

第三十回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第五号

昭和三十三年十月二十一日(火曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

理事 天野 公義君 理事 簡牛 凡夫君

理事 堀内 一雄君 理事 井岡 大治君

理事 土井 直作君 理事 正木 清君

宇田 國榮君 川野 芳滿君

菅家 喜六君 小枝 一雄君

關谷 勝利君 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

島口 重次郎君 杉山 元治郎君

館 俊三君

出席國務大臣

運輸大臣 永野 護君

出席政府委員

運輸事務官 栗澤 一男君

(海運局長)

委員外の出席者

総理事務官 高野 藤吉郎君

(調達庁不動産部次長)

大蔵事務官 市瀬 泰蔵君

(管財局国有財産第二課長)

運輸事務官 林 坦君

(航空局長)

専門員 志鎌 一之君

十月二十日

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)(参議院送付)

同日 国鉄との連絡運輸車扱貨物運賃計算

第一類第十号

運輸委員會會議録第五号

昭和三十三年十月二十一日

制度の変更に関する請願(岡部得三君紹介)(第六五九号)

会津線川口行列車増発に関する請願

(八田貞義君紹介)(第六六〇号)

国鉄幹線鉄道工事の利用償割当廃止等に関する請願(石山權作君紹介)

(第七三〇号)

鹿児島県陸運事務所庁舎新築促進に関する請願(池田清志君紹介)(第七三五号)

三陸沿岸縦貫鉄道予定線の調査線編入に関する請願(小澤重喜君紹介)

(第七七六号)

の審査を本委員会に付託された。

十月十七日

市営バス事業の優先免許等に関する陳情書(東京都千代田区平河町二ノ六全国市長会長金刺不二太郎)(第一二七号)

自動車に泥除備付けに関する陳情書(新潟市学校町通二番町五二九五笹川只一)(第一五五号)

道路交通取締法規等の整備に関する陳情書(東京都千代田区平河町二ノ六全国市長会長金刺不二太郎)(第一六六号)

運転士のタクシー独立営業に関する陳情書(大阪府北区旅籠町二七大阪府運転士会長横尾恭昌)(第一七五号)

瀬戸内海旅客定期航路整備促進に関する陳情書(広島県知事大原博夫外七名)(第一七八号)

山陽本線の電化促進に関する陳情書(山口県知事小沢太郎)(第一八〇号)

鉄道線路下整理に関する陳情書(東京都足立区梅田町一一〇七杉木義弥)(第一八三三号)

国鉄貨物運賃割引制度存続に関する陳情書外一件(島根県知事恒松安夫外一名)(第一八四号)

鳴門、明石間鉄道敷設促進に関する陳情書(高知県議会議員長谷忠男)(第一八五号)

東京国際空港の拡張計画促進に関する陳情書(東京商工会議所会頭足立正)(第一八六号)

急行及び準急行列車の増設に関する陳情書(高知県議会議員長谷忠男)(第一八七号)

紀勢線全通に伴う伊勢柏崎駅設置に関する陳情書(三重県度会郡紀勢町長吉田為也外二名)(第一八八号)

関西汽船株式会社の瀬戸内海観光船建造計画実現に関する陳情書外二件(大分市長上田保外二名)(第一八九号)

を本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

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)(参議院送付)

空運に関する件

○塚原委員長 これより会議を開きます。海上運送法の一部を改正する法律案、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、前会に引き続き質疑を行います。質疑の通告がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 海上運送法の一部改正で二十八条の共同行為を削除した理由、これを一つまずお伺いをしたい。

○栗澤政府委員 二十八条各号でございしますが、内容を申しますと、運賃の賃制、これらにつきまして、現行法ではこういう事項を内容とします共同行為となわち海運同盟条約でございしますが、そういうものは私的独占禁止法の規制対象になる、こういう考え方でございします。その結果現在では採用が禁止されておる、こういう結果になっております。ところがこういう事項はいずれも国際的に海運同盟に認められた事項でございまして、これらの事項が海運同盟の航路の安定維持というために非常に有力な対外防衛の手段ということになっておまして、先ほど申しましたように、国際的に相当認められておる事項でございします。従いまして今日のように海運界が不況になり、各航路の安定維持ということが非常に大事な状況になりました場合には、どうしてもこういう同盟の防衛手段を認めるといことが各航路の安定のために重要でございまして、そのためにこの

条項を削除いたしましたしてこれを海運同盟に譲るといことが必要かと思ひますので、そのためにこの削除改正案を提出した次第でございします。

○井岡委員 そうしますと、国際間にこういう共同行為はすべて防衛手段として合法的に認められておる、従って現在のようない不況時の状態の中で、ひとり日本だけがこのことを禁止しておくことは、国際競争の上からあるいは不況打開の立場から考えて適当な処置ではない、こういうお考えですか。

○栗澤政府委員 日本だけがと申しますとやや言い過ぎかと思ひますが、大体現状を申し上げますと、アメリカの法制がこういう事項を制限するという法制でございまして、古い海運同盟でございします英国系の同盟はこれをほとんど認めております。従いましてただいまお話のように、今日のような状況の場合には、日本としてもかつて占領下でアメリカのまねをして作っております現在のこの規定をやはり削除した方が適当だろう、こういう考え方でございします。

○井岡委員 そうすると、先ほど各国が国際間にこういうものをいわれる海運同盟として自衛手段として認めておるといお話だったが、主としていわゆる欧州側の航路においてこういうものが認められているということなんですか。

○栗澤政府委員 その通りでございします。ただアメリカを中心とする方が制限的でございまして、大勢から申し上げ

げますと欧州系統の方が大勢である、  
こう考えております。

○井岡委員 私是不勉強でちょっとわ  
からないのですが、そうしますと世界の  
の国際海運がどういう位置づけとい  
うか、アメリカあるいはイギリスとい  
うに順序があると思うのですが、今  
どが一番世界の海運を支配してい  
る—支配しているといったら語弊が  
ありますが、一番大きく発展してい  
かといふことをお尋ねしたい。

○栗澤政府委員 定期航路といまし  
ては、やはり古い歴史もございま  
すし、英米系あるいは欧州系の方が支配  
と申しますか、世界的に申しますと有  
力でございます。

