

第百六十二回 参議院 法務委員会 會議録 第十一号

平成十七年四月十二日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月七日

前川 清成君

補欠選任

家西 悟君

補欠選任

四月八日

家西 悟君

補欠選任

四月十二日

関谷 勝嗣君

補欠選任

出席者は左のとおり。

委員 渡辺 孝男君

理事 松村 龍二君

委員 吉田 博美君

委員 千葉 景子君

委員 木庭健太郎君

委員 青木 幹雄君

委員 荒井 正吾君

委員 山東 昭子君

委員 陣内 孝雄君

委員 末松 信介君

委員 鶴保 庸介君

委員 江田 五月君

委員 前川 清成君

委員 松岡 徹君

委員 築瀬 進君

委員 浜四津敏子君

委員 井上 哲士君

国務大臣

法務大臣

南野知恵子君

副大臣

法務副大臣

滝 実君

大臣政務官

法務大臣政務官

富田 茂之君

事務局側

常任委員会専門員

田中 英明君

政府参考人

金融庁総務企画局参事官

大藤 俊行君

法務省民事局長

寺田 逸郎君

法務省刑事局長

大林 宏君

法務省保護局長

麻生 光洋君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)

○刑法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(渡辺孝男君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に金融庁総務企画局参事官大藤俊行君、法務省民事局長寺田逸郎君、法務省刑事局長大林宏君及び法務省保護局長麻生光洋君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(渡辺孝男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(渡辺孝男君) 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○吉田博美君 自由民主党の吉田博美でございます。

船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案について伺いたいと思います。

元々、海運は非常に国際性が高いことから、十九世紀後半より主要海運国が中心となって灯台業務や海難防止、海難救助等に至るまで、海上の安全確保を目的とする国際条約などの取決めがなされてきたと聞いておるところでございます。

一方、船舶の所有者、すなわち船主の海難事故等で生じた損害賠償債務については、民事責任の一般原則により無限の責任を負うべきところでございますが、世界の海運国では自国の海運等を保護、奨励するため船主の有限責任を認めてきたとも聞いております。しかしながら、その方式が国によって様々に異なっていたために、各国の制限を統一する努力が重ねられてきて現在の責任制限制度に至っているところを踏まえ、幾つかの質問をさせていただきます。

まず、大臣、最初にこの船主責任制限法の目的とこの改正案の提出に至った背景及び経緯について伺いをいたします。

○国務大臣(南野知恵子君) お答え申し上げます。

船舶の所有者等の責任の制限に関する法律、いわゆる船責法は、船主が船舶事故等によって損害賠償責任を負った場合に、裁判所への申立てによりその責任を一定の限度額に制限することができるといってしまえば、その限度額の別や、またその手続等を規定した法律であります。

現行の船責法は千九百七十六年の条約に準拠したものでありますけれども、この条約におきます責任限度額の引上げなどを行う千九百九十六年の議定書が昨年、これは平成十六年の五月十三日に発効いたしました。そのため、船舶事故などにおける被害者の保護の観点から我が国もこの千九百九十六年議定書を締結し、これに伴う船責法の整備を行うこととしたものであります。

○吉田博美君 そこで、この船主責任制限法の対象船舶はどのようなもので、法律の具体的な仕組みはどのようなものになっているのでしょうか。また、この法律を法務省が所管する根拠をお聞かせいただきたいと思っております。

○政府参考人(寺田逸郎君) まずお尋ねのうち、どのような対象を規律の対象とするかということでございますが、機かい船、機でこぐ舟及び公用船、例えば海上保安庁の巡視艇のようなものがその対象となります。それらのものを除くすべての船舶が対象となっております。船籍がどこであるか、我が国であるかどうかということをお問わねいものになってございます。

次に、法律の規定でございますが、一条、二条に趣旨、定義規定を置いておりますけれども、三条以後が実体規定でございます。八条までの間に様々な責任の制限の具体的な規定を置いております。九条以下は手続規定になっておりまして、具体的に日本の裁判所でどのような責任制限手続を取るかということをお明らかにしているわけでございます。

三条から七条までについてざっと御説明を申し上げますと、まず三条では、船舶の所有者等がどういう債権について責任の制限ができるかということ、どのような債権についても責任の制限ができるわけではないわけでございまして、基本的には不法行為等に当たると思われますけれども、船舶上での事故等に関して生命・身体に損傷が生じた場合の損害に基づく債権、あるいは運送債権というようなものが対象になっていることが明らかにされているわけでございます。

逆に、三条の三項、四項で責任の制限ができない場合が書いてございます。四条には、また責任の制限がおよそできない債権というのを掲げているわけでございます。六条では、その責任の制限がそれぞれどういう単位で行われるかということ、五条を受けて規定しているわけでございまして、タイプといたしましては、旅客の損害というのが、これが一つの責任の制限の単位になります。それから、人の損害あるいは人の物の損害が両方生じた場合の責任制限がどう行われるか。最後に、物の損害だけが生じた場合の責任の制限はどうなるかということの規定しておりまして、それらがそれぞれ七条に具体的な額として規定されているところでございます。

次に、法務省がなぜこの法律を所管しているかということでございますが、元々、先ほど大臣の御説明にもございましたとおり、民事責任の法制でございますので法務省の所管ということになるわけでございますが、具体的に申し上げますと、この船主責任制限というのは、元来は商法中に委付制度、委付主義として規定されていたものでございまして、それが昭和五十年の改正によりまして船主責任制限法を制定してこの委付主義を廃止したと、金額責任主義等に移行したと、こういうことになるわけでございまして、その意味で商法の特別法に当たるわけでございます。そのようなことから法務省が所管しているわけでございます。

○吉田博美君 当たり前のことが知りませんけれど

ども、船舶の所有者等、すなわち船主に対し責任の制限を認める趣旨はどのようなものでしょうか、お聞かせいただけますでしょうか。副大臣。○副大臣(滝実君) 基本的には、御案内のとおり、船は船そのものが莫大な投資を要するものでございまして、それから積荷も経済価値が大変大きい。そこへもってきて船員あるいは旅客、そういうものの経済価値を考えますと膨大な経済価値が海上に浮かぶわけでございます。したがって、いったん事故が起きた場合には大変その損害額が大きい。しかし、それを保険でカバーしようと思っても保険がまた相当の膨大な金額になつて、とても船主の負担に耐えられない。そういうようなことから、国際慣例上、ある程度船主の責任を制限していきまじとまともな海上交通、経済取引が保障されないと、こういうことでございまして、もう長らくの間、言わば国際慣例として船主の責任を制限する、こういうようなことが行われてきた歴史がございます。

したがって、我が国におきまして、そういう国際慣例というものに乗っかって船主の責任を制限していくと、こういうようなことにずっと以前から続けてきているわけでございまして、この条約も昭和三十二年あるいは五十一年、それから今回というように、かなり頻りに間を置いて変わってきているわけでございまして、今回もそれに従うと、こういうものでございます。

○吉田博美君 ところで、この法律が適用される範囲はどこまででしょうか。例えば、責任制限制度は条約を締結していない国の船舶にも適用されるのでしょうか。また、逆に考えて、日本の船舶が条約を締結していない国で事故を起こした場合どうなるのでしょうか。お聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) まず、この法律の適用範囲でございますけれども、これはまず、その事故が起るなりなんなり責任原因が発生いたしますと、どこの国で裁判の手続ができるか、あるいは行政である場合もありますけれども、手続が

できるかということが問題になるわけでございまして。この法律は、裁判所で行う手続でございまして、裁判管轄ということになるわけでございまして、この裁判管轄上のルールの適用において、我が国に裁判管轄が認められるケースにおいては、この法律が適用される。それは、どこの国の船であらうと同じことでございます。

したがって、条約の締結を行っていない国、非締約国にとりまして、我が国においてこのことが問題になりまして裁判管轄が認められればこの法律が適用になると、こういう関係になるわけでございます。

逆に、日本の船舶が条約を締結していない国で事故を起こした場合はどうなるかということでございまして、この場合は、この法律の適用ということとは裁判管轄がなければ考えられないわけでございまして、逆に、その国で責任制限があればその国の責任制限制度に従うということでございまして、ただ、もちろん、非常に例外的には、他国で事故が起りましたも、我が国に裁判管轄が認められる場合もあり得ますので、そういう場合にはこの我が国の裁判所でこの法律の適用をもつて責任制限を申し立てることができると、こういう関係に立つわけでございます。

○吉田博美君 この改正案で、責任限度額を引き上げる理由は何なんでしょうか。また、責任限度額を引きますと、法律の趣旨と矛盾することにならないでしょうか。副大臣、お聞かせいただけますでしょうか。

○副大臣(滝実君) 現在の日本の法律は、昭和五十一年ですか、五十一年の条約に基づいて限度額が定められているわけでございまして、現在、その後のインフレといいますが、貨幣価値が変動してまいりました。この貨幣価値は、アメリカのドル、あるいはイギリスのポンド、日本の円、そういうものを加重平均して決められているようにございまして、これが下がってまいりました。平成の八年、八年に改めて国際条約で限度額が上げられたわけでございます。したがって、我が国の場合にもその平成八年の条約に従って限度額を上げていこうと、こういうことでございまして。

その結果、この法律の趣旨といいますが、やっぱり反するというような御指摘もございましたけれども、基本的には限度額は通貨価値に従って上げていかざるを得ない。しかし、その反面で船主の責任というものがやっぱり上がってくるわけでございまして、あるいはそのプラスアルファの部分というのは常に見直していかなきやいけません。そういうものを今回この条約に従って改正しよう、こういうものでございまして。

○吉田博美君 そこで、大臣政務官にちよっとお聞きしますが、この改正案では旅客の損害に関する債権の責任制限を撤廃することにして、その理由は被害者保護のためなんですか。その理由をお聞かせいただけますでしょうか。

○大臣政務官(富田茂之君) 今先生の方でも理由を言っていたいただきましたけれども、現行法は、人命尊重の見地から、一九七六年の条約に反しない範囲で、内航船に限りまして旅客の損害に関する債権についての責任の制限を撤廃しておりますが、千九百九十六年の議定書では、外航船も含めて、同議定書の規定する限度額を下回らない限り、各締約国において独自に旅客の損害に関する債権についての責任限度額を規定し、又はその責任制限の撤廃をすることが認められました。

