

第三十一次回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第六号

昭和三十四年二月十日(火曜日)

午前十時五十二分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君
理事 天野 公義君 理事 簡牛 九夫君
理事 木村 俊夫君 理事 堀内 一雄君
理事 井岡 大治君 理事 久保 三郎君
理事 土井 直作君

宇田 國榮君 川野 芳滿君
關谷 勝利君 高橋清一郎君
羽田武嗣郎君 河野 正君
高口重次郎君 杉山元治郎君
館 俊三君 山田 長司君

出席國務大臣 出府國務委員
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 細田 吉藏君
(大臣官房長)
運輸 事務官 朝田 靜夫君
(海運局長)
運輸 技 官 中道 隆夫君
(港灣局長)
運輸 事務官 山内 公猷君
(鉄道監督局長)

委員外の出席者
運輸 事務官 富岡 延一君
(捕獲審檢再審査委員会事務局管理官)
日本国有鉄道 十河 信二君
日本国有鉄道 吾孫子 豊君
理事 門 員 志鎌 一之君

二月九日
委員館俊三君辞任につき、その補欠

として岡田春夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日
委員岡田春夫君辞任につき、その補欠として館俊三君が議長の指名で委員に選任された。

同月十日
委員伊藤卯四郎君辞任につき、その補欠として河野正君が議長の指名で委員に選任された。

二月六日
捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第六七号)(参議院送付)
同月七日
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三三三号)
中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案(内閣提出第一三三六号)(予)

本日の會議に付した案件
捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第六七号)(参議院送付)
国内旅客船公団法案(内閣提出第八七号)
港灣運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇七号)
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三三三号)
中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案(内閣提出第一三三六号)(予)

○塚原委員長 これより會議を開きます。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案及び中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案を一括議題とし、審査に入ります。

まず政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。永野運輸大臣。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。

目次中一(第五十六条―第六十三条)を「(第五十六条―第六十四条)」に改める。

第六条を次のように改める。
(投資)
第六条 日本国有鉄道は、他の法律に定めるものを除くの外、その業務の運営に必要な場合には、運輸大臣の認可を受けて、予算で定めるところにより、日本国有鉄道及び他の運送事業者がともに使用する輸送施設の運営を行ふ事業に投資することができる。

2 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、前項の規定による投資に係る輸送施設に関しその使用状況その他の事項を運輸大臣に報告しなければならない。

第九条第三項第七号中「承認を受けるべき事項」の下に「運輸省令で定める事項を除く。」を加える。

第十條第一項中「理事五人以上十人以内」を「理事十一人以上十六人以内」に改める。

第五十五條中第六号を削り、第五号を第六号とし、第三号及び第四号を一号ずつ繰り下げ、第二号の次の一号を加える。

第六六條第二項又は前條第二項の規定に基く報告を怠り、又は虚偽の報告をしたとき、第六六條の次に次の一条を加える。

(職權の委任)
第六六條の次に次の一条を加える。
この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内で政令で定める日から施行する。

理由
日本国有鉄道の經營の実情にかんがみ、理事の定数を増加するとともに、投資に関する規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法
(目的)
第一條 この法律は、中小型鋼船造船業の合理化を促進することにより、船舶の輸出の振興及び海運業の健全な発達に寄与することを目的とする。

(定義)
第二條 この法律において「中小型鋼船」とは、総トン数三千トン未満の鋼船の船舶をいう。

第三條 運輸大臣は、中小型鋼船の製造及び修繕に関する技術の向上及び生産費の低減を促進するため、海運造船合理化審議会の意見をきいて、中小型鋼船造船業について、合理化基本計画を定めなければならない。

2 合理化基本計画に定める事項は、次のとおりとする。
一 昭和三十八年度末における中小型鋼船造船業の合理化の目標
二 新たに設置すべき設備の種類及び数量並びにその設置に必要な資金に関する事項
三 ぐず化、転用その他の方法により処理すべき設備に関する事項
四 前三号に定めるもののほか、

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案

技術の向上、能率の増進その他合理化に関する重要事項

3 運輸大臣は、第一項の規定により合理化基本計画を定めるときは、遅滞なく、これを告示しなければならぬ。

(合理化実施計画)

第四条 運輸大臣は、毎年、海運造船合理化審議会の意見をきいて、合理化基本計画を実施するため必要な合理化実施計画を定めなければならない。

2 前条第三項の規定は、前項の場合について準用する。

(計画の変更)

第五条 運輸大臣は、造船技術の著しい進歩又は中小型鋼船造船業における生産条件その他経済事情の著しい変動のため特に必要があると認めるときは、海運造船合理化審議会の意見をきいて、合理化基本計画又は合理化実施計画を変更するものとする。

2 第三条第三項の規定は、前項の場合について準用する。

(資金のあつせん)

第六条 政府は、合理化実施計画に定める中小型鋼船造船業の合理化のための設備の設置に必要な資金のあつせんに努めるものとする。

(造船技術の向上のための基準等の公表)

第七条 運輸大臣は、造船技術審議会の意見をきいて、次に掲げる事項を定めて公表するものとする。  
一 中小型鋼船造船業における設備及び工事の方法の基準に関する事項  
二 中小型鋼船の製造及び修繕に

従事する者の技術的能力の基準に関する事項

三 中小型鋼船の設計の基本に関する事項

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 モーターボート競走法(昭和二十六年法律第二百四十二号)の一部を次のように改正する。

第一条、第二十二條第二項並びに第二十二條の四第三号、第四号及び第六号中「モーターボート、」を「モーターボートその他の船舶、」に改める。

3 この法律は、昭和三十九年三月三十一日限り、その効力を失う。

理由

中小型鋼船の輸出を振興し、及び海運業の健全な発達に資するため、中小型鋼船造船業について、合理化基本計画を策定し、これに基づいてその合理化を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○永野國務大臣 ただいまから日本固有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由並びにその概要について御説明申し上げます。

日本固有鉄道が公共企業体として発足いたしました。以来九年余を経過し、本年六月一日に十周年の記念日を迎えることになりました。この間、管理組織の変更その他制度的に幾たびか改正が行われて参つたのでありますが、何分にも膨大な組織でもありますが、過度にいろいろと各方面の御批判を受

け、最近では公共企業体審議会の答申もあり、また当委員会におきまして、絶えず御批判と御指導を受けて参つたのであります。政府といたしましてもこれらを十分尊重いたしまして、日本固有鉄道がその設立の趣意を生かして能率的な運営を確保し、もって公共の福祉を増進し得るよう種々検討して参つたわけでありまして、支社制度の強化等につきまして改善の方途に結論を得ましたので、これを実施に移すため、日本固有鉄道法に所要の改正を加えるこの法律案を提出いたすことになつた次第であります。

次に、この法律案の内容の概要を御説明申し上げます。

第一は、日本固有鉄道の支社制度を強化するため、理事の定数を増加することとしたこととあります。現在の日本固有鉄道は、理事会が最高意思決定機関として業務運営の中心をなしております。この理事会に支社の実情を反映させ、また理事会の意向を支社に十分徹底させるために、理事を増員して支社長を理事の中から任命し得るよういたしましたわけでありまして、

