

第十五回 参議院運輸委員會會議録第二十六号

昭和二十八年三月十日(火曜日)午後一時四十五分開会

出席者は左の通り。

委員長 小泉 秀吉君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小酒井義男君

委員

入交 太蔵君
植竹 春彦君
仁田 竹一君
一松 政二君
前之園喜一郎君
小野 哲君
内村 清次君

政府委員

運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省海運局長 國安 誠一君
海運調整部長 山口 伝君
海上保安庁長官 事務局側
常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 会専門員

本日の会議に付した事件

○水先法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○海上保安官に協力援助した者の災害給付に関する法律案(衆議院提出)

○臨時船質等改善助成利子補給法案(内閣提出)

○水船再保険法案(内閣送付)

第十二部

運輸委員會會議録第二十六号 昭和二十八年三月十日(参議院)

○委員長(小泉秀吉君) それではこれから運輸委員會を開会いたします。先ず水先法の一部を改正する法律案を議題といたします。

〔委員長退席、理事高田寛君委員長長席に着く〕

○理事(高田寛君) それでは本案につきましては、別段質疑はございませんか。

〔「ありません」と呼ぶ者あり〕

○理事(高田寛君) それでは質疑は終了したものと認めて御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○理事(高田寛君) それでは御異議ないものと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のあるかたはそれ／＼賛否を明らかにしてお述べを願います。なお修正御意見がございましたら、修正案文及びその修正の理由は討論中にお述べを願いたいと思います。

○小泉秀吉君 私本案に対してこのままでは賛成を表したいのでありまして、修正意見がありますので、先ず原案に対して修正の動議を提出して、更に論議を進めたいと思いますが、よろしくご意見を伺います。

○理事(高田寛君) どうぞ。

○小泉秀吉君 ではちよつと読みます。水先法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第三十条の改正規定を次のように改める。

第三十条中「水先」を「水先の業務」に改める。

以上でございます。なぜこういう修正を必要とするかと申しますと、政府委員の説明のうちにも、旧法の第三十条に「水先」とあるのを「水先の業務」と変えたという説明に、水先とは水先区において般船に乗込み当該般船を導く行為を指すものであるから、かかる規定の仕方によつては運輸大臣が水先業務運営の全般について一般の監督を行うことができるかどうか明瞭を欠く嫌いがあるので、本法案においてはこれを「水先の業務」に関する事項と改めて、この点を明確にする、ということに同意をいたしました。

私は第三十条の「水先」を「水先の業務」に改めるといふことにしたいのでありますが、更に政府原案によりまして、その新しい第三十条に二項を一項加えまして、そうして適正な水先料の設定、水先サービスの向上、その他水先業務の適正な運営を確保する措置をとるためにこの二項一項を加えたということになっておりますが、その条文は、私も立案者の心情は十分わからないでもありませんけれども、これだけでは水先人の真実の経理現状が必ずしも明らかになると思われなから、更に立法の効果も疑わしいと存する次第でありまして、水先人の監督につきましては、例えば水先料金の立て方の改革であるとか、或いは水先人協会の強化をするとか、適切なサービス改善の命令をするとか、その他新しい構想による一連の有効適切な監督方法を考えるべきであつて、その際に本案のような規定が必要であるかどうかということをも慎重に考えたらよいと思つたので、本法案のごとく突如としてこの監督、いわゆる水先人或いは水先組合を監督することにその帳簿を提出させるというようにすることを法律で作る、ただこれだけでその実効を挙げようというふうな意味には思えないばかりでなく、こういうことをするために水先人の私生活に立入るような悪いフリーリングを起させるのみならず、延いては水先業務の運営を害し、サービスがむしろ悪くなるというふうな逆効果があるかも知れないと憂慮されますので、この際は先ずこれを削除して、他の方法で適當なる納得の行くような監督をする工夫をこらすほうが遙かによいと思つたので、只今申上げたような修正案を提出し、この修正と共に全部本法案に賛成をしたい、こういう動議を提出するものであります。

○理事(高田寛君) ほかに御発言ございませんか。他に御発言もないようです。討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○理事(高田寛君) それでは御異議ないものと認めます。

それではこれより本案の採決に入ります。先ず討論中になりました小泉君の修正案を議題に供します。小泉君提出の修正案に賛成のかたの御挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○理事(高田寛君) 全会一致でございます。よつて小泉君提出の修正案は可決されました。

次に、只今採決されました小泉君の修正にかかるところを除いて内閣提出にかかるところ全部を問題に供します。修正部分を除いた原案に賛成のかたの御挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○理事(高田寛君) 全会一致と認めます。よつて本案は全会一致を以て修正可決されました。

なお本會議の委員長の前頭報告の内容等、事後の手續は慣例によりまして委員長に御一任願いたいと思つたが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○理事(高田寛君) 御異議ないものと認めます。

次に、例によりまして多数意見者の御署名を願います。

多数意見者署名

小泉 秀吉 岡田 信次
小酒井義男 入交 太蔵
植竹 春彦 仁田 竹一
前之園喜一郎 一松 政二
小野 哲 内村 清次

〔理事高田寛君退席、委員長長席に着く〕

○委員長(小泉秀吉君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(小泉秀吉君) 速記を始めて。

合に、これが米軍の需要にも応せられなくなるかも知れないというふうな懸念も生じたりいたしました。業者が中念には、申込んで取下げを申出る者もあつたのでございますが、そういう者もあつたのでございませぬ、そういうふうな態度をとつたり、結局政府の予定では六十万重量トンの解撤を考へておりましたが、實際解撤されたのは二十万重量トンでございます。従いまして、当時におきまして、すでにその当然解撤されるべきものと期待してありまして、その四万重量トン余り残つておるわけでございます。二十七億の予算でありましたが、實際使いましたのは十億余りでございます。これに對しまして、政府はその買上げたものをスクラップにして売つた、そのスクラップの代金が約八億くらいございまして、實際は二十七億の予算となつていまして、その国の支出として出しましたのは約二億くらいでございます。

○岡田信次君 そうしますと、結局低性能船舶をとかく解体しようということとは同じなんですな、買入法によつてもそれから今度の利子補給法によつても、ですから、折角前に低性能船舶買入法というのを実施したのだから、これに適當なる修正を加えるとか、或いはこれを又起し直すとかいうような方法で進めるわけには行かないのですか。

○政府委員(岡田修一君) 単に低性能船をスクラップにするというだけでは政策に積極性が無い。政府といたしましては新造船を極力まあ進めておるわけでございます。この低性能船の解体もその新造と結び合わせて積極的な