○井岡委員 そうしますと、その定期  
航路と不定期航路というものの割合  
は、世界はどういうような割合にな  
っておりますか。

○栗澤政府委員 航路の割合と申しま  
すと、ちょっとはつきりいたしません  
が、就航いたしております船の割合で  
申しますと、大体定期が二、不定期が  
一くらいの割合かと思ひます。

○井岡委員 そうしますと、全体から  
見てこういうカルテル行為を認めてお  
るのが大体半分、認めておらないの  
が半分だ、こういうように理解してよ  
ろしいですか。

○栗澤政府委員 半分というお話がよ  
くわかりませんが、大体こうい  
うカルテル行為をいたしておりますの  
は定期航路が多々ございします。不定期  
ではほとんど、絶無ではございませ  
んけれども、やや少い。従って定期航  
路におきましてこういう同盟関係がで  
てくる、こういうこととございします。  
特に御承知のように海上運送業とい

のは非常に自由に発達してきた歴史が  
ありまして、自由競争が建前ござい  
ますが、一般の不定期に比しまして定  
期は特定の航路にやはり非常に適性の  
ある船を特に使つて配船をする、そ  
うしてその要所々々に支店、代理店、そ  
他の施設もいたさなければならぬ、そ  
ういふような関係からその航路を維持  
し得るか、安定し得るかといふことが  
非常に大きなファクターになります。  
従ひまして各国とも定期航路につきま  
しては同盟行為をしてこれを防衛す  
る、それがひいては貿易の定安、伸張  
にも役立つ、こういう関係で定期航  
路に海運同盟が行われておる、こうい  
ふ事実になるわけでございます。

○井岡委員 聞くところによると、こ  
の共同行為の削除について大手十社  
の方々が非常に熱心だった、こういうよ  
うに私は聞いております。ところが政府  
が船舶利子補給を出しておられるのは  
たしか五十九社六十社近くだと思  
うのですが、この行為によつて大企業  
のカルテル行為が一そう増大してくる  
のではないか、こういうふうに思  
うのですが、この点はどうなんですか。

○栗澤政府委員 利子補給を受けてお  
ります五十九社には定期船会社も不定  
期船会社も、あるいはオーナーもござ  
います。大体日本の有数の定期船會  
社、特に外国航路をやっております定  
期船会社と申しますと十数社ござい  
ますが、これが現在やつております。  
従つてそれ以外のタンカー会社とか不  
定期船会社は、実際に先ほど申しまし  
たように不定期でございしますので、カ  
ルテル行為はあまり熱心でない、こう  
いふ事実はあると思ひます。従つて現  
在の定期に従事しております会社

がみんな希望しておるといふのは、大  
体現在そういう同盟を必要と作つてお  
る会社、あるいはその同盟の安定をこ  
ねがうておる会社、これは日本とし  
ては必要な会社ほとんど全部である  
と考えていいんじゃないかと思ひます。

○井岡委員 しかし現実に起つてくる  
問題は、このカルテル行為によつて中  
小企業の会社あるいは中以下の会社と  
いふものが、かなり大きな打撃を受け  
るのです。運賃の延べ払いを行つとか  
なるとかいうことになってくるとかな  
り大きな問題が起つてくる、こう思  
うのです。こういう点についてどうい  
うにお考えになりますか。

○栗澤政府委員 中小企業の会社が  
大企業との同盟を作つてやっております  
うなところ、配船をするといふこと自  
体がごく少ございまして、ごくまれ  
に今お話のような事情があるかもしれ  
ませんが、私もほとんどさうい  
ふ心配はない、こう感じております。

○井岡委員 私はさういふようには考  
えないのです。あなたの方の説明によ  
りますと、三十条の四号に、海運同盟と  
船舶運航事業者の行う共同行為に加入  
を申し出た場合、正当かつ合理的な理  
由がないとこれを拒否することが禁止  
されておるといふ規定がありますとこ  
ろ、こういうことですね。同時に一方にお  
いて船腹の過剰といふようなことを使  
つておいて、こういう点から考  
えたりかなり伸びていこうとする日本の  
海運に対して、このカルテル行為を行  
うことによって独占が一そうきびしく  
なつてくるのじゃないかと思ひます。  
従つてあなたの二、三の会社にと  
いふような御説明であります、全体  
から見ればこれは決して二、三の会社

じゃない、中小企業にかなり大きな影  
響を持つもの、私はこのように理解  
をするのですが、この点はどういふ  
うにお考えになりますか。

○栗澤政府委員 問題はやはり当該定  
期航路を安定維持することが大勢から  
見て必要であるか、あるいは実際のそ  
の航路に新しく出ていくといふものを育  
成していく方が重要であるかといふ問  
題の比較検討になるかと思ひます。た  
だいま御質問のありました船腹の過剰  
といふ問題が当然やはり過当競争を引  
き起す原因になるのでございまして、  
その間の判断の問題かと思ひます。私  
どもこの規定を考えました考え方とい  
つたしましては、やはり航路の安定維持  
をはかることがまず大事だ、こうい  
う考え方でございます。もちろん今後の  
具体例につぎまして、一体この場合に  
果して過当競争を引き起す程度の船腹  
過剰になるかどうかといふふうな判断  
の問題があるかと思ひますが、全体的  
に見ますとやはり現状では航路の安定  
維持をはかる航路調整を行うといふこ  
とが必要だ、こう考えておる次第で  
ございします。

○井岡委員 問題は今日までの、こと  
さらにこの共同行為を削除しようとい  
うこと、しかも定期航路を何とかし  
て維持あるいは発展させなければなら  
ない、こういう御意思のようであり  
ますが、一方において五条で免許規定  
のことがあつたわけ、これは単に  
ゆるゆるの届出によつて海運事業とい  
ふのは行われておらない、免許によつ  
て行われておるわけ、そういう点を  
考へるならば、過当競争等のことを考  
えて、当然免許をするときに考えられ  
なければならぬ問題だと思ひます。