第二は、日本固有鉄道が、限定した範囲内で他の事業に投資をすることができ、その旨を明らかにいたしましたこととあります。現在、日本固有鉄道は、帝都高速度交通営団法に基きまして、帝都高速度交通営団に対してのみ投資してありますが、このほか、日本固有鉄道の投資につき、運輸大臣の認可を受けて、

第三は、運輸大臣の職権の一部を陸運局長に委任することとしたこととあります。現在までは日本固有鉄道の監督はすべて本省のみで行なつて参りましたが、地方の事情を具体的に把握している陸運局長に行わせることが、適切かつ能率的なものにつきましては、運輸大臣の職権の一部を委任して陸運局長に行わせることにいたしましたわけでありまして、

以上がこの法律案の提案の理由とその概要であります。何とぞ御審議の上、すみやかに御賛成あらんことをお願い申し上げます。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案につきまして、その提案理由並びにその概要を御説明申し上げます。

わが国の造船業は、昭和二十六年ごろから一応回復過程をたどり、昭和三十一年度には四百九十五隻、百九十四万総トン、昭和三十三年度には六百七十七隻、二百四十八万五千総トンをこえる進水実績を上げ、その生産実績は世界第一位を占めるに至つております。造船業は、わが国民性に最も適した産業であり、かつ付加価値率や外貨獲得率が高いのみならず、広範な関連産業を通じて国民経済の発展に大きく寄与して参ります。

政府は、今後大手造船業に対しましては、将来の技術革新及び国際競争に備えて技術の向上、合理化の促進等に寄与するものと、輸出の促進をはかる所存であります。他方、中小型鋼船造船業に対しましては、最近の東南アジア各国に対する賠償の進展及びその他他進国のわが国中小型鋼船に対する引き合い状況等にかんがみまし

て、今後中小型鋼船の輸出の振興を造船政策の重点の一つとして推進したいと考えておる次第であります。それには一方において、市場対策直に必要であります。また基本的には、中小型鋼船造船業そのものの合理化を推進し、その技術水準の向上と経営基礎の確立をはかることがきわめて肝要でありまして、これにより良質低廉な中小型鋼船の輸出が期待されるのであります。一方、国内海運について見ますと、最近木船から鋼船化への傾向が顕著に見られますが、これらの船舶、特に中小型旅客船等の安全性を高めること及び船舶の低減をはかるためにも中小型鋼船造船業の合理化が要請されるわけでありまして、

このようない見地から、わが国の中小型鋼船造船業を見まするに、解決を要すべき幾多の困難な問題に直面しております。すなわち、わが国の中小型鋼船造船業は、戦争中軍需産業として急激に膨張したのでありますが、その後設備の改善は阻却され、ためにその老朽化、陳腐化の程度ははなはだしく、技術水準もなお改善すべき点が多々見受けられます。このような中小型鋼船造船業の現状とその合理化の重要性とにかんがみまして、政府は昨年来種々検討を重ねて参つたのでありますが、このたびより早く成案を得て提案いたしました次第であります。

本法案は、長期経済計画の趣旨に沿つて、中小型鋼船造船業の設備の近代化、能率の増進、生産技術の向上等を促進し、これにより総合的に中小型鋼船造船業の合理化をはかり、もつて船舶輸出の振興及び海運業の健全な発

展を期すことといたしたことであります。現在、日本固有鉄道は、帝都高速度交通営団法に基きまして、帝都高速度交通営団に対してのみ投資してありますが、このほか、日本固有鉄道の投資につき、運輸大臣の認可を受けて、

第三は、運輸大臣の職権の一部を陸運局長に委任することとしたこととあります。現在までは日本固有鉄道の監督はすべて本省のみで行なつて参りましたが、地方の事情を具体的に把握している陸運局長に行わせることが、適切かつ能率的なものにつきましては、運輸大臣の職権の一部を委任して陸運局長に行わせることにいたしましたわけでありまして、

以上がこの法律案の提案の理由とその概要であります。何とぞ御審議の上、すみやかに御賛成あらんことをお願い申し上げます。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案につきまして、その提案理由並びにその概要を御説明申し上げます。

わが国の造船業は、昭和二十六年ごろから一応回復過程をたどり、昭和三十一年度には四百九十五隻、百九十四万総トン、昭和三十三年度には六百七十七隻、二百四十八万五千総トンをこえる進水実績を上げ、その生産実績は世界第一位を占めるに至つております。造船業は、わが国民性に最も適した産業であり、かつ付加価値率や外貨獲得率が高いのみならず、広範な関連産業を通じて国民経済の発展に大きく寄与して参ります。

政府は、今後大手造船業に対しましては、将来の技術革新及び国際競争に備えて技術の向上、合理化の促進等に寄与するものと、輸出の促進をはかる所存であります。他方、中小型鋼船造船業に対しましては、最近の東南アジア各国に対する賠償の進展及びその他他進国のわが国中小型鋼船に対する引き合い状況等にかんがみまし

て、今後中小型鋼船の輸出の振興を造船政策の重点の一つとして推進したいと考えておる次第であります。それには一方において、市場対策直に必要であります。また基本的には、中小型鋼船造船業そのものの合理化を推進し、その技術水準の向上と経営基礎の確立をはかることがきわめて肝要でありまして、これにより良質低廉な中小型鋼船の輸出が期待されるのであります。一方、国内海運について見ますと、最近木船から鋼船化への傾向が顕著に見られますが、これらの船舶、特に中小型旅客船等の安全性を高めること及び船舶の低減をはかるためにも中小型鋼船造船業の合理化が要請されるわけでありまして、

このようない見地から、わが国の中小型鋼船造船業を見まするに、解決を要すべき幾多の困難な問題に直面しております。すなわち、わが国の中小型鋼船造船業は、戦争中軍需産業として急激に膨張したのでありますが、その後設備の改善は阻却され、ためにその老朽化、陳腐化の程度ははなはだしく、技術水準もなお改善すべき点が多々見受けられます。このような中小型鋼船造船業の現状とその合理化の重要性とにかんがみまして、政府は昨年来種々検討を重ねて参つたのでありますが、このたびより早く成案を得て提案いたしました次第であります。

本法案は、長期経済計画の趣旨に沿つて、中小型鋼船造船業の設備の近代化、能率の増進、生産技術の向上等を促進し、これにより総合的に中小型鋼船造船業の合理化をはかり、もつて船舶輸出の振興及び海運業の健全な発

展を期すことといたしたことであります。現在、日本固有鉄道は、帝都高速度交通営団法に基きまして、帝都高速度交通営団に対してのみ投資してありますが、このほか、日本固有鉄道の投資につき、運輸大臣の認可を受けて、

第三は、運輸大臣の職権の一部を陸運局長に委任することとしたこととあります。現在までは日本固有鉄道の監督はすべて本省のみで行なつて参りましたが、地方の事情を具体的に把握している陸運局長に行わせることが、適切かつ能率的なものにつきましては、運輸大臣の職権の一部を委任して陸運局長に行わせることにいたしましたわけでありまして、

