

第三十一回 参議院運輸委員會會議録第十三号

昭和三十四年三月十七日(火曜日)午後一時四十七分開会

委員の異動

三月十三日委員小林孝平君辞任につき、その補欠として大和与一君を議長において指名した。

三月十四日委員高野一夫君辞任につき、その補欠として横山フク君を議長において指名した。

三月十六日委員横山フク君辞任につき、その補欠として酒井利雄君を議長において指名した。

本日委員野田俊作君辞任につき、その補欠として重宗雄三君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

理事

江藤 智君

成田 一郎君

相澤 重明君

委員

石原幹市郎君

植竹 春彦君

重宗 雄三君

平島 敏夫君

天田 勝正君

杉山 昌作君

市川 房枝君

岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣

永野 護君

政府委員

運輸政務次官

中馬 辰猪君

運輸大臣官房長

細田 吉藏君

運輸省海運局長 朝田 靜夫君
運輸省港灣局長 中道 峰夫君
運輸省観光局長 岡本 悟君
海上保安庁次長 和田 勇君
事務局側
常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の会議に付した案件

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案(衆議院提出)

旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

旅内旅客船公団法案(内閣提出、衆議院送付)

特定港灣施設整備特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

理事(相澤重明君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

委員の異動を報告いたします。

三月十三日、小林孝平君が辞任、その補欠として大和与一君が、同十四日、高野一夫君が辞任、その補欠として横山フク君が、同十六日、横山フク君が辞任、その補欠として酒井利雄君が、本日、野田俊作君が辞任、その補欠として重宗雄三君が、それぞれ選任せられました。

理事(相澤重明君) ただいま出席の政府委員は、運輸政務次官中馬辰猪君、官房長細田吉藏君、海運局長朝田靜夫君、観光局長岡本悟君、海上保安庁次長和田勇君、以上であります。

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案は、前回発議者から提案理由の説明は聴取いたしました。本法律案について御質疑のおありの方は順次御発言願います。

それでは委員長から一つだけお尋ねしておきたいと思うのですが、第三条の二「海上における殺人、傷害、強盗、窃盗等人の生命、身体又は財産に危害が及ぶ犯罪」の場合、こういう点についての、海上におけるボートで旅客等を輸送した場合に窃盗等が行われたときに、海上保安官がいなくても、申告があつた場合、あるいはまたそれに協力した人等に対する措置はどういうふうにお考えになつておるか、御説明をいただきたいと思ひます。

政府委員(和田勇君) お答えいたします。ただいまのような場合にもこの改正案が適用になります。

理事(相澤重明君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

理事(相澤重明君) 御異議ないと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。――別に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

理事(相澤重明君) 御異議ないと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにし

てお述べを願ひます。――別に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

理事(相澤重明君) 御異議ないと認めます。

旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案を議題に供します。

本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を求めます。

「賛成者挙手」

旅行あつ旋業法の一部を改正する法律案を議題に供します。

本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を求めます。

それでは、これより採決をいたします。海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案を議題に供します。本法律案を原案通り可決することに賛成の方の御挙手を願ひます。

「賛成者挙手」 全会一致でございます。よつて本法律案は、全会一致をもつて原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成、その他自後の手続につきましては、慣例により、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

本法案について御質疑のおありの方は順次御発言を願います。
速記をとめて。

〔速記中止〕
○理事(相澤真明君) 速記を起して。

○理事(相澤真明君) ただいま特定港海施設整備特別措置法案を議題にいたしました。政府委員の出席の關係で、国内旅客船公団法案を議題といたします。

○理事(相澤真明君) ただいま特定港海施設整備特別措置法案を議題にいたしました。政府委員の出席の關係で、国内旅客船公団法案を議題といたします。

○理事(相澤真明君) ただいま特定港海施設整備特別措置法案を議題にいたしました。政府委員の出席の關係で、国内旅客船公団法案を議題といたします。

○江藤智君 国内旅客船公団が発足いたしました。これは五カ年計画で一応計画が終了するものと考えられるのでございませぬ。ただいま予算に組まれております資金あるいは資金運用部資金から融資をする額、そういうもので十分に目的を達し得るかどうか、その点について政府の見通しをお伺いしたいと思います。

○政府委員(朝田静夫君) お答えいたします。ただいまの五カ年計画で私どもが考えておりますのは、約二万トンばかりの老朽船の代替建造あるいは改造といったようなものを含めて考えているのであります。これは一応の、第一期の計画として私どもが考えているところでありまして、老朽船の非常に多い現状からいたしまして、なお不十分であると考えております。従いまして、五カ年計画が、一応めどとして私どもも考えておりますのは、今申し上げ

ました計画に引き続いて、さらに老朽船の代替建造改造というものを続けて参らなければならぬというふうに考えております。

○江藤智君 そこで、まだこれで十分ではないということになりますと、やはり代替建造するにについては、一番老朽で危険度の高いものと申しますか、そういうものから優先して改造していかれるのではないかと考えられるのでありますけれども、そういう方針でしようか。どういふ方針で代替建造を進められますか。

○政府委員(朝田静夫君) 大体今御指摘になったような方針で参りたいと思っております。民生安定上必要な航路というものと、老朽船の度合いといったようなものから、その緊急度に応じて計画的に代替建造ないし改造を進めて参りたい、こういうふうに考えております。

