

第三十回国会 運輸委員會議録 第二一 号

昭和三十三年十月七日(火曜日)

午前十時四十二分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

理事長天野 公義君 理事長簡牛 九夫君

理事長谷川 峯君 理事長堀内 一雄君

理事長井岡 大治君 理事長正木 清君

川野 芳滿君 菅家 喜六君

小泉 純也君 高橋 英吉君

高橋清一郎君 羽田武嗣郎君

前田 郁君 三池 信君

伊藤卯四郎君 久保 三郎君

館 俊三君

出席國務大臣

運輸 大臣 永野 護君

出席政府委員

運輸政務次官 中馬 辰猪君

運輸事務官 粟澤 一男君

(海運局長)

委員外の出席者

運輸事務官 木村 陸男君

(大臣官房文書 課長)

運輸事務官 權田 良彦君

(鉄道監督局長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鉄道監督局長)

專門 員 志録 一之君

本日の會議に付した案件

海上運送法の一部を改正する法律案

(内閣提出第一五号)

小型船海運組合等の助成のための関係法律の整備に関する法律案(内閣提出第一六号)(予)

陸運に関する件

○塚原委員長 これより會議を開きます。

海上運送法の一部を改正する法律案及び小型船海運組合等の助成のための関係法律の整備に関する法律案を一括議題とし、政府当局より兩案に対する逐条説明を聴取いたしたいと存じます。粟澤君。

○粟澤政府委員 まず海上運送法の一部を改正する法律案の概要を逐条に従いまして御説明申し上げます。お手元に法律案概要説明というプリントを差し上げてございますので、それをこちらにいたしたいと存じます。

まず第一点は、海運同盟等の船舶運航事業者の行方共同行為に対する私的独占禁止法の適用除外を規定してあります。現行海上運送法第二十八條の改正についてでございます。第二十八條各号にいろいろと列記してございまして、内容を申し上げますと、運賃のべもどし制、競争抑圧船及び契約運賃制というものが列記されてございまして、これが独占禁止法の適用を受けるという形に海上運送法はなっておりますために、現在これらのものが禁止され、あるいは相当の制限を受けておる、こういう内容になっておるのでございます。この内容を申し上げますと、運賃のべもどし制と申し上げますのは、一定の期間、たとえば六カ月間同盟加盟運航業者にだけ荷物を積みまして、それに引き続く一定の期間、たとえば六カ月間同様に盟外船には荷物を積みなかつた、こういうことを条件といたしましてその

初めの六カ月の期間の運賃の一部を荷主に戻す、こういう制度でございまして、従いまして荷主は最初の六カ月、次の六カ月というものをずっと同盟の加盟業者に荷物を積みませんとその最初の六カ月の運賃のべもどしを受ける権利を失う、こういう制約を受けますので、同盟加盟船に荷物を長期間にわたって積む。従って盟外船はなかなかそのために進出ができません、こういうふうになるわけでございます。次の競争抑圧船と申しますのは、同盟加盟者以外のいわゆる盟外船が出てきた場合に、これと同じような日時に同じような荷物をねらって競争船を出すわけでございます。場合によってはそういうものの運賃をある程度引き下げる。その損害は同盟の加盟者がみんな負担する、こういうふうなことを行なつて競争者を押える、こういう方法でございまして、次の契約運賃制と申しますのは、同盟でございまして、一定のタリフをきめて、その運賃で荷物を運ぶわけでございますが、自分は将来ともこの同盟の加盟船主だけに荷物の運送を頼むという契約をいたします者には、そのタリフよりも一定の割合を割引いたしまして、その割引運賃を契約運賃として適用する、こういう方法でございまして、この場合には初めから将来加盟船に積むという条件をいいたしておりますので、初めから安い運賃で積んでもらえるわけでございます。しかし途中で同盟以外の船主に荷物を積みます場合には、それからは高

