

第四十三回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 六 号

昭和三十八年二月二十日(水曜日)

午前十時四十一分開議

出席委員

委員長 木村 俊夫君  
理事 佐々木義武君 理事 鈴木 仙八君  
理事 高橋清一郎君 理事 細田 吉藏君  
理事 山田 彌一君 理事 井手 以誠君  
理事 久保 三郎君 理事 肥田 次郎君  
有田 善一君 尾関 義一君  
川野 芳滿君 壽原 正一君  
砂原 格君 關谷 勝利君  
中馬 辰猪君 福家 俊一君  
勝澤 芳雄君 下平 正一君  
矢尾喜三郎君 内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 綾部健太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 大石 武一君  
運輸事務官 廣瀬 眞一君  
(大臣官房長)  
運輸事務官 辻 章男君  
(海運局長)  
運輸技官 藤野 淳君  
(船舶局長)  
運輸事務官 若狭 得治君  
(船舶局長)  
運輸技官 比田 正君  
(港灣局長)  
運輸事務官 岡本 悟君  
(鐵道監督局長)  
運輸事務官 木村 睦男君  
(自動車局長)  
委員外の出席者  
専門 員 小西 真一君

事に当選した。

二月十六日

港灣整備促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇五号)(予)

同月十八日

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇八号)(予)

同月十九日

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案(久保三郎君外九名提出、衆法第一五号)  
海運業の再建整備に関する臨時措置法案(内閣提出第七七号)

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第七七八号)

同月十八日

身体障害者国鉄運賃割引距離条件の撤廃、緩和に関する請願(池田清志君紹介)(第一二七一号)  
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

理事の辞任及び補欠選任

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第二七号)

海運業の再建整備に関する臨時措置法案(内閣提出第七七号)

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出

第七八号)

陸運に関する件  
海運に関する件

○木村委員長 これより会議を開きます。

○關谷委員 私、この議事の進め方といいますが、それについて一言だけ申し上げておきたいのでありますが、どうもほかの委員会を見ますと、始める時間が三十分おくれしておりますし、また切り上げるのも早いようでありますが、今度のこの委員会にかかりまする法案は、いぶん数が多いようであり、四月になりまして、委員の出席も悪く関係がありまして、委員の出席も悪くなるのではないかと、この委員会に今国会に提出せられます法案、これに對しましての審議の計画というふうなものを早急に理事會に諮って決定をいたしまして、そうして、委員にもそれぞれ腹がまえがあるうと思つて、御提出を願ひたい。

○木村委員長 昨十九日本委員会に付託されました内閣提出、海運業の再建整備に関する臨時措置法案、及び、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案の両案を一括議題といたします。

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

海運業の再建整備に関する臨時措置法案

(目的)

第一条 この法律は、将来にわたり国民経済における海運の使命を遂行させるため、海運業の再建整備を図ることを目的とする。

(利子の支払の猶予)

第二条 日本開発銀行は、船舶(昭和三十七年四月三十日以前に建造の契約が締結された貨物船及び油送船(運輸大臣が告示で定めるものを除く)並びに総トン数三千トン以上の旅客船に限る)の建造に要した資金の融通を行なつてゐる会社であつて運輸大臣の推薦を受けたものが整備計画(第四条第一項第一号に掲げる事項に係る部分に限る)を実施したときは、当該会社(当該会社が合併し、合併によつて会社が設立された場合にあつては、その設立された会社)に對し、当該融資契約による利子の支払を猶予することができる。

2 前項の規定による利子の支払の猶予(以下「支払猶予」という)は、第五条第二項の運輸大臣の確認を受けた日(以下「確認日」という)から五年の期間内に支払期日の到来する利子について行なうものとする。

(交付金の交付)

第三条 政府は、日本開発銀行が支

払猶予をしたときは、支払猶予に係る利子(以下「猶予利子」という)の額に相当する金額の交付金を日本開発銀行に交付するものとする。

2 前項の交付金の交付の時期その他その交付に關し必要な事項は、政令で定める。

(整備計画の提出)

第四条 第二条第一項の推薦を受けようとする会社は、運輸省令で定めるところにより、次の各号に掲げる事項について定めた整備計画を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

一 当該会社が次のいずれかの企業の集約を行なうこと。

イ 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)に規定する船舶運航事業を営む会社と合併し、合併会社(当該合併の後に存続する会社又は当該合併によつて設立される会社をいう。以下同じ)の所有する外航船舶(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)にいう速洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶であつて、もつぱら外国航路に就航するものをいう。以下同じ)の数が五十万重量トンを超え、かつ、その所有する外航船舶の量及びその系列会社(海上運送法に規定する船舶運航事業又は船舶貸渡業を営む会社であつ

二月二十日

理事井岡大治君同日理事辞任につき、その補欠として井手以誠君が理

第一類第十号

運輸委員會議録第六号

昭和三十八年二月二十日

て、合併会社が、発行済株式の総数に対し運輸省令で定める率を乗じて得た数をこえる株式を保有することにより、その事業活動を支配するものをいう。以下同じ。又は専属会社（合併会社又はその系列会社）に対し、所有する外航船舶の全部について、運輸省で定める期間をこえて貸渡し（期間満了を含む。）又は運輸の委託をする会社であつて、これらの会社と運輸省令で定める密接な関係を有するものをいう。以下同じ。の所有する外航船舶の量の合計量が百万重量トンをこえること。  
ロ イに掲げる企業の集約に係る系列会社となること。  
ハ イに掲げる企業の集約に係る専属会社となること。  
二 当該会社（当該会社が合併し、合併によつて会社が設立される場合にあつては、その設立される会社）が、前号に掲げる企業の集約の完了を予定する日から起算して五年を経過した日の属する決算期までに、政令で定める方法により計算した減価償却の不足を解消すること。  
（整備計画の承認等）  
第五条 運輸大臣は、前条の規定により提出された整備計画が海運業の再建整備を図るため適切なものであつて、その実施が確実であり、かつ、その実施について、第二条第一項の船舶の建造に要した資金を融通している日本開発銀行以外の金融機関が、当該融資契約

