

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和二十八年七月九日(木曜日)午前十一時六分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 太蔵君
委員 植竹 春彦君
仁田 竹一君
一松 政二君
森田 義衛君
大倉 精一君
大和 與一君
東 臨君

政府委員

運輸大臣官房長 壺井 玄剛君
運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省海運局長 岡田 修一君
海運調整部長 国安 誠一君
運輸省鐵道局長 植田 純一君
監督局長 細田 吉蔵君
運輸省鐵道監督局長 細田 吉蔵君
局有鐵道部長 細田 吉蔵君
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 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君

本日の會議に付した事件

○日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○水船再保險法案(内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出頭に関する件

○臨時船賃等改善助成利子補給法案(内閣提出、衆議院送付)

○海上衝突予防法案(内閣提出)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

先ず日本国有鐵道法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府から内容の説明をお願いいたします。

○政府委員(植田純一君) 日本国有鐵道法の一部を改正する法律案の内容につきまして御説明申し上げます。

改正法律の条文の順序に従いまして内容の概略を申し上げますが、先ず第三条関係について申し上げます。これは日本国有鐵道の業務に関する規定でございますが、これに一項を追加いたしまして、投資に関する規定を新たに設けて、現在日本国有鐵道が投資しております事業は帝都高速度交通営団のみでございますが、これは同營団法に特に日本国有鐵道より出資できる旨の規定がございまして、これに基づいて投資いたしておるわけであります。このほかにも今一つ項を加えまして、運輸大臣の認可を受けて、国有鐵道の業務に直接関連し、且つ、業務の運営に必要な事業に投資できる、こういう点を明らかにいたしたわけであります。

なお、このあとに出て参りますが、三十九条の四におきまして、この予算總則に関する規定におきまして、この投資する場合におきまして、投資の目的及び金額を予算總則に掲げるということになつておりました、この国会の御審議を願うことに相成つております。

次に、第九條以下の従来の監理委員會を經營委員會に改正いたしておるわけであります。現在監理委員會が、この国有鐵道の業務運営を指導統制する権限と責任を有するということになつておるのであります。その性格が不明確な点がありますので、今回これに代えまして、その権限をより明確にして業務運営に関する重要事項の議決機関として經營委員會を設けることにいたしましたわけでございます。

第十條に第二項を設けまして、日本国有鐵道の業務運営に関する重要事項を列挙いたしております。そしてその二項に掲げました事項は、經營委員會の議決を要するということにいたしました。又、その經營委員會の組織につきましては、現行の監理委員會と同様に五人の委員と一人の特別委員とから構成いたしております。

次に第十二條の委員の任命につきまして、現在の監理委員會の任命の方法を踏襲いたしております。運輸業、工業、商業、又は金融業について広い経験と知識を有する者のうちから、国会の同意を得て内閣が任命する、現在の監理委員會の任命の方法を踏襲いたしております。

また、日本国有鐵道と取引のある法人の役員等に関しましては、任命の日以前一年間におきまして、これらの該当した者という欠格事項が入つておるわけであります。今回はその「任命の日以前一年間におきまして、これらの該当した者」という欠格事項が入つておるわけであります。

次に、第十三條委員の任期でございますが、現在監理委員會の任期は五年であります。これを四年に短縮いたしまして、又その委員が一時に全員が任期が終了して交代するというものなように附則におきまして、この委員の任期を、最初に任命される委員の任期を一年、二年、三年、四年と交代に任期が参りますように、この点は附則に規定しております。

次に、第十六條の議決の方法、現在におきましては、この特別委員會たる總裁は議決権がなかつたのであります。が、今回議決機関としての經營委員會の特別委員といたしまして、議決に加わることに改正いたしました。そのほかは現行監理委員會の議決方法と同様でございます。

年間に於いてこれに該当した者を含む」という制限を除外いたしました。また、広く適格な人を選び得るということにいたしましたわけでございます。

次に、第十三條委員の任期でございますが、現在監理委員會の任期は五年であります。これを四年に短縮いたしまして、又その委員が一時に全員が任期が終了して交代するというものなように附則におきまして、この委員の任期を、最初に任命される委員の任期を一年、二年、三年、四年と交代に任期が参りますように、この点は附則に規定しております。

次に、第十六條の議決の方法、現在におきましては、この特別委員會たる總裁は議決権がなかつたのであります。が、今回議決機関としての經營委員會の特別委員といたしまして、議決に加わることに改正いたしました。そのほかは現行監理委員會の議決方法と同様でございます。

次に、第三章の役員及び職員に関する規定のうちで、第十九條の役員の職務及び権限に関する規定でございますが、現行法では總裁は、「總理委員會に對し責任を負ふ。」という規定がございまして、この字句を削除することにしたのであります。經營委員會は監理委員會と異なり、重要事項に對する意思決定機関である旨を明確に規定いたしましたので、この決定された意思に従つて、總裁が業務運営をいたすことに相成ることは当然のことでございます。よつてこの規定を削除いたすことといたしました。

次に、三十九條の二、現行の三十九條であります。予算の作成及び提出についてでございます。現行法によりまして、日本国有鐵道の予算は、運輸大臣が適當と認めたものに基づきまして、大蔵大臣が必要なる調整を行うことになつておるのであります。この建前は変わつておりません。ただこの調整を行う

といたしましたわけであります。

次に、役員に任命に関する第二十條であります。現行法では「監理委員會が推薦した者につき、内閣が任命する。」總裁の任命に關しまして、そういうことになつておるのであります。が、これを經營委員會の同意を得ることと改めました次第でございます。

以下は第四章の會計に関する規定でございます。先ず第三十七條、これは事業年度に関する規定でございます。この第二項の毎事業年度の決算の完結期限を七月三十一日としておりましたのを六月三十日というふうに改めまして、それによりまして、企業の結果を早く完結させることによつて日本国有鐵道事業の能率的運営に役立たせたいと考えておる次第でございます。

次に、三十九條に日本国有鐵道の予算に弾力性を与える規定を設けた次第でございます。企業体の予算といたしましては、この予算の弾力性というものは當然含まれるべきものと考えまして、その規定を新たに設けたわけであります。ただこの弾力性の内容につきましては、予算總則に掲げることにいたしました。

次に、三十九條の二、現行の三十九條であります。予算の作成及び提出についてでございます。現行法によりまして、日本国有鐵道の予算は、運輸大臣が適當と認めたものに基づきまして、大蔵大臣が必要なる調整を行うことになつておるのであります。この建前は変わつておりません。ただこの調整を行う

場合に、大蔵大臣が運輸大臣と協議するといふ事項を追加したところを、この建前は受けておられません。

次に、第三十九条の三、予算の内容でございしますが、現行法は政令に譲つておるのでございまして、この政令で、予算総則、歳入歳出予算、債務負担行為と定めてあるものであります。これに更に今回新たに設けますところの継続費を加えて、そして法律を以ちまして予算総則、収入支出予算、継続費、及び債務負担行為と明示することにいたしました。

次に、三十九条の四、予算総則、これも現在政令で規定いたしておりますことと大差ございせんが、ただ先に述べました予算の弾力性に関する規定、又日本国有鉄道の投資の目的、及び金額又予算の繰越に関する経費の指定等の規定を新たに追加いたしました次第でございします。

三十九条の五の規定は、収入支出予算の区分の規定がございしますが、資本勘定、損益勘定及び工事勘定の別に区分いたしました。更に項に区分するというところをはずして規定いたしました。

三十九条の六に規定する予備費につきましては、条文は現行法と大分修正になつておりますが、内容的にはほぼ現行法と同様でございします。

次に、三十九条の七、この継続費の規定を新たに設けまして、日本国有鉄道の事業の円滑な遂行に資するため、国の予算におきましても継続費という制度がございしますが、この予算におきましても継続費を設けまして、数事業年度に亘つて支出することができるよう

うにいたしました次第でございします。

三十九条の八から三十九条の十三まで、債務の負担、予算の議決、予算の議決の通知、追加予算、予算の修正及び暫定予算等につきまして若干字句の修正をいたしておりますが、内容はほぼ現行法と同様でございします。

次に、三十九条の十四に規定いたしております予算の流用等について申し上げます。予算の実施に当りましては、流用等につきましては原則的に日本国有鉄道に任せることといたしまして、特に予算で指定いたしましたものにつきましては、その場合に運輸大臣の承認を要するということにいたしました。

次に、三十九条の十五に規定いたしております予算の繰越でございしますが、現行法では契約と支出の原因となつた行為をしたもので、支払義務を生じなかつたものを繰越することができるといふことになつておるのであります。これを支出予算のうち、支出を終らなかつたものに改めました。又継続費の繰越につきましては、完成年度まで繰越して使用することができるといふ規定を設けました次第でございします。