す、それを野放しにして、そうして若  
干不況が出てきたからといってカル  
テル行為を認めていくといふことにな  
ると、中小企業といふものはだんだん  
だんだん私は衰微していくことになる  
と思ひます。一方において小型船舶に  
対するいろいろな補助施策を講じてお  
るのならば、現実には小型船舶とい  
ふのは今日のような状態になつてい  
るかといふことは、海運局長は私が申  
し上げるまでもなしによく御存じのは  
ずだと思ひます。そういう点を考慮し  
て、一ぱい船主の問題等を考へて、小  
型船舶の組合等を作られたわけなの  
です。

○栗澤政府委員 ただいまお話の第五  
条の免許という問題は、国内の旅客定  
期航路事業の規定でございまして、離  
島航路その他の旅客船の事業を行  
うとする者に対して運輸大臣の免許とい  
ふことになっております。従ひまして  
今日の問題になっておりますのは貨物  
の定期航路の問題でございまして、五  
条の旅客定期航路事業とは違つてござ  
いします。今日の問題になっておる事  
業は届出で自由に開始できる、こうい  
う事業になっております。これは国際  
的に見ましても大体こういう事業は自  
由にいたしております。なお、ただいま  
のお話のような、中小企業がこれに  
迫を受けるという御心配でございま  
すが、近海の一部を除きましては、海外  
定期航路は中小企業といふふうなもの  
は実際上行なつておりませんし、ま

たなかなか進出ができないのであります。もちろん近海につきましても、同盟その他がやはりできるのでござい

ますが、これにはおのおのそれに適した事業者が同盟に入ってやっております。今日の状況でな今後ますます日本の中小企業がそういうところへ出ていかなければならぬというふうな状況ではなく、大体すでに満足に近い状態になっておる、こう私も考えておるわけでございます。もちろん個々にはなお有力な中小企業が台頭しております。今後それが伸びなければならぬという事例があると思いますが、その不正、不当に差別待遇をするとか、あるいは制限をするという場合には、やはり独占禁止法の規定にとりまして、公正取引委員会がこれを取り上げるといふ規定は残しておりますので、決してこの規定を全部削除したために日本の中小企業の船主が、その伸びる率が下るといふことは、私もむしろ心配し過ぎるのではないかと、こう考

えております。

○井岡委員 そうしますと、これを削除した理由は、いわゆる国際航路のみに適用する、こういう考え方でござい

ますか。

○栗澤政府委員 その規定自身は、国内国際両方に適用されます。しかしながら、ただいま申し上げました旅客航路事業は、この以外でござい

ます。別な規定でやる、こういうことになり

ます。実際問題として、国内の航路では同盟を作っておりますのは、現在

は一つしかございせん。従いまして御心配のような、国内航路にこの同盟がたくさんできて、中小企業が圧迫さ

れるというふうな事例は今後もし起り得ない、こういうふうに考えます。

○井岡委員 国内汽船にこれが適用されるというところになると、運賃のべ

もどし制度というものを自由に認めていくことになる、私はかなりカルテ

ル行為が行われる、こう思うのです。このことを心配しているのです。だから、これに対して何らかの措置が講じられるというところであれば話は別ですが、単にこれは公正取引委員会がやるだろうということだけでは、少し私は

冒険じやないか、こう思います。

○栗澤政府委員 ただいま申し上げ

ましたように、国内航路では現在海運同盟は一つしかございせん。従いまして今お話のような御心配は、今後ま

た実際上国内航路では海運同盟というものができる可能性はなほは少ないのでござい

ますので、万あるまいと思ふのであります。

なお、今の運賃のべもどし制につ

きましては、お話のようになかなか強力な対外手段でござい

ますので、な

おの三十条の方でそのために不当に荷主を拘束するやうな場合にはまたこれ

を認めないというふうな規定も残してござい

ますので、たとえ運賃のべもどし制と契約運賃制を両方採用するとい

うふうな場合には、認めてもいいのではないかと、

た

だ

い

な

そ

る、業界自身としても自主的なこの危機を切り抜けるところの方法もお持ちでございましょうし、また大臣自身も具体的なものをお持ちになつておられると思います。そういう点も明らかにしていただきたいと思います。従つて、船主協会からは打ち切りになつておりますところの利子補給等に対して、この際ぜひ復活してもらいたいというような運動もおそらくあるであろうと想像いたしますが、これに対する大臣の御所見などもこの機会に承つておきたいと思ひます。以上御答弁を願ひます。

○永野国務大臣 日本の海運行政の基本的理念はどんなことであるかという御質問だと思ひます。当委員会では私にはあるいはその辺の機会が今までなかったかと思ひますが、お説の通り、実はいろいろな機会に、私の理念と申しますか、信念は申し上げたことがあるのであります。と申しますのは、この四つの島に九千万の人口が閉じ込められておる日本人がどうして生きるかという、その基本問題の解決に海運の關係が大きく重点を置いて考えられなければならないと私は考へておるのであります。これは日本の民族性、それから日本の立地条件、いろいろな点を考へまして、日本の経済自立を達成する基本的政策の中に海運政策が大きな力を占めなければならないと私は確信しております。それが皆さん御承知の通り戦争によつて根こそぎなくなつてしまつて、しかもそれに対する保険金すら棒引きになつたのでありますから、何らかの国家助成をすることによつてこの基本国策、すなわち日本の経済の自立をはかつていく上に欠く

ことのできない海運事業に対する保護育成ということは考へていかなければならぬと考へております。少くとも最小限度に見ましても、海運だけの国際収支の残が莫大で、年々数億ドルという支払い勘定になつておるといふような状態は、最小限度に見ても回復しなければならぬ。戦前は、海運關係の運賃収支に關する国際収支のバランスは絶えず黒字になつておつて、一般貿易の赤字はこれで補つておつたのが、今では貿易の黒字を、あるいは貿易外のいろいろな収入の黒字を海運の關係でむしろ減しておるといふような現状は一刻も早く脱却したい、こう考へております。従ひまして、海運の助成政策というものはどうしても考へられなければならない、こう考へておるのであります。私、専門家でございせんからこまかいことはよく存じませんが、今申しました日本の目的を達する上に必要だ、こう考へまして、それをどうして作つていくかということが具體的の海運行政の使命だ、こう考へております。十四次造船の問題について

