

れはどうなっておるのでしょうか。

○政府委員(藤野淳君) 中小企業近代化促進法の第二次の政令指定業種になりました。

○相澤重明君 そうすると、政令指定業種に第二次になったということになると、それに対する政府の育成、助成といいますが、そういう面はどういうふうに御指導されておるのですか。

○政府委員(藤野淳君) 設備、技術、経営の近代化という面で、あらゆる助成をいたしたいと思いますが、財政資金その他の貸し付け、あるいは資金のあっせん、あるいは設備投資に對しましては税法上の特別償却の実施といったような面で援助したいと思っております。また、その他企業の必要とあれば、協業と申しますか、そういう面につきましても指導をしてみたい、かように思っております。

○相澤重明君 たとえば、そういう一つの例で、ひとつ含んでお答えをいたしたいのですが、そういう中小企業にという指定をされて、政府も助成、育成をするというのを答弁されておるのですが、一般金融機関で、一般金融機関が設備の近代化合理化をやるという際に融資する場合、これはどのくらいの期間で大体こういう木船造船業等に対して貸し付けをしておるのがあるのでしょうか。大体どれくらいの期間と二十年間とか三十年間とかいうとえば一つの基準があれば、そういうものは現実にはどうなっておるのかというのをひとつお答えいただきたい。

○政府委員(藤野淳君) 従来、中小企業金融公庫等から貸し付ける場合には、大体において三年ないし五年とい

うのが普通でございます。

○相澤重明君 ですからね、通産省の中小企業に対する方針というもので、実際一年据え置き四年返済だといふような、五年未満のようなものでは、これは話にならぬわけですよ、実際の話がね。そこで、運輸省が少なくとも監督をしておる海運、しかもその中で最も零細企業ともいふべき木船造船業というようなものについては、もっと年限を延ばして、そして低利で融資が受けられるようにしないと、私は、鉄道とかトラックとかというものと海運と競争する場合にどうなるのだというところで、たとえば国鉄の貨物運賃の長距離運賃制の問題についても検討する必要があるのではないかと、このことを前回の委員会でも運輸大臣にお尋ねしたわけですが、結局いまの海運業が採算ベースに乗る、こういうことには——やはり前回から御答弁をいたしておるように、十年、十五年以上の船というものもきわめて多いわけですね、この前の御説明では、そうすると、そういうものを代替建造するといつてみたところで、あるいはまたそういう木船の中小企業、零細業の諸君が船をつくるというてみたところで、資金的にも隘路がある。こういうことが、いまの中小企業対策として、いかに近代化を促進するという法律の名前であつても、これはなかなか近代化が促進されないのじゃないか、こういう点を私どもは心配をするわけなんです。そこで、内航海運について非常に御努力を願つておる運輸省に対して、私どもは、中小企業、零細業のこれら内航海運関係の諸君にいま少し

力を入れてやったらいいんではないか、こう思うのですが、先ほどの五年程度のものでしかなかったが、資金量から、あるいは大蔵省のそういう融資のいろいろな悪条件、こういうようなものから考えて、運輸省としてはこれをまだそのまま認めざるを得ない、こういうお考えなのか、それとも十五年なり二十年にもつとこれを長期的に低利で融資ができるように御検討をされたのかどうか。この点は非常に大事なところでありまして、いま一度ひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど船舶局長は造船所に対する設備融資についての御説明があつたわけでございますが、これは、いま先生の御質問の中には、海運会社に対する建造資金の融資という御質問もあつたかと思ひますけれども、その点についてお答え申し上げます。

現在の貸し付け条件は、いろいろな政府関係金融機関によつてそれぞれ違つておりますけれども、具体的な例を申し上げますれば、日本開発銀行でございまして、これは昨年度約四億三千万円程度の資金を内航海運に貸し出してあります。その条件は、利率は八分七厘、それから貸し付け期限は十年、三年の据え置きでございます。融資の比率は四〇%ないし五〇%、限度といたしましては大体七〇%までというところになっております。それから北海道東北開発公庫、これは昨年度の融資の実績は、内航海運に對しては十四億四千七百万円の貸し付け実績がございしますが、この利率はやはり開発銀行と同じく八分七厘でございます。貸し付け期限は十年で、三年据え置きで

ございまして、融資の限度等も、約七〇%程度ということになっております。

それから中小企業金融公庫でございまして、これは昨年度の貸し付けの実績は三十五億でございます。この条件は、利率は九分でございます。貸し付け期限は七年ないし五年という条件でございまして、据え置き期間は一年でございまして、融資比率は三三%程度でございまして、なお、貸し付けの最高限度というものがございまして、中小企業金融の性質から見まして、一般的には三千万円まで貸し付ける。ただし、重要物資を輸送するものに限りまして五千万円を限度とするというような限度がございまして、それから、商工組合中央金庫がございまして、これは昨年度の実績は十一億でございますけれども、金利は大体九分でございます。貸し付けの期限は五年で、据え置き期間は一年でございまして、融資率は大体三〇%ないし四〇%ということでございます。なお、貸し付け限度額は、組合貸し付けが限度額三億円、それから構成員に直接貸すものについて三千万円という限度額の設定がございまして、それから、国民金融公庫でございまして、これは昨年度の内航海運業に對しましては三十六億の貸し付けの実績がございしますが、これは利率は九分でございます。貸し付け期限は五年でございまして、それから、据え置き期間はつきりしたものはございせん。大体半年程度の据え置きがあるようでございます。それから、貸付の限度額は二百万円でございます。こういうように、各政府機関によつて貸し付けの条件は異なつておりますけれども、最も長期的なもので、

大体開発銀行と北海道東北開発公庫の十年でございまして、われわれといたしましては、船舶の貸し付け期限は、内航につきましては、税法上の償却年限も非常に短いので、やはり十年程度が最高限度ではないかというように考えておるわけでございます。外航船舶につきましては十五年でございます。外航船舶に

つきましては十五年でございます。外航船舶に

つきましては十五年でございます。外航船舶に

つきましては十五年でございます。外航船舶に

うになるのか。船腹量というものはますます増大するだらう。しかし、一方においては、船を持っておる人や、船をつくる人、そういう海運界自体が非常に窮境に追い込まれるのじゃないかという私は気がするのですがね、自社船との関係によつては。これはひとつ運輸大臣からお答えをいただきましたい。

○国務大臣(総務部健太郎君) 概念的に申しまして、船舶が日本の現在の経済の成長率その他につれて足りて足りないということは考えられるのでございまして、そういう意味からいいますと、自船舶が政府融資を受けないでやることについては、私は多々ますすけっこうと思っております。がしかし、いろいろな皆さま方の御助力によりまして、日本海運を再建するために、ことに外航海運を再建するためには、どうしてもある程度の保護をせなければならぬ。その保護ということにつきましては、御審議を得て特殊な何をやっておりますから、そういう恩典を受けるのはあの海運二法案の対象になっておる会社でなければならぬと考えております。その方針が、御承知のように、本年四月、ようやく船会社としては、何らの強制手段のない、運輸省の立場に同情して、船会社自身も何とか再建したいという希望で、非常に、あるいは減資したり、あるいは自己の資産を処分等をいたしましてやっておりますからして、その効果が——この間四月にやったばかりでございますから、その効果あるいはどういう結果になるかというのをいましばらく見詰めた上で次の問題に移りたい、すなわち自船舶に融資をするかすべからざるかとい

うことをきめていきたいと、かように考へておりまして、現時点におきましては、海運の集約によつた六グループ以外に對しましては、こういう融資はすべきでないとは私は考へております。

○相澤澤明君 大臣の考へは、私はそれでいいと思うのです。私どもも、せつかく法律を昨年つくつて、ようやく

く軌道に乗せた形の海運グループがここで野放しの状況に、もし自社船というものが、あるいはまたそれが計画造船の中にごんごん入ってくるというようなことになったら、私はこれはたいへんな問題だと思う。それこそ、運輸省の昨年提案した法律の問題、いま提案しようとしている問題についても、やはり根本的に考えを変えなければいけないのじゃないかと思うのです。いまの運輸大臣の考えを私は了としていきたいと思うのですが、あと少しで終わりたいと思うのですが、そういう中でいろいろ御説明を聞いておると、木船も十五年以上のものは、大体二十トン以上にしても、老朽船、不採算船というのは六〇%ないし六五%ある、こういうことを言われておたのですね。したがって、船をつくることは、年間三万トンと申しましたね。三万トンくらいの造船能力というものについては、ますます必要であるということはあるわけですね、まだ。ですから、私どもも最初心配をしたのは、もしこの法律によって規制をされて、そうして業界自身が、先ほどお話ししたように、中小企業、零細業といわれる造船業が、特に木船業の場合に生活が窮乏をされるということであつたら、これは業界の諸君もたいへんだらう、またそれに関連する働く人たちも

たいへんな話じゃないか、こういう点で心配をするのですが、前回並びに今回のいままでの御答弁を聞いておると、やはり運輸大臣はじめ、造船はますます必要である、船はつくらなくてはいけないという結論に私はお聞きしただけなのですが、これは局長、そういうことでいいのかね。

○政府委員(若狹得治君) 一昨日も御説明申し上げましたように、またたはいま相澤先生の御質問にございましたように、老朽の木造船というのは約七十万トン程度ですでに税法上の耐用年数を超過しておるものがあるわけでございます。われわれといたしましては、それをするだけ早く代替建造をやっていたら、安全な船舶運輸をやっていたらいいと思っております。また、経済的にも採算のとれる新造船ができることを非常に期待いたしておるわけでございます。したがいまして、現在の老朽船の状態から見まして、またわれわれのほうで今後政府金融機関等の協力を求めまして代替建造を促進するという方策からいいますとも、現在程度の建造量以下になるということはわれわれとしてはとうてい考えられないことでございます。むしろできるだけ建造を促進していただくということがわれわれの現在期待いたしておるところでございます。

○相澤重明君 私これ一つで一応終わりたいと思います。

それから、やはり造船業といえども合理化をしなきゃならぬし、近代設備をしなきゃならぬということは、政府の御説明によってもわかりました。そこで、中には、いままでの造船業の諸君の中にも、転廃業をしなきゃなら

ぬ――まあ近代化設備をする場合には、これは先ほどの融資を積極的に政府も進めていただと、こういうことでありますから、それはもうそれでやっていたことにして、中には、そういう転廃業をするというような場合、遊休施設をよい方向に利用するということも必要なわけですね。そういう

うときにも、やっぱり政府はこの一環としてお骨折りを願うことになるんでしょね。これはまあお答えいかによっちゃ、私も、まだ時間うんとあるんですが、どうでしょう。

○政府委員（藤野淳君） 一般的な問題といたしまして、需要が減退いたしましたために操業度が落ち、さらに事業所の閉鎖に至るといったような業種、そういう傾向が非常に顕著になりました、当然政府が救済の手を差し伸べなければならぬという妥当性があります。しかしながら、普通に木造船業を鋼船業に転業いたしますとか、あるいは木船に鋼船の施設をつけ加えて両方の船をつくっていくとかいったような場合には、救済的な援助をすることは私はできないと思います。しかしながら、近代化促進法によりまして前向きの援助をすることは好ましいことであり、可能なことである、かように考えております。

○相澤重明君 けっこうです。

○吉田忠三郎君 この法律の提案後、かなり同僚のそれぞれ委員から質問がございました。審議も進んでまいったところでありますが、この機会に私もその関係いたす面でダブらない程度にできるだけ要約して質問したいとこ

考えますので、答弁者のほうもできるだけ簡潔にして明快な答弁を承りたいと考えるのであります。

この法律の提案理由にもございますように、「内航海運は、国内輸送機関のなかで最も重要な役割を果している輸送機関の一つでありますが、最近における臨海工業地帯の開発の著しい進展に伴い、その重要性は一層高まりつつある現状であります。しかしながら、内航海運業の現状をみますと、船腹の過剰傾向による過当競争の結果、永年にわたり運賃市況が低迷し、その企業内容はきわめて憂うべき状態となっているのであります。」、こう冒頭に記載されています。この理由だけ見ても、私は若干矛盾を感じるわけです。長年にわたってつまり運賃の市況が低迷しておったと、こう後段のほうに書いてあるわけですが、しからば一体、そういう状況というものを、運輸省がすでに、「永年」というふうに記載されていますから、把握、感知、承知しておきながら、内航海運に対する政策、施策をなぜ今日まで施さなかったかというところに一つ私は疑問を持つ、矛盾を感じざるを得ません。ですから、こういう点について、運輸大臣からひとつ私はお答えを願いたいと思います。

それから、もう一つは、全般を流れているものとしては、何といたしましても、私はこの法律の前提になるものは、ここにも記載されておりますように、船腹の問題が問題になってきているんじゃないか、こう思うのです。そこで、すでに運輸省が発表した資料を見てまいりますれば明らかなように、長期計画では輸送量の算定で、内航

海運輸送量については三十七年度実績で一億九千五百万トン、四十五年度の見通しとして三億四千二百万トン、この記載されております。この面からとらえてみますと、輸送量はかなり伸びることになっている。これは、運輸大臣も御承知のように、池田内閣の政策の柱でございます。所得倍増計画の中における部会の答申にもこういうことがうたわれております。私は、この輸送量というものと船腹の関係というのはうらはらの関係にある問題ではないか、こう考えます。つまり、したがって、当面の施策として、内航船腹の増強ということが相並行して考えられなければならないものではないか、輸送量に対して運輸省はすでに船腹増強の具体的な計画を持っているのではないか、私はこう思うのですが、これらの審議の参考になりますので、この際私は説明員を願っておきたい。で、もう一つ付け加えて申し上げたいけれども、この法律の中身を審査してまいりますと、一面においては輸送量は増大していくから伸びるであろう。ところが、具体的な政策として今度は造船船腹の関係になってまいりますと、つまりトン数を規制していくということになりますから、船腹量の保有ということとは別問題としても、ある意味においては造船を規制するというところにこの法律ではなっておりますから、こういう点一体どう考えているのか。

それから、具体的にこれも運輸省の統計資料を見てまいりますと、船腹量についても、この法律では二十万トンくらい過剰船腹になる、こういうわけております。運輸省の前々からの統計を

見ますと、そうはなっていない。こうした私は数字的な矛盾をここで感ぜざるを得ないことが一つ、もう一つには、ある新聞紙上にも明らかになっておりますように、四十三年度の内航輸送量は一億五千万トン程度である。このことについてはほぼ一致しておりますけれども、これが現在の船腹と比較してみますと、なおかつ船腹量が輸送量に対して百万トン不足をしている、こうつけ加えられて報道されております。これらの数字に対して、一体、高林参事官はこの法律の立案者だと私は考えますが、どう把握してこういう数字的な統計上の食い違いというものを考えられているのか、これまたこれからの審議にきわめて私は参考になりますので、この席上で明らかにしていただきたい、かように思う次第であります。

○国務大臣(後藤健太郎君) 前段につきまして私からお答えいたしました。あとは事務当局に答えさせます。お説のように、なぜ早くやらぬかということでございますが、御承知のように、内航船舶につきましては、業種が千差万別でございますので、多数ございまして、それをいままでどおりの方でやっておったのではなかなかいかぬということを考えてまして、そうして私の諮問機関と申しますか、政策立案に対する参考にするために、内航海運問題懇談会というものを運輸省の中に設けてまして、この内航船舶のあり方、将来の問題等につきまして、あらゆる方々の知能をばらばらにいたして、そして答申が出たのであります。その答申に基づいて、本日はご提案したような次第でございます。運輸省が

あらゆる方面から自主的にいろいろやってみたのですが、なかなかできない事情にあったので、おくれたような次第でございます。

数字的のことは事務当局から説明させていただきます。

○政府委員(若狭得治君) 輸送の数字については参事官から後ほど説明いたしますけれども、前段の、今後内航の輸送が非常に増加するというのに、現段階において船腹規制を行なうということについては、はたして合理的な根拠があるかというお話でございますけれども、御承知のように、内航海運は、いろいろな統計数字をこらんになっている。ただいましてもわかりますように、運賃率というものは昭和三十三年、このころからどんどん低下いたしております。でございまして、しかも、その間に船員費あるいは船用費というものはどんどん値上がりいたしております。内航海運の経営というものは非常に窮乏いたしております。しかも、内航の輸送需要というものは、ただいまはございまして、それに適応するような近代化的な船舶が少ないわけでございます。われわれのほうで一応数字的には、先ほど吉田先生がおっしゃいました昭和四十五年度三億四千二百万トンというような数字を出しておりますけれども、これはむしろわれわれの一応の計画でございます。現在の国鉄の陸上輸送力、貨物輸送力というものは漸次限界点に達しつつあるというような前提からいたしまして、これを国内の輸送機関によって処理する場合には、最も輸送力の伸びしやすい内航海運にその比重を転嫁する

ことが政策的に見てよろしいという考え方が根底に横たわっているわけでございます。しかし、現状のまま放置するという状態におきましては、結局内航海運の近代化というものが成り立ちませんし、また輸送コストという面におきましても、近代化的な船舶がでないために、現在低廉な輸送というものは提供できないという現状でございます。で、とにかく一度内航海運というものを、自主的な内航海運組合というものを中心にいたしまして再建させる、そのためには、組合のいろいろな活動を援助するための手段としての、たとえば財政援助の問題であるとか、いろいろな問題があるわけでございますけれども、そういうものを中心にして内航海運組合というものを強化する、それによって内航海運全体としての近代化をはからせる、その近代化によって輸送コストを低減させるということを考えているわけでございます。

そういう非常に長い話ではございませんけれども、そういう対策を講じてまいりませんと、われわれのこの計画というものは決して順調には進まないわけでございます。内航海運というものがわれわれの計画どおり伸びない結果は、たとえば他のより原価の高い国民経済的に見まして非常に損失の出るような高い輸送機関に依存せざるを得ないという結果になるのではないかと、いま御提案いたしておりますような法律によりまして、今後内航というものを再編成しようということを考えておるわけでございます。数字につきましては、参事官から御説明申し上げます。

明申し上げます。

○説明員(高林康一君) 内航の今後の輸送量の見通しでございますが、これにつきましては、先ほど先生から御指摘のございましたように、四十五年度につきましては、大体三億四千二百万トンというふうに見通しております。そこで、これに基づきまして、これは四十五年度見通しでございますが、大体これは年率七〇程度の伸びになるわけでございますけれども、これを大体四十三年度に引き直した場合におきましては、約二億六千万トン程度が大体四十三年度の見通しになる。そのうち、一般の貨物については一億八千万七百万トン、それから石油輸送につきましては七千三百万トンというふうな数字になるわけでございます。これに伴いまして、このような輸送量の増大に伴いまして、現在船腹よりもさらにこれを拡充しなければならぬということ、先ほど御指摘がありましたこととございまして、私もいたしまして、では、大まかな見通しでございますけれども、貨物船、タンカー合わせましては三百三十三万トンと、このうち、なものが所要船腹として要するというふうに一応推定しておる次第でございます。ただ、これにつきましては、この法律案にもございまして、五カ年計画を立てまして、輸送需要その他を考慮して、これを今後とも検討を直していかねばならないというふうな考えをしております。現在までの試算でございますけれども、このような全般的な輸送量の増大と、それに伴いまして船腹量の増大というものが、現有船腹よりもさらに増大する必要があるというところは、御指摘のとおりでございます。

○吉田忠三郎君 政策的に非常に私は、この法律を出すにあたって、一つあやまちを犯しているのじゃないかというやうな気がするのです。それは何かという、いま海運局長なり、高林参事官なり、あるいは運輸大臣が申されたやうな趣旨は、私どもも現状における内航海運というものの実態把握の中では私はそのように理解しなければならぬものだと思うのです。ただ一つここで考えなければならぬことは、池田内閣の高度成長政策のしわ寄せと申しましようか、あるいは必ずしもでも申しましようか、内航海運に寄つてきたところのものは、これは結果的に何人も私はいないかと思うので、そこで私は、政策的に政府は当然、冒頭に伺つたやうに、内航海運の政策として、やはり具体的にそれが再建あるいは基盤強化等々の政策を施さなければならぬと思う。ところが、この法律全般をながめて検討してみますと、いまそれをお答えになりましたやうに、船腹量を規制する、そのためには造船のトン数規制をする——許可制にするとか認可制にするとかは、明らかに規制をするというところから、ある意味においては、寄つてきた内航海運政策の失敗を造船政策で補つていくというやうな印象さえこの法律案ではうかがえる。こういう事柄は、私は根本的に誤りだと思ふのです。もし誤りでないとするならば、あなた方は今後、造船政策、とりわけ小型造船政策、木造船の政策、施策というものをどうお考えになつておるか、こういう点をひとつお聞かせ願ひたいと存じます。

それから、いま参事官もそれぞれの船腹量の見通しの問題でお答えになり

ましたけれども、私が結果的に最後に聞きました新聞紙上で拝見したものとしましては、船腹量が輸送量に対して約百トンというものが今日不足をしており、こういうことになっておりますから、あなたの答えた中ではこのトン数というものは大体お認めになつてゐるんじゃないかというふうに感ずるのでありