

昭和三十三年三月六日(金曜日) 午前十時二十六分開議

出席委員

- 委員長 川野 芳滿君
- 理事 關谷 勝利君 理事 塚原 俊郎君
- 理事 西村 直己君 理事 久保 三郎君
- 理事 肥田 次郎君 理事 矢尾 喜三郎君
- 木村 俊夫君 佐々木 義武君
- 進藤 一馬君 壽原 正一君
- 高橋 清一郎君 高橋 禎一君
- 西村 英一君 長谷川 峻君
- 細田 吉藏君 勝澤 芳雄君
- 泊谷 裕夫君 野間 千代三君
- 内海 清君

出席政府委員

- 運輸政務次官 田邊 國男君
- 運輸事務官 若狹 得治君
- (海運局長) 藤野 淳君
- 運輸技官 比田 正君
- (港灣局長) 比田 正君
- 委員外の出席者 運輸事務官 高林 康一君
- (海運局参事官) 小西 真一君
- 専門員 小西 真一君

本日の會議に付した案件

小委員会設置に関する件
 特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三二号)(予)

○川野委員長 これより會議を開きます。この際、小委員会設置に関する件についておはかりいたします。

すなわち、航空に関する小委員会を設置したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、小委員の員数並びに小委員及び小委員長の選任につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、小委員及び小委員長から辞任の申し出がありました場合には、委員長においてこれを決することとし、また委員の異動、小委員及び小委員長の辞任等によって欠員が生じた際の小委員及び小委員長の補欠選任についても、委員長においてこれを指名することに御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○川野委員長 特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題として質疑を行ないます。

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 来年度の旅客船の建造についてであります。この公団に応募される中には、来年度は特に自動車航送船が多いというふうな話も聞いていますのでありますけれども、これはそのとおりであるかどうか。

○若狹政府委員 来年度の公団の客船の建造の規模であります。現在申し込みが集まっておりすけれども、その中に自動車航送船の設備を持つもの十七社が含まれております。これは内容によりましていろいろ規模がございまして、非常に小規模なものもございまして、また自動車航送の専用というふうなものもございまして、種類はいろいろございすけれども、現在のところは十七社が応募いたしておるわけでございます。

○久保委員 いまのお話だと種類は雑多だそうではあります。十七社がこれに応募しているわけですね。来年度の旅客船の建造方針というのは大体どういふふうに考えておりますか。

○若狹政府委員 前回の当委員会でも申し上げましたとおり、来年度は船齡二十五年以上の老朽旅客船の掃とすることを主体といたしまして、来年度の財政資金を使つていきたいというふうな考へておりますので、結局スクラップさるべき船舶というものを重点に、その航路を維持する必要があるかどうかというのを考へて、船主の決定を待たせたいと考へておるわけでございます。

○久保委員 そのスクラップされる船のいわゆる代替建造が自動車航送船であっても、それは一樣に扱うことになりませんか。

○若狹政府委員 最近の自動車交通の發達の状況から見まして、従来旅客だけの船舶によって交通を行なつておつたわけでございますけれども、自動車もともに運ぶという需要が非常にふえてまいつておる状況から見まして、その土地土地の事情によりましてある程度の自動車航送設備を有するということは、現在の状況から見ましてやむを得ないのではないかとところで、われわれといたしましてはその輸送需要というものを考へました上でこれを建造してまいりたいと考へておるわけでございます。

○久保委員 特にこの配付された表を見ましても、船齡の古い、たとえば二十五年から二十九年の間だけで見ましても、鋼船が四十一隻、木船が六十二隻、全体のトータルで見ますと、鋼船はわずかに三百九十隻、木船が千三百一隻ということになっておる事実であります。この事実をやはり率直に認めて解撤方式をとるべきではなからうか、かように考へておるわけでございます。その際当然木船を自動車航送船に置きかえるというものもあるいはあるかも知れません。しかしながら、やはり規模としては木船の代替建造が主となるう、あるいは船齡の非常に古いものということにしばられると思つておりますが、そうなたった場合に、こ

れはトン数でいくと思つてますが、来年度は何隻くらいできそうでしょうか。

○若狹政府委員 来年度の計画といたしましては、鋼船、木船合わせまして六十二隻のスクラップ及びビルドを行なう予定でおるわけでございます。先日申し上げましたように、鋼船三十五隻、四千二百七十七トン、それから木船二十七隻、千九百九十九トン、合計六十二隻の五千三百二十六総トンというものが来年度の財政資金の計画でございます。

○久保委員 この、木船二十七ですか、鋼船が三十五、これはいわゆる応募されたものの中からこの資料はとつたのであります。それとも一応の推測でありますか。

○若狹政府委員 これは船舶の検査強化に伴いまして、先日申し上げましたとおり、大修理をしなければ使用にたえないというものは来年度一〇〇隻代替建造せよというところで、その分が四十五隻と、それから相当程度の修理をしなければ使用にたえないと思はれる鋼船二十六隻というのを見まして、このうち六割程度を来年度実施したいということから六十二隻という数字をはき出したわけでございます。これは予算の数字でございます。したがって、具体的に建造希望が出てまいりまして船主の選考及び決定をいたしました場合には、この隻数及びトン数については多少の移動はある

だるうと思ひます。ただこれは財政資金のワケをこういうことで組んでおりますので、この程度はわれわれとしては実施したいというふうな考へておるわけでございます。

○久保委員 予算要求の基礎として出した数字であるというのであります。一応の推測も加わっているのではありませんが、そこで聞きたいのは、いわゆるスクラップされるものは、おむね木船が多いのか鋼船が多いのかどっちが多いのですか。

○若狭政府委員 これは現在の検査強化というものの対象になる船舶というものの数から見まして、来年度は鋼船の代替建造が中心になるわけでございます。約六十二隻のうち三分の二は鋼船ということになるだろうというふうな考へております。

○久保委員 いまのお話の鋼船は三分の二以上になるだろうというのは、トン数でそういう話になると思うのであります。船の隻数では、たとえば木船をスクラップして鋼船を代替建造するというようなものがそういうふうなことになるのか、どうなのかということですね。

○若狭政府委員 これは実際の建造の船舶を決定した場合でなければ明確なことは申し上げられないわけでございますけれども、われわれの想定といたしましては、木船の半数程度が鋼船に代替されるというふうに考へておるわけでございます。

○久保委員 いずれにしても木船の比重が絶対的な旅客船であります。もちろん木船そのものが直ちに老朽だとは言いかねます。最近における小型鋼船の構造からくるところの問題もあ

すから、一がいには言えないと思ひのであります。概念的には木船で船齢が相当たつてゐるものはこれはもう老朽だ、こういうふうな規定されるものと思ひのであります。そういうところからいきましたも、代替建造の方式は原則としてやはり木船のほうに比重を置くべきだろう、こういうふうに考へておるわけでありまして、そのとおりに考へておいてよろしいかどうか。

○若狭政府委員 もちろん御指摘のようには木船の老朽化というものは非常にわれわれとしては考慮しなければならぬ問題でございますけれども、現在の輸送需要というものをいかに消化するかというふうな面もございまして、鋼船の老朽化の現状というものも放置できないという状況でございます。したがって、予算的にこれを全部一挙に整備するというふうな予算がついておられないことは非常に残念でございますけれども、われわれといたしましては、やはり輸送需要をいかに合理的に消化するかということに重点を置いて考へていきたいと思ひます。その際に鋼船と木船との配分がどういふふうになるかという問題でございますけれども、先ほど申し上げましたように、現在の情勢では大きい鋼船による輸送の確保ということが、どうしても重点的に行なわざるを得ないという事情でございます。しかし木船というものにつきましても、われわれとしてはできるだけこれを手を伸ばしてまいりたいと思ひておるわけでございます。場合によりましては木船を数隻スクラップして鋼船をつくるというふうな場合も出てくるだろうと思ひます。そういうものをできるだけ助長