○江藤智君 そこでお配りの資料を拝見いたしました。これは訂正されたようなんです。訂正された資料を今初めて見たのでございませぬけれども、この「五カ年計画完了後と現状との国内旅客船船齢構成比較表」といふのがございませぬ。これを拝見しまして、鋼船において三十年以上というよりなものが相当残っている。大体船齢というものは二十年というふうであります。その鋼船についても、三十年未満のものが相当残っております。木船におきましても、これは十年未満におさまりたいのが理想でございませぬけれども、木船におきましても三十年以上というよりなものが相当残

る。そういうようなことになりまして、もう少し、むしろこういふものを二万トンだけやりかえるならば、大体二万トンだけはおさまらないでしようけれども、こういうものの方をうんと減らしていく、こういうような考え方にならざるを得ないかと思つて、その点はどういふことなんでしょうか。

○政府委員(朝田静夫君) この五カ年計画を一応完了いたしました後の船齢構成というものと現状との比較の点で今の御質疑であります。まことに仰せの通りでありまして、できるだけその船齢の多い三十年未満あるいは三十年以上といったものに主力を注いで参りたい、こういうふうに考えるのでございませぬ。ここで法案にあげておられます「民生の安定に必要な航路」といふものと、それから自力で資金が調達可能なもの、あるいははもっぱら遊覧あるいは観光といったものに從事するものを除いておられますので、実際の船齢構成の比較は、これよりも改善されると存じているのであります。仰せの通り、なお相当船齢の耐用年数以上に超過をいたして参る船舶が減少しないと思つております。従いまして、年々の資金計画におきまして、資金運用部資金からの借入れで事業を遂行していくのであります。その資金の毎年度におきます予算算術においての私どもの努力の点にも関連をいたしまして、かといつて、相当膨大な額というものを一挙に各年度これをとれるものでもありませんので、その点はなお資金の確保について努力をいたして参りまして、船齢の相当超過をいたして参るような船舶の掃に努力

を続けて参る、こういうふうに考えておるのであります。

○江藤智君 御趣旨はけっこうなんですけれども、少くとも、鋼船で三十年以上というものが現在で五十九隻ある。五カ年の後におきましてやはり五十六隻も残つておる。せつかくこういふ公団を作りまして、三十年以上のものを減らさないといふのは、どうも少し計画に、これはもちろん、ほんとうの概数の見当だから、こういう数字が出ておるのであります。実際のときには十分考えられるだろうと思つて、まことに御政治的に考へましても、こういふとにかく法案を出しておきながら、しかも一番の老朽の三十年以上の隻数がほとんど変わらぬという数字が出ておるといふのは、どうも納得がいかないのですが、この点は何かあります。検討されて、自信を持つて、やはりこの程度はまあ残つてもいいのだ、こういうよりなおつてもいいので、もう少し詳しく御説明を願えませんか。

○政府委員(朝田静夫君) その点について御説明をいたしますと、これでお努力を要すべき余地があるとは存じますが、一応ここで考えております計画につきましましては、木船が現在で、お手元の表にございませぬ。百十八隻、それがまあ一応この計画は第一次の計画が完了いたしますと三十六隻に減るわけでありませぬ。この三十六隻をゼロにしてしまふのであります。航路の事情、船舶の適格性、そういうよりなものを考へまして、そこに集中して参るわけにもいかないよ

うな実情もございませぬ。従いまして、百十八隻が三十六隻に減り、逆に木船を鋼船に切りかえるというものがほぼ半数あると思つて、従いまして、十年未満の鋼船が現在の六十七隻より百三十隻にふえる。逆にそういうよりな木船から鋼船に切りかえていきたいというよりな気持もその計画の中に入れておるのであります。これは必ずしも十全の、完全な計画であるといふふうには考えておりませぬので、実施に当りましては、御趣旨に沿つてその辺の努力を続けて参りたい、こういうふうに考えております。

○江藤智君 まあこの案はほんとうの計画でございませぬから、実施に当りて十分に実情に沿うように計画を立てていかれるという御趣旨でございませぬから、その点は了解いたします。

次に、今年度及び来年度以降の資金計画について御説明を一つ願いたいと思つて、それで、これもまた資料が交つたんですが、三十四年度の資金計画だけが交つたので、あとのそれ以降の計画というのはいずれに配付になりましたの表でいいのでございませぬか。

○政府委員(朝田静夫君) 当初に配付を申し上げましたが、資料と交つてお参りするのは、事業計画というところが交つてお参りして、各一年度、二年度、三年度といった各年度の計画は大蔵省の方とも連絡をいたしました結果、なるべくそういうよりな確定的なふうを考へられるようには、全体の計画として五カ年計画というものをあげまして、来年度だけは確定をしておる規模を第一年度としてあげておるのであります。そのほか先に御指摘になりました「五

二

二

カ年計画完了後と現在との国内旅客船船齢構成比較表」というのが変わつておるのでございます。

○江藤智君　そこで収入は来年度は政府の出資金が二億円の資金運用部の借入れが三億円、その他船舶収入が千五百万円と、こうなつておりますが、この収入につきましてもう少し詳しく御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(朝田静夫君)　政府出資金の二億と資金運用部借入れで三億でもつて事業資金と考へておるのでございますが、船舶収入の千五百万円と申しますのは、使用料を運航事業者からとるわけですが、大体二十カ年間の等額償却を基礎にして使用料を見込んで、運航事業者からとり得る収入額としてあげましたのが千五百万円でありまして、運用部資金の借入れでもつて大部分、出資以外の資金としては資金運用部資金から供給を仰がなければなりませんので、この間その資金に對しては六分五厘であります。きわめて零細な企業が多いのでありますので、公団といたしましては、その六分五厘の金利に若干安全率を加えて約七分程度でもつて、その使用料の方にもその分を見込んで参りたいというように、来年度の運航事業者から徴収いたします使用料は、船舶収入といつたしましてさらに千五百万円といつたので掲げておられます次第であります。