以上がこの法律案の提案の理由とその概要であります。何とぞ御審議の上、すみやかに御賛成あらんことをお願い申し上げます。

達に寄与しようとするものでありまして、その骨子は次の通りのものであります。

本案の対象となる中小型鋼船造船業は、主として総トン数三千トン未満の鋼船の製造または修繕を行ふ事業でありまして、これら造船業の相当部分は中小規模の企業者によつて経営されておりまして、本案はまた中小企業の建設的かつ積極的な育成策として重要意義を有するものと考へます。

合理化基本計画は、中小型鋼船の製造及び修繕に関する技術の向上及び生産費の低減を促進するために策定するものでありまして、まず第一に、昭和三十八年度末における中小型鋼船造船業の技術水準、生産費、生産力等の合理化目標を定め、次にこれらの実現をはかるため、設備の近代化、生産技術の向上、能率の増進等の諸措置を定めることとなつております。この計画は、海運造船合理化審議会に諮り、計画が適正妥当に策定されることを期待するとともに、これを公表して、中小型鋼船造船業合理化達成のための政府の決意と責任を表明することを規定しております。

右の計画達成のためにとるべき主要な措置として、本案にはまた設備の近代化のための所要資金のあつせん、技術の向上のための基準等の公表の二措置が定められております。設備資金のあつせんに関しましては、合理化実施計画に定められた所要の資金について、政府が財政資金その他の資金をあつせんとすることになつております。

最後に、技術の向上のための基準等の公表につきましては、単に合理化基

本計画に定める設備の近代化の計画のみにとどまらず、一企業の具備すべき適正な製造設備、検査設備、製造方法、従業員の技術的能力の基準及び設計の基本等について公表し、各企業の工場の具体的技術の向上目標を示して、当該造船業の一段の努力を期待しようとするものであります。本措置につきましても、造船技術に関する学識経験者をもつて構成する造船技術審議会に諮り、その適正を期することといたしております。

本法は五十年の臨時立法とし、この間、所期の目的達成のため政府は最大の努力を傾注いたす所存であります。なお、資金のあつせん等本法の施行を円滑にするための一措置として、本法において関係法規の一部改正を行ふことといたしております。

以上がこの法律案の提案理由並びにその概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛同下さらんことをお願いいたします。

○塚原委員長 両案に対する質疑は次会に譲ることといたします。

○塚原委員長 次に、捕獲審査所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案について審査を行います。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 その後の連合国からの再審査の請求がどの程度に出ているか、お尋ねしたいと思います。

○富岡説明員 お答えいたします。本法律に基きまして、各連合国から捕獲審査の再審査の要請がございました国は、イギリス、オランダ、フランス、

ギリシャの諸国でございます。すでに再審査を終りまして通告いたしました国が、イギリスとオランダでございます。ただいまギリシャとフランスの事件を再審査継続中でございます。

○井岡委員 なおそのほかに再審査を請求してくるところがあるかどうか、その見通しを一つお伺いしたいと思います。

○富岡説明員 お答えいたします。今後の見通しでございますが、見通しの前に、まず本法の存続期間に關連いたしまして、条約との關係におきまして、ちよつと御説明さしていただきます。それから御了解願うのにお早いかと存じますが、実は平和条約におきましては、この根拠であります十七条の規定におきましては、期限の規定をいたしております。しかるに本法におきましては、当初から存続期間の規定を設けておりましたのでありますが、その後の連合国の批准の状況によりまして、当初制定当時におきましては、ある程度一斉に各連合国は批准を了するものと予想いたしました。また各連合国も事柄の性質上すみやかに再審査の要請をいたすものと予想いたしました。その存続期間を限定いたしました。相当短期間に出してくるということを期待いたしましたわけでございます。が、実際にございましては、各連合国で逐次その批准が行われまして今日に至つたわけでございます。ただいまのところ捕獲事件に關連いたしまして、四十九の連合国のうちで、捕獲事件に關連いたしましては、批准はほとんど終了しまして、四十九の連合国のうちで、捕獲事件に關連いたしましては全部批准を了したと申し上げて差しつかえないかと存じます。それではすでに批准を了した国か

ら、なお今後再審査の要請が出てくるかどうかという問題でございますが、ただいま申し上げましたように、先ほどのギリシャなりフランスの現在審査をいたしております事件につきましては、法律のただし書きによりまして、その事件の継続中はたとひ期限が参りましても、なお有効ということに相なつておりますので、従いまして新しい事件が予想されない場合におきましては、本法が継続されない場合におきましては、現行の審査中のものにつきましては審査は可能ということに相なつてございしますが、一方におきましてアメリカ合衆国のある会社、会社名を申し上げますと、スタンダード・ヴァン・ケム・オイル・カンパニーでございますが、この会社の船が戦時中に日本の海軍によつて拿捕されました。もちろんその拿捕の前に本船は敵産管理法によりまして敵産管理を受けておりましたのでありますが、それを拿捕いたしましたのであります。それを拿捕いたしましたのであります。たぐいましめ申上げましたように、本件は捕獲事件に關連いたしておりますので、本来なれば再審査の要請がございました上で争われるべき問題であります。が、いきなり補償請求が出て参りますが、日本政府はこれを却下いたしました。この事件が国際的に問題になつておりますので、この解決のために捕獲審査の再審査の要請も予想されますので、一応なお一年延長をお認め願いたいと存じまして提案いたしました。よろな次第であります。

○井岡委員 問題は捕獲審査の問題ですから、ここでその問題を取り上げてどうこうということはいたしませんけれども、でき得る限り早くこういう問題を解決して、いわゆる敗戦という重荷を除いてもらうように一つ努力をしていただきたいということをお願いして終ります。

○塚原委員長 他に御質疑はございませんか。——ないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

これより討論に入りたいと存じますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたしたいと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

捕獲審査所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○塚原委員長 起立総員。よつて、本案は可決されました。

なお、ただいま可決されました本案の報告書の作成につきましては委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

○塚原委員長 次に、国内旅客船公団法案及び港灣運送事業法の一部を改正する法律案を一括議題として審査を行います。質疑の通告がありますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 海運局長はおりませんか。——大臣にお尋ねするのと關連して、局長にもお尋ねしないと……。

○塚原委員長 ちよつと速記をやめて、  
〔速記中止〕

○關谷委員 国内旅客船公団、これが  
できることにつきまして、私たちは今  
の情勢から判断いたしましたので、非常  
にけつこうなことであるというので賛成  
をいたしておりますが、条文の中でわ  
かりにくいところがありましたし、いろ  
いろな点がありましたので、簡単に  
尋ねを申し上げてみたいと思ひます。