政策の一環として打ち出したい、かような考えの下に船質改善助成という形で提案をいたしましたような次第でございます。

○一松政二君 前には低性能船舶をスクラップにして、そうしてそのときは、スクラップにして、つまり優秀な船を建造しようというそれとは何も関連なくして、一応低性能の船舶は買入れてなくする、という法律案を出しておいたはずだと思つて居る。ここへ来て今度はそれを見返りに外航船の優秀な船を建造せしめる目的を以て、一般の利子補給の上に、更に又この船を解体するものについてはその分だけ利子補給を追加してやろう、こういうことだと思つて居る。私は極端にくだいて言へば、景気が好くなつて解体するよりも運航すれば、非常にあの時節には時局の關係と共に、もう一つは非常に運賃も上つたりいろいろなことで、解体するよりもそのほうが儲かるし、そのほうがいいからそうやつたのが私は事實だろつと思つて居る。又今度は形勢がらつと變つて、外航船は余つてしまつた。外航船々々とおつしやいます。外航船の運賃も極端に下つて居るわけだ。なんだかこの法案を見るという、般会社、般会社というか、般主と造船所に対して甘つたるい、非常に極端な言葉を言うれば、甘えた、俗語ですが、甘えたものを甘えたままに國がやつて居るやうなふうにお考えなつておられますか。先ずそれを承つておきます。

○政府委員(岡田修一君) このスクラップにしようとしておられます船が日本の海運全体から見まして、相当価値

のあるものならば疑問が起るわけでございませぬが、只今解体しようとしておられますのは船主経済的に見て殆んど無価値であるという点と、それから内航船の過剰ということが、先ほど申しましたように半永久的であるといふふうな考えられる点からいまして、日本海運というものを健全に育て上げるという見地からは是非ともこれは実施する必要がある。単に業者を甘えさせる、業者の声を鵜呑みにするといふ考へ方ではなしに、日本海運というものが育て上げなければならぬ産業であるといふれば、この健全化のためにこの船と見るべきかやうな低性能船を切棄せよという措置がとられなければならぬ。不幸にして前回は朝鮮事案という突発的の事故のためにその痛の手術が徹底できなかった。従いまして、今日これを再び取上げて外航船の建造と結び付けて実施したいといふ考へてございませぬ。

○一松政二君 そうすると、この低性能の船はこれをスクラップにして解体する、併しこれはただではないので、結局スクラップの値段はあるわけなんです。ただ朝鮮事案の前と現在とはどういふ形であるか、不幸にして私はその数字は持ち合せがございませぬが、これはやはり般主の持つておる私有財産です。私有財産は世の中が非常に好かつたときには、そいつを自分のために利用するのが最も適當であつたが故に、政府は一応そいつを計画も、そいつに基いてやつたはずなんです。そうして今度は、再び不況に見舞われて船の止むなきに至つたのです。私はこれは、こういう事例はほかの産業には

殆んど枚挙に遑がないと思つ。ほかの鉱山にも、工業にも、産業にも、中小企業にも、中小企業でなくても大企業でも、工場の内部にはそういう問題は幾らでもあると思つ。私はこういうものもこれを考えると、如何にも船だけ日本の産業の支柱であるかのごとく言われることに多少の疑義を持つ。殊に戦争をやれば船は非常に需要がたかさんあり、運賃も上ります。戦争がなくなつたならば、これはもうみじめな目に會う。これを一々政府が取上げて行つたら切りがない。好いときに悪いときの準備をしなければならぬ。好いときには勝手次第に自分で使つて、有事に備えて蓄えることをせずに、不況になつたならば國がこれに對して利子補給その他の方法をやつて、國が特別に面倒を見る。國が面倒を見ることとなつて居る。どうも当局の説明を聞いて私は如何にも納得が行きかねる。なぜ船だけがそれだけの保護に値いするか。私は皆さんと多少意見を異にするかも知れぬ。日本の現在には船が一番足りない。だから船を殖やすことが日本の産業を将来において伸ばすゆゑであることは大局的には私はわかりませんが、まあ、私の過去における経験においては、船の景気は、好いときが短くて……これはもう他の産業でも同じことでございませぬが、悪いときは非常に長い。過去においては随分ひどい時代もあつたのですが、特に政府がこれに對してこういうふうな補助をしたことはなかつたように思つ。たま／＼日本が敗戦の結果船が全滅したために特別の方法を以て外航船の建造を奨励し

て日本の船價を殖やす、この方面は私は間違つていないと思つ。いらないと思つけれども、岡田委員が先ほど申されたように、前買上げをやる予定のやつをそれをやらずに、又今度はみじめな目に會つたからこれを何らかの形というか、利子補給をやつてそちらの外航船のほうに廻す。これは私はそれで政府關係の投資と市中の金融機關からこれ……これは或る程度強制、とは申しませんが、或る程度かなり懲罰して船のほうに金を廻しておつて居る。若し不幸にして船会社が儲からずして、そうして或る程度焦げつきになつた場合には、これはこの問題を離れませんが、今の船会社に対する國家投資及び金融機關の投資はこれは政府で肩替りする考へてございませぬか。その点を私は承つておきます。

○政府委員(岡田修一君) この船会社への投資のうち、外航船の建造及び改造に對しましては、御承知の通り従来は見返資金、これからは開港銀行から一部貸出すわけです。従来は見返資金のときは四割乃至五割です。今度は開港銀行から七割出す。それからその残りを市中銀行のほうに仰いでおるわけです。従来貸出しました分につきましては、別段國家で肩替りするという方法を講じておりませぬ。ただまあ開港銀行の資金に少しづつその市中融資を切替えて行くという方法を講じておりますが、全部が全部開港銀行へ切替へるというところは困難であります。それから今後建造いたしました分につきましては、後日本院の御審議を願つて存じますが、市中融資に對しまして政府が損失補償しよう、融資總額の三〇%

のありものならば疑問が起るわけでございませぬが、只今解体しようとしておられますのは船主経済的に見て殆んど無価値であるという点と、それから内航船の過剰ということが、先ほど申しましたように半永久的であるといふふうな考えられる点からいまして、日本海運というものを健全に育て上げるという見地からは是非ともこれは実施する必要がある。単に業者を甘えさせる、業者の声を鵜呑みにするといふ考へ方ではなしに、日本海運というものが育て上げなければならぬ産業であるといふれば、この健全化のためにこの船と見るべきかやうな低性能船を切棄せよという措置がとられなければならぬ。不幸にして前回は朝鮮事案という突発的の事故のためにその痛の手術が徹底できなかった。従いまして、今日これを再び取上げて外航船の建造と結び付けて実施したいといふ考へてございませぬ。

