

第四十六回

和三十一年六月二十三日(火)
午後一時二十五分開会



ございますけれども、これの船齡別構

成で申し上げますと、五年未満のものが三千二百三十一隻、トン数で十八万五千トン、それから十年未満のものは五千二百六十四隻、十八万七千七千トン、それから二十年未満のものは五千七百七十二隻、三十二万七千七千トン、それから二十年以上のものが、隻数といたしまして一万二千四百四隻、四十二万四千四トン、以上、二万六千二百五十一隻、トン数といたしまして百二十二万二千六百トンということになるわけでございます。

○相澤重明君　そこでお尋ねしたいのでありますが、こういう百トン未満の船で、大体船の稼働する最もよい船舶といえますか、あるいはまたもう採算が合わない古くなった船、こういうものは寿命をどのくらいにお考えになっておりますか。

○説明員(高林康一君)　まず二十年以上になりますものは、まあ物理的にいろいろの修理を加えても稼働は可能でございますけれども、採算的には非常に悪い。やはり大体のところ、いままで木造船については、耐用年数は十年というふうな税法上はやっておりませんけれども、そういうような面から見ても、大体十年未満のものは相当程度、稼働能率と申しますか、そういう面と比較的良好でございますが、十年以上、ことに二十年以上になりますると、相当危険率も多いというふうな状況になっております。

○相澤重明君　運輸大臣にお尋ねをするわけですが、内航海運問題懇談会等でかなり突っ込んだ意見というものが述べられて、運輸大臣にその懇談会の意見書が提出をされていると思うんです。そこで、これらの問題について、いま高林参事官から、船の寿命、大体採算ベースに合うもののはどの程度かということについて、税法上の問題として、十年以上は無理だろう、十年未満ならば大体これは税法上もいいたろうというお話があったのでありますが、内航海運問題懇談会としての意見について、運輸大臣はどうお考えになっているのか、お答えをひとつ願いたいと思います。

○国務大臣(後藤健太郎君)　内航海運問題懇談会の意見は、われわれとして大いに参考にして、大体現下の内航海運対策上は適当なものと考えております。

○相澤重明君　そうすると、その適当なものという中に、第一に、まあ七つの項目をあげられているわけですが、その項目に入る前に、意見書としては、国内輸送機関に対するところの調整を、たとえば国鉄と陸上と海運、こういうものに対する調整をはかってもらいたいという要請があったと私は思うのですが、これに対して運輸大臣はどうお考えになっておりますか。

○国務大臣(後藤健太郎君)　国鉄当局ともこの内航海運問題懇談会の答申に基づきまして調整をいたしまして、内航海運の使命を達成すべく今後努力を続けてまいりたいと思っております。

○相澤重明君　昭和三十七年度の先ほど当局から御説明いただいた八百五億トンキロ、これに対して見込みとして、将来としては、まあ年間七%増で千四百トンキロは必要であるという御説明をいただいたわけですね。そうしますと、国鉄の輸送量の中からどの程度海運にお回しになる、こういう

ようなことについて検討をされたのか。それとも、運輸大臣としては、こういう問題についてはなお今後の問題としてお考えになっていくのか。もしこの陸と海の輸送量に対するところの問題を御検討されたならば、その検討された結果はどうなっているのか、このことについて運輸大臣のひとつ御意見を聞きたい。

○国務大臣(後藤健太郎君)　ただいまお答えいたしましたように、国鉄当局と見通しその他につきまして検討中でございますが、増加する貨物の増量に對しましては、国鉄の輸送力等と考えまして、内航海運にたよらなければならぬということが多いのじゃないか。ただし、まだ結論は、ただいま申しましたように、答申がありましてから具体的に国鉄と研究中であると申し上げるよりはかした方がないと思っております。

○相澤重明君　私は、少なくとも運輸大臣のいまの答弁を聞いてみると、政府は一体内航海運対策について真剣にお考えになっているかどうか、こういう点について少し疑いを持ってくるわけでありまして、もちろん、私も同じく、外航船舶に対しては、満場一致、政府、国会ともにこの総合計画並びに国際收支改善策というものはとったのでありますが、その中で内航海運対策というものがきわめて不十分であるというのが、いままで審議の過程で言われておいたわけでありまして、しかも、内航海運問題懇談会がすでに運輸大臣に意見書を出されてから相当の期間、私はずっとおそれると思うのです。この期間、いまの大臣の御説明をいただくと、ことについては、これは少し内航海運

問題についてやはり政府が積極的な取り組みをしていないのじゃないかという印象を受けるわけですね。その印象のまず大前提になる海と陸との輸送量というものをやはり意見調整をしないというのと、いくら鉄道の輸送というものを強化をしても、実際には荷物というものはたまたましてしまふ。あるいは海運に對するところの適切な指導というものがなければ、結局は採算がとれない。結局は採算がとれないし、新しい船をつくることができないような経済の苦しい状況に追い込まれなければならぬ。先ほどの説明のあった、二十年以上は幾隻になるか、こういうことを考えてくると、内航海運に対する政府の施策というものは不十分ではないか、そう私は考えるわけなんです。そこで、その前提になっておられるところの国鉄輸送といわゆる内航海運輸送というものの調整をいつごろそれでは政府は、この懇談会の意見書に対してあなたのはうでは結論を出そうとするのか、まずその事柄についてひとつ伺っておきたいと思うのです。

○国務大臣(後藤健太郎君)　先ほど申し述べましたように、国鉄と順次調整をいたしておりますが、調整のついた部分につきましては、政府といたしましても予算措置をとりまして、三十九年度におきましては大体二十数億円の予算をつけて、これが調整に、内航海運の答申に基づきまして改善策を順次やっていくつもりでございます。また予算上もそういうような措置をとっておられるのございまして、一挙に全部を解決するということにつきましては御指摘のようなことがあるかも

わかりませんが、順次やっておりまして、なお長期の内航海運の輸送計画につきましては海運局長をして答弁いたさせます。

○政府委員(若狭得治君)　相澤先生の御指摘の今後の内航海運の見通しでございますけれども、現在われわれのはうで前につくりました所得増増計画に伴いますところの内航海運の計画を改定の検討を進めておるわけでございます。具体的には経済企画庁において本年度長期計画の策定をいたしておるという状況でございますので、その状況をも勘案しながらわれわれの最終的な計画をつくるということになるわけでございます。現在のわれわれの計画といたしましては、現在運輸大臣官房でこれをやっておりますけれども、昭和三十七年度の国鉄の輸送トン数は二億二百萬トンでございます。これに對しまして、内航海運は一億九千五百萬トン。大体におきまして国鉄の輸送量と内航海運の輸送量は同じ程度でございます。総輸送量に對しまして、国鉄は九・九%、内航海運は九・五%ということになっております。

それから、輸送トン数の昭和四十五年度における見通しでございますけれども、これは、国鉄の貨物輸送が現在限界点に達しようとしているというふうな状況から見まして、今後の物資輸送の増加分というものの相当多くの部分は内航海運あるいは自動車にゆだねられるという想定に基づいて計画をいたしておるわけでございますけれども、昭和四十五年度の国鉄の輸送見通しといたしましては、二億七千五百万トン、総輸送量の七・四%でございます。これに對しまして、内航海運は三

億四千二百萬トン、全体の輸送量の九・二％というところで、国鉄と内航海運の比重が入れかわってまいっているわけでございます。

なお、輸送トンキロにおきましては、先ほど参事官からちよつと御説明いたしましたけれども、三十七年度の国鉄の輸送トンキロは五百六十三億トンでございます。総体の物資の輸送量の中における比重は三三・一％でございます。これに對しまして、内航海運は、先ほど御説明いたしましたように、八百五億トンでございます。四七・三％ということになっております。これが、昭和四十五年度になりまして、国鉄は八百七億トン、全体の比率は二八・八％でございます。これに對しまして、内航海運のほうは千四百一億トン、比率は四一・三％でございます。全体の輸送トンキロにいたしましては、国内の物資輸送のほぼ半数を内航海運にゆだねるという計画を現在策定いたしておるわけでございます。先ほど大臣がおっしゃいましたように、今後さらにこの検討をいたしまして数字を詰めてまいりたいと考えておるわけでございます。

○相澤重明君　そこで、いまの輸送量あるいはトンキロについてのパーセンテージ等についても御説明いただいたわけですが、同じような計画をして、荷主の場合は、高いほうにはやはり荷物を送らぬ、安いほうを利用する、できれば速いほうを利用する、安全なほうで輸送する、これは当然なことだと思ふ。そこで、国鉄運賃と内航海運の運賃料金、こういう関係について政府はどういうふうな考へておるの

か、この点について御説明をいただきたい。

○政府委員(若狭得治君)　私は、海運の立場から申し上げれば、戦前は相当海運に物資が集まつておつたわけでございますけれども、戦争中の特殊な輸送事情によりまして、これを海送から陸送に移す政策を政府としてとつたわけでございます。ところが、戦争によりまして海運が壊滅的な打撃を受けましたために、この復興に相当の時間的な経過が必要であつたために、国鉄の現在輸送されてゐるのが戦前のやうな形で内航海運に返つてくるということはなかなか困難があるわけでございます。しかしながら、われわれといふたしましては、やはり国民経済的な見地から見まして、内航海運の安いコストのものを荷物が集まるというこのほうが自然の流れであるというやうな物資が相当あるわけでございます。たとえば長距離の石炭あるいは木材等の大量物資でございますけれども、こういうものにつきましては国鉄輸送よりも内航海運のほうが原価的に見て安いわけでございます。ただそれがスムーズにまいりませんのは、端的に申し上げますと、たとえば港灣のいろいろな事情というやうな問題もございまして、あるいは国鉄の政策運賃の問題もあるわけでございます。したがつて、国鉄運賃といふものを原価に立つた運賃に直していただくというひとつの方法でございます。同時に、港灣の諸掛かりといふものが戦後非常に高くなつてまいつておるわけでございます。この港灣の作業の合理化ということと内航海運のための港灣施設の拡充ということがあわせ行なわれて、初めて物の

