

第七回国会 運輸委員會議録 第十号

昭和二十五年三月十六日(木曜日) 午前十一時二分開議

出席委員

委員長 稻田 直道君
理事 大澤嘉平治君 理事 關谷 勝利君
理事 米窪 満亮君 理事 木下 榮君
岡田 五郎君 尾崎 末吉君
片岡伊三郎君 黒澤富次郎君
島山 鶴吉君 満尾 君亮君
清藤 唯七君 林 百郎君
飯田 義茂君 石野 久男君

出席政府委員

運輸大臣 大屋 晋三君
運輸事務官 (船員局長) 山口 傳君
運輸事務官 (鉄道監督局長) 足羽 則之君
海上保安官 (海上保安庁) 須田 曉次君
水路部長 (水路部) 須田 曉次君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君
専門員 堤 正威君

三月十五日

委員黒澤富次郎君辞任につき、その補欠として水田三喜男君が議長の名で委員に選任された。

同月十六日

委員水田三喜男君辞任につき、その補欠として黒澤富次郎君が議長の名で委員に選任された。

三月十四日

倉庫業法の一部を改正する法律案 (内閣提出第一〇五号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した事件

小委員の追加選任
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第六六号)
水路業法案(内閣提出第九五号)
倉庫業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇五号)

○關谷委員長代理 これより運輸委員會を開會いたします。

去る三月十四日付託になりました倉庫業法の一部を改正する法律案を議題といたし、審査に入ります。まず本案の趣旨について政府の説明を求めます。大屋國務大臣。

倉庫業法の一部を改正する法律案
倉庫業法(昭和十年法律第四十一号)の一部を次のように改正する。

第一條本文中「倉庫業者」を「倉庫業者(他人)ノ為ニ政令ヲ以テ定ムル構造ヲ有スル倉庫ニ物品ヲ保管スルヲ業トスル者ヲ謂フ以下同ジ」に改め、同條但書を削る。

第二條及び第三條中「保管料率表」を「料金表」に改める。

第四條を次のように改める。

第四條 削除
第七條の次に次の一條を加える。
第七條ノ二 倉庫業者ハ其ノ營業開始ノ日ヨリ三十日以内ニ命令ノ定ムル手續ニ依リ事業計画、營業規則及料金表ヲ具シ主務大臣ニ之

ヲ届ケ出スベシ事業計画、營業規則又ハ料金表ヲ変更シタルトキ亦同ジ
第八條中第一條ノ許可ヲ受ケタル者」を「倉庫業者」に改め、同條に次の一項を加える。

第一項、検査ハ犯罪捜査ノ為認メラレタルモノト解釈スベカラズ
第九條を次のように改める。

第九條 主務大臣ハ倉庫業者ノ事業計画、營業規則及料金表ニシテ左ニ掲グル事項ニ付命令ヲ定ムル基準ニ適合セザルモノアルトキハ当該倉庫業者ニ對シ之ヲ基準ニ適合セシムルカ又ハ当該業務ヲ休止シ若ハ廢止スルカノイザレカヲ選ベキコトヲ命ズルコトヲ得

一 倉庫ノ構造及設備保管ノ目的ニ適合スルコト
二 營業規則著シク公共ノ利便ヲ阻害スルモノナラザルコト
三 料金表ニ掲グル料金著シク適正ヲ欠クモノナラザルコト
主務大臣前項ノ命令ヲ為サントスルトキハ予メ期日及場所ヲ公示シ公聴會ヲ開クベシ当該倉庫業者又ハ其ノ代理人ハ公聴會ニ於テ意見ヲ述べ及証據ヲ提出スルコトヲ得

第十條中「又ハ第四條ノ規定ニ依リ許可ニ附シタル制限若ハ條件ニ違反シ」を削る。

第十一條の次に次の一條を加える。
第十一條ノ二 第一條ノ許可ニ基ク權利義務ノ承継ハ前條ノ場合ヲ除

タノ外命令ノ定ムル手續ニ依リ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ効力ヲ生ゼズ
第十三條中「三万円」を「三万円」に改める。

第十四條中第一條ノ許可ヲ受ケタル者」を「倉庫業者」に、「五百円」を「一万円」に、「保管料率表」を「料金表」に改める。

第十四條の次に次の一條を加える。
第十四條ノ二 第七條ノ二ノ規定ニ違反シ主務大臣ニ届出ヲ為サズ又ハ虚偽ノ届出ヲ為シタル者ハ一万円以下ノ過料ニ処ス

附則
1 この法律施行の期日は、公布の日から起算して九十日を超えない期間内において政令で定める。
2 改正後の倉庫業法第一條の倉庫業者(同條の許可を受けた者を除く)は、命令の定める手續による、同條の政令が制定施行された日から九十日以内に、主務大臣に事業計画、營業規則及び料金表を提出しなければならぬ。

3 前項の規定に違反して、事業計画、營業規則及び料金表を提出せず、又は虚偽の事業計画、營業規則及び料金表を提出した者は、一万円以下の過料に処する。

○大屋國務大臣 倉庫業法の一部を改正する法律案について御説明申し上げます。

わが国の倉庫業は、戦災によつて甚大な打撃を受けたのでありますが、終戦後の復興もまた著しく、今や全国に約六百の普通倉庫業、約八百の冷蔵倉庫業及び九つの水面木材倉庫業、計約一千四百の倉庫業者が營業を行つておる現状であります。

申すまでもなく倉庫業は、本来不特定多数の寄託者のために、大量の物品を善良なる管理者の注意をもつて保管する業務であります。大量物資の生産と消費との間に介在して、その需給調整並びに価格調整のために施設と役務とを提供したのみならず、交通の要地、特に臨港地帯に位置いたしました、海陸運輸量の較差を調整する等、運輸の一環としてもきわめて重要な役割を演じているのであります。

右に述べましたように倉庫業は、物品流通経済の基盤を構成いたしますとともに立地的には独占企業たる性格を有してあります。これを規整する法律といたしましては、昭和十年に倉庫業法が制定されたのであります。が、この法律は、名は倉庫業法であります。が、その実質は、もっぱら倉庫証券の流通のみに着目して制定されました。倉庫証券發行取締法にすぎず、その規律の対象はもっぱら倉庫業に限つております。

現行法制当初は、倉庫業者はほとんどすべて發券倉庫業者でありました關係上、實質上はほとんど全部の倉庫業者がこの法律の適用を受けることとなりまして、倉庫証券の公信性も

確保せられ、一応所期の目的は達せられていたのではありません。しかるに終戦後は、右のような事情は一変いたしました。すなわち非発券倉庫業の数が著しく増加し、中には経営方法の劣悪なものも少なくないのであります。一例として倉庫の構造にとつてこれを見ましても、戦前の二五％にすぎなかつた木造倉庫が、今日においては実に六〇％を越えている実情であります。

しかもこれらの倉庫に保管されておりますものの大部分は、主食、綿花、肥料、塩等、政府の統制品でありまして、倉庫証券の発行を必要としない関係から、倉庫業法の埒外にあつて、まつたりの自由放任の状態にあるのであります。はなはだしきに至つては最小限度の火災、盗難、鼠害等に対する予防措置さえ講じておりません。ために、主食、繊維等、貴重なる国民の財貨がいずれに滅失、減耗しつづめる状況でありますし、また主要臨港地帯においてせつかく倉庫があまりまして、坪数が少な過ぎたり、あるいは設備が劣悪であつたりいたしますために、配船、特に外国貿易船の入出港を遅延し、積みおろしの滞滞を招来した例があります。またさらに冷蔵倉庫の設備が不完全なるため、都市における生鮮食料品の鮮度が低下する等の弊害は、各方面においてようやく顕著にならうとしております。

よつて政府は、とりあえず現行の倉庫業法の一部を改正することによりまして、今日の事態に対応する措置を講じたいと存する次第であります。すなわち、非発券の倉庫業者者に対しては、専業内容の届出義務を課することによりまして、その実態を調