○一松政二君 そうすると、この低性能の船はこれをスクラップにして解体する、併しこれはただではないので、結局スクラップの値段はあるわけなんです。ただ朝鮮事案の前と現在とはどういふ形であるか、不幸にして私はその数字は持ち合せがございませぬが、これはやはり般主の持つておる私有財産です。私有財産は世の中が非常に好かつたときには、そいつを自分のために利用するのが最も適當であつたが故に、政府は一応そいつを計画も、そいつに基いてやつたはずなんです。そうして今度は、再び不況に見舞われて船の止むなきに至つたのです。私はこれは、こういう事例はほかの産業には

殆んど枚挙に遑がないと思つ。ほかの鉱山にも、工業にも、産業にも、中小企業にも、中小企業でなくても大企業でも、工場の内部にはそういう問題は幾らでもあると思つ。私はこういうものもこれを考えると、如何にも船だけ日本の産業の支柱であるかのごとく言われることに多少の疑義を持つ。殊に戦争をやれば船は非常に需要がたかさんあり、運賃も上ります。戦争がなくなつたならば、これはもうみじめな目に會う。これを一々政府が取上げて行つたら切りがない。好いときに悪いときの準備をしなければならぬ。好いときには勝手次第に自分で使つて、有事に備えて蓄えることをせずに、不況になつたならば國がこれに對して利子補給その他の方法をやつて、國が特別に面倒を見る。國が面倒を見ることとなつて居る。どうも当局の説明を聞いて私は如何にも納得が行きかねる。なぜ船だけがそれだけの保護に値いするか。私は皆さんと多少意見を異にするかも知れぬ。日本の現在には船が一番足りない。だから船を殖やすことが日本の産業を将来において伸ばすゆゑであることは大局的には私はわかりませんが、まあ、私の過去における経験においては、船の景気は、好いときが短くて……これはもう他の産業でも同じことでございませぬが、悪いときは非常に長い。過去においては随分ひどい時代もあつたのですが、特に政府がこれに對してこういうふうな補助をしたことはなかつたように思つ。たま／＼日本が敗戦の結果船が全滅したために特別の方法を以て外航船の建造を奨励し

て日本の船價を殖やす、この方面は私は間違つていないと思つ。いらないと思つけれども、岡田委員が先ほど申されたように、前買上げをやる予定のやつをそれをやらずに、又今度はみじめな目に會つたからこれを何らかの形というか、利子補給をやつてそちらの外航船のほうに廻す。これは私はそれで政府關係の投資と市中の金融機關からこれ……これは或る程度強制、とは申しませんが、或る程度かなり懲罰して船のほうに金を廻しておつて居る。若し不幸にして船会社が儲からずして、そうして或る程度焦げつきになつた場合には、これはこの問題を離れませんが、今の船会社に対する國家投資及び金融機關の投資はこれは政府で肩替りする考へてございませぬか。その点を私は承つておきます。

○政府委員(岡田修一君) この船会社への投資のうち、外航船の建造及び改造に對しましては、御承知の通り従来は見返資金、これからは開港銀行から一部貸出すわけです。従来は見返資金のときは四割乃至五割です。今度は開港銀行から七割出す。それからその残りを市中銀行のほうに仰いでおるわけです。従来貸出しました分につきましては、別段國家で肩替りするという方法を講じておりませぬ。ただまあ開港銀行の資金に少しづつその市中融資を切替えて行くという方法を講じておりますが、全部が全部開港銀行へ切替へるというところは困難であります。それから今後建造いたしました分につきましては、後日本院の御審議を願つて存じますが、市中融資に對しまして政府が損失補償しよう、融資總額の三〇%

を限度として損失補償しよう、こういう法律案にいたしております。この利子補給、損失補償の制度は戦前にも御承知の通り実施しておりました制度でございます。造船奨励といたしまして、我国でも戦前から実施いたしております。又諸外国でもそういう方法をとつておるものであります。いろいろな点において船舶の建造並びに運航に不利な点を持つておりまする日本海運を育て上げて行きます上におきまして、少くともそういう制度を作りたい、かように考えております。

○一松政二君 私は大体この方向はそれでいいのですけれども、つまりそうすれば今の外航船の建造をやらせる場合には、つまり資力が確かである……これはまあ次の法律案が出る予定だそのうでありますけれども、今答弁がありましたが何一つおきませんが、つまり資力が充実しておる船会社のみに限定するか、或いは俗に言う一ぱい、二ぱいの船主にはやはり建造を許すのか、この辺が国がいやしくも将来において損失を見越して或る程度の肩替りをするということになれば、そういうことを成るべく避けることが私は一応納税者に対して忠実なゆえんであると思つてあります。ところが私が耳にいたしておる一、二の例を考えると、ともかく大部分の資金を借りて建造して、そうして好いときには自分が稼げるので、そうして自分がその果実を十分にエンジョイして、悪くなればそれは国が貸した金は取れないし、国は繋船しておけば却つて費用がかかるだけの話になつてしまふ。そうすると、悪いときはもう会社は捨てちまつて、そうして船を国に、開発銀行に肩替りすれば、それで済むわけです。そういう或る程度みずから危険を背負うて、将来永く船と運命を共にするということがやなくて、ただ、なに、金を借りられるから、これだけ船を建造して儲けたときは自分で使え、悪くなつたときは最後は捨てばいいじゃないかという考えで、若しそういうものがあつたら国としてはもう堪つたものじやないと思つたのですが、そういう、何か外航船を建造する場合にはそれほどの保護を必要とするならば、保護に値するだけの建造を計画する船主に対して何か特別な考えを持つておられるかどうか、承りたい。

○政府委員(岡田修一君) この新造船主を決定いたします場合に考えまする要素といたしましては、その船会社の経営能力、信用力、それからその造ります船がどういふ航路に使われて、必要度などのくらいあるか、こういう点を考慮してきめておるのでございませう。更に今回は開発銀行から、只今申しましたように七割の財政資金を貸すというところに相成りましたので、特に更にまあ最近の海運市況からいたしまして、船主を決定する最大の要素は船会社の信用力である、かように考えております。従いまして開発銀行のほうで特に船会社の信用力という面を嚴重に調査して、その調査の上に航路計画を調査して、或いは経営能力、こういう面を加えまして、いわゆる総合判断して船主をきめるということにいたしておるのでございませう。目下開発銀行でその船主の信用力、まあどれだけの担保能力があるかという点、これは専門家でございませうから、厳密なる審査をいたしておりますので、只今お話のごと

き御懸念のあるような結果にはならぬ、かように考えております。それから一ぱい船主とよく言われますが、まあ一ぱい船主と称せられます船主の中には長年の間海運業をやつて来ておりました、成るほど競争では相当船を失つてしまつたが、その資産状況が非常に確実だ、こういうものが相当あるわけです。まあ戦前は五万トンも六万トンも持つていたが、今は一ぱいか二はいしかない。併し家風として非常に堅実なやり方をしておる。そういうかたは若し会社がつぶれば自分の全資産もすつかり投げ出さなければならぬという会社で、そういうかたもあるわけでありませう。従いましてただ看板だけで一ぱい船主だからよいか悪いの、ということは言えないのじやないか、こういうことも開発銀行のほうで十分に慎重に審査をしております。

