

第四十六回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第二十三号

昭和三十一年四月三日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 川野 芳満君

理事關谷 勝利君 理事塚原 俊郎君

理事西村 直己君 理事山田 彌一君

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

中馬 辰猪君 西村 英一君

長谷川 峨君 細田 吉藏君

増田甲子七君 泊谷 裕夫君

野間千代三君 山口丈太郎君

内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 綾部健太郎君

出席府委員

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)

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

運輸事務官 高林 康一君

(海運局参事官)

専門員 小西 眞一君

四月二日

東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案(内閣提出第一五三三号)

は本委員会に付託された。

四月一日

東北地方の工業開発のための輸送力増強等に関する陳情書(仙台市切当台通り二十七番地宮城原町村議会議長会長大村庄三郎)(第三二五号)

内山線の開通促進に関する陳情書(南予三市議会議長会宇和島市議會議長島瀬善親外二名)(第三二七号)

四国循環鉄道の開通促進に関する陳情書(南予三市議會議長会宇和島市議會議長島瀬善親外二名)(第三二八号)

国鉄越美線の全通促進に関する陳情書(国鉄越美線全通促進期成同盟連合会長岐阜県知事松野幸泰)(第三二九号)

国鉄只見中線の建設促進に関する陳情書(福島県河沼郡津波下町字西南町裏甲四千番地河沼地方町村議會議長会長馬場豊美)(第三三〇号)

四国循環鉄道海岸廻り線の建設線編入に関する陳情書(南予三市議會議長会宇和島市議會議長島瀬善親外二名)(第三三一号)

関西本線の複線電化促進に関する陳情書(関西本線複線電化促進連盟会長名古屋市長杉戸清)(第三八九号)

千歳飛行場の第一種空港指定に関する陳情書(千歳市議會議長吉田信一)(第三九〇号)

近畿日本鉄道株式会社伊賀線の存置に関する陳情書(名張市議會議長奥西利男)(第三九一号)

高山線の輸送力増強に関する陳情書(福井県議會議長長原新十郎外六名)(第三九二号)

国鉄樽見線の延長に関する陳情書(樽見線促進期成同盟会長岐阜県知事松野幸泰外一名)(第四八四号)は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案(内閣提出第一五三三号)

小型船舶運送法及び小型船舶運送組合法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一六号)

○川野委員長 これより会議を開きます。東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案
東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法

(趣旨)
第一条 この法律は、東海道新幹線鉄道(東京都と大阪府とを連絡する日本国有鉄道の幹線鉄道であつて、その軌間が一・四三メートルであるものをいう。以下同じ。)の列車がその主たる区間を二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できることにかんがみ、その列車の運行の安全を妨げる行為の処罰

に關し、鉄道營業法(明治三十三年法律第六十五号)の特例等を定めるものとする。

(運行保安設備の損壊等の罪)

第二条 東海道新幹線鉄道の用に供する自動列車制御設備、列車集中制御設備その他の運輸省令で定める列車の運行の安全を確保するための設備を損壊し、その他これらの設備の機能をそこなう行為をした者は、五年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

2 前項の設備をみだりに操作した者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

3 第一項の設備を損傷し、その他同項の設備の機能をそこなうおそれのある行為をした者は、五万円以下の罰金に処する。

(線路上に物件を置く等の罪)

第三条 次の各号の一に該当する者は、一年以下の懲役又は五万円以下の罰金に処する。

一 列車の運行の妨害となるような方法で、みだりに、物件を東海道新幹線鉄道の線路(軌道及びこれに附属する保護用通路その他の施設であつて、軌道の中心線の両側について幅三メートル以内の場所にあるものをいう。次号において同じ。)上に置き、又はこれに類する行為をした者

二 東海道新幹線鉄道の線路内にみだりに立ち入つた者

(列車に物件を投げる等の罪)

第四条 東海道新幹線鉄道の走行中の列車に向かつて物件を投げ、又は発射した者は、五万円以下の罰金に処する。

附則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

理由

東海道新幹線鉄道の列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できることにかんがみ、その列車の運行の安全を妨げる行為の処罰に關し、鉄道營業法の特例等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。

○綾部國務大臣 ただいま議題となりました東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

東海道新幹線は、わが国の最も重要な幹線輸送にならう東海道線の輸送力不足を根本的に解消し、わが国経済の発展をはかることを目的として、昭和三十四年四月建設に着手いたしました。本年十月一日開業の予定であります。

この東海道新幹線は、時速二百キロメートルという世界でも最も速い速度で運転され、在来の鉄道と比較して次のような特殊性を持っております。

特殊性の第一は、高速度のため運転方式が全く異なっていることである。東海道新幹線は、在来線のこだまクラスの最高速度が時速百十キロメートルであるのに対して、その約二倍の時速二百キロメートルという超高速で運転され、これに伴いまして非常ブレーキを使用して列車が停止するまでの距離もこれまでの約五倍の二キロメートルが必要とされております。このため、在来線におきましては運転士が信号機と進路の状況を肉眼で確認して列車を運行させるといふ運転方式であるのに対して、東海道新幹線におきましては、主として自動列車制御設備等一連の運行保安設備により列車を運行させる運転方式を採用しているのがあります。

特殊性の第二は、万一事故が発生した場合に、その被害が甚大であることと予想されることとあります。東海道新幹線は航空機に匹敵する高速度で走行しますため、万一衝突等の事故を引き起こしました場合には、航空機なみの事故となり、大被害が生ずるものと予想されるのであります。

以上述べましたような東海道新幹線の特殊性にかんがみまして、その列車の運行の安全を確保するため、運行保安設備として、自動列車制御設備、列車集中制御設備等技術的に現在最高水準にあります諸設備を設けずとも、運転士等の教育の面におきましては、モデル線区におきまして高速運転に適応した高度の教育訓練を行なっております。また施設面におきましては、全線にわたって鉄道や道路と立体交差とすることによって踏切事故をなくしますほか、線路内への人の立

ち入り、物件の落下を防止するため、必要な箇所に厳重な防護柵を設置いたしております。

このように政府及び国鉄は、一体となりまして東海道新幹線の安全確保のため必要な諸措置を講じておりますが、このような諸措置を講じまして、あえて行なわれず列車の運行の安全を妨げる行為につきましては、東海道新幹線の列車が高速で走行するためきわめて重大な結果が発生するものと予想されますので、これら列車の運行の安全を妨げる行為を規制することによりまして、安全確保に万全を期する必要があるものであります。

この法律案は、以上に述べましたような観点から、列車の運行の安全を妨げる行為のうち、鉄道営業法等におきまして規制しておりません行為、すなわち第一に、東海道新幹線の用に供する自動列車制御設備等の運行保安設備を損壊し、その他機能をそこのる行為、第二に、これらの運行保安設備をみだりに操作する行為、第三に、これらの運行保安設備を損壊し、その他機能をそこのる行為、第四に、列車の運行の妨害となるような方法で、みだりに、物件を線路に置き、またはこれに類する行為、第五に、線路にみだりに立ち入る行為、第六に、走行中の列車に向かって物件を投げ、または発射する行為、に対して罰則を定めるものであります。

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

○川野委員長 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○川野委員長 次に、小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案を議題とし、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 質疑に入る前に、この前の委員会でも要求した資料が出てまいりましたから、海運局のほうから概要を説明願いたいと思います。

○高林説明員 資料が四部あります。そのうちまず内航船腹量の推移という資料から御説明申し上げたいと思っております。

内航船腹量の推移と申しますこの資料は、三十二年以降三十八年に至ります間の船腹量の推移を大型鋼船五百グロストン以上、それから小型鋼船五百グロストン未満、それから機帆船、このういうふうに分けをいたしまして作成した資料でございます。全体といたしましては、三十二年におきましては、この総計といたしまして百六十三万七千トンでございます。三十八年度におきましては二百六十七万一千トンでございます。その間百三十四万四千トンの増加でございます。年平均にいたしますと、十七万二千トンの増加を示しております。このうち特に顕著な増加を示しておりますのは、この一番上の大型鋼船の欄の油送船でございます。五万七千トンから十九万七千トン、指数にいたしまして三四八という指数でございます。それから小型鋼船の欄で貨物船の八万三千トンから三十五万五千トン、四二八という指数でございます。それから油送船に至りましては二万八千トンから二十万五千トンというふうに七二五という指数になっており

ます。このういうふうに、全体といたしましては小型鋼船の増加が非常に著しい。他方、機帆船におきましては、ほぼこれは一二七くらい指数でございます。まして、漸増をしているものでございまして、以上、内航船腹量の推移に関する資料でございます。

次に、縦書きの資料でございます。これは、縦書きの資料でございまして、運輸省告示第三八四号と書いた資料があります。これについて御説明申し上げます。

これは標準木船運賃及び標準回漕料をきめましたものでございまして。これは昭和二十八年度の八月に設定いたしました標準木船運賃及び標準回漕料でございます。これは二ページにございまして、九航路七品目についてこれを設定したものでございまして。この右下の欄にありますが、昭和三十三年の十二月に改正になっております。ただ、この改正は実質的な改正ではございませんで、当時の尺貫法の改正に伴って木材等の石表示を改めたということでございます。内容的な改正にはなっていない。このようにいたしまして、二十八年度に設定されてそのままだというものが標準木船運賃の状況でございます。