○江藤智君　そこで、零細企業だからこつて公団を作つて国がとにかく応援してやうかと、こつていうことになつておるのに、いわゆる外航船舶に對する計画造船におきましては、これは開銀融資で六分五厘だ、この場合には資

金運用部から直接公団が六分五厘で借入れられるわけでありまして、それに○五%ふやして、もちろん、中小企業であることも信用度合いが少いからと、この間も借入れませんけれども、とにかく資金運用部資金から六分五厘といふ一応低率な資金が融資されておるにかかわらず、そこでとにかく○五%ばかりふやして、これを貸さなければいけないといふところが、どうも問題が多少あるんじゃないかという気がするのです。むしろ零細企業であつたならば、ほかにやはり保証方法もあるけれども、わずかこれっぽつちを積み立てるか何かしらぬけれども、したために、それだけの保証がそれほど強められるといふふうにも思われませんが、さういふ点はどういふふうに政府としては考へておられるのか。

○政府委員(朝田静夫君)　仰せの通り、資金運用部資金の利率が六分五厘でありますので、それ以上に、零細な企業者から、安全率とはいはなから、若干のマージンを見て使用料として取り立てるといふことは、制度の趣旨から見ても不適当じゃないかという御趣旨であります。私どももいたしまして見込みなければならぬのであります。それが公団のとりまですところの使用料に含ませる余裕がほとんどないといふふうを考へておるのであります。が、しかもなおかつ、○五%といつたものを含ませしておりますことは、公団の維持、管理の上からいいますと、あるいは純然の安全率、零細企業が多いのでありますから、それに対するやほり保証の手だてといふようなことも、公団自身の運営からいつて

みますと考へておかなければならない問題であります。その点は相当、大幅に認めてはいけません。若干の安全率を見る程度はやむを得ないと思つておるのであります。この問題は、政府全額出資の二億といつたものの額を相当大幅にふやしますといふ問題は解決するのではありません。予算折衝の過程におきまして、この公団を新しく創設する場合には、一応政府内では二億円といふことに定められました結果、六分五厘といふものに大体少しの安全率を見込まなければならぬといふような事態であります。

○江藤智君　そこで私は、当初は、こつていう国内の旅客船の会社は皆零細企業だから、それに対する一つの安全措置として積み立てるために、○五%余分にとるのかと思つたのです。ところが今のお話では、公団の運営費といふか、さういふものが足りないから、多少さやをとつて、それでまかなおうと、こつていふような意味も入つておるやうなんであります。これは非常に私は問題じゃないか。もともとほうつておいたらつづれそうなんだから、国がとにかく助けようといつてこつていふ公団をこしらえておきなから、たまたま、政府出資金が思ふほどとれなかつたから、その利率の差額で、多少でもとにかく運営の金をふやさうといふやうな行き方は根本的におかしいのじやありませんか。もしも、二億で足らなかつたならば、来年度はそれでできる程度にしておいて、さうして再来年度、さらに政府の出資金をふやすよりに努力をするといふようにすべきであつて、少くとも計画造船の場合の開

銀融資の六分五厘と歩調を合せて、国内のこつていう小さい船でも、私らの気持からいへば、もつと安くしてやらなければ困ると思つておられますけれども、せめて六分五厘の外航船舶とは歩調を合せるというようにするのがほんとうじやないかと思つておるが、この点いかがでございますか。

○政府委員(朝田静夫君)　少し私の説明が明確を欠いたと思つたので、誤解を生ずるような答弁を修正の意味におきましてお聞き取り願いたいと思つておられますが、資金運用部資金の利率が六分五厘で、安全率を加えて七分といふことにつきましては、これはその管理費が足りないで七分にするという意味ではございません。資金運用部の借入金に對しましての五厘といふものは、今御指摘の通り積み立てていくのでございます。管理費は、政府全額出資の二億に對しましての金利でもつてまかなつて参りたいといふことであるやうなんであります。政府全額出資のものとして運用部資金から借り入れておるものと、その資金の間に少し私混同を生ぜしめるやうな御答弁申し上げたように思つておられますが、その点は御訂正の上お聞き取り願いたいと思つておられます。

○江藤智君　それでは政府出資金の方もやはり七分で運用されるのですか。それともこは、これもやはり七分で、さうして○五%は積み立てられ、こつていふことなんでしょうか。もしも積み立てをされるならば、やはりこの支出の方に積立金といふやうなものをはつきり入れられるべきじやないかと思つておられますが、何だかそこで少し利ざやをかきで、ぐずぐずとやるやうな感じを受けるのは、まあこの公団の

設立の趣旨にかんがみて、その点は少しはつきりしておく必要があるのじやないかと思つておるのですが、いかがですか。

○政府委員(朝田静夫君)　御指摘の通り、資金運用部資金に對する五厘の点につきましては、はつきりと積立金として計上するようにいたしておられます。政府全額出資の二億円に對しましては、これは一つのけじめがついておるやうなんで、七分といふこともつて公団の運営に必要な管理費はまかなつて参りたい、かように考へておられます。

○江藤智君　それから原案によりますと、三割は自己資本でやるやうになつておるんですけども、とにかく多数のこの業者といふものは、非常に経営状態もよくないやうなんであります。三割といへども、ただいまの外航船舶のような場合でも、なかなか市中銀行は大会社でさへ貸してくれない。ましてや、こつていう小企業に對して三割といふ市中銀行の融資が得られるかどうか、その点のお見通しはいかがでございますか。