査いたしますとともに、公共の福祉を確保するために、必要な最小限度の行政措置をとり得ることにいたしました。

なお現行法では、倉庫証券の発行許可を受けた倉庫業者が、法人格を変更いたしましたときは、実体が同一でありましたも再申請を許可を受けなければ、倉庫証券を発行することができないという不便がありましたので、この際許可に基く権利義務の承継につき、認可を受ければ継続して倉庫証券を発行できるように、手続の簡易化をもあわせ規定することいたしました。

この法案の提出の趣旨は、以上申し上げた通りであります。要は本邦倉庫業の公正な経営と健全な発達を促進し、物品流通経済の円滑な回転と取引の安全をはかるにありませぬ。何とぞ慎重審議の上、すみやかに可決されませう、お願い申し上げます。

○關谷委員長代理 本案に対する質疑は、次会よりこれを行うことといたしまして、これより日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題として、前会に引続き質疑を行います。質疑の通告がありますのでこれを許します。石野久男君。

○石野委員 一言運輸大臣にお尋ねいたしますが、この国有鉄道法の一部改正に伴つてなされます政府の出資金の問題で、特に見返り資金との関係につきまして、再三にわたつて大屋運輸大臣は、それは株式の増資と同じであつて、全然外資の導入と違ふのだといふことを言つておられるのでございませぬが、この点については見返り資金の性格について、さきに講和会議が終る

まではつきりしないのだということとの関連性においては、その運輸大臣の言うことについて非常に矛盾を感じるものでありまして、必ずしも運輸大臣が言われるように外資の導入とは違ふのだといふことを、そのまま受け入れることはできないのでありますけれども、この点についてはいまだ一度、講和会議の終るときに性格がきまるのだといふ見た、先の答弁との関係についての所見を聞きたいのであります。

○大屋運輸大臣 見返り資金が、はたしてこれが弁済を要するものやいなやについては、依然として前に答弁いたしました通りでありまして、何らかわつた状況にありません。

○石野委員 以前とちつともかわりはないという答弁でありますけれども、これを国有鉄道の問題だけ、陸運だけではないし、海運問題とも関連をいたしまして、私どもは日本の運輸政策上、非常に憂うべきものが生ずるのではないかといふことを、最近になつてつくづく感ずるのであります。ことに三月四日出された覚書によりまして、完全民営ということが海運界においては行われることになつたのであります。このことによつて、日本の海運界におけるこの船主の受ける打撃は、実に大きいのであります。そのこととの関連性において、特にこの四十億という出資が、いわゆる見返り資金から出るということにおいて、将来もし外資の導入というような性格を持たせようとする場合におけるこの問題の危険性というものが、実に大きいといふふうに感じられるのであります。運輸大臣は依然として、何らその点についてはかわりがない、以前に言つたことと

かわりがないといふのでありますけれども、これはもうすでに同僚各位から何回にもわたつて質問されておることでありまして、将来資産再評価の問題との関連性においても、この四十億の持つ性格というものが、非常にわれわれにとつて危惧を持たれるのであります。運輸大臣はこの問題について、依然としてかわりはないといふのであります。運輸大臣は、いまだ一度お尋ねいたしますけれども、講和会議がなされるまでは、見返り資金の性格は債務となるのだといふこと、池田大蔵大臣の発言があつたけれども、私はそのことについては、そのようには考えていないと、去る委員会の席上で、言われた。この発言との関連性において、いまだ見返り資金の性格の問題について御意見を承りたいと思ひます。

○大屋運輸大臣 池田君が何かの委員会と言つたのを記憶しております。調べてみたらやはり言つたさうです。私は池田君と見解を異にするのであります。見返り資金の性格は何ら公に今まで明らかにされてないのであります。池田君のは、それは池田君の推量だと思ひます。そこで石野君もさうです。委員諸君がこの間うちからしばしば見返り資金の点を御心配になるのですが、早い話が昨年も見返り資金を鉄道その他民間の産業において、千数百億使つておりますし、今年度も千数百億の見返り資金が投資されるという勘定になつておるのであります。この見返り資金を一々心配しておりますと、昨年の千数百億、今年も千数百億が、やはり全部心配の対象になるのであります。しかしこの資金を使つております今までの形が、石野君

も御承知の通り、昨年の政府機関あるいは公共企業体には、これは借入金、政府からいへば貸付金の形で出ておりますし、それから民間の各種の企業体が使うのも借入金、従つて政府からいへば、貸付金という形になつております。ただ今回の鉄道の会計に属する分は交付金、すなわちこれを俗にいへば出資金といふことで、借入金と違ふ。すなわち私が、今度の国鉄の四十億は、あたかも株式会社が増資みたいなものだとして申し上げ、借入金でないといふのは、そこに相違があるからであります。

さて、前の資産の簿価をもつて資本金を定めた四十九億と、今回入れた四十億とが、同等の比率でチャンポンになつて、後日見返り資金がかりに償還を必要とする場合に、今まで長年蓄積された、しかも再評価をして非常に価値のある古い資産の中に、新規の貨幣価値の四十億を持つて来て、その四十億が四十九億と同等のものと言ふといふことでは、非常に困るのではないかと思ひますが、私はその心配はごうもなと思つております。もしあなた方がこの御審議の結果、何か運輸大臣を納得させるような御意見でも拜承ができれば、またそれに従つて考慮いたしてもよろしくございませぬ。

○石野委員 交付金として渡すのであるといふお話であります。蔵人と見返り資金から入るといふこと、この説明は了得できるのであります。しかし予算の説明にもあります。すなわち、特に見返り資金からの金としての四十億の支出という説明が、予算説明の中にもあつたのでございませぬ。前の

鉄道予算の説明の中にも、そういうふう
に書かれておるのでありますが、こ
れは歳入の繰り戻り資金という問題
と、それから歳出において、特に繰
り戻り資金から四十億というものがいわ
れる理由が、私どもにはわからないので
ありますが、この点はどのような意図
があつて、こういうことと特に言われ
ておるのか。この点をばつきりして
いただきたいと思ひます。

○足羽政府委員 実はこの予算を組み
ます際、その当初は見返り資金から
金を資本金として受入れるか、あるいは
借入金として受入れるか、具体的
な取扱いがまだ明確になつておりませ
んでしたので、とりあえずその四十億と
いう金が見返り資金のうちから出ると
いうことを、予算の上には上げたので
ありまして、これをいかに取扱うかとい
うことの扱ひが、いろいろ具体的に
きまつたのはそのあとでございます。
予算にはそういうふうに見返り資金か
らの金ということが書いてあるわけ
でございます。その後取扱いがはつきり
きまつた次第であります。

○石野委員 当時はこれを資本金とし
て受けるかどうかかわからないから、そ
ういふ説明をしたのだといふことであ
りますが、これは非常にわれ／＼にと
つては解せないであります。この四十
億という金が、少くとも資本金とし
て受入れられるといふことがはつきり
する以上は、国鉄の予算の説明にあつ
たつて、そのほかに対日援助見返り資金
から受入れる特別の資金が四十億あり
ますが、これは云々といふような説明
は、どうしても将来にあつて残すもの
だといふふうにかかると考へるのであり
ます。少くとも大屋運輸大臣は、それは資金

の中に落し込んである金であるから、
何ら心配はないのだと言われました。
けれども、再三にわたつて、対日援助資
金は、その性格においては、譲和金議
においてははつきりされるまでは、われ
れとしてははつきりしたことは言え
ない。債務関係については何とも言え
ないといふことを、たび／＼繰返して
おられるのでありまして、しかも政府
においては一方では池田大蔵大臣が、
はつきりとしてそれは債務になるという
ことを言つておられます。こういうこと
の関連性において、特にこの政府説明が
抜き出して、そのほかに対日援助見返
り資金から受入れる云々、こういうよ
うな説明があるといふことについて
は、やはりただいまの御説明だけでは
どうも納得が行かない。もしそれで
どうも納得するならば、この説明は今日
おいては何らか違つた説明の仕方をさ
れるのかどうかといふ点を、はつきり
していただきたいのであります。

