

第十九回国会 衆議院 運輸委員會 議録 第二十三号

昭和二十九年三月十七日(水曜日)

午前十時十九分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事鈴木 仙八君 理事關谷 勝利君

理事松井 豐吉君 理事山崎 岩男君

理事山口丈太郎君 理事竹谷源太郎君

天野 公義君 岡田 五郎君

岡本 忠雄君 徳安 實藏君

南條 徳男君 有田 喜一君

伊東 岩男君 白井 莊一君

青野 武一君 正木 清君

中居英太郎君 吉川 榮光君

出席國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

出席政府委員

運輸事務官 岡田 修一君

(海運局長) 岡田 修一君

(運輸技官) 甘利 昂一君

(船舶局長) 甘利 昂一君

委員外の出席者

議員 庄司 一郎君

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

三月十日

委員加藤勤十君辞任につき、その補

欠として吉川榮光君が議長の指名で

委員に選任された。

同日

委員白井莊一君辞任につき、その補

欠として田中久雄君が議長の指名で

委員に選任された。

同日

委員田中久雄君辞任につき、その補

欠として白井莊一君が議長の指名で

委員に選任された。

同日

委員青野武一君、榎次郎君、山口

丈太郎君及び館俊三君辞任につき、

その補欠として島上善五郎君、黒澤

幸一君、多賀谷眞穂君及び中原健次

君が議長の指名で委員に選任され

た。

同日

委員南條徳男君及び中原健次君辞任

につき、その補欠として小笠原三九

郎君及び館俊三君が議長の指名で委

員に選任された。

同日

委員小笠原三九郎君、榎五郎君、

黒澤幸一君及び多賀谷眞穂君辞任に

つき、その補欠として南條徳男君、

岡田五郎君、青野武一君及び山口丈

太郎君が議長の指名で委員に選任さ

れた。

同日

山口丈太郎君が理事に補欠当選し

た。

三月十六日

航空法の一部を改正する法律案(内

閣提出第一〇三三号)

三月五日

土讃線高知、佐川駅間にガソリン

カー運搬の請願(長野長廣君紹介)(

第三〇三三三号)

松島空港使用促進に関する請願(内

海安吉君紹介)(第三〇三三六号)

自動車運送事業の免許制度廃止反対

に関する請願(菅家喜六君紹介)(第

三一四号)

大糸線開通促進に関する請願(塚田

十一郎君紹介)(第三一七二二号)

同(田中彰治君紹介)(第三一七三三三

号)

同日

木造船事業の保護育成に関する請願

(佐竹新市君紹介)(第三三〇三三三

二候、佐久間に鉄道敷設の請願(戸

塚九一郎君外十三名紹介)(第三三〇

四号)

三陸沖定点観測再開に関する請願

(鈴木善幸君紹介)(第三三〇五五五

号)

元地橋工事施行に関する請願(玉置

信十君紹介)(第三三〇六六六号)

香深港修築工事施行に関する請願

(玉置信一君紹介)(第三三〇七七七

号)

戦傷病者に国鉄無賃乗車復活に関す

る請願(只野直三郎君紹介)(第三三

九一〇号)

同日

国鉄岩日線敷設の請願(高橋圓三郎

君紹介)(第三三三三三三三三三三

号)

荒海、矢板間に鉄道敷設の請願(佐

藤親弘君紹介)(第三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

三三三三三三三三三三三三三三三三

同(小川平二君紹介)(第三四八五五五

上越西線敷設の請願(鍛冶良作君外

一名紹介)(第三三七七八号)

同(喜多壯一郎君外一名紹介)(第三

四八七七号)

自動車運送事業の免許制度廃止反対

に関する請願(助川良平君紹介)(第

三四〇二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

二二二二二二二二二二二二二二二二二

京都、草津間国鉄電車運送促進に関

する陳情書(大津市松幡町大津商工

会議所内滋賀県中小企業振興会会長

加藤貞蔵)(第一七九四号)

国鉄吉備線を矢掛、井原、神辺を経

て福山市まで延長敷設促進の陳情書

(岡山県知事三木行治外三名)(第一

七九五号)

自動車賠償保障制度実施促進等に関

する陳情書(金沢市古道三番地石川

県自家用自動車組合理事長大島新

一)(第一七九六号)

宮崎港修築工事促進に関する陳情書

(宮崎県議会議長日高弥一)(第一七

九七九号)

宮崎県延岡港修築工事促進に関する

陳情書(宮崎県議会議長日高弥一)

(第一七九八号)

を本委員会に送付された。

本日(三月十七日)付した事件

理事の互選

航空法の一部を改正する法律案(内

閣提出第一〇三三号)運輸行政に関す

る件

○閣内委員長 これより開会いたしま

す。

航空法の一部を改正する法律案を議

題とし、まず政府より提案理由の説明

を求めます。石井運輸大臣。

航空法の一部を改正する法律案

航空法の一部を改正する法律

航空法(昭和二十七年法律第二百

第一類第十二号 運輸委員會議録第二十三号 昭和二十九年三月十七日

第一類第十二号 運輸委員會議録第二十三号 昭和二十九年三月十七日

第一類第十二号 運輸委員會議録第二十三号 昭和二十九年三月十七日

三十一号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三十七条―第五十六条」を「第三十七条―第五十六条の二」に、「第二百二十六条―第二百三十一条」を「第二百二十六条―第二百三十一条の二」に改める。

第十條の次に次の一條を加える。

第十條の二 運輸省令で定める資格及び經驗を有することについて運輸大臣の認定を受けた者(以下「耐空検査員」という)は、運輸省令で定める滑空機について耐空証明を行うことができる。

2 前條第二項から第五項までの規定は、前項の耐空証明について準用する。

第十一條中「前條第一項」を「第十條第一項又は前條第一項」に改める。

第十四條を次のように改める。

(耐空証明の有効期間)

第十四條 耐空証明の有効期間は、一年とする。但し、航空運送事業の用に供する航空機については、運輸大臣が定める期間とする。

第十四條の次に次の一條を加える。

(耐空証明の効力の停止等)

第十四條の二 運輸大臣は、第十條第四項、第十六條第一項又は第二百三十四條第二項の検査の結果、当該航空機又は当該型式の航空機が前條の期間を経過する前に第十條第四項(第十條の二第二項)において準用する場合を含む)の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるとき、その他航空機の安全性が確保されないと認めるときは、

当該航空機又は当該型式の航空機の耐空証明の効力を停止し、若しくは有効期間を短縮し、又は第十條第三項(第十條の二第二項)において準用する場合を含む)の規定により指定した事項を変更することができる。

第十六條第二項を次のように改める。

2 第十條の二第一項の滑空機であつて、耐空証明のあるものの使用者は、当該滑空機について前項の修理又は改造をする場合において、耐空検査員の検査を受け、これに合格したときは、前項の規定にかかわらず、これを航空の用に供してもよい。

第十六條第二項の次に次の一項を加える。

3 運輸大臣又は耐空検査員は、第一項又は前項の検査の結果、当該航空機が第十條第四項(第十條の二第二項)において準用する場合を含む)の基準に適合すると認めるときは、これを合格としなければならぬ。

第十九條中「第十條第四項」の下に「(第十條の二第二項)において準用する場合を含む)」を加える。

第二十一條中「及び返納に関する事項」を「返納及び呈示に関する事項、耐空検査員に関する事項」に改め、「又は第二項」を削る。

第二十八條第二項中「第二十五條の規定によりその技能証明について限定をされた」を「技能証明につき第二十五條の限定をされた」に改める。

第二十九條の次に次の一條を加

える。

(技能証明の限定の変更)