次に、内航運賃の推移という横書きの表について御説明申し上げます。まず第一に運賃状況でございます。これは三十二年度から三十七年度に至ります間の貨物船と油送船の運賃状況を表数及び指数であらわしたものでございまして。貨物船の一トン当たりの運賃は、三十七年度は九百七十八円ということでございますが、三十七年度には八百円、これが指数にして一〇〇に對

して八二というふうに内航運賃は下がっております状況でございます。次に油送船につきましては、三十二年度から三十七年度の推移を見ますと、三十二年度の一〇〇に對しまして三十七年度は六七というふうに下がっております。これは先ほど船腹量の推移でも御説明申し上げましたように、タンカーの非常な激増ということも一つのあらわれであるというふうに考えられるものでございます。

次に、第二といたしまして、船型別につきまして、主要航路別の運賃の推移を、ここで大体主要な航路と主要な品目について、三十二年から三十八年までの推移を掲げてございまして。たとえば営業用炭の欄では若松、阪神間、若松の石炭運賃につきましては、大型鋼船は三十二年四百九十円から三十八年四百三十円、これは若干の下落を示しております。機帆船については大体においてある程度途中下がり、若干回復しておるといふようなこと、この辺は調整運賃の作用があるものと考えられるのでございまして。国鉄用炭につきましては、これは途中で一時下落しておりますけれども、少し持ち直したものでございまして、これはやはり三十二年に對比いたしますと、相当な低下を示しておるといふ状況でございます。鋼材につきましては最も安定した運賃状況を示しております。八幡、阪神につきましては、全体といたしましてはほぼ同じ水準で推移しておるといふふうに考えられるわけでございまして。なお、しかしながら一番下落のはなはだしいのはやはり重油関係でございます。重油関係につきましては、たとえは小型鋼船の京浜一名古屋六

なりますれば、必ずしも的確なものではないように思ふのです。それはどういうタイミングでやりますか。

○若狭政府委員 最高船腹量は、御承知のように、需給の著しく混乱するという状態のもとでこれを制定するわけでございますので、当然組合の組織率

が十分でない場合にもこの最高限度量の決定と告示というよりなことは考えられるわけでございます。この運用につきまして、具体的には各企業からの建造の申請というものを関係官庁が決定するよりな方法をとるわけでございますけれども、その際に組合の意見を十分聞きまして、組合の意見を尊重いたしまして、また組合というものを活用して、たとえばスクラップ・ビルドの状況その他を調査いたしまして、これによって組合の力をさらに強めていくことを考えておるわけでございます。

○久保委員 いずれにしても、組織率が高まらぬ限りは、残念ながらこの法案あるいはいままでの法律全体に盛られている方法によって安定させるということはなかなかむずかしいとわれわれは思っているわけで、とにかくしくしく聞いているわけですが、現在その組織率を高める自信はお持ちなんでしょうか。たとえばいまのお話のように、その組織率を高めていく指導官庁としては、出先の海運局の支局なり出張所なりというものであります。そういふものの陣容を見れば必ずしもこれは十分でないというように考えているわけなんです。十分でない陣容において、移動の激しいとせば小さい船などはなかなか捕捉しがたいと思うし、それから組合自身に対しても、中身の組合のいわゆる事業とか、機能というのか、そういうものに対して必ずしも全船主に深い理解と協力を得られるような立場には今日たゞいまではないと思うのです。そういうことを考えると、どうも組織率は高まらぬけれども、まあ最高船腹だけきめて

いけば何とかこの低迷した内航の実態から脱却できるだろうという淡い希望を持っているように思われるわけなんです。これはどういふふうな思っているのでしょうか。

○若狭政府委員 内航対策というのは当然組合の自主的な統制というものを基本に考えておりますので、組織率を向上させるということはわれわれの最大の眼目でございます。最高限度量の決定による船腹の規制という一つの方法でございますし、また運賃の自主的な統制というものをいかにして今後維持していくかということによって、組合の存在というものを今後内航船主に力強く印象づけるというふうないろいろな方策を講じてまして、やはり組織率を向上させなければならぬ、これが前提であるというふうにわれわれは考えております。

○久保委員 いずれにしても、組織率が高まらぬことには完ぺきを期し得られないので、むしろ私は、内航の整備の第一前提は組織率を向上する、一〇〇％組織化するということがまず前提にならねば、いろいろな施策をやりますしても、やはり指の周から水が漏れるということになると思うのです。だから、これに対して何かもっと積極的な対策がないかと思うのですが、いかがですか。まあ通り一べんといえは語弊がありますが、大体だれも気がつくような方法はいままでお話がありましたか、もう少しそれ以外にないのですか。

○若狭政府委員 これは御指摘のとおりでございます。これは御指摘のとおりでございます。組合の加入率を向上させるということがわれわれの眼目であるというところは先ほ

ど申し上げたとおりでございますが、当面の問題といたしましては、組合の活動をしやすいとするということ、それからやはり組合中心に考えなければならぬ、各船主の事業活動が円滑にいかないというふうな方向に持っていくということが一番大事でございます。それにやはり国家的ないろいろな施策が並行してまいりませんとそれが実現しないということでございます。従来せっかくくりつぱな組合法がございましてたけれども、それが活用できなかったのは、その裏づけとなるような何らの国家的な施策がなかったからではないかというふうにわれわれ考えておるわけでございます。そういう意味におきましては、今後の代船建造についての財政融資等につきましては組合の意見というものを十分尊重し、またそれを中心としてこれを活用するということも考えておるわけでございます。それからさらに燃料輸入の問題等についての要望もございしますけれども、やはり組合というものを中心にしてわれわれは今後の内航政策というものを考えていくということでございます。その中で、一挙にはまいりませんけれども、漸次いろいろな国家的な施策を組合を中心として集中的に行なっていくということによって、この組織率の向上ということは十分期待し得るとわれわれは考えておるわけでございます。

○久保委員 いまお話をあつたような点は魅力ある組織対策の一つだと思ふのであります。組織対策ばかりじゃなくて、いわゆる船質改善というのか、そういうことに主たる目的があるのであります。そこで先般通りしました予

算の中でも、運炭船の代替建造、石炭専用船の代替建造の問題がございします。そこでこれは先般説明を聞いたときには、おそろく三千トンというのか、そういうものを基準に考えておられるようではあります。それはそれでいいか。

○高林説明員 石炭専用船の大きさ、型というにつきましては、一応考えておりますのは、三千グロストン、デッド・ウェイトで約五千トンぐらいになります。そういうものを一応考えておりますけれども、他方港灣事情その他から見まして、いわゆる一六型といふものも、地域によりましては、たとえば九州のいろいろな島々の間の輸送というふうなことにいって、はそういう型のものも要するのではなからうかという点で、そういうこともいままあわせて検討しておりますけれども、最終的な結論にはまだ達していません。

○久保委員 いま参事官からお話がありましたように、一六型の問題は、あなたが申し上げる理由によつてももちろん必要でありましょう。三千トンでなくて、地域によつてはいわゆる一六型というよりなものが必要だと思ふ。そのほかに考えてもらわなければいかぬのは、零細船主といつては語弊がありますが、いわゆる小さい船主の代替建造からいいますと、これはなかなか個人では代替建造まで押し切れない。といつて三千トンではこれまたなかなか容易でない。しかも共同化によつて船を代替建造しようとしたしまして、も、残念ながら三千トンではかなりの金高になる。これでは負担し切れない。

い。いうならば、そういう小さい船主は大半が組合の中にも吸収されないのが現状だと思ふのです。だからこれらの組織を高めるということが一つ、もう一つは、中小企業の救済、共同化ということからいいますと、やはりそういう面からも、石炭専用船については一六型をやはり重点として取り上げるべきではないか、こういうふうに思ふのですが、これは海運局長、どうですか。

○若狭政府委員 石炭専用船の問題につきましては、石炭鉱業の現状から見まして、相当今後出炭量も減少する、そのために遊休の機帆船というものが当然出てくるわけでございます。われわれはこれを運炭機帆船対策と称しておるわけでございますが、その方向というものはやはりどうしても鋼船の新造船にかえていくということでございます。まして、それができるような施策をわれわれとしては考えてやらなければならぬと思ひます。いま御指摘いただきましたように、中小と申しますか、機帆船船主の事業協同組合をつくらせる等の方法によりまして、石炭の専用船の建造というのを考えたい。その場合、たとえば解搬比率の問題等もございしますし、あるいは船主の資産、信用力等の問題もございしますけれども、われわれは、どうしてもそういう小さい機帆船船主の共同して建造する船舶を最重点に取り上げるという方向でこの問題を解決していきたいと考えておるわけでございます。