も、御承知の通り非常に不況でありましたので、場合によつたら十四次造船は見送つてもいいのではないかと、いろいろな議論もあつたのでありますけれども、私の今申しますことは日本の基本国策であつて、目先の一年、二年、景氣、不景氣によつて左右すべきではない、こう考へて、十四次造船の計画をそういう反対論があるにもかかわらず強行して参つたのであります。そういうような意味におきまして、大局から見て海運行政の中にそういう助成政策をどういう形で取り入れるかという

ことがいろいろ考へておられます中の一つとして利子補給の問題があるのではありません。いろいろとすでによく論じられてゐることでありますから、くどくどしく申し上げるまでもないと思ひますけれども、とにかく三千億になんたんとする海運業者の借金は、保険金もろが、国家の政策の犠牲になつて保険金を取られたがゆゑに出てきた借金であるから、せめてその利息ぐらゐは補給してくれないかといううなことが理論づけられる根拠になつてゐるのであります。従ひまして、海運というものを日本の基本国策の中に取り入れてこれを助成しなければならぬというところが決定してあります。何らかの形でそれを行政の上に具體化するといふことも考へられる一つの手法だと思ひます。その中で、三十四年度には一応私どもの責任において利子補給の金額を大蔵省に要求してあります。私は、これはぜひ認めていただきたいと思ひるのであります。

ただ、今申し上げます一般論は、うぬぼれかもしれないませんが、大体世間の同情を得ていると思ひますのでありますけれども、それに対して、実に残念なことではありますけれども、そういう理論を抜きに、利子補給という問題にかからざるあまり明瞭でない空氣がなお私に切れないので、利子補給という何かいかな問題が伴うのではないかと、それから、これは海運業者に対していわゆる自衛自衛を求めるといふ形でたびたび論議されてゐるのでありますけれども、海運業者の仕

事の運営が、今こそしゅんとしてありますけれども、一、二年前までは非常に派手な時代がありました。これは全体の経費から申しますと、これはわづかなことなものでありますから、理論的に申しますとそんなものは九牛の一毛でありまして、印象的に考へておるときにかなり大きな影響を与えておるのであります。従ひまして理論一本やりではこの問題を踏み切るというのはいさなかな困難でありまして、そういう第三義的、第四義的の論拠と申しますか、反対論もこれを私に押しつけておきまさんと、本筋のこゝろ主張は実現がなかなかむずかしいのであります。そこでつらぬくことのようにだけれども、こういう点に氣をつけても、いいたいことを海運業者に対して非常に求めてあります。しかし、さういふ第三義的、第四義的のことよりは、第一義的の問題として、一体海運業者の数が多過ぎるんじゃないかという基本的問題、これが無用な競争をする。従つて思ひ切つてここに抜本的の大なたをふるって、海運業者の数を減して、適正な数にまでこれを圧縮する必要があるのではないかと、この基本的の論があります。こういうことをひくるべきかというのを研究の目的とする合理化審議会でも、それをしきりに考へていただいております。私もはそういう練達填能の経験者の意見を取り入れて、本質的、抜本的の計画を考へてみたい、こう考へております。しかし、いざいざにいたしまして、絶えず波を打つ海運界の扱い方を、目先のただこし、去年の数字だけに基いて

日本の海運界全体を悲觀したり楽觀したりする態度はとりたくないと思ひます。運輸省といつたしましては今の基本的の海運國策に基いて、目先の波はむしろ目をつむつて一貫してやっつけていきたい、こう考へております。

○正木委員 今の大臣の答弁で利子補給の復活ということが、明確になつて、すでに三十四年度の運輸省の予算要求の原案の中に入つておる、こういうことが明確になつたわけですから、そこで事務当局にお尋ねいたしますが、その金額はどれくらい計上して大蔵省と折衝されておりますか。大まかなところでもいいです。

○要澤政府委員 二十三億六千四百万円でございます。

○正木委員 そこで私、大臣にもう一点お尋ねしたいと思ひますが、新聞で承りますと、さういふ、大臣の新しい構想として鉄鉱石の運送船ですね、これを十四次の中へ入れた。しかもこの鉄鉱石の運搬船については従来の理念と違ひまして、非常に業界でもこれが問題になつたと聞いておるのですが、この機会になぜ一体鉄鉱石を十四次計画の中へ入れて、従来のように船會社に持たせないのか、鉄鋼會社と共同の形をとつたのか。その新構想についてこの席で明確に明らかにしてもらいたい。

○永野国務大臣 十四次の計画を立てますときには鉄鉱石専用船の問題は含まれておらなかったものであります。実は私の就任前に案はできておつたのでありますから、私はその案を実行するために全力を尽したのであります。ところが皆さんすでに御承知のように、その案を実行することは金融情勢の変

化から不可能になったのであります。

これは一度や二度の折衝ではございせん。全力をあげて、大蔵当局の助力も得まして、ほんとうに誠心誠意を尽して銀行業者の了解を得るよう努めたのでありますけれども、途中のくただしいきさつはすっかり省略いたしますが、結果はできない。従って何らかの方法を考えなければ、いわゆる十回四回造船計画というものは実行不可能という状態になったのであります。そこで現われて参りましたのが、この鉄鉱石専用船の問題であるのであります。御承知の通り鉄鉱石専用船を作ろうという問題は、これはきのう、きょうに始まった問題ではないのでございす。専用船で運ぶコストと、それから普通のトランパーで運びますコストとは大へんな違いなのであります。これは距離により、大きさにより違いますが、ほとんど半額に近い運賃になります。と、ほとんど半額に近い運賃になるのであります。鉄鋼の原価は原料の方七割五分もあるものであります。鉄鉱石の現地における値段というものはほとんどただのようなものであります。持ってくる運賃がコストの大部分でありますから、それが半額にもなるというようなことは日本の鉄鋼行政の上には非常な大きな影響のあることでありますから、この問題は通産省で古くから主張しておいた問題であります。ところが海運業者の方から申しますと、ベリス・カゴに使って運賃を上げる上に鉄鉱石の問題は重要な一年にとにかく三百万トン以上のコンスタントの荷物でありますから、そのためには五十万トンもの船腹が使われてお