するような方向で考へてまいりたいと思ひます。

○久保委員 いまお話があったとおり、とにかく老朽船を数多くスクラップするという方向で代替建造はしていただきたい、かように考へるわけでございます。

そこで船価というか、この金利の問題であります。旅客船は七割、貨物船並びに荷役機械は八・七割というところであります。これは必ずしも安い金利ではあります。そこで、この旅客船については、特に離島航路等も数多いのであります。しかも経営の規模も、いずれも零細というか中小であるというのを考へますれば、代替建造がとられて、輸送力増強のほうには必ずしも回らぬのではないかと思ひます。まず旅客船についてはそういう傾向だと思ひますが、どうですか。

○若狭政府委員 われわれとしては、老朽船の一括ということが当面の重大問題でございます。ただ、輸送需要の増加ということも一面にはあるわけでございます。これをいかに調整するかという問題につきましては、予算的には、現在の制度といたしましては、スクラップするものよりは、新造船によつてつくるものを大きくするというおるわけでございます。一・三程度のスクラップ比率で、一・トンつづとして一・五トン建造するというような方法でこれを解決したいと思ひております。

○久保委員 この旅客船の中でもそうありますが、貨物船も同様でありますけれども、一般の金融機関からはわかりかた借りていないと思ひのであります。ただ、造船所の延べ払いが、貨物船では非常に比重が重いわけでは、延べ払い金利というか、そういうものはどの程度につくわけですか。

○藤野政府委員 延べ払いの金利はいろいろございまして、大体日歩二銭五厘が標準でございます。

○久保委員 二銭五厘という、年幾らになるんですか。

○藤野政府委員 九分一厘でございます。

○久保委員 九分一厘だということ、これはあとのものが八分七厘ですね。そうすると、平均しても大体九分見当、もつと比重が多いから八分九厘ぐらいになりますかね。これは零細な一ぱい船主が多いんじゃないかと思ひます。それで老朽船の問題は、こうなりますと、どうも中小対策としては少し酷ではなからうかという感じがするのだが、こういう点は海運局長としてどう思つておりますか。

○若狭政府委員 御指摘のように、旅客船につきましては、七分の金利に比べてございまして、貨物船は八分七厘という比較的高利になってゐるわけでありまして、これは開発銀行あるいは中小企業金融公庫あるいは北海道東北開発公庫というところの金利が、大体そういう標準でございます。したがって、公団というふうな制度を活用する以上は、もつと金利を安くする方法はないかというふうにわれわれも考へておるわけでございます。ただ実際問題といたしましては、

全く金融能力がないような中小船主に金融することにつきましましては、相当の危険負担も伴うわけでございます。また船主負担の面から見ますと、償還年限を非常に長くして、たとえば貨物船につきましては十八年というふうな非常に長い償還年限をとつておりますので、これによつて調整していただくということでございます。実際問題として八分七厘の金利につきましては、大蔵省ともいろいろ折衝はいたしたわけでございますけれども、他の金融機関への影響というふうな問題もございまして、なかなか解決がつかないのが現状でございます。

○久保委員 開銀でいくものはどの程度ですか。

○若狭政府委員 外航船の建造につきましては、計画造船は別といたしまして、たとえ戦時標準船の代替建造であるとか、あるいは改造のための開銀資金というものは六分五厘で貸し出しておるわけでございます。それから、その他の一般の開銀融資、たとえば地方開発あるいはホテル等のようなものにつきましては八分七厘で貸し出しておるわけでありまして。

○久保委員 いずれにしても外航の立場と内航の立場は、御承知のように競合するものがあるわけでありまして、そこへもつていって、実は再建二法で御承知のような助成をし、あるいはその他のものでも六分五厘、六分七厘というふうな低利で、しかも融資比率が多にもかけ離れて、均衡がとれないではないか、こういうふうな考へるのであります。しかも、対象がすべて中小なり零細なりというふうになりますと、いま

全く金融能力がないような中小船主に金融することにつきましましては、相当の危険負担も伴うわけでございます。また船主負担の面から見ますと、償還年限を非常に長くして、たとえば貨物船につきましては十八年というふうな非常に長い償還年限をとつておりますので、これによつて調整していただくということでございます。実際問題として八分七厘の金利につきましては、大蔵省ともいろいろ折衝はいたしたわけでございますけれども、他の金融機関への影響というふうな問題もございまして、なかなか解決がつかないのが現状でございます。

までの選考船主の方法はどうやってい
るか分かりませんが、非常にき
びしいために、こげつきもあまりない
というところだと思ふのであります
が、実際は、救われる必要のあるもの
が救われないうちやしないか、こうい
うふうに思ふのであります。その点は
どう考えますか。

○若狭政府委員 今日まで特定船舶整
備公団で実施いたしましたものは、貨
物船につきましては戦時標準船だけ
でございますが、これにつきましては三
カ年計画で実施してまいりまして、今
日では、公団対象となるべきものにつ
きましては、一応全部この整理が終
わったわけでございます。その過程に
おきまして、たとえばいま先生の御指
摘になりましたように、選考が非常に
きびしいために問題になったというも
のは当然あるわけでございます。これ
につきましては、たとえば、どうして
も経理内容の悪いものについては、あ
るいは他の会社に譲るといふような問
題も一部あったかと思ひますけれど
も、とにかく戦時標準船の対象として
は全部一応整理が終わったというよう
な状況になっておるわけでございま
す。公団としてはもちろん独立採算の
たてまえもございまして、財政の健全
化といふことを当然考えなければなら
ないわけでございまして、その資産、
信用力といふものを船主に対してある
程度要求するといふことは、これはや
むを得ないことではないか。ただわれ
われがこの特定船舶整備公団というも
のをつくりまして、これによって中小
船主の救済に充てようという制度をつ
くっていただきましたのは、やはり担
保力がない、融資能力がないというも

のについて、新しい船を建造する機会
を与えようといふことで出発したわけ
でございます。そういう点につきましては
、やはりそれだけの効果をあげ得た
といふふうに考えておるわけでござい
ます。

○久保委員 私は効果がないと言つて
いない。効果はあるが、いわゆる戦時
船が片づき、これから一般の老朽貨物
船といふことになりますれば、いま指
摘しましたような事態が起きやしない
か、それではほんとうに救わねばなら
ぬものが救い得ない、こういう制度に
なりやしないかという心配をしていま
るわけです。この点に対しての考えをも
う一べん述べていただきたいのです。
そういうものに対しては関心を十分
持つて選考基準などに入れて考える
と同時に、金利について、ただ単によ
その振り合いがあるから云々というけ
れども、よその振り合いは二通りあ
り。もっと高いものもあるだろうが、
もつと安い同種のものもあるというこ
となんです。そういう点について運
輸省は政府内において努力をしたのか
どうか、あるいははしかたがない、あた
りまえだと考えておるのか、その辺の
見解を伺いたい。

○若狭政府委員 今後内航対策とい
はしまして、非常に零細な中小船主に船
の建造をやらせることなるわけで
ございまして、その際、いま先生が御指
摘になりましたような非常に資産信用
力のないものについてもやはり建造を
認めざるを得ないといふような場合が
あるのではないかという御質問であり
ますけれども、そういうもののために
こういふ公団があるわけでございまし
て、われわれとしては、できるだけそ

ういう面からの規制をなくしていき
たいといふふうには考えておるわけで
ございます。ただ、公団としては、先ほ
ども申しましたように、独立採算を
とつていけるために、使用料の納入の
見通しが全くないといふものについ
ては、これはどうして選考することがで
きないかという問題もあるかと思ひま
す。しかし、そういうものについて何
らかの保証があれば、これはたとえそ
の会社自身の資産信用力に多少の問題
がありましても、できるだけ検討させ
ていきたいと考えておるわけでござい
ます。