による利子であつて同条第二項の期間内に支払期日の到来するものについて、当該支払期日ごとに当該利子の二分の一以上に相当する金額の支払を猶予することが確実であると認めるときは、当該整備計画を承認し、これを提出した会社を日本開発銀行に推薦しなければならぬ。  
2 前項の規定による承認を受けた会社（当該会社が合併し、合併によつて会社が設立された場合にあつては、その設立された会社）は、同項の規定による承認を受けた日から運輸省令で定める期間内に、整備計画（前条第一項第一号に掲げる事項に係る部分に限る。）を実施し、これを実施したことについて運輸大臣の承認を受けなければならない。  
3 運輸大臣は、第一項の規定による承認については、海運企業整備計画審議会に諮問し、その意見を尊重してしなければならない。  
（整備計画の変更）  
第六条 前条第一項の規定による承認を受けた会社（当該会社が合併し、合併によつて会社が設立された場合にあつては、その設立された会社）は、整備計画を変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。  
2 前条第三項の規定は、前項の承認について準用する。ただし、運輸省令で定める軽微な事項に係る整備計画の変更については、この限りでない。  
（猶予利子の使途）  
第七条 支払猶予を受けた会社は、

猶予利子に相当する金額を日本開発銀行からの借入金の償還に充てなければならない。  
（猶予利子の支払）  
第八条 支払猶予を受けている会社は、その決算（当該会社に係る確認日から起算して五年を経過した日の属する決算期以前の各決算期に係るものに限る。以下次項において同じ。）において計上した利益（第十四条第一項第一号の規定により不当な経理の是正を勧告した場合においては、その勧告に従つて再計算することとしたときの当該決算期の利益とし、これらの利益の範囲は、政令で定めるものに限るものとする。以下同じ。）の額が当該会社の資本金額（発行済額面株式の株金総額及び発行済無額面株式の発行価額の総額をいう。以下同じ。）に政令で定める率を乗じて得た金額をこえるときは、当該決算期に属する期間に係る猶予利子を日本開発銀行に支払わなければならない。  
2 支払猶予を受けている会社は、その決算において計上した利益の額が当該会社の資本金額に政令で定める率を乗じて得た金額をこえるときは、その利益の額からその乗じて得た金額を控除した額の二分の一に相当する金額の猶予利子を日本開発銀行に支払わなければならない。  
第九条 支払猶予を受けた会社は、その決算（当該会社に係る確認日から起算して五年を経過した日の属する決算期の直後の決算期から当該会社に係る確認日から起算し

て十年を経過した日の属する決算期までの各決算期に係るものに限る。）において計上した利益の額が当該会社の資本金額に政令で定める率を乗じて得た金額をこえるときは、その利益の額からその乗じて得た金額を控除した額の三分の二に相当する金額の猶予利子を日本開発銀行に支払わなければならない。  
第十条 支払猶予を受けた会社は、当該会社に係る確認日から起算して十年を経過した日の属する決算期の末日までに支払わなかつた猶予利子があるときは、政令で定めるところにより、当該会社に係る確認日から起算して二十年を経過した日まで、これを日本開発銀行に支払わなければならない。  
（支払猶予を受けた会社の国庫納付金の特例）  
第十一条 支払猶予を受けた会社が第八条及び第九条の規定により猶予利子を支払ふこととなつた場合において、同時に当該決算期について外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法（昭和二十八年法律第一号）第十二条又は第十三条の規定による納付金を国庫に納付すべきこととなる場合には、これらの規定にかかわらず、その支払う猶予利子の額がこれらの規定により算出した納付金の額に満たない場合に限り、これらの規定による納付の義務を負うものとし、その納付金の額は、これらの差額に相当する金額とする。  
（日本開発銀行の国庫納付金）  
第十二条 日本開発銀行は、支払猶

予を受けた会社から猶予利子の支払を受けることとなつたときは、当該支払を受けることとなつた猶予利子の額に相当する金額の納付金を国庫に納付しなければならない。  
2 前項の納付金の納付の時期その他その納付に関し必要な事項は、政令で定める。  
（整備計画の実施の確保）  
第十三条 運輸大臣は、支払猶予を受けている会社が整備計画を実施していないと認めるときは、日本開発銀行に対してその旨を通知するものとする。ただし、やむを得ない事由に基づくと認める場合は、この限りでない。  
2 日本開発銀行は、必要があると認めるときは、運輸大臣に対して支払猶予を受けている会社の整備計画の実施状況に関する調査を求めることができる。  
3 日本開発銀行は、第一項の規定による通知を受けたときは、当該会社に対して支払猶予を取り消すことができる。  
4 第五条第三項の規定は、第一項の規定による通知について準用する。  
（勧告）  
第十四条 運輸大臣は、支払猶予を受けた会社に対し、当該会社の猶予利子の支払が終るまでの期間に限り、次の各号に掲げる勧告をすることができ、  
一 不当な経理の是正その他経理の改善に関する勧告  
二 不当な競争の排除についての必要な勧告

2 前条第一項及び第三項の規定は、支払猶予を受けた会社が前項の規定による報告に従わない場合について準用する。

(報告及び検査)

第十五条 運輸大臣は、整備計画の実施及び猶予利子の支払を確保するため必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、支払猶予を受けた会社に対し、整備計画の実施状況その他業務若しくは経理の状況に關し報告をさせ、又はその職員に当該会社の事務所に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を持参し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(合併等の場合の登録税の課税の特例)

第十六条 第五条第一項又は第六条

第一項の規定により整備計画の承認を受けた会社(当該会社が合併し、合併によつて会社が設立された場合にあつては、その設立された会社)が整備計画に従つて合併し、資本を増加し、又は事業に必要な資産を譲り受ける場合には、次の事項について受ける登記については、租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)で定めるところにより、登録税を軽減する。

一 会社の設立又は資本の増加  
二 会社の設立、資本の増加又は

事業に必要な資産の譲受けの場合における不動産又は船舶の権利の取得

(大蔵大臣との協議)

第十七条 運輸大臣は、第五条第一項又は第六条第一項の承認をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(罰則)

第十八条 第十五条第一項の規定による報告を求められて、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合に於ては、その違反行為をした会社の代表者、代理人、使用人その他の従業者は、三万円以下の罰金に処する。

2 会社の代表者、代理人、使用人その他の従業者が、その会社の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その会社に対しても同項の刑を科する。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

将来にわたる国民経済における海運の使命を遂行させるため、合併等の集約を実施した海運企業に対し、船舶の建造のための日本開発銀行の融資についてその利子の支払を猶予することにより、海運業の再建整備を図る必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

外航船舶建造融資利子補給及び損

失補償法及び日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給及び

損失補償法及び日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案

(外航船舶建造融資利子補給及び

損失補償法の一部改正)

第一条 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法(昭和二十八年法律第一号)の一部を次のように改正する。

第三条中「八箇年度」を「十箇年度」に改める。

(日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部改正)

第二条 日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法(昭和三十六年法律第九十六号)の一部を次のように改正する。

