

これは公正な保険料をきめると同時に、無事故報償制あるいは地域差あるいは業種別等の勘案をいたしまして、公平な保険料を考へて参りたいと考えております。

なお保険料の分割払いには、あるいは短期保険などの方法によつて、実質的に分割払いが可能になるような方法をとりたいと考えております。

○原委員長 なおたまたまの質問に連貫問あれば許しますが、時間等の関係もありましたので、ごく簡単にお願いいたします。

○上林山委員 数日前から本法案に対して質疑をしたいという通告をしてあつたのでありますが、審議の都合でこれができなかったのを遺憾といたしますが、ただいま簡単に質疑を試みたいと思ひます。

まず第一点は、昨年六月農協法の改正によつて共済事業が法的にできるよつたのでありますが、政府は、この法案を提出するに当りまして、政府はこの点を考慮したことがあるかどうか。あるいはもし考慮したとすれば、この農協法の改正によつて共済事業ができるという法的処置は、これは一種の特別法だと考へておるが、今出されておる法案もこれと同じ性質のものを取り扱う法案で、これまた特別法といわなければならぬ。特別法と特別法がここに競合しておるという事態にも受け取れないことはない。これに對してどういふ見解を持っておるか。ただ一方が強制である、一方が任意であるという点のみによつて、そういう區別をしておるのか、法の秩序というものの對して、政府が検討を加えられたることがあるかどうか。

さらにたまたま委員長の附帯決議に對する運輸大臣の答弁で、——自家保障については、すみやかに一定の基準のもとに相互保険へ移行せしめなければならぬ、この附帯決議に對する運輸大臣の答弁の中に、何ら具体的に示されたものがない。たとえばたまたま私が申し上げておる農協法同組合等に對して、相互保険をなさしめるといふ意図を含んでおるかどうか、こういう点等は具体的に明確にしておいてよろしい問題だと考へるので、この点もあわせてお尋ねをいたしたいと思ひます。

○眞田政府委員 農協法同組合にございませうと申していろいろあげてございませうの中に、共済に關する施設といふのがございませう。またその他われわれの方で關係しております事務に通過事業とか、あるいは貨物運送事業といふようなものもございませうが、これは農協がこういう事業を営むことができるという規定でございまして、実際にその事業を営みます際には、別途運輸大臣に、こういう事業を営みたいという申請を出していただきまして、それから基いて免許する、あるいは許可という問題がございませう、認可なり許可という問題が起るわけでありませう。従いまして今度の法案との關係で、農協がそういう事業を営みたいと言つたときに、許可されるかどうかといふ問題でございませうが、ここにございませうのはこの自動車關係の能力規定だと思つてございませうが、今度の法律では、とりあへずは相互保險のものには認めないで、最初は保險会社にやらせるといふ形で出てお

りますので、將來相互保險といふものをこの法律で認めるようになりまして實際には、もちろん農協法同組合としての御申請があつた場合には、これについて内容を審査して、適當と認めた場合は許可する、こういう形になると思ひます。

附帯決議に具体的に農協法同組合を認めるかどうかといふ問題も、相互保險といふものを認めるようになった場合に、農協法同組合等についても許可するかどうかといふ問題が起るのでございませうが、この最初の発足の際には、相互保險をこの中に加味してございませうので、組合による保險といふのは最初認められぬ、しかし將來認められるようになったときには、相互保險組合の一つとして農協から御申請になることもあるだらう、こういうことでございませう。

○上林山委員 時間を制約されてるので、どうも正確な質疑を試みることはできないのを遺憾に思ひますが、もう少し少くは一つ許していただきたい、こう思ひます。

ただいまの御答弁によりまして、相互保險の場合は農協が所定の規定によつて手続をすれば、あるいは認めることになるであらう、こういうことであります。附帯決議の趣旨は、これは農協法同組合にも次期の国会あたりで當然相互保險を認める趣旨を含んでおるもの、この了解のもとに、私も直ちに修正をしたのであるけれども、審議の都合を考慮して、附帯決議に賛意を表明しないとしておるのであります。どうもこの答弁については私は不満足であるので、附帯決議が出てきた場合にあらうは詳しく質問せよ

といふことがあるなら、この点はこの程度にいたしておきますが、もしそうでなくしてここで簡単にできるなら、順序はちよつと変でありませうけれども、委員長の質問も、どうも本案と附帯決議を合せての質問であつたので、私としては質疑をいたしたいわけでありませう。

なお農協法第十條第八号の共済規定によりまして、これは保險と同じ規定を含んでおるのであります。この点なども私は、政府はもう少し考へて必要があるのじやないかと考へる。なお特別法——特別法であるといふことは考へるが、これはどういふふうに処置するものであるかといふ、いわゆる法律秩序の問題についての政府の見解も、私は参考のために承つておきたい。

それから第四番目に申し上げたいことは、相互保險が農協等に正式に許可される、あるいはそういう法案を次期の国会で制定するまでは相當の時間がかかる。そこで本法案を見てみますと、代理契約ができる点があるが、農協などに代理契約を認めてもよいといふお含みを持っておるかどうか、この点もあわせてお尋ねをいたしておきたい。

○眞田政府委員 最初の、農協法とこの法案との關係でございませうが、これは先ほど申し上げました通過事業等を免許いたします道路運送法と農協法の關係と同じでございまして、農協が通過事業を営むことができるという点、そういう種類の点がございませうといふこと、運輸大臣が通過事業法に基いてこれを免許するといふこと、別の法律によつて行われるわけ

あります。そういう關係で、農協が自動車に關する保險を行いたいという場合に、この法律で將來相互保險に對しても認めるのだといふ形になりまして、その形で農協の方から申請していただく、こういう形になると思ひます。

それから、代理店として組合を認めるかといふお話は、できるだけそういう組合を代理店として認めていきたい、こういうふうな考へております。

○原委員長 井岡君。それから、代理店として組合を認めるかといふお話は、できるだけそういう組合を代理店として認めていきたい、こういうふうな考へております。

○井岡委員 三点ほどお尋ねをいたしたいと思ひます。第三十五條の審議會の委員でありますが、三十五條に「學識経験のある者」あるいはその二に「自動車運送に關し深い知識及び經驗を有する者」、このうちいずれか一方に労働代表を入れたらいいか、こういう希望を持つものであります。大臣の見解を承つたいと思ひます。

○三木國務大臣 御趣旨に沿うように努力をいたします。

○井岡委員 先ほど委員長の大任に對する御質問の中で、相互保險の受け入れ態勢の問題に關して、大臣から受け入れ態勢の確立云々、こういう御答弁がございまして、私はこの受け入れ態勢云々といふ問題は、おそらく協同組合あるいは共済組合といふものがこの法案で認められる場合、こういうふうに理解したい、こう考へるが、大臣の答弁を求めます。

○三木國務大臣 その通りであります。

○井岡委員 さらにもう一点。この法案を實施した場合において、労働者あるいは労働者に対して賃金制度の確立あるいは時間制度の確立をはからない

○井岡委員 自席で失礼をいたします。

府が再保険を行うことにいたしましたほか、いわゆるひき逃げ事故に対して

○原委員長 山本友一君。
○山本(友)委員 私は自由党を代表い

上げたわけですが、これは了承の範囲でありますから重ねて申し上げ

んありますけれども、前段の理由において井岡君提出の修正案並びに修正部

分を除く政府原案に賛成をいたしたいと思ひます。以上私の討論といたします。

○原委員長 青野武一君。

○青野委員 私は日本社会党を代表いたしまして、各派共同話し合いの上提出しました井岡君説明の修正部分に對して賛成、自動車損害賠償保障法の修正部分を除く原案に對してもまた賛成をいたすものであります。

賛成の趣旨を明らかにいたします際、特に運輸当局に對して將來十分考慮してもらいたい点を含めて、私は賛成の意思表示をしたいと思います。

それはこういう自動車損害賠償の保障をする法律ができたら、ある一定の損害の賠償ができるから、これから先は人をひいてけがをさせても、ひき殺してももう大丈夫だ。保障法律ができたのだ、こう言つて事故を奨励するやうな形は困るのです。それは將來見ておつていただければわかるのです。こういう法案が議會に提出をせられました。原動力は、二十二名のいたいたな中学生が神奈川県相模湖でついに湖底に沈んで遭難をされた。経営者が損害賠償の能力を持たない場合は、事実上泣き寝入りになる。私が五つ六つ手にかけた進駐軍関係の事故でもそうなんです。B29が埼玉の金子村に雪の降つておるときに墜落をした。三十数名の人の家を焼き払つて、三名の日本人が死んだ。現地に行つて調べてみると、日本人で自動車事故で殺された人が、厚生省規定によつてたつた一ぺんきりでわずかに六万五千円で追つたわれた。福岡県のようにゆ屋に落ちたときは十一人の人が殺されて、同じく六万五千円たつた一ぺんの弔慰金で済まされておる。

最低生活ができる基本給というものは、將來何らかの形で法で保障せられて、それから先は歩増し制度によつて、経営者と相協力してやつていくという一つの制度が生まれてこなければ、この自動車損害賠償保障法だけでは万全を期するわけにいきません。この法律案は、あくまでも事故を起さないという精神が流れておらなければ、何の役にも立たないと思う。そういう点と、もう一つは、外国に旅行しつても、飛行機に乗り、沖繩で一ぺんおる。あるいはバンコックでおりる。何でもこんな飛行場において一時間も休むのかと思ひますと、注油をやつて、専門家が、優秀な技術者がやつて、一時間かかつてエンジン調節を点検をして、そして人命尊重、事故防止の立場から、これなら大丈夫だといふ折紙を押されて次の飛行場に立つていく。それが果して自動車の営業にあるかどうか。優秀な専門家が二十四時間なら二十四時間現在の交代制のときに、その自動車を点検して、エンジンにしろチューブにしろタイヤにしろ、あるいはハンドルの故障はないか、ブレーキがきくかきかないか、そういう点の十分整備が行われておるか、どうか、こういう点を考慮しなければ、こういう法律案がかりに決定をいたしました。これが実施せられるといふことになつても、自動車事故によるこの被害者の保護立法であるといふ点ばかりでなく、事故が激増していくやうなことを放任するといふことは、見のがすことのできない事実である。こういう点を運輸当局は十分に考慮いたして、絶対に事故を起さな

お私の見解を繰り返しまして、そうして賛成の意向を表明したいと思ひます。せつかくかかる進歩的な意図を持つ保険が実施されましても、その保険経済の健全化が達成されなければ、これは途中で挫折するおそれがあります。この法律は強制保険であるにもかかわらず、政府の負担は至つて貧弱である。すべからずこれは國家の負担を増額していく、そして業者の負担を軽減していく方向がとられなければならぬと思ひます。いま一つは審議の過程においても種々論議され、後ほど提案されるであろうと思ひます。ところが附帯決議の中にも載つておりますが、大企業と弱小企業との間におけるアンバランスの問題であります。大企業におきましては、自家保障の能力あるものはこれは自家保障をさせることになつておりますが、弱小企業に對しましては、これはこの法案の建前上平等でなければなりませんから、この弱小企業が寄り集まつて一つの組合を作つて、そして自家保障までできるといふやうな態勢ができてくる。私は当然これらにも自家保障の道を開くべきであらうと考えます。なお先ほど問題になりましたところの農協等の自家保障の能力の十分あるものに對しましては、これまたこういう措置が講ぜらるべきが當然だと考えております。この保険の結局の目的は、相互保険へ移行せしめるということでありまして、この点は一刻も早くやういふ状態になることを私は望むのであります。その過程におきましても、今私が申しましたところの弱小企業の組合による自家保障並びに農協といふもの

