

第三十四回国会 運輸委員會 會議録 第十一号

昭和三十五年三月三十日(水曜日)

午前十時四十九分開議

出席委員

委員長 平井 義一君

理事 天野 公義君 理事 生田 宏一君

理事 川野 芳満君 理事 關谷 勝利君

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 高橋 英吉君

原 健三郎君 三池 信君

村瀬 宜親君 島口重次郎君

下平 正一君 田中 稔男君

館 俊三君 正木 清君

内海 清君 菊川 君子君

出席國務大臣 橋本 渡君

出席政府委員

運輸事務官 朝田 静夫君

(海運局長) 國友 康弘君

運輸事務官 林 坦君

(自動車局長) 志鐵 一之君

海上保安庁長官 隨野 忠樹君

委員外の出席者

海上保安官 志鐵 一之君

(警備救難部長) 志鐵 一之君

専門員 志鐵 一之君

三月三十日

委員横山利秋君辭任につき、その補欠として田中稔男君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第九六号)

道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第六四号)
海上保安に関する件

○平井委員長 これより會議を開きます。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案を議題とし、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。島口重次郎君。

○島口委員 利子補給の問題につきまして、海運業界の立場から見ますれば、いろいろ調査いたさなければならぬ諸般の事情もありますけれども、この問題を民主政治の立場から、運輸大臣の橋本さんというよりも、國務大臣の橋本さんにお尋ねしたいのであります。

新船等につきまして利息が高いのは、あえて船舶海運業界だけではないのであって、先ほど来問題になりました例の東海道の幹線につきましても、世界銀行の方が金利が安い、あるいは日本のあらゆる機械産業なり中小企業等におきましても、いずれも國際的な利息よりも高いのは、あえて議論に及ばないと思ひます。さらに國內的に見ますと、何十億、何百億を借り入れたとしております大企業よりも、中小企業ははるかに高い金利で商売をしなければならぬ、こういう状況なのであります。もしその対金融關係から資金コストが高いという面で保護

育成しなければならぬというならば、あえて海運業界に助成いたします前に、國內の中小企業等に大きく保護政策を立てなければならぬと考へております。この点、大臣はどう考へておられるか、お尋ねしたいと思ひます。

○橋本國務大臣 外航船舶の利子補給という問題は、その根本の考へ方は、つまり外國の海運業者と申しますか、船舶業者との間の國際的なフェアな競争という建前からこれを補給する。端的に言へば、國際競争力を強化するといふ問題が、その特殊性があるのではありません。運賃その他の点につきましても、國內でありましても、いろいろと調整もつきますけれども、全部外國との間における對象物、外國との間における問題であるというところ、一つのこの利子補給の問題のなすべき根拠があると思ひます。今おっしゃいましたように、國內における中小企業者に対する金融の道、利子補給等の——利子補給といひますか、金利を安くするとか、あるいは融資をしてやるとかいうことの重要性を、決して軽視するものではありませんが、運輸大臣といひまして、海外船舶の國際競争力という問題について、外國は御存じのように、アメリカも建造費の半額は國家がこれを見てやつて、残りの四分の三は三分五厘で國が見てやる。英國もそういうふうな非常な補助政策をとつておりますし、またドイツも千四、五百億の金を出してやり、か

つ利子補給、金利体系をしてやる。各國ともそういうふうな海外におけるところの競争力といひますか、そういうものを助長いたしておつて、しかるに日本では、説明申し上げましたように、國家が自己の戦争目的のために、民間の船を徴用しておいて、これを沈めておいて、外國と違つて國が何らの補償を与えておらない。そこに、日本の海外の海運の競争力において、全部自己資金の負債をもつてやつておるといふところから、國際競争の弱体化があるといふ点から、この法律案が出、この問題が取り上げられておるのであります。その他の問題と違つて特殊なものであることを、御了承願ひたいと思ひます。

○島口委員 海外との競争の問題、海運業界だけだといふような御答弁にお聞きいたしましたのであります。これは何も海運業界だけでなく、特に今後におきましては、貿易為替の自由化の問題に關連いたしまして、日本の中小企業が世界各國の工業と戦わなければならぬ。むしろ自由貿易によりまして、日本の中小企業なり農民が、その圧迫、間接的な束縛から、相当破産、倒産しなければならぬといふような現状が展開されつつあるのであります。そういう際に、海運業界だけそのうだといふ観点に立つて議論いたしまさうことは、若干欠ける点があるのではないかと考へます。

そこで海運局長が来ておられますか

○橋本國務大臣 今、島口さんおっしゃいましたのは、利子補給を日本の海運にやることによって、自由貿易その他において中小企業者に重圧でもくるのではないかとというふうなお話であつたと承つたのであります。少なくとも國際の競争力を強化して、日本

からお尋ねをいたしますが、この利子補給をいたします各會社が、一体何ほどの資本金を有するか、お尋ねしてみたいと思ひます。

○朝田政府委員 払込資本金の額は、利子補給の對象會社で現在千十億円であります。全体の五十九社の資本金の総額が千十億円であります。

○島口委員 總体ではなくて、各社ごとの詳細がわかりましたら御答弁願ひます。

○朝田政府委員 五十九社でございますが……。

○平井委員長 それはあとで書面で出したらどうですか。

○朝田政府委員 それでは資料で提出いたします。

○島口委員 ただいま海運局長から總括の答弁がありました。おそろしく日本郵船なり大阪商船と稱するのは百億内外であらうと思ひます。この大企業も助長しなければならぬといふこともわかりまされども、それよりも、經濟の底の浅いと稱する中小企業なり農業等に助成いたしますのが、政治の立場から申し上げまして、優先しなければならぬと考へますが、大臣はどう考へておられますか。

の海運が国際収支の改善をやり、いろいろとやるということは、日本の中小企業者の仕事の上にもやはりいい影響をむしろ与えるのでありまして、これはさいせんも申し上げますように、国際競争、つまり各国の船を持つておるものを相手として、日本側が要するに船の面において優位を占める、つまり有利に展開するということでありますから、日本の経済全体にいい影響を与えるというところは、間違いないと思います。ただ、今おっしゃいましたように、中小企業者、底の浅い者に対して十分にはめんどうを見ることが、これはやらなければならない問題であると思ふのであります。従つて、その点については、それぞれの所管大臣、通産大臣あるいは農林大臣等においても、自分の所管においてやっておると思ひますけれども、私の担任いたしました海運の面、ことに外航船舶に対する、日本の基幹産業としての国際競争にたえ得る體質を作るといふことは、やはり絶対的必要条件である、こういうふうにお思ふのであります。

○島口委員 私海運に助成するという原則には、あえて反対するものではありません。ただ、ただいま大臣の御答弁によりまして、基幹産業を助成いたしましたして強化をいたしますことが、即中小企業の防衛であるというふうな御答弁であります。私の言っているのは、それを否定するわけではありませぬけれども、政治の優先順位といたしまして、むしろ中小企業なり農業というものを基幹強化いたしました、その後に取り上げる問題じゃないか、少なくともただいま申し上げました通り、百億というふうな膨大な資

本を有する独占企業と称します大企業に助長いたしますよりも、むしろ中小企業なり農民に助成いたしますのが当然である、こういう面から、運輸大臣たる橋本さんにお尋ねするというよりも、国務大臣橋本さんにお伺いしたいという見解であります。

○橋本国務大臣 私も、中小企業その他弱い方面の人々に対して、十分にこれを健全化するということに対しては、賛成であります。しかし、御存じのように、それぞれの所管大臣がおりまして、私は運輸大臣としての責任の体制から言いますと、一面から申しますと今日日本の重要な産業の柱である外航船舶というものを強化することが、当面の私の責任であると思ふのであります。国務大臣としておっしゃいますように、中小企業者、農民その他の弱いものをかまわぬでもいいか、そういうことは決してありません。これも十分にめんどうを見なければならぬものであると思ふのであります。また資本金が今百億、いろいろおっしゃいましたけれども、これらの資本金はそうであります。これに何倍するという借金をもつて船を作っておるといふところに問題がありますので、資本金と借金との関係等につきましては、海運局長からちよつと説明させていただきます。

○朝田政府委員 資本金と借金の関係でございますが、昭和三十四年三月末現在では、先ほど申し上げましたように、利子補給の対象会社の五十三社につきましては千十億円であります。その資本構成比率は他人資本が七七・四％、自己資本が二二・六％でございます。依然として改善されてい

のでございまして、ただいま大臣から御答弁がありましたように、他人資本が圧倒的に比率として大きい、これは全産業中でも最も悪い部類に属するのでございます。

また借金の問題でございますが、大臣から申し上げましたように、戦後補償打ち切りによつて、新船を作つて参ります場合にすべて借入金によつてまかなわなければならない、こういう状況でありますので、設備資金として今の借り入れ残高は財政資金が千四百五十四億、市中金融機関からの設備資金の借り入れ残高は千二百二十一億であります。合計いたしました二千五百七十五億円の借金に及んでおるのであります。この支払利息は昭和三十三年度におきまして二百七億圓という、絶対額においても膨大な額に達しておる。しかもその率が国際金利水準から見ても非常に高率である。国際競争の上から見ましても、この点が日本の海運企業の體質のもろさを端的に現わしておるというところでございます。

○島口委員 海運業界の資本構成が弱体であるというところは、先ほど申し上げました通り私は否定するものではないのであるが、ただ、今説明いたしましたのを基礎にいたしまして海運業界が弱体であると申しますならば、今日の中小企業と称するものは金を借り入れたくともできないような状況であります。そういう面から見ますと、二千五百億の借り入れができるということは、今日における中小企業者の実態から見ますならば、むしろ悪い状況だとは言いたくないかと考へております。こういう面から橋本運輸大臣といたしましては、それぞれの担当大臣があ

る、こう申しますけれども、今度の国会へ提案されました中小企業対策といたしましてはわずかに二十五億八千万という、ないと称してもいいくらいであります。ただ海運業界だけにこの九億五千万という膨大な利子補給をいたしてまでも保護しなければならぬといふのは、民主政治なり議会政治の立場からどうも納得いかぬのであります。この点もう一度大臣から御答弁願いたいと思ふのであります。

○橋本国務大臣 さいせんからお答え申し上げますように、現実には国際競争を船会社は日々激しくやっております。しかも各国が非常に安い金利で、しかも助成をしてやっております。わが方は五分五厘あるいは六分五厘という高い金利で、二千五百億の借金を背負つて国際競争をやっております。これをほうっておきますれば、弱体化すれば自然に外国の船に荷物をとられ、外貨はみな外国の船に払わなければならない。従つて日本の船員その他においても非常な不利を来いたしますから、日本の産業にも大きな影響を与える。従つて日本のように、四つの島に九千万がはつて、原料を仕入れて作つたものを海外に出すという場合におきましては、船は日本の国民の経済的生活基盤の大動脈になるのでありますから、これを強化することとはひいては中小企業その他にも、すべての産業にもいい影響を与えるものと信ずるのであります。私は、今、島口さんのおっしゃいますことについて、決して否定はいたしません。中小企業その他のものの金融額と船会社の額は非常に違ふじゃないかとおっしゃいますが、それはごもっともでありますけれども、それぞれの企業体にお