○政府委員(朝田静夫君)　三割と七割の公団と運航事業者の持ち分の比率でございまして、ただいま私どもの考へとしては、大体七割、三割といふやうなことになるのであります。が、あつた三割の自己資本といふやうなことに、零細企業が多いから非常に困難ではないかといふやうな御質問であらうかと思つておられますが、この点につきましては、大体船体保険等との関連もございまして、そのうち半分くらいはさういふ保険会社からの借入れといふやうなことも実情において考へられますので、あとの半額程度のものをはつきりして都

まして、隻数において三九%、トン数において三七%、こういふような船質の改善ができるというふうに考えるのでございます。木船で申しますと船齢十年以上のものは現在三百六十七隻、一万四千八百二十一トンございませう。これが大体完了いたしますと、三百二十七隻、一万二千三百四十二トンになりまして、全木船の隻数におきまして五五%、トン数におきまして五八%になるわけでございます。この木船の隻数、トン数の比率があまり変らぬじやないかということがここで問題になるのであります。木船全体として先ほど御答弁申し上げましたように、鋼船に切りかえていくということでありまして、木船全体の数が少くなつて参りますので、パーセンテージというものにはあまり変つていない。しかしながら隻数、トン数においては相当の改善が企図されるというふうに私もは考へておるのであります。

○岩間正男君 私はやつぱり質問に答へていただきたいと思つたのです。あなたたちの理想案としてたとえば五年でこれを絶滅するという案を持つてゐるか、持つてゐないかということをお聞きしてゐるのです。ところがこれはやつぱりお持ちにならない。私はそれではなくて、理想案をきちつと立てて、そこから現実との関連で第二次案、第三次案というよりな形で出していくのでなければ、いつまでたつてもこれは改まらぬのではないが、こう思つておるのです。それをお持ちになる場合と、お持ちになつていない場合と私は非常に違ふと思ふ。そういう状態からいふと、今の説明されたものは、これはもう現実的な、そうして何

ともならないという一つのワクを加へられてそこから、物々考へてゐる。これではいつまでたつても私は行政は改まらないと思つたのです。そういう点を御聞きしてゐるのですが、五年間で絶滅するといふ案はないのです。なればならないでいいのです。無理して作つてもすぐはれてしまふ。

○政府委員(朝田静夫君) 五年間で全部一掃するという計画は、ただいま計数的には持つておりません。そこでさういふ老朽船の現状というものについては、私も把握してありますけれども、私どもは把握してありますけれども、それを計画として立てたことはございませぬ。なおその点についても検討をいたして参りたいと思つております。ただ法定の耐用年数、さういふことのために老朽船を一掃するといふような考へ方については、私どもはそれをとつておらないのでございませぬ。法定の耐用年数というものは、税制における船舶の償却の問題であります。安全性の問題については、船舶安全法その他諸関係法令に基いてその問題を解決すべきである、さういふふうに考へるのであります。

作るときに必要かという点、実は今検討してみたのです。大体この五カ年計画で、鋼船を百十三隻、総トン数が一万五千九百十トンとすることです。現在鋼船についてみますと、二百三十隻、七万トン、これは私ばかりに税法上の二十年耐用、さういふような点で計算してみたのですが、これはどうなりますか。少くとも五カ年間に、私の計算では一万七千トン作らなければ前進しない。現状を維持するのが五カ年間に一万七千トン、さういふように。木造船に至つては、五カ年間に一万一千トンやらなければ、実際は現状よりだんだん後退するわけですから、さういふところは四万三千トン、さういふところ現状維持の線よりも三分の一、今鋼船に転換するといふけれども、鋼船の方は、さうなつてくれればさういふ七千五百トンといふことでなくて、少くとも、ざつとみても二万トンぐらゐ五年間にやらなければならぬという格好になつてくる。さういふと、私はこの法案で驚くのは、このままでやつていつたのでは、少くとも税法上の耐用年数も考へていくと、現状よりもだんだんとマイナスの方になる法案だといふことがはつきり言えると思ふ。これはどうなんですか。あなたたち、少くともこの点を検討しないで、この法案を出して、これで現在の老朽船を解消するのだ、さういふことが言えますか。私は言えないと思ふ。どうなんですか。さういふ根本的なところを、われわれはちよつと見たつて、これを見てすぐびつと頭にくる。さういふように、こんなものは簡単な計算でやつてみれば

ばすく出る。少くとも法定の耐用年数をもとにして考へていくと、さういふことになる。どこに一体、公共の安全性を維持増進するといふ線がどこから出てくるか、わけがわからない。この点明確にしてもらいたい。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまの御趣旨で考へますと、私どももいたしましては、この法案が後退をするといふよりも、むしろ現状のままでも放棄しておけば、今私どもが考へております不満足な案でも、実行できないといふことではあります。五カ年計画として私どもが考へております規模は、まことに不十分なものであることは私も認めますけれども、これでもつて後退をするとは考へておりません。少くとも船質改善に相当の奇年があると思ふのでありますけれども、理想的な五カ年計画といふふうには考へておりませぬ。従いまして、逐次第二次の計画に進んで参らなければならぬと思つてあります。むしろ五カ年計画の計画自体もつと繰り上げて理想的なものにするように、各年度におきまして資金運用部資金の確保につきましても努力をいたしたい、さういふふうには考へておるのであります。

