

第三十一回 参議院運輸委員会議録第十四号

(二三八)

昭和三十四年三月十九日(木曜日)午後
一時五十六分開会

委員の移動

三月十八日委員重宗雄三君及び植竹春彦君辞任につき、その補欠として野田俊作君及び森田豊壽君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長

理事

大倉 精一君
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
近藤 鶴代君
高橋進太郎君
苦米地英俊君
平島 敏夫君
山本 利壽君
松浦 清一君
岩間 正男君

○委員長(大倉精一君) 港湾運送事業法の一部を改正する法律案につきましては、去る二月

昭和三十四年三月十九日(木曜日)午後一時五十六分開会

國務大臣 井岡 大治君
政府委員 運輸大臣 永野 譲君
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 軒田 静夫君
運輸省港湾局長 中道 峰夫君
運輸省鉄道監督 局国有鉄道部長 八木 利眞君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 古谷 善亮君

本日の会議に付した案件

○港湾運送事業法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○特定港湾施設整備特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○国内旅客船公団法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(大倉精一君) ただいまから、運輸委員会を開会いたします。

委員の異動を御報告いたします。

三月十八日、重宗雄三君が辞任、その補欠として野田俊作君が選任せられました。

一方港湾運送事業の現状をみますと、今後港湾諸施設が急速に整備されるのに對して、積極的に荷役の近代化、合理化が強く要請されてくるにもかかわらず、事業者の乱立、不適格業者の出現等に起因して、荷役の近代化

が、その実体を的確に把握し得ないた

めであることは、申し上げるまでもあります。

なお中馬政務次官並びに衆議院議員

關谷勝利君、衆議院議員井岡大治君が出席されておりまます。政府委員として、その他、海運局長朝田靜夫君、港

湾局長中道峰夫君、説明員といたしまして、日本国有鉄道副總裁小倉俊夫君、総裁室文書課長谷伍平君が出席されております。

今回の政府原案の主なる点は、事業の限定期登録制度の設定、登録拒否及び取り消しに関する規定の整備、私的独占禁止法の適用除外の範囲の拡張等以上三点であります。これらの中でも最も重要な登録の拒否要件の整備は、今回若干整備されると申しながら、これに該当する者のみを排除するという、相変らず消極的な登録制度が採用されているのであります。

具体的に聞いていただきますと、よく
わかると思います。

○相澤重明君　たとえば第一の「当該事業の開始により港湾通送供給量が港湾通送需要量に対し著しく過剰にならないこと」現在の事業者というものは、どの程度おありとお考えになつておるのか。

それから、おそらくまあ全國的に調べになつたと思いますから、六大大港等の場合のこの事業といふものに対しても、今後の見通し、そういうようなもののについて、おわかりになつたならば、一つ御説明をいただきたい。

給関係で、免許基準は道路運送法その他のに書いてあります条文をそのまま適用いたしたのでありますするが、これは、需給関係が著しくアンバランスにならないようなどいうふうなことで、これが免許制の一番大事な点と思いますが、需給関係を調整しようというふうなことで、これを書いておるわけですが、あります。その数字的な説明につきましては、現在は、やや供給過剰といふような状態になっておりますので、そのために不当競争を起しまして、いわゆるダンピングというふうなものができまして、せっかく公示料金でありますながら、それをもぐりと申しますと導弊があるわけでございますが、下回るような請負方をやつておるというふうなことで、これを矯正いたしまして、そうして健全な事業形態になり、それによつてあるいは施設、あるいは労働者の待遇改善というふうなことに資本主義ができるようなる程度に調整したことになります。

○相澤重明君 これは、おそらく衆議院でも、三十一年から三十二年にかけて、たとえばこの例として、横浜港の米軍荷の荷揚げ問題を御討議されたことがあると思う。私ども参議院の運輸委員会でも、当時のいわゆる公示料金のダンピングの問題で、非常に大きな、これは世論を起したわけでありま

そういう点について、もし、この免許制度といふことになるわけでありりますが、この場合に、よほどこの基準といふものに對する的確なやはり判断といいますか、そういうものを今後作ることにしないと、私は、やはり今國谷議員のお話のように、將來の問題として、過當競争が行われる。それがひいては料率の引き下げとか、あるいは料金のダンピング等が行われて、働く者に非常な大きな影響を及ぼしてくる、こういう点を、特に、これは三十二年、三十二年の米軍荷の荷役問題で、十一年末、三十二年の米軍荷の荷役問題で、あれだけ全国で大きな問題になつたのですから、こういう点を考えた場合に、やはりはつきりしたものを持たなければならぬじゃないか。

事業の実態を、これによつて把握する
ことができますので、その実態に即
応いたしまして、行政措置といたしま
して、これらを規制していこう、こう
いうふうに考えております。

○相澤重明君 これは、特に行政措置
ということだけで、果していいのかど
うかという点ですね、まだ相当、私は
問題があると思う。

というのは、現在の事業者が、先ほ
ども御答弁いただいたように、非常に
たくさんあるわけですね。しかも六大
港、七大港といわれるようなところに
は、むしろ業者が非常に密集しておる
ということ、私は取り上げられるの
じゃないか。そういう場合に、むしろ
現在の形よりも、免許制度にするとい
うその基本的な態度からいけば、登録
制から免許制にするということになれ
ば、これはやはり一つ、はつきりし
た基準と、いうものを示して、この基準
に適合しなければ免許はできないのだ
というくらいまでお考えがあつてもい
いのではないか、こう思うのですが、
今のお話では、行政措置というお答え
ですが、これは一つ当局から、そうい
うお考えがあるかどうか。これは政務
次官なり局長から、お答えを一ついた
だきたいと思う。

○政府委員(中道峰夫君) この免許の
基準につきましては、行政措置でござ
いますが、運輸省といたしましては、
運輸審議会が設けられておりますの
で、運輸審議会を通じまして、敵正公
正にやる態度でございますが、現在な
お各港湾の運送事業者の実態調査を広
範囲に調査中でございます。それらを
十分検討いたしまして、御期待に沿

るよう、法律の精神が徹底いたします。なおこの施行は、十月ということになりましたが、予定をされておりますので、それまでに、十分の検討をいたしたいというふうに、万全の措置をとりたいというふうに考えております。

○相澤重明君 その次に、衆議院の先生方にお尋ねしておきたいのですが、今も、当局から御答弁のあった運輸審議会の問題なんですが、現状の運輸審議会のやり方だけで、今後もやつていいか、こうとお考えになつておるのか。あるいは運輸審議会を、大へん口が悪いとか、もしれませんが、現状では、あまりばつとしない。従つてもつと強力なものにする、もうと權威のあるものにする、こういうような考え方をお持ちになつておるかどうか。ひいては、それに対する各界、いわゆる事業者の、あるいは労働者の意向と、そういうものを十分聞いて、そしてこの法の適用をりっぱなものにしていくと、いうお考えをもつておられるならば、たとえば都部会といいますか、そういう専門的な人々の意見というようなものをお聞きとなるお考えがあるのかどうか、この点、衆議院で御討議されたことをお答えいただきたいと思います。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは、現在の運輸審議会のままでいいといふことになっておるのであります。そちらのいろいろ学識経験者とか、あるは何といいますか、労働者等の御意見等は、公聴会等において十分辯論をいたしまして、それで現在の運輸審議会の運用によって、万全を期したい、というふうに考えております。

○相澤重明君 私は、せつかくのお答

えであります。が、どうもその点が、今方といふものを考えてみると、港湾運送事業といふものが、非常に重要な役割を持つだけに、三十一条の、運輸大臣が港湾運送事業の免許あるいは免許の取り消しといふような事項を考えた場合に、やはりもっと十分働いておる多くの人から、あるいはそういう専門部会といふようなものをもつて、審議会の人意見を聞くものいのではないか。より多くの人に的確な判断といふものを建言をしていただく。あるいは、質問をして、そういう多くの意見を聞く、これは關谷先生のお話の公聴会をやれば、それでいいというだけでは、少し物足りないよう思うのですが、この点は、全然、それ以上考えられないところ、こういうお考えですか。

ら、私は、十分その点を権威あらしめたい。運輸審議会を権威あらしめて、なるほどこの運輸審議会の答申といふものにはりっぱなものであるということにするためには、今までの形だけでは、やはり変りばえ——変りはえがないといふと大へん失礼ですが、どうも物足りないという点を率直に申し上げて、できるならば、衆議院の運輸委員会において、なお御検討を一つお願ひをしたい、こう思ふわけです。

次に、お尋ねをいたしたいと思うのは、各事業単位でも、いろいろ働く人たちと事業者との意見というものが、ますますと、食い違う場合が多いわけあります。

先ほども、井岡先生からのお話で、労働省の中におけるそういう考え方もあるので、むしろこの際、今一步積極的に進めて、労働者側の意見を聞くというようなお考えを、この法律の審議の際に、衆議院ではお考えになつたかどうか、この点はいかがでしよう。

○衆議院議員(井岡大治君) この法案を修正するに当つて、いろいろそういう問題を討議をいたしたわけでありますが、先ほども申し上げましたように、かなり労働省の中でも、港湾労働答申等も出て、運輸省の方においても、それらの実施の問題で、十分お考えになつておられるようあります。

従つて、法そのものには、そういうことを書けないで、具体的に、これらが成る結果を待つて執行していく、こいつうように、私たちは考える次第であります。

○相澤重明君 次に、法第三条に五、

六、七、八と四項目あるわけですが、物足りないという点を率直に申し上げて、できるならば、衆議院の運輸委員会において、なお御検討を一つお願ひをしたい、こう思ふわけです。

まず、人については、登録制でいくと事業等に対する三ヵ年という期間を、一般運送事業としては六ヵ月というのに対しても、なぜこの事業だけを三ヵ年にしなければならなかつたか、こういふ点について、衆議院の修正された綱律を一つお尋ねをしておきたいと思うのです。

○衆議院議員(井岡大治君) これは、三ヵ年というようにいたしましたのは、先ほど御指摘いただきましたよ

うのです。

に、現在の港湾運送事業の実態等を考慮してみますと、これを急速にやることによって、かなり業者の中で混亂を起すものも出てくるわけでございま

す。

現に、これらのことについて、業者が自分が自動的な立場で、合同なり、あるいは企業合団なり、いろいろなそういう措置を講じておるわけございま

す。従つてこれらを現在やつておる方々を、むげにボッにしてしまうといふのではなくて、育成をするという立場をとるには、どうしてもある程度の期間というものを認めなければならぬ

いじやないか、こういうことで、一応三ヵ年ということにいたしたわけでござります。

○相澤重明君 お考査としては、わかれました。しかし経過規定の中でも、特にこの三項で言われておるよう

に、「この法律の施行の際際に改正前の海上運送法第三十五条の登録を受けても、特にこの三項で言われておるよう

に、「この法律の施行の際際に改正前の海上運送法第三十五条の登録を受けても、特にこの三項で言われておるよう

のが、この法の趣旨だと思うので

思うわけです。

従つて、そういう意向を、私はやはり業界 자체においても、この法施行の場合に、積極的な御意思というものが出てくるのではないかと私は思う。

また衆議院の運輸委員会でも、そういう御討議があつたということになれば、なおさら拍車をかけられるのでは

ないか、こう私ども思うのですが、そ

ういうことを考えてみると、おそ

らく業界自体においても、この法施行の場合は、これまでなかなかにし

りこの審議の段階を通じて明らかにし

ておる方が、今後、業界のためにな

るのではないか、こう思いますので、

この点も一つ、衆議院の運輸委員会で

御討議のある場合は、一つ、何らかの善処方を私はお願いをしたい。参議院においては、これから審議をさして、ただわけありますから、そういう点は、後刻当局にお尋ねをして、できるならば、そういう方向をとつていただきたい。これは希望ですが、申し上げてお