て負債その他というものは企業の基礎においてやっておりますものでありますから、これを単純に比較して金額だけで測定するわけにはいかないと思ふのであります。が、仰せのごとく、中小企業、農民その他恵まれない方面につきまして、できるだけの手を差し伸べてこれを強化するということについては私も賛成でありますから、そういう点につきましては国務大臣としてできるだけ努力をいたしたいと思ふのであります。

○島口委員 ちよつと論理が飛躍いたすかもわかりませんが、大臣から承りたいのは、中小企業の金利は、いなかにも参りますと一都會会においてもおそらくさうだろうと思ひますけれども、年一割二分の金利で借りております。年一割二分の利息で借りようとしたとしてもできなくて、やみ金融で借り、没落、倒産しておるのが今日の中小企業の実態であります。ところが百億以上の大資本を有する大企業が、このままでいくならばおそらく倒産するから利子補給しなければならぬ、中小企業の方に対しては一割二分の高率な利息で貸しておりました、これで没落、倒産するならばやむを得ないというふうな見解であるとすれば、やはり大臣の中小企業を顧みる点がすこぶる薄いと思ひますが、その点はどう考へておられますか。

○橋本国務大臣 決して私は中小企業が没落してもかまわないという考へ方を持つておるのではありません。また、今言つております利子補給の対象となつておる外航船舶の会社は倒産するからこれを補助するというのではなくして、さいせんから申し上げますよ

子補給金の返還をさせるということになつておるのであります、その一定の利益率は政令で定めておるのでございます。現在の政令では十二条につきましては一割の利益率、十三条につきましては一割五分の利益率ということになつておるのでございますが、今回の改正に伴ひましてこの政令を変更い

たしまして、十三条につきましては一割を八分に下げ、十三条につきましては一割五分を一割二分に引き上げるつもりでございます。従いまして利益率でもございますから、配当はその利益率そのままでございまして、若干そのれより下回った配当率になると思うのでございます。

○島口委員 大臣にお尋ねいたします。ただいま局長の答弁によりますと、今度は一割を八分、一割五分を一割二分に引き下げる。これ以上の配当がありました際には助成金を返還してもらう、こういう答弁であります。今日の中小企業というのは年間一割二

分どころか六分もない。あるいは無断と称するのを十年以上も続けておる会社があるのであります。この際一割二分までの配当を認めるならば助成金を返還要求しないというような限界をどこに基礎を置きましたか、お尋ねいたします。

○植橋國務大臣　さいぜんからしばし

ば申し上げますように、国際競争力を強化するという意味における海運の利子補給の法律制度という根本の精神と、それから中小企業者の今おっしゃいますような金融あるいは問題、そういう問題とはこれは切り離して考えるべき問題であって、今おっしゃるよう

に國務大臣としては一休とう考えるか

とおっしゃいますから、中小企業及び農民その他についてもできるだけ助長策はやっていくことを申し上げておきます。次第でありまして、それと対比してどうだということの議論は、私からは主管大臣といたしましては、さういふから申し上げることに、国際競争力にたえるような態勢をとらせることが、ひいては全般的日本の経済に対して影響を与えるのだという建前からこの問題をやっていくことを申し上げるのであって、あと通産大臣その他からでもその問題については一つお尋ねになってやったらどうかと思うんですが、中小企業金融のことは。

○島口委員 それでは、その問題はまたいづれかの機会に通産大臣なり大蔵大臣の方にお尋ねすることにいたしまして、運輸大臣にお尋ねをいたしますが、船主協会なり造船工業会から、三十二年から三十四年度にわたって一億三千六百万の政党献金があることはおわかりでありますか。

○橋樑國務大臣 これは私はそういうことがあるか、先般の予算委員会でも社会党から御質問がありまして、自治庁で答弁されたのでありますが、その政治献金の問題は運輸大臣の管轄ではございせんか。

○島口委員 主管大臣が異なりますからあえてわかりますかということでお尋ねしたのであります。そこでお尋ねいたしますが、こういう赤字団体が政党献金をして、しかもそれにこういう利子補給いたしますという仕方は、はたしてよいように考えますか、悪いことであると考えておられますか。

○橋樑國務大臣 これは決して政治的の献金が一がい悪いということは言えないのでありますけれども、赤字の会社はなるだけそういうことは自粛した方がよいということを考えておりますので、その点は運輸大臣といたしまして自粛しろということをお願いしておるのでありますけれども、この点はやはりまた別の方面からいろいろ要請があつてやっておりますから、私としてはそういう方針をとっております。

○島口委員 この問題は、あれはたしか昭和二十九年のころだと思ひますが、造船業界からリベートをもらひまして、現大蔵大臣、当時の自由党の幹事長をやつておられました佐藤榮作氏が検査庁から逮捕される直前にござまして例の押権権発動をされたような問題もあるのであります。従ひまして、こういう赤字会社であり、利子補給をしてもらなければ会社の経理が成立しないというような、極端に悪い海運業界があつて政党献金をする。その利子補給を政府がいたすということになりますと、何となく民主主義制度の建前から、非常に疑惑が出てくる不透明な政治だと思ひますが、こういう面から特にこの点を加味いたしまして、今度海運業界に利子補給いたすことは妥当でないかと考えておるのであります。結論をお尋ねしたいと思います。

○橋樑國務大臣 利子補給の問題は全然別個の問題でありまして、さういふから申し上げるような純粋な国際競争力の強化という建前からやっております。会社が政党内、経済何とか懇談会という名前でもって献金をずつとやつていふというふうなお話がありましたのでありますが、こういうことは会社側の監督官庁である私どもとしては、なるべく慎めということを先般のときに私から警告をしておりますけれども、これはまた別個の問題で、やはり政治という全般的な問題からいろいろな献金という問題も起つてくるかもしれないが、それはちよつと私の管轄外でございまして、御了承願ひたいと思ひます。

○久保委員 関連して。この問題は先般の予算分科会で一応お尋ねいたしましたのですが、時間がありませんでしたのでさらに追加してお尋ねしたいのであります。

現在の海運界の立て直しには三つの要素がある。これは言うまでもなく、経営基盤の強化あるいは新造船のあり方、それともう一つは船質改善、こういう大まかに言つて大体三つだろうと思ひます。そこで、今回提案になりました利子補給と一口に言われている法律であります。これは経営基盤の強化に役立てようとするのか、それともそれ以外の目的を持っているのか、これを一つお聞きしたいと思います。

○朝田政府委員 ただいま御指摘になりました海運政策の三つの柱は、御指摘の通り、各方面からの対策を見ましてもすべてそういう三つの柱を立てて対策の提唱をしておられるのは御承知の通りでございます。そこで、御質問の利子補給の復活は企業基盤の強化に資するものであるのか、それ以外の目的に対してやるのか、こういう御質問でございますが、まさに三つの柱のうちの一つであります海運企業の基盤強化のために復活する目的を持っているのでございます。

○久保委員 そうだとすれば、現在の監督官庁である私どもとしては、なるべく慎めということを先般のときに私から警告をしておりますけれども、これはまた別個の問題で、やはり政治という全般的な問題からいろいろな献金という問題も起つてくるかもしれないが、それはちよつと私の管轄外でございまして、御了承願ひたいと思ひます。

○朝田政府委員 お話のように、九億五千万円程度の利子補給で国際競争にたえ、基盤強化にも役立つと考えるかというところでございまして、この点について私どもはこれで十分であるとは思つておりません。しかしながら、国際競争力の上から見ますと、各国ともにもこういつた新造船の建造におきましては、すべて借入金でやるようなことは通常世界の各国においてはあまりないのであります。自己資金でありますとか、内部留保金でありますとか、長期の社債を発行して充てるとかいうことでやつていふ例が御承知の通り多いのでございます。しかもまた、それを借入金でやる場合におきましても、各国の社債の平均利率というものはながめてみますと、五分ないし五分五厘という程度でございまして、国際競争にこの九億五千万円で七分五厘程度にまで市中金融機関の利子を引き下げても対抗できないのじゃないかという御疑問があることは当然であります。私も先ほどから申し上げまして、私もこれでは十分だとは思つておりませんが、政府も努力し金融機関も努力し、企業も努力し金銀機関も努力し、企業も努力し、三者三様の努力を払つて海運企業の立て直し強化をはかつていきたい、こういうふうな考えでおるのであります。

○久保委員 私はこれでは基盤強化の足しにならないだろう、という意味は、お尋ねしたいのは、総体の額からいけば大した額ではないという率直な見方が一つあります。それからもう一つは、こういう利子補給だけによつて基盤強化がなるといふふうに考えているとするならば、これは大きな誤りだということ。先ほど島口委員からも話があつた政治献金は、各党がもつていふかもしませんが、こんな赤字の会社が政治献金を出す理由がどこにあるかというのです。これも一つの例でしよう。もう一つは、カルテル強化をやるべき筋合いのものがそこからはずれていくというふうなものもある。グループを結成して太平洋航路をやつたというが、そこからはずれていく、こういうものに対する方策が全然とられていないようにわれわれは見ている。そうだとすれば、利子補給をする前に打つべき手がたくさんありはしないか。もう一つは、海運強化策の三つの柱の一つは、なるほど利子補給もあるかもしれない。ところがあと二つの問題は、計画造船の問題にしてもあるいは船質改善の問題にしても大きな問題があるのだが、このあとの二つの問題に対してはあまり大した方策もないように見受けられる。

そこで私は総体的に運輸大臣からお尋ねしたい。日本の海運強化策というものはどういふ方向にあるべきかという事です。大体三つの問題点はわかつたが、どういふ方向にあるべきか、船質改善とはいかなる程度にまですべきか、新造船のあり方というものは、いかなる船腹まで増強するのが見通しとして正しいか、基盤強化というものは利子補給以外に何かがあるか、そういう問題について説明してほしいと思ひます。

○橋樑國務大臣 利子補給の問題は全然別個の問題でありまして、さういふから申し上げるような純粋な国際競争力の強化という建前からやっております。会社が政党内、経済何とか懇談会という名前でもって献金をずつとやつていふというふうなお話がありましたのでありますが、こういうことは会社側の監督官庁である私どもとしては、なるべく慎めということを先般のときに私から警告をしておりますけれども、これはまた別個の問題で、やはり政治という全般的な問題からいろいろな献金という問題も起つてくるかもしれないが、それはちよつと私の管轄外でございまして、御了承願ひたいと思ひます。

○久保委員 私はこれでは基盤強化の足しにならないだろう、という意味は、お尋ねしたいのは、総体の額からいけば大した額ではないという率直な見方が一つあります。それからもう一つは、こういう利子補給だけによつて基盤強化がなるといふふうに考えているとするならば、これは大きな誤りだということ。先ほど島口委員からも話があつた政治献金は、各党がもつていふかもしませんが、こんな赤字の会社が政治献金を出す理由がどこにあるかというのです。これも一つの例でしよう。もう一つは、カルテル強化をやるべき筋合いのものがそこからはずれていくというふうなものもある。グループを結成して太平洋航路をやつたというが、そこからはずれていく、こういうものに対する方策が全然とられていないようにわれわれは見ている。そうだとすれば、利子補給をする前に打つべき手がたくさんありはしないか。もう一つは、海運強化策の三つの柱の一つは、なるほど利子補給もあるかもしれない。ところがあと二つの問題は、計画造船の問題にしてもあるいは船質改善の問題にしても大きな問題があるのだが、このあとの二つの問題に対してはあまり大した方策もないように見受けられる。