○足羽政府委員 これはただいま申し
ましたごとく、予算を提案いたしました
ときの説明といたしましては、それ
がどういふふうに取り扱ふかといふこと
が、きまつておりませんので、受入れ
るものとしての説明をいたしたのであ
りますが、その後これをどういふふう
に出資として扱ふかといふことにはつき
りきまつておらず、その金の性質につ
いては、その後の説明によつて御了承が
いたされるのであります。
○石野委員 それではありますと、この
説明の仕方は今日ではよろしくないとい
ふことになるのであります。

○足羽政府委員 予算のときは、ま
だそれが借入金であるとか、あるいは
出資であるとかいふ点の説明は、いた
してないわけでございます。ただ工
事勘定の財源のうちで、見返り資金の
うちから出る金が四十億といふことを
御説明申し上げたのでありますから、
それがどういふ性質の金かということ
は、予算の提案理由の御説明で申し上
げた場合には、觸れてないわけであり
ますから、法律の改正案を御説明申し
上げるのに関連して、その点は補完
して御説明申し上げる。こういうふう
に考へていただいてよろしからうと思
ひます。

○石野委員 この点が非常に問題であ
りまして、特にこの委員会が一番大き
い問題にしておるのは、この四十億の
対日見返り資金から受入れられる金が
支出される場合において、将来それが
どういふふうな形で残るかといふ問題
であります。われ／＼の今議論する
一番焦点になつておると思ひます。
○足羽政府委員 この点の意味において私
は、ここで説明されておるところの三
行にわたつて書かれてある説明書の内
容は、やはり非常に重要であると思
ひます。ただいまの説明だけ
からいたしますと、工事勘定からこ
の四十億が出ておるといふお言葉
でありますけれども、それだけでは納
得できない。結局やはり私たちの憂
うる以上に、将来この対日見返り資金
が、譲和金議で性格的にはつきりした
線が出ましたときに、あとを引く。少
くともこの金を使つて工事をした資産
等にも、あとを引く憂ひが残りはし
ないかといふことを感ずるのでござい
まして、もしそういうことでないと思

るならば、この説明はやはりはつきり
取消されるかどうかいたしましたして、こ
の四十億の用途については、見返り資
金云々といふようなことと全然交渉
とされて、いわゆる資本金として支出
されるのであつて、特別に四十億とい
ふものは見返り資金云々といふこと
の関連性はないといふことにはつきり
この予算説明書においても改訂されな
ければならぬと思ひます。かゝる
○足羽政府委員 工事勘定の財源とし
て、四十億が見返り資金から出て来る
といふことと、工事勘定をいかなる工
事に使用し、どういふ具体的なものか
それによつてなされるかといふこと
は、私無関係だと考へておられます。従
つてこの四十億を含めて、工事勘定の財
源約二百四十億といふものを、どう
いふ工事にどういふふうに使ふかとい
うことは、工事勘定としての予算自体を
どうきめて行くかといふ問題でありま
す。見返り資金からのものが、特に
異なつて形において、異なつた取扱い
を受けてその中に残る。そういうふう
には考へなくてよろしからうと思つて
おります。

○石野委員 その点は、今政府が言わ
れた通り、私もよく了解するのであり
ます。工事費二百億間で、工事費総計
五百六十億間であります。なおそのほか
に云々といふことが出ておるので、こ
のほかに対日見返り資金から出る四十
億といふものが問題であります。工事
費の中そのものが私たちが問題ではな
いのであります。そこで、こういう説明
が少くとも議事録にも載つており、將
来残つて行く問題でありますので、私
たちはこれを議論するわけでありませ

から、もし今政府委員の説明されるよ
うに、そのときは性格がはつきりしな
かつたが、今はたとへば法律改正によ
つて、これ以後においては全然違ふ
だといふならば、特にこの説明は何
かの処置をされませんか、私どもは將
来非常に悔いを残すといふことが考
えられる。この点は政府委員も同感だ
らうと思ひますので、この点につ
いて、一応御説明をお願いいたします。

○足羽政府委員 それはこの前の委員
会だと思ひますが、御説明を申し上げ
ましたように、予算の審議の過程にお
いて、この四十億に該当する金額を、
どういふふうな工事に使ふかといふこ
との具体的な内容が、実はまだはつき
りしなかつたわけでありませぬ。そこで、
これは一括して特別建設改良費とい
ふふうにして予算の上へ上つておつて、
そうしてその内容はどういふものに使
ふかといふことは、運輸大臣が大蔵大
臣と協議してきめる。こういうふう
になつております。また具体的にその使
う内容が、その当時きまつていなかつ
たものでありますから、一括してこうい
ふふうの上つておるといふことござい
ます。特に意味があつて上つておるの
はなくて、この使途が具体的にまだ
はつきりきまつていなかつたので、こ
ういふふうになつて上つておるとい
ふふうに、私たち予算を組立てます折
衝の経過として承知いたしております
ので、そういう御心配もなからうかと
私は思ひます。

○石野委員 それではお尋ねいたしま
すが、ここでいわれる特別の資金が四
十億といふのは、いわゆる日本国有鉄
道法一部改正の内容になり、増資額四
十億といふものと符合するものでは

かどうかということをお聞かせ願いたいと思ひます。

○足羽政府委員 日本国有鉄道法改正の法律案は、内容を御承知いただけますように、将来政府が必要あると認めるときは、予算に定める範囲内で出資することができるというふうに出資し得る道を開いた法律案でございます。それで具体的な問題としては、この四十億を鉄道に対する出資として扱うというので、その受入れ態勢として法律を改正する必要が起きたわけでありまして、しかしこの法律自体の文言からは、四十億を出資するのだという事は出て来ないと思ひます。

○石野委員 了解いたしました。そうしますと別に四十億自体が法律の内容ではないけれども、それを開く道としてこの法律が出ておるのだ、こういうふうに理解いたします。しかしらばそういうふうにいいたしますと、この金は、やはり予算説明において、対日見返り資金から受入れる金は、特に運輸大臣、大蔵大臣の協議承認した目的に充たすことができるわけであるというように説明されたことが、また問題になつて来るわけでありまして、これは将来のために私はつきりした政府の御意見を承つておきたいのであります。けれども、ただいままで政府からの御答弁をいたしておりましたように、対日見返り資金を受入れることによつて、国鉄の政府出資金が大きくなる云々、また対日見返り資金の将来における債務関係の問題とは関係がないのだという建前からいたしまして、この使途について特に運輸、大蔵大臣が協議し、承認した目的に充たすということが、将来それを通して対日見返

り資金との特別な関連性を残すものであるかどうかということをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○足羽政府委員 それはただいま御説明いたしましたように、予算案を提出いたしますときに、その四十億をいかに使うかという内容がまだはつきりしてないかつたので、そういう表現になつておるのだ、こういうふうには、御説明申し上げたのであります。まさにそういうふうでございまして、特に対日援助見返り資金なるがゆえに、そういう事で、その内容をきめないで残したという意味であるとは、私たちが考えておりません。

○石野委員 いま一度その点について伺ひます。そのような理由でありますならば、議事録に載つております。この説明は、明らかに今後において疑念を残すものであります。がゆえに、この際この議事録を、あとからでもよろしいから、訂正されておくことがよろしいのではないかとと思ひます。けれども、政府としてはその点についてどのように考えますか。

○足羽政府委員 政府は疑念を残していないと思ひます。○石野委員 政府は疑念を残していないと言われるのですが、私はこの点について将来こういう危険性が、残るであらうということを指摘して、私の質問を一度終りたいと思つてございまして、この説明がもしこのまま生きるといいたしますと、大屋運輸大臣が、対日見返り資金の性格は、講和会議の後にきまるのであつて、今どうなるとも言えないといつたことと符合し、また池田大蔵大臣が、対日見返り資金は将来において債務関係を残すものである

