

第十六回国会 運輸委員會 會議錄 第八号

昭和二十八年七月一日(水曜日)

午後一時三十分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事 岡田 五郎君 理事 關谷 勝利君

理事 松井 豊吉君 理事 原 彪君

理事 橋本 兼次郎君 理事 川島 金次君

理事 鈴木 仙八君

岡本 忠雄君 南條 徳男君

臼井 莊一君 松原喜之次君

出席政府委員

運輸事務官 岡田 修一君

(海運局長) 運輸技官 甘利 昂一君

(船舶局長) 委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

紹介(第二〇七四号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した事件

臨時船舶建造調整法案(内閣提出第四〇号)

海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

臨時船質等改善助成利子補給法案(内閣提出第一〇一号)

○關内委員長 これより会議を開きます。

海上運送法の一部を改正する法律案、臨時船質等改善助成利子補給法案及び臨時船舶建造調整法案を一括議題とし、これより質疑に入ります。通告があります。橋本次郎君。

○橋本委員 それでは臨時船舶建造調整法案でひとつ御質問申し上げたいと思

います。この話を今出すことはどうか

と思ひますが、過日五百総トンであり

ますか、五百総トン以上の外航船舶に

ついて適用をして行くというようなこ

とを聞いておつたのでありますが、う

わさによりますと、これを二十トンま

で下げるといふような話を聞いたわけ

ですが、それは一体どういふ理由です

か。五百トンから二十トンということ

はあまりにも懸隔がはなはだしと思

ひますが、よくわかるようにひとつ説

明を願えぬでしょうか。

○甘利政府委員 政府といたしまして

は五百トン以上の外航船舶に対しては

適用するつもりでそういう法案を出し

たのでありますが、以前臨時船舶管理

法ではやはり二十トン以上の船舶に臨

時船管理法を適用いたしておりましたの

で、議員提出として二十トン以上に

るの理由からやはり及ぼした方が

よからうというようなお話があること

を聞いております。ですから政府とし

てそういうことをいまだ提案をいたし

ておりません。議員修正としてそう

う話があるということでありませう。

○橋本委員 うわさの上の質問ではど

かと思ひますが、この五百トンと二

トンというふうな非常にトンの差が

あるわけですが、あなたの方では五

百トンというものを提案をされてい

るわけですが、これを二十トンまで下

げますが、これにどういふ影響がある

のか、他にどういふ影響があるのか

という点が私にわからないわけであり

ます。だから修正案が出て来れば出て

来るときに論議をするとして、予備知

識程度に質問をするわけでありませう。

御説明願ひたいと思ひます。

○甘利政府委員 もし二十トン以上に

適用するようになると修正可決され

れば、私の方といたしましてそれに応

ずる気持は十分持つております。また

われ／＼としましては、五百トン以

上に限つたのは、特に國として外航船

が非常にきつてくるのである、しかも

それを建造するための資金に對しても

非常にむづかしい問題があらはれて

います。われ／＼の計画いたしております

三、四年間に百二十万トンの外航船を

つくるが、臨時立法として五百総トン

以上のものに対して今の法案を適用し

て行きたい、こう考えておるのです

が、また一方二十トン以上の機帆船等

について非常に現在多いのですから、

従つてはばい競争が行われ、運

賃の協定も保たれないといふふうな情

勢のあることも事実でありますので、

これらのものに対してやはりある程

度の規制を設けて、運航あるいは運賃

の面において正常の運営をしたいとい

うこともまた意味あることと思ひま

す。そういう意味において提案され

るということをお願いいたします。

○岡田(五)委員 臨時船舶建造調整法

につきまして、簡単に御申上げ

たいのでありますが、海上保安庁、い

わゆる政府または政府機関で、この五

百トン以上の船舶を建造する場合があ

ると思うのですが、そういう場合はや