三十九条の十六、三十九条の十七に規定いたしております資金計画、収入、支出等の報告につきましては、現行法とは同一でございします。

次に、四十条から四十条の三、決算に関する規定でございしますが、この点につきましても、現行法では決算の添

付書類として提出していただきました財務諸表を決算書類として提出するといふことにいたしました。これは現行法と同一でございします。

次に、四十一条、利益及び損失の処理等について申し上げます。現行法におきましては、経営上利益を生じた場合は、予算で定める場合を除き、利益は政府の一般会計に納付するといふことになつておりました。又半面損失を生じた場合におきましては、政府は必要と認めるときは損失に對しまして交付金を交付することができるといふことになつておるのでございします。この点を改めまして、損益計算上利益を生じたときは利益積立金とし、欠損を生じたときは繰越欠損金として整理する。従いまして政府の交付金の条項を廃止することといたしましたわけでございます。

次に、第四十二条、給与準則に関する規定でございします。現行法におきましては、第四十四条におきまして、日本国有鉄道は、その役員及び職員に對して支給する給与について給与準則を定めなければならない。この場合においてこの給与準則は、予算の中のいわゆる給与総額の範囲内であればならぬ旨の規定がございしますが、この規定の給与総額の範囲内であればならぬ場合の例外といたしまして、本条にこの二項を新らしく加えまして、能率の向上により生み出された収入の増加、又は経費の節減により生じた金額の一部を、予算の定めるところにより、運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給する場合には、その給与総額の範囲を越えた給与準則を策定

要がある等の点も考慮いたしまして、業務上必要があるときは、政令で定めるところによつて例外的に郵便局又は銀行を利用できる、こういうふうな拡張いたしました次第でございします。

次に第四十二条の二に規定いたします借入金及び鉄道債券について申し上げます。現行法では借入金に政府からのみ借入れるといふ前提で規定ができておるのであります。この「政府から」といふ字句を削除いたしまして、民間からの借入の途を開きました。又第五項以下におきまして、鉄道債券の消滅時効、鉄道債券の発行事務を銀行又は信託会社に委託できる旨の規定を、又これに伴つて銀行又は信託会社の権限等につきまして、商法の規定を準用する旨の規定を設けております。更に借入金、未借入金及び鉄道債券の未発行額につきましては、翌事業年度に繰越し得る旨の規定を設けております。

次に、第四十四条、給与準則に関する規定でございします。現行法におきましては、第四十四条におきまして、日本国有鉄道は、その役員及び職員に對して支給する給与について給与準則を定めなければならない。この場合においてこの給与準則は、予算の中のいわゆる給与総額の範囲内であればならぬ旨の規定がございしますが、この規定の給与総額の範囲内であればならぬ場合の例外といたしまして、本条にこの二項を新らしく加えまして、能率の向上により生み出された収入の増加、又は経費の節減により生じた金額の一部を、予算の定めるところにより、運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給する場合には、その給与総額の範囲を越えた給与準則を策定

要がある等の点も考慮いたしまして、業務上必要があるときは、政令で定めるところによつて例外的に郵便局又は銀行を利用できる、こういうふうな拡張いたしました次第でございします。

次に第四十二条の二に規定いたします借入金及び鉄道債券について申し上げます。現行法では借入金に政府からのみ借入れるといふ前提で規定ができておるのであります。この「政府から」といふ字句を削除いたしまして、民間からの借入の途を開きました。又第五項以下におきまして、鉄道債券の消滅時効、鉄道債券の発行事務を銀行又は信託会社に委託できる旨の規定を、又これに伴つて銀行又は信託会社の権限等につきまして、商法の規定を準用する旨の規定を設けております。更に借入金、未借入金及び鉄道債券の未発行額につきましては、翌事業年度に繰越し得る旨の規定を設けております。

次に、第四十四条、給与準則に関する規定でございします。現行法におきましては、第四十四条におきまして、日本国有鉄道は、その役員及び職員に對して支給する給与について給与準則を定めなければならない。この場合においてこの給与準則は、予算の中のいわゆる給与総額の範囲内であればならぬ旨の規定がございしますが、この規定の給与総額の範囲内であればならぬ場合の例外といたしまして、本条にこの二項を新らしく加えまして、能率の向上により生み出された収入の増加、又は経費の節減により生じた金額の一部を、予算の定めるところにより、運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給する場合には、その給与総額の範囲を越えた給与準則を策定

要がある等の点も考慮いたしまして、業務上必要があるときは、政令で定めるところによつて例外的に郵便局又は銀行を利用できる、こういうふうな拡張いたしました次第でございします。

次に第四十二条の二に規定いたします借入金及び鉄道債券について申し上げます。現行法では借入金に政府からのみ借入れるといふ前提で規定ができておるのであります。この「政府から」といふ字句を削除いたしまして、民間からの借入の途を開きました。又第五項以下におきまして、鉄道債券の消滅時効、鉄道債券の発行事務を銀行又は信託会社に委託できる旨の規定を、又これに伴つて銀行又は信託会社の権限等につきまして、商法の規定を準用する旨の規定を設けております。更に借入金、未借入金及び鉄道債券の未発行額につきましては、翌事業年度に繰越し得る旨の規定を設けております。

次に、第四十四条、給与準則に関する規定でございします。現行法におきましては、第四十四条におきまして、日本国有鉄道は、その役員及び職員に對して支給する給与について給与準則を定めなければならない。この場合においてこの給与準則は、予算の中のいわゆる給与総額の範囲内であればならぬ旨の規定がございしますが、この規定の給与総額の範囲内であればならぬ場合の例外といたしまして、本条にこの二項を新らしく加えまして、能率の向上により生み出された収入の増加、又は経費の節減により生じた金額の一部を、予算の定めるところにより、運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給する場合には、その給与総額の範囲を越えた給与準則を策定

することができ、かような規定を、第二項を設けまして、日本国有鉄道の能率の向上に資したい、かように考えておる次第でございします。

次に、四十五条におきまして、従前大蔵大臣が実施監査を行うことができ旨の規定がございしますが、この条項を削除いたしまして、予算の実施に関する報告を運輸大臣を経て、徴し得るといふことに改めました。

次に、四十七条、運輸大臣が承認をし、或いは認可をする場合に、大蔵大臣と協議を必要とする規定でございしますが、資金に關係あるもののはかは、会計規定の基本事項の認可にとどめまして日本国有鉄道に関する財務監督を整理いたしました次第でございします。終りに本法律は交付の日より施行することといたしておりますが、予算及び決算の規定につきましては、原則として昭和二十九年より適用するといふことといたしております。この点附則におきまして規定いたしておる次第でございします。

以上を以ちまして本法律案の内容の説明を終りたいと存じます。

○委員長(前田櫻君) 本法案に對する質疑はこれを次回に譲りたいと思ひますが御異議ございせんか。

〔異議なしと稱ふものあり〕

○委員長(前田櫻君) 御異議ないものと認めます。

○委員長(前田櫻君) 次に、本船再保険法案を議題といたします。それでは政府から、本法案の内容について御説明を願ひます。

○政府委員(岡田修一君) 本船再保険の概要につきまして、御説明申し上げます。御承知の通り、本船は鋼船に比べ

○委員長(前田櫻君) 次に、本船再保険法案を議題といたします。それでは政府から、本法案の内容について御説明を願ひます。

○政府委員(岡田修一君) 本船再保険の概要につきまして、御説明申し上げます。御承知の通り、本船は鋼船に比べ

まして、非常に危険率が高いものでございいますから、保険料が非常に高いというところ、それから木船船主の間に船を保険につけるといふ考えが非常に遅れておりますから、木船に対する保険は、民間保険会社も非常にこれをいやがつておりまするいわゆる弱体保険でございいます。併し、一方木船業者の大部分が船を自分の家としており、家族と共に乗組んでこれを動かしておるというものが大部分でございいます。従いまして、木船はその船主にとりましては全財産でありますと共に、唯一の生活手段でもありますので、木船が一旦なくなりますと、木船の船主は非常な生活苦に襲われる。従つてその木船が滅失した場合の補填、別の意味におきましては、再保険する基を築いてやるといふことが、木船業者における最も重要な問題でありますのであります。ところが、これがために木船保険制度の確立というところは非常に強く要望せられておるところでございいます。

ところで木船保険の沿革でございいます。昭和十八年に木船保険法が制定せられました。これは政府の命令で、木船は全国一本の保険組合に強制加入するといふものでございいます。その全国一本の木船保険組合には政府から事務費を補助しておつたのでございいます。その木船保険に對しましては、当時、損害保険国営再保険法、こゝういふものがございまして、その法律によつて、国が再保をしておつたわけでございます。昭和十八年から、ずっと戦争中これに参りまして、終戦後もその形を續けておつたのでございいます。ところがその国営再保険法というものが昭和二十年の二月に廃止されて、