第二条中「七年度」を「十二年度」に改める。

第四条第一項中「五分」を「四分」に改め、同条第二項中「十年間」を「十二年間」に、「八年間」を「十年間」に改める。

附則第二項中「昭和三十三年三月三十一日」を「昭和四十三年三月三十一日」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 改正後の日本開発銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法第四条第二項の規定は、昭和三十三年四月一日以後に同法第一

条の規定により結ばれる利子補給金を支給する旨の契約に係る利子補給金の限度額の計算について適用し、同日前に同法第一条の規定により結ばれた利子補給金を支給する旨の契約に係る利子補給金の限度額の計算については、なお従前の例による。

理由

外航船舶の建造のための融資に係る利子負担を軽減することにより海運業の国際競争力の強化を図るため、利子補給金を支給する旨の契約により利子補給金を支給することができ、年限を延長するとともに、日本開発銀行に對して利子補給金を支給することができる限度を改める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○木村委員長 ます政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

○綾部運輸大臣 たいま議題になりました海運業の再建整備に關する臨時措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

海運業は、基幹産業として、わが国経済の発展にとつてきわめて重要な役割をなすものであります。諸般の事情により多額の借入金及び償却不足を有し、その企業内容は極度に悪化しており、また、海運企業間には過当競争の傾向が見られ、現状のままでは、発展途上にある国民経済の要請に應じて外航船舶の増強をはかることはきわめて困難な事情にあります。従つて、

この際政府としては、海運業が将来にわたる国民経済におけるその使命を遂行し得るよう、その再建整備をはかることがぜひとも必要であり、昨年の海運造船合理化審議会その他各界の意見を参酌いたしまして、この法案を提出いたしました次第であります。

この法案の内容は、海運企業が一定の集約を行ない、五カ年以内に減価償却の不足を解消することが確実と認められ、かつ、市中金融機関の協力が得られるものに対し、日本開発銀行の利子を五カ年間猶予することを骨子とするものでありまして、海運業界に對しては徹底した合理化努力を要請するものであり、政府、金融機関、海運企業が三者一体となつて、海運業の再建整備を促進することを考えているものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本開発銀行は、合併等の集約を実施した海運企業に對して、昭和三十三年四月末以前の日本開発銀行融資による新船建造に對する融資にかかる利子の全額について、五年間支払いを猶予できるものとしております。

第二に、この措置は、海運企業が合併によつて保有船舶が五十万重トン以上になり、資本支配、長期用船等の方法により系列化された会社の保有船舶を含めて、その運航船舶が百万重トン以上になるような集約を行なうとともに、その集約の実施後五年間に減価償却の不足を解消することが確実であり、かつ、市中金融機関に對してもその融資にかかる利子の二分の一以上

を五年間支払いを猶予することが確実であつて、運輸大臣の推薦があつた場合に限り、適用するものとしたしております。

第三に、この措置の適用を受けようとする海運企業者は、運輸大臣に対し整備計画を提出するものとし、運輸大臣は、これを海運企業整備計画審議会に諮つて審査し、その整備計画を承認した海運企業を日本開発銀行に対し推薦することとしたしております。

第四に、整備計画の実行については、毎年度実施についての報告を求め等の方法によつてその実行を監査し、実施状況が妥当でない認められるときは、当該企業に対する利子の支払い猶予を取り消すこととしたしております。

第五に、猶予された利子については、利子猶予が開始されて十年間は、企業が一定の利益をあげた場合に限りて支払いを行なわせるものとし、十年経過後においてなお支払いを終わらない場合は、その後十年間に支払わせることとしたのであります。

第六に、整備計画に従つて合併し、資本を増加し、あるいは船舶等を譲り受ける場合には、会社の設立、資本増加、あるいは船舶等の権利の取得について受ける登記について、登録税を軽減することとしたしております。

最後に、政府は、日本開発銀行が猶予した利子に相当する金額の交付金を同行に交付するものとし、この場合において、日本開発銀行が支払い猶予を受けた会社から猶予利子の支払いを受けることとなつたときは、その相当額を日本開発銀行から国庫に納付させることとしたしております。

以上が、本法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

わが国の経済及び貿易の拡大に即応して、今後とも外航船舶の増強をはかることが必要であります。海運企業の現状から、船舶の建造資金の大部分は、日本開発銀行及び市中金融機関からの融資によらざるを得ないのであります。しかるにこれらの借入金の利率は、国際的に見て割高でありまして、わが国海運が国際競争力に劣る大きな要因となつていのであります。

このような事情にかんがみ、この際政府といたしましては、海運造船合理化審議会その他各界の意見を参酌して、新船建造のための借入金に対する海運企業の利子負担を、日本開発銀行からの融資については年四分、市中金融機関からの融資については年六分となるよう利子補給率を引き上げるとともに、利子補給期間を日本開発銀行については十年、市中金融機関については七年に延長することにし、これに必要な関係法律の改正を行なうため、この法律案を提出した次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、日本開発銀行に対する利子補給について御説明申し上げますと、第一に、現在は、利子補給率は年一分五厘で、船主負担金利は年五分であります。これを船主負担金利が年四分と

なるようにするため、利子補給率を年二分五厘とすることができるようになりたしております。

第二に、利子補給期間は、現在は五年であります。これを十年とするのであります。これに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

第三に、日本開発銀行の融資期間は、現在貨物船十三年、油送船十一年であります。これが貨物船十五年、油送船十三年に変更されることになりましたので、これに対応して、利子補給金を支給することができるよう限度額を定める場合の計算上の融資残高を、新しい融資期間に応じて償還する場合の融資残高に改めることとしたしております。

第四に、現行法では利子補給契約を締結することができ期間は、昭和十九年三月三十一日までとなつておりますので、これを四年間延長して昭和四十三年三月三十一日までといたしております。

最後に、市中金融機関に対する利子補給につきましては、利子補給期間は現在五年となつておりますが、これを七年とすることができるようになりたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○木村委員長 両案に対する質疑は後日に議することにいたします。

許します。肥田次郎君。○肥田委員 それでは船舶職員法の一部を改正する法律案について質問いたしますが、まず、この法案は再三出されて、そうして一部の修正を行なつて、附帯決議をつけた次回に持ち越すな姿で、そのまままた次回に持ち越すというふうな形をとつた経過を持つております。ところが、今度出てきたものは、そういうものを一切抜きにしてまた出てきておるといふこの経過について質問をしたいと思つております。その経過について答えて下さい。