第二十九條の二 運輸大臣は、第二十五條第二項又は第三項の限定に係る技能証明につき、その技能証明に係る航空従事者の申請により、その限定を変更することができる。

2 前條の規定は、前項の限定の変更を行う場合に準用する。

第三十四條第二項中「航空機の操縦の教育の技能について、運輸大臣の行う操縦教育証明を受けた者でなければ」を「航空機の種類別にその操縦の教育の技能について運輸大臣の行う操縦教育証明を受けた者でなければ、その種類の航空機について」に改める。

第三十八條第三項の次に次の一項を加える。

4 第一項の許可には、条件又は期限を附し、及びこれを変更することができる。

第三十九條第一項第四号の次に次の一号を加える。

五 飛行場にあつては、申請者が、その敷地について所有権その他の使用の権原を有するか、又はこれを確実に取得することができると認められること。

第四十三條第二項中「第三十八條第二項及び第三項」を「第三十八條第二項から第四項まで」に改める。

第四十八條の見出しを「許可の取消等」に改め、同條中各号列記以外

間を定めて、飛行場の全部若しくは一部の供用の停止を命ずることができ。但し、第二号から第五号までの場合について設置の許可を取り消すことができる場合は、運輸大臣が飛行場の設置者又は航空保安施設の設置者に対し、相当の期間を定めて、当該施設を申請書に記載した計画若しくは第三十九條第一項第一号の基準に適合させるための措置をとるべきこと又は当該施設を前條第一項の技術上の基準に従つて管理すべきことを命じ、その期間内に飛行場の設置者又は航空保安施設の設置者が、その命令に従わなかつた場合に限り、第四十八條第四号の次に次の二号を加える。

五 飛行場の位置、構造等が第三十九條第一項第一号の基準に適合しなくなつたとき。

六 許可に附した条件に違反したとき。

第五十四條を次のように改める。

(使用料金)

第五十四條 飛行場の設置者又は航空保安施設の設置者は、公共の用に供する飛行場又は航空保安施設について使用料金を定めようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

第五十六條第一項中「第三十九條第一項第一号及び第二号」を「第三十九條第一項第一号、第二号及び第五号」に改める。

第五十六條第二項に次の但書を加える。

但し、第三十九條第二項については、運輸大臣が飛行場を設置する場合において、当該飛行場の敷地が従前、適法に航空機の離陸又は着陸の用に供せられており、且つ、当該飛行場の進入表面又は転移表面の上に出る高さの建造物、植物その他の物件がないときは、準用しない。

第五十六條第三項中「第四十七條第一項」を「第四十七條第一項及び」に改め、同項中「及び第五十四條」を削る。

第五十六條の次に次の一條を加える。

(公共用施設の指定等)

第五十六條の二 運輸大臣は、公衆の利便を増進するため必要があると認めるときは、自衛隊の設置する飛行場について、その着陸帯その他の施設を公共の用に供すべき施設として指定することができる。

2 前項の指定は、当該施設の名称、位置、設備の概要その他運輸省令で定める事項を告示することによつて行う。

3 運輸大臣は、第一項の指定に係る施設について前項の告示をした事項に変更があつたときは、遅滞なく、変更に係る事項を告示しなければならない。

4 運輸大臣は、第一項の指定を取り消したときは、遅滞なく、その旨を告示しなければならない。

5 運輸大臣は、第一項の指定をしようとするとき、又は前項の指定の取消をしようとするときは、防衛庁長官と協議しなければならない。

6 防衛庁長官は、第一項の指定があつたときは、当該施設を公共の用に供しなればならない。但し、やむを得ない事由があるときは、この限りでない。

7 防衛庁長官は、第一項の指定に係る施設の使用の条件について、特定の使用者に対し、不当な差別的取扱をしてはならない。

第五十七條に次の但書を加える。但し、第十一條但書の規定による許可を受けた場合は、この限りでない。

第五十八條第二項の次に次の一項を加える。

3 前二項の規定は、第十一條但書の規定による許可を受けた場合には、適用しない。

第九十二條に後段として次のように加える。

定期運送用操縦士、上級事業用操縦士、事業用操縦士又は自家用操縦士の資格についての技能証明を有する者が、当該技能証明について限定をされた種類以外の種類の航空機の操縦の練習をする場合も同様である。

第九十七條中第三項を第四項とし、同項中「第一項の飛行計画の承認を受けた航空機」を「第一項又は第二項の規定により、飛行計画の承認を受け、又は飛行計画を通報した航空機」に改め、第二項を第三項とし、同項中「前項の飛行計画の承認を受けた航空機」を「第一項又は前項の規定により、飛行計画の承認を受け、又は飛行計画を通報した航空機」に改め、第一項の次に次の一項を加える。

2 航空機は、計器飛行状態において飛行しようとするとき（前項の場合を除く。）又は有視界飛行状態において飛行しようとするとき（運輸省令で定める場合を除く。）は、運輸省令で定めるところにより運輸大臣に飛行計画を通報しなければならない。第九十八條中「前條の飛行計画の承認を受けた航空機」を「前條の規定により、飛行計画の承認を受け、又は飛行計画を通報した航空機」に改める。

第二百二十二條第一項及び第二百二十四條第一項にそれぞれ後段として次のように加える。

この場合において、第二百十九條第二号中「認可」とあるのは「免許又は認可」と読み替へるものとする。

第二百二十六條第一項を次のように改める。

國際民間航空條約の締約國たる外國（以上單に「締約國」という。）の國籍を有する航空機（第二百二十九條第一項の許可を受けた者（以下「外國人國際航空運送事業者」という。）の当該事業の用に供する航空機、第二百三十條の二の許可を受けた者の当該運送の用に供する航空機及び外國、外國の公共団体又はこれに準ずるものを使用する航空機を除く。）は、運輸大臣の指定する航空路によらないで、左に掲げる航行を行う場合には、運輸大臣の許可を受けなければならない。

一 本邦外から出発して本邦内に到達する航行
二 本邦内から出発して本邦外に到達する航行

三 本邦外から出発して着陸することなしに本邦を通過し、本邦外に到達する航行
第二百二十六條第二項を次のように改める。

2 締約國の國籍を有する航空機であつて外國、外國の公共団体又はこれに準ずるものを使用するもの及び締約國以外の外國の國籍を有する航空機（外國人國際航空運送事業者の当該事業の用に供する航空機及び第二百三十條の二の許可を受けた者の当該運送の用に供する航空機を除く。）は、前項各号に掲げる航行を行う場合には、運輸大臣の許可を受けなければならない。

第二百二十六條第四項中「第一項及び第二項の航空機」を「外國の國籍を有する航空機」に改め、同項の次に次の一項を加える。

5 外國の國籍を有する航空機は、第一項第一号又は第二号に掲げる航行を行う場合には、天候その他やむを得ない事由のある場合を除く外、運輸大臣の指定する飛行場において、着陸し、又は離陸しなければならない。但し、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

第二百二十七條中「外國、外國の公共団体若しくはこれに準ずるもの、外國の國籍を有する人又は外國の法令に基いて設立された法人その他の団体の使用する航空機（外國人國際航空運送事業者が当該事業の用に供する航空機を除く。）を「外國の國籍を有する航空機（外國人國際航空運送事業者が当該事業の用に供する航空機を除く。）」に改める。