に對して、その能力十分ありと認めら

は、將來何らかの形で法で保障せられて、それから先は歩増し制度によつて、経営者と相協力してやつていくという一つの制度が生まれてこなければ、この自動車損害賠償保障法だけでは万全を期するわけにいきません。この法律案は、あくまでも事故を起さないという精神が流れておらなければ、何の役にも立たないと思う。そういう点と、もう一つは、外国に旅行しつても、飛行機に乗り、沖繩で一ぺんおる。あるいはバンコックでおりる。何でもこんな飛行場において一時間も休むのかと思ひますと、注油をやつて、専門家が、優秀な技術者がやつて、一時間かかつてエンジン調節を点検をして、そして人命尊重、事故防止の立場から、これなら大丈夫だといふ折紙を押されて次の飛行場に立つていく。それが果して自動車の営業にあるかどうか。優秀な専門家が二十四時間なら二十四時間現在の交代制のときに、その自動車を点検して、エンジンにしろチューブにしろタイヤにしろ、あるいはハンドルの故障はないか、ブレーキがきくかきかないか、そういう点の十分整備が行われておるか、どうか、こういう点を考慮しなければ、こういう法律案がかりに決定をいたしました。これが実施せられるといふことになつても、自動車事故によるこの被害者の保護立法であるといふ点ばかりでなく、事故が激増していくやうなことを放任するといふことは、見のがすことのできない事実である。こういう点を運輸当局は十分に考慮いたして、絶対に事故を起さな

そこて一定の基準の生まれるということ、私はこの内容について、損害賠償の金額について大体お聞きしておりますが、この程度で満足ではありませぬ。けれども事故を奨励するやうな結果になるというおそれはどこにあるかと申しますと、自動車運転手の二十四時間勤務制度は、心身ともに疲れてくる。あるいは不心得な人が千人に一人か二人いて、酒を飲んで酔つぱらつて運転して起す事故もありましよう。けれども大体が自分がけがをする。これは、悪くすれば死ぬことでありますから、なるべく慎重に運転するでしようけれども、夜昼通して二十四時間勤務ということは無理なものです。こういう点、事故防止の見地から、人権尊重の立場から、將來どうして改正をしていくかという点は、重大な問題であります。それから全国的な問題でござい

ます。特に東京もそうですが、一日に三百円とか四百円の固定給では、勢い疲れたからだに無理をする。無理をするところに事故が生まれる。問題は二十四時間勤務制度もありまうが、歩増し制度だけではいかぬと思う。やはり月に三万円なり三万五千円なりの

最低生活ができる基本給というものは、將來何らかの形で法で保障せられて、それから先は歩増し制度によつて、経営者と相協力してやつていくという一つの制度が生まれてこなければ、この自動車損害賠償保障法だけでは万全を期するわけにいきません。この法律案は、あくまでも事故を起さないという精神が流れておらなければ、何の役にも立たないと思う。そういう点と、もう一つは、外国に旅行しつても、飛行機に乗り、沖繩で一ぺんおる。あるいはバンコックでおりる。何でもこんな飛行場において一時間も休むのかと思ひますと、注油をやつて、専門家が、優秀な技術者がやつて、一時間かかつてエンジン調節を点検をして、そして人命尊重、事故防止の立場から、これなら大丈夫だといふ折紙を押されて次の飛行場に立つていく。それが果して自動車の営業にあるかどうか。優秀な専門家が二十四時間なら二十四時間現在の交代制のときに、その自動車を点検して、エンジンにしろチューブにしろタイヤにしろ、あるいはハンドルの故障はないか、ブレーキがきくかきかないか、そういう点の十分整備が行われておるか、どうか、こういう点を考慮しなければ、こういう法律案がかりに決定をいたしました。これが実施せられるといふことになつても、自動車事故によるこの被害者の保護立法であるといふ点ばかりでなく、事故が激増していくやうなことを放任するといふことは、見のがすことのできない事実である。こういう点を運輸当局は十分に考慮いたして、絶対に事故を起さな

お私の見解を繰り返しまして、そうして賛成の意向を表明したいと思ひます。せつかくかかる進歩的な意図を持つ保険が実施されましても、その保険経済の健全化が達成されなければ、これは途中で挫折するおそれがあります。この法律は強制保険であるにもかかわらず、政府の負担は至つて貧弱である。すべからずこれは國家の負担を増額していく、そして業者の負担を軽減していく方向がとられなければならぬと思ひます。いま一つは審議の過程においても種々論議され、後ほど提案されるであろうと思ひます。ところが附帯決議の中にも載つておりますが、大企業と弱小企業との間におけるアンバランスの問題であります。大企業におきましては、自家保障の能力あるものはこれは自家保障をさせることになつておりますが、弱小企業に對しましては、これはこの法案の建前上平等でなければなりませんから、この弱小企業が寄り集まつて一つの組合を作つて、そして自家保障までできるといふやうな態勢ができてくる。私は当然これらにも自家保障の道を開くべきであらうと考えます。なお先ほど問題になりましたところの農協等の自家保障の能力の十分あるものに對しましては、これまたこういう措置が講ぜらるべきが當然だと考えております。この保険の結局の目的は、相互保険へ移行せしめるということでありまして、この点は一刻も早くやういふ状態になることを私は望むのであります。その過程におきましても、今私が申しましたところの弱小企業の組合による自家保障並びに農協といふもの

れた場合は、自家保障の道が講ぜられるということ、私はそのような意味に解釈をいたしておるのであります。また先ほど問題になりましたこの法律の趣旨は、事故の起きたものに對して十分な損害賠償をやるということのみにとどまらず、事故を絶滅するということがこの法律の目的でなければなりません。事故が多いという原因をいろいろ考えますと、そのうち最も大きな問題は、これは今の状態においては運輸者の低賃金、労働強化によるこの事故の激発、こういうところにあると考えるのであります。従いましてこの法律が実施されるこの時期にこそ、この運輸者に対するこの待遇の改善、労働条件の改善ということが、並行的に行われなければならないと考へております。特にこの保険におきまして被保険者は、運輸者と車の所有者ということになっておりますが、ややもするとこの被保険者は、特に経営上のいろいろの理由から、運輸者に負担が転嫁されるという点であります。この点をもしあやまつて運輸者にこの負担を転嫁するということがありますれば、今申しました本法の根本的な趣旨がこわされるのでありますから、この点は特に私どもの党の建前から申しまして強調をいたしておきたいと思つておるのであります。本法律案は非常に広範ないろいろな問題を含んでおるのでありますから、当然その実施に當りましては、政令にまかされておる部分が多いためでありまして、従いましてこの政令の内容いかんということが、この法律の趣旨をほんとうに実現するかどうかという大きな意味を持つものだと考えるのであります。

○私どもが後に八項目にわたるところの附帯決議をここで定めるだろうと思つておるが、この趣旨につきましても、運輸者は十分なる対策によつて誠心誠意法の趣旨を完全に実現するように、一つ私は要望をいたしておきたいと思ひます。修正の部分につきましては、私がここに申し上げるまでもなく、国、都道府県と並んで、この五大都市は当然除外されるべきものであるし、また実施に當りましては、六月を八カ月に延ばすということ、これはいろいろな意味から申しまして、最も妥当なものだと考える次第であります。これだけの見解を申し述べまして、私は本案に對しまして、修正案、修正部分を除く原案に對して賛成の意向を表明するものであります。

○原委員長 これにて討論を終局いたしました。

これより自動車損害賠償保障法案について採決いたします。まず各派共同提案にかかる井岡大治君提出の修正案について、採決いたします。本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔議員起立〕

○原委員長 起立議員。よつて本修正案は可決されました。

次いで右修正部分を除いた原案について採決いたします。これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔議員起立〕

○原委員長 起立議員。よつて本案は修正議決すべきものと決しました。

この際日井一君より発言を求められておりますので、これを許します。日井一君。

○日井委員長 ただいま委員会におきまして通過いたしました自動車損害賠償

保障法案につきましては、その審議の過程並びに政府と委員間の質疑の経過等を見ますと、政府におきましていろいろ適切な方途を考慮する余地が十分あると考えられますので、この際附帯決議を動議として提出いたしますので、何とぞ御採擇、御決定あらんことをお願いいたします。案文を朗讀いたします。

附帯決議案

本法の適切且円滑な運営を期するためには、政府は次の事項について速かに有効適切な措置を講ずること。

一、保険金額を政令で定めるにあつては、本法制定の趣旨にかんがみ、一事故あたりの保険金額の制限を行うことなく充分に被害者並びに被保険者の利益を考慮すること。

二、保険料率についてはこれが低廉化を図り、その算定にあつては無事故に對する報償制の採用、交通繁雜なる地域と然らざる地域等との間における料率に差等を付し、輸送の態様、業種別等による事故率の差異に相應して料率に差等を付すること。

三、收受した保険料總額から、支払つた保険金總額と附加保険料總額との合算額を控除し、なお相當の残額あるときは、これを一定の比率に保険契約者に配分するが如き方法を考慮すること。

四、保険会社が代理店契約を締結するにあつては、特別な事情で止むを得ないと認められる場合の外、本保険加入義務者の組織する団体で運輸大臣の指定するものと

の間にこれを行うものとする。

五、本法が多分に強制保険の方法で被害者の保護を図る目的を有するものである点にかんがみ、更に国庫負担の増額を考慮すべきこと。

六、自家保障については、速かに一定の基準の下に相互保険へ移行せしめること。

七、商品たる自動車の保険については、その特質にかんがみ、実情に即するよう特別の措置を講ずること。

八、本制度実施に伴い、運輸者その他労働者の労働条件の悪化を来さざるはもとより特に勤務時間の適正化と賃金制度の改善を図ること。

右決議する。

以上であります。

○原委員長 ただいま日井一君より提案されました附帯決議を付すべしとの動議を採決いたします。本附帯決議を付することに御異議はございませんか。

〔異議なし〕 呼が者あり

○原委員長 別に御異議がございませぬので、さよう決しました。

お諮りいたします。ただいま修正議決されました法律案の委員会報告書の作成並びに提出手続等につきまして、委員長に御一任いただきたいと思ひますが、御異議はございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○原委員長 それではさよう取り計らいます。

この際三木運輸大臣より発言を求められております。これを許します。三木運輸大臣。

○三木運輸大臣 ただいま日井君より提案で、満場一致可決されました附帯決議の趣旨につきましては、これを尊重して、今後の運用を行政でやつて参りたいと思ひますが、念のために各条項について簡単に答えをいたして、責任を明らかにしておく次第であります。

第一番の保険金額の制限につきましては、一事故當りの制限は行わないことにいたします。

保険料の低廉化につきましては、今後御趣旨に沿つて、加入者の納得し得る方法を考慮していききたい。無事故報償制、地域差、業種別等、公平適正な方法を採用して参りたいと思ひます。

第三の保険金の払い戻しの点につきましては、報償制とも関連して、具体的な方法を検討したいと思ひます。

また第四の保険の代理業務の点については、御趣旨については大蔵省と協議をして実行をいたしたい。なお条件については、すでに委員会に提出した覚書について大蔵省と協議済みであります。