○若狭政府委員 この法律は、一昨年の十月の臨時国会に政府提案として提出したわけでございますけれども、臨時国会の会期が非常に短かございましてために、十分な審議期間がなかつたわけでございます。十月の臨時国会では継続審議になつたわけでございます。そして、昨年の春の通常国会に継続審議のまま提案されまして、参議院は、政府原案のまま通過いたしました。衆議院の段階におきまして継続審議になつたわけでありまして、そして、さらに昨年の六月の臨時国会におきまして、衆議院で御審議いたしたいわけでございますけれども、審議未了というところになつたわけでございます。

○肥田委員 法律というものはそういう経過もあると思つておりますが、私が聞きたいことは、まあいふところの何回か審議未了の形で送られてきたものが、最後に附帯決議あるいはその他のものがついたものが、それがそのまま黙殺されてまた出てくるというその経過について理解ができません。委員会の審議というものは、その前の経過という

ものをそれぞれしんしゃくをされて出さるべきものだ、これが私はあたりまえだと思つておるが、そういうことをやらないうで、いつまでたつても同じものを出してきて、そうしてこれを審議しなさいというやり方はどうだろうかといふことを私は聞いておる。

○大石(武)政府委員 肥田さんにお答えいたします。この法案は、結局は海運業界の合理化のためにわれわれが提案いたしておりますことは御了解のことと存じております。なるほど、これは今までたびたび審議未了になつてきたのでございまして、そのつどいろいろな経過もございまして、やはり一つは時間的な審議の余裕がなかつたといふことが大きな原因ではなからうかとわれわれは理解する次第でございます。そういうわけで、もちろん国会の御審議の結果によりましてどのような形になるかわかりませんが、国会の御審議におまかせするわけでございますから、われわれとしましては今の原案の形が事務的には一番いいと存じましたので、これをあえて提案したわけでございます。あとは皆様の御審議におまかせするわけでございますので、しかるべく十分な御審議を賜わりたいと思つた次第でございます。

○肥田委員 出された趣旨はわかりませんが、本質的に合理化を目的とする合理化の手段の中で相反するものがあるのです。だから、それを今日までわれわれの立場として、その矛盾を解消するために絶えず追及をしておつたわけなんです。ところが、その矛盾については解消の道が講ぜられぬままに、あくまで最初出したままをおつつけてこられるという、それが出す方

ものを出してきて、そうしてこれを審議しなさいというやり方はどうだろうかといふことを私は聞いておる。

としてはあたりまえだと言われるかも知れませんが、受ける方としては何回同じことを審議させるのかということになりはしませんかということを開いておる。

○若狭政府委員 この法律案で最も問題となる事項と申しますのは、結局船舶通信士の失業問題であるかと思うのであります。これは直接的には法律自体の内容の問題ではございませんけれども、われわれといたしましては、労働使間においてそういう雇用の問題は協議をされまして、失業が絶対に起きないようにやっていたらいいというように考えておるわけでございますが、法律案の内容といたしましては、現在三名の通信士を一名にするという内容でございますので、これは国際水準というものを考えておりました。今までの国際条約等から見まして、この原則というものは、法律を改正する以上これをゆがめることは法律改正の趣旨にもとるわけでございますので、できないわけでございますけれども、事後の措置といたしまして、絶対に失業の不安を起させないということについていろいろ御議論があったのではないかとわれわれとしては考えておるわけでございます。そういう面につきましては、法律の内容の問題ではなしに、実際上の措置といたしまして、船主団体及び労働組合双方に対して、そういう失業の不安を起させないよう双方において努力するということを、そういう約束ができるような状況にするようにわれわれとしては努力して参つたわけでございます。

○肥田委員 この提出された法案のやり方について議論をしておつても仕方がないと思ひます。ただ、今日までの経過からわれわれがいろいろと考えられますことは、もしこの船舶職員法がそのまま通されるということになると、たといそこに猶予期間というものがあったとしても、そういう措置があったとしても、実際には経営者はそれを具体的に一日も早く進めようとするだろう。そうすると、当然船員側の方ではこれに対する抵抗闘争というものが生まれてくるだろう。こういうことが考えられるわけです。事実海員組合あたりの意向を聞いてみても、通すなら通してみなさい、もしこの法律を無理に通すというのなら、われわれは決してそのままに済ますわけにはいかない。ガンジではありますませんが、いうところの不服従運動を起して、われわれはこの法律を事実上あつてもなきがごときものにしてみせるのだ、こういうことさと言われておるのです。船員局長は今何だか、話し合いがついてこの法律がスムーズに運営されるように考えておられるようだけれども、これは少し甘いと思ひます。どうですか、その点自信がありますか。

○大石(武)政府委員 お答えいたします。ただいま肥田先生の御意見は私もつともだと思ひます。思ひますが、ただここで考えてみなきゃならぬことは、私も現在在行政府でございます。それで、法律はすべて立法院の御意見によりまして、その御方針通りきまるわけでございますが、そのできたものをわれわれは忠実に実行しなければなりません。いろいろお話しなれる口と申す。わかりませんが、立法院のやることをわれわれがあまり考え

過ぎて、一応事務的に筋の通ることをあんまり曲げていくのでは越権ではないだろうかと思ひますので、一応われわれが事務的に納得できる案をここに提出いたしました。皆様の御審議によつてその御方針通りわれわれは仕事を進めて参る。そうしてあつて、できましたことは必ず守るよう十分監督いたしました。国会の御方針通りわれわれは行政を続けて参りたい、こう思つておりますので、その点御了承を願ひたいと思ひます。○肥田委員 今次官の言われておることは私に言つておることは、少し次元が違ふと思ひます。次官の言つておられることは、私は決して否定いたしません。その通りであります。けれども、私が言つておるのは、実はそこまでの話をしておるのです。法をつくるというものは必要だけれども、つくつた法が無視されるようなことがあつては、これは意味がないじゃないか。つくつた法のために混乱が起るようなことは、その規制というものは意味がないじゃないか。だからそれまでの万全の措置というものに自信があるかどうかということをお聞きしておるわけなんです。ですから、つくつて、つくつたあとどうなるかということ、今私は船員局長について自信がありませんかということをお聞きしておるわけなんです。御承知のように、私はつくられたものは守られなさいかぬと思ひます。私は前回も、あるいは何かの話の中に御承知のように制限時速十六キロという立て看板が立つています。これ