送事業者の当該事業の用に供する航空機及び第二百三十條の二の許可を受けた者の当該運送の用に供する航空機を除く。）に改める。

第二百二十九條に次の二項を加える。

2 前項の許可を受けようとする者は、申請書に事業計画、運輸開始の予定期日その他運輸省令で定める事項を記載し、これを運輸大臣に提出しなければならない。

3 運輸大臣は、申請者に対し、前項に規定するものの外、必要と認める書類の提出を求めることができる。

第二百二十九條の次に次の四條を加える。

（運賃及び料金の認可）
第二百二十九條の二 外國人國際航空運送事業者は、旅客及び貨物（郵便物を除く。）の運賃及び料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも同様である。

（事業計画）
第二百二十九條の三 外國人國際航空運送事業者は、その業務を行う場合には、天候その他やむを得ない事由のある場合を除く外、事業計画に定めるところに従わなければならない。

2 外國人國際航空運送事業者は、事業計画を變更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

各号に掲げる事項を命ずることができ。

一 事業計画を變更すること。
二 運賃又は料金を變更すること。
（事業の停止及び許可の取消）
第二百二十九條の五 運輸大臣は、左の各号の一に該当する場合には、外國人國際航空運送事業者に対し、期間を定めて事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 外國人國際航空運送事業者が法令、法令に基く処分又は許可若しくは認可に附した条件に違反したとき。

二 外國人國際航空運送事業者の株式若しくは持分の實質的な所有又は外國人國際航空運送事業者が國籍を有する國又はその國民に屬しなくなつたとき。

三 日本國と外國人國際航空運送事業者が國籍を有する外國との間に航空に関する協定がある場合において、当該外國若しくは当該外國人國際航空運送事業者が当該協定に違反し、又は当該協定が効力を失つたとき。

四 前三号に掲げる場合の外、公共の利益のため必要があるとき。
第二百三十條中「又は外國人國際航空運送事業者が当該事業の用に供する航空機」を、「外國人國際航空運送事業者の当該事業の用に供する航空機又は次條の許可を受けた者の当該運送の用に供する航空機」に改める。

第二百三十條の次に次の一條を加える。
（本邦内で発着する旅客等の運送）

認定を受けた者は、運輸省令で定める滑空機について、耐空証明及び修理改造検査を行うことができることとして、滑空機の検査の簡易化をはかったことである。

第二は、耐空検査、修理改造検査等の検査の結果、航空機の安全性が確保されないとき認めるときは、当該航空機または当該型式の航空機全般の耐空証明の効力を停止し、または有効期間を短縮することができることとして、航空事故を事前に防止する措置を講じたことである。

第三は、公衆の利便を増進するため必要があると認めるときは、保安庁の設置する飛行場について、その着陸帯その他の施設を公共の用に供すべき施設として指定することができることとして、これを民間航空機が使用し得る措置を講じたことである。

第四は、航空機は、計器飛行状態のみならず、有視界飛行状態において飛行する場合にも、運輸大臣に飛行計画を通報することとし、航空の安全性の確保を期した次第であります。

第五は、外国人国際航空運送事業者の運賃または事業計画は、運輸大臣の認可を受けなければならないこととしたことである。

第六は、運輸大臣は、必要があると認める場合には、外国人国際航空運送事業者に対して、運賃または事業計画の変更を命じ、また所定の場合には、事業の停止を命じ、または許可を取消すことができることとして、公共の利益を保護することとしたことである。

第七は、外国航空機が本邦外から本邦内に到着し、また本邦内から本邦外

に発する旅客または貨物の有償の運送を行う場合には、特に事業の許可を受けている外国人国際航空運送事業者の航空機を除き、運輸大臣の許可を必要とするということとしたことである。

以上、この法案の提案理由及び主要な改正点について御説明いたしました。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○閣内委員長 本法案に対する質疑は、次会に行うことといたします。

○閣内委員長 運輸行政に関し質疑の通告がありますので、これを許します。竹谷源太郎君。

○竹谷委員 私は運輸大臣に対しまして、海運、造船政策に関して質問を試みたいと存じます。

海運業というものは国家の重大産業でありまして、従つてこれが保護、奨励の政策をとりますことは、諸外国においても行われ、またわが国においても行いつつあるような次第であります。特にわが国は戦前世界第三位の大海運国であつたのが、戦災によりまして大部分の船舶を喪失して、船はからつてつになつた。そこで船舶建造に對しては國の助成を行つて、これが建

造をはかるということは、必ずしも不当なやり方ではなかつたと思ふのであります。しかし戦争によつてわが國のあらゆる産業が壊滅に瀕しまして、経済が不況のどん底にある。これを回復する基本的産業に對しまして助成をしなければならぬとしますならば、これは船舶関係ばかりでなく、あらゆる重要な産業について総合的に振興発展

の政策をとらなければならぬ。これがわが黨の主張であつたのであります。しかるに、特に昭和二十八年の初めから、外航船舶建造融資利子補給法が制定されて、他の産業に先がけて非常な國家的恩恵を受けて、造船をやることのできるようになったのであります。その上に昨年の八月制定された利子補給並びに損失補償の改正法によりまして、著しくへんばとも申すべき恩恵をこの造船業が受けるようになりました。しかるにこの恩恵に對しまして、業界あるいは官界、財界等が、この恩恵を騙取するようなスキヤンダルを引起したのはまことに遺憾千萬であります。海運行政の総元締めである運輸大臣としましては、この責任に對しましてみずから深く期するところがあるであらうと思ふのであります。

第二に、この悲しむべき事件が起きたために、わが國の海運造船政策に非常な蹉跌を來したばかりであるのみならず、この造船事業に直接従事する労働者として十萬の労働者があり、なおこれに關連する産業は二百二十種類に及ぶといふことで、その労働者の数は三十一萬に及ぶ、合計四十一萬の一し

かもこれは男子労働者であつて、男子労働者が四十一萬も同一産業に従事するといふのは、わが國においては他に例を見ないのであります。こうしたたぐさんの労働者の従事するこの造船事業に非常な蹉跌を來しまして、本年もしこの造船が行われないならば、輸出船が十萬トンと予想せられ、保安庁関係の船が五萬トンとしますと、十五萬トンから二十萬トン足らずであります。しかるに造船能力は六十萬トンを

越える。そうしますと三分の二は失業をする。大体二十數萬の男子労働者が失業のうき目を見て、重大なる社会問題が起る、こういうような状態であるのであります。このような事態を引超した最高の責任者である運輸大臣は、みずからその責任について痛感せられ、自分の出所進退についても十分に考慮を払われておると思ふのであります。これに對しまして運輸大臣は所管の長官として、また國務大臣として、いかなる出所進退に關する責任をとらうとするか、まず伺つておきたいと思ふのであります。

○石井國務大臣 船舶の問題各般にわたりましたので御質問でございしますが、第一に利子補給、損失補償の問題が昨年の夏まきまりして以来今日に及んだのであります。その間まだ利子補給もほとんど支給の契約もできないうちに、いろいろないわゆる造船疑獄なるものが起つて世間を騒がしておることは、この席その他で私がしばしば申し上げておりますように、当該責任大臣としてはなほ遺憾に思ひ、また責任の重大さを感じておるのでござい

ます。まず第一のお尋ねの、造船がこのま行つたならば、非常に少くなるのじやないか、そうして六十萬トン造船の能力を持つてゐるのに、その一部分しか仕事ができないで遊休のところもできる、従つてたくさんの方々が、関連産業も入ると、少くも二十萬の方々が失業するやうな状態になるのではな