○吉田博美君 千九百七十六年の議定書及び千九百九十六年の議定書について、それぞれ条約締結国の状況はどのようなものか、お聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) 四月八日現在の数で申し上げますと、七六年条約の締結国は、これはIMCから我が国に通知がございましたわけでございますけれども、その範囲では四十六か国でございます。主要海運国と言われるものの多くが入っております。

他方、九六年議定書の締結国は、これも四月八日現在でございますけれども、十五か国でございます。

○吉田博美君 この数字を比較してみますと、九六年議定書は七六年の議定書と比べて三分の一ぐらいでございます。そうすると、条約締結国が少なくなってしまうが、今締結いたしますと、我が国の船会社は締結していない国の船会社よりも不利な立場になるのではないのでしょうか。その点についてのお考えをお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは、先ほども申し上げましたとおり、条約のスキームといたしましては、締結国、非締結国を問わず我が国で責任の制限が問題になる、そういう管轄が我が国にある場合にはこの九六年の議定書のスキームになるわけでございますので、そういう意味で、我が国の船会社だけが不利を受けるというようなことはございません。

○吉田博美君 この改正案により、船主の責任は具体的にどの程度引き上げられるのでしょうか。また、被害者保護の観点から見て妥当な額と言える根拠はあるのでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは資料にも別にお付けいたしておりますが、基本的に今回、九六年の条約の議定書を作つて限度額を改定する際に目安になりましたのは、それまでの条約の限度額のおおむね二から三倍の引上げは必要だという認識で各国が対応したというものでございまして、大体そのようになつてございますが、ただ、円換算でなりましたと、この間にSDRの価値が変わりましたので、我が国にとりましては逆に相当の大幅な引上げになつていくわけでございます。

また、損害額が限度額を超えた事例でございませけれども、最近五年間における損害額が責任限度額を超えた代表的な事例、これ六例ございませけれども、そのうち四例が改正後の限度額を適用すれば全額がカバーされると、このような状況になつております。

○吉田博美君 ところで、この改正法の施行期日は、九六年議定書が日本国について効力が生じる日からなつていますが、それはなぜでしょうか。また、見通しをどのように立てているのでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは、九六年の議定書が我が国について発効するのは、この議定書に加入をいたしまして、それを、加入書をロンドンのIMOの本部に寄託いたしましたので、それから九十日後に発効すると、こういうことに条約上決まっております。

他方、しかし、仮に今度の議定書に加入するということになりまして、現在入っております七六年条約の締結国のままということになりますと、我が国は条約上、両方の条約について義務を負うという、誠に矛盾した立場に置かれるわけでございます。それは適当でないもので、我が国といたしましては、当然のことながら、この九六年の議定書が我が国について効力を生ずるまでにこの七六年条約のスキームから脱する、つまりこの条約を廃棄して、それについて廃棄の効力を生ぜしめるということが必要になります。

ところが、この廃棄の手続というのは、廃棄の手続を行つてから一年間の期間を置いて効力を生ずるということになりまして、したがいまして、我が国といたしましては、この議定書の効力を生ぜしめる日というのと、今申し上げた七六年条約の廃棄の効力が生ぜしめる日というののタイミングがうまく合うように調整した上でいろいろな手続を取るということになりまして、おおよそでございますが、一年後にこのような効果が生ずるようになろうかというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○吉田博美君 不測の事態のときに船主が全部責任を負うということになると、本当に経営にまで影響するということで、我々も車を買ったときには保険に入つていて同じ形の形の中で、ところで、船主の方々は損害賠償債務についてどのような保険を利用されているのでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは、私ども実情を必ずしも全部承知しているわけではございませんが、基本的には、国土交通省あるいは金融庁の方でどのような保険があつて、どのような保険の内容が適当かどうかというようにいろいろお考えになつておられるところでございます。

現状を申し上げますと、この船につきましては、一般にPI保険という海上に特化した保険が設けられておりまして、船主はおおむねその保険に加入しているというのが実情でございます。これについて責任限度額が引き上がるということになりますと、当然、このPI保険の保険料についても何らかの引上げが必要ではないかということが検討されることになろうかと思ひますけれども、このPI保険においては、事故の発生率あるいは再保険料等様々な要因を考慮した上でその保険料の決定がなされるということでございます。単に責任限度額が引き上がったから当然それに見合っただけの保険料が引き上がるというわけではなさそうでございます。私どもの承知している範囲では、船主法の改正による責任限度額の引上げが行われましても海運業界がこの保険料の負担で困るというようなことはないというように承知をいたしております。

○吉田博美君 先ほどの答弁の中で、船主の責任は具体的に二、三倍ぐらいになるという、限度額が引き上げられるということでございしますが、この改正案が実施されますと保険料が引き上げられると考へますが、まずどの程度値上がりするのでしょうか。先ほども答弁いただいたわけでありましたが、我が国の海運事業者の経営に影響がないのでしょうか。その点についてお聞かせをお願いいたします。

ます。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは、ただいま申し上げましたように、PI保険という保険でございませけれども、これは船主の共済組織のようなものでございまして、基本的には非営利団体のようでございます。保険料の方も、特にそれによつてもうけるというよりは、どちらかというと実費ベースでお互いに保険を掛け合つていくというのが実態のようでございます。

実際には、先ほど申し上げましたように、再保険料あるいは事故率、様々なものを考慮した上で一般事業費を必要経費として組み込んで、それで保険料を決めているというところのようでございます。引上げられるということは、これは否定できないところであるかと思ひますけれども、必ずしも憂慮するような引上げにはならないだろうと。したがつて、日本のこの保険を掛けておられる船主の方々もそれほど御心配になられるようなことにはならないだろうというように伺つております。

○吉田博美君 次に、PI保険の保険料についての何を基準にということをお聞きしようと思つたんですけれども、その辺については御答弁いただいたことも同じことだと思ひますので次に移らせていただきますが、事故を起こした船主が責任制限制度の適用を受けるためにはどのような手続が必要なのでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは先ほど御説明いたしましたこの法律の後半部分、つまり手続規定で、これは我が国独自に手続規定を設けているわけでございます。

具体的に申し上げますと、まず責任制限の手続開始の申立てとその決定についての手続がございします。申立ては、船主の方で船籍港又は事故発生地を管轄する裁判所に責任制限手続開始の申立てをするということになつております。この申立てが行われましますと、裁判所は船主に対しまして責任限度額相当額の供託を命ずるということで、この

供託金がこの責任制限手続において基金と呼ばれるわけでございます。裁判所は、供託によるその基金の形成がされまると責任制限の手続の開始決定をすると、こういう順番で手続が進んでまいります。この開始が決定されまると責任制限の効果が生ずることになりまして、制限債権者、つまり損害賠償をこれから船主に対して求めようとする人というのはその責任制限の基金からしか支払を受けられない、このような規定になっております。

なお、手続的に申ししますと、裁判所は、さらに開始決定と同時に管理人を選任し、届出期間と調査期日を決定して公告すると。それから債権の届出がございまして、その届出期間内に債権者が制限手続に参加する。で、調査期日において様々な債権かどうかという調査をいたしまして、その債権の届出が確定するということになりまして、裁判所が査定した裁判という形で裁判を行う。それから、さらに配当が管理人によって行われる。で、配当が行われますと、その余の部分について申立人は、つまり船主側はその責任を免れると、こういう形になりまして、まあ言ってみれば破産のような手続に類似した手続というのが進行していくことになるわけでございします。

○吉田博美君 近年の責任制限手続の申立ての事例はどのぐらいあるのでしょうか。そこで、損害額が責任制限、責任限度額を超えている場合で船主が責任制限の申立てを行わない場合、賠償額はどのようになるのでしょうか。また、P-I保険から支払われる保険金はどこまででしょうか。これについてお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) まず、最近の責任制限手続申立ての例についてお尋ねがございましたが、年間五件が一番多いぐらいでございまして、大体三、四件というのがこのところのペースでございします。もちろん、これは実際に裁判所に申立てがあったケースでございまして、多くは裁判

所に申し立てたら責任制限がされるということをして前に保険会社が保険を支払うということで解決しているというように私どもは見込んでおります。

具体的に責任制限手続の申立てがあった事例は、平成十三年の四月にパナマ船籍の一般貨物船、約九千トンの船でございしますが、これが鋼材等を積んでアメリカに向けて太平洋上を航行中に、積付けの不備のために天気が荒れて衝突いたしまして沈没したというケースがございしますが、荷主の貨物保険会社が船主に対して六十一億円の損害賠償請求をしたところ船主側で責任制限を申し立てて、その結果、船主の責任が二・八億円に制限されたというものがございします。

なお、責任制限手続が申し立てられたわけではございませんけれども、保険金の限度額での考慮に基づいて実際に支払われたのが制限された例といたしましては、平成十六年十一月の砂利運搬船の第十八明悦丸の事件がございします。これは、航海士が居眠りをいたしましたして漁船にぶつくて、漁船の船長が死亡したという事案でございしますけれども、損害額の二・八億円に対して保険で二億円余りが支払われているということでございします。

次に、損害額が責任限度額を超えていて船主は責任制限の申立てを行わない場合にどうなるかというところでございしますが、これは責任制限を行わなければ船主はもちろん全額を負担する、全額が損害賠償額ということで責任を負うという原則に戻るわけでございします。ただし、先ほど申しましたように、保険に入つてございします関係で、保険の約款には、組合員というのが負担する責任というのを限度としててん補するわけでありましてけれども、そのてん補額というのは責任限度額だということが記載されておりまして、したがって船主が責任制限の申立てをしない場合でも保険会社と相手方との間で交渉が行われまして、その責任限度額を前提とした支払が行われるということになります。これは先ほども御説明申したところでござい

いたします。

○千葉景子君 おはようございます。民主党・新緑風会の千葉景子でございます。

今日は、船舶、よく分からないですね、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律ということでございまして、その質問に入る前にちよつと一、二点、大臣の御認識等お聞かせをいたしたいと思います。二点、大臣の御認識等お聞かせをいたしたいと思います。

記憶に多少遠くなつてはおりますけれども、心神喪失者医療観察法、この施行が法によりまして今年七月十五日に予定をされるということになっております。この法律の審議経過等は、知つていらっしゃる方は知つていらっしゃる、知つていらっしゃる方もあるかもしれませんが、大変な議論の結果成立をしたという法律でもございまして。この七月十五日、もうあとその時間はないわけですが、このところ新聞等を拝見をいたしますと、いろいろな報道がなされておりますが、どうもこの施行までに医療施設の準備が間に合わないんじゃないだろうか、こういう指摘がなされております。

