

第七回国会 運輸委員會會議錄 第二十二号

昭和二十五年四月十二日(水曜日)

午前十一時三十分開議

出席委員

委員長 稲田 直道君

理事 關谷 勝利君 理事 前田 郁君

理事 米窪 滿亮君 理事 佐伯 宗義君

理事 木下 榮君

岡田 五郎君 尾關 義一君

片岡伊三郎君 黒澤富次郎君

小西 寅次郎君 橋 直治君

島山 鶴吉君 渡邊 良夫君

松井 政吉君 上村 進君

石野 久男君

出席政府委員

運輸技官 甘利 昂一君

(船舶局長) 海士保安庁長官 大久保武雄君

委員外の出席者 専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

四月十二日

委員山崎岩男君辞任につき、その補欠として橋直治君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した事件

運輸法案(内閣提出第一四〇号)

海上保安庁法の一部改正に関する件

地方税法案につき地方行政委員会に申し入れの件

○開会委員長代理 委員長がお見えになりませんので、私が委員長の職務を行います。

これより運輸委員會を開会いたします。

造船法案を議題としたし、質疑を行います。質疑の通告があります。これを許します。石野君。

○石野委員 すでに同僚の委員から質問がされておりますので、簡単にいたしたいと思ひます。提案理由の説明の中に、わが国の造船業が、需要に対して非常に施設は過大ではあるが、近代化の立ち遅れておるというところが、大いに言われておるものであります。この近代化の立ち遅れておる理由と、それに対する当局の対策について、まず最初にお伺ひいたしたいと思ひます。

○甘利政府委員 この前にも御説明申し上げましたように、全般としては技術の点においては立ち遅れておらないのであります。最近特に外国船をたくさんつくりましたことにかんがみますと、日本の船は非常に重たいということがいわれておるのであります。従つて重量の割合に船価が高いということがいわれておるのであります。その原因をいたしましては、特に外国においては接合船が多く、日本のように鉄接合の船が非常に少ないということが、一つの大きな原因でございまして、そこで船価の非常に高い一つの理由として、工数が非常に余計にかかつておる。比較的賃金が安いにかかわらず、工数が多いために、その点において船価が下らない。この工数の多いという点は、特に造船所の運搬設備であるとか、工作機械設備、こういうものが非常に遅れておりますために、非常に工数が余計にかかるのであります。また溶接に對しては、従来海軍はいたしておりましたが、さほど実地の域に達しておらなかったために、最近に至りこれを急速に実現しなければならぬというふうになりまして、溶接に関するいろいろな設備であるとか、いろいろな工場を建設してこれを近代化したといふ、こういうようなわけでございまして、

○石野委員 本件は岡田委員からも御質問があつて、同様の趣旨の説明を聞いておるのであります。が、本法案の目的が第一條に「造船技術の向上を図る、あわせて造船に関する事業の円滑な運営を期することを目的とする」といふ理由から、主として法案の内容が、技術向上の面に重点が注がれておるといふことは了承するのであります。しかしわが国において近代造船技術が遅れておるというところ、及びこれに関連するいろいろな諸施設が遅れておるというところ、われわれの見が、この事業のうしろだてとなり、また運営の最大要件である資金的な面に、その問題があるのだらうというふうにお考えのことでございまして、私はその意味において、もういふことの法案において、は、そういうことの規定は他に譲るべきであらうかと思ひますが、当局といたしましては、この資金に対する考え方、この法案とのならみ合せの上で、どのように処置されるか、どういふ

ふうに考えているかということをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○甘利政府委員 造船施設の近代化に關する資金の方は、一般の市中金融を利用する点も考えられますが、設備に對して相当費用も大きい点にかんがみまして、見返り資金の一部をこれに使うことも考えております。すでに中小企業のおかげで日銀に申請して来ておりますものが、数千万円ございまして、そのほか相当大きな施設の近代化につきましては、見返り資金を直接これに出すような方法も講じております。その折衝も関係方面なり安本とも交渉いたしておりますので、この点についてはわれわれとしてもできるだけのことは今やっております。

○石野委員 資金に對して当局がいろいろ考慮しているというところは、了解しております。が、しかし最近における造船界及び海運界の事情にかんがみまして、わが国の海運の将来というものは、非常に危惧される状態にありまして、政府の姑息的なそういう資金対策等は、なか／＼これは打開することはできないように思われるのでございまして、この法案が実施されたあかつきにおいては造船業は、当局の見通しとして、どのような変化を来すか。よい影響がどういふふうに出て来るか。悪い面はどういふふうに出て来るかというところについての御所見を承りたい。

○甘利政府委員 この提案理由にも説明しておりますように、わが国の海運に付随した造船業をいたしましては、相当設備の余力がございまして、これらはむしろ国内船よりは外国船の建造に向ける方が、適当ではないかというふうに考えておりますので、特に今後この二十五年度の計画において、小型船の輸出に重点を置き、約五万総トン程度でやるということにして、それ／＼準備をいたしてまいります。そういう点について努力の過剰なもの、それ／＼の方に振り向ける。特に先ほど新聞にもありますように、四百万トンの保有というところにでもなれば、今の造船能力全部をあげても足りないものであります。現在考えられておるような二百五十万トンとか、二百万トンとかいう保有船腹量になると、相当施設が余りますので、先ほど申しましたようにこれを輸出の方に向けたい。また外国と競争できるような、施設の近代化をはかり、船価を下げる。この点についてはいろいろ委員会を設けて、外国に比して安い、しかも優秀な船を急速に輸出できるような措置を講じております。