はりこの法律の適用を受けまして、運

輸大臣の許可を必要とするのかどう

か。

○甘利政府委員 保安庁船については

適用はいたしません。ただ官庁船で

たとへば鉄道の連絡船というやうな

もので、将来貨物船に改造でき、ある

いは外航に就航できるようなものにつ

ては、そういう場合があり得るもので

すから、それには適用いたします。

○岡田(五)委員 適用するわけでご

いますか。

○甘利政府委員 保安庁船には適用

いたしません。しかし官庁船には将来外

航船に改造できるような構造を持つ

ておるものには適用いたします。

○岡田(五)委員 はなはだうかつで

ございますが、何がゆゑに保安庁の警備

船を省かれるのか、また法文がどこに

あるのか、ひとつ御指示願ひたいと思

ひます。

○甘利政府委員 第二条に、「造船事

業者が、総トン数五百トン以上又は長

さ五十メートル以上の鋼製の船舶であ

つて、船舶安全法の規定により遠洋区

域又は近海区域の航行区域を定めるこ

とのできる構造を有するもののうち政

令で定めるものの建造」と書いてあり

ますが、政令で保安庁船その他貨物船

とか、油槽船とか、鉄道連絡船とかい

うふうに、そこにはつきりとその船を

書いておりました、その中から保安庁

船は抜けております。

○川島(金)委員 臨時船質等改善助成

の問題についてお尋ねするのでありま

すが、提案理由の中に、まず第一に内

航路だけにしか就航のできない小型

の戦艦船、その他の低性能船舶が相当

大量に残つてゐるというが、これらの

大量というのはいくほどのくらいに運

省では調査の上推定されてゐるか。推

定でなくとも、具体的にあればつこ

うですが、その数字が明らかでありま

すれば、まずそれを明らかにして、い

ただきたい。

○岡田(修)政府委員 大体内沿岸の

荷動き量が月間百五十万トンと考へま

す。これに必要な船舶は約七十三万重

量トンでございます。ところがこれに

對する供給船舶が九十七万重量トンで

ございまして、約二十四万重量トンが

過剩と考へております。このほかに外

航船で、外航から帰つて来て国内に在る間に一航海あるいは二航海の割込みをするものがありましようから、実際の過剰はこれ以上である、かように考へます。

○川島(金)委員 その過剰でなく、ここに説明されているいわゆる低性能船舶の具体的な量です。

○岡田(修)政府委員 先ほど申しました供給船腹のうち、いわゆる低性能船舶と考へられますものが、E型戦艦船と三十四年以上になります。在来船、これが合せて大体三十四万重量トン程度ある、かように考へます。

○川島(金)委員 そうすると、一応この予算的処置によれば、約二十隻の十重量トンの解撤が可能となる、こういうことになるのですが、この法案による解撤をいたしましても、さらに二十何万という低性能船舶が残っている形になる。その残つたものに対しては、どういう処置をとるといふ方針が何かあるのですか。

○岡田(修)政府委員 残余の過剰船腹並びに低性能船舶につきましても、現在のところ政府として積極的には、現にそれに対策を講ずるといふところまで至っておりません。海外売船あるいは船主が自発的にそういう船をつなぐ、あるいは解体するといふ措置をまつよりほかはないと考へます。

○川島(金)委員 それは私はこの方面はまるきりしろうとでわかりませんが、全体的には、運輸省の調査によれば三十四万トンの低性能船舶がある。しかるにこの法律の処置の対象となるものは、七十隻、十重量トン、残り二十四万トンはそのまま放置してしまふ、こういうことになりまして、はた

してこの法律の対象外にされたものとの対象にされたものとの間に不均衡な問題が生じて来る。その不均衡から生ずるいろいろな問題が、また派生的に起るように私どもには感じられるのでございませう、そういうことは全然懸念をする必要がない実情になつておるのですか。

○岡田(修)政府委員 こういう低性能船舶を解体いたしますのは、一面において日本海運の健全なる発達をはかりますために、海運業者の立場を守りますと同時に、それがあまりに船腹逼迫になりまして、運賃の引上げになるといふふうな事態になることも警戒しなければならぬ。従つてある程度の余裕を持つた対策といひますか、ある程度の過剰船舶が残る程度のところを目標にすべきである、かように考へておる次第でございます。