この施設の整備につきましては、元々、専用の国立の病院を八病院、そして都道府県立の病院十六病院程度新設をしてこれに対応していこうと、スタートのときにそれがすべて間に合うかどうかは別でございしますが、そういう方向で準備をしていこうということだったんですが、どうも今のところは大変地元への反対があるとか、あるいはなかなかこの整備が進まないということで、本当に医療施設としてはまだ国立の三か所程度しか準備ができない、できていないと、こういう報道がなされております。

これは法務省、そして医療施設等は厚生労働省ということにはなるんでしょうけれども、この法務委員会、池田小学校の事件等を踏まえながら、犯罪の防止等々も念頭に置きながら心神喪失者の社会復帰等を図っていこうと、こういうことで作られた法律でございします。

大臣、どうでしょうか。今こういう報道等がなされておりますけれども、一方の管轄をなさつていらっしゃる大臣として、この今の実情はこのとおりなんでしょうか。どういふふうになります御認識をなさつておられるか、ちよつとお聞かせをいたしたいと思います。

○国務大臣(南野知恵子君) 本心に心配いたしております。先生も御心配いたしておりますが、この法律自身が難産であつたかなというふうに思つておりまして、その後も、期限が七月十五日までということとございしますので、なるべく安産に持つていきたいということでお話しをさせていたいただいておられますけれども、御指摘いただいております心神喪失者等の医療観察法については、現在、期限である七月十五日までの、この施行に向けて鋭意準備をやつていっていることをまず御報告したいと思つております。

厚生労働省が進めております指定入院医療機関の整備につきましては、その作業が難航しているものも少なくはないと聞いておりますが、法律の円滑な施行のための必要な数の病床数、これがなかなか難しいと。これも引き続き厚生労働省とともに十分協議しながら、この円滑な施行に向けて必要な準備を行つてまいりたいと思つております。

先生が御指摘なされましたとおり、当面、段階的に約七百床程度が欲しいということでございまして、それを目指しておりますけれども、地域の住民の方々の御理解がなかなか得られにくいというところでもございします。また、平成十七年度中に立つていっているところにとどまつていっているのかと思つております。

○千葉景子君 今のお話ですと、この新聞報道等がほぼ実情を誤りなく示しているのではないかと、もうあつたところには時間はないわけですが、本当にこれがちゃんとスタートできるんだらうか、こういうことを本心に懸念せざるを得ません。

実は、この法案の成立までというのは、今大臣がおつしやいましたように、大変な難産でございました。私も一緒に審議をした者とし、この審議の経過をちよつと振り返って整理をさせていただきますけれども、まず法律が、政府案が閣議決定されたのが、これは二〇〇二年です、二〇〇二年の三月ですね。それで、国会に直ちに提出をされまして、衆議院の委員会から議論が始まったということです。これが二〇〇二年です。それで、その後審議が百五十四回通常国会で行われて、そこでの、衆議院では十六時間四十分の審議がなされた。それで、また今度はそれが引き続いて継続になって、百五十五臨時国会、ここでまた十五時間以上の審議がなされて、このときは、衆議院の方は欧州視察等もされて、この法案の、本当にいい法案にしようという議論がなされた。これが参議院に、百五十五臨時国会の終わりに参議院に送られて、その百五十五臨時国会、それから百五十六通常国会へと審議が移り、参議院でも大変長い審議時間、参考人の御意見を聴き、そして連合審査を重ね、そして、まあ私も民主党はこれには反対の姿勢でございました。こういうやり方ではなくて、従来の精神医療をもっと充実させるということによって対応すべきだという、こういう姿勢は持つておりましたけれども、しっかりとこの審議に臨み、そしてできるだけ納得いくものをつくつていこうということに対応させていただきました。

ただ、残念ながら、これは最終的には、参議院の場で審議が打ち切りの動議という形で打ち切られて、そして採決に至るということになったわけですね。これについては当時の委員長も大変御苦労をなさったと、もう本心でも心痛く思つたりはするんですけども、本心にそういう経過を経て、大変これは重い内容を持った法案としてスタートをしようとしている。

これだけ長い時間を掛けて議論をし、そしてそのためには、当然、この医療施設の充実といいますが、準備が必要だということもそのときから当

然予測をされてきたわけです。にもかかわらず、ここへ来て、結果的には、周辺の賛成が得られないとかそういうことで医療施設の準備ができないというのとは一体どういうことなんだろうかと。全く先の本当に見通しとか、それからそれに対する、本当に一生懸命に対応しようという、本当にそういうことがあつたらどうか。何かそのときの社会状況の中で、いや、これそういう医療施設を造つて、心神喪失者、そしてそういう人の犯罪というものに対して、やっぱり何かしないと社会からの非常に批判が高まるということでは何か行われてしまったのではないだろうかとも、結果的には懸念せざるを得ない。

これ、こういう中でどうするんですか。このままじゃ大変無責任だと思ふんですね。一体、その準備というのか、懸命にやつておられるとはいいいながら、これからはもうあと限られた時間で一体どうされるのか。何にも準備ないままにスタートするのか、いや、そうじゃないのか。その辺については多分、厚生労働大臣とも今いろいろ御調整なりあるいはお話をされておられる、当然のことだというふうに思いますけれども、一体これどう対処されるおつもりなのか。

今頑張つておりますと、これだけじゃもうとて間に合いませんし、そんな無責任なやり方では、私たちはちよつともう本当に今後の審議、特にこの国会では、一方では刑事施設についての法案が審議される。一方ではそういう形で刑事施設の処遇によって犯罪を防止し、そして社会への新しい復帰を促していこう。片方では心神喪失という、そういう精神的な状況にある人について、この医療の中で犯罪に及ぶなどということを抑止して、そして社会復帰を果たしていこうと。まあ、ある意味では両方がやっぱりきちつと相まってこそ目的を達成するという部分もあるわけですので、そういうことを考えますと、この成り行きというのは非常に影響が大きいというふうに思ふんですが、大臣としてはどういうふうに対処すべきだというふうにお考えでられるのか、

御見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(南野知恵子君) 先生御指摘のとおり、大変難航している課題であらうと思ひます。そういう意味では、指定入院医療機関の整備、これは厚生労働省の方で今懸命に努力されているものと承知いたしておりますので、更なる整備の方の在り方ということも見定めていきたい。

法務省といたしましては、厚生労働省とも十分協議をしながら、その法的な円滑な施行に向けて必要な準備をまいりたいと思つております。公立病院の協力、そういうことも視野に入れながら、しっかりとこのベッドの確保に向けて協力していこうというふうにも思つております。厚生労働省も取り組んでおられますので、法的な分野について我々は一生懸命頑張つていこうと思つております。

○千葉景子君 今、もう再三申し上げますけれども、一生懸命頑張つて、本当にできるんですか。そう、大臣、思つておられます。

いや、それで、この報道などでは、医療観察法施行前の改正みたいなことを検討しているんじゃないかという、そういう報道などもされているわけ、もし施行前にまた改正などということになったらこれは本当にとんだことではないか。いや、私は、本当にこれは明確に今後の方針をきちつと示していただかなければ、いや、頑張りますという、これだけではとても私は納得をするわけにはまいりません。

是非、これはまたこの委員会、継続をいたしておりますから、その都度ぐらゐに、一体どうするのか、どうするのか、どうなったのかと確認させていたただかないことには、だって、国会としてもそういう意味では責任を果たせないわけですから、法案を作り、そして施行しようということ、立法化を私どもも責任を負っているわけですので、そういうことを考えますときには大変私はもう懸念しておりますので、改めてまた聞かせていただく機会あるうかと思ひますので、今日はこの程度にさせていただきますというふうにして思つて

おります。

さて、本題といいましようか、の方に入らせていただきますというふうに思ひます。

既に吉田理事の方からも御質疑がございまして、多少重なる部分があるかもしれませんが、ちよつとお許しをいただいて、確認を含めて御質問をしたいというふうにして思ひます。

心神喪失の関連の政府参考人の方は御退席くださつても結構でございます。

さて、この船主責任制限法でございますけれども、これは私、一番ちよつと分らないのは、今なぜ、何で、どういう理由でこの改正なのかというのです、この国会です。

というのは、大臣の提案理由説明をお聞きをいたしました。そこでは、この法律が成立後既に三十年近く経過をして、そしてその間のインフレーションの進行等によって現在の社会経済の実態にそぐわなくなる等の問題が生じていると。まあこれは確かに、分かつたような分らないような文言でございます。もしそういうことであれば、別にこの国会ということではなくして、三十年の間にそういう動きというのは徐々に流れてきているわけですので、それが今やらざるを得なくなっているというのは一体どういうことなんだろうかと、いうことが一点でございます。

それからもう一点の理由というのは、この今回の一九九六年の議定書、この締結の承認案件と併せてということになるんだらうというふうに思ふんですけども、この前の一九七六年の条約締結の際のこの責任制限法の改正は、割と条約締結とこの改正が非常にスピーディーにいたしますか、いろいろ背景があつたと思ふんですけども、行われております。ところが、これに比べまして今回は一九九六年ですからね、議定書が、それから九年経過をしているわけですね。そうすると、既に条約自体は二〇〇四年の五月に発効しているというところで、採択から九年たつています。社会経済状況という実態にそぐわないというものは、まあそれは当たり前の話でして、そういう理由と併せて

も、何で今、どういう理由でこの改正に至ったのかなという思いがいたします。

もつと早くやるべきだったのか、あるいはさほど、これだけ放置していた今になっているんだからそう改正するほどのものでもないのか、その辺の、この本法案の改正の理由と、それから今の時期にやっぱりする意義、意味があるんだということらをちよつと分かりやすく御説明いただきたいと思ひます。

○政府参考人(寺田逸郎君 御指摘のとおり、この分野が仮に法律の規定として不合理であれば、スムーズにこれを直すというのが私も政府の使命でございますので、常日ごろから、この船主責任制限法について限度額がどうかということは絶えず意識しているところでございます。