○橋樑國務大臣 利子補給だけで基盤強化ができるとは思いません。今御指摘になりましたように、経営の合理化はもちろんのこと、第一に体質の改善と申しますか、船の体質を改善するということも必要であります。従って、たとえば太平洋における船の過当競争をやめさせるために、私が運輸大臣になりましてからグループ化をやらせて、経費の節減その他の効果を見ることのできたのであります。一方、経営の合理化という線から、あらゆる運輸費あるいは経営費その他についても基準を設けて、これも約八十億近くの成績を上げて節約することができたのであります。まだこれで十分とは申しませんが、予定数よりはるかに上回るだけの海運業者も自衛して合理化に協力しているような次第であります。従って、スクラップ・アンド・ビルドというような、悪い船をつぶしまして新しい船にかえる、こういうこともやはり国際競争力を強化し、経営の合理化の一端となると思うのであります、この点についても主機換装その他をめぐってたいだいま検討いたしております。金銭的に見まして、日本の海運業者のなすべき点は、今、経営の合理化あるいは船体の改造といえますが、体質改善及び過当競争を抑制するための問題、従って、同盟加盟以外のものが運賃体系を乱すというようなことが起こって参りましたので、先般同盟関係の業者を集めました、これに對する一つの対策、及び同盟脱退が自由にならないような、紳士協約に違反しないような自衛等を私からも警告し、同じ同盟に入っております外国会社に對しましても、海運局長から協力

方を要請しているような次第でありまして、そういう線に沿うて海運全体の国際競争力にたえるような諸施策につきまして努力を続けておるのであります。利子補給の問題もまたその一端になるものである、こういうように思うのであります。

○久保委員 運輸大臣はやはり政治家だから、大まかな話でありまして、私の質問にどうもあまり答えていただけません、残念であります。私が今申し上げたような点については、後刻一つ書類でもって見解を発表してほしいと思うのです。今利子補給の問題でいろいろ批判が出てゐるのは、やはり問題が正しく把握できないということですが、それからもう一つ、政府の施策は、はつきり言うて無原則のきらいがあるわけですね。たとえば利子補給がなから、海運同盟を乱すというやうなものについては別個にするのかしないのか、そういう点もはつきりしないし、それから先般お尋ねしたように、利子補給しながら、一たん外航でうまくないといえは内航へ持ってくるので、内航船圧迫の問題もある。こういう点について、何とか研究しようというだけであつて的確な方策はない。

○久保委員 率直に言つて、大蔵省がこれ以上この問題で予算をつけることは反対だということをやめたのじやないのですか。本来ならば利子補給よりは経営基盤の強化で管理体制を強めていく方が重点だとは思ふのですが、実際は——いすれにしてもこの問題はあとで白書とか、そういうものをちやうだとして政府の方策をいかに検討したいと思ひますが、そこで最後に大臣に再び申し上げておきますが、この前も予

算委員会で申し上げたように、戦時補償をやつておる姿というのは、国際的な相手方のやつておるすべての助成政策からいへば、あまりにも落差がある、これを一つ補強してやろう、こういうことでありまして、そういう点で一つ御了承願ひたいと思ふのです。

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○館委員 二十八年から二十九年にかけてこの委員会での問題で非常に混雑を來した。そして、たしか二十六年ごろまでさかのぼつて利子補給をやつたのだと思つておる。それで、ね。そうすると今日まで十年くらいかかつて利子補給を續けてきて、それでもなおかつ経営基盤の強化ができていない。そしてまたさう、大蔵省が反對するにもかかわらず、利子補給を續けたい。私はその時分に岡田海運局長に對して、今後海運界の経済はどうなるのか、好況になるのか、不況になるのか、見通しはどうだと聞いたところ

が、好況になるといふ見通しはありませんが、不況になるといふ見通しはありせんといふ話でした。現実は今利子補給をやつて、一部の経営基盤強化を達成するのだといふお話もあるのだが、二千億の借金を持つていて、その借金は返してやらなければならぬ、利子も払つてやらなければならぬ、そこで今この法案をかけて、何年ころになったら経済界もよくなつて、海運経済界もよくなつて、利子が返してもらえるのか、それから元金が返してもらえるのか、という、経済界、海運界の見通しについて私は非常に心配してゐる。そういうことになる、この法律は永久的な法律になつてしまつても利子補給をしなければならぬ、そういう形が出て

ついでに利子補給をしよう、しかも今までのやつておるやつ経費節減を主としてします合理化以上に、ある程度積極的な合理化計画というものをやらせよう、こういう考え方は当初あつたのでございませう。この点につきましては、私どもの考えを盛り込んで予算折衝の場合でも管理委員会に要する経費を要求したのでございませう。政府内部で種々検討いたしました結果、いすれにいたしましても運輸省なり政府の中に、そういう管理委員会というものを置きます際には、どうしても諸問題の置きようにならざるを得ない。というこゝになつて、やはり運輸大臣が最終的な責任機関として実施して参らなければならぬということになりましたので、民間の知識、経験を活用することにつきましては、別の方法でこれを達成できるといふやうな考え方をいたしまして、責任の分界というものがあいまいになるやうなその他の委員会というものは好ましくないといふ結論に達しました。管理委員会がなつておりました機能は十分果たして参りたい、こういうふうな考へておるのでございませう。

○橋樑國務大臣 戦時補償をやつておらないからやるといふ意味ではありませんので、戦時補償をやつてないため、それから二千何百億という借金を持つてやつておるその実態が、外国の競争相手と体系等から比較してみますとあまりにも重圧であるから、その点についてこれを配慮するといふのであつて、戦時補償をしておらぬから補償してやるという意味ではなくして、戦時補償をしておらないという現実の事実、彼らは非常に膨大な借金を持つて自主的にやつておるけれども、その

やつておる姿というのは、国際的な相手方のやつておるすべての助成政策からいへば、あまりにも落差がある、これを一つ補強してやろう、こういうことでありまして、そういう点で一つ御了承願ひたいと思ふのです。

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○久保委員 率直に言つて、大蔵省がこれ以上この問題で予算をつけることは反対だということをやめたのじやないのですか。本来ならば利子補給よりは経営基盤の強化で管理体制を強めていく方が重点だとは思ふのですが、実際は——いすれにしてもこの問題はあとで白書とか、そういうものをちやうだとして政府の方策をいかに検討したいと思ひますが、そこで最後に大臣に再び申し上げておきますが、この前も予

算委員会で申し上げたように、戦時補償をやつておる姿というのは、国際的な相手方のやつておるすべての助成政策からいへば、あまりにも落差がある、これを一つ補強してやろう、こういうことでありまして、そういう点で一つ御了承願ひたいと思ふのです。

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○館委員 二十八年から二十九年にかけてこの委員会での問題で非常に混雑を來した。そして、たしか二十六年ごろまでさかのぼつて利子補給をやつたのだと思つておる。それで、ね。そうすると今日まで十年くらいかかつて利子補給を續けてきて、それでもなおかつ経営基盤の強化ができていない。そしてまたさう、大蔵省が反對するにもかかわらず、利子補給を續けたい。私はその時分に岡田海運局長に對して、今後海運界の経済はどうなるのか、好況になるのか、不況になるのか、見通しはどうだと聞いたところ

が、好況になるといふ見通しはありませんが、不況になるといふ見通しはありせんといふ話でした。現実は今利子補給をやつて、一部の経営基盤強化を達成するのだといふお話もあるのだが、二千億の借金を持つていて、その借金は返してやらなければならぬ、利子も払つてやらなければならぬ、そこで今この法案をかけて、何年ころになったら経済界もよくなつて、海運経済界もよくなつて、利子が返してもらえるのか、それから元金が返してもらえるのか、という、経済界、海運界の見通しについて私は非常に心配してゐる。そういうことになる、この法律は永久的な法律になつてしまつても利子補給をしなければならぬ、そういう形が出て

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○橋樑國務大臣 利子補給だけで基盤強化ができるとは思いません。今御指摘になりましたように、経営の合理化はもちろんのこと、第一に体質の改善と申しますか、船の体質を改善するということも必要であります。従って、たとえば太平洋における船の過当競争をやめさせるために、私が運輸大臣になりましてからグループ化をやらせて、経費の節減その他の効果を見ることのできたのであります。一方、経営の合理化という線から、あらゆる運輸費あるいは経営費その他についても基準を設けて、これも約八十億近くの成績を上げて節約することができたのであります。まだこれで十分とは申しませんが、予定数よりはるかに上回るだけの海運業者も自衛して合理化に協力しているような次第であります。従って、スクラップ・アンド・ビルドというような、悪い船をつぶしまして新しい船にかえる、こういうこともやはり国際競争力を強化し、経営の合理化の一端となると思うのであります、この点についても主機換装その他をめぐってたいだいま検討いたしております。金銭的に見まして、日本の海運業者のなすべき点は、今、経営の合理化あるいは船体の改造といえますが、体質改善及び過当競争を抑制するための問題、従って、同盟加盟以外のものが運賃体系を乱すというようなことが起こって参りましたので、先般同盟関係の業者を集めました、これに對する一つの対策、及び同盟脱退が自由にならないような、紳士協約に違反しないような自衛等を私からも警告し、同じ同盟に入っております外国会社に對しましても、海運局長から協力

方を要請しているような次第でありまして、そういう線に沿うて海運全体の国際競争力にたえるような諸施策につきまして努力を続けておるのであります。利子補給の問題もまたその一端になるものである、こういうように思うのであります。

○久保委員 率直に言つて、大蔵省がこれ以上この問題で予算をつけることは反対だということをやめたのじやないのですか。本来ならば利子補給よりは経営基盤の強化で管理体制を強めていく方が重点だとは思ふのですが、実際は——いすれにしてもこの問題はあとで白書とか、そういうものをちやうだとして政府の方策をいかに検討したいと思ひますが、そこで最後に大臣に再び申し上げておきますが、この前も予

算委員会で申し上げたように、戦時補償をやつておる姿というのは、国際的な相手方のやつておるすべての助成政策からいへば、あまりにも落差がある、これを一つ補強してやろう、こういうことでありまして、そういう点で一つ御了承願ひたいと思ふのです。

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○館委員 二十八年から二十九年にかけてこの委員会での問題で非常に混雑を來した。そして、たしか二十六年ごろまでさかのぼつて利子補給をやつたのだと思つておる。それで、ね。そうすると今日まで十年くらいかかつて利子補給を續けてきて、それでもなおかつ経営基盤の強化ができていない。そしてまたさう、大蔵省が反對するにもかかわらず、利子補給を續けたい。私はその時分に岡田海運局長に對して、今後海運界の経済はどうなるのか、好況になるのか、不況になるのか、見通しはどうだと聞いたところ