○石野委員 グループ元駐日大使を名譽會長とする米對日問題審議會から、日本には四百万トンの商船隊を保有せしむべきであるという答申が、アチソン國務長官に提出されたということが、さきに報道されております。このことはたゞいまの局長の御答弁の中にあつたのであります。が、わが国の造船の将来、あるいは海運の将来に對して、

具体的にどういふ関係を持つておるのであるかということについての見通しを伺いたい。

○甘利政府委員 この四百萬トン案と申しますのは、二年ばかり前に、将来わが国が自立するためには、どうしても海運で立国しなければならぬ。そのためには、海外貿易をやつて、運賃収入をはかるほかに、第三国間の貿易によつて貿易外収入をはかるというやうなことを考へまして、これは安本の五箇年計画を見まして、五箇年計画の最後の年、昭和二十八年におきまして一億ドル程度の不足として、国際收支のバランスに赤が出ますので、これを貿易外収入によつて收支を合せるといふやうに結論が出ております。こういう点から申しますと、どうしても四百萬トン程度の船隻量を持たなければ、伸びて行かないというふうな結論になつておりました。その内訳はつきり覚えておりませんが、たしか当時国内というか、本土を中心とした近海航路に約百五十萬トン、外航二百五十萬トン、合せて四百萬トンの船隻が必要であるというやうな結果を出しました。その結果が米本国においても認められて、少くともその程度の船隻を保有しなければならぬというやうな、今度の提案になつたのではないかと申すに考へております。

は、海運局長から御答弁申し上げるのが本筋であります。私の知つておる範圍において御答弁申し上げます。四百萬トンの船隻を持つてということとは、先ほど申し上げましたやうにわれわれの念願するところでありまして、またわが国の海運業としても、少くともこの程度のしきも優秀な船隻を持たない限りにおいては、今後の海運界が国際市場において、外国とどういふ競争もできませんし、また先ほど申し上げましたやうに、わが国の経済の自立もできないのであります。またひいてはこの程度の船隻量を今後持つていくことになれば、現在百七十萬総トン程度の船隻しか持つておりませんので、これを急速に四百萬トン程度に上げるには、おそらく今の造船界全部をあげてこれに當つても、数年かかる始末なので、これに應じて造船界も相当活況を呈しなすようし、またその操業度が高まつて、技術の進歩もコストの引下げも行われますので、これの実現については、海運界、造船界ともに期待いたしておるところであります。

○石野委員 見通しは非常に明るいと申すことではあります。昭和二十三年の九月に安本が五箇年計画を出してありますが、その計画の実績を政府からいただいております資料だけで見ても、二十三年度及び二十四年度は、十分にその計画の線にまで行つていないのでございます。しかるに他面からいいますと、また資料は、造船能力が非常に過剰であるということも言つております。これはどこから来ておるのか。その点はこの法律の制定によつて、どのように解消されて行くかという、この二点について伺いたい。

○甘利政府委員 それは必要な船舶が安本の計画通りにつくられておらないという点であります。これはいろいろ關係方面からの制限もございまして、昭和二十四年度と二十五年度において一億三千万トンずつ、計六千万トンを資材、資金が許せばつくつてもさしつかえないというふうな趣旨の口頭のメモをもらひましたので、その線に沿つてやつておるわけでありまして、當時安本が計画いたしましたのは、そういう關係方面の意向をただすよりも、むしろ日本本来の立場で、こうあるべきであるという計画だと考へております。従つて二十四年度におきましては、見返り資金を使つて三十萬トンつくる計画でありましたが、資金の放出が非常に遅れて、結局二十四年度の計画の実施が二十五年度に延びておるわけでありまして、おそろく二十五年度におきましては、総トン数は安本の計画を上まわると思ひます。

○石野委員 私の承知しておるところでは、向うとのいふやうな關係もあるというところも一つの理由でありまして、うが、他面からいいますと、いわゆる資材關係で非常に不足しておつたというやうな事実があつたやうに見受けられるのであります。この点についての対策等は當然考へられなければならぬと思ひますので、これに対する御意見を承りたい。

○甘利政府委員 計画のできなかったのは、資材の点もありましたが、主として資金の点におきまして、従来船舶公社と船主が協約で復金から借りまして、建造したしておつたのであります。が、二十四年度からはそれが廃止になりました。幸いにして対日見返り資金の船舶方面の活用が開かれましたために、それによつて二十四年度及び二十五年度の造船計画をやつておるやうな結果であります。ですから、船主が自己資金が相当豊富になりますれば、何もこういう資金に依頼する必要はないのです。従つて造船計画も計画通りできたのであります。が、そういう点においては、同時に資材の面におきましては、確かに不足はいたしては遺憾に思ひます。同時に資材の面におきましては、確かに不足はいたしては遺憾に思ひます。同時に資材の面におきましては、確かに不足はいたしては遺憾に思ひます。同時に資材の面におきましては、確かに不足はいたしては遺憾に思ひます。

○石野委員 第四條の第三項にありますが、設計変更またはその他の勧告をするというところと届出制との關係は、多分に同種企業におきまして取扱上といひますかその効果の不均衡が現われるのではないかと申すことを心配するものであります。特に設計変更等が行われたり、あるいはまた勧告によつていろいろ作業進行上に支障を来すやうなことが、大臣の権限のもとにあるということとは、非常に大企業と中小企業との間の懸隔を大にされて、弊害が特に中小企業の間に起きて来るのではないかと申す。これが特に企業の独占化、あるいはその集生生産方式の形を推進させる一

