条 第二条の規定による改正に伴う経過措置

二 第二条の規定による改正後の油漏損害賠償保

障法(以下この条において「新法」という。)第四章の二及び第三十七条の二の規定は、油漏損害の原因となつた最初の事実が生じた場合における当該油漏損害については、なお従前の例による。

三 千九百九十二年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約(以下この条において「千九百九十二年国際基金条約」という。)第四条第一項に規定する補償を求めるための千九百九十二年国際基金(千九百九十二年国際基金条約第二条第一項に規定する千九百九十二年の油による汚染損害の補償のための国際基金をいう。次項において同じ。)に対する訴えは、国際基金条約議定書第三十条第一項の規定により国際基金条約議定書が効力を生ずる日から起算して百二十日を経過する日までは提起することができない。

4 新法第二十八条第一項又は第二項の規定によ

りその受取量を報告すべき特定油に係る油受取人は、千九百九十二年国際基金条約第三十六条の三第四項に規定するいすれか早い日までの間

は、新法第三十条の二において読み替えて準用する新法第三十条の規定にかかる、千九百九十二年国際基金条約第十二条、第十三条及び第三十六条の三の規定により、千九百九十二年国際基金条約第十条の年次拠出金を千九百九十二年国際基金に納付しなければならない。

(第二条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第四条 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百三十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第六号ハに改める。

(第三条の規定による改正に伴う経過措置)

第五条 第三条の規定の施行前に油漏損害の原因となつた最初の事実が生じた場合における当該油漏損害については、なお従前の例による。

二条第六号ロに改める。

(第三条の規定による改正に伴う経過措置)

二 第三条の規定の施行前に油漏損害の原因となつた最初の事実が生じた場合における当該油漏損害に係る千九百七一年国際基金条約第十二条第二項(b)に規定する拠出金については、なお従前の例による。

二条第六号ハに改める。

(第三条の規定による改正に伴う関係法律の一部改正)

第六条 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。

第四十一条第五項中「第一条第六号ハ」を「第二条第六号ロ」に改める。

2 船舶のトン数の測度に関する法律の一部を次のように改正する。

(罰則に関する経過措置)

第七条 この法律の各改正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

## 第八条 附則第二条、第三条、第五条及び前条

定めるものほか、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。

### 理由

千九百九十二年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約及び千九百九十二年の国際基金条約の設立に関する国際条約の施行に伴い、船舶所有者が油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約等の実施に伴い、船舶所有者が賠償する責めに任する油漏損害の範囲を拡大し、及びその責任の限度額を引き上げるとともに、從前も規定が廃棄されるまでの間ににおける責任制限手続等に關して必要な事項を定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成六年六月二十三日印刷

平成六年六月二十四日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P