い一般通り運賃を取られる、あるいは場合によりましては罰金と申します。運賃金を徴収されるという内容になるわけでございます。御承知の通り海運同盟は大体定期船に発達してございまして、この同盟のねらいをいたしますところが、大体過当競争の防止でございまして、従いまして同盟内部の各同盟船主間の競争防止、それから外部に対します自衛手段、この二つの手段があるわけでございます。同盟内部の問題はさておきまして、同盟外部に対する同盟の維持安定のための自衛手段といたしましては、ただいま申し上げました運賃のべもどし制、競争抑圧船あるいは契約運賃制というものが非常に重要な、また大事な、しかも強固な同盟には一般的に慣行として用いられておる方法でございまして、これを現在の海上運送法はアメリカの SHIPPING・アクトにならぬように、禁止あるいは著しく制限を加えた規定になっておるわけでございます。しかしこういう自衛手段は国際的にも認められた手段でございまして、同盟の安定維持のために欠くことのできない有力な手段でございまして、海上運送法の第二十八條各号の規定を削除いたしまして、これらにつきましては同盟がこれを行なつてもよろしい、こうしたいというのが今度の改正の第一点でございまして、

次は第二点といたしまして、船舶運航事業者の禁止行為を規定いたしました海上運送法第三十六條の改正についてでございます。第三十條第四号には、海運同盟の行なつております同盟に對しまして、盟外船が加入を申し出ました場合に、現在の第四号では正当かつ合理的な理由がないのにこの加入を拒否することは禁止されております。ところがこの規定につきまして、正当かつ合理的な理由というものが何であるかという点が従来明確でございませんでしたために多くの紛争が発生いたしております。今回は、改正によりまして当該航路における船腹の過剰というものを正当かつ合理的な理由の例示といたしまして、これによってその紛争を未然に防止するということを考えたわけでございます。現在でも定期航路における船腹が十分である。さらに新しく加入を許しましてこれに船腹を加えることは船腹過剰を来たす、そのため過当競争を食うおそれがあるということ、加入を拒否する正当な理由と認めたい、こういうことがあるわけでございます。そういう改正でございまして、次にまた先ほど申し上げました運賃のべもどし制を一応第二十八條からは削除いたしましたが、この制度は先ほど申し上げましたように競争制限の方法としては非常に強力な方法でございまして、従いまして、荷主その他運航事業者に対しましていろいろな摩擦が起ることも予想されますので第三十條に新たに第六号を設けて、その運賃のべもどし制が荷主を不当に拘束す

るようになる場合にはこれを認めない、こういふ制限をつけて第三十条の六号に一応これを起した、こういふ形にいたしましたわけでございます。

次に第三点といたしましては、航路紛争の調整に関する規定でございます。航路調整という問題は非常にむずかしい問題でございます。従来も運輸省といたしましては、行政指導によって極力この紛争調整を進めてきたわけでございますが、御承知のようにニューヨーク航路、印パ航路その他に相当航路紛争も起きて参ったわけでございまして、そのうち事実にかんがみまして、今回海上運送法にその航路調整の権限を規定することを考えたのでございまして、定期航路におきまして、貨物の運送に關して過当競争が生じ、あるいはまた將來生ずるおそれがある、こういふ場合には運輸大臣が関係業者に対しまして当該事態を調整するために必要な勧告をすることができ、こういふ規定を設けたいと存するのでございまして。なお、現行法の第三十二条は、現在の海上運送法が最初に施行された場合に經過規定として設けられた規定でございます。すでにその使命を果してございまして、今日ではもう用のない規定でございますので、現在の第三十二条を改めまして、今申し上げました航路紛争調整に関する勧告権に関する規定を第三十二条に置きかえることにしたい、こういふことでございまして。

これは別に資料もございませぬが、先般大臣の提案理由の説明にございましては、今度の改正の内容といたしましては、小型船海運組合及びその連合会を商工組合中央金庫の融資の対象にすること、次にはこれを事業税の課税上特別法人とすること、第三には中小企業信用保険法の信用保険の対象とすること、第四にはこれを協同事業用施設等について特別償却を認めることにすること、この四点が今度の改正の要点でございますが、以上を条文について見ますと、この整備に關する法律案の第一条が小型船海運組合及びその連合会を商工組合中央金庫の融資の対象にするための規定でございます。第二条が先ほど申し上げましたこの小型船海運組合等を事業税の課税上、地方税法上、特別法人として扱う、こういふための改正でございます。第三条が中小企業信用保険法の信用保険の対象として小型船海運組合及び小型船海運組合連合会を扱うための改正でございます。第四条が小型船海運組合等の協同事業用施設については、租税特別措置法によりまして三年間五割増しの特別償却を認めるための改正規定でございます。