終戦前に廃止されました。その後、損害保険中央会法、こゝういふもので損害保険の中央会というものができました。それでその木船保険についての再保を行なつておつたのでございいます。この中央会も二十二年の九月に廃止になりました。従つてそれ以後は再保なしで、この全国一本の木船保険組合といふものがやつておつたのでございいます。ところが、その年の冬に非常に大きな災害が起りまして、この木船保険組合が非常に大きな損失をした。従つてこれ以上継続して行くことができないといふことで、当時總司令部からの懇諭と申しますか、勸告もありまして、遂にこの木船保険組合といふものを廃止せざるを得なくなつたのでございいます。ところで先ほど言いましたように、木船に對する保険といふものを設けることが絶対必要であります。一般民間保険会社の料率は、これは非常に高く、これは禁止的料率だと言つてもいいかも知れない。そこで政府といひましたのは、船主相互保険組合といひました。こゝういふものを政府内部で打合せをいたしまして、これは大蔵省のほうから提案したわけですが、そういう法律が昭和二十五年に成立をみたのであります。それによつて木船相互保険組合が東京、若松にその翌年の二十六年四月一日に設立されて、現在この二つの木船相互保険組合があるわけでございます。これは再保といふことなしに單獨でやつておるのでございいます。併し木船保険組合といふものは、非常に弱体と言ひますか、基礎が弱いといふことで、對外的な信用も十分でありませんし、又これに加入するものも積極的でない。どうしてもこの木船相互保

險組合の基礎を強固にして、その信用力を確保して、そして保険組合としての機能を十分に果せるといふためには、どうしてもこれに對する再保の制度を確立する必要があるでございいます。そこで、これは民間業者で再保の組織をこしらへるといふことが、木船保険の性格から言ひまして、不可能でございいますので、今回御審議を願ひます。再保するといふことで、これは前の国会に提案をいたしたのでございいます。が、不幸にして解散に相成りましたので、本国会に再び提案をいたしまして御審議を願ひたいといふことでございいます。

そこでこの法律案の概要を御説明申し上げます。第一に、只今申しましたように、木船のようなものに對する保険は本當の弱体保険と稱するものでございまして、民間会社でその再保を引受手がない、そこで政府がやるより仕方がないといふので、政府を木船の再保険者にしたといふのが第一でございいます。

第二に、木船相互保険組合の基礎が非常に弱いものでございいますので、木船相互保険組合がその保険責任を完全に果すことができませんように、換言しますと、事故が起りました場合に、組合員であります木船船主は保険金が必ず手に入るようにするため、木船相互保険組合と、その組合員との間に保険關係が成立しました場合は、自動的にその保険責任が政府に再保険されて行くといふふうにしたのでございいます。

第三に、再保の金額の割合でございいますが、保険金額の百分の七十、七割

を政府が再保するといふふうにしたしました。そういうふうにしたしました理由は、木船相互保険組合が弱小であります。また、その保険責任の相当部分について政府が危険を負担いたしますと同時に、一面において木船相互保険組合の自主性を尊重する、木船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意味を持たせなければならぬ、こゝういふ二つの要請を調和いたしまして百分の七十といふふうにしたしたのであります。木船保険の組合の自主性の尊重と、一面においてその木船保険組合の危険性を政府がカバーして行く、この二つの面を勘案して百分の七十といふふうにした次第でございいます。

第四に、その保険料率は、一般に下請組合の適用する保険料率の中に占める純保険料率と木船再保事業に要する事務費、これの二つの事務費に相当するいわゆる附加保険料、こゝういふものから構成されておるのでございいます。が、木船再保に必要なる事務費につきましては、これは国庫から木船再保特別会計に事務費に相当する分を繰入れるといふふうにしたしております。

即ち国でその事務費を負担する、従つて再保険の料率、下請組合が国に払う再保険の料率は、下請組合が組合員から徴収する保険料のうち純保険料に相当する分だけを国に払う、こゝういふふうにしたのでございいます。これはこの木船保険の狙いが、できるだけ保険料率を安くしようといふのが狙いでございまして、この再保をやりましたために国の事務費だけ増むといふのではその意味をなしませんので、その事務費は国で負担する。従つて再保

からは純保険料に相当する分だけを政府に出させるといふふうにした次第でございいます。

更に、もう一つ重要な一点といたしまして、政府が木船相互保険組合の保険責任を再保険するようになったといふふうな、この事実のために、余りたぐさ非常に弱い木船保険組合ができして又困るわけではございませぬ。従いましてそういう弱小な木船相互保険組合が濫立するのを防止するといふ必要がございいますので、木船相互保険組合では大体總隻數百隻以上といふふうになつておりますが、これを三百隻以上にするといふふうにしたのでございいます。これを今度の木船再保険法の附則で船主相互保険組合法を改正いたしておる次第でございいます。

それからもう一つ、この法律の附則に下請保險組合の保險引受は四月一日から始まつておるのでございいますが、今度の再保險の実施が八月一日から実施し得るであらう、さうに考へておりますので、その間のギャップを調整するやうな規定を設けております。

最後に、この木船再保險事業の事業見込でございいますが、木船再保險特別會計は別に木船再保險特別會計法といふものが、これは大蔵委員會にかかつて審議されておるのでございいますが、この二十八年度における事業見込は、現在の組合の總隻數の大体二倍増、二千五百隻ぐらゐといふふうに考へております。それから保險料率は取りあへず現在の保險料がそのまま續けられ、現在の保險料率を、過去十五年間に於ける木船の平均金損危險率、これが百隻について三隻といふやうな実績でこ

ざいますので、それを基礎にしましてそれに救助率とか、安全度の加算率、異常災害率、こういうものを加算しまして、それに先ほど申しました事務費に相当する附加保険料、こういうものを加えて構成しておるのでございます。本船保険の今までの沿革並びに法律の極く概要を以上の通り御説明いたしました。

○委員長(前田君) 本法案に関して質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○一松政二君 これらの本船再保険法は、これは聞くまでもないと思うのですが、このいろ／＼な従来の損害保険会社は関与ができないようにしてあるわけですね。

○政府委員(岡田修一君) 従来の損害保険会社は従来通り引受けて頂いて差支えないのでございます。従つて本船船主は本船再保険組合に加入するよりは、従来の保険会社に加入したほうがいろ／＼な面で便宜であるという場合には何ら差支えないわけではございません。本船相互保険組合は、本船船主の任意の契約によつてそういう組合をこしらへ、又加入するわけではございません。何ら国が強制するわけではございません。ただ本船相互保険組合に加入した場合に、それが自動的に国に再保されるという点がこの法律の狙ひでございます。

○一松政二君 今の海運局長の見込では、今ここに挙つてゐるのは従来の帆船及び艇はさつき御説明の通り殆んど無保険の状態なんです。保険料が高過ぎてどうにもならぬので、無保険の状態であつたのが、非常に多いのです。が、国が再保険をしてこの保険料率を

非常に安くするということは、趣旨において誠に結構なことだと思つてゐます。そこでこの相互保険組合の健全な発展を促すために、国が再保険料をやるというのですから、この法律の目的は相互保険組合を主として考へてゐるのであつて、損害保険のはうの、従来のいわゆる営業としてやつてゐる損害保険会社のことは一応この次に考へてみると解釈してよろしうございませうか。

○政府委員(岡田修一君) お説の通りでございます。

○一松政二君 併し、今さつきからの説明でもわかつておりますが、国が再保険をするのと保険料率は安いけれども、七割は再保険するということになれば、又再保険に日本のいわゆる海上保険会社が手を出して来ないとも限りませんが、その際は国の再保険は自動的ににはならぬ。従つて海上保険会社が国の再保険、この法律の利益に均霑しようといはしますれば、その手続を一つとらなければならぬわけですね。申込をしなければならぬわけですね。

○政府委員(岡田修一君) 民間の保険会社が本船再保険組合から業者の保険をとりつてその保険を国に再保するということは、この法律ではできない。

○一松政二君 いえ、私もだから最初、民間の保険業者が本船の保険を引受けた場合には国の再保険には均霑しないことになつて来るわけですね。そのことを伺つたのです。だから言い換えて言うならば、専らこの本船の保険組合を奨励するのが目的であつて、必ずしも本船業者の何といひますか、その危険を政府が再保険の限度によつて負担することによつて、本船業者がそれだけ利益を均霑し得るというようには

解釈できない。私まだ詳しく聴んでおりませんが、今のこれは相互保険組合を奨励するのが目的のようにちよつと伺へたのですが、併し目的はそういう組合じやなくて、当然組合などというのは、これはいわゆる保険といふのはプリンシパルじやなくて、いわゆる補助機関なんです。従つて、その補助機関は結局本船業者を保護助長したといふ、そしてその危険を成るべく少くしてやりたい、こういうのが目的であらうと思ふのです。従つてこういうものは一応できるとすれば、損害保険会社が、これに並行して本船の引受けをしたならば、当然国といふゆる予定契約を結んで、自動的に再保険の途を諱るということも考へる必要ができて来るのじやないですか。