それから解体の希望者は、これをあまりに多く解体するようにいたしますと、あとで残つた船主が得をするわけですから、従つてあまり出さないようにするわけですね。その辺の都合のいふところを見て行きませんか——あまり多くつぶすようになりまして希望する船主が少い、あまり少いと希望する船主が殺到することになるわけであつて、ちやうどその辺を見合ひまして、十重量トン程度が適当なところではないか、かように考へております。

○川島(金)委員 それで大体わかりますが、それではこの法案の対象となることが予想されておる七十隻、十重量トンといふものはどういふことで決定をいたしますか。審議会が何かあつて、そこで調査決定するのですか、それとも運輸大臣が直接に指定して決定

をするのか、その点はどういふことになりませうか。

○岡田(修)政府委員 この七十隻の船舶の解体は、今年度以外航船腹を新造いたしまする船主が、一隻を新造する場合にこの低性能船舶を二隻つぶす、こういう新造に対する条件としてつけるわけでありませう。従ひましてこのどういふ船をつぶすかといふことは、新造船主と低性能船舶を所有しておる船主の自由なる交渉にまかす、こういう考へでございます。

○川島(金)委員 今のそういう船主の自由な選択にまかすといふこともわかりませうが、そういう場合に、具体的な事実として、従来その船舶に直接間接従事しておりました人員の整理が、必然的に起つて来るような気がいたしますが、その点は心配ないですか。

○岡田(修)政府委員 乗組員の処置につきましても、新造船主と解体する船主の間の話し合ひに一応まかしてあります。乗組員を新造船に引取るといふことができればそれでけっこうでございます。もしそういうことができないければ、解体する船主から相当の退職金をもらひ、こういうことになるかと思ひますが、その場合におきましてもできるだけ失業者の出ないよう、両者で誠意を持つて交渉する、同時に船主側会としては取上げませんが、船主側会としても、関係の船主と組合の間で、問題の起らないように誠意を持つて解決するようにあつせんをする、そういう措置をとつております。

○川島(金)委員 そこでございませうが、どうもわれ／＼しろうとの立場に

おける感じから申し上げても、この法案の用途とするところについては、われ／＼は別に大した異議があるのではありません。しかしこの実施にあたりまして、ややもすれば今申し上げましたようにその解撤される船舶に従事されておる乗組員、並びに直接間接その船舶の存在によつて生活を営んで参りました従事員に、たちまち整理が行われるといふことがどうも必然的な気がいたします。ただその場合に、単に船主と従業員との民主的な話し合ひにまかせると言つてしまへば、言葉はまことにきれいでありますが、實際の問題は、その場合においてややもすれば船主の利益のために行われ、ややもすれば従事員の身分や利益といふものが阻害されることは、従来

の例から言ひましても、どうも必然的に懸念されるのであります。従つてこういう特殊なこのような問題に対しては、しかも起りますやういつた問題につきましても、特殊な措置が何らかの形においてなされなければ、この解撤の範囲に入ります船舶に生きておる乗組員はもちろぬ、乗組員でなくともその船舶の運航によつて間接にやはり職を持つておる者もあろうかと思ひますが、そういう連中が非常に脅威を感ずる。しかもその解決が、一方的に船主の立場において強行されるというやうなことがあつてはならぬ

といふ私は思ふ。そこでそういう問題に對する特殊な何かの処置がこの際あつてしかるべきではないか、そういう点についてもつと積極的な方針といふか、処理といふものがやはり配慮されなければならぬ、こういうふうに私は考へるのであります。どうでしや

うか。その点について、もう一べん何か積極的な——おぼなりと言つては失礼であります、ほうりばなしにして

おく、向う様まかせだといふことになしに、何か積極的な配慮があつてしかるべきではないか、こう思ふのであります。

○岡田(修)政府委員 御承知の通り海上労働者につきましては、日本海員組合といふ非常に強固な、力の強い団体がありまして、この団体が中心に關係の船主と交渉しておるわけです。むしろ端的に言ひますと、船主の方より組合の力の方が強いという状況であります。その組合が船主とやつておるわけでありませう。その交渉において何かうまく行かないことがあり、私どもが手助けをしなければならぬ必要が出て来るやうな場合には私どもも積極的に動きたい。一応今両者の間で交渉したておりますから、その交渉の状況を見て行きたい、かように考へておる次第であります。