それから金利の問題でございませ
れども、御指摘のように、われわれと
してはこれで十分であるとは決して考
えておるわけではございません。ただ
現状は、償還年限が非常に長いとい
う点によって相当希望者が殺到いたし
ておるといふ状況でございまして、
も、やはり内航の船舶のコストを低減
するといふことが使命でございませ
う方向で今後とも努力してまいりたい
と存じておるわけでございまして。先
ほども申しましたように、今日まで大蔵
省との間ではこういう問題について話
したわけではございませんけれども、金
利体系全体の問題として相当な問題
があるといふことで、なかなか話が進
んでおらないという状況でございま
す。しかし今後ともわれわれとしては
努力してまいりたいと考えておりま
す。

○久保委員 要望になります。金利
体系はいわゆる耐用命数の短縮の問題
と金利低下の問題と二つあると思うの
です。ただ単に八分七厘で、いまの鋼
船十八年、木船十年ということだけを
規定しておいて金利を下げるというこ
とについては、多少無理があるのでは
ないか。これはあとの試算でござい
たか、これはあとの試算でござい
たか、あるいは軽くなるのか、こう
いうものを近い機会に試算していただ
きたい、かように考えます。

それから、もう一つは、旅客船も
うであります。戦時標準船についても何
年か損保からの借入れが自己資金と
して上がっておるわけだが、この損保
の金利はどの程度になっております
か。

○若狭政府委員 損保の金利は二銭七
厘だそうでございます。
○久保委員 二銭七厘だそうでありま
すが、安い金利ではないのです。これ
は大体どういふかっこうで貸すので
か。損保のほうとしては、この保険と
兼ね合いで金を貸すといふことであり
ますか。大体そうですね。その限度内
ですか。どの程度貸すのですか。それ
はケース・バイ・ケースでわかりませ
んか。

○若狭政府委員 御指摘のように、こ
のできました船を当該の損保会社に付
保するといふ前提で貸しておるわけで
あります。この限度は、客船につきま
しては一八％、木船につきましては一
五％といふことが一応損保協会とわれ
われとの間の目安として話し合ひがで
きておるわけであります。

ほうは幸いだと思ひますが、これは単
に船をつくるというだけではなく、自
己資金調達の内容について、もう少し
何とか簡便にいくようなかっこうでや
らなければならぬと思ふ。ただ単に自
己資金が調達できて大体資格も整つ
た、だから検討してあげましようとい
うようなことでやっておるとするなら
ば、これはかなり問題があると私は思
うのですが、その辺の研究をしていた
いただきたい。

○川野委員長 静粛に願ひます。
○久保委員 次に、荷役機械の問題で
ありますが、荷役機械については、共
有の制度もあるし、つくつたものを貸
し渡すといふか、使用させる、さらに
は譲渡といふか、大体三通りあるわ
けですが、この共有の問題は、いわゆ
る船舶と同様でありますから一応わか
る。この貸し渡し業者は費用を負擔
しないわけですね。使用料だけを納め
るのです。

○比田政府委員 貸し渡し業者と公団
と契約いたしますから、その場合三割
の負担は貸し渡し業者のほうがかう
ことになりまして、港運業者と公団の
場合は御承知のとおり七割・三割、その港
運業者に貸し渡し業者を置きかえま
すと、貸し渡し業者のほうは三割で、公
団のほうは七割、こういうことであり
ます。貸し渡し業者がつくりまして非
常に機械の台数が少なく、あちこち
に使わすほうが妙味があるといふよう
な場合には、貸し渡し業者といふもの
を設けて短期間に方々に貸してや

る、みんながそれによって潤うという
ことをねらひまして、貸し渡し業者と
いう字を入れたのでございますが、た
だいまのところ、いまだ貸し渡し業
者をつくるかどうかという具体的な計
画はまだ持っておりませんが、そうい
うことがあり得るといふことでござい
ます。

○久保委員 それじやまだ想定だけで
あって、実際にそれができるとどうか
わからぬといふことですね。

次に、譲渡であります、これは共
有でつくったものの譲渡ですね。

○比田政府委員 そのとおりでござい
ます。一般船舶の場合と同じで、いま
おっしゃったとおりでございます。

○久保委員 それでこの荷役機械の種
類は大体どの程度でございますか。

○比田政府委員 荷役機械は大型から
小型までいろいろございますけれど
も、大きいものにつきましては主とし
て港湾管理者等が整備いたしますの
で、この公団にお願ひいたしますのは
小型ないし中型のものでございます。

船内と沿岸と分かれておりますが、船
内のほうはバケット・コンベヤー等を
主としております。また沿岸のほうは
モビル・クレーン、トラック・クレー
ン、そういうような動いて作業できる
ものであります。

○久保委員 この選考基準は大体どう
いうことになりますか。

○比田政府委員 これも一般船舶の場
合同じようなことでございますけれ
ども、まず大港が一番問題になりま
すので、港としては大港を中心とし
ていきたい。場合によりましては、そ
れに準じたものに適用することもある
と思ひます。

それから会社に対しては、会社
のたたいま持っている機械の台数、荷
物を扱っている実績あるいは会社の経
営状態等を勘案いたしまして、その中
から選んで貸し出す、最も有効に使っ
てもらふものを選びたいといふことで
ございます。

○川野委員長 内海清君。

○内海(清)委員 このたびの公団法の
一部の改正は従来の業務範囲から新し
く二つほど広げられるわけでありまし
て、その一つが、老朽貨物船を解撤す
る海上貨物運送業者等と費用を分担し
て内港貨物船の建造ができる、いま一
つは、港湾運送業者等の費用を分担し
て港湾運送用荷役機械の整備ができ
る、こういうことであります。もとも
と公団は旅客船整備の公団として発足
したわけで、その後戦艦標船の処理の問
題あるいは引上げ、引き船の問題等で
業務範囲が拡大されて、いまの特定船
船整備公団といふことになったわけで
す。今回さらにこの業務範囲が拡張さ
れるわけですが、これに対します公団
の機構あるいは要員の問題、これらに
ついてちよつとお伺ひしてみたいと思
ひます。

○若狭政府委員 公団の要員の問題で
御質問でございますけれども、現在、
理事長一名、理事三名、監事一名、そ
れから職員が二十一、二名という程度
で事務を行なっているわけございま
す。

○内海(清)委員 職員は二十一、二名
ですか。

○若狭政府委員 職員は五十二名でござ
います。失礼いたしました。

○内海(清)委員 理事長一名と理事が
三名、それに職員が五十二名というこ
とで、これは今日までのもので、新し
く内航対策と港湾荷役の機械の整備と
いう業務が広げられます前の要員だと
思ひますが、そういうことですか。

○若狭政府委員 現在公団の人員費と
いうものは、主として出資金の金利と、
それから貨物船と引上げにつきまし
ては貸し出し金利と、それから産投特
別会計からの借入れ金の六分五厘と
の金利差というものの中から、この事
務費を生み出しているわけございま
す。したがって、公団の一般管理
費のワケといたしましては、事業規模
がふえるに従ひまして、多少この収入
の面も増加するわけでございます。た
だ現在の陣容といふものは、御指摘の
とおり、戦艦標船、それから旅客船ある
いはは引上げ船といふものの事業を遂行
するに必要な最小限度の人員であるわ
けでございます。

○内海(清)委員 そういたしますと、
今後この新しく広げられました業務に
対する要員は、現在のものと十分まか
なえるといふことですか。

○高林説明員 ただいま御説明いたし
ましたように、現在の職員は五十二名
でございますが、これにつきまして
は、明年度、ただいま御指摘のありま
したように、貨物船関係あるいはまた
荷役機械関係、そういうものはふえま
す。一方、戦艦標船の事務が事業上大体
終了しておりますが、そういうものを
勘案いたしましたも、やはり若干の事
務増加があるわけでございます。それ
の定員については現在まだ検討してお
るところであります。若干ふやす必
要があるのではないかと考えておりま
す。

○内海(清)委員 公団は独立採算制で
ありますから、そういうところにいる
問題が出てくると思ひます。現在
の状況を見ましても、かなりの無理が
あるのではないかと。したがって、公団
の運営あるいは事務処理等につきまし
て、旅客船あるいは戦艦標船の処理その
他についても、いろいろな問題が出て
きておるのではないかと、こういうふう
に私は考えるのであります。今後ふや
そうという人員は大體どのくらい考え
ておりますか。