○政府委員(岡田修一君) まあお説の通り、この国による再保険制度を確立するといふことは、又本船のような極めて零細な企業を保護する、こういうことから出発しておるのでございませう。若し大きい保険業者がこれを本船再保険組合がやるような料率で引受け、或る程度採算がとつて行けるというところを考へるといふことが起つて来るかと思ひますが、現在では實際の事情を申しますと民間保険会社は本船再保険といふものを、もう殆んど相手にしたくないという気持が非常に強いのです。例えば料率を申上げますと、これは一番安い例ですが、洞海湾内、これを例にとりますと、一般の保険会社はこの戦艦の本船でございませう、戦艦中に造りました木造船につきましては六円七十五銭でございます、百円につきまして、ところがこれは料率はそ

うでございますが、その損害の填補額は、その百円の保険金額に対して填補は五十円しかない。従ひまして六円七十五銭といふのは實際はその倍の料率でございまして十三円五十銭、これが現在本船再保険組合でやつておりますのが四円六十銭、これでも今のところの組合ができてから二年ほどでございますが、最初の年は例のルース台風でちよつと赤字を出しましたが、去年は黒字を出したわけですね。そういうふうな状況でございまして、一般の保険会社は非常に危くなつておる。従つてもう殆んど民間会社がこれを対象にして追うようになるといふことは不可能かと思ひます。民間保険会社がこれにやつてくれれば、これが本船会社の却つて利益になるということになれば、又その時に考へることにいたします。

○東隆君 これは農業における農業災害補償法によるあの保険の場合に国がやつておるようなあれと非常に似ておると思ふのですが、そういう解釈運輸をしてよろしうございませうか。

○政府委員(岡田修一君) 大体考へる趣旨は同じでございますが、その保険を国が再保をするやり方が違います。むしろ漁業災害保険のほうが徹底したやり方をしております。

○東隆君 私は零細な船主が保険しやすいようにやるこの法律は大変いいと思ふのですが、もう一歩進めて、この保険によつて船そのものが一応抵当としての資格ができるわけですね。従つて抵当物件としての価値ができるのですから、これを対象にして金融の途を求め、こういう方面に何かいい方法がありますか。

○政府委員(岡田修一君) 本船業者が

一審熟望しておりますのは金融の方面を何らか政府の手で斡旋し得るような途を開いてもらいたいというのが非常に強い要望なのでございます。それについて私どもいろ／＼心を砕いておるものでございますが、何にいたしましてももとになる抵当、担保になるものが非常に確かであるということが前提になるわけですね。ところが保険に入つていないといふことになると、そういう船を抵当にとることができない。

で、従来本船保険に入りまして、その本船再保険組合といふものが弱体であつて果して保険金がもらえるからえなにかわからんといふ危惧が金を貸すほうにあるわけでありませう。今度国が再保いたしますと、そういう危惧が一掃される、従つて船を担保に金を借りるということがより容易になるであらうといふことで、私も本船再保険を確立するといふ狙ひも、本船業者が金の融通を受けやすいようにしようといふのが大きな眼目でございませう。政府のほうとして、本船業者に対する金融の方途でございませう、いろ／＼方法を今考へ中ではございまして、取りあへず今やつております方法としては、商工中金から金を貸すといふことを、私も商工中金にいろ／＼交渉しまして、漸次その途が開かれるようになっておるのであります。今度中小企業金融公庫ができますが、あれの活用を十分に考へたい、かように考へております。

それからもう一つ、私もいろ／＼考へておる点といたしましては、本船運送法で回漕業者から営業登録金を取つておるわけでありませう。この営業登録金を商工中金或いは中小企業金融公

ございますね、あれを利用しているものもございまして、木船業者に別にそういう組織を今こしらえるということが果して政府、国会方面の容認が得ら

は差支えございません。ただ定期航路はやはり定期航路だけで組合を作るということに相成るかと思いますが、その木船で定期航路に従事しておるのが

い、或いは従来この航路に従事してお
るものをみても、台風が何か来た場合
別に事故もないというので、どうせ組
合のことでございますから、まあ働き

でも、この木船相互保険組合に加入を申込みました場合に、木船相互保険組合はこれを拒絶し得るかどうかという点なんです。

親といいますが、そういうふうなものに対して監督官庁といいますが、これを無条件で勝手に組合加入等の規則を作らせるのですか。少くとも政府がこ

れに對してこれほどの再保をいたしまし
て、義務を持ちます以上、当然木船
であります以上は、すべての木船が均
等しなければならぬはずのものだと
思いますが、それが木船相互保険組合
の組合員だけによつて勝手な加入規則
その他ができるということじゃ、ちよ
つと政府としては困るのじやないかと
思いますが、その点どうですか。

○政府委員(岡田修一君) 木船相互保
險組合はその保険組合を設立しようと
する場合は定款とか事業方法書、それ
から保険料並びに責任準備金算出方法
書、まあそういう／＼な必要事項はす
べて政府の認可事項になつておる。更
更する場合も同様でございます。先ほ
どの申込の場合は拒絶できるかどうか
は、正当な理由がないのに拒んでしま
う、こういうことになつております。
ですから建前は何でもございまして
が、普通の場合には加入を拒むことは
できない。但し正当な理由があれば拒
んでよろしいということです。

○仁田竹一君 重ねてお尋ねいたしま
すが、そういったしますと、今の定期旅
客船のようなものがこの木船相互保険
組合に加入することにつきまして、局
長さんとしての御見解はどういうふう
な……。

○政府委員(岡田修一君) まあ私とし
ては、組合として加入を認めていいの
ではないかと思ひます。

○仁田竹一君 丁承。
○森田義衛君 これは見込はどれくら
いの組合ができてましてどれくらい木
船が加入しまして、そういった詳細な
百分の七十の補償でどれくらい加入す
るかお見通しはございますか。

○政府委員(岡田修一君) 実はこの見

通しですね、いろ／＼私も立ててお
るのですが、なか／＼困難なものでござ
いまして、單なる推定を申すよりも
方ないかと思ひますが、現在機帆船の
組合、木船の組合が二つございませ
うが、これにもう二つぐらいできるのじ
やないだろうか。それはまあ四国方
面、それから中国方面が差当りそうい
うものでやつております。それから解
のほうがあつた六つの、六六港とい
うのか、六つの港について解の組合がで
きるのじやないか、かような推定をして
おるのであります。これはもう少し推
移を見まさんとわかりません。

○委員(前田君) ちよつと速記を
とめて。
〔速記中止〕
○委員(前田君) 速記を始めて。
それは暫く休憩いたします。午後
一時三十分から再開いたします。

午後二時四十五分開会
○委員(前田君) それでは引続き
まして運輸委員会を開会いたします。
議案の審議に入ります前にお諮りし
たいと思ひます。先刻の懇談会の席で
御要望のありました臨時船舶建造調整
法案について、参考人として明日午後
一時、当委員会に三井船舶の社長一井
保造君、日鉄汽船の社長渡辺一良君、
石川島重工業の社長土光敏夫君、笠戸
ドックの社長波多野義男君、この四名
から意見を聴取することにいたしましたし
て御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○委員(前田君) 御異議ないと認
めましてさう決定いたします。
次に、午前に引続きまして木船再保

險法案の審議に入ります。
引続き御質疑のおありのかたは御登
言を願ひます。

○一松政二君 午前の質問の補足にな
りますか、小さな木船のまあ定期にし
ても、臨時にしてもそれはよろしいの
ですが、この保険組合で考へてゐるの
は、無論船体だけじゃなくして荷物も
そうであるかと思ひますが、人間もた
くさん乗る、船がこれに入つて差支え
ないということになつておるわけであ
りますか、そうすると、その日／＼の
人命の保険料も入らなければならんよ
うになるのですが、これはさつきの話
の別の法律も一つあるわけですが、今
度用意している法律とこの木船組合と
のこの再保険の関係はどういうふう
に考へてなつておりますか。

○政府委員(岡田修一君) この木船再
保険法並びにそのもとになります木
船相互保険組合の対象といたしますも
のは船体だけでございまして、旅客並
びに積荷については及びません。

○仁田竹一君 木船相互保険組合の改
正されましたものは総隻数が三百隻に
なつておりますが、前の百隻分が三百
隻になつております。その出資総額
は従来通り二百万円以上だと考へられ
るものでありますが、今のような内容を
承わりますと、相当の金額の保険にも
なるように思ひますが、隻数のみを
通して、一方組合の出資総額は従来
通り二百万円に据置いたという何か特
別な理由がございませうか。

○政府委員(岡田修一君) 今までの例
を見ましても、御承知の通り木船船主
といふものは非常に資力が乏しいもの
でございまして、今までの百隻で
二百万円、二百万円でもなか／＼負担

過重というふうに考へられる。従つて
その出資金のほうはできるだけ少くし
て入りやすくしよう、こういうのが狙
いでございませう。

○仁田竹一君 木船相互保険組合の構
成は一応どういふふうな人、といいま
すか業者といふふうな、というふうな
ものを組合の機構にお考へになつてお
られますか、一応のお考へだけを……。