因になるのではないかと懸念を持つのでありますが、当局はその点についてどういふふうに考えますか。

○甘利政府委員　そういう懸念はないのであります。特に今お話のありました四條につきましては、これは設備の方ではなくて、むしろ設計された船自体の性能試験でありまして、設備を新設するときのものではないのであります。従つて四條は新しく船をつくらうとする場合に、あらかじめ試験所におきましてその性能試験をやりまして、特に性能上劣つておるもの、あるいはこうした方が非常に性能がよくなるというふうな、積極的な勧告をその設計について行ひまして、それを造船所が取り入れて、なるべく優秀な船をつくらうというふうなことを、第四條には盛つておるのであります。それから中小企業を圧迫するといふお話でありましたが、この問題においても必ずしもそれは言えないのであります。むしろ中小に属します小さな造船業については、特に造船施設については、この届出制もやつておらないのであります。その点の御心配はないのであります。か、こういうふうにご考慮しております。

○石野委員　第七條、第八條におきまして、技術及び業務に関する勧告が、大臣によつて行われることになるのであります。この勧告では、多分にその業態に対する内部干渉に類するものであると思われまゝ。ことに政府は自由経済を盛んに主張されておられますし、与党である自由党はそれの御本意様であります。そういう点とこれとのにらみ合せは、どういふふうにお考えになつておりますか。その点ひとつ伺ひたい。

○甘利政府委員　この点は業務に関するいふ／＼な干渉ではなくて、むしろ積極的にいふ／＼な委員会や何かを通じて、国際的に見ましてこういう技術を取り入れた方がいいとか、あるいはこういう設備に改善した方がいいとかいふふうな勧告を大臣がやりまして、それで政府が民間の仕事に協力して行かうといふふうな態勢であります。決して今お話のありましたような干渉するといふものではないです。しかも勧告でありますから、もしそれに對して業者の方に不服があれば、必ずしもそれに従わなくてもいいことなのであります。ただわれ／＼といたしましては、全般から見まして適当であるといふふうな勧告をいたしまして、協力したいといふ考えでおるわけでありまゝ。

○石野委員　最後に一つだけ伺ひたい。法案全体を通じて、特にさきに發表されましたスキヤップ・インによる海運界のその後の推移等と考へ合せまして、造船の運営探索等というところが、ただいまの実情では必至の状況にあると存じます。そういうようなときにこの造船法案を施行することによつて、何らかの打開の線が出るものであるか。あるいは逆にスキヤップ・イン自身によつて起きておるいろいろな困難が、こういう法案の必要さをも認めないといふような実情にあるのではないかと考えますが、その点についての当局の御意見を伺ひたい。

○甘利政府委員　今のお話の点は、特にここに書いてありますような近代化に問題になつておられますのは現在の船舶では、今の運賃において合わないといふことでありまして、しかし船舶は御承知のように三十年も寿命のあ

るものでありますから、今こゝでつくりました新造船が、現在の運賃採算に合わないといふことだけで、新造船をつくる必要がないといふことは、われわれも意外に思つておるのであります。もちろん運賃にもしよつちやう上り下りがあるもので、この際優秀な船をつくりまして、さしたつて不利であるけれども、長い目で見れば必ず優秀な船の方が、従来の経験に徴しても最後の勝ちを占めるものであります。こゝういふ点におきまして、われ／＼は現在の運賃採算割れの船でもつくるべきであるといふふうな見解であります。

特に船舶が高価から、今の運賃では合わないといふ点に關しましては、こゝにありますが、工数を減らして船舶を下げろ。あるいは技術の面におきましていろいろ改善をいたしまして、少い資材でしかも優秀な船をつくるという点において、また船舶も下げ得るのであります。こゝういふ点において今度の新運航の態勢に非常によさわしい法案である。こゝういふふうに考えております。

○關谷委員代理　他に御質疑はありますか。――なければこれをもちつて質疑を終局するに御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○關谷委員代理　御異議なしと認めます。

よつてこれより討論に入ります。討論の通告があります。これを許します。上村進君。

○上村委員　私はこの法案に反対でございます。言うまでもなく海運の非常な危機に際して、日本の船が大多数露船しなければならぬといふ状態、そ

して船の必要という見通しに對しては、全然政府は今何も持つていないといふような状態において、この造船業を見るに、こゝういふ法律を至急にこしらえてまでやる必要がないといふことが、大體の議論でございます。そしてこの法案自体は別に可もなし不可もなしといふような、技術立法化したような形に見えますけれども、全体を通じて運輸大臣の権限を非常に拡大強化しておるといふようなところから見まして、その裏面に隠されたところのものは、やはり造船業の集中生産、特に赤井的なものに發展する可能性を十分持つておるのでございます。

従ひましてこの造船業の中小業といふようなものが、そのためにだん／＼衰微して行くことは、當然の結果でございます。でありますからして結局この法案は、日本海運の破壊に伴う造船業の一種の破壊、すなわち集中生産、壟断生産といふことの役割を果すことは必然であるのであります。そういう意味におきまして、わが党として、特にこの日本海運が、ひいては植民地化の方向の先頭を切つておるようなときにおきまして、こゝういふ法律が通過することには、絶対に反対するものであります。

