

第四十三回国会 衆議院 運輸委員會議録第七号

昭和三十八年二月二十二日(金曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

委員長 木村 俊夫君

理事鈴木 仙八君 理事高橋清一郎君

理事細山 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

有馬 英治君 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 加藤 勘十君

勝澤 芳雄君 下平 正一君

田中織之進君 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)

委員外の出席者

議 員 久保 三郎君

運輸事務官 員 久保 三郎君

(海運局内航課 長) 岡 健三君

運輸事務官 員 向井 重郷君

(鉄道監督局 長) 有 門 員 小西 眞一君

専 門 員 小西 眞一君

二月二十一日

委員田中織之進君辭任につき、その

補欠として五島虎雄君が議長の指名

で委員に選任された。

同日

委員五島虎雄君辭任につき、その補
欠として田中織之進君が議長の指名
で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

本船再保険法の一部を改正する法律
案(内閣提出第八号)(參議院送付)

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)

○木村委員長 これより會議を開き
ます。

この際、運輸大臣より發言を求めら
れておりますので、これを許します。

綾部國務大臣 昨日旧東鉄の庁舎が
出火いたしましたことにつきまして御
報告申し上げます。

発火は十四時二十七分、鎮火は十五
時三十分でございます。発火の場所
は、御承知のように國鉄の管理局の
あったところであります、もうこの
建物は御承知のように消防庁からも危
険だということで注意されておった建
物でございます、現在ほとんど人
がおらない。守衛がわずかに二、三人
おって、当時は暖房の設備とかそうい
うものを取りこわし中のところであり
ました。それから焼失した面積は二千
三百二十八平方メートル、一階、二階
ともでございます。それから倉庫が二
一・八平方メートル、それから詰所が

六六・二平方メートルであります。被
害額は推定ですが大体四百万円ござ
います。

それから焼失した個所の現況は、第
一棟については移転が完了して、現在
は、先ほど申し上げましたようにあき
家同様でございます。二棟ないし五棟
までの使用によりまして、門から通り
抜け可能なような状態にあつたのであ
ります。

焼失の原因は取り調べ中ございま
すが、いまだ確定いたしておりま
せん。
さような状態でございます、國鉄
の被害額としては些少でございます
が、付近の人に一時間半ばかり大へん
御迷惑をおかけいたしましたことは私
どもまことに遺憾に存じます。
以上御報告申し上げます。

○木村委員長 去る十九日、本委員
に付託されました久保三郎君外九名提
出、踏切道の改良促進及び踏切保安委
員の配置等に関する法律案を議題とい
たします。

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
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
踏切道改良促進法(昭和三十六年
法律第九十五号)の全部を改正す
る。

(目的)

第一条 この法律は、踏切道の改良
を促進し、及び踏切保安員の配置
に関する措置を講ずること等によ
り、交通事故の防止及び交通の円
滑化に寄与することを目的とす
る。

(定義)

第二条 この法律で「鉄道」とは、
日本固有鉄道の鉄道、地方鉄道法
(大正八年法律第五十二号)第一条
第一項及び第二項の地方鉄道並び
に同条第三項の専用鉄道並びに軌
道法(大正十年法律第七十六号)
第一条第一項の軌道のうち新設軌
道をいう。

2 この法律で「道路」とは、道路
法(昭和二十七年法律第八十号)
による道路、道路運送法(昭和二
十六年法律第八十三号)による
自動車道及びその他の道をいう。

3 この法律で「鉄道事業者」とは、
日本固有鉄道、地方鉄道業者、第
一項の専用鉄道の敷設者及び軌道
経営者をいう。

4 この法律で「立体交差施設」と
は、鉄道と道路とを立体的に交差
させるための跨線橋及び架道橋を
いう。

5 この法律で「踏切道」とは、鉄
道と道路とが平面的に交差する場
合における当該交差部分に係る施
設をいう。

6 この法律で「保安設備」とは、
踏切遮断機、踏切警報機その他踏

切道に附属する設備であつて政令
で定めるものをいう。

(改良を必要とする踏切道の指定)
第三条 運輸大臣及び建設大臣は、
踏切道における交通量、踏切事故
の発生状況その他の事情を考慮し
て政令で定める基準に従い、立体
交差化又は構造の改良(踏切道に
接続する鉄道又は道路の構造の改
良を含む)により改良すること
が必要と認められる踏切道につい
て、その改良の方法を定めて、指
定するものとする。

2 運輸大臣は、踏切道における交
通量、踏切事故の発生状況その他
の事情を考慮して運輸省令で定め
る基準に従い、保安設備の整備に
より改良することが必要と認めら
れる踏切道について、その改良の
方法を定めて、指定するものとす
る。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸
大臣は、第一項又は前項の規定に
よる指定をしたときは、その旨
を、当該鉄道事業者及び道路管理
者(道路法による道路については
同法第十八条第一項に規定する道
路管理者、道路運送法による自動
車道については同法第五十条に規
定する自動車道事業者、その他の
道路については当該道路を管理す
る者をいう。以下第五条まで及び
第二十五条において同じ。)又は
当該鉄道事業者に通知するととも
に、告示しなければならぬ。

(立体交差化計画等)

第四条 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定があつたときは、運輸大臣及び建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道についての立体交差化をするための計画(以下「立体交差化計画」という。)又は構造の改良をするための計画(以下「構造改良計画」という。)を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第二項の規定による指定があつたときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道についての保安設備の整備をするための計画(以下「保安設備整備計画」という。)を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画が著しく不相当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

(改良の実施)

第五条 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従い、当該踏切道の改良又は保安設備の整備を行わなければならない。
(踏切保安員の配置を必要とする)

踏切道の指定)

第六条 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従い、踏切道における交通の安全を確保するために踏切保安員を配置することが必要と認められる踏切道を指定するものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定による指定をしたときは、その旨を当該鉄道事業者に通知しなければならない。

(踏切保安員を配置すべき義務等)

第七条 鉄道事業者は、前条第二項の規定による通知を受けたときは、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道に踏切保安員を配置しなければならない。

2 鉄道事業者は、前条第一項の規定による指定のない踏切道についても、保安設備の故障その他の理由により踏切道において交通の危険が生ずるおそれがあるときは、直ちに踏切保安員の配置その他これに代わるべき必要な措置を講じなければならない。

(踏切保安員の選任)

第八条 鉄道事業者は、年齢、経歴その他の事項につき運輸省令で定める一定の要件を備える者のうちから、踏切保安員を選任しなければならない。

2 前項に規定するもののほか、踏切保安員の選任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(踏切保安員の義務)

第九条 踏切保安員は、列車その他の鉄道の車両(以下「鉄道車両」

という。)の運行が妨げられないようにその職務を行なうとともに、踏切道を通行する歩行者(小児用の車を含む。以下同じ。)及び車両(道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条に規定する車両をいう。以下同じ。)が鉄道車両の運行に伴いこうむるおそれがある危険を防止しなければならない。