流れが原価に從つた、経済原則に從つたことになつてまいるわけでございます。その、そういう方向で今後大いに努力してまいりたいと考えておるわけでございます。

○相澤重明君　いまの局長の答弁は、やはり海運の育成助成という立場で、できれば国鉄の運賃のほうも海運にならつてもらいたい、率直に言へばそういうことだと思ふ。むしろ、あまり荷物を国鉄のほうへ持つていくかないで、海運のほうにも持つていくやうにしようことだと思ふ。しかし、これは私は、運輸大臣に、これこそあなたにはきりきりして、しっかりしてもらわねと、この政策といふのはなかなか言うべくしてむづかしい。ということは何かといふと、国鉄が政策運賃かいわゆる原価運賃かという問題で、原価主義をとるということになつてきた場合、あるいは政策運賃として進める場合の方法としては、きつめて多岐にわたる、またむづかしくなると思ふのです。ですから、内航海運の諸君が、何とか国鉄の運賃の問題についても長距離運賃減制の問題について考慮をしないか、こういう問題が出てくるのが私は当然なことだと思ふ。そこで、石田国鉄總裁も、来年度は国鉄の運賃の値上げをする、こつちから、うまく――うまいといふのか、言ひ方がむづかしいと思ふのですが、とにかく内航海運の諸君に、できるだけ陸上と海上との差がないやうにできるということが望ましいことだ、こつちの面でも、運輸大臣自身としては、そういういまの国鉄が取り上げておる遠距離運賃減制というやうな問題について、内航海運との問題についてはどう考へるか。これは

ひとつ、大事なことから、大臣の御意見を聞いておかぬと、あとやはり私どもが予算をつけたらあるいはまたそういう一つ法律を通す場合の重要なポイントになると思ふので、ひとつお答えをいただきたい。

○国務大臣(後藤健太郎君)　非常にむづかしい問題でございます。私も日夜それに苦慮いたしております。どちらをどうしようかをこゝで端的に、それじゃあ海運を中心にするのだとか、それじゃあ陸運を中心にしてやつて、そして政策運賃その他をなるべく上げるのがいいというやうなことを私がこゝで申し上げることは差し控へたいと思ひます。要するに、ともに日本経済発展のために努力いたしておるのでございますからして、双方が成り立ちまして、そして物資の交流が円滑にいくのにはいかにすればいいか、また、国鉄の経営は御承知のやうに非常に困難な経営状態にありますからして、その困難な経営状態を改善するのにはどういふ運賃にすればいいかというやうなことにつきましては、目下、来年度の予算編成に關連いたしまして国鉄基本問題の中において、鋭意その研究の題目の一つになつております。遠からず結論が出ると思ひますから、その結論に從つて、双方が、非常に一方がもうかるか非常に一方が損するとかいふことのないやうに努力するのが私ども任務と心得て、その心がけで、目下国鉄基本問題懇談会の答申の結論を待っております。次第でございます。

○相澤重明君　事務当局はこの内航海運の問題について懇談会が意見書を出したのをいつ受け取つたのですか、事務当局から聞きましよう。

○政府委員(若狭得治君)　昨年の七月でございます。

○相澤重明君　そうすると、もう六月も終つてから、一カ年にならうとするわけですか。

それから、特に事務当局は、内航海運の問題について、船主等の諸君が運輸大臣に申し入れを何か行なつておることがあるでしょう。――ないでしようか。

○政府委員(若狭得治君)　昨年度、内航海運対策に關連いたしまして、運輸大臣に對して、海陸の輸送調整というものを積極的に行つていただきたいという陳情があつたと思ひます。

○相澤重明君　それはいつごろです。

○説明員(高林康一君)　正確ではございませんけれども、大体ことしの初めか、昨年の暮れたたかと記憶しております。

○相澤重明君　正確でないなんていうことでは困るわけですか。正確に答へてもらいたいのだが、本年一月三十一日は、これは國家予算のいわゆる提案をする政府が最終的な段階における問題として、これは特に昨年の内航海運問題懇談会の意見書に基づいて、そして慎重審議をされて運輸大臣に提出をされておるわけですか。内航海運対策推進本部の諸君がそこでやらなければならぬといふのは、半年もたつたのにまだ政府がひとつも動きを示さない。これでは、三十九年度の予算編成に、あるいは国会審議にあつても、とても出してくれないのではないかと心配があるわけですか。そこで、そういう

カーを除きました貨物船といたしましては、そのうちタンカーが七百八十一隻、四万四千トンございます。したがって、残り、木造の貨物船といたしましては、残りの二万五千四百六十八隻、グロストンといたしまして百八万二千グロストンということになります。

○相澤重明君　そこで、このうち、いまの木造船のタンカーを除いた二万五千四百六十八隻ですね、百八万トン、この中で、先ほど御説明をいただいたように、二十年以上あるいは十五年以上という——どちらかというと木造船は鋼船と違って寿命というものはやはりそう長くはないと思うんですね、そういう意味で、十五年以上とした場合に、どのくらいの隻数、トン数でございいますか。あるいは二十年以上の場合と、二つに区分けして御説明ください。

○説明員(高林康一君)　二十年以上の数字は、一万二千四十四隻、四十二万四千総トンということでございます。十五年で区分けをしておりますものでは、十五年の区分け表は持っておりませんが、十年以上二十年未満は、そのほかに五千七百十二隻、三十二万七千トンございます。したがって、十年以上を経過いたしましたものといたしましては、約一万七千隻の七十五万トン程度が十年以上のものでございます。

○相澤重明君　そこで、こういう木造船については、政府の考えておるのは一体どのくらいの——特別な事故が起きて、これはもうだめだからかえなければいけないというのは、これはまあはっきりするわけですが、普通の場合にどのくらいの船齢になったならばか

えることができるのか、代替ができるのか、そういう点については何か基準というものをもちてですか。

○説明員(高林康一君) 画一的な基準というものはございませんが、大体におきまして、いままでの代替建造の姿を見ておきますと、大体二十年以上あるところは二十年ちょっと以上といううなところのものについて代替建造が行なわれておるような状況でございます。したがって、代替におきましては、二十年以上といううなものが必要最小限度と申しますか、もちろん早ければ早いほど代替建造というものはいいという点もございまして、けれども、いわば安全性その他から見まして、やはり二十年以上というものはなるべく代替建造したい。ことに二十五年以上になりますと、ほとんど非常に船そのものとして問題があるというふうな考えられますので、二十年から二十五年以上といううなものが大体代替の一つの基準というふうな考えられますのではないかと、ううに存じます。

○相澤重明君 それでは、そういう二十年以上というものを一つの基準といいますが、標準として代替建造を認める場合は認めると。それは、先ほど局長からお話のあった、たとえば三カ年のいわゆる計画の中にそういうものについてはいまのたとえば木造船の場合でもそれを一つ三カ年計画の中に入れるのか。この法律の提案の趣旨からいけば、木造船というものはできるだけ鋼船にかえていくという意味も私は一つ含まれておると思うので、そういう点についての調整といえますか、いわゆる代替を行なう場合の政府の基本的な考え方はどこにあるのか、御説明いただけますか。

ただきたいと思う。
〔委員長退席、理事谷口慶吉君着席〕

○政府委員(若狭得治君) 内航の対策をいたしましては、本年度初めてこれを行なうということでございますので、その対象は非常に限定されておるわけでございます。で、われわれ老朽船の掃と申すことを旗にするというたしまして予算の折衝を行なうたわけでございまして、これによって獲得できたものは、鋼船の法定耐用年数を超過したものの代替建造、これが一つと、それから運炭機帆船の石炭の出力の減少に伴う代替建造と、それから沿岸タンク船の、非常に危険な状態にある木造タンク船の代替建造、鋼船化、この三つのものだけが認められておるわけでございまして、したがって、いま先生御指摘の木造船、つまり機帆船の非常に老朽化したものでありますもの、代替建造というのにつきますと、一般的な予算措置がとられておらないわけでございまして、われわれといたしましては、この点につきましては、今後政府関係の金融機関とも十分連絡をとりまして、この代替建造の資金のあつせんを行なうということを考えておるわけでございまして、さきに明年度以降におきまして、内航の木造船の代替建造というものを船舶公団等の政府機関を中心としてこれを行なうというふうな考え方を今後とてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

○相澤重明君 木船についても、来年度以降は、政府としても十分力を入れて、資金融資あるいは代替建造等についても進めていきたい、こういう御答弁です。

私は、いまの政府が提案をしておる法律の趣旨からいって、木船というものはだんだん減らして鋼船に切りかえて、そうして木船というものはだんだん少なくなっていくんだと、こういう理解がされるような受け取り方をしたんですが、そういうことじゃないんですか。

○政府委員(若狭得治君) 御承知のように、木造船が今日非常に多数ございまして、しかも毎年三万トン程度の新造を行なわれておるわけでございまして、これは経済的な理由によるものでございまして、木船でなければどうも運ぶことのできないといううな航路、荷物というものが当然あるわけでございまして、そういう面から見まして、これを放置するということはとうてい許されないと、現在、現在の木造船の約七〇〇程度が法定耐用年数を超過しているといううな現状から見まして、この代替建造という問題は、航海の安全、人命の尊重という意味からいいたしまして、これにやはり力を注いでまいりたいと考えておるわけでございまして。

○相澤重明君 そうすると、実際に、いまの局長の答弁だとすると、木造船の需要、あるいはこの海運にとつてはやはり必要欠くべからざるものであるという点については、政府も認められておるわけですね。ですから、いま直ちにこの海運業そのものについて、木造船の問題は、これを鋼船に切りかえるだけでは、この陸と海の輸送問題を考えた場合これはいけないのだと、木船もやはり必要なのだ、

年間三万トン以上はやはりつくられておるのだということについては、政府としても認めている。したがって、今後、木造船の場合、十五年になるか二十年になるか知らぬが、船齢の古いものについては代替についてはこれは認める、できるだけやはり資金融資等についても、特定船舶公団を通じながら、あるいは民間金融あつせん等についても、積極的に政府としては手を尽くす、こういう理解のし方ではないのですか。大事なところだから、よく聞いておかぬといかぬな。

○政府委員(若狭得治君) もちろん、経済の自然の勢いというたしまして、船舶がだんだん大型化するとか、あるいは木造船が鋼船に切りかわるといううな自然の勢いというものはあると思えますけれども、総体的にいいますと、法定耐用年数を超過しております船舶というものは非常に多数ございまして、これが直ちに鋼船に切りかわるといううな状況ではないわけでございまして、したがって、われわれといたしましては、航海の安全をほかという意味からいいますと、またどうしても木造船でなければならぬ分野というものも非常に多数あるわけでございまして、木造船の代替建造というものをいつまじしては、できるだけ政府として施策を講じていきたい。今年度につきましては、政府関係機関とも十分連絡をとりまして、この代替建造の資金をあつせんするということを考えているわけでございまして、特に毎年三万トン程度の建造の規模でございまして、この程度のものは現在の木造船の量からいいますと決して多いという状況ではないわけ