○一松政二君 それでは私はこの問題は又他日研究の上で更に改めて質問したいので留保しておきますが、資料を一つ要求しておきます。現在の、これはまあ数はそうたくさんないだろうと思つたが、開発銀行その他、まあその前からもいいですが、その前からのものも含みますが、現在の船のトン数、それから数と、それから融資先と融資金額、それからその会社の資本金、それから更に何かそれに対して我々が判断の資料となるものがあつたら、それは当然わかつていようから、そういうものを一つ成るべく近い機会に御提出をお願いしたいと思います。

○小酒井義男君 実私、もう相当前になるのですが、当委員会で低性能船

のあの法案が通過してから、それがどういふ結果になつておるかというところを見究めたい、どこの船会社のどういふ名称の船を何隻買上げて、そのうちでどれだけ途中で割戻したか、スクラップにせられたのはどういふ船だということに対する資料を出して頂きたいというところを言つたことがあるので、なぜかというところ、その前にちよつとそうした問題について資料を一旦調べて資料を頂いた、ところが一隻船が食違つたのです。そのために総数じやなしに、具体的な船名も調べたものを一つ頂きたいという要求がしてあるので、今日ここで答弁がして頂ければ結構ですが、それが不可能でしたら一つ資料にしてお出し願ひたい。

○政府委員(岡田修一君) 只今小酒井委員からお話がありました点は、そのお話のありました直後に資料を作りまして、私としましてはお手許まで届いてはいたかと思つたのですが、若し届いていませんでしたら、直ちにお届けするようになつたかと思ひます。

○小酒井義男君 それからも一つ、これは海運関係ですからそちらも関連があると思つたのですが、こうしたことを政府がやろうとする目的といふこと、これはもういい船を造るといふこととに趣旨はあるのですが、造船業界の現状を、こうした法律を作らなければ行詰つておる造船工業というものを維持することができないというふうな考へ方がどういふ法律を出す中に含まれておるかどうか、その点について一つ御説明をお願いしたい。

○政府委員(岡田修一君) この法律を實施することによりまして、中小造船所を潤わすかどうかということござ

います。この法律の結果によつては直ちにそういうことにはならない。まあ極く近い目でみまると、むしろこういう船が減ることによりまして、中小造船所の修繕が少くなるという点が見えております。併しこういう船がとにかく非常に海運界の痛であるといふことで、これによつて海員に相当の失業者が出るわけでありませう。にもかかわらず海員組合あたりは是非ともこれは整理すべきであるといふことを言つておるのでありまして、一面においてこういう般は冬場になると必ず難破がある。乗組員から言つると、こういう船が動いてると一面において相当生命の危険もあるわけですが、それよりもたとえ失業者が出るかも知れないが、日本海運の現実の發展という上からすれば、こういう船は整理したい、そういうことでありませう。

それから先ほど一松先生からのお話がございませうが二つはこういう考へ方があるかと思ひます。ほかの産業と違ひまして、かような競争中に造りました船は、船主の好むと好まざるにかかわらず競争中政府がこういう船を造つて船会社に割当てた。船会社はこういう船は経済的にみて殆んど役に立たない船であるといふことは十分承知しておるのだが、国から割当てられた船である、而もこういう船が若し朝鮮とか或いはその他の近廻りの航海が自由であつて、それらの輸送が相当活潑に行われるならば、こういう船の使途があるのですが、そういうところは政治的に日本の船が自由に行けない。こういう船会社自身の責任よりも他から押付けられた原因によるのだから、こういう船を買上げなければならぬ。

そういう政府の責任を解除するために先だつての買上げを実施したのです。それが、それに対して海運業者が乗つて来なかつたというのは、自分たちの責任であるということが言えるのですが、圖頭に申上げましたように、当時の情勢から言いますと、占領中の日本としてどれだけ米軍に協力を要請されるかわからない。こういう懸念もありまして、政府の側においても或る程度売り控えるのを懸念とまでは行きませんが、大目に見るといふ態度、従つてその責任は政府のほうにおいて一部とるべきである。かような考え方もできるわけでありませぬ。

○岡田信次君 この前の、去年の国会で外航船舶の建造に關しての利子の補給法案が出たのですが、今度も一種のやはり外航船舶の建造に關する利子の補給がそういたしますと、この前の法案が利子の率が非常に低い、だから今度又別の法律でやるのだというふうにも見えるのですが、それならなぜ前にできたあれを五分なら五分というふうな上げ、それから低能船舶を処理するなら処理するというようなはつきりしたことにしないで、ここに又低性能と外航船舶改善利子補給と、これを三つ組合せたような極めて複雑な形に持つて行かれるのはどういふわけですか。

が一番適當でないかというので、その低性能船をスクラップにすることに對して、その措置だけにして利子を補給するという、これを別の法律で出すわけですが、いろいろ助成の方法がいろいろありますが、この助成の一つの形態としてどういふ形をとらざるを得なかつたわけですか。実はこういう形をとるに至りました経緯を申上げますと、この低性能船を解体し、新造するための助成の方策としては、低性能船一隻つづしものに対して七百万円なり或いは六百万円の助成金を出す。これは新造に結びつけますと、新造船主にその金をやるという考え方が一つ出て来るわけでございます。ところが政府の財政状態からして、一隻に對してそのような解体助成金と申しますか、或いは新造助成金と申しますか、そういう金を出す余地がない。然らばもつと引下つた方向で、それが七百万円に相当するものを船主がどこから借りて、その間に返すとして、その五カ年に返す間を無利子にするという考え方で、その利子額だけ補給してはどうか、という考え方に引下つた、できるだけ国の財政負担を少くする、従いましてそういう考え方に立ちますと、それしやその一隻つづすことによつて船主が自主的に負担をどういふ、七百万円利子を無利子にするという考え方をとつた場合に、それに対する利子補給額だけを新造船の利子補給のほうにつけてやる。新造船をやるために市中銀行から借りる金の利子がその分だけ減るようにして、一つ考えようと、非常に持つて廻つたやり方でございますが、そういうところからして今日のこの利子補

給制度が生れて来たわけでございます。いろいろ政府内部の折衝の結果、でき得る限り国内負担をかけないでやるといふ観点で、いろいろ制度として非常に一見して廻りくどい方法でございますが、今日提案いたしましたような制度をとりたいと思つてございます。