○高林説明員 現在検討中ございま
すので、いまのところ確定的にははっ
きりいたしませんけれども、大體四、
五名くらいは要るのではなからうかと
いうような感じでございます。検討してござ
います。

○内海(清)委員 この問題は、この法
案が通りますれば、もちろん内航海
運との問題がありますが、これらが通
過いたしますならば、当然業務が始ま
るわけでありまして、したがって、業務
が拡張されたけれども、その事務処理
等が十分円滑にいかなければ、せつか
くの内航海運対策にしても十分な効果
が上らない、こう考えるのでありま
す。できるだけ早急に御検討の上、円
滑に運営ができるように、この点はひ
とつと要望しておきたいと思ひます。

いま一つここで御尋ねしてみたいと
思ひますのは、先ほど御質問ござい
ました、このたびの法案を見ました
ときに、内航対策として、老朽船、沿
岸タンク船、あるいは運炭機帆船の代
替建造を取り上げておる。ところが、
それはすべて鋼船であつて、木船の新
造は認められていないのじゃないか、
こういうふうにお思ひますが、この点

はいかがですか。

○若狭政府委員 御指摘のとおり、新
造するものは鋼船といふことで考へて
おるわけでございます。また、木造の
現在の機帆船業者に対する代替建造の
対策といたしまして、さしあたり一番
重要であると思われる石炭を運んでお
りましたいわゆる運炭機帆船というも
のを鋼船に代替するといふ方針で、わ
れわれとしては今後公団を指導してま
いりたいと思ひます。

○内海(清)委員 そういふことになり
ますと、これは石炭専用船と油送船と
鋼材専用船、こういうふうなものに船
船の種類といふものが大體限定され
るのじゃないかと思ひますが、そうす
ると、木造船主といふものは、窓口は
開かれたけれども、実際にはなかなか
むずかしい状態になるのではないかと
、こういうふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

○若狭政府委員 代替建造の方向とい
たしまして、木船をまた新しくつくる
といふことは、内航海運の近代化とい
うような要請から見まして、さらに検
討する必要があるのではないかと、こ
ういふふうにお思ひますが、この点
いかがですか。

ては期待いたしておるわけでございませう。

○内海(清)委員 いまのお話はわからぬでもないのでありますけれども、御承知のように、旅客船におきましては木船の代替建造が認められておる、例年その例があると思ひます。ところが、今度の貨物船の場合には、被代替船としては木造が取り上げられておる、義務づけられておる。けれども、新しく建造するものについては、大体鋼船に限るといふ考へ方、旅客船の場合とそこにいささか違ひがあるわけでありませう。この点はいかがです。

○若狭政府委員 旅客船の場合につきましては、地方の離島航路等のどうして輸送を確保しなければならぬという問題もございまして、しかも鋼船を建造するには、その港の状況なりあるいは輸送需要の面から見て適當ではないといふ面もあるわけでございませう。木造船につきましても、港によりましてはやはり機帆船でないといふ入らぬという港がある、あるいは荷物の輸送の状況から見まして、木船程度が適當であるといふものも相当数あるかと考へておるわけでございませう。ただ、實際問題として、限られた財政資金の中で、日本の産業の現在の状況から見まして最も重要で、しかもどうしても早くつくっていかねばならぬといふものはやはり鋼船でございませう。鋼船の建造に重点を置かざるを得ないといふのが現状でございませう。

○内海(清)委員 そういたしますと、木船に關しましては港灣の事情その他船主経済とか考へて、今後は木船にもこういう道を開くといふ考へがあるわけですか。

○若狭政府委員 われわれといたしましては、現在の財政資金の状況等から見まして、当分鋼船の建造に重点を置かざるを得ないといふ状況でございませう。木船まで整備公団としてこれを取り上げるというところまではなかなかいかならぬであろうといふふうに推測いたすわけでございませう。ただ、いま先生の御指摘のような問題もあるかと思ひまして、われわれもそういう面を考へなければならぬ、ことに、木船の機帆船業者の今後の経営の安定といふものを一体どういふ考へ方考へていくのかといふことは、われわれとしてもやはり真剣に検討しなければならぬといふふうに考へておるわけでございませう。ただ、さしあたりそこまで手が伸ばし得るかどうかという問題になりますと、私は、現在の財政資金の状況から見まして非常に困難ではないかといふふうに考へておるわけでございませう。

○内海(清)委員 その必要は認めるが、財政上から困難である、この点は私はいささか重要だと思ひます。ことに木船の船主こそ今日最も苦しんでおる問題であり、今日の行き方では、これは木船船主にはほとんど何らの恩恵もないといふ形になつていなるが、したがつて、この点から考へますならば、もちろん鋼船の場合とは違ふかも知れませぬけれども、わが國に相當の木船がある、これらをやはり近代化し、合理化して、代替船をつくらせていくといふことも實際の問題として、はきわめて重要だと思ひます。でありますから、これに關しましては國として今後の問題として十分ひとつ考へて願ひたいと思ひます。その点いかがで

しょう。

○若狭政府委員 一般的傾向といたしましては、むしろ木造船を鋼船に代替するというのが大多数の考へ方ではないかと考へられるわけでありませう。したがつて、まず木船の鋼船化といふものを、航海の安全の面から見ましても、また輸送の経済性の面から見ましても、鋼船化といふものをわれわれとしてはまず第一に取り上げてまいりたい。ただ、先ほど申しましたように、地方の事情によりましては、どうしても木船でなければ運べないといふような物資、あるいは航路があるといふことは確かでございます。したがつて、われわれは、先ほど申し上げましたように、内航海運組合といふものを強化することによつて運賃の安定をはかることを第一義的に考へておるわけでございませう。そのあとで代替建造の方法については、われわれとしてもさらに検討を加えてまいりたいと思ひております。

○内海(清)委員 時間の関係もありませうから、この辺で終わつておきますけれども、この点は今後中小企業の対策としても十分考へらるべきものであつて、こういうふうに考へます。それで法案につきまして少しお尋ねしたいと思ひますが、二条の七項で「この法律において「老朽貨物船等」とは、鋼製の貨物船であつて運輸省令で定める日以前に進水したものを」という項が入つておる。これは省令で定められるのだと思ひますが、大体貨物船は十八年、輸送船は十六年といふことからまいりますと、貨物船の場合昭和二十四年三月三十一日、それか

ら油送船の場合は二十六年三月三十一日、これは昭和四十二年においてだと思ひますが、ところが、實際は、この定める昭和二十四年、二十六年以後において進水した船でも、低能率船あるいは老朽船がかなりあると私どもは考へております。それが實際だと思ひます。これらにつきましては運輸省としてはどういふふうな対策を今後とつていかれるか、こういうふうなことにいつて伺ひたい。

○若狭政府委員 前回久保先生の御質問にもあつたわけでありませうけれども、われわれの計画といたしまして、来年度実施いたしますものは、昭和四十二年度までに法定耐用年数を超過する考へられる船舶三十万トンのうち二分の一を代替建造していこうといふこととございませう。したがつて、この船舶を超過するものも、全部を対象としては救つていけないといふのが實際でございます。そのようなく半分だけを計画の対象にしていこうといふこととございませう。われわれとしては、一応今後三年間は、昭和四十一年度末まではとにかく法定耐用年数超過のものを対象としてこの計画を進めていきたい。しかも明年度は二分の一といふことでございませうけれども、これをいかにして広げていくかといふことに當面の課題があるわけでございませう。それ以外にももちろん先生の御指摘のように低性能船があるだろうと思ひます。これにつきましては、なお別途たす。これに近現代のための設備資金の融資を考へますというふうな方法も考へております。そういう面でも何らかの措置を講じてまいりたいといふことで現在大蔵省とも話をいたしておるわけ