第五の国庫負担金を増額せよとの趣旨のものについては、今後一段の努力を払いたいと思ひます。

第六の相互保険については、先刻お答え申し上げましたように、これはすみやかに善処したいと思ひております。

第七の商品たる自動車の保険については、無理のない方法をとりたい、こう考へております。

第八の労働条件については、関係官庁とも密接な連絡をとつて、業者の指導その他適切な処置を検討して参ると

いうことでございます。

今回の自動車賠償法は、わが国に新しい制度、画期的な法案でありまして、本委員会においてもいろいろと議論の出ることは当然の法案でございます。これが万全なものとは政府も考えておりませんので、今後実施後においても常に改善を加えまして、被害者の保護、自動車所有者の負担の軽減、また御指摘の事故防止対策あるいは労働者の労働条件、自動車行政全般にわたります、本委員会の御質疑等に現われました御趣旨を体して、遺憾なきを期したいと存じます。酷暑の折柄御精勵、本案の通過に御協力を賜った各位に敬意を表する次第でございます。

○原委員長 続いて昨日に引続き造船計画に關して調査を進めます。質疑を許します。池田順治君。

○池田(順)委員 先般の本委員会におきまして、運輸大臣に對しまして丸善石油の自己保有船の建造申請について、慎重を期して、造船合理化審議會は、もちろん、本委員会におきまして、その納得のいくような結果をもつて承認を得る、こういうことでございまして、それがどういふふうになつておるのでございましょうか。実は私の聞いたところでは、先般の造船合理化審議會でこのことを質問いたしましたところ、これはまだ運輸大臣より諮問されておらないから、諮問されておらざる事項を取り上げるわけにもいかないというお話があったということとを聞いておりますが、その後の経過はどういふふうなものでござい

○三木國務大臣 本委員会等におきま

しても、参考人をお呼びになつていろいろ意見を聞かれるということでもございまして、そういう御意見も承わりますし、あるいは各方面の意見も私自身が徴し、あるいは海運局で徴しておるわけでございます。ただいまのところまだ結論は出ておりません。検討を加えておる状態でございます。

○池田(順)委員 造船合理化審議會にあなたは諮問を出すのですか出さないのですか、その点はどうか。

○三木國務大臣 こういうことは造船合理化審議會の諮問をする事項にはなつていないわけですね。将来この問題で船舶建造法等の基準等について検討を要するような結論が出て参つたときに、諮問をいたす必要が起つてくれば諮問をする、こういうことであります。

○池田(順)委員 私は先般あなたに御質問をいたしましたとき、あるいはまた同僚委員からもその質問がなされたときに、あなたは造船合理化審議會に十分諮問を経て、そして慎重に考慮を払いたい、こういう御答弁をなさつたというのを、私は記録の中において発見しておるのでございます。そこでそのときはただ言葉のあやで申されたのか、また造船合理化審議會にこれまたあなたが申したのであつて、それは別にかまわぬというならば、別にそれをとがめようと思いません。

○池田(順)委員 私は先般あなたに御質問をいたしましたとき、あるいはまた同僚委員からもその質問がなされたときに、あなたは造船合理化審議會に十分諮問を経て、そして慎重に考慮を払いたい、こういう御答弁をなさつたというのを、私は記録の中において発見しておるのでございます。そこでそのときはただ言葉のあやで申されたのか、また造船合理化審議會にこれまたあなたが申したのであつて、それは別にかまわぬというならば、別にそれをとがめようと思いません。

ともあなたが慎重な態度をもつて臨むということをお断言になつて、そして造船合理化審議會におきましても十分その議を経るということ、あなた御自身が御答弁なさつておるのであります。ところが現に造船合理化審議會においてこの質問をいたしましたところが、それは諮問事項としてまだ出ていないから、今ここで審議するわけにはいかないというので、議題に供されなかつた。そのように委員の人は申していらしたのでございます。そこであなたがあのときは自分も知らなかつたからそういうふうな答えたというのなら、追及する気持はございませんが、今はそういう必要は認めていないということなのか、その辺の御見解はいかがでしようか。

○三木國務大臣 私は言葉のあやとして申したのではないのです。将来この問題について造船の基準等について再検討を加えるような必要があつた場合には、造船合理化審議會等の意見も当然徴さなければならぬわけでありまして、そういうお答えをいたしましたので、あの池田委員の質問のときに、このものを直ちに造船合理化審議會に諮問するといふふうにはお答えしなかつたのであります。速記録をごらん下さればわかります。そういう今後の造船の基準等に再検討を加えなければならぬ必要が起らないとは限らない。そのときは当然造船合理化審議會に諮問をしなければならぬ、こういうふうな考えをお答えをいたしましたのでござい

○池田(順)委員 そういたしますと、今のところ造船合理化審議會にあなたがこのことを特に諮問するといふ用意は起らないわけですね。そういうふうな受け取れます。そういたしますと、これは同僚小山さんから後ほど出ると思いますが、あなたの答弁に關連をいたしました小山さんからは、運輸大臣の御答弁はこれをいかにも許可するといふような前提の上に立つてい

るがごとき印象を受けるが、これについていかに考えるかという質問をされたときに、そうではないかということ、あなたが申された。それなら幾つなら許すとか、三ばいなら許すとか、二ばいなら許すとか、三ばいなら許すとか、どなただけなら許す、許さぬかという質問が出たときに、大臣はそれは十分慎重に考慮して検討いたしました上でせめてい。幾つ許すとも、また許さないとも、そういうことの言明は何もこの際になされなかつたのであります。そうなりますと、この問題は御承知のように昨日も参考人の人々から意見が述べられました。参考人そのものの意見におきましては区々たるものがあつたことは私も率直に認めますけれども、その基本方針をどうするかということ、本委員会においてあなたが述べたような約束をなさつてゐる。その辺がどういふふうになるか、お伺いしたいのであります。

○三木國務大臣 原則としてやはり船は足りないものでありますから、今でも相当な外貨を支拂つてゐるのであります。全体として四割程度のは外国船によつて運んでおり、国際収支の上から言つたならば、やはり日本の船を充実することが、国際収支の改善からは好ましいのであります。政府の六カ年計画を通じて見ても、タンカーのごときはやはり七〇%、将来石油工業等

が盛んになつて石油の需要がふえれば、さらに日本船で運ぶパーセンテージは落ちてくるわけでありまして、それで今のような需給が平均化したとしても、なおかつ三〇%の石油は外国船によつて運ばなければならぬ。チャーター料を外国に外貨で支払わなければならぬという状態でございまして、国際収支改善の面からいふならば、タンカーを充実するということは好ましいことなのであります。ただ慎重に検討をしたいといふことは、そういうことによつてわが国の海運界に影響を与えたくない。もし影響を与えなくて、国が求めておる船腹の増強をするとしたならば、どういふ方法が考えられるか。あるいはまたこれがどの程度に影響を与えるか。また将来どういふふうな希望がどの程度にあつて、それが行政の公平という見地からどういふことになつてくるかといふこと、あるいはまた大まかには一体タンカー業者と石油業者とのあり方といふものは、将来どういふあり方であるべきか、こういう問題が關連するものがきわめて多いのでございます。そういうものに對していろいろ検討を加えて参りたいと考えておりますので、相當な時間を要することを御了承願ひたいと思つてござい

○池田(順)委員 先般のあなたの御答弁とは、私は相當食い違ひが出てきておるといふことを認めなければならぬ。昨日は参考人でありまして、参考人に対して私どもは難詰するがごときことは言えなかつた。しかし開闢銀行總裁のごときは、造船計画についても、それは作つた方がよろう、こういうことで無礼千万なんだ。そういう