○久保委員 いまのお話で大体わかりましたが、ただ船の型、これはやはり経済的負担力といふのです。そういうことから言ひましても、先ほど指摘し

たように一六型等も十分考慮しない
と、いまのお話もなかなか実現できな
いであらうと思います。その点は十分
留意していただきたいと思ひます。

もう一つ関連して、代替建造の比率
であります。機帆船のような場合の
船主の代替建造の場合は、一般的な比
率と大体同様な比率でいきますか。

○若狭府委員 代替建造につきましては、
一般的には新造船による能率増
加という問題もございまして、

それから新造船の価格とスクラップす
べき船舶の価格との非常な価格差とい
うような問題もございまして、われ

われといたしましては、一般的には
一・五トンの解撤に対して一トンの新
造を認めるというような考えでござい

すけれども、機帆船の問題につきましては、
現在の機帆船が、積みトン数とい
うものとそれから総トン数というもの

が非常に違つておりました。たとえ
ば二十トンの機帆船で五十トン運ぶと
いうような状態でございまして、そ

ういふ事情をわれわれとしては十分調
査いたしました。原則的には大体積み
トンというものを基本にいたしまし

て、スクラップ・ビルドの比率をきめ
てまいりたいと考えておるわけでござ
います。したがって、一般の総ト

ン数一・五トンに対して新造一トン、
スクラップ一・五トンに対して新造一
トンというようなものよりはるかに緩

和されたものになるであらうというよ
うにわれわれは考えております。

○久保委員 次に標準運賃にしても、
二十八年にこれだけきめたのですが、
参事官の先ほどの説明では、たとえば

若狭の機帆船の運賃が大体四百九十円
ぐらいですつときいて、あまり低く

ならなかったというのは、この告示が
あつたからだというふうにおとりに
なつておるようでありまして、われわ
れ自身はどうも奇異に感じているので
す。若狭の石炭は、標準運賃が大体六
百六十円になつておるから四百九十円
で保つてきた、こういうふうにとつて

おられるだらうと思ひますが、
が、標準運賃というものは内航ではど
ういうふうな考へておられるのか伺ひ

たい。○高林説明員 私の先ほどの御説明
で、標準運賃が六百六十円でありまし
たから四百九十円程度でもつたとい

ふつもりではなかつたのでございま
すけれども、標準運賃といつたものでは
ここにありますような原価、利潤とい

うようなものを考へておるわけござ
います。ただ問題は、標準運賃の設定
のしかたにつきましては、やはり絶え

ずその実勢を見ながら、そうしてまた
その推移もいろいろ考へて、絶えずこ
の改定をやつていかなければならな

いのではないかと。したがって今後の問
題といつたしましては、当然標準運賃と
いうものを考へていくわけございま

すけれども、その場合には、やはり一
度出したら出さなければならぬこと
で、少なくとも一年一回ぐらいは

いろいろ検討し直すというふうには
いかなければならぬのではないかと
いうふうな考へております。それと同

時に、従来標準運賃というものと実勢
運賃、たとえば若狭の石炭につきま
しては六百六十円と四百九十円、こ

ういうふうに非常に違ひが出ておるわけ
でございますが、これにつきましては、
やはり大型船舶それから小型船舶、機

帆船というふうなものの相互関係とい

うものも十分考へ直さなければなら
ないわけでございますが、本船だけを
めておりまして従来の標準運賃制度と
いうものは、そういう意味ではなかな
か担保がむすかしかつたといふこと
で、今後はそういうふうなものを全部
ひつくるめて考へてまいりたいとい

ふに考へております。

○久保委員 この標準運賃の制度など
は、大体現況においてはその機能を
揮ひないといふことなので、一回出

てみたがあとと出さぬ、こういうふう
になつていたわけですね。そうです
ね。

○高林説明員 機能を發揮しないと断
定できるかどうか知りませんが、一度
やつてみまして、実勢というものと、

先ほどの資料でもございまして、
六百六十円というものがかなり違
うといふことで、そのままだ標準運賃とい

うものを考へてみることも、とかく形
骸化するといふようなおそれもあ
りました。それからまた物価の変動も

その間の過程において相当あつたと考
へられますし、プレスすることに非常
に問題があらはれたので、そのままと

つておつたのじゃないかと一応想像し
ておりますけれども、今後はそういう
うな点については、絶えず実勢と物

価の動きといふものをにらみ合わせ、
さらにまた荷主側のほうとよく実態を
検討いたしまして、妥協な標準運賃を

設定したいと考へておるものでござ
います。

○久保委員 断定はできかねるよう
なお話ですが、私は断定していいんじ
やないかと思ひます。法律はできた

いうことで、やつてもむだだからこれ
はやめよう、団体交渉並びに団体協
約もどうもこれではだめだといふので、
一回も申請もなし、認可もない、こ
ういふことだと思ひます。これま
でにほつてきた政府当局の責任とい
うものは、あらためて追及されなけ
ればなりません。ここで再び法を改

正して、いまと大差ない内航の実勢
ならば、これはあらためてきつく反省を
求められる時期が来ると思ひます。

この法案が成立すれば、まあまあ
の二つの法律にあるところのそれぞ
れの機能は完全に果たし得られる、
それによつて内航は安定するとい

ふ見通しを持つてゐるのかどうか、
あらためて聞きたいのです。

○若狭府委員 内航問題につきましては、
予算措置もまだ決して十分とい
うことができないような状態でござ

いますし、先ほど御質問にございま
した組織率の問題もなお今後相当時
間の問題であらうといふようにわれ

われ考へておるわけでございます。い
ま御指摘の標準運賃制度につきま
しては、いまおつしやいましたように、

とにかく最初やつてみたわけござ
いますけれども、なかなか組合の統
制力といふものが及ばないために、

その標準運賃の維持ができないとい
ふ状態でございます。これを新たに
原価計算を十分やりまして、な

かなかさういふ運賃を維持するとい
ふ見通しがつかないままに今日まで
放置されておつたことは事実でござ

います。われわれは、その一番大
きな理由といつたしましては、
組織率が低いといふこと、それから

組合の加入、非加入によつて何ら
の制裁措置といふようなものが考

えられな
いといふようなこと、あるいは大型
船といふものの活動といふものが
ございまして、その面からやはり運賃の
切りくずしが行なわれておつたとい
う事実がございまして、まず内航の
動いておる船を全部組合に入れるとい
う仕組みを考へて、そういう面から
法律改正をしたといふこと、組合の統
制力を強化するためのいろいろな裏づ
けの施策を今後やつていく、それは
一つには、代替建造の資金の融資の
場合に組合の意見を尊重するといふ
ようないろいろな施策を講ずること
によつて、組合の組織率を強化し、
それによつて標準運賃制度の活用を
はかつていくといふようなことを考
へておるわけでありまして、ただこ
れが、法律が施行になりまして直ちに
一〇〇％組合加入といふことが実現
できるわけではございませんし、また
標準運賃制度の完全なる実施がはた
してできるかどうかといふ点につきま
しては、われわれ心配はいたしておる
わけでございますが、とにかくさうい
う方向に向かつてできるだけだけの
努力をいたしてみまさんと、内航問
題といふものは永遠に解決しないわけ
でございまして、われわれとしては今
後ともなおさらにいろいろな施策とい
ふものを考へていかなければならぬ
わけでございますけれども、その前提
となるようなところの大型船の組合
加入の問題とか、あるいは組合の活
動に対するいろいろな政府施策の裏
づけ、借款といふものを本年度以降
実施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 次に調整規程でありま
す。組合の資料がございまして、こ

の組

合

の

組

合

の

組

合

の

組

合自体は調整規程を設けて実施しておりますのでありますが、はたしてその調整規程にきめられた事項は守られているのかどうか、これはどうなんですか。

○高林説明員 この調整規程については、各組合の状況によりまして多少の違いがございます。おおむね言いますと、その調整行為、調整運賃というものは大体守られておるといふふうに聞いております。特に最もこれが完全に守られておるといふところにつきましては、たとえ新潟・両津間に開きますところの新潟県機帆船運組合の場合、あるいはまた三重県の機帆船運組合の砂利の扱い、これはほぼ完全に調整規程どおりの運賃を示しておるようでございます。それから組合加入者の非常に多い中国地方の海運組合連合会あるいはまた九州の若松地区海運組合、これらの石炭運賃につきましては、大体所期どおりの効果をあげておるようでございます。しかしながら、ほかの組合についてはやはり若干まだ問題があるように聞いております。

○久保委員 守られないものはそうでありますが、守られない原因は何ですか。

○高林説明員 根本的にはやはり組織率の問題だと思ひます。それからその組織率をまた非常に弱める原因といたしまして、やはり大型船の鋼船の存在、それからまた絶えず新船が購入されておる。それがまたアウトサイダーとして活躍していくというふうなところにあるように考えられます。

○久保委員 そこで自船は対象外になるようにこの法案ではなっておりますが、自船はどの程度船腹は内航に投入されておるか。

○高林説明員 建造実績で申し上げます。三十五年度につきましては八千三百トン程度でございます。それから三十六年度につきましては九千トン程度でございます。それから三十七年度については約七千トン、三十八年度は、これは上半年でございまして、約一萬トンというふうな状況になっております。したがって三十五年度以降のものといひましては、約三萬四、五千トンというふうなものが建造され、投入されておるといふ状況であります。

○久保委員 三萬四、五千トンのものが自船に要する場合にはかなりの比重だと思ひますが、そう思ひませんか。

○高林説明員 それ自身といひましては、全体の船腹量といひましては二百六十万トンのうちでございますが、これ自身は大体専用船の形態をとっております。かつ相当大型のもので、たとえば、三十八年度で申しますと、これは一ぱいだけでございまして、けれども、一萬トンのものといふふうなものがありまして、かつ専用船という形式をとっておりますので、稼働率その他を考えると実態的には相当な比重を持つてくる、また将来も持つてくるだろうというふうな考えております。

