

第四十三回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第十七号

昭和三十三年三月二十日(水曜日)

午前十時三十分開議

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 喜一君 有馬 英治君

足間 義一君 加藤 常太郎君

關谷 勝利君 中馬 辰猪君

福家 俊一君 増田 甲子七君

井岡 大治君 加藤 勘十君

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)

運輸事務官 今井 榮文君

(航空局長)

委員外の出席者

議員 井手 以誠君

議員 久保 三郎君

議員 小西 眞一君

三月二十日

海上運送法の一部を改正する法律案

(久保三郎君外九名提出、衆法第三

二号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

第一類第十号

運輸委員會會議録第十七号

昭和三十三年三月二十日

月本航空株式會社法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四八号)

離島の住民の旅客運賃等の特例に関する法律案(木原津與志君外十三名提出、衆法第三一号)

海上運送法の一部を改正する法律案(久保三郎君外九名提出、衆法第三二号)

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發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)

○木村委員長 これより會議を開きます。

本委員会に付託されております木原津與志君外十三名提出、離島の住民の旅客運賃等の特例に関する法律案を議題といたします。

離島の住民の旅客運賃等の特例に関する法律案

離島の住民の旅客運賃等の特例に関する法律案

(この法律の目的)

第一条 この法律は、離島航路を利用する離島の住民についての旅客運賃等の特例を定め、もつて離島の住民の生活の安定及び福祉の向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「離島」とは、本土(本州、北海道、四国及び九州をいう。)に附屬する島をいい、「離島航路」とは、本土と離島とを連絡する航路をいう。

2 この法律において「離島の住民」とは、離島内に住所を有する個人をいう。

3 この法律において「離島航路事業者」とは、海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第三条第一項の規定により免許を受けて離島航路において同法第二条第四項に規定する旅客定期航路事業を営む者をいう。

(離島住民運賃等)

第三条 離島の住民が、政令で定めるところにより、離島航路において、離島航路事業者が当該事業の用に供する船舶を利用する場合において、その旅客、手荷物及び小荷物の運賃及び料金は、当該離島航路事業者が海上運送法第八条第一項の規定により認可を受けた当該離島航路に係る旅客、手荷物及び小荷物の運賃及び料金(以下「認可運賃等」という。)のそれぞれ半額(一円未満の端数があるときは、その端数金額を切り捨てた額)とする。

2 前項の規定により半額とされる離島の住民に係る旅客、手荷物及び小荷物の運賃及び料金(以下「離島住民運賃等」という。)は、海上

運送法第十六条第一項第三号の規定の適用については、認可運賃等とみなす。

(国の負担)

第四条 国は、政令で定めるところにより、認可運賃等の額と離島住民運賃等の額との差額に相当する金額を負担する。

附則

この法律は、昭和三十三年十月一日から施行する。

理由

離島航路が離島の住民にとつて不可欠の交通路であることにかんがみ、離島航路の利用についての離島の住民の経済的負担の軽減を図るため、離島航路における離島の住民についての旅客運賃等について特例を定める必要がある。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、初年度約九億円の見込みである。(平年度十八億円)

○木村委員長 まず、提出者より提案理由の説明を聴取いたします。井手以誠君。

○井手議員 ただいま提案いたしました離島の住民の旅客運賃等の特例に関する法律案につきまして、その提案の理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

離島住民の生活は、離島振興法の期限延長等によつて、後進性の除去、産業基盤の確立等対策が講ぜられていますが、所得倍増政策の結果第一次産業に生活の基盤を求めている離島では、所得水準の相対的低下を来し、人口の島外流出等によつて、格差は、拡大の一途をたどるのみであります。

隔絶する離島の特殊事情を可能な限りなくして、離島住民の経済力を培養し、島民の生活を向上させるためには、各般の施策を必要とするが、中でも航路運賃は、本土住民の鉄道運賃等に比較して倍額であり、年間二十億近くの経済的過重負担となつておりますので、これを緊急に解決する必要があります。すなわち離島住民にとつては、本土の道路と同じである航路であるにもかかわらず、航路整備については、離島航路整備法による国のわずかな補助と、当該都道府県の一般財源からの助成が補完的になされていのみであつて、道路法等で見られる国庫負担金、補助金等は、皆無であるのみならず、鉄道運賃の倍額も航路運賃負担をしいられてい実情であります。

従つて、離島住民の経済負担を軽減し、生活の安定をはかるため、航路運賃料金の特例を定め、認可運賃の半額で、航路を利用することができるようになることは、きわめて適切な処置と考へる次第であります。

以下法案の内容について御説明申し上げます。

第一は、離島の住民が離島航路の旅

客船を利用するときは、認可運賃の半額で済ませることができるようにしたこととあります。

第二は、認可運賃の額と離島住民の特例運賃の差額を国が負担することにいたしました。

なお、この法案を提出するにあたって、貨物運賃についても二割程度運賃を引き下げることも要望がありました。が、現在、貨物運賃は届出制になっておりますので、将来の解決に待つことにいたしました次第であります。

以上がこの法律案の提案理由及び内容の概要であります。

何とぞ、十分御審議の上、すみやかに御賛成下さいませようお願い申し上げます。

○木村委員長 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○木村委員長 日本航空株式会社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。久保三郎君。

○久保委員 日本航空株式会社法の一部を改正する法律案についてであります。が、提案の趣旨は社内重役ということ、この構成の一部広めるといふこととありますが、提案の御説明によりますれば、会長制を設けるということが一つ、さらには子会社的な存在であった日本航空整備株式会社を合併するということがこの理由のようでござります。日本航空整備株式会社との統合についてお尋ねするわけですが、この日本航空整備株式会社との合併の理由というのはいかなる理由であるのか、単に御説明では、近く予想されるからということとありますが、この経緯についてまず第一にお尋ねをしたいと思ひます。これは航空局長でいいと思ひます。どうです。

○今井(榮)政府委員 お答えいたします。航空整備株式会社の合併を予想されるという点につきましては、本来各国の航空株式会社もすべて整備事業は自社で経営しているのが建前でございます。何ゆゑ日本におきまして戦後航空が再開されました当時、整備会社が日本航空と別個につくられたかと申しますと、当時はまだ羽田空港は米軍の管理下にござりました。従つて十分日本航空株式会社として、米軍との折衝において、ハンガー等を自由に使用し得るというふうな状態でもございせん。大型旅客機の整備についての整備技術者も十分な数は整えられなかつた。また整備事業を始めるにつきました、外資を導入する必要もあつたわけでございます。しかしながら、日本航空株式会社は国策会社として発足いたしました関係上、そういうふうな会社を外資を導入し、あるいは外人技術者を雇用するということが必要と適切でないといふ理由によりまして、当時ノースウエストその他の外国会社からの出資をも仰ぎまして、羽田に日本航空と別個の整備会社をつくつたわけでございます。従ひまして、その後整備事業も順調に発展いたしました。外人の技術者ももちろん雇用はしております。また外資等も逐次日本人の資本によりか

えられて、完全な日本人の航空整備会社になったのでございまして、そういうふうになりますと同時に、一方日本航空は最近の状況では国際競争の激化に伴ひまして赤字が増大するといふ状況になり、しかも整備会社の方は日本航空の仕事も九割以上をやつておる、つまり日本航空の仕事をやつておつて現在八分担当をしておるというふうな状況でございまして、日航の経営の合理化と同時に、整備事業と運航事業というものを完全に一体化することという建前から、これを合併することゝ適当だといふふうに考えておるわけでございます。

それから予想されると申し上げましたのは、日本航空が御承知のように整備株式の株式を現在五六%保有いたしておりまして、しかも日航以外の株主の方々は、日本航空の株主とかなり重複した方々でございまして、日本航空の経営者の方からいふと大株主の方の方々とも従来話し合ひをいたしまして、合併の方向がよいといふふうな同意を得ておるような状況でございまして、従ひまして、提案理由の方で、一応この日本航空整備株式の合併を予想しておる、こういう理由でございまして。

○久保委員 そこで念のためにもう一ぺんお尋ねしておきますが、日本航空整備株式のその他の約八十九万株、こういうものがその他になつておりますが、その中には外国資本は入つておらぬ、こういうことではないのですか。

○今井(榮)政府委員 先生のおっしゃる通り、現在外国資本は入つておりません。

○久保委員 そこで日本航空整備株式会社は日航の仕事を大半やつておられるといふのでありますが、その残りといふか、若干の部分はいかなる仕事をなされておりますか。たとえば民間の航空機の整備だけなのか、それとも軍関係のものまでやらせられておられるのか、その点はどうか。

○今井(榮)政府委員 日航の仕事が大体九〇%近く、それから若干外国の航空会社の飛行機の整備をやつております。それ以外、大体六%程度を、主として日本の他の航空会社の国内線用の航空機の修理をやつております。軍用機の修理は原則としてやつておらないわけでありまして。

○久保委員 たまにやつておるんじゃないですか。原則的にということはない。しかし民間航空の専門でありますので、しかも自衛隊は御案内の通りそれだけの予算を持っておやりになつておるわけですから、そういう会社が今後予想される場合、多少なりとも軍用機の修理する、あるいは整備するということになりますと、その他の部面にも多大の影響が出てくると思ひます。御案内の通り、自衛隊の方でも、航空機の整備というのは、防衛第二次計画でもつてそれぞれ増強していこうといふ気がまああります。そうなつてくれば、今多少であつてもやつていくことは、比重としてだんだん多くなつてくるということになりますれば、そこに軍用機がいつの間にかやばい民間に優先するといふ形がなされやしないか、あるいはその他経理上の問題があると思われるので、この際はつきりその点はどうか聞きたい。

○今井(榮)政府委員 私が、あるいはには業者の合併による——たとえば最

軍用機の修理もやることとあるといふふうに申し上げましたのは、実はこの的確な資料がございせんが、常識的に考えまして、たとえば緊急に修理を要するような飛行機について修理を依頼されるというふうな場合があれば、全然それを拒否するということはないであらうといふふうな程度の意味でございまして、日航整備は、これは建前としては純民間の航空機の整備会社でございます。しかも日本航空の事業の拡大につれて、これは当然その仕事に忙殺されるということになりますので、御懸念のような軍用機の修理がふえてくるというふうなことは全然ないと思ひます。

○久保委員 今回予想される合併といふのは、単純な意味の合併と承知してよろしいかどうか。というのは、先ほど来航空局長からお話がありました通り、従来のいきさつからして、別会社にしてあつたということとありますので、もうそういう時代ではなくて、しかも仕事は九〇%以上日航の仕事をしてゐる。重役といふか、社長も日航と組むといふふうなことであるから、この際はやはり日航の中に吸収して、整備と運航を一体化するんだということだけが今日の合併のいわゆるねらいである、こう承知してよろしいかどうか。

○今井(榮)政府委員 全く先生のおっしゃる通りでございまして、それによつて、なおつけ加へれば、日航の経理をこれによつて改善する、業務を効率化する、合理化する、こういう点をねらつておるわけでありまして。

○久保委員 そうしますと、当然そこには業者の合併による——たとえば最

近の合併というのは、人員整理を最大のメリットにあげているわけでありますが、そういうねらいは全然ないということがありますか。

○今井(衆)政府委員 そういった問題は全く起こらないというふうに私どもは考えております。と申し上げますのは、日航の今後の事業計画を見まして、路線の拡大、あるいは既設路線の増備員というように、事業規模を逐次拡大していくための増員というものを当然予定いたしておるわけでございまして、いわんや主として業務の中核になつております技術者という面につきましては、むしろ足りないくらいに状況でございまして、日航が現在技術陣を保有いたしておられますと、あわせて技術者のさらに能率的な活用ができるというふうに考えております。事務職員につきましても、むしろ今後の増員計画に充てるべきものでございまして、これによつて失職するというようなことは、全然私どもとしては懸念しておりません。

○久保委員 重ねてその問題、尋ねたいのは、ともすれば合併を潮どきに、今までの労働慣行等をことさらに改めようとする、いわゆる労働問題をこれによつて一つ手がけていこうというようなこともまああるわけでありますが、今までのお話だと、そういうことは全然考えられないし、やるべきではない、こう思うのですが、いかがでしょうか。

○今井(衆)政府委員 合併そのものによつて、そういった労働関係をどうこうというふうなことは毛頭考えておりません。私どもはいたしましては、日本航空にいたしまして、あるいは日航

整備にいたしまして、労使関係が円滑にいくようにということは念願いたしております。

○久保委員 ただその場合、今まで日航と日航整備は頭の方と資本はつながつておりましたも別会社でありますから、それぞれ労働慣行についても若干の相違はあるかと思うのであります。これを合併して画一的にやるといふ場合には、なかなか問題が出ようかと私は思うのです。そういう摩擦を極力なくすることが、先ほど来あなたの御説明になつた合併の趣旨に沿うのではないかと思うので、そういう点については、航空局長の立場から十分監督というか、指導すべきだと思つておられますか、そういうお考えを持っておられますか。

○今井(衆)政府委員 おっしゃった点に十分配慮いたしまして、円満な労使関係ができればよいにわれわれとしても努力いたしたいと思つております。

○久保委員 次に時間が少しありますので、いずれこの航空政策については時間をとつてお尋ねをしなければならぬと思うのでありますが、大臣が来るまで事務的に類するものの二、三をお尋ねするわけでありまして、先般来、航空管制官の処遇の問題について当委員会が取り上げて、それぞれある程度の約束をしたわけでありまして、約束の期日が迫りつつあると思うのであります。その後事態の進展はいかようになつてゐるか、お話をいただきたい。

○今井(衆)政府委員 先般の委員会におきまして久保先生から管制官の待遇改善問題について非常に適切な御叱正をいただきました。以後私どもは人事院の当事者とさつき打ち合わせの会

議を数度にわたつて持ちました。人事院も、待遇改善問題につきましては非常に積極的にこれを実現せなければならぬというふうな観点から、私どもにいろいろの資料を現在要求いたしております。なお、実地に羽田のタワーその他等の視察も現在行なつておるやうな状況でございまして、先般の委員会における御意見に従ひまして、現在人事院と私どもの間で非常に緊密な関係におきまして待遇改善問題を協議いたしておるといふのが実情でございまして、近く成案を得る見通しでございまして。

○久保委員 近くというのは、局長、無理かもしれませんが、大よそどういう時期になるだろうかということでありまして、これは当委員会としては与野党一致して問題をならんでおるわけでありまして、機会をとらえて再質問しているわけでありまして、めどをつけてもらふねと、ずるずるべつたり近いうちに結論、近いうちに結論といつて、当分の間の方になつてしまふまいけれども、大体どの程度の時期なのか。

○今井(衆)政府委員 現在両者でもつて数日置きくらいに打ち合わせをやつておるやうな状況でございまして、決して遠い将来ではないと私どもとしては確信いたしておりますが、今ここでいつごろというふうに御確約はなかなかできないというのが現状でございまして。

○久保委員 確約できないのは、相手のある仕事でありますから、無理からぬことではあります。われわれとしては早急に結論をつけてやつてもらわねいかぬ、こう思つてゐるわけであり

ます。これはいづれまたあらためてお尋ねいたします。

次に日本航空の国際線の問題であります。政府の考えとしては、たとえば昨年ヨーロッパ南回り、あるいはその前年は北極回り、つまり北回り、こういうものをそれぞれ最近では開設したわけでありまして、これは政府の考えとして、命令航路というのか、そういう考えに基づいて政府として指導しておるのかどうか、これはどうなんですか。

○今井(衆)政府委員 いわゆる制度的に命令でこれを開設せしめたということではなくして、政府側の立場からすれば、まあ行政指導的な意味で日本航空側と十分打ち合わせをするというふうな方向で参つております。それからまた形といたしましては、日航法に基づきまして事業計画の申請という形で私どもは路線開設の問題を審議いたしたような次第でございまして。ただ北回り欧州線につきましては、むしろ日航としては当初から積極的にこれの開設を推進いたしたのでございまして、南回りについてはなかなかむずかしい問題がございまして、日航側としても決意するに相当長期間かかりまして、ようやく昨年の十月からこれを始めた、こういう状況でございまして。

○久保委員 日本航空株式会社と国との関係は特殊な関係にあるわけですか。

言うならば国策会社であります。政府自体のやり得ない面は日本航空にやらせるといふことが主たるねらいで、特殊会社として発足したと思うのであります。ついでには今のお話のように行政指導でいわゆる航路を開設させるとい

うことも一つあるかもしれませんが、やはり性格が違うのであります。国の出先ではないのでありますから、やはり国として必要な航路であれば、命令航路として指定をして、必要な財政的のことをするとかしないとかいうことにしないとか、単に日本航空の経営が悪いかどうか、国際線全体がどうかということでは、明確ではないと私は思うのであります。そういう点についてどういうふうに考えていますか。

○今井(衆)政府委員 実は御指摘のやうな点につきましては、今回の法律を起した際にもいろいろ検討をいたしたのでございまして。おっしゃいます通り、国際線の今後の開設あるいは従来の運営にいたしまして、国家的に見てどうしてもこれを開くことが必要だといふやうな路線につきましては、でき得れば政府がその路線の開設を命令する、あるいは路線の運営の維持を命令する、こういうやうな形をとります。その命令した路線につきましては、一定の基準によりまして当然客観的に生じ得る損失について政府がこれをめんどろを見てやる、こういうやうな建前がぜひ必要ではないかといふやうに私どもも考えております。しかしながら、日本航空の今後の国際線の発展につきまして、それ以外にも、たとえば出資の問題であるとか、あるいはまた現在の資本金と借入金との比率の改善の問題であるとか、あるいはまた金利の問題であるとかいふやうな各般の問題がございまして、そういった問題を含めまして、今後の日本の国際航空路線の開発あるいは運営のための国家助成といふものをどういふふう

に持つていくことが一番適切かという点

については、今後十分検討いたしました上で成案を得たいと思っております。

○久保委員 本来ならば、国内、国際を含めた航空政策というか、それに基づく具体的な施策を当然出す時期ではないかと私は思うのであります。国際線については、もう言うまでもなく、競争が激甚になっておることはお話の通りであります。しかも各国とも特殊な形態をとってやるものが多い。ところが、日本の日本航空を中心とした国際航空は、たとえばアメリカにしても、ビヨンド・ニューヨークを含めた解決がいまだにつかない。最近新聞の報ずるところによりますれば、東京―モスクワという問題について検討されているようですが、これもまだ見通しははっきりしておらぬ、こういう状態です。特にビヨンド・ニューヨークの問題は、他の国にも問題が波及するわけであります。こういうことは一にかかっている航空局だけの責任ではないのであります。少なくとも日本の対米卑屈外交というものの一つの現われでなないかと思つて見られても仕方がないと思つたのです。よその国でこういうことが許されているのかどうかということとであります。ビヨンド・ニューヨークは最近はどういうふうな動きなのでありますか。

○今井(業)政府委員 アメリカとの航空協定の改定交渉につきましては、御指摘のように、現在まだビヨンド・ニューヨークのトラフィック・ライトはアメリカからとれておらないわけでありまして、交渉はそれ自体も中絶の形になっておるわけでございます。これを私どもとしてはできる限り近い機

会に再開をいたしたい、かように考えておりますが、その再開のタイミングがおくれております理由として私どもが考えますことは、まず第一にあげられますことは、大西洋の現在の市況が非常に悪いということであります。現在大西洋は一週三百人近い便が飛んでおるわけでありますが、アメリカのキャリアであるパン・アメリカンあるいは TWA というものの利用率、ロード・ファクターも四〇％台に落ちておるといふような状況でございます。日本航空のニューヨークからの大西洋横断欧州への路線をアメリカが認めるという点について非常に強いアメリカ内部の抵抗が予想される。従つて、交渉を現在開いてもなかなかさういった面の抵抗が強いのではないかという問題が一つと、それからもう一つは、現在アメリカで新しいアメリカの内外の航空政策についての検討をいたしておる、すでに昨年からこれをやっておるということでございます。アメリカの新しい国内、国際を通ずる航空政策というものがどういう形で出てくるか、それによつてこちら側としても今後の対米折衝の作戦を考えなければならぬという問題があるわけでございませう。

もう一つは、去年は御承知のように景気の下降と申しますか、そういった関係からいたしまして、日本人の海外渡航者の数も、私どもがアメリカと交渉しておった当時予想したものよりは比較的減少しておったというふうな客観情勢もございまして、従つて、現在のところでは対米航空交渉の再開の時期を、私どもとしては十分注意を払いながら見守つておるという状況でございます。

います。

○久保委員 あなた一人を、なかなかむずかしいことがあると思うのでありますから、航空局長をいじめてやむを得ませんが、日本の政府そのものが、海運にしても、航空にしても、国際企業というものの対する認識が薄いし、外交の出先はみんな条約ができたときに判を押す機械になっておるし、経済のこともよくわからぬ。さらに各省から出ていくような優秀なメンバ―は、外務省ではあまり受け入れぬということからいって、内外の情勢とか、外の情勢を的確に判断し、つかむことがむずかしいことも一つあると思う。こういう点について大石政務次官が来たから一つお尋ねしたいが、次官会議なりあるいは閣議なりでそういう問題を討議したことがあるのですか。日本の経済外交という問題がどうあるべきかということについて、いかがでですか。

○大石(武)政府委員 そういうことが政務次官会議の席でも出たことはございます。お互いにそのようなセクシヨナリズムをなくして、できるだけ日本のすべての機能が総合的に発揮されるようにということと話合っておるわけでございます。

○久保委員 話が出たことはある。ところが自衛官はいわゆる一等書記官なり何なり昔の駐在武官として各国に行っていて、儀式があるときにはちゃんと金ピカの制服を着て剣もつていくようでありますが、それ以上に今飯が食えるかどうかが問題だと思っております。守れといったって守りようがないのです。飯が食えなくなってしまう。そういうことに対して、今お互いにや

るうじやないかというお話が出たようですが、やろうじやないかというお話ならば、別に大したことはないのではありませんけれども、具体的にどうするかという問題まで持ち上げていかなければ、問題は解決しないと思うのです。ついでにはここで約束してもらいたいのです。国会開会中に、あなたは、何べんかこれから会議があると思うのでありますが、大臣は今ちょっとよそへ行かれましたから、大臣にも伝えていたいただきたいのは、閣議で真剣に経済外交、特に外務省の出先を中心にした経済外交はどうあるべきか、一ぺん討議してほしい。いかがですか。

○大石(武)政府委員 御趣旨はよくわかります。われわれも多少外国に出歩きましていろいろ感じますことは、日本の外交関係がこれでいいだろうかということを感ずるわけでございます。おそらくはわれわれにはわからない外交関係の専門担当をしている人にもいろいろな苦労があり、いろいろなやり方がある、そのようなことになっていくのだろーと思えますけれども、いずれにしても今久保委員のおっしゃるような何となく十分でないような感じがいたされるわけでございます。従いまして、今御意見のように、われわれの会議におきましてもこの問題を取り上げまして、できるだけ日本の全能力が対外的に発揮できますように努力いたします所存でございます。ただし政務次官というものは、御承知のような非常に能力に限られたものでございますから、できることは努力いたしますが、まあそうことで一つ御了承いただきたいと思います。

○久保委員 政務次官は副大臣ですとか

らね、實際いつて政務次官というのは国会と政府の間の連絡機関ではないのですよ。大臣が手が足りなければあなたが出かけていつてやることは当然だと思ふので、あまりそういうところは御謙遜なさらぬ方がいいと思ふのです。

ところで航空局長にお尋ねしますが、あなたの手元に出先外交機関からしよつちゅう国際航空の情勢なり情報なりは届いておりますか、いかがですか。

○今井(榮)政府委員 各国の航空の情勢についての情報は、各国に駐在する大使の名前で外務省を通じて私どもの方へ届いております。

○久保委員 それでは参考に、あとでいいですが、それを最近のものとその前のものとを見せて下さい。どうせ航空政策はあとで論議しますから、どういふものがあるか、大筋だけで中身はいいです。何月何日、どこの国からどういふものが届いたというのを一つ資料として出してほしいのですが、いいですか。

○今井(榮)政府委員 外務省とお打ち合わせしまして提出いたしたいと思ひます。

○久保委員 秘密に類する事項はないと思ひし、外交の機密ではないから、外務省と相談する必要はない。私は運輸省に要求いたします。

○今井(榮)政府委員 提出いたしたいと思ひます。

○久保委員 次にお尋ねしたいのは国内の問題であります。これについては大臣は一家言を持っているようですから、大臣が来てからにします。副大臣はいわゆる人格的には違ふようです。