〔委員長退席、簡牛委員長代理着  
席〕  
この目的の書き方ではありますが、目  
的でありますので大筋でありますか  
ら、大臣からお答えを願いたいのであ  
りますが、「国内旅客船の整備につい  
て、その資金の調達に困難である海上  
旅客運送事業者等に協力する」という  
ことになっておるのであります。た  
だば、然と「資金の調達が困難であ  
る海上旅客運送事業者」と書いてある  
のであります。資金調達が困難であ  
り、資金調達が困難であるのか、  
この点はこれから先の法の運用につ  
いて基本的なものになりますので、大  
臣から一つ伺っておきたいと思ひま  
す。

○永野國務大臣 御質問の御趣意は、  
この法律が制定される基本目的として  
資金調達だけに重点を置いてあるの  
か、次の「民生の安定に必要な航路の  
維持及び改善に資する」ということと  
どちらに重点が置いてあるかというよ  
うな御質問ですか。

○關谷委員 この法案が出ますと、い  
ろいろ計画を立てなければなりません  
し、そうしてまた民生安定というこ  
とを基礎にいたしましたして、建造、改造と

いうふうなにかかってくるのであ  
りますが、この今の旅客定期航路事業  
をやっております人々は、ほとんど資  
金的には非常に困難をいたしております  
して、資金調達が困難でないという  
社といふのはほとんどないと言つ  
ても差しつかえない。具体的に言いま  
すと、関西汽船くらいでも取り上げれ  
ばあるいはこれが資金が調達困難でな  
いというふうなことが言われるかもし  
れませんが、その他のものは私は全部  
含めてしかるべきものだと思います。

もしそうだといたしますと、これから  
先、資本の問題にかかってくるので、  
計画の面にかかってくるので、  
私どももあの計画その他いろいろ  
な面から考えてみますと、この資金  
の調達が困難でないという事業者とい  
うものをどういうふうに見ておるのか  
というふうなこと。具体的に申しま  
すと、これは資本金の多寡とかあるいは  
配当の有無というふうなことがこの資  
金調達に關係があるかというふうなこ  
ともお聞きしておきたいと思ひま  
す。お尋ねいたしましたわけであり  
ます。

○永野國務大臣 お説の通り日本の国  
内運送に従事しております汽船会社  
はきわめて弱小のものが多くあり  
まして、従つてこの法案の成立後には  
これの力をかりたいと思ひます。非  
常に多い、こう思ひます。従ひまして、そ  
の有限の資金の中でほとんど觀念的に  
無限の要請が起つてくると思ひます  
から、それをどういふ基準によつてそ  
の順位をきめていくかというふうなこ  
とは、實際問題の運営の上から申しま  
すと、相当困難だと思ひます。しかし  
どの会社が資金的に最も困つておるか  
ということ、もう一つはその汽船会

社の一般大衆に与える影響力の大  
小というふうなことをにらみ合せま  
して、単に船会社が困つておるからとい  
うだけの理由でなくて、その会社が  
ばな船を持つことが一般大衆に非常  
に大きな影響を与えるというふうなこ  
とも重要な判定材料となると思ひま  
す。従ひまして、ここにこの形式的  
ワクを作りまして、それによつて判断  
するといふふうなことは、實際問題と  
するとの実情に合わないと思ひます  
ので、かなり広い範囲における認定の幅をこ  
の旅客船公団の当事者に与えること  
なると思ひます。それが實際的であ  
らうと思ひます。

○關谷委員 この公団の事業計画を見  
ますと、建造が二百十三隻で一万五  
千六百一十トン、改造が十六隻で四九  
百一十トン、このうちふうなことにな  
つておるのであります。大体現在の国  
内旅客船で使つておられますところの耐  
用年数が二年以上のものが百三  
十九隻、木船で十年以上のものが三  
百六十七隻あります。両方合せると、  
大体五万トンばかりのものがあ  
ります。これで二十トン未満あた  
りでもほうつておけぬということに  
なります。五万二、三万トンのものが  
出てきますが、これが實際の計画とい  
うものは、二万五、六千トンのもの  
であります。半分くらいしかできな  
い。しかもそれが耐用年数をこえてお  
るものだけで、そういふふうなことに  
なつておる。そうすると、資金の面は  
かりから縛つていくと、これはどう  
にもならぬような結果が起つてくるの  
であります。そうするとこれだけで  
やつていきますと、民生安定といふこと

を考へ、あるいはこの資金の調達が困  
難だといふふうなものを非常に厳格な  
ワクで縛つていかなければならぬので  
あります。どの辺が境界になるのか  
ということがちよつとわかりかねる。  
これは計画がわかつておりましたし、  
資本金がわかつておりましたし、融資  
關係あたりも大体見当がついてお  
ると思ひますので、例でもあつてもら  
つて、どの程度のものというふうなこ  
とで大体の見当がつかまへることには、  
みんなこれができたからというとい  
ふ、そんな計画を作つて書類を出した、お  
前のところはいかぬのだといふふうな  
ことで、一ぺんにはねつけられるも  
のなら、わざわざその手数をかける必要  
もないわけでありまして、この点あた  
りがどういふふうになりますのか、資  
金の最初の書き方というものがあ  
り、その点全部に影響いたしますので、一  
つ伺つておきたいと思ひます。

○永野國務大臣 御質問もつとも  
思ひます。私ども今の規模で日本全  
体の旅客船の体質改善ができると思  
ひます。私ども今、まず手初め  
ておけません。しかし、まず手初め  
ることでありまして、この程度で発  
足いたしました。そうして順次全日本  
のすべての船の体質改善をはかつて  
きたいと思ひます。従ひまして、第一  
条が非常にばく然としておるとい  
うお話でございますが、これは基本  
法でありますから、これを移行に移  
しますときには、法律で申しますと、施  
行細則のものを、業務運営の準則とい  
うふうなものは、この御審議を  
可決されましたあとで、こまかく作  
り上げるといふ順序になると思ひま  
す。従ひまして今日はこの大筋のワクだ

けをまずきめていただきました。これ  
を具体的にどういふふうな実施して  
いくかということに關します施行細則  
の準則は、どうも作らなければなら  
ぬと思つておりました。

○關谷委員 これだけの法律ができる  
のでありますから、準則ができるとい  
うのであります。私はその準則とい  
うものを海運局長が見えませんでしたら  
ばお尋ね申し上げたいと思ひます。こ  
れは大臣に概念論だけお尋ねしてお  
たものでは、どうも工合が悪いのであ  
ります。

○簡牛委員長代理 五分間ほど休憩を  
いたします。

午前十一時二十九分休憩  
午前十一時三十一分再開  
○塚原委員長 休憩前に引き続き再開  
いたします。關谷勝利君。

○關谷委員 海運局長にお尋ねいた  
した。今大臣にお尋ねをしておた  
のであります。やはりこの法案を作  
られたあなたの方の頭の中に描いて  
おられますことをお尋ねする方がわ  
かりやすい。いろいろな気がいた  
します。大臣からお話を承つたので  
あります。国内旅客船公団の目的に  
「資金の調達が困難である海上旅客  
運送事業者等」と書いてありますが、  
資金調達が困難でない業者はどのよ  
うな業者をいふのか。もう少し具  
体的に申しますと、資本金という  
ふうなことに、重点を置いていくの  
か、あるいはまた配当金があるとか  
ないとか、担保力があるとかない  
とか、いろいろ面においてやつて  
いくのか、どういふふうな思  
ひます。