といふことをはつきり言つておられることと符合いたしました。将来この四十億の使途というものが、国鉄の経営の内部において、外資導入の性格をはつきり打ち出して来る危険性があるといふことを私は憂へるのであります。このような意味合いから政府として、できる限りいろいろな疑念を残す説明の仕方は避けるべきであるといふふうになつております。従つて私はこの説明の中に出ております対日見返り資金から受入れる特別資金四十億云々といふことははずして、やはり金の使ひ方は、今の四十億の資本金と、新たに加はるところの四十億とを含めた八十億といふものにおいて説明すべきであります。その使途については、特に将来は対日援助見返り資金との関係を通するよう説明をなさるべきではないといふことを、政府はここではずすし、確約をしていただきたい。そうでなければ、将来の国鉄の経営が非常に危険に瀕して、禍根を残すといふふうになつておるわけであるといふこと、この点ひとつはつきりしてお

いていただきたいと思ひます。○林百司委員 これはこの前私がお聞きして、運輸大臣から回答を得ておらないのですが、この法案によりまして、見返り資金の交付を受けた場合には、その交付を受けた金額に相当する金額は政府の出資があつたものとするといふことになつておるわけですね。その出資である以上、その出資に対するある程度の、たとえば利子であるとか、あるいは償還の保証がないといふことはないと思ひます。これは電気通信の方では、たしか小澤電通大臣が本会議で答弁しましたが、五分の利子

で十年というふうなことを言つておりましたが、国有鉄道に対する見返り資金の出資だけに、この償還だとか、あるいは利子の保証の条件がないといふことは、受取りがたいのですが、その点をお聞きしたいと思ひます。○大屋運輸大臣 小澤君の所管のことはどういうことであつたか存じませんが、借入金でありますと、利子を付し、また一定の償還の期限がそこに発生いたしますが、これは出資金なのであります。林君も御存じの通り、いわゆる増資をしたものには、利子もとらなければ、その会社が解散して、清算したとき以外でなければ、持分の取得返還がないわけですから、この交付金には利子も償還金もございませ

ん。○林百司委員 よく株式会社との増資と考へてもらいたたいのですが、これは運輸大臣より私の方がよく知つておりますが、株式で利潤が上れば配当するのは当然です。むしろ利子も要求しない、償還も要求しない、償還の年限もきまらないといふことになると、かえつていつでも引上げたいときには引上げるといふことになる可能性があるのではないかとと思ひます。そうなるものは、非常に重大だと思ひますが、その点はどうでありませうか。○大屋運輸大臣 私立企業とコーポレーションとは、お説の通りそこが少し違つたのであります。資本金を政府が出資いたしましたして、そうして国鉄が営業し、利益があらましたときには、その利益金の処分は、あたかも株式会社と株金の配当と同じような観念において、この国有鉄道法の規定がございませう。

ます損失があつたときには赤字を埋める。しかしその赤字が埋まり切つてしまつて、赤字がないといふときには、その利益は国庫に納付するといふ規定になつております。もし利益がなければ、納付する義務も何もございませぬが、利益があらましたときには、上つた利益は国庫が收受するといふ規則が、国有鉄道法の四十一條の第三項にございませう。

○林百司委員 そうしますと、もし利益があつて国庫に納付する場合には、見返り資金の出資の部分については、特に何らかの考慮をするのかしらないのか。その点をお聞きいたします。○大屋運輸大臣 利益があらました場合には、見返り資金に対して特別の異なる措置を講ずるといふような規定は何もございませぬし、また先ほどの御質問の一部にあつたように、政府の意思によつて出資した金を引上げるという規定もございませぬ。

○林百司委員 そうすると、もし見返り資金をアメリカに返すといふような問題が起きましたならば——これはもちろん政府とアメリカとの関係になります。が、今は見返り資金だけとおそろしく一兆億くらいになるだらうと思ひますが、そうなつたときに、普通の政府の出資だけで返還がでない場合には、それが鉄道にはどういふふうに影響しますか。

○大屋運輸大臣 林君も御承知の通り、見返り資金は、正確な数字は忘れませんが、二十四年度が千四百億で、二十五年度が千五百何十億でありますから、両方合しても千三億足らずかございませぬ。かりに後日アメリカが、これは日本の債務であると言つた場合

には、もちろん政府は返還する義務を生じます。その場合に、政府の責任において国鉄に出した分が四十億ありますが、この金の生れた系統は、見返り資金から出したのでありますが、政府の名前において、政府のおなかでもう消化して国鉄に出資したのですから、それを国鉄に出せというようなことは、法律的に言ってもごうもないのです。政府の責任において政府が出します。しかもこれは林君は一兆何ぼと仰せられました。見返り資金全部をやつても、二十四年度と二十五年度で三千億弱であります。

○林(百)委員 私と言つた一兆九千億というのは、ガリオア、イロア、その他全部の援助資金です。おそらく援助資金が返済されるということになるならば、見返り資金もその中に含まれておりますから、こういう大きなものをもし返済するということになれば、政府として責任を負い切れない。そうすると、もし返済できない場合には、あるいは年賦、あるいは還付、あるいは抵当というような問題が起きて来て、将来のアメリカからの、ガリオア、イロアその他の援助資金の返済が、見返り資金という形で日本の国有鉄道へ入つて来て、そのために何らかの形で国有鉄道そのものに担保を提供するとか、あるいは相当の利益を上げて、その政府の責任を助けないければならないような条件が出て来ないということ、あるいは保証できるかどうか。

○大屋国務大臣 そのガリオア、イロアとこの見返り資金とは、全然性質が違いますが、ガリオア、イロアと見返り資金をひつくるためた三つの性質の救済に関する資金を、後日アメリカが

引きもどすということになつたら、これはたいへんでしようけれども、そういう問題は今私どもには考えられませんが、しかし見返り資金勘定とガリオア、イロアとは、まったくその資金の性質を異にしておるということ、それから林君に申し上げておきます。

○林(百)委員 ガリオア、イロアの問題は、これはあなたも御承知だと思ひますが、吉田総理とシーボルド護長の間に、ガリオア、イロアそのほかの信用は、一切有効なる債務として認めるというところが、これは国会にかけることなくして、阿波丸の請求権放棄の際の申合せの付属條項の中に入つてゐるわけでありまして、ですからこれは将来の債務として残ります。それからイロアにしまして、これはやはりイロアとして入つて来る品物の代金を積んだのが見返り資金ですから、やはり将来イロア、ガリオアを返すというところに、見返り資金を返さなければならぬ。見返り資金を返さなければならぬと同じ問題になると思ふのであります。この点はあなたとあまり論争してもしようがないと思ひますが、やはり向うから来た援助物資の代金を積んであるのが見返り資金でありますから、これは日本の国民からいへば、やはりふところのさいふから金を出して返さなくては、一時特別会計として積んであるのが対日援助の見返り資金なのであります。イロア、ガリオア、そのほかのアメリカの援助資金を返すというところになるならば、見返り資金も返すことにする。しかも今まで合計一兆九千億、二兆近くつておる。これを、返すということになると、その影響が

しないということでは考えられない。それをわれわれは心配して聞いておるわけです。そこで同じことを聞いておつてもしようがないのであります。日本国有鉄道法の第五條を見ますと、「日本国有鉄道の資本金は、別に法律で定めるところにより、昭和二十四年五月三十一日における国有鉄道事業特別会計の資産の価額に相当する額」とあります。この資産の価額に相当する出資金として、このたびの見返り資金の四十億の出資がなされるのかどうか。その点をお伺ひしたい。

○大屋国務大臣 これと今度の四十億は、全然違つ性質のものであります。この五條に規定した精神は、今までにあつた国鉄の施設、すべての財産を、一応ユーレシジョンでつて計上したのが四十九億何がして、実際それを現在の時価に評価したら、それこそ七、八千億にならうかと思はれるので、これは帳簿価格で、多分四十九億といたしたわけなのです。これと今度の四十億とは、全然関係がないわけでありまして。

○林(百)委員 そのすると、ここにあらる資本金というのと、今度の見返り資金の出資金というのとは、違つと解釈してよいのですか。

○大屋国務大臣 これが四十九億で、このほかに現在見返り資金から四十億の出資がある。合計して、四十九億プラス四十億ですから、八十九億ということになります。これを分析しますと、四十九億のここに規定した分の実価といふものは、今の貨幣価値で換算すると、それこそおそく七、八千億にな