○岡田信次君 まあ政府としてはこれによつて外航船舶の拡充もできるし、同時に低性能の船の処理もできるし、まあ一石二鳥だといふようなお考えだと思つてますが、又見方によつてはこの前あれしました外航船舶の建造利子補給はもつとたくさん利子を補給したののだと、ところが他の産業の關係もあつて、これを出すわけに行かんから、余り目立たない方法によつて、又通りのいいいふ方法だと思つて、まあ甚だずるい方法だと私は思つてますが、なおあれをよくいろいろ見まして又御質問しますが、私はここで一つ資料をお願いしておきたいのは、外航船舶が造られてから相當の年月がたつてから、その拡充の状況ですね。それから更に將來どの程度拡充しようとする意向があるのか。それからこの拡充によつて日本の産業経済に具体的にどの程度のまあ利益と申しますか、貢献をしたのかどうかといふような一つ資料をお出し願ひしたいと思います。

○前之園喜一郎君 關議で通つたという損失補償法案といふんですか、それは近く国会に御提案になるのですか。いつ頃になるのですか。

○政府委員(岡田修一君) 今週中には衆議院のほうに提案になると思つてます。

○前之園喜一郎君 今岡田局長から御答弁になつたように、損失補償法案と云ふか何というか、そういうまあ法律案が近く出るとすると、やはり今審議してありますこの法律案と相當に關連性もあると思つてますが、いろいろ私も研究をしたり、又資料などによつて検討をしたいと思つてますが、それでこの質問を保留いたしましたので、後日十分質問する機会を与えて頂きたいと、こういうふうな思ひます。

○一松政二君 私はさつき政府委員の戦時中に強制して戦艦を造らしたというお話で、私は一応考え方としては誠に結構なんです。それが、それに類似することは他の産業にも枚挙にいとまないので、それを願ひなつておられるのもあるし、場合によつたら又それによつて不当の利得を得ていると思われ人もあるわけですよ、これはなかなかいわけの競争による負担を公平化するか均分化するかといふいろいろの概念上の呼び名はあるけれども、これは實際には到底どういふこととは人間わざでできることではないのだ、従つて一つのこととは申しませぬが、そういうお考えがやはり一応船に對して特別の、私はさつき俗語でいう甘える、或いは甘やかすというふうな方向にやすれば傾きはしないかと、他にも随分、それから朝鮮事案が起り、或いは日華事案が起つて、その辺に船が行かれない、そうすれば貿易業者はそれを当て込んで商売をするはずであつたのがその商売すらできなくなつた、その損失はどうするのだと、そうすればメーカーのほうもそういうものをこしらへる予定で考へておつたのが、やれなくなつたのだ、どうするかという問題はこれは当然起つて来ますから、かなり問題だと思つてます。

○小野哲君 或いは私遅れて来たので、説明なり質問があつたかと思つてますが、この法律案を実施するための予算措置ですね、これは昭和二十八年以降八カ年を通じて總額一億八千五百二十二万円、これが予算として支出される筈である。内二十八年予算として三千四百万円が計上される見込だ、こうなつておりますが、この法律案の内容から見ますと利子の補給の程度が年二分乃至五厘といふふうになつてゐるので、そういういたしますと、この昭和二十八年度予算三千四百万円の算定の基礎を、どういふふうな方法でお定

めになつたか、或いは低能船一隻について幾らという計算で、この予算が出ているのか、この点を一つ伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) この計算は非常にややこしいわけでございます。二十八年の一月一日から二十九年の三月三十一日までに着工される船の契約起工、それから進水までのいわゆる四分の三でございます。四分の三の金で、この支払利子の支払期日が来るまでの間に二分を掛けた、大体本年度内は二分に相当する額でございますが、今申しました金額でその支払利子の支払期日の来るものに対して二分を掛けたものが三千四百万円、これはどういふ船柄のものが新造されるかということによつて、多少の狂いはあるかと思ひますが、大体三千四百万円以内に取り、かういふように考へております。あとで詳しく計算の方法をお知らせいたします。

それから少し、かういふ利子補給をいたしました算出の根拠を、ちよつと詳細になりませんが説明させていただきます。大体E型一隻の平均簿価が千四百万円なんです。これをスクラップにいたしましたして得ました金が七百万円というように踏んでおります。大体この当時のスクラップ価格からいたしました、まあ八百二十、三十万円になるのじやないか。ところがスクラップにいたしましたものに百二十、三十万円かかる。従つて本当にこの船主の手許に入るのが七百万円、ところが現実には最近鉄鋼業者がスクラップの買入価格をうんと安くしようという協定をいたしまして、手取り七百万円というのが、今の見積

じや六百万円くらいになつて、船主の負担というものが当初七百万円と予定してありましたが八百万円、或いは八百万円以上になつてゐるかと思ひますが、当時この予算を折衝しましたときは、大体七百万円くらいの船主の債務が残る、まあその簿価相当額は大体銀行から金を借りてゐるわけであり

ます。ところがこれをつぶしてしまひますと、担保がなくなるわけでございます。七百万円といふものは担保なしの金になる、従つてその七百万円に對してこの七百万円をどう言ひますか、五ヶ年間に毎年均等償還して返して行くといふふうになつてしまひ、その七百万円といふのは、ちよつと今言ひましたように、少し少く見積つてゐるという点からいたしまして、大体これに對して一割二分の、先ほど言ひましたように、この七百万円を返すまで無利子としてその利子だけを補給するといふ考へでございます。その利子を年一割二分と見たわけです。五ヶ年間の半年賦均等償還といつたしますと、それがまあ大体三・一五年間といふことになるわけでありませう。従つて七百万円に一割二分を掛けて、三・一五を掛けますと、E型一隻をつぶすことによつて受ける利子補給額は二百六十四万円です。これを三ヶ年余りの間に受けるとういふ考へでございます。二隻をつぶしますと五百二十九万円、これだけの利子補給額を受け得るようになつてゐるわけでありませう。これに按配してまあ減らすようにしたと

いうのが今度の制度でございます。従いまして新造船一隻を造つて、最初は二分、あとは五厘の利子補給をいたしますが、その補給の總額、新造船一

隻當りの補給の總額は五百二十九万円

で抑えられてしまふ。かういふことになるのであります。それで先ほど言ひましたように、このE型一隻つづしますと七百万円の担保も何にもない借金が残るので、最初が一番辛いわけですね。ところが新造船のほうは最初契約、それから起工、それから進水と、最初の年度は少ししか船主が金を借りないのです。これに五厘を掛けますと、最初の年に受ける利子補給額といふものは非常に少いものになつて来る。そこで最初の年に受ける利子補給の率を高くしまして、次年度以降の利子補給額と余り大差のないように、最初だけ高くしたといふわけなのでございます。