これらの規定は、いずれも第二十六国会に小型船海運組合法が成立いたしましたときに關しておいた規定でございますが、当時の経緯を少し申し上げますと、第二十六国会におきまして、中小企業団体系及びその関係法令が同じく提案されておいたのでございまして、この団体法及び関係法令が先に衆議院を通過いたしました。従いまして、ただいま申し上げました商工組合中央金庫法その他一連の法律に關します附則においては、まず中小企業団体系の商工組合等は、この法律に改正して挿入いたしました。その次にこの小型船海運組合を加え、こういふ改正をする条文を用意いたしました。進んだのでございまして、参議院におきましては、第二十六国会で中小企業団体系及び関係法令が通過いたしましたので、このために、ただいま申し上げました商工組合並びに商工組合連合会というものが改正法律によつてそれらの法律に挿入されなかつた。従つて挿入されなかつたものと加えられませんでした小型船海運組合等の規定は効力を発生しない、こういふことになりまして、自後法制局とも相談を、あるいは検討したのでございまして、やはりこれは無効の規定であるので、もう一度この法律改正をしてもらわなければならぬ、こういふことになつて御提案を申し上げた次第でございます。内容につきましては、さきに成立いたしました小型船海運組合法の附則で御審議願いましたことと全く同様でございます。

以上、説明を終わります。  
○塚原委員長 以上をもつて両案に対する提案理由の説明及び逐条説明の聴取を終りました。  
○塚原委員長 これより陸運に關して調査を進めます。質疑の申し出があり、ますので、これを許します。羽田武嗣郎君。  
○羽田委員 私は私鉄運賃並びにバス運賃の値上げ問題について、大臣の御所見を承わりたいと思つてあります。さきに大臣は本委員会において、私鉄運賃並びにバス運賃についての不合理は漸次修正したい、この秋ごろにはその修正が実現するであろうというふうなことをお述べになったのであります。私鉄運賃改正の意のあることを明らかにされたのであります。しかるに党の方では、これを何か数日前にしばらくストップしたということであり、大臣はこの御決定に御承服になつたものでございまして、その御答弁はあとで承わることになりまして、私鉄の実情について少し申し上げたいと思つてあります。私鉄の方は、旅客は激増するの、これを緩和するには設備資金が必要でございますが、経営の内容が悪化しているために、銀行は金を貸さず、増資はできないというふうな事態で、大手十三社、中小百六十社中運賃値上げ前の四十社はこんばいのきわみにあるのであります。十三社としては、今後五カ年に千二百五十億円の輸送拡充計画を持つておられますが、これは運賃値上げによるほか資金を得られない現状であるのであります。私はこの際運輸行政の責任者であるところの大臣に対して、この現状をどう見らるか、及びこれが対策として運賃値上げについてさらに新たな決意を持つて御努力をなさるおつもりであるかどうか、これをお尋ねいたしたいのであります。それにつきましては大臣は、実情は十分御承知の通りでございます。私鉄に説法という感があるのであります。以下数点に關して私鉄経営の実態について