○久保委員 これはなぜ自船は除外してあるのですか。

○高林説明員 自船につきましては、いわば今回の改正法につきましては、現在の適正船腹量の策定ないしは最高限度が設定された場合に、それについて何らかのことを考慮すべきであるというふうには私も考えて

おったのでございませうけれども、やはり根本的には内航海運業というふうなものを基幹として法体系が組み立てられておりますので、自船、自家船といふようなものについては非常に法的に規定しにくかつたというふうなことがございまして、この際、いろいろ問題はあるとは考えておつたわけでございませうけれども、事業法というふうな範疇を考慮しまして、一応これを規制の対象外とした次第でございまして。

○久保委員 いずれこれらの点は相当な意見が出ると思ひますが、その中で適正船腹量を策定してやらなければ、輸送の実態は、いままでの御説明でも、大體自船は大型が多いんでしやう、そうだとすれば、こういう自船といふのが、事業者のシェアを侵しなうもの、運賃のダンピングとか、そういうものの要素になるわけですか。先ほど組織率が非常に低いからというところで、運賃の低迷というか、混乱というか、そういうことを力点に御説明がございましたが、そこであらためて聞きたいのは、自船の問題が一つあります。いままでの説明のいわゆる組織率の問題が一つあります。これが大体いままでの質疑の中ではつきりしてきた運賃低迷の原因であります。これによつて自船の問題は、後刻各党で考えなければならぬと思ひますが、それが、そこで、そのほかに運賃低迷の原因が何かありますか、たつた二つです。

○高林説明員 根本的には船腹過剰であるというところにあると考えております。

○久保委員 船腹過剰の問題についてはこの間も質問がございましたが、船腹過剰であるかどうかというところは的確に出てこぬのではなからうかというふうにも考えられます。一応数字としてはわかりました。ただ現象面にあつた運賃低迷という事柄は、大體船腹が多過ぎる、多過ぎるから過当競争で運賃のダンピングがあるのだ、こういうストレートの考えが一つ出るわけですか。そうすると船腹過剰、これで三つ。それ以外にも原因がありますか。

○高林説明員 それ以外ということになりますと、あるいはその三者が皆まざり合つた結果といひますか、そういうことのための過当競争ということが原因になつておると考えております。

○久保委員 それ以外に、内航でありますから、陸運との関係はどうなんですか。陸上運賃との関係は、関係がないのかどうか。

○若狭政府委員 鉄道運賃の、たとえば遠距離運賃あるいは政策割引というものが、内航海運の運賃市況を圧迫いたしておることは事実でございます。御承知のように、戦前の回漕費というものは、陸送費に比べて非常に低価格であつたわけでございませうけれども、今日鉄道運賃というものは長く据え置かれております上に、さらに政策割引あるいは遠距離運賃というものがあつて、それによつて機帆船運賃の頭を押えられているというところは事実でございます。

また、最近の道路運送の状況から見まして、やはり貨物自動車というものが競争的な立場にあるということも事実であらうと考えるわけでございます。ただ、貨物運賃につきまして

は、われわれ、現在、全国的に的確な資料を持つていないわけでございます。そのので、はつきりしたことを申し上げることはできませんけれども、鉄道運賃につきましては、具体的な事例が非常に多いわけでありまして、そういう面で内航海運が非常に頭を押えられているというところは言えると思ひます。

それから、現実の問題といたしまして、たとえば三十六年の鉄道運賃の値上げの場合に、石炭につきまして、たとえ省用炭につきまして、運賃の値上げを機帆船組合その他が非常に陳情いたしておつたわけでございませうけれども、石炭産業自体が不況のため、一般炭の運賃値上げができない。一般炭との関係上省用炭の運賃の値上げもできないというふうな状態でございます。鉄道運賃は一三％ばかり値上げになりましてけれども、機帆船運賃は五％未満というふうなところとどまつておるといふような問題もございませう。

他の産業の、特に一番内航の対象貨物でありますところの石炭産業の不振ということも、やはり内航海運を圧迫いたしておる非常に大きな理由であるかと考えております。

○久保委員 これは海運局長だけの問題ではないのでありまして、運輸省全体の関係でありまして、結局陸運と海運との関係をいかに調査するかの問題があると思ひます。しかも、石炭合理化のしわ寄せで、国鉄運賃は、御案内のとおり、石炭の運賃について延納まで認める、延納というのか、実際はこれは棒引きだろうと私は見ています。国鉄はこれで決していはいはないのであります。そうかと思ひ、いまお話しのとおり、今度は内航にし

わ寄せが来る。他産業の犠牲で、ある産業の再建なり合理化があるはずはないと思う。そういう政策が今日やられているという事は、これはちつとも政策じゃないと思う。池田内閣の閣僚であられる逓部運輸大臣がおられますが、特に運輸省の中の矛盾と撞着をはらんだままで、石炭合理化は一つの例ですが、今日までやってきたところに私は大きな問題があると思う。こういう問題についてどういうふうに処理されようとするか、これは運輸大臣にお尋ねしたほうが適切だと思ふのです、どうでしょうか。

○逓部運輸大臣 確かに御指摘のような政策の矛盾は、日本の高度経済成長に伴って、また世界の経済機構の变革等によりまして、ありますが、その間をいかにするかということが大問題でございまして、私ども日夜苦慮いたしております。現実面におきましては、内航海運については、私どもは内航海運についての衆知を集めました結論に基づきまして本法案を提出いたしましたような次第なのであります。御指摘の矛盾は確かにあります。私どもは国鉄につきまして、今日国鉄の経営を非常に圧迫しているものは、いわゆる政策運賃であると考えております。そういうことについても、今後国鉄のあり方について基本問題調査会等におきまして根本的に調査いたしまして、この方面からも御指摘のような矛盾をなくするよう努力いたしたいと考えております。

○久保委員 運輸大臣の答弁は必ずしもはつきりしませんが、あなたの所管のところではその省のしわ寄せを食

て、次から次へと波動的に矛盾撞着を起しておるといふことを私は言いたいのです。だから政策というものはそのものずばり出すべきであつて、ほかの産業やほかの官庁の政策にしわ寄せしてどうにもならぬというやうなことは、これは政策じゃありません。だからそういう点についてやはり運輸省自体が見直すべきだ。外航にしても再建二法ができて今月からすべり出しをしましたが、まだ再建のめどなんかつきません。内航またしかりです。言うならば、見直せというものは、輸送は他産業の従属機関ではない、こういう考えが前提にならなければ、どんな政策を持つていっても他産業のしりぬぐい的な政策をやるといふものには、私は今日た

だいまではそうだと思うのです。陸上交通一つとってもそうです。陸海空全体そうです。だからここでこの法案を成立させることも一つでしょうが、その前提となる、たゞいま申し上げる理念が運輸省自体に、あるいは政府自体になければ、結局何をやってまゐる川原の石を積むやうなもので、あとからあとからまた手直しということになる。だからもつと性根を入れて、内航なら内航の建て直しはどうあるべきか、大局から考えて政策は出してほしいと思うのです。この理屈はその辺にありますが、少なくともこれをやって、いずれにしてもいまのような方針と政策のあり方では、残念ながら運輸省全体で所管する運輸行政はみくぢやです。最近基本問題調査会から答申が出ましたが、これも実際言うと、通り一

べんの話でありまして、だれも考えるやうなことであります。もつと性根を

入れるということが一番先です。だからそういう意味で運輸大臣に申し上げたのであります。ところが運輸大臣は、委員会へ来ると真摯になつてなにするが、閣議では真摯じゃない。運輸大臣としてもう少しものを言つてほしいと私はかねがね思つておるのです。この際言いくいことですが、もう少しものを言つたらいいだろうと思ひます。

そこで陸運との関係であります。運賃値上げをしようということではございせん。ところが輸送が片方では過剰さみ、片方では逼迫という事で、このままの姿でやつたのでは、船腹量をきめたところでこれは同じです。だから運賃調整はある時期にやるべきだ。しかし政府の一貫した政策は、貨物運賃特に大宗貨物についての運賃に手をつけることが、残念ながらいままであまり積極的ではない。運賃ということになりまして、定期券がどうのこうのという。もちろん定期券の問題も半面問題にはなりましよう。しかしながら今日最も大事なことは、貨物輸送の問題です。これが野放しでありまして、というよりは、政策的に何らの前進がないのであります。思い切つた考えを持つてやるべきだと思ふのです。

これは海運局長に聞きますが、陸運と海運との関係の運賃調整について今日たゞいまどう考えていますか。

○若狭政府委員 この問題はわれわれは非常に長い間検討いたしておるわけでございますけれども、たゞいま大臣からお話し申し上げましたやうな政策運賃というものの政策割引、それから遠距離運賃制度というもののについては、省内におきましても長い間検討いたして

おりまして、今後運賃改定がある場合には、ぜひともこういう問題を考へていただきたいということをお願いしておるわけでございます。われわれといたしましては、具体的には先ほど申し上げました石炭運賃等につきまして、国鉄当局としては、一般炭の値上げというものができるならば、それに国鉄もフォローすることについては全く異存はないという状態でございますので、今後この法律が施行されまして、組合の自主的調整というところにつきまして、相当の実力を持つということができまうならば、石炭運賃の引き上げということも十分考えられるというふうに期待いたしておるわけでございます。