なければいけない。もつと二年なり一年なりというお考査は、御討議の中であつたのか、なかつたのか、この点

つ、お尋ねしておきたい。

年なりといふ考査は、御討議の中であつたのか、なかつたのか、この点

つ、お尋ねしておきたい。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

○委員長(大倉精一君) 速記を起し

て。

私が、一つ、この法案に関連して、大臣にお尋ねしたいのですけれども、現在の免許事業に対する問題がた

くさんある中で、第六条にありますように、非常に厳格な規定でもって免許される、その免許した免許業者に対し

て、当局としては、これを育成すると

いうことを、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

○委員長(大倉精一君) 速記を起し

て。

私が、一つ、この法案に関連して、大臣にお尋ねしたいのですけれども、現在の免許事業に対する問題がた

くさんある中で、第六条にありますように、非常に厳格な規定でもって免許さ

れる、その免許した免許業者に対し

て、当局としては、これを育成すると

いうことを、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

○委員長(大倉精一君) 速記を起し

て。

私が、一つ、この法案に関連して、大臣にお尋ねしたいのですけれども、現在の免許事業に対する問題がた

くさんある中で、第六条にありますように、非常に厳格な規定でもって免許さ

れる、その免許した免許業者に対し

て、当局としては、これを育成すると

いうことを、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

きたいのは、現在の運輸省のいわゆる港湾管理官の人がこれを行政指導されると、思つておられます。

それから、いま一つお尋ねをしてお

いう現象が起つてくると思うのです。伴つて、港湾行政機構の画期的な強化だと思いますが、そういう措置が必要だと思ふのですけれども、こういふ点に思ひます。

○國務大臣(永野謙君) 実は、港湾行政につきましては、全般的に何らか改革をしなければならない、一元化がねらいでありますけれども、そういう意味で、今内閣で行政管理庁が中心になりました。内閣で行政管理庁が中心になりました。内閣で行政管理庁が中心になりました。

従いまして、この業界の監督がどういうふうな形で行われるかということも、新しい港湾行政のあり方によつて、非常に違つてくると思います。もうぐりを取り締ると、いうことの必要なことは、たゞいまの御質問の通りで、御同感であります。が、そのため行政機構を何か考えなければならぬことがあります。それで、港湾行政の一元化を考える上に、行政管理局の方に、私申しておきます。

○委員長(大倉精一君) さようござります。

もなければ、本案に対する質疑は、本日は、この程度にとどめます。

○委員長(大倉精一君) 次に、国内旅客船公團法案を議題といたします。前回に引き続き質疑を行います。御質疑のおありの方は、順次御発言を願います。

○相澤重明君 私は、一つ大臣にお尋ねをしておきたいと思うのですが、今回この政府出資金は二億で、資金運用部の借り入れが、三億である。こうしたこと、船舶収入として五千五百五十六で、あげておるわけであります。が、この積立金という、この前の御説明があつたわけですが、どうし

て一般の助成と同じように、資金を借り入れの場合の利子を差をつけなければなりません。臣はどういうふうにお考えになつて、利子を七分にしたのか御答弁を一ついただきたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) お答えいたしました。

御承知の通りこの業界には、非常に零細企業が多いのでございます。従いまして、その元利の支払いが滞ることになりますので、理想論としては、いろいろござりますけれども、実際論と限る現象ではないのであります。その業者、つまり金融業者は、いつでもある程度の貸倒準備金というものを準備しておくことは、これは常例であります。何も、この船舶業者にのみ貸し倒れの率が大企業よりは多いのですから、それに対する手当をござりますから、それに対する手当を払はせませんけれども、大体、こういふ貸し倒れの高といふものは、援助しないで済まないと、ちまた元本がなくなりまして、この趣意に合わぬことになりますので、理想論としては、いろいろござりますけれども、実際論と

ふまじめなよろしきりを受けるかもしれませんけれども、大体、こういふ貸し倒れの高といふものは、援助しないで済まないと、ちまた元本がなくなります。その点は、再考慮されるお考えはありますか。

○國務大臣(永野謙君) 少し話が、例がござります。なぜ、この貸倒準備金は、積立金と並んでおきませんと、まじめな業者が借りなくなるというような結果になりますので、理想論としては、いよいよござりますけれども、実際論と

あつて、しかも業界でも、何とか一つ骨を折つてくれということで、この世界として、こういうふうに公團法といつて、大へん恐縮ですが、私は、少しごくごく簡単に、この公團法に基いた運営をさせようということになれば、むしろよけいに、そこに力を入れてやることが、私は本来の立法精神ではないか、こう考えるのであります。が、政府は、あれですか、そうすると、中小企業は貸し倒れがあるからということで、大体、没落していくものも見込んでおるのであるのです。この点いかがでしようか。

○國務大臣(永野謙君) これは、こういふ点から、とにかく作つてもらえばいいのだといふことになつておる人たちは、ほかのところよりは利子の負担をよけにさせるということですね。弱い大臣、どうですか、その点は、再考慮されることはありますか。

○國務大臣(永野謙君) お答えいたしました。

御承知の通りこの業界には、非常に零細企業が多いのでございます。従いまして、その元利の支払いが滞ることになりますので、理想論としては、いろいろござりますけれども、実際論と

限つた現象じやございませんので、一概に、そういうふうに扱われておりますから、その点は、一つ御了承を願いたいと思います。

○相澤重明君 論として、こういうふうに公團法といつて、大へん恐縮ですが、私は、少しごくごく簡単に、この公團法に基いた運営をさせようということになれば、むしろよけいに、そこに力を入れてやることが、私は本来の立法精神ではないか、こう考えるのであります。が、政府は、あれですか、そうすると、中小企業は貸し倒れがあるから

おるわけでありますするが、これを見てあげてあるのでござりまするが、たゞも、いかに多くの老船があるかといふことがわかるわけです。しかも、政府の一応、税法上の耐用年数というものは、鋼船で二十年、木船で十二年とお考えになつておるようありますから、そういうものと資料をちゅうだいした中でも、鋼船で二十五年以上のものが四四%、隻数で百隻もある、あるいは十五年以上の木船が三百三十隻で五〇%もある、半分あるというようなどとや、それから、いたいたのには二十トン未満の船舶は、調査の対象からはずしておるように、これではなつておるわけですね。そういうことからいくと、別のプリントで見ると、もとと、鋼船で二十年以上のものは、全鋼船の六〇%ある、あるいは木船で十年以上のは五五%というような数字が出ておるわけですが、二十トン未満の調査といふものは、全然しなかつたのか。それとも、これは、こまかい問題だから、当然、その公団ができれば、すぐわかることだと、こういふことでやらなかつたのか。

それから、そういうものについて、二十トン未満のものについては、この

中に入れる考えがないのかどうか。そ

ういう点について、まあこまかい点ですが、一つお答えをいただきたいと思

うのです。

○政府委員(朝田静夫君) 二十トン未

満の船舶のお尋ねでござりまするが、資料の二ページにございます、航路数

といつしましては、二十トン未満の船

舶が就航いたしております航路数が七百三十二、隻数におきまして一千一

隻、総トン数にいたしまして八千七十

二トン、こういうのが、その資料に

あるわけありますするが、これを見てあげてあるのでござりまするが、たゞも、いかに多くの老船があるかといふことがわかるわけです。しかも、政府の一応、税法上の耐用年数というものは、鋼船で二十年、木船で十二年とお考えになつておるようありますから、そういうものと資料をちゅうだいした中でも、鋼船で二十五年以上のものが四四%、隻数で百隻もある、あるいは十五年以上の木船が三百三十隻で五〇%もある、半分あるというようなどとや、それから、いたいたのには二十トン未満の船舶は、調査の対象からはずしておるように、これではなつておるわけですね。そういうことからいくと、別のプリントで見ると、もとと、鋼船で二十年以上のものは、全鋼船の六〇%ある、あるいは木船で十年以上のは五五%というよ

うな数字が出ておるわけですが、二十トン未満の老船の構成を調べなかつたの

は、鋼船で二十年、木船で十二年とお考えになつておるようありますから、そういうものと資料をちゅうだいした中でも、鋼船で二十五年以上のものが四四%、隻数で百隻もある、あるいは十五年以上の木船が三百三十隻で五〇%もある、半分あるというようなどとや、それから、いたいたのには二十トン未満の船舶は、調査の対象からはずしておるように、これではなつておるわけですね。そういうことからいくと、別のプリントで見ると、もとと、鋼船で二十年以上のものは、全鋼船の六〇%ある、あるいは木船で十年以上のは五五%というよ

うな数字が出ておるわけですが、二十

トン未満の調査といふものは、全然しなかつたのか。それとも、これは、こまかい問題だから、当然、その公団が

できれば、すぐわかることだと、こういふことでやらなかつたのか。

それから、そういうものについて、二十

トン未満のものについては、この

中に入れる考えがないのかどうか。そ

ういう点について、まあこまかい点ですが、一つお答えをいただきたいと思

うのです。

そこで法律を改正をして、そういう

点について、何らかの規制をするとか、あるいはまた、他面、そういう小

さい業者に対する助成というものを何

かお考えになる点があるのかどうか、

この点について、一つお答えをいただ

きたいと思うのです。

○政府委員(朝田静夫君) 旅客定員十

二人以下のものにつきましては、ただいまお話しの通り、海上運送法、旅

客定期航路事業の法の建前もございまして、この国内旅客船公団において

さいますけれども、今度の国内旅客船公團法のことく、これらの船を利用して、いる人たちの命、財産等にかかる重要な公團組織はないように思われます。提案理由の説明にもありますように、本土周辺の離島関係に使われておりますこの旅客船が一千百隻もあります。一年に七千五百万人の人たちが、これらの船を利用して交通をしておる。しかも、その二千百隻のうちで、二十トン以上の九百一隻について調べた統計がここにありますけれども、鋼船で、船齢二十五年以上のものが一百隻もあつて、しかもそれが、全鋼船の四四%、大体、お客様を積む鋼船の耐用年数は、確かにここ二十年ぐらいと私は思うのであります。木造船においては、十二年以上はちょっともう危険期に入るというふうに考えるのです。が、しかも、その二十年をこえて二十五年以上のものが一百隻もあるということになり、また木船の方では、ほとんど五〇%以上が、十五年以上たつておる。まことにその七千五百万人の人たちの約五割に相当する人が、だれが考えてみても、すでに老齢危険期に達しておる船を利用して交通をしておるということは、まことに重大な問題を、政府は忘れておった。まあ、それからには、当初に計画をいたしまして、通り、早急に、すでに耐用年数をこえておる船の代替建造を行なつて、七千五百万人の多数の人たちを安全に輸送する方法を講ずるということが、交通運輸政策上、まことに重要なことだと思います。

ところが、今まで相澤委員が、いろいろ質問をいたしておきました通り、せっかくのことであるけれども、当初の計画を完遂するのに、まことにほどんど遠い。残念ごくの内容であることを遺憾に思います。

私は、これから順次この法案の内容について、十分理解のできておりませんところを御質問申し上げます。が、これは考えてみると、資本の多御質問申し上げる前提になるその精神的にある資金のない船主に対して、資金の調達に協力をして、そうして民生の安定に必要な航路の維持をするといふ、そういう観点に立って、御質問を申し上げたいと思います。この前の委員会に私は欠席をいたしましたので、あるいは私が、お尋ねを申し上げる点について、ほかの委員から御質問があつたので、お答えになつた点があつたかと思ひます。その点は、この前だれだれ委員の同じような質問があつて、こ