午前十一時三十一分再開  
○塚原委員長 休憩前に引き続き再開  
いたします。關谷勝利君。

○關谷委員 海運局長にお尋ねいた  
した。今大臣にお尋ねをしておた  
のであります。やはりこの法案を作  
られたあなたの方の頭の中に描いて  
おられますことをお尋ねする方がわ  
かりやすい。いろいろな気がいた  
します。大臣からお話を承つたので  
あります。国内旅客船公団の目的に  
「資金の調達が困難である海上旅客  
運送事業者等」と書いてありますが、  
資金調達が困難でない業者はどのよ  
うな業者をいふのか。もう少し具  
体的に申しますと、資本金という  
ふうなことに、重点を置いていくの  
か、あるいはまた配当金があるとか  
ないとか、担保力があるとかない  
とか、いろいろ面においてやつて  
いくのか、どういふふうな思  
ひます。

○關谷委員 海運局長にお尋ねいた  
した。今大臣にお尋ねをしておた  
のであります。やはりこの法案を作  
られたあなたの方の頭の中に描いて  
おられますことをお尋ねする方がわ  
かりやすい。いろいろな気がいた  
します。大臣からお話を承つたので  
あります。国内旅客船公団の目的に  
「資金の調達が困難である海上旅客  
運送事業者等」と書いてありますが、  
資金調達が困難でない業者はどのよ  
うな業者をいふのか。もう少し具  
体的に申しますと、資本金という  
ふうなことに、重点を置いていくの  
か、あるいはまた配当金があるとか  
ないとか、担保力があるとかない  
とか、いろいろ面においてやつて  
いくのか、どういふふうな思  
ひます。

○關谷委員 海運局長にお尋ねいた  
した。今大臣にお尋ねをしておた  
のであります。やはりこの法案を作  
られたあなたの方の頭の中に描いて  
おられますことをお尋ねする方がわ  
かりやすい。いろいろな気がいた  
します。大臣からお話を承つたので  
あります。国内旅客船公団の目的に  
「資金の調達が困難である海上旅客  
運送事業者等」と書いてありますが、  
資金調達が困難でない業者はどのよ  
うな業者をいふのか。もう少し具  
体的に申しますと、資本金という  
ふうなことに、重点を置いていくの  
か、あるいはまた配当金があるとか  
ないとか、担保力があるとかない  
とか、いろいろ面においてやつて  
いくのか、どういふふうな思  
ひます。

○朝田政府委員 通常金融機関のペー  
スに乗りやすものにつまましては、こ  
の国内旅客船公団法で今お話の通り除  
いておるのでありますが、八百八十三  
の事業者がおりますが、大体において  
大半が零細企業であるということ、  
ほとんど全部が金融ペー上に乗らない  
と概念的に申し上げられると思うので  
あります。具体的に通常金融機関の  
ペー上に乗らないということについては、  
どこからどこまでが乗らないのだ  
ということについて非常にむずかしい  
問題だと思っております。しかしながら全  
体的に見て、零細企業で、しかも従来か  
ら開発銀行あるいは一般市中金融機関  
のペー上に乗るものが、現実には社会通  
念上考えられるものがあるものでありま  
すから、国内旅客船公団法においては  
そういうものは除く、こういうふう  
に考えております。

○朝田政府委員 局長の答弁でよくわかり  
ますが、ほとんどが資金調達に困難  
だ、こういうふうなことを考えておられ  
る。ただその中で、開銀その他で今まで金  
を借りたことのあるようなものは、一  
応内容のいいものであると認めてこの  
中に含まない。それ以外のものは全部  
が含まれる、こう解釈していいので  
す。

○朝田政府委員 必ずしもそう言えな  
いのであります。例をあげますなら  
ば、関西汽船とかいうようなところの  
比較的大規模の大きい会社は別といたし  
まして、今まで旅客船の建造利子補  
給をやっております。協調融資を開  
発銀行に仰いでおりましたものでも、  
なおこの国内旅客船公団法の対象とな  
るものもあり得ると思っております。

○朝田政府委員 そうですと、具体的に  
いいますと関西汽船というふうなもの  
も含まれる場合がある、こういうふう  
に考えていいのですか。

○朝田政府委員 関西汽船の具体的な  
例をあげましたので、はなはだ答弁が  
しにくくなったように思いますが、比  
較的な問題でもありますが、ここで五カ  
年計画等も私どもが事務のレベルで考  
えましたところによりますと、そうい  
う通常金融機関の対象になり得るもの  
は、関西汽船のようなものは大体あと  
回しにして、零細企業としまして民生安  
定航路を先にすること、必ずしも  
ここで除くということとは申し上げ  
られません、そういうものはなるべ  
く後順位になる、こういうふうな運用  
の仕方をお願いしたいと考えておりま  
す。

○朝田政府委員 そいういたしますと、公団  
の事業計画に建造二百十三隻、一万五  
千六百一ト、改造十六隻、四千九百  
一ト、こういう計画があります、  
その中に関西汽船が入っていますか  
入っていませんか。

○朝田政府委員 一応除いてありま  
す。

○朝田政府委員 私は、何やら局長が今そ  
ういうのも入ると言われたような気が  
してなんです、これだけの計画を立て  
ておいて、政府から出る金も大体こ  
れだけで、これから努力して融資のワ  
クもどのくらいということ、大体局  
長あたりには想定がついておると思  
うのであります。そういうふうな場合  
に、離島あたりの非常に危険な状態に  
迫っておいて、しかも資金がなくてど  
うにもならぬというふうな先ほど  
大臣が民生安定ということ考えなけ  
ればならぬということ言われておつ

て、私もごもつともだと思つのであり  
ますが、この民生安定というふうな立  
場からこれを優先的に取り扱つていく  
ので、資金の調達が困難なものとい  
うのは、四、五の例を除いてはあとはほ  
んどが含まれるのだ、そうしてその  
ために民生安定ということ第一とし  
て計画は立てていけるんだ、こうい  
うふうに考えておられるのですかど  
うですか。そこら辺はつきりせぬよ  
うで、何といひますか、計画も具体的  
な計画が出ておるのですから、そうい  
うふうな面から考えていただいてもよ  
くわかるのであります、はつきり御答  
弁をお願いいたします。

○朝田政府委員 この法案の第一  
条に、たゞし御発言のような「民生の  
安定に必要な航路の維持及び改善」と  
いうことで、資金の調達が困難である  
海上旅客運送事業者等に公団が協力を  
いたしまして、共有制度を通じて船腹  
の代替建造並びに改造を行うというの  
が趣旨でございます。しかももつぱら  
観光といひますか、もつぱら遊覧の用  
に供するものを除いておられますので、  
そういうものが全体の老朽船の代替  
計画から見まして、今申し上げました  
一般の市中金融機関のペー上に乗るも  
の及びもつぱら遊覧の用に供せられる  
ものを除きますと、大体半数近くわれ  
われが計画を立てたものより落ちる  
ように考えられます。全体の八百八十  
三の事業者のうち、半分くらい落ちる  
と思ひます。そこで第一の目的のた  
めに、民生安定航路をまず第一にいた  
しまして、しかも市中金融機関のペー  
上に乗り得るものはあと回しにしたい  
、こういうふうな制度にしたいというこ  
とでこの法案を作成したのであります。