でございます。代替建造の対象として取り上げますものは、当分の間やはり法定耐用年数超過といふものに限定してまいらざるを得ないといふ實際でございませう。

○内海(清)委員 四十二年までは法定耐用年数を超過したもので、これはもちろんわかるわけでありませうけれども、御承知のように、これはやはり建造以後におきます船のいろいろの修繕あるいは改造その他船の保守と申しますか、そういうふうなことによりまして、状況は實際の問題としてはかなり差がある。だから、耐用年数を超過したもののだけよりも、さらにその後において老朽船の部類に属するやうなものもかなりあると思ひます。こういうふうなものについても、實際面からいへば十分勘案していくことがこれはきわめて大事なことだ、こう考へるのでありますけれども、その点はいまの場合さう考へられないといふことでありますか。

○若狭政府委員 現在の公団の財政資金の状況から見まして、一応こういう法定耐用年数といふもので切りましてこの対策を進める。しかもこれもよく二分の一といふ状況でございませうので、一般的に考へまして法定耐用年数を超過しないものにつきましても先生の御指摘のようなものがあると思ひますけれども、今日の事情ではどうしてもそこまで代替建造の範囲を伸ばすといふことはわれわれとしては不可能ではないか。少なくともこの法定耐用年数超過のものを全部代替建造の対象として考へられ得るという状態になつたときに、初めてそういう問題が考へ得るのではないかといふふうにわれわれ

は考えておるわけでございます。したがって、この措置によらないで、むしろ近代化の資金をあっせんするというような措置によってそういう船舶は救ってまいりたいと考えておるわけでございます。

○内海(清)委員 財政面の制約もあることではなかなか十分のことにかぬと思ひますが、たとえば、申し上げましたようなことにつきましても、いま局長のお話のような他の方法でひとつこれをやはり代替建造をやっていく。法定耐用年数に満たないものでも低性能とかあるいは老朽船の問題もやはり救済する道をぜひ開かなければならぬ。この点について十分ひとつお考えをいただきたい。

それから、この項でやはり「木製の油送船その他運輸省令で定める基準」、この「運輸省令で定める基準」というのはどういふふうな内容でございませうか。

○高林説明員 「運輸省令で定める基準」といいますのは、運炭機帆船の基準を考えております。この運炭機帆船というものはどういふものであるかというところの内容をきめたいと思つております。大体の考え方をいたしましては、過去の輸送実績の中で、石炭輸送というものに従事しておったということ、一定の割合以上そういうものに従事しておったということについて明らかにしたものというふうなことを考えておる次第でございます。

○内海(清)委員 そうすると、この問題につきましても、基準がはっきりしたものは、いまないということですね。

○高林説明員 現在、検討しておる次第でございます。

○内海(清)委員 これらの問題につきましても、やはりすべての人が納得がいくようなはっきりした基準をつくっていただきたい。このことを要望しておきたいと思ひます。

それからやはり二条の十一項であります。十一項は荷役機械の問題です。これも「港湾運送事業者の事業の用に供する荷役機械であつて、運輸省令で定める種類のものをいう。これはどういふ種類のものを考えられておるか。

○比田政府委員 ただいま政令に書かしてありますのは、第一には可搬式の船内荷役機械、第二は移動式の、これは軌道があつて、その上を走るいわゆる軌道走行式というものは除きまして、移動式の沿岸荷役機械、こういうふうなことにいたしますと、先ほど御説明いたしましたように、船内ではたとえばバケット・アンローダーのようなものがこれに入りますし、また沿岸ではトラック・クレーンとかモビル・クレーンとかいうような先ほど御説明したものが入るわけでございます。

○内海(清)委員 さらに十二項も関連いたしますが、運輸大臣の指定する貸渡し業者ということになるのですが、この基準につきましては、先ほどいろいろお話があつたようでありますから省略いたしますが、本年度の予算から言えば、これはわずかに一億でございます。これはたしてどの程度のものでございませうか。ことに業者はかなりあると思ふのであります。それらの点についてはどう考えておられるか。

○比田政府委員 御指摘のとおり三十九年度の予算に組み込まれたものはわずかに一億でございます。従来、この種のものをいろいろの予算を要求いたしました。が、何べんもこれは採択になりませんで、今回初めて荷役機械というものにつきまして採用になつたわけでございます。それで最初の年でございまして、一億でございまして、このことになつております。その一億では、先ほど申し上げました船内荷役関係の機械が四台、沿岸荷役機械の関係が十四台、合計いたしました十八台の機械ができるわけでございます。御承知のとおり非常に微々たるものでございませうけれども、来年度以降特段の努力をいたしましてこの予算のワケをふやして、台数もふやしていきたい、かように考えております。

○内海(清)委員 本年度も八億ぐらい要求されたようでございます。今後これは十分な予算を獲得して、港湾の荷役機械についても整備してもらわなければならない。それから外航につきましても同様でございます。ことに内航のこの問題も考慮を考へますときに、この点が、特に内航の面ではおかれておるといふふうに考へるわけですね。待船期間が長いということが今日の外航海運の一つの大きな悩みである。そういう点から考へますならば、この点はひとつ十分今後推進してもらいたい、こういうふうな考へるのであります。ことにいま港湾労働者がなかなか得られないというところ、したがって、そういう観点からさらに労働者の賃の低下というふうなことをあわせ考へますときに、この面が十分進まなければ、せっかくの内航海運あるいは外航にいたしましても、ここに大きな隘路が出てくるであらうということ考へるのであります。そういう点につきましても、お考えをひとつ伺つておきたい。

○若狭政府委員 たいへん申しわけございませんが、ちょっと聞かえませんでしたので、済みませんがもう一度、○内海(清)委員 結局、今日港湾労働者というものがだんだん逼迫してきておる。これは御承知のとおりでありませう。これにはいろいろの問題がございませう。したがって港湾労働者の逼迫がひいてはその賃の低下ということも当然であります。そこで、外航におきましても内航におきましても同様でありますけれども、この港湾設備並びに港湾荷役の整備ということが今日きわめて重要な問題でありまして、いかに外航船の対策をやりまして、内航対策をやつても、この面が十分並行的に進まなければ、これらの海運の振興ということにはなかなかむずかしい。これについて今後十分な施策を講じてもらわなければならぬと思つておるのであります。それが、それらにつきましても、今後のお考えについてお知らせいただきたい。ことに内航の面でどういふことが非常におくれておる、こう思うので

○比田政府委員 ただいま御指摘がございましたように、いかに海運界が再建整備されても、また日本の経済が伸びまして港に荷物をよけ集まりまして、肝心の荷物をよけ集まり場所、港湾施設あるいは港湾の運送事業がうまくいかなくては画電点購を欠くものであることは御指摘のとおりでございます。そこで私どももいたしましては、一般の港湾の整備につきましても、

は、現在昭和三十六年度から開始いたしまして四十年に終わりますところの港湾整備五カ年計画というものを基本計画として持つております。しかし、これにつきましても、最近の諸情勢にかんがみまして、本年中には新しい五カ年計画に切りかえていきたい、かように存じております。これによりまして、昭和三十一年から始まりまして四十三年度に終わるといふ形になるわけでございます。このほうはたゞいま所得増進計画の中期計画と並行いたしまして作業中でございます。一応の見通しによりますと、昭和三十七年度には五億六千万トンぐらいの荷物が日本の港に出入りいたしましたのでございませうけれども、四十三年には約九億トンになるということも把握しております。したがって、これに伴いますところの港湾の基本的な岸壁とか埠頭とか防波堤とか申しますような港湾施設を整備しますことはもちろんでございますけれども、ただいまお話のあります最終的の段階で荷役をいたします設備につきましても十分考慮を払つていきたい、かように考へまして、先ほど説明しておりました引き船あるいは荷役機械の増強というものは、この港湾整備五カ年計画に見合ひまして向こう五カ年間の需要の見通しを立てまして、その一年目といたしまして予算を要求いたします。また先般、御指摘がありましたように、予算の規模が小さいじゃないかという存じておりますので、今後私ども大いに努力をいたしまして、この港湾荷役の面でもりっぱな港にいたしたい、かように覚悟いたしておりますので、ど