う答えておいたから、速記録を見てくれば、こうおつしやつて下すつて、けつこうです。まず法案第一条の、資金の調達が非常に困難である海上運送事業者、こうしたことですが、この資金の調達が非常に困難である事業者の定義というものは、一体どういうところにあります。が、その辺のところから、御質問を申しあげたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) 金を借りることができ、あるいは自己資金を作ることが困難であるということの定義というお話をござりますけれども、これは、どうもどこへ行つても貸してくれないと

てやすいのでありますけれども、経営者の人的信用というやつは、人々の好みと申しますか、信用を判断する材料が違うものでありますから、一般的に、こういったものが調達可能であり、こういったものが調達困難であるということは、申し上げるのに非

○松浦清一君 お答えにくかつたら、もう一べん聞きます。私が聞きたいことは、もう一度重ねて申しますと、お答えしやすかったかと思いますが、たとえば非常に条件のいい所で一隻持つてある、お客様も多少し、諸般の条件がいい、これが、一隻持つてある。それから条件の悪い所で、船を十隻持つてある。これは考えてみると、資本の多いものと、少いものがある。まあ、これは仮定ですがね、外見的に見れば、たつた一隻だから、金を借りるのに担保物件も少し、困るだろうと思うけれども、実は、内容は一隻持つておつてもいい。十隻船を持つておつても、在来古い航路をやつておつて、そうして、まあ赤字々々と、いう航路もあったりして、資金繰りには非常に困難している、そういうものがあつうと思うんですよ。

ですから、そういう場合に、どうしろれることが多い、こういうことを申し上げられると思うのであります。

○國務大臣(永野謙君) 今の資金調達の問題は、今局長がお答えしたことでもあります。その資金調達が困難だということを調べるのか、こういうことなんですか。

○政府委員(朝田靜夫君) 前回の当委員会におきまして、江藤先生から、同じ内容の御質問をいたしたのであります。通常金融機関のベースに乗ります。金融機関のベースに乗らない部分は、金融機関のベースに乗らないものが多いため、こういうことを申し上げます。

○國務大臣(永野謙君) 誤解があると、何か運輸大臣の話を聞いておると、金融ベースに乗るような信用力のあるやつには、貸倒れがないから、貸してもいいが、資金調達の困難のやつは、ちよつと貸し倒れが起るかもしれない。は、助けてやろう、こういう意味ですか。

○國務大臣(永野謙君) 誤解があると、金融ベースに乗るような信用力のあるやつには、貸倒れがないから、貸してもいいが、資金調達の困難のやつは、ちよつと貸し倒れが起るかもしれない。は、助けてやろう、こういう意味ですか。

○國務大臣(永野謙君) いけませんから、よく正確に申し上げておきますが、最初の標準は、局長が申しした通りであると、一応お答えしておるのであります。

ただ、私の事業経験から申しますと、資金調達というのは、人的要素が非常に大きな働きをいたしますので、単に物があるからという、たとえ非常に個人的の私生活が乱れておる人とかいうようなことになりますと、相的な内容のいい会社でありますても、いつ、どんなことになるかわからぬというような不安定を与えますと、その資金調達が非常にむずかしくなる実情にあるということを御参考に

申し上げておいたのであります。体の客観的標準いたしましては、海運局長が申した通りでありますと、私が、自分の経験を混えて、補足的に話を申し上げたのであります。

○松浦清一君 だから、これは端的に答えてもらつたらいいのですけれども、つまり金を貸しても、あれは大丈夫返すだろうというのに貸すのか。金を貸して、ひょっとしたら、あれは払わぬかもしけぬというやつには、ぼる船を使つておつても、金を貸さぬのかということなんですね。

ほんとうをいようと、私の意見を先に述べれば、やっぱり困つて、銀行から金を借れない。人的な関係は別として……、二十五年以上上のぼる船を使つておるけれども、その船を一ぱい持つて、やりくり算段してやつておる。しかも離島の非常に危険なところをやつておる。こいつに貸しても、貸し倒れになるから貸さぬ、こういうつもりで、この法律を作つたのか。これは丸損になるかもしけれども、早く船を改造してやらなければ、あるいは新船を作つてやらなければ危ない、そういう見地に立つておるのか。この法案の目的に対する見方なんだ。

重ねて聞きますが、金融機関がありますね、何とか公庫、何とか公庫といつて金融機関があるが、そいつは、やっぱり担保力のあるような、非常に有力なものは、比較的金が借りやすいけれども、実際に、庶民的な金融機関などには金を貸さぬ。そういう傾向が強くて、ほんとうにこの法案を作つたときの目的というのは、完全に達せられない。そこで借りられなくて

る、そういうのは、比較的簡単に庶民金融公庫から金を借りて、そうでないものは借れない。だから、法律を作ったときの、言い分はいいのであるけれども、眞に法律運用の面において、目的が達成されていないという金融機関が——金融公庫があるわけですよ。

だから私は、私の考え方を先に述べれば、やっぱりそういうのは、優先をして金を貸すし、資金調達のめんどうを見し、それから、たとえほかの銀行から、海運局長が言われるようには、金融ベースにちゃんと乗って、借りる能力があっても、今この船が、ちょうど二十年になつた。改造せんならぬ。三億円金がかかるけれども、その中の一億は、自己資金でできるのだが、あと二億円は足らぬ。市中銀行から金を借りれば、九分五厘も一割も出さなければ、金を借りない。この公庫から借りば、六分五厘なんかの金を借りて、そうして、そのままはうつておけば、三年先でなければ作れぬやつを、二年前にいい船にかえよう。こういうものが出てきたときにも、もう三年待つて、お前の信用で金を借りろということを言わずに、その時宜に適当して、現に調達困難なものを優先して、統いて、すみやかに古い船を新しくかえていくための資金調達に困難するものについては、やっぱりめんどくさい、こういう建前であつてほしいので、しかりとお答えいたしたいのであります。大体、そういうような心持で運営していくつもりでございます。

○國務大臣(永野謹君) しかりとお答えいたしたいのですが、大体、どういふとこがいいのです。

とは、全く千態千様な状態がございまして、結論は、ケース・バイ・ケー
スで、その趣意にかなうように、すなわち特
殊の人ばかりに片寄らないで、広く日
本のこういう恵まれざる零細企業であ
る運輸業者に、広く行き渡るようにし
たい。それには元利ともに、払える人
に貸しておきますと、それが元利が
返ってきますから、だんだん広くこの
法案の効果が及んで参りますけれど
も、明らかにこれは貸し倒れになります
あるいは資金が固定してしまうとい
うような人に貸しますと、せっかくの、
きわめて限られたる資金でございます
から、これが運転がつかなくなるとい
うようなことも考えなければならぬと
思うのであります。

は金を貸したら返らぬかもしれぬといふ心配のあるやつには、今の大臣の
おっしゃる感覚からいえば、金は貸せ
ぬということになる。それでは、この
法律の目的が達せられないわけです
ね。

もし、返らぬ場合は、どうするかと
いうことについては、あとからまた聞
くけれども、それは返らぬと思って
も、やっぱり人命の安全、民生の安定
のために、この法律を作るのであるか
ら、その一個の事業者を固定して、そ
れに担保力があるか、経営能力がある
か、資産力があるかという、そういう
ふうな観点から貸していくたのでは、
ほかの庶民金融公庫と同じよう、実
力のあるものに、金を先に借りられて
しまうというおそれがあるから、それ
を私は心配するので、言うのです。

○國務大臣(永野謙君) 実は、少し議
論が、極端の例と極端の例を比較して
いるのでありますて、眞理は、中間だ
と思いますが、なるほどこれは最初か
ら、資金調達の困難な者のためにする
法律なんだから、ある程度貸し倒れにな
なってもしようがない、その危険を冒
してもやるべきだ、こういうお説なん
で、それも、こもつともだと思うので
あります。

しかし反面、そうすると、一番最初
に借りたやつが、かりにみんな貸し倒
れになってしましますと、その最初に
借りた数人で、金を使ってしまうと、
あとは、この法律はほんと死んだ法
律になるような結果にもなりますの
で、どうも、全部返るということを期
待するのも無理でありますけれども、
全部危いと知りつつ、これは最初か
ら、資金調達が困難だという、信用の

ないやつに金を貰すとしうことを読んでおるから、非常に危ないことがわかつておつても、貸すというよう取扱いましても、これは立法の趣意には合わぬと思うのでありますから、私は心持ちは、この松浦さんのおっしゃるような気持で運営いたしますけれども、はつきりと、そういうふうに公式の問答として、ワクをはめてしまつて、非常に窮屈に運営をいたしますよりは、ケース・バイ・ケースで、最もこの法律の立法の趣意に合うよう運営していくという、少し幅を持たせた解釈にしておいていただきたいのであります。

社であるかのごとくに見えて、やっぱり事情によるけれども、お前の方は、もう三年もたてば、自己資金ができるだろうから、今、公団の金を貸す必要はない。資金調達に協力してやる必要はないというふうに、突っぱねるのでなしに、幅を持たしてやってほしい。払えそうもないから貸さぬといふうに考えるのも悪いし、あれは、もう少しおいておいたら自己資金でやれるだらうといって、ほうつておいてもいかぬ。そこは、変転自在に適宜処置をする、こういう感覚で、この法律を運用してほしい、こういうことが私の希望なんだ。縛るのじゃない。その余裕を……。