(危険防止のための踏切保安員の措置)

第十条 踏切保安員は、鉄道車両の運行により、踏切道を通行し又は通行しようとする歩行者又は車両に対し危険が差し迫っていると認めるときは、当該危険を防止するため必要な限度において、当該歩行者又は車両の運転者に対し必要な指示をすることができる。

2 歩行者又は車両の運転者は、踏切保安員が前項の規定により行なう指示に従わなければならない。

3 踏切保安員は、踏切道において警察官が交通整理を行なう場合においては、当該交通整理のための措置を妨げるような指示をしてはならない。

(腕章の着用)

第十一条 鉄道事業者は、運輸省令で定める様式の腕章を踏切保安員に着用させなければ、その者をその職務に従事させてはならない。

2 踏切保安員は、前項の腕章を着用しなければ、その職務を行なうてはならない。

(立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の負担)

第十二条 鉄道の新設の計画及び道

路の新設の計画が同時に実施されることによりこれらの計画に基づく鉄道と道路とが交差することとなる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者及び道路管理者(道路法による道路については同法第四十九条に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道については同法第五十条に規定する自動車道事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第十六条までにおいて同じ。)は、当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の二分の一をそれぞれ負担するものとする。

第十三条 現に存する道路に新たに鉄道を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

2 現に存する鉄道に新たに道路を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、道路管理者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

3 第一項又は前項の立体交差施設又は踏切道を新設するに当たり、あわせて当該交差箇所について鉄道の線路敷地の拡幅、道路の拡幅等の工事が行なわれ、そのために当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用が増加したときは、その増加した費用は、第一項又は前項の規定にかかわらず、その工事の原因者が負担するものとする。

第十四条 鉄道と道路とが踏切道により交差している場合において、当該交差箇所立体交差施設を新設するときは、当該新設に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用の負担)

第十五条 立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、当該改築が鉄道の工事により必要となつた場合においては鉄道事業者が、道路の工事により必要となつた場合においては道路管理者がその全額を負担するものとする。

2 前項の規定による場合のほか、立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用の負担)

第十六条 立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(保安設備の新設等に要する費用の負担)

第十七条 保安設備の新設、改築又は修繕若しくは維持に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

(立体交差施設等の新設等に要する費用の範囲)

第十八条 第十二条から前条までに規定する費用の算定方法その他その費用に關し必要な事項は、政令

で定める。

(補助)

第十九条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、道路(道路法による道路及び道路運送法による自動車道を除く。以下第二十二條において同じ。)を管理する者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

第二十条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

2 都道府県又は市町村は、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、当該都道府県知事、都道府県又は市町村が管理する道路に係る踏切道についての保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

第二十一条 国は、毎年、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、踏切道の維持及び管理に要する費用の一部を補助することができる。(資金の確保に関する措置)

第二十二條 国は、鉄道事業者又は道路を管理する者が立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画を実施するため必要とする資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとする。

(禁止行為)
第二十三條 何人も、みだりに、踏切警報機又はこれに類似する工作物若しくは物件を設置してはならない。

2 何人も、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている場合において、その効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。

(違法工作物等に対する措置)
第二十四條 運輸大臣は、前条第一項又は第二項の規定に違反して工作物又は物件を設置した者に対し、当該違反行為に係る工作物又は物件を除去し、移転し、又は改修すべきことを命ずることができる。

(催告等)
第二十五條 運輸大臣及び建設大臣は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、鉄道事業者及び道路管理者に対し、踏切道の整理統合その他必要な事項について催告することができる。

第二十六條 都道府県公安委員会(以下「委員会」とする)は、駅構内に存する踏切道における鉄道車両の交通量が著しく多いため当該踏切道における歩行者及び車両の交通が著しく妨げられておりと認めるときは、鉄道事業者に対し、当該駅構内における鉄道車両の入換え等の改善に關し必要

な措置をとるべきことを求めることができる。

(権限の委任)
第二十七條 この法律により運輸大臣の権限に属する事項の一部は、政令で定めるところにより、陸運局長に行なわせることができる。

(罰則)
第二十八條 みだりに踏切遮断機又は踏切警報機を操作し、損壊し、又は撤去して踏切道における交通の危険を生ぜしめた者は、五年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第二十九條 第二十四條の規定による運輸大臣の命令に従わなかつた者は、三月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

第三十條 第七條第一項の規定に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

第三十一條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、第二十九條又は前條の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本條の罰金刑を科する。

第三十二條 第十一條第一項又は第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則
一 この法律は、公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。ただし、第七條から第十一條まで、第三十條、第三十一條(第三十條の違反行為に係る部分に限る。)及び第三十二條の規定

は、この法律の公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

(経過規定)
2 改正前の踏切道改良促進法(以下「旧法」という。)第三條第一項又は第二項の規定によりした指定又は改正後の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(以下「新法」という。)第三條第一項又は第二項の規定によりした指定と、旧法第四條第一項又は第二項の規定により提出した立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画は新法第四條第一項又は第二項の規定により提出した立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画とみなす。

3 新法施行前に旧法の規定により保安設備整備計画を実施した場合において、新法施行前に旧法第七條の規定による補助を受けていない場合においては、当該費用については、同條の規定は、新法施行後も、なおその効力を有する。

(地方税法の一部改正)
4 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第三百四十八條第二項第二号の四の次に次の一号を加える。

二の五 地方鉄道法又は軌道法の規定による地方鉄道業者(地方鉄道法第一條第三項の専用軌道の敷設者を含む。以下第六号の四において同じ。)又は軌道経営者が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

は、この法律の公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。ただし、第七條から第十一條まで、第三十條、第三十一條(第三十條の違反行為に係る部分に限る。)及び第三十二條の規定

(昭和三十一年法律第 号)

第四條第一項の立体交差化計画に基づき新たに建設した立体交差施設で直接その事業の用に供するものうち政令で定めるものの

第三百四十九條の三中第十四項を削り、第十五項を第十四項とし、第十六項を第十五項とする。

(国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部改正)
5 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律(昭和三十一年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第五項中「及び第六号の四」を「、第二号の五及び第六号の四」に改める。

理由
踏切道改良促進法実施後の実情にかんがみ、同法の全部を改正して踏切保安員の配置に関する規定を設けるとともに、立体交差施設、踏切道又は保安設備の新設又は改築に要する費用についての負担区分又は補助に関する規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、昭和三十一年度において約七十億円の見込みである。

○木村委員長 ます、提出者より提案理由の説明を聴取いたします。久

保三郎君

○久保議員 たいま議題となりまし
た踏切道改良促進及び踏切保安員の配
置等に関する法律案の提案の理由及び
その要旨を御説明申し上げます。

踏切道の改良を促進し、交通事故の
防止と交通の円滑化をはかる目的を
もって、去る第三十九国会において踏
切道改良促進法が成立し、同法に基づ
き改良計画の指定が行なわれ、逐次計
画の一部が実行に移されているわけ
であります。