るのであります。この問題を通産省、すなわち鉄鋼行政に重点を置く通産省本位の取扱ひ方をされては困る。運輸行政の方からも考えてもらわなければならぬというので、昨年くらいまでは鉄鉱石専用船の問題は、いわゆる机上の議論にとどまっておったのでありますけれども、昨年あたりから専用船がぼつぼつ始めて、その運賃した実績が、計画通り相当いい結果を上げておりますので、通産省はもちろんでありますけれども、鉄鋼業者も鉄石専用船の問題には非常に興味を持っておったのであります。そこへ今度海運業者全体の信用が薄弱であるために、金融業者の融資ができないというのでありますから、この海運業者全体に何か信用を加えてやらなければならぬ。その信用を加えてやる一つの方法といたしまして、鉄鋼業者の信用を使うというところから、鉄鋼業者の信用において銀行の金を借り出す。ところが鉄鋼業者は他の船には金は出しません。自分の営業に役に立つ専用船ならば全額共同責任を負うというのを承諾いたしましたので、鉄鋼専用船を作ることにいたしました。金融業者を納得したしめまして、この十四次計画造船の計画というものが成り立ったわけでありす。実はそれにしても五割は多いからというので、せめて一割でも二割でも減らそうと思つて最後まで努力したのであります。ところが、金融業者はがんとして聞きません。つまり鉄鋼専用船は一番そろばんの見通しがはつきり立つのであります。長期の用船契約を鉄鋼業者がしてくれまして、しかも運賃は逆算いたしましてそのの償却ができるようなレートで借り

てくれるのでありますから、銀行から申ししますときわめて安心のできる投資物である上に、さらに全額の保証までするのでありますから、これをトラパーに受けるのは、銀行にとりまして金を船に変えるような印象を受けておりました。どうしても承知いたしませんでした。やむを得ず五隻の原案を計上せざるを得なくなったのであります。鉄鉱石専用船のことにつきまして、あるいは別の機会に、日本の海運界における鉄鉱船の占める位置と将来の見通しといったことである御参考に申し上げてみたいと思ひますが、きょうはよそへ行きますから、この程度で……。

○正木委員 今の大臣の後段の答弁でございすが、私も、日本の基幹産業である鉄鋼、それと関連する鉄鉱石の運搬の船舶量、これの基本的な問題は、いづれ機会を見てぜひ承わっていただきたいと思ひます。そこで私は事務当局にお尋ねをするのですが、そうしますと鉄鉱石を運搬するこの計画造船の資金の手当というものは、財政資金の手当はなくて、市中銀行からだけの手当であるかどうか、この一点を承わりたい。

○永野国務大臣 私からお答えいたしますが、その通りであります。財政資金の方は議会で通過しておりますから、百八十億というものは動かないのでありますけれども、市中銀行から求める百七億の金ができなかった。それでその金は、市中銀行が納得する船舶に切りかえないと金融がつかなくなつたというところが、鉄鉱石専用船というものが現われてきた唯一の原因であります。

○正木委員 そうしますと、製鉄会社は資産、信用状況を調査して、ある特定の船主会社との間に契約が結ばれて、市中銀行からの借り入れは製鉄会社が保証をして借り入れるのですか、この点をきつりしてもらいたいと思ひます。

それからもう一点は、できた船の実際上の運航は船会社がやるのであるけれども、実質上の運賃その他は会社と逆計算によつてきちつと数字を出して、そして運賃の衝に当る。言いかければ、船会社は、これだけの運賃で、しかもかかる経費の内容はこれこれと、会社の手数料式程度で押えられ、私が考えることに間違いはないと思ひます。従つて船会社としては、この鉄石運搬に必要な船舶トン数は約四、五十万トンであつたのでございす。従つて船会社としては、この鉄鉱石の運搬が非常にその会社の収益率を高めておつたという事実は否定できないわけですね。そうすると、俗な言葉で言うところのうまみというものは漸次なくなつてしまつた。こうなるため、今の海運業界全体の不況の打開のための大きな国策として政治的に打ち出していく政策と、現実の鉄鉱石専用船というものを打ち出したところには、何か大きな矛盾を感じるような気がするのでありますが、この調整で何かお考えがございすか。

○永野国務大臣 鉄鉱石専用船が海運界に出現いたしますことは、一口に申しますと海運業のうまみを減殺するものではないかという御懸念であります。その点は絶対にないと思ひます。ある意味から申しますと、ボロもうけ

はないかもしれせん。しかしコンスタントのリーズナブルな収益が確実に入ることありますから、むしろ海運業の基盤を強めるためには、こういう業態のあり方が望ましいのではないかと思ひます。しかも海運業全体から申しますと、この鉄鉱石専用船の占めるパーセンテージはそんなに大きなものでもございせんから、ある程度のものは確定した収入を上げる程度のもので、従つて、つまりボロもうけがないというところは——海運業者がボロもうけをする機会があるということ、鉄鋼のコストが非常にフラクチュエートするということでありすから、それを平均化するということは、裏を言えば海運業者はボロもうけの機会を失つたという、つまりうまみがなくなつたということになるかもしれせんが、ボロもうけのなにかわりには損のいくときもない。絶えずある一定の利潤はコンスタントにあるという商売です。必しも海運業者のふたためではない。それどころか、私は要らぬ意見を言うかもしれませんが、鉄鉱石専用船だけをやる海運会社ばかりにできまして、それは非常に安全な投資物だとすら考えております。

○正木委員 大臣の考え方はそれでいいでしょう。岸さんは戦時中からの官僚の統制主義者で、計画経済主義者です。ある意味では社会党の政策と似通つた面もあるのですから……。

しかし、僕は一点事務当局にお尋ねしたいと思ひますが、前回の委員会では資料を要求いたしました。利子補給と財政投融資、市中銀行からの返還された累計額の資料が出たわけですが、これを見て私、意外に感じましたこと