○岩間正男君 さうすると、提案理由にさう書いてあります。「民生の安定にさういふ必要航路の維持改善をはかり」さういふことですから少くともマイナスじやなくて、プラスにならなければならぬのですが、ところが維持さへ困難だ、私のあげた数字では、さういふように、少くとも現状を維持していかためには、今言つたような法定耐用年数でいけば、鉄鋼船は現状でも一万七千トン、木造船は一万一千トンぐらゐ

作らなければならぬ。さらに木造船を鋼鉄船に変えていくことになるかと、鋼鉄船は二万トンとか木造船は八千トンとか、さういふことではなければ現状維持もできない法案なんです。さういふと、この法案にさういふことを書くことはできないんじゃないですか。だから私たちがこれはごまかされてはならぬと思つたのはそこなんです。法案だけはさういふたつてゐるけれども、しかし裏づける計画、この計画を微細に数字をあげてやつていくとさういふこと、ここに問題がある。法定耐用年数を割つてゐる船がめちやくちやくに多やくをはるのだ、現状では改善といふやつはさうできないのだ、さういふところの法案だといふふうには考へておられない。さういふことを考へなければならぬ。民生の安定に必要な航路の維持改善をはかる法案だといふことはうたえないうで、しかも運用の中で法定耐用年数よりも現状ではもつと使えるからといふので、さうして結局それが無理をしてゐる、限界がわからない。それが南海丸になり今までの紫雲丸になつてきた大きな原因です。私たちはこの問題に今までタッチしてきて、このところではやはり積極的にやらなければならぬといふのは、運輸委員会の責任において今まで問題にされてきた。さういふ具体的なこれは政府の出した法案を見ておると、さういふやり法案なんです。現状を維持できない法案です。さういふ問題について、さきのあなたたちが最初に五カ年なら五カ年にこれで行くのだと

さういふと、さういふ案がないかあるかといふことが、どんなふうにもこの法案を

いう案を持つているのか、持つていないのか、これが今の運輸行政の中にどういう位置を占めるのかということが明白にされない限り、こういう法案を出してきて、これで目隠しをされてもこれは実問題としてわからなくなつてしまふ。それでしよう。私はあとで運輸大臣にお聞きするのだけれども、こういう問題と関連して、たとえば利子の問題が先ほど出ました。これは資金運用部資金よりもちよつと五厘だけ上回るといふことで、維持管理費にそれを充てるのだ、こういうことです。しかし、一方ではどうですか、最近外航船なんかについても利子補給ということがそろそろ頭をもたげてきた。運輸大臣の答弁でもこれは御承知のように出てきています。だれでも知つておる天下周知の事実です。そういうことを言つておいて、一方では逆に資金運用部資金よりも上回るような金利をやつて、そこからピンはねをしてそこから管理費をとる。こういうことで一体はつきり統一した民生の安定のための公共性を守る法案になりますか。これはあとで運輸大臣に聞くのだけれども、あなたたちこの点で行政事務官として一体どういふ常の覚悟をもつてやつておるのか。それから今度の予算を作るときに、そうして法案を作るときに、一体どういふ覚悟でこの問題を折衝したのか、このところをちよつと聞かしてもらわないとわれわれ応援のしようがない。あなたたちを応援したいと思つておるけれども、実際どういふふうなことでまかされて、全く何だかほんとうに羊頭を掲げて狗肉を売る法案です、こんなことは。現状さえも維持できない、現状よりも後退す

る法案を出してきて、各目上は何か維持改善だ、こういうことを言つても、実質的には金利の面から見たつて、利子の問題から考えたつて、これはとても問題にならぬ。こういうことは犠牲になつておして大きな外航船、この大きな船の製造に対しては国家はあらゆる援助をしていく、そういうことは問題にさえなつたんだけれども、ほとぼりがさめたんでまただんだん復活してきた。非常に世論のあるところだ。実質的に国内のこんな零細な、ほんとうに実際一べんにやろうと思えばできるでしょう。四十何億でしょう、全部やろうとすれば、今年度の一体造船の何を見てみますと、海運関係で開発銀行から百八十億、それから輸出入銀行、こういうものからの何を見ると相当膨大なものになつておるでしょう。この中で一割も要らないのだね。そういう金を出せばちゃんと公共事業の安定性を確保することが出来る。五カ年でびちんとできる、十億ずつ出してごらんない。こういう点であなたたちちよつと事務に當つていて矛盾を感じませんか、私は打ち明け話をお聞きしたい、折衝したなら、どうも良心的な事務官として……一体日本の今の、追い落されておる老朽船をかかえて非常に困つておる。あらしが来るとすぐに船が傾いたり、それから港に退避しなければならぬ、こういうふうな現状にある。これを打開すると、こういう点で実際矛盾を感じるとおるのですが、どうなんですか。こういう点で積極的にあなたたち努力したことがあるのか。これはあなたたちを責めても無理なかもしれませんが、ここで漏らして下さい。運輸大臣が来たらわれわれ