が、好況になるといふ見通しはありませんが、不況になるといふ見通しはありせんといふ話でした。現実は今利子補給をやつて、一部の経営基盤強化を達成するのだといふお話もあるのだが、二千億の借金を持つていて、その借金は返してやらなければならぬ、利子も払つてやらなければならぬ、そこで今この法案をかけて、何年ころになったら経済界もよくなつて、海運経済界もよくなつて、利子が返してもらえるのか、それから元金が返してもらえるのか、という、経済界、海運界の見通しについて私は非常に心配してゐる。そういうことになる、この法律は永久的な法律になつてしまつても利子補給をしなければならぬ、そういう形が出て

○橋樑國務大臣 利子補給だけで基盤強化ができるとは思いません。今御指摘になりましたように、経営の合理化はもちろんのこと、第一に体質の改善と申しますか、船の体質を改善するということも必要であります。従って、たとえば太平洋における船の過当競争をやめさせるために、私が運輸大臣になりましてからグループ化をやらせて、経費の節減その他の効果を見ることのできたのであります。一方、経営の合理化という線から、あらゆる運輸費あるいは経営費その他についても基準を設けて、これも約八十億近くの成績を上げて節約することができたのであります。まだこれで十分とは申しませんが、予定数よりはるかに上回るだけの海運業者も自衛して合理化に協力しているような次第であります。従って、スクラップ・アンド・ビルドというような、悪い船をつぶしまして新しい船にかえる、こういうこともやはり国際競争力を強化し、経営の合理化の一端となると思うのであります、この点についても主機換装その他をめぐってたいだいま検討いたしております。金銭的に見まして、日本の海運業者のなすべき点は、今、経営の合理化あるいは船体の改造といえますが、体質改善及び過当競争を抑制するための問題、従って、同盟加盟以外のものが運賃体系を乱すというようなことが起こって参りましたので、先般同盟関係の業者を集めました、これに對する一つの対策、及び同盟脱退が自由にならないような、紳士協約に違反しないような自衛等を私からも警告し、同じ同盟に入っております外国会社に對しましても、海運局長から協力

方を要請しているような次第でありまして、そういう線に沿うて海運全体の国際競争力にたえるような諸施策につきまして努力を続けておるのであります。利子補給の問題もまたその一端になるものである、こういうように思うのであります。

○久保委員 率直に言つて、大蔵省がこれ以上この問題で予算をつけることは反対だということをやめたのじやないのですか。本来ならば利子補給よりは経営基盤の強化で管理体制を強めていく方が重点だとは思ふのですが、実際は——いすれにしてもこの問題はあとで白書とか、そういうものをちやうだとして政府の方策をいかに検討したいと思ひますが、そこで最後に大臣に再び申し上げておきますが、この前も予

算委員会で申し上げたように、戦時補償をやつておる姿というのは、国際的な相手方のやつておるすべての助成政策からいへば、あまりにも落差がある、これを一つ補強してやろう、こういうことでありまして、そういう点で一つ御了承願ひたいと思ふのです。

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○館委員 二十八年から二十九年にかけてこの委員会での問題で非常に混雑を來した。そして、たしか二十六年ごろまでさかのぼつて利子補給をやつたのだと思つておる。それで、ね。そうすると今日まで十年くらいかかつて利子補給を續けてきて、それでもなおかつ経営基盤の強化ができていない。そしてまたさう、大蔵省が反對するにもかかわらず、利子補給を續けたい。私はその時分に岡田海運局長に對して、今後海運界の経済はどうなるのか、好況になるのか、不況になるのか、見通しはどうだと聞いたところ

が、好況になるといふ見通しはありませんが、不況になるといふ見通しはありせんといふ話でした。現実は今利子補給をやつて、一部の経営基盤強化を達成するのだといふお話もあるのだが、二千億の借金を持つていて、その借金は返してやらなければならぬ、利子も払つてやらなければならぬ、そこで今この法案をかけて、何年ころになったら経済界もよくなつて、海運経済界もよくなつて、利子が返してもらえるのか、それから元金が返してもらえるのか、という、経済界、海運界の見通しについて私は非常に心配してゐる。そういうことになる、この法律は永久的な法律になつてしまつても利子補給をしなければならぬ、そういう形が出て

○橋樑國務大臣 利子補給だけで基盤強化ができるとは思いません。今御指摘になりましたように、経営の合理化はもちろんのこと、第一に体質の改善と申しますか、船の体質を改善するということも必要であります。従って、たとえば太平洋における船の過当競争をやめさせるために、私が運輸大臣になりましてからグループ化をやらせて、経費の節減その他の効果を見ることのできたのであります。一方、経営の合理化という線から、あらゆる運輸費あるいは経営費その他についても基準を設けて、これも約八十億近くの成績を上げて節約することができたのであります。まだこれで十分とは申しませんが、予定数よりはるかに上回るだけの海運業者も自衛して合理化に協力しているような次第であります。従って、スクラップ・アンド・ビルドというような、悪い船をつぶしまして新しい船にかえる、こういうこともやはり国際競争力を強化し、経営の合理化の一端となると思うのであります、この点についても主機換装その他をめぐってたいだいま検討いたしております。金銭的に見まして、日本の海運業者のなすべき点は、今、経営の合理化あるいは船体の改造といえますが、体質改善及び過当競争を抑制するための問題、従って、同盟加盟以外のものが運賃体系を乱すというようなことが起こって参りましたので、先般同盟関係の業者を集めました、これに對する一つの対策、及び同盟脱退が自由にならないような、紳士協約に違反しないような自衛等を私からも警告し、同じ同盟に入っております外国会社に對しましても、海運局長から協力

方を要請しているような次第でありまして、そういう線に沿うて海運全体の国際競争力にたえるような諸施策につきまして努力を続けておるのであります。利子補給の問題もまたその一端になるものである、こういうように思うのであります。

○久保委員 率直に言つて、大蔵省がこれ以上この問題で予算をつけることは反対だということをやめたのじやないのですか。本来ならば利子補給よりは経営基盤の強化で管理体制を強めていく方が重点だとは思ふのですが、実際は——いすれにしてもこの問題はあとで白書とか、そういうものをちやうだとして政府の方策をいかに検討したいと思ひますが、そこで最後に大臣に再び申し上げておきますが、この前も予

算委員会で申し上げたように、戦時補償をやつておる姿というのは、国際的な相手方のやつておるすべての助成政策からいへば、あまりにも落差がある、これを一つ補強してやろう、こういうことでありまして、そういう点で一つ御了承願ひたいと思ふのです。

○平井委員長 他に質疑はございませんか。

○館委員 二十八年から二十九年にかけてこの委員会での問題で非常に混雑を來した。そして、たしか二十六年ごろまでさかのぼつて利子補給をやつたのだと思つておる。それで、ね。そうすると今日まで十年くらいかかつて利子補給を續けてきて、それでもなおかつ経営基盤の強化ができていない。そしてまたさう、大蔵省が反對するにもかかわらず、利子補給を續けたい。私はその時分に岡田海運局長に對して、今後海運界の経済はどうなるのか、好況になるのか、不況になるのか、見通しはどうだと聞いたところ

が、好況になるといふ見通しはありませんが、不況になるといふ見通しはありせんといふ話でした。現実は今利子補給をやつて、一部の経営基盤強化を達成するのだといふお話もあるのだが、二千億の借金を持つていて、その借金は返してやらなければならぬ、利子も払つてやらなければならぬ、そこで今この法案をかけて、何年ころになったら経済界もよくなつて、海運経済界もよくなつて、利子が返してもらえるのか、それから元金が返してもらえるのか、という、経済界、海運界の見通しについて私は非常に心配してゐる。そういうことになる、この法律は永久的な法律になつてしまつても利子補給をしなければならぬ、そういう形が出て

くるに違いないと私は思う。今運輸大臣の話や海運局長の話を聞いておりましても、国際競争にたえ得るためにということなどは、国際海運界が一生懸命やっております。それが、国内の航船は、運輸省あるいは海運局長からいろいろの示唆あるいは強制を受けておりながら、その言うことを聞かないらしいのじゃないですか。二重の競争にたえられなくなっているのが日本の海運界で、たまたま海運政策のために、造船のために、今日こういう法律はこれである。いつになったらこの法律はこれでよろしいということになるのか。そういう見当を持たないで国費をむやみにつぎ込んでしまふ。島口君の話じゃないけれども、中小企業の問題を並べてみても寒心にたえないので、見通しはどうかということをおっしゃって下さい。

○朝田政府委員 二千五百億の借金をかかえておいて、いつになったら全部完済できるのか、こういうことでございますが、何年になれば各企業が立ち直ってというのを、今明確な年限を切って申し上げる自信もございません。これは国際海運の動向にもよるでしょうし、世界的な海運市況にもよると思うのでございますが、企業は企業でみずから血のにじみ出るような努力をするというところは当然のことでございます。従って私も、企業強化計画というものを進めまして、できるだけ早い機会に立ち直って、みずから力で国際競争にたえていくという計画を推進していきたいというふうに考えておるのでございます。

○館委員 この十年間、利子補給を船会社が受け取った間に、好景気のとき

もなかったわけではない。そのときに配当状態はどうなっているのか。配当しないでも国から借りたものは返さなきゃいかぬ、その点はどうなっているのか。配当制限があるはずだ。

○朝田政府委員 先ほども申し上げましたように、配当の問題につきましては、会社の利益率がある一定の率にまで達しますと利子補給金は返さなければならぬことは、現行法の第十二条と第十三条に明記してある通りでございます。この利益率は政令で定めております。けれども、先ほど申し上げましたように、これを一分を八分、一分五厘を一分二分というふうにする方針でございますが、この利益率がそのままで配当率にならないのでございまして、それより若干低めの配当率になるわけでありまして、好況のときに配当をいたしました会社は事実ございまして、その当時スエズ動乱によりまして、そのブームが現出いたしましたところとして、政府は十三次船以降の利子補給をしなかつたわけでございます。従いまして十三次、十四次、十五次において利子補給をしないので今日までできた、こういうことでございます。

○館委員 その話を聞きたかつたので

商人根性というのか、そういうものでは日本の海運の再建なんかできやしないのです。利子補給を受け取ったものでは配当制限があるから、たくさんもうかっても配当ができない、そういう意味で利子補給を会社から断つた。政府で断つたのではなく、当局からやめたのじゃないか、配当がたかさんばいために会社みずから利子補給を断念した、そういう非難がある。そうして、三十三、三十四年になつて今度は少しづつぐらつてきた。国際海運の競争が激しくなつてきた。国内における外航船をやつてくる会社の競争の統制がとれない、そういうことで困難してきて、しかも八幡の鉄鉱船のような問題が出てくる。国内における海運業の統制というものができておらない。国際競争をやつておつては、勝つて道理がない。そういうところへ利子補給をつぎ込んでいったら、そうして前途の見通しがつかぬという海運局長のお話だが、この法律案はいつまでもついてもついても、それは国の費用をむだにつぎ込むことになる。それは、戦時中非常に災害をこうむつて、それを補償しておらぬということになれば、国民の大多数のうちで、大小にかかわらず戦時のために非常に困難したものがたくさんある。もうそういうときは過ぎておる。今こそ自由主義経済のもとで、日本の船会社は十分に経営合理化を、てんでんばらばらにでもいからやつて、弱肉強食が自由主義経済の建前なのだから、やるべきだ。(笑) そういうところを今までおせっかいをするがゆえに自立ができない。笑いごとじゃない。あんまりおせっかいが過ぎる。私はそういう意味において、見通しのつかないこの法律案をいつまでもやつてゐることに非常に不信、不安を持つ。