○朝田政府委員 それから、これは国内旅  
客船といひますと、十三人以上のやつば  
かりで、十二人以下のやつは含まれぬ  
ようになりますが、この場合十二名以下といふ  
ものについても非常に困つておる  
といふふうなものは含めて、同一の扱い  
をしてやるというふうな気持はありま  
すか、ありませんか。僻地の地とい  
いますか、そういうところは、むしろ  
そういうふうなものが役立つという面  
もあるのですが、何かそういうふうな  
ことを考えておられますか、考えてお  
りませんか。

○朝田政府委員 旅客定員十二人以下  
のものにつきましては、たゞしは考  
えておられません。海上運送法の旅客定  
期航路事業その他の法の建前もござ  
いますので、旅客船といふものの定義に  
従つて、十二人以下の定員を持つもの  
については、法律上旅客船と考えてお  
りませんので、この法案につきま  
して、十二人以下の船については考えて  
おりません。

○朝田政府委員 そりすると、海上運送法  
を改正して、法のもとに同じような取  
扱いをしてやるというふうなことを將  
来に考へようというふうなつもりはあ  
りませんか、どうですか、そこを何  
つておきたいと思ひます。

○朝田政府委員 將來の問題でござ  
い、ますが、実情に応じてその問題は検  
討さしていただきたいと思ひます。

○朝田政府委員 それから、この附則の十  
六条に、離島航路整備法の利子補給を  
本年三月末日限り廃止することになつ  
ておりますが、これが成立しまして、  
利子補給はそれでやらないということ  
になりますと、この法案の中に含まれ

ておるから、もうこれでいいんだ、こ  
ういうふうなつもりで消しておるの  
ですか。

○朝田政府委員 離島航路の建造利子  
補給につきましては、新規のものにつ  
きましてすでに昭和三十三年度は廃止  
をいたしておきます。廃止ということ  
は、ちよつと言葉が悪いのであります  
が、予算にも新規のものは組んでお  
らないのであります。この国内旅客船公  
団法が実現いたしますと、助成が重複  
をするという考へ方もありますし、  
建造の利子補給をするよりも、当委員  
会の御決議の趣旨もございまして、  
共有制度を通じて、計画的に老朽船を  
代替、建造ないし改造していくとい  
う建前をとりました以上は、そういう  
利子補給の制度といふものは、補助政  
策からいひましても、重複をしてくる  
んじやないかという議論もあつた  
で、それをやめまして、根本的に、計  
画的に建造を進めていく、こうい  
うことに考へておるのであります。

○朝田政府委員 それから、この資金の面  
でありますが、二億円というふうなこ  
とになつておられますが、これで公団の運  
営事務費をまかなつて造船船渠の増加  
と業者の負担の増加を避けた、これは  
賛成なんでありまして、この数字とい  
うものは、私どもも五億ということ考  
えておりましたのが二億になつたので  
あります。これは大蔵省と来年あたり  
にはまた増額するといふようなことが  
予算折衝の途上にあつて二億といふ  
うなことになつたのか、これから先も  
やはり二億で継続しなければならぬよ  
うなことになるのかどうか。もしこれ  
で継続するといふことになりまして、  
公団には相当な事務がありまして、優

○朝田政府委員 そうですね、  
○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

○朝田政府委員 そうですね、

秀な技術のスタッフも置かなければならぬというふうなことになる。いろいろな使用料というふうなものも徴収するにすぎません。これは一年々で払えというふうなことはなるまいと思つて。区切つて少額のものから次へといふというふうなことになる。そういうふうな会計事務も非常に複雑になつてくると思つて。今考へておるような簡単なものではないといふ気がするのであります。一カ年に一千二百万円やそれらのものは、これはやりきれぬというふうな点の見通しと、それから折衝いたしました際に、将来これがふえる可能性があるかどうかという見通しをちよつと伺つてみたいと思つて。

○朝田政府委員 今お話がございましたように、この公団の事業資金は大部分資金運用部資金から融通を受けてまかなうのでございますが、資金運用部資金の金利は、御承知のようにほとんど六分五厘でございます。そこで、この金利は、公団が徴収いたします船舶使用料の中に込めまして、大体償却と金利に相当するものに若干、六分五厘の安全率を見る程度が限度だろうと思つて。公団の管理費をどういふ使用料に含ませるといふことにも限度がありまして、余裕はほとんどないと思つてあります。かりにこの管理費が七分といつたしますならば、二億で年間一千四百万円でございます。一千四百万円の管理費では仕事ができないではないか、こういうお尋ねでございます。その二億で仕事ができないならば将来ふえるかというところについての予算折衝

上の経緯はどうなつておるか、こういう御質問であらうと思つて。一千四百万円ではこの大事業に非常な負担を運賃に非常に重くかかると思つて。そこで、お話がございましたように五億の要求をいたしましたのであります。財政上その他の理由から二億、しかも一千四百万円というものは、公団の管理費として窮屈ではありましようが、最も簡素化された一つの運営体をもつて、役員を入れまして二十人でございまして、必要最小限度にいたして二億というところになつたのであります。将来、来年度あたりあるいはその次の年度において予算折衝上増額できるか、政府出資の増額が可能であるかどうかということにつきましても、大蔵省はその点約束いたしておりません。私も十分努力をいたしてまいりますが、おつかひがたいと思つて。私ども十分努力をいたしてまいりますが、おつかひがたいと思つて。私ども十分努力をいたしてまいりますが、おつかひがたいと思つて。

○開谷委員 今の御説明を聞いておると、資本金の利子以外に融資の金利のピンはねでもやりその方で少しでもまかなおつてという意味の御発言のようには思つて。開発銀行あたりは資本金の利子というふうなもので管理費をまかなつて、あとのものは自分の金利の引き下げに使つて。私たちが大体そういうふうな線に持つていきました。この資本金が多すぎるといふことが、その程度でやつていけるかどうか、その程度でやつていけるかどうか、事務運営がやりきれぬのじやなからうかと心配

しておるのです。これが少かつたら融資の分で一厘でも二厘でも取つてそれで管理費をまかなうという考え方は悪い考え方でありまして、これはどうして大蔵省と折衝して、せめて管理費だけは資本の利子でまかなえるようにする。そうして余つたら金利の引き下げの方に持つていくという考え方で、金が借りられないので融資をしてやる。零細な業者からピンはねをするような考え方はやめていただきたいと思つて。それについて局長はどうかと思つて。それについて局長はどうかと思つて。それについて局長はどうかと思つて。