○政府委員(岡田修一君) 別段その木
船相互保険組合の構成等につきましては
、政府のほうとしては制限的な考へ
を持つていないのでございまして、木
船の所有者並びに賃借人でございま
すね、裸チャーターして動かしておる、
こういうものを構成員、かように考へ
ております。

○仁田竹一君 丁承しました。
○委員(前田君) 他に御質疑はご
さいませうか。

○一松政二君 今度の法律で貨物が保
險されない。木船相互組合でも貨物の
保険はやつていないのですか。

○政府委員(岡田修一君) これは積荷
については一切保険はいたしておりま
せん。船体だけでございませう。

○一松政二君 船体がすでに危険であ
ると思うから、保険料が高くて、普通
の損害保険会社が高率の保険を課して
おるといふので、船体には付ける、併
し貨物は付けないのだということは、
必ず私は将来貨物も付けて欲しいとい
う問題が起つて来ると思ひます。な
ぜかという、この船体それ自身が非

常に不安定なことから、それに續んで
ある荷物の保険料が非常に高いので
す。それでそれは無保険のまま近距離
のものは輸送されておるのが実情であ
ると思ひます。若しそれが安ければ、必
ずそれは付ける、海外貿易に關するもの
は、いわゆるウエアハウス・ツー・ウ
エアハウスですから、本船から解まで
全部含まれますが、そうでない港灣の
輸送みたいなもの、或いは大部分が無
保険のまま行つておるといふのは、要
するに保険料が高いからです。船体保
險をこういうふうに考へれば、同時に
積荷のことも将来考へなければならん
ように思ひますが、御意見如何です
か。

○政府委員(岡田修一君) お説の通り
この機帆船に對する積荷の保険料は非
常に高率でございまして、物によつて
は運賃よりも保険料のほうが高い。従
つて積荷保険についても何か政府のほ
うで施策してもらいたい、こういう要
望が非常に強うございまして、私ども
もいろ／＼研究をし、大手荷主に當つ
てみたことがあるのでありますが、な
かなか貨物の保険となりますと、非常
に複雑で、ちよつと船主が相互にやる
ような素人じや手に負えませうです。
それでもう大手荷主になりますと、む
しろそんな保険組合をこしらへる、或
いは保険会社をこしらへるよりは、自
家保険にしたらほうが有利だといふよ
うな意見がございまして、機帆船側と
しては非常にそういうものを要望し、必
要性を認めておるのでありますが、実
際問題としては手が及ばない、こうい
う実情でございませう。

○一松政二君 これはちよつと問題が
それなのですが、丁度、保険の問題を

考えておるときに、今日の火災保険に
しても、損害保険会社は保険料が高過
ぎる。それでこれが商工業を非常に阻
害しておる。個人は自分の家財家具及
び自分の家屋にいたしましても、保険
料が非常に高いから、無保険のままに
わゆる今の自家保険で無保険のまま行
つておる。或いはそれから今度保険料
が高いから、内輪に保険を付ける。実
際の損害があつたときには、その内輪
じかもらえないということ、保険の
意味をなさないというのであります
が、これはちよつと所管が違ふかも知
れませんが、保険の問題が起つたとき
には、今の損害保険会社は不当に高
い。そしてそれは何から来ておるか
という、主に人件費から来ておる。
昔の保険料と今の種々の物価なり貨幣
価値の指数を考へ併せても、比例がと
れないほど高い。従つて私は今政府の
再保険という趣旨には賛成ですが、貨
物のことを今伺つて見たわけですが、
こういう問題はお互いに考へなければ
なりません。まあ運輸省もそういう
保険に關係しておる場合には、そうい
う面で一応今の損害保険が高くてそれ
がひいてその保険の目的を達していな
い。それがためにこれが本来の目的を
達せられるように、非常に引下げの方
面に、直接じやなくても間接にでもお
骨折りを願ひたい、ついでであります
が……

業者のほう、特に瀬戸内を動きます機
帆船はそう事故がない。ところが保険
料が高い。實際調べてみますと、保険
会社のはうで推定しておるものの三〇
％程度というふうな統計が出ましたの
ですが、それでやかましく言つて一昨
年でしたか、それまでの料率の半分か
らいに引下げさせた、こういう例もこ
ざいました。木船業者としては今の積
荷保険が非常に高いということが、彼
らの商売繁昌を阻害しておる大きな原
因でございまして、私もこの上とも
努力いたしたいと、かように考へま
す。

○委員長(前田櫻君) 他に御質疑はこ
ざいませうか。——他に御発言もな
いようでありますから、質疑は尽きたも
のと認めて御異議ございませうか。

○委員長(前田櫻君) 御異議ないと認
めます。

○委員(前田櫻君) 御意見はこれから討論に入ります。
御意見のおありのかたはそれ／＼賛否
を明らかにしてお述べを願ひます。別
に御意見もないようでございますが、
討論は終結したものと認めて御異議
ございませうか。

○委員(前田櫻君) 御異議ないと認
めます。

○委員(前田櫻君) 御意見はこれから討論に入ります。
御意見のおありのかたはそれ／＼賛否
を明らかにしてお述べを願ひます。別
に御意見もないようでございますが、
討論は終結したものと認めて御異議
ございませうか。

○委員(前田櫻君) 御異議ないと認
めます。

○委員(前田櫻君) 御意見はこれから討論に入ります。
御意見のおありのかたはそれ／＼賛否
を明らかにしてお述べを願ひます。別
に御意見もないようでございますが、
討論は終結したものと認めて御異議
ございませうか。

○委員(前田櫻君) 御異議ないと認
めます。

會議における委員長の口頭報告の内容
等はあらかじめ多数意見者の承認を経
ることになつておりますので、これは
委員長に御一任願ひたいと存じます
が、御異議ございませうか。

○委員長(前田櫻君) 御異議ないと認
めます。

次に、本院規則第七十二条によりま
して、本案を可とされたかたは順次御
署名を願ひます。

多数意見者署名

入交 太藏	植竹 春彦
一松 政二	仁田 竹一
森田 義衛	東 隆
大和 興一	

○委員長(前田櫻君) 次に、臨時船質
等改善助成利子補給法案を議題に供し
ます。

政府から本法案に対する概要の説明
をお願いしたいと思います。

○政府委員(岡田修一君) 御審議願
います臨時船質等改善助成利子補給法
案につきましましては、先般運輸大臣の提
案理由を説明いたしました中にも申述
べましたように、戦争中に造りました
船で質の非常に悪いものを相当大量に
抱え込んでおるのでございまして、そ
のうちA型戦艦標船、いわゆる一萬重量
トンの戦艦標船につきましましては、大部分
これに国家資金を七割乃至五割融資
いたしました外航に就航し得る適格船に
改造をいたしましたのでございまして、こ
ろが同様に戦争中に造りました船で、
そういう外航適格船に改造し得ない小
型の船舶を相当保有しておるのであり
ます。その代表的なものがいわゆるE
型船、重量トンが約千五百重量トン、
こういうものは従ひまして国内沿岸だ

けを就航するより仕方がないわけでござ
いしますが、そういう船の中でもディ
ーゼル・エンジンと備えておりまする
ものは、経済的に相当利用価値がある
のでございしますが、いわゆる石炭焚き
のレシプロ船、これはどうにもしよう
のない不経済船でございまして、船舶経
済から見まして全く無価値と稱してい
い船でございまして、こういうものがま
だ相当ございまして約二十萬重量トン
程度あるわけでございまして、それから
外來船でも船舶三十年以上で相当船も
消耗し、経済性もない、而もエンジン
がレシプロであるというふうなものが
やはり十萬重量トン近くあるわけでござ
いまして、こういう低性能の船は日本
海運再建上の病であります。一方国内
沿岸の船舶需給を見ましても、国内沿
岸の荷動き量推定と国内沿岸を動きま
する船腹の見合ひからいたしまして、
大体二十五萬重量トン程度過剰である
というふうな推測されるわけでござい
ます。従ひましてこの際、この日本海
運の痛とも目されるべき低性能船を切
取つて、そして日本海運の立直りに
貢献しよう、これを丁度過去において
船質改善助成政策というので昭和七、
八年頃に実施いたしましたのが、古船を
二トン潰して新造船を一トン造るとい
うような政策にならえまして、本年
度新造する新造船とこの解体を結び付
けまして、新造船一隻建造するもの
は、それに見合つて二隻の今申しまし
たE型戦艦標船若しくは船舶三十年以上
のE型に相当する船型の船を二隻潰す
という方途をとつたわけでございま
す。