○關谷委員代理　石野久男君。

○石野委員　労働者農民党は、この法案に對しまして反対をいたします。その理由は、この法案が全体を通じて、大臣の権限を非常に強化してあるといふことが第一点であります。しかもその結果をいたしまして、企業自体におきます独占化、集中生産方式が、非常に強化される内容を持つておるがゆゑにでございます。最近における造船

界の情勢から見ますと、特に中小企業に非常に大きな圧迫を、資金、資材の面で受けておるのでございますが、それに対しましてこの運輸大臣の権限強化、しかもいろいろな勧告なり、変更の権限を持たせるといふことによつて、一層強固な中小企業への圧迫が加重して行くであらうといふふうに、われわれは考へるのでございまして、法案の趣旨あるいはまたこの技術的なものに對してこゝういふ立法の必要性は認めるのでございますが、こゝういふ危惧を内包しております法案に對しましては、私ども今日の日本の造船業界の実情にかんがみまして、また将来のためにも、反対せざるを得ないのでございまして、わが党は以上のような理由によりまして、これに反対するものであります。

○關谷委員代理　これにて討論は終結いたしました。

これより造船法案について採決いたします。本案を原案通り可決するに賛成の諸君の御起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○關谷委員代理　起立多数。よつて本案は原案通り可決すべきものと決しました。

なおお諮りいたします。本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○關谷委員代理　御異議なしと認め、さうとうりはからいます。

〔關谷委員代理退席、委員長着席〕

○船田委員　ただいま内閣委員会に

は、大きな問題を含んでおりますので、内閣委員会と連合審査会を開くことにいたしましたと思ひますが、これに御異議ございませんか。

〔異議なしと仰る者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認め、さようとはからうことにいたします。なほ両委員会間の協議が整いましたならば、内閣委員長と協議の上、開会日時を決定したいと思ひますので、その点御了承を願います。

それではただいま御説明を承りました件につきましては、後刻連合審査会において詳細な質疑を行うことといたしますが、この際簡単なものであれば質疑をお許しいたします。米窪満亮君。

○米窪委員 いずれ連合審査会でお尋ねしますが、この問題は相当重要だと思ひますから、せつかく長官御説明のあとですから、一、二御質問をお許し願ひたい。

大体今回の海上保安庁法の修正は、二つに大別されると思ふ。中央と地方現場との諸点に関する改正ですが、中央はまず大体今御説明のあつたような点で、予算が膨脹しない限り大体異議はないと思ひますが、地方はどうもふに落ちない。この改正がなぜ必要であるか。現状は九つのプロットであるので、私も海上保安庁というものは、海上の保安に関するこの事務の管掌するところであるから、陸上との関係も考慮するとか、ちようど陸戦隊のようなことを考える必要はないのでありまして、なぜ九つの海上のプロットを六つにしなければならぬか。この点がまだただいまの長官の御説明ではよくわかりません。その点をあらた

めて御説明願ひたい。

○大久保政府委員 九管区を六管区にいたしましたのは、できるだけ一つの指揮者の指揮をいたします範囲を広くいたしました方が、機動的に運用ができる。かように存じました次第でございます。

○米窪委員 長官の御説明によると、ちようど御希望の反対を言つておるので、機動的にならぬと思ふ。九つあるからして機動的になるので、これを六つに集約して、そうして国警との連絡をはかるという程度のこと、これは実にこつけない話で、それ以外にわれわれは察せられないと思ふ。もう一度その点をお伺ひいたします。

○大久保政府委員 管区でわかれておりますと、その相互間の連絡というものが、逐次よくなつておりますけれども、やはり同一管区本部内にあつた方がおのずから、より便宜が出て来るわけでありまして、まあいろいろな場面にございまして、幾らかでも連絡がよくないという方法をとりましたのと、それからある一つの対象の動いて来るコースに向つて、幾らかでもこれを機動的にやり得る方向に近づけたい、かようなねらいがあるわけでございます。

○米窪委員 どうもただいまの御説明ではさつぱり何のことかわからないのですが、海上保安庁というのは、海上の航海の安全確保と治安維持ですが、これは当然現在及び将来の日本の海運界の状況から見まして、内航にしても外航にしても、港を中心としてプロットをわけた規定にしなければならぬと思ふ。ところがこれによつてみますと、戦争末期において政府がやつた悪政——私はあえて悪政と申しますが、

広域行政区域という概念にとられ過ぎ

て、そうして当時のいわゆる地方海運局が、海運というのを忘れて、陸上の行政区域とあまりに密着し過ぎたような改正を行つて、たとえば大阪へ海運局を持つて行つたり、福岡へ海運局を持つて行つたり、そういうことが當時行われた。そのいわゆる悪政をまた再びここに繰返すことが概念のもとに、今度の改正が行われておる。たとえば大阪に海上保安庁の管区本部を置く。あるいは福岡に置くとか、こういうことは、名前は海上保安庁であるけれども、これは陸上保安庁の観がある。これらの点についてはどういう考