○國務大臣(永野謹君) それなれば、

先ほどから私はケース・バイ・ケース

という言葉で、御返事いたしておるの

であります。が、この立法の趣意が、今、

松浦さんのおっしゃる通りなんであ

りますから、その立法趣意に合うよう

個々のケースで判断していくたい、こ

ういうふうにお答えしたのであります

が、趣意は、全く御同感でございま

す。

○松浦清一君 それから、この法律案

の付則の第十六条、それによると、こ

れが成立すると、離島航路整備法の利

子補給が、この三月末で打ち切られる

わけですね。三月末になると、施行日

は、いつですか知りませんけれども、

この法律成立と同時に、離島航路整備

法の利子補給は、この公団がで

きまするというと、やめるということ

を……。

○政府委員(朝田靜夫君) 付則の第

十六条の離島航路整備法の建造、改造

に伴いまする利子補給は、この公団がで

きまするというと、やめるということ

を……。

○國務大臣(永野謹君) それなれば、

先ほどから私はケース・バイ・ケース

という言葉で、御返事いたしておるの

であります。が、この立法の趣意が、今、

松浦さんのおっしゃる通りなんであ

りますから、その立法趣意に合うよう

個々のケースで判断していくたい、こ

ういうふうにお答えしたのであります

が、趣意は、全く御同感でございま

す。

○松浦清一君 それは私は、ちょっと

調べが足りていらないかもしません

が、離島航路整備法は、離島振興法

と、これは全然関係がありませんか。

○政府委員(朝田靜夫君) 関係ござい

ません。

○松浦清一君 そうすると、今のお答

えによりますと、この法案が施行され

るようになれば、従来の離島航路整備

法によって船を建造し、または利子補

給を受けておったものは、優先をして、

これをしてやるとか、——離島ですか

ら、やはり優先をするという考え方で

しょうね。

○政府委員(朝田靜夫君) 従来からの

この抜本的な公団方式を通じて、建

造、改造していくべきものである。同

じものを統けて新規に実施いたします

というと、同種の助成手段が重複する

は困難である。

そこで、法案としてうたっておるも

のと、この内容は、はなはだ違うの

じゃないか。少くとも私は、維持改善

も広がっていくというような意味にお

きまして、この法案をお認め願いた

い。つまり、やり得るこれが最高限

の、現実の問題として最高限だとい

ことを申しているのであります。が、こ

れで未だ水劫、縛つていこうというの

ではないのであります。

○岩間正男君 今、松浦委員が質問さ

ります。建造、改修が行われましても、事

業者は、その費用の三割、あるいは改

造においては五割負担しなければなり

ませんので、理論的には、その存在意

義というものは失われるわけでもあり

ませんけれども、負担額は、従来より

非常に減少いたしますし、共有制度

を通じまして事業者の経費節減も可能

でありますので、この際新規の利子補

給、というものは停止することとしたし

でござります。

○松浦清一君 これは私は、ちょっと

調べが足りていらないかもしません

が、改善はおろか、維持さえ困難だと

重複することを避けた、こういう趣旨

でござります。

○政府委員(朝田靜夫君) これは私は、

ちょっとと

調べが足りていらないかもしません

が、これは全然関係がありませんか。

○松浦清一君 そうすると、今のお答

えによりますと、この現状の維持さえ困難だと

いうことを見たところが、この前もらった資料により

ますと、いうと、このような現在の資金

計画では、この現状の維持さえ困難だと

いう実情が、私は明らかになったと思

うのです。といいますのは、この鋼船

を見ますと、総計が二百三十一

隻、総トン数が七万トン強なんです

ね。大体、それを五年間で改修すると

いうのが、この資金計画によりますと

いうと、大体一万五千トン、こういう

ことになります。ところが耐用年数

の場合をとって考えてみると、どう

しても七万トンの四分の一を、五

年間でこれは改修しなくちゃならない

ということになりますと、一萬七千ト

ンですね、これは改修しなければ、維

持さえ困難だということがはつきり

します。

○國務大臣(永野謹君) 先ほども申し

ましたように、最初私どもは、この政

府出資も、今よりはずっと多く要求し

ておったわけあります。それが、現

に比べますと、非常に不十分な点で新

ね。大体、それを五年間で改修すると

いうのが、この資金計画によりますと

いうと、大体一万五千トン、こういう

ことになります。ところが耐用年数

の場合をとっても七万トンの四分の一を、五

年間でこれは改修しなくちゃならない

ということになりますと、一萬七千ト

ンですね、これは改修しなければ、維

持さえ困難だということがはつきり

します。

○國務大臣(朝田靜夫君) 従いまして、今、一応五カ年計画

で、こういうふうになるということを

申しましたのは、これで、全部が理想

的で解決ができるということではござ

いませんが、今、まだ全く新発足しな

いときに、完全なことを要求いたしま

す。

○國務大臣(永野謹君) 私、実は島根

の産でございますので、こういう、い

わゆる小さな島を通っております船

が、実際にみじめなものである。これ

は、非常に零細企業者の手によって運

行されておりまして、自力ではできな

い。しかも、この表にあがつております

するような、まったく切迫した緊迫な

状態にあると認識いたしましたので、

少しだけ、その改善に一步を具体化

するといふことが、非常に必要なこと

だと、こう考えまして、この法案を提出いたしました。

○岩間正男君 大臣の個人的な今までの心境、そういうこともあつたよう聞いたのですが、しかし、どうですか、最近、非常に問題になりましたね。たとえば南海丸の問題、第五北川丸の問題、紫雲丸の問題、事故が続発している。当委員会でも、この問題は、今まで取り上げてきたのです。そういう中で、ほとんど、国内の公共事業に携わる船の安全性ということが非常に大きな問題になった。

こういうことは、この趣旨は、この法案の中には、この問題を解決するための「里塚だといいますか、一步を踏み出すのだと、こういう決意は、あるのですか？」

○國務大臣(永野謹君) 日本全体の小型船舶の船質改善ということを目標としておるのでありますから、その中に私は問題になつてくると思われます。現在のようなボロ船をかえおる。しかも法定耐用年数を超えた船が半分以上もある。しかも、この前の事務当局の説明では、これは税法上の耐用年数なんだ。しかもこれは、船舶所有者なんかによるというと、それは耐用年数をこえたのも使つてゐる現状なんだ。そういうことは、現状では仕方がないのだ。公共の安全性を確保するということのためには、私は、ここで画期的なやはり船舶行政に対する基本線を打ち込むということが必要じゃないか。

しかも、資金計画を見るといふと、外航船舶の場合とか、その他最近どちらかれてる今年度の予算計画の中では、ほとんど言ふに足りない資金だと思うのです。先ほどから、これを貸すと、貸し倒れになる云々という話がありましたが、それだけあればいいとお申しておられますとともに、公共性を貫く上にどうしたらいいかということに余るところの資金計画の中で、実際にこれは微々たるものなんですね。そういう点から考えて、その公共性と、今財政資金から見て、本年度の五千億に余る金融運用の面、そういうものとの関連について、一体どういうふうに考えておられるのか。松浦委員も、先ほど質問されたように、公団が発足してしまって、公団がかわいくなって、公団の維持経営のために、今まで問題をくり返していく。最初のこの法が作られた目的が、すり變つては犠牲になる、こういう形が、今後行政の中で、ずっと出てくる可能性があるのじゃないか。

しかも一方では、ケース・バイ・ケースでやつていくのだといふことにありますというと、この点は、私は、やはりこれは、必ず——われわれは、この犠牲になる、こういう形が、今後片寄つてしまします。かりに全部固定されると、そのままで全部固定したとそのままかりに全部固定したと、それがいきましたと仮定いたしますと、せっかくできた公団の恩恵を受ける人が、非常に困らないで、回転がついていきますと、この公共性の恩恵を受ける人が、それも一つの意味の公共性だと思うのであります。ある限られたところに固まらないで、回転がついていきます。そのためには、最初に借りた人が、それが絶対確実だといふので、先ほど松浦委員が質問したような心配が出てく

ります。ある限られたところに固まらないで、回転がついていきますと、この公共性の恩恵を受ける人が、非常に困らないで、回転がついていきます。そのためには、最初に借りた人が、それが絶対確実だといふので、先ほど松浦委員が質問したような心配が出てく

ります。ある限られたところに固まらないで、回転がついていきますと、この公共性の恩恵を受ける人が、非常に困らないで、回転がついていきます。そのためには、最初に借りた人が、それが絶対確実だといふので、先ほど松浦委員が質問したような心配が出てく

ります。ある限られたところに固まらないで、回転がついていきますと、この公共性の恩恵を受ける人が、非常に困らないで、回転がついていきます。そのためには、最初に借りた人が、それが絶対確実だといふので、先ほど松浦委員が質問したような心配が出てく

ります。

○松浦清一君 今大臣が最後に答弁さ

ります。

○政府委員(朝田静夫君) 五百十六隻

あります。

○松浦清一君 今的情勢で何年くらいかかる計画ですか。だんだんと老朽船は毎年ふえていくわけだけれども、今の日本の住宅と同じことで、このくらいの点は一つの目標がなくちゃ調査の時間が長いようですから、最後にお聞

きしますが、どれだけあればいいとお

考えですか。現在の投融資を通じて五億、これではほとんど現状維持でさえ

一番大切か、というようなことを重点に置いて、この公団の運営をなすべきで

く上にどうしたらいいかということに

重点が置かれて論議されておるのであ

ります。決して、公団を作りこの公

団をどうしてそろばんを合わせるのが

一番大切なことです。ただ先ほどか

ら繰り返し申しますのは、いろいろな

状態の中で公共性をいかにむらなく、

わずかな資金を広く均等にするにはどう

うしたらいいかというようなことで、

ないと考えております。ただ先ほどか

ら繰り返し申しますのは、いろいろな

困難になつて、数字的といつてど

うです。この点は一つの目標がなくちゃ調査の時間が長いのですが、こんな焼

けできないと思うのですが、こんな焼

けになります。

○政府委員(朝田静夫君) 前回の岩間先生の御意見で、私どもも一応計画とは称し得ないものでありますけれども、お説に従いまして一応のめどを立てたのであります。今大臣が申し上げましたのは、船令二十年以上の鋼船、船令十年以上の木船を全部一掃い

ます。たしますと、鋼船において百三十九隻、三万三千トンばかり、十年以上の

木船は三百六十七隻、一万四千トン、

船令五年以上二十年未満の鋼船の二割

を改造いたしましたと十隻の五千三百トントンばかりになりました。合計五百十六隻、五万三千三百五十トン、こういうことになりますと、その所要資金が先ほど来大臣が御答弁を申し上げました

ように百三十六億六千七百万円といふ

ことになりますのであります。このうち公団が共有で持ち分といたしまして全建造費の七割、改造費の五割を持ちま

すと、公団の負担額といたしましては

九十四億五千九百万円、こういうことになります。従いまして五カ年計画でこれをやろうとしたします

らば、各年度平均いたしますと約十九億程度の財政資金が必要であるとい

○國務大臣(永野謹君) 公共性の目的が、この法案の一一番大きな重点であることはお説の通りであります。先ほどから申しておりますことも、公共性を貫く上にどうしたらいいかということに

時間がないようですから、最後にお聞

きしますが、どれだけあればいいとお考えですか。現在の投融資を通じて五億、これではほとんど現状維持でさえ

一番大切なことです。ただ先ほどか

ら繰り返し申しますのは、いろいろな

困難になつて、数字的といつてど

うです。この点は一つの目標がなくちゃ調査の時間が長いのですが、こんな焼

けできないと思うのですが、こんな焼

けになります。

○政府委員(朝田静夫君) 前回の岩間先生の御意見で、私どもも一応計画とは称し得ないものでありますけれども、お説に従いまして一応のめどを立てたのであります。今大臣が申し上げましたのは、船令二十年以上の鋼船、船令十年以上の木船を全部一掃い

ます。たしますと、鋼船において百三十九隻、三万三千トンばかり、十年以上の

木船は三百六十七隻、一万四千トン、

船令五年以上二十年未満の鋼船の二割

を改造いたしましたと十隻の五千三百トントンばかりになりました。合計五百十六隻、五万三千三百五十トン、こういうことになりますと、その所要資金が先ほど来大臣が御答弁を申し上げました

ように百三十六億六千七百万円といふ

ことになりますのであります。このうち公団が共有で持ち分といたしまして全建造費の七割、改造費の五割を持ちま

すと、公団の負担額といたしましては

九十四億五千九百万円、こういうことになります。従いまして五カ年計画でこれをやろうとしたします

らば、各年度平均いたしますと約十九億程度の財政資金が必要であるとい

ことになるのですが、今のようないでありますけれども、先ほど大臣から御答弁申し上げておりますように、とにかく本年度の予算はこれを発足いたす程度のものであります。来年度以降は各年度の予算折衝において資金運用部資金の確保に十分の努力をいたして参りたい、こういうふうに考えておるのであります。

○松浦清一君 それから先ほどの離島航路整備法によつて船を作つておられたのが、この法律がなくなつて、その法律によつては船を作ることはできなくなつた、これは明らかになつた。それはこの法律の中に包含されてくるということだから、離島航路整備法によつて船を作つておった人たち、この法律が成立することによつて離島航路整備法がなくなる、しかし、この法律によつてカバーされる、こういうことにありますから被害はこうむらない、こういうことです。