これは公的にやる。行政的になつてない、こんなものはだめだ。この点聞かして下さい。
○政府委員(朝田静夫君) 私どもは今御発言のように、国内旅客船の現状から考へて、外航海運とのバランスに上げておるが、今の国内旅客船の現状から考へて、どうしてもこの公団を創設すべきであるという事務的な検討から、また当委員会なり衆議院の運輸委員会等におきましても御決議の趣旨もございまして。予算折衝において全力を尽して折衝をいたしたのであります。その結果がやはり公団の新設を抑制をいたしておるような情勢でありましたけれども、少くとも国内旅客公団だけは設立しようというところまで政府部内の協力を得たのであります。私どもはいかげんか気分な気持で法案を出し、予算の折衝に當つたわけではございません。
ただ、今五カ年計画においては現状維持すらも困難じゃないかという御意見でございまして、十分でなくとも、先ほど数字をあげて御説明をいたしましたように、船質の改善につきましては隻数、トン数において改善をし得る計画であるというのを申し上げておるのでありますけれども、一面においてこの五カ年計画というものは、絶対的に動かすべからざる計画であるというふうには政府部内でもなつておらないのであります。一応のめどでありまして、各年度の財政投資計画において、先ほど申し上げましたような決意をもつて毎年度予算の折衝に當つて、できる限りの資金運用部資金の確保に努めたい、こういうふうな

考へておるのであります。
○岩間正男君 まあその苦衷のあるところはわかりませうけれども、少くとも私は、たとえ一七千トン鉄鋼船を作らなくちゃならないというのに二万トン作つた、ところがまだ不十分ですという法案だったら私たちが一応納得が出来るのだけれども、一七千トン作らなくちゃいけないときに一五五千トンで、維持もできないという数字が出てくるわけですね。それで、かし今までの日本の海運界の現状においてはこの耐用年数を実際延ばしてはいるのだから、というようなところに逃げ込んでおるわけだね。それがまた非常に公共の安全性に関係がある。現実には何隻かの船が沈んで、何百人、何千人の人命が奪われているのだね。行政的に見ればまあいろいろの第二次、第三次的なごまかしのやむを得ない政策ということによつて、現実的に国民の尊い命が奪われている。こういうことについては、私たちが解決するということでは議員の任務だと思つておる。そこで次官がお見えのようですが、この問題は行政官だけにまかせておくことはできないと思つておる。予算折衝の中で、少くともこの点で法案の提案理由説明の点でうたわれている現状維持、あるいはそれ以上なんぼも頭を出すとすることは、少くともこの国会に新たな法案として出されてくる限りは、それがなければ、われわれこれをのみにのんで引き下るわけにはいかならぬと思つておる。この点について今まで、論議をされ努力をされたかどうかお伺いしたい。
○政府委員(中馬展博君) 先ほどから運輸大臣に対する御質問という形も

あつたと思ひますけれども、外航船の利子補給の問題が、むしろこういう国内の旅客船公団法案その他よりも優先する、というふうな御趣旨に受け取れたような御発言がございまして、少くとも本年度大蔵省と予算折衝を私どもはいたしましたけれども、その際におきましては外航船の利子補給の問題よりもはるかに強い要望といひますか、重いウエイトをもつて大蔵省に折衝いたしましたことは事実であります。特にこの国内旅客公団の予算の問題と外航船の利子補給、その中においては船員の厚生施設等の予算も含まれておりますけれども、この二つの問題は、特に海運局としては外航船の利子補給よりもむしろ大きく取り上げて大蔵省と折衝いたしましたことは、大蔵省との折衝の過程におきまして、外航船の利子補給はほとんど第一ラウンドにおいてわれわれは引き下つたけれども、この問題は最終回まで持ちこたえましてがんばつたという事実が何ものよりも証明するのではなからうかと思つておる。従つて予算編成の過程において、かような経過があつたということは、この問題に対して運輸省、特に海運局内においては非常に強い熱意を持つておつたということの証明になるのではないかと思ひます。
○岩間正男君 利子補給について努力されたという点のお話があつたのですが、もつと根本は全体の計画の中で、今言つたように現状を維持できないような形で、こういうふうな正体が出てきては始末が悪いと思つておる。こういう点について基本的な努力が十分じゃなかつたかと思つておる。

それからもう一つは、基本的な計画をはずり立てて、先ほどないと言ったのですが、こういうものを立ててみたらどうですか。やはり五年か六年の計画で老朽船を改良する、今後ルートに乗せる。こんなものはやるつもりだつたらできると思ふのです。できないというのにはむしろ思想問題で、それを實際とに回すというより、頭が別な方に動いておればできないのだ。しかし現実には非常に国民の生命財産と深い関係を持つておるものであり、大いに努力すべきじゃないか、こういうふうに思ふわけですか。こういう点について何か計画をあなたたち持つて当委員会に出されたいと思ふのです。

この法案は流れるか通るかかわからぬけれども、かりにこの法案が充足したつてこれは中身を本物にしなければならぬでしょう。そういうことについてはつきりと現状を明らかにして、これに対するPRもやらなければほんとうに国民のものにならないわけですよ。あなたたちが胸の中でもやもやと考えていても、実際の政治の上に反映するといふ形はうまくいかない。大衆に非常に影響を持つ問題です。南海丸一つ見てもそういうのが起つてくる。そういう点でそういうプランを作つてあなた自身が一つの何というか良心的な施策を講じたいというものがあつて、初めて私は働くのではないかと思ふますが、こういう点どうですか。

○政府委員(朝田静夫君) 仰せの通りであります。事務的に考えましても、そうあるべきだと私は思ふます。今後そういう方向に向つて努力をさしていただきたいと、こう考へるのであります。

○岩間正男君 その次に、これは大体資金の量というのは一応二億、三億としまつておられますが、建造計画、これは大体の何ですが、むろん細密なものまでではできぬかもしれぬが、しかし大体資金計画はきまつておるのですから、これは漠然と資金を取つたのではなくて、一応現場調査の中でこれだけ必要だということで一応きめられたのだと思ふのですが、大体どこにどういふふうにとつておるのですか。どうランはきまつておるのですか。どうでしょうか。