しかしながら、同法の実質は、昭和
三十六年度を起点としての踏切道改良
五カ年計画を骨子とする時限立法的な
ものでありまして、踏切道の実情と将
来の趨勢とを勘案するとき、このよう
な時限法的な同法をもって処理するこ
とは踏切道の現状をみてきわめて不十
分であり、この際同法の骨子である改
良計画のほかに、費用の負担区分、踏
切保安員、助成措置等さらに内容を充
実し、対策に万全を期するため、これ
を名実ともに恒久法とし、踏切道改良
促進法を全面的に改正しようとするも
のであります。

その内容について概要の説明を申し
上げます。

まず第一に最近の踏切道事故の状況
にかんがみて、道路法にいう道路の踏
切道に限らず、私道における踏切道も
この法律の対象とし、すべての踏切道
に対して、改良、保安設備の充実を行
なわんとするものであります。

第二は、踏切保安員についての条文
を新たに設けたことであります。踏切
保安員については、何ら法的な根拠を
有さず、従来、鉄道事業者の行なう認
定のまま、その職務が行なわれていた

のであります。踏切交通の重要性に
かんがみ、踏切保安員に対して、その
資格要件等について一定の法的基準を
設けると同時に、政令による基準に
従って保安員の配置を必要とする踏切
道を指定して鉄道事業者が踏切保安員
の配置義務を負わせ、同時に、踏切保
安員の権限についても、踏切道におけ
る一定の通行指示権を与えることに
よって踏切交通の危険を防止し、その
安全を確保しようとするものであり
ます。

第三は、踏切道改良のための費用の
負担区分について規定したことであり
ます。立休交差または踏切道の新設の
場合及びこの改良の場合原因者負担
とし、現に有する踏切道を立休交差施
設に改良する場合は、実情に即して鉄
道事業者と道路管理者とが協議してそ
れぞれの負担区分を決定することとし
た次第であります。なお、踏切保安設
備計画実施の費用については、従来通
り鉄道側の負担とする等それぞれ費用
負担区分を明確にして、改良の促進を
一そう円滑ならしめることとしたので
あります。さらに、これら費用の算定
については、その算定方式を政令で規
定し、負担区分についての紛争を防止
しようとしたわけでありまして。

第四は、これら踏切道改良に対する
国その他の補助についての規定であり
ます。

踏切道交通の安全とその円滑化の立
場から、国がその改良計画を示し、そ
の実施を要求するわけでありまして、
立休交差、構造改良、保安設備の整備
には多額の費用を要するものであり、
鉄道事業者の経営実体は容易にこれに
応じ切れない実情であり、また、国の

責任で改良を促進するという建前から
しても、相当の助成を行なうことが至
当であると考えるわけでありまして。
よって立休交差、構造改良については
はおおむね費用の三分の一を限度とし
て補助を行なうこととし、私道につい
ても実情に応じて補助ができる道を講
ずることとしたのであります。

保安設備については、その改善が鉄
道事業者の負担であり、かつ、無人踏
切の全般的改良を促進するためにも現
行法より一歩進め、その費用の五分の
一から五分の二の範囲で、国及び地方
自治体から補助を行なうこととしたの
であります。

また、踏切道の維持管理の費用につ
いても、その公共性、社会性の観点か
ら国がその費用の一部を補助すること
が妥当であると思ひますので、その費
用の二分の一を限度として政令で定め
補助をすべきであると考えられるわけ
であります。

第五は、これら踏切道改良促進計画
実施に必要な資金の確保についてであ
ります。多額の資金を必要といたし
ますので、国がその資金の融資あつせ
ん等資金確保について必要な措置をと
ることとしたのであります。

第六は、踏切道における交通の円滑
化、交通事故防止の見地から、その改
良計画には当然既存の踏切道の整理統
合をも考慮する必要がありますので、
このような場合、運輸、建設の両大臣
は鉄道事業者、道路管理者に対して勧
告を行なうて、合理的な改良が促進さ
れるようにいたしました。また、駅構
内にある踏切道における鉄道の交通量
が著しく多いため、当該踏切道通行者
の交通をなはだしく阻害していると

認められるときは、鉄道車両の構内入
れかえ方法等について都道府県公安委
員会から鉄道事業者に対してその改善
方を要請することができるとし、
踏切道における鉄道車両と通行者との
調整をはかることができることとした
次第であります。

なお、その他権限の委任、罰則等所
要の規定を設けると同時に、附則にお
いて、踏切保安員に関する規定の実施
については、任用手続等の関係上、こ
の法律の公布から六カ月後に実施をす
ることとしてあります。

さらに、現行法との関係における必
要な経過措置を規定して、踏切道改良
促進に関する諸計画の円滑な実施をは
かることとし、また、地方税法の一部
を改正して、立休交差等の施設に対す
る固定資産税等の特例措置を行なうこ
ととした次第であります。

以上が本法案の提案理由及び法案の
概要であります。何とぞ、慎重審議の
上、すみやかに御賛成をいただきたい
と思ひます。

○木村委員長 本案に対する質疑は後
日に譲ることいたします。

○木村委員長 木船再保険法の一部を
改正する法律案を議題として、審査を
行ないます。

質疑の通告がありますのでこれを許
します。久保三郎君。

○久保委員 木船再保険法の一部を改
正する法律案について若干のお尋ねを
するわけですが、その法律案の
質問に入る前に特に、この木船におけ
る経営状態の問題についてお尋ねをい
たします。もちろんこれは後刻海運企

体の問題として取り上げる事項であり
ますので、詳細につきましてはその際
申し上げたいと思ひます。

先般調査委員からも内航の問題につ
いてはそれぞれ御質問があったわけで
あります。その中で私が緊急にお尋ね
したいのは石炭対策の中における木船
の問題であります。この石炭合理化対
策に対しては、政府も今日いろいろ施
策を出しておられるわけですが、石
炭の合理化はもう日程に上り、それが
逐次実行されつつあります。そこでこ
の閉山に伴う石炭運搬を主とするこ
ろのいわゆる零細企業である木船関係
の業者について、いかなる対策を持っ
ておられるか。われわれの考えを先に
申し上げますならば、少なくとも石炭
対策としてはこの輸送部面まで入れて
全般的な対策を立てるべきだと思ひ
ておりますが、今日まで政府の施策を
見ておりますと、残念ながら、石炭対策
は石炭の山、それからその周辺におけ
る中小企業、あるいは農業、あるいは
雇用対策、こういう問題について限定
されて進められているようでありま
す。しかし静かに考えてみれば、石炭
輸送にその経営の全体をかけてやって
いる業者が数多くある。しかもこれは
零細である。ところがその輸送の原資
であるところの石炭山が閉山になれ
ば、当然この石炭輸送を主とするこ
ろの業者は廃業するかあるいは他に転
換するかということでありまして。こ
ろがこの方策については何ら顧みられ
ておられないのでありまして、政府と
していかなる考えを持っておられるか。
われわれとしては、少なくとも中小企
業であるところの業者は、石炭
対策の一環としてやはり取り上げなけ