は、これは大臣、聞いてもらいたいと思うのですが、計画造船によって財政資金または市中銀行から借りた返済額が各社別に出ておるわけでございますが、船を保有して各社に船を貸す会社がこの返済の状況から見ると非常に成績を上げておる。それからもう一点特徴的なものは、油送船を主として運営している会社がこれまた非常に成績を上げて、返済も軌道に乗っておる。ところがその反面に、たとえばニューヨーク航路であるとか、南米航路であるとか、西欧各国との航路であるとかいうような、国策の線に沿うて第一線で活躍している定期、不定期を加えた日本郵船、大阪商船、三井船舶、川崎汽船等は、いまだに返済額が全然計上されておらない。従つてその会社は無配当である。また無配当でなくとも、法律で定められた配当率以下の配当を行なつておる。何かここに私は行政上の矛盾を感じるのです。本来からいへば、国策の第一線に立つて、物資があらうとならうと、お客があらうとならうと、日本の信用と責任の上に立つて第一線で活躍しておるこれらの船舶会社に對しては、何らか別途の方途を講ずる必要があるのではないかと感じを私は受けるわけです。この参考資料を見るとそういう感じを受けてなりません。ですから計画造船の船主選考の場合においても、利子補給、損失補償をする場合においても、船を持っていた、そして適時船会社に船を貸して利益をあげる会社、それから時の波に乗る油だけを専門に輸送するタンカー等が膨大な利潤を上げておる。おそれこの諸君は先ほど大臣が言われた派

手な経営をされたのでしよう。しかし一方においては日本という国家を背景にして、お客や物資があらうとならうと、ちょうど汽車を運行するやうに、一定の日にち、時間に、定期、不定期をやるこれらの会社は全然借金の返済をしていない。利益がない、あつたとしても法律以下の利益配当であるからして返済ができない。何かここに矛盾を感じるやうな気がするのです。が、事務当局としては海運行政の一環として三國航路等の船舶会社に対して、何か具体的な助成の方法を考えたいことがあるのかないのか。永野さんは海運行政に骨を折つておるのだから、こういうときこそ新鮮味を出す絶好の機会ではないかとすら考えるのだが、もしあるとすればこの機会にここで明らかにしてもらいたい。

○永野國務大臣 御説はごもっともであります。日本で船会社といへば郵船、商船、三井といわれておるやうな大きな代表的な会社がおそろしく悪い内容であり、海運業者としては一流とはいへないやうな会社の方が案外にいい成績を上げておるという点に矛盾を感じるといふ御説はごもっともであります。それが何がゆゑにこういう結果になったかといふと、一番大きな問題は、他の外国の船会社が払つていない莫大なる利息を払つておることが大きな差の起る原因になっておるのではありません。こういう大きな会社の競争者は外国であります。外国の船主はそういう負担をしようていない。つまり重い荷物をしょつたものとしよわぬものが競争しているやうな関係で、ついにレースに負けた結果がこういう業績になったと言つてもいいと思うのであります。そこで問題は、一番最初に戻りまして、利子補給の必要性を証明する一番大きな原因はその点であります。から、せめて外国の船主と平等の条件に立つて競争するだけの立場を与えてやりたい。もちろん海運業が日本の経済自立のために占めるウェイトという点が基本でありますけれども、その運営の場面に於いて、一番最初に申し上げました海運界の基本政策という点が第一義の理由であります。第二義の理由と申しますと、今申しましたやうに外国の船主と少くも平等に戦えるやうにしてやりたいということであるのであります。

それから第三國間の海運業というものに對してお前は何か考えたかという御質問でございますが、考えまして、これまで三十四年度の予算にその補給金を見込んで提出いたしておりますので、追つて国会で御審議を願うことになつておると思ひます。

○正木委員 今の大臣の答弁の中で、大臣の新しい海運行政の一つが明確になつたわけですが、この三國航路等に對して別途助成の方途を講じてすでに三十四年度の予算案には盛り込んでおる、こういう御答弁でございますが、事務当局にお尋ねしますが、どれくらいこの予算を計上されておりますか。

○栗澤政府委員 三國間航路補助といつたしまして十五億圓要求しております。

○正木委員 大臣にちよつと御心境をお尋ねしておきたいと思うのですが、利子補給で二十億圓、三國間の航路助成で十五億圓くらい、この原案を大蔵省が認めるのは、それこそ大臣が得意として言われる政治力が必要だと思ひます。

○永野國務大臣 大臣は相當の御決意で御折衝になると思ひますが、これは業界に与える影響等も非常にあらでございまいしょうが、大臣の心境を率直に承わつておきたいと思ひます。予算案では要求したけれども、大蔵省の認めるところに至らなかつたというのでは、白紙で委員会に提出されたのでは、大臣の政治力はどこにあるかちよつとわからぬことになりまして、この機会に重ねてお尋ねいたします。

○永野國務大臣 私の心境に對する御質問であります。私も私の責任において大蔵省に原案を提出いたしました以上、これの通過にはほんとうに死力を尽してやるつもりでありますけれども、しかし何と申しましたも三十四年度の予算はかなり窮屈になると思ひます。従いまして運輸省の予算がそのまゝの目の目を見るという期待はなかなかむずかしいのであります。従いまして、海運業に對して御理解のある皆様方の側面的な御援助を切にお願いいたします次第であります。

○正木委員 最後に私は、大臣の答弁の中で氣をつけないところはなぬ点があるのをごさいます。先ほど大臣が明らかに御指摘になつたやうに、日本の海運業界といへば日本郵船であり、大阪商船であり、三井船舶である。これが非常に経営が悪いのだ、こうきめつけてしまひましたね。私は後段で大臣が明らかにしたやうに、経営が悪いのではなくて、戦争によつてこれらの保有船といふものは一そうもなくなつてしまつた。無手でもって再出発したのが、今の国策に沿うて外国に行つて第一線で活躍しておるこれらの会社の保有船である。従つて、戦後日本の造船

技術を動員して作られた船でありますから、船自体の性能は諸外国に決して劣るものではないと私は考へる。ただ問題は、戦後無一物から出発したこれらの会社は、計画造船その他による財政投融資と市中銀行の借り入れによつて今の会社を経営しているのだから、それらの返済、金利の支払いに追われて、表面から言へば会社の経営は非常に苦しく見えるのであるが、実質は放漫からくるところの経営困難ではないのだ、こう理解するのが常識ではないでしょうか。大臣、この点についてはいかがですか。