えで、そういうものをおやりになつたのであるか。もう一つは、今まで日本海方面に二つの保安庁本部があつたのが、全然なくなつてしまつた。日本海には一つもない。日本海を全体、海であるとお考へになつてゐるのであるかどうかであるか。それから朝鮮やソビエトの方からして密航船なり、あるいはその他海上保安の事犯の対象となるべきものがやつて来るということをお忘れになつてゐるかどうか。この辺のところをひとつお尋ねします。それから山梨県だとか長野県だとか栃木県だとかいうような県をばかに力こぶを入れて、これはどつちの管区本部に属するかというふうなことを盛んに言つておるのですが、どうも少し船から陸に上り過ぎた感がある。船頭が船を捨てて陸に上つたら始末にならないので、その点をひとつ長官の御意見を承りたい。

○大久保政府委員 米窪委員から非常に海へ帰れという御意見を承りましてまことにそれでございします。今御質問

が三點ございしましたと思ひますが、第一点の神戸と福岡の問題につきまして、実は今回の改正をいたしました一つの本部の位置の定め方、並びに本部の性質というのにつきまして、若干の検討をいたしました次第でございます。港に本部があるということは、一応首肯できるわけでございますが、ただ一つの港に本部がございしますと、その港のことが非常に強く目に映りまして、管内全体の各港、船艇、そういうものに對する見方が、若干漏れることもなきにしろあらずという点もございまして、さういふ関係から、できれば公平に見られるような所がよきはないか、かように考へ、また主として管区本部は指令機關である。そこで通信を整備いたしました、全体の見えるような、これはあえて山の上とは申しませんが、全体が見えるような所に持つて行く方がよきはないか、かように考へました点が一つと、さういふ関係からできるだけ各日本側の地方機關の所在地、並びに関係方面の出先とも連絡のつきやすい場所ということをお考へまして、大阪、広島、福岡ということにいたしましたわけでございます。

次に日本海になぜ管区本部を置かなかつたかという御指摘でございます。これは、これまで十分ごつともとは存じますが、先ほど御説明申し上げましたように対象のコース、連絡の道、あるいは日本における拠点というものが考へまして、信越方面は伏木、新潟方面は、京浜方面と連絡のあることが非常に多うございします。

それから舞鶴方面は阪神、名古屋方面と連絡のあることが多うございします点等がありまして相互の連絡をよくする

前手配、事後手配をいたしますため、その場合にはたしてこれら指令機關の所在地を日本海に置いた方がいか、あるいは横濱その他大阪に持つて来た方がいかという点につきましては、これはいろいろ御意見もありましようが、一応先ほど申しましたように関係方面、その他日本の機關のなるべく多く集中しておる土地というところに考へをいたしまして、太平洋方面になつたような次第でございます。

それから最後に一つございしましたのが、朝鮮方面からの移動する対象に對しては、ちつとも考へていないではないかという話がございしました。この点につきましては、今回は山陰と舞鶴方面を同一管区にいたしました。島根県方面からずつと移動して参ります対象に對しましては、一つの指揮所においてこれを動かすことができる。かようにいたしました点が、若干ながら御指摘の点を考慮しておることに相なつておるのではなからうか、かように考へます。

○米窪委員 今日質問に對する長官の御答え、これは速記録に出ると世間に笑われます。こういうものはまじめにだれも読む者がないと思ふ。そういう速記録がかりに出て、これは改悪です。これは海上保安庁の名譽のため、御撤回を願ひたいと思ふ。それでいゆる管区本部を置かなければならぬという御趣旨から見れば、それは当然海運の中心地に置くべきことであるといふこと、基地たる條件を備えておるところに置くべきである。それから海上行政機關の中心地に置くべきである。さういふことが当然理論になる。しかるに長官の今の御説明によると、それを山のてつぺんとは言わないけれども、かつての広域行政機關

の観念が、いまだに長官の頭の中にあると思う。そうして戦争の末期においては、大阪や福岡はブロック制の行政区域の中心であつたと思う。

〔委員長退席、前田（郁）委員長代理着席〕

であるから戦争を遂行するという意味において、陸上の行政機関と連絡があつたからこそ、そこへ海運のブロックの事務所を置いてよかった。ところが今日はそうではなくして、私は多くむずかしいことを言う必要はないのですが、海運が貿易と関連して、そこへ日本の経済を振興させる中心勢力である今日において、依然として戦争中のあいつた行政的な観念を切離すことができないような今度の改題、私はして改題という。こういうものをお考えになるといふことは、私は海上保安庁がどうかしておると思う。これでも日本海方面には一つも置かない。してむりやりに横浜に持つて行つたり、大阪に持つて行つたりした感がある。これはあくまでも改題であります。でありますから私多く言う必要はございませんが、どうしてもおやりになるのなら、もう一つ日本海の方に一つの管区本部を設けること、そして先ほども言う通り、海運の中心地であり、海運行政の施設がたぐさんあり、その他従来保安本部の置かれた神戸へ置くべきである。また福岡というところでもなく、門司へ当然これは置くべきである。それから日本海では舞鶴か新潟に、必ず一箇所置くべきである。こういうものは民間の大多数の要望でございます。これは内閣委員会にお出しになる前に、もう一度お考えください。