いかという点でございしますが、造船計画につきましては、運輸省は毎年三十萬トンぐらゐづつの造船を少くも四年間ぐらゐ続けて行きたいといふこと

を、昨年あたりからよく皆さん方にも申し上げておつたのでございしますが、現在の二十八年度は大体それに近い數字が出ておりますが、二十九年度の予算には、財政資金の欠乏の影響を受けてまして、約二十萬トンの造船といふこととで、財政資金百八十五億という計画でございしました。先ごろまたいろいろこの予算の話し合いが自由党その他三党間にあつまして、この財政資金も一部これから減ずることになるのではないかと。まだはつきりいたしておりませんが、そういたしますと二十萬トンの造船、それは政府の資金が七割、市中資金三割といふことを頭に入れての二十萬トンでありましたが、それがまた食い込むことになるやうなことが予算の上から出て参りますので、従つて造船所は、それがその通り行われましても、今年度よりは苦しい状態になると思ひます。それでまず國内の計画造船の問題であります。こ

こまで私もいろいろ折衝して來た結果から見ますと、市中銀行そのものがあまり今度の造船に賛意でないものであります。第一は金があつた、第二にはがちや／＼や／＼言われ

て、いかにも銀行もその洞中のものやうに言われるのに、そうまで進んでやらぬでもないといふ、非常に退屈的な氣持も生れておると思ふのであります。この間から市中銀行の關係者に

会いますと非常に乘氣でございませう。できれば今度は財産資金だけで船をこしらえてもらつて、われ／＼の方

はかん／＼してもらいたいといふのが、大體の空氣といふやうに伝へられておるのでございします。それ以上にまだ話を進めないでございしますが、

五

入量日本船で運んでおつた。ところが今日では、まだ四十何パーセントしか日本の船で運ばれていないということでございますが、これが船が増せば増すだけ、明らかに外貨の収入がふえて来ていることは御承知の通りでございます。本年はだん／＼積みまして、外貨払いと外貨獲得という両方合せまして、約二億ドルというものが日本に入つていくことになるというわけでございます。いわゆる貿易外収入で、海運が働いて日本に入れますウエートというものは、私は戦争前よりはるかにこの海運のウエートというものが大きくなつていふと思ふのであります。戦争前におきまして、外国に商社を持ち、あるいは個人でいろいろやつておられたその送金というものは、貿易外の収入の非常に大きな部分を占めておつたと思ふのであります。今ではそういうふうなものがなくて、貿易外ではこの船の収入以外にはほとんどないと言つていい今日の状態でございすから、これを少しづつでも増やさない、貿易のアンバランスというものはどうにもならないというのを考えますと、つくつて動き出せばもうすぐ日本の外貨獲得というものがでるのでございすから、これはどうしてもの海運に力を入れざるを得ないということになるわけだと思ふのでございす。そういう意味からいたしまして、その心持が政府全体の心持ということになりまして、苦しい中でもやはり造船はまだ当分続けて行かなくちやならない。外航船二百三十万トンと申しますけれども、その中の七十万トン余りでございまして、これはいわゆる戦

艦船とか何とかいうあまりよくない船でございす。これを普通の計算法による命からいたしまして、その入れかえだけでも年にどうしても十萬トンの力を維持することはできないというやうな状態に迫られていられるわけでございますから、ぜひこの造船はやつて行かなくちやならない。そうして海運による収益を上げて行かなければならぬ。そのほかいろいろな仕事に、あれだけの国家資金を投ずればもつと収益のあるやうなものがあつかうか、私はつきり知りませんが、今申し上げました例だけでも、日本の今の海運業を援助して、世界的な競争の中に立つて行けるやうにしてやらなければならぬと思ふのでございす。それから利子補給等、これはどうせぬでもないいいやないかというやうなことが問題になつていふのでございす。これは国内のいろいろなほかのものと違ひまして、御承知のやうに世界的競争状態に置かれていられるのであります。この世界の海運界のマーケットに対処しますのに、日本の海運会社といふものは、戦時補償打切りのために、ほとんどすつからかんで、何でもかでも借金ばかりでやつておるやうなことが一つ問題になつておるやうなことが、この借金でやつておるために、かりに三五五厘にしても五分にしても、そこに使います資金の全部にかかる利子なんです。外国の例をとりますと、イギリス等におきましては、自己資金が大部分で、わずかの部分が低利の借入金で、ちよ／＼日本の戦前の状態がそうであつたと思ひます。そういうし

半分が借入金でありまして、全体にしてみれば二五五厘になる。ところが日本のものは、五分なら五分、三分五厘なら三分五厘という状態でありまして、ために、ノミナルの三分五厘が標準の利子だけではまかない切れないという實際の問題がある。そのために利子補給、損失補償等の問題が起きて来ておるわけでございます。そういうやうなわけで、私どもはなお今日の日本の海運を維持すること、またできればその力を増すことが、ぜひ必要であるというやうに考へております。政府も大体その線に沿つて考へておるわけでありす。

○竹谷委員 今大臣の御答弁を聞きまして、日本全体の経済政策の観点から、あるいは国際収支、貿易の問題等からも、海運保護政策を続けて行かなければならぬという結論に達したということでありす。私も海運に對しまして、今のやうな厚いものが適當であるかどうかは別として、何らかの保護政策が必要であることは、同様に感じておるのでございす。最近新聞紙の報道するところによると、造船資金の三割を負担しなければならぬ市中銀行側の全国銀行協会の理事会が開かれまして、そこで貸出を拒否するやうな意見がもつばら有力であるというやうな報道されておりました。また銀行の元締めであります一万田日銀總裁は、世界的に船腹が過剰であるから、わが國が不足だとしても、当分は差控えた方がよからうという意見を公然と發表しておる。それから資金の七割を負担すべき日本開発銀行の總裁もまた非常に消極的であつて、海運業の整理統合が十分行われた上でなければ貸し出せな

い、こういう意見を述べておるのであります。また財界の長老なんかを大臣が招集してその意見を聞いたら、その意見もまた差控えるという意見が非常に有力である。かように各方面から、昭和二十九年年度の造船に關しては異論が出ておるのみならず、かんじんの資本主が、市中銀行は全面的に拒否しようとしまうし、開発銀行も非常に消極的である。こういうやうなことで、政府が従来のやうな海運保護政策を遂行し、計画造船をやろうとしても、資金面から不可能になるのではないかと。それに対しては、大臣はどうしても市中銀行が出さないということであらば、そして一方においては海運業の整理統合が行われない、業者が積極的でないとすれば、運輸省独自の造船計画案をもつてこれに望みたいというやうなことを、新聞に話しておるやうであります。独自の海運業の再編成計画はどういうものであるか、その構想をお話願ひたいと思ひます。

○石井國務大臣 市銀が出し渡つてい

とつ今年はんべんしてもらえぬかというやうな――實際金のないことも事實でございす。造船懸念云々でおびえておるというのか、そんなものうかりもせぬところに何で金を貸すのかという問題等いろいろ／＼声が上ります。で、何となく心持が進まぬというのが現実のやうでございす。それに対して私はどうしよう、こうしようということはまだ考へておりません。ただ各方面の意見をずつと聞いておる最中でございます。日本銀行の方は總裁がそういう話をしておるやうなことが一べんならず出ましたから、これは大体同じだろ／＼と思ひます。この間日銀の總裁と會つて話をいたしました。日銀の總裁に對しましては、私はあなたのお話の第一段では、もう三百万トンあればたくさんじゃないか、一応そこらでいいじゃないかということをやつておられることには反對である。次の船会社も大いに整理統合をやらないういかぬ、貿易商社と同じやうな心持でやらなければならぬと言つておられるのは、その趣旨は賛成であります。どうですかという話をいろいろ／＼しました。ところが一万田君の話は、必ずしも反對ではない、船をつくるのに反對ではないが、オペレーターをやるとかオーナーをやるとかなんとかは別問題だが、少くともいろいろ／＼なところで日本人同士のむだな競争をやめて行かなければならぬ。貿易商社が日本人同士でむだな競争をしておると同じやうな状態が各地で行われておるやうだから、そういうものをしつかりしないで、ただ船をつくらせよう、つくらせようというのはおかしいという意味でありました。それはよく／＼同じ考へであ