うものに開発銀行は一つも金は出して

おらない。私はそれはいいぶん替越だ

と思ふけれども、これは政府でもなけ

れば単なる参考人でありますから、私

ども申さなかつた。けれどもそういう

ことを言うならば、計画造船だけで足

らないのだから、これは自己資本で作

るといふならば、きよう木村委員か

どなたか言われましたけれども、開発

銀行が金を貸さぬのは無礼千万だ。貸

せる間は開発銀行から金を借りて借り

っぱなしにしておいて、貸さなくなつ

たら自己資本でやる。そんな国家の金

を乱費するといふことは認めること

ができない。少くとも政務の責任に

おいて、本会議において、それを十

分料弾しなければならぬ。本委員会

でなく、さらに衆議院の本会議でし

ばしは決議案といふものを上程し

た。わが国の造船界の熱情、船舶の需

給の調整といふこと、また労働問題

も含めてぜひとも国家の使命としてや

らなければならぬ。当時政進党や自由

党は乗り気でないのを、社会党がこれ

をとらえてやった。わが国の造船界は

手をあげておる。三十万の失業者が出

るといふ状態なんだ。ところがこうい

うふうには金借りっぱなしにおいて、

そのワケが出てくると今度は自己資本

でやる。そんなに開発銀行を乱発して

おるといふのなら、日本の国の産業は

大産業の保護育成であつて、まさに国

民よりの税金は大産業にのみ集中し

て、ほんとうの勤労階級にはいつてお

らぬ。これは運輸大臣の所管ではあり

ません。総理大臣の管轄に属する――

私は奇怪なことを聞くと思う。私はあ

なたのような答弁ならばここで全文を

読み上げてみたい。あなたの先般の答

弁と全然違ひます。

あなたが言つておるものの中で項目

的なもの、大きなものだけを取り上げ

てみまして、「これは私個人の考え

ですが荷主が計画造船の中に割り込ん

でタンカーを作るといふことは、どう

も賛成したいという意見を持つてお

ります。タンカー業者が、計画造船で

おやりになるというのなら、これは

は当然そうなんです。荷主が計画造

船の中に――ただでさえ財政資金が少

くて困つておるわけですから、もう少

し本年の造船資金もふやそうとして努

力したけれども、最初考えておつたよ

りもだいが少くなつた。こういふこと

から出て、さらに小山委員の質問に対

しまして、「造船合理化審議会等で船

主の選考の場合に御審議を願う建前に

なつておりますから、私の個人の意見

だといふことを申し上げたのでござい

ます。」「こういふことも言つておる。

さらにまた「海運業者が船を持つとい

うことが、海運政策の大きな筋である

ことは間違ひがない。いろいろそうい

う場合に御指摘のような例外はあろう

と思ひます。たとえば鉄鋼業者が鉄鋼

を運ぶ船の場合もあります。海運政

策の大筋としてはそういうことが筋で

ある。」「これもお認めになつて、そうし

て造船合理化審議会に諮つて十分慎重

を期してやるといふ御答弁です。あな

たは今、新しく建造の方式が、新しい

場合が起きたらならば、そのときはそれ

にかけるといつておる。これは全然答

弁の中で食い違つておる。あなたの答

弁を全部読み上げるとえらい時間にな

りませんか。きようは時間もないので読み

上げたことには大へなことなんです。

根本的にやり直さなければならぬ。最

後に木村委員の発言に對しまして、「い

ろいろ慎重に考慮したい」と私お答

えした通りでございます。そして慎重

な考慮の結果、これに對して判定を

下したいと考えております。そういう

場合に、私がどういふ判定の上に立つ

たかといふことを、当委員会に御報告

はいたしたいと考えております。」「こ

ういふことも申しておる。こういふこ

とは今日から見ると、あなたは全然もう

そういうことをお忘れになつたかのこ

とき態度なんだ。これはどうなん

です。私がこの前言ったことは今日情勢

が違ふのだ、こういふ考えはないと、

お考えになつておるのか、それともそ

れはやはり、御承知のように会期があ

つて十日間まだございまして、最後の日

でもまたお考えになつて、議事が済ん

でから、これはあなたの運輸行政上の

措置としてお認めになるお考えである

か、どうですか。

○三木國務大臣 私始終今まで答弁

をしてきておることに食い違ひはない

と思ふ。何も前回の答弁と今回の答弁

とは食い違ひはない。先般も予算総会

等で池田委員の御質問に答へた趣旨

は、今日申し上げる趣旨と変りはない

のであります。そういう意味であるい

は言葉のニュアンスでいろいろさうい

うふうにおどろになるかもしれない

が、私はここで申し上げておる趣旨は

始終変らないものであります。でき

る限りすみやかに結論を出して、当

然、その結論が国会に出ますれば、

木村委員にもお答えいたしましたよう

に、ここに申し上げたいと考えておる

のでございまして、御承知のようにこ

の問題は、一方からいへば非常に船が

ほしいという事情は国の状態から、あ

るのであります。しかし海運業界に与

える影響等も慎重に考慮しなければな

らぬので、そういう点で今までのいろ

ろ検討を加へておるのでございませ

う。これは時間がかかるというこ

やむを得ない性質のものであるとい

ことを御了承願ひたいこと、またこ

の船の点につきましても、もし日本に

自己資本というものがあれば、必ずし

も計画造船というふうな方法によらな

くても、船が建造できるといへば、そ

の方法によつてよろしいのである。と

ころがなかなか自己資本と申しまし

ても、そんなに自己資本によつてみなが

船が作れるような状態ではないのであ

ります。これはごく例外のことに属す

るわけでございます。今日海運業界

自体としても、ほとんど余裕の資本力

というものはない、こういうことであ

ります。ですから、どうしてもある程度船

を確保しなければならぬといふこと

が、国の経済の上に必要であるとする

ならば、計画造船といふ線は続けてい

かなければ、船舶の拡充はできないの

であります。そうして一方において、

この例外的な場合として、そういうも

の自己資本による船の建造を認める

かどうかといふことは、これは例外的

な点として、考慮検討いたす余地があ

るのであります。本筋はやはり計画

造船、これが日本の船腹拡充の中心の

政策であることは間違ひはないのであ

ります。それ以外に今資金を入れる方

法はないのであります。

○池田(補)委員 あなたが船が足ら

ぬ、絶対量が足らぬというならば、私

かりにそれを認めるとするならば、先

般言つたように何ばい認めるか、どれ

だけならよろしいか、計画造船を破壊

しないで、必要なものを満たすに足

るか、そういう計画をどうして言わ

いのですか、何ばいまでならよろし

い、何百万トンまではよろしい、こ

う方針であるか、それを示し下さ

いといふことを言つておる。だからそ

れを述べていただきたい。さらにまた

油会社が、一方において国家の助成金

を受けておる。片一方においてはもう

かつておるから、今度は自己船を作

る。あなたはそれは思ふぬと言けれ

ども、これは事実においては大きな税

金をまけてもらつてゐる。これは思

ひきよに相なつたにしても、結果に

おいては国家の大きな恩恵をこうむ

ておる。しかし一方においては、精製

施設にいたしまして、いろいろなこ

とにおいてあるいは開港を通じ補助政

策を受けておる。国からもそういうこ

とを受けておるが、一方において

は自己の蓄積でもって船を作る。そ

んなに多量金があるならば、そんな金

は早く国に返して、国は金がなくて船

が作れぬのだから、それこそ国のため

にどうぞお使いなさいといふことにな

なければならぬ。あなたは石油は管轄

ではない、石油事業につきましてもは通

産大臣の管轄であるとおっしゃるな

ら、鳩山内閣の国務大臣の責任にお

いてそれは直すべきではありませんか。

計画造船はあなたの言う通りだが、船

会社に金があるなら自分で作らした

い。それができないから国家の金をも

つて計画的にこれを行わしめてゐる。

しかしそれも限度があつて、毎年々々

計画を立ててやらなければならぬ。

これは要するに金が足りないからだ。

なぜそういうところに貸しておる金を

返してもらわないのだ。予算上の措置において正されるものは、お返ししてもらつて、これで国家が船を作るといい。もうかつてしようのないところに金を貸さないで、計画造船の方をふやす、これが国策だと思ふのですが、そういう点に対する御見解はどうですか。

○三木国務大臣 今回の場合は、これは自己資本といつても外資であり、外資を入れるという意味で、純然たる日本の資本で、そんなに次々に船が建造できるだけの資本力があるとは私は思つておらない。今度の場合も外資を借りて作るという。また先般私はよくは聞きませんでしたか、開港銀行等も、現在は石油会社に開港銀行からは金を貸してないというような答弁をしておつたのを聞いたのであります。

○池田(補)委員 だからどの程度までならあなたは許しになるのか。それは計画造船とは反しない、絶対量の足らざる現今においてこうだということはどういう方針であるのか。またさらに現在日本のタンカーはいろいろな制約があつて、標準型と申しますか、いわゆる小型で、これがために非常に大きな赤字を出してゐる。こういうものもまた損益を与へざる立場において合理化してける、その方法はこういうのだ、そういうあなたの構想をお示しになつていただきたい。こういうふうにお願ひしてゐるのです。

○三木国務大臣 私が検討を加えておるといふのは、今申したように次々にこういうことがあるとは思つていない。そんなに外資というものも簡単に借りられるものではないのであります。しかしこれまではかに計画がない

というわけでもないわけでありまして、今後の計画造船というものを乱したくない、これが大きな筋であり、その範囲内において自己資本といふものについてどの程度の船の建造を許したならば、この計画造船を乱さないか、あるいはまたどういふふうな運営の方法によつたならば、日本の海運界を乱さないか、これは池田委員もおわかりの通り、いろいろな点で非常に関連するところが多いのでありまして、今御指摘になつたものは、検討を加えておる中心の題目の一つでござい

ます。その結論がつき次第御批判を受けたいと思つておるのでござい

○池田(補)委員 私はだからあなたが今国会中に本委員会におきまして、その根本方針を——申請はそうあるものでもないとおつしやる。けれどももうわざされるだけでも、四つくらいはすでに用意しておられるとおつしやる。そういうものはもうわざでは認めない。あなたは一番最初のときには丸善石油も自分はいく知らぬ、こういうことをおつしやつた。それはあなたの立場で、う答えざるを得ないかもしれませんが、これは明らかに事実なんです。きのうも現に石油会社の参考人は、私どもは幾らでも作らしてもらおうと思つておる、こういうことを述べておる。これは作れないというはおかしいのです。外資委員会でも、私の調べたところによれば、外資委員会は二日間事前審査があつたという。これは私はまことに奇怪な委員会が日本にもあるものだと思う。大がい諸機関というものがあつただけども、これだけ権限を持つておる委員会は少い。しかもそ

の資本が入つてきてゐるものをほとんど認めておる。これはこれから先も外資委員会が大きな問題になるとは思われない。今の機構のままでそうなると思ふ。ところが行政上の措置において不許可にすることができぬといふ方針が、あなたの権限において与へられておらぬとするならば、私どもは委員会におきまして何とか臨時船舶建造法ですか、これは修正を加へなければならぬ。本委員会として、そういう

処置はどの範囲内においては認むべし、これは認むべからずという項目を、委員会としてはきめる以外にはない。それ以外にあなたの方針は確たるものは

考へますというだけでは、私どもは計画造船は海運界にはなじしき混乱を与へざるものという認定に立つものと、それは大きな権限を与へるおそれがあるといふことを大きく憂へておる部面もございします。昨日参考人に参りました海員組合の陰山君のごときは、これは私は変なことを申し上げますが、海員組合についてもいろいろ批判がありまして、日本の海員組合の何と申しますか、海運政策のために業界あるいは監督官庁からいろいろ大きな観点に立つて、ときにはその組合の本質論について非難を受けることもあります。賃金をストツプしてわが国の海運政策というものを国際的水準に持つていくためにはこうしろという、日本の組合の中でも特異の組合であることは皆さんが周知の事実であります。その人々がこの結果をおそれおるといふことは、単なる階級闘争に基づくところの賃上げ闘争や、わが

国の船舶建造に対する非常に小さな眼をもつて見ておると思はないという点

は、私は考へてみるならば、しかしそれは運輸大臣がおそれなし、業界を混乱せしめるおそれなし、必要なという観点に立つたならば、私は立法上の措置を講じなければならぬ、それが破れるならば問題はありませぬけれども、そういうことを私どもとして考へられる。だからあなたがどの程度のことである、その一応の本質論を本日申すことができないければ、すみやかにその基本構想というのか、どのくらいまでなら差しかえない、本年度においてはどの程度のものならば計画造船を破壊しない、また将来も海運界の混乱を来さない、海運育成政策の上からいつてこの程度のものは必要なりと、その構想をお差しつかへなければ示していただきたい、こういうのですが、いかがですか。

○三木国務大臣 当然に私がそれを処置する基準としてそういうことは考へなければならぬ点であつて、検討を加えておるのでございしますから、そういう一つの基準と申しますか、これに対する結論の基準になるものが、われわれの議がまとまりましたときには、当然に批判を受けたと考へておるのであります。そういう基準は当然に持たなければならぬ、こう考へております。

○池田(補)委員 大臣の答弁でございしますが、どうかすみやかに本委員会に御提示のほどを私は希望いたしておきます。

○原委員長 小山亮君。
○小山(亮)委員 ただいま池田君の御質問がございしたので、タンカーの方から一応大臣の考へておいでになる

お考えを率直に伺ひたいのですが、石油会社の自社船のタンカーを建造せるといふことになつて、それは臨時船舶建造調整法というものと抵触する部面がございせんかどうか、簡単に回答を願ひたい。

○三木国務大臣 この臨時船舶建造法の立法精神とは、直接に抵触する部面はないといふのが事務的な見解でございします。

○小山(亮)委員 臨時船舶建造調整法の第三条第一項第一号には当該船舶の建造によつてわが国の国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと。同法告示事項の第四百三十二号の四「当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の公正なる海外活動に著しく不利な影響を与へるおそれのないこと。」こうありますが、これには抵触いたしませんか。

○三木国務大臣 わが国船舶の海外発展に悪影響を与へないとか、いろいろ御指摘になりました点を、これを運輸大臣の一人の解釈にたよらないで、基準といふものがさらに設けられておつて「臨時船舶建造調整法第三条第二項の規定に基き、同法第二条の許可の判断の基礎となる事項を次のように定める。」といつて、その今御指摘になつた二項目のさらに判断の基準というものを箇条書きにしてあるものであります。そのときはこういう場合のことを考へなかつたのでしょうか、こういうふうな立法をいたしたときに、こういうものが直接にその項目の中に入つていないことは事実であります。

私は伺いたいのですが……。

○農林政府委員 たいま御指摘の条文によりまして、外資によつて石油会社を建造したております。従いまして今までのこの法律あるいは運輸省告示の適用といたしましては、そういう場合も一応前例としては許可されおるといふうな考え方からいたしますと、今回に限つてこれを許可しないという点の判定は非常にむずかしいかと思ひます。