利子補給のほかに、ここにありまする
ように、船舶が竣工するまでは市中か
ら新造のために借入れた金に對して二
分、竣工した後はその借入残高に對し
て五厘ずつ利子を補給する、こういう
方策でこの新造船主を助けるという措
置を講じたのでございまして、で、大体
その利子補給の總額は、新造する船主
がそれに見合つて解体するE型船二隻
に對しまして、そのE型を解体してス
クラップとして売つた額を差引き、残
りがまあ大体七百萬円、一隻について
七百萬円というふうな推定いたしてお
ります。この七百萬円、從つて二
隻について一千四百萬円、この千四百
萬円を仮に市中銀行から借りねばなら
んと推定して、その千四百萬円が大体
五六年間に返されるものとして、その
間における利子が無利子になるように
利子を補給してやる、こういう考へ方
であります。大体そういういたします
と、五六年間にその新造船主に補給す
る利子の總額は五百二十九萬円、こ
ういふことに相成るのでございまして、
これを、今申しましたような率で毎年利
子補給として与へて行くというやり方
でございまして、全体のこれに對する予
算は、一億八千五百二十二萬円でござ
いまして、二十八年度予算として成立
しておりますのは、そのうちの三千四
百萬円が計上されておるわけでござい
ます。これによりまして、大体本年度
内に着工いたしますものが、約三十
五隻くらいというふうな考へておりま
す。従ひまして、潰します船も、そ
の二倍の七十隻、重量トンで十萬重量
トンくらい解散し得る、かように考へ
ておる次第でございまして、この金利の
計算方法が非常に複雑でございまして

が、これは、いろ／＼實際この新造する船主の負担といひますか、それと、それから受取るべき利子補給の關係を調整するために、一見わかりにくいような規定になつておるのでございませうが、趣旨は大体以上の通りでございませう。

○一松政二君 第七條に、この約束を履行しなかつたときに、この補給金の支払の停止とか返還を求めるような規定がございませうが、これは結局新造船が先になつて、そしてそれに利子を補給するようにやるのが先になつて、解撤のほうがあつたことになる場合の規定ですか、これは。

○政府委員(岡田修一君) 解撤をさせまする場合、新造船主を決定いたしましたして、新造船に着手せしめるまでにどういう船を解撤するかということを出さされるわけですね。その解撤の義務、利子補給を開始するまでに解撤させる。従ひまして、十二月末日までに利子補給をいたすといひますと、新造船主は新造船に着手するのが九月といひます。九月に着手して、十二月末日……一月に入つてから利子補給することになりましようが、そのときに利子補給を受けたのが、そのときまでに解撤をしなければならん、こういうふうにするわけにございませう。従ひまして、實際は利子補給を受けるまでに全部が解撤に着手していることになるわけにございませうが、中には、特殊の事情で、まあ一部解撤、エンジンなんか外すたりなんかして、解撤の準備をしておつたところが、何かの事態が起つて、そして解撤がその期日までにはできなかったと、そういう場合には、一応その解撤の延期を認めようか

と、海運局の認定によつて、その一日以後、まあ一月の二十日なら二十日までには解撤しろ、してもいいという場合に、解撤の延期を認めたが、實際は解撤をしなかつたというふうなものがある。何かつたやつを取返させたい、それから、これからのやつを補給しないというふうなことにいたす。まあそういう事態はほとんど起らないかと思ひますが、先ほど言ひましたように、利子補給をやる前に實際は解撤する。何かそういう特殊の事態が起した場合に、こういう条項を働かす、かような意味でございませう。

○一松政二君 朝鮮事案が起りました、先に政府は一通これと類似の計画を解撤するところが、朝鮮事案のために、殆んど全部の船会社が、解撤しなかつた船会社が多かつたように思ひます。その記憶違いがあるかも知れませんが、そのうすると、これにはまあ今年の十二月ですから、明年特別な事故もないかも知れませんが、これは、若しやつたものならば取戻し、やらなかつたものならば、契約だけなら取消すというだけで、開則は何も考へていないわけですね。

○政府委員(岡田修一君) 開則の点は、私たちのほうでいろいろ法制局、それから法務省とも連絡をし、まあ打合せをしたのでございませうが、先ず大体この利子補給、ほかにも前例はございませうが、こういう場合に、前例として罰則をつけたいというこのようございませうので、罰則をつけなかつたような次第であります。

○森田義衛君 この何といひますか、建造を注文する場合に、金融機関が当該外航船舶建造に要する資金を融通するときは、この大體額は、何といひますか、予算に載つております三千四百万円ですか、これに見合つた何といひますか、融資総額はどうか、見合うのでございませうか。

○政府委員(岡田修一君) この建造に要する資金は、これはまあ個々の船につきまして船価が違ふわけですが、大體年二分或いは最初は二分、或いはその後においては五厘というその限度内です。先ほど言ひました一雙の新造船について受ける利子補給の額を、まあ最終年次までに受ける総額が五百二十九万円になるように調整をいたしまして、予算総額と、それからこの法文に出ております面とを食い違ひのないようにする考へてございませう。

○森田義衛君 そうしますと、先ほどのE型戦艦船の二十万トン、それから在来船の三十三万九千トン、大體三十万トン補給があるそうだけれども、それに対して、総額たしか年間で一億八千五百万円、これでうまく行くわけにございませうか。

○政府委員(岡田修一君) この一億八千万円で対象にいたしますのは、約七十隻の十萬重量トンでございませう。従ひまして、非常に不経済と目せられる船の約三分の一がこれで整理される。で、あと相当内航船の船價補給がら言ひましても、相当過剰なわけにございませうが、私も一面海運の再建を図りますと共に、それに余り急なうために、余りたくさん船を潰して、一方その運賃が上つて荷主側に影響を及ぼすという面も考へなければなりませう。

○森田義衛君 この何といひますか、建造を注文する場合に、金融機関が当該外航船舶建造に要する資金を融通するときは、この大體額は、何といひますか、予算に載つております三千四百万円ですか、これに見合つた何といひますか、融資総額はどうか、見合うのでございませうか。

○政府委員(岡田修一君) 海員組合もこのE型船の解撤ということには、日本海運再建の上からは非やるべきだ、こういうことで全面的に賛成をいたしております。併し、その場合に、乗組員の処置については慎重に考へてくれ、こういうことでございませう。實際どうしているかという点でございませうが、私もまあ海員組合と解撤する船主の間の交渉に任じておるわけにございませう。今海員組合と關係の船主の間でその話し合ひを進めております。私もその話し合ひを進めて、その船主と話し合ひを具体的に進めて頂いて、そして、何か具体的なそこ問題が起つた場合に、政府として何らかの斡旋をする、こういう考へでございませう。まあ御承知の通り、私もが見ますと、会場においては、むしろ海員組合のほうが組織も固く、なか／＼交渉に慣れておられまして、むしろ船主のほうがたじ／＼じゃないか。従つて、失業者船員につきましては、御懸念になるような問題は発生しないであらう、かように推定をいたしております。

○大和興一君 今までの実績からいって、そういうことが言えるのですか。そうすると、何かスタンダードとか、そういうものは別に作つていないのですか。船主とか組合側でなくつて、何かほかにお考へになつておるとか、或いは一つの了解の下において、政府がこういうような法律を作ろうというのだから、親心といひますか、そういうものが何か指示されるものがあるませんか。

○政府委員(岡田修一君) これは、むしろ余り画一的なものを指示いたしますと、却つて問題をこんがらかすのじゃないかというふうな考へまして、海員組合と關係の船主のまあ個々の折衝、具體的の折衝に任じておる。船主のほうも失業船員を出しますと、多額の退職金を出さなければならん、従ひましてこのE型船をなくすると同時に、更に又、例えばこういう貨物船とか採算が合わないから、油槽船を手に入れます、失業船員をなくしよう、或いは新造船主との結付きになつておられますから、新造船主のほうに一部引取つてもらふとか、そういう努力をいたしておるわけにございませう。そこに組合も介入してやつておるわけにございませう。現在までのところ、そういう問題が起つて、私どものほうに何とか処理してくれというふうなことはまだ耳にしてないわけにございませう。政府としても大いにこれは関心を持つてくれというふうな要望も承わつておりますし、私も何か問題が起れば適當な斡旋の勞をとりたといひ、かように考へておる次第でございませう。

○大和興一君 その場合に、話がまとまらなかつたときに、政府のほうで話をしに来たら何とかするとおしやるけれども、それはさつきおつしやつたような、船主のほうにたじ／＼だ、こういうふうな認識に立つて政府が斡旋をするとうまく行かないじゃないか

か。船主とか組合側でなくつて、何かほかにお考へになつておるとか、或いは一つの了解の下において、政府がこういうような法律を作ろうというのだから、親心といひますか、そういうものが何か指示されるものがあるませんか。