い。こういうものを出すに笑われま

す。どうぞ一つお考えを願いたい。
○閣下委員 私も簡単に、いずれ連合審査を開きますので、その際に御尋ねをいたしたいと思ひます。私もたいにま党派は同じではありませんが、米塞委員の意見と感を同じくするものであります。先ほど大久保長官は、機動性を持たせ、それを弾力にするために、大管区制にしたというお話でありましたが、機動性とは大久保長官はどのようにならぬかと考へられるのか。私まことにふしぎなものであります。海上で捕え得なかつたものを國警へ依頼する。責任を転嫁する上にはまことにけつこくなき方でありますが、現在の海上保安庁の船舶は、私たちこの間の委員会でも聞きまして実に啞然としたのであります。宗谷丸というまことにけつこくなものができたといふのであります。これが俗にいますいざり船であります。わづかに六ノットしか出ない。こういうもので機動性が發揮できるとは私たち考えられません。ことに事変中のごとく、三十何ノットというような非常に速度のあります船を有しておりますときでさえ、舞鶴にもあつたのであります。それを今度海上保安庁の場合には全部取除いて、その管区本部を太平洋にというふうなことであります。これは大日本海といふものを忘れておるのであるかどうか。あるいはもしは國際關係から、どうしても北の方にそういうものを置くことはおもしろからずといふ観点からやられたのであるか。この点も伺つておきたいと思ひます。なおまた港を中心にしてやらずして港だけが目につくといふふなことであり

ますが、これはまさしく海を理解しない人の言葉でありまして、港を中心として海上保安庁の本部を設けずし、何を基礎にするのか。私は妙な海岸に持つて行つて、やれ東風が吹いた場合には、非常ににくい。しけのためにせつかくの取締りができないといふふうな、まことに不便な状態を惹起するのではないかと考へるのであります。港中心でこの管区本部といふものは必ずしもきつものである。なおまた海上保安庁は、大体海上の取締りをしなければならぬのに、第一線はほとんどおろそかにしておつて陸上へのみ目をつけておる。そのために國警と連絡の一番多いところに目をつけたのだ。海上におきまして海上の仕事をして、自分のほんとうの仕事ができないから、あとで責任を転嫁する。こういうふうなことになるて来ておるといふ感じが、御説明を聞いておると非常に多いのでございす。海上第一線へ主力を置いておるのであるか。あるいは國警への責任をなすりつけて、それで能事終れりといふふうに考へておるのか。その点をあわせてお答えを願ひたいのであります。なお治安維持といふふうなことのために、海上保安庁が持つておりますこの裝備といふやうにしてあらゆる人的な關係から申しまして、まことに貧弱であつて、私はこれでも今まで満足しておられるのかどうか。こういうところから國警にたよるといふことができて、自分ではどうしてもやり切れないといふことを、海上保安庁で考へておられるのかどうか。その点を伺ひたいと思ひます。外務省に入國管理部がある。そうしてこれは聞くところによりますと、武裝したところ

の警備員といふようなものが、二千名とか千五百名とか、その人員はわかりませんが、それが配置されるのだといふふうな聞いております。外務省にある海上保安の責任に任じますところの海上保安庁にない。それを海上保安庁としては黙つて見ておる。こういうことになつておるらしいのであります。この点は、私がものを知らないために、こういう錯覺を起しておるのかもしれないのであります。ところが、こういうことは、結局一方は海上の取締りは外務省にまかしておけ、そうして陸上はこれを國警本部に依頼をするのだ、そのために地区もこういふふうにきめたのだといふことになりまして、海上保安庁みずからが、海上保安庁の存在といふものを否認しておるのではなないかと私は考へるのであります。こういうふうな観点から見ておりますと、今度の場合は、これは改題でなくして、まさしく改題であるといふことは、私も米塞委員と感を同じくするものであります。これらの点に對しまして、いろいろまた詳細につきましましては、私なお適合審査の場合に逐一説明を求めたいと思ひますが、大体このやうなことでありますので、この法案といふものは、私たちもこれは常識的に判断してまことに不備である。そうして、こういうふうなことをやりましますことは、海上保安庁みずから、海上保安庁といふものの責任を逃れるためにやつておる。無責任だといふ非難を受けると思ひますので、この点これを修正をして、そうしていさし納得の行くようにするお考えがあるかないか。その二、三点を承つて、本

日の質問を打切りたいと思ひます。
○大久保政府委員 閣下委員にお答えいたします。第一点の、今回の改正に國際的な考慮が特に払われたかどうかといふお尋ねでありましたが、この点は、國際的な考慮は全然いたしておりません。主として仕事的面からのみ判断いたしました次第でございます。
第二点の、港中心に管区本部を置くべきではないかといふ御質問に對しましては、一応ごつともでございますが、今回は、いわゆる本部の所在地は、必ずしも港としての最適地ではなくともよくはないか。港としての最適地には保安監督その他保安部を置きまして、保安監督には相當広範な海城を所掌いたさせまして、保安監督が良好なる港灣において、海上部隊の指揮をとるというやうな構想にいたしましたやうな次第でございます。
第三点の、國警に責任を転嫁しておる、消極的な態度ではないかといふ点につきましましては、一応の私どもの心組みといたしましては、むしろ各官庁と連絡のいいところにおつて、積極的に海上保安庁の業務を展開いたしたい。かやうな考へております次第でございます。
第四点の、入國管理部にほとんど仕事をまかしておるのではないかと。かやうな御質問でございしましたが、入國管理部は、海上における取締りはいたしておりません。これは全部海上保安庁が実施部面を掌持しまして、入國管理部は単にその入國の査証その他の点を、法令等に基いて実施をいたしておるだけでございます。
以上、お答えをいたした次第でございます。