○小山(亮)委員 私の質問しておることは、先般運輸省の内規ですか、規定があるとおつしたから、その規定を一応読んでいたいて、どういふことだといふ説明を私は伺いたいの。その規定がいかにあつても、すでに大協石油とか出光興産という両会社に建造を許した。それはその当時日本の造船業界が非常に不振でありまして、船台があつておつてもどうにもならないといふときに、これは造船業者救済のためにやつたところの処置であらうと私は思ふ。そういう特例があるから、今回も許さなければならぬといふことになりまして、法律はあつてないやうなものだと思ひますが、その基礎になつておるの、あなた方が許可するかしんかの基礎があるならば、その基礎をお示しを願ひたい。

○農林政府委員 運輸省で本法の許可するかしんかという判断をする基準は、ただいま大臣が申し上げました告示が基準でございまして、それ以外には小山先生のおっしゃるやうな内規といふやうなものはないと聞いております。

○小山(亮)委員 その告示はどういう告示ですか、伺いたいの。

○農林政府委員 運輸省告示第四百三十二号、昭和二十八年十月二日の告示でございまして。

○小山(亮)委員 どういう内容ですか。

○農林政府委員 「臨時船舶建造調整法」第二条の規定に基く船舶の建造許可の判断の基礎となる事項 一 当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の質的低下をもたらすおそれのないこと。二 当該船舶の建造が、それを配船しようとする航海区域又は航路における船腹の需給状況からみて著しく過剰となるおそれのないこと。三 当該船舶の種類、船型、構造及び性能が、それを配船しようとする航路及びその輸送需要の性質に適合していること。四 当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の公正なる海外活動に著しく不利な影響を与えるおそれのないこと。以上でございまして。

○小山(亮)委員 タンカーを建造することによつて、自社船を建造しますことが、一番大事にいたしますから、それがビストン・ワークをやるといふことになると。そうすると、ほかの会社の持つておるところのタンカーはなるべく借りないやうになります。それから一つには、運賃が非常に上りかげんなど、自分の会社の船を持つておつて、その会社の運賃を上げない場合には、他の当然上るべき運賃といふものがある面においてチェックする、押えてしまふのです。だから上らないのです。そうすると海運業者といふものは、俗に申します十年に一回くらいしか景気が回つてこない。その十年に一回くらい、たまに回つてきた景気によつて、今まで借りておりました建造資金を返済していくといふやうな、十年ない十五年に一回といふ機会をねらつておるといふやうな船の仕事、海運業といふものは、上りかけたときにどんどん自社船を作つて、それで運賃を抑圧されたならば、他のタンカー業者は成り立たなくなる。それがタンカー業者が非常に苦しんでおるところじゃないでしょうか。そうしますと、国家が貴重な国民の血税によるこの資金を貸し出して、そうしてこれは返済を確保しなければならぬ。しかるにそういうことを許すことによつて、確実に返済せしめるという見通しがつかなくなる。そうなた場合には再び国に對して大きな損失を及ぼすといふことになりまして、これが計画造船に何ら影響がないといふことを当局が考えておいでになるならば、私はそれは大きな間違いだと思ふ。私はこういう船をどんどんと許すことによつて、計画造船に影響ありと考へますが、それに対する見解を伺ひたい。

○三木国務大臣 ほとんど許すといふことでございまして、今具体的に海運局で調べました場合に、東京タンカーがそういう希望があるといふことであります。外資といふものが、そうどんどんと入つてくるとは私は考へていない。過去においても、たとえばこれは御指摘のやうに出光、大協——去年は大協に同じやうな条件で許された例がある。それもなるべく抑制したといふことではなかつたのでしようが、そんなにどんどんと建造されたわけではないのであります。そういう点で、これは全然影響がないとは申せません。しかしその影響の度合いがどの程度である、それが日本の海運界に對して非常な影響を与えるもので——船がほしいといふ要請はあるわけですが、このほしといふ国としての要請より、海運界に与える影響といふものは非常に大きから、国としての要請の方を抑えなければならぬといふ結論になるか、多少の影響はあるけれども、——タンカーも六十万トンくらいあるものでしょう。その中であまりたくさんといふやうなことでなければ、その影響よりも、日本の船腹を拡充していききたいといふ国の要請の方が強いといふやうな判断になれば、これはむしろタンカーを自家船で作るといふ場合もあり得るものでしょう。そういう点について検討を加えておるわけではございません。単に運輸省のみならず、通商省あるいは経産、大蔵省とも、この問題については十分に連絡をとつて検討を加えて参りたい、こう考へておるのでございまして。

○小山(亮)委員 大臣の常識的な答弁、いわゆる常識論といふやうなものを伺つておるのではない。私はこは少くとも運輸交通の専門の話を専門的に伺ひたいと思つております。従つてただいまお話の中で、私はこれを反響するわけではございませんが、国に船が足りないから船をたくさんふやしたといふのは国家的な熱望であり、それが業界に及ぼす影響とをにらみ合せて慎重に考へるとおっしゃいますが、もし国家が外資を導入してもほとんど船を作らなければならぬやうな状態であるならば、なぜこの調整法を改正なさらないか。調整法といふものが作つてあつて、そしてそれと国の要請とが抵触した場合にはどちらをおとりになるか。その場合には明らかに法律を改

正なさつておやりになるのが正しい行き方ではないのか。国家にそれほど強い要求があるならば、法律も改正しないでおいて、その法律を横に押し切つてやつていこうとするところに無理があると思ふのであります。こういう点について常識論でなくて、御見解を伺ひたい。

それから外資を導入するといふが、そんなにたくさん外資を日本に貸してくれるといふことは、今後あり得ないことだと考へますが、それは要するに運輸大臣の見通しで、あるいはこれを外資がどんどん導入されるやうな状態ならばどうする、入つてこないならばどうする、この対策が要すると思ふ。今後は入つてこないと思つて、こで一隻や二隻くらいで済んでいい、こいうことでは私は納得ができない。幾ら入つてきてもいい、また入つてこないときはどうする、そのどちらかの簡単なはずりした答弁を願ひたいのです。法律をどうする、こいうことでは。

○三木国務大臣 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 法律は直してもいいといふ考へは、それはあり得ない考へでございまして。法律を尊重しながらやつていくことはやはり当然のことではございまして。ただ外資の問題については、私は外資といふものがそんなにひどいのであります。外資といふものはやはりコモーション・ベースでありますから、特に特権があるわけではないので、コモーション・ベースの上に乗つた外資といふものが、そんなに無制限に入つてくるという見解はとつていないことを申し上げます。

○小山(亮)委員 私はコーマール・ベースから言ふと、現在ほとんどアメリカ資本であるところの——丸善は除きますが、ほとんどアメリカ資本であつて、しかも利益が十分に見込まれておるところの石油会社に外国が外貨を貸し付けるといふことは、私は一番採算に乗つた投資だと思ふ。これはあり得ることだと思ふ。だから将来なうといふ考へ方ではなくて、あつても日本はこうするのだという確固たる考へ方がなくちゃならぬと思ふ。その点がないといふならなくともいいのです、あるなら伺いたい。

○三木国務大臣 そんなに無制限に外資が日本に入つて参りまして、日本の産業というものに對して外資が入り過ぎて影響があるといふときには、政府として當然措置を考えなければならぬであります。

○小山(亮)委員 丸善のタンカーと最近やはり同様なケースとして、外国から外資を借りましてすでに建造の申請を、今議会でやかましいからちよつと待てと当局が言われておるのに、東京タンカーがあります。きのう参考人としてこられた栗田さんが關係しておられる東京タンカー、これがやはり三万三千トンばかりの船を作ろうといふ計画を持ってあります。これはすでに外資を借りてしまつてあります。そうしますと今現実に現れておるものは丸善と東京タンカー、こういうことなんです。東京タンカーの場合は、東京タンカーといふ会社は外国資本が入つておりますが、少くもその半分以上は日本の資本です。そうするとにもかくにも系統は同じでしようが、独立した会社になつておりますから、その独立し

たところの会社が船の建造をしたいといふ申請を出す場合には、運輸省としてこれに對して拒否することはできないだらう。しかしながら丸善タンカーの場合は船舶会社ではない。ただの石油会社であります。それが建造をしたといふ申請をしておるのでありますから、これをただ何らの制限も与えず、何らの条件も付さないで、どんどん認可してしまひますと、日本の計画造船といふものに将来影響があるやうになる、こういうことを心配する。

だから私はきのうの大臣に對する質問でも、私自身としては結論を出しておるつもりなんです。何とかして、すでにそういう外資を借りて船の建造をすることになつて、造船所もきめてしまつて、今着手するばかりになつておるものを、運輸大臣が法によつて阻止してやめさせるというやうなことになるまでも、実際の政治としては今日の日本の状態において、これがいかに悪いことといふことも考えなければならぬ。そうしますとすべてをにらみ合せて、筋を立てて建造できるようにするという方法もまたあり得ると思ふ。ですから今度のやうな場合には、ただ常識論の押し問答のやうなことをしなないで、議會がありまします間に、私どもの委員會において論議しておる間に、政府の方針といふのが、少くともこういう方針で建造させるならば、あるいは許せると思ふくらいは御所信を伺いた

い。そうでありましても、議會がうるさいから、議會では右へ行くか左へ行くかわからない、もやもやにしておいて、議會が済んだらわつと許可する、こういう食い逃げ的な処置をなさらないで——三木運輸大臣である限りそう

いふことはないと私は思いますけれども、そういうことのないやうに、少くとも結論としては、こういう方法ならばあるいは許可し得るのではないかと、いふやうなお考えはございせんか、これを伺いたい。

○三木国務大臣 小山委員から昨日そういう場合には別に海運会社を起して、それに運営をやらしたかどうかといふ意味の御発言があつたことは承知しております。それも一つの方法でございましょう。この問題は国会中だからどうといふのではないのです。いろいろな点で今までも過去に何回も例があつた。そのときにも少し慎重に考えるべき課題であつたと私は思います。従つてこういう機会にいろいろ將來のことにもにらみ合せて、一つの基準と申しますか、將來においてこういう例があつてもさばき得るやうな考へ方の基準をここに確立しておきたい。こ

う考へておるので、国会中だからどうといふ配慮はございせん。やはり將來においてこういうことがいふつも問題にならないやうな基準を、ここに確立しておきたいといふことが私の考へ方でございまして、小山委員の御指摘の一つの案も當然に検討させていただきたいと思ひます。

○小山(亮)委員 將來こういうことのないやうにお考へをなさるのはいいのですが、現在どうなさるのか、現在すでに外資は借りてしまつて、造船所はきまつて、一日か二日の間に事を起そうとしておる。向うは今にでも仕事をしなければならぬのです。それはこの仕事をやりたい人からいいますと、造船所にしましても石油会社にしましても、今船がほしいでしよう。一刻を

争つてすみやかにやりたいといふときに、將來これから相談をしてといふやうなことで、間に合わないのではないかと。將來は將來として、今さしあつた問題はどうするか。私がきのう質問をしましたことは、私の案です。ですけれども、小山君の言うことも一つの案だがおつしやるなら、私の言うことも一つの案ならば、あなたの方にもいろいろ案があらうになるはずだ。そうすれば私の方の案も一つの案だ、参考にするとおつしやるなら、ほかにあなたのお持ち合せの案も伺いたい。私の案一つしかないといふはずはないでしようから、ほかの案をお持ち合せなれば、そのお持ち合せの案を伺いたい。