でございます。で、総体の船腹量というものから見まして、これが新しくかわっていくというものにつきますと、一定の比率というものをわれわれとしてはやはり維持していきたい、そうしなければ内航の木造船の安全性というものは期待できないのだといううな考え方、今後できるだけの努力をしてまいりたいと考えております。

○相澤重明君 私の質問は、同僚の諸君の質問もあるようですから、きょうのところは次の点だけで終わっておきたいと思うのですが、木造船に關係しては、従業員の数、いわゆるこれを端的に言えば、木造船をつくるという造船業の従業員というものはどのくらいか。今度はこの木造船に乗っている人たち、そういう従業員というものはどのくらいの数になっているか、この点をひとつ御説明いただきたいし、次にこの木造船のいわゆる造船に従事している従業員の給与ベースというものはどのくらいになっているか、木造船に乗っている乗組員の人たちの給与ベースはどのくらいになっているかという点を、ひとつ御説明いただきたい。それで大体次へバトンタッチします。

○政府委員(露野淳君) 木造船の従業員の数でございますが、企業が約千三百ございまして、二万五千人。給与ベースはただいま調べております。

○説明員(高林康一君) 機帆船の木造船に乗り込んでいる船員でございまして、約十二万程度と考えられます。

それから給与ベースといたしましては、大体におきまして、いろいろの、本給、諸手当、航海手当等を入れまして、平均いたしまして約二万二千元ぐ

らいというふうに一応出ております。
○相澤重明君 まあいまのは概括的な答弁でありますから、私はそれ以上深く申しません。しかし、私の申し上げたことを、船舶局と海運局、船員局一緒に相談して資料をつくってくださいます。次の機会に資料を提出していただきます。

私はこれくらいにしておきます。
○浅井亨君 私は、この法案のいろいろな審議の経過中におきます問題について多少疑義を持っておりますので、それをお伺いしたいと思ひます。

というのは、この法案が衆議院におきましてすでに可決されてよりずいぶん日にちがたっております。この法案は、法案として出てくる以上は、すべて大衆の福祉の上からで上った法案でなくちゃならない。されば、非常に重要であるべきである、こういうふうな思ふわけなんです。ところが、衆議院から参議院に移りましてより、もう日にちが非常にたつております。その間においてなぜこれを上程されて審議せられなかったかということについて、非常に私といたしまして疑義を持っております。それに対して委員長のひとつお答えをお願いしたいと思います。

○理事(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。
〔速記中止〕

○理事(谷口慶吉君) 速記を始めて。
○浅井亨君 それについて一つだけ申し上げておきます。それじゃ大臣にお答え願ひますが、憲法第五十九条はどのように解釈されておられるのでございませうか、それをひとつお願いいたします。

○国務大臣(綾部健太郎君) いま憲法の条文を私指摘されて、実はつまびらかにいたしておりませんので、いまここで読んでおられるのでございますが、衆議院が議決して二カ月になつて参議院で議決されないうちに否決したものとみなすという条件がありまして、それ以前に、二カ月以内に進行しない場合には両院で協議をするというように考えておられて、私どもはまだこの二カ月になつておりませんから――なつてゐるのですか、失礼いたしました、いまはなつてゐるようでございまして、議が両院でまともな場合に行は、当然憲法の五十九条ですか――五十九条の条件に従ひまして、両院で協議すべきものと考えております。

○浅井亨君 いま大臣の御答弁を聞いておきますと、この憲法をあまりにも知らなかつたのじゃないかと思ひます。そうしますと、法案の審議というものは、やはり憲法を第一義とすべきものだと思うんです。憲法の上に立つた審議であつて、初めて真に国民の、また大衆の福祉が成ぜられていくと思うんであります。その点、第四項はどのように拝読されたんでしょうか。

○国務大臣(綾部健太郎君) いま憲法の条文を専門家に聞きましたが、参議院で御審議を願つて、参議院で二カ月以内にしないで、衆議院で三分の二以上の法律を議決した場合に、その法律は成立するというように了解しておられて、そうして先例にもあるやに聞いております。

○浅井亨君 一番最後に先例というのがあります。先例があるからということ

は、どこまでも先例ですが、それが国民の福祉のためであるならば、その先例を破つて、ほんとうの憲法に示されたとおりに、それを慎重審議して、一日も早く国民に安心感を与える、またほんとうの生活の基準を与えるのが私はほんとうじゃないかと思ひます。そういう面から考えまして、これが憲法に示されてあります以上は、二カ月たちましてなおかつ参議院において議決せられないときは否決したものとみなすことができる、このように書いてあるように思ひます。そうすると、この法案は、みなすことができるというところは、一応これは参議院で否決した、また衆議院においてそれを再可決しないということになりますと、この法案はあつてもよし、なくてもよし、こういうふうな私個人として考えられるんですが、こういう点は、私の考えが間違ひであつたらば、御指摘願ひたい、このように思ひます。

○国務大臣(綾部健太郎君) 浅井先生のおっしゃる通りでございますが、さうのことのないように私は念願いたしております。

○浅井亨君 ないようにとおっしゃいます。それじゃ衆議院のほうから、この法案二カ月たつておるが参議院で慎重審議してまだ可決できないかというようにお話があつたのでしょうか、なかつたのでしょうか。

○国務大臣(綾部健太郎君) いまちょっと御質問の趣旨がよくわかりませんが、私が、私は、参議院は良識の府でございませうから、御可決をいただけるものと考えております。

○浅井亨君 良識の府というおことは出ましたが、もちろん私は、参議院が本来から良識の府であるべきこと

は、これは言をまたないし、国民全体もまたこの参議院のあり方ということについては特に慎重な考えを持つております。ところが、いまやその経過の中にいかにやうな姿があつたかということ、まことにぎんぎんにたえない。一日も早く本案は慎重審議して、国民大衆の前にかくのごときだということを示していくべきものだと思ひます。もちろん良識の府であります。いま衆議院からそのようなお話があつたかどうかというのを私は申し上げましたので、話し合いがあつたか、なかつたかということをお聞きをしたいので

○理事(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。
〔速記中止〕

○理事(谷口慶吉君) 速記をつけて。
○浅井亨君 お話の趣旨はわかりましたけれども、その良識の府だからこうだ、だから待つてゐるのだ――確かにお待ちになつてけつこうだし、われわれも慎重審議しなくちゃならないと思ひます。だけれども、この法案につきましては、きょうが初めて質疑に入つたように思ふのです。そうすると、今後何回おやりになるかしれませんけれども、この法案についてはほぼ慎重に審議いたしますと、やはり見えざるを見、聞こえざるを聞くということ、これが政治家の根本だと教えられておられます。私といたしましては、この問題については次の機会にまた質問を続けていきたい、こういうふうな思つておるわけなんです。そういう点からいまして、日にちもありませんけれども、やはり慎重審議を重

ねて、そしてこの法案を進めていきなさいと、このように念願してゐる次第でございませう。とにかくこれをもって、きょうはこの程度としておきます。次の機会にまた質問に移りたいと思ひます。

○岡三郎君 いろいろと相澤君のほうから質問もあつたわけですが、木船の業者のほうからも、いろいろこの法案がきびしく規制する問題について要望書等が運輸省にも出てゐると思ひますが、その中で、百総トン以下を除外して登録の対象からはすしてもらいたい、こういうふうな要望があるわけですが、それを百総トン以下について登録の対象から除外するということになると、どういふ影響があらわれるのか、その点をちょっと説明してもらいたいと思ひ、端的に。

○説明員(高林康一君) 木船につきましては、百総トン以上と百総トン未満とを、三十七年でございませうが、分けてみますと、百総トン未満が隻数では二万四千四百隻、全体が二万六千二百五十一隻でございますので、百総トン未満の木船というものは、隻数では九一・六％になるわけでございます。さらに百総トン未満につきましては、木船、百総トン未満の係数もございまして、ト

ン数では七十六万九千ト、総トン数が百十二万六千トでございますので、百総トン未満のトン数比率は六八・三％でございますが、隻数におきましては、大体九二・二％弱というものが百総トン未満の船舶になるわけでございます。したがひまして、今回の小型船海運法の改正におきまして、この法律の小型船海運法の前身は木船運送法と称しておりました。それは木船

を全体の規律の対象といたしまして、
そうしてやっておたわけでございます。
それをさらに五百総トン以下の鋼
船を加えて小型船運業法という
ふうに改め、今回さらにそれを内航全
体の船舶に及ぼす、こういうふうに考
えておるわけでございますけれども、

の伸びによって船腹量というものがき
まってくると思うのですが、かりに経
済の伸びがいま言ったように二倍以上
になるといふことになれば、船腹量も
それに従って伸びていくと思うのです
が、これはどのくらい伸びるというふ
うに考えていますか。

常に憂うべき状態にある、こういうふ
うになっておりますが、いま言ったよ
うな形で、かなり経済が伸びて、船腹
量もそれに伴ってかなり増強されなけ
ればならぬ、こういうふうになってく
るといふと、いま小さな船を登録しな
いでもいいということになってしま
う。やはり資金需要というか、船をつ
くるためには金が必要わけだが、そう
いう面でおのずから規制をされてい
く、金の面で、そうして、船がどんど
ん、どんどん数が多くなれば、それだ
けい言ったように運賃の市況が低迷
するということになれば、全体的に
いつて下のほうといえますか、建造と
いうものは、おのずから乱造されるこ
となく、自動的に自主調整というか、
それだけがみんな考えて、これ以上つ
くてももうからぬということになっ
て、これは自動的に自主調整されてい
くのではないか。いわゆる、運輸省が
考えているように、百トン未満を野放
しにすればやたら何でもつくるとい
うことにはならぬのではないか。資金
的にいっても、それは商売上からいっ
ても、船をつくるという人が損を覚悟
で船をつくるようなばかげたこともな
い。その点はどういふふうにお考えで
すか。