るでしよう。それでこちらの方は現なまで、今のバリエーの四十億です。

○林(百)委員 その前に、關谷君も聞いたところだと私は思ひます。關谷君の通りなら違つていいが、おかしと思つておる。そうすると、四十九億の今までの資本金は簿価だ。これは、何と見返つて来るわけですか。国有鉄道の資本金というものは、この第五條によつて、やはり対象になる資産があつて、その資産の価額と相当するものがいつも出資金という形でバランスしてゐるわけである。そこで四十九億が簿価でバランスしてゐる。今度四十億を出資するについては、簿価を適正に評価がえをしなければならぬといふことになるが、評価がえをするには、わざと四十億ぐらゐでは足りない。そこをどうするかというのであります。

○大屋国務大臣 この五條の精神は、つまり国鉄に新しく四十九億の金を出資したわけではないのであります。今までの国鉄として運営して持つていたあらゆる機械とか、レールとか、設備とか、建物とかいふ、あらゆるものの帳面に載つておる金が四十九億あります。実際は七、八千億あります。それを四十九億と見積つて、出資金といふこと、今度のは現なが四十億あります。今度のは現なが四十億と、貨幣を出資した、こういうことになり

○林(百)委員 これは国有鉄道法施行法の十一條を見ましても、日本国有鉄道法第五條に規定する資本金は、昭和二十四年五月三十一日における国有鉄道事業特別会計の資産の価額から負債

の金額を控除した額に相当する金額」とありますから、あくまで国有鉄道の資本金といふのは、資産と見返つてなければならぬわけですから、あなたの言うように、簿価は四十九億だが、実際は七、八千億あるということでありまして、七、八千億に評価がえしなければいけないのではないですか。そうでないと、今度の四十億の見返り資金の出資金は、第五條の日本国有鉄道の資本金ではないということになる。出資金ではあるが、資本金ではないということはおかしいと思つておる。

○大屋国務大臣 林君のお説は間違つておると思つておる。とにかく出資金があくまで資産と見合つていなければならぬのであります。前に出したいわけの五條の資本金といふのは、四十九億の現金を出した意味ではないのであります。今まであります。つまり政府の鉄道で使つておつた資産を帳面から評価して、帳面からの金額が四十九億になつておるから、そういう資本金にするということ、現物出資であります。今度の四十億といふのは、貨幣といたしまして、つまり前のは現物出資、今度のは貨幣出資、こういうふうには考へておられます。

○林(百)委員 これは大屋さんこそ大間違ひだと思つておる。私から言わせると、この見返り資金の四十億を入れるために、今度鉄道法をかえるのでしよう。鉄道法の第五條に第二項を加えるわけだ。よくひとつ御相談ください。第五條に第二項を加えるのです。「政府は、必要がある」と認めるときは、予算に定める金額の範囲内に

において、日本国有鉄道に追加して出資
することが出来る。この場合において、
日本国有鉄道は、その出資額により資
本金を増加する。資本金なんですよ。
これをこの国有鉄道法を直しておい
て、それから今度は見返り資金のこの
法律を通過して、この見返り資金の
方を見ますと、日本国有鉄道が前項の
規定による援助資金の交付を受けたと
きは、その交付を受けた金額に相当す
る金額については、日本国有鉄道法第
五條第二項ですよ。やはり第五條の資
本金として、見返り資金を受け入れる
わけなんです。第五條第二項の規定
による政府の日本国有鉄道に対する出
資があつたものとす。ということに
なる。だから資本の一部になるわけ
です。資本金というのは、あくまで日本
国有鉄道法の第五條とこの第十一條に
基いて見返り資金があつて、それと、
とん／＼するというのが、鉄道法の精
神だと思ふのです。そうしてやはり四
十億の新しい資本金が増加するにつ
いては、鉄道の資産の評価をかえて、そ
れと見返つて来なければならぬ。

○大屋國務大臣 どうもどういふこと
か、はつきりわかりませんが、要する
に前の私の考えでは、法律の條文解
釈は局長にさせますが、根本的に申し
ますと、一旦できておる今のコーポレ
ーションの資本金というのは四十九
億、これは新規に現金で出資したので
なくて、今までの現物出資が簿価で四
十九億になつておる。これはあなたの
申す通り、實際価値はすばらしく、
七、八千億になるでしょう。ところが
今度のは、つまり貨幣という形でこれ
を出資しておるわけで、現物出資にあ
らざる、つまり現金の出資であります

から、今ここで耳打ちしておつたの
は、現金も資産という形だから、資産
と見合ふという林君の見解も、現金も
資産と解すれば私の言つたことと同じ
になるのですが、現金で出して、現金
もつまり資産に化体できますからでき
ると私は思つておるのです。あなたの
御所論が、何か條文的な法律論である
ならば私はわかりませんが、根本は私
はそう考へておるのですが、どこか食
ひ違つておりますか。

○林(百)委員 大いに食い違つてい
ると思ひます。そうすると今度の見返り
資金で入つて来る四十億というのは、
日本国有鉄道法第五條の資本金である
かと思ひます。この点をまずお聞きした
いと思ひます。

○大屋國務大臣 それはもちろん資本
金であります。

○林(百)委員 そうしますと日本国有
鉄道の資本金は、「資産の価額に相当
する額」とあるわけですから、こ
の四十億に見返る何かの資産がなけれ
ばならない。これをどうするか。

○大屋國務大臣 四十億の出資は今や
ろうとしておるわけであつて、第五條
の精神の最初の出資というものは、現
物によつて四十億を計上したという
わけですから、その四十億のつまり
見返りは、老大ななる財産、資産が見返り
であつたのだ。今度はそれに現物にあ
らざる現なまの貨幣を、つまり資本金
に繰入れたわけなんです。形の上からい
えば資本金は八十九億になるわけなんです。
ところがあなたの考へられるのは、
前の老大な価値を持つておるものが四
十九億に評価されておる。その四十九
億というのは、ノミナルは四十九億だ
が、時価に評価すれば、そのうしろに

控えた見返りの資産は老大な七、八千
億になり、今度の分は、それがまた資
本金に同等の資産で入ると、後日国鉄
の全資産を評価して、かりに八十億な
ら八十億と評価した場合、その四十億が先
ほどの見返り資金の性質論から、後日
引上げられずともというような場合
には、さらに八十九分の四十を今の八
千億にかけて、四十億のバリエーションの対
象が引かれて行くということがある
かもしれないから、それが非常に心配
だという懸念があつて、先ほどから石
野君なりあなたなりがそういう議論を
なさるのじやないかと私は思ふので
す。

○林(百)委員 その通りで、それに對
する答弁が出ておらないのです。要す
るに日本国有鉄道法でいう資本金とい
うのは、必ずそれに見返り資産があつ
て、その資産の範囲内で資本金とい
うものがきまつておるわけなんです。これは
日本国有鉄道法第五條、それから施行
令第十一條でもはつきり示されておる
わけなんです。そこで資本金かふえるとい
うことになりますれば、見返り資産の
価額がふえなければならぬ。だから
これは一体国有鉄道の資産の評価をし
直すのかどうか。資産を、簿価では話
にならぬから、し直す、そうして新
しい資本を入れるかどうかという問題
が一つ。し直すといへば、今の簿価四
十九億のものを八十九億では話になら
ない。おそらく八千億かそこらになら
なければ意味をなさない。そうすれば
もつと資本金を入れることもできる。
あるいは今の資産が九千億になつた
ら、この八十九億を水ぶくれして、こ
の八十九億の資本金を、資産の時価評価
したものとバランスさせるといふよう

に、何というか、増資というような形で
水ぶくれでふやすのか、この二つで
す。ですから結局資産を再評価するか
どうかということが一つと、するとす
れば今の八十九億の資本金をどうする
か。