ればならぬと思つてあります。今までのいろいろな政策がありました、かかる大きな問題に対しては、焦点に当たるそのものだけの政策に終わって、関連する問題についてはほかおかりをするか、他産業の犠牲によって合理化が進められる。非常に不満であり、残念だと思つてあります。政策は全体のバランスの上で立てて行なわれなければならぬ。ところが、残念ながらこの石炭対策一つをとつても、——山の問題は不足ながらも一応軌道に乗りつゝある。これはこれから結論が得られるとしていますが、少なくともその中に、今申し上げたような輸送を一手に引き受けておられる業者の実態について、いかように考へて、いかなる対策を持っておるか、少しも持つておりません。これは政府は非常に手落ちじゃないか。それとも石炭合理化対策のためには、ほかの産業は犠牲になつてもやむを得ないのであるか。この辺の御所見をあわせて伺いたいと思つてます。

○久保委員 海運局長からお答えがありました。局長、中小企業金融公庫などであつて、局長、中小企業金融公庫ができません。雑貨船に改造すると言つて、私は船のことは知りませんが、まあ常識的に想像すれば、石炭を積んでいた船を雑貨船にするのには、もともと新しくするよりなことじゃないでしょうか。私はそう思う。もちろんそうでない船もたくさんあります。私が対象とするのは一ぱい船主という小さい船、木船を持つてやつてゐる仕事でありますから、そういうりっぱな船は持つておらぬと思つてあります。それを雑貨船にするということには、全部改造しなければいけません。これは一つの例でありまして、それはどうなるかわかりませんが、少なくとも今まで何も考へておられないのではないと思つてます。何も考へておられない。石炭は運産省関係であつて、運輸省には関係がない。ところが先般新聞を見ますと、運輸大臣は、その閉山で整理されるものは、各省割当て雇用対策を立てるというのならば、運輸省としては國鉄にいわゆる車両修繕工場を建てさせてやろうというのでしようが、ところが具体的に、現在の車両検査委員会において、この車両検査の職を狭めようとかかつておられるのです。そういうところへ入ることはいか悪いか別にして、それだけ考へておられるのは、海運局長の問題である海運については、海運局長の御答弁だけではどうも納得いかない。なるほどそれじゃ実態の調査はで

きていくかというに、非公式に聞けば、三百万トンくらい石炭は減るだろう。それではその影響はどういうふうになるかということでありまして、どういふふうになるかということについて分析も検討もしておらない。ところがすでにもう各方面からそういう要請は出ておられるのです。出ておるのでありますから、ここで答へたいだきたいのは、いかなる影響が機帆船その他に出ているのか。この石炭のスクラップあるいは整理統合というものについて、地域的にどの地域がどう出てきて、どのくらい業者がどういふふうになるかというのをおわかりでしょうか。もしわかつておられるなら御説明いただきたい。

○辻政府委員 非常に機帆船の業態が小そうございまして、御指摘の通り密な細目の分析はできてないのでございまして、大体私どもを見込みとしましては約三百万トンくらい輸送が減ってくるんじゃないか。これが機帆船あるいは機帆船以外に、あるいは港別にどういふふうな影響があるであろうかというところは、なお今後の検討に待たなければならぬと思つております。先ほど申し上げたような石炭以外の輸送への転用をはかつていきたいと思います。それが、いわゆる雑貨を運ぶ船と石炭を運ぶ船とは構造的に違ふんじゃないか、補修とかあるのは小改良によつて石炭船を雑貨船に転用することは困難ではないかというお話がございまして、が、実際は構造上は、雑貨を運びますものと、石炭につきましても、石炭でござい

ますれば、ビルジがあつてもいいわゆる荷いたみ等の問題が起らない。ただ雑貨になりますと、ビルジが入れば荷いたみ等によりまして、弁金等の問題が起ることというふうな点が一番違つておるのでございます。ある程度補修いたしますれば、船としては雑貨船に使えるというふうな考へておる次第でございます。

○久保委員 どうも海運局長、外航の問題でもう能力の限界を越して、それで内航ならず、石炭の問題等は幸い通産省が所管だからかまっちゃおれないというふうな聞くわけですが、だから今から検討されるというが、石炭の問題はきょうこのごろ起きたのじゃないのでありまして、すでに政府は石炭対策として一環の政策を出してきています。予算もいわゆる二次補正で組んでいるわけですが、あるいは一次補正も入っている。そういう際にこれから木船というか、機帆船その他の石炭輸送船については考へようというが、ごときはどうもいただけない。担当の局長さんの御意見としては、これは大体内航船全体にもいろいろ問題があるから、その中の一環として片をつけようという考へもあるかもしれない。しかし、なるほど関係は非常に深い。深い、それじゃその深いものとさらに今緊急の問題を区別しなければ、政策は実際にもなつていかなければ、そういうことか

らという、今から検討するのでは木船再保険法一つ取り上げてみても、審議は進められないですよ。今から調べようと言つて、どのくらいの船が石炭が運べなくなるのか、このくらいのことは調べておかなければならぬ。そしてその経営実態はどうなのか、あなたが

おつしやる通り、雑貨船に転用ができて、どのくらいか、雑貨船に転用しようといつたつて、今船腹過剰のありさまで、にっちもさっちもいかぬ、今のところ命の綱をかけた石炭が運べなくなれば、これは船が丘へ上がるのはないじゃないですか。ところがその丘へ上げさせるのがいいのか——あなたのおつしやるのは丘へ上げるのではなくて、海へそのまま浮かばせようというのです。浮かばせようというのだが、それについても銭はかかる。いかが、しよう。もつと明快な、実はこういふ、こういうわけで調査はしてなかつた、関心がなかつたならなかつた、これを機会に早いところ関心を持つて、この国会中に予算が通るまでに一応の基本線を政策として出すなら出してもらうようにする——局長は出すと言えないが、大臣から新たに御答弁いただくわけだが、そういうふうにするなら話は別だが、今から検討しますとか、雑貨船にもつていきましようというふうなことだけでは、どうもうまくないです。いかがでしょうか。

○辻政府委員 石炭の閉山計画というものがある、なお具体的にどういふふうにきまつて参りますかというところは、今後の問題でございまして、具体的にAならAという山が閉山になり、それが若松港とかあるのは近田港とか、あるいは北九州の方面に具体的にどういふふうに出炭量の変動があるかというところが確定しませんと、なかなか明細な分析が困難でございまして、私どもは大きな問題として、石炭が五千万トン、あるいはこの程度になるということが機帆船界に大きな影響があるというところは、かねがね考へ

ておられるように指導していきたい。これは御承知のように石炭を運んでおられます船をいわゆる雑貨船にいたしました。これは、相当補修費がかかると思いますが、これらの金融につきましては、中小企業金融公庫その他の金融のあつせん等を行ないまして、何とか摩擦を少なくして他の雑貨の輸送