はもうちよつとかけ足ぐらいな速度なものです。ところが十六キロの速度で走つておるような車は一台もない。みんな二十キロ、三十キロで走つておるのだから、あんなものは早く取つてしまえばいいのです。それがあつて、今に今だに存置されて、依然として十六キロの制限が立つておる。法律がこういう姿では、私は法の權威はないと思ひます。それとも一方では、もしそういう法律を通されるなら、われわれにも考えがあるのだと待ちかまえておるので、その状態を十分に理解させないで、ただこの船舶職員法を改正する法律をつくるというものは、これは前段の手段がまだ足りないのではないかと、船員局長に対してその点についての考え方を聞いておるわけなんです。○若狭政府委員 ただいまの肥田先生の御質問は、たとい法律を一名に改正いたしましたとしても、組合の動向その他からこれが守られないで、三名現状のまま乗せるといふような姿が起きやしないかという御質問ではないかと思ひますけれども、法律は最低限度をきめる法律でございますので、そういう事態になりまして、法律違反の問題は起さないわけでございます。われわれといたしまして、一名にしたいと申しましたのは、外国船は一名の船舶通信士をもつて業務を行なつておるわけでございます。同じ海域において、同じような状態において就航しているのが国の船舶が三名の定員を持たなければいけない、むしろ二名乗せておきまして、なおかつ刑罰に処せられるということが法律としては非常に不備であるというようにわれわれは考えておるわけ

でございます。これは戦争中の特殊な事情によつて今日までそういう体制が継続されてきたわけでございますけれども、戦時の行政というものがなくなりまして以上、これは早急に改正すべきものであるとわれわれは考えておるわけでございます。従ひまして、法律が一名になりまして、現在の海上労働の関係から、それ以上の人員を乗船させるというふうな事態が起きましても、それはもちろん労働使の間において協議さるべき問題であつて、法律の問題ではない。われわれはそういう制度をこの際ぜひ改めてもらいたいというように考えておるわけでございます。なお、最近におきましては、自動受信機というふうなものもできて参りましたし、また気象通報等に関しまして、自動的に気象、天気図を受信できるというふうな設備も整つておるわけでございます。従ひまして通信士の業務の内容というものは、従来に比べて非常に減少してきておるわけでございますので、今後の問題といたしましては、そういう設備の近代化というものとの人間の配置という問題について、この法律が改正されるならば、当然労働使間において慎重な協議が行なわれることになるだろうというようにわれわれは考えておるわけでございます。

○肥田委員 きよは実は法案の中身に入るつもりはないのです。中身に入るまでには、もう少しいろいろと経過を聞いておきたいと思ひます。ただ船員局長、今法案の重点というものについて変なことを私は聞いたのです。要するにこの法律をつくる精神というものは、これは合理化が第一目的

の法律をつくる精神ですか、三人を一人にする、これがこの法律改正の精神ですか、そういうことまであなたの方で考えなければいけませんか、たとえば実際にあなたの言われるように、法律をつくってやれば労使で話し合いがつかぬというのなら、その前に指示を与えて労使双方にその話し合いを具体化させたいじゃないですか。法律をつくってやらなければできないというふうに考えるなら、これは法の越権だ。合理化の問題について少し介入がすぎると思う。これは指導の範囲じゃないですよ。その点はどうですか。

○若狭政府委員 われわれは法律改正というものを労使の話し合いの先行の条件にしようと考えているわけでは決まっています。ただ現在の状態を見ておきますと、外国船に比べてどうも必要のないと思われるような通信士の配置が行なわれているのではないかと、その原因といえますのは、現行法が三名の乗船というものを義務づけているところから原因があるわけではございません。外国水準に改めるといふことを第一の目標といたしまして、この法律を改正するわけではございません。その後において労使間においてその現状に即するような話し合いが行なわれるであろうということをお願い申し上げます。

○肥田委員 もう少し私は聞いておきたいと思いますが、こういうことなら私はわかるのです。たとえば船舶通信士が不足しているのだ、不足しているから無理に三名なくても、二人であるいは一人でいける状態もあるのではないか、そういう場合に一名という規定をして運航させよう、一名でいいというのではないのです。けれども通信士が足りない。そこまでやらなくてもできるだろうというような前提から二人ないし一人になつてもいい、こういうことならわかるのです。けれども片方で外国がこうだから日本もそうしなければならぬというふうな、そういう立法精神というものは、私は納得できません。

○大石(武)政府委員 肥田先生にお答え申し上げます。国際水準がこうだから日本もこうしなければならぬということ、確かにあまり正しい理屈ではないと思ひます。思ひますが、ただ、こんなことを私から申し上げるのは、はなはだ僭越であります。やはりおの時代の流れ、世界の趨勢というものがあつて、従ひまして、どうしても海運の合理化をするためには、できるだけ乗員を少なくするということが世界の趨勢であります。一つ一つの大きな方法であるといつても過言ではありません。そういう意味から申しますと、やはり何と申しましても、できるだけ乗組員を少なくする、しかも現在におきましてはいろいろな設備を整つて参りまして、通信士は一名でも十分にやり得るといふ見通しが立っておりますわけではございません。そういう意味で世界の経済の流れに従ひまして、一人に減らしたい、こういうことがわれわれの根本の思想でございます。こういうことでの法案をお願いしたのであるが、たゞ問題は、実際のいろいろな摩擦が起つては困る、幾ら法律が国会で通りまして、摩擦が起つては、われわれは運営しにくいわけ

でございます。そういうわけで、摩擦がでないようにわれわれは責任を持って努力いたしますが、なお国会においても、法律は国会でつくつていただくのでありますから、その点を十分に御案察いただいて、そうしてうまく円満に行政が遂行できるように方向において御審議、御決定を賜わりたい、こういうことをお願いする次第であります。

○肥田委員 だいぶわかつたような気がいたします。要するに、法律の一番必要だと思ふのは、通信士が不足なんだ、だからその不足の通信士をこのまま船に乗せておいてはいよいよ通信士は足りなくなる、だからそのためには、第一の方法として、通信士を教育する学校をつくつて、そこでどんどん通信士を需要に足りるよう供給する態勢を整える、こういう法律をつくられることがまず第一の前提条件であると思ひます。それから、今言われたように、三人を一人に、国際水準の状況がどうだからというこの観点については、やはり本質的には、労使の間で行なわれる合理化というもので、そういう姿勢が出てくる。通信士が余つてくれば、よけいに乗せたいということはないと思ふのです。ですから、そういうことで結果的にもしてきて、通信士の質も上がつてきた、そして国際的にも三人も要らぬんじゃないか、通信機械はずいぶんよくなつてきた、そういう際に三人を二人に減らしてもいいんじゃないかという、これはやはりどう考えてみて合理的な手段ですよ。法律で三人を一人にしてやりなさいというのは、どうも私は少し介入し過ぎておるような気がするので。しかし、