ただ、この分野は、何と申しましてこの五七年条約、その前に更に条約があったわけでございまして、国際協調というのが第一の観点でございまして、これを抜きにやはりこの問題の規律を改めるといふのはなかなか難しいところが、これは実務上もございまして、また実際上も、政治上もいろいろ困難な問題になるわけでございまして、したがって、私も、どちらかと申しますと、この間、五七年条約が必ずしも、あつ、失礼、七六年条約ですね、七六年条約が必ずしも十分でないという意識は持つておりまして、この分野では、国際海事機関、IMOというのがこの問題を処理している国際機関でございまして、国際機関の場においても様々な努力をしていただけてございまして。

実は今回、限度額の引上げと併せまして、旅客についての責任というものは責任制限の対象から外すということになりましたのも我が国の提案によるものでございまして。そのように提案はいたして、いろいろ交渉はいたしていただけてございまして、なかなか九六年までそれがまとまらなかったというのが実情でございまして、まとまつた以上は私も、逆に申しますと、早くこの条約が発効してくれて、それに我が国も率先して締約国

として入ろうという考えでございました。

しかしながら、これは、先ほど委員も御指摘のとおり、昨年まで実は発効がされなかったわけでございまして。発効される前に、この前の七六年条約と同様に、この条約に入つて前の条約を破棄するということも全く不可能ではないわけでございまして、七六年条約においてそれをしましたのは、やはり主要海運国、イギリスでございまして、あるいはヨーロッパの国がそういう七六年条約に入り、あるいは入りそうだとすることがもう既にその時点で決まっていたために、五十年代にそのようにあえて条約に先立つて我が国が条約を締結して条約に、あのスキームに合わせて法律を切り替えた、改正したということがあつたわけでございましてけれども、今回の九六年条約の場合にはなかなか主要海運国の状況が実はつかめませんで、最近まあ少し発効もいたしましたが、やはり我が国としては率先してそれに入ろうということとで、このような、九年間掛かつたわけでございまして、状況に立ち至つたわけでございまして。

我が国としては、逆にこういう九六年条約のスキームに多くの主要海運国が入るようむしろ懸念するというのが今後の使命だろうというふうに考へております。

○千葉景子君 日本も海運国といひますが、そういう意味では、世界のある意味ではこういう分野ではリーダー役であらねばならないということもあると思ひます。今の経過というはおおよそ理解はいたしますけれども、今後是非積極的な国際社会への働き掛けというのが求められるものではないかというふうに思つております。

さて、先ほどこれもちよつと関連がございまして、先ほど、この船主責任制限の額と、私は、実際の海難事故での実損額というのとはやっぱりかなり乖離があるのかなという感じがいたします。過去の事例、ちよつと新聞記事で拝見したものですけれども、福岡県沖で外国船舶と漁船が衝突して、死傷者を伴う十数億円の被害が出るというふ

うな重大事故が起きたけれども、この船主責任制限法という制限額というのがどうしても頭打ちになつて、結局三億八千万円の損害賠償金で示談が成立をしたというような事例もあつたようでございます。

こういうことを見ると、どうしても実損は相当あるんだけれども、この責任額で頭打ち、その範囲で示談が成立をするという、そういう例が多いのかと。ただ、零細な漁業者等は大変それによつてつらい思いをいたしますか、厳しい条件を迫られるということになつてしまふのではないかと、うふふに思ひますけれども、その辺の実際の実損額と責任限度額との乖離みたいなものというのはどんな状況なんでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) 先ほど吉田委員の御質問に対してお答えを申し上げましたように、実際にこの責任制限手続に申立てがあつて入るケースは全体の、このような船の損害が問題になるケースのごく一部でございまして。それで、圧倒的多数は、今委員も御指摘のとおり、保険会社との交渉によつて決まるということでございまして、その場合の保険会社、先ほど申しましたようにこれはP-I保険と申しております、具体的に日本の場合には日本船主責任相互保険組合が行つております保険でございまして、その保険金の支払件数というのは全体で八千件から九千件ございまして。そのうち、損害額が実際にこの船主責任制限法の定める限度額を超えているために保険金が制限されるというのは、ほんのわずかで〇・一程度でございまして、圧倒的多数は保険の枠内でカバーされているということでございまして、ただ、非常に大きな事故、有名な事故になりましたように、実際に責任の制限の限度額に引つ掛かつてくるというケースがあると、こういう実情でござい

ると、なかなか本場に零細な、あるいは小さな漁業者等などは大変厳しいことになるのかなという感じがいたしております。

そういう状況の中で、先ほどもお答えがありましたけれども、これ、船主責任制限法で裁判による申立ての手続というのが作られているんですけども、これはほとんど、何か余りこれに係る事例というのは少ないようです。結局、あれでしよ、ほとんどが保険と、それを使った示談交渉といひますか、和解というような形でこの船主責任というものは解決をされているというのが実態なんでしょうか。そうすると、一体この法律の意味というのはどこに本にあるのか、なかなか今度とは分かんなくなつてしまふんですけれども、実態としては、やっぱり和解交渉で保険という中で解決されているケースがほとんどというふうな受け止めてよろしいでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) そのとおりでございます。

実際は、この船主責任制限制度があるということとを前提に保険が掛けられ、その保険の限度額がこれこれであるということとを前提に当事者が和解交渉をなさつて、その限度で大体和解ができるというのが多くのケースでございまして。

その場合に、なぜこういう手続をわざわざ設けるかという、今のことから逆にお分かりになりますと、この限度額がなければ言つてみれば青天井ということとでございまして、その場合には保険金額というのやはり青天井を前提に掛けなきゃいけない、非常に莫大な保険料を支払うということになりかねないわけでございまして。そのようなことからこのような責任限度額を設けているというのが国際的な一般的な理解でござい

ます。

○千葉景子君 この責任限度については責任制限阻却事由が設けられております。これについて具体的にどういうケースが適用例として挙げられるのか、具体的な例とかございしますれば教えていただきたいと思ひます。



○政府参考人(寺田逸郎君) この今の船主責任制限法の三つの三項は、七六年条約に入りました際にその七六年条約のスキームに合わせて規定していったものでございまして、具体的に「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為によって生じた損害に関するもの」ということになっております。これは我が国の法律の規定からしますとやや理解が難しい規定でございまして、無謀なというのは英語のレックレスリーということの翻訳でございまして、我が国に当てはめてみますと認識ある過失あるいは認識ある重過失に近い概念でございまして、

具体的には、損害発生のおそれの認識あつて、その認識の下では普通の人ならそうしないことをあえて無謀にもやってしまうということでございまして、具体例はなかなか、裁判上問題になったケースが日本ではございせんので難しいことでございまして、非常に天候が悪い、もう普通ならば船を出さないのにあえて船を出してしまう、あるいは全く能力のないような船員というのを配置して航海に出してしまうようなことが考えられるわけでございまして。

○千葉景子君 先ほどからこの責任制限、船主責任というのがなかなか裁判例には挙がってこないということもございまして、この責任阻却事由のようなことも、なかなかこれで裁判が争われるというふうな具体例は余り考えられないんだらうなというふうな推測はいたしますけれども、こういうものが適用されるようなことが逆に言えばあつては困るわけで、是非そういうことを望みたいというふうな思っています。

今回は旅客に関する責任制限が撤廃をされました。これは、やっぱり人命ということを考えますときには大変重要なところだと思えます。荷の方はいろんな今度は貨物に掛ける保険等も考えられますので補てんがしやすいかと思えますけれども、やっぱり人命ということになるとなかなかそれは重いものですので、こういう責任制限が撤廃をされるという意味合いは大きいと思えます

が、この至った経緯といいますか、それから意義について改めて確認しておきたいと思えます。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは元々、この旅客に関する損害というのは契約責任でございまして、その契約責任を責任制限するというのは、不法行為の損害を責任制限するというのはやや異例のことであらうというふうな認識はそもそも私どもも持つております。したがって、前回、七六年条約を締結した際に、せめて国内の旅客の海上運送による旅客の債権についてはこの責任制限の対象から外そうということで、現行法はそのようになつております。これは、条約上、もう全く国際的な要素がないことについては国内法で決められるということが決まっていたからそのようにしたわけでございまして。

しかし、国際運送、例えば日本から韓国なり日本からアメリカというような運送における旅客というのはほかの責任制限とは別個の責任制限でございまして、しかし責任制限はできるといふ規定は、それは国際条約上決まったので維持せざるを得なかったわけであります。ところが、この七六年条約を締結した以後、様々な国際会議の際に、我が国といたしましては今のような我が国の立場も御説明して、せめて旅客については責任制限の対象から外そうということで様々交渉をいたしまして、その結果、各締約国において旅客の損害債権については独自に責任限度額を決められ、つまり普通より上の責任限度額を決められ、あるいは全く責任制限をしないということもこの九六年の議定書によって可能になったと、こういういきさつがあるわけでございまして。

○千葉景子君 私も不思議に思いますのは、その議定書によってそれぞれの各国でそういう取扱いをいたしますか、そういう制度を取り得るということで、国際社会の中で議定書そのもの、あるいは国際社会全部が本当はこういう旅客に対する責任制限を撤廃すると、責任制限はしないということになるのが本当は一番いいんだらうなと、人命を尊重するという意味ではですね、と思えます

が、それでも我が国がきちつとこういう責任制限撤廃という方向を取られて、国際社会にもさらにその考え方を発信をしていくということとでございまして、是非これからも頑張つていただきたいというふうな思っています。

さて、時間がなくなつてまいりましたので。

今、何点かお聞きをしてみたい。この船主責任制限制度というのは、一体これからどういうこの法律というのは機能していくのか。先ほどくしくもお話があつたように、これがあればこそそれを基準にした保険がつくれ、そしてそれによって損害が補てんをされる、救済をされていくということ、私も、何か保険制度もでき、そうなるこの法律、それから裁判で損害賠償といたしますか、責任が追及されるというようなケースもそう多くないと、申立て手続のようなものは余り何件もないということになると、この法律というのは一体今後どういう位置付けで、それからどういう機能を果たしていく法律になつていくのか。なという感じがいたします。保険制度があればもうそれで十分なのかと思えますけれども、先ほどのように、そうすると保険が青天井になつてしまふというおそれもあるということですので、今後の、この船主責任制限制度の今後の方向性で、それについてはどんなふうにお考えでいらっしゃるのか。今度の改正そのものは私も是とさせていただきますというふうな思っておりますけれども、大臣としてはどんなふうにお考えでしょうか。それをお聞きして終わりたいと思えます。