官から御説明いたしましたように、輸
送量というものは今後伸びてくるわけ
でございます。したがって、内航
といたしましては、これを受けて立つ
態勢に持っていかなければならぬ。
その場合には、どうしても大型の鋼船
をどうし投入するといふ施策を国と
してはとらざるを得ないわけござい
ます。そういうふうになった場合に、
百トン以下の木造船といふものがど
ういう状態になるかと申しますと、こ
れはとうてい大型の新造の鋼船という
ものに抵抗できない。したがって、
野放しにすることによって、建造がど
しどしできるといふよりも、むしろ内
航の機帆船といふものは非常に壊滅的
な打撃を受けるという可能性が非常に
強いわけでございます。したがって、
われわれといたしましては、そう
いう状態になりますといふことは、国
民経済的に見れば、あるいは当面の
間、目先の問題といたしましては、大
型鋼船をどうし投入するといふこと
は考えられるかもしれませんが、
も、その底辺に非常に老朽した機帆船
といふものが二万数千隻も放置され
たままの日本経済といふものをかか
えているといふことを考えざるを得ない
わけでございます。したがって、われ
われといたしましては、やはり内航の
輸送全体といふものを自主統制を中心
といたしまして安定をはかり、それ
によって現在の機帆船といふものを近
代的な船舶に代替建造するといふよう
な方向に持っていくべきであるとい
ふふうに考えておるわけでございます。
で、百トン以下を除外するといふこと
の結果出てくるものは、決して建造が
促進されるということではなしに、む

しろ内航の中における機帆船の地位と
いうものが非常に圧迫された形で問題
を残してまいりまして、老朽船が現在
でも七〇%でございますけれども、そ
ういふ状態がさらに深刻な状態にな
っていくだろうというふうにお考え
わけでございます。

いづれにいたしまして、百総トン未
満の木造船といふものは、いわば木船
そのものの全体と申してもいいような状
況になっております。しかも、そうい
うようなことで、これを登録なり何な
りの対象からはずしますことは、した
がつてまた、木船全体のいわば海運秩
序といえますか、そういうものが対象
からはずれるというふうなことになる
まして、全体の内航海運につきまし
て一つの秩序ある発展ということを考
えておりますけれども、いたしまして
は、この点、いわば根本的な部分がは
ずれるというふうなことになるという
ふうに考えておる次第でございます。

〇岡三郎君 まあ一応説明を聞きまし
たが、その次に、五カ年間の船腹量を
きめると、いろいろ法律に書いてあり
ますが、今後五カ年間の経済成長で、
現行の輸送量全体に比べてどのくらい
伸びるというふうにお考えですか。

〇説明員(高林康一君) 船腹量も、経
済の伸びに伴いまして、所要船腹量は
全体といたしましては相当増加する
といふふうに考えております。この点、
三十八年度の船腹量は、全体といたし
まして、貨物船、油送船、それから鋼
船、木船を合わせまして、これは三
十八年度でございまして、これは二
百六十万トン程度でございます。しか
しながら、この点につきましては、将来
の、五年後におきましてこの所要船
腹量、これはいろいろ現在試算中で
ございまして、またこの法律によりま
して、今後は海運造船合理化審議会に
いろいろお話をいたしまして、今後の
姿をきめたいというふうにお考えで
おります。また、その間におきまして
いろいろの問題をさらに再検討しなけ
ばならないと存じておりますけれども、
大体におきまして四十三年の先ほど
申しました輸送量に対応いたしますと
ころの所要船腹量といたしましては、
大体三百三十万トン程度というふう
なものが少なくとも必要であるとい
うふうにお考えでございまして、た
だ季節変動その他の関係等をどうい
うか、それらの点についてはさらに
今後検討を重ねてまいりたいという
ふうに考えております。

〇岡三郎君 それで、問題はあとに
残しますがね。内航船舶が過剰とな
って、そうして運賃市況が低迷して非

〇岡三郎君 そのところがどうも
はつきりわからないのだがね。つま
り、いまの局長の答弁によれば、百ト
ン未満を登録からはずすといふこと
になれば、木造船所が困る、仕事があ
くなく、こういう御説明が一つあつ
たと思うのですが、それならば、そう
するといふと、木造船業者のほうに百ト
ン未満をはずしてくれなというの
は、これはちょっと解せないことにな
ると思うのだが、しかもその木船をつ
くっているほうからいえば、はずして
くれという要望が出てくるわけであ
るが、一体これはどういふことなん
ですか。つまり、海運局、運輸省とし
ては、百トン未満を登録から除外する
といふことになるという輸送の秩序が
保てないとか、いろいろのことを言わ
れましたが、根本的にいって、そうい
う船がほとんど、ほとんどつくられ
るというところから、船主側を圧迫す
るということから、こういう問題がさ
らにはずせない、いま言ったように、
百トン未満は登録から除外できない、
こういうふうには言われておるが、そ
れはどっちなんですか。あなたの答
弁からいって、百トン未満をはずさ
ないほうがこれは木造船業者のほう
のためになるのだと、こういうふう
なこと、ちよつとそこら辺が、対立
しているというか、見解が違ふと思
うのだが、こ

〇説明員(高林康一君) 今後五カ年
間の輸送量といたしましては、現在三
十八年度の輸送量といたしましては、
大体一億九千万トン程度でございま
す。それで、四十三年度におきまし
ては、大体二億六千万トン程度とい
うふうに輸送量としては伸びるの
ではないかという見通しを立ててお
ります。

〇岡三郎君 そうですね、経済

〇政府委員(若狭得治君) いま百ト
ン以下を除外した場合についての影響
という御質問でございまして、この
内航対策といふものを百トン以上の
船舶に限定した場合にどういふ影響
が出てくるかと申しますと、主として
内航対策といふものは大型鋼船の建
造に對する国の助成といふことに主
力を注がざるを得なくなるといふ
状態でございます。と申しますのは、
先ほど参事

しる内航の中における機帆船の地位と
いうものが非常に圧迫された形で問題
を残してまいりまして、老朽船が現在
でも七〇%でございますけれども、そ
ういふ状態がさらに深刻な状態にな
っていくだろうというふうにお考え
わけでございます。

七

れはどうなんです。

○政府委員(若狭得治君) 内航の需要は、先ほど申し上げましたように、飛躍的に増加するわけでございますので、これを木造船の新規建造によってまかなうということはどうてい

考えられないわけでございます。それだけにたよるといふことはできないわけでございます。したがって、われわれは、国家的には内航の輸送力をカバーするものとして当然、もしも百トン以下のものを野放しにするというところでございましたならば、大型の鋼船を投入するというを考えざるを得ないわけでございます。そういう

ことになった場合に、内航の機帆船と
いうものは一体どういふうな状況に
なるかと申しますと、大型鋼船とい
うものに非常に圧迫されて、非常な
過当競争の状態が出てくるだろう。し
たがいまして、あるいは新造船は多少
できるかもしれませんが、長い
目で見ました場合には、必ず内航の機
帆船というものは非常に大型鋼船に圧
迫されまして、設備の更新というよう
なことはとうてい考えられないという
状態が出てくることは、私としては確
信を持って言えるのではないかと思っ
ておるわけでございます。したがいま
して、われわれといたしましては、そ
ういうような行き方をとらないで、内
航全体としてのやはり近代化というも
のをはかることが業界のためにもいい
し、また国家の長い目で見た場合の航
海の安全、あるいは経済の安定、近代
化の促進というような面から見まして
も、全体を包含しながらそれを近代化
していくというような方策をとるべき
じゃないかというふうに考えておるわ

けでございます。われわれの行き方といたしまして、当面の輸送の問題だけを解決するというところでございましたならば、大型鋼船を財政資金でどしどしつくらせるということによってこの問題を解決するわけでございます。そ

これは決して、当面の問題としては、国民経済的にはいいかもしれないけれども、非常に、二万数千名ののぼる中小企業の圧迫という背景のもとにそういう事態を引き起こすということは、内航全体を見た場合に、やはり将来国民経済の大きな重荷になる可能性があるのではないかというように考えておるわけでございます。

○岡三郎君　で、運輸省としては、まあ大型鋼船ですね、どんどん、どんどんつくるわけでしょ、これからも。そういった意味で、いま言ったように、そうするというと、まあ下のほうを、小さい船のほうを圧迫する、それもわかりますね。しかしまあ、自由主義の立場からいって、みだりに統制するということとは、与党としてはうまくないんじゃないかと私は思うのだから、逆に。そうするというと、自動的に、圧迫をすれば、小さいほうの船がどんどん、どんどんとこれはつぶされていくかも知れない。しかし、いずれにしても、大きな船をつくらなくて、小さい船を使っていくということになれば、これは輸送事情がうまく回転していかなぬと、こういう理屈ですが、百トン未満の船を登録しなければならぬという根本的な理由が、いわゆる小型の船主を圧迫するということになるというんですがね。じゃ、その小さな機帆船業者に対して、一体政府はどうしようとしているのですか、内航対策として

て根本的に。つまり、内航海運を振興させるためにこういうふうな手段でやるのではなくて、もっと抜本的な、全体として振興策を考えるべきがほんとうじゃないのか、これはどうです。運輸大臣。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私どももいたしましては、どうしても、まずこの法案によりまして、だんだんと老朽化していったり、いろいろな事情による小さな船を整理統合してやっていくのが内航海運の上からいいまでも日本経済からいいまでも必要であるとかように考へて、百トン未満のものをと制限をはずすというわけには私どもと

してはまいらぬと考えております。

○岡三郎君　まあ百トン未満を制限するといつて、じゃ制限だけでいまの機帆船なら機帆船が自主的に振興していくかということになれば、私はそれはそれでいいと思うのです、それだけでは。だから、そういうものをどんどん、どんどん登録をはずしていけば業者を圧迫すると言いますがね。しかし、実質的にいって、いまの数の多いものを整理していくと、機帆船なら機帆船というものを小型のものの制限をしていく、そういうふうなことで振興ができるものかどうかね。実際問題として、もう少し抜本的にやるならば、そういうふうな船の代替建造というものをやられるというのだが、もう少し内航海運全体についてどういう考え方を持っておるか、これをもう少し聞かしてもらいたいと思うのです。これは局長でもけっこうですが、内航海運振興策というものをひとつ言ってもらいたいと思うのだな。

○政府委員(若狭待治君)　内航につき

ましては、従来全く放置されておりました分野でございまして、従来小型船舶海運組合等によりまして組織化の努力は行なわれてまいりましたけれども、この自主的な統制という面につきましても、組合の加入率も至って低調

でございまして、海運業者の半数もこれに参加していないというのが実情でございます。したがいまして、われわれは、内航の膨大な事業者の数と、あるいは複雑な輸送形態というものを見ると、やはり内航海運組合立法によりましてこれを自主的に組織するということが基本になりまして、それによって運賃の安定もはかると同時に