○平井委員長 島口重次郎君。――簡潔に願います。

○島口委員 先ほどの運輸大臣の答弁によりまして、国鉄の利子補給の問題は賛成であるけれども、大蔵大臣が了承しない、こういう答弁があつたのであります。大蔵大臣はいかなる見解で国鉄の利子補給は反対して、船舶に対する利子補給は賛成したか、おわかりでありましたら御答弁願ひたいと思います。

さらにもう一点、運輸大臣の橋本さんは、現段階では手おくれだと、こうおっしゃるかも知れません。けれども、この海運業界に関する利子補給を国鉄の利子補給に切りかへたいという折衝をする場合に、非常な異議があると思ひますが、その意思があるかないかをお尋ねしたいと思ひます。

○橋本國務大臣 今、佐藤大蔵大臣の心理的経過はちょっと私にはわかりませんが、財政上その他いろいろな点からやはり大蔵大臣はそういう態度をとつておると思うのであります。また今の段階で利子補給を国鉄の方の利子補給にすりかへるということは考えておりません。また別個の問題と考へております。

○平井委員長 これより討論に入りた

りおせっかいが過ぎる。私はそういう意味において、見通しのつかないこの法律案をいつまでもやつてゐることに非常に不信、不安を持つ。

○平井委員長 島口重次郎君。――簡潔に願います。

○島口委員 先ほどの運輸大臣の答弁によりまして、国鉄の利子補給の問題は賛成であるけれども、大蔵大臣が了承しない、こういう答弁があつたのであります。大蔵大臣はいかなる見解で国鉄の利子補給は反対して、船舶に対する利子補給は賛成したか、おわかりでありましたら御答弁願ひたいと思います。

さらにもう一点、運輸大臣の橋本さんは、現段階では手おくれだと、こうおっしゃるかも知れません。けれども、この海運業界に関する利子補給を国鉄の利子補給に切りかへたいという折衝をする場合に、非常な異議があると思ひますが、その意思があるかないかをお尋ねしたいと思ひます。

○橋本國務大臣 今、佐藤大蔵大臣の心理的経過はちょっと私にはわかりませんが、財政上その他いろいろな点からやはり大蔵大臣はそういう態度をとつておると思うのであります。また今の段階で利子補給を国鉄の方の利子補給にすりかへるということは考えておりません。また別個の問題と考へております。

○平井委員長 これより討論に入りた

ませんので、これより直ちに採決したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○平井委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法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〕

○平井委員長 起立多数。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

ただいま可決いたしました本案の報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○平井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

この際、政府当局より発言を求められております。橋本運輸大臣。

○橋本國務大臣 どうもありがとうございます。

○平井委員長 次に、道路運送法の一部を改正する法律案を議題とし、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。土井直作君。

○土井委員 この際運輸大臣にお尋ね申し上げたいのは、今回の道路運送法の改正に関連いたしまして、現在の自動車行政は、いろいろな角度から見て参りまして、改正すべき点が多々あるように思われるのであります。従つて、今後における自動車行政に関する運輸大臣としての方針をこの際伺ひ

たいと存じますが、御異議ありませんか。

か、知つておられながら、なおそれについて事実を知つておられるかどうか、取り締まりができないならば、一体どういう意味において取り締まりができないのか、こういう点について御質問申し上げます。

○國友政府委員　取り締まりに關しましては、陸運局及び陸運事務所で、その取り締まりを警察と協力して実行するという建前で現在実施しておりますが、先生がおっしゃいますように人手不足でありまして、全部に及ぼすことがいまだでき得ない状態であります。が、私といたしても、夜間、駅に白ナンバーの自動車が集まって客引きをする状態、あるいは競輪場、あるいは野球場その他において白ナンバー・タクシィーが集まっております状態はよく存じておりまして、何とかこれの絶滅を期するように措置をいたさなければならぬと考へておりますて、運輸省といたしまして、今申し上げましたように、警察当局と協力をして取り締まりに努力をしておりまして、昨年四月以来、全国で約九百名に對しまして、道路運送法第四条あるいは第百一条違反として家用自動車の使用禁止処分を行ないました。これにつきましては聴聞をいたしまして、全部証話を収集して、こういう家用自動車の禁止処分をいたすわけでありますが、そのほかこれでも実効の上がらない部分がございますので、さらに警察当局あるいは検査当局に對しまして約五百三十名告発いたしました。これはやはり取り締まりをし、今回の道路運送法に關しましては罰則の強化という問題を取り上げておりますが、やはり違法行為に對しては刑事処分をされなければならぬ

ないと考えておりますので告発をいたしまして、これらの者のうち約四百八十名が警察の方で取り調べを受けて検察庁に送致されております。さらに百六十六名がすでに起訴されておる、こういう状態でございますが、現在われわれの方で大体把握しております白ナンバー・タクシーの数字は相当多いのでありまして、組織を持って行なっているものは全国で団体数は約百ございまして、活動しております都市は約六十ございまして、約二千両程度のものが組織を持って活動しております。このほか組織をしていない白ナンバー・タクシーというのが、これは把握のしようが非常にむずかしいのであります。相当数に上っております状態でございます。これらに対しましては先生も先ほどおっしゃいましたように、私も申し上げましたように、陸運事務所の人手不足のために全体的に大々的にやることはできませんけれども、特にしようけつをきわめておる都市というようなところでは、われわれとしては積極的に努力をいたしたいと考えております。陸運事務所の所属の問題等に関連いたしまして、実効の上からいへば面もございまして、しかし当局の取り締まりなどが原因となりまして、昨年の九月以降共済組合の点では十六組合、約百五十両ほどが解散をいたしました。この程度の効果は上がっておりますのでございますが、今後道路運送法の改正が御審議を経て通過されました際には、さらに警察当局ともよく連絡をとりまして、白ナンバー・タクシーの根絶に努力をしていきたいと考えておる次第でございます。

○土井委員 白ナンバー・タクシーが実際に法違反の形でやっておりますからこれを取り締まられることは当然でございますが、実際上の問題としては白ナンバー・タクシーが横行し歩行するといふ大きな原因は、先ほど自動車行政に対する大臣の御意見を聞かしていただいたのでありますが、車が足りないというところに原因があると思うのであります。ですから営業用のタクシー、ハイヤー等を大幅に許可すれば、あの種のもので実際に仕事をするということが不可能ではないか。それはもとより絶滅するということとはなかなか困難でありまして、元来客を拾うのには、お客としてはあまり手をおげないものであります。向こうが立ち寄ってくるというもので、それはなぜかといえればそれだけ自動車が少ないからである。たくさん来ますれば何となく白タクを選ばなければならぬ、自分のそばへ来て、それを利用しなければならぬという必要はないのであります。従って、実質的には営業用のタクシーが少ないのだから、この際大幅に、やはり早く協議会を経てこれを増強するという対策をとることによって問題がかなり解決するのではないかと思いますが、この点に対する大臣または局長の御見解を聞かしていただきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 御説ももっともでありまして、やはり白タクが横行するといふことは需要と供給のアンバランスからくる問題に乘じてさういふものが簇生しておるものでありまして、私も先般北九州等に参加しまして、小倉市におきまして、非常に急激な人口がふえているのに白タクが横行して、しかもそれに暴力団が結びついて三人くらい殺されたというような大きな事件が起つて、各地で白タクの持ちます一つづつあるというものが次第に暴力団と結びついて非常な犯罪の温床にすらなりつつあるという状況でありますので、先般も石原長官ともその点について打ち合わせをいたしまして警察の協力を求めようという次第であります。今、土井さんがおっしゃいますように、やはり根本は車が足りないという点でありますので、ことに聞くところによれば、東京のごときは五年もストップしておつて、ようやく二千八百台の増車の答申をしたというような状態です。これは運輸行政上非常にまずいことだと思つたので、全国的に増車をさせ、こういうような根源を断つように努力させる、こういうふうに考えます。

○土井委員 大臣が積極的に増車の考へ方を持つておることに対しては私も非常に賛意を表するものであります。そこで今度の道路運送法の改正によりまして、従来いわゆる違反を犯した者に対する罰則が直接的には十分に徹底することができなかつたが、おそろしく今度の法律改正によって相当積極的にそれをやるべきことができるようになると思つております。ただその場合に特にお願いしておきたいと思ひますことは、いわゆる自家用自動車の使用者の事業場に立ち入ることができるようになるが、実際上においてこれはどういふところか、意図があるのか、どういふ条件のときにどうするかというところについて、具体的にどう考えればこの際御説明を願ひたいと思ひます。

○國友政府委員 自家用自動車を所有しております者の組織する団体の事務所その他の事業場に検査等に立ち入ることができるといふ規定につきまして、自家用自動車の形式をもちまして、たとえばドライブ・クラブが現在自家用の範疇に入っておりますが、これらに關しまして今後ドライブ・クラブはオリンピックも控えていかなければならぬ事業であると考えておりますが、これらのものに対しまして検査を一般事業用自動車と同じように扱いたい。また共済タクシーにつきましては一定の事務所等を設置いたしまして白タク行為をやっておりますが、これらのものに対しましてはやはり立ち入り検査をいたしたいというもので、立ち入り権の範疇を若干拡張することにしたわけでありまして、これらに關しまして事業場でございますが、これらに關しましては普通の人々が住居しております家屋等には入らない。事業場というやうな形で一定の区画で自動車を置いておきますところには立ち入りができる、こういう解釈でおるのでございます。

○土井委員 事業場といふことになりましますと、その事業場といふものは最初から違反をやるといふやうなことを前提として事業場が設けられておることになると思つておりますが、それはさういふふうな解釈でいいのですか。事業場といふものが、自家用車の場合にはさういふものがあるのですか。

○國友政府委員 事業場と申しますのは、今御質問のございました営利的事業の場合には事業場といふことはわかりませんが、しかし、非営利的な事業でありまして事業の経営といふものはあると思ひますので、その事業経営の内

いかがでしょう。

○國友政府委員 事業場といいますが、あたかも自動車運送事業を遂行するといふふうにあるいは読めるかとも

思います。この事業場というものは、そういう自動車運送事業という形ではなしに、一定の区画をもって事業活動をしておる場所という意味でありまして、これはすぐに自動車運送事業に結びつくものではないのでございます。と同時に、この百二十六条の考え方といたしましては、単に違反の摘発とかいうことではなしに、いろいろな資料を収集するとか、あるいは指導をするとかいうような意味におきまして、立ち入り権の若干の拡張を認めたいというところでございまして、その間に違反行為に対する根絶の指導等もいたすと思ひますけれども、大体、その検査とか、調査とか、その自動車に対するいろいろな道路運送車両法上の問題もございまして、そういう検査、立ち入りを認める権限を与えたい、こう考えておるところでございまして。