○永野國務大臣 基本的理念ではお説の通りであります。ただ、先ほどからつらぬことを申しましたけれども、そういうことが本質だと思ひます。かわらず、数字の全体からいいますと、きわめてわずかな——たとえば、よくつらぬことで議論になるのでありますけれども、海運業者はみなすばらしい自動車に乗つておるというやうな、数字からいつてみたときわめてわずかなことではありますけれども、海運業者の経営は放漫だといふやうな非難があるのではありません。大筋から申しますと、お説の通りであります。ただ、成の必要はないかと申しますと、これは大いに必要と思ひます。従いまして、根本には海運業者の立場を理解して、しかも海運業の国策の中に占める重要性をよく認識して、これを助けてやつていかなければならぬと思ひますけれども、しかしそれにかきそめにも海運業者が甘えてはいけません。そうして國民の一般から海運業者の経営は堅実である、まじめだといふ常識ができ

わのために、今回の六十年來の豪雨でこれは不可抗力といえ、それはそれかもしれないのでありますけれども、飛行場から流れます水のために大きな損害を受けたのであります。全然収斂皆無だということであります。今回の農家災害では比較的部分的損失というのが大部分でございましたけれども、新潟飛行場周辺、下山と申しますが、下山周辺の部落の人たちは今泣いてお

いそうであります。が、御努力願ひたい、ということをおなたには申し上げてあるつもりであります。それからすでに半歳を過ぎているのであります。まずその責任の所在であります。ところが本氣にこのような問題について対処しているのかということでもあります。というのは、周辺の農家の損害は千八百万円であります。これは国家全体としますれば大したものではないとい

損害を与えたというようなことがあり  
 といったしますれば、これらにつきまし  
 ては、どこかが窓口になってこの問題  
 はもちろん処理しなければならぬと思  
 います。実はただいままでその問題  
 について私ども報告を受けております  
 ところは、未曾有の豪雨であったた  
 の災害に対しては、新潟県あるいは  
 は市、ともに災害に關してはその救済  
 措置をとらなければならないというこ

で、あなたの今のこの程度の処理をしようと思いますというお考えは大きな間違いであるということをはっきり申し上げさせていただかなければならぬと思うのであります。でありますので、あなたはそういうふうにいただきたいのとところお聞きになっておれば仕方がないといたしましても、ぜひ実地検分をしていただいで、果して原因が那辺にあるか、政府でもってこの問題は早

せんで、国有の建物二千五百三十坪が返還になっております。それからこのの返還は三月三十一日に各関係の方が立ち会ひの上で返還になっております。これは各飛行場とも同様でございますが、飛行場等一日も休むわけには手頭参りませんので、三月三十一日に現実の受け渡しを終わるわけでございます。ただし、いろいろ所定の引き継ぎ書類等はあるいは若干残っております。

のかも存じませんが、そのこまかい点  
は私ただいま報告を受けておりません  
が、現実の土地の受け渡しは三月三十  
一日返還と同時に当日終つておるわけ  
でございます。

それから次に、今回の被害の問題につきましては、実は十月の十四日に大蔵省の管財局から調達庁に、この被害の原因として米軍接収当時の飛行場の施設の關係がどうであるか内容を知らせてくれたという照会がございました。そこで当庁といたしましては、実は十六日に電話並びに文書で仙台の調達局の方に照会をいたしております。この照会の点は、果して米軍接収当時の原因によって今回の災害に影響があるかどうかという点でございます。接収または提供期間中に米軍が実際に施設をいたしましたいろいろな工事の種類、施工日、あるいは施工の位置、概要その他いろいろこまかい点を仙台の調達局の方に現在調査を命じて調査中でございます。

なお先生に申し上げたいことは、こういった災害の原因が明らかに米軍稼收時の工事等にございますれば、その原因によつた損害の補償業務は調達庁の所管業務になると思ひいたしますが、現在のところは果してそれがどの程度影響があるか至急調達局の方で調査中でございますので、調査が明らかになりました上また御回答申し上げますと思つております。

〔委員長退席、簡牛委員長代理着席〕

○高橋清（委員）　今のお話で、何とかか調達庁としても責任を感じる、実地檢分をしてその結論を見出したいという御熱意をお持ちのようでございます。

話が飛ぶかもしれませんが、局長さん、あなたに御質問したいと思います。が、コントロール・タワーが木更津の飛行場にやったという、そのことはあなたには御存じないかもしれませんが、

通信施設も米軍が返還しましたというお話をなさったようでございますね。それに関連しましてお伺いしたいのですが、先般の質問の場合にも私は新潟飛行場に通信施設がないために事故を誘発させるものがあるから、すみやかかたに通信施設の完備をしてほしいということをおなかに申し上げたと思うのであります。米軍の熱意いかんでございましょう。結局これは航空局がどの程度の熱意を持つかということに支配されることとございまいしょうけれども、いろいろ聞くとこちらによりますと羽田の通信施設あるいはどこかの飛行場の通信施設も、みな残っておったもののはそのまま当該の飛行場で利用できるようなことになってきた。ところが新潟飛行場の通信施設だけが利用できな

い。コントロール・タワーのことでございます。非常におもしろくございません。同じ飛行場に事故の原因が何とぞどの程度ということを考えますと、なおさらのことであります。一番大事な通信施設が新湯飛行場にない。大蔵省に対して、来年はどうしてもこれだけのものは充足してもらわなければならぬという意味での予算要求はなさっておるわけでございますけれども、現在何とか熱意を持って駐留軍に当りますれば、そういうことであればそのコントロール・タワーは新湯飛行場でお使いなさいということと言われると思うのです。被害のこととは関係ございませぬけれども、話が出ましたから、この経

うのです。

○林説明員 新潟の通信施設の件につきましては、御指摘のごとく米軍が駐在し、かつひんばんに使用しております。

したところございましたものは、最近におきましては使用状態でないことは御指摘の通りでございます。私どももいたしましては、新潟の飛行場を将来活用します関係といたしましては、通信施設が第一であることはもっともございまして、われわれはこの通信の問題については非常に熱意を持って軍需とも折衝しておったのでございますが、何かちょっとした行き違いと申しますか、そういうようなところから現在には使えない状況になっております。しかしながらこの問題につきましては、佐渡の施設などを利用したりなどないまして、現在としてはどうにかかある程度のを間に合わせておると申したような関係でございます。来年以降といたしましては、ぜひこれを