○大屋國務大臣 今のところでは林君
の言うように、四十九億によつて代表
される現在の資産を、再評価しないつ
もりをしておきます。それから次に、
なるほど少しわかりましたが、四十億
をすれば、その四十億の裏づけがなけ
ればならぬはずだといふ、それはあり
ます。四十億をもつて、たとへば何かの
工事をして、機械を買い、土地を買つ
たならば、その四十億が物に化けた場
合には、その物自体が、これは四十億
の對象になつて、これは資産でありま
すから、今まであつたものに四十億で
購入した、あるいは工事をいたした
て、この資産なる形に、物的の姿に化
けたものが四十億の對象になるという
ことで、今までの八千億か何かか現存
しておる施設、四十九億の資産と、四
十億で工事なり何なりをして化けたも
のと合せたものが、国鉄の現有財産で
あり、現有資本である。それを金額で
表せば八十九億、こういうことであ
ります。

○林(百)委員 いくら質問しておりま
しても、ポイントが合いませんから、こ
れで質問を打ち切りますが、結局将来、
これは日本国有鉄道法の第五條と第十
一條の精神からいつて、資産を再評価
するといふことが必ず出て来るのじや
ないかと思ひます。再評価した場合の
四十億の見返り資金をどう扱うかとい
うことが、非常に重要な問題です。こ
の問題を未解決のまま、生で出して来

ておるから、問題はちつとも解決しな
い。その点はもう少し検討し、もう少し
研究をして、私は運輸大臣に聞くつも
りですが、国鉄当局もその点知つてか
知らないか。おそらくは知つていて
ごまかしておるのじやないかと思わ
れるが、やはりこの点は重要な点で、わ
れわれ納得ができませんから、この次
にもう少し私の質問を整理して、大屋
運輸大臣に聞きたいと思ひますから、
なおこの質問は継続するつもりです。

○大屋國務大臣 今のところ資産再評
価は、この国鉄に関する限りしないつ
もりをしておりますが、いろいろな御
所見もありますので、私の方も極力こ
の点研究しておきます。

○岡田(五)委員 大分この問題につ
いて質問も出ておりましたが、ほとんど質
問も出盡しておるようですが、一、二簡
単にお伺ひしたいことは、この四十億
の使途について、過般運輸大臣は山辺
の發電所その他の電化関係に使うつも
りだ、こうおつしやいました。が、か
ような使途は昨年あたりの建設改良費
などで使われたと内容が違つておる
のか、違わないのか。この点重要な質問
でございますが、ちよつとお尋ねをい
たします。と申しますのは、わざ／＼
今年度は特別建設改良費と称する特別
の名称を掲げまして、四十億を計上さ
れておるのであります。しかも内容は
運輸大臣が過般おつしやつたようであ
りますが、私の見るところでは、全然
二十四年度あたりの普通の建設改良費
の内容と違わないと思つておるものであ
ります。にもかかわらず、わざ／＼特別建
設改良費と名前をおつけになりました
理由を承りたいのであります。

○林(百)委員 いくら質問しておりま
しても、ポイントが合いませんから、こ
れで質問を打ち切りますが、結局将来、
これは日本国有鉄道法の第五條と第十
一條の精神からいつて、資産を再評価
するといふことが必ず出て来るのじや
ないかと思ひます。再評価した場合の
四十億の見返り資金をどう扱うかとい
うことが、非常に重要な問題です。こ
の問題を未解決のまま、生で出して来

○足羽政府委員 その点は先般もしばしば御説明申し上げましたごとく、使途がはつきりきまつておりませんので、特別建設改良費という名前のもとに、一括して四十億上げたのでございませぬが、本来ならば使途が定まつて、それがそれらの項目によつて上げらるべき筋合いのものであると思ひます。従つて特別建設改良費という名前で上つてゐるということについては特別な意味があるというよりなことは、かように考へておる次第でございます。

○岡田(五)委員 ちよつと速記をとめていただきます。

○稲田委員 速記をとめて……

○稲田委員 速記を始めて……

○岡田(五)委員 ますお聞きいたしましたことは、二十四年度百五十億の見返り資金といふか、政府から長期借入れをいたしておられるのであります。この償還年限は幾らになつておるか。また毎年償還される金額が、国有鉄道の財政上負担に耐えられないほど重いものであるのかどうか。この辺のことをちよつとお伺ひいたしたいと思ひます。

○足羽政府委員 昨年借入れました百五十億につきましては、さしあつて五年償却、それから利率は五分五厘であります。この償還につきましても、特にこれが負担に耐えきれないものといふふうに考へなくてよろしからうと思ひます。

○岡田(五)委員 昨年百五十億を五年償還、五分五厘でお借りになつておりました、決して国有鉄道の財政上よろ

大きな負担にならないかかわらず、本年何がゆゑにこの四十億を、わざわざ相当の疑惑、疑念を残す出資金のよきな形で受入れられるか。その理由は運輸大臣が簡単に御説明になつたやうで、またお聞きいたしましたも相かわらず、また御返答に終ることと思ひますが、この辺のところを一応私たちが自身も相当の疑念を持つておることをつけ加えまして、私の質問を終わります。

○稲田委員 それは本日日本の日本国憲法の一部を改正する法律案につきます。質疑は、なお後日に残しておきます。

○稲田委員 次に水路業務法案を議題といたし、審査を進めます。質疑の申入れがありますからこれを許します。林君。

○林(百)委員 この水路業務法案の第一條の目的のところを見ますと、「国際間における水路に関する情報の交換に資することを目的とする」とありまして、それから提案理由の説明を見ますと、「今後海上保安庁水路部は、その筋の許可を得て、近くモナコの国際水路局に加盟の予定であります」とあるのではありませんか。この点につきましてはお聞きしたいと思つておりますが、「その筋の許可を得て、近くモナコの国際水路局に加盟の予定である」といふのは、このモナコの国際水路局といふのは、どういふ仕事をしており、どういふ関係があるのでしょうか。

○須田政府委員 本件はこの前の委員会でお話しいたしましたのでありますが、さらに説明いたしますらうございませぬ。

○林(百)委員 済んでいけばよろしゅうございませぬ。

そこでその筋の許可というのでありますが、その筋の許可というのはどういふ方面でありますか。

○須田政府委員 この件もこの前の質問で済んでおります。

○稲田委員 速記をとめて……

〔速記中止〕

○稲田委員 速記を始めて……はかに質疑はありませんか。

〔質疑なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員 質疑なきものと認めます。先ほどこれに対する修正案が關谷君より提出されておりますので、關谷君に許します。

○關谷委員 水路業務法の一部を次のように修正したいと存じまして、動議を提出いたします。

第八條中の修正でありますが、第八條中に「前條」とありますを「第六條」に改める。この第八條中の修正は、政府原案の誤りであるために、修正案を提出するわけでありませぬ。第十條中に「地方公共団体又は港湾法(昭和二十五年法律第 号)に規定する港湾管理者」に對し、その管理する港湾とありませぬのを、「地方公共団体その他港湾施設の管理者に對し、その管理する港湾施設」に改めたいと思ひます。第十條の修正は、港湾法がまだ内閣から提出せられておりませんために、このよう修正をいたしたいと存じます。

○稲田委員 これより原案並びに修正案を一括して討論に付します。討論の通告がありますからこれを許します。林君。

○林(百)委員 私は本法案について、次の諸点から行つて反対したいと思つております。

第一には、本法案の趣旨であります。国際間における水路に関する情報の交換のために、モナコ国際水路局加盟の予定とありますけれども、これがその筋の許可であります。その筋の許可がどういふ形でなされるかといふことが、まづたゞ不明であります。これはもちろん極東委員の方針によりましても、また一九四五年十二月二十六日のモスクワ三国外相協定によりましても、日本の国が講和會議締結前にこゝした國際會議に參與することは、遺憾ながらできないはずであります。それがある特定國の要請だけで、日本の國がそれに應じて行くといふことは、日本の國とその特定國との間の、事實上の單獨講和を積み立てて行くといふことに、客觀的にはなると思ひます。そのことはかえつて日本の國の全面講和の道を妨げる結果になる。こゝういふ意味からして、第一には本法案の目的であるモナコの國際水路局加盟予定といふようなことを前提として本法案については、反対したいと思つております。