○国務大臣(南野知恵子君) 今回のこの船責法、これは単に責任限度額を定めるのみではないと、責任制限手続を定めている法律でもあります。責任制限手続は、多数の被害者及び多様な損害賠償、これが関与してきます船舶事故におきましては、責任限度額相当の基金をそれぞれの被害者の債権額の割合に応じて公平に分配しようというような集団的な債務処理の手続であります。このこととでございまして、このような手続の存在意義といたしまして、これは現在におきましても従来と同様に

に存続していきたいものであるということにおきまして、実際に機能しているところでありまして、この法律の改正と、これは大切にしていただきたい課題の一つでありますので、是非この法案、船責法というのは改定していきたいものだと思つております。

○木庭健太郎君 論点はかなりお二人の、吉田先生さらに千葉先生の話で出尽くしているような気がします。確認の意味もあつて質問させていたいただきたい点もございまして。

今、千葉理事が御指摘なさつた事故というのは、平成十五年七月に福岡県沖の玄界灘で巻き網漁船がパナマ船籍のコンテナ船に追突されて沈没したという事故がございまして、最初は乗組員一人が死亡し六人が行方不明ということになりましたが、最終的にこの行方不明者は見付からず、実質的には七人死亡という非常に大きな事故になつたものでございまして、この際に、被害者側の方、つまり漁船側の方の会社の方はこの事故に関して十三億円というのをこの事故の度合いから見ても請求をしたんですけれども、正に今論議をしておりますこの船主責任制限の問題が一つの焦点になりまして、いわゆる相手側の方はこの責任制限を主張して、その結果どうなつたかという点、結局、船主責任制限のほぼ上限に近いような形の、三億八千万というのが当時の限界でございまして、これで示談になつたというふうな事例でございまして。

そういう意味では、この船主責任制限というものの問題、ある意味では被害者側にとつて酷な結果を強いる結果にもなりかねないというのが、被害者側の立場に立てば、この法律というのか、この制限制度そのものというものには大きな問題があるような気もいたします。そういう意味では、ひとつこの船主責任制限という問題に関しては、制度そのものの廃止ということもある意味では検討しなければならない一つの、こういう問題を論議するときの一つの視点だらうと思えますし、できることなら、被害者の立場に立つならば責任制限

制度というものは廃止すべきではないかというような考えにも立つわけでございますが、まずこの原点のような論議について大臣の考えを伺っておきたいと思ひます。

○国務大臣(南野知恵子君) 今先生がお話しになられましたパナマ船籍の課題であらうかなというふうに思っておりますが、このような事例といたしましては、加害船の船主が船主責任相互保険に加入していったところから物語が発生して、くるというふうな思っておりますけれども、支払われるべき保険金が責任限度額に抑えられたものというところで要求とその支払とが大分違つていて、というような額になつてゐるかと思つております。

船主責任制限限度につきましては、船舶の航行を行う海運業が多額の資本を投下した危険性の大きい業種であるということにかんがみまして、古くから各国において認められてきた制度でありますことや、また海運業は国際的性格が強いものでありまして、我が国だけが船主責任限度の、制限の制度を一切採用しないとなつて、日本に入港する船舶についてのみ保険料が高騰してしまつと、また我が国の貿易のコスト高を招きかねないおそれがあるというようなことを考えますと、これを廃止するということは考えられないのではないかと。そこで、今回の改正法によりまして責任限度額の引上げなどを行うことによりまして、この制度について一層の改善を図つていくということになると思ひます。

これは、被害者保護を拡充するというようなものも含まれておりますので、御理解いただきたいと思つております。

○木庭健太郎君 その意味では今回の改正は廃止には至るわけではないんですが、大臣おっしゃるように改善はされてゐるというような点はございます。

ただ、ある意味では、我が国独自にそういう被害者の保護により厚い責任制限に関する制度ということをつくり得るというようなことはできない

のかなというふうなことも感じます。そういった点について副大臣から御答弁をいただきたいと思ひます。

○副大臣(滝実君) 基本的に、今委員が御指摘になりましたパナマ船に追突、衝突された事件につきまして、多数の方が行方不明になつてゐる、そういう意味で損害額が十分に補てんされなかつたと、こういうような事件でございます。

基本的には、やっぱり日本が、日本の法律だけが、高い損害額を設定するということになりますと、何となくバランス、国際的な事業の中で日本の船主だけが高い負担をしよわなきゃならぬ、こういうことでございまして、やっぱり海運国としての日本は国際条約に基づいて物を考えていかなければいけないと、これは基本原則でござい

ます。ただ、委員御指摘のように、今回の条約を適用することによつて外航船の旅客については損害額の制限が撤廃されたわけでございましてけれども、乗組員については従来どおりという域を出ないわけでございまして。したがつて、今回の外航船の旅客の制限撤廃については日本が主張してきた事項で実現したわけでございましてけれども、やはり今回のようなパナマ船のような事故を考えますと、今度は乗組員をどうするかというところは次の課題として日本が取り組んでもいい課題のように思ひます。日本が取り組んで、しかしいづれにしても、条約主義ということに置いて努力をしていくべき課題だと思つております。

○木庭健太郎君 今副大臣おっしゃつたように、先ほどから議論してゐるように、旅客については日本の長年の努力があつて一つの改善点が今回見られたわけでございまして。そういう意味で、やっぱり人的問題と物的問題は別だという考え方には是非立っていただきたいし、その意味では日本がこれから、今副大臣が御発言なされたように、この乗組員の問題、是非とも次の課題として取り組んでいただきたい、こういうことを本心に心からお願いしたいと思ひます。

そして、現行のこの船主の責任法というのは七六年条約に準拠して、今度は九六年の議定書に基づいて、条約に基づいた形でやつてゐるんですけれども、七六年条約に今、日本の法律に基づいてゐるということであれば簡潔にその御説明をいただきたいし、ただ各国見ますと、ある意味ではこの条約以外にもいろんな条約があつてみたり法制があつてみたりするようございまして、その辺についても簡潔に御説明をいただければと思ひます。

○政府参考人(寺田逸郎君) 七六年条約の内容でございまして、これはその前の千九百五十七年の海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約、いわゆる五七年条約を改正するものといつたしましてIMCO、政府間海事機関で作られて成立したものでございまして。

五七年条約と相当に違う点がございまして、主な点といつたしましては、責任限度額を大幅に引き上げたこと、それから制限債権に救助者に対する債権というものを加えた、つまり救助者が海上企業ということと責任制限が認められるというふうな事になったこと、それと、限度額の表示がそれまで金フランでございましてけれども、それがIMFの特別引き出し権であるSDRに切り替つたこと、この三つが特徴でございまして。

五七年条約も、実はその後も条約としての機能を持つておりまして、非常に多くの船を抱えておりますパナマなどは現在もこの五七年条約の下にあるということでございます。

この一連の条約以外にも、もちろん船主責任制限には様々な法制がございまして、アメリカ等では船舶責任主義、つまり原則として航海の終わりにおける船を中心とする資産の価額を限度として有限責任を負うということになつておりますし、そのほかにも様々な法制がございまして。

なお、中国と韓国は条約の中には入つておりませんが、七六年条約と同様の内容の国内法を制定してゐるわけでございまして、これらの国々が管轄権を持つ場合には七六年条約と同等の

法律関係になるというふうな考えております。

○木庭健太郎君 今お話があつたように、結局その条約があり、いろんなものはあるんですけれども、この船主の責任制限制度というものを見た場合、また五七年条約の国もあれば、七六年条約の国もあれば、また違う考え方に立つてゐる国もある。言わば、国際的な統一されてゐないというのが現状なんだろうと思ひますし、そうすると、船主はどうするかというと、自分が有利に働くところで当然この責任制限手続を申し立てるというふうな弊害が起つてくるんじゃないかと思ふんです。そういう意味では、日本は国際社会に合せて海運という点に関しては平均的なところでやりましよう、こう言つたとしても、ほかの国がそれをやらなければという、いろんな、こういう意味では問題がまだまだあるような気がするんです。

こういった国際的に統一されていない現状、私はこれは弊害であると思ふんですが、その弊害を取り除くためにはどうすれば我が国としてはよいのか、どう取り組むつもりでゐるのか、政務官に伺つておきたいと思ひます。

○大臣政務官(富田茂之君) 船主責任制限手続は船舶事故につきまして国際裁判管轄が認められる国において申立てをすることができま

す。通常、事故を起こした船舶の船籍がその国に属してゐる場合、事故がその国の領海内で発生した場合、また被害者が既にその国において損害賠償請求を提起してゐる場合、債務不履行責任につきあらかじめ管轄の合意がある場合等、当該国が当該事故について何らかの関係がある場合でなければ国際裁判管轄は認められておりませんので、船主が全く自由に自己に有利な国で責任制限手続を申し立てることができるわけではございません。

もつとも、木庭委員御指摘のように、弊害がなお存在することは否定することはできません。船主責任制限制度に関する法制の在り方が結局は各国の主権にゆだねられてゐることにかんがみま



の議定書が定める制度がより普遍的なものとなるよう、多くの国が締結することが重要である旨を国際的に主張してまいるべきものと考えております。具体的には、IMO、国際海事機関の法律委員会がそのような主張をしていく必要があると思っております。

○木庭健太郎君 ところで、先ごろ日本のタグボートがマラッカ海峡で海賊行為の被害に遭いましたが、海賊船が他の船に与えた損害、こういうものは責任制限の対象となるのか。どうなんですか、こういうのは。

○政府参考人(寺田逸郎君) 先ごろの具体的なケースが今の日本の船主責任制限法の適用下に置かれるかどうかということ、これはもう具体的なケースです。ですから、仮にあのようないわゆる海賊行為のようなものが責任制限の系統として想定された場合には、これは先ほど申し上げましたような責任制限阻却事由、つまり損失を生じさせる意図を持って、また無謀にかつ損失を生ずるおそれがあることを認識して行った行為によつて損失が生じたことに当たると考えられますので、責任の制限はできなくなるというふうに私は考えております。