○久保委員 まあいずれその問題はあとで論議になりましようから申し上げたいのは、たゞ、だめ押しをしておきたいのは、われわれは運賃値上げは反対です。だけれども、あるべき姿の運賃調整は、これはやはり考えなければならぬと思ふのです。そういう意味で申し上げておるのであります。ところがその運賃というが、先ほど大臣から答弁がありました。国鉄の問題も、基本問題調査会でこれから運賃の問題をやつていくというが、おそろく結論は千編一律に運賃値上げに落ちつくだろうと思ふ。そう私は予測しておりますが、間違えはそれとときあやまります。そういうことでは残念ながら矛盾はちつとも解決しない。国鉄自体の問題も解決しないのです。だからこの際大臣に申し上げておきますが、これは御返事は要りませんけれども、少なくともそういうことでは決して問題の基本的なものは解決できない、こういうふうに申し上げておきます。

そこで次にお尋ねしたいのは、船腹量を策定するわけでありまして、船腹量を策定する場合には、これは基準でやる基準船腹量は、いわゆる適正船腹量というのか最高船腹量というのか、中身の意味はどつちなんですか。

○高林説明員 船腹量については、この法案では二通りの船腹量を考へております。一つは適正船腹量、必要にしてかつ十分というやうな意味の適正船腹量が一つ、それからもう一つは、そういうやうな適正船腹量に照らしまして、非常にアンバランスになるというやうな状態において設定いたしますところの最高限度量といふものです。最高船腹量といふものは、その二つの種類の船腹量をこの法案では考へておるのでございます。

○久保委員 そうしますと、適正船腹量、これが標準で、最高というものはそれより上回つたものををつくるわけですね。やはりそこに幅があるのです。ね。やはりそこには新規の登録にやめさせる、こういうことですね。それでは適正船腹量といふのは、何のために必要でしようか。

○高林説明員 法律効果といたしまして、適正船腹量といふものは、直接な法律効果といふものはそこからは出てまいらないわけでありまして、ただこの場合に適正船腹量といふものが毎年五カ年計画として設定されまして、それに照らしまして著しくアンバランスになるやうな場合において最高限度量といふものを設定するといふ考え方でございまして、いわば法律的には最高限度量といふものの設定の一つの基準といひますか、先生のおこぼでは一種の標準といひますか、目安になるもの

ということでございます。ただそれ自身の適正船腹量の法律効果というものは、この法では直接には考えていないという状況でございます。

○久保委員 そうしますと、適正船腹量をきめておいて、これは毎年度五年間のものを策定するわけですね。それで今度はその適正船腹量に照らして過剰になるという見込みがあるときには、いわゆる最高船腹量というものは、最高限度をきめる、こういうことなんですか。そうしますと、適正船腹量をきめておいて、これをオーバーしちゃうというときには最高限度をきめる、こういうふうなわけですね。そうなるので、適正船腹量の上にも最高限度というのがあるのかどうか、これを聞いていたのです。

○高林説明員 第二条の二にございまして、毎年改定していくわけですね。

○久保委員 この五年間に毎年これはやりまして、毎年改定していくわけですね。

○高林説明員 御指摘のように船種別をきめます場合に、当然その地域というものが背景になければならないと考へます。したがっていくべきではないかと思ひますけれども、一応その場合にどのようなきめ方をやりますか、ただ船舶の代替性というところもございまして、必ずしもその地域に張りつかないというところもございまして、その場合にございましては、地域別の輸送需要を算定する基礎に考へつつそれをきめていくたいと考へております。

○久保委員 地域別の需給を勘案しながらきめていくというのだが、たとえば北海道から東京への石炭、あるいは若松から阪神への石炭、こういうのを全体をひっくりめれば、適正船腹量を著しく上回る。しかし地域的に見れば、若松のほうはかなり大きな数字になつてきている。北海道のほうはそれほどでないというよりなことが想定されます。そういう場合に一括してやつた場合に、たとえば、函館のほうは、少ないなりに押えられる。こういう矛盾が出てくると思うのですが、それはどういふ操作をしますか。

○高林説明員 御指摘のように、たとえば北海道—東北間の定期航路あるいは北海道の石炭、若松の石炭というように、比較的需要の姿というものが特定されていると申しますか、はつきりしておきます。

○久保委員 御指摘の問題が加味されなければ実際に応じた操作はむずかしい、かえって混乱するだろうと思ひますので、いまの参事官の答弁で可能だということならあえて何も言いませんけれども、そのときになつてから問題になつてくると思ひます。だから、その点は十分考へてやらなければいかぬだろう、こういうふうに思ひます。

○高林説明員 実際には地域別の問題が加味されなければ実際に応じた操作はむずかしい、かえって混乱するだろうと思ひますので、いまの参事官の答弁で可能だということならあえて何も言いませんけれども、そのときになつてから問題になつてくると思ひます。だから、その点は十分考へてやらなければいかぬだろう、こういうふうに思ひます。

○久保委員 海運組合そのものは組織率もかなり低いし、なかなか前途多難であるという形からいけば、いまの参事官のお話だけで、はい、それで済むかと思うわけには参らぬのではなからうかと思ひます。そこで、二十トン未満のこの内航に従事しておる船はどの程度あるのですか。

○高林説明員 二十トン未満の内航船腹は貨物船につきましては九万一千トン、輸送船につきましては二千六百トン、その他はしげ、引き船がございします。

○久保委員 これは漁船の場合でも例があるのですが、カツオ、マグロの四十トン船というものがあつて、いわゆる三十九トン、マグロ船というものが実は今日水産業界では問題になつておるのです。これは労働条件その他も非常に劣悪であります。危険度が多い。漁船でありますから、遠洋でカツオ、マグロをやるのでありますから、内航の場合はそれほどではないかもしませんが、これらについても適切な政策がなければならぬ、二十トン以下を否定しようというところでなく、これもやはり健全な発展というのを考へない限りは問題は解決できないと思ひます。むしろこういう小さい船は、言うならば、蛋民——と言つては語弊があるが、そこで住居をかまえているものの中にはあるでしょう。移動するものもよろよろ移動するということでありまして、これらもやはりこの中へある程度含めて、そして健全な発展ができるように考へるべきだと思ひます。したが、これについては新たな考へは持つておりませんか。

○高林説明員 二十トン未満につきまして事業法のほうでこれを適用対象としていないのは、やはりこれは事業規制といつたしましては特にあまり大きな問題はないのではなからうか。ただ、全体の輸送の部面におきましてはいろいろ問題がございしますので、やはりこれは海運組合というよりなものを通じてその発展を期していくということが

なつてきている。北海道のほうはそれほどでないというよりなことが想定されます。そういう場合に一括してやつた場合に、たとえば、函館のほうは、少ないなりに押えられる。こういう矛盾が出てくると思うのですが、それはどういふ操作をしますか。

○高林説明員 御指摘のように、たとえば北海道—東北間の定期航路あるいは北海道の石炭、若松の石炭というように、比較的需要の姿というものが特定されていると申しますか、はつきりしておきます。

○久保委員 御指摘の問題が加味されなければ実際に応じた操作はむずかしい、かえって混乱するだろうと思ひますので、いまの参事官の答弁で可能だということならあえて何も言いませんけれども、そのときになつてから問題になつてくると思ひます。だから、その点は十分考へてやらなければいかぬだろう、こういうふうに思ひます。

○高林説明員 実際には地域別の問題が加味されなければ実際に応じた操作はむずかしい、かえって混乱するだろうと思ひますので、いまの参事官の答弁で可能だということならあえて何も言いませんけれども、そのときになつてから問題になつてくると思ひます。だから、その点は十分考へてやらなければいかぬだろう、こういうふうに思ひます。

○久保委員 海運組合そのものは組織率もかなり低いし、なかなか前途多難であるという形からいけば、いまの参事官のお話だけで、はい、それで済むかと思うわけには参らぬのではなからうかと思ひます。そこで、二十トン未満のこの内航に従事しておる船はどの程度あるのですか。

○高林説明員 二十トン未満の内航船腹は貨物船につきましては九万一千トン、輸送船につきましては二千六百トン、その他はしげ、引き船がございします。

○久保委員 これは漁船の場合でも例があるのですが、カツオ、マグロの四十トン船というものがあつて、いわゆる三十九トン、マグロ船というものが実は今日水産業界では問題になつておるのです。これは労働条件その他も非常に劣悪であります。危険度が多い。漁船でありますから、遠洋でカツオ、マグロをやるのでありますから、内航の場合はそれほどではないかもしませんが、これらについても適切な政策がなければならぬ、二十トン以下を否定しようというところでなく、これもやはり健全な発展というのを考へない限りは問題は解決できないと思ひます。むしろこういう小さい船は、言うならば、蛋民——と言つては語弊があるが、そこで住居をかまえているものの中にはあるでしょう。移動するものもよろよろ移動するということでありまして、これらもやはりこの中へある程度含めて、そして健全な発展ができるように考へるべきだと思ひます。したが、これについては新たな考へは持つておりませんか。

一番大事ではなからうかというふうに考へておるものでございませう。

○久保委員 いずれにしても、この制度が実施されるようになりませうれば、二十トン未満の問題も新たな問題として再び出てくるだらうと思ふので、再び出てこないように適切な対策を講じておく必要があると思ふし、また、こういうものについては業法には入らぬが、組合法には入るといふことで、ともすれば出先も本省も含めて二十トン未満について目を注ぐことがおろそかになりはしないかというふうにわれわれは心配しているわけです。これの維持、発展、こういうものについてやはりもう少し前向きというか、積極的な対策を立ててやらなければならぬ。これはおそらく零細企業でしょう。大体そりだと思ふ。零細企業に対してやはり企業として健全に成り立つようには指導、育成をしなければならぬ。この点をもう一つ申し上げておきたいのです。