述べて御参考に供したいと思つてあります。まず第一には、運賃政策上の不統一の問題であります。すなわち昨年四月国鉄が運賃値上げをいたしましたために、国鉄と私鉄の競争区間では私鉄の方が安い区間が全国各地に就出した。顯著な一、二の例をあげますと、たとえば岐阜―豊橋間は国鉄が二百五十円、名鉄が二百四十円、四十四名鉄の方が安い。日光―上野間では国鉄が三百六十円、東武は日光―浅草間で二百七十円、九十四円というふうな巨額の安い運賃でストップされておるのであります。右のような次第で、国鉄と私鉄の間に運賃差が非常に大き過ぎるのではないかというのを考えるものであります。それから第二には、私鉄運賃の値上げは、物価問題として取り上げるほどの影響はないということであり、すなわち物価に直接響くところの私鉄の貨物運賃は昨年四月に国鉄と同時に上つたのであります。私鉄の問題は今旅客運賃のみであり、すなわち、ほとんど問題とするには値いしない、こう思つてあります。この物価指数の問題であります。昭和九年から十一年と、現在を比較いたしました、一般物価は三百倍から三百六十倍になつております。新聞紙のごときは三百三十倍でございますが、私鉄運賃は大手十三社で一キロ当り基本運賃は平均二四二十銭でありまして、百四十倍にしかなつておりません。通勤定期の割引は基本運賃に対して七割引、学生定期は九割一分というふうな驚異的な大幅な割引を行なつております。これらの割引を考えますと、実収の運賃は





から、さつきからこの通り閣連質問で怒っている。そういう弱い大臣をわれわれは助けながらやっていたいかなければならぬところに非常に苦勞がある。(大臣は弱くないよ)と呼ぶ者あり)この通り攻撃するのですから……強いならやることは一つしつかりやってもらわなければお話にならぬので、どうぞその点しつかり覚悟と行動を示していただかぬと、昭和三十四年度にはたくさん問題があるでしょうが、そういう問題について、この運輸委員会の方方の御協力をわれわれは与党として社会党の諸君にお願いしなければならぬ場合に、いわゆる大臣個人に対する要請をお願ひするわけにいかぬのです。この点まで政治的御考慮をお願ひして、この際は私に羽田君の質問に対して極力政治力を發揮して善処あらんことをお願ひいたします。

○永野國務大臣 ただいまの御質問ですか御詰問ですか知りませんが、よく承りました。判断力の足らぬところは是正していただければだんだん補いがつきませんが、力の足らぬところはちよつと御鞭撻だけでも御期待に沿い得ないかもしれません。しかし微力ですけれども、少くも心持は皆様方の御期待に沿うように今後も私の努力を継続して参ります。

○館委員 閣連質問。大臣にちよつとだけ聞きたいことがございます。何か党の大役員だか大臣会議だか知りませんが、その中でのお話のときに、大臣は出席をなされた事柄については、わからないというお話でしたが、それはわからないでは済まされない問題だ

と私は思うのです。だいたい日にちもたっているのではないかと思いますが、そこで尚早論という話も出たそうですが、その尚早論の根拠はどこにあるのかということについてお尋ねしたいと思ふのです。どういうわけで尚早論が出たかという、尚早論を唱えた方たちの基本的なものの考え方は、どういふ分析で尚早論をお出しになったかということについては、大臣御出席にならなくても大体おわかりになっておるのではないかと思ふのです。その辺を一つ明らかにしていただきたい。賛成論ばかりでなく、反対論もやはりお話を大臣が知っていらつしやるのじゃないかと思ふ。両論をここに披瀝なさつてしかる後に判断をするのが私は大事だと思ひますから、お話を願ひたいと思ひます。

○永野國務大臣 館委員の御質問に対してお答えいたします。党役員会における言動についての発言は適当でないとおしかりを受けている最中なのでありますから、従つてそれに対してあまり駄弁を弄しますことは適当でないと思ひます。でありますから、今の質問だけに党の役員会における言動はとどめていただきますが……

○館委員 そういふところにこの論の差が出てくる。論議を徹底させるつもりならばどうせ内輪の話だからお披露になつた方がよろしいのではないかと思ひます。

○永野國務大臣 大体の態度といたしまして、お前はまだまだありませんが、それからというお話もありましたが、その通りです。きわめてふなれでありませぬ。しかし私の心持はいろいろの議会の質問応答というものはそこでただしつ

ぼさえつかまされなければいいというよりな扱い方でなくて、もう少し懇談的に話をしたいと思ひましたから、言はずもがな話をしたわけでありませぬ。今後世間でいろいろの議會會答の方が適當であると皆様方から言われれば、イエスカノーカ、きわめて簡明にお答えだけしておきます。