○川島(金)委員 そういう点において組合の主体性の問題並びに組合自身の力の問題等がありまして、大して心配ないといふのならばまた別であります。そこでもう一つさかのぼつてお伺いしますが、この予定いたしました七十七隻、十重量トン、これは具体的に隻数と総トンが出ておりますが、何らかの目安といふものが、当局にはあるのではないかと感じがいたします。先ほどの御説明によればこれは、船主あるいは用船者の自主的な選択にまかせるのだと言つておる。ところが一方において

は、ちやんと七十隻、十万吨というものが具体的に出てくる。これにはやはり具体的な目安がもうすでについておるやうにわれ／＼は想像いたすのでありますが、そういうことになつておるのですか。

○岡田(修)政府委員 本年度新造いたしました三十三万総トンのうち、九万総トンの船を先般決定いたしました。その決定をする際に、各船主がその新造の見合いに大体どういふ船をつぶすか出すやうにということを出してあります。従つて九万総トン分に対しては、船は大体の目安がある。従いましてこの法律が通つた後においてその船はつぶす。それからあと二十一万総トンのものはこれから建造に着手するわけでございます。従つて、その船主を決定いたしました。その場合に見合いの船の名前を届けさせる、こういうつもりであります。従いましてあとの分につきましてはまだ全然見当がつかません。従つて新造する船主が見合いの船を探して来る、こういうことになりま。

○原野委員(改) 臨時船質等改善助成利子補給法案についてお伺いしたいのですが、第五条にある利子補給の率を二分にしたのは、どういふ根拠でされたのか承りたい。

○岡田(修)政府委員 これは非常に複雑な計算に基いて、船が竣工するまでは二分、竣工した後は五厘、こういうように差別を設けたのであります。概括的に申し上げると、船をつぶします船主がもし自分の船を持つていない場合には、ほかから船を買つて来る。そういたしますと二隻の船で、大抵一隻が千四百万円といつたしまして二隻で二千八百万円、これをくず鉄にし

て売りますと大体千四百万円は回収できる。現在のくず鉄の値段はうんと下つておりまから、ちよつと千四百万円の回収は困難かと思ひますが、この法案を制定いたしました当時は千四百万円は回収できる。そうするとあと千四百万円の借金がござります。この借金を五箇年間に返すものとして、その五箇年間の金利を政府が補助してやる、こういう考へであります。従つて新造が決定して着手したときに千四百万円の借金が残りまして、それに対して無利子になるやうに利子を助成してやらなければいかぬ。ところがこの法文の建前は、その千四百万円に補助金をくれてやるのでなしに、新造する場合に船主が市中銀行から金を借りた分に対して、千四百万円の利子補給したと同じやうな結果になるがごとく、新造船に對する市中からの借入金に利子を補給してやるという、非常に入り組んだ方法をとつておるわけでありま。

ところが新造するときには、最初に契約したときに四分の一借りまして、それから着工したときに四分の一、進水したときに四分の一、竣工のときに四分の一、最初から少くずつと上るわけなんです。ところが船をつぶす方の借金は最初が非常に多い。従つてこの差を埋めるために最初の竣工までは、二分補助してやる、そうして竣工したあとはずつと減つて行くわけですが、これに對しては五厘ずつしてやる。そういう非常に入り組んだ方法をとつておりましたがために、竣工までは年二分、竣工した後は五厘ずつ補助するということになりました。一ぺん法案をごらんになりますと非常に矛盾したやうに見えますが、そういう複雑な計算の結果