○朝田政府委員 先ほど申し上げました六分五厘の資金運用部資金の金利を償ひまして、なおかつ公団運営上安全率を若干見込まなければこの公団の運営はできない、こう申したのであります。あるいはそういうふうにおつてなつたのかもしれない。といふことは、正直に申し上げると、大蔵省と七分にするか、七分五厘にするかという点も、まだ最後のきまつておらないのであります。千四百万円の管理費が苦しさの余りちよつとそういうふうなにおいがあるような御答弁を申し上げたのかもしれないが、非常に苦しいことは事実でございます。その辺はピンはねをするという気持はありませぬ。使用料に含ませる余裕はないと申し上げて差しつかえないと思つてあります。

○開谷委員 それから出資の割合です。非常に金に困つておる者に公益性の強いことならば、そして民生の安定ということになつておるのであるから、私は公団七割、事業者三割という負担は、事業者にとつてちよつと無理じやないかという気がしますが、八割、二割くらいに変更をするという気持はありませぬか。

○朝田政府委員 公団の持ち分の割合が多ければ多いほど事業者の負担が軽くていいのでありますけれども、私どもがこの公団創設の際に政府部内で問題にいたしましたことは、国が手を差し伸べて民生安定航路のための船舶の建造を大體計画的に進めるというところに、地方の民生安定という問題が相当大きな要素を占めておるのであります。地方の協力を相当強く要請されるべき問題である、地方の国民の足でございますから、地方がもつと関心を持つていたいて、種々の方法を通じて協力をしていただくという前提に立つておるのであります。従いまして、共有持ち分の比率も七割、三割という程度で、あとの共有持ち分が多い方がいいのでありますけれども、地方の協力をこの際強力に要請をいたしたい、またそういう方向で運営をいたしたい、こういう考へてございまして。

○開谷委員 そうすると、地方庁にも協力さす、こういうことなんです。地方庁の方にはそういうふうなことをこれから交渉せられますか。なお地方庁が出すといつたしますと、その方法は、どういふふうになりますか。地方庁が融資するといふようなことはできない

わけですが、どういふふうな格好になりますか、その点何つておきたいと思つて。これは一般的な地方庁はこういう形で援助すべきであるといふことを申し上げます。これは非常にむずかしいのであります。これは、御承知のように地方庁はそれぞれ財政状態を異にいたしてあります。管内の航路数の多いところ少しいところ、あるいは離島を持つておるところ、あるいはいろいろな事情が違つておるところ、一律な協力方法を定めることは不可能だと思つて。しかし地方庁独自の判断で適当な方法をもつて協力してもらいたいといふことだけは自治庁にも申し入れておるのであります。その方法をお尋ねでございます。

○開谷委員 地方庁のやつておられます融資といふことは例がありますが、私はそういうふうなことは聞いたことがないのであります。大体やつておる航路補助以外にはないのです。建造の際の金ですが、でき上るまでがこれは困難なものです。よく考へていただくと思つて。十四次船に比較いたしたいと思つて、大企業に対してやつたものはライナーは九割、それからトランパーでも八割、こういうふうなことになつておるのですが、計画造船に比較しても二割といふふうなことでも出ておるのなら何やら言ひのがれる方法が

○朝田政府委員 これは一般的な地方庁はこういう形で援助すべきであるといふことを申し上げます。これは非常にむずかしいのであります。これは、御承知のように地方庁はそれぞれ財政状態を異にいたしてあります。管内の航路数の多いところ少しいところ、あるいは離島を持つておるところ、あるいはいろいろな事情が違つておるところ、一律な協力方法を定めることは不可能だと思つて。しかし地方庁独自の判断で適当な方法をもつて協力してもらいたいといふことだけは自治庁にも申し入れておるのであります。その方法をお尋ねでございます。



できるのですが、三割というのではちよつとこれは答弁に苦しいのではな  
いかと思います。そこら辺はどうなん  
ですか。三割というのは多過ぎるの  
です。建造する際に融資をしたつて、多  
少の補助くらいはあったかもしませ  
んが、これも微々たるもので一割にも  
満たないと思います。九割、一割でも  
これは大へんなことになると思います  
が、国が離島航路整備法の補助をいた  
します際に、その裏打ちをいいますか、  
呼び水くらいはわずかのものをやつて  
おるといのが通例だろうと思います。  
これは航路補助以外に出した前例がど  
こかの地方庁にありますか。

○朝田政府委員 建設に對します融  
資とか補助といったようなものは、仰  
せの通りほとんどないと思います。  
今、的確な資料はございませんが、ほ  
んどないと思います。ただ航路補助  
につきましては、御承知のように非常  
に密接な関係のある地方庁ではおやり  
になつております。それが年間約二千  
万円であると思ひます。七割、三割の  
そりう共有持ち分と、先ほど計画造  
船の大聖船の定期船の融資比率等のお  
話がございましたが、これは共有制度  
であります。片一方の方は融資の方式  
をとつておりますので、その点はだい  
ぶ事業者の負担が軽いということは一  
般的にいえると思ひます。

○關谷委員 税の特別措置というよう  
なことにつきましては、これは自治庁  
の方と交渉しておられますか。内航  
船あたり非常に税が高いので困つてお  
ります。この点固定資産税の関係で  
ありますが、自治庁あたりと交渉せら  
れておるかどうか、それが一点、も  
う一つは附則九条以下に本公団に対す

る税金減免の規定がありますが、この  
公団の一般公団と比較してどんな特  
徴があるのか、一般公団と同じである  
のかどうか、この点何つておきたいと  
思ひます。

○朝田政府委員 御承知の通り国内旅  
客船の固定資産税につきましては、  
もつぱら遊覧の用に供しておるもの  
を除きまして、当該船舶の三分の二の額  
につきまして課税されることになつて  
おるのであります。すでにある程度の  
軽減措置が講ぜられておるといつても  
いいと思ひますが、必ずしも十  
分であるとは存じませんが、ある程度  
の軽減措置は講ぜられておると思ひ  
ます。地方税法第六條によりまし  
て、公益事業の非課税、あるいは不均  
一課税といふものが認められておりま  
すので、この規定の活用をはかつて参  
りたいと思ひます。

他の公団との問題でお尋ねがござ  
いまして、他の公団ともほぼ同様でござ  
いします。

○關谷委員 私だけそりう長く質問して  
もなんです、あなた方が計画してお  
られますが大體計画通りにいきまし  
て二万五千トン余りでありまして、実  
際に老朽船といふか耐用年数をこえた  
ものが五万五、六千トンあります。こ  
れは二十トン未満のものも含めまし  
て、それを含めないにいたしたしまし  
ても、これは五万トン程度のものがあ  
ります。もう五カ年たつたらまた老朽船  
はふえます。そりういふことになれば半  
分くらい計画しかできないといふよ  
うなことになるので、この点そりう  
かくこりういふような法律でできな  
がら、半分しかできないといふことでは  
非常に残念に思つておるのであります