○小野哲君 計算の基礎は大分ややこしいので、これは何か又資料でお出し願つたほうがいいじやないかと思ひますが、只今のお話を伺つておりますと、例へば同一船主が一方において、新船を建造する。同時に又この解撤をして行くといふふうな場合の利子補給の程度は、これは非常にびつたりと来るわけですね。ところが異つた船主が一方において新造船の利子補給を受け、それから又違つた船主がこれによつて解撤のための、解撤のための利子補給を受けるといふことになつて、この辺の調節が按配がうまく行くものだらうか、どうだらうか、非常に甚が細かくて、外航船の新造船の利子補給と、それからこの解撤のための利子補給と、先ほどの御説明によりますと、さういふ点を脱み合せながらお考へになつておる法律案じやないかと思ひますが、その点ちよつと私理解いたしにくい点があるのですが、御説明願ひ

たいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 新造船の船主がこのE型船を二隻なり三隻持つておられますと、これはまあ問題はなないわけですが、さういふ船を持つていない船主は、さういふ船を買入れなければならぬことになるわけでありませう。併しさういふ買入れをいたしまして、も、只今申しましたように大体平均簿価が千四百万円、まあ担保に借りておられますと、大体千四百万円くらいに買入れれば、ちよつと手に入らないじやないか、さうすると、先ほど言ひましたようなスクラップにして手取り七百万円、今日では六百万円とすると、そこに八百万円といふものが、その新造船主の負担になつて来ます。併しその新造船主の負担は、その金は利子補給といふことによつて軽減されるわけですが、ところが一方新造船主はかういふ船がつぶれることによつて、自分たちの持つてゐる外航船が内航に……一応外航から歸つて来て、さうして今ですと内航船が一ぱいですから、次の航海まで一週間くらいあつてもちよつと稼ぐ余地がない。併しこれが整理できますと、これが稼ぐ余地が出て来るとういふことと、もう一つ今度は先ほどの、従来と違ひまして、その財政資金七割と、それから利子補給といふものが今年からの新造に加わるわけですが、従来の新造船主と此べて格段の応援を受けるわけですが、ですからさういふ多少の、成るほど新造船主に負担がかかるかと思ひますが、この二十七年の新造船主に比べますと、二十七年の新造船主は四割四、五分程度の財政資金を受けて、利子補給もない。今

度は七割で利子補給もあり、損失補償も付く、かういふ非常に従来に比べますと進んだ新造船主に對する助成措置が加えられるわけですから、幾分かなにはございませうが、新造に結び付けてやろうといふのがこの趣旨でございます。

○小野哲君 それで大体二十八年以降八ヶ年度といふことを目安として予算措置をとられようとしてゐるわけでありませうが、これを現実の船舶の數に直しますと、約七十隻、十萬重量トングラういふことになるわけですね。そこで現在の現実のこの戦時標準型、E型船舶、その他これに準ずる低性能船舶といふものをこの程度の予算で一体無くなすことができるかどうかですね。

言ひ換へれば、予算の措置としては、目標が七十隻であるといふが、現実としてはもつとこれをやつて行かなければならない。かういふ点についてはどうなんでしょうか。

○政府委員(岡田修一君) この対象となつて出て参ります船は、石炭焚きのE型船でございます。その船が大体まあ百二十八隻、それから三十年以上のE型船に準ずる船が約三十隻、従いまして、その解撤の対象になります船は約半分くらいが出て来るわけですが、これは全部が全部売られるわけでありませう。中には先ほどお話のありましたように、非常に高い金で手に入れたる。例へば千七、八百万円も出して手に入れたるという船主がある。かういふのは非常にロスになるわけでございますから、出して来ない。で、大体その半分の七十隻といふのがいいところじやないかと思ひます。

の法律案の第二条ですが、低性能船舶については省令でおきめになることになると思いますが、これは大体どの程度の内容で以ておきめになるのですか。或いは省令案があれば資料として御提出願つてもいいかと思ひますが、如何ですか。

○政府委員(岡田修一君) これは戦時標準型の、いわゆるB型船と称しておられます船舶と、それから総トン数五百トン以上千五百トン未満の船で大体船齢三十年以上の船、こういうのを対象にいたしております。

○小野哲君 そうしますと、この省令は結局低性能船舶の、この法律案の対象となるべきものの条件をきめると、その程度であつて、具体的にどういふ船主がどういふ資格でなければならんかというようなことは、先ほどちよつと一松さんからお話がありました。例え一松さんから船主であるとか、そういうふうな船主自体の問題はこの省令の内容にはならないわけですか。

○政府委員(岡田修一君) これはつづすほうの船のことを言つておられますので、その船主のほうは如何なる船主であつても、つづすほうという船主はこれの対象になるわけです。従つて船主の問題につきましては何ら規定しなさいでございませぬ。

○一松政二君 ちよつと関連質問があるのですが、こういう法律案が通過すると……通過する、しないは別問題ですが、通過を予定して政府からこれだけの船舶に対してこれ／＼の利子補給があるという事になると、新造船の奨励というよりもむしろこの老朽船舶なり、それからE型船を持つておる者の船舶が、それを見越して高くなつち

まうということをお考えになつたこととございませぬですか。

○政府委員(岡田修一君) これがため特に船舶が高くなるという事は考へておりませぬ。

○一松政二君 私は経済の常識から言つて、必ず私はこういうことを、新造船を建造しようとするればこれを買わなければならぬのですから、買手が殖える。従つて売り惜しみをする者があつて、その結果今持つておる船主を利して、政府が予期しておるほどの外航船建造者にこの法律の恩恵が行くかどうかについては、私は相当疑問があると思ひます。これは意見になりますか、あなたがそういうことを予定してないというならば、それはあなたの御意見ですが、私はこういう問題があると、必ず放つておけば捨値にしかならない、いわゆるスクラップの値段でしかないのですが、これに買手がつかれば、これは必ず上るにきまつておるのですよ。そうするとそれだけ高いものを買わなければこの恩恵には浴しな

い。この恩恵に浴するため高い船を買えば、それだけ政府の目的は、これだけ予算を仮に使用しながら、その何割か、何部分か、或いは大部分かは、今の解体をする船主の持つておる者にしか私はこの恩恵が行かない危険が多分にあり得ると思ひます。これは私の意見でありませぬから、まあ意見の相違になりませぬが、これは見込みのこととございませぬから、私らが経済の常識から考えたならば、そういう危険が多分にあり得る。従つて法律の目的は、意外なところに行つてしまつて、これを建造しようと思ふ者は果してその政府の企図する恩恵に浴し得るかど

うかは私は疑ひなきを得ない。

○政府委員(岡田修一君) 大体新造しようとする船主が持つておるような型船、この解体の対象になるであろうと思はれるE型船が約五十艘いであつて、まあこういう船の解体は成るほどこれに対する簿価が千四百万円である。或いは平均簿価が千四百万円と