は、現在昭和三十六年度から開始いたしまして四十年に終わりますところの港湾整備五カ年計画というものを基本計画として持つております。しかし、これにつきましても、最近の諸情勢にかんがみまして、本年中には新しい五カ年計画に切りかえていきたい、かように存じております。これによりまして、昭和三十一年から始まりまして四十三年度に終わるといふ形になるわけでございます。このほうはたゞいま所得増進計画の中期計画と並行いたしまして作業中でございます。一応の見通しによりますと、昭和三十七年度には五億六千万トンぐらいの荷物が日本の港に出入りいたしましたのでございませうけれども、四十三年には約九億トンになるということも把握しております。したがって、これに伴いますところの港湾の基本的な岸壁とか埠頭とか防波堤とか申しますような港湾施設を整備しますことはもちろんでございますけれども、ただいまお話のあります最終的の段階で荷役をいたします設備につきましても十分考慮を払つていきたい、かように考へまして、先ほど説明しておりました引き船あるいは荷役機械の増強というものは、この港湾整備五カ年計画に見合ひまして向こう五カ年間の需要の見通しを立てまして、その一年目といたしまして予算を要求いたします。また先般、御指摘がありましたように、予算の規模が小さいじゃないかという存じておりますので、今後私ども大いに努力をいたしまして、この港湾荷役の面でもりっぱな港にいたしたい、かように覚悟いたしておりますので、ど

は、現在昭和三十六年度から開始いたしまして四十年に終わりますところの港湾整備五カ年計画というものを基本計画として持つております。しかし、これにつきましても、最近の諸情勢にかんがみまして、本年中には新しい五カ年計画に切りかえていきたい、かように存じております。これによりまして、昭和三十一年から始まりまして四十三年度に終わるといふ形になるわけでございます。このほうはたゞいま所得増進計画の中期計画と並行いたしまして作業中でございます。一応の見通しによりますと、昭和三十七年度には五億六千万トンぐらいの荷物が日本の港に出入りいたしましたのでございませうけれども、四十三年には約九億トンになるということも把握しております。したがって、これに伴いますところの港湾の基本的な岸壁とか埠頭とか防波堤とか申しますような港湾施設を整備しますことはもちろんでございますけれども、ただいまお話のあります最終的の段階で荷役をいたします設備につきましても十分考慮を払つていきたい、かように考へまして、先ほど説明しておりました引き船あるいは荷役機械の増強というものは、この港湾整備五カ年計画に見合ひまして向こう五カ年間の需要の見通しを立てまして、その一年目といたしまして予算を要求いたします。また先般、御指摘がありましたように、予算の規模が小さいじゃないかという存じておりますので、今後私ども大いに努力をいたしまして、この港湾荷役の面でもりっぱな港にいたしたい、かように覚悟いたしておりますので、ど

は、現在昭和三十六年度から開始いたしまして四十年に終わりますところの港湾整備五カ年計画というものを基本計画として持つております。しかし、これにつきましても、最近の諸情勢にかんがみまして、本年中には新しい五カ年計画に切りかえていきたい、かように存じております。これによりまして、昭和三十一年から始まりまして四十三年度に終わるといふ形になるわけでございます。このほうはたゞいま所得増進計画の中期計画と並行いたしまして作業中でございます。一応の見通しによりますと、昭和三十七年度には五億六千万トンぐらいの荷物が日本の港に出入りいたしましたのでございませうけれども、四十三年には約九億トンになるということも把握しております。したがって、これに伴いますところの港湾の基本的な岸壁とか埠頭とか防波堤とか申しますような港湾施設を整備しますことはもちろんでございますけれども、ただいまお話のあります最終的の段階で荷役をいたします設備につきましても十分考慮を払つていきたい、かように考へまして、先ほど説明しておりました引き船あるいは荷役機械の増強というものは、この港湾整備五カ年計画に見合ひまして向こう五カ年間の需要の見通しを立てまして、その一年目といたしまして予算を要求いたします。また先般、御指摘がありましたように、予算の規模が小さいじゃないかという存じておりますので、今後私ども大いに努力をいたしまして、この港湾荷役の面でもりっぱな港にいたしたい、かように覚悟いたしておりますので、ど

うぞ今後ともよろしく御鞭撻をお願いいたしたいと思います。

○内海(清)委員 それでは次に移りまして十九号の五号であります。ここで「運輸省令で定める種類の貨物の運送に適した構造を有する鋼製の貨物船を建造する」というものですが、この「運輸省令で定める種類」、これはどういうことを考えておられますか。

○高林説明員 昭和三十一年度におきましては、運輸省令で定める貨物の種類といたしましては、石炭、鋼材、石油といったようなものを考えておる次第であります。

○内海(清)委員 運輸省令で定める種類というものは大体石炭、鋼材、石油のそれぞれ専用船ということでありませう。そうすると、これは建造トン数の制限がございますか。

○高林説明員 建造される船の大きさという点につきましては、特に大きい制限というものはいま考えておりませんけれども、やはり一種の標準的なタイプというようなものについてのようなのがあるか、これを現在検討しております。しかしながら考え方は近代化という方向に近づいておることを考えておる次第でございます。

○内海(清)委員 現在石炭専用船については大体トン数制限があるようですが、これはどうなっておりますか。

○高林説明員 大体いままでのところでは、石炭専用船につきましては五千トン・デット・ウェイトあたりのものが非常に多いでございます。ただ、地域によりましてはまたそういうふうな

画一的にやりますことが必ずしも適当ではないような地域といえますか、あるいは炭鉱事情といえますか、港灣事情と申しますか、そういうようなこともございますので、それぞれ適したタイプのものについて検討している次第でございます。

○内海(清)委員 これは実際問題として一ばい船主の多い運炭機帆船主、これが一対一・五というような比率で大体解撤を行なうわけでありませう。この石炭専用船はこれまで採用してまいりましたような五千二百トン型であるとか、これはデッド・ウェイトですが、あるいは三千六百五十トン型、あるいは三千百トン型というふうなものになると、これは機帆船業者、こういうふうなものはこの恩典にほとんどあずかり得ないという、これに参加し得ないというケースが出てくるのじゃないか。したがって船型を、たとえば千五百トン程度のものを、たとえば千五百トン程度のものをつくる。ただいまのお話によれば、実際港その他の事情によっていま考えておられるということでありませう、こういうのもっと小さい型の船もきめるべきである。機帆船業者が共同して建造しようと思ってもなかなかできないという点では、これらについてもひとつ十分御検討願いたいと思えます。これはいかがでございますか。

○若狭政府委員 公団の船型といたしましては、実は具体的に何トン以上でなければならぬというふうな考え方をわれわれは持っているわけではございません。むしろ開発銀行と公団との分担をどうしようかというこ

とで、戦時標準船の対策を実施いたした際には、一応三千トン程度をめぐりにして、公団は主として内航の船をつくるということに重点を置くことじゃないかというふうな考え方でやってきておられるわけでありませう。したがって、北海道炭の専用船を建造する場合には、一応三千トン程度というふうなものがめどになっておるわけでございます。しかしこれは決して厳格なものではございませんで、経済船の要求するところによってできるだけそういう制限を除いていきたいというようにわれわれは考えておるわけでございます。いま問題になっております運炭機帆船の場合の代替建造につきましては、現在いろいろ検討されておりますけれども、北海道炭のような大きなものをつくるという計画はないようでございます。それから実際問題として一対一・五というふうな解撤の比率につきましては、機帆船の場合については特例を認めまして、できるだけ機帆船業者がこれに参加しやすいようにわれわれとしては考えていこうというところで、いま具体的な案を検討しております。いま具体的な案を検討しております。いま具体的な案を検討しております。

○内海(清)委員 いまの御答弁、大体私の申し上げましたことと同様なことだと考えるのでありますが、実際船を建造する場合の経済性はもちろんございませうけれども、やはり今日内航の再建ということでございませうから、機帆船業者その他零細業者がやはり参加で