る、こういうようなことを話し合つたのであります。開銀総裁とは私はまだ話し合つておりませんが、開銀総裁の言うのも、今竹谷君もおつしやつたように、この前の九次後期の造船の済んだときもそうでありまして、何とかして船会社を、オペレーターなりあるいは会社そのものなり、一緒になつて協力しなければいけない、だん／＼担保力を衰えて来るのだから、これをひとつよくしなければならぬ、そうしなければならぬ、貸せぬような状態にあるということ、船会社を少しそういう方向に進めようじやないか。これは私も全然賛成で、その旨はその後の船会社を集めて言つたこともあるのでございまして、それが実際の状況でございまして、市銀、開銀、日銀、こういうものを通すというところは、第一番には、金を貸すには担保がしつかりしていないと貸せぬ、そうしなければ不良貸しということを言われる。担保力のある限りにおいては、国策の線に沿つて海運助長で貸してもいいけれども、担保力のないものは自分たちの仕事の範囲を逸脱するといふような心持で話が出ておるわけでありまして、この開市銀の方に集まつてもらつたときにおきまして、この問題で、担保力の問題もどうもだん／＼苦しい状態にあるが、一個々々の問題はまた詳しく自分たちの方も調べていないが、それをしらべるが、担保力がなくては、いづれにしても貸すことはできないのだというお話でありました。それはもつともだと私は思ふのであります。そういうふうな状態でございまして、さてどういふふうにしたならば、財政資金を出すにしても、財政資金外の市

銀の融資を求めるにしても、一応の担保力その他のい／＼な問題で、調べがちやんとできないけれども、思ふのでございまして、それは開銀、日銀なんかの言われております整理統合の問題につきまして、話をどういふふうにつけて行くかということになりますと、なか／＼業者自身では整理統合などというものはできにくい状況で、その線に沿つて少しづつ個々のケースでは動いておるものもあるように聞いておるのであります。これをどういふふうに進めようかという問題等につきまして、近く開銀の総裁の裁とまた私どもの方と話し合いを進めたいと思つております。資金がなければ運輸省独自の方策ありということを書いてあるということもございまして、独自の方策というものをまだ立ててはおりません。今各方面からのお話を聞いておきまして、どうしても今の政府資金七割、市中の資金三割ということに確保できるかどうかということが前提で、それができるにしても今のようない／＼な条件があるものでありますから、そういう前提条件が整つて出せるかどうか、かりに前提条件が整つても市銀等が出せないとするならば、どの程度に納めてどういふ方法でやるかというところ等はこれから相談で、そこで独自の案ができれば上らざるを得ぬことになるだろうと思ふのであります。私も、できるだけ七割、三割の線は守りたい、そうしなければ造船の量が減るだけで、かりに市中の銀行が二割しか持てぬ、あるいは一割五分しか持てぬといふようなことになりまして、それでは政府資金の限度がきまつてからト

ン数を減らすということになると、それだけこれからの海運収入にも影響するばかりでなく、さらに造船所の問題として、一ぱいでも非常に大事にしたいと思ふのでありますから、そこらの問題をせつかく／＼相談しておる途中でございまして。

○竹谷委員 海運業に対して國家があまりに厚過ぎる、援助、保護、恩恵を与へ、しかもそれを総花的にやるものですか、もつたやうなつもりでたゞの金を使ひますので、ふまじめな業者が盛んに悪いことをして、無理やりに計画造船の割当を受けようといふやうなことが、今度の問題を起しておる重要な中心点ではないか、かように思ふのであります。どうして思ふのか、やるとすれば、そうしたふまじめな業者を排除して、資力もあり、信用もあり、またまじめな仕事をする業者を選び、またそのためには整理統合等も必要になつて来ると思ふのであります。これをやるならなればぜひ必要なことではないか、なお聞くとところによると、第九次の後期造船とそれから輸出向けの船舶建造に對しましては、これに使う鋼材トナリ約七千五百円くらいの補給金があるといふことです。この七千五百円の補給金の出どころは、日銀の別口貸しあるいは開銀の貸金の操作等から出来るということでありまして、ひとつその内容と経緯をお話願ひたいと思ひます。

○石井國務大臣 詳しくは船舶局長から御説明いたさせます。

○甘利政府委員 わが國の造船用の鋼材が外國に比べて非常に高いといふことは御存じのことと思ひますが、大体イギリスに比べまして當時で約一万七

千五百円くらい高いのであります。その高い理由として鉄鉱石あるいはその他の原料を向うから運ぶことも一つでありましようが、最も大きな原因は日本製の鉄所の設備なり技術なりが非常に劣つておる。従つて特殊の鋼材、たとえば船に使うような大きな幅、あるいは長さ、あるいは特に質を選ぶものについては特殊規格料、あるいは割増料として相当多額の金をとられておるものであります。當時で約一万円近くの金をとられております。従つてこれらを早急になくすることは、現在の製鉄設備においては非常に困難である。従つてそれを待つこともできないといふので、さしあたつて何らかの方法でこれを援助したいといふ氣持で、政府としては當時予算を出したのであります。その必要性は認められたのであります。が、その必要性は認められたのであります。が、い／＼な補給金といふ形で出すことについては／＼異論がありまして、別途考へるということ、最後に今お話のありましたように、製鉄業者が日銀から開銀銀行を通じて借りております。い／＼の別口外貨の金利五分を二分五厘に減らす、あるいは製鉄業者が開銀銀行からい／＼な設備資金として借りております金利一割を二分五厘減らして七分五厘にする。両方の金利を二分五厘ずつ減らして、それから浮いた金を造船所が輸出船あるいは内地の鋼船をつくつた場合に、トナリ約七千五百円ずつ補給する、こういうことになつたのであります。當時その方法が行なはれた前までは、今年度は非常に輸出船も少かつたのであります。が、その方法が行なはれてから現在までに当初の予定の十萬トンをはるかに上まわり、約十二萬トンのくらい

契約ができつつあるわけでありまして。従つてこれが非常に船の輸出に役立つたといふことも言われまじし、また内地船もそれを元にしまして、鉄鋼業者あるいは造船業者の努力によつて、約一割一分ないし一割六分の船価を下げておりますので、これらも日本の海運業の競争力に非常に大きなプラスになつてゐるというふうな考えられます。従つてわれ／＼としてもこれだけ効果のあるものを今後続けて行きたいといふ氣持を持つておりますが、さつき大臣からお話のように、一番元であるところの別口外貨がこの三月十日以後打ち切られることになつたので、今のところ非常に苦しい立場に立つておるのが現状でございまして。

○竹谷委員 そうしますと、今のトナリ七千五百円という補給金は、第九次後期の計画造船と二十八年度中の輸出船に対する分であつて、今後やる分については／＼なる計算になりますかどうか。なお財政投資が六百二十億圓くらいのところを三十四億圓くらい減らすといふことでもあります。それは電源開発その他からも引くかもしれませんが、百八十五億の計画造船の投資の中から切る可能性があるといふことでもあります。が、この点は／＼なつておるか。それからもう一つ、輸出の仮契約が十一萬トンを越したといふことであるが、これが高値時代と比較して六割程度の非常に安い輸出をしたといふことならぬといふ、こういう情勢になつてゐるということも新聞が報じております。これに對しては何かキューバ糖をもうけて売りますやうな、そういうリンク制をとるといふやうな報道もあるものであります。これらについてお尋