○政府委員(岡田修一君) これは、むしろ余り画一的なものを指示いたしますと、却つて問題をこんがらかすのじゃないかというふうな考へまして、海員組合と關係の船主のまあ個々の折衝、具體的の折衝に任じておる。船主のほうも失業船員を出しますと、多額の退職金を出さなければならん、従ひましてこのE型船をなくすると同時に、更に又、例えばこういう貨物船とか採算が合わないから、油槽船を手に入れます、失業船員をなくしよう、或いは新造船主との結付きになつておられますから、新造船主のほうに一部引取つてもらふとか、そういう努力をいたしておるわけにございませう。そこに組合も介入してやつておるわけにございませう。現在までのところ、そういう問題が起つて、私どものほうに何とか処理してくれというふうなことはまだ耳にしてないわけにございませう。政府としても大いにこれは関心を持つてくれというふうな要望も承わつておりますし、私も何か問題が起れば適當な斡旋の勞をとりたといひ、かように考へておる次第でございませう。

○大和興一君 その場合に、話がまとまらなかつたときに、政府のほうで話をしに来たら何とかするとおしやるけれども、それはさつきおつしやつたような、船主のほうにたじ／＼だ、こういうふうな認識に立つて政府が斡旋をするとうまく行かないじゃないか

と思いますが、その辺はどういうふうな考え方、実績はありますか。今までのそういうことはありませんか。

○政府委員(岡田修一君) この法律が通りましてそれから済すものでございすから、今までそこで行つてないと思ひます。又先般決定いたしました約十三隻の船に見合うべきものを二十五、六隻ほど済す、これを法律が通るとすぐに済すことになるのですが、その問題につきましても、円満に解決しましたと見えても、何ら私どものほうには来ないのであります。先般衆議院でも御質問があつたんでございす、其を申し上げます、今対象にしようというふうな船は、こういう船だけを持つては船主というのには非常に苦しい状況にありまして、中には給料が払えないで、海員組合から差押えをされたという船がすでに二件か三件あるわけです。組合でも余しておる状況なんです。むしろこういう措置で、早くこれが実施されるというのを希望しておられるのではないかと。差押えて競売してもいいけれども、競売する先に税金を取られて、給料だけは取れるけれども、退職金なんかは入るからんかわからんという様な事態が随所に発生せんとする状況なのでございす。

○大和興一君 E型の千五百トンですが、これが国内の沿岸航路ですか、今相当過剰だと思ひます。それを外航に出す、朝鮮とかアジアの近くに、これは勿論千五百トンで行けるでしょうね、E型で。そうすると一つの見通しとして、朝鮮休戦なり、その他のことがあつた場合に、日本の経済界がうまく行つていないからそういうふうなことが言えるのだけれども、その場合に、そういういわゆるぼろ船とか、それが全部フルに動いていないことになりましか。ただ持つてはいるだけで、十分に動いていない、だから新しく船を造るというのを考えた場合に、それに對して補助する、こういうことになるのでしようか。

○政府委員(岡田修一君) 今解体の見合ひにしております新造は、むしろ朝鮮或いは中国よりもつと遠洋の、アメリカなり、或いはインド、ヨーロッパ方面へ行く船を対象にしておる。仮に朝鮮方面が開けても、こういう船の行ける所というのはまあ朝鮮で、台湾は無理だらうと思ひます。朝鮮ならば十分行けますが、仮に或る程度の復興特需が動くといつたとしても、今の過剰船腹を十分消化するほどの荷動きというものはそう起らないやないかというふうな考へるのでございす。先ほど申しました過剰船腹のほかに、外航船がやはり内地へ帰りました、そして一航海空、京浜をやるとか、そういうものが相当入つて来るわけですから、国内船だけの需給のほかに、そういう船の沿岸航路というものを考へなければならん、そうすると、相当大きな過剰船腹がある。従つて、十万吨同じ済すにいたしましたも、それがすぐに船腹が窮屈になるということにはならないと思ひます。

○大和興一君 今いわばそういうような補助をして船を造り換へることは、今のところ日本が力足りないから、だから相当無駄というか、無駄な時間と費用も、今ここでそういうふうな再建をして置くほうがいいのだ、その

間外国船をチャーターするなり、そういうことによつて競争が激しくなつて、さてこつちが立直つたときには、船賃とか、その他の条件においてやや太刀打ができないとか、そういうことが問題が起る、ちよつと二、三年か四、五年先のことを見通してお話して下さいませんか。まあ国際的というか、日本の海運政策というか、それがその他とぶつかるべきで、労働条件なり船賃なりが、今のそういうことが食い込んで、それを十分にやらないで、駄目なもので、船を造つたつて。

○政府委員(岡田修一君) 御承知の通り戦前におきましては、日本の海運といふのは輸入物資の六〇%、それから輸出物資の七〇%くらいを運んでおつた。ところが終戦後御承知と存じますが、外航に出る船が僅かに十二万総トンだったわけですが、それを昭和二十四年度から漸次建造いたしました、現在では外航船腹といふのは二百萬総トン余りに回復しております。従いまして積取比率も当初二〇%から、一昨年あたりは三〇%、昨年にやつてやつと四五%くらいになつた、輸入物資については、輸出物資については三〇%くらいであります。今年は輸入量が減りましたから、五〇%近くまで運んでおります。運賃の面から言いますと、やはり三分の一、輸入物資についても輸出物資についても大体三分の一くらいしか稼いでいない、日本の貿易物資のうち、そういう状況でございす。ところで終戦後日本船がいよいよ間に外国船が日本を中心に入込んでおつたわけでありまして、それも今日本船が伸びて来たものでありますから、ここに摩擦が起りまして、そして運賃競争が激しくなつて来た。全般的に見ますと、世界のマーケットよりも日本中心のほうはやや安いといふことが言えるのじやないか。というの、今言つたこの戦後に入込んで来た外国船と伸びようとする日本船と摩擦が起つておるというところから来ておるわけでありまして、ところが日本の海運の基礎が弱いものですから、むしろ外国の海運は日本の海運の基礎の弱いのが見越して競争をしかけるといふくらいがなきにしもあらずと思つております。そこでこういう国際競争に打勝つには、どうしても日本の海運に對して力を付けて、そしてこゝへ入込んでおる外国船を押しつける以外に手はないのじやないか。従つて日本海運が伸びる途上におきましては、どうも海運競争は困るじやないかという議論がありますが、私としてはこれは止むを得ざるものではないであらうか。で、世界的に見ますと、或るほどの運賃は下り、まあほかの海運の人たちも困つたものだといふことを言つておりますが、英國の海運にしましても、或いはノルウェー等とか、そういう歐洲の海運国は終戦直後のブームで利益を得、更に朝鮮事変で利益を得まして、その著積資本が相当ある。従いまして今の不況は平氣なわけでありまして、海運国として殆んど何といひますか、海運国とは見なされないような米國におきましては、これ又非常な保護政策がございまして、建造費の補助或いは運航費の補助、それから最近におきましては軍需物資を運びます場合には普通の今の運賃の倍くらいの運賃で運んでおる。従いまして、アメリカの海運会社

は皆利益を出しておるといふふうな保護政策をとつておるのであります。ひとり日本の海運といふのは、非常に競争で弱くなつたものですから、一方にせいて入込んで来た外国海運を押しつけなければならぬといふのがありながら、非常に力が弱い、これを何とか強化して、そして少くとも戦前までは行かなくても、日本中心の貿易物資については、運賃において半分くらいまでは取得するやうなところへ持つて行かなければならぬのじやないだらうかというのが私どもの考へであります。運賃が今後どういふふうになるかといふやうなことは、御承知の通り海運といふのは世界における何かの事業に繋がつておるものでありますから、平常状態ならば今のやうに運賃が横這いで行くのではないであらうか。朝鮮休戦で復興特需その他が相当動くじやないかといふのがございす。私どもの見方としては、その荷物が殖えないうのじやないかと、かように考へておるやうな次第であります。

○大和興一君 ちよつと戦前のE型です、それが実際にどれくらい動いておるのですか。動いていないで、ただ船を持つておるという船主がおるでしょうね、恐らく。そういう人たちはどうしておるのですか。それはただ持つておつて、商売もしていないということがあるわけでありまして。

○政府委員(岡田修一君) 先ほど申しましたように、E型のレシプロとそれから三十萬重トンあるものであります。今緊要しているのは四萬重トン。二十六萬重トンは今動いていない。そのいづれも一月に相当大きな赤字にな

は皆利益を出しておるといふふうな保護政策をとつておるのであります。ひとり日本の海運といふのは、非常に競争で弱くなつたものですから、一方にせいて入込んで来た外国海運を押しつけなければならぬといふのがありながら、非常に力が弱い、これを何とか強化して、そして少くとも戦前までは行かなくても、日本中心の貿易物資については、運賃において半分くらいまでは取得するやうなところへ持つて行かなければならぬのじやないだらうかというのが私どもの考へであります。運賃が今後どういふふうになるかといふやうなことは、御承知の通り海運といふのは世界における何かの事業に繋がつておるものでありますから、平常状態ならば今のやうに運賃が横這いで行くのではないであらうか。朝鮮休戦で復興特需その他が相当動くじやないかといふのがございす。私どもの見方としては、その荷物が殖えないうのじやないかと、かように考へておるやうな次第であります。