に転移するように指導していきたい、かように考へておる次第であります。

○久保委員 海運局長からお答えがありました。局長、中小企業金融公庫ができません。雑貨船に改造すると言つて、私は船のことは知りませんが、まあ常識的に想像すれば、石炭を積んでいた船を雑貨船にするのには、もともと新しくするよりなことじゃないでしょうか。私はそう思う。もちろんそうでない船もたくさんあります。私が対象とするのは一ぱい船主という小さい船、木船を持つてやつてゐる仕事でありますから、そういうりっぱな船は持つておらぬと思つてあります。それを雑貨船にするということには、全部改造しなければいけません。これは一つの例でありまして、それはどうなるかわかりませんが、少なくとも今まで何も考へておられないのではないと思つてます。何も考へておられない。石炭は運産省関係であつて、運輸省には関係がない。ところが先般新聞を見ますと、運輸大臣は、その閉山で整理されるものは、各省割当て雇用対策を立てるというのならば、運輸省としては國鉄にいわゆる車両修繕工場を建てさせてやろうというのでしようが、ところが具体的に、現在の車両検査委員会において、この車両検査の職を狭めようとかかつておられるのです。そういうところへ入ることはいか悪いか別にして、それだけ考へておられるのは、海運局長の問題である海運については、海運局長の御答弁だけではどうも納得いかない。なるほどそれじゃ実態の調査はで

ておたわけでございます。今の段階では、先ほど申し上げましたように、石炭に従事しておりましたものをその他の方へ転用するような方向へ進みたいと考えておるわけでございます。その他の鋼材でありますとか、あるいはセメント、木材等につきましては、やはり経済の成長に伴いまして、年々輸送量は漸増して参っておりますので、今後ともふえる荷物をそういう船で運ぶというふうに、今考えておる次第であります。

○久保委員 ちっともよくわからないのであります、わかっただけは政策はないということだけです。それからもう一つは、どの程度山がつぶれるのか、これからの話でありますから、それによって一つやっていく。それでは今政府が出している石炭政策は、どの程度山がつぶれるか具体的にわかりませんが、どの山がつぶれるか――御案内の通り石炭合理化審議会でチェックするので、この山は閉山、この山はスクラップ・アンド・ビルド、これは、と一々きめていくのですから、それならあの政策は要らないのです。これもみなあの石炭合理化審議会の中できめてから、これに対して融資はどうするときにいいでしょう。ところが、おおよそそうではなくて、全体の融資のワクならワクをきめ、いわゆるこの職を離れる者に対しては、どの程度あるからこれだけの金を出そう、こうやっていくのじゃないですか、違いますか。私も石炭の方はあまり専門じゃないのですが、どれだけつぶれるか、具体的にどの地域のどの山がつぶれるか、あるいは存続するか、こういうものがきまってから政策というものが立

つのですか。これくらい無定見な話はないでしょう。もしもつぶれるとするならば、離職者の対策はこういう方向でこういうふうにする、地域の振興はこういうふうな対策を立てる、こういうことですよ。これが政策というものでしょう。ところが、私がさいせんからどくどく申し上げておるのは、その中で輸送の担当者であるいわゆる機帆船その他の内航船の対策はちっともないじゃないですか。これは山がつぶれば一緒につぶれます。そのまま見殺しにするというなら政策は要りません。

これはどうなんですか。運輸大臣もおられますが、これはあなたの責任ばかりではないと思うのですが、私はこの石炭と運輸の問題についてきょう初めて言及しておるわけです。私は今まで言いたいことはたくさんあったのですが、遠慮していた。たとえば、こういうことが多い。石炭の運賃コストの引き下げのために、国鉄の運賃は従来通りの運賃で運べ、こういうことを押しつけられた。これは他産業の犠牲です。ところが、従来の運賃でやれば、内航の方はこれに従来太刀打ちできないから、どうしても鉄道と合わせた運賃に持っていく、いわゆる運賃レートを下げざるを得ないでしょう。それからかりやありません。石炭専用船の建造にしても、内航船の実情というものを考えてやったのかどうか。なるほど船舶整備公団というところは通しはしました。が、実際はこの一ぱい船、いわゆる木船、機帆船、それと近代的な石炭専用船が太刀打ちできるかどうかという事です。これは全体的な政策じゃない。石炭のコスト引き下げという至上命令だけで、他産業の犠牲でや

れというのです。単に千万です。それを運輸当局が黙って見ている。私に言わせれば唯々諾々としておる。これでは運輸省がなしにひとしい。あまり多くは申し上げませんが、きょうは石炭政策の中における内航対策はどうなのか、もう少し明確なコースなり見通しなり言って下さい。それは悪かった、今までは目こぼしをしていたが、これはずいぶん、一つ政策を立てるといふなら、そのようにしたらいいかがですか。

○辻政府委員 ただいま石炭専用船のお話が出ておりますが、石炭専用船の方は、石炭の海上輸送のコストを下げることによって、石炭全体の消費者価格を下げていきたいという考え方でございます。これに對しまして、内航につきまして大きな問題であることは御指摘の通りでございます。それで、一昨年来通産省といろいろ話をいたしました。現在御承知のように機帆船の代替建造というのをやっておりますので、この石炭専用船につきましても、ぜひともそういう船隻改善の内航の対策にのっとって、そのワク内で専用船の問題を考慮してもらいたいということ、現在特殊船舶整備公団を通じて、戦艦船の代替建造の一環として、石炭専用船を建造しているという状況でございます。これは、今いろいろ御指摘がございましたように、石炭問題につきまして、内航海運といわず、あるいは陸上、国鉄等におきましては、いろいろと影響するところがあるのでございませう。政府としましては、石炭等の現況にかんがみまして、多少影響がありましても、全体として石炭政策が円滑にいくようにがまんでございませう。

ろはがまんして協力していこうというふうに考えておる次第でございます。○久保委員 海運局長、大へん言いにくいことですが、あなたがおっしゃった一番最後のところが問題なんです。石炭の合理化、円滑化のために、多少の犠牲はしるんで御協力申し上げると言うが、多少の多の方か少の方か、どっちなんですか。あなたは、石炭政策に對しては、いわゆるアウトサイダーです。あなたが専門でめんどろを見なぐちやならぬのは、日本経済の中における海運というものは、その中でいわゆる内航船の問題あるいは石炭の輸送の問題だろうと私は申し上げる。これは十分おわかりの通りです。そうだとすれば、あなたは政府の要員の一人として、全体的な政策はどうあるべきかということも考えなければならぬ。海運局は海運局のことだけやっておればいいというものじゃないでしょう。それをひっくり返せば、石炭ばかりではなくて、あなたがおっしゃるように、消費者価格の引き下げのためにそういう専用船が必要だということは、はたして消費者価格がそれだけ下がるだろうか。専用船をつくらせたらそれだけ消費者価格が下がるというメリットはどういうふうに計算しておりますか、お聞きします。おそろくないでしょう。むしろ今の石炭の消費者価格を下げるといふ方向は、実際はそういう輸送を除いた流通部門の改善以外にないのです。そういうことでただ単に、どこからお聞きになったかわからぬが、消費者価格のためなんて、たとえばあなたがおっしゃる通り下がるにしても、海運がだめだ、陸運がだめだということになったときは、だれが責任を負うの