○政府委員(朝田靜夫君) そういうふうにござります。

○松浦清一君 それからこれは第二条も質問しておられたように、十三名以上のものは海上運送法が適用され、それから十二名までは適用されない、こういうことでなかなかこの辺のところが海上交通秩序維持のために混乱をしている向きがあるというようなのですけれども、この法案自体に關係ございませんけれども、将来海上運送の秩序を保つために、海上運送法を変えるか。

○政府委員(朝田靜夫君) 将来よく実情を調査いたしまして、検討させていただきます。

情を調査いたしまして、検討させていただきます。

○松浦清一君 それから先ほどの海運局長の答弁では、資本金の二億円と三一千四百万円で公団は運営するだといふ説明、これはこの法案がみな成立をして、初年度においても一千四百万元でございますか。

○政府委員(朝田靜夫君) 初年度につきましては、お手元に差し上げてあります資料で、運営事務費として一千万円、創業費百万円を見込んでおるものでございます。平年度でいきますと一千四百万円程度になるわけあります。

○松浦清一君 お手元に差し上げてあります資料で、運営事務費として一千万円、創業費百万円を見込んでおるものでございます。平年度でいきますと一千四百万円程度になるわけあります。

○松浦清一君 お手元に差し上げてあります資料で、運営事務費として一千万円、創業費百万円を見込んでおるものでございます。平年度でいきますと一千四百万円程度になるわけあります。

○松浦清一君 お手元に差し上げてあります資料で、運営事務費として一千万円、創業費百万円を見込んでおるものでございます。平年度でいきますと一千四百万円程度になるわけあります。

がない、こういうふうに考えております。

○松浦清一君 これ全体の二億円と三億円、合計五億のそれ 자체は、運輸省の当初の十億円という要求をしたときのことから考えて、腹はわかりますけれども、とんでもないことだと思つた、これが何年かかるかといふことは、あなた方事務局としてはこれだけしか予算がこれまでなかったのだから、これでやれるだけの世帯をもつていくよりほかしようがないと思っているのだろうけれども、これは全くどうにもしようがないのじゃないかと思うのです。来年は全体のその資金のワクを、ことし当初要求された計画通り十九億円大体要るのだから、その主張を強くやられるようになりますから腹がまえをして、大臣を奮励をしてやつてもらいたいと思う。これはやれるとかやれないとか、ここで議論をしてみたところで、こんなことではやれる方ややれるようにする、やらなければばしようがない、それ以外に答える方にも答えられないと思う。これはまことに気の毒な公団ができたものだと私は思つていて。この法律を作つた目的は、まさににりっぱなもので、そうしてぜひやらなければならぬ法律であるにかかわらず、その事業の内容たるやまことにこれは情ない、惨たんたるものであると思う。私はこの機会に来年度の予算要求のときには、ぜひ全体を含めてことしの三倍ぐらいを要求されるることを、この機会に希望をしておきます。

○松浦清一君 お手元に差し上げてあります資料で、運営事務費として一千万円は事務所の借り入れでございませんで、初度調査費でございまして、一千円の運営事務費の中に事務所の借り入れ、借料が入っているのであります。どういうところに入れるかといふ御質問であります。先ほど米申し上げておりますが、この全体の管理費といふものはきわめて窮屈であることを、この機会に希望をしておきます。それから利子の七分といふことがどうも得心がいかない。資料によりますが、利子が六分五厘であります。従いまして危険率を見込んだ五厘で別にとつておくことあります。従いまして危険率を見込んだ五厘であり、そういう事態が起らないよう運営をいたすこととはもちろんあります。運航事業者の協力も得て貸し倒れのないように続けていきたい。

○政府委員(朝田靜夫君) これは公団が持つておられる七分がどういうふうに考えますか。

○松浦清一君 それは七分がどういうふうになるのですかね、実際は開銀に払う利子は六分六厘。そうすると五厘は危険分ということ。開銀に七分払うわけではない。六分五厘の利子を開銀に払うわけです。あの五厘は、借りたものを完済していったら五厘残るわけですね。それはどこが持つておられるのですか、公団が持つておられる七分がどういうふうに考えます。

○政府委員(朝田靜夫君) これは資金運用部資金の融資を仰ぐわけであります。開銀銀行ではございませんで、資金運用部の方へは六分五厘の支払金利は払うわけであります。あの五厘は残つていて公団の処理としては積立てで別にとつておくことあります。従いまして危険率を見込んだ五厘であり、そういう事態が起らないよう運営をいたすこととはもちろんあります。運航事業者の協力も得て貸し倒れのないように続けていきたい。

○政府委員(朝田靜夫君) 先ほどから貸し倒れの問題が出ておりました。これは安全率を見込むといふことであつて、管理費、事務費の方には回らないで、そういうことがなければ積み立てておく性質のものであります。御指摘の通り金利は七分よりももっと低利の方が望ましいことは申しますが、運航事業者の協力も得て貸し倒れのないように続けていきたい。

ますけれども、私どもはそういうことを考えまして共有制度というものをとつたわけあります。普通銀行から借りる融資のものとは違うのであります。公団が七〇%の持ち分を持つのでありますから、公団は船主の形になるわけあります。普通の銀行で五年、九分四厘九毛という金利を払うような、こういうような条件でこれを建改造をしていくということではないのであります。従いまして相当緩和された条件でもって、建改造を共有制度を通じて行なっていくという点につきまして、貸し倒れということが金融ベースで考えるようなものではない、ということを補足説明をさせていただきたい、

○松浦清一君 それからこまかいこと

のようですが、なかなか二十五年以上たっている船が多いので、どれを先にやるかということについての選別の方

法ですね、これはどういう方法でやりますか。

○政府委員(朝田勝夫君) この問題につきましても、岩間先生から御質疑がございましてお答えいたしましたのであり

ますが、公団の運営に当りまして、業務方

法書に記載すべき事項は、運輸省令をもって定めまして、その記載事項に該

当するものにて参りました場合に、

運輸大臣がこれを認可する建前にいた

ております。その場合においても、

業務方法書に今の中間問題を具体的に書い

てもううといふ方針をとりたいと思つておるのであります。その内容につ

きましては、大体今われわれが考えておりますところのものにつきまして

ますけれども、私どもはそういうことも考えまして共有制度というものを借りる融資のものとは違うのであります。公団が七〇%の持ち分を持つのでありますから、公団は船主の形になるわけあります。普通銀行で五年、九分四厘九毛という金利を払うような、こういうような条件でこれを建改造をしていくということではないのであります。従いまして相当緩和された条件でもって、建改造を共有制度を通じて行なっていくという点につきまして、貸し倒れということが金融ベースで考えるようなものではない、ということを補足説明をさせていただきました。

○松浦清一君 それからこまかいこと

のようですが、なかなか二十五年以上

たっている船が多いので、どれを先に

やるかということについての選別の方

法ですね、これはどういう方法でやり

ますか。

○政府委員(朝田勝夫君) この問題につ

いては、岩間先生から御質疑があ

りますが、方法書に書かれたところを見ると

たときに、ところが、その船はもう二

十一年以上もたつたボロ船で、この法

案の目的からいえば、すみやかに船は

作りかえてやらなければいけないけれども、それを延ばしていく業者という

ものは、どうもこの方法書で見ると貸

し倒れになりそうだといふやつが出で

くる、そういう場合にはどうですか。

○政府委員(朝田勝夫君) 先ほど申し

ては、代船建造の緊急度……と申しますことは、代替を必要としたしま

す。この船舶の老朽度というものが第一

に就航いたしております船の老朽

になるかと思うのであります。その次

に、就航路の重要性——民生安定に

必要な航路とこの法案はうたつておりますので、そういう航路の重要性、

航路事情、それから事業者の適格性と

いうことが大体検討されて、具体的な

船の代替建造並びに改造というものを決定されるものだと、こういうふうに考えております。

○松浦清一君 そこのところがちょっと危ないな。その方法書の中でも今

おっしゃられるようなことを書くことに

は、これはもう公団経営の面から見れば当然で、そして先ほど運輸大臣との

間に回答がありましたように、できるだけ貸し倒れのないようにしようと、

これは公団を運営する者の建前からい

けば、また、それを監督するあなたの方

の建前からいければ、危険度の少いやつを選ぼうというようなことになること

は、これは当然と思うのだけれども、

その際の受け取り方ですね。その事業

内容が非常に悪い、その人の事業内容

が、方法書に書かれたところを見ると

とするとこの金は返らぬかもしないと考

えております。

○委員長(大倉精一君) 速記をとめ

て。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ

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います。

ほかに御発言もなければ質疑は終つたものと認めて御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないも

う。それから第一に、この法案そのものは、結局資金調達の額が少いということを、政府の出資金が少いということは政府とこれだけでは当初に考えておった国内がまず第一に考えられなければならぬが、こういうふうに考えております。

○松浦清一君 まあそれでよろしいです。

それから、この資料をあなたお持ちですか。(修正したやつ)と呼ぶ者あり)この資料によると、五ヵ年計画で鋼船が八十七、木船が百二十六、計二百十三隻、これが最後の決定のものであります。まあそれで私いいです。よくは

ないけれども、きりがないからやめておく。来年度の予算要求の際に、局長、骨が折れるだろうけれども努力を

して、当初考えたような五ヵ年計画でボロ船を一掃するという目的を達成されよう、そこに江藤さんもおられる

ので一つ与党に協力を求めて予算獲得に努力して下さい。そうしてボロ船をなくして、そうして人命財産の安全を保つように一つ御努力を願いたい、こう思ひます。

○委員長(大倉精一君) 速記をとめます。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願います。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ

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います。

○岩間正男君 私は残念ながらこの法案には賛成できない、反対します。

と言いますのは、私の質問の中で

申し上げまして、本案に対しても賛成をいたしました。

○岩間正男君 私は残念ながらこの法

案には賛成できない、反対します。

と言いますのは、私の質問の中で

明らかにしたのであります、少くとも

法案を出す、そうしてこれを新しい施

策に乗せる、こういう含みをもつて出される法案については、少くともその裏づけをやる必要があると思う。ところがこの法案で見ますと、大体二十年

以上の耐用年数のたつた鋼鉄船並びに木造船が非常に多い、それを今解消す

る、さらにそういう老朽船をなくす、

こういう目的からいますと、少くともこの中で、五ヵ年計画で鉄鋼船の場

合には一万八千トン作りかえなければならぬ

ならない、ところがそれがその計画では

一万五千トン、それから木造船の場合は一万一千トンぐらゐの建造かえをしなければならないのにわざかに四千三百トンとなつております。従つて

このを要求され、十分当初の目的が達成されるように希望いたします。これが第一。

それから第二は、第一条関係の資金調達困難な者に資金調達の協力をする

という建前になつておりますけれども、実際の扱いの運用の上で、金払いが悪そうな者には金が回つていかぬと

調達困難な者に資金調達の協力をする

いうようなことがあつたり、あるいは自己資金でできそつたらもう二、三

年たてば自分で作れるだろう、という

が、予算の面で全くそれは果されない、こういう形で私は法案と

共の安全性を守り、そうして航路の維持改善をするのだと言つております。

が、予算の面で全くそれは果されない、こういう形で私は法案と

のを出されるべきじゃなくて、少くともこれははうたつていての目的を達成

するだけの裏づけのある予算的措置をつけて法案が出来なければ、われわれ立法府におけるこれは責任を全うするということにはいかないと思うのです。そういう点ではこれは典型的な法案であり、もう一べんこれは撤回して、そういう問題を徹底的に私は改