す。これは大臣にお尋ねいたします  
が、この計画だけでやつたところで半  
分でありまして、ほんとうにこの法案  
の趣旨に沿つてやうなことをするために  
は、ずつと大蔵省と折衝いたしまし  
て、融資を現在計画しておられます倍  
くらいになるように、その点につきま  
しては大臣は強力に交渉しまして、そ  
して融資を増額させるという御意思が  
あるかどうか、これを伺つて質問を打ち  
切ります。

○永野國務大臣 一応これでやつてみ  
ますけれども、先ほど申しましたよ  
うに、これで決して十分と考えてお  
るわけではございません。従いまして、  
融資が不足すればその融資額の増強に  
努力いたしますのはもちろん、今の比  
率の問題も、計画造船なんかと比べま  
してももう少し奮発したらいいではない  
かといふような御意見もごもつとも  
思ひます。従いまして将来にわたしま  
しては、できるだけ御趣意に沿つよう  
な交渉をいたす決心をいたします。

○關谷委員 私は国内旅客船公団に  
ついで質問はこれで打ち切りまし  
て、港灣運送事業の免許の点につきま  
して、一、二点だけ質問いたしたいの  
であります。時間の関係はいいです  
か。

○塚原委員長 どうぞ。

○關谷委員 まずお尋ねをいたしたい  
のであります。この要綱にありま  
すところの第三の「登録の拒否に  
関する規定を整備する。」といふこと  
が、登録を拒否する  
ことができるという事になりま  
す。でき上つて後の登録、拒否する  
ことのできる登録と、許可してでき上  
つたものとそこにとれだけの差があり

すか。できるまではもちろん許可権を  
政府が握ると、その条件を整えてお  
りさえすれば、どうしても自然に許可  
しなければならぬといふふうには、でき  
上る道程は違ひますが、拒否すること  
のできる登録制と、許可制ででき上つ  
たものとの差といふのはどこが違ひ  
のですか。私にはちよつとわかりに  
くいので伺つておきたいと思ひます。

○中道政府委員 法的効果といしま  
しては同じだと思ひますが、建前は違  
うわけでございます。

○關谷委員 できるまではもちろん違  
ひがあるが、あとで効果は同じといふこと  
になるのなら、登録なら条件を整えてそ  
して登録を申請してくれば登録の受付  
をしなければならぬといふことになつ  
て乱立のおそれもあります。その港々  
の状況をよく把握して、乱立しない  
健全な発達をさしていくためには、許  
可制にした方がいいではないかといふ  
ふうなことも考えられますが、こりう  
いふふうな点についてはどういふふう  
にお考えになつておられますか。

○中道政府委員 この港灣運送事業法  
の精神をいたしましては、国が直接事業  
内容に立ち入ることをできるだけ避け  
ながら、事業の安定と事業の合理的な  
発達を期待し得るような条件を醸成す  
ることにございします。所定の登録基  
準に適合したものは何人も事業を行  
得ることとして、事業者間の公正な競  
争を期待しているわけでございます。  
従いまして登録基準の一つとして、事  
業者の需給状況を見るときは、  
本法の基本精神から見まして適當では  
ないのではないかと考へておられます。  
○關谷委員 そこら辺にいろいろ問題  
があるの、考へるによりまして、

この方がきつたのではないかとこりう  
ふな考へ方もあります。これは登録  
をしておる登録を今度拒否ができるの  
だから、今度拒否しておいて、制限を  
しておいて、そこら辺で許可制にした  
らぐつと減つてくるのだといふふう  
な考へ方もできないこともないの  
です。許可をされたものは、一応許可を  
するとなかなか取り消すといふことは  
できない。登録ならそれよりはやりや  
すいといふふうな、そんな関係もある  
のかもわかりませんが、許可制にした  
方が非常に業界も安定するのではない  
かといふふうな意見の方が強いよう  
であります。この点、登録制ですつと  
長くやつていこうといふおつもりなの  
か、もちろん法律を出すのに暫定でござ  
いしますとは言ひますまいが、将来許  
可制に直すといふふうな前提でこれを  
やつておられるかどうか。その点、  
含みの点だけ一つ伺つてみたいと思  
ひます。

○中道政府委員 現在の港灣運送事業  
の情勢から判断いたしました、登録の  
拒否の条件を整備するといふことで、  
大體妥當であるといふふうには判断を  
いたしておるわけでありまして、

○關谷委員 この場合あまり深いこと  
をお尋ねしてもこれはあまり小さな議  
論になるかも知れませんが、こりうい  
ふことは省きますが、この港灣運送事  
業に關連して、私は検査關係について  
伺つておきたいと思ひます。船積み貨  
物の検査、鑑定、検査の業務といふも  
のは、その性質上非常に厳正を要する  
ものであり、公共性の強いものであり  
ますが、これは今ややはり届出でやる  
といふふうなことになつておられますが、

将来これを規制するとかんたかという  
方法はありませんか。私がなぜこれ  
をお尋ねするかといいますと、般検と申  
しますか、般物検定協会というのが業  
界へだいはみ出してきまして、業界  
を混乱させておるような実情があるの  
で、この実情は局長はよく御承知であ  
ろうと思いますが、こういふような状  
態を何か是正するような方法、秩序を  
確立するような方法はないのかという  
ことでお尋ねしておるわけでありま  
す。具体的な問題とそれから将来規制  
をしようとするのかどうかというよう  
なことについての局長の御意見を伺つ  
てみたい。

○中道政府委員 検査、検査、検査に  
つきましては、現在海上運送法に規定  
されておまして、その内容は、検査  
業、検査業、鑑定業の事業開始の届出  
及び検査人、検査人、鑑定人とならう  
とする者についての登録制でございます  
が、これらの業務が港湾におきまし  
て商取引の公正円滑化に与える影響が  
非常に重要だと考えますので、これの  
法規制を強化する必要があると考える  
わけでございますが、どのような法規  
制に改正すべきかということは、現在  
お話のような実情等もいろいろ検討い  
たしております、研究中でございます  
す。

○關谷委員 この問題は、外国ではタ  
リマンというのは非常に厳正なとい  
いますか、非常に高度の規制をするか  
わに、非常にこれをたつとぶというこ  
とになつておるのでありますが、私、  
ぜひこれは将来規制する方法を考えて  
いただきたい。これは港湾運送事業  
よりも一つ大きなことじゃないかと  
思いますので、この点は一つよく御検

討願つて早急の機会に法制的に規制を  
するようにしていただきたい、こうい  
ふふうに思つております。なお法案が  
通過いたします際には、これは委員長  
にお諮りをいたしまして、理事会にも  
諮つていただいでこの附帯決議をつけ  
たいと考えておりますので、この点よ  
く御検討願いたいと思います。私はこ  
れで質問を終わります。

○塚原委員長 次会は来たる十三日金  
曜日、午前十時より理事会、十時三十  
分より委員会を開会することとして、  
本日はこれにて散会いたします。  
午後零時十一分散会

〔参照〕  
捕獲検査所の検定の再審査に関する  
法律の一部を改正する法律案（内閣  
提出第六七号）に関する報告書  
〔別冊附録に掲載〕