によつて輸出船をやるというお話でございしますが、現在契約がまとまりそうなので一隻当り三万五千重量トンくらいの船が七隻くらいございます。従来造船の方は、ほかのものに比べて相当合理化もできておりますので、国際物価に比べてあまり差がなかつたのであります。それで非常に順調に輸出が伸びておりましたが、最近海運市場の非常に圧縮に伴ひまして、輸出価格もだん／＼減つて来るようになりまして、従つて現在外国から注文のある船は、非常に安いものであればこの際買つておこうというふうな船が多いのであります。従つてトン当りの価格も減つております。これを一昨年あたり非常に安かつたときに比べれば相当減つておりますが、現在われ／＼の考

ル程度のコンペンセーションが、砂糖のリンクでできれば、十分それで輸出が立つて行くというふうな現状であります。この問題については、われわれとしましては、ほかの輸出が非常に困難なものについて、こういう砂糖とリンクで一時的に出すということについてはさしつかえないでしょうが、船のようにある程度連続して従来もされておつたものを、こういうものに急にリンクしてやらせたために、売値が非常に下つて来るということは、今後の輸出を継続する場合において外国から非常にたたかれるという心配もありますので、こういう制度を持続してやることとがいかどうかということは、相当検討を要すると思います。従つてさしあつて契約あるいは仮契約のできて

助したり保護したりして、今日起つておるスキヤンダルを見るようなへまなことをやるよりも、むしろ國家の資金で造船業をやつて、それを運航業者にチャーターさすというよりな、船舶の國管という方向に進む方が妥當適切な海運政策が行えるのではないか、かように考えられるのであります。こうしうに考えられたときに、十分これを研究してみる必要があると思ひます。大臣はこれをいかようにお考えになりますか、お尋ねしたいのであります。

○石井國務大臣 國有論がこのごろばちばちもちに聞かれるような状態になつておりますが、二十九年度は、予算の編成から今日まで来た心持では、政府の財政融資三割、民間資本三割という線で、できるだけ多く船をつ

ておつたわけでありましたが、そのときになつたらそのときの問題として、やはり数は少くなり、トン数は減つても国家造船船でもつないで行きたいという氣勢は強いのであります。今日の場合にはできるだけ民間の資金を出させまして、トン数を一ぱいでも多く船をこしらえるという線に進めたい、そうして外貨獲得を少しでも多くやらなければ、日本の根本の経済が持つて行けなないというのが私どもの考え方でありまして、二十九年年度の問題で国有ということとは私どもとしてはやらずに、何うかして市中の金を出させたい、そのために努力するということを考えておるのでございます。そのときにできなかつたらどうする、という御質問があるかも知れませんが、できなかつたら、国が

こに貸すかというような問題等になりますると、なか／＼むずかしい問題である。そうなりますと、今竹谷君も述べました国有官営という問題もそこに出て来るかと思いますが、そこまで行くのはどうかしらんと私は思う。今まで船舶運管会の時代等々の實際を考えますと、私はあまりうまく行っていないと思うのです。やはりもち屋はもち屋でやられた方が、結局大きい目から見るといいのじやないか。いろいろ問題が起つておるのは、今後の嚴重な監査その他の方法によつて取締りまして、そして日本の船舶は一ぱいでも多く、いい状態に早く持つて行くために船を増すということが根本ではないか、こういうふうに思うのであります。

○竹谷委員 市銀から金は出ないし、ほとんど全部国家融資の場合には、国営造船も考えなければならぬというお話であります。これは十分研究してもらいたいと思ひます。なおもしそのうした国営造船でなしに、従来のようなやり方で行く場合に、先ほど海運業の整理統合の問題についてはまだ具体案がないというお話であります。しかし問題は差迫つておるのであつて、さうな安閑としたことであつてはならない、意慢は許されないと申す。なお計画造船の適正な割当をするという問題も当然起つて来る、これをどうするか、また船舶建造に関する監督制度をどんな方法で行こうとするお考えなのか、これらについて案も何もなしに、早く計画造船をやりたいとおつしやつても、これは不可能の問題であります。五十九台の大型船舶の大部分が、四、五月ごろからになるという情勢にあるのでございまして、差迫つた焦眉の問題でございまして、この適正な計画造船の割当の方法、あるいは造船の監督の方法等につきましては、すでに案ができておると思ひますが、それを発表してもらいたいと思ひます。

○石井國務大臣 第十次造船の割当方法をきめるために、先ほど申し上げましたように、各方面の人たちの意見を徴しておる途中でございまして、今までやつて来た方法も、毎次いろいろ研究しながら、たび／＼かわつて来ております。昨年の制度をやるときには、昨年の方法が一番いいと思つてやつたのでありますが、さらにもつとよくするような方法はないか、この割当の方法について今しきりに意見を徴しながら

ら考えておるところでございまして。それができますれば、すぐにもできるわけでございますが、みんなの意見を聞くまで、どうするところというものは、まだ発表もいたしてないわけでありまして。

それから監査の問題でございまして、これは昨年の八月に利子補給がきまりまして以来、監査をすることができることになつたわけでございます。まずとりあえずいろいろ報告を受けて、その報告を今調べておるところでございます。進んでは今度は現地監査をやるといふようなことになつて行くわけでございます。この行き方につきましては、局長から御答弁させます。

○竹谷委員 計画造船の割当の問題は、やろうと思へばいつでもやれるというお話ですが、大体構想だけでも承りたい。すぐやれるとすれば構想があるはずであります。

○石井國務大臣 それは私の言葉がちよつと足りなかつたか、聞き方が違ふかだと思ひます。きめますれば、もうその日でもこういうふうな方法だと発表できるわけであるから、今は各方面の意見を聞いて一番いいところにおちつけようと思つて、今聞いておるところであるという意味でございまして、今私がここにこういう案を持つておるといふわけではございせん。案としては、まず順序をいたしまして、計画造船をやる場合の造船合理化審議会にかけまして方針をきめる。この造船合理化審議会にける問題の範囲につきましても、いろいろ意見が各方面にあるのであります。少し漠とし過ぎていゝる、あるいはもう少し具体的にそこにかけたらどうかという問題等が

あります。そういう問題につきましても、今あれこれとだん／＼まとめつつあるところでございまして。

○竹谷委員 従来の造船合理化審議会のような、関係官公署と業者と一部金融業者と、内輪だけのまゝで酒飲み話のようになつて計画造船の割当をやつたから、今大問題になつていゝるようなスキヤンダルを起したのだらうと思ふ。たとえば合理化審議会のメンバーにしまして、兩期的な考え方をしなければならぬ。そういうものにはどういふメンバーを入れなければならぬか、それらについては抽象的でも構想があると思ふ。それをひとつお話願ひたい。

○石井國務大臣 造船合理化審議会の顔ぶれには、造船業者とか、あるいは海運業者とか、金融業者といふものももちろん入ります。これは船の方に学識、経験ある人といふような意味でありまして、その意味において業務関係の代表者の人も入つてもらひ、船の方に全然関係のない人——全然とは申しませんが、関係の薄い人も入つてもらつておるわけではございまして、顔ぶれは私はそう偏してないと思ひます。ただ大きい造船所と小さい造船所、あるいは大きい船会社とそうでない人といふので、相制し合つておる状態ではございまして、それで決して片一方に偏するといふような行き方等はなかつたと思ふのであります。なおこの人たちのどうするかという問題になりまして、私も、その人の問題よりは、そこで議する問題をもう少ししたのですが、もつとフリー・トリー