○政府委員(朝田静夫君) 私どももいたしましては、先ほどお話のありました全体の建造計画あるいは老朽船代替計画といふものをもつて、それで現実の問題も織り込んであるのは五カ年計画といふものを作るべきであると思ふますが、私どももいたしましては、全体の老朽船の現状はこういうことである、五カ年計画の先に現実の様相が出て参りまして、今の、先ほどから申し上げますように、不十分な計画になつておるのでございまして、初年度の事業計画といたしまして、この航路別にこの船舶を代替するといふ、具体的にどこで計画として織り込んでおられます。全体の中で約四百トン、こういうことが第一年度で隻数にいたしまして四十五隻ということを予定いたしておられますが、これも先ほど来お話のありましたように、零細企業でありまして、運航事業者の申し出によつて公団が実際に判断をしていく、あるいは航路の民生安定上必要の度合いあるいは老朽船の度合い、そういうものを考へあわせまして、公団が実際のこのワタの中で実施計画を立てていくこと

の方が実情に合うというふうに考へておるのであります。

○理事(相澤重明君) ちょっと速記をとめて。

○理事(相澤重明君) 速記をつけて。

○岩間正男君 やはりこれについては大体融資運営の大綱のようなものがきめられるのですか。大した額ではないけれども、しかし実質の問題としては一応そういう方法がないと、そこで公団の考へ方だけでやつていくというふうな運用の面だと、実はもつと早くしてほしい所になかなかいかないで、そのでもない所になかなかいかない、中小企業の金融なんかの場合に起つていふように、零細にはなかなかいかないで、中小企業でも大きい所に行く。融資の条件の問題、担保の問題、そういうふうなこと、それからコネクショ

ン、そういうふうなもので運用が必ずしも法案の志向する方向にいかないといふことが起つてくると思ふのだが、大体今後こういう法案ができて、あなた方の手を離れて公団まかせというところだけは、果してこの法の所期の目的を達成することは困難じゃないかと思ふのですが、そういうふうな融資の運営といふことについて、一応大綱的にあなたの方でお考へになつておるのか。それを今後実施する面において、どういふように行政上注意を必要とするお考へなのかそれを何つておきたい。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまの御質問は、公団ができましたあとで運営いたします場合に、非常に重要な問題の一つであると思は考へるのであります。公団が整備いたします国内旅客

船の先行という問題につきましては、公団の業務方法書というものを具体的に定めさせる予定にいたしておられます。この業務方法書はどうかを記載するかというふうなことも、運輸省令で定める方針を今のところでは考へておるのであります。国内旅客船の先行といふ点か、いずれを先にしてどういふものを具体的に実施していくかという公団側の運営の問題につきましては、ただいま言ひ得ますことは、代替船の建造の緊急度、と申しますことは、老朽船舶の老朽の度合いは不適格性の度合いといふものが第一になるのじゃないかと思ひます。その次に、就航航路の重要性、法案にもうたつておられますように、民生安定に必要な航路であるかどうか、あるいは事業者の適格性、あるいは代替船舶の航路事情に對する適格性といふものが検討されて、初めて具体的に実施をしていくのが本当である。こういうふうに考へておられますので、その業務方法書に記載すべき事項は省令で定め、業務方法書を作つて参りました場合には運輸大臣の認可を得てやらせる、というふうな監督上も措置をしていかなければならぬというふうに考へておられます。

○岩間正男君 これはやつぱり相当この問題も重要な一つだといふようなお話も今ありましたから、検討して、一応の筋道は明確になつておるよう、公団に渡す前に、やつぱり運輸省のそういう点か、当委員会なんかでも実はもう少し論議されておけば、先に行つてあまり公団の自由自在な運用というふうなことでなく、一つの公共事業性となつたものだから、これについて方針は大まかに、こまかいところまで、

はいれないだろうが、これは一応ここで明らかにされておく必要があると思ふので、こういう点ももう少し検討して、これはできたなら、そういうことについて大綱でもいいから発表してほしいと思ひます。

もう一つですが、法案の第一条によると、「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」、こういうことなのですが、これはどうですか。こういう調査はできておられますか。全体のこれはどのくらい資金の調達が困難であるか。すべて調達困難と言へば、そうかもしられぬけれども、ここにはやつぱり法案でどうしたつておるので、いろいろな段階があるわけでしょう。これはやつぱり調査できていますか。この資料はどうですか。

○政府委員(朝田静夫君) 第一条のその資金の調達が困難である事業者という者を明確にここで申し上げることが、非常にむづかしい問題であると思ふのであります。通常資本金が多量といふことで資金の調達が容易であるともいふ得ませんし、配当の有無によつて、その旅客船航路事業を經營していく上において、資金調達が可能であるといふようなふうにも一がい言へないものであります。また金融機関側からいたしまして、融資をいたす場合に資産、信用力、あるいはその償還の確実性といったようなものも、具体的に判断をいたして融資をするかしないかという点が、具体的な問題でありまして、具体的なところで資本金何万円以上、あるいは配当は何パーセント以上の者は調達困難ではないというふうなことは、一般論として私は