○政府委員岡田修一君　大体船舶に對しまする融資は五カ年でございませう。竣工後五カ年。従いまして建造に着手したときから竣工してそれから後五カ年というふうにいたしますと、年度からいたしまして八カ年度に最長期のものが亘るわけでございます。従いまして一番長いたくさん年度に亘るものを限度にいたしまして、八年以上に及ぶものはどのように考えてもないわけであります。八カ年度にかかるものがあるわけでありますから、それで八カ年度以内ということにいたしましたわけであります。

内というのは国庫負担契約でございます。従いまして毎年度に使用しますものはその額だけその年度ごとに予算を計上するわけでございます。ですから各年度ごとにその計上しました予算に二応縛られるということに相成ります。従いまして当初利子補給の契約をいたします場合には、総額は大体一億千万円の範囲内で契約は結ぶのです。各年度の支出はその年度ごとに計上した予算で縛られる、こういうこととなります。

委員長(前田穠君) なお、昭和二十一年でございました氏生昭伯伯買入法、

は、当然その船員その他は吸収できるものじゃないかと表面では考えられる。更に船員関係の就職問題も表面的にはよく見えるのですからね、これで、そうしてこれによつて又外貨獲得と申しますか、ドル関係においても、この十万吨が稼つたのと同じく、更に十万吨

するものは、大型船と多少その程度が違いますが、小型船に現れておりまして、かたがた小型船に現れておられる方が多いので、すぐにその外航船のほうに配乗できるということが困難なものが多少出て来るのじやないか。殊に高級船員でございますね、小型船に乗っておる高級船員は、そのまま大型

ものゝ調へなんかあるのですかね。それとも戦争後大分長いことたつておるのですが、以前外航船舶に乗つておつた者で、もう年を取つてやめるといふような者があると思うのですが、そ

ういうような海員についても何か調べ
がありますか。

○政府委員(岡田修一君) お尋ねの趣
旨は、外航船に乗るべき船員の数、資
格ある者ですね、これは私ちよつと正

体五千トン以上の外航船の遠洋に行く船の船長は甲種免許を持たなければならぬとか、乗船経験が何年以上なきやならぬとか、一定の資格が法律で定められてある次第でございます。従いましてそういうものに適合した免許を持ち或いは経験者が大体何名おるか。従つてそのうち何人乗つておるかというふうな統計は私どもの船員局のほうで整備しておるはずでございます。従つて現在そういうふうな船員に不足をしているというのではないのでございます。先ほど言いましたのは、内地沿岸だけに動きままする小さい船につきましては、比較的低い免許の下級船員についてはそういう制限はございませんが、高級船員の、比較的低い免許の船長なり或いは運転士、機関士が乗つてゐるわけでございます。それがすぐに或いはそういう外航船の一等運転士とか二等運転士にはちよつとたりかねる。従つてそういう船にはやはり内航に動いておる船の機関士なり運転士として採用しなければならぬということになつております。そういう統計は船員局のほうでどの程度に統計が整備しておるか、早速調べましてお答え申し上げます。

○委員長(前田權君) ちよと速記をとめて。
〔速記中止〕
○委員長(前田權君) 速記を始めて。それでは本法案の質疑は後に続行することにしまして、一応この程度で中止いたします。

○委員長(前田權君) 次に、海上衝突予防法案を議題に供します。
○政府委員(國安誠一君) この前の委員会でお答えを留保いたしました十三

条の問題についてお答え申し上げます。この点につきましてはいろいろと研究をいたしましたわけでありまして、結局この条文は結論から申し上げますと、どうしてもこれを削除されては困る、このまま存続して頂かなければならぬという結論に到達いたしましたので、これからその理由を御説明いたします。

理由といたしましては、この前の委員会におきまして一、二申上げましたが、更に以下一つ二つ又理由がございまして、申上げますが、仮にこの十三条が削除されたという場合を考えますと、我が国の領海内に外国の軍艦が入つて来たという場合を考えますので、これは当然我が国の海上衝突予防法の適用を受けなければならぬ。ところが外国の軍艦は、これは恐らくその属する国において同じくこの基礎となつたところの海上衝突予防規則がもつたところの軍艦その他につきましては特別の例外規定を設けたところの国内法によつて規律されておる。従つて我が国に來ても、我が国がこれを受諾したという限りは、当然我が国においてもそういう例外規定が認められておるものというふうなことを、必ず我が国の領海内でそういうことがあつたら違反行為が起きて来るということが当然考えられます。そうすると、我が国の領海内でそういう外国の軍艦の我が国に對する、國際衝突予防法に對する違反行為がしばしば起ると思つて、その結果いろいろと國際的な紛争が巻き起る憂えがある。そういうことはこの衝突予防規則の國際性に鑑みまして、甚だ面白くないことでありまして、そ

ういうことが起つては困る。まあこういう点も考慮しております。それと、同時にこの國際衝突予防規則が一九四八年に各國の國際會議で採択された経緯を考慮してみても、これは形式的には條約としての効力は持つておりませんけれども、これに關連いたしましたる、例へば海上人命安全條約、これは我が國も昨年から又復活して参加いたしております。こ

いつた條約によりましても船舶に設備すべき船燈、音響信号器具、そういうものは國際海上衝突予防規則の要件を充足すべきものだといふことが規定されておりますので、その意味から行きますと、この國際衝突予防規則は形式的な面から申しますと必ずしも國際條約といふことになりませんけれども、そういうたその他の條約との關連を考へますれば、實質的には條約と何ら異ならぬところの拘束力を持つてゐるのではないかと考へられます。そういうたような理由から、この十三条を削除することにはどうしても支障がある。従つて原案通りこれを是非とも入れておいて頂きたいというふうなことを考へております。

○大和興一君 この十三条の一項のほうですね、後段のほうに政府なり或いは船舶の所有者がそれ、特別な規則をきめて使用することを防げない、これはまあお互いに通知し合つて当然やられることだと思はれるのですが、それから今度は第二項のほうの一番あとのほうの軍艦その他その國の政府がこの規定に準じてきめる特別の規則の施行その他を妨げるものではない。むしろこれは準じて必ずやつておる、やるといふことがはつきりときまつておれば、その点は差支えないと思ひますが、だから條約でなくて協定といふか、そんなものかと思ひますが、これは今までの軍艦その他が守られておつた、それから前段のほうは何もそういうような條文があつてもなくてもお互いにその國が特別にきめた規則はお互いに通知し合うなら、それを入るときにわかたつていれば實際いいのじやないでしょうか。

○政府委員(國安誠一君) その点は通報し合はば支障がないといふことにはなりますけれども、通報いたしましては先ほど言いましたように我が國の領海内に入れば、結局我が國の海上衝突予防法の適用を受けることになりまして、そこでは外國の軍艦が、その國の特別な例外規定があつても、我が國では我が國の衝突予防法のいろいろ、な諸規定に従はなければならぬといふことになるわけでございます。そこで、それをやらずにその國の衝突予防法に則つて行動すれば、我が國の海上衝突予防法には違反するといふことになるわけでありまして、従つてそこでは國際的な紛争が起るといふ心配が一つあります。

○大和興一君 あとのほうはこの法律の規則、規定に準じて今まで例外なく行われておりますか。軍艦なんか動く場合に、そんなものは規則があつたつてちつとも言うことをきかんで動くのじやないですか。

○政府委員(國安誠一君) 今の御質問の趣旨がよくわからないのです。どういふことなのですか。

○大和興一君 「軍事機密が害される」とその國の政府が認める場合において、そういうふうな書いておつて、最後

において、この法律に準じてきめた特別な規則の施行を妨げるものではない。そうするとこの規定に準じて實際にやつておるかどうか。そうなることや特別な、勝手に、こつちのほうの承認でなくてその屬する國で勝手にきめたこととてややつて来るわけでしょう。そういうことはこの規定に準じないことにならぬですか。

○政府委員(國安誠一君) それは我が國の衝突予防法でこの十三条があれば、相互にそういうことを何といひますか、成るべくこの法律の精神に則つた規定を作るだけの話で、これがあれば例外規定といふのも妨げないと思ひます。一向差支えないと思ひます。

○大和興一君 それから、この削除といふことを私はこの前言つたのです。が、削除といふか、或いは條件付きといふか但書といふか、そういうものがあつた場合に、この協定の有効が無効か、そういうことについて、なぜそういうふうになつておるのか。

○政府委員(國安誠一君) その点は先ほどちよつと第二番目に申上げましたように、この海上衝突予防法の基礎となつたところの一九四八年の國際海上衝突予防規則といふものの成立の経緯並びに海上人命安全條約によりまして、先ほど申上げましたように船舶に設備すべき船燈、音響信号器具といふものは、國際海上衝突予防規則の要件を充足すべきであるといふことを要請されておるもので、これに但書を付けたら或いは修正をしたりするといふことは、形式的には別として、實質的には支障が起るといふふうなことを考へております。

○大和興一君 國際的にいろいろな案