○委員 先刻米、九本部が六本部になつたという点に対して、御意見が多いのでありますが、特に太平洋岸は別といたしまして、日本海方面に一つも管区本部がないという点に對して、米運委員あるいは關谷委員からお説がありました、日本海方面の出身者であります私にも、若干の意見はあるのであります。しかし米運委員のおつしやいましたごとく、舞鶴とかあるいは新潟に置いたらいいではないかという端的な御意見に對しましては、全面的に反對を申し上げたいのでございます。

〔前田(郁)委員長代理退席、委員長着席〕

ただ日本海側の一つの管区本部を置くといふことは、おのずから意見は多いことと考へますが、この問題があつて現われましては、具體的な私の構想をもお話し申し上げたいと考へておるのでありますが、一点大久保長官にお伺いをしたいのであります。在米私は伏木の実態をよく知つておるのでありますが、新潟の管下におりました際は、非常な不便を感じておつたのであります。と申しますのは、主として警備面の關係からいたしまして、海上保安署の機動性が非常に減殺されておる。こういうきらいが非常に多かつたのであります。今後はい

うな面からいたされまして、具體的な事例をいたしまして、横濱管区本部の下におきます新潟とか、あるいは伏木等に對しまして、どのような警備面の自主性をお認めになつておるか。その点をちよつと参考までにお伺い

たしておきたいと思ひます。

○大久保政府委員 日本海方面は、個々の基地が重要でありますと同時に、その基地をつないで一つの海上の連鎖ある線というものが、また大切になつて参ります。そこで西の方から参りますと、まず第一線は九州開門海峡附近において一線がございまして、それから山陰から舞鶴、能登半島にかけての第二線がございまして、第三線は能登半島から新潟にかけての線である、かように考えられる次第でござい

ますが、この間の業務の動かし方につきましては、私は、日本海に管区本部はございせんが、できるだけ管区本部を置かれましたことに近い機動性を持たせるといふことにつきましては、十分配慮をいたしたいと考へておる次第でございまして、同時に、その基地のあります地点におきましては、その基地の保安部署の権限というものを、できるだけこれが發揮できますように、公衆に不便をかけませんようにいたしたい。かような構想でおる次第でござい

○上村委員 大久保長官にお願いしたいのですが、資料、つまり海上保安庁で保有をしてゐる船がどのくらいあるか。それから今までの海上事犯がどういふ關係になつておるかというやうな数。それから今までの海難の数がありましたら、その資料をいただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 承知いたしました。

○稲田委員長 この際、ちよつと委員長から報告を申し上げておきます。水産委員会にかかつております漁船法

案の件につきまして、昨日水産委員長外と、私運輸委員長外が、自由党の政調委員室におきまして金合しまして、いろいろ意見を交換いたしました。水産委員の方では、漁船法を設けたいという意見を述べましたが、私らの方ではそれに反對の意見を申し述べまして、對立のままにわかれまして。あとどうなりましか、これは關係各官との連絡もまだ完全にとれておりませんし、与党の自由党としての態度もまだはつきりしておりませんで、それらによつてこの問題がいかなるかといふことはきまるだらうと思ひます。なおその筋をいたしましては、現状を維持したいという意向のようでありましか、次第によりましては、あるいは了解が来ず、この会期が終るかもしれぬと思ふのであります。以上漁船法に關する御報告をいたしておきます。

次に國鉄の一部改正の法案であります。これはこの会期の初めから実は上程されて、今日までなおこれが解決をせずしております。そのせすにありますが、理由は、すでに御承知だと思ひますが、この法案の、出資という二文字を貸付という文字に突はかえたいというの、委員各位の御希望のやうであります。今日までその折衝を行つたのでございまして、その筋の方におきまして、その文字には拘泥しないという意見もありましか、本予算の方で大体無利子の出資並びに交付のやうな意味において本予算が可決になつておりますので、これを貸付という文字に直しますと、利子も伴いますというやうなわけ、補正予算も盛らなければならぬというやうなことが起きて来ますので、今それらの問題に

ついて大蔵委員会、大蔵大臣、その筋等と委員長は交渉中でありまして、この問題がいかが相なりますか、ことによりまずと審議未了にでもなりはせぬかと思つておりますが、なおそれらの点につきましては当分おまかせ願ひたいと思つております。

○稲田委員長 ただいま關谷委員より地方税制の改革の問題につきまして発言を求められておりますので、これを許したいと思います。御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めます。關谷君。

○關谷委員 ただいま地方行政委員会において審査中の地方税法案であります。これは過日一回は連合審査を開いたのでありますけれども、この法案が運輸關係事業にそのまま適用せられましか、交通事業はことごとく破壊するといふやうな状態にありましか、この点非常に重大な問題であります。どうしてもこれを修正しなければならぬという意見が、運輸委員会にも強いのであります。どのような修正をするのが最も適當であるかという点につきましては、これは当初以來岡田委員が非常に御熱心に研究せられておりますので、岡田委員より御説明を伺ひまして、そして委員会へ意見をまとめまして地方行政委員会へ申入れをいたしたい。このやうに存じますので、かようなおとりはからいを願ひたいと存じます。

○岡田(五)委員 今關谷委員から言われましたので、運輸委員会關係の事業に對する地方税の修正意見につきまして

て、一応私から御説明申し上げたいと思ひます。

まず第一に、地方鉄道軌道であります。が、地方鉄道軌道の性質につきまして、私からここで喋々するまでもなく、まづた本質的には日本国有鉄道と同様であります。その公共性につきましては、云々する必要がないのであります。にもかかりませう、国有鉄道は、国有なるがゆゑに國税及び地方税を免除せられておる。一方地方鉄道は私企業なるがゆゑに、地方税及び國税を課せられておるのであります。しかるにこのたびの地方税の改正によりましか、実は地方鉄道は破綻に瀕するやうな状態に立ち至つたのであります。公共性を今後ますます發揮させる意味におきまして、この地方税の改正につきまして、一応修正意見を