に、代替建造の近代化の資金も生み出していくということをまず手始めとして行ないませんと、これは内航の問題点は解決しないと考えている次第でございます。それを促進する手段といたしまして、財政資金の援助もする、あるいは融資のあっせんも行なうということを考えておるわけでございまして、まず内航の海運業全体というものを地域的なあるいは業種別の組合に再編成する。内航海運全体を含めた一つの組織体をつくっていく。そこを中心といたしまして、内航の近代化をはかつていく。そのために、政府といたしまして、いろいろな財政的な援助を行なうというような方策をとるべきではないか。そうして、内航の組合組織というものが相当の力を持つてまいりまして、今後のたとえ代替船建造のある程度の共同的な事業ができるような状態がまいりましたならば、さらに一そう大きな内航海運対策というものを考えまして、全体をそこに向けていくということを考えなければならぬ。

内航海運組合というのが内航海運対策の一番大きな基本をなしているものというふうにわれわれは考えているわけでございます。

○岡三郎君　いまの説明はよくわかったわけですが、内航海運組合をつくつ

て、さちっと整理して、そうして資金援助もすると、それから大きな振興策をやるのだ——その大きな振興策というのは、いつごろ始まるのだね。

○政府委員(若狹得治君) これは、内航の組織化というものが前提でございます。この法律が成立しました曉におきまして、全国的に内航の海運組合の組織化に今後努力するわけでございます。

すが同時に、財政資金の面につきましても、明年度以降の予算におきまして、さらにこの資金量をできるだけふやしていくことによって、この財政資金の援助というものが全内航海運業者に及ぶところまで持つてまいりませんと、新しい政策というのはなかなか出てこない。われわれは、そういう事態になるように、できるだけ早く内航の体制が整うように、今後努力してまいりたいと思います。

○岡三郎君 いまの内航海運組合というものが、まあ完備するとううか、まとまるには、どのくらいかかりますか。

○政府委員（若狭得治君） われわれといたしましては、法律が公布になりましたら、直ちに全国的な各団体あるいは官庁等と協力いたしまして、この内航の組織化ということに努力いたしてまいりますけれども、時間的には、形式的に内航海運組合というものができますのは、その時間はかからないわけでございますけれども、実質的に組合

の自主的な統制というものが完全に行き渡りまして、運賃の安定ということもできますし、また今後の船の建造について組合が積極的に責任を持って対処するというような体制になります。また、多少の時間的経過は必要ではなからうか。

ただ、それには、やはり政府が内航に對して、たとえば財政援助等についてもっと思い切った対策を行なうということが内航の海運組合をさらに早い時期に強化することになると思いますので、単にわれわれが各組合等に対してPRをするというだけではなしに、やはり政府の実質的な援助というものが背景になって初めて内航輸送の組合の自主的な統制の強化ということが期待できるのではないかと考えておるわけでございます。

○岡三郎君　そこで運輸大臣に伺いますが、一応いまの御答弁にあるように、内航海運組合の基盤をつくって、そうしてそれから大がかりな内航対策をやるというのですが、明年度に対する姿勢はどういうふうになっているのですか。

○國務大臣(後部健太郎君)　明年度は本年度よりさらに前進するように努力いたしますが、財政その他の都合がございまして、ここで明年度はよりよいにやるといふことは申し上げられませんが、それがどのくらいかということとはちょっと申しかねる次第でございます。

○岡三郎君　どうもたよりにならぬ御答弁ですね。ここの二十五億で一体どれだけのことができるのか、もう一ぺんひとつ言ってもらいたいと思うのです。

○説明員(高林康一君)　本年度の二十五億、特定船舶整備公団の資金でございまして、これは正確には二十五億四千八百万円の予算になっておりますが、それで解撤いたしますところの船腹量は六万四千九百トンでございます。それから、これを解撤いたしますと、建造いたしますものは、考朽船、運炭機帆船、それから沿岸木造タンク船、これを合わせまして四万三千六百トンを建造するという予定になっております。

これは、先ほど御説明申しましたように、三カ年計画で進めるという予定にしております。したがって、三カ年計画全体といたしますと、約十三万トン程度の建造ということになるわけでございます。ただこの場合に、一応そういうふうな本年度の出発点としたしましては、約四万三千トン程度の建造し、また六万五千トン程度の解撤をする、このように三カ年計画の第一年度としておるわけでございますけれども、この法律におきましては、今後五カ年の計画を立ててやっていくということをお考えしておりますので、さらに今後は、海運造船合理化審議会等におはかりいたしまして、この全体の計画の立て方については十分再検討いたしまして、内航の船質改善、近代化ということを進めてまいる考え方でございます。

○岡三郎君　今回の二十五億で、三つの船の種類に限ったことになっておりますね、いまのお話では、どうしてそこに限ったのですか。

○説明員(高林康一君)　内航全体といたしましては種々問題のありますことは、先生御指摘のとおりでございます。ただ、この場合に、特に老朽鋼船

あるいは運炭機帆船、木造沿岸タンク船というものを取り上げました考え方といたしましては、やはり老朽鋼船で船齢が耐用年数をこえておるところのもの、これにつきましては、やはり早く手当てをしなければ、運炭機率、あるいはまた内航海運に課せられた輸送効率ということから見まして、ぜひこれを代替建造させる必要があるのではないかと、これが第一でございます。鋼船関係は、そういう意味におきまして、耐用年数を過ぎましたところのものについて考えたわけでございます。次に機帆船関係につきましては、全体といたしまして、先ほど申しましたように、二十年以上のものが非常に多い。これを全体を取り上げるといふことを種々検討したわけでございますが、その場合に特に問題に考えられましたのは、石炭の出炭量が非常に最近及び今後におきまして急激に減っている、それから輸送量も減っている、非常に減っているという状況でございます。それらの石炭の輸送量の減少に伴いまして、そこに従事しておりますところの運炭機帆船というものが、いわば仕事につきまして稼働ということが非常に困難になってくる。しかも、この運炭機帆船というものが、相当老朽船であるという現状でございます。したがって、機帆船のうちの貨物船につきましては、やはり運炭機帆船について、これが老朽であるという現状から見まして、この運炭機帆船を取り上げた次第でございます。それから、機帆船のうちのいわゆる油送船、沿岸木造タンク船でございます。これにつきましては、鋼船もござい

すけれども、やはりいろいろ船舶交通

上の安全という関係からいたしまして、木造沿岸タンク船が非常に不安全な状況でございますので、これを改造するという必要性があるというふうに考えまして、老朽鋼船と運炭機帆船それから沿岸木造タンク船というものを取り上げてまいったわけでございます。これを一応三カ年計画においてこれらの処理をいたしまして、代替建造を促進するというふうにお考えしております。と同時に、やはり今後の問題につきましては、運炭機以外に、いろいろの一般の、何と申しますか、雑貨あるいはその他の物資を運んでおりますところの、しかも考朽の船舶というものが相当多い。これらについては、さらに今後やはり代替建造を促進していく必要があると思いますので、この点、先ほど局長から申しましたように、全体といたしまして、こういうような機帆船の代替建造ということについて、いろいろの面でこれを推進してまいりたいというふうに、今後五カ年計画なんかの策定におきまして、根本的にそれを再検討いたしまして立て直していきたい、こういうふうにお考えしております。

○岡三郎君　五カ年計画というのは、いつごろでございますか。

○説明員(高林康一君)　この法律が通りますと施行になりましたらば、すぐ私もといたしましては、海運造船合理化審議会にお願いたしまして、できるだけ早くこれを策定したい。もしこれが通過いたしますという前提にいたしますれば、私もといたしましては、年内には第一次の考え方をきめたいというふうにお考えしております。

○岡三郎君　運輸省自体としてです

ね、いまの五カ年計画を立てられることはわかったわけですが、大体内航海運の振興ということ、まあ外航と比較して遜色のないようにきちっとやるためには、どのくらいの資金が必要とされますか。まあ多種多様だろうと思うんですが。

○説明員(高林康一君)　一応全体といたしまして、この内航全体の鋼船、木船というものの代替建造をいたしてまいる。その場合にいろいろの考え方があるかと存じますけれども、一応私どもといたしましては、大体におきまして、自己資本なんかもちろん合わせましての考え方でございますけれども、大体全体の近代化をはかりますためには、やはり総額約五百億程度が必要ではなからうかというふうにお考えしております。

○岡三郎君　それはいわゆる五カ年計画に伴う資金需要ですね、そうですか。

○説明員(高林康一君)　大体五カ年計画を立てました場合の考え方でございます。

○岡三郎君　そうすると、運輸大臣に伺いたしますが、まあ本年度は二十五億余で、内容的にまあ三つの船に限られて、これが三カ年計画でやられるというのですが、かなり明年度あたりは大幅にやられぬと、やはり計画は立っても資金需要が満たされなければこれはできないことですね。ですから、五百億を五カ年で割ると、大体算術平均で百億になるのですが、百億くらい取れますか。頭ひねっておる。それじゃ机上の空論じゃないですか。

○國務大臣(後部健太郎君)　全部を財

政資金でまかなうということは諸般の事情からなかなか困難でございますが、しかし、内航海運の必要性は、もう市中金融機関あるいは中小企業金融公庫その他政府機関も認識しておりますからして、自己資金の必要最小限度と申しますかあるいは最大限度と申しますかは確保することはそう困難じゃないと私は考えております。しかし、財政資金をよけい取ることに努力はいたしますが、百億を全部財政資金にたよるといふことはなかなかむずかしいと思います。

○岡三郎君 そうすると、事務当局のほうは、まあいま算術計算で自己資金の量も含めてあるから少し大幅になつたのかもわかりませんが、事務当局としては、政府資金をどのくらい確保しなくてはならぬというふうに考えていますか、五カ年計画の裏づけとしての資金計画。

○説明員(高林康一君) 大体これはまあほんとうの、まだ正確な計画でございませんで、非常にラフな考え方でございまして、全体として五百億程度でございまして、そこで、大体この六割程度というものが財政需要額になるのではなからうか。そういたしますと、私どもの一応の計算では、二百八十億程度というものが大体におきまして財政の分野——ただし、その財政と考えましても、その中に特定船舶整備公庫の分もございまして、あるいはまた中小企業金融公庫、あるいは商工組合中金、あるいは開発銀行の地方開発というふうな資金、こういうようなものをみな考えておるわけでございます。したがって、年間といたしましては、そういうものも含めまして、大体一年間

におきましては五十億から六十億というふうなあたりが、広い意味の財政資金と申しますか、公庫、あるいは開銀、あるいは中小金融公庫、こういうようなものにとよるといふふうなことを考えておるわけでございます。本年度二十五億の財政資金でございますけれども、そのうちに九億というものは、これは非常に技術的な問題でございまして、その船舶の建造全体に要する資金ではなしに、半分の資金でございます。したがって、実質的には十八億でございます。そのほかさらに十七億というふうなものがあ