善していくべきじゃないか。大体この法案が出来た目的からいいますと、

先ほども大臣の説明がありましたが、

国内の航路の健全性、そういうものを維持するのだということもあります

が、もう一つ大きな問題になつたのは、

数々の遭難事件であります。第二北川丸の問題、南海丸の問題、紫雲丸の問題、連年この問題が跡を断たない現状

であります。これは何かといふと、法定耐用年数を割った船が過半に達しておる。この問題を徹底的にここで解決しない限りは人命の安全というものを保全することはできない。ところが、それにこの問題ははつきり対峙して突っ込むという形でなくて、とにかく公団は発足させよう、不完全だけれども、予算不足の中で発足させて、それから先へいつて充足するのだと、こういう形では私ははつきりこの問題と対決することにはならないので、従つて非常に私はこういうようなやり方には不満であります。第一、予算が足りないのでも、結局先ほどからの質問で尽されたように、公団の安全性ということが最初に立ってくるのであります。公団の運営は独立採算制を何とか維持するといふことが、公団が発足してしまふと、それが第一の目標になりそうですね。しかも経営者のことを見ますと、二億の政府投資の利子一千四百万円で充てるということになりますと、いまましても、絶対これは危険な投資はできない。危険な投資を望むわけじゃないのだけれども、しかしあんとうの政治からいえば、これはある程度の国家のこれに対する保障があつて人命の安全というものをはかるというのが、少くともこの法案の目的でなくちやならないのですけれども、公団が非常に貧しい絶対不足の資金で発足するために、結局自己の保全のためにまず第一に考慮しなければならないといふようなことで、実際その運営の面でいろいろな問題が起つてくると思います。これは時間の関係から尽しません。

けれども、とにかくほしいのは、むしろ採算のとれないようなボロ船をかかえているところなのです。これもまたお金は回らないで、中小企業の中でもほんとうに早く建造しなきゃならぬ。ところがそこにはほとんどおそらく大きな採算のとれる、回収の十分見込みのある、そういうところに優先的に出される。そうすると選別融資ということになりますけれども、資金の総額におきまして約九十四億も要るといふところにわざかに五億です。五%で結局選別融資をやるということになりますと、当然これは安全性ということが第一になる。そうでないというような説明がありますけれども、それなら、そうでないという保証がはつきりあるかどうか。そういうような点で何らこれは措置がなされていない。こういう点から考えまして、この法案はまさに名目はりっぱに書かれておりますけれども、しかしほんとうに現状に合わない。私はこういう点で何らかの措置がなされないと、どうも不完全な形の、いわば半端みたいな法案をたくさん出してきて、これで成り立させたい、ただいまのような貧弱な離島航路の船を少しでもよくしたく、こういう意味におきまして賛成をしますけれども、しかしこういふことは、やはり政治の進展はあり得ない、やはり政治の進展はあり得ない、この点から私はこの法案に賛成をいたしました。

○相澤重明君 私は原則的に不十分であります。よって本案は多数をもつて原案通り可決すべきものと決定いたしました。次に討論中述べました相澤君提出の附帯決議案を議題といたします。相澤君提出の附帯決議案を議題といたします。相澤君提出の附帯決議案を本委員会の決議とすることに賛成の方の举手を願います。

一、国内旅客船公団に対する政府出資金を増額すること。なお資金運用部資金の融資を十分に確保するとともに外航船舶建造に対する利子との均衡を考慮して船舶使用料を定むること。

二、海上旅客運送事業の健全な発展を期するため

1. 航路補助金の増額を図ること。

2. 海上旅客運送事業の実態に応じた御指導すること。

3. 船員の福利厚生施設の整備を図ること。

以上の附帯決議によつて賛成をいたしました。

○委員長(大倉精一君) ほかに御意見ございませぬか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(大倉精一君) この際、委員の異動について報告いたします。

○政府委員(中馬辰猪君) ただいま

をされることを政府に要望いたします。なお問題となりました信用程度の低い業者に対して、融資が実際問題として行われなくなるのではないかといふような面におきましては、これは私

朗読をさせていただいて採決に入つていただきたい、こう思うのです。

○委員長(大倉精一君) どうぞ。

国内旅客船公団法案に対する附帯決議案

政府は国内旅客船の整備を促進し且つ海上旅客運送事業の発展を図るために左の措置を講ずべきである。

○委員長(大倉精一君) それはこれ

より採決いたします。

国内旅客船公団法案を問題に供します。本案を原案通り可決することに賛成の方の举手を願います。

〔賛成者举手〕

○委員長(大倉精一君) 多数でござい

ます。よって本案は多数をもつて原案通り可決すべきものと決定いたしました。

次に討論中述べました相澤君提出の附帯決議案を議題といたします。

相澤君提出の附帯決議案を本委員会の決議とすることに賛成の方の举手を願います。

〔賛成者举手〕

○委員長(大倉精一君) 多数と認めま

す。よって相澤君提出の附帯決議案は多数をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

なお本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いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔賛成者举手〕

○委員長(大倉精一君) 多数と認めま

す。よって相澤君提出の附帯決議案は多数をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

なお本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いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔賛成者举手〕

○委員長(大倉精一君) 御異議なしと認めます。よってさよう決定いたしました。

ただいまの附帯決議に対し、政府当局から発言を求められております。これを許します。

○政府委員(中馬辰猪君) ただいま

君、森田義徳君が辞任され、補欠として高橋進太郎君、山本利壽君、近藤鶴代君、吉米地英俊君が選任せられました。

内旅客船公団法案につきまして本決議が採択されましたが、政府といいたしましては、老朽旅客船の早期一掃と、本公司の業務の円滑化のため政府出資金を増額しますとともに、今後の資金運用部資金の融資を十分に確保できますよう、またその他の点につきましても関係当局と協議の上、御決議の趣旨に沿つて努力いたしたいと存じます。

○委員長(大倉精一君) 次に、特定港湾施設整備特別措置法案を議題といたします。

前回に引き続き質疑を行います。質疑の方は順次御発言を願います。

○相澤重明君

この特定港湾施設整備特別措置法案について、私どもも

は、資金計画が私はやはり十分とは認められない。しかも前回も御質問で申し上げたんです、地方自治団体のや

はり債務行為「い」うものが非常にこの

中に入れておる。将来この形のまで

いくとこの融資を受けた利払いだけで

も地方自治団体は相当な苦勞をしな

きやならないということが考えられるわ

けです。従ってまず利子をできるだけ低

くしてもらうことと、いま一つは国の

資金を多く今後出せるのかどうか、こ

ういう点を政府として積極的に措置が

とれるかどうかお尋ねをいたしておきたいと思います。

○政府委員(中道峰夫君) お尋ねにな

りました政府資金の点でございますが、この点につきましては、この前の当委員会で江藤先生からも御質疑がございました。

ざいましたように、この特別会計によりまして、重要な港湾施設を急速に整備するということにつきまして、こうしますが、今回の措置につきましては、港の財源置措といたしまして、国家、政

府資金と地方の起債また預金部資金か

らの借入金を財源とするわけでござい

ますが、今回も特別利用料によりまして、負担率を決定いたしましたのであります。のを適用いたしまして、

負担を国及び地方団体が負担をする建

前になつております。特

別利用料という形で工事の財源に充てるとい

う形になつておるわけでございます。

この特別措置によりまして、昨年の三

十一年度に比較いたしまして新しく今

回この特別会計が設定されました、そ

のため従来の港湾公共事業費が約五

%増額を見つけるわけでございま

す。しかしご話のようにこの特別会計

の事業量といいたしましては、大体四年

程度を予定いたしておりますが、お話

のよう地方負担等の点は相当苦しくなつてくるのではないかと思ひます。

に積極的に施設等を政府の仕事として

やる考へがあるのか、それともやはり

そういうところでなかなかいかぬか

ら、地方自治体にできるだけまかせる

と、こういう考え方なのか、どうもこ

の中で考えられることは、非常にこの

整備をすると言つておられるけれども、今

は借りたわ、仕事は國でやつてももらう

けれども、利子は元利とも払つて

かかる、そういう点からみると不十分

なよう私思えるのですが、政府の考

え方はどうなのか、お答えをいただき

たいと思います。

○政府委員(中道峰夫君) お話をよう

に、港湾を立体的に利用いたしました

に、岸壁、防波堤、航路泊地等の基本

的な施設とあわせまして、港湾の機能

をやるぞ、しかしその仕事は國がやるん

と、全部これは國でもつてやるなら、

これはまあいいわけだ。ところがそ

ういうところでなかなかいかぬか

ではなくて、地方自治体に金がない、

金がないから政府が融資をしておいて

言つてはございません、望ましい姿

は、今相澤委員のおっしゃる通りであ

りますけれども、現実問題としては、

この程度のことでお認めを願いた

い、こうすることでござります。

○相澤重明君 そこで今も大臣がはし

なくお答えになつた中にありますよ

うか、この点を一つ運輸大臣から御答

弁いただきたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) 理想といたし

まつては、相澤委員の御指摘通りが

申しまして、とりあえず地方自治体に

やらせて、少くも帳簿上國の負担に

申しまして、國の財政運営の上から

望ましいのであります。現実問題とい

うことは、実は施設の面から

申しますと、相澤委員の御指摘

相澤委員の御指摘のようないいと

いふいふな使用料も取れますし、またそ

の港自体の繁榮から地方自治体の財政

能力を増すというような利益もござい

ますので、とりあえずはこういいう仕

組みでやっていこうと、決してこれを

聞かせ願いたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) 先ほども申し

上げましたように、理想案としては、

こういう國の産業に重大な関係のある

特別のものでござりますから、政府が

全額負担してやつてやるのが理想だと

存じます。しかし一面において、國の

財政計画の上に限度がありますのが一

点、もう一点は、これらの産業はみん

な具体的に施設の恩恵を受けますの

で、ある程度の使用料を払いましても、この施設がないよりは利益を受けられるという点もございますので、両々見合いましてこの程度の案でも必ずしも実情に即しないとはいえない。ただし、理想案でないことは一番最初に申し上げた通りであります。

○相澤重明君 そこで、少くとも政府は、今後は今の提案の趣旨からいっても、国の費用でそういうものは促進をしていかなければならぬということは、お考えをいただいたと思いますが、さらに、管理者の問題であります。が、港湾管理者として、国が仕事をするからすべて国が今度は管理権というものを持つのだ、地方自治体の今までの長い間の経緯、あるいは投資したこと、すくてもう運輸大臣が管理権も握ってしまうのだ、こういうふうにお考えになつておるのか。それとも、これはこの法律の提案の趣旨にあるように、とにかく緊急整備をして、そして外貨獲得をするのが主たる目的であつて、地方自治体にできるだけのやはりそういう事業が盛んになることを望むことであるので、地方自治体の意見といふものがこの中に十分盛られると、こう考えていいのか。管理権の問題について、運輸大臣から御答弁をいただきたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) 港湾の管理権

自ら見合つておるところではありますけれども、できたものはそれは自治体が管理していく、こういうふうには力を入れうると思う。そういう面にはつきりと意見がまとまりましたから、そのように御返事を申し上げております。