○三木国務大臣 將來と申しましても、それはやはり関連すると思ひます。この問題は過去においてもこういう例があつて許可になつておるといふことは、いろいろな点で考慮しなければならぬ問題の一つになつて参ります。そういう点で、現在のことと將來のこととを區別して考えることは必ずしも適當でない。やはり現在のことがまた將來において、そういうものの考へ方の基準になつていくわけでありま

すから、現在の處理に對して將來のこととあわせて考へるといふことが、現在の問題を處理するについて不適當な考へ方であるとは私は思つていないのであります。方法論についてどうするかといふことは、今申したやうにいろいろ各方面の意見——衆議院でもきのう公聴会を拜聴したわけでございますが、私は最後まで承われなかつたので、海運局からも出ておりました

し、こういう各方面のいろいろな意見も参酌いたし、また運輸當局としても、今後の海運政策という運輸當局の意見、あるいはまたこの問題が外資の導入等に関連をいたしますから、經濟關係の關係等とも相談をいたしまして、結論をすみやかに出したといふことでありまして、今運輸當局の案はこの案だといつて、當委員會にお示しする成案を得る段階にはまだなつていないのであります。

○小山(亮)委員 いろいろおつしやるが、そうしますと運輸省には案がないのです。東京タンカーの建造の申請に對しましても、あるいは丸善タンカーに對しましても、運輸省は全然白紙で考へがない、これから大ぜいの意見を聞かなければならぬ、その上できめる、こういうふうに承知してよろしいのですか。

○三木国務大臣 それは御解釈によるわけでありまして、全然ないわけのものでもないであります。要するにまだ成案と申しますか、これだといふ案を申し上げる段階ではない。その都度こういうことだ、こういう段階だと申し上げることは、かえつて委員會に對して御理解を願う上において適當でない。やはり一応の成案を得てから、御理解願うことが適當であると考へるので、全然何もない、白紙であるといふことではなく、いろいろなことを考へていくわけにございまして、そういうことで御了承願ひます。

○木村(俊)委員 それについてちよつと大臣に確認をしておきたいことが一つあります。先般の委員會で私の質問に對しまして、いろいろタンカー政策その他について再考なさるといふお

話がありまして、先般の委員會で私の質問に對しまして、いろいろタンカー政策その他について再考なさるといふお

話でありましたが、今承りますと、

まだその最高方針が立ち立ってお

らぬようでありまして、それができた場

合には当委員会に御報告をいたしたく

しかも丸善問題の許可の前にそれをい

ただくというのを申し上げたはずで

ございます。それに対して大臣はその

ように御承知なすつておる。しかるに

先ほどの御答弁では、もし国会開会中

にそういう最高方針がまともなればこ

に報告するというお話だったのです

が、私が考えますのは、この問題は大

臣の措置いかんによつては、海運政策上

大きなミステークにならぬとも限らぬ

国会開会中に、二、三日の間に運輸当

局の方針がきまらなければいかぬと思

います。きめようと思えばきまるわけ

ですが、国会開会中には見込みはない

のですか。その方針を御決定なさるの

は二、三日でできるのではないです

か。もう腹案があるのではないので

すか。

○三木国務大臣 今のところできるだ

けすみやかに結論を出したいと思つて

おります。しかし期限を切つて二、三

日というふうなわけには参らぬかもし

れません。実情は小山委員の御指摘の

通りでありまして、早急に結論を出し

御指摘になりました海運政策上の見地

も考えなければなりませんので、どれ

に重点を置くかという事は、総合的

な判断であると御承知おきを願いたい

のでございます。

【委員長退席、木村(俊)委員長代

理席席]

○小山(亮)委員 私は大衆の税金から

出す大事な金で、こういうものに国が

融資をするときには、なるべく機会均

等の建前を主にしなければならぬと思

うのです。その場合に、あまりに貧弱

であつて、国に損害をかけるようなこ

ろは考へべきであります。運輸省の

私は思う。すべからず国の費用等を貸

し付ける場合には、建前としては、機

会均等の建前をとるといふことが当然

過ぎるほど当然だと考えますが、運輸

大臣のお考えはそうではないのです

か。そういうことも考へなければなら

ない。返す方も考へるという、どちらに

つておるのか、首鼠兩端を持してお

てはわからない。これでは私はいかぬ

と思ふのですが、お考えをもう一度伺

わせていただきたいのです。

○三木国務大臣 財政投資はこれは補

助金ではございせんから、償還とい

うことを全然考慮外において財政投資

あるとか、あるいは戦争によつて戦時

国家補償を受けなかつたものも含め

て、そういうようなのれんというもの

を大事に考へて、選考に当たるといふ

うな条件がございしますならば、こう

い条件をおつけになるときに、すでに

これは違つてゐるのじゃないでしやう

か。現在及び将来に対してどういふ運

営をしてゐるか、そして現在と将来と

を見通して、金が返せるとか返せない

とかいふことを御判定になればいいの

で、過去においてたゞさんの船を持つ

ておつたとか、あるいは過去において

どういふ仕事をしておつたとか、ある

一

有名な人を並べて、それでこれらの人がきめたことだから、それに従えというこゝでは、われわれは承服できかねるのです。この点についてどういうような基準をおきになるそのことから、すでに私は非常に暗く考えられる部面がありますが、大臣はこういう点に対して何も不審をお持ちになつたことはございませんか。

○三木國務大臣 それは小委員会の結論でございまして、運輸大臣が諮問をして、小委員会であるいろいろの答申をされるというこゝとは、小委員会としてのいろいろなお考えがあるわけでございます。しかし船主選考を第十一次造船にいたしますときには、過去の実績というふうなものについては、あまり重視をいたさないという考えでございます。

○小山(亮)委員 大臣がそういうことをおっしゃつても、それは必ずしもそういうふうな状態にはならないのは、これはやはり会議や何かの関係がありますから、運輸大臣だけがこうだと言われても、結局その通りにならないというふうにあると思います。だからで得る限りは運輸省の省の建前からいまして、これは開銀あたりが返済能力をいろいろ考へたり、資産状態を調査したりすることはわかりますけれども、運輸省としては開銀の考へる面まで踏み込んで、あまりに親切過ぎるような選考をなさるということ、私はどうかと思ふ。それから今までの選考を見ましても、運輸省が選考すると、とかく政治的に、あるいはその他社会から非難を受けては困るというので、なるべく運輸省が選考しないで、開銀に選考させるように押しつける。開銀の

方も自分で選考するということになる、また非難を受けるに困るものだから、運輸省できめてくれといつて押しつけて、あつちには押しついたりこつちを押しついたり、やり合つていたことを私は聞いております。それでは私はだめだと思ふ。やはり運輸省は運輸省としての基準を作つて、あらゆる面から検討したものをお出しになつて、その中で開銀がどれといつてきめることは、また開銀の見方で別でしようけれども、運輸省としては運輸省の権威ある独自の見方というものがなければならぬと私は思ふのですが、この点について御意見はいかがでしようか。

○三木國務大臣 これはやはり融資を受けるわけでございますから、全然開銀あるいは市中銀行、こういうふうな意見は無視するわけには参りません。しかし御指摘のように、運輸省は運輸省としての海運政策上の見解があるのですから、そういう会議の場合に強う運輸省の考へ方を主張するようにという御意見であるならば、さういふにしたいと考へております。しかし全然そういう方面の意見も無視するわけにはいかないのではありません。今後運輸省の主張が得る限り通るような努力はいたしたいと思つております。

○小山(亮)委員 定期船と不定期船との比率、これを運輸省の大体の案としては、定期船を五〇%以上とするというふうな御決定が、運輸省の御決定でなさつたかどうか知りませんが、小委員会の答申があつたようですが、この点に対して運輸省の御見解はいかがでございますか。

○栗澤政府委員 御承知のように資金計画を作りまして当初の案は、定期船が五〇%、それから不定期船が五〇%というこゝで、私も計画をいたしております。実際のトン数を申し上げますと、六万九千トンに六万八千トンに予定いたしております。その後小委員会御検討になりましたいろいろな議論もございまして、現在の定期航路の整備状況を見ると、まだ非常に不定期船が入つております。こういうものはできるだけ早く整備しなければならぬというふうな意見が相当出まして、いろいろ議論がございましたが、一方はやはり不定期船も現在非常に必要である。たくさん外国船も借りて外資も入つておるといふような現状から見まして、不定期船も相当必要である。両方勘案した結果、大体五〇、五〇%、五〇%というふうな程度でございまして、先ほど六万九千トン、六万八千トンと申しましたが、六万八千トンと六万七千トンが政府の案でありました。それでも数字だけ見ますと、定期船の方が五〇%を少ししてしております。従いまして現在の結論は私どもの考へ方としてはさう變つておらぬ。

○小山(亮)委員 定期船の建造をしておる人たちの意見を聞きますと、何も不定期船をそんなに作る必要ないじゃないか、定期船を作つて、定期船が古くなつたらそれを不定期に回せばいいじゃないかというお話があるように伺つた。しろうとから見るとなるほどそれ

が五〇%、それから不定期船が五〇%というこゝで、私も計画をいたしております。実際のトン数を申し上げますと、六万九千トンに六万八千トンに予定いたしております。その後小委員会御検討になりましたいろいろな議論もございまして、現在の定期航路の整備状況を見ると、まだ非常に不定期船が入つております。こういうものはできるだけ早く整備しなければならぬというふうな意見が相当出まして、いろいろ議論がございましたが、一方はやはり不定期船も現在非常に必要である。たくさん外国船も借りて外資も入つておるといふような現状から見まして、不定期船も相当必要である。両方勘案した結果、大体五〇、五〇%、五〇%というふうな程度でございまして、先ほど六万九千トン、六万八千トンと申しましたが、六万八千トンと六万七千トンが政府の案でありました。それでも数字だけ見ますと、定期船の方が五〇%を少ししてしております。従いまして現在の結論は私どもの考へ方としてはさう變つておらぬ。

うものは古くれば古くなつただけに修繕費というものが非常にふえてくる、性能が非常に劣ってくる、それからまた燃料や何かについても、定期船の燃料と不定期船の消費燃料というものは全然違ふのです。馬力が違ふのですから燃料もむろん違ふ。そういうような不経済な船を不定期の船に回すよりも、不定期は不定期として初めからどどん作つた方が正しいのじゃないか。いつも申しますように、採算のとれるような不定期船を作る。英國の海運が今日のように盛んになりましたのは、不定期船を中心にとんだことによる。戦後のイギリスもやはり相当不定期船というものに重点を置いてどどんと建造させておる点から見まして、私は日本のような国が定期々々といつて、外国との非常な摩擦のあるところまで無理やりに制り込んで、さうして定期航路を獲得していくことが今日有利であるのか、それとも今の採算の合う不定期船をどどんと作つて盛んに外貨を獲得する方が利益であるのかという点、私は政府としては考へなければならぬことだらうと思ふ。最近の不定期船の運賃の上昇率というものは、ほとんど毎月々々飛躍的に伸びてきておる。ある程度でとまるとしまして、今日の不定期船の運賃の状況というものは、一年なり一年半くらいの間は見通しは明るいといふことを考へますと、私どもは定期船を何割にするか、不定期船を何割にするかといふことを、運輸省の方で頭からきめてしまふというこゝはどうか、なるべくこれは採算の合う面から許可不可許可をきめていくべきものだと思いますが、この点