るわけでございまして、二十五億の資金は実質的には三十五億程度の働きをしておるといふふうに、非常に技術的な船舶進行行を勘案すれば、年間大体三十五億程度の資金。さらに、現在中小金融公庫におきましては、大体におきまして——これは内航海運業全体としての数字でございまして、けれども、大体において三十億程度の融資が、いままでの実績でございまして、そういうふうな関係で、これらの資金動員というものは、かなり各金融機関ともいろいろお話を申し上げておる状況でございまして、そういうふうな点につきましては、積極的に代替建造、船質改善という点につきましては、関係金融機関ともかなり積極的な協力のお考えもあるようでございまして、私どももいたしまして、今後計画を策定いたしまして、そういうふうな資金需要を十分もうべん検討いたしまして、所要資金の確保ということには努力を傾けてまいりたいというふうに考えております。

○岡三郎君 話を少し変えて、海運造船合理化審議会が、これが重要な役割りを果たすことになっておりますが、大体この審議会の構成というものをどういうふうに考えておりますか。

○説明員(高林康一君) 海運造船合理化審議会につきましては、これをまず二つの仕事に大きく分けて考えております。一つが当面の内航関係でございまして、これを内航部会という組織をもつて当たるといふふうに考えておる。もう一つは、外航関係の国際収支部会と申しますか——造船の関係、こういうふうなことを考えておるわけでありまして。

全体といたしましては、各構成からなっておりますけれども、大体の構成を申し上げますれば、輸銀あるい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ふうな各金融機関、それから全国銀行協会でございますか、そういうふうなところ、こういうふうな金融機関と、それから荷主——これは鉄鋼連盟、あるいは石油連盟、セメント協会、石炭協会というふうな荷主関係の団体、それから労働関係といたしまして全日本海員組合とか全日本造船労働組合というふうな組合関係、それから内航海運事業者の関係といたしまして、船主協会とか近海汽船協会とか近海タンカー協会とか全国海員組合連合会というふうな内航海運業関係、それから造船関係といたしまして、日本造船工業会、それから日本中小造船工業会、こういうふうなところ、そのほか各新聞あるいは学校その他学識経験者の方、大体こういうふうな構成で進んでおる状況でございます。

○河野謙三君 私はまず大づかみに話を伺いますがね。運輸省は港湾の設備改良の長年にわたる計画がありましてね。岸壁を直すとか、もっと港を深くさらうとか、また新しく港をつくるとか、いま地方の港でさらに大きな船の入るようになるとか、これが進んでいきますと、大づかみに言って、いまの港湾事情は全く変わってきますね。小さい船はだんだん要らなくなつて、大きな船ですべてのことが足りるようになってきますね。それでしよう。そういう一方において港灣施設の合理化計画、これが四十五年なら五年にどうなるか。その場合に、いまの大きな船、小さな船——小さな船、これがまた中型、小型、これの需要が変わってくるか変わってきませんか、くると思う。それと見合せてのいまの五カ年計画なのかどうか、これを私は伺いたい。

それから、いま代替建造、代替建造と言われますが、代替の場合は、老朽した船を新鋭の船にかえるという場合は、千トン対千トンですか。非能率の船が能率の船になるんですから、それが二割なり三割能率化しますね。ですから、ごく簡単に言えば、千トンの船なら七百トンなり八百トンの船に置きかえていいわけです。そういう計算をしておられるのか、それをまず伺いたい。

○説明員(高林康一君) まず代替建造について申し上げます。

本年度の特定船舶整備公庫によりまして、この事業計画におきましては、一・五をつぶして一をつくる、百五十トンをつぶして百トンの船——ただいま先生の御指摘になったような比率を大体考えて今後の代替建造をやつていきたいというふうに、これはごく原則的な考え方でございますけれども、そのような考え方をしておるわけでございます。

それから第二の港湾の問題につきましては、確かに港湾の区域その他につきましては、今後の経済の伸長、また工事の進捗状況から見まして、やはり現在の港域についていろいろ検討を重ねていかなければならないというふうに考えております。具体的な問題につきましては、各港ごとに私どももいたしまして現在また調査を進めておる状況でございます。

○河野謙三君 もう一つ伺いたいの、海運業と港湾事業の関係です。海運局とすれば、局長なり参事官にすれば、あなたのほうは与えられた海運業の中のことだけやっていけばいいと思う。ところが、あなたのほうには港灣局もあるわけです。事業がはっきり分かれておるわけですか。この海運局のあなたのほうの命令、指揮、指導、監督の範囲内が合理化されることによつて、そのしわ寄せが港灣局のほうの事業分野にいくということはお考えになっておられるか。この法案を出す以上は、当然港灣局とも——運輸省としてお出しになっておるのだから、運輸大臣としてお出しになっておるのだから、運輸大臣には、港灣局も海運局も、港灣局長も海運局長もないはずで、海運局のあなたの方では、あなたのほうの分野はこれによつて合理化はする。業界も非常にこれは助かる。しかし、同じ運輸省の管轄下において、港灣局関係の業者がそのしわ寄せを受けるといふことであつてはならないわけです。そういうものは絶対に

「ごさいませんか。また、運輸大臣はよく港湾局、海運局のことを調整されたのかどうか。もし港湾局長がおるなら、私はこれを聞きたいと思う。」

○政府委員(若狹得治君) 御指摘のよう、海運と港灣の關係は密接不可分でございます、内航問題の対策を昨年一年間運輸省において策定いたしておったわけでございますけれども、常

に港灣局とは密接な連係をとりながら、こまかいことまでお互いに連絡し合つてやつてきておるわけでございます。で、いま現状を申し上げますと、先生のおっしゃいましたように、港灣の事業者と内航海運業者との関係の競争関係というものは当然あるわけでございます。これは内航海運というものが、現在のところ、先ほど申し上げましたように、自主的な統制というものも十分行き届きかねておるという状態でございまして、組合とたとえば港灣運送事業者との関係の調整をどううといたしましても、なかなかとれないというのが現状ではないか。したがいまして、個々の機帆船というようなものもあるいは港灣内のはしけの運送というようなものの関係につきまして、規律が乱れているというような面があるのではないかとこのうふうにわれわれも心配いたしましたおるわけでございます。ただ、今後内航海運組合というものができまして、これが自主統制というものを強化してまいりますれば、港灣の事業者団体とも十分連係をとりながらその間の調整をはかつていくことが期待できるというように——われわれといたしましては、やはりどうしても内航海運というものを組織化して、自主的な統制というものを基本にした政策を

行なっていくということによって、港湾の關係事業者との調整ということも考えられるのではないか。現在何ら対策を講じないで、ただ港灣業者との調整をとるといふことではなかなか問題が円滑に進まないという事情ではないかと考えておりまして、今後そういうふうな方向に指導してまいりたいと考えております。

○河野謙三君 内航海運の組織化を待って、それによって内航海運を規律をとって、そうして指導していけばうまくいくだろうと。私はその気持ちだけでほうまういかならないと思う。制度に欠陥があります。それは、運輸大臣に申し上げますが、大臣ではそんな細かいことが知っていかなくてもいいので、ぼくは御存じないと思うから申し上げる。たとえば、一つの例を申し上げます。伊勢湾、あれは名古屋港なり、四日市港なり、半田なり、あの伊勢湾一帯は一つの港ですよ、実態から言え。ところが、運輸省から言え、名古屋港であり、四日市港であり、半田港であります。港から港に行くのは海運です。港の中を走り回るのは港湾のほうです。港湾事業者は、あなたがこの間お骨折り願って、一昨々年でしたか、九月に上げた料率があまりに不自然だから、例外中の例外として、港湾運送事業を、荷役料その他値上げしましたね。あの認可は一本価格なんです。上も下もないのです。これによって縛られているのです、料率は。海運業者は料率がないのですよ。ところが、実際は、海運業者も港湾業者も同じ伊勢湾なら伊勢湾で行ったり来たりしている。片っ方は手足を縛られている。手足を縛られて喜んでるわけ

だ。これによって運輸省が運賃を保護してくれるのだ、保証してくれるのだだと喜んでゐる。ところが、実態は、その保証された、認可された料率は全然実施されておりません。大臣のお骨折りによるが、いまだに実施されておりません。けしからぬとおっしゃるかもしれませんが、それは他に牽制するものがあるから実施されない。だから、それだけ親切にやっていたくならは、業界の立ち直りを運輸省が見てやろうというなら、制度的に、いま言うように、海運事業によって料率の厳格な規制を受けていない業者と、港運事

業法によって、認可料率によって、厳格な料率によって動いている業者、これを、同じ伊勢湾なら伊勢湾、東京湾なら東京湾、同じ土俵で相撲を取らせるというのが、いまやっている現状です。この土俵を、伊勢湾なら伊勢湾を一つの土俵に、東京湾なら東京湾を一つの土俵にして、その土俵の俵を並べ直すとか、それが引き続いてあるなら、いまの海運局長の気持ちはすなおに受け取る。そういう準備なくして、ただ気持ちの上において内航海運の今度組織化することによって云々と言われても、制度そのものが整備していないところに気持ちだけでは腹くちくなりません。よろしくじゃ、腹くちくならない。まことに一つでも親切味があるなら、腹にこたえるようなものをあげなくちゃならぬ。いまの海運局長の御答弁は、ちょうどわれわれが日ごろよく使っている、よろしく言うてくださいという、よろしくということとで腹がくちくなくなった覚えはない。よろしく言うてくださいということ、わかしこまりました、そうですか、わか

りましたとは言わない。この準備があるかないか。港灣関係を担当しておるかどうか。港灣局長がいらないようです。私はおそらく港灣局長と海運局長と完全に出意見の一致は見えないと思う。私は、この法案はこの法案なり非常にこれはいいことですから、これは賛成ですよ。賛成ですけれども、これをやるなら、続いて港灣関係と海運関係の調整をやるということを、その準備があるということをおの機会に大臣から聞かなければちょっと私は納得いかないのです。どうです、その点。

○国務大臣 綾部健太郎君 港灣内における港灣の管理者と申しますか、港灣組合、いろいろございますが、それが必ずしも一致した行動といえますか、行為をやらないということについては、従来とも非常に各方面から指摘されておるところでございます。古い伝統があるというか、いろいろなしきたりがありまして、それをいかに調節すべきかということ、いま河野議員の御趣旨のとおりでございます、極力ひとつ検討いたしまして、それをなくして一体になられるようにいま努力をいたしておりますから、近々私はある程度はまとまるのじゃないかというような氣もいたしますが、いま御指摘のようなことがあることは私も知っております、それを一緒になつて、たとえば港灣の料金が上がったらそれが即時行なわれるように努力いたしておりますが、なかなかいいのが現状でございます。