○木庭健太郎君 更にもう一点、近年我が国の近海では放置座礁船の問題が非常に問題になっておりますが、このような船舶の撤去費用についても責任制限ができるのか。もしできるとすると、船主が自分では撤去しなくなるという弊害が生ずると思うんですが、この点はいかがでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは七六年条約に加入する際に論点になった一つでございます。我が国といたしましては、御指摘のような弊害が生ずるといっておそれがあります。この七六年条約の第十八条の1でございまして、難破船等の除去費用に関する債権というのが制限債権として掲げられておりますけれども、七六年条約の二条の1の(d)と(e)の規定、これが除去費用の債権そのものの規定でございますが、その規定について留保を行うということを十八条の1に基づいて

行つて制限債権から除外をいたしております。したがって、この座礁した船、これについての撤去費用は船主の立場から見ますと責任制限のできない債権ということになるわけでございします。

○木庭健太郎君 今後、この九六年議定書の責任限度額、これを更に引き上げる必要が生じた場合にはまた改定議定書というのを作成する必要があるのかどうか伺つておきたいと思ふんです。それやるとまたかなりの時間が掛かるのではないかとと思ふんですし、この点について伺つておきたいと思ふんです。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは、いろんな国際会議で近年、インフレに対処するためにどういう迅速簡易な系統でもつて全体の金額が引き上がるかということが問題にされております。このIMOでも、この議定書を作成する際にそのことを問題として取り上げてまして、その結果、今後の責任限度額の引上げの必要に対応するために、通常の条約の改正系統よりは簡易な系統をこの限度額について設けております。

具体的に申し上げますと、締約国の二分の一以上の要請によりまして、IMOの事務局長が改正案というのを締約国に送付するということになっております。ただし、改正案における限度額の引上げというのは、この議定書の限度額を採択の日から年六%による複利による計算で増額させた額と限度額の三倍の額のどちらか低い方を超えることはできないという制限は付いておりますけれども、そのような改正案というのが送られます。

それで、IMOの法律委員会における審議、採択が行われまして、IMOの事務局から締約国に仮にそれを行なうという事になりますと通告が行われて、それから十八か月たちますと、仮にその十八か月以内に四分の一以上の国が、いや、自分のところはそれを受諾しないということになりますと別でございしますが、そういうことがない限りは受諾したものと、すべての国が受諾したものとみなされまして、その後十八か月の経過でそ

の引上げの効力が生ずると、こういう普通の条約改正の系統よりは簡易な系統が設けられております。

○木庭健太郎君 最後に大臣に、やはりこの問題を論議するときに、今回限度額が引き上げられたわけですが、やっぱり大きな事故が起きると実損額とその責任限度額に差ができてしまうところに一番の問題があると思ふんです。だから、この点に關して、やはり冒頭申し上げたように、私は、被害者の立場というのを最も大事にすべきだと思いますが、国際的な動向を見詰める必要はございしますが、我が国として今後この被害者対策、保護というのをどう考えていかれるのか、この点を伺つて、質問を終わりたいと思ふんです。

○国務大臣(南野知恵子君) 船主責任制限制度といひますのは、やはり損害が生じる際にはすべてこれを賠償責任の対象とするという、これは民事損害賠償責任に対する特則でございします。被害者保護の見地からいいますと、その特則が認められる範囲はなるべく狭い方がいいのではないかと、それが望ましいわけでありまして、他方におきまして、船主責任制限制度というのは海運業の保護又は奨励というような見地から国際的に確立した制度であります。

それで、我が国のみがこれを廃止するということは困難でございますが、そこで、我が国といたしましては、今後とも、条約による船主責任制限制度、これの国際的統一を図る枠組みの中で、なるべく被害者、先生がおっしゃるように、被害者の保護に厚い制度の実現に努めてまいりたいと思つております。

○木庭健太郎君 終わります。

○井上哲士君 日本共産党の井上哲士です。

この船主責任制限制度については、今日も、被害者が多大な被害を受けながらも十分な補償を受けられない場合があるという問題が指摘をされてきました。その点、今回限度額の引上げなど一定の前進が見られますが、なおやはり問題があると思ひます。

まず最初に金融庁にお伺いをするんですが、このPI保険について、組合員数と加入船舶数、それから支払保険件数及び金額がこの五七年の条約制定当時、そして現在、どのように推移をしているのか、いつごろがピークかも含めて、お答えいただけますか。

○政府参考人(大藤俊行君) お答えさせていただきます。日本船主責任相互保険組合のまず組合員数につきましては、一九五七年度、昭和三十一年度末で二百二名、ピーク時が平成四年度でございまして、平成四年度末で五千七百八十九名、それから直近の平成十五年年度末で四千八百八十名となっております。

次に、加入船舶数につきましては、昭和三十一年度末で九百七十四隻、ピーク時の平成二年度末で九千六百三十九隻、平成十五年年度末で六千六百三十二隻となっております。

次に、支払保険金件数につきましては、昭和三十一年度末は二百七十八件、ピーク時の平成四年度には四千九百一十一件、平成十五年年度は二千六百六十一件となっております。

正味支払保険金につきましては、昭和三十一年度は九千六百万円、ピーク時の平成九年度には百十二億三千四百万円、それから平成十五年年度は七十七億八千万円となっております。

以上でございます。

○井上哲士君 今回、補償のこの限度額を引き上げるということで、どれぐらいの保険料の増加を金融庁としては見込んでいらっしゃるんでしょうか。

○政府参考人(大藤俊行君) お答え申し上げます。

本法律改正案が成立し、船舶の所有者等の責任限度額の引上げが行われることとなった場合、日本船主相互保険組合として責任限度額の引上げを反映した保険金額に改める方向で対応していくものと聞いております。仮に、その責任限度額の引上げ分をそのまま反映させて船主責任相互保険の

保険金額も引き上げることとした場合、これは一般に保険料の引上げ要素となるものと考えております。

しかしながら、具体的な保険料率につきましては、船主責任相互保険組合においてこれまでの保険事故、損害賠償の状況及び再保険市場における再保険料の動向等、様々な要素を勘案して検討、改定されていくこととなりますので、当局としてその具体的な水準の見通しを申し上げることは困難であることを御理解いただきたいと思っております。

○井上哲士君 先ほどの法務省の答弁では、実際にこの限度額を超える場合が〇・一％程度ということもありましたし、まあ保険料負担で困るようなことはないだろうと、こういう答弁もありました。

それで、海上保安庁から資料をいただきましたと、この間、日本船、外国船の合計した海難事故の数は、一九七五年以来、大体二千隻後半から三千隻くらいで、あんまり変化をしておりません。今答弁にありましたように、条約ができたところから比べますと随分保険の加入は増えてきて、大半入っているという状況なんだと思います。ですから、実際には補償は保険会社が払っているという状況があります。

そして、先ほど来質疑にもありますように、法律自身は船主が自ら責任制限の額を超えた補償を払うことは排除してないけれども、実際には保険の定款でそれができないということになっているわけで、制限額以上の賠償というのは不可能だということになっております。そうしますと、どうも海運会社の保護というよりも保険会社の保護の制度に変わってしまったというんじゃないかという気もするわけですが、この点いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) 今おっしゃいましたように、必ずしも責任制限制度というのがどういう機能を持つかということは保険制度と切り離して考えられないということは、御指摘のとおりで

あります。しかしながら、これを仮に責任制限がない状態ということ想定してみますと、保険というものを掛けることが本当に可能なかどうかというところまで含めて、やはり相当大きな問題になるだろうということは、これは国際的に関係者間でほぼ共通の認識でございます。

当然のことながら、限度額を引き上げると、私どもも、先ほど金融庁も御答弁になりましたように、どのぐらいの保険料に影響するか分かりますが、しかし引き上げれば保険料は引き上がるということは事実でございます。これを責任制限を認めないということになりますと、これは相当に難しい状況になるのではないかと、これは肯定できない、このことはひとつ御理解いただきたいと思っております。

○井上哲士君 実際にはイギリスの保険会社に再保険を掛けていて、ここが責任制限以外、以上をやらないということになっている仕組みかと思えます。ですから、やっぱり保険会社の利益というよりも、船主また特に被害者の利益ということを第一に改善ということが一層考えられなくちゃいけないと思うんですが、その点、今回の改正で旅客の死傷にかかわる損害については責任制限が撤廃になるということは大変前進かと思うんですが。

一方、人損については制限が残ります。この旅客と人損の死傷というのはどういう区別になっているのか、そして、なぜそれにそれぞれ制限の違いを設けたのか、それについてお願いします。

○政府参考人(寺田逸郎君) 今も、船主責任制限法上も既にそうでございますけれども、人の損害に関する債権、つまり生命・身体が害されることによる損害に基づく債権のうち旅客船の旅客が生命・身体を害される場合も、旅客船の船主に対する損害賠償債権、つまりこれは通常の契約責任と考えられるわけでございますけれども、それは別に扱われておりまして、別に船のトン数でない基準で責任限度額を決めるということになっております。で、今回、それを改めまして、旅客の損害

については責任の制限の対象から外すと、こういうことになるわけでございます。

その理由でございますが、これはもう先ほども申し上げましたように、旅客については契約責任でございます。契約責任について、様々な運送手段があるわけでございますが、これらにおいて船だけ責任制限をするということはや、異例のことであろうというふうにかねてから認識をいたしておりました。そういう意味で旅客の損害というのはこれまで別扱いで責任制限をすることにはなっておりまして、かつ、今回は責任の制限対象から外すということになっております。

ちなみに、旅客の損害といいますが、例えば船が衝突した場合の相手方の船の旅客の損害、これは通常の人の損害になるわけでございます。他方、先ほども出しましたが、自分の船の従業員に対する契約責任、これは既に責任の制限から外れております。で、相手方の船の船員に対する責任制限、これは人の損害に関する債権として責任制限の対象になると、こういう構造になっております。

○井上哲士君 そうしますと、先ほど来出てまいりました例えば二〇〇三年のいわゆる第十八光洋丸の事件で、パナマ船籍の船にぶつられて乗組員一人が死亡し、六人が行方不明になった、三億八千万しか賠償法の関係で賠償が出なかったというわけですが、こういう事態については今回のこの制限撤廃があっても事態は変わらないと、こういうことでよろしいんでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) 責任限度額が相当引き上げられたということはそうでございますけれども、責任の限度が撤廃されたということの対象にはこの場合には入らないわけでございます。

○井上哲士君 今回、上限が引き上げた部分で、かなりの部分の改善されるということも先ほど答弁もあつたわけですが、しかし限度額を超えて被害を受けた方、数としてはわずかであつてもその人にとっては大変な、甚大な被害になるわけですね。