でございますか。そういう問題もあるのです、私はどくどくは申しませんが、何らの対策もお持ちでないようだから、そこでもう仕方がありません、やむを得ず大臣にお尋ねします。運輸大臣は國務大臣であられるから申し上げますが、特に石炭対策の中には、これによって影響をこうむる内航船についての対策を確立すべきだと思ふが、いかがであるか。さらにその中身としては、われわれの方では最近提案いたしますが、いわゆる石炭合理化に伴うところの中小企業の臨時措置の問題であります。これには幾つかの政策がなくてはならぬと思うわけです。まず第一に、転産業資金の供給の問題であります。もう一つは売掛金、いわゆる運賃の未払いの回収の問題についてもやはり同じようにやらなければならぬ。さらにもう一つは、今度はこれに關係するところの雇用対策の問題、これもあわせてやらなければいかぬ。そういうものを考えれば、転産業の資金もさきながら、さらに海運局長がおっしゃるように、これから船で転産しようとする場合には、船の改造が必要ですが、その場合には改造の費用についても考えなければならぬ。こういうものは海運局長が言うような商工中金あたりの資金でまかない切れるものではないのです。であるから、これも炭鉱並みに物事を考えていくべきだと思ふ。近くこれは別な方面から提案いたしますが、少なくともそういうものを含めて対策を立てるべきだと思ふが、いかがでありますか。

○綾部國務大臣 私は国家の施策の上において最も重要なものから順次やっていくもので、石炭政策については、

九・八〇、一割足らずだから、あとは仕方がないということでは、制度を置くこと自体に疑問があるわけなんです。どういふふうにご考えておられますか、いかがですか。

○辻政府委員 木船の相互保険の加入率が一割内外という点につきまして、御指摘の通り非常に少のうございまして、私どもも機会あるごとに加入の利点を説きまして呼びかけておるのですが、まあ数は少のうございまして、年々加入率は増加しつつあるわけでございます。

なぜ現在こういうふうに加率が少ないかという原因でございますが、今御指摘がございましたような経営状態が苦しいということも一つの原因であると考えております。また保険ということに對しまして、ただ単に事故さえなければ、結局保険料を払うだけ損をするのだというふうな保険に對する認識の不足も相當あるわけでございます。それからまたこれらの木船の關係者の資金の調達、親戚縁者から金を借りる、そういう者が相當ございまして、いわゆる金融機関からの融資が割合に少ない。従いまして、船を物的担保にするというふうなケースが少ない。いわゆる対人信用で、親戚縁者から資金を調達するというふうな資金の調達の形式も、こういった保険の加入率を少なからしめておるんではないかというふうにご考えておる次第でございます。

今後木船の關係の団体その他を通じてまして、實質的に保険の料率が下がるような機会をとらえまして、大いにPRをいたしまして、できるだけこの保険の加入を促進させていきたい、かよ

うに考えております。

○久保委員 海運局長の御答弁は、僕の頭が悪いせいとか、よく理解できないのであります。願わくは、こちらはしろろとでございますから、懇切丁寧に知っていただくには全部御説明をいただきたいと思つております。

保険のこともよく知らないし、ましてや船のこともよく知らぬのでありますが、私が申し上げているのは、保険の加入率が低いということは、保険の性格そのものにも欠陥がありはしないか、あるいはその他の問題としては経営の能力の問題もありません。そういう点を改善しなければ、せっかくの保険が生きてこないのじゃないか、こういう御質問を申し上げているのです。今のお話だと、どうも少しは当たっているが、大体当たっていないお答えのようであります。これはもう少し保険の形態を変える必要はありませんか。大体これはどういふふうになつておるのですか。日本で相互保険の団体は二つでしよう。東京と九州地区ですか、そういうところにあるでしょうか。もつともこれは出張所というか、山店というものはたくさんあると思うのですが、大體保険の機能はどうなんでしょうか。

○辻政府委員 これは御指摘の通り、本拠は全日本木船保険組合が東京にございまして、日本木船保険組合が若松に本拠を置いておられます。おのおの支部あるいは出張所というものを各地に置いておるわけでございます。全日本木船保険の方は約三十カ所にbranchを持つております。日本木船保険組合の方もやはり三十カ所近くbranchを置いておるわけでありまして、従いまして、私どもとしては、この木船保険

の制度自体に欠陥があるというふうには考えてないわけでございます。

○久保委員 欠陥がなければ加入率は上がるんですよ。そうでしょう。もしもあなたのおっしゃる通り欠陥がないというならば、保険の必要がないということになるのじゃないですか。変な言い回しかもしれませんが、そういうことになりませんか。だからbranchを置いておること自体で、なるほどPRはそれで足りるかもしれませんが、しかし実際の支払い方法その他が非常に円滑にいつておるかどうかということ

は、私は知りませんが、それが損害があれば直ちにいくかどうかという点、むしろこれを二段階なら二段階に持つていくことがどうなのかという点です。私の試みです。二段階というものは、たとえば若松なら若松、門司なら門司あるいは横浜なら横浜地区、これは海運局別でもつけようです。が、そういうところに相互保険の組合をつくらせて、そうしてそこで負担させるものは通常の災害——異常の災害になつた場合には背負い切れませんか、その上の段階にして、そういう方式とは再保険で全部やる、こういう方式はどうなのか。保険組織としても、保険の機能としても、必ずしもりっぱで欠陥がないとは言えないのじゃないか。私は保険のことはよく知りませんが、そういうふうにはしなないかと思つて、今までそういうことは全然御研究になっていないです。

○辻政府委員 今御指摘がございまして、これは、異常災害は国が負担しろというふうな御趣旨に解するのであります。現在の保険の立て方は、いわゆる

異常あるいは通常のものを含めまして、この木船保険組合が元請になつてやつていこう、そのうち七割につきまして国が再保していこうという建前をとつておるのであります。今御指摘のような制度につきましては、私どもとしてなお今後検討したいと思つておられます。現在まではそういうふうには考えてないわけでございます。と申しますのは、この木船相互保険組合を設立いたしました趣旨は、これは現在でも民間の保険会社が木船保険というものをやっておるのでございまして、けれども、先ほど申し上げましたように、木船業者自体に保険に對する認識が不足な点がございまして、非常に危険な航海をする者が民間保険に入つておる。従つていわゆる保険料で言いますと、逆選択というふうな状況になりまして、料率を高くせざるを得ない。料率が高いがゆえにますます保険に入る者がなくなるといふことで、相互的によく同じような地域を走つておるとか、よく根拠を同じにしているような、そういうものが集まつて相互的に扶助の精神で相互保険というものを進めることが適切ではないかという点で、こういう保険を始めた次第でございます。従いまして、特に保険料を安くするような考えではなしに、国としては再保ということによりまして七割について国の信用を与えてやろう、それから再保険の事務費につきましては国からの負担でやつていこうという建前で立てたものでございまして、今の御趣旨に解するのであります。