○河野謙三君 いま大臣も、せっかく荷役料その他値上げをして救済の手を差し伸べたはずだけれども、それが実

施されていけないという現実はお認めになったようです。これは、先ほど申しましたように、認可料率ですから、積極的に、この料率を守らぬ者は云々ということを通牒でも出してほくはバックアップすべきだと思う。いまだかつてこの料率を守られたことはない、いろんな事情によって。しかし、一つずつ物を片づける意味において、この料率は完全に実施しなければいかぬという、私は運輸省から、通牒と申ししますか、何と申しますか、出すべきだと思ひますが、それと、いま私は一つの伊勢湾の例を申しましたが、海運局長

ね、伊勢湾とか東京湾だけでなく、ほかにもあると思う。時代が変わりまして、いまの港の指定は少し実情とあまりかけ離れておるといふものは検討がもう済んでおると思う。これを港の指定をやり直すとか何とかいって、実情に合ったようにこの次の国会あたりにやるというような準備はしておりますか、その点私は伺いたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) 現在の港湾運送事業は、御指摘のように、その事業範囲につきましては港域法によっておるわけでございますけれども、この港域法というものは非常に古くからある区域を定める法律でございまして、これは、いま御指摘のように、たとえば伊勢湾内でも五つも六つもの港域に分かれておる。その間一本にした運送が行なわれておるにかかわらず、認可料金というものはその形態をとっておらない。しかも、それに内航の小さい機帆船等が入り込んで料率を乱しておるといふような事情は、御指摘のような非常に深刻なものがあるのではないかというふうにわれわれは考えており

ますので、できるだけ早急にこの法律改正というものを検討いたしまして、運輸省として早急に結論を出したいというように考えておるわけでございます。

○河野謙三君 運輸大臣、通牒が何か出しますか。これは当然だと思ふんですが。

○国務大臣(綾部健太郎君) いま河野委員の御指摘の、料金が守られないという点につきましては、行政指導でやろうとしておるのですが、どうしてもそれに応じないというような場合には、御指摘のような通牒なり何なり出して、嚴重にやるつもりでございます。

○中村正雄君 私は、いま議題になっております内航二法案、これにも関係いたしますが、これに関連いたしまして、本委員会の運営について、委員長なり、補佐する専門員、事務局に私はお尋ねしたいと思ふます。

私がこれからお尋ねすること並びにこれに関連して委員長等から発言のある内容等については、少なくともこの委員会の権威の上にプラスになるとは思いませんので、速記をとめて発言を許していただきたいと思ふます。

○委員長(米田正文君) 速記をとめて。

(午後三時三十三分速記中止)
(午後三時五十分速記開始)

○委員長(米田正文君) 速記つけて。
○江藤智君 この内航海運二法案につきまして、私は一点だけお尋ねをしたいと思ふます。

で、この趣旨は、船腹が多少過剰なものであるからして、まあそれを適正なものにして内航海運の健全な発展をはかる、こういう御趣旨であらうと思ふますけれども、なかなか各地方に分散して、しかも非常に小さい船でございまして、まあ地方的な事情あるいは船種の非常に多いものにつきまして、しかもまた海陸の調整の問題もございまして、はたして適切なそういう最高限度というものを設定することができかどうかという点につきましていささか不安な気持ちを持っておるんですが、どういう方法でこの最高限度というものを定めるか、その大綱についてまず御説明を承りたい、かように存じます。

○政府委員(若狭得治君) 御指摘のとおり、最高限度が告示されました場合には、この法律によりまして新しい船舶の建造の登録を拒否するということがなっております。この法律の中心をなす条項でございますが、まあ非常に重要な条項でございます。ただ、これが出る場合には、船腹の量が船種別に見まして著しく過大になるということが明らかになります。それから、具体的にいま御指摘がございました、各地方的な事情あるいは物質的な事情というものが当然あるわけでございます。で、われわれの考え方としては、これは今後具体的な数字としての最高限度量というものは出しますけれども、運用の方としては、許可制と同じような考え方、最高限度量が出たときには、とにかく一応ストップになりますけれども、やはり例外を認めざるを得

ないというふうな運用の仕方というものをわれわれとしては考えているわけでございます。したがって、われわれの当初の目的が建造の許可制ということで出発したわけでございますけれども、いろいろな法制的な経緯、見解の相違からいたしまして、こういうふうなエマージェンシーの場合にだけストップするというような法体系になっておるわけでございます。しかし、われわれはいたしましては、できるだけ実情に合いますようにこの法律の運用というものを考えざるを得ないわけでございます。具体的には建造の許可制度というものがそのときから実施されるというふうにお考えいただくというふうな運用のし方を、実際問題としては考えておるわけでございます。

○江藤智君 そういたしますと、実情をいろいろとお調べになって、そうしてその地方でこういう種類の船はもう十分だと、そういうケース・バイ・ケースに制限を行使せられるわけでございますか。それとも、非常に大まかに、もうこの種類の船は今年度はストップだと、こういうふうなやり方をなさるか。これはどうもよくこれをやりますと、法案の上ではともなうございまして、かえって海運業界にもそのために非常な混乱を起こす場合もありましようし、ましてや大切な荷主に対しましてはそのために非常に迷惑を及ぼすような危険性があるのではないかと、非常にこの点について私は危惧をいたしますので、もう少し詳しく考えておられるところを御説明願いたいと思ふます。

○政府委員(若狭得治君) 最高限度量

が告示された場合におきまして、代替建造というものにつきましては、船腹量が増加しないわけでございますので、これは自由に登録を受け付けるわけでございます。したがって、代替建造以外のものにつきまして、非常に緊急を要するもの、あるいは地域的にどうしてもなくてはならないもの、しかも代替建造でないものがあつて、これを一体どうするかということが当然問題になると思ふます。われわれはいたしましては、一般的には、最高限度量が出た場合には、代替建造以外のものは一切認めないという考え方でございますけれども、地域的な事情あるいは物質的な事情によりまして、これを建造することが全体に影響がないと認定できるものについては、それは例外として認めるという方法をとるということをお考えいただ

○江藤智君 どうも私が質問した趣旨と多少御説明が食い違っているのじゃないかと思ふます。いま私は代替建造のことについて聞いておらない。最大船腹量というものが、これは代替建造とか新造とかいうことではないのでありまして、実際に海運を適正に運営するためにはどういふ船種がどこで何トン必要かということだけを示せばいい問題であつて、この代替建造やなんかの問題についてはこれから御質問するつもりでございますが、私が当初御質問しましたのは、はたして適切な、ほんとうに適当な、実際に合った最高限度——これでもうストップをかけようという考えのようでありまして、ストップをかけるということになると、その数字というものが非常に大きな影

響を及ぼすのでございますから、その最高船腹量をきめる基本的な考え方はどういふふうにお考えおられるのか。これを、ただその輸送の物資の数あるいは地方的な動き、それを適正に大体トントン当たりどれくらい運べるだろうかというところで、ちゃんとそれを割って定めるといふような程度のもので、これはなかなか問題がある。もったいなく、実情に合った調査によつてこれをきめなければいけません。したがって、その点についてはいろいろお考えがあると思ふますから、まずその点について伺いたい、先ほど来かような質問をして

○説明員(高林康一君) 技術的な方法について御説明申し上げます。

最高限度の考え方の前提といたしまして、法案にございましては、適正船腹量というものを当該年度以降五カ年間にわたつてきめる、その適正船腹量に照らして著しく過大な場合に最高限度量をきめる、こういうことになっておりますので、適正船腹量の算定がまず前提になるわけでございます。この点につきましては、先ほど先生が御指摘になりましたように、全体的な考え方は全体の国民総生産というよう伸び率と、それから単位の稼働率といひますか、船腹の稼働率といひますか、そういうものをやはり基本にして考え、そういうことが第一前提になるわけでございます。ただ、これだけでは、非常にきめが荒いと申しますか、そういうことがございまして、次

に、国民総生産のみならず、今度は大

に、国民総生産のみならず、今度は大

体内航海運の主要貨物でございますところの石炭、石油、鋼材、セメント、こういうような各物資別に一応積み上げまして、過去の原単位なりなんなりというものを参考にいたしまして、この物資別の積み上げとそれから総生産との関係、こういうようなものから一応算定してまいりたい、こういうふうな考えているわけでございます。ただ、この場合におきまして、やはりいろいろ物資別に各地域の需要というものは相当違っている状況でございます。たとえば砂利というようなものにつきまして考えてみますと、その場合に、非常に地域的な需要だけで、そしてそれが非常に特殊な船であって全体的な需要にあまり影響がないというようなものも、品目の例示が適當かどうかは別でございますけれども、そういうような場合があるかと思ひます。そういうような比較的分けをし得るもの、そういうような物資あるいは地域についてこれを区分けしたいというふうに考えているわけでございます。その場合に、技術的には私も事務当局といたしましていろいろ算定はいたしてまいりますが、それと同時に、これはいろいろ荷主関係の需要の姿というものがあつたわけでございます。そういうような関係につきましては、先ほど合理化審議会の構成で御説明申し上げましたような方々、さらに下部といひまして、できましたら専門委員会といひますか、幹事会と申しますか、そういうようなものを構成いたしまして、各資料を突き合わせるということ、技術的には定めてまいりたいと思ひます。

それと同時に、そういうような適正

船腹量を一応基準として考えますけれども、最高限度のきめ方といたしましては、大体船舶の種類——船舶別に考えている次第でございます。船舶の立て方といたしましては、まだもちろんこれは全体といたしまして合理化審議会等におはかりしていろいろやるわけでございますが、私も考えておりますのは、たとえば貨物船、油送船というふうな大きく分けると同時に、セメントタンカーとかLPGタンカーというふうな、非常に何と申しますか、輸送需要が固定していると申しますか、そういうようなものにつきましては、それぞれ別にこれを立てていく、こういうふうな第一点は考えております。それと同時に、最高限度の考え方としては、全国一本というふうには一応考えておりますけれども、先ほどちょっと申しましたように、地域的に明確に区分できますような品目、たとえば北海道の定期貨物とかいうようなものは比較的明確に区分できるかと思ひます。そういうようなもの、あるいは新潟—佐渡間の運送、そういうようなものとか、いろいろ具体的なケースについてこまかく分析してまいりたいと思ひますけれども、地域的に明確に区分し得るものは区分していききたいというふうな考えを考えております。ただそこで、一応総体的な数字で考えますけれども、さらに一定の地域間におきましますところの運輸につきましては、その地域は、たとえば新産都市とかその他について非常に確定した需要があるようなところが相当あるように私も考へております。そういうような地域間のみを航行しておるような貨物でありまして、そして具体的には、船