○土井委員 自動車運送事業法によるところの事業場というものの対象と今局長の言われる事業場というものは、内容的には違ふのじゃないかというふうな気がするのです。たとえばそこまで立ち入っているいろいろな場合、それはならないという事業場、これはあくまでも想定であつて、確定的なものではないはずだと思ふのです。なぜかといへば、いわゆる其のタクシーのごときは、元來法律的にも實際的にも認められておらないでしょう。認められておらないものを事業場という形で認定するといふことは法的にもちよつとおかしいような気がするのですが、こ

の点はどうなんですか。

○國友政府委員 これは、先ほど申し上げましたように、自動車運送事業を遂行し、あるいは自動車運送事業と類似の行為をいたします事業をする事業場という意味ではございまして、た

とえば事務所とか、営業所とか、あるいは事務室といふふうに通称呼ばれる場所があると思ひますが、そういう一定の区画を占拠した事務所とか事務室とかいふようなところを、この法律では事業場と称しておるのであります。

○土井委員 この点についてはいろいろ見解の違ふ点がございますので、あとで伺いたいと思ひます。そこで、なおお聞きいたしたいと思ひますが、自家用自動車というものはトラックも包含されておりますね。○國友政府委員 入っております。○土井委員 ところが実際は、今取り締まりの対象になつておるのは、営業用のタクシーとかあるいはハイヤーとかいふものを対象にしておるのでありますね。

運送法の第百二条に該当する違反を公然とやっておる。これが放置されてお

る。それは私の考え方では、事実上の問題として各事業会社が自家用車をたくさん持つてやるよりも、いわゆる外にある自家用ナンバーを持つておるものを雇い入れて有償で運ばせておるといふことが、産業構造上から見てやむを得ない一つの抜け道として行なわれておるのではないかと。はなはだしいの

前永野運輸大臣も朝の五時ごろ、いわゆる京浜国道方面を疾走するトラック隊を調査のために出かけたことがありますが、今特に自家用トラックとして一番公然と違反をやつておるのは砂利トラックです。砂利トラックのおそらく八割から九割というものは自家用車と個人持ちです。そういうものが堂々と公然と運行されておる。ところがこれは手をつておらない。これはやはり事業形態の中から、日本の産業が、実際的には自家用車を自分のところで使つて事業に役立たせるといふところ

が、そうすると、虎の門のところで赤

信号があるにもかかわらず、砂利トラックが突つ走つておる。タクシーの運転手に、ああいう違反行為をやつておる、と言つて、あれは砂利トラといひましてわれわれでもこれを避けるのだ、われわれも相当専門家であるけれども、あの砂利トラという名称のトラックが来たらわれわれも遠慮しなければあふなくてはしようがない、こう言つておるのであります。そういうふうにはいよいよトラックの自家用車といふものはほとんど違反を行なつておるというのであります。それに対する当局の見解、いわゆる取り締まりの対象として今後どう考えられるか、この点をお伺いしたいと思います。

○國友政府委員 砂利トラックの問題につきましましては、事故防止の観点から大いに取り締まらなければならぬ点と考へております。ことに先般の新子安の火薬の爆発等の事故も、現在砂利トラックの運転手の過失と推定されておりますが、そのような状況であつたので、これらに關しましては現在警察当局と十分連絡をとつて取り締まりを進めていくようにいたしております。今お話のございました白ナンバー・トラック、もうぐりトラックの問題に關しましては、たとえば道路運送法で申しますと、無償で自家用自動車の貸し渡しをする場合には許可が要らないのであります。有償で貸し渡しをする場合には運輸大臣、すなわち陸運局長の許可が要ることになっております。この許可を得ますれば有償で貸し渡しをすることが出来ますが、大型のトラックはそういう措置はいたしておらない

と思ひます。そこでそういう状況で運用されておるのでございますが、これらに關しましては、従来から、私もといたしまして、むしろ白ナンバー・タクシーよりも先に取り締まりを進めておりました。昭和三十四年中におきまして、全国の違反摘発件数は、無免許営業の摘発されたものが六千八百八十三件、有償運送行為の摘発されたものが六千九百八十三件、その他が二万一千七百九十一件、合計二万九千五百四十九件になつておるのであります。この中で処分をいたしましたのは、自動車の使用禁止をいたしましたものが四千四十三件、罰金を科したものが六千六百九十九件、その他一万三千三百二十九件でございまして、このように取り締まりはいたしております。今後この道路運送法が改正されました際には、先ほど先生のお話のございましたように取り締まりがしやすくなつて考へております。積極的なこともぐりトラックの点につきましましては、是正させるための取り締まりをさせていきたいと思ひております。昭和三十四年度でも今申し上げました程度の処分をいたしておるわけですが、何しろこのもぐりトラックの問題に關しましては数が非常に多いのでありますから、われわれは少ない人数で非常に多い数のものを追つかけて取り締まりに当たつておるという状態でございまして、警察とも連絡を十分とつております。砂利トラックの問題等にも關しましては事故防止の問題もございまして、警察当局でも今後これを積極的に取り上げようと思ひておりますから、私の方と警察の方とで努力いたしまして、是正の方

向に持っていきたいと考えております。

○土井委員 私は、自家用自動車に対する道路運送法違反に関する事項ということで、取り締まりだけを強化しろというようなことに偏点を向けておるのではないのです。私の考え方というのは、日本のいわゆる産業構造の中で、自家用トラックというものが実質的にはその一つ一つの企業の商車を回転させるためにやむを得ない一つの仕事をやっておるのじゃないか、こう考えられるので、従ってこれを違反だから取り締まってびしびしやつければよろしいというのではなくて、むしろ今後のこの種のものに対する考え方は、これは運輸大臣にもお聞き願いたいのでありますが、因として産業構造上この種のものをどう取り扱う方がいいのか、この点は考えていただかなければまずいんじゃないか。これを極端に取り締まりをして、びしびしやつければそれで事が済むというのではなくて、むしろこれはある意味における必要悪といえますか、法律の上からは罰せられなければならないけれども、いわゆる生産をやる面においてはやはり強くなるのじゃないか。従っていわゆる園の産業育成という面から見れば自家用トラックというものは単なる取り締まりをするという対象でなく、もっと違った角度からこれを見る必要がある、こう考えるのであります。いかがでございますでしょうか。

○橋樑國務大臣 御説ごもっともであります。今おっしゃいますように、やはり経済構造の上から、またその持っている機能が、そういうように自然発生的にできており、社会の要請にこたえ得る面があるとすれば、私は今おっしゃいましたようにこの面につきましては、取り締まりも別の角度からこれらのものの生きていく一つの方向あるいはこれを合理づける方向に持っていくたいと思うのであります。それらの方法について至急勘案したいと思ひます。

○土井委員 それでは、いろいろ大臣の御都合もありだそうでありますから、この際大いに譲歩いたしまして、私の質問は次会に留保することにしたしまして、一応質問を終らせていただきます。

○平井委員長 次に、海上保安に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。田中稔男君。

○田中(稔)委員 まず大臣にお尋ねしたいと思ひますが、大臣橋樑渡君は、少年のころ炭鉱に働き、その後苦学して弁護士試験に及第し、今日大臣の地位につかれて、その立身出世美談はだれも知っているとありますが、若しころ炭鉱で働かれた体験からして、炭鉱の労働者の苦しい事情はよくわかると思ひます。たまたま大臣と私は同じ選挙区であります。私どもの選挙区の大牟田で三井三池の炭鉱の深刻な争議が行なわれている。その場合に労働法において認められている労働者の団体行動権、特にビケの権利、こういうことは大臣は十分理解をされ、これを尊重するというお気持があらうと思ひますが、どうですか。

○橋樑國務大臣 私も実は三池炭鉱の争議については非常に憂慮しておる一員であります。かつて田中君が選挙に出る前は、三池炭鉱の労働者は私に全部票を入れておったのです。昭和十七年は。あと田中君が出てきてから分かれたのですが、従ってこのたびの事件につきましても非常に憂慮をいたしております。また私は法制局長官のときに、労働法を起草した人間でもあります。公正なる労働行為というものも尊重すべきことはもちろんでありますので、合法的なビケ等についてこれを尊重することはあたりまえだと思ひます。

○田中(稔)委員 ところが実はあなたの所管事項にかかるところで、海上保安庁の船、これが会社側にくみし、第二組合側に協力して正当なビケ行為を妨害している、こういう重大な事実があるのであります。大臣も御承知の西日本新聞には、そのことの詳細が書いてあります。ごく要点だけをちよつと読んでみますが、会社側は第二組合の組合員を約三百人、チャーターした鳴瀬丸という船に乗せて熊本県の三池港から大牟田の第二人工島に向かつて海上輸送をやつたのであります。ところが三角海上保安部はその輸送を援護するといふようなことで、これに協力している。さらにまた一部の資材の輸送にも当たつたといふようなことが言われておるのであります。このことにつきましても、運輸省の方に報告が来ていると思ひますから、こういうことの事実について、まずわかつて限り詳細に一つ御説明願ひたいと思ひます。

○橋樑國務大臣 海上保安庁としては、労働争議には不介入の立場をとるべきことは当然のことでありまして、また介入すべきことではありません。その報告を聞きまして、一部新聞に伝えられておるような、海上保安庁の巡視艇が新組合に便宜を供与したというようなことは、全然事実と相違いたしました。おりますので、この点において御説明を申し上げたいと思ひます。

ただいままでの報告によりまして、二十七日の午後八時三十分過ぎに、有明海の長州を出港して第二人工島に向かつて第二組合員を乗せました漁船十三隻が、一時間たつても未着であつて消息不明というので捜索してはしつた旨を、会社側、これは人事部の人事係長谷口という人からの連絡を受けましたので、三池海上保安署では、灯台回り船「ありあけ」その他をして捜索に当たつたのであります。

「ありあけ」は三池の南防波堤に在る新組合員に對しまして、その捜索中の船が到着しているかどうかを確認するたため、第二人工島橋樑に到着して、係船して、搭乗保安官が調査のために上陸しておる間に、大牟田港を出港した新組合の船である「さし丸」が「ありあけ」の左舷に接舷上陸したのであります。

なお、その際の巡視艇「うぐいす」「すずなみ」は、「ありあけ」に接舷しようとする船影を認めましたので、捜索中の船であるかどうかということを確認するため探照灯を照らした。「さし丸」の便乗者に便宜を供与する意図をもって照明灯を照らしたのではなく、という報告を受けておるのであります。

それで私からも、海上保安庁として

は争議介入は絶対にしてはならない、しかしながら、海上において暴力行為等があるいは公共の秩序を乱すような不法行為がある場合におきましては、会社側といわず、組合側といわず、取り締まるべきであつて、紛争に際して衝突その他によつて海難等がある場合においては、当然海上保安庁の責任として救助に当たるべきであるといふことを指示しておるような次第であります。