それから第二点としましては、水路の測量あるいは海象の観測、あるいは水路図誌等、これらを將來お互いに交換し合ふといふのであります。日本の國が現在置かれておるいさゝかな情勢を判断し、ことに最近やかましくいわれておる日本の國の軍事基地化の方向を考へてみますと、これが必ずしも日本の國の平和的な海運業の發展といふことだけでなくして、むしろこれを日本の國の軍事基地化のために利用されるといふことも、必ずしも危限ではないといふように思われるのであります。そういう意味でわれわれは、この

日本の國の海域に関する水路の測量、あるいは海象の観測、水路図誌の作成、これらの國際的な交換といふようなことも、日本の國が全面的な講和を遂げまして、あらゆる國と友好的な關係を結んだ後においてならばわかりませんが、まだ日本の國が占領下に置かれ、ことに最近日本の國の軍事的な性格、あるいは軍事基地化といふようなことがいわれておる際に、こゝういふ日本の國の海域に関するいさゝかな資料を交換し合ふといふことは、日本の國の將來の平和のためにならないといふように考へて、この点からも反対するのであります。

それから第三点としましては、この水路の測量実施のための障害物除去の権限を、海上保安庁がたしか持つておると思つておりますが、この障害物除去の権限を海上保安庁が持つておつて、これを測定の際の障害物だといつて、たとえば定置漁業のいろいろな施設等を除去しようといふようなことを一方的に与えられることになりませぬと、定置漁業に對して大きな影響を与えます。

しかもこれに對する賠償の方法としては、政府が一方的に賠償額を指定する。その賠償額に不服なものは裁判を起せといふますが、裁判が確定したころには、その賠償が無意味になるやうなことになると思ひますから、いわゆる水路の測量実施のための障害物除去の権限を政府が握り、しかも除去することによつての補償を政府が一方的に認定し、それに対する異議の申立ては民事訴訟によるといふような方法では、十分國民の権限を保障することにならないことに定置漁業等についで

は、重大な影響を与えたいと思ひます。この点からもわれわれは、この補償が十分でないという点で賛成できないのであります。

また第四点としましては、この水路の測量実施の障害除去の点で、中小の港湾の修築というようなことも、非常に大きな制肘を受けて来るのであります。水路測量実施だからといって、中小港湾の修築等がいろいろの制肘を受けるということになりますと、これも日本の国の平和産業の発展のために、大きな圧力になるといふようにわれわれは考えます。

この四つの点、第一は講和會議締結前に国際的な會議に参画するということ、事実上の単独議和を積み立てることになるということ、第二として、日本の海域に関する水路測量、海象の観測、水路図誌の作成等が、日本の国の現在置かれておる国際的な環境からいふならば、かえつて日本の軍事基地化の資料を提供することになる。これもやはり全面的な講和を締結した後には、安心してなすべきである。第三としては、水路測量実施のための障害物除去の権限を政府が握り、その補償については政府が一方的に権限を持つということ、定置漁業法等に重大な影響を及ぼすということ、第四点としては、同じく右の水路測量実施のための障害物除去の権限を政府が握ることによつて、将来日本の国の中小港湾の修築等に大きな制肘を加えること、日本の国の平和産業を圧迫することになる。この四つの点からいって、日本共産党としましては、水路業務法案に賛成できない、反対する次第であります。

○稲田委員長 これをもつて討論は終局いたしました。ただちに採決いたします。水路業務法案に対する修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数であります。よつて本修正案は可決せられました。次にただいま可決いたしました修正案を除く政府原案について採決をいたします。これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数であります。よつて政府原案は修正案の通り修正議決いたしました。

なおお諮りいたします。ただいま修正議決いたしました本案に対する委員報告書の作成に關しましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○稲田委員長 次に昨日觀光小委員の選任の際、一名は指名を留保しておきましたが、この際飯山義茂君を觀光小委員に御指名いたします。

○稲田委員長 なおただいま林百郎君より、船舶運管会の民管還元の問題について、運輸大臣に質疑をしたいとの申入れがありました。これを許します。林百郎君。

○林(百)委員 船舶の運管を民間に移管するといふ総司令部の指令が、たしか三月の五日に出たのであります。この指令については新聞紙上で運輸大臣の見解も聞きしました。またラジ

オでもお聞きしました。これは影響するところが非常に大きいと思ふのであります。日本の海運業が自由になる、外国航路へも自由に進出するといふ明るい理由を、大分表面には言つておるようでありますが、實際は日本の海運界に及ぼす影響が非常に深甚なものである。ことに海運界に及ぼす影響の一切が海員組合、いわゆる海運の労働者諸君にしわ寄せされておるといふ点に、特に重要な点がある。ますこの総司令部の指令について当該責任大臣である運輸大臣の見解をお聞きしたいと思ふのであります。

○大屋國務大臣 三月三日のスキヤップ・インは、日本海運のあり方に対する画期的の指令でありまして、来る四月一日をもちまして、八百トン以上の日本の船舶はすべて船主に還元され、船主の自由運航にゆだねられるということであるのであります。ところが日本の船舶の保有量は、大体百七十万トンでございますが、ただいまのところ大型三十万トンが外航向けにいたしまして、残りの百四十万トンが一応内航で、外航には三十万トンくらいしか消化できないという見通しをつけております。そうすると百四十万トンを内航で消化するということになりますと、現在内航で動きまゝ貨物の量を勘案いたしますと、約百四十万トンのスペースが十分に使い切れない。従いまして相当のものが余つて来る。要するに内航に百四十万トン残る計算になるが、荷物を船腹をにらみ合せますと、六十万トンないし七十万トンくらいは船が荷物に足りない。それだけ遊ぶというやうな一応の目算を立てております。そこでこの遊船いたします船に対し

ましては、スキヤップ・インでうたつてあるのには、遊船の費用の一部を支拂するといふことが書いてあります。それはどういふことかといふと、大体八百トンから二千トンくらいまでの船である場合には、船長を含めてさしつかえないが、四名の船員の全部の給与、それから燃料、船用品あるいは保険料といふやうなものをいふことが主になつております。しかしこれが船主に対しては、遊船の場合の所要の経費の何分の一を償うか、これはむろん十分でないといふやうなことになる。ますと、遊船しても結局赤字が増すばかりであるから、勢い安い運賃でもとにかく赤字を覚悟で動かさねばならぬといふやうなことで、従いまして今林君の指摘されました船員関係に對しまして、重大なる影響を及ぼすことが予想されるのであります。これに對しましては十分に手を打ちたいと考えておる次第であります。

○林(百)委員 簡単に聞きしたいと思ひます。いろいろの問題がありまして、聞けば限りがないのですが、私の海運に従事していた、主として海員労働者諸君に對する政府の処置であります。まず第一は、大臣の言われる方々の措置をとりたいといふことの意味であります。具体的にどういふ措置でられるかといふことが第一。第二は、このたびの民管移行のために四十二億の金が出るのであります。この四十二億の金のうちに、海員組合の諸君に對する生活の保障といふやうなことが入つておるかどうか。第三点として、一体海運労働者諸君が失業するかどうかといふ見通し。もし失業しない

ならぬので、どういふ方法で失業させないか。もし失業するとすれば、それが再び海運労働者として就労するまでの処置をどういふ方法で考へておるか。また失業するとすればどれくらい失業するであろうか。そういうやうな具体的な見通しと措置を第三点としてお聞きしたい。

○大屋國務大臣 林君のこれらの御質問は、いずれも重要な問題で、これは海運業者並びに政府ともこの問題を解決しなければならぬ。しかも重大な問題を一応みな指摘されておるのであります。これは目下、假想のもとに申し上げればいろいろのことを申し上げられませんが、実はこの間うちから、寄り寄り研究中でありますので、これは次のチャンスに申し上げたいと思ひますが、それでは一応四十二億の金の性質を申し上げましよう。これは実は金即今回の遊船した内航船の経費に使われるとは、一応考えられない性質の金であります。この四十二億を、今回衆議院を通過いたしました予算に盛り込んだ趣旨は、現存いたしております船舶運管会の経費で、しかも外航の面だけに對してこれを使うという建前で、実はこれが予算に組まれたのであります。予算に組んでしまつたあとで、スキヤップ・インがออกมาして、ただいま申し上げました内航には遊船料を支払うといふことがございますので、従いましてこの遊船料はどこからも出ようがありませんから、この運管会が外航に使うべく組みました予算の四十二億の中からこれを充てたいといふことを、今法政上の手続を研究いたしております。右から左に四十二億が即今回のスキヤップ・インの遊船料に