それから、大体どうだと言ふから、きよりはこの辺にしておきますが、もう一つ本船の問題であります。本船の建造というのについて海運局はどう見ているのですか。この間の答弁では、大体本船は減つていくだらうといふふうには簡単に言へば御答弁があつたと思ふのでありますが、本船自体もやはり本船としての強みがあるし、必要性もあるとわれわれはまだ見ているわけです。なるほど鋼船に切りかえるというのが一般的な常識かもしれませんが、そうでなく、やはり本船は本船なりの用途と機能を果たす余地が十分にあると思ふ。だからこれに對しての対策も考へていくべきだと思ふ。

うのですが、代替建造はみんな鋼船になるというものでしょうね。それではちよつとどうかと思ふ。これはどうなんでしょう。

○高林説明員 大きい傾向といつたしましては、本船は鋼船化してくるという事は事実だと思ふ。ただ、本船それ自身においては、やはり本船でなければならぬか果たし得ない分野というものがやはり相当程度残るだらうといふふうには考へております。ことに将来の問題として、また現在もう始まつておりますけれども、工業地帯といふものが分散してくる。そして新産業都市をはじめといつたしまして、いわばそういうものを中心にするところの地域輸送といふものが、今後は輸送距離といふものはそういう意味では短くなるかもしれないけれども、やはり本船によつて果たさなければならぬという部分も相当存在し得るのではないか。そういう意味では、すべて本船は鋼船化するといふふうにはなかなか言えないのではなからうか。相当程度本船のシェアは、国内輸送の分野におきましてはあり得るであらうといふふうには考へておるものでございませう。

○久保委員 だから新たな政策を考へるべきだ、こゝ言つておるのですよ。内航対策といへば本船も入る。この間の資料では、本船の比重は、輸送力から言つたつて鋼船と大体とんなんで、多少下回るかもしれないが、だから、この本船対策はもう少し前向きで考へるべきだ。今度の三十九年度施策の中には、新たなものは何もありませんね。そうですね。これは運輸大臣どうでしょう。考へる一つの盲点です。一つも考へておらぬですよ。○綾部国務大臣 もちろん十分考へるべきことであると思ふますが、運賃の面において、三十九年度の運賃対策の中に本船に関する事項も含まれておると記憶いたしておりますが、詳細は海運局長からお答えすることにいたします。

○若狭政府委員 鋼船に対して今後とつていこうといつたしておりますものは財政資金による助成でございませうが、本船についてそういうような方法は考へられないかといふことをわれわれも検討したわけでございませうけれども、全般的に見まして、本船に対する需要は今後必ずしも増加しない。大体におきまして、過去の建造実績を見ましても、船腹保有量をもつてみましても、一万吨ないし二万吨程度の増加率であります。したがって、大体現状の横ばい程度というようにわれわれとしては考へておるわけですが、もちろん本船でなければどうしても運賃の面では、たとへば港灣設備の關係その他あるいはロケットの關係もあると思ひますけれども、そういうものがあるわけでございませう。これを鋼船化するのとはどういふ考へられないかといふところもあるかと思ひますけれども、全般的に見まして、本船は大体現状維持程度というよりな考へ方でおりますので、われわれはいたしましては、組合の中へこれを取り入れまして、運賃の面で協力して、必要な統制を行なつていくことによつて企業経営の改善をはかつていくことを考へておるわけでございませう。

○久保委員 運賃の面というお話であります。造の場合もあるでしょうし、そういうものは零細企業で、なかなかその資金も得られないといふのが実態だとわれわれは見えておる。そういうものについて本船なるがゆゑに代替建造ができないう、資金の手当もないといふことではどうかと思ふわけで、この点は十分考へていかなければならぬ、こゝ思うのであります。

そこで、もうきよりは時間でありまして、すからなうありますが、もう一つだけ聞いておきたいのであります。このいわゆる船腹量を策定するといふのは、内航の立場からは一つの前進的な政策だと思ふのです。これはそう思ひます。ところがこれを単純にそれではそれでけつこうだと言ふわけにはいかぬ。というのは、船をつくるほうの造船であります。造船との關係もかたがた多少――と言つては語弊がありますが、考へなければ、頭の中に入れておかなければ、これも造船業といふものがございませうから、そこでこの造船業といふものとの兼ね合いも考へていく。言うならば、さつき言つたように、老朽船の対策で船質改善をもう少し大幅にやつていくといふのが両方に役立つ政策だと思ふ。ところが、先般の質問でも申し上げたように、必ずしも三十九年度からすべり出した内航の老朽船対策といふのは、将来の展望に立つても、残念ながらその目ざましいものではない。だからこのワケをさらに拡大するといふことが必要だと思ふ。これは強調しておきたい点であります。

さらにもう一つは、この適正船腹量なり最高限度をきめる場合には、この法案によりませうれば、当然海運審の意見を聞いていふことになつていませう。海運審の意見を聞くといふ前には、おそろくいままでやつてきたように、専門部会といふものを設置されると思ふのです。そういう専門部会の中には、やはり造船の關係もメンバーとして入れて、そこでいま私が申し上げたような点も勘案しながら適正船腹量なり最高限度をきめていくといふことが一番好ましい姿だと思ふんですが、そういうメンバーを入れる考へがあるかどうか。特に最近における造船業、中小造船のほうには御承知のとおり必ずしも好転はしていません。海運集約化に伴つて造船の問題もそういう形が出てくる。ところが、大造船所はまあ安泰にしても、中小造船所はそういうふうにはまいらぬ。そこへもつてきてまた一方的に適正船腹量がきめられて、老朽船対策もかんばしくないとこゝろでは、かなり問題があると思ふ。こゝろの問題についてはどう考へてゐるか。労使ともメンバーの中に入れるべきだ、こゝろ思ふんだが、いかがですか。

○若狭政府委員 海運造船合理化審議会あるいは下部機構の専門委員会等に中小造船の代表の方も当然入つていただく。現在も入つておるわけでございませうが、今後、専門委員会をつくりまします場合、あるいはその下の幹事会をつくりまします場合にも、当然これは入つていただくとして、いろいろな御意見を拝聴したいとわれわれは考へておるわけでありませう。根本的に最高限度を設定いたしましたも、これは船腹量を全

般としてふやさないというだけでございまして、現在の内航海運につきましましては、先日申し上げましたとおり、非常に多くの老朽船があるわけでございます。これを財政資金の援助によりましてスクラップ・ビルドを行なっていくというところでございまして、われわれとしては造船の工費量が減るといふようなことは考えておらないわけでございます。できればこのスクラップ・ビルドをさらに拡充いたしまして、工費量をふやすと同時に、内航の体質改善にも資していきたいと考えておるわけでございますので、中小造船の方々と十分相談いたしまして、明年度以降におきましてはさらにこの財政援助の幅を拡大していくというところであらゆる努力をしていきたいと考えておるわけでございます。

○久保委員 その専門部会なり幹事会、そういうところはやはり造船関係、労使ともはいるように考えておりますか。

○若狭政府委員 現在の合理化審議会には労使ともお入りになっているわけでございます。幹事会の構成はまだ最終的にきめておりませんけれども、そういう御意見も十分考えまして今後措置してまいりたいと考えております。

○久保委員 まだ質問の残しが多きうあるのですが、きょうは、お呼びしたのが船員局長あるいは関係者もどこかへ出張で、おいでにならぬということでありまして、それから無線関係、内航船の通信の問題等も関連してございまして、次回は電波監理局長、電電公社の担当理事、それから船員局長、それからできれば港務局長という方々をお呼びして質疑を続行したいのでありますが、委員長の御了解をいただいて、本日はこの程度にしておきます。

○川野委員長 承知しました。内海清君。

○内海(清)委員 けさはど来いろいろ論議されてきたのでありますが、大臣もいま席をはずしておられるようでありまして、この法案の内容につきまして少しお伺いをいたしたいと思ひます。

この内航海運の不振の大きな原因の一つには、確かに船腹量の過剰といふことがあるのであります。この改正案によりまして、新たに船腹量の策定が盛り込まれております。第二条の二におきまして「運輸大臣は、内航海運業の用に供する船舶について、運輸省令で定めるところにより、毎年度、海運造船合理化審議会の意見をきいて、当該年度以降の五年間について各年度の適正な船腹量を運輸省令で定める船種ごとに定めなければならない。」というところとがいられておりますし、さらに第二項で、「前項の船腹量は、国内における貨物輸送の需給事情その他の経済事情を勘案して定めるものとする。」というのであります。この第二項でいいますところの貨物輸送、それから経済事情を十分勘案された場合に、現在の内航海運におきまして適正な船腹量は、一体どのくらいの見込みになるわけでございますか。

○高林説明員 一応私どもといたしまして試算しておりますところでは、三十八年度について考えてみますと、大体全体として二百二十二万トンのあたりが適正船腹量ではなからうか。現在は全体として二百六十七万ト