そこで最後の質問応答といたしまして、尚早論はどういふ論拠に基いておるかという御質問でございました。これは党の役員会における話ですから適當でない質問でありますが、それは私が出たのでありますから、伝え聞いたのでありますから、あるいは誤解があるかもしれませんが、私の聞いてる限りでは、せつかに経済がずつと安定してきています。そこにそういう値上げのきつかけを作つて物価がみんな上つてくると、それが連鎖反応を起してインフレーションになる危険があるというふうな説があること承つておられます。しかしこれは私、先ほど申しますように私がその主張の本人でもなく、またそれを直接に聞いたわけでもありませんから、あるいはその尚早論の論者に直接会つて聞けば、もつとほかの理由があるかもしれないと思ひます。私の聞いてる限りはさうな次第でございませぬから、御了承願ひたいと思ひます。

○塚原委員長 井岡大治君。

○井岡委員 もうなにの話は別として、この機会にお尋ねをするわけですか。私は実はいろいろつもりやなかつたものですから研究はいたしておりませぬが、たとえば今度の二十二号の台風によつてかなり弱小私鉄は被害を受けております。これに対して地方鉄

道軌道整備法の一部で若干の補助はしていたかと思ひけれども、この問題を具体的ににおやりになるかどうか。同時にいろいろの台風が毎年々々やってくるような現状から考へて、今申し上げた地方鉄道軌道整備法の改正を行つて意思があるかどうか。この点をお伺ひしておきたいと思ひます。

○永野國務大臣 今度の災害が予想外に大きくございまして、地方鉄道に対しては今までなかつたより大きな被害を与えておることは事実でございませぬ。従ひまして社会党からも御要請のありました補正予算は、おそらく組まざるを得ない状態になる事実が刻々判明して参つております。その予算の中におそらく盛り入れられるであろうと思つております。ただこれは責任大臣は大蔵大臣でありませぬから、どの程度の補正予算を組むかという範囲についての責任のある答弁はいたしかねませぬ。しかし運輸省といたしましては、先ほど御指摘のありましたような点を十分よく勘案いたしました上、補正予算を組むとすればその中にぜひ入れて考へたい、この考へております。

○井岡委員 もう一点。今申し上げましたように、これは台風だけでございませぬが、いわゆる私鉄の中で辺境地を運行しております路線というものは、必ずしも収支のバランスがとれておらない。そういう意味から鉄道軌道整備法において若干の補助金を出しておるわけでありませぬ。この補助金が現在二〇%だと思ふのですが、この点は民鉄部長さんの方がよく御存じだろふと思ひますから、民鉄部長さんに伺ひます。

○岡本説明員 お答え申し上げます。先般の国会で地方鉄道軌道整備法の一部改正を行ひまして、災害に対しましても補助金を出せるというふうな道が開かれたわけにございませぬが、その改正法による災害に対する補助金の第一次に適用になりますのは、昨年起りました九州の災害による島原鉄道並びに山鹿温泉鉄道の災害復旧でございませぬ。すでにこれにつきましてはいろいろ調査をいたしておりましたが、近日被害額も、あるいはこれに対する所要の復旧額も確定いたしましたことと存じておりますが、今回の災害につきましましては目下資料の取集中でございまして、果してこの地方鉄道軌道整備法による災害の補助を受けられる対象となるべきものがあるかどうかということについては、今のところはつきりいたしておりませぬ。ただ御指摘のように地方鉄道軌道整備法をさらに改正する必要があるかどうかというふうな必要がございませぬけれども、どういふふうな点を改正する必要があるので、今のところ運輸省といたしましては改正する必要はないと存じておりますが、もし御指摘をいただければまたお答え申し上げます。

それから地方鉄道軌道整備法といたしましては、御承知のようにここ数年來新線建設補助につきましまして、ごくわずかの補助金を出してございませぬが、これを増額することにございませぬが、年々われわれ努力を込めて参つておられますけれども、遺憾ながら交付率、補助率は非常に低いのでございまして、これにつきましましては今後さらに努力を続けていきたいと存じております。