果こういふことに相なつた次第であります。これは金を出す方の大蔵省とも相談して、むしろ大蔵省の注文に基いてこういふむずかしいやり方をしております。

○原野委員(改) ただいま大蔵省と御相談の上というお話がありました。そうすると大蔵省は財政金融の総元締であるのに、金融政策に對して確固たる考へがないとしか考へられないので、起工だとか竣工だとかいろいろ／＼な区分によつて借りる金の額が違ひますけれども、大体おしなべて比較してみますと、銀行の金利は年利一割二分見当でございまして、そうすると二分の補助をするると九分くらゐの金利が、このくず鉄をこわして再建する船の金利として妥當であるというお見通しなものであります。

○岡田(修)政府委員 御承知の通り新造船に對します金利は、市中からの金が七分五厘でございまして、財政資金までの新造船に對する平均の金利は一割、これが日本海運の非常な重圧になつてゐることはたび／＼御説明申し上げた通りでございまして、これを三分五厘あるいは五分というふうなところまで将来引下げなければならぬ、こういうのが強い要望でございまして、ここにあげました利子補給は、その一般的な金利低減とは別に、新造船業者に古船を二隻解体させるといふ義務を負わせた、その義務に對して国がこの程度の補償をしてやる、これだけのねらいでございまして、一般の造船に對する金利低減の問題とは別個の問題であります。だから普通ならば、新造船業者が何もういふ古船を二隻買つて

つぶすという義務がないのに、内航の海運の健全な発達をはかるといふ意味合いから、そういう特別な負担を課される。従つて特別の負担に對する低減の措置であります。そこで先ほど申しましたやうな非常にむずかしい計算方法をとつて、船主の古船をつぶすことによる負担と、実際の利子補給の方法とを一致させるというのがわれ／＼の態度であります。

○原野委員(改) 今の御答弁を伺つておりますと、これはほんとうの利子の補助金ではないやうに思ふのですが、利子の補助金というのはいくつの計算方法であつて、新しい建造に對する政府の奨励金と私は解釈しますが、そのやうに解釈してよろしゅうございませうか。

○岡田(修)政府委員 そのやうな意味でございませう。ちよつと昭和七、八年ごろに同じ船質改善助成法というものを實施いたしましたころも、やはり古船を二トンつぶしまして一トン新造をつくるという方法をとつたのです。そのときにトン当り当時の船価のたしか四分の一か五分の一くらい補助金をやつた。それに似たやうな方が今度は利子補給という形で實施されるということとであります。

○原野委員(改) 私は、利子補給という言葉を、どうもわが国の金融政策の上からいつて感心したことでないと思ふ。つまり現在の市中金利が一割一分程度に上つておる理由は、私が申し上げるまでもなく政府のいろいろな通貨政策、あるいは貿易政策、あるいはインフレの状況等、諸般のいろいろな問題が総合されて、そういうことになつてゐるのだと思ひます。これ

を人為的に、船が重要だから、飛行機が重要だから、あるいは陸軍が重要だから、その重要なものに對して、事業の生産原価を低くするために利子で補助をして行くといふことは、私はどうも金融政策の上からいつて當らないと思ふのです。むしろ政府の奨励金として出すならばはつきりした名分が立つと思ふのですが、私は決して飛行機を助成するためにその金を政府が出していかぬといふのではないのです。ただ金利上のあり方として、これは大蔵大臣あたりに答弁していただきたいのですが、運輸省はどういふ考へをお持ちになつて、利子に關係してどういふ法律案を出されるか、先ほどのお話では、奨励金だとおつしやるのなら、利子補助金を計算の基礎にされて、奨励金とされた方が私はむしろいいと思ふのです。こういう点について大蔵省あたりの御相談の結果をお漏らしたいだきたいと思ひます。

○岡田(修)政府委員 ただ海運につきましては、各国が政府補助の制度を日本がとりはしないだろうかといふことを、非常に監視的な眼で見つておるわけでありまして、従いまして奨励金とかあるいは補助金という名前をとりますと、そういう実質をよく見れば何ですが、いかに補助をしてゐるやうな一つの印象を与えておるやうなものは、従つてそういう印象をできるだけ避ける策をとりたいといふやうに考へております。