ン船腹量がございますけれども、三十八年度の適正船腹量としましては二百二十二万トンの程度ではなからうかというふうに考えております。

○内海(清)委員 そうすると、三十八年度の場合を考えてみますと、現在二百六十七万トン、三十八年度の適正船腹量が二百二十二万トンといたしますと、四十五万トンの過剰という形になるわけですね。それについてお尋ねしたいと思ひますけれども、船腹量の策定は、具体的にどのような基礎といひますか、調査資料といひますか、そういうようなものに基づいてされたのか、それをひとつお伺いしたい。

○高林説明員 現在試算いたしておりますのは、やり方といたしましては、輸送需要見通しに基づきましては、大抵鉱工業生産指数というものの姿をとりまして、将来の輸送需要のあり方を考える。そのほかに、国民総生産との乗数というようなことも考えて将来の輸送需要を考えていく。その場合に、適正船腹量を算定いたします基礎といたしましては、私どもは原単位方式といふものを考えているわけでありまして、この原単位につきましては、従来も内航海運の運輸実績を基礎にいたしまして、運輸実績によりまして原単位を算出は過去五年間とっておりますが、かなりバラついてはおりますけれども、大体そこには一定の伸びがございます。それらの伸びも勘案いたしまして、この原単位を一応きめて、そして適正船腹量を算出しようという操作をやっておりますが、さらに原単位の適正であるかどうかについては、さらに実際の問題といたしまして合理化審議会等にはかつて、いろいろまた御検討をお願い

いたしたいというふうに考えております。

○内海(清)委員 この適正船腹量の算定というものは、いま大抵具体的な問題を承ったのでありますが、内航海運の問題にとりましては、何か非常に大きな問題になるわけでありまして、でありますから、この原単位方式で原単位をいかにとるかというふうな点につきましても、これはよほど慎重にやっていた方がいいと、これによりまして、そのあとにさらに最高限度の船腹量をきめられますけれども、まさこれが出発でございますから、内航海運のいわば死命を制するようになると思ふのであります。したがって、この点につきましては、今後十分ひとつ衆知を集めて、最も適正なものが出るようをお願いしなければならぬと思つております。

次は、二条の三であります。二条の三におきましては最高限度の船腹量の設定であります。これは二条の一項で定められた船腹量に照しまして「著しく過大になるおそれがあると認めるとき」これが決定される。先ほど御答弁のあったとおりであります。これは「著しく過大」ということですが、これは具体的にどういうふうな場合になりますか。

○高林説明員 現在検討いたしております段階では、各年度につきまして適正船腹量が設定されておるわけでございますが、したがって、「著しく過大」といいますのは、その年度百万トンと適正船腹量がかりにきまつておりますれば、その百万トンをこえて、しかも次の年度の適正船腹量、かりに百万トンとございまして、それにも

何するおそれがあるというよりなときには、やはりどうしても最高限度を設定する必要があるんではなからうかというふうに考えております。

○内海(清)委員 「著しく過大」ということになる、たとえば百万トンから二百萬トンが適正船腹量である、それをどの程度上回っておるか、一割上回っておるのが過大であるか、あるいは一割五分の場合が過大であるか、その辺が非常に問題になる点だと思ひます。そういう点につきまして、大抵の基準がございしますか。

○高林説明員 現在のところ考えておりますのは、たとえば昭和四十年年度に二百萬トンと、こうきまつた適正船腹量がございます。そして昭和四十一年年度の適正船腹量が二百二十萬トン、というふうな仮定いたします。そういういたしました場合に、昭和四十年年度で登録その他を受け付けておりました、その二百萬トンという昭和四十年年度の適正船腹量をこえるというふうな状況になつてまいるといった場合におきまして、しかも、こえる量が、次の年度二百二十萬トンにかりにきまつておりましたら、その二百二十萬トンに達するようなおそれのありますときには、そのときに最高限度量を設定いたしたい。そういうふうなところを考へております。

○内海(清)委員 そうすると、次の年度の適正船腹量を基準にして、次の年度の適正船腹量以上にはしない。大体その内輪でもつてきめていくというところですね。そういういたしますと、この年度と次年度の間の船腹量の伸びというものの、この差が非常に少ない場合は、

過大というこの表現はどうかということになりますか。

○高林説明員 差が少ない場合につきましては、やはりこえたその年度のものは、こえたときにすぐそりいうような最高限度の設定があり得るかと思ひます。問題は、そういう場合に五カ年間にあつては、各年度の別適正船腹量というものが、どういふ幅があつたら妥当か、この辺は全体の成長率なり何なりというものを勘案してきめるべきだと思ひますが、その幅の定め方になるわけでございませう。

○内海(清)委員 そうすると、いまのお話によりまして、「著しく過大」という表現が適切かどうかということとはちよつと問題だと思ふ。普通の場合、過大と言へば、これはかなりの数字が常識的には考えられると思ふのです。したがつて、ただいまの説明のようであるならば、「著しく過大」というこの表現はどうかと思ひますが、この辺はどうお考えになりますか。

○高林説明員 ただいま申しましたように、「著しく過大」という認定の基準といたしましては、いわば次年度の適正船腹量というものに達するおそれがあるというように考へるわけでございませう。したがつて、当該年度におきましては、次年度の適正船腹量に達するということは、何と申しましか、非常に船腹過剰というものが当該年度にすでに出ておる状況になつておきます。したがつて、これは次年度の適正船腹量に到達するやうな船腹量といたしましては、当該年度に比べますれば「著しく過大」であるといふふうに私どもは考へておるものでございませう。

○内海(清)委員 次年度の船腹の伸びがない場合でもすね。たとえば四百万トン、これが五百万トン伸びたという場合、これも四百萬トンを少しこした

ら、それは「著しく過大」、こういう解釈をするつもりですね。

○高林説明員 成長率から動向を考へてみますと、おそらく現在のところ、かつての一〇％以上の成長率といふこととはなつてしまつても、やはり實質におきまして六、七％以上の成長率といふものが、現在の段階では考えられるわけでございませう。したがつて、そういうやうな成長率から考へてみますと、輸送需要、またそれに対応しますところの適正船腹量というものは、やはりある程度のパーセンテージを持つたものになり得るだらうとは考へます。しかしながら、御指摘のように、今後五百万トンくらいしかといふやうな場合も、経済が非常に順調な成長を遂げないといつた場合にはあり得るかと思ひますが、いずれにいたしましても、やはりこつた場合においてても、次年度をこえるやうな船腹量が当該年度に出ますことは、決して好ましくないことと考へておるのでございませう。

○内海(清)委員 現在の経済の成長の姿をまず頭に持つてこれをお考へになつたと思ひますが、現状は全く御意見のとおりであります。しかし将来におきましては必ずしもそうではないと思ひます。したがつて、この表現が適切であるかどうか別にいたしまして、大体これの考へ方といふものはわかりましたが、これらにつきましては「著しく過大」といふ内容がやはり十分わかりませんと、ただ法案を見ただけでは誤解も受けるし、なかなか納得もいきにくい表現ではないかといふふうに考へます。

ついでにお尋ねいたしますが、現状ではほとんどの船主が過大になつておるのじやございせんか。現実の問題としてどういふふうになつておりますか。

○高林説明員 先ほど総数で三十八年度の姿を見ますと大体四十萬トン以上の過剰船腹になつておると申し上げたわけでありましたが、個別的に見ました場合には、鋼船につきましても、貨物船、輪送船ともに過剰ではある。それから木船につきましてもやはり過剰になつております。過剰の程度といひまして非常にばらばらなのは、鋼船、輪送船の場合において過剰の程度がはなはだしいのではないかとはいふに考へております。

○内海(清)委員 さらに第二条の三で設定された最高限度の船腹量をこえる場合に、今度は第六條の二項で登録の拒否を行ふことになつておりますね。この場合に、新船建造を行つたが登録を拒否されたといふことがあり得るわけですか。そうすると、最高限度の船腹量のみによつて登録拒否を行つた場合に、建造と登録について不均衡が生じてはせぬかと考へるのでありますが、この点についてはいかがですか。

○高林説明員 不均衡と申しますのは……

とばはよくないかもしれぬが、最高限度の船腹量のみで押えて登録を拒否した場合には、建造したけれども登録されないで運航できない船ができる、こういうことは考へ得るわけですか。

○高林説明員 確かにそういうやうな問題点が生ずる可能性があると思ひます。したがつて、私どもは内航海運業の登録あるいは変更登録につきましては、船の建造に着手する前に変更登録あるいは事業登録といふものをし

ていただくように通達してあります。そこで、事前に建造に着手する前にそのやういふふうになつていただきた場合におきましては、ただいま先生の言ひは建設されませんでした船舶について使用できない、あるいは登録が拒否されるというやうな事態はあまりないのではなからうか。むしろ事前に、建造の前に申請していただくことによりまして、また逆にいいますと、最高限度の設定もそのことによつてどう見るかといふことが資料として出てくるわけございませう。事前にそういうやうな措置をやつていきたいといふふうにお考へております。

○内海(清)委員 その点が私ども考へられるわけで、建造したけれども登録は拒否された、したがつて運航はできないといふことになつたが、それがあつてはならぬと思ふ。したがつて、この問題は建造に着手する前にチェックされなければならぬ。そのことは何れも法には出ないので、したがつて一つの行政指導だと思ひます。ただそういうふうな指導することだが、建造を願ひ出た場合に、十分ひとつ船主のほう