から。

それでお伺いしたいのは、国内におけるジェット機の就航という問題であります。ジェット機の就航というのは、機材のやりくりのためにやっているのか、それとも単に時間短縮と競争のために就航させるのか、どちらですか。

○今井(榮)政府委員 国内の純ジェット機と申しますと、日本航空のコンベア880の国内への就航ということになると思いますが、御承知のように昨年まではコンベア880の乗員訓練を主目的としたしまして、札幌—東京間二便程度、あるいはまた東京—福岡間一便ないし二便程度というふうな——これは非常に時間帯の悪い場合もあったのでございまして、乗員訓練を主体にいたしまして飛ばしておったのでございまして、今般三十八年度の予算におきまして、三機のコンベア880の購入が決定いたしました。一機は多少時期的にはずれると思いますが、二機は近く入ってくる予定になっております。これらの三機の機材は、コンベア社におきましてすでに生産を打ち切るといふことになっておる現状からしまして、今回これを入手しなければ今後これを入手することがほとんど不可能であるといふふうな状況でございまして、御承知のように現在東南アジア路線と南回り欧州線とにコンベア880を使っておりますので、それと同型同機種のコムベア880三機を今回入手することになったのでございまして、これを国内に使いますのは、これを将来国際線に還元するまでの暫定的な措置であるというふうに私も理解いたしております。御承知のように、現在大阪を経由いたしまして

て沖縄へ行く、あるいは台北へ行くというふうな近距離国際線がございまして、これは現在大阪の国際空港の滑走路拡張のための用地買収等の関係で、現在ジェットの離着陸をやめておる関係上、当然ジェットで飛ばすべき近距離国際線を現在一部はDC6Bを使っておるというふうな状況でございまして、それで用地買収問題等がある程度目鼻がつかますれば、逐次大阪経由、近距離国際線というものは当然コンベア880に置きかえていかなければいけない、こういう問題がございまして。

それからまたさらに、これは私もとしましてはできるだけ早く実現いたしたいのでございまして、韓国と日本との間の航空路の開設でございまして、現在京城と東京との間は外国の会社であるノースウエスト、それから台湾のCA Tの二社が就航して非常に成績を上げておるのでございまして、本来の当国である日本と韓国は、何らこの路線に開通しておらないのが現状でございまして、私も私としては現在日本航空と韓国の航空会社である大韓航空公社との間で、民間ベースで話し合いを進めておりますけれども、近くこれが実現いたしますれば、当然にコンベア880は京城—東京線あるいはまた京城—大阪線というふうな近距離国際線への就航が予定されるわけでございまして、従いまして、そういう後において、日本の国内線にどういう機材を使うのかという問題が起るわけでございまして、コンベアが現在国際線のいわゆる近距離の機材として使われておる関係上、暫定的に国内にこれを還元すべき本来の路線の開設までこれを使わして

おくという建前でおるわけでございまして、先生の御質問の趣旨といたしまして、将来かりに国内線をジェット化するという点につきましては、スピードを早くするというためにジェット化が必要であるかどうかという点につきましては、路線の性質にもよると思っております。ただ世界的な傾向から申しますれば、ヨーロッパの中におきましては、すでにほとんど大部分の重要な路線につきましては、短距離のジェットというものが非常にたくさん使われてきておるということもございまして、私も私も将来たとえば大阪—札幌線とかあるいは東京—福岡線というふうな路線については、当然そういう路線に適応するようないか、また東京—大阪線にはどういふ機材が適当であるかどうかという点については、十分検討を要する問題ではないか、かように考える次第でございまして。

○久保委員 私の言いたいのは、なるほど飛行機もジェット化されつつありますから、国内においてもそれを使うというののも一つの構想でありまして、う、しかし日本の国内における航空の実態と輸送の実態からいまして、あるいは企業の実態からいまして、スピード競争に過度に陥って企業の悪化を来たすようなことはこの際とるべきではないだろう。もちろんあなたのおっしゃるようには乗員の養成、あるいは国内、国際線への機材購入ということには参りませんけれども、ともすればそういうむだと言つては語弊がありますが、しかしそれは限度がございまして、しかも空港と都心部との間の交通の問題を考へれば、むやみやたらに早くしても何ら大差はないという結果になります。他の輸送機関との競争はないのであります。いわゆる航空機自体の競争になるわけであります。そういう点は十分勘案していかないと、いわゆるむだな投資がそこに行なわれる。国情と地形に合わない投資が行なわれるということは考へるべきじゃないかと思つておるわけです。そういう点について一考をわずらわしてもらつたらどうかと思つたのですが、その点はどうかですか。

○今井(榮)政府委員 全く先生のおっしゃる通りでございまして、私も私も十分そういふ趣旨で、今後の機材競争でむだな競争の起こらないような措置を十分とっていききたい、かように考えております。

○久保委員 次に、YS-11であります。これは中短距離という性格のものであります。将来この生産が軌道に乗りまして、当然日本の航空界においても優先的に使用することになると思ふのですが、これは中短距離としてそれを就航させるようなねらいは大体どの辺になりますか、どういふ点ですか。

○今井(榮)政府委員 日本航空機製造がこの航空機を設計いたしました当初の目的は、ローカル線の主要機材ということで設計をいたしたのでございまして、実際試験飛行等の結果を見まして、非常に良好でございまして、約六十人の乗客を搭載して、わずか二百メートルの滑走路で十分離着陸できるといふような性能を証明いたしておるようでございまして、もちろん正式な滑空

証明あるいは型式証明というものは今後手続上行なわれるわけでございしますが、私どもとしては日本の国情に合ったローカルの主要機材として今後大いに使われていくのではないかと、かように考える次第でございまして、なお、一部東京—大阪等のごとき主要幹線におきましても、場合によっては補助的にも使われる、こういうふうに考えております。

○久保委員 そこでジェット機の消音、この研究開発はどの程度進んでおりますか。

○今井(榮)政府委員 ジェット機自体の音を飛行機自体が少なくするという装置は、今のところ十分の研究はできていないようでございまして、ただ現在羽田あたりで研究しておりますのは、追い風が何メートルぐらいで、南側から着陸し、あるいはまた南側から離陸できるかという、町に対する騒音の防止というふうな観点からの問題であるとか、あるいはまた離陸した際に、できるだけ早く高度をとって海上に出やすくするための方法というふうな点について、現在研究をいたしておるような状況でございまして。

○久保委員 航空研究所というものがあつたはずなんです。ずいぶん無関心じゃなからうかと思つてあります。いろいろな技術の開発がなされる今日、そういうジェット機の騒音を防止するといふ観点から、その開発にもっと力を入れたらどうかと思つております。これはどうなんですか、政務次官。いや局長に聞きましょう。局長どうですか。航空研究所とあなたの方はあまり関係がないのですか、どうなんですか。

○今井(義)政府委員 今の点につきましては、航空技術研究所は現在科学技術庁にございます。しかしそういった面については、私もどうしても十分今後連絡をとって、研究をしていかなければならない問題だと思っております。現在のところでは、そういった面について特定の議題としてお話し合いをしておりというふうなことはございません。

○久保委員 できる、できないは研究してみなければわからないのでありますが、重要なテーマとして科学技術庁にも連絡をとって開発したらどうかとわれわれは思うのですが、政務次官、どうですか。

○大石(武)政府委員 しろうとでございますが、あぶない答弁かもしれませんが、現在のところでは残念ながら日本の国ではジェット機をつくっておりません。ジェット機は全部外国から購入いたしております。従いまして、大体その中心はアメリカであります。アメリカ合衆国ではそういうことの研究は十分やっていると申しますから、飛行機そのものの消音と申しますか、音を少なくする装置はアメリカの研究に待つことが一番大きいんじゃないかと思う次第でございます。従いまして、ただ飛行機そのものよりは、むしろわれわれとしては飛行場の位置とか、あるいは飛行時間の問題とか、先ほど局長が話しましたようないろいろな問題で、できる限り、一般民衆にその騒音の影響が少ないようにするということに、われわれのおもな努力があるのではないかと考える次第であります。

○久保委員 政務次官は、ジェット機はアメリカでやっているの、日本ではやっていないから、ジェット・エンジンのは向こうにやってもらう、向こうの開発を待つ以外にないと言いが、ジェット・エンジンがつくれないから、せめて消音装置でもつくるようにしたらどうか、私はそう思うのです。だからそういう点をやはり考えていかなければならない。できない相談だということではないと思うのです。ただ問題は経済性の問題とかいろいろ制約があるわけですから、音を出しつばなしの方が、金をかけたり考える必要はないのです。アメリカと日本では違うのです。御案内の通り狭い国土にいます。アメリカは幾らでも原っぱがあります。これは違うのですから、言うならば、こういうこまかいことは日本がやるべき仕事でしよう。そういう点で一つ関心を持ってもらいたい。せめて迷惑のかかぬように、滞在時間とか方向とかいうことを言っておられますが、これでは少し消極的だし、どうかと思うので、これは要望しておきます。

やっていないから、ジェット・エンジンのは向こうにやってもらう、向こうの開発を待つ以外にないと言いが、ジェット・エンジンがつくれないから、せめて消音装置でもつくるようにしたらどうか、私はそう思うのです。だからそういう点をやはり考えていかなければならない。できない相談だということではないと思うのです。ただ問題は経済性の問題とかいろいろ制約があるわけですから、音を出しつばなしの方が、金をかけたり考える必要はないのです。アメリカと日本では違うのです。御案内の通り狭い国土にいます。アメリカは幾らでも原っぱがあります。これは違うのですから、言うならば、こういうこまかいことは日本がやるべき仕事でしよう。そういう点で一つ関心を持ってもらいたい。せめて迷惑のかかぬように、滞在時間とか方向とかいうことを言っておられますが、これでは少し消極的だし、どうかと思うので、これは要望しておきます。

最後に伺いたいのは、羽田の第二空港の問題はどうなっているのか。今の東京空港はすでに騒音の問題だけでなくて、離着陸に行き詰まりを来たしており、年々、年を追って飛行機の数は多くなっていることとあります。これがいまだに目鼻がついていないとするならば、当然近いうちに羽田空港については、ある程度離着陸を制限せざるを得ないのではなからうかと思えます。これはどういうふうな計画になっておりますか。

○大石(武)政府委員 今の羽田空港の性能、将来の見通しにつきましては、全く久保委員のお考えの通りでございます。従いまして、われわれも、ごく近い将来には、第二の羽田をつくりまして、むしろ国際線はほとんど第二の羽田に持ってくるような案を考えておりました。そのための調査費を昭和三十八年度に計上しておるわけであります。これを土台といたしまして、できるだけ早い機会に第二羽田空港をつくりたいと努力しておる次第であります。

○久保委員 努力すると言いつても、まだ具体的に計画も青写真もできていないということはどうかと思うのです。これは単に航空局だけではできない仕事でありますから、やはり政府として取り組む必要があると思う。そういう点はどうか、閣議その他で話題になって何か具体的な相談はあるのですか。

○大石(武)政府委員 三十八年度に調査費を一千万円計上いたしまして御審議をいただいたのでございますが、これを中心としてできるだけ早く、どこにつくるか、どのような方法でやるかというのを審議しなければなりません。が、おっしゃる通り閣議でもまだ具体的に決まっていらないようでありまして、しかし今の航空局の飛行場課だけにまかしては不十分でありますので、何か別の大きな政府的なもので検討を進めたいと考えております。

○田中(義)委員 出ている法案に関連して、二、三点伺いたい。一つは日本航空の経営の問題でありますけれども、国内線と国際線の両方をやっておる関係からだと思いますが、国内線オシリーの全日空の方が最近着実に収益をあげて、配当もやろうかというような情勢にあるわけですね。日本航空には従来国からも相当、国際線の関係を通じてでありまして、援助をやっている関係もありますけれども、依然としてやはり赤字だという問題については、国際線の関係があるからという点で、そういうまでも国がめんどうを見るというわけにいかないのじゃないか。そういう関係で、今度は航空局長の説明によりますと、経営関係のもを統合して、役員等もその範囲においてふやして、経営陣の充実をはかるというところ、今回の提案のねらいがあるようにありますけれども、経営の見通しの問題については運輸省としてどういうような見通しを持っておるのか。特殊会社でありますけれども、やはり生い立ちから見まして、国としても相当の国費をつぎ込んでおる関係から見て、その経営陣にまかせっきりでいくわけにもいかないのではないかと、こういうふうには考えますが、その点はいかがですか。