○久保委員 どうもあなたも保険のことをよく知らぬし、質問する私もよく

知らぬのでございまして、知らぬ同士で議論しているような話なんでも……海運局長、あなたは専門家なんです。それから、われわれは八百屋といつては語弊がありますが、いろいろやつておりますのでわからないから、質問するのでもそういう意味で質問しているのです。私が言つておるの、二段階なら二段階にしろというの、あなたがおっしゃるような趣旨とも少し違つたのであります。これはむしろ末端にそれぞれの相互保険組合といふかそういうものをつくらせて、まあ言うなれば、今農業災害の補償制度がございまして、そういうスタイルにある程度見習つて分割していくことが一つの前進ではなからうかということをおっしゃるのです。中身について、再保険の仕方をどうするか、これはいろいろあると思つて、その中から国家助成もある程度やるべきだと思つておられます。そこで今資料を出していただいてもどうかと思つておられますが、事務費を補助してはいるとおっしゃるが、組合に補助してはいるのですか、事務費はどの程度補助してはいるのですか。

○辻政府委員 先ほど事務費を補助してはいると申しますのは、再保険特別会計の事務費は国が支弁しておるといふ意味でございまして、これは年額約四百万円程度でございます。

○久保委員 いずれにしても、それぞ

れぞれの保険の關係の担当者も各海運局に配置されておるわけでありまして、もちろんこれだけやつておるのではなからうと思つておられますが、どうもこれだけやつておるのだとすれば、三千そうぐらゐの保険を扱うのに對しては、少しどうかと思つておられます。

○久保委員 どうもあなたも保険のことをよく知らぬし、質問する私もよく

知らぬのでございまして、知らぬ同士で議論しているような話なんでも……海運局長、あなたは専門家なんです。それから、われわれは八百屋といつては語弊がありますが、いろいろやつておりますのでわからないから、質問するのでもそういう意味で質問しているのです。私が言つておるの、二段階なら二段階にしろというの、あなたがおっしゃるような趣旨とも少し違つたのであります。これはむしろ末端にそれぞれの相互保険組合といふかそういうものをつくらせて、まあ言うなれば、今農業災害の補償制度がございまして、そういうスタイルにある程度見習つて分割していくことが一つの前進ではなからうかということをおっしゃるのです。中身について、再保険の仕方をどうするか、これはいろいろあると思つて、その中から国家助成もある程度やるべきだと思つておられます。そこで今資料を出していただいてもどうかと思つておられますが、事務費を補助してはいるとおっしゃるが、組合に補助してはいるのですか、事務費はどの程度補助してはいるのですか。

これは木船関係全体を扱う人なんですか。この五十九名の内訳を課長からでもお答えいただきたいのですが……。

○辻政府委員 これは今御指摘がございましたように、木船保険だけをやっておる人間ではございませんで、木船関係の一般の海運行政に従事しておる人数でございます。

○久保委員 いずれにしても、保険制度について、あなたは上だからよくわからない、課長がおられますから課長に一べんお尋ねしましょう。私がさっきからよく申し上げているのは、船主の負担能力と危険の度合いというものが、この二つから保険の加入率は低いと一般にいわれておるのだが、それはもちろん大きな原因であると思うのだが、そのほかにこの保険制度に、このままでは前進できない面が相当あるとわれわれは見ているわけです。これについて何か今まで考えておられたかどうか、いかがですか。

○隅説明員 たいいま局長が答弁いたしました木船相互保険組合につきましては、極力各船主に対して相互保険組合に加入して組合員となるように指導いたしております。平水機帆船がこの数ではほとんど大半を占めておりますので、そういう船主に対する指導とかまだPRが足りないかと存じております。

○久保委員 PRが足りないとするならば、PRの方をもう少し積極的にやることも一つですが、私が言うのは、先ほど来何べんも申し上げたように、どうもこの保険自体、この仕組みにも欠陥があるとわれわれは思うのです。いただいた資料だけでは何もわかりません。数字だけですからわかりません。

が、少なくともそういう保険制度そのものに対する考えを一つ検討してみたらどうか、こういうことでございませぬ。できるならば社会保険的なものに切りかえることも実際いって大幅な前進ではなからうかと思うのです。そういう面での助成もこれは大幅にしなければならぬ、そういうことについて一つも御意見がないというのは、残念ながらどうもこの制度が地に埋没した形ではなからうか、こう思うのであります。これが三割とか五割とか加入率があるならまあまあです。ところがこの保険でも、かけねばならぬ者の一割に足りないという保険では、保険の意義さえ失われやしないか、こう思うのです。そういう点について一つ御検討をいただきたい、こう思うわけでありまして、今私が申し上げたように、制度そのものを考えるという研究くらいはしておりますか、いかがですか。

○辻政府委員 今社会保険的な考えのお話もございましたが、これをつくり出す際には、そういう考えも検討いたしまして、政府部内ではいろいろと折衝したのでございまして、こういう木船関係のものを社会保険に考えるというわけにはいかぬというところで、政府としましては、現在のような相互保険という形で発足した次第でございまして、社会情勢その他の変動によりまして、また社会保険的なことを考えなければならぬということもあり得ますので、私の方としては今後とも検討を続けていきたい、かように考えております。

○久保委員 ところで、その保険事業で、今の保険の体制の中で合理化できるものがあるかどうか、合理化によって料率を引き下げるといふことも考え

るべきだと思ふのが、これはどうですか、いかなる点がありますか。料率を引き下げる工夫——料率が高いということも加入率を低下させる一因でありますから、それは前向きな問題じゃなく、うしろ向きになりますか、いかがですか。

○辻政府委員 保険組合としまして、合理化をするという点には大体二つあると思うのでございませぬ。一つは、非常に常識的なことでございませぬが、できるだけ経費の節減をはかるということと、それから対象をできるだけ多くして加入指数をふやしまして、それによって一面経費の節減にもなりませぬし、危険の分散によりまして保険料率を下げていくという、その二つの道があると考えております。

○久保委員 道はあると思うのですが、そういう検討はされておりますか。

○辻政府委員 加入指数の増加及び組合の経費の節減の方法につきまして、絶えず監督し、また加入につきましては促進するように懲罰いたしております。努力いたしております。

○久保委員 二つの保険組合ですが、これはいずれも経理状況は良好でございませぬ。それで、これはこういう相互保険の關係から見ると、かなり良好だとすれば、次は組合に対するサービスというところで、料率の引き下げ、こういうことが一番先に考えられねばならぬと思うのですが、この点はいかがですか。