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制

政務次官の言われたことでだいぶわかつたので、きょうはその法案の内容が、最近各地でレジャー用にモーターボートが非常に普及して参りまして、このモーターボートに關していろいろ事故が起つておることは承知いたしております。この数年、高速モーターボートに対する安全上の規制はどういうふうになつておるかというのを申し上げます。この種の船は大部分が総トン数五トン未満の非常に小型のものでございます。五トン未満のモーターボートで旅客の運送の用に供しますような船に對しましては、船舶安全法の規制がございまして、小型船舶等安全規則によりまして、安全上の構造あるいは設備の検査をいたしております。しかしながら、自家用の自分が乗りますモーターボートにつきましては、旅客の運送の用に供するといふように認めておられません。これは安全検査の対象外ということでありまして、しかしながら、いろいろ事故が起つております。その事故を海上保安庁の調査によつてみますと、全体で隻数は五千隻から六千隻あります。うち、三十六年度で約三十件の事故が発生いたしております。ところが、三十七年度に入りまして、これが十四件に減少をいたしております。いろいろの調査の結果をみますと、いづれもこの種のモーターボートの構造上の欠陥によりまして、あるいは設備が非常に不備であるとか、あるいは原因によるものはきつめてまわつておるわけで、現在の段階におきましては、船舶安全法で安全性を規制



するという段階ではないというふうに考えておる次第でございます。

○肥田委員 そのうすると、この種の船の取り締まりというか、監督というか、そういうものについて何か考えておることがあります。

○藤野政府委員 この種の船舶の取り締まりは、むしろ海上保安庁等におきまして現場の安全取り締まりをやった方が適當ではなからうか、一定の設備とか一定の構造というふうなことで規制をやる必要は現在の段階においては無いと考へておる次第であります。

○肥田委員 たとえば海水浴場におきましますとあるいは若ノ湖のような湖水で船遊びするといったような個所でモーターボートが使われます場合には、実際そのボートを、家用の場合も含めまして、あるいはお客にボートを貸します場合も含めまして、実際の扱上の規制をすれば、安全性は相當保てるんじゃないかというふうには考へております。要するに、構造とかあるいは設備とか船舶安全法上の規制は、現在では必要ないと私は考へております。

○肥田委員 船舶局長、話を自分の考へ方で先に飛ばさないように、順序がありますから、めんどくさい私の言っている範囲で答えて下さい。私が今言っているのは、こういうものについてい

わゆる野放しにしておくのか、事故があるとかないとかということはあとから聞きましますから、野放ししておくのかどうか、その考へ方を聞いておるわけです。船外機艇——営業用であろうと、家用であろうと、その考へ方は今どういうふうにならぬかと考へておられるか。

それからも一つは、河川を走り回っている船外機艇、こういうものについては海水浴場とか、あるいはまた湖水だとか、こういうものとは違つた条件もあります。河川を走っているのは、どこの監督所管になりますか。

○藤野政府委員 河川を走っておりますものは、地方庁の所管でございます。

○肥田委員 さつき言われたのは、実は私もよくわからなかつたのですが、そういう船外機艇について取り締まりの必要なしと考へておられるのですか。

○藤野政府委員 私の申し上げたのは、船舶安全法の船舶安全の見地から、物的な取り締まりは現在考へていない、必要はない、こういうことを申し上げておるわけでございます。

○肥田委員 必要なしと考へておられるなら、さらに突き進んで聞きたいことがあるのです。この所管は、船舶局長、あなたの所管かどうかという面はこれは異なる場合がありますが、今言うように、海上保安庁に所属する面もあるだろうし、それからそれぞれの警察に所属する面もあるでしょう。ところが、この陸におけるところの例の雷族といわれるのと同じような傾向は、海上、水上においても逐次同じ経過をたどることは間違いないと思つておるのですから、この安全性の問題については、三十六年度より三十七年度の方が事故が減つたからというものは、必ずしもこれは私は固定したものじゃないと思つておるのです。それから昨年あたり、私は、見てもよくわかると思つたのですが、こういう船外機艇はあ

ゆる百貨店で売り出しておる。それから価格も大体も家用車族が車をほしがると同じ程度に買いやすい値段になつてきておる。そうなつてくると、これは一部で心配されておるようになり、もうすぐいよいよ海上あるいは水上にははんらんするおそれもある、こういうことを考へておるのですから、これをいよいよ運行の危険の面から野放しにしておいていいということには私はならないだらうと思つておる。

それから特に、もうこれからすぐ、この通常国会が終わつてしまつて夏になるのです。夏になると、新しい問題がこつしの三十八年度において起こつてくるだらうということも想像できません。ですから、そういうことを前提にして考へると、私は、早晩ということじゃなしに、早急にこれらのいよいよ監督規制の対策を立てなければいかぬだらう、こういうふうにならぬと思つておる。

そこでちよつと新聞の意見をここに参考のために聞いてもらつておきましよう。モーターボートに対する取り締まりがないために、いかにみんなが迷惑しているかという記事が出ておるのであります。その一つは、川でボートで遊んでいるそばを、今言つた船外機艇のボートが大へんなスピードでつっ走つたために、ボートが転覆して、死んだという事件が昨年あります。それから、死なないうけれども、モーターボートがボートをひっくり返したという例もあります。それから、海水浴場あたりでは、それがためにずいぶんみな迷惑をしておる。ボートはひっくり返る、泳いでいる人はそのために波をかぶる。至るところで船外高速機艇の被害が出ておるわけでは

ところが片方ではこれを取り締まりよらない。事故が起こつた場合には、これを取り締まるのが警察としてできているが、船の所有そのものを規制することはできないし、監督することでもない。全く馬の耳に念仏で、注意を与える以外に方法がない。こういうことで地方の警察では敷いておる。何とかこれを取り締まることが考えられないだらうか。

近時いわゆる危険スピードのあるものについては必ず暴走がつきものというときに、これを野放ししておくという手はないのじゃないか、こういう声が起こつておるのであります。

そこで私は、時間がかかりますから、詳しくごたごた申しませんけれども、今の交通規制の中では、これは何とかして規制してもらわなければ、ダンブカーとか雷族が今まで犯したと同じような問題が将来起こつてくるだらう、こういうことを考へて、これが取り締まりの規制化を、運輸省は関係各省と連絡をとられて、至急に立てられる必要があるのではないかと考へておる。案とまではいかにしても、ことしの夏までには間に合うようにできるだけ取り締まりの措置をされる必要がある、こういうふうにならぬのであります。そういう点について次官のお考へを承つておきたい。

○大石(武)政府委員 ただいまの肥田委員の御意見は、私全く同感でございます。ただ本人が自分勝手な意思によつてモーターボートを走らせるのは、それは一応けつこうでございますが、それが他人に大きな迷惑がかつては困ると思つておる。そういう意味で、これをたとえば船を走らせる水面