して、銀行からの借入金千四百円です。そういう船を動かすことによりまして相当の赤字が出ておるわけですが、併し然らばといつてそれを何らの手当なしにつぶすということができないので、上げも下げもならないで弱つておるといふような状況でございませぬ。従つてそういう船を、成るほど担保のない借金が残るかも知れませぬが、これに対して一部政府の助成がありませぬ、それらの新造しようとする船主は、相当助かるわけとございませぬ。

○一松政二君 同一船主である場合には私は今の議論でいいと思ひます。動かせば金がかかるし、繋船しても損するので。船ほど極めなものはないんだ。不景気なときと、景気のとときと又これほど差のひどい事業もないのですから、繋船すればいよいよ俗にいう泥棒に追い銭みたいになつて、損の上塗りをしていけばならんために、繋船がなかなかしにくい、だから繋船して費用がかかるより赤字で運航しておるほうがいいという問題も、常に船会社の当面する不況の時代のこれはもう常道なんです。けれどそれにも堪え得ずして繋船している。繋船しておれば、これは担保流れになつて、これは貸金している人が、まあ船会社の経営が健全であれ

ば他の船によつてそれを支えるわけですが、需要があれば必ずそれは値段が上つて来るだろうと思ふ、今は需要がないからその船の値段が非常に安いわけですが、担保価格があるとか、担保価格をきめるといふことではなくして、買手がつかば私は船の値段は上るにきまつておると思ひます。そうしてそれを買つて新造船をすれば、これ／＼これだけの利益が得られるとなれば、その半分なり……その分け方はどうか知りませんが、必ず現在船を売る人がそれを要求することは、これはもう経済の常識だと思ひます。従つて今持つておる船主がその人が建造すれば別ですが、その人が建造しない、他の建造者がこれを買うというこゝとなつたら、必ずその値段は、上つて、私は必ず又政府の意図したところと違つた結果が生ずるであらうということだけを申し上げておきます。これは私の意見になります。だからこういう問題は非常にこの経済界の波動は複雑微妙なものでございませぬから、私はこういう法律案を審議し、或いは通すか通さないかというようなことは、すぐそれが船舶に響いて来る問題でありませぬから、よほど慎重に考えないと、企図したことは逆なことが……逆とまでは行かなくても、かなり方向の曲つたことが、現実にはあり得ると、そういうことを私は考えられますから、これは私の意見として他日の御参考になれば幸いと思ひますから、申上げておきます。

○小野哲君 ちよつと関連して伺いたいのですが、今一松さんから船舶の問題にお触れになつたのですが、この点は又適当な機会に政府委員から御答弁があると思ひますが、これと同時に鋼材の価格の問題なんですね、今造船用の特殊鋼材の価格が高いとき、これを何とか引下げなくちゃいかんじやないか、こういう意見が非常に強いので、それについては或いは補給金制度をとつてはどうかという意見もあるのではありませんか、また今日のところは実施されておるけれども、こういうふうな、言い換えれば一石二鳥と申しますか、一面船質の改善のための助成方策をとると同時に、この方策が他面船舶の問題との関連もありませぬが、鋼材自身の価格の適正化ということに役立てるような方向に持つて行けるかどうか、とにかくE型船、それに準ずるようなものを成るべく早く整備をするという事は海運事業の健全化から言つて勿論必要なことだと思ひますが、それのみでなしに、それによつて更に一つその副産物が出て来るならば一層いいんじゃないか、鋼材の価格等との関係からこの法律案はこういうふうな措置が何らかの役割を持ち得るかどううか、こういう点を一つ何つておきたい。

○政府委員(岡田修一君) 先ほど申しましたように、船主側がこれを売却することによつて得る金、まあ換言しますれば、船主側が予定しておつた層鉄の価格よりもつと低い価格で、鉄鋼業者の団体といひますか鉄鋼業者のほうの申合せで買叩こう、こういう折りでございませぬから、これを直ちに鉄鋼価格の引下に役立たせるといふことは困難ではないかと思ひます。殊に前回ですが、七十隻くらいですとその量も大した大きな量でございませぬので、こ

れを以て鉄鋼価格の引下の交渉の何に
使うといふことは現在の段階ではちよ
つと困難かと思ひます。併しこの層鉄
の価格が非常に暴騰するといふよう
な場合には、これをこちらの予定して
つたような価格で売ることによつて却
て業者のほうで安くするといふよう
なことはできるわけでありませんが、
現在の段階はちよつと反対のような現
象であります。

○委員長(小泉秀吉君) ほかに只今の
ところ御質疑はありませんか……。

ちよつと伺いますが、この法案で言
う解体の時期は、解体の期限はどう
いうふうになつておりますか。

○政府委員(岡田修一君) 大体九月ま
でに解散するといふふうに考へてお
ります。九月までといふのは、はつ
きりと省令にはその日にちを書くの
でございしますが、この法律によつて第
一回の利子補給金を請求する日の一カ
月前までに請求しなければならぬ、大
体その利子補給金の請求が十月の末
なる予定でございします。従ひして九
月末までに解散する、こう考へてお
ります。で解散の程度でございします
が、エンジンを外しますと同時に船体
を一部破壊するといふような程度で
ございします。かように考へてお
ります。

○委員長(小泉秀吉君) 大部資料の提
出の要請がありますし、その他まだ質
問を保留しておるかたもありません
ので、今日は質疑はこの辺で残して
おいて、本案の御審議は次回に譲ら
うなことにいたしましたし、如何いた
しましょうか。

○一松政二君 資料の提出があつた
とにして頂ければ結構だと思ひます。
○委員長(小泉秀吉君) 速記をとめ

て。
〔速記中止〕
○委員長(小泉秀吉君) 速記を始め

て。
次は本船再保険法案を議題に供しま
す。先ず政府委員から提案理由の説
明がありましたので、そのあとの詳細
の御説明を願ひます。

○政府委員(岡田修一君) 本船の保
険につきまして、やや詳細に亘ると存
じますが、御説明さして頂きます。

御承知の通り本船はいわゆる機帆船
と称しておりますが、これは普通の鋼
船に比しまして大變危険率が高いの
であります。従つて保険料も非常に高
い、それからその本船の船主の中には
保険をつけるという考へが余りない
わけです。従ひして民間保険会社で
これをその保険の対象とすることが非
常にむづかしい、いわゆる弱体保
険でございします。ところで本船のほ
うは大部分が船主船長、いわゆるこれ
が船主で、大体家族も一緒に乗組んで
おります。その船は本船船主の全財
産でありますと共に、唯一の生活手段
でございします。従ひして本船が滅失
いたしますと、本船船主の生活が、全
財産を失つて非常に困難になるとい
う生活不安の問題でございします。こ
れについて合理的な保険制度を確立す
ることが本船行政の上で一番大きい
問題でございします。ところで本船保
険でございします。昭和十八年に本船
保険法というものがございまして、こ
の法律で全国一本の本船保険組合が
設立されました。それからその組合
の保険は国が補助する。それからその
組合の事務費は国が補助する。その
組合の再保険する、こういふ手厚い
助成があつたのであります。更に戦争