きるような一応の道を開くべきである。ことに過渡期においては、この点が私は必要だと思っておりますので、その点についてはひとつ十分にお考えをいただきたい。

次に資金の問題ですが、先ほど御質問もありませんので、私は簡単にちょっと触れたいと思うのであります。これは外航については御承知のとおりで、戦時補償が打ち切られましたけれども、その後いろいろ助成措置がとられてきたのです。ところが内航につきましては、御承知のようにいままでほとんど放置されておった。戦後十九年でようやくこの再建の緒につきかけておる状態でありませう。しかも先ほどお話がございましたように、公団融資は七割であって、金利は八分七厘だ。これはいまの内航海運の状況から考えたときにはあまりに大き過ぎはせぬか、こういうふうにか考えるのです。内航におきましても戦時中に沈没いたしました船がどのくらいあるかということとは、はっきりわからぬようです。それだけに内航というものは今日なおざりにされておるのであります。私もいろいろ調べてみたけれども、なかなかわからないのであります。この点についてひとつ、もし運輸省のほうでわかればお知らせ願いたい、こういうふうな思いをいたします。

さらに先ほどいろいろ御答弁があらりましたが、現在の内航海運の関係の負担限度から見れば、金利は少なくとも六分五厘程度には引き下げなければならぬ、こういうふうには私は考えておるのですが、その点いかがでございますか。

○若狭政府委員 御指摘の現在の八分七厘という金利は、決して合理的なものであるというふうにはわれわれ考えておるわけではございません。ただこれより引き下げることになりませう、公団の人員費というものは、たとえば政府の出資金でまかなうというふうな制度をとりませんと、これ以下に引き下げることはなかなか困難な状況でございます。これは戦時標準船の代替建造をいたしましたときも問題になつたわけでございますけれども、本来戦時標準船といい、あるいは法定耐用年数を超過した船舶といい、いずれも企業が当然そのリプレースを用意しておくべき問題であるから、これは一般の経済原則ののっとって船舶の代替建造を行なうべきものであるというふうな考え方でございます。公団として果たすべき役割というものは、金利面の助成というだけではなしに、むしろ担保力がないという問題、あるいは融資能力がないという問題、あるいは公団はそれ独自の制度をもってこれを補うということ、現在の制度ではないかということ、現在の制度ができておるわけでございます。したがって、金利面のほうで、たとえばいま御指摘のような六分五厘にするというふうな方向になりませう、われわれとしては外航船舶の例もございませう、なるべくそういう方向へ近づきたいという気持ちはございませうけれども、これを実施いたしたためには、公団の出資金を増加しなければならぬというふうな問題があるわけでございます。これについてもなかなか簡単にはできないという状態であるかと思えます。ただ現在の八分七厘の金利と

七厘という金利は、決して合理的なものであるというふうにはわれわれ考えておるわけではございません。ただこれより引き下げることになりませう、公団の人員費というものは、たとえば政府の出資金でまかなうというふうな制度をとりませんと、これ以下に引き下げることはなかなか困難な状況でございます。これは戦時標準船の代替建造をいたしましたときも問題になつたわけでございますけれども、本来戦時標準船といい、あるいは法定耐用年数を超過した船舶といい、いずれも企業が当然そのリプレースを用意しておくべき問題であるから、これは一般の経済原則ののっとって船舶の代替建造を行なうべきものであるというふうな考え方でございます。公団として果たすべき役割というものは、金利面の助成というだけではなしに、むしろ担保力がないという問題、あるいは融資能力がないという問題、あるいは公団はそれ独自の制度をもってこれを補うということ、現在の制度ではないかということ、現在の制度ができておるわけでございます。したがって、金利面のほうで、たとえばいま御指摘のような六分五厘にするというふうな方向になりませう、われわれとしては外航船舶の例もございませう、なるべくそういう方向へ近づきたいという気持ちはございませうけれども、これを実施いたしたためには、公団の出資金を増加しなければならぬというふうな問題があるわけでございます。これについてもなかなか簡単にはできないという状態であるかと思えます。ただ現在の八分七厘の金利と

七厘という金利は、決して合理的なものであるというふうにはわれわれ考えておるわけではございません。ただこれより引き下げることになりませう、公団の人員費というものは、たとえば政府の出資金でまかなうというふうな制度をとりませんと、これ以下に引き下げることはなかなか困難な状況でございます。これは戦時標準船の代替建造をいたしましたときも問題になつたわけでございますけれども、本来戦時標準船といい、あるいは法定耐用年数を超過した船舶といい、いずれも企業が当然そのリプレースを用意しておくべき問題であるから、これは一般の経済原則ののっとって船舶の代替建造を行なうべきものであるというふうな考え方でございます。公団として果たすべき役割というものは、金利面の助成というだけではなしに、むしろ担保力がないという問題、あるいは融資能力がないという問題、あるいは公団はそれ独自の制度をもってこれを補うということ、現在の制度ではないかということ、現在の制度ができておるわけでございます。したがって、金利面のほうで、たとえばいま御指摘のような六分五厘にするというふうな方向になりませう、われわれとしては外航船舶の例もございませう、なるべくそういう方向へ近づきたいという気持ちはございませうけれども、これを実施いたしたためには、公団の出資金を増加しなければならぬというふうな問題があるわけでございます。これについてもなかなか簡単にはできないという状態であるかと思えます。ただ現在の八分七厘の金利と

七厘という金利は、決して合理的なものであるというふうにはわれわれ考えておるわけではございません。ただこれより引き下げることになりませう、公団の人員費というものは、たとえば政府の出資金でまかなうというふうな制度をとりませんと、これ以下に引き下げることはなかなか困難な状況でございます。これは戦時標準船の代替建造をいたしましたときも問題になつたわけでございますけれども、本来戦時標準船といい、あるいは法定耐用年数を超過した船舶といい、いずれも企業が当然そのリプレースを用意しておくべき問題であるから、これは一般の経済原則ののっとって船舶の代替建造を行なうべきものであるというふうな考え方でございます。公団として果たすべき役割というものは、金利面の助成というだけではなしに、むしろ担保力がないという問題、あるいは融資能力がないという問題、あるいは公団はそれ独自の制度をもってこれを補うということ、現在の制度ではないかということ、現在の制度ができておるわけでございます。したがって、金利面のほうで、たとえばいま御指摘のような六分五厘にするというふうな方向になりませう、われわれとしては外航船舶の例もございませう、なるべくそういう方向へ近づきたいという気持ちはございませうけれども、これを実施いたしたためには、公団の出資金を増加しなければならぬというふうな問題があるわけでございます。これについてもなかなか簡単にはできないという状態であるかと思えます。ただ現在の八分七厘の金利と

七厘という金利は、決して合理的なものであるというふうにはわれわれ考えておるわけではございません。ただこれより引き下げることになりませう、公団の人員費というものは、たとえば政府の出資金でまかなうというふうな制度をとりませんと、これ以下に引き下げることはなかなか困難な状況でございます。これは戦時標準船の代替建造をいたしましたときも問題になつたわけでございますけれども、本来戦時標準船といい、あるいは法定耐用年数を超過した船舶といい、いずれも企業が当然そのリプレースを用意しておくべき問題であるから、これは一般の経済原則ののっとって船舶の代替建造を行なうべきものであるというふうな考え方でございます。公団として果たすべき役割というものは、金利面の助成というだけではなしに、むしろ担保力がないという問題、あるいは融資能力がないという問題、あるいは公団はそれ独自の制度をもってこれを補うということ、現在の制度ではないかということ、現在の制度ができておるわけでございます。したがって、金利面のほうで、たとえばいま御指摘のような六分五厘にするというふうな方向になりませう、われわれとしては外航船舶の例もございませう、なるべくそういう方向へ近づきたいという気持ちはございませうけれども、これを実施いたしたためには、公団の出資金を増加しなければならぬというふうな問題があるわけでございます。これについてもなかなか簡単にはできないという状態であるかと思えます。ただ現在の八分七厘の金利と