ングをよけいやつて、そうしてだんだんと固めて行つた方がいゝだらうとか、会議の方法等についていゝ意見があつたわけではございまして。これらにつきまして皆様の御意見がありますれば、なお聞きかしていただきまして、私も参考にしていただければ、たいへんけっこうだと思ひます。

○竹谷委員 私は第十次造船計画につきまして、いろいろ観点から、お尋ねをして、いかなる計画でこれを進ませようとするのかお尋ねしたのであります。ほとんど抽象的な観念的な答弁で要領を得ない。しかるにこの問題は焦眉の急に迫られております。四、五月ごろからは船台があくという状態になつております。これに對しまして運輸大臣は、ぜひ計画造船を従来通りやりたいといふ決意をたび／＼述べられ、そのために努力しておると言われうけれども、その答弁は、今すぐやるうといつてもやれるような材料のない状態ではないかと思ふ。非常に意慢めはなはだしい。またこの委員会に對して答弁を拒否するような、はなはだ不可解な態度であると思ふ。もし案があるとなれば、第十次造船に関する政府の今までのきまつてゐる方針、計画あるいは構想なりとも、まとめてお話を願ひたい。

○石井國務大臣 ただいま申し上げました通り、造船をやるということば私どもの心組としてきまり、すでに皆様の審議を経た予算も参議院にまわつておるわけではございまして。その線に沿うて動くことは少しもかわりないのでございまして。ただどういふふうにしてやるかという問題につきましては、こゝういふ際でありますから、特に私は慎重を要すると思ひます。私も、私も昨年の第九次造船においては、この行き方がよろしいと思つて、いろいろ話し合つてこしらへたものであります。が、今度の造船にあたりましては、まず行き方そのものを、各方面のいろいろな意見を聞いて、だん／＼それを材料にして一つの成案をこしらへるというところで、何にも先入感を置かずに今話を聞いておるのでありますから、私どもの方に案があつて、それを諸君はどう思ふといふようなことを聞いてゐるつもりはないのであります。こゝういふのがわれ／＼の最後案であり、ただみんなの意見を一応聞いてゐるのだといふことは一つもないのであります。もちろん隠しだしても何もいたしておりません。ただこゝういふことは言えらると思ふのであります。今までのいろいろな人の話を聞きまして、新聞等で多分ごらんになつてゐると思ひます。ですが、大部分の意見と申しますのは、今度の造船はできるだけ慎重にやつた方がよろしい、急いでやるな、平たく言ひますとそういうふうな意味なんです。あります。そうなると思ふのは、造船所の従業員ではないかという問題になるわけでありまして、造船所方面はなるべく早くやつてくれ、今のお話のように五、六月ごろになると船台があいてすつかりからになるのだという状態でありまして、それゆゑに私どもはほとんど毎日のようにいゝ／＼な方面の人たちの意見を聞いて、大体今週中においてはいろいろな人たちの話も聞き、それからあるいはその全体の中から集まつてもらつて意見を聞く、そういうふうなことを等しいとして、それによつて最後の

方針を決定したい、こういうふう
に考えております。

○日井委員 大臣がお忙しいようです
から、今の竹谷委員の質問に関連して、
造船審議会の問題で一点岡田さんにお
伺いしたいと思うのですが、竹谷委員
の御質問で、この第十次の割当をどう
したらいいかという問題、いろいろ方
法等御研究中で何か意見があつたら聞
きたい、こういうようなお話であつた
のですが、私はもちろんその方のしる
うとですからよくわかりませんが、た
だこれを立法化したときに、戦時中に
沈められて、それに対する補償が打切
られてしまつた。ところが英米等にお
いては国家において相当補償を与え
て、すみやかに造船の立ち直りをやつ
たので、日本は非常に遅れた。そこで
日本はかけ足でやらなければならぬと
いうのが、立法化した大きな理由にな
つてゐるのです。そこで造船を割当す
るときに、戦時中沈められた船を持つ
ておる数多くの船会社があつたと思ひ
ますが、われわれの常識からすると、
当然それらに補償という意味ではない
けれども、優先的に割当をするという
のが順序だろうと思つたのですが、そ
ういうことになつておつたのではない
でしょうか。その点をちよつとお伺い
したいのです。

○岡田(修)政府委員 今までの造船割
当におきましては、戦争中に失つた船
の量その他を割当の上に考慮するとい
うことは、いたしてないものでありま
す。これは占領軍当時からそういう考
え方をとらない、こういうことがはつ
きりしております。占領がやまつた
後におきまして、審議会における選
考基準では、そういうものとつてお

りません。選考基準としてつており
ます。その会社の資産、信用力と、
それからその使う船の緊要性、こうい
う点だけでございませう。あるいは今後
においてそういう考えを取入れるかど
うかというのが一つの問題かと存じま
す。しかし実際問題といたしまして、
かりにそういう考慮を取入れたにいた
しまして、一番大きな被害を受けて
いるのは郵船でございませうから、この
郵船あるいは三井においてすら、先ほ
ど大臣が言いましたように、担保力と
いうものがないのであります。十分甘
く見まして二倍か三倍、従いまして
お説のような点を考慮に入れなくて
も、担保力一ぱいのところまでは行き
得るわけでありませう。結局今後の問題
は、担保力のない船会社にどういふ
うにしてつくらうか、これが一番問題
であります。どういふふうな割当方法
をやるのだという御質問が先ほど出
ておりました。この割当方法というも
のは、いろいろ問題を起してございま
すから、非常に重要にお考えでござい
ます。しようけれども、私どもの方とし
ては、むしろその前にどうして船をつ
くるか、これが一番の問題である。開港
銀行の融資対象として考える場合でも
、非常に困難なところまで来てもう
来ても、ましてや市中銀行の融資対象に
はほとんどならないような状態にある
といふこととございませう。従いまして
この問題をどういふふうに解決するか
といふので、大臣が各方面の意見を聞
いておる次第であります。割当方法そ
の他につきましては、そういう前提問題
の大体の見通しがついた上で、各方面
の意見をさらに聞けば、私はそうむず
かしい問題ではない、かように考へて

おります。

○日井委員 今のお話を伺うと、従来
一般の戦争犠牲者、戦争で一番犠牲を
こうむつたものを、賠償という意味で
なくとも、まずある程度の恩恵を与え
る。これは遺族等の場合において、わ
れわれはみなそういうふうな考えを持
つてゐるのですが、ところが船におい
てそういう考え方をとらなかつたとい
うのは占領中からということですが、
占領軍の政策というものは、当初にお
いて日本を弱めるといふ方向にあつた
ことはもちろんであります。従つて船
の保有トン数なども非常に制限を加へ
た、財閥を解体した、そういう一貫性
の上において、かつての日本の二大会
社であつた日本郵船、大阪商船といふ
ようなものに対して、その復活する
ことを阻止する意味において、まずそ
ちらに優先的にやらなかつたといふ
うにも考えられるのですが、その割当
を今伺うと、担保力がないので、割当
をそちらの方にはしなかつた。現在に
おいては戦後アプレの会社が膨張して
非常に大きくなつたものがありませう
から、現在においては担保力が必ずしも
昔の大会社にあるとは考えられませ
んが、終戦時においては、必ずしも担保
力はそう差異がなかつたと思つたので
すが、いかがなものでございませうか。
○岡田(修)政府委員 終戦時といいま
すが、外航船の計画建造を始めた
当時における郵船、三井でございま
すが、御承知の通りこういう会社もほ
んど船を失ひまして、そういう会社の
持つておる担保余力といふものはそれ
ほど十分ではありません。従いまして
もし戦争中に失つた船の量に比例し
て、そういうところへ割当たいたし