と調整できる何かの方法が必要ではないかと思ひますが、いまこれは何もできてないといふことですか。ところがこれは全体についてみて登録拒否をされると思ふので、そういうことが、建造許可を願ひ出た場合に、その出先の機関ですぐチェックできるかどうか、この辺にも私は問題があると思ひます。が、實際問題として、その辺はどうですか。

○高林説明員 實際問題といたしましては、先生の御指摘のように、非常にいろいろ問題が出てまいるのではないかとはいふに考へておりました。私どもも、この点法案の概要をつくりましたときに海運局の担当者といふいろ連絡をいたしまして、どのように実施の確保をはかるかといふ点を検討したわけでありませう。この点については、私どももいたしましては、たとえば建造の事前の申請といふことについては行政指導で可能であらうといふふうには考へておると同時に、やはり根本的にはこつたやうな制度が樹立されておる場合におきましては、海運組合なり何なりの組織を通じてこつたやうな何ものがあるといふことをよく周知し、また海運組合自身の調整行為といふものも期待して、そうして行政官庁、組合ともに共同して遺憾のないやうにこの実施をはかつてまいりたいといふふうにお考へておるわけでありませう。

○内海(清)委員 その点は、内航にしましては、少ししかかりました大きいものになれば、これはいいと思ひます。しかし一ぱい船主で零細な者がすでにいろいろ準備をして、ある程度投資をして願ひ出て拒否されるとか、あるいは場

合によれば建造して拒否されたという場合は、私は問題だと思いません。これは社会的な問題も起こしかねないわけですが、そういうことがあつてはならぬと思ひます。でありますから、それらの点については、今後法が施行される場合には万全の措置をとってもらいたいと思ひます。小さい造船所で一ぱい船主が小さい船をつくつてやる場合は、そういうことがないとは限らないと思ひます。願ひ出るまでにかなり船はできておるといふことが實際問題としてはあり得る。したがつてそういう点について、もしこの法が出て一隻でもそういうものが出てくれば問題です。この点は、できれば何かの方法で事前にチェックできることをお考え願ひたいと思ひます。こういうふうに思ひますが、この点は特別にひとつ万全の措置をとってもらいたいといふことを申し上げておきたいと思ひます。それからその次に、これは法案の改正の部分ではないのですが、先ほど久保委員からお尋ねがございましたが、十六条で標準運賃がありますが、多少重複するかもしれません、この十六条は、いままでどういふふうに運用されてきたか、もう一度はつきりひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○高林説明員 標準運賃の運用につきましては、先ほど申しましたように、二十八年に九航路、七品目につきまして設定した次第であります。その後これは昭和三十三年に若干法の改正によるところの改正を行ないましたけれども、実質的な運賃につきましてはこれを改正しないでそのまま今日に至つておるといふ状況でございます。

○内海(清)委員 これは二十八年にきめられて、それをさらに改定がないといふことですが、この標準運賃というものがありながら、いかにこれが有名無実なものであるかというところが言へると思ひます。これは特に内航海運業者で強いのは、たとえばいまの資料について考えてみても、若松一阪神間というものが、標準運賃が六百六十円が四百九十円ないし四百七十五円程度である。全く標準運賃が標準運賃でなくなつてゐるのです。かような意味から申しましてこれは全く有名無実だ、こう思ふのであります。今後これについて標準運賃というものがあつたでございまして、この標準の名にふさわしいような運賃を告示すべきではないか、こう思ふのですが、その点はいかにお考えになりますか。

○高林説明員 御指摘のとおりと考えております。従来標準運賃をこのように事実上あまり採用してゐなかつたといふことは、やはり組織率の問題もございまして、また根本的には船腹過剰といふようなことによりまして、いわばそういうような運賃体系といふものを実施していく一つの環境といひます。か、そういうものが非常に整つてゐなかつたといふふうに考えられるわけでございます。今後船腹量の設定等を通じて、船腹についての適切な調整をやる、そういうことを基盤にいたしまして、そうしてまた組合活動といふことを前提にいたしまして、適切な妥当な、そしてまた法の適用し得るところの標準運賃といふものを設定してまいりたい、こういうふうに考えております。

○内海(清)委員 これは先ほど来いろいろお話をございましたように、組織の關係といふものと非常に大きな関連があると思ふのであります。しかしこの制度があまり以上、これが告示されなかつたら、實際上の運賃とあまり差のないようにこれはやはり指導していかねなければならぬと思ふのであります。もし差ができた場合には、これは今後はどういふふうな処置をとられるお考えですか。

○高林説明員 現行法の十八条におきまして、この標準運賃の設定されておきますところの航路、貨物について、この標準運賃云々と異なる料金がございまして、そのことが非常に事業の健全な発達を阻害するおそれがあると認めますときは、取引の是正その他の必要な措置をとるべきことを勧告するといふ規定がございまして、これらのことについて実態的によくその実態を考へまして、そうして、場合によりましては必要な勧告等の措置を今後はとつてまいりたいといふふうに考えております。

○内海(清)委員 結局標準運賃といふものは、この算定の基準といふふうなこともまた問題になると思ふのです。標準運賃をつくつてもこれが守られぬといふことにつきましては、それは船腹過剰でありますとかいろいろ問題はありますと思ひますが、その標準運賃といふものが妥当なものでなければならぬといふことは言ふまでもないことなんでしょう。そういう意味でひとつお尋ねしたいのですけれども、標準運賃を算定します基準といふふうなものがございましてひとつ……

○高林説明員 標準運賃につきましては、この現行法の十六条の二項に一種の基準といふものが書いてございまして、当該運送の特質に従ひ、能率的な経営の下における適正な原価を償ひ、且つ、適正な利潤を含むもの」といふことが、一応現行法の考え方です。問題は、その場合におきまして当該運送の特質に従つてどのように定めるかといふことであります。やはりその航路の貨物あるいは積み揚げの荷役能力あるいはボート・チャージあるいは航路の距離といふようなこと、さらに船舶につきましては船型別、船齢別、船費、航海経費あるいは燃料、これらの組み合わせで具体的な標準運賃をきめていくわけでありまして、考え方の基準といたしましては現行法の十六条二項にあるものによつてやつていきたいといふふうに考えております。

○内海(清)委員 これに関連しまして、組合法の八条で言いますところの業者間の調整ですね。この業者間の調整による運賃と標準運賃とに、もしはなはだしい差異がある場合は、どういふふうな措置をとられますか。

○高林説明員 この組合法による調整運賃と標準運賃の問題でございます。この調整運賃につきましては、内航海運業者の自主調整の結果でございます。そういうことでは標準運賃と法律的には關係がないわけでございます。しかしながら調整運賃はできるだけ能率的な経営のもとにおきまして、その採算運賃である標準運賃に近づけることが望ましいといふふうに考えております。またそのような方向で、調整運賃のあり方についていろいろ指導して

まいりたいといふふうに考えております。

○内海(清)委員 この問題はちろん組合が自主的にこれを決定すべきものでありますけれども、やはり標準運賃が最も妥当なものであるならば、これはやはり標準運賃に近づけるべきである。これがとかく従来過当競争でありますとか、船腹の過剰であるとか、いろいろなことで運賃の低迷を来たしておる一番大きな原因だと思ふのであります。でありますから、この指導につきましては、この組合法の関連からいたしまして、ひとつ十分運輸当局において指導をされなければならぬと思ふ。そうでなければ、やはり今後におきましても内航の運賃問題といふものはなかなか改善されていかぬ。この面がやはり出てくると思ひますので、これは十分この調整につきましてはお考え願ひたい、こう思ふのです。

それからこの組合法によりまして、内航海運の秩序といふものは業者の自主的な努力によつて確立するといふことで、これはまことにけっこうだと思ふのです。しかしあくまでも個人的な自由意思にあるために、当然アウトサイダーが出てくることもまた考えなければならぬと思ふのであります。そのために運賃等の適正化が妨げられることになるおそれが今後におきましても十分ある、こう考える。組合員以外のものによる、つまりアウトサイダーによる内航海運の混乱をどうしても防いでいかねれば、せっかくこの二法はできまして、また後退するおそれが十分に内蔵されておると思ふ。それらにつきましてはどういふふうにお考えになつておりますか。

の秩序もまた生まれてくるのだと思ひ
まして、この法がせつかく成立いたし
ましたならば、これ^にします指導を

ことになったわけでございます。内航といましても、必ずしもその地域に固定するものでございまして、でき

です。これはいままで海運局におきましてもずいぶんいろいろ折衝されたようでありますけれども、今日この内航

漁船につきましましては漁業組合を通して
関税を払わない燃料油を購入することが
できていることになっている、ところが

この法も成立しようとしたしておるの
で、もし成立いたしましたならば、早

なつておるのに、さらにそういう措置
をしておらぬということは、はなはだ
遺憾だと思つてゐる。それによつて抜
本的な何はできぬかもしれせんけれ
ども、少しでも前進することが考えら
れるではないか、こう思うのです。そ
ういう行政指導を行われれば、内航海
運業者もやはりその線によつて強く要
請もできるわけです。ただ運輸省の一
つのからにこもらないで、こういう問
題は国全体の施策として措置してもら
わなければならぬと思ひます。この点
を強く要望しておきまして、本日はこ
れで終わります。

○川野委員長 次会は来たる七日火曜
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。

午後一時五分散会

昭和三十九年四月八日印刷

昭和三十九年四月九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局