七厘という金利は、決して合理的なものであるというふうにはわれわれ考えておるわけではございません。ただこれより引き下げることになりませう、公団の人員費というものは、たとえば政府の出資金でまかなうというふうな制度をとりませんと、これ以下に引き下げることはなかなか困難な状況でございます。これは戦時標準船の代替建造をいたしましたときも問題になつたわけでございますけれども、本来戦時標準船といい、あるいは法定耐用年数を超過した船舶といい、いずれも企業が当然そのリプレースを用意しておくべき問題であるから、これは一般の経済原則ののっとって船舶の代替建造を行なうべきものであるというふうな考え方でございます。公団として果たすべき役割というものは、金利面の助成というだけではなしに、むしろ担保力がないという問題、あるいは融資能力がないという問題、あるいは公団はそれ独自の制度をもってこれを補うということ、現在の制度ではないかということ、現在の制度ができておるわけでございます。したがって、金利面のほうで、たとえばいま御指摘のような六分五厘にするというふうな方向になりませう、われわれとしては外航船舶の例もございませう、なるべくそういう方向へ近づきたいという気持ちはございませうけれども、これを実施いたしたためには、公団の出資金を増加しなければならぬというふうな問題があるわけでございます。これについてもなかなか簡単にはできないという状態であるかと思えます。ただ現在の八分七厘の金利と

申しましたも、公団の事業量が拡大す
れば、事務経費もそれに反比例いたし
まして減少するわけでございますので、
そういう面から公団の経営をできる
だけ合理化いたしまして、この金利
を実質的に下げることができな
いかということ、いま検討いたして
おるわけでございます。

○内海(清)委員 この問題はいろいろ
困難な問題がある。いまこれを下げれ
ば、人件費の問題が出るわけでありま
す。公団の政府の出資金がいままで
あまりに少な過ぎるということが一つ
あると思います。公団業務を、その使
命を達成させるためにうまく運営し
ていく、こういう点につきましては、
運輸当局としても十分な責任があるわ
けでございます。せつかくこの公団が
できまして内航対策にしても、十分
これ以内航が立ち直れるという措置が
とられなければならぬのであります。
これらの点につきましては、外航と比
較してあまりに内航が今日までなおざ
りにされておるといふ気持がいたす
のであります。いろいろこれは必ずか
しい問題があると思ひます。少なくと
も外航に對しては、いままでとられ
ました措置と比べて非常に格差があ
る、この感じはどうしてもぬぐい切れ
ない。運輸当局におきまして、今後ひ
とつこの面の金利引き下げについて十
分に御考慮願ひたい、こういうふう
に考えるのであります。

それから、次にお尋ねしたいと思ひ
ますのは、石炭専用船の建造につい
て、運炭機帆船が代替建造の対象に
なつておる。これまで建造された専用
船は、大体戦前の専用船の建造で、一

ばい船主の多い運炭機帆船が一對一
五の比率では、實際上非常に困難なも
のであります。先ほど申し上げました
のですが、これらにつきまして、運炭機
帆船の業者などが十分共同して代替船
をつくるというふうなことで、何か運
輸省として特別な行政指導を行な
われておるかどうか、これらの点につ
いてはいかがでしょうか。

○若狭政府委員 実はまだこの予算が
成立いたしておらない状況でございま
して、また次いで、われわれとしては
内航の海運業法、あるいは内航の組合
法というものを国会で御審議いただく
予定になつておるわけでございます。
そういうものを全部総合いたしません
と、今後のはっきりした政策は打ち出
すというわけにはまいらないわけでご
ざいます。ただ後段の代替建造の面
につきましては、現在われわれといたし
まして、いろいろこの解散の比率その
他について検討を加えておるわけでご
ざいますけれども、御指摘のような機
帆船業者がこれに乗り得るということ
を前提といたしまして、その基準をつ
くつていこうというふうにお考えであ
るわけでございます。具体的には、たと
えば船型がどの程度が適当であるか、
おそらく千トン、二千トン足らずの船
船になると思ひます。それから解散の
比率も、機帆船の場合にはやはり特別
を設けざるを得ないのではないかと
いうような、いろいろの問題があるわけ
でございます。そういう面について

現在真剣に検討を加えておるわけでご
ざいます。したがって、機帆船の
業者が共同いたしましたし、探算の
面その他を考へまして、基準をつくつ

ていくということになると思ふわけで
ございます。

○内海(清)委員 この問題はきわめて
重要な問題です。ことに中小企業対策
としては大切なことでございまして、
十分機帆船業者がこれに乗り得る
よう、ひとつ万全の処置をとつていた
だきたい。

それから、もうちょっとお尋ねした
いのは、この石炭専用船の大量の出現
ということ、一番大きい打撃を受け
たのは運炭機帆船です。これは申すま
でもございせん。ところが政府は、一
対一・五の代替建造をさすということ
によつて救済していこうということ
であります。御承知のように石炭産
業が非常な危機に直面いたしました場
合に、これらのスタラップ・ビルドとい
う政策がとられたのは御承知のとおり
でございます。そこで、この石炭専用
船ができたために、運炭機帆船が非常
に不振になつておる。困つてきた。そ
ういふような運炭業者をやめていくの
に對する何か特別の助成措置が必要で
ないか。ともこれにも乗りかえられ
ないか。とていふふうな、ここでもうやむな
くやめていかなければならないとい
うようなものに対しては、石炭産業の合
理化の面とあわせて考へてみました。こ
に、何らかの措置がとらるべきでは
ないかと思ふのであります。何か特
別の助成措置を考へられておるかどう
か、この点をひとつ伺ひたい。

○若狭政府委員 運炭機帆船が相当過
剩になつてまいるわけでございます。け
れども、石炭の輸送経路の変更とい
うような面もございまして、できるだ
けこの専用船の建造のほうに協力して
もらふということ、実際問題として

は処理していきたい。それから、われ
われのほうで、予算的には、運炭機帆
船業者の転業資金というふうな面で解
散補助金というふうなものを実は考へ
ておつたわけでございます。しかし、
実際問題としては、この石炭専用船に
機帆船のある程度の解散義務をつける
ことによつて、そういう問題は解決さ
れていくのではないかと、このこと、
まず来年度の問題をいたしましては、
スタラップ・ビルドをどれだけ石炭専
用船につけさせるかということによつ
て実際の解散補助的な役割りを果たさ
せるということをお考へしておるわけ
でございます。この石炭専用船建造に伴
う運炭機帆船の解散という効果を見定
まして、また明年度以降において必要
な措置を講じてまいりたいと思つてお
るわけでございます。

○内海(清)委員 この問題はきわめて
重要な問題です。結局運炭機帆船業者
が今日非常に困窮にあるということ
は、一に石炭合理化問題に付随して出
てきた問題です。したがって、石炭合
理化の問題と並行的に考へられなけれ
ばならなかつたものだと思ふのであり
ます。石炭専用船がつくられていくと
きに同時にこの問題を取り上げるべき
であつた。それが今日まで取り残され
て、ようやく内航海運の問題でここ
に突き当たるわけであります。いま局長
の御答弁のように、これが十分内航対
策の中で吸収されていけば問題はな
いと思ふ。ところが、実際問題として非
常な問題が残るだらうということをお
心配いたしております。したがって、こ
れらにつきましても、ひとつ石炭産業
合理化の問題と考へ合わせて、ここに
十分なる特別の助成措置をとつていた

た

だきたい。このことを強く要望してお
きたいと思ひます。
まだ聞きたいこともございますが、
委員会がいろいろ伺つておるようであ
りますから、時間も経過いたしました
ので、いずれまたこの問題は内航海運
にも非常に影響を持つておること
でございますので、内航海運の問題の場合
にもまたこれらに關連して質問いた
したいと思ひます。本日はこれで終わ
ります。

○川野委員長 次会は、来たる十日火
曜日午前十時より理事会、十時三十分
より委員会を開会することとし、本日
はこれにて散会いたします。
午前十一時五十九分散会

た