腹量としては、数としてはそれだけ充足し得るとしても、実際には船舶がないといったような場合があるかと思ひます。その点は今後の海運組合の組織ということもかわつてきますけれども、海運組合等の意見も聞きまして、そこで適船がないというふうな場合におきましては、その最高限度量をこえていきましますような場合におきましても、その適船がないというトン数と申しますか、そういうようなトン数を加えたものを最高限度と考へるといふような、先ほど局長から御説明いたしましたように、実質的には許可制と同様なやり方と申しますか、そういうふうなやり方を加味してまいりたいというふうな考へております。そういうような点について、一応の考え方でございますけれども、今後さらにいろいろ関係の方々の意見を聞きまして、合理化審議会等において、具体的なやり方、そしてまた輸送要請というものをやはり十分マッチし得るようなやり方を技術的にも考へてまいりたいというふうな考へております。

とを要望いたしておきます。そこで、この最高限度をきめるといふ問題につきまして、一方におきまして木船というものは順次鋼船にかわつていく趨勢もございまして、その上にこの最高限度をきめるといふことになりましますと、現在の木船業者の仕事が著しく減少するんじゃないかという非常に不安な業界に与えておるわけでございます。したがって、その点について若干御質問をいたしたいと思ひます。したがって、この小型木船の造船所というものは、先ほどの話のように、非常にたくさんある。しかも、これはいずれも中小企業でございます。したがって、ただいまの政策からいいますと、十分にこれを保護育成していくことがわが政府の方針でございます。この木船造船界の保護育成ということと、この最高船腹量を押えることによつてその仕事は少なくなるんじゃないかという問題と、これをどういうふうな考へておられるか、この点をひとつ、海運局長並びに船舶局長お見えになつておりますから、それぞれから一応基本的なお考えを聞かしていただきたいと思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 木造船とこの最高限度との関係でございますけれども、これにつきましては、先ほどから申し上げておりますように、最高限度というものは非常に例外的な場合に、船腹量が非常に過大になつたというふうな場合にだけ出ますのでございまして、そういうものがあつた場合には、これは適用はしないんだというようにわれわれは考へておるわけでございまして、したがって、最高限度が出ましても、木造船に影響がくるというふうにはわれわれは考へませんけれども、この点につきましては、現在の木造船の状況から申しますと、大体年間三万トン程度の新造船がございまして、機帆船の純増は一万トン程度でございます。したがって、現在の現状放置されております段階におきましても、二万トン程度の代替建造が行なわれておるわけでございまして、したがって、万が一われわれが何も対策を講じないということをお前提とした場合には、おきましても、現在の代替建造はできるといふことでございまして、しかし、われわれは、そういうことでは、現在の木造船の機帆船の実情というものは、非常に老朽船が多いという実情でございますので、できるだけ資金手当てをいたしましてこの代替建造を促進していくことと、これを考へておりますので、われわれの希望としては、現在の三万トン程度より以上に新造船が行なわれて、代替建造が促進されるということをお願いが、おつておるわけでございまして、また、そういう考へ方に基づきまして、具体的な資金のあつせんというものを全力を注いでまいりたいと思ひます。そういう法律ができましたら、そのために木造船の造船所が仕事量が減るといふようなことは、われわれの期待するところでもございせんし、また現実にもそういう状態にならないというふうなわれわれとしては努力してまいりたいと思ひます。

○政府委員(藤野淳君) 最高限度の設定による船腹量の規制が、注文を受けて生産いたします造船業者、特に木造

船業者にどのような影響を与えるかという問題は、非常に重要な問題でございます。

ただいま江藤委員御指摘のように、この法律の運用が、誤った考え方で運用されます場合には、御指摘のような事態がまさに起こるのじゃないかと考へます。しかしながら、両局すでに協議を遂げておりまして、この法律は、最高限度を設定するにあたりましては、ただいま説明がありましたように、鋼船と木船、あるいはタンカーと貨物船に分ける。それからLPGに分ける。しかしながら、鋼船が幾ら木船が幾らというふうに分けるといふことはしないということ、両局は協議を遂げております。先般、別途御説明申し上げましたとおりでございます。したがって、すでに衆議院で附帯決議がございまして、適正船腹を設定するにあたりましては、港灣事情、造船事情を考慮する、それから最高限度を設定するにあたりましては、老朽船腹の代替促進という方向で中小造船業、特に木造船業に対する資金のあっせん等につとめるといふふうに附帯決議がございまして、私どももいたしましては、ただいまの海運局長の説明のとおり、木造船の近代化と申しますか、体質改善と申しますか、そのような方向で、政府があらゆる援助を行なつていくという方向で、プラスの面にこれを用いるように運輸省としては持つていくべきじゃないかというところで、私どもとしては、その先生の御趣旨を体して運用されるものと信じておりまして、極力運輸上に被害のないようにしたい、かように考えている

わけでございます。

○江藤委員 ただいまの御説明で、大體現在木造船を建造しておる程度の量あるいはむしろそれ以上のものを、できるだけ資金のあっせんその他によつて仕事量は十分に確保していく、こういうふうな両局長の説明をされたので、一応それを信頼するといつたしまして、当分の間はそういうことで、木造船が代替建造、あるいは、最高限度には関係はいたしますが、そのほか新造もあるといつたしまして、木造船界の仕事量も心配ないと思ひます。しかし、趨勢をいたしまして、木造船から順次鋼船に変わっていくという趨勢にあることは事実であると思うのであります。が、そういうような場合に、現在の中小企業の木造船の会社を、中小型の鋼船の建造もできるように、設備資金のあっせんであるとか、あるいは技術指導をする、こういうふうなことに考へておられますか。

○政府委員(藤野淳君) 中小型鋼船業並びに木造船業につきましては、各種の中小企業関連の法律がございまして、木造船業に対しましては、昨年の法律の中小企業近代化促進法によりまして、第二次の政令指定業種に指定されております。この法律の運用によりまして、木造船業の施設の改善でありますとか、あるいはさらに進んで税法上の特別償却というふうな恩典を与えることにいたしまして、木造船業自体としての体質改善なり近代化をはかつてまいりたいと考へております。なお、全体の趨勢をいたしましては、木造船業の生産量というものはだんだん減つております。減つております。

して、木造船業自体が中小型鋼船造船業に転換しつつあるのが実情でございます。この中で、中小型鋼船造船業合理化臨時措置法の延長をしていただきまして、この法律の適正な運用によりまして、過当な競争を起さなないという形において、適正な行政指導並びに設備投資の援助その他をしてまいりたい、かように存じております。

○江藤委員 時間の都合もあるようでございますから、それじゃ質問を一応打ち切ります。

○委員長(米田正文君) 本日の質疑はこの程度といたします。

次回は、二十五日午前十時の予定といたし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時十六分散会

六月十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、栃木県西那須野・黒羽間の鉄道撤去反対に関する請願(第二八七三号)

一、国鉄南勝線の着工線編入に関する請願(第二八八三三三)

第二八七三三三 昭和三十九年六月五日受理

栃木県西那須野・黒羽間の鉄道撤去反対に関する請願

請願者 栃木県那須郡黒羽町長

戸村大蔵外三名

紹介議員 植竹 春彦君

東野線(栃木県西那須野・黒羽間鉄道)は赤字路線であることの理由から経営者東野鉄道会社は撤去を計画しているが、交通事業の公共的使命と左記の理由を十分理解してもらつ

て、本鉄道の営業を継続させる特段の指導、措置を講ぜられるよう黒羽町商工会の「東野線撤去反対」の決議文並びに「常野線鉄道建設期成同盟趣意書(案)」を添えてお願いするとの請願。

理由

一、本鉄道は大正六年以来那須地方開発に貨物、旅客の輸送機関として貢献してきた歴史ある民有鉄道である。

しかるに、経営者東野鉄道会社は赤字を理由にこれを撤去し、撤去の埋め合せにバスの増発を考へているが、これが実現すると林産物の県外多量輸送、長短尺の外国材の大量流入、米、麦、葉たばこの大量輸送等に支障をきたすことが明らかである。また、今日、自動車交通は過密に陥り、その規制時代に入り、鉄道が安全、迅速、正確なる輸送機関であることが一般に再認識されていくときである。

二、東野鉄道会社は、全体としての成績が赤字で十分配当も統けており、一部鉄道部門のみ赤字であるとしても交通事業が単なる営利事業でないことを理解されるべきである。

三、この路線は、那須郡小川町までの敷地路盤も確定しており、いつでも線路敷設延長し得る態勢にある。また、今市、滝野原間の国鉄野岩線着工の曉に、常野線の敷設実現により、常陸太子まで延長されるならば、那須高原森林資源の開発はもとより、山岳観光地と水戸海岸観光路線が完成する有望の含みのある路線である。

第二八八三三三 昭和三十九年六月八日受理
国鉄南勝線の着工線編入に関する請願
請願者 鳥取県倉吉市長 早川 忠篤外十五名

紹介議員 中田 吉雄君
昭和三十七年三月鉄道建設審議会において建設調査線に採択された山陰本線と姫新線中国勝山駅を結ぶ南勝線が、すみやかに着工できるよう格段のご配慮を賜わりたいと関係地域住民を代表して深く念願するとの請願。

理由
国鉄南勝線の建設については、七十余年にわたり地域住民をあげて要望を重ねてきたが、上井、山守間が開通しただけで、まだ五十二キロメートルの区間が未開通のまま今日に至つてゐる。この沿線には幾多の温泉があり、西の軽井沢と称せられる蒜山の大草原と雄大な蒜山山群、湯原人造湖、名勝神庭の滝などの観光資源が時代の推移とともに脚光をあびてきており、これら資源の急速な開発発展に伴います鉄道建設の重要性を痛感する。ことに冬期積雪時の輸送交通はこの鉄道に依存するはかなく、さらに陰陽連絡の最短線として鳥取岡山両県の経済文化の交流と地域産業の開発促進に画期的役割を果たす本鉄道の建設はきわめて深い意義を持つてゐる。