○大石(武)政府委員 お答えいたします。日本航空は政府の監督下にある会社でございますが、これは御承知のように、ただいま赤字でございます。これは国内線の方はもちろん黒字でございますが、国際線に新しい路線を開拓いたしておりますので、この方面で大きな赤字が出て参りまして、とうとう国内の黒字では追いつけない現状でございます。もちろん、われわれは、あらゆる努力をいたしまして、十分に日本航空の能力を発揮させ、政府をできるだけ早くなくすという方向に進めていきたいと思っておりますけれども、

私は、国際路線にしましては、赤字は容易に消えないのではなからうかと考える次第でございます。どの国におきましても、先進国におきまして、いわゆる相当の国におきましては、みんな国際競争に打ち勝つための勢力の拡張に努力いたしまして、直接国庫の補助かどうかはわかりませんが、いろいろな面において国が援助を与えまして、その勢力拡張にお互い努めておるようでございます。わが国もいたしまして、当然国際競争に打ち勝つような努力をしなければなりません。これは単に日本航空自体の会計だけではとてい解決できない問題と思っております。従いまして、しばらくの間は国としても相当のめんどうを見てやらなければいけないのじゃないかと考えております。しかし、いずれにしましても、日本航空の経営自体を改善して冗費を省くということが必要でございます。そういう意味におきまして、十分考慮をいたしたいと考えておる次第でございます。

○田中(義)委員 それでは、国際線と国内線との関係で、一応経理上分離した形で見ました場合には、どういう状況になっておりますか。

○大石(武)政府委員 こまかい数字にわたりますので、局長より答弁させていただきます。

○今井(義)政府委員 お答えいたします。総括的に申しますと、今政務次官からお答えいたしましたように、国内線は大体において黒字を続けて参っておりますが、三十七年度は若干国内線も赤字になってございます。その理由は、従来償却済みのDCC4飛行機

をあげて、配当もやろうかというような情勢にあるわけですね。日本航空には従来国からも相当、国際線の関係を通じてでありまして、援助をやっている関係もありますけれども、依然としてやはり赤字だという問題については、国際線の関係があるからという点で、そういうまでも国がめんどうを見るというわけにいかないのじゃないか。そういう関係で、今度は航空局長の説明によりますと、経営関係のもを統合して、役員等もその範囲においてふやして、経営陣の充実をはかるというところ、今回の提案のねらいがあるようにありますけれども、経営の見通しの問題については運輸省としてどういうような見通しを持っておるのか。特殊会社でありますけれども、やはり生い立ちから見まして、国としても相当の国費をつぎ込んでおる関係から見て、その経営陣にまかせっきりでいくわけにもいかないのではないかと、こういうふうには考えますが、その点はいかがですか。

私は、国際路線にしましては、赤字は容易に消えないのではなからうかと考える次第でございます。どの国におきましても、先進国におきまして、いわゆる相当の国におきましては、みんな国際競争に打ち勝つための勢力の拡張に努力いたしまして、直接国庫の補助かどうかはわかりませんが、いろいろな面において国が援助を与えまして、その勢力拡張にお互い努めておるようでございます。わが国もいたしまして、当然国際競争に打ち勝つような努力をしなければなりません。これは単に日本航空自体の会計だけではとてい解決できない問題と思っております。従いまして、しばらくの間は国としても相当のめんどうを見てやらなければいけないのじゃないかと考えております。しかし、いずれにしましても、日本航空の経営自体を改善して冗費を省くということが必要でございます。そういう意味におきまして、十分考慮をいたしたいと考えておる次第でございます。

○田中(義)委員 それでは、国際線と国内線との関係で、一応経理上分離した形で見ました場合には、どういう状況になっておりますか。

○大石(武)政府委員 こまかい数字にわたりますので、局長より答弁させていただきます。

○今井(義)政府委員 お答えいたします。総括的に申しますと、今政務次官からお答えいたしましたように、国内線は大体において黒字を続けて参っておりますが、三十七年度は若干国内線も赤字になってございます。その理由は、従来償却済みのDCC4飛行機

を使つておりました関係上、非常にコストが安いということで収益が非常に上がつておつたのでございますが、御承知のように、D C 4 は、時代的に見ますと、もうトランク・ラインで使用するような近代的な飛行機ではございませんので、逐次それを従来国際線で使つておりました D C 7 C あるいは D C 6 B というものに置きかえて参つたわけでございます。これも国際線の方で経営の影響といへばいえるわけでございますが、御承知のように、従来国際線が全部ジェット化した D C 7 C、D C 6 B という未償却の機材を国内に投入したという関係もあるわけでございます。それ以外に操縦士が非常に不足しております関係上、特に国際線のジェット機は全部日本人の操縦士によつて現在操縦されている状況でありまして、不足操縦士の一部を外国の操縦士を雇うという面で、高い給料を払つておるといふ問題がございます。そういうような面がございます。国際線の方の運営の影響からいたしまして、国内線についても三十七年度は相当の赤字が出ておるわけでございます。しかし、三十八年度は、国内線におきまして、今政務次官が申し上げましたように黒字に転換するつもりでおるわけでございます。しかしながら、国際線は、現在太平洋線は大体において黒字でございます。これは運営を開始いたしましたからすでに十年近い年月を経れておりまして、当初は赤字でありましたものが、逐年改善されて今日に至つておるわけでありまして、東南アジア路線も大体において収支が償い得るといふうな状況になつてきておるわけで

ございますが、一昨年開設いたしました北極回廊欧州線、これが、開設当初は年約五億程度の赤字でございました。ものが、今年は大体三億に赤字が減るのではないか。現在の見通しでは、希望の観測でございますが、三十八年度においては、北極回廊欧州線はとんどの線までござつておるわけではないかという気がいたしておるわけでございまして、しかしながら、昨年の十月始めまでの南回り欧州線、これが競争が激甚でございまして、しかもこの開設のために非常に多額の費用を投じたことも原因となりまして、この南回り欧州線が現在日航国際線の最大の赤字になつておるわけでございます。これも逐次改善されると思ひますが、先ほど政務次官がお答えいたしましたように、この激甚な国際競争下に国際路線はなかなか一朝一暮に黒字にはなり得ないというのが現状でございます。なお、数字につきましては、現在手元にございまして、後ほど資料にいたして差し上げたいと思ひます。○田中(總)委員 経営の内容の数字を資料としてぜひ出していただきたいと思ひます。私も若干の数字は用意しておるわけでございますが、きょうはその点についてはもう質問をしないことにいたしましたと思ひます。それと関連するわけでございけれども、国内線の関係で、全日空と日航との協定が四月一日をもつて発足するのだらう、こういうことが報道せられてきたのであります。ところが、最近になりましてそれがうまくいかない、こういう形で、国内線、いわゆるローカル線の問題も、飛行系統が片や日航、片や全日空ということではやはり新しい対立

が出ておる、こういうことが数日前の新開紙でも報道せられておるのであります。今度の日航法の改正と関連をいたしまして、国内線の関係、特に全日空との調整の問題について、当局としてはどういふようにお考えになつておりますか。○大石(武)政府委員 このたびの日航法の改正につきましては、別に全日空との関係の問題ではございませんで、日本航空株式会社内部の整備のため、全日空と日航とが必ずしも感情的にうまくいかないというわけはございません。あるいは社員の中に一部の相互に对立意識を持つ者があつてもいいかもしれません。しかし、全体としては調和の方向に歩んできているように思ひます。ことに昨年の七月にも、政府が中に入りまして、お互いが協定して、過当競争をしないようにという勧告をいたしまして、その方向に今進みつつあるわけでございます。われわれとしては、将来国内においては一切競争しないでお互い全面的に提携してやろうという方向に進めたいと思つております。たとえば事務のこととか、あるいはお客さん運賃もみなブルをして、これが日航のお客さんと、これが全日空のお客さんということとをなくし、国内幹線については全日空と全日空とは競争は何もないというふうな態勢に持っていきたいということをお願いしております。そのような方向に今進みつつあるわけでございまして、そういうわけで、国内の問題につきましては、幹線につきましても、それと大きなトラブルは起こるまいとわれわれ

は考えておる次第でございます。○田中(總)委員 そういふふうに前にも当局から説明がありました。実際の事務の点のつきましても、日航のお客が満席である場合には全日空のそれに前後する便で行けるように、四月一日からそういうふうになるのだ、こういう報道がなされたかと思ひます。一カ月もたぬ間に、しかも四月一日からそんなことにはならないのだ、こういう問題が新聞紙に現実に報道せられておるのですから、政務次官の言われるように、手放しにそういう関係が当局の指導に基づいてうまくいっているというふうには、私は受け取れないのじゃないかというふうに考へる。この点はやはり局長からの説明があるように、三十七年度については日航に関する限りは、使用機の関係もありましかれども、国内線も若干の赤字だといふような点から見ますと、私はこれは問題だと思ふ。それから、そういう関係から国内線に D C 4 などの償却済みのもつて使用しているというふうな関係から、たとえば大阪—東京間の例をとると、現在の六千円を五千五百円まで引き下げるというふうなことを日航から当局に申請されたこともあつたと私は思ふのです。しかしその場合に、全日空の方からは、そういう形では困るというところで、利用者の希望している運賃の値下げについて、若干の値下げでも行なわれるというふうなことも、やはり日航と全日空との間の対立関係からさたやみになつたというふうなことが、昨年中にも現実にあつたわけですね。そういう点から見ますならば、国内線の問題が日航全体の経営にも響く問題ですから、四月一日から伝えられ

たような調整、提携の問題がうまくいくのかいかなのか、この際あらためて伺ひたい。○大石(武)政府委員 日航と全日空がわれわれの考へておりますような提携方面に向かうように努力はいたしておりますが、それを四月一日から実行するとか、あるいはこのようないふ案があるからということは、まだ全然そういうことはきまつておりません。それは単なる憶測でございます。でありますから、四月一日云々ということは、ジャーナリズムで言われてはおりません。そういう方向はきめておりません。ただし、できるだけ早くわれわれが考へております完全な提携に持っていきたいと思ひまして、航空局を中心として働きかけておりますことは事実でございます。それで昨年の七月から私は就任いたしましたのでございまして、現在のところ確かに日航と全日空の間の対立的な関係はある程度緩和されてきているように私は思ひます。御承知のように、来年十月に東海道新幹線が開通して運転いたします。そうしますと、一時間ごとの特急が三時間半で走るわけでございます。こうなりますと、おそらくは飛行機の方が鉄道に負けまして、大部分のものが新幹線にとられるおそれが出て参ります。こうなりますと、少なくとも東京—大阪間の飛行機というものは、うかうかしておられないというふうになりますから、全日空と日航の関係なしに、新幹線に対応するようないふ新しい態勢をとらなければならぬといふやうな状況だと思ひます。従ひまして、いやでも、おうでも、近い将来はわれわれの考へ

ている方向に事が運んで参ると思いたすので、あまり急いではいけません、自信を持ってできるだけ早くこれを仕上りたいと努力している次第でございます。

○田中(總)委員 日航は将来の問題としては国際線に重点を置いていくことになるかもしれませんが、現実にはやはり国内線と兼ねて運営をしているわけです。そういう点で国内線の面では、国内線を主としてやっておる全日空との間がスムーズにいくように、また利用者の便利を考えると、点で扱いをされるようにしていただきたい。

そこでもう一つ、国際線関係に戻るのではありませんが、運輸省としては、そういった点で、国際線に関する限りは、やはり日航一本で将来も買いたいこうとされておるのかどうか、その点を伺いたいと思います。シベリアへの露参の關係に全日空の——これはソ連との間の一時的な問題でありますけれども、日航と併用した点がありますけれども、大体原則としては国際線は日航一本で運営していこう、こういう考えのように了解するのであります、その点はいかがでしょうか。

○大石(武)政府委員 定期路線に關しましては、お説の通りでございます。○田中(總)委員 政務次官が定期路線についてはそういう考え方だということでありますが、それでは定期路線ではなくて、全日空の場合もシベリア露参の場合にはなにをしたわけなんです、たとえば今定期路線のない韓国との關係であるとかいうような問題の一時的問題については、その他の全日空あるいは藤田航空というような關係

のものは、これは運輸省が許可するものか、相手国との關係の問題もございませうけれども、それはどうなるのですか。

○大石(武)政府委員 原則として国際路線は日本航空一本でやるという方針でございます。

○田中(總)委員 そういたしますと、これは聞くところによりますと、昨年の十月ですか、十一月ですか、自民党副總裁の大野さんが韓国へ行かれるときに、藤田航空の飛行機をチャーターしていったということは一体どういことなんでしょうか。

○大石(武)政府委員 あれは大野自民党副總裁が個人の資格で韓国にお出かけになりました。(外交旅券で行なっておる)と呼ぶ者あり)外交旅券でございませうけれども、とにかく政府の代表でも何でもございませう。そういうわけで藤田航空は大野さんが非常に親しくしておられましたので、藤田航空がぜひ使用を願いたいということでおきましては、やはり個人の資格であつても相當のえらい方でありまして、これは何とかして日航のいい飛行機をお使いになつたらどうかという意見もございませうけれども、それは一応やめまして、大野先生の御意思におまかせしたのでございます。そういうわけで深い意味はございません。

○田中(總)委員 私どもは専ら純に受け取れない。その後藤田航空の全日空への合併問題が出ておりますし、藤田航空としては、国内線の關係についても、たとえば大島線であるとかいうようなきわめて限られた關係

もので、藤田航空がどういう優秀な飛行機を持っておられるか私もよく存じませうし、藤田航空には大野さんの元秘書をされておった方が役員に入っておられるというふうなことも承知してゐると思うのですけれども、たとえば国際線の關係については国が多額の金を入れて日航というものを育て上げていこう、こういう關係に立ってゐるに、定期路線については、そういう方針は貫いていくけれども、部分的には向こうへ行く人が有力者であればあるだけに、特殊の關係があれば、国内線でもきわめて部分的な観光飛行をやつてゐる程度のもので、優秀な飛行機があるからということで、そういうものを認めるというふうなことになる、これは首尾一貫しないじやないか、私はこういうふうな考えなのであります。この点について重ねて、その当時の事情がどういふことであつたのか、明らかにしていただきたい。

それから政務次官が言われるように、個人の資格で行かれたというのでありますけれども、もちろんいゝゆる公用旅券で行かれておるといふことも、これは明らかになつてゐます。そういう観点から見ても、やはり今をときめく与党の副總裁で、そういう立場にある人が出るのに、個人的な關係の深いところで飛行機を持っていっていいんだということでは、これは将来の國際線を、やはり獨立国としての面子から考えても、国から費用を出して、血税をつぎ込んででも維持していかなければならぬという立場に立って考へる場合に——政務次官が出席されて運輸大臣が見えられたので、それでは被運輸大臣に、この問題について

じっくり聞きます。

日航というものに國民の血税を多額につぎ込んでおるときに、大野さんが韓国へ行くときに、自分と特殊關係があるからということで、藤田航空の飛行機で行くというふうなことは、私はやはり國際線の問題を扱つてゐる運輸省の方針に反する事態だと思つてあります、その点についての運輸大臣の所見を伺います。

○被運輸大臣 別に、私も遺憾なことではあります、反するといふふうには思ひません。

○田中(總)委員 遺憾なことではあるが、反するとは思ひやういふのが、そういうことになると、将来航空会社と特殊な關係のある者が外国へ出かける場合に、おれは一つこの飛行機を使うといふ場合には、あなたは許可する方針なんですか。

○被運輸大臣 具体的な事実が起つたときに判断したいと思ひます。

○田中(總)委員 それでは日本航空が特に國際線に重点を置いてやるといふ方針を変更することになりませんか。

○被運輸大臣 國際線につきましては、私は日航についてはさういふことはいたさせないつもりであります。

○田中(總)委員 國際線については、定期線についてはそういうことはやらないけれども、今後有力者があつては、全日空が露参のときにやつたわけですけれども、何も香港を経由——これは國交回復の問題が残されておりますけれども、たとえば中華人民共和國への關係というふうなもので、香港を経由しなくても北京へ向いて、羽田なりあ

るいは大阪の伊丹から飛ぶと、香港に行く半分の時間で到達することが出来るわけです。そういうことがこれは將來起こらないとも限らないと思ひつてあります。そういう具体的な場合に、あなたは日航以外の飛行機の使用を認める場合もあり得ると、はっきり言えますか。

○被運輸大臣 さきに申しましたように、その具体的な問題、具體的事実に即して判断したいと存じます。

○田中(總)委員 それはあなたが藤田航空の問題については、大野さんが藤田航空の飛行機を使用したということについては遺憾だということ、そのこととは私は矛盾するところのことであります、あなたがそういう形で同じ答弁を繰り返すなら、それ以上は私は追及をしない。しかし問題は、そういうふうな關係が、前段大臣が見られる前に私が質問を申し上げました國內線の關係において、たとえばローカル線の提携の問題が、片一方は全日空、片一方は日航という形で現実に二つの系列に分かれて、それぞれ路線の競合等が行なわれようとしておる時期に、これはやはり響いてくる問題だと思ひつてあります。私はこの問題は、やはり國際線の問題についても、國內線の問題についても、それぞれ獨立採算でやられる場合はおのずから別問題でありますけれども、現実にも、日本航空等については多額の國費をつぎ込まなければならぬといふ面については、そういう便宜的な考え方はやめてもらなければならぬと思ひつてあります、その点いかがですか。

○綾部国務大臣 お説の通りです。

○田中(鐵)委員 それからあととは国内線の航路の問題について若干の質問がありますけれども、その点についてはただいま久保理事からの話によりまして、航空政策全般の問題として、いづれ別に取り扱うことになっておるといふことでございまして、私の質問はこれで一応終わりたいと思ひます。

○木村委員長 加藤勸十君。

○加藤(勸)委員 ただいまの田中君の質問に関連して、一、二お尋ねしたいと思ひます。

第一は、今度の航空会社法の改正によつて、国がまた従来に増して大きな資本を投資される。これは航空事業の重要性に關連して、これを育て上げるの重要な一環であると思ひます。われわれも原則的には航空事業の発展について強い関心を持っておるといふ点においては変わりありません。ただ今度の改正法によつて、今のお答えの中にもありましたように、会社経営について、経費を節約して将来赤字をなくしていく方針である、こういう御説明がございまして、今度の改正法によると、整備会社とまず合同をする。整備会社は示された資料によりますと、年八分の配当をやつておる。日航の方は無配である。それで今度二つの会社が合併することによつて、日航の重役陣は十五名から十八名にふえる。さらに社長制度の上に会長制度が設けられる。ほんとうに経費を節約するといふならば、重役陣の増員といふことは黒字になるまでは待つことが妥当でないか、たといふ二つの会社が合併したにしても、合併したから重役を必ずしもふや

さなければならぬということにはならないと思ひますし、さらに会長制の問題については、提案理由の説明を聞きますと、会長制が設けられると、国際視野が何かしら広くなるというやうな意味のことが示されておりますが、現在の社長制度で、どうして国際視野を見通す上において会長制が設けられるほどにいいかないのか、会長制を設けられたならば、社長制にかわつて、どうすればそれだけ国際視野を広げることが出来るのか、そういう点について明確なお答えを願ひたい。

○綾部国務大臣 今の赤字を消すために経営陣を強化するという必要上から、八分の配当をしておる日本航空整備会社を日航へ合併することは、経理の内容をよくする意味において適當であると思ひます。そして同時にそれぞれ多数の重役がおるの、増員三人のうち二人がそれによるのでありまして、会長制をしつことによりまして、これもまた日航経営を赤字から黒字にする努力をその会長によつて行ない、対外的に、また社内取締役会の主宰者として、その重要な最高の方針をきめるといふことに必要な人材をおりますが、さらに今の赤字の現状、かんがみまして、黒字にする必要上、その制度を採用することがよいと思ひたのであります。

○加藤(勸)委員 整備会社の方は航空会社の子会社ですから、この利益が上がつておるならば、それを航空事業の赤字補てんの方に回す、経営を強化するといふ意味においては、それは私どもは別に異議はございせん。けれども、現在の、今大臣が御説明になつた

ような趣旨においての会長制であるとする、会長一人がまるで独裁的な権限を持つて、現在の社長以下の現重役陣を非難することにあたると思ひます。現社長制のもとにおいての見通し等が、会長制を設けるより一段よくなる、経営を強化する上においてよくなるといふことは、どうも現在の社長以下重役陣を非難することに聞かざるの、そういう御趣旨ですか。

○綾部国務大臣 決してさうなことはございせん。社長、副社長、常勤重役は内外非常に多忙なことございまして、会社の根本経営について實際上の問題としてじっくり考える時間がないだらうと思つて、社長に過重な負担を課すよりも、新たな角度から新たな知識で、そして重役会を主宰して、独裁じやなく、協議の結果いい案にまとめるということは、日航を黒字にするためにどうしても必要と確信いたしまして、本案を提出した次第でござい

ます。

○加藤(勸)委員 大体大きな会社で会長制を設けておるところを見ますと、会長はその会社の社長を勤めたとか、あるいは実業界の顔ききであるとか、そういうやうな半ば看板的存在として会長制が設けられることがある。理屈は今大臣が言われたやうな理屈で設けられる場合もありましようが、實際にはほとんど看板的存在で、實権は社長が持つておるといふように見受けておるわけですね。今度日航も二つの会社が合併して非常に大きなものになつた。だから一つ会長制を置いて、看板的な存在をそこに置いておいて、そのもとに社長等に實際の仕事やらせよう、だから言葉をかえて

申しますれば、今度新しくできる会社の会長といふものは實際においては会社を代表するのでなくして、会社を代表する者はやはり社長ですか。

○綾部国務大臣 法律上会社を代表すべき取締役は社長、副社長でございませう。實務におきまして、ただいま申しましたやうな取締役会を主宰して、そして日航をよりよくするといふことに力をかす意味におきましての会長でございませう。それで御説のように看板といふは看板ですが、さうな人を期待いたしております。

○加藤(勸)委員 示された資料によりますと、整備会社の重役の報酬は四百万円だつた、きのう私は見ました、日航の方は重役の報酬といふものが示されておられません。赤字だから無報酬でやつておられるのか。いわゆる賞与ですね。当然の人事費としての給与は取つておられることはもちろんであるけれども、賞与といふものは報酬といふものは示されてないわけなのです。日航会社は赤字である間は重役の報酬といふものは出ないのですか。

○綾部国務大臣 事務当局をして答弁いたさせます。

○今井(榮)政府委員 資料になつたかと思ひますが、役員報酬はもちろんで出ております。

○加藤(勸)委員 賞与のことを聞いておるのですか……。

○今井(榮)政府委員 日航整備のやうな賞与は出ていないのでございませう。

○加藤(勸)委員 そうすると、日航整備会社の方は少し数字が出ておられますね。報酬といふ名目で出ておる。日本航空会社の方は出ていないのです。だから赤字の間は、重役のそういう賞与に類する報酬といふものは出さない方針であるかどうか、こういうことで

から赤字の間は、重役のそういう賞与に類する報酬といふものは出さない方針であるかどうか、こういうことで

○今井(榮)政府委員 おつしやる通りです。赤字の間は賞与を出さないといふ建前でございませう。

○加藤(勸)委員 今田中君も申しましたやうに、航空事業そのものについて、われわれは海運事業と同様に重要な関心を持つております。いづれこの問題についてはわれわれの見解も申し上げ、当局の参考にもしてもらひたいし、われわれの見解もはっきり述べたいと思ひます。今言われるやうに整備会社の方から回つてくる二人の増員重役は、整備会社の重役のときには賞与的報酬が取られたけれども、今度は航空会社の重役に転出するためにそういう意味の報酬はもらえなくなる。現実にはそれだけ重役としての報酬はなくなるわけですね。それでもそこへ来る人は喜んで来るわけでしょうか。

○今井(榮)政府委員 先ほど申し上げました通り、本来が運輸事業と整備事業といふものは一体になつて経営すべきものであるといふ点についての認識は十分日航整備の方も持つておるわけだと思ひます。従ひまして従来の希望であつたわけではございませう、やうやく今般實現の過程に入るわけではございませう。その点については両者の役員に十分な合同決議で合併するといふことになつておるわけではございませう。

○加藤(勸)委員 よろしゅうございませう。

○木村委員長 ほかに御質疑はありますか。——ほかにないやうでありますので、本案に対する質疑はこれにて

終局いたします。

○木村委員長 これより討論に入りたいと存じますが、別に討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたしますと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木村委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

日本航空株式会社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存じますが、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。

○木村委員長 本日本委員会に付託されました久保三郎君外九名提出、海上運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。

海上運送法の一部を改正する法律案

海上運送法の一部を改正する法律

海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）の一部を次のように改

正する。

目次中「第三十二条」を「第三十二条の三」に改める。

第十九条の五第二項中「貨物定期航路事業者を営む者」を「貨物定期航路事業者」といふに改める。

第十九条の六中「貨物定期航路事業者を営む者」を「貨物定期航路事業者」に改める。

第三十二条中「運輸大臣は」の下に「次条の規定による場合のほか」を加え、第二章中同条の次に次の二条を加える。

（盟外貨物定期航路事業者に対する協定等への加入の勧告）

第三十二条の二 運輸大臣は、一定の航路について貨物定期航路事業者が他の貨物定期航路事業者と貨物の運送についての運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項を内容とする協定等であつて次の各号に該当するものを行なつている場合において、当該協定等加入して

る者と当該協定等加入して当該協定等加入しない貨物定期航路事業者を営む、又は営もうとする者（以下「盟外貨物定期航路事業者」といふ）との間に貨物の運送について過度の競争を生じ、又は生ずるおそれがある、かつ、その競争が貨物定期航路事業者の健全な発達を阻害するおそれがあると認めるときは、当該盟外貨物定期航路事業者に対し、当該協定等加入すべきことを勧告することができ

る。

一 貨物定期航路事業者が、任意

に、当該協定等加入し、又は当該協定等から脱退することができること。

二 当該航路において貨物定期航路事業者を営む者の三分の二以上が当該協定等加入していること。

（盟外貨物定期航路事業者に対する規制命令）

第三十二条の三 運輸大臣は、盟外貨物定期航路事業者が前条の規定による勧告に従わない場合において、当該航路における貨物運送の秩序を維持するため必要があると認めるときは、同条に規定する協定等の内容を参照して、特定の品目及び期間について実施すべき運賃及び料金を定め、当該盟外貨物定期航路事業者に対し、これに従うべきことを命ずることができ

る。

2 運輸大臣は、前項の命令をしようとするときは、運輸審議会に諮り、その意見を聞かなければならない。

第四十二条の三 第二十八条から第三十一条まで、第三十二条の二、第三十二条の三、第四十七条の二、第四十七條の三、第四十八條第六号、第四十九條及び第五十條に改める。

第四十七條の二の次に次の一条を加える。

第四十七條の二の二 第三十二条の三第一項の規定による命令に従わない者は、十萬元以下の罰金に処する。

附則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して六箇月を経過した日から施行する。

（経過規定）

2 日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者であつて、この法律の施行の際現に貨物定期航路事業者を営んでいるものは、運輸省令で定める手続により、航路ごとに、この法律の施行の日から一箇月以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

3 前項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一萬元以下の過料に処する。

4 日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者であつて、この法律の施行の際現に貨物定期航路事業者を営んでいるものは、運輸省令で定める手続により、この法律の施行の日から一箇月以内に、その実施している第十九条の六に規定する賃率表を公示し、かつ、運輸大臣に届け出なければならぬ。

5 前項の規定による公示若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一萬元以下の過料に処する。

理由

運輸大臣は、一定の航路について貨物定期航路事業者間に貨物の運賃等につき協定等が行なわれている場合においては、当該航路における貨

物運送の秩序を維持するため、当該協定等加入していない貨物定期航路事業者に対し、一定の要件のもとに、当該協定等への加入を勧告し、又は一定の運賃等を定めてこれに従うべきことを命令することができると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。

○木村委員長 まず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 海上運送法の一部を改正する法律案について提案の趣旨の御説明を申し上げます。

わが国海運が戦後急速に船腹を増強し、国民経済の中に重要な位置を占めつつあるにもかかわらず、海運企業の不振は極度に達し、今や過去における海運政策に検討を加え、その抜本的対策の樹立を要求されておるところであります。

海運企業不振の原因は、国内的には、資本構成の劣悪、高金利による企業財源の悪化、船腹構成の中に占める非経済船の圧迫、インダストリアル・キャリヤーによるシェアの喪失、計画造船方式が生み出したオペレーター・オーナー間の系列強化から来る硬直、そして企業分立による過当競争、貿易構造の変化に伴う極東市場の喪失等があり、国際的には船腹過剰の慢性化であり、それは新興海運国の台頭と自国貨自国船主義につながり、あるいは便宜置籍船の増加を来し、さらにはシブ・アメリカンに代表されるアメリカ海運政策の圧迫等であり、海運企業基盤強化をさきにあげた企

業財源の改善に置くことは、事態の改善にはなるが、根本的対策として企業の収益性を増加させる積極的対策とはならず、また企業の集約化は構造的な政策ではあるが、コスト・ダウンを大幅に期待することは不可能であり、企業の収益力を増強し、維持強化する中心的政策とはいえず、むしろその他の不振原因排除の方策を先行すべきものであって、政府は既定海運政策の失敗に対する責任からも、早急に樹立する必要があることは言うまでもないところであります。

本法案提出の理由は、かかる状況下にあるわが国海運企業の活動を不当に圧迫しているオープン同盟における盟外船の跳梁からこれを防衛し、航路同盟の秩序を維持しようとするものであって、言うまでもなく、対米航路の安定を期そうとするものであります。

わが国貿易の最大市場は米国であり、貿易総額の三分の一をこれに依存しており、よってわが国海運の重要航路である対米航路の浮沈は、わが国海運企業の浮沈に重大な関係を与えていることを見るのができなないものであります。今日まで対米航路における盟外船は、配船数も積み取り量も日増しに増大する傾向にあり、運賃同盟はこれに対し、運賃プール制の実施、運賃レートの引下げ等の対抗措置を講じ、多大の犠牲をしいられているが、その損害は年間四十億にも及び、海運企業圧迫の最大なものであり、しかも一そう有効な運賃競争をとるとすれば、さらに多額の出血を甘受せねばならぬものがあり、当面これによって盟外船を抑圧し得たととしても、再び同様の危機にさらされることは過去の歴史に徴しても明らかであるところであり、このことは運賃同盟が同盟としての自己防衛機能を發揮し得ない米国海運法による一方的規制にあるのであって、この繰返しから同盟が脱却し安定を得るためには、まずもって外交交渉により、米国側の理解を深め、問題の解決に当たることが至当であり、正常の方法であることは言うまでもありませんが、たび重なる外交交渉も何ら解決へのきざしを見い出せぬ状況にあるとすれば、重要な航路同盟の秩序維持と自国海運保護の立場から海上運送法の改正により最小限度の防御措置を講ずることは正当にして、必要な手段であります。

米国海運法たるボナー法が二重運賃制を認めながらも、諸種の制約を課し、実質的効果を發揮し得ず、さらにはその一貫せる反トラスト的思想は運賃同盟に対しその存在の意義をも喪失させるものがあり、国際海運に対する干渉であって、その間隙を利用する盟外船の出現はもはや古典的な海洋の自由を唱えるだけでは防ぎ得るものではないのであります。もちろんわが国海運政策の基調は海洋の自由の原則によつて貫かれており、本改正案も海上運送法のこの基本方針に何ら修正を加えるものでなく、その原則を守るため、他国の反トラスト法による国際海運カルテルの弱体を救わんとする防衛的なものであることを強調するものであります。

政府は当初海上運送法改正により事態の解決をはかる考えであったが、OECD加盟問題を控え、加盟国がそれら海洋の自由の原則に立ち、米国の措置に抗議している現在、海上運送法の改正はわが国海運政策の転換にとられ、OECD加盟に支障を来たすとの観測からこれを取りやめたと伝えられ、事実提出予定法案のなかに入られながら海運政策を論じられていた。今日に至るも、その提案の空気がないことは、かかる理由にあるものと推測されるが、卑屈な態度というべきであり、大國意識は国内向けであり、われわれのとらざるどころであって、問題の所在を正確につかみ得ない外交の弱さを露呈したものであります。OECD加盟国である英國の海洋の自由は自国海運権益の擁護に比重があり、フランスの石油輸送の自国船使用義務、西ドイツの差別国に対する対抗措置等はいずれも海洋の自由の原則に矛盾せず、ボナー法に抗議し反対している事実を見のがしていることはOECD加盟に目がくらみ、本質的な問題についての正確な判断を誤っているものであります。

次に法案の内容について申し上げます。本法案は以上申し述べた趣旨に即応し所要の措置を講ずるものでありますから、まず第一に本改正案はオープン同盟についてのみ規定したものであります。

第二に運輸大臣は特定のオープン同盟についてのみ盟外船の同盟参加を勧告できることとしたのであります。第三には盟外船が同盟参加の勧告に従わぬ場合、そのために著しく当該航路の運送秩序が混乱し、あるいは混乱のおそれがあると認めるときは、当該同盟の協定による特定の品目について運賃等の規制をすることができるとしたものであります。

第四は、この規制を発効するにあたっては、運輸審議会の意見を聞かねばならぬこととし、その万全を期した次第であります。

第五はかかる措置をとるためには、当然現在の外国船に対する定期航路運送業の届出義務を協定参加者以外にも適用する必要がある、所要の改正をいたしましたのであります。

以上で説明を終わりますが、何とぞ慎重御審議の上、御可決あらんことを切望します。(拍手)

○木村委員長 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○木村委員長 海運業の再建整備に関する臨時措置法案、並びに外資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資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 昨日に引き続いて御質問申し上げるわけであります。昨日海運局長の方から御答弁がありました。昨日の質問にやや重複する点もありました。その確認のために、もう一度お答えをいただきたいのであります。

まず第一に、集約に伴う合併であります。これは必須条件ということに相なっているわけであり。しかし内容的には法案では別に明らかにしておりません。この合併というのは、運航業者、いわゆるオペレーターが合併するというのですが、その合併の相手側についてはいかように考えられているのか。今まで聞くところによれば、中核体の合併が主であって、それがなされなければ、いわゆるこの集約という範疇には属さぬということも伝えられているようであり。これは合併の中身はどうなのか、これははっきりお答えをいただきたい。

○辻政府委員 法案の第四条第一項一号に規定いたしております合併の相手方の問題でございますが、これは法文上明確には書いてありませんが、いわゆるオペレーターを中核体としては合併するのだという考えで進みたいというふうに考えております。

○久保委員 そのオペレーターというのは、いわゆるオペレーターならばいいのかわるか。オペレーターと名のつくものならどれでもいいのか、どうなんですか。

○辻政府委員 具体的なケースにつきましては、提出されました整備計画を見まして、整備計画審議会の意見を聞きまして、ケース・バイ・ケースに認定していきたい、かように考えております。

○久保委員 あなたはきのうから審議会にかけてとおっしゃいますが、審議会にかけると前提があるわけでしょう。それを聞いています。それじゃ、いかように海運界に指導されるのですか。とにかく好きなように合併していい、計画を出せ、それで審議会にかけてチェックするから、まずかつたら戻し、こういう指導でありますか。それならそれでいいんです。そういうことですか。

○辻政府委員 集約合併と申しますことは非常に複雑ないろいろな問題がございます。

ざいますので、ケース・バイ・ケースに慎重に審議いたしたい、かように考えているわけであります。

○久保委員 ケース・パイ・ケースで慎重審議をやる前に、これでは僕がわからぬから、国会としてわからぬから

聞いているんだが、単なる合併でいいの
か、オペレーターと名のつくものな
ら合併していいのか、それとも何か
ニュートラルなところがあるのか、中
核的なオペレーター同士の合併でな
くちやいけないうのか、こういうこ
となんです。

○綾部国務大臣　しばしば海運局長から申しておりますが、合併の前提となるのは、何と申しまでも、自立態勢ができるという前提に立つものでなければ、単に寄り集まったというのではないかぬです。これによって自立態勢

を強化していく、そうして海運界を再建するという熱意を企業家に持たせ、同時にこのままであつてはどうにもならないから自立態勢にするかどうかと、いうことを考えのうちにに入れて、しかもそれは業者にいわたる再建に燃える意図を持たすようにわれわれは指導していつて、そして集約合併をやりた

い、かように考えております。

○久保委員 大臣からお答がありました。が、それでもちよつとはつきりしません。自立態勢ができるということはどういうことなのかということになります。これにはいろいろ解釈もあります。これは見方によつて違います。ただ問題は、中核的なオペレーター同士が集約するというが、巷間新聞等に伝うるところによれば、大きい方のオペレーター、優秀なオペレーターとの合併が奨励されているやに聞くと

のだが、そういうことがコンクリート
されているのかどうか。それとも片一
方に一つ中心的なオペレーターがあ
れば、あとは全部そういうところに集
約されればいいのか、そういう点はど
うですか。

○辻政府委員 幅の狭い、広いという問題は、言葉の問題になるかと思うのでございますが、もちろんある程度の弾力的な運用を考えなければならぬ、かように考えております。

○辻政府委員 先ほどお答え申し上げ、大臣からも御答弁いたしましたように、集約が実り、その企業が自立態勢ができてまして、海運業の再建整備に資するといふめどがつかなければいけないわけでございます。たびたび御質問がございしますが、一体具体的にどう

○久保委員 ある程度の弾力的という、そのある程度というのはどういうのですか。今中心的なオペレーターが何社かある、そのもの同士がいわゆる合併して、そこに系列なりあるいは専属会社ができるという形も一つの合併集約の形です。それからもう一つは中

いうふうな基準だということでございます。これにつきましてはケース・バイ・ケースに判断する以外に道がないんじゃないか。再建整備計画審議会の御意見をよく拝聴して見て参りたいと考えております。

心となる、いわゆる中核体というか、それぞれのオペレーターがあります。そういうものが中心になって、あと難多などについては語弊があるが、集約するという方法もございます。たとえば三井とかあるいは大阪商船とか郵船と

○久保委員 再建整備計画審議会というのは事前に私が今質問しているような方針を立てるところなんでしょうか。

○辻政府委員 これは提出されました再建整備計画を審議いたしましたので、運輸大臣に答申をいたしまする機関でございます。

○久保委員 それは私の聞いていることとちよつと違うのです。次元が違う

かそういうのがたくさんありますね。これは大体中核というか代表的なものです。です。こういうものが合併した方がいいのかどうか、それともあなたが言うある程度の弾力性というのはそういうもののじゃなくて、そういうものもあり得るだろうが、これはその点は自主性にまかせて、とにかく自立態勢ができればいいのだ、結論はこういうこ

でしょう。私が聞いているのは、いわゆるあなたの方のケース・パイ・ケースという方針は何だろうという自立態勢だという、わからぬような話です。およそ自立態勢というのはこういう構想だというのがなければ、これはわれわれ自身も実際言っている法案を審議することはできません。それとも何か理由があつてケース・バイ・ケースというのは弾力的な問題だ、これは非常に幅が広いのだということでご

とになりますか。

○辻政府委員 ただいまお話がございました。いわゆる中核的な運航事業者でなければならぬ、合併の相手方はそういうものでなければならぬという考えではございません。

○久保委員 そうすると後段私が申し上げた通りですか。

○辻政府委員 ケース・バイ・ケースでやっていきたいということでございます。まして、今御指摘になったような考え

方でございます。

○久保委員　いわゆるこの合併集約というものには相当弾力性があるというふうに了解してよろしいし、しかもそ

それは自立態性ができればいいのだということであるから、かたがた機械的な合併というかそういう集約のやり方はやらぬ、言うならばいわゆる海運企業にある程度の自主性をここで持たせたいということなのか、どうなんです。か。しつこいようですが……

○**辻政府委員** 海運業の自主性は、大いに尊重して参りたい、かような考え方でございます。

○**久保委員** 海運界の自主性というのはなかなか問題があるわけですが、この間から申し上げているように、集約は何といっても金融機関中心にならざるを得ないだろう、しかし金融機関

中心ということだけでは、海運企業を度外視する場合があるから、それじや困るということなんです。ついでにはやはり海運企業そのもののいわゆる自主的判断というか、これは相当考慮しなければならぬ、こう思うが、そういう点も考慮してケース・バイ・ケースでやるということですか。

○辻政府委員　その通りでございます。

す。

○久保委員　次に運輸大臣にお尋ねしますが、昨年の五月四日の閣議了解事項は海運の政策について一つの方針を確定したわけでございます。御案内の通り、これは前回一応廃案になりました海運企業整備合理化と言いますが、ちよつとタイトルは忘れましたが、そういう法律が昨年通常国会末期に出て参り、これに対する態度でございまして、これは池田内閣としての海運に

対する当面の対策を、いわゆる閣議決定事項というか、閣議了解事項で決定したと思うのであります。これは今日もその方針でございますか。

○綾部國務大臣　閣議了解事項は、この間の国会におきまして廃案になったものについての閣議の了解事項だったろうと思いますが、廃案になった結果、一応それは御破算と申しますかすべて消えてしましまして、私どもといましては、この前提案理由にも申

しましたように、新たな観点に立つて
本法案を提出した次第でございます。
○久保委員 これは一応閣議了解事項
となっておりますのでありますが、今の
お話だと廃案になったということ
これは明確にそういうふうに閣議で
なっておりますわけですか。
○綾部国務大臣 あらためてこれを廢

案にするという閣議の意向はありませんが、この間の国会で御審議願ひ得なかつた法案について閣議で決定したのでありますから、その法案が廃案になつた以上、当然の論理として、その閣議の了解事項というものは消えたものと了承いたしております。

○久保委員 この閣議了解事項は前任者のときでありましたから……。しか

し、池田内閣としてはまだ息をついておられますから、お尋ねしておるわけですか。

そこで、これは歴史でありますから、当時から海運局長をやっておる辻さんにお尋ねした方がいゝと思います、筋がちよつと違ひかもしれません。それは、なぜ閣議了解事項をそのときとつたのか、なぜこゝうのをつくつたのだらう、それじや今度の海運政策に対しては閣議了解事項という

か、政府の方針としてはなぜこういうものをいれなかったか、これはどうなんでしょう。そのいきさつを……。

○辻政府委員 昨年の五月、当時前国会で廃案になりました法案を提出いたしました。これは、日本の海運の将来に對します認識が、政府として、は樂觀的過ぎました。もつともその当時の市況は、現在に比べますとある程度よくなったのが大きな原因であらうと推察するのでございます。ともかく結果的には海運に對する樂觀的な見通しが強うございまして、この程度のことをするならば、海運界は十分立ち直り得るじゃないか、そのほかに利子補給の強化とかそういうふうなことは必要ないのではないかと、この趣旨であらう閣議了解がございまして、あつた法案を閣議決定されたというふうな同僚でございます。

○久保委員 運輸大臣に重ねてこの問題で伺ひますが、そうしますと、今回二つの法律を出して参りました、これに對しては別にこの趣旨のものが必要がなかった、こういうことになるわけですか。

○綾部國務大臣 御承知のように、法律提案につきましては閣議で決定いたすのでございます。今御審議を願つておる法案については、もちろん閣議の了解を得決定をいたしましたものでござい

○久保委員 この五月四日の閣議了解事項には、法案に關係のない事項、政策に類するものが盛り込まれてゐるわけなんです。この一つは、第二項には、今後さらに他の助成措置をとることは考へないというふうなことや、第三項には、本措置の実施期間中は、海運政策

としては企業整備合理化を重点として、新規造船もその施策に支障を来たさない限度において行なうものとするというふうなことで、法案には全然關係のないものが了解事項として一応出されてゐるわけなんです。今度はそういうものは全然御破算で何もないので、こういうことに了解してよろしいかどうか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 ばかばかしい答弁をするな。収益性のない船を今まででつてつきたか。これからつくる船なんてあたりまえのことを言うじゃない。収益性の上がらぬような船をつくらぬ、あたりまえのことを言うな。もう少しまともな答弁をして下さい。収益性の上がらぬような船をつくらぬのはあたりまえである。今まで収益性の上がらぬ船をつくらぬのか。

○久保委員 確實だというのは、大体五年間なら五年間に確實ということですか。いかがですか。

○辻政府委員 五年間に確實という考えでございしますが、実際の問題といたしましては、五年後にどういう船をつくるかというふうなことは、船舶のこともなかなかきまつておりません。しよし、あるいは五年後のある特定の船につきましては、はっきりした長期契約を約束するような会社もまずないのではないか、そういうことによりまして、実際問題としましては、現にすでに建造中のものでありますとか、あるいは非常に近い将来、そういう計画が、船舶もあるいは積荷保証、長期契約もはっきりしたものでないか、ということになるのではないかと。従いまして、整備計画提出におきまして、それらが出てきますものはごく限られたものではないか、かように予測しておる次第でございます。

○久保委員 次に、集約を認める条件としては一つだと思ふ。いわゆる五十万トンの集約ができたというのを認めればよいと思つてゐるのだが、集約のねらいは、そういうふうな百万トン単位ということになると思うのであるが、そのほかに直接条件にはならぬが、整備計画の中で盛り込まれるのは、まず償却不足を解消する、こうなつてゐるのだが、この償却不足の解消というだけでは、約定期限の延滞等の問題については、これは何も触れておられないが、これはどういふふうに解釈してゐるか。

○辻政府委員 約定期限は、御承知のように、今各会社非常に多くかかえておりまして、これも会社の業態が経営的に悪い一つの現われであると考えております。この約定期限の返済を五年間に要求いたしますことは、いろいろな試算等をやつてみまして困難でございしますので、これを条件にするということには現実には合はぬのではないかと。これにつきましては、少なくとも約定期限の延滞が漸減する方向に行くことが明らかになるようなことをぜひとも考えていきたい、そういうふうな考えでおる次第でございます。

○久保委員 漸減するというのが、この整備計画の中で運輸大臣が認定していただくことに相なるわけですか。

○辻政府委員 一つの認定の要素に考えたいと思ひます。

○久保委員 それは重要な認定の要素ですか。

○辻政府委員 これは重要な要素という意味でございしますが、御承知のように、開発銀行の融資期限というものは、どの船に對してしましても、時期ごとの変更はございしますけれども、大体同じような条件にいたしております。市中の金融機関のものにつきましては、非常に融資の期限がまちまちでありまして、これを一律に考えまして、融資の条件等と両方からみ合せまさんと公平な判断がしたい面がございします。で、ケース・バイ・ケースに考えざるを得ないのでございしますけれども、やはり一つの重要な要素として延滞の解消に努力さすようにやつていきたいと思つております。

○久保委員 今局長の言われるようなことは、政令でも省令でもきめるのですか。

○辻政府委員 現在のところ、政令なり省令できめようという考えはいたしておりません。

○久保委員 そうすると、それは見よりによつては、重要な整備計画を審議する場合の基準ではないのですか。

○辻政府委員 そういう意味の基準ではございしません。

○久保委員 決して価格のことを要求するわけじゃないのですけれども、償却不足をまず解消するということも一つ。さらに約定期限といたしても問題がある。この二つが自立態勢の前提にならなければならぬ、この法案だけで言つと。私の考えは違ひ。この法案によりか収益力を増すということがまずなければならぬ。今あなたは重要なポイントと言ひながら、今度はそういうものは政令には書かぬと云う。それでは重要でないことになると云う。どちらですか。なかなかわづかしから書けないというのですか。借金が滞つた、従つて借金はそのままいいという理屈は成り立たない。理屈であるようなないような、はつきりわからな

い。大体そういうことはあまり討議しておられないのですか。それともあなたがいつもおっしゃるケース・バイ・ケースでやりますから、こう軽く見ていいのですか。なるほどそれは必要なんです。それは一番あの話。ここでは基準を聞いておる。ケース・バイ・ケースはあなたの方にまかせますから、その点はどうなんですか。

○辻政府委員 整備計画の何と申しますか、これを通すか通さぬかというぎりぎりの基準としては、未償却の解消にしようとしておるわけでございます。実質的には、おっしゃる通り、企業が自立態勢に入りまして、特に配当等を考える場合には、延滞というものは大きな問題になるわけでございます。整備計画のいわゆる自立態勢の基準としては、延滞の解消は、その基準にはしないというところでございします。

○久保委員 運輸大臣にお尋ねしますが、それでいいでしょうか。おれわれが、国民の側から見ますと、いづれにしても、多少なりとも、少ないかもしれせんが、税金を使つて何とかしようというところであります。ここであなたの提案説明で見ても、やはり自立態勢をこの機会にやらせるのだというときに、一番大事なこの法案というものは、大體債務改善というのか、そういうことだけをねらつておるのじゃないですか。それだけに焦点を合わせても、償却不足と約定期限をきれいにさつぱりにして、そしてあとは前向きになるようにするんだということがとられな

い限り、私はどうも納得いかない。実際言つて払えない。ものを払えと言ふことも無理でしょう。それは基準にはしませんというの、とりよつては、これはどうでもよいのだ、とにかく償却不足さ格好をつけてくれればあとはいいのだということでは自立態勢にはならぬのではないかと、こう思うが、いかがでしょう。

○辻政府委員 今久保先生の御指摘の点はその通りと私も考えておるわけでございます。この前案になつた法案には、未償却の解消と延滞の解消という二つの基準にしたわけでございます。これはその他にもいろいろ理由はございしましたが、五カ年間に延滞を解消するということは、全体的に見ればこれは不可能をしいるものではないかということが、あの法案が廃案になりました一つの理由にわれわれ

れ考えておるわけでございます。今回の案につきましても、その点われわれとしてはそういう御意見のありましたことも反省し、またいろいろ試算をしてみたのでございしますが、現在の状態から判断いたしました、延滞の解消を要求することは一般的には困難ではないかという結論に達したわけでございします。それで今回の法案では延滞の解消を基準からはずしたわけでございします。われわれの考え方としては、延滞の解消を基準からはずしたということ、それがどうでもよいのだということ、それを考えておるわけではございせん。御承知のように、未償却を解消するということと延滞を解消するということとは非常にダブつた面がございまして、収益力がふえればそれだけ延滞の解消にもなり、未償却の解消にも役立つわけでございします。いろいろ試算しても、未償却の解消はできても、延滞の解消はなかなか困難だ。そういうしよと、もう一つの延滞の解消の手段といたしましては、増資によりまして資金を調達して償還に充てて延滞を解消していくという方法があるわけでございます。このいわゆる増資ができるような態勢にいたしますには、どうしても配当の態勢に持つてこなければならぬ。なかなか無配のままでは増資は困難だ。そういうことでまず未償却の解消を目ざしまして、一日も早く復配の態勢に持つてくるようなことにいたしまして、実質的に延滞の解消に持つていききたいというねらいもあるわけでございます。そういう意味で今回決して等閑に付してゐるわけではございせんが、未償却、延滞の解消を整備計画の基準にいたさなかつたというのはそ

うい経緯でございます。

○久保委員 五年間で延滞は解消できない、だからそういうのを基準にはしなかつた、これは一応了解します。しかし、だからといって——なるほどあなたがおっしゃる通り、未償却を解消するということは約定延滞額の解消にも通ずるものがあります。しかしこれはそれだけでは救えないものでありますから、当然少なくとも整備計画の中の重要なポイントとしては、五年でやるか十年でやるかは別として、そういう計画の基準はやはりきめるべきじゃないか。法案の中にその基準の条件として入れるかどうかは別にして、少なくとも整備計画の中の基準にははつきり入れるべきじゃないか、こう思う。それを今までは一つもやらぬ。しかもいかに政策を変更し、考え方を改めたか知らぬが、前回の条件というのは、この未償却の解消、約定延滞額の解消、この二つだった。その重要なポイントを取上げておいて整備計画の審議の基準にもそれをしないというがごときは断じてわれわれは了解できない。だから格好をつけて合併させれば何とかなるだろう、利子のたな上げをすれば何とかなるだろう、こういうような安易なイージー・ゴーイングな法案ではなからうかと思う。いろいろ考えた末にこうだということになると思うが、どうなんですか。

○久保委員 安易でないというなら、今話になっておる整備計画の中に少なくとも入れるべきだと主張しておる。入れなくてもいいというのですか。どうなんですか。

○辻政府委員 先ほど申し上げましたように、延滞の解消を要求しますことは、全体から見まして不適当と考えまして、前回の法案のような延滞の解消を要求しなかつたわけでございます。償却の解消ということも条件にしておりまして、いわゆる安易な考え方でないかと私は考えております。しかし延滞の解消につきましては、基準には入れませんけれども、私どもそれが一日も早く解消するような整備計画ができることを期待しておるわけでございまして。

○久保委員 あなたは、なぜこの基準に入れなかつたか、あるいは整備計画の中にも入れない、入れる方針ではない、前回やつてみたが非常に無理がある、困難であるとおっしゃるが、困難ならその困難な理由を一つ説明して下さい。私はしろとよくわからぬから、どういふわけでそういうところへ織り込むことは困難なのか、それを説明してもらわなければならぬ。前回は法案の中に持つてきながら今度は落とした。困難であるということとはわかる。なぜ困難なのか聞きたいのです。

○辻政府委員 延滞の解消というものを整備計画の条件にいたしますと、結局、償却不足のめどがつきましても、延滞解消のめどがつかないために、利子猶予を受けられない会社が相当数出て参ります。そうして利子猶予の措置によりまして、海運の企業基盤というか、海運全体に及ぼす効果がそれだけ減ってくる。そういう観点から、できるだけの措置によりまして適用する会社が多くなり、それによつて日本海運全体の力を強めていきたいという考えからいたしまして、この対象が狭まるということはどういう意味から望ましくないという考え方から、延滞解消をこの整備計画の基準から一応除いたような次第でございます。

○久保委員 利子猶予を受けられなくなるものが多くなるから、そういうものをはずしたと言われるが、そういうものと、利子猶予を受けさせるのがまず先決なんでしょうね。自立態勢は二の次でもいいのでしょか。そういう逆な考えが出来ますね。私が言うのは、なるほど未償却の解消はこの法案通り五年間なら五年間でやつてもらふこともいいだろう、しかし困難だということなら、十年間なら十年間に約定延滞額は解消するといふ計画はきつちり出させるべきではないか、そうでなければこれはちつとも縮まりどころがないじゃないか、ケース・バイ・ケースといつても、いかげんなケース・バイ・ケースになつてしまふ、やはりある程度のものでさしなくてはこういうものはきつちりいかぬ、こう私は思う。どうなんですか。

○辻政府委員 延滞の解消につきましては、先ほども申し上げましたが、未償却の解消が五年間でめどがつきますれば、今形式的に延滞のありますものも、ある程度の収益が上がつてくるとすれば、金融機関との話し合いによりまして、あるいはその了承を得て、融資期限の変更等も考えられないことではないと思ひます。そういうことによりまして、配当ができ、それによつて増

資も促進される、そういうことで実は私どもは未償却の解消後の各企業の努力を期待しておるような次第でございます。

○久保委員 私が質問しているのは、そういう言いわけを聞いているのじゃないのです。私の主張に対してどうなのか。はつきり聞きます。私は別に五年間でやれとは言いません。そういう無理があるなら、角をためて牛を殺すたぐいのことは私は主張しません。けれども、これは少なくとも重要な基準じゃないか。その基準について、やはり五年でもいいなら七年、七年でもいいなら十年間でやつてもらわなければ自立態勢はだめだといふくらいに決意がなければだめじゃないかと私は思う。それに対しての見解を問うてい

る。私が主張することについて無理がある、それはこういうことでだめなんだから、こういう理由だということをきり言つて下さい。

○辻政府委員 今のお話は、延滞の解消は五年が無理ならば、あるいは延滞の解消の問題だけはかりに十年とか七年とかいふことでもむしろはつきりと計画を立てさせるべきではないかという御質問かと思つてございまして。一応私どもとしては五六年程度でめどをつけて、その間については、利子の猶予措置につきましては、整備計画の実行の確保の問題等で相当監督も厳重にいたさねばなりませんし、また会社から見れば、ある程度企業活動の制約になるような制約も受けさせるわけでございますので、そういう期間はできるだけ短期間に終わらせて、大いに創意工夫でやらずにいたしたい。こういうふうな考え方から、五年ではどう

しても無理なので、その後については特に整備計画でそういうことを縛らなくとも、各企業の自主的な努力に期待していいではないかということ、こういうふうな法案の体裁にした次第でございます。

○久保委員 あなたのおっしゃることは、とにかく整備計画の中にも、そんなものは基準に入れないという理由だけでありまして、重要な二つの問題が、片方はきつちり五年間と定めて、それに力点を置いてやるのだという、まあまあ努力してやつて下さいよ、それにあまり触れませんかというのであつて、どうもこれは無理な集約をするための妥協のようにもとれる。これでいいのかどうか。運輸大臣、どうですか。ちよつとおかしいじゃないですか。私はしろとで、会社経営などわかりませんけれども、少なくとも自立態勢を固めるというならば、まあ五年で定めたら、七年くらいには何とかやろうとか、十年にはやろうとかいふ気がまえがなければ、五年でこつちの方は法律で縛られてゐるから、これだけ一生懸命やつて、こつちは仕方ないといふことになるような気がするのですが、これはしろとのかあきばかすですか。いかがですか。

○経部事務大臣 私、五年間で、企業者に未償却をまずやつてもらつて、さらに金融業者その他と延滞の交渉に入るというより、現在の場合においては——必要でございますよ。延滞を解消することの必要はあなたと同じように認めますが、このときこの際、とにかく未償却をまずのけて、企業に力をつけて、企業家の努力によつて、さら

午後零時五十九分散会

〔参照〕
日本航空株式会社法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四八号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

に折衝して五年間の進行中に話し合いがつくようになれば、未償却の問題もそのとき取り入れて、海運業者と銀行の間に話をつけて延滞を解消せしめるように努力せしめるという事は必要ですが、それでは一緒にやったらいいじゃないかということではなかなか立ち直りにならないし、私の今考えておる法律で立ち直りかけるやつをまた芽をつむような結果になりはしないかということをお考えしますが、必要であるということをお認めことは私も久保さんと同じであると思います。とりあえずこれをやって、そうして状態を見てさらに指導しまして、金融業者、すなわち債権者と業者の間に話し合いがつけば、さらに未償却分にも手をつけるというようにしていくのではないかと、なかなか現在の海運業を立て直すことは、これくらいやっただけで——それはもう心配すれば切りがありません。そのかわりまた、過去の経験によりまして、世界情勢に突発の事故が起こりまして海運界がずっとよくなるというよりもあり得るし、過去の経験によりまして、大体五年間で一割くらいの用船料、船賃は平均上がっておる。下がる場合もあります、平均して上がっておりまますから、その方の収入もよくなるし、いろいろなことを考えて、まず当面速急の問題は未償却を解消するのだ、しこうして次に延滞に向かつて努力せしめるのだ、こういう考え方で本法案は提出した次第でございます。何もあなたの言うことが軽いからとかいうことではなくて、いかにすればこのときこの際、海運業が整備するように前向きになるかということとは、とりあえずこれをやりたいという考えにほか

ならないわけでありまます。
○久保委員 どうも逃げておられるようでありまして、われわれの側からすれば、この際非常な決心で運輸大臣も提案されておると思うのです。ものの考え方はわれわれと違うようだが、やはり海運業というものの、文字の通り了解すれば、自立態勢を固めるということのねらいだと思ひます。ところが、その中の大きな腐った柱に改造の方針をお示しにならぬというのは、どうもわれわれとすれば不足であり、納得しがたいものがあると思うのであります。いずれにしてもこれは平行線のようにあります、われわれとしては、こういう問題についても少し真剣に考えてほしい。整備計画なんて、基準くらいあるのはあたりまえだ。海運局長はさっきからいろいろなことを言っていますが、あとでまた聞きますが、なぜこうなるのか、実際にやってよくわからない。
そこでもう一つ……(「もうやめろよ」と呼ぶ者あり)とにかく一言、言っておきますが、あさって答弁してほしいのだが、もう少ししろうにもわかるように、延滞料の基準を整備計画の中にも入れない方がいいのだという理由を、今口で述べるのがめんどうなら文書に書いて見せて下さい。実際わからぬですよ。これほど大事なものをなぜやらぬか。そういうことです。きようはやめろよということですか、(笑声)以上になります。

○木村委員長 次会は明後二十二日金曜日午前十時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。

昭和三十八年三月二十八日印刷

昭和三十八年三月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局