○原野委員(改) 金融政策の問題については、いすれ大蔵省の方が見えたとくに御意見を承ることいたしまして、この程度で打ち切ります。

○川島(金)委員 ちよつと先ほどお尋

ねを落した点があるので、もう一ぺんお尋ねしておきたいのです。だん／＼お尋ねするうちに大分わかつて来たのですが、たとえば先ほどの乗組員の問題で、船主であり、なおかつ新しい船をつくるものが、その船主自身低性船を所有してある、こういうことであれば、その船主とその船主の関係する乗組員との間で結末がつくと思う、こういうことは言えると思うのでありますが、かりにそうでなくて、一つの船主に対して、つづす方の船主がまた別にある、こういうことも実際的には起るかもしれない。そうするとその点においてなか／＼めんどろが起るといふことだけは言えるような気がいたします。そういう場合などは、単に海員組合の主体的な力によつて解決されることはわかつておるからあまり心配はないだらう、こういうことは言葉の上では了承はできますが、実際の問題に突き当たったときに、なか／＼その言葉通りに行かぬような事柄になるのではなにかというふうな私は感じがいたします。そういう点などはどういふふうに考えられますか。

○岡田(修)政府委員 海員組合が中心になつて船主側と協議しております点は、主として後者の場合です。前者の点は、社内の船員の配乗問題でありまして、問題はありませんで、主として後者の問題であります。従つて後者の問題を、そういう船主連中と組合の間で今円満に解決すべく、話し合ひをされておるわけでもあります。実はこういう方法をとりませんでも、こういう船は動かしても毎月五十万円から八十万円の赤字が出るのです。船主はこの方法をとる前には、今申しました千四百

万円ということを言つておりますが、千四百くらいでも買手が無いというので探しておつたのです。そのときにも船員の問題はそうトラブルなく過されておつた。従つてこれはまず政府が出るといふよりも、海員組合と船主の間で十分話し合つてもらうというところで解決のつく問題で、解決がつかぬ場合には私もとしてはできるだけの措置をとる、こういうつもりであります。

○川島(金)委員 この法案に関する限りの質問はこれで私はありません。この法案自身の問題でありませんが、この機会にちよつと当局の感想なり所見を伺つておきたいのです。それはほかでもありませんが、これは海運局にも関係があると思いますが、昨日でしたか、国鉄の労組が本日を期して超過勤務拒否の實力行動に出る、さらに来る四日からは遵法闘争を強行する、こういうことに態度を決定いたしました。ところが、その超過勤務拒否の實際的な行動が今日から行われているかどうか。そのことが海運局関係の方面において、實際的に行われた場合にどういふ影響があるか。その点の若干の見通し等についてお知らせがありましたらば、明らかにしていただきたい。

○岡田(修)政府委員 実はそういう問題は、私どもも今海運局の一職員でありますし、多少の部下を持つてゐるわけでありませうけれども、私の立場としてそれがどういふふうな私どもの仕事に波及するかということは、ちよつと今日申し上げかねると思つたのです。私のところではまだ全然そういうことが、私どもの仕事というよりは、私どもの職員にどういふ心理的な影響を及ぼすかどうかということについて、何

ら考えを及したことがないものですが、ちよつとお答え申し上げかねます。

○川島(金)委員 陸運関係の政府委員はこへ来ておりませんか。

○岡田(修)委員 来ておりません。

○川島(金)委員 それではこの問題はあえてここでお尋ねしたり、追究することはこの際御遠慮申し上げておきます。そして他の適当な方が見えまして、ときに、この問題について重ねてお尋ねを申し上げたいと思つた。臨時船賃の問題についての私の質問は以上で終了します。

○岡田(修)委員 岡本忠雄君。

○岡本委員 私の質問はたゞいま他の委員からの質問で了解いたしました。○岡田(修)委員 他に御質疑ございせんか。――ないようでありますから、本日はこれにて散会いたします。

午後二時十八分散会