なすのであります。これは目下、假想のもとに申し上げればいろいろのことを申し上げられませんが、実はこの間うちから、寄り寄り研究中でありますので、これは次のチャンスに申し上げたいと思ひますが、それでは一応四十二億の金の性質を申し上げましよう。これは実は金即今回の遊船した内航船の経費に使われるとは、一応考えられない性質の金であります。この四十二億を、今回衆議院を通過いたしました予算に盛り込んだ趣旨は、現存いたしております船舶運管会の経費で、しかも外航の面だけに對してこれを使うという建前で、実はこれが予算に組まれたのであります。予算に組んでしまつたあとで、スキヤップ・インがออกมาして、ただいま申し上げました内航には遊船料を支払うといふことがございますので、従いましてこの遊船料はどこからも出ようがありませんから、この運管会が外航に使うべく組みました予算の四十二億の中からこれを充てたいといふことを、今法政上の手続を研究いたしております。右から左に四十二億が即今回のスキヤップ・インの遊船料に

なすのであります。これは目下、假想のもとに申し上げればいろいろのことを申し上げられませんが、実はこの間うちから、寄り寄り研究中でありますので、これは次のチャンスに申し上げたいと思ひますが、それでは一応四十二億の金の性質を申し上げましよう。これは実は金即今回の遊船した内航船の経費に使われるとは、一応考えられない性質の金であります。この四十二億を、今回衆議院を通過いたしました予算に盛り込んだ趣旨は、現存いたしております船舶運管会の経費で、しかも外航の面だけに對してこれを使うという建前で、実はこれが予算に組まれたのであります。予算に組んでしまつたあとで、スキヤップ・インがออกมาして、ただいま申し上げました内航には遊船料を支払うといふことがございますので、従いましてこの遊船料はどこからも出ようがありませんから、この運管会が外航に使うべく組みました予算の四十二億の中からこれを充てたいといふことを、今法政上の手続を研究いたしております。右から左に四十二億が即今回のスキヤップ・インの遊船料に

なすのであります。これは目下、假想のもとに申し上げればいろいろのことを申し上げられませんが、実はこの間うちから、寄り寄り研究中でありますので、これは次のチャンスに申し上げたいと思ひますが、それでは一応四十二億の金の性質を申し上げましよう。これは実は金即今回の遊船した内航船の経費に使われるとは、一応考えられない性質の金であります。この四十二億を、今回衆議院を通過いたしました予算に盛り込んだ趣旨は、現存いたしております船舶運管会の経費で、しかも外航の面だけに對してこれを使うという建前で、実はこれが予算に組まれたのであります。予算に組んでしまつたあとで、スキヤップ・インがออกมาして、ただいま申し上げました内航には遊船料を支払うといふことがございますので、従いましてこの遊船料はどこからも出ようがありませんから、この運管会が外航に使うべく組みました予算の四十二億の中からこれを充てたいといふことを、今法政上の手続を研究いたしております。右から左に四十二億が即今回のスキヤップ・インの遊船料に

なすのであります。これは目下、假想のもとに申し上げればいろいろのことを申し上げられませんが、実はこの間うちから、寄り寄り研究中でありますので、これは次のチャンスに申し上げたいと思ひますが、それでは一応四十二億の金の性質を申し上げましよう。これは実は金即今回の遊船した内航船の経費に使われるとは、一応考えられない性質の金であります。この四十二億を、今回衆議院を通過いたしました予算に盛り込んだ趣旨は、現存いたしております船舶運管会の経費で、しかも外航の面だけに對してこれを使うという建前で、実はこれが予算に組まれたのであります。予算に組んでしまつたあとで、スキヤップ・インがออกมาして、ただいま申し上げました内航には遊船料を支払うといふことがございますので、従いましてこの遊船料はどこからも出ようがありませんから、この運管会が外航に使うべく組みました予算の四十二億の中からこれを充てたいといふことを、今法政上の手続を研究いたしております。右から左に四十二億が即今回のスキヤップ・インの遊船料に

充当されることは、解釈できないのであります。法制上の手続を経なければできないので、どういふ手続をしたらそれが使えるかというのを、目下研究中であります。その他の御質問は、これはなか／＼複雑いたしておりますから、次のチャヤンスにお願ひできたらけつこうだと思ひます。

○林(百)委員 実ほきようお聞きしますのは、きのう三百人からの船員組合の諸君が来まして、大体日本の海運労働者の一万人ほどが首になつてしまふ。どうなるのだというのを——自由党の關谷さんなども御出席になりましたが、各党の運輸委員が出席いたしました、非常に心配していたから、国会でどの程度のことができるかどうか、大きな期待が持てないかも知れませんが、あつ運輸大臣が見えるから、この海員組合の諸君に対する政府の方針だけを聞いておこうということ、実は私たち約束したわけでもあります。そういう意味で、実はわれ／＼も責任がありますので、もちろんい／＼こまかいことは次の機会でもいいとして、一応海員組合の諸君も、それからこの問題のために、船主やいろ／＼の人たちに對する影響も多分にあるかと思ひますが、われ／＼としてはきよう海員組合の諸君に對する政府の方針の大綱だけを、お聞きしておきたいというように思ふのであります。

○大屋國務大臣 その御質問はなかなか重要であります、まだ見通しすらつかず、完全に研究がついておりませんから、ちよつと延ばして下さい。

○米澤委員 この問題はきわめて重要でございます、ただいま林君の御説明の中にあつた通り、昨日私どもも相

当多数の、約百五十名ばかりの海員組合の諸君との懇談会においても、いろ／＼のことを問われて、われ／＼の知つておる範圍にお答えしておるのです。しかし、こういう問題は、単に船員問題のみに限らず、たとえば船舶公団の跡始末をどうするか、あるいは船舶建造については、政府当局としてはどういふふうにか考へるか、あるいはまたわれ／＼が先日出した外航促進の決議案に對して、当時大屋運輸大臣の御見解の表明があつたけれども、具体的にどうするか。あるいは外国の船主等——ラウソドリー会社その他の会社とのいろ／＼の問題といつたようなことで、単にこれは——きようは山口船員局長だけが御見えになつておりますが、海運局長その他関係局長の御出席を願ひ、委員としても現在非常に少いこの席上で深く掘り下げて、われ／＼れとしては十分とは言えないのです。しかもいろ／＼政府の方の資料ももらわなければならぬ。私はここでどういふ資料をということは言いませんが、海運及び船員問題に關する資料の御配付をいただかなければならぬという問題でございます、もと／＼こういう問題に理事會において決定をいたして、きようのような質問は、政府に通過をし、われ／＼も準備をしなければならぬ。唐突の際にこういう質問をされても、十分な御回答は得られないと私は考へる。私はこの問題が一日遅延するということは、はなはだ遺憾であります、こういう準備が整つておらぬときに、この重要問題を取扱ふということについては、われ／＼としては万全を期するわけには参らぬ。従つて委員長におかれて、本日はこの程度で

質問を打切られ、明日は必らず大臣その他の政府委員の御出席下さることを委員長からお願ひをさせていただいて、そうして明日この問題はまつ先にひとつ質問のできるようにおとりはかりをお願いしたい。

○林(百)委員 それではさうしましよ。

○稲田委員長 それでは本日はこの程度で散会いたしまして、明日やることにいたします。

午後零時四十五分散会

〔参照〕

水路業務法案(内閣提出)に關する報告書

〔都合に依り別冊附録に掲載〕

昭和二十五年四月五日印刷

昭和二十五年四月六日發行

衆議院事務局

印刷者 印刷所