○栗澤政府委員 前段御指摘のように私ども考へまして、昨年は十次では不定期船は三〇%でありました。十一次では五〇%までふやすうにいたしておりますが、ただ数字にわたつて御指摘のように計画造船でございまして、定期の現状を見まして、定期についてはどれだけの整備が必要だ、不定期についてはどれだけの整備が必要だという計画を立てまして、計画に基いて逐次整備していくことが必要かと思ひます。従いまして多少の出入りはあると思ひますが、全然そのワクを考へないで、もう個々に選考するという点はいかがかと思ひます。私もやはりある程度のワクを考へる。そのワクの中で選考して計画を立てて進めたい、かように考へております。

○小山(亮)委員 そうしますと、今年度の運輸省の計画しておられるところの建造計画というものは大体においてわかりませんが、さうしますと定期船が八隻、不定期船が九隻、タンカーが三隻といつたような勘定になると思ひますが、どうでしようか。

○栗澤政府委員 隻数は一隻くらの出入りはあるいはあるかも知れませんが、似たような数字になるのではないかと私も記憶しております。

○小山(亮)委員 これをもう少し船をよけい作るような考へはございませうか。現在の融資のワクの中では不可能だと思ふが、不可能を可能にするような考へはございませうか。

○三木國務大臣 われわれも船は急速に充足しなければなりませんから、いろいろ考へるものであります。たとえば自己資本でもう少しやれるような余

だとは一応折紙がつけられております。優秀造船所の資格としては、非常にいい船を作る、そしてまたその船は安い船でなくちゃならぬ。非常に安い船でなくちゃならぬ。そして早くできる、よくつくる、そしてそのつぎに、

この三つの条件がそろわなければ、私は優秀造船所じゃないと思うのです。いい船ができて、高いということになれば、これは優秀じゃない。その証拠には、世界で一番優秀な船を作る技術を持っており、現に作っておるところのドイツ及びイギリスは、一番優秀な技術を持っておつて、世界で一番安い船価だ、そうして一番早く船を作る。しかしながら高いから優秀じゃない。いい船が安くできるところに、

初めて優秀造船所という折紙がつけられると私は思うのです。第一に船やなにかを見る技術というものは運輸省の方も目が肥えておいでになるが、たとえば船舶局が船を見る場合には、船体の構造であるとか、いろいろな設計であるとかいうものを見て、これは優秀だというふうに考えられるが、私どもからいいますと、そうでないと思う。造船所が優秀であるかないか、船

価が高くなるか安くなるかということのそのにらみはどこでにらむかということ、労務管理なんです。労務管理が完全にできておるところの造船所であれば、船価は安いです。労務管理ができていないところの造船所は、船の値段が高い。ですから長崎三菱の一工数当りの値段を算出しますと、長崎三菱の工数なんというものは、一工数三百円になっております。大阪あたりの造船

所がなぜ安いかというと、名村造船所
 さんというものを見てみますと、一工

数当りが百八十二円になっておる。その船は輸出船がほとんど取り得るといふような船柄にまで、結局外国の船に比して高く、場合によってはそれよりも安いという船柄にまで低減いたしております。私どもとしては、この船柄の低減につきまして、船柄をいたすに安くし、船の性能が落ちるということ、非常に不幸な事態でございます。船の性能を落さず、しかも安く作るといふ方に努力いたす所存でございます。お話の御趣旨を十分注意いたしまして、今後やっていきたいと思っております。

○小山(亮)委員 私は戦後の日本の船舶が今日のような復興を見ましたことは、実に驚異に値するものだと思うのです。それはどういふわけか、やはりふうになったかといふと、やはり終戦直後にやりました船舶会社のシステムというものが非常によかった。あのシステムがなかったならば、ほとんど船を建造するような意欲は海運業者にはわかなかった。あのシステムがあったがために、今日のように海運が盛んになったところの動機を作ったと私は思うのであります。船舶公団はそれが考えたか、運輸省の若い役人が考えたか、それはよくわかりませんが、この功績といたしましては永久に没すべからざる功績だと思います。しかしながら中途においてアメリカ軍のために、公団にいろいろな疑獄事件が起つたときに、船舶公団も同じ公団という名前なのだから、その渦中に入れられてつぶされてしまいました。最近船舶の建造の担保力がなくなってきたために、海事公団という

○山下政府委員 ただいまのお話は、造船界の最も核心にお触れになっておられるお話だと存じます。先ほどから造船の船舶が非常に高いというお話でございましたが、最近におきまして造船所が大いに努力をいたしましたのと、輸出船等の仕事が相当加わりましたので、操業度が上りまして、しかも労働管理につきましては、この多くの船をやるために極力労働管理をうまくやりまして、材料の手配とか仕事の割り振りというような点につきまして、各造船所とも非常に苦心をいたしてお

ります。その結果におきまして、最近の船舶は輸出船がほとんど取り得るといふような船柄にまで、結局外国の船に比して高く、場合によってはそれよりも安いという船柄にまで低減いたしております。私どもとしては、この船柄の低減につきまして、船柄をいたすに安くし、船の性能が落ちるということ、非常に不幸な事態でございます。船の性能を落さず、しかも安く作るといふ方に努力いたす所存でございます。お話の御趣旨を十分注意いたしまして、今後やっていきたいと思っております。

○小山(亮)委員 私は戦後の日本の船舶が今日のような復興を見ましたことは、実に驚異に値するものだと思うのです。それはどういふわけか、やはりふうになったかといふと、やはり終戦直後にやりました船舶会社のシステムというものが非常によかった。あのシステムがなかったならば、ほとんど船を建造するような意欲は海運業者にはわかなかった。あのシステムがあったがために、今日のように海運が盛んになったところの動機を作ったと私は思うのであります。船舶公団はそれが考えたか、運輸省の若い役人が考えたか、それはよくわかりませんが、この功績といたしましては永久に没すべからざる功績だと思います。しかしながら中途においてアメリカ軍のために、公団にいろいろな疑獄事件が起つたときに、船舶公団も同じ公団という名前なのだから、その渦中に入れられてつぶされてしまいました。最近船舶の建造の担保力がなくなってきたために、海事公団という

○小山(亮)委員 この間も航空会社の問題からいろいろ議論をされましたが、今日国家が国家資本を有して、設備資金に貸し出しておるというものは、海運が一番巨額な金高だろうと思ふのです。一会社に対して数億ないし何十億というような金を貸し出す。しかも担保がない。担保がないものにまた金を貸し出すということは、見方によらず非常に危険なことと考えられます。だからやはりそうなるべくれば、海事公団のようなものができて、国がそれだけの金を貸してあるならば、その金を返すまでは国家がその船を共有で持つておる。国家がその貸し出した分だけを国の所有として持つておる。そして金を返したならば、それを戻してやるという考え方が一番安全な考え方だと思ふのです。ただそういうふうな案を考えたけれども、たまたま郵船会社とか、あるいは大財閥の会社、自船船であるならば運賃同盟に加入できるけれども、国家との共有船である場合には運賃同盟に加入できないという問題が起きてきて、大手筋の会社が二、三首を振つたならば、たちまちその海事公団の案がくずれてしまったというように、私は聞いておる。もしそうであつたらば、それはとてもない間違いで、そういう特別な会社は特別な融資方法を考へられるべきものでありまして、そうでない会社はやはり国家が金を貸し出す以上は、借金の返済するまでは国がその船を所有しておる。そして返したならば返済した本人に船を渡してやるという行き方が、一番正しい方法だと思ふが、これはもう一度お考えになったかどうか。郵船会社とか、あるいは一社や二社の会社の利害で、日本全体の船舶会社が左右される。しかも国がそれだけの

大きなリスクを承知して貸しておきながら、その金が、国家が何も回収できないような金の貸し方をするということとは困るではないでしょうか、私はその点も一度御意見を伺いたい。

○三木國務大臣 私も率直にいつて、これは近い将来に何らかの新しい一つの構想で直さなければならぬと思つております。こういうことで確かに船舶を海事公団とか、名前はいくらありましようが、共有にするという方式も有力な考えの一つだと思ふのであります。そういう点でこれはできる限りすみやかに何らかの方法を講じなければ、このままですと行くということ、ますます海運事業の基盤を強化する意味においては、何らかの方法を講じなければならぬ段階である、この船の共有案も検討を要すべき有力な一つの案である、こう考えております。

○小山(亮)委員 造船に船舶を低下させるという点に對しては、いつでも反対の出でくるのは造船業者なんです。しかも大手筋の造船業者から反對が出ておる。大手筋であるほどまた高価です。また大手筋は非常に力を持つておつて、名前を言つても差しつかえないのですが、十次造船で十数隻船が建造された。その中の八、九隻が三菱系統の造船所で作られておる。そうすると、そういう大きなところで作られますから、ほかには回つていくワケが少くなる。三井や三菱のような大財閥のシステムというものは、一つの経済的な独立国家と同じです。ですから造船所も持つておりますし、保険会社も持つております。飯山も持つております。荷物も皆持つておる。それからエンジンを作る会社から、電気の器具を

大きなリスクを承知して貸しておきながら、その金が、国家が何も回収できないような金の貸し方をするということとは困るではないでしょうか、私はその点も一度御意見を伺いたい。

○三木國務大臣 私も率直にいつて、これは近い将来に何らかの新しい一つの構想で直さなければならぬと思つております。こういうことで確かに船舶を海事公団とか、名前はいくらありましようが、共有にするという方式も有力な考えの一つだと思ふのであります。そういう点でこれはできる限りすみやかに何らかの方法を講じなければ、このままですと行くということ、ますます海運事業の基盤を強化する意味においては、何らかの方法を講じなければならぬ段階である、この船の共有案も検討を要すべき有力な一つの案である、こう考えております。

大きなリスクを承知して貸しておきながら、その金が、国家が何も回収できないような金の貸し方をするということとは困るではないでしょうか、私はその点も一度御意見を伺いたい。

○三木國務大臣 私も率直にいつて、これは近い将来に何らかの新しい一つの構想で直さなければならぬと思つております。こういうことで確かに船舶を海事公団とか、名前はいくらありましようが、共有にするという方式も有力な考えの一つだと思ふのであります。そういう点でこれはできる限りすみやかに何らかの方法を講じなければ、このままですと行くということ、ますます海運事業の基盤を強化する意味においては、何らかの方法を講じなければならぬ段階である、この船の共有案も検討を要すべき有力な一つの案である、こう考えております。