整備しなければならぬというので、来年度予算に組みまして、今大蔵省と折衝をいたしておる次第でございまして、どうしてもこの問題は早く解決する決意でございます。

○高橋清委員 局長にもう一つ、今を押すように相済まぬことでございしますが、新潟飛行場から東京に参加します場合には、ある程度安全感を持つので乗客が多い。ところが通信施設がなない。雲間に低迷しなければならぬ。い。それがあつたために、反対の東京から新潟に参加する場合には、この前はお客が一人もなかつた。おそらく航空界が始まつて以来ないことではなからうかと思われる。これはみんな設備が不完全

なためにこういうことになるのであります。この前も申し上げたのでありますが、強く大蔵省に当たっていただき、来年度はぜひ一つ大蔵省からめんどろを見てもらうようにしていただきたい。

それから水害の問題でございますが、どの程度にこの問題を御承知置き願っておりますか、お伺いしたいと思っております。この前も御陳情申し上げたのですが、周囲からも聞いておられるとは思うのですが、御熱意のほどをお聞きしたいと思えます。

○市選説明員 新潟飛行場の周辺の農地が十一号台風の關係で水害を受けて相当なる被害を受けたというお話につきましては、実は七月でございましたが、衆議院の農林委員会では御質問がありまして、そのときは全く私も存じませんでしたので、急遽調査してからお答えいたします。こう申し上げたのであります。それから私もしましては関東財務局に指示いたしましたので、

関東財務局では傘下の新潟財務部の職員に指示いたしましてこの関係を調査させまして、大体二カ月にわたりまして一応の調査報告が来たのでございまして。ただその報告書を読みまして、一応の結論は先ほど航空局長から御説明申し上げましたような線で回答が出ておりましたけれども、なお大蔵省としてまして疑問の点がありましたので、特に農民の方々が主張しておられますように、米軍がこの飛行場を接収してから相当な工事をした。その工事に伴って、たとえば今までの水路を暗渠にして、そのために相当な被害を受けたのである。なるほど十一号台風は新潟で気象台が始まって以来の豪雨であったと

でございましょうが、そういう米軍工  
事のせいではなからうかという疑問が  
生じたので、関東財務局の調査に  
おきましても、調達庁の現地の出先

の方とはいろいろ相談したのでございますが、資料その他米軍の指示等の関係でつまびらかにしてない点もありましたので、正式に調達庁の方に御連絡いたしましたして調査をお願いしまして、この点について先ほど調達庁の不動産部次長から御説明がありましたように、目下調達庁の方で徹底的に米軍接取時の工事に対する問題を検討していただく、こういう段取りをしております。大蔵省といたしましては、先ほど調達庁の方から御説明がありましたように、この新潟飛行場は運輸省の所管財産と、それから返還されて参りましたので大蔵省の所管財産と、大ざっぱに言って半々あるでございます。このので運輸省の所管財産の方はよろしいのであります。大蔵省所管財産の方はい

ずれ新潟飛行場の最終的な管理方針が全部民間飛行場とするものであると決定されますならば、全部運輸省に所管がえするものでございますし、あるいは防衛庁の方も副次的にと申しますか、従属的に使用をさせるのだという方針がきまりますとすれば、必要な部分は防衛庁に回す。主たるものは運輸省のものにするという方針でございます。その間の期間は一応大蔵省が所管しておりまして、現在は防衛庁職員の方を借りて警備をしております。そういうような態勢でございますので、先般の豪雨による被害が全く今後起らない、生じないという見通しがつけばよいのでございますが、今後もそのおそ

れがあるとするれば、この施設に対して何らかの処置を講じなければならぬ。ただし調査の結果、あるいはなお大蔵省の方でも現地調査をしておりませんが、この調査の結果、この施設のための水害ではなくて、他のいろいろな要素によるものであるという結論が出ればまた別でございますが、この飛行場施設によるものであるということがわかりましたならば、その防止措置を講じなければならぬ、こういうふうな考えでおるのでございませう。いずれにいたしましてもなお調査中でございますので、ただいまはこの程度にさせていただきますと存じます。

○高橋(清)委員 あなたのお話によりますと、もちろん現地の事情をつまびらかにし、原因その他を究明しませんが、ことには、政府の責任者でございませう。大蔵省で何とかいたしませうということには参らぬと思うのでありますけれども、原因は、周辺の農家の人たちが信じて疑わぬことは、今までどんな豪雨がありまして海の方へ水が全部流れていったものであります。ところが自衛隊が来、どういう工作をしたのかわかりませんが、それが反対になつてしまった。それがすべての原因です。よということをおっしゃるのです。でありますから、さうさく一つ、お忙しいところをどうかと思ひますが、どちらが主管になつてゐるかわかりませんが、どなたでもけっこうでありますから、どうか一つ三者で十分折れ合つて下さしまして、実地検分をすみやかにやつていただきたい。そうして原因を確かめていただいて、これは先ほど一番初めに局長が言われたのであります。

が、月並みの農家の被害でもって事を終らすということではなくて、全然事態は別なことでありますから、新潟飛行場の周辺のこの問題に関する限りは絶対政府の責任だと私は思う。でありますから、もっとあたたかい親心を御發揮になつて親切な御検分を相願わなければならぬと思ひます。そのことをぜひ御熱意を持つてお願い申し上げます。今半々であるというところでございませうから、一つ局長の方から……。

○林説明員 私が今までに報告を受けておりましたことに対して今お答え申し上げましたところ、高橋委員から、この飛行場のいろいろの施設が不完全、あるいは飛行場の工事が原因であるというような疑いがあるということをお指摘いただきました。私どもといたしましてはこの水害で非常に苦しんでおられる方のあることはまことに遺憾でございませう。もちろん関係行政庁みな関係しておりますし、いろいろそれに伴ひまして補償に関する法規等も違ひますけれども、よく打ち合せをいたしまして、一つ調査を進めるようにいたしたいと存じます。

○簡牛委員長代理 次会は公報をもつてお知らせすることとして、本日はこれにて散会いたします。

午後零時十九分散会

運輸委員會議録第四号中正誤

べし 段 行 誤 正

- 一一六 天野良吉君 天竺良吉君
- 一一二 ところによつては よつては

昭和三十三年十月二十四日印刷

昭和三十三年十月二十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局