○辻政府委員 こういう保険におきまして、もちろんそれによりまして積立金がふえてきますならば、料率を下げることが望ましいのでございませぬが、一面から申しますと、日本は非常に災害の多い国でございまして、台風時期等においては、相当災害の出ることも予想せられるわけでございませぬ。その際に、保険組合が破産的な状態になっては元も子もなくなるわけでございませぬ。予想されるような災害に耐え得る限度において料率を下げることを望ましいわけではございませぬ。それで、過去におきまして料率を下げてきたことのあるのでございませぬが、今回は、将来の災害等も考えまして、利益還付という形で組合員に利益の一部を返還いたしまして、実質的に料率の引き下げの効果を上げたい、かように考えておる次第でございませぬ。

○久保委員 いずれにしても、資料があとになってちよつと工合が悪いのであります。最近の二つの相互保険組合の決算報告を出して下さい。どうもあなたの方の話ばかり聞いておつたのでは、今の一番いいんだ、いいんだと言ふ。そういうことではちよつと保険の意味をなさぬし、そういう制度自体に疑問を持つのであります。これは資料を出していただきたい。

それからあなたに申し上げておきますが、くだいようですけれども、こういう制度自体を生かしていくというのがあるあなたの役目だと思ひますので、もっと生かす工夫を新たな観点から考えられるべきだと思ひます。

そこで、この法案の改正の中では、今御説明のあったように、黒字になつたから利益の一部を組合員に還元しようというのだ、こういうことであります。これは再保険の面でもありませぬが、組合自体に還元するのですか。

て、再保険組合から各組合員に還付するようにやるわけでございませぬ。

○久保委員 いや、それは手続を聞いておるのじゃないのです。この法律改正は、再保険の中で黒字になつたから一部を組合員に返す、こういうことですね。だからその組合を通して組合員に返すわけですが、二つある組合は、現在黒字のように見えるから、やはり再保険の付保と同様にそれぞれの組合から組合員に還付するのだから、これをお尋ねしておるのです。

○辻政府委員 今のお話の通り、組合から組合員に返すわけでございませぬ。

○久保委員 そこで、「政令で定めるところにより、」云々、こう改正されていくのが、政令はどういうふうなきめていくのですか。

○辻政府委員 この政令は、当該年度の再保険料の百分の八十に相当する額を超過したときに、その超過したものを返すことを原則にいたしてあります。ただしその際に、従来積立金が百分の八十に達していない場合でありませぬと、あるいは欠損があるという場合には、その欠損を埋めて、今申し上げた百分の八十をこえなければならぬというふうな規定するつもりでございませぬ。

○久保委員 そうしますと、一つは、今の計算で、さしあたりこの法律が通れば新しい年度でお返しになると思ふんだが、これはどの程度の額をお返しになるか。もう一つは、政令できめるところによって組合に返すのは「全部又は一部」という表現になっておるが、それはどういうことか。

○辻政府委員 大体三十九年度に還付いたします金額は約二千万円程度と予

想いたしております。

それから法律の表現上「全部又は一部」というのは、毎会計年度の積立金とその当該年度の再保険料の百分の八十に達しております際には、超過いたしましたものが全部になるわけでございますが、積立金が百分の八十を切っております場合には、百分の八十までは積み立てに留保いたしまして、その留保した残りを還付いたしますので、その際には一部となるわけであります。そういう趣旨でございます。

○久保委員 ちよつとわからぬですね。百分の八十を超過した場合には全部だ、それから八十までも全部である。あなたの説明では一部の場合はないですよ。

○辻政府委員 私の説明がまずかったと思いますが、従来積立金があるわけでございます。その積立金が当該年度の保険料収入の百分の八十に達していない、百分の七十しかないという場合には、百分の十だけ積立金の方に繰り入れまして、その残余を還付するというところでございますので、一部になるわけでございます。

○久保委員 それから、三十九年度に二十万返すわけですか。

○辻政府委員 これは会計年度を翌々年度といたしておりますので、三十七年度の分につきましては三十九年度に相なるわけでございます。

○久保委員 その場合、相互保険組合には幾らくらい返す予定ですか、全部合わせて二十万ですか。

○辻政府委員 二十万円と申しますのは、再保険特別会計から両組合に還付する金額でございます。

○久保委員 そこで、さっき申し上げ

たように、その場合はそれぞれの組合が黒字だ、黒字だからこれに見合せて返すんだというお話ですね。それで予想として大まかに、その両組合は二十万のほかに何か返すものがあるのですか。

○辻政府委員 ちよつと今数字を当たっておりますが、両保険組合は合わせて二十万円を再保険特別会計から還付を受けまして、これに組合自体として返戻する金額を合わせて組合員に返していくというところでございます。今数字を当たっております。

○久保委員 いずれにしても海運局長、この制度ならず全部について定期的に当委員会にその運営状況を報告した方がよさそうだな。法案の改正のときだけ質問に答えるんじゃないかと、政府の責任として、そういう不信のものは——不信と言つては語弊があるが、まあもうかつてきたからいいけれど、勘定そのものは不信だ、そういうものは定期的に年二回くらいは本委員会に報告した方がいい。法案の改正でもなければこちらも質問しないが、あなたの方も答弁するものじゃないかと思つているから、何を聞いてもおわかりにならぬし、さっぱり新しい知恵も浮かんでおらぬようです。いかがですか。

○辻政府委員 そういう御要望があれば、いつでも報告申し上げます。

○久保委員 御要望がなくとも、政府の責任において報告するのが当然である。要望がなければ報告しないというのは不届き千方だ、そうでしよう。

○辻政府委員 毎年報告いたすことにいたします。

○木村委員長 ほかに御質疑はございませんか。

——ほかにないようでありますから、本案に関する質疑はこれにて終局いたしました。

○木村委員長 これより討論に入るのではありませんが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたしました存じます。御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○木村委員長 御異議なしと認めます。これより採決いたします。

木船再保険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〕
○木村委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお、本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ありませんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○木村委員長 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ので、これを許します。
綾部運輸大臣。
○綾部運輸大臣 ただいま採決をいた

だきました木船再保険法の一部を改正する法律案につきましては、まことに感謝にたえません。今後内航海運ことに木船に対し、石炭の問題とも関連いたしまして、慎重に考慮し、実情に即して施策を実施いたしたい所存でございますから、御了承願います。

○木村委員長 次会は、公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時四十四分散会

〔参照〕
木船再保険法の一部を改正する法律案(内閣提出第八号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

運輸委員會議録第一号中正誤

へ少段 行 誤 正
四四 元 総経費 総係費

運輸委員會議録第四号中正誤

へ少段 行 誤 正
七三 吾孫 吾孫子
九一 元 成績 成績
二二 元 だこう だ、こう
三三 元 ません、 ません、
四一 元 とうい という
五二 元 がすか がすか
六六 元 あなたを あなたに
七七 元 いうもの いうもの