であるとか、何かそういうものを規制する必要があるのではないかと私も考へております。これは、たとえいづかも東京都でありましたように、不注意な小型自動車の暴走運転を避けるために、東京都のバスが衝突して事故を起こしたことがございます。ああいうことは必ず海でも起こり得ると思つておる。これはモーターボートを運輸する者のことをいふよりは、むしろ公衆全体の大きな被害を考えまして、やはり勝手に走り回れないように水面を規制するとか、何かの措置を講じたいと思つておる。これは十分研究をさせて、できる得る限り対策を立てたいと考へております。

○肥田委員 夏に向かうことでもありますが、特に私らの地域は海岸線と河川が非常に多いところでありますから、やかましいほどそういう陳情を受けますので、ぜひそういう取り締まり規制が実現するようにお願いしたいと思つておる。

○木村委員 細田吉蔵君。質問を終わります。

○細田委員 先般の当委員会において同僚肥田委員と私から今回の雪害についていろいろ御質問を申し上げ、また問題を政府側にお預けいたしておつたものもございまして、これらの点につきまして、若干の質問をいたしたいと思つた次第でございます。

まず地方鉄道の問題についてでございますが、今回の豪雪地帯の、十以上あるかと思つておるが、地方鉄道は、申すまでもなく、前回も明らかにされておるわけでございます。大体三つ被害があると思つておる。一つは除雪

であるとか、何かそういうものを規制する必要があるのではないかと私も考へております。これは、たとえいづかも東京都でありましたように、不注意な小型自動車の暴走運転を避けるために、東京都のバスが衝突して事故を起こしたことがございます。ああいうことは必ず海でも起こり得ると思つておる。これはモーターボートを運輸する者のことをいふよりは、むしろ公衆全体の大きな被害を考えまして、やはり勝手に走り回れないように水面を規制するとか、何かの措置を講じたいと思つておる。これは十分研究をさせて、できる得る限り対策を立てたいと考へております。

○肥田委員 夏に向かうことでもありますが、特に私らの地域は海岸線と河川が非常に多いところでありますから、やかましいほどそういう陳情を受けますので、ぜひそういう取り締まり規制が実現するようにお願いしたいと思つておる。

をするという一例年もあるでしょうが、ことしは特別大きな金が除雪にかかったという被害が一つ、それから豪雪によりましてあるいは車庫がこわれたとか橋梁がいたんだとか、そういうような損傷による被害、これが第二番目だと思っております。第三番目といたしましては、不通になりまして関係などから収入が激減しておる。大体この三つの損害があると思うのでございます。そこで雪害といったような際に、これは他の部門についてもそういうことが言えますが、今まで災害としての扱いが必ずしも確立しておらないために、これを今度の事態に対応して根本的に考えていかなければならぬのではなからうかというふうに思うわけでございまして、前回もその議論がなされたわけでございます。

そこで今申し上げた三つの点でございますが、まず除雪という問題について一つお尋ねをいたしたいと思っております。除雪は、道路につきましては雪害道路の指定がございまして、国が三分の二の補助をすることになっております。鉄道を早くあげなければならぬというところは、これも前回ももうすでに明らかになりましたように、雪でいろいろな被害があります中で、交通が途絶することによる被害というものは最大なものなんです。地方鉄道、軌道というものは早くあげなければならぬというところは、いわば至上命令なのでございまして、今までの考え方ですと、地方鉄道、軌道が自分の負担において除雪をしなければならぬ、こういうことになっておると思うのでございまして、これでいいのかどうか、これに対して

今後どういうふうに考えていくかという点についてまず伺いたいと思えます。政務次官でも鉄道監督局長でも、どちらでもけっこうでございますから……

○大石(武)政府委員 お答え申し上げます。私も政府の命令を受けてまして北陸四県の雪害の状態を視察して参りました。いろいろと感じて参った次第でございます。ただいま細田委員の仰せられたように、除雪に対してはいろいろなことが必要でございますが、特に私鉄に対してはやはり慎重な考慮を払って、いろいろのことを考えてやる必要があるのじゃないかということを感じて参りました。除雪にあたりまして一番大きい問題は、費用の問題でございます。今回は異常な豪雪でありましたし、自衛隊もある程度除雪に努力してくれましたが、これは大部分は結局私鉄の責任において除雪しなければなりません。そういうわけで、ことに

国鉄ほどの大きな組織もございませぬし、負担に耐え得ないような非常に大きな負担をすることになると思うのでございます。これにつきまして、今までは大した法律はございませぬ。ただわずかに地方鉄道軌道整備法という法律がございまして、これによって私鉄が災害を受けた場合には二割の災害復旧の補助を出すことができるという法律があるだけでございます。しかも、この法律も現在まで積雪の被害につきましては実際に補助を出した例はないようでございます。もう一つは、この二割の補助を受けます場合には、その会社は配当制限を受けるわけでございます。こう

いう問題がございまして、やはり一つの営利会社でございまして、その点も非常にむずかしい問題がございまして。しかし、このような会社を回しては、その企業の社運を賭けるような大きな費用がかかっているわけでございまして。それでこれを何とかして援助する必要があると考える次第でございます。その第一番に、とりあえず地方鉄道軌道整備法によりまして、二割の補助を確保したいと考えております。このことにつきましては、今大蔵省と事務当局が一生懸命努力いたしておりますが、何とかしてこの二割の補助を得たいものと努力して、これを獲得する決意でおります。ただ問題は、先ほど申し上げましたように会社の配当制限が問題になって参ります。これは五年間五分以内ということになっておりますが、これは今度のような状況では少し過酷ではなからうかと思っております。こういうものにつきまして、でき得るなら皆様の御賛同を得まして法律の一部を改正して、もう少し会社が成り立っていきけるようなゆるやかな条件に変えたいものと考えておる次第でございます。

○細田委員 地方鉄道軌道整備法につきまして今いろいろのお話があったのですが、これはいろいろのなむずかしい条件がある上に、二割というところでございまして。今配当制限のお話もございましたが、政府の方としてこれをもう少し増額するとうような考え方がありましかどうか。道路につきましては、今申し上げたように、指定されたものについては三分の二を国が補助いたしま

す。それからそのほかのものにつきましても特別交付税その他でかなりめんどうを見ようという格好でございます。そこで私鉄というのは営業しておるのだという建前が一つあるわけでございまして、しかし非常に公共性が強い。雪はほっておけば消える。しかし早く開かなければ、産業活動なり民生なりに非常に影響がある。こういう非常に特殊のものでございまして、つり合いがいかかかと思っております。何らかの形で救済しなければならぬし、することが筋が通るといふふうに私ども思うのでございまして、さらにもう一回一つお尋ねいたしておきたいと思っております。