ますと、そういうところの持つてゐる
担保力の限度までもうとつて来てお
りまして、二十八年あたりには船を
つくる余力が全然なくなつて、むしろ
助成策が厚くなつたときにアプレの
社につくらせざるを得なくなつた、こ
ういふ状態に來ておつたかと思ひま
す。それから戦争中の被害に對しま
して特に考慮をしたといひますのは、
郵船の阿波丸でございませうが、これ
は南方に俘虜の救恤品を運んで行つて、
これに對して攻撃を加へないといふア
メリカ側の保障を持つて行つておつ
た。ところが船に台湾海峡で沈めら
れた。これを郵船の承諾なしに國の方
が、アメリカに對してそれに対する請
求権を放棄してしまつた。それで郵船
はわずかに二千万円足らずの見舞金し
かもらへなかつた。今もしその船をつ
くるといたしますと二十数億かかりま
す。それが二千万円余りの見舞金、そ
こで郵船はこれを不当といたしまし
て、政府に非常に抗議を申し込んだ。
そこで政府として何とかそれを考へて
やるべきじゃないかといふので、少く
とも阿波丸の代船といふとおかしいの
ですが、阿波丸の損失を補償する意味
で、貨物船一ぱいだけでも全額財政資
金でつくらせたらどうだろうかとい
ふことを、当時GHQのファイナンス・
セクションに交渉したわけなんです。
ところがファイナンス・セクションでは、
そういう損失は一切認めないといふこ
とでけられたわけなんです。従いまして、
そういう特殊の方法ではなしに、一般
の計画建造の折に、その分だけ一ぱい
よけい認めてやるという程度であり
ます。しかしその一ぱいよけい認め
た融資条件も、他の貨物船の融資条件と

同一の条件で認めたといふのにすぎ
ないのであります。御説の通り今後そ
ういふ戦争中の被害の点を考へるかど
うかといふ点は、あるいは今後におい
てそういうことも考慮に入れるべき問題
であるかと存するのであります。先
ほど申し上げましたように担保力の点
で、かりにそういう点を考へてもあま
り効果はないといふことを申し上げ
ておきます。

○日井委員 大体わかりましたが、造
船合理化審議会で審議する上におい
て、なるべくこの基準がはつきりして
いて、政治的な力に動かされる余地の
少いような、ある程度事が事務的に進
められるようになっておるならば、い
ろいろの問題を起す余地も少いし、また
今回のようなその間違ひを起すあれも
少かつたと思つたのです。それで今言
つたように、戦前において世界的に非常
に信用のあつた郵船とか大阪商船と
か、こういうような会社が復興するこ
とは、一応マークを世界に売つており
ますから、世界的の貨客を取扱う上
においてやはり有利じゃないか。こうい
う意味においても、これは連合軍
やアメリカさんはあるいはきらつてい
たかもしれぬけれども、日本人の感覚
においては、競争の激甚になつて來た
最近のような状態においては、やはり
しにせのマークといふものが自力を出
しつゝあるもので、従つてそういう会社
が復興して來たならば非常に有利では
なかつたかといふふうには思ひますし、
また世間から見ても別にそうふしきに
思われないのではないかと。ところが戦
後に、手腕があるからといふえはそれに
違ひないのではありませんけれども、急にア
プレといわれる会社が大きくなつて來

た。そこに、事実のいかんは問わず、非常に疑惑を持たれる原因があるのだ、こう考えますので、これらもひとつお考え願つて、戦時中に犠牲を受けたものを優先的にやつてやる一つの基準でもきまれば、また方針も立ちやすくなるではないかと考えますから、ちよつとお伺ひしたわけです。それを、私はその方面のしるうとですからよくわかりませんが、常識的にいつて申し上げておきます。以上で終ります。

○關内委員長 庄司一郎君より委員外発言を求められております。これを許すに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○關内委員長 御異議がなければ許可することにいたします。庄司一郎君。○庄司一郎君 ただいま格別の委員各位のお許しをいただいて、簡単な一問だけ一応海運局長に御質問申し上げる機会をいただいております。ありがとうございます。

お伺ひの一点は、仮定の上の問題のようでございますけれども、もはや現実化しておるいわゆるMSAの協定の問題、その協定が成立のあかつきにおいては、かなりアメリカより多くの兵器物資等がわが国に輸送されるような情勢になると思つております。が、そのMSAの關係の兵器その他兵器關係の器具機械等の輸送關係において、外字新聞等を見ますと、たいがいアメリカの船でもつて運んで来る。約半分ぐらいはアメリカの船をもつて運び、あとは諸外国の船をチャーターして運ぶというような報道が散見しておりますのであります。私は日本の海運界とは何ら直接關係も何も持つておらないものでございますが、わが国の戦後

において非常に凋落したる海運界の復興のためにも、わが国の輸送船を利用してもらうならば、海運界の保護助成の見地から見てたいへんけつこうなことであります。そういう点に關して特に運輸本省並びに直接の海運局当局はどういうお考え、あるいは対策を持たれておるか。私の質問の信念は、こいねがわくはでき得るだけ輸送に當る船は、日本の船舶を使用してもらいたい。これは日本の海運界の暫定的にもせよ、復興の一助ともなるゆえんである、かように考えておりますが、海運局長はどういうお考えあるいは対策を持たれておりますか、この一点だけをお伺ひしておきたいのであります。

○岡田(修)政府委員 MSAによる日本への貸与並びに援助物資の輸送でございますが、アメリカの法律あるいは議會の決議で、對外援助物資については、その半分はアメリカ船で輸送しなければならぬ、大体こういうふうな原則で貫かれております。MSAの物資につきましても同様の原則で行くものと考えておりまして、半分はアメリカ船でやることはやむを得ないと思ひます。残量のものにつきまして、武器等につきましては保安庁、それから食糧につきましては食糧庁と今打合せ中でございます。お説の通り、できるだけ日本船を使うような方向に持つて参りたい、こういうことでさらに私も保

安庁、食糧庁の方とともに、打合せしておる次第でございます。まだはつきりと結論までは至っておりませんけれども、その方向に最善の努力をいたしたい、かように考えております。ちよつと少し御質問の範圍からそれますけれども、実は日本の海運に対する助成

がしよつちゆう議論になるのですが、実はアメリカは、アメリカの海運には非常に手厚い直接の補助をやつております。たとえば運輸費について外国と差があるときは、その差額を補助する、あるいは船の建造等について、アメリカが高い分だけ建造費の補助をする。そのほかに對外援助物資の少くとも半分は、アメリカ船で運ばなければならぬ。それから軍需品はもろん全部アメリカ船であります。これの運賃がべらぼうにいいのです。今のマーケットの倍ぐらいの値段です。従つて一般のカーゴも、日本船がたまたまいな運賃で競争しても何ら痛痒を感じない。こういう補助政策をやつてゐる海運と、裸の日本の海運とが闘わなければならない。これが日本海運の一番苦しいところなんです。この点をひとつつけ加えさせていただきます。

○關内委員長 この際お諮りいたします。去る十二日山口丈太郎君が委員を辞任せられました結果、理事に欠員が生じましたので、その補欠選挙を行いたいと思ひますが、委員長より指名するに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○關内委員長 御異議なければ、山口君を理事に指名いたします。

次会は十八日午前十時より開会いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十一分散会