作る会社から、どんな部品を作る会社も同一資本系統の中に皆持つておる。

しからぬじゃないかという非常な議論が出た。ところが新三菱の方では、おれの方ではそれでよろばんが合うのだ、日立の方はトン当り五万幾らにな

ればけつこうでございますが、不必要な競争があった場合には、造船工業自体として非常に苦しい立場に追い込

です。すから、なお一つこれから十分に御検討願いたいのであります。ただ運輸省のお話を承りますと、ちよつとむ

と外国にたくさんおいでになるが、そういう人たちがおいでになることよりも、むしろ役人ではほんとうに専門的な

自分の、三井系統で作る場合は三井の銀行、三菱系統で作る場合は三菱銀行が自己資金の二割は出します。八割は

りますか、新三菱の方は四万五千何かにしになりますか、これでおれの方は出

にも非常な苦しい立場になりまして、健全なる競争を遂げ得られないという

すかし問題はずく造船合理化審議会の専門の方に寄つていただいで、そこ

で、将来おれは日本の海運行政の背景になるために勉強するのだとい

国家が出す。その金はみな一応三菱財閥の大きな独立王国の中で消化されて

だ、もしこれより高い船を作るというならもう過ぎておるのだということ

います。しかし入札の趣旨自体としては、船舶低減のために非常にいい措

を尊重していく、みんなそつちに逃げてしまふ。自分の方では一つも頭を

う、真剣な気持の連中を外国に相当数お出しになる、これをもし今日おやり

分の財閥の経済的独立王国の中でできてしまふ。ところがほかの弱小造船所

を、新三菱の専務が明言している。そうすると、同じ一ぱいの船で、片方は

置ではないかと考えております。しかし私どもで今考えておりますのは、海

を使わないで、人の知恵だけで仕事をしたいという考え方、私はそれでは

を一つ大臣、特に予算の面では取りにくいとおっしゃいますけれども、やは

はどうかというところを全部外注して自分の資本系統でないと注文して

十六億五千万円、片方は十四億と、二億も違う、二億も安くできる。二億安

この際、これは問題外ですが、特に三木運輸大臣に聞いておきたいこと

は、運輸大臣の将来の日本の海運を考へられての一つの功績として運輸省の

人間的養成ということが一番大事なんですから、人間がいなかったら、機構

金を借りる場合には、なるべく同じ資本系統からたくさん借りて、しかもそ

いうことを公然と言うのです。そう言っておきながら、今度は国家が船を作

者、それから造船所におかれまして毎日設計に従事しておられる方、そ

あるとか、そういう、将来の運輸省を背負つて立たなければならぬような、

の数は多いけれども、ほんとうにこいつはと思うような人間が日本には足り

割五分という有利な金なんです。それから同じ財閥で五隻も六隻も同一系

ないといつて、みんな連携をとつてがまんばる。そういう行き方をしてお

きまして先般来いろいろ検討をいたしております。先ほどもお話がござい

に真剣に勉強させるお考えはございませんか。今運輸省では二人か三人行

て立つと思うような人を、思い切つて外国へお出しになるお考えはござい

割で金を貸しておる銀行に二割安い低利資金から流用できるということにな

えられたことは、私はうまくできればいい制度だと思ふのです。外国船が安い

もつと船を安く作るということにつて、船主の要望が不要不急なものに

おけるそうですが、たくさん運輸省のお役人の中で、二人か三人ヨーロッパ

せんか。三木運輸大臣 将来の海運政策のために、非常に御理解のあるお言葉を感

れば、財閥はますます肥え太るばかりです。だから私はそういう財閥がい

は、日本の各船主に引き合はして入札制度で作るからです。日本では、ある

やはり戦争中からとにかく日本は立ちおくれておることは事実であります。

海運のみならずその他のことにも言えると思ひます。本年度は非常に少い

ですが、将来においてはぜひそうしたい、将来日本の海運行政の中心になる

せんが、船舶の点になりまして運輸省の方もよほど内容を御検討なさる必要

金を出してやるが、ほかの造船所には金を貸してやらぬということが高く

そのかわりいいものはぜひこれを使うようにリコメンドするとういう方

い船にするという目的を果したいといふ考えで、今仕事を進めております

の点から見ても、すべてにおいて日本が戦前から戦後外国に對しての交

がありはしないか。たとえば一例をとりますと、さつきから問題になりまし

る。何とかこれに對して、競争入札のようない方法についての新しいお考

法をもちまして、船を安く、しかもい

通があまりなかつた。だから今は残念ながら害物で見えておる程度であり

ます。百聞は一見にしかずで――衆議院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

た東京タンカーの船、三万三千三百トンですか、二百トンですか、この船は

入札した結果、日立造船所が十六億何千万円かで請けた。ところが新三菱

検査を要する点もございしますが、一応成案ができました。大臣にも申告を

し上げておる次第でございます。

○小山(亮)委員 将来は三木運輸大臣も総理大臣にもなれるでしょうが、

は競争ですから差しかえないといったしましても、二億下げた十四億何千万

円で取った。そこで造船業界ではけ

ますと、造船所間に適正な競争が行わ

○小山(亮)委員 山下局長は新任早々

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

円かで取った。そこで造船業界ではけ

ますと、造船所間に適正な競争が行わ

○小山(亮)委員 山下局長は新任早々

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

円かで取った。そこで造船業界ではけ

ますと、造船所間に適正な競争が行わ

○小山(亮)委員 山下局長は新任早々

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

円かで取った。そこで造船業界ではけ

ますと、造船所間に適正な競争が行わ

○小山(亮)委員 山下局長は新任早々

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

円かで取った。そこで造船業界ではけ

ますと、造船所間に適正な競争が行わ

○小山(亮)委員 山下局長は新任早々

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

円かで取った。そこで造船業界ではけ

ますと、造船所間に適正な競争が行わ

○小山(亮)委員 山下局長は新任早々

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

院の議員が、議院が済めば、ぞろぞろ

希望です。私の希望を申しまして質問を終ります。

○池田(補)委員　実は今小山委員からそういう発言がありましたので、私実は次の委員会で大任なり関係政府委員に所見をお尋ねしたいと思つて、実は

先ほど原委員長にそのことを申し上げた。昨日の委員会でも、たゞいま小山委員の言った通り、造船疑獄に關係したものを十一次造船に入れ、五年も十年もと言わないが、一年や二年は懲罰的にもかゝる、こういうお話でありました。私はこのことを先ほど委員長に申し上げた。ところが委員長は、そのことについては多少自分の誤解もあったというのを聞きました。それで、あらためて原君のお話に當局的意向をたゞしと思つております。突は私のところにも、造船關係の組合から陳情が参つておりますが、たとえばあの事件のときの重役は總退陣をさせた、さらにまた自分の船会社だけでも二千万円の経費を節約して企業の合理化をはかるとともに、全員が一体となつてこういう不祥事件に対するみずからの責めをとつておる。ひたすら業界の発展のため、社運の興隆のため、自分たちは資金もストツプして今日まで忍んできた。しかし昨年度においても認められず、本年度においてももしもそういうことがあるとすれば、今まで従業員は耐えがたきを耐え、社運の興隆のためにこういうことを忍んできたのだが、それをあくまで懲罰的にやられるとすれば、それはわれわれにとつても何とも耐えがたいところである、どうかそういう点の實情を考慮してもらいたい、責任の所在も明らかにし、重役の退陣も求めて、われわれは世間に対し、国家に対し、利子補給の国家的恩恵を受けた事実についても反省しておるのだ、そういう点を何かの形において生かしてもらわなければ、弱いものが自分の待遇を切り詰めてまで合理化をはかつてやつてき

たのであるから、こういうことを私どもはるる陳情を受けたわけですから、こういうことを聞きますと、たゞいま小山委員の申しました通り、やはり當局としてもそういう懲罰的な態度をもつて臨むということには、少し行き過ぎではないか。たゞしそれは、實際においては十一次造船に入れるべからざるものを入れるというのではない。當然の資格を持ち、該当するものがありながら、疑獄事件についてその責任を追及する意味から認められぬというなら、これは少し乱暴ではなからうか。御承知のように社会党においては、造船利子の補給法についても、衆議院においても、委員会を問はず、本会議においても反対をして参りました。さらに造船疑獄事件が発生しますと、それをわれわれは大きく糾弾したしたのであります。党をあげて、国家資金をこういうところに利用するということは許すべからざる罪戾なりとして、全力をあげてたたいのであります。そして疑獄事件が発生しますと、造船所はまったく弱つてしまつて、さらに政府も政党内閣で造船計画というものを放棄してしまつて、だれ一人この国会において取り上げるものがなかつた。それはそれとしてわれわれとしてはあくまでも糾弾しなければならぬ。しかし船を作るといふことは国家の要請であるから、疑獄そのものの罪は徹底的に糾弾しなければならぬが、船腹を作るといふことは国家の要請であるという観点に立つて、私どもは十一次造船については、自由党も民主党もやらざることを社会党があえて説いて、そうして各党一致の形で造船についての決議案を院議をもつて通過せしめたのであります。こういうことをもつてしても加うべからざるどころの懲罰的報復手段というものは、誠に慎んでもらわなければならぬ、こういう見解を持っております。これは原君にも、個人的には、お互いこの委員会において相対立するがごとき意見を出すことを私は避けておつたために、了解の上で當局の意向をたゞしと思つておりましたが、たゞいま小山委員から要請的な発言がありましたので、あえて私もまたその経営の合理化というか、再建の方式の涙ぐましい姿勢に對して、私どもは見のがすわけに参らないのであります。こういう点についてあなた方大臣にしても局長にしても、そういうことをお考えになつておるかどうか。もし今日その所信が披露できないといふなら、またあらためて質問してもかまわないと思つておりますが、もしお漏らしを願えるならば御意見を承りたいと思つております。

○三木國務大臣 小山委員並びに池田委員の御意見はよく承つておくことにいたします。

○井岡委員 私は、この問題について御意見を承つておくということでございますので、あえてこの問題を追及しようとは思いませんが、最初運輸當局は入札制をお考えになつた。これに最近に至つて疑獄を起した会社が、現在まだ計画造船の指名を受けておられるけれども、募集が終つていよいよ実施に當つては、自分のところに造船指名がくるといふことを従業員に漏らし、あるいはまた一般に漏らしておるというものが明らかになつて参つておるのであります。私はたゞいまの池田

氏の御質問のように、私の住む近くにも造船所がございますから、非常に努力をされておることは認めます。しかしながら自分のところには必ず造船の指名があるというようなことが発表されるというに至つては、国民はまた造船疑獄が起るのではないか、こういうような危懼を持つのはやむを得ないのではないかと思つております。従つて、そういうようないきさつがあるかどうか、こういう点について私は昨日来からお聞きしたいと思つておつたのであります。時間も非常に経過しておりますので、私は本日この問題について深くお聞きしようとは思いません。しかしながらこういう事実が巷間伝えられておりますと、努力をして再建をしようとする会社に再びひびが入るのではないか。日本の海運行政あるいは海運の発展に對して、大きな疑惑と混乱が生ずるのではないかと思つたので、この点について十分お考えをいただきたいと思つております。

○三木國務大臣 たゞいま公衆を開始しておりますが、まだ一件も申し込みはないのであります。そういうことは絶対にあり得ようはずはないのでございませう。どうかそのように御了承願います。

○井岡委員 公衆を開始してから一件も申し込みがないといふことは、私もお聞きいたしました。会社がそういうことを言うのは、従業員を鼓舞する立場から言われておるのかもしれないが、それが外部に漏れるとすると、あるいは町に伝わる、非常に大きな問題になつてきます。同時にまたそれがたまたま非常に優秀であつて、政府の期待する造船をやるということになつて、指名をされたということになつてくると、やはりそうであつたかということになつて、暗い影を残すことにならうと思つて参ります。従つてこの点については十二分の考慮を払つていただきたいといふことをお願いをしておきます。

○三木國務大臣 重ねて申し上げますが、十一次造船については絶対に疑惑を残さないように、明らかな方法をとることをかく申し上げておきます。

○木村（後）委員長代理 それでは委員各位にお知らせいたしますが、国土開発建設自動車道建設法案につきましまして、建設委員会に對する連合審査会は、明二十一日午後一時より開会いたしますことになりましたので、さよう御了承願うとともに、委員各位の御出席をお願いいたします。

次回は公報をもつてお知らせすることといたしまして、本日はこれにて散会いたします。

午後五時十一分散会

（參照）
自動車損害賠償保障法案内閣提出
に關する報告書
（都合により別冊附録に掲載）

昭和三十年七月二十五日印刷

昭和三十年七月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局