○相澤重明君 それは大へんけつこうです。

そこで最後に私一言だけ、これは要望も含んで大臣にお考え願いたいと思ふのであります。が、今の港湾で出入船からなるトン税の問題であります。これは大蔵委員会、決算委員会で、それを私いつも申し上げておることであります。が、一回、運輸委員会でもこの前大臣に御質問申し上げたのですが、国全体から見るとトン税は五億そこそこのなんです、国全体から見れば、しかもこの法律案を提案をするときに、大蔵委員会においては、今政府が法律案を出すのだから、今すぐここで出したと大蔵委員会の話だった。そこで、国全体から見れば五億かそこらですが、これが地方自治体に移管をするということが、将来トントン税をいわゆる地方に還元をするわけです。そういう点で、一つ運輸大臣は、大蔵大臣等とお話をしても、それが地方自治体に、港に、たとえば収入を地方自治体に移管するということが、将来トントン税をいわゆる地方に還元するわけですね。これは非常に大きな役割をなれば、これは非常に大きな役割をするわけですね。そういう点で、一つ運輸大臣は、大蔵大臣はどちらが、これは立案のときに、裏日本との戸、そういうようなところを初めて表日本だけの港になっておりますが、これは立案のときに、裏日本のとにかく対中国との貿易というものは、将来非常にやはり開港が出てくると思うのだが、こういう問題についてどうだけの考慮を払つたのか。どうもこの法案を見るとそういう形になつておる。その結果は、いわゆる自由主義国家群といふもので、これはやはり長期安定した今後日本の貿易計画の面からいふと、その予算の中からいけば、大蔵大臣はど

うも自分の方でできるだけとつておきたいから反対するだらうと思うのです。これが、まあ国が、しかし、これは港の管理権といふもので、北日本側に大規模の製鉄所を作つて、東日本側の鉄鉱専用船を受け入れるということは考えられておらないのですから、将来ソ連とか中共から非常に有利な鉄鉱石が入るということを前提として、東日本の製鉄所で間に合わない部分を裏日本の海岸にこれを設立するというような客観的な条件が熟したときには、北日本側にも鉄鉱専用の埠頭を作るというような必要が起りますから、埠頭を作ることによって十分間に合う、こう考えておるのであります。

○岩間正男君 これは私も二、三年前からやはり对中国貿易の構想の中にこ

りますけれども、できたものはそれは非常に大きなやはり資金源ということがあります。

なれば、地方自治体でもできるだけ港湾と同様に公平に改良工事をやつておられます。将来的には中共との貿易関係あるいは通商関係が大きく動きましたように、港湾の管理権は将来とも地方自治体にまかすという基本原則がきました以上、今御指摘のトン税の問題も、これは自治体に渡すのが筋が通ると思います。しかし今相澤委員も御指摘通り、大蔵省なかなかそのまま簡単にこれは放さないと見えます。しかし運輸省といたしましては、簡単にはこれは放さないと思いません。しかし運輸省といたしましては、できるだけ御主張のような線に沿うて努力をしていく決心でござります。

○岩間正男君 この際二、三点大臣にただしておきたいのですが。

この法案を見ますと、産業基盤の拡大、これと関連して特殊、特定港湾を強化する、こういう工合になつていて思ひます。しかしこの計画を見ますと、ほんどこれは表日本、大阪、神戸、そういうようなところを初めて表日本だけの港になつておりますが、これは立案のときに、裏日本のとにかく対中国との貿易といふものは、将来非常にやはり開港が出てくると思うのだが、こういう問題についてどうだけの考慮を払つたのか。どうもこの法

が、この点についてどういうような考

慮を払われたかお聞きしたい。

けじやないが、幾分手を当てておると

いう話でありますけれども、とにかく

資金量から見たって、今度の特定港湾

のようないふものとはまるで性格が違うと

思ふ。こういう点について先の見通し

議論をなされたのか、この点伺つてお

きたい。

○國務大臣(永野謙君) ただいま岩間委員の御指摘になりました、たとえば

申上げますと、鉄鉱石は製鐵

所がなければそこに持つて上つても仕

方がないのであります。従いまして鉄

鉱石、たとえば鉄鉱石専用船などとい

うのを使ふ場合を予想いたしましても、

それは製鐵所の岸壁にこれを着けると

いうことが絶対条件になるのでござい

ますから、将来ソ連とか中共から非常

に有利な鉄鉱石が入るということを前

提として、東日本の製鐵所で間に合わ

ない部分を裏日本の海岸にこれを設立

するというような問題だと思います。しかし

これは現在の政府のと

れは、論議をすれば長くなりますが、これは

本の方は全然何にも考へないといふ

の実情では、大体において御指摘の通

りますときには、そのときの実情に即

した案をまた考へなければならぬかも

しれませんけれども、今日のただいま

お尋ねしておきたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) 先ほども申し

ましたように、港湾の管理権は将来と

なりますから、大臣のお考へを一

つお尋ねしておきたいと思います。

○國務大臣(永野謙君) 先ほども申し

ましたように、港湾の管理権は将来と

なりますから、大臣のお考へを一
つお尋ねしておきたいと思います。

ういうものを一体入れるのか、入れないのか。こういう点で、やはり港湾の施設などの仕方が非常に違うのじやないかと参ったのであります。ほんと今まででは従来の限られた通商の中で対策をやる、こういうことで、この問題が全体としての長期かつ安定した市場を確保するという、こういう観点からは施策が進められていないのじやないかと思うのです。それで今度の法案を見ますと、ことに鉄鉱石、石炭、石油といふような、いわば非常に独占的な物資、こういうものが中心になるその港を強化することになつておるのでですが、こういう形から、こういう強化によりまして、今後やはり対中国的な貿易がもう一方に非常にゆがめられて、そこにはつきりした一つの何といいますか実績が出来てしまふと、なかなかやりにくくなる。そういう点については、これは出でてくると思うのですが、考慮されたかどうか。この点どうですか。

○國務大臣(永野謹君) 今われわれが目途としております鉄鉱石、石油、石炭といふものは、基幹産業のはんとうの米の飯に当るものであります。これのコストが下ることが、日本の輸出貿易を振興する一番基盤となるコスト・ダウンにサービスすることがであります。従いまして、中国の問題に対する扱い方がどうなりますか。うとも、日本の輸出製品のコスト・ダウンにサービスすることがであります。従いまして、中国を置いて考えてみると、港湾の施

設は今あげましたような諸港に集中せざるを得ないという結果になるのでござります。

○岩間正男君　コスト・タウンの問題が当然問題になれば、私は対中國の貿易をこれは徹底的に打開するために積極策をとる方がもつと手っ取り早いと思う。私は今資料を持っておらないが、これは明白だと思う。とにかく連

質もはとんど二倍以上になつておる、こういうことのためには、これは非常にコスト高になつておる、こういう点を解消されば現在のつまりコスト高のやつを大きく転換することができる私には思う。これは今資料がありませんか、資料の数字をあげることはできませんが、ところがそういう問題を一方で御承知のように、はぐらかしておいで一方でこのような国家資金を相当投

入り、それから地方財政のこれは裏づけ、さらにある意味においてはそれらの犠牲によると思うが、こういうものによつて、そしてコスト・ダウンをはかるのだと、こういう点で現状やむを

成事実の上に立つて、そこだけで政策が転換が行われない、このことについて一つの非常に大きな問題があると私は考えるのですが、この点はどうですか。

す、たとえば海南島の鉄鉱などといふものは全く一瞬にして使いきる程度のものだと思います。今までの中国に全く高級な生産設備のないときに、鉄鋼材料の供給源として見た鉄鉱石または粘結炭というようなものは、中国の産業が今のスピードで進んで参りますけれども、東洋——中国、日本を加えましておそらく鉄鉱源の供給地はインドになると私はそう考えておるものになります。これは私の私見でありますけれども、東洋——中国、日本を加えましておそらく鉄鉱源の供給地はインドになると私はそう考えておるものであります。インドの埋蔵量はこれらはけた外れに大きいのであります。南米ならペニンゼラ地方だと西半球であります。従いましてとかく言われまする中国の粘結炭や、海南島の鉄鉱石を、日本の鉄鋼政策をきめるときの資料として考えることは実情に沿わないと言ふことはこう考えております。それはすべてシナが植民地経済であつて自立の生産工業を作ることを許されなかつた時代の数字だと私はこう考えておりります。

うような中でわざわざ遠所から二倍以上の船賃を払って輸入している。そうして日本の生産コストを下げるその名で支出しなければならない。それだけに足りない、当然それに対する地方財政が、これは地方も利益を受けるのだから当然これについて見なければならないという形で実は行われておる。ここに私は非常にやはり問題があると田畠易をなんとか生産のコストを低くして、そしてまあ南方に進出する。こういうやり方になるほどこれによって地方の占資本の進めておる現在の、つまり田畠易をなんとか生産のコストを低くして、そしてまあ南方に進出する。こういうやうな最近の取扱いは、なかなかの問題であるところは非常に私は大きいと恐れています。これはしかし論議だからここでやめておきます。

に政この申 ふト輸にニ政うので獨でとい刻の尽かつか体。いつ方よよよ・万大ニエ申

よって生ずる圧力よりも、それを作ることによつて地方の潤う方がはるかに多いと思います。ことに今業者がその半分、五割ずつ負担しておりまして、残りの五割を国と地方とが二割五分ずつ負担するというのでありますけれども、それに対してもはつきりした償還の見込みもついているのであります。この港湾計画を立てましたときに、地方管理者とは十分打ち合せをしております。むしろ私どもが直接触れました間でも、その施設をもう候補地として奪い合いつつあります。現地として、地方の負担、つまり地方政府がいやがつているものを国がこの施設をするということはございません。非常に地方財政のためにもプラスになると私は感じております。

○岩間正男君 どうも今の問題、これは大臣と必ずしもわれわれどうも一致をしないわけです。ですから地方自治体の関係者とか、地方における受益者、それから地方住民とかいろいろの立場から意見を聽取することが必要だと思ひます。この法案は上げてしまうのです。しかし公聴会でも聞く必要があると思うのですが、この法案は非常に性格からいつて重要なことです。どうですか、その余裕はありますか。私は必ずしもそうじやないと思うのです。永野さんの会つている業者は、そういう人はきっとおそらくあります。歩いてきたけれども、今声がかれているのはそのためですが、そういう声は、ずっと歩いてきますと、やはり耳にします、運輸委員としまして。そういう点で地方財政は全く行き詰っている。そういう中でたとえ

ば広烟なら広烟を見ましたが、あそこのことによつて地方の潤う方がはるかに多いと思います。ことに今業者がその半分、五割ずつ負担しておりまして、残りの五割を国と地方とが二割五分ずつ負担するというのでありますけれども、それに対してもはつきりした償還の見込みもついているのであります。この港湾計画を立てましたときに、地方管理者とは十分打ち合せをしております。むしろ私どもが直接觸れておりました間でも、その施設をもう候補地として奪い合いつつあります。現

地として、地方の負担、つまり地方政府がいやがつているものを国がこの施設をするということはございません。非常に地方財政には戻つてしまふ。しかし果して投資した分だけのものは帰つてきているかどうか、地方の住民から考へると、そういうふうにはいかない、必ず広烟のなにをやつてある経営者はあなたの言われる通り言うにきまっています。しかし政治というものはそういうわけにはいかない、そういう大きなとにかく受益者だけを対象にするわけにいかない。やはり大衆の問題です。大衆が果して今の苦しい中でこういうあれを感じるか、こういう点について一体もう少し、あなたたちのいわば仲間同士のそういう話だけであつて、いつでも私はあなたと対決するところなど、この前の私鉄運賃の値上げのときもそうなんだけれども、もう少しやはり国民大衆の気持について、どういう問題をお考えになつたか。やはりこの法案はこういうところでは最も典型的な、三十四年度の財政融資をとにかく千二百億円やす、財政計画を一千億円やす、そして産業基盤強化資金から何から予備金から全部つき込んで財政金融をあやして、そのほとんどを投資の現状を見ると大きく基幹産業にぶち込んでいく、これまで歩いてきたけれども、今まで。そういう点で地方財政は全く行き詰っている。そういう中でたとえ