しかも、もう一つ矛盾がありまして、例えば大型客船とちっちゃい漁船がぶつかったと。客船の方に専ら責任があると。それぞれに人命の被害が出た場合に、この客船に乗っているお客については責任制限はないと。言わば、被害者である漁船の乗組員については責任制限が掛かってしまう。お客に罪はないわけですが、言わば被害者側の船に乗っているお客については制限がなく、被害者側についてはあると、こういうことになるわけで、どうも私はこれは矛盾だと思うんですけれども、この点いかがでしょうか。

○政府参考人(寺田逸郎君) これは、同じ人の生命・身体でございますから、なるほど、そこにある種の居心地の悪さというのをお感じになることは、これは否定できないところでございます。

ただ、自分の船の旅客ということになりますと、これは先ほども申し上げましたように契約責任でございます。いつ、どういう形で、どういう人がどれぐらい乗せられるかということがあらかじめ計算できるわけでございます。したがって、これについての保険というのが、仮に責任制限ができないということ前提に青天井になりましたとしても、そこにはおのずから、他の飛行機等の例もございまして、計算があらかじめ成り立つわけでございます。

しかしながら、これに對しまして、海上企業特有の問題であります。つまり、どこに、どういう相手にどういう損害を与えるか分からないという中に相手船に乗っている人というのが入るわけでございまして、そういう意味では、相手船に乗っている人と自分の船に乗っている旅客との間に差が設けられるということも全体の法律の構造からするとやむを得ないことではないかなというふうな考え方はあります。

○井上哲士君 私は、やっぱり被害者の立場、人命尊重という立場からいいますと、やむを得ないこととしてはちょっと割り切れないことだと思っております。局長も、人の命には違いがないと、こういうお話があつたわけですから、むしろこの点

は更に改善をすべき問題だと思ふんです。

今回のこの責任制限撤廃という問題については、日本が国際舞台でも積極的な提案もしてこられたということがあったわけですが、今後は、やはり人の死傷にかかわる損害についてはすべて責任制限を撤廃していくと、こういう方向も必要かと思ふんですけれども、こういう点で、私は是非、国際的な分野でも日本がイニシアチブを発揮するべきではないかと思つておりますけれども、そういう人命尊重という立場で大臣の御見解をお聞きしたいと思います。

○国務大臣(南野知恵子君) やはり、先生がおっしゃるように、人命尊重という立場から国際的な場面におきましてもやっぱりイニシアチブを取つてやっていく方向がいいのかなと、そのように思つております。

○井上哲士君 終わります。

○委員長(渡辺孝男君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○委員長(渡辺孝男君) 委員の異動について御報告いたします。

本日、関谷勝嗣君が委員を辞任され、その補欠として末松信介君が選任されました。

○委員長(渡辺孝男君) これより討論に入ります。別に御意見もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(渡辺孝男君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

(異議なしと呼ぶ者あり)

○委員長(渡辺孝男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(渡辺孝男君) 刑法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。南野法務大臣。

○国務大臣(南野知恵子君) 刑法等の一部を改正する法律案につきまして、その趣旨を御説明いたします。

人身の自由を侵害する行為の典型である人身取引については、国連において、国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約を補足する人特に女性及び児童)の取引を防止し、抑止し及び処罰するための議定書、いわゆる人身取引議定書が採択されていますが、近年、我が国でも、人身取引やこれに関連する反社会的行為が発生していることがうかがわれます。

政府としても、人身取引が重大な人権侵害であるとの認識の下、その防止・撲滅と被害者保護に向けた総合的な対策を進めており、平成十六年十二月には同議定書を早期締結すべきことも盛り込んだ人身取引対策行動計画を策定しております。加えて、人身の自由を侵害する行為としては、長期間の監禁事案や悪質な幼児略取誘拐事案、国境を越えた略取誘拐事案など、現行の罰則では適正な処罰が困難な事案も見られます。

また、同様に国連で採択された国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約を補足する陸路、海路及び空路により移民を密入国させることの防止に関する議定書、いわゆる密入国議定書は、他人を不法入国させることを可能にする目的で行う不正な旅行証明書の製造等の犯罪化等について規定しており、我が国においてもこれに沿った国内法を整備する必要があります。

なお、政府は、平成十六年十二月、テロの未然防止に関する行動計画を策定しましたが、その中でもテロリストを入国させないための対策の強化が求められているところであります。

この法律案は、両議定書の締結に伴い、また、近年における人身取引その他の人身の自由を侵害する犯罪の実情等にかんがみ、刑法、出入国管理及び難民認定法等を改正し、所要の法整備を行うものとしております。

この法律案の要点を申し上げます。

第一は、刑法を改正して、人身取引議定書の締結に伴い必要となる罰則の新設等を行うものであります。すなわち、同議定書が定める人身取引の処罰を可能とするため、人身売買の罪を新設するほか、臓器摘出目的を含む生命若しくは身体に対する加害の目的で行う略取等や、被略取者引渡し等の行為の処罰規定を整備することとしております。また、国外移送目的略取等の罪の構成要件を日本国外移送から所在国外移送に拡大するほか、逮捕及び監禁の罪並びに未成年者略取及び誘拐の罪の法定刑を引き上げることとしております。

第二は、出入国管理及び難民認定法を改正して、人身取引議定書及び密入国議定書の締結並びにテロリストの入国防止のための規定の整備を行うものであります。

まず、人身取引された者の保護に関し、これらの者につき、一部の上陸拒否及び退去強制の対象から除くとともに、上陸特別許可及び在留特別許可の対象となることを明示し、他方、人身取引の加害者につき、新たに上陸拒否及び退去強制事由を設けることとしております。また、不法入国等を容易にする目的で行う旅券等不正受交付等の罪を新設するほか、船舶等の運送業者に対する外国人の旅券等の確認義務や、外国入国管理当局に対する情報提供に係る規定の整備を行うこととしております。

第三は、組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律を改正して、今回新設する罪等を犯罪収益等の前提犯罪とするものであります。その他所要の規定の整備を行うこととしております。

以上がこの法律案の趣旨であります。

何とぞ、慎重に御審議の上、速やかに御可決くださいますようお願いいたします。

○委員長(渡辺孝男君) 以上で趣旨説明の聴取は終了いたしました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十分散会

四月八日本委員会に左の案件が付託された。

一、刑法等の一部を改正する法律案

刑法等の一部を改正する法律案

刑法等の一部を改正する法律案

(刑法の一部改正)

第一条 刑法(明治四十年法律第四十五号)の一部を次のように改正する。

目次中「及び誘拐」を、「誘拐及び人身売買」に改める。

第三条第十二号及び第三条の二第五号中「国外移送目的略取等、被略取者收受等」を「所在国外移送目的略取及び誘拐、人身売買、被略取者等所在国外移送、被略取者引渡し等」に改める。

第二百二十条中「五年」を「七年」に改める。

第二編第三十三章の章名を次のように改める。

第三十三章 略取、誘拐及び人身売買の罪

第二百二十四条中「五年」を「七年」に改める。

第二百五条中「又は結婚」を「結婚又は生命若しくは身体に対する加害」に改める。

第二百二十六条の見出しを「(所在国外移送目的略取及び誘拐)」に改め、同条第一項中「日本国外」を「所在国外」に改め、同条第二項を削り、同条の次に次の二条を加える。

(人身売買)

第二百二十六条の二 人を買い受けた者は、三年以上五年以下の懲役に処する。

2 未成年者を買収した者は、三月以上七年以下の懲役に処する。

3 営利、わいせつ、結婚又は生命若しくは身体に対する加害の目的で、人を買収した者は、一年以上十年以下の懲役に処する。

4 人を売り渡した者も、前項と同様とする。

5 所在国外に移送する目的で、人を買収した者は、一年以上の懲役に処する。

(被略取者等所在国外移送)

第二百二十六条の三 略取され、誘拐され、又は売買された者を所在国外に移送した者は、二年以上の有期懲役に処する。

第二百二十七条の見出しを「(被略取者引渡し等)」に改め、同条第一項中「前条」を「前三条」に、「収受し」を「引き渡し、収受し、輸送し」に改め、同条第二項中「収受し」を「引き渡し、収受し、輸送し」に改め、同条第三項中「又はわいせつ」を「わいせつ又は生命若しくは身体に対する加害に」、「収受した者」を「引き渡し、収受し、輸送し、又は藏匿した者」に改める。

第二百二十八条中「第二百二十六条」の下に「から第二百二十六条の三まで」を加える。

第二百二十九条中「営利」の下に「又は生命若しくは身体に対する加害」を加える。

(刑事訴訟法の一部改正)

第二条 刑事訴訟法(昭和二十三年法律第百三十一号)の一部を次のように改正する。

第一百五十七条の四第一項第一号中、「第百八十一條、第百二十五條」を若しくは「第百八十一條の罪、同法第百二十五條若しくは第百二十六條の二第三項の罪」に、「第二百二十七條第一項」を「同法第二百二十七條第一項」に改め、「第二百二十五條」の下に「又は第二百二十六條の二第三項」を加える。

(出入国管理及び難民認定法の一部改正)

第三条 出入国管理及び難民認定法(昭和二十六年政令第三百十九号)の一部を次のように改正する。

第二条第七号を次のように改める。

七 人身取引等 次に掲げる行為をいう。

イ 営利、わいせつ又は生命若しくは身体に対する加害の目的で、人を略取し、誘拐し、若しくは売買し、又は略取され、誘拐され、若しくは売買された者を引き渡し、収受し、輸送し、若しくは藏匿すること。

ロ イに掲げるもののほか、営利、わいせつ又は生命若しくは身体に対する加害の目的で、十八歳未満の者を自己の支配下に置くこと。

ハ イに掲げるもののほか、十八歳未満の者が営利、わいせつ若しくは生命若しくは身体に対する加害の目的を有する者の支配下に置かれ、又はそのおそれがあることを知りながら、当該十八歳未満の者を引き渡すこと。

第五条第一項第七号中「ある者」の下に「(人身取引等により他人の支配下に置かれていた者が当該業務に従事した場合を除く。)」を加え、同号の次に次の一号を加える。

七の二 人身取引等を行い、唆し、又はこれを助けた者

第十二条第一項中「再入国の許可を受けているときその他法務大臣が特別に上陸を許可すべき事情があると認めるとき」を「次の各号のいずれかに該当するとき」に改め、同項に次の各号を加える。