なんという、それは受益者負担というものは、従来わかつていたのですけれども、こういう特別利用料なんというものは、これは、もう非常にへんちくりんな料金だと思つておるのです。これは、まあ施行するまでに、少しまだ年限もあるのでもしよから、その間に一つ、十分に検討されて、そして一つの港の中で、この部分については、特別の金を取る、片一方の方ではないというふうな、そういう、とにかく港の運営全般の根本的な問題に關するような事柄については、もつと將來十分検討されて、もしこういふものを訂正する必要があるならば、これは一つ訂正する必要があると思つておる。

で、今この法案は、いろいろ予算の裏付けもできておるのでありますからして、今、これをここで訂正するといふところまでは、私は主張しません。が、しかしこれについては、非常な疑問を持つておるといふことを私はここではずきり申し上げておきたい。いま一つは、従来の日本の港で、はなはだおくれおるののは、荷役設備なんです。この輸出港については、なるほど従来の特定重要港湾と同じような比率で、岸壁とか浚渫とかというふうなもの、国が負担することになつておるのだけれども、肝心の荷役設備については、一体どういふふうになつておるのか、これまた、従来通りに港務管理者に任せておいたのでは、これはもう、今までの通りなんです。岸壁ができたつて、荷役設備は、はなはだ貧弱だ。諸外国の港に比べて一番貧弱なのは、この荷役設備がおくれおるといふことなんです。この点については、どういふふうに政府は考へておるのか、御答弁を願いたい。

○政府委員(中道峰夫君) 今回の特別整備につきましても、港務を一体的に使用できるようにしたいということの主眼でございまして、防波堤、浚渫等の外郭あるいは水域施設とあわせまして、接岸施設であります岸壁、それから道路、鉄道、上屋、荷役機械、倉庫、そつといたつたようなものを全部、一体的に築造いたしました。できたものは、すぐに利用できるといふふうに計画をいたしております。

ただ、この築造に要する負担割合、あるいは負担の支出区分等につきましては、港務法によりまして国費あるいは港務管理者の負担、あるいは今回、資金運用部の借入、あるいは起債というふうな方法によりまして、財源を確保いたしました。この施設を整備するわけでございます。

今、お話を荷役機械でございまして、荷役機械も、その線に沿ひまして、この施設が、十分活用できるように必要な荷役機械、荷役施設を整備する予定でございます。ただ、この荷役機械につきましては、国費の対象となつておりません。港務管理者の起債等によつて、これを整備する、これは計画としては、一体的に考へておりますが、事業といたしましては、港務管理者の起債といたしまして、港務管理者の起債といたしまして、港務管理者と協議をいたしまして、それらの起債事業を、この特別会計を實施いたしまして国の直轄事業に委託をいたしまして、同時に施行するといふ建前をとつておるわけでございます。○江藤智君 港務の機能を一体的にパランスのとれたように考へているとい

うことは、非常にけつこうなんであります。しかしながら、とにかく計画ばかりいくら考へても、肝心の予算といふか、金の裏付けがなければ、できないことは明らかなんです。今までも同じように荷役機械などにつきましても、港務管理者が、これを負担する、起債をしたり何かして負担する。委託することとは、これはけつこうですけれども、その委託する金がなかつたら、何にもならないわけなんです。しかも地方の、そういう負担力というものは、これはもう特別に、最近ふえてきたといふわけでもないのだから、今までも同じように放つておいたならば、今までの程度しかできないと思つておる。その点については、どう考へておられますか。

○政府委員(中道峰夫君) 実は、先ほど申しましたように、港務を一体的に利用するため、荷役機械等の整備につきましても、国がその一部を負担するといふことを、当初私も財政当局と折衝をいたして参つたわけでございますが、財政の都合等もございまして、今回の政府案といたしましては、ただいま申しましたように荷役機械等は、港務関係の起債事業、工事は直轄工事といふふうになつて参つたわけでございます。ただ、特別に重要な施設を整備するといふ今回の建前から申しまして、港務を一体的に整備するたため、どうしても、それらの施設が必要でございますので、計画施工に当りまして、港務管理者とも十分協議をいたしまして、目的を遂行できるようにやつていきたいと思つております。なお、お話をこれらの荷役機械等におきます国家負担につきましても、地方の財政等考へまして、できるだけ国家負担が行われるように、今後努力をいたしたいといふふうに考へておるわけでございます。

○江藤智君 私は運輸委員としての立場から、これは道路の一兆円予算と並んで、わが国の港務を緊急に整備せなかつたかぬといふことと、この港務特別会計に対して、期待するところが非常に多かつた。ところが、實際問題としては、わけのわからぬ特別利用料といふようなものを徴収せにやいかぬ、あるいはパランスのとれた、とにかく港務計画を施行するのだという、ただいまの説明にもかかわらず、肝心の荷役機械であるとか、あるいは岸壁の背後の埋立てであるとかといふものについては、全部、これは港務管理者の負担におつかふせてしまつておる。これでは、これまでとあまり変わらないわけなのであつて、實際に、所期するよりの仕事ができるかどうかといふ点についても、非常にあやふまれるわけであつて、この点については、どうも、私としても非常に釈然としない。しかしながら、これは今後、これを直す熱意があるかどうかといふような事柄につきましても、これは運輸大臣が出たときに、大臣に一つ聞くことについて、きょうの意味で、保留をいたしまして、きょうの質問は終了したいと思います。

○理事(相澤重明君) 別に、ほかに御発言もなければ、本日は、この程度で終りたいと思つておる。ちよつと速記をとめて。【速記中止】

○理事(相澤重明君) それでは、速記をつけて。

本日は、以上をもつて散会いたしました。午後三時四十一分散会

三月十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、旅行あつた旅業法の一部を改正する法律案(準備審査のための付託は三月九日)