○大石(武)政府委員 ただいまの地方鉄道軌道整備法による二割の補助というものは政令で定めたものでございまして、従いましてこれはもう少し交渉いたしまして、おっしゃる通り三割なり四割なり、あるいは三分の二なりまでの線に持ち上げた。これは別に法律の改正をしなくてもできるものでございまして……それから配当制限の問題も政令で定めておりますが、政令を改正することによって御意見のような方向に持っていきたいと願っております。

○細田委員 これは御要望申し上げておきます。地方鉄道軌道整備法でやるというふうな考えのようでございますが、これもどういふふうに直すか、具体的に伺ってみたいと、私も何とも言えませぬけれども、要すれば特別立法というふうな点も——他の面で豪雪に対しては特別立法がかなり出てくるのじゃないか。災害対策の方でもい

ますから、整備法で十分いかないという場合には、できれば特別法も考えていただきたい。問題は、どういふふうな助成措置を講ずるかということをやまず先に考えていただいで、これにあから法律がついていくという形で一つぜひお願いをいたしたいと思っております。それからさらにあとの二つの損害でございまして、車庫がこわれたとか、あるいは車両がいたんだとか、いろいろそういったような形に現れた損害については、どういふふうな措置をお考えになるのかというところが一点、それからついでに時間の関係上あわせて申し上げますが、かなり大きな収入減で、これはおそらく融資の問題になると思うのでございまして、非常に金が窮屈になって困っておるといふのが、豪雪地帯の各私鉄の共通の現象なのでございます。そういう面についてどのよう措置をしておられるのか。また今後どうしようとしておられるのか。これは監督局長でけっこうです。

○岡本政府委員 施設災害の復旧についてのお尋ねでございますが、これは御承知のように、地方鉄道軌道整備法の第三条第一項第四号によりまして、施設の災害復旧の補助ができるように相なっておりますので、申請があれば当然そういう対象として取り上げることに相なるかと思っております。ただいまのところでは、この施設の関係で大体二億四千万円くらい十二社で必要とするであろうという数字が出ておりますけれども、なお詳細に検討いたしまして、その措置をしたいと考えております。

それらからなお融資の問題でございまして、確かに減収が非常に大き

す。

す。



なものがあつた上に除雪の経費をうんとかけておりますので、資金的には非常に窮屈になっておることは申し上げるまでもございません。とりあえずつなぎ資金といたしましては、私の方の調べでは大体銀行と話し合いがつきまして手当ができておるようでございますが、問題は今後の借りかえと申しますか、あるいはこれを長期低利の資金に借りかえていくという問題があるだらうと思ひますけれども、実はこの点につきましては、現在のところでは特別の方法がないのでございます。先日来委員会ではしばしばこの問題が取り上げられておりましたが、私どもの大臣といたしましては、長期低利の資金を何とか融資するような特別の措置を講じたいというのをしばしば申し上げておりますが、今のところどういふ結果になつたといふことを御報告申し上げるまでに至っておりません。ただ施設の復旧につきましては、日本開発銀行が、低利ではございませんけれども、長期の資金を出す道があるのでございまして、この方面とせうかく目下折衝中でございます。大体以上でございます。

○細田委員 鉄道の関係はこれで終わりますが、私鉄といひましても、大私鉄とそれから特に今度雪の降つたようなところの中私鉄とは、同じ私鉄といつても性質が違つてくわい経済状態、財政状態が全然違つておるわけでありまして、そういった点から十分の御配慮——まだ話が途中になつておるものもたくさんあるようでございますが、善処をしていただくようお願いをしたいと思います。

うな点を伺ひたいのでございます。バス業者、トラック業者が除雪を一体どういふふうな形でやらされておるか。これは道路ですから、国なり県なりが道路を啓開することになつておるわけなんです、私どもの聞くとこの線トラック業者がやはり相当——もちろん自分らのしよつちゅう使つておる道路でございますから、やることは当然だと思ひますけれども、かなり自分の費用を出して、自分の負担においておるといふふうな仕事をやらされておるといふふうな聞いておるのでございます。これについてどういふふうな程度であるかといふことと、それからこれまたさきに申し上げましたような鉄道と同じように、収入も減ればあるいは車庫がこわれる、自動車も痛む、いろいろなことがあると思ひわけでございます。その上に除雪を自分の負担でやらされるということと耐えられないと思ひわけでございます。こういう点につきまして自動車局長はどの程度のものでこれをどうしようとするか、こういうことをお伺ひいたします。

○木村(陸)政府委員 自動車関係の今回の豪雪による災害につきましては、ただいまのところ災害の指定地域になつております各地域から事業の種類別に一応被害の額をとつてみたわけでございます。それによりまして、雪害のために運行休止をして、得べかりし収入が上がらなかつたという額が大体二十二億くらいになつております。それから除雪等に要した費用が大体三億、それから車両その他が雪害で物的損害を受けましたものがこれまた大体三億でございます。

○細田委員 この前も私申し上げましたように、道路なりあるいは自動車と考へて非常な変革をおつておるわけでございます。そういう点から考へまして、この問題は今後とも起き得る問題でございますから、真剣に取り組んで、ルールというか、考へ方を確立していただく必要があらうと思ひます。長々と申上げません。

前回も申し上げました通りでございます。また政務次官は現地にもいらつておるはずですから、くどくど申上げませんが、とかくただ泣き寝入り、サービスのしつぱなしということでは、これは筋が立たぬ、こう思ひのでありまして、そういう点ぜひお考へをいただきたいと思ひます。

○木村(陸)政府委員 先ほども申し上げました、先ほど鉄道監督局長が申上げましたことと同様なことが自動車関係についてもございまして、同様の措置をいたしておるのでございます。監督局長が申上げましたように、地方の陸運局に指示をいたしまして、陸運局におきましては地方の財務局を通じて金融機関に協力を要請しております。一部つなぎ融資の実現できておるところもございまして、中小企業その他につきましても、現状でもその方法がとれるのでございまして、一般の融資につきましても、先刻申上げましたように今のところ何ら方法がない、この問題につきましては先ほど監督局長が申上げました

ような状況でございますので、省いたしましたとしても、今後の問題として善処をいたしたい、かように考へております。

○木村委員 此の際お諮りいたしました旨の申し出がございしますが、これを許可するに御異議ありませんか。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

○木村委員 御異議なしと認め、さうに決しました。

昭和三十八年二月二十三日印刷

昭和三十八年二月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局