○井岡委員 今の問題は私も勉強しようと思つて居るところですから、どこをどうだという具体的な質問は後日をお願いをしたい。ただ島原の問題にしてもまだ十分やっておられないようです。たとえばジーン台風のときでしたか、たしか私、御坊鉄道の被害のときに参つたわけですが、あの際たつた一駅の二キロ半ほどのところですが、あれが通つたことによつてその住民は万歳をして喜んでおりました。ほんとうに喜んでおりました。そういう点から考へて、今度の二十二号台風における伊豆地方の私鉄に対する損害は、これは壊滅の状態ではないかと思つて居ます。そういう点を考へ合せますならば、人心の安定というかどういふのか適當な言葉はわかりませんが、そういう意味から考へても早急にやはり汽車なり電車なりを通してやる、こういうことが私は必要じゃないかと思つて居ます。こういう点で早急に政府の方でも考へていただきたい、こういうふうに考へるわけです。

それからこの際一つ委員長に、海運問題の法案改正が出ておる関係もありますから、全委員に資料の配付をお願いしたい。それから第十四次計画造船がきまるようですが、過去の利子補給の各社別の支出、それから償還、こういうものを一つ出していただきたい。

○正木委員 関連して。これこそ大臣の政治力で、第十四次計画造船がやや軌道に乗ってきたようですが、私どもが資料を要求いたします精神を率直に申し上げますと、海運業界の連中は、一口に言うると自社経理の改善策についての努力が足りないところ私は見て居るので。景気のいいときには派手に

ばつぱつとやるが、一たび不景氣になつてどうにもならなくなると、一切をあけて政府にしがみつくと、これが率直に言つて現状ではないか。従つて当委員会としては、やはりこれは法に基く利子補給なんですから、従来の利子補給の各社別の支出の現況、それから当然好景氣のときには従来のいろいろの負債に対する償還等もやつて居るはずなんですから、そういうもの実績を当委員会に資料として御提示を願つて、その上に立つて私は大臣のおとりになつた措置、その他について御質問を申し上げたい。こういう考へ方から委員長にお願いして居るので、これは急速に当局の方では間違ひなく資料を出してもらいたい。

○永野國務大臣 ただいまの御質問もつともであります。実はこの十四次問題が、今日まで私どもが当委員会に申し上げたのは約二カ月延びましたのも、今お説のような意見があらまして、まず海運業者の自肅自戒を具體化するのことが十四次造船計画を實行するよりは先じゃないか、その方が必要ではないかという議論が二カ月間予定を延長せしむるに至つた原因であります。従いまして、私もその節の内容については決して反対論を持つて居るのではありません。その必要を痛感しております。ただ問題は、それをどうから十四次造船をするのがよいか、一応十四次造船はしておいてむしろ条件的にどういふ解決をする方がよいか、どつちの道をとる方がよいかというこゝで分れたのでありますけれども、私は一応十四次造船だけはやっておいて、あの十四次造船の内容をごらんになりますとわかりますように、次の

年度にわたります分についての支出は留保しております。いわゆる監視つき支出になつておりますので、今御指摘になりましたような自肅自戒を具體的に表わすことが、この十四次造船——一応きまつたと言われておりますことを実行する条件になつております。従いまして、私は引き続き各海運業者の自肅自戒の具體的な方策というものの実現に努力を続けて参ります。これははつきり申し上げてよいと思つて居ます。

○正木委員 私個人の考へ方としては、今の大臣の御答弁で十分実足して居るわけです。この点に関する限りは大臣の政治力を高く評価するわけです。

そこで委員長にお願いがあるのですが、法の命ずるところによつて海運界の各社に対する監査制度が行われて居るわけです。これは法律上監査をしなくちゃならぬことになつて居るわけですから、従つて事務当局は、その法に基いて各社の経理その他の監査を嚴重にやつておるはずですが、従つてその監査の結果も資料として出してもらいたい。そうすることによつて私どもは議員として十分に政府に要望すべき点は要望し、御注意申し上げられる点は御注意できると思つて居ますから、その監査結果もあわせて御配付願ひします。

○塚原委員長 ただいま正木並びに井岡両委員より要求のごさいました資料はすみやかに提出させることにいたします。

次会は公報をもつてお知らせすることにして、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時四十七分散会

昭和三十三年十月十日印刷

昭和三十三年十月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局