出さなければならぬ、かやうに考へるものであります。まず地方鉄道におきましては、地方鉄道の用地でございまして、これは現在では実は地租を免除せられておるのであります。これは地方鉄道の公共性にかんがみまして、國家的な補助という意味におきまして、地租を免除せられておるのであります。このたびの地方税におきましては、固定資産税の中に鉄道用地が含まれて、課税せられることになつておるのであります。が、かやうな地方鉄道の公共性にかんがみまして、従来通り固定資産税の對象から、鉄道用地及び軌道用地を削除してもらひたい、かやうに考へるのであります。

次に地方鉄道の軌道及び付屬施設であります。これは私から喋々するまでもなく御承知のやうに、地方鉄道は

一定の区間広域にまたがりまして、一連的な形をもつて存在いたしておるものでありまして、これを普通の固定資産と同視いたしまして、市町村税として課することは、實際上非常に不合理を来すものであると私は考えるのであります。一例を上げますならば、河川にまたがっている鉄橋は、いずれの町村に所属すべきかというようなことにつきましても、また隧道においても、かり、かように考えられますので、軌道及び付属施設、一定の区間広域にまたがって一連的に存在する財産につきましては、固定資産税の対象から除外いたしまして、特別の独立税を課するべきである。かように考えるのであります。

次に鉄道の車輛でございますが、ここで喋々するまでもなく、この車輛は一定の区間広域的に全国的に移動するものでありまして、これは普通の固定資産と性質を異にいたしておりますので、これは独立にすべきではないか。また車輛は、金融の担保物件といたしまして、ほかの固定資産に比しまして、担保力が非常に強いのであります。かような車輛の特質から行きまして、車輛の特別税を課するべきである。かように考えるのであります。

次に海運業につきましては船舶でございますが、これにつきましては現在の海運事情、現在の海運の国際性から行きまして、船舶は普通の固定資産税から独立いたしまして、従来通り独立の船舶税として存続すべきである。かように考えるのであります。

次に附加価値税でございますが、現在運送業及び倉庫業は、現在の改正法規におきましては五〇%、それから地

方鉄道軌道につきましては四〇%、こういうことになっておりまして、一方金融業者その他は三〇%、こういう附加価値税率になっておりますが、これは地方鉄道の本質から行きまして、地方鉄道につきましては三〇%、運送業及び倉庫業につきましては四〇%にすべきである。かように考えるのであります。

次に自動車税でございますが、これは現在独立税として存在いたしておるのであります。また改正法におきましても、独立の税金として存在することになっておるのであります。改正税率によりまして、非常に税率が高いのであります。この税率をもつていたしますならば、公共的性質を多分に持つておる自動車運送業が、破滅の状況に立ち至る懸念が非常に多いのであります。この自動車税の税率を低下することを希望する次第であります。

次に道路損傷負担金を廃することでございます。これは道路経費との関連におきまして、自動車税、ガソリン税によることといたしまして、地方自治体財源の拡充のために道路損傷負担金を、この際廃止すべきではないか。かように考える次第であります。

次に電気、ガス税であります。御承知のように地方鉄道軌道の大部分は、その動力源といたしまして電力を使用いたしておるのであります。しかもその電力の使用経費は、営業費の大体一三%を占める高率といえます。多量に使用いたしておるのであります。一方改正法案によりまして、石炭業、その他鉄鋼業、また化学工業等、重点産業につきましては、電気、ガス税が免除せられておるのであります。

が、地方鉄道軌道は申すまでもなく、これら石炭、鉄工業等と同様、国の重点産業でありまして、この重要性から行きまして、また電気の使用量からいまして、これら改正法案に掲げられた業種と同様免除すべきである。かように考える次第でございます。

以上簡潔でございますが、修正意見につきましての説明を終る次第であります。

○稲田委員長 ただいまの件につきまして、御意見があれば発言を許します。

○開谷委員 ただいま詳細御説明があらまして、十分納得でき得たのであります。最後の電気、ガス税の部分であります。この鉄山業並びに重化学工業の中に造船関係が入っているかどうか。この点を私意聞に知りませんので、ひとつ御説明を願います。

○岡田(五)委員 今度の改正法案によりまして、電気、ガス税の免税業種の中に、造船工業は入っていないようでございます。

○開谷委員 それでは第四の電気、ガス税のところへ、地方鉄道軌道業並びに造船業というふうに加えていただくことを希望いたしまして、ただいま岡田委員の御説明のありました通りに、委員長から地方行政委員会へ申入れをしていただくことを希望いたします。

○稲田委員長 他に御発言がなければ、この際お諮りいたします。ただいま開谷君の動議につきまして、岡田委員より説明がありました通り、地方税法案に対する運輸委員会の意見を地方行政委員会に対して申入れをすることにいたしたいと思っておりますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○稲田委員長 御異議なければさよういたします。

それでは本日はこれをもつて散会いたし、明日は多分開きたいと思っておりますが、公報をもつてお知らせいたします。

午後零時四十三分散会

〔参照〕
造船法案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