中、

国で強制徴用されておりました五十
ト以上の本船については、その組合に
強制加入するといふことになつてお
つたのでございします。ところが戦争
が終つて、そういうふうな民間事業に
対する助成は一切いかにという方針
とられました。そのため、その国の補
助もなくなり、それから国家徴用とい
う制度がなくなり、それから国の再
保険制度も昭和二十二年の三月末に
損害保険中央会、これはまあ、再保
険する国の機関でございしましたが、
これが閉鎖されたために再保険もな
くなくなつたわけにございします。こ
ういふものを續けて行きたいとい
うので、先ほど申しましたその組合は、
国の再保もない、或いは事務費の補
助もないという態勢でその組合保
険事業を續けて参つたのでござい
します。ところが不幸にいたしまして、
昭和二十二年の末から昭和二十三年
の初めに非常な海上が荒れまして、
機帆船の損害が非常に大きな額に
上つて、その年の経過保険料の約三
倍に損失を蒙つて、その結果本船保
険組合というものを解散せざるを得
なくなつたのでございします。その
後民間の保険会社にかげようとい
はしますと、非常に保険料率が高い、
而も保険の填補率が附保額即ち保
険金額の半分といふふうなもので
ございした。どういふものでも本船
船主自身の相互保険組合を設けたい
といふ、こういう要望が結集いたしま
して、昭和二十五年に船主相互保
険組合法というものを、これ

は大蔵省の提案でございしたが出
したわけでありまして、そうして本
船業者の自身の相互保険組合とい
うものを設けさせたのでござい
します。その当時も再保険制度を是非
ともとりたいたうので司令部とも交
渉いたしました。どういふものでも
司令部から了解を得ることができ
ず、今日まで来たわけでありま
す。この本船相互保険組合法により
まして、現在二つの組合がござい
しておりますが、まだ二年を経過し
たばかりで、その基礎も薄弱であり、
信用度も非常に微弱で、その保
険に入つては、機帆船の割に満
たないといふ状況でございします。
そういふものから、その本船保
険組合に対する対外的な信用とい
うものが弱く、従つて組合に入
つては、機帆船業者が金融を得
ようとしてもなから、得られない
ので、高利の金に依存するとい
う状況でございします。どうい
ふものでも国家のバックによつて
強いのにして、それにはその組合
が受けております。その保険を
国が再保するといふこの制度を確
立する以外に途がない、か
ように考へまして、今回政府内部
で打合せの結果御提案申し上げ
ました。本船相互保険組合に對する
国家再保険の法律を提案しよう
とした次第でございします。

この法案の概要を申し上げますと、
只今申しましたように、本船保
険の弱体保険では到底民間の保
険会社が再保をしてくれないとい
ふものでございします。政府が本
船再保険の再保者になるといふ
ことになつたのでございします。
その基礎は非常に弱小でありま
すので、本船相互保険組合がその
負う保険

責任を完全に果すことができません
よう、即ち事故が起りましたならば、
組合員であります本船の船主は必
ずその保険金が手に入るように
いたします。ために、本船相互保
険組合とその組合員との間に保
険関係が成立したときは、自動
的にその保険責任を政府が再
保するといふふうなことに
いたします。次はその再保険の割
合でございします。戦争中のものは
百分の九十まで再保したのでござ
いしますが、今はこれを百分の七十
にいたしました。これは本船相互保
険組合が弱小でありますために、
その保険責任の相当部分を政府が
危険分いたしました。同時に、一
面に、その本船相互保険組合の自
主性を尊重して、本船相互保
険組合が自分の事業として責任
を持つてやる、といふふうな
ことをいたしました。百分の九十
といふ高い率を下げまして、一
応百分の七十といふところで
満足しては、かように考へた
次第でございします。

それからこの再保険の料率は一般
的に元請けの本船保険組合の適用
しております。保険料率の中に占
めております。純保険料率、御承
知のように、保険料の中には附
加保険料と純保険料がござい
しますが、その純保険料に相当
する分だけを国にあげ、か
ようにいたします。若し再保
険をするに、それだけ事務費に
相当するものを本船再保険料
に加えるといふものと、それだけ
保険料が高くなりますので、その
本船再保険のほうの附加保
険料に相当するものは国が持つ
て、その純保険料に相当する分
だけを国にあげ、かように

九

いたしております。それからなお政府は木船相互保険組合の保険責任を再保険することとなりましたがために、弱小な木船相互保険組合が濫立することを防止し、木船相互保険組合及び政府の木船再保険事業が健全な経営ができますように、附則で、従来は木船相互保険組合の結成は百隻以上というふうになつておりましたものを、三百隻以上にするというふうな、船主相互保険組合法のほうをこちらの新法律の附則で改正するという形をとつたのでございます。即ち隻数が余り少いと、非常に木船相互保険組合の力が弱くなります。従つて国の再保も思ひもよらん損害を受けるということになりますので、元請けの組合をできるだけ大きなものにいたしますために三百隻以上ということにいたしましたのでございます。

最後に木船再保険事業の事業見込みについて御説明申し上げますが、木船再保険特別会計につきましては、別にこれは大蔵委員会のほうで御審議を願つていと思ひますが、木船再保険特別会計法によつて運用されることになつておりますが、その二十八年度における事業見込みは、機帆船については現在の組合の附保隻数の二割増を見込んでおります。又膠については六大港を対象として約二千五百隻を対象として考へております。

のを加算しまして、更に組合の事務費に相当する附加保険料を加えて構成せられておるのでございます。

以上のような加入予定数、保険料率を前提といたしまして事業収支を予定いたしますと、収入予定は再保険料収入が五千三百三十六万円、それから再保険事務費で一般会計から受入れますものが百八十四万三千円、雑収入が十二万九千円、合計で五千三百三十三万四千三百六十六万円、再保険事務費百八十二万二千円、それから他会計への繰入が四万三千円、予備費が百十万七千円、合計五千三百三十三万円、再保険事業費の繰入れを前提として收支相償う考へてございます。

なお、本特別会計の收支の長期の見通しといたしましては、異常災害による損失の生ずる年度も予想されますが、平均すると収支相償うものとかよりに考へております。支払上現金に不足が生じたときは借入金をする制度が設けられてございます。

以上でございます。

○委員長(小泉秀吉君) 本法案に対して御質疑はありませんか。たくさん御質疑がありだらうと思ひますが、今日はこの辺で……。

それじゃこれを以つて本委員会を終了いたします。

午後四時四分散会