一 再入国の許可を受けているとき。

二 人身取引等により他人の支配下に置かれて本邦に入つたものであるとき。

三 その他法務大臣が特別に上陸を許可すべき事情があると認めるとき。

第四章第一節の節名中「在留期間の更新」を「取消し等」に改める。

第二十二條第二項中「以下「平和条約国籍離脱者等入管特例法」という。」を削る。

第二十四條第四号イ中「認められる者」の下に「(人身取引等により他人の支配下に置かれてい

る者を除く。)」を加える。

第二十四條第四号ハ及び二を次のように改める。

ハ 人身取引等を行い、唆し、又はこれに助けた者

二 旅券法(昭和二十六年法律第二百六十

七号)第二十三條第一項(第六号を除く。)

から第三項までの罪により刑に処せられた者

第二十四條第四号ホ中「第七十四條の六」を「第七十四條の六の二」に改め、同号リ中「ホからチまでに規定する者」を「ニからチまでに掲げる者」に改め、同号又中「従事する者」の下に「(人身取引等により他人の支配下に置かれてい

る者を除く。)」を加え、同号ル中「そのかし」を「唆し」に改め、同号ヨ中「イ、ロ及びホからカまでに掲げる者を除く」を「イからカまでに掲げる者の」に改める。

第二十四條の二第二号中「第四号ホ」を「第四号ハ」に改める。

第五十條第一項中「当つて」を「当たつて」に、「左の各号の一」を「次の各号のいずれかに」に改め、同項第三号を同項第四号とし、同項第二号の次に次の一号を加える。

三 人身取引等により他人の支配下に置かれて本邦に在留するものであるとき。

第五十六條の次に次の一条を加える。

(旅券等の確認義務)

第五十六條の二 本邦に入る船舶等を運航する運送業者(運送業者がないときは、当該船舶等の長)は、外国人が不法に本邦に入ること

を防止するため、当該船舶等に乗りうつる外国人の旅券、乗員手帳又は再入国許可書を確認しなければならない。

第五十七條第二項中「又は乗員手帳」を「乗員手帳又は再入国許可書」に改める。

第六十一條の二の二第一項第三号及び第六十一條の二の四第一項第五号中「第四号ホ」を「第四号ハ」に改める。

第六十一條の十を第六十一條の十一とし、第六十一條の九の前の見出しを削り、同条を第六十一條の十とし、同条の前に見出しとして「(出入国管理基本計画)」を付し、第六十一條の八の次に次の一条を加える。

(情報提供)

第六十一條の九 法務大臣は、出入国管理及び難民認定法に規定する出入国の管理及び難民の認定の職務に相当する職務を行う外国の当局(以下この条において「外国入国管理当局」という。)に対し、その職務(出入国管理及び難民認定法に規定する出入国の管理及び難民の認定の職務に相当するものに限る。次項において同じ。)の遂行に資すると認める情報を提供することができる。

2 前項の規定による情報の提供については、当該情報に当該外国入国管理当局の職務の遂行に資する目的以外の目的で使用されないよう適切な措置がとられなければならない。

3 法務大臣は、外国入国管理当局からの要請があつたときは、前項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合を除き、第一項の規定により提供した情報を当該要請に係る外国の刑事事件の捜査又は審判(以下この項において「捜査等」という。)に使用することについて同意をすることができ

一 当該要請に係る刑事事件の捜査等の対象とされている犯罪が政治犯罪であるとき、又は当該要請が政治犯罪について捜査等を行う目的で行われたものと認められるとき。

二 当該要請に係る刑事事件の捜査等の対象とされている犯罪に係る行為が日本国内において行われたとした場合において、その行為が日本の法令によれば罪に当たるものでないとき。

三 日本国が行う同種の要請に応ずる旨の要請国の保証がないとき。

法務大臣は、前項の同意をする場合におい

4

ては、あらかじめ、同項第三号に該当しないことについて、外務大臣の確認を受けなければならない。

第七十四条の六前段中「規定する行為」の下に「(以下「不法入国等」という。)」を加え、「二百万円」を「三百万円」に改め、同条後段を削り、同条の次に次の二条を加える。

第七十四条の六の二 次の各号のいずれかに該当する者は、三年以下の懲役若しくは三百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 他人の不法入国等の実行を容易にする目的で、偽りその他不正の手段により、日本の権限のある機関から難民旅行証明書、渡航証明書、乗員手帳又は再入国許可書の交付を受けた者

二 他人の不法入国等の実行を容易にする目的で、次に掲げる文書を所持し、提供し、又は收受した者

イ 旅券(旅券法第二条第一号及び第二号に規定する旅券並びに同法第十九条の三の項において同じ。)、乗員手帳又は再入国許可書として偽造された文書

ロ 当該不法入国等を実行する者について効力を有しない旅券、乗員手帳又は再入国許可書

三 第七十条第一項第一号又は第二号の罪を犯す目的で、偽りその他不正の手段により、日本国の権限のある機関から難民旅行証明書、渡航証明書、乗員手帳又は再入国許可書の交付を受けた者

四 第七十条第一項第一号又は第二号の罪を犯す目的で、次に掲げる文書を所持し、又は收受した者

イ 旅券、乗員手帳又は再入国許可書として偽造された文書

ロ 自己について効力を有しない旅券、乗員手帳又は再入国許可書

犯した者は、五年以下の懲役及び五百万円以下の罰金に処する。

第七十四条の六の三 前条の罪(所持に係る部分を除く。の未遂は、罰する。

第七十四条の七中「前条」を「前三条」に改める。

第七十四条の八第一項中「百万円」を「三百万円」に改め、同条第二項中「三百万円」を「五百万円」に改める。

第七十六条の二中「第七十四条の六まで」の下に「の罪、第七十四条の六の二(第一項第三号及び第四号を除く。の罪若しくはその未遂罪)」を加える。

第七十七条第一号の次に次の一号を加える。

一の二 第五十六条の二の規定に違反して、外国人の旅券、乗員手帳又は再入国許可書の確認をしないで当該外国人を本邦に入らせた者

(組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律の一部改正)

第四条 組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律(平成十一年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第二項第一号イ中「別表第一第一号、第二号若しくは第四号から第六号まで」を「別表第一(第三号を除く。)」に改める。

第三条第一項第八号中「七年」を「十年」に改める。

別表第一第四号中「ト」を「ル」に改め、同号ト中「ハ」を「ヌ」に改め、同号中トを「ル」とし、ヘを「ヌ」とし、ホを「ヘ」とし、ヘの次に次のように加える。

ト 刑法第二百二十四条から第二百二十八条まで(未成年者略取及び誘拐、営利目的の等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、所在国外移送目的略取及び誘拐、人身売買、被略取者等所在国外移送、被略取者引渡し等、未遂罪)の罪

十四号)第六十条第二項(児童の引渡し及び支配)の罪(同法第三十四条第一項第七号又は第九号の違反行為に係るものに限る。)

リ 出入国管理及び難民認定法(昭和二十六年政令第三百十九号)第七十条第一項第一号(不法入国)、第二号(不法上陸若しくは第五号(不法残留)若しくは第二項(不法在留)の罪(正犯により犯されたものを除く。)、同法第七十四条(集団密航者を不法入国させる行為等)、第七十四条の二(集団密航者の輸送)、第七十四条の四(集団密航者の収受等)若しくは第七十四条の六(不法入国等援助)の罪、同法第七十四条の六の二(第一項第一号(旅券等の不正受交付)若しくは第二号(偽造旅券等の所持等)若しくは第二項(営利目的の旅券等の不正受交付等)若しくはその未遂罪又は同法第七十四条の八(不法入国者等の蔵匿等)の罪

別表第一第四号の次に次のように加える。

ホ 刑法第一百五十五条第一項(有印公文書偽造)若しくは第二項(有印公文書変造)の罪、同法第一百五十六条(有印虚偽公文書作成等)の罪(同法第一百五十五条第一項又は第二項の例により処断すべきものに限る。又は同法第一百五十九条第一項(有印私文書偽造)若しくは第二項(有印私文書変造)の罪

別表第一中第六号を第十号とし、第五号を第六号とし、同号の次に次の三号を加える。

七 刑法第二百二十四条から第二百二十八条まで(未成年者略取及び誘拐、営利目的の等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、所在国外移送目的略取及び誘拐、人身売買、被略取者等所在国外移送、被略取者引渡し等、未遂罪)の罪

八 児童福祉法第六十条第二項(児童の引渡し及び支配)の罪(同法第三十四条第一項第

七号又は第九号の違反行為に係るものに限る。)

九 出入国管理及び難民認定法第七十条第一項第一号(不法入国)、第二号(不法上陸若しくは第五号(不法残留)若しくは第二項(不法在留)の罪(正犯により犯されたものを除く。)、同法第七十四条(集団密航者を不法入国させる行為等)、第七十四条の二(集団密航者の輸送)、第七十四条の四(集団密航者の収受等)若しくは第七十四条の六(不法入国等援助)の罪、同法第七十四条の六の二(第一項第一号(旅券等の不正受交付)若しくは第二号(偽造旅券等の所持等)若しくは第二項(営利目的の旅券等の不正受交付等)若しくはその未遂罪又は同法第七十四条の八(不法入国者等の蔵匿等)の罪

別表第一第四号の次に次の一号を加える。

五 刑法第一百五十五条第一項(有印公文書偽造)若しくは第二項(有印公文書変造)の罪、同法第一百五十六条(有印虚偽公文書作成等)の罪(同法第一百五十五条第一項又は第二項の例により処断すべきものに限る。又は同法第一百五十九条第一項(有印私文書偽造)若しくは第二項(有印私文書変造)の罪

別表第二第八号中「昭和二十六年政令第三百十九号」及び「第七十四条の二第二項(集団密航者の輸送)又は第七十四条の六(不法入国等援助等)」を削る。

別表第十四号中「第百九十八号第十八号」を「第百九十八号第十九号」に改める。

別表第四十九号中「第九十四条」を「第百四十八条」に改める。

附則

第一条 この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

第一号 この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

第二号 この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。





ても、適用する。この場合において、これらの財産は、第四条の規定による改正後の組織的犯罪処罰法第二条第二項第一号の犯罪収益とみなす。

(罰則に関する経過措置)

第十条 この法律の施行前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。

平成十七年四月十九日印刷

平成十七年四月二十日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

B