ば広烟なら広烟を見ましたが、あそこのことによつて地方の潤う方がはるかに多いと思います。ことに今業者がその半分、五割ずつ負担しておりまして、残りの五割を国と地方とが二割五分ずつ負担するというのでありますけれども、それに対してもはつきりした償還の見込みもついているのであります。この港湾計画を立てましたときに、地方管理者とは十分打ち合せをしております。むしろ私どもが直接觸れておりました間でも、その施設をもう候補地として奪い合いつつあります。現地として、地方の負担、つまり地方政府がいやがつているものを国がこの施設をするということはございません。非常に地方財政には戻つてしまふ。しかし果して投資した分だけのものは帰つてきているかどうか、地方の住民から考へると、そういうふうにはいかない、必ず広烟のなにをやつてある経営者はあなたの言われる通り言うにきまっています。しかし政治というものはそういうわけにはいかない、そういう大きなとにかく受益者だけを対象にするわけにいかない。やはり大衆の問題です。大衆が果して今の苦しい中でこういうあれを感じるか、こういう点について一体もう少し、あなたたちのいわば仲間同士のそういう話だけであつて、いつでも私はあなたと対決するところなど、この前の私鉄運賃の値上げのときもそうなんだけれども、もう少しやはり国民大衆の気持について、どういう問題をお考えになつたか。やはりこの法案はこういうところでは最も典型的な、三十四年度の財政融資をとにかく千二百億円やす、財政計画を一千億円やす、そして産業基盤強化資金から何から予備金から全部つき込んで財政金融をあやして、そのほとんどを投資の現状を見ると大きく基幹産業にぶち込んでいく、これまで歩いてきたけれども、今まで。そういう点で地方財政は全く行き詰っている。そういう中でたとえ

でございます。こういう点、どうぞお手に取れます。

○國務大臣(永野謹君) 遺憾ながら岩間委員と非常に観測が違うのであります。私は、これらの企業が、しかも一応直接には大企業が便益を受けたよう

が、四分の一ぐらいい税金が投入され

ますと、地方住民は広烟の港を行つて

何を感じますか。あそこで自分たちの税金が投入されている。何分の一です

か、それがどんと輸出されて間接的には

それがどんと輸出されて間接的には

それがどんと輸出されて間接的には</

市場を求める、そりとして、それにのつたところの政策ははつきり立てる。ことが、少くとも今の国策の中では、重要な、しかも国民の要求であり、また世界の平和共存の向に、はつきり政策を変えていくという中で必要だと思う。ところが、この法案は、今年度、膨大な財政投融資、さらには、財政投資によりまして、公共事業の名によりまして、膨大な増額をしておる。そして、しかもこのような石油、炭、石油、鉄鋼、いうような大独占資本の利益に奉仕するような形で、これは強化された。しかも地方財政が、このために非常にやはり圧迫を受けておる。国家財政と地方財政のいわば犠牲を以て、これが強化されておる。それで生産のコストを下げる東南アジアを中心とする市場に貿易を拡大するのだというの、岸内閣の現在の構想になつておるようありますけれども、私たちには、このような方策が、果して一体、日本の将来を考えるときに望ましいかどうか、疑問なきを得ない。特に、安保条約改定との関連の中で行なわれておる一連の岸内閣の現在の政策と、この問題は、やはり関連させて考えざるを得ないのであります。

こういう点から考えまして、実際にこの法案は、いろいろな問題をはらんでおります。われわれとしては、やはりあくまでも平和共存の方向に日本の政策を変えて、対中共との貿易を拡大する、そうして即刻これを打開するため、積極的な努力をする、これはおりまし、そういう点に立つて、日本本の態勢を大きく平和と平等の貿易に変えていく、そういう中に立つなら

市場を求める、そりとして、それにのつたところの政策ははつきり立てる。ことが、少くとも今の国策の中では、重要な、しかも国民の要求であり、また世界の平和共存の向に、はつきり政策を変えていくという中で必要だと思う。ところが、この法案は、今年度、膨大な財政投融資、さらには、財政投資によりまして、公共事業の名によりまして、膨大な増額をしておる。そして、しかもこのような石油、炭、石油、鉄鋼、いうような大独占資本の利益に奉仕するような形で、これは強化された。しかも地方財政が、このために非常にやはり圧迫を受けておる。国家財政と地方財政のいわば犠牲を以て、これが強化されておる。それで生産のコストを下げる東南アジアを中心とする市場に貿易を拡大するのだというの、岸内閣の現在の構想になつておるようありますけれども、私たちには、このような方策が、果して一体、日本の将来を考えるときに望ましいかどうか、疑問なきを得ない。特に、安保条約改定との関連の中で行なわれておる一連の岸内閣の現在の政策と、この問題は、やはり関連させて考えざるを得ないのであります。

こういう点から考えまして、実際にこの法案は、いろいろな問題をはらんでおります。われわれとしては、やはりあくまでも平和共存の方向に日本の政策を変えて、対中共との貿易を拡大する、そうして即刻これを打開するため、積極的な努力をする、これはおりまし、そういう点に立つて、日本本の態勢を大きく平和と平等の貿易に変えていく、そういう中に立つなら

ば、このような一つの独占資本擁護的な政策をとらなくとも、ほんとうに国民の利益を増すことができる。こういう観点から、この法案は全く今年度の財政計画の政策の一つの具体的な現われとして、私たちは賛成することができきません。

以上をもちまして、共産党としましては、この法案に残念ながら反対の意を表します。

○江藤智君 私は、この法案に賛成をいたします。

特に、来年度の港湾予算につきましては、特別会計及び一般会計を含めまして、今年度よりも七〇数%の増加をみるわけでございまして、これは全予算を通じて、その増加率が最も大きいものでございます。その意味におきましては、運輸大臣初め運輸当局の努力に対しましては、非常に敬意を表する次第であります。

しかしながら、予算審議の過程において、十分であるとは考るわけには参らぬのであります。これは残念ながら

たしましても、全面的にこれをもつても検討せられましたように、私といふたましまして、運輸大臣初め運輸当局の努力を願います。

〔賛成者掌手〕

○委員長(大倉精一君) 多数と認めます。よって相澤君提出の附帯決議案を、本委員会の決議とすることに賛成の方の掌手を願います。

〔賛成者掌手〕

三月十八日本委員会に左の案件を付託されました。

一、奥羽本線中板谷峠こう配改良工事促進に関する請願(第一三六二号)

一、山形県に鉄道管理局設置の請願(第一三六三号)

一、自動車道供用約款関係事項の調査是正に關する請願(第一三七号)

一、国鉄城東貨物線の電化及び客車運行実現に關する請願(第一三九四号)(第一四八四号)

一、秋田県能代港しゆんせつ工事施行に関する請願(第一四五五号)

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。よって、さよう決定いたしました。

ただいまの附帯決議に対し、政府当局から発言を求められております。運

局から発言をいたしましたものと認めたまつた。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) ほかに御意見もなければ、討論は終局したものと認めます。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。それでは、これより採決いたします。

特定港湾施設整備特別措置法案を問題に供します。

本案を、原案通り可決することに賛成の方の掌手を願います。

〔賛成者掌手〕

次に、討論中述べられた相澤君提出の附帯決議案を議題といたしました。

○委員長(大倉精一君) 多数でござります。よって本案は、多数をもつて、原案通り可決すべきものと決定いたしました。

〔賛成者掌手〕

次に、討論中述べられた相澤君提出の附帯決議案を議題といたしました。

○委員長(大倉精一君) 多数でござります。よって本案は、多数をもつて、原案通り可決すべきものと決定いたしました。

〔賛成者掌手〕

三月十七日本委員会に左の案件を付託されました。

一、港湾運送事業法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は二月二日)

御趣旨に沿うように努力いたしたいと存じます。

○委員長(大倉精一君) 本日は、これをおもつて散会いたします。

午後五時三分散会

る重要な幹線鉄道であり、その建設の歴史も古く、福島、山形及び秋田の三県にとつて貢に生命線であるが、板谷峠の急こう配のため、本線の貨物輸送量はわずか六百トンという極めて低いローカル線並みの能力しかなく、旅客列車もスピードの制限を受けるなど、三県の産業経済振興上重大な支障をきたしているから、福島、米沢駅間の保安度向上防災設備工事を早急に板谷峠のこう配改良工事に移行せられたいとの請願。

第一三六三号 昭和三十四年三月七日受理
山形県に鉄道管理局設置の請願
請願者 山形県知事 安孫子藤吉

紹介議員 海野 三朗君

山形県内の鉄道は、秋田、新潟、仙台の三管理局に分断管理されており、しかもそれぞれ管理局所轄の末端にあつて、一貫した輸送計画の樹立をさせたまゝ、これがため本県の産業、経済の振興上に大きな影響を及ぼしている。聞くところによると、今国会「日本国有鉄道法」の一部政正案を上程し、この法律の改正に伴い新潟支社等の設置及び管理局の所轄について考慮中のようであるが、山形県の事情を十分監察の上、本県に管理局設置の実現について特に配慮せられたいとの請願。

第一三六二号 昭和三十四年三月七日受理
奥羽本線中板谷峠こう配改良工事促進に関する請願
請願者 福島県知事 佐藤善一郎外三十三名

紹介議員 海野 三朗君

局から発言を求めております。運

輸大臣。

ただいまの附帯決議に対し、政府

大臣から発言を求めております。運

輸大臣。

ただいまの附帯決議に対し、政府

大臣から発言を求めております。運

輸大臣。

ただいまの附帯決議に対し、政府

大臣から発言を求めております。運

輸大臣。

第一三七号 昭和三十四年三月九日受理

自動車道供用約款関係事項の調査是正に関する請願者 東京都中央区銀座西八

ノ一大島登山自動車株

紹介議員 野本 品吉君 式会社社長 大野重治

第一四八四号 昭和三十四年三月
十二日受理

国鉄城東貨物線の電化及び客車運行実

現に関する請願

請願者 大阪府大東市長 川口

紹介議員 植 繁夫君

この請願の趣旨は、第一三九四号と同じである。

第一四五八号 昭和三十四年三月
十一日受理

秋田県能代港しゆんせつ工事施行に関する請願

紹介議員 秋田県能代市能代町字

日和山下能代市漁業協同組合内 秩父鉄五郎

秋田県能代港のしゆんせつ工事について、昭和三十三年四月中に暫定措置として実施されたが、その後数次にわ

たる大こう水並びに冬期間の流砂によ

り港内の荒廃その趣に達し小型船の出

入港さえ全く不可能な現状であり、一

方いわし漁期も目前に迫り、また貯水

冷蔵施設等もしゆん工して漁獲物の受

入態勢も整備された今日、港がこのよ

うな状態では漁業協同組合の運営にも

支障をきたすから、本年四月十日まで

に当港のしゆんせつ工事を実施せられたいとの請願。

第一三九四号 昭和三十四年三月
九日受理

国鉄城東貨物線の電化及び客車運行実現に関する請願

紹介議員 亀田 得治君 加茂政次郎外二名

國鉄城東貨物線を経由する吹田—杉本間の未電化区間の電化並びに全線の客車運行が実現すれば、東大阪の外郭南北交通路線として沿線住民の利便はもとより沿線都市並びに河内平野の文化

産業經濟の開發發展は期して待つべきものであるから、一日も早くこれが実現を促進せられたいとの請願。