○田中(稔)委員 どうも大臣の話は事実とだいぶ相違しているやうであります。実は二十七日の夜にそういうことが起こつたのであります。私も、二十八日の午前一時ころでありまして、三池海上保安署に参りまして、保安署長の島丸清之市、次長の徳永淳、こういう保安官と会ひまして、そのいろいろな事実を説明したのであります。これらの保安官は、会社とは何ら関係なく行動したので申しとおりますけれども、しかしながらだれが考えましても、この場合、会社と何らの連絡がなかつたわけではないと思ひます。そうすると、こういう争議行為におきまして、第一組合は正当なビケ行動をやる、あの場合には第一組合側が船がなかつたから、実は十分なビケ行動ができなかつたのでありますけれども、もしあの場合に第一組合側の船の用意があれば、この第二組合のストライキ破りの行動として海上輸送が行なわれる場合、第一組合の船がこれに對抗して、実力をもってこれを阻止するといふ行動をとつても、これはあくまで合法的であります。ところが第一組合の方でそういう船の用意もない、またそういう対抗的な行為すら行

なわれない場合、第二組合員を乗せた船の援護の行動を海上保安庁の船が積極的にやる、こういうふうなことは、結果においてはやはり会社側に加担して、そうして労働運動に介入するということになると思うのであります。その点について大臣の見解を聞きたいと思ひます。

○樺橋國務大臣 海上保安庁が会社側に味方して第二組合を援護するということな、そんなばかたというか、そういう間違つたことは私は絶対にやっておらないと思ひます。『南方より揚陸』の報告によりますと、『南方より揚陸』せんとしたとき、第一組合員乗船の漁船数隻及び海岸線で待機中の第一組合員から投石等の妨害に「あつた云々」というようなことがありましたが、こういうような、第一組合、第二組合がごたごた何かやっておつて、海上保安庁としては、会社側から、今申し上げた谷口という人から、十三隻、乗った人間が行方不明になつたという通告を受けたので、これは海上保安庁としては当然に捜査しなければならぬので、捜査に当たつた場合に、ちよつと第二人工島のところに着けて、その船の行方不明になつたというのを確かめようとしたときに、今度ほかの船がまた来て上陸したというふうなことがなつておるのであつて、海上保安庁が、田中さんの言われるように会社とくるようになって第二組合を上陸せしめるというふうなことは、私は常識上から言つてもそういうばかたことをなすはずはないと考へるので、海上保安庁長官がここにおられますので、詳しい御説明をさせたいと思ひます。

○林(組)政府委員 ただいま大臣から

お答え申し上げましたように、海上保安庁といたしましては、争議行為の中に介入するということとはもちろんなすべきことでないのみならず、そういう疑惑を招くようなこともしないようという指導を常々からいたしてあります。今度の場合におきまして、器材を輸送したとか人員を輸送したとかいう事実は絶対にないとは確信いたしております。また現地にたまたまそういう報告を受けております。

なお、先ほどちよつと大臣から御説明いたしましたように、海上保安庁の船は当然海上における人命財産の保護の使命を持っております。従つて海上における両者の問題がやや実力的な点にまで発展いたします場合は、直ちに人命の問題がそこにかかるのでございまして、海上においては陸上における以上、人命の安全という点については非常に注意をしなければならぬことは当然でございます。従つて、海上保安庁はそういう意味で準備をいたすか、警戒をしておつたことは事実でございます。先ほど大臣が説明申し上げましたごとく、当日会社側から、十三隻の漁船に乗つて出た組合員が、一時間たつてもまだ情報がないというので、当日の風は九メートルないし十メートルくらい強い風でございまして、あるいは遭難したのではなかつたかという意味で捜索してくれないかという電話を受けた。海上保安庁としては当然捜索に当たる義務があるわけでございます。そして今度の問題は「うべ丸」その他が海面の捜索に当たつたわけでありまして、ちよつと二十

七日の二十三時四十分「ありあけ」という、これはわずかに八トン、六メートルくらい灯台見回りの小さな船でございまして、その船が海上保安官を乗せて第二人工島のところに参つたわけでございます。第二人工島は、そこに人工島の事務所がございまして、そこに保安官は上陸してございまして、そこに保安官が着いたであろ

うかどうかを調査するためにそこに立ち寄つておる間に、実は別に出てきた船が第二組合員を乗せて出てきたに着きました。それが「さし丸」という船でございまして、それでその着ける場所がそう広い場所ではございませんので、海上保安庁の船の外側にこれが接したとしまして、海上保安庁の船の上を踏んで上つてしまつた、こういう事実なのでございまして、決して、海上保安庁が争議行為の一方に加担してやるといふようなことは、平素から常に注意をいたしておりました、そういうことをやつたという事実はないし確信いたします。

○田中(総)委員 大臣はお急ぎのようです。私、この一問で御退席願つていい。あとは海上保安庁長官にお尋ねします。事実問題はあとから究明します。

大臣にお尋ねするが、大臣がどういふ善意を持っておるかと、海上保安庁の現場の諸君が間違つた行動をするとはあり得ることです。今度のこととは私は明らかに間違つた行動だと思ひますが、今後こういう問題が再び起こらないように、あくまで労働争議には不介入の立場を厳守する、こういうふうな立場で一つ管下の海上保安庁の保安官その他にあくまで一つ指令を徹底し

ていただきたいと思ひるのであります。その点について大臣の所信を聞いておいて、あと帰つていただいてけつこうであります。

○樺橋國務大臣 ごもつともでありまして、私は冒頭に申し上げましたように、争議行為に海上保安庁が入るべきではない。従つてこのたびのことにつきましても、会社側並びに第一組合双方に対しまして、洋上において漁船、機帆船等で人員を輸送する場合に、成規の手続を経て海難事故を未然に防止するように厳重に実は警告を發しておるのであります。また会社側が第二組合員を漁船、機帆船を利用して洋上を輸送した事実は、海上運送法違反の客観があるのだから、現在争議中であるので、事態が平穩化した時期を見て捜査する方針をきめておるのであります。今度の争議において海上において不祥事件が起こらないよう、厳正公平に保安庁の使命を果たすように努めておるような次第であります。御趣旨の点は十分に徹底させる所存でございます。

○田中(総)委員 ほんとうにやつてもらわなければいけません。そこで、まず長官にお尋ねするのですが、一休海上保安庁の巡視艇といふものが、そういう船は何の必要があつて出動したのですか。第一組合の方で船の用意がなく、洋上で何か対抗的な行動が起こるといふことは、あの場合、そういう事実関係は現地の海上保安庁の関係者によくわかつてゐるのだな。さらにまた、その晩のことですが、風速九メートル、十メートルという話で、実は私も徹夜第二人工島に通ずる突堤に立つておりました。

〔委員長退席、土井委員長代理着席〕

ほとんど風がない。こういう気象状態でありましたから、沿岸をずっと船が行くのに、それこそ遭難なんというものは全然予想されない。こういう状況のもとにおいて、長崎や福岡からまで海上保安庁の船を集結して用意をされておる。そしてそのうちの何ばいかが援護に当たつたといふことは、私はこれは非常に計画的なものだと思ひます。だから、一休何のために、何の必要があつて保安庁の船が出動したか、それをつつ聞きたい。

○林(組)政府委員 海上保安庁は海上における生命財産の安全をはかるというのが使命でございます。それで今度の場合におきましても、もし海上で問題が起こるとしますと、一かりに一方がないといひましても、船舶もできないわけではないのであります。もし問題が起こつたならばすぐに人命の問題に關連してくる、われわれとしては準備はやはり当然やっておくべきものである、かように考へております。

また当日風もないのにどうして回つたかというお話でございますが、先ほど御説明申し上げたごとく、出ておる船が帰つてこない、あるいは消息がわからないという情報によりまして、それを探るために出たのでございまして、われわれの方は、介入する意圖を持って、あるいは一方を応援する意圖を持ってあそこに船を集結したり、あるいは洋上を哨戒したといふことは絶対にございせん。

○井岡委員 長官にちよつとお尋ねしますが、海上における人命の保護あるいは財産保護のために準備をし

ておったんだ、こういうことですが、それでは会社側は三角から出港さすというこの連絡があつて承知しておったのかどうか、この点先に聞いておきたい、この問題は非常に重要ですから。

○林(坦)政府委員 海上保安庁としては、あるいはいろいろの情報を聞いておったかもしれないが、会社側から、そういうものを出すからという情報をおこしは受けておるといふことはないので聞いております。

○井岡委員 それじゃおかしいじゃないですか。先ほどの話は、そういう人命救助のためにすでに用意しておったんだ、こういうことです。ですから情報を聞いておったということからは、それによつて判断をしたというのなら話はわかるわけです。しかし、今の話は先ほどの話とは違ふ。この点を

はつきりしておいてもらいたい。

○林(坦)政府委員 私ども、その点につきましても調べたのでございますが、私どもの受けた報告によれば、荒尾の警察から、漁船に乗つてあの方面に行く気配があるという情報を受けておったというのを聞いております。

○井岡委員 通常、海上保安庁の巡視船が出動する場合は、どういう場合に

出動するのですか。だれからの要請があつても出動するのですか。これは法律では、其助行爲として、陸上の警察と協力をしてと書いてあるのです。会社側から要請があつたら直ちに出来るのですか。そんなことはないでしょう。

と私どもは考えております。ただいまお話のございました警察の協力につきましては、一般の場合に警察が協力を要請してきたような場合には協力するということを書いてあるのではありません。もちろん警察等から協力の要請があれば出るのが当然でございます。

○井岡委員 その問題の明らかになし

ておいてもらいたいと思ふのです。人命の問題だといつて係長から電話がかつてきた。どこへかかつてきたんです。

○林(坦)政府委員 報告によりまして、三池の海上保安署の小佐々という保安官に電話がかかつてきたわけであり

ます。

○井岡委員 そこで、直ちにそこにおもむいた船はどこにおつたのですか。

○林(坦)政府委員 当時の船でござい

ますが「いそちどり」という船は港外一・六マイルのところまで錨泊いたして

おりました。それから「うぐいす」という巡視船は、三池港の防波堤灯台から七十度、約一千メートルのところにおりました。それから「すずなみ」は今度のあれで捜索のため出港行動中でありました。それから「しらぬひ」

十分にはすでに捜査中だった、こう

言っている。そこで行くのに何ほかるんですか、その船で。時間が合わないじゃないですか。

○林(坦)政府委員 連絡を受けました

のは、あるいは先ほどちょっと間違えたかもしれないが、二十二時二十分

でございます。会社の船が出ましたのは、二十時三十分に出た、こういうこと

でございます。

○井岡委員 おかしいじゃないですか。船が出たのが二十時三十分で連絡を受けたのが二十二時二十分。それで

二十分だ、こう言う。今の話と違ふ

じゃないですか。だから、それは違ふ

のなら違ふでいいのですが、その点を

はつきりしておいてもらわないと、初

めと今のと言っていることが全く違ふ

じゃないか。

○林(坦)政府委員 時間の点がある

るわけですが、その辺のことについて、御説明がこの西日本新聞の記事を全く否定するような御説明だが、現地の報告がなかったためにそういう御説明があるのだと思う。そうすると、現地の連中が今度は報告を誤っている、あるいは故意に隠匿している、あるいは思ひ込みの、その辺についての御説明を願いたい。もしあくまでこの事実を否定されるなら、これはあらためて西日本新聞の記事の正確かどうかというのを確かめなければならぬ。

○林(垣)政府委員 ただいまお話のございました九州商船所属の鳴瀬丸二百八十四トンの件は、もちろん報告はございました。ただ、これは海上運送法上の手続が済んでの輸送でございす。しかも、この船による輸送は二十七日の十七時三十分には出港して二十七日の二十時十分には第二組員を上陸、入坑せしめたという事実は私どもの方に報告がございす。ただ、これは先ほど大臣が御説明しましたときには、これは別に問題になっていないというので説明をしないのかと思ひますけれども、こういう事実の報告はもちろんでございす。

○田中(稔)委員 そういふことは当然に聞かなくては……私はそのことを最初に聞いたんです。そういうことについて答弁を怠るというのはきわめて不誠意だと私は思ふ。その成規の手続を踏んで人を運んだということにしましても、これはやはり労働法上問題があると思う。これは会社が計画的に運ぶ、それを海上保安庁の巡視艇が護衛した。そのことははっきり新聞に書

いてある。護衛するために必要だから長崎や福岡の海上保安本部からも船を集めたわけだ。そのことがすでに労働法違反ではないか、つまり正当なビケ権を否定するような行動ではないかと私は考へるのですが、どうですか。

○林(垣)政府委員 海上運送法上の手続は海上保安上でやるわけではございせん。しかしこれを護送するために海上保安庁の船を集結したというふうにおとりのようでございす。そういうことは絶対ないわけでありまして、もちろんこういうこと以外に今申しましたいろいろな海上で問題が起り、また海上で遭難事故等が起つては困るというので、三角にはきわめて小さな船しかないで、ほかの方から応援に出して、そうして人命財産の保護という面から船を配置したというにすぎないのであります。

○田中(稔)委員 それでは一体そういういろいろな輸送協力なんかやつて主導的な立場にあるのはどこなんですか。三角海上保安部がやはり主導的な立場で動いたんでしよう。これははっきりして下さい。

○林(垣)政府委員 輸送協力をやっただけのことではございせん。田中(稔)委員 輸送協力をあなたが否定するくらいいですが、とにかく海上保安部の巡視艇その他を動かして海上の警備その他に当たったというのですか。その一切の手配をしたのはどこですか。大牟田の海上保安署ではないでしよう。その上級の機関である三池海上保安部が主体になってやつたんでしよう。

○林(垣)政府委員 三池の保安署、これは三角の海上保安部の下部の機関で

ございす。三池の保安署が主として連絡その他に当たったということは当然でございす。

○田中(稔)委員 それで報告はどこから来たんですか、あなたの方に對する報告者はだれですか。

○林(垣)政府委員 私どもの方は第七管区海上保安本部を経由いたしました。三池の保安署等から情報をとつて報告を受けておるわけではございす。

○田中(稔)委員 方々から船を集めたんでしよう、三池の保安署は小さな船が三つしかないのだから、それを今あなたが言つたように、私が覚え切れぬほど多くの名前が出たんですが、こういう船を一本全部話して下さい。この船はどの所屬から、福岡、長崎から集めておるが、福岡からはどれとどれが来たのか、長崎からはどれとどれが来たのか、そんなことは簡単にできることではないでしよう。いつから……

○林(垣)政府委員 二十六日当時三池におりましたのは十メートルの「しんらひ」と十五メートルの「ありあけ」という灯台見回り、そのほかに伝馬のような雑船が六〇一、六〇七号というのがございまして、二十七日の午後九時ごろまでの間に参りましたのは、牛深の方からいわゆる飛行機救難艇になりましたA R Bという船型の約百二十トン程度の船だと思ひますが、「いそちどり」というのが参りました。それから長崎から「うぐい」という、これは六十トンのない七十トンのない七十トンのない木造船でございす。それから三角から五メートルの「すずなみ」とそれから

十メートル程度の「もくせい」というのが参つております。そういう状況でございす。

○田中(稔)委員 それでどういふのを相当前から集めたという事は、これはよほど会社側と密接な事前連絡がなければできないこととじゃない。ところが、さっきのお話では何か長崎から出た漁船が行方不明になったので、それで会社の人事関係の担任の人から連絡があった、そこで急にあつて出ていって捜査に当たつたというのだ、それは全然事実と相違しているのじゃないですか。だから海上保安庁では出動にあつた。だから海上保安庁の連絡があつたと思ひますが、その辺について一つ。

○林(垣)政府委員 二十六日には、先ほど申し上げましたように、三池港におる船だけでございまして、二十七日の夜の九時ぐらゐまでに集めました。これは、先ほど御説明申し上げましたのとく、荒尾の警察から、こういふ海上を利用する向きがありそうだと、氣配があるという情報を得ましたので、事が起る前に私どもの方としては準備の態勢を整えたのでございまして、決して会社側と特に連絡をとつて集めたとかなんとかいうことではございせん。

○田中(稔)委員 どうも私もまだ十分な事実調査が済んでおりませんが、今の説明は非常に不審な点が多いのですけれども、事実関係についてこれ以上のことは言えないが、ただ一点ははっきりしている点は、「ありあけ」という船が第二人工島の岸壁に着いておつた。そこに大牟田港から出発した「さし丸」というのに乗つた組合員

がやつてきて、そしてこの横にまた接舷した。そしてこの海上保安庁所屬の舟艇を足場にして、ここからこちに上陸したということですね。しかもこれは、私は現場におつたのであります。が、ちよとこの接岸地点の近くには暴力団が二、三百名おりまして、この写真ですが、そして鉄条網でバリケードを築いて、長い突堤の方から第一組員員のビケ隊が行動を起そうとしても寄りつかれない。この連中は盛んに石を投げ、それから消防用のホースを持っておりまして、海水を振りかけ

る。そのために、その日は風はなかつたけれども非常に寒かつた、そのときに薄着をしていた組合員は、火をたいておつても、その火も海水を吹きつけられて消されてしまつて、ぶるぶるふるえておるといふ状態。しかも向こうは完全武装している、こつちは何も武装していない。こういう状態で相対峙していた。だから寄りつかない。そういう状態のもとにおいて海上保安庁の巡視艇が接岸しておつて、そうして第二組員がほかの船でやつてきて上陸するまでの結局補助をした、援護したということになるわけだ。こういうことは私は明らかに労働者のビケ権をじゅうりんするものであつて、不当な労働行為だと思ひますが、この点について、あなたたちは労働省の役人でもないけれども、こういうことを一体認めていいと思ふのかどうか、その点について一つ。

○林(垣)政府委員 もし補助したとす

るならば、そういうことをやるべきではないと思ひます。しかし、これは決して補助したわけではないのでありまして、先ほどから繰り返して申し上げて

おりますように、そこに調査のために着いた、そうしたら、ほかにつける場所が同じ垣頭にはないので、そこに重ねてつけたいということでございます、いわばむしろじやまをされたところ、いは言われることになるかもしれない、とさえるのでございまして、決して補助をしたわけではございません。

○田中(穂)委員 積極的な補助ではないにしても、海上保安庁所属の舟艇がおつて、それを足場にしてどんどん上がつていく。これはほんとうに客観性を保とうというならば、それは斯かるべきだと思ふ。海上保安庁の舟艇は離岸をして、そうして第二組合員を乗せた「さらし丸」はじかに接岸すればよろしい。それをそのまま置いておいて、第二組合員がどんどん巡視艇を通じて上がつていくのを傍観しているというのは、結果においてこれは補助と云えるのじゃないですか。

○林(坦)政府委員 その船を足場にされたということは事実でございまして、が、当時、これは灯台の見回り船でございまして、上に乗っておりまして保安官が調査のために上陸しておりますために、その船には三人ほど灯台見回り船の乗組員が乗っておったにすぎない状況でございまして、従つてもちろん、あるいはそれを離して、そうして今度の海上をやつて参りました組合の船をつけるということが正当であつたかも知れませんが、当時としては、暗い中で突如としてそういうものが船をつけまして、どつと上がつてしまつたという状況でございまして、事実問題としてそれを阻止することができなかったのだというふうに報告を受けております。

○田中(穂)委員 あなたはそう言うけれども、現場におる者として、会社と暴力団と海上保安庁、この三者が一体になつて第二組合の上陸作戦というものを結局援護したというしわざになる。そうでしょう。組合員がビケ行動を起こそうと思つて第二人工島の突堤に行つても、海水をぶつかつて、石を投げつけられる。こつちは無防備、向こうは完全に武装している、こういうので歯を食いしばつてくやしがっている。しかも暗夜である。だから、こういう深刻な場面をあなたが想像されたならば、こういう場合において、ほんとうに海上保安庁の保安官が国家公務員として労働運動には不介入という立場を守ろうとするならば、そういう場合に黙つてどんどん上陸を許すなどということは絶対にすべきではないと思ふ。そういうことについてあなた、利用されたから仕方がない、むしろこつちが被害者だというふうな、そういう認識というか感覚というの、私は運輸大臣が先ほどわれわれに向かつて厳肅に誓われた立場と全然違ふと思う。あなたたちはそれじゃ今後こういう労働争議が起こつたときも、会社側の要請にこたえて、一方的にどんどん会社側のために便宜を供与するといふのですか。

○林(坦)政府委員 今のような情勢のもとにおきまして、海上保安庁の船の上を踏み板がわりに使われたというところが、そういう誤解を生むような状況であつたとしても遺憾であつたと存じます。しかし海上保安庁としては、争議には不介入という方針は、もう常に前からとつておるのでございまして、現地にも厳重に申し渡してございします。今後ともこういうようなところからいたずらに誤解を招くようなことを起こさないようにということは十分注意するつもりでございします。

○田中(穂)委員 だいぶ時間がたちましたが、それでは若干遺憾の意を表されたので、一つ三池の海上保安署なり、これは私は、当然その上級機関である三角の保安本部も責任がある、むしろ三角の保安本部が指導的な立場をとつたと思うのだが、さらにその上には第七管区がありますから、それぞれ機関に対して、今度のことについて十分な警告を発するという措置をとつていただきたいと思います、いかがですか。そして今後こういうふうなことが絶対に再発しないように一つ指令をしていただくように希望いたしますが、どうですか。

○林(坦)政府委員 海上保安庁としては、すでに厳重に申し渡してある方針でございしますけれども、さらに確證をいたしまして、こういう問題を起こさないようにもろろ十分注意するつもりでございします。

○土井委員長代理 本日の質疑はこれをもって終了いたしました。

次会は、委員長の指定によりまして、四月一日金曜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、本日はこれにて散会いたします。

午後一時二十一分散会

〔参照〕
外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第九六号)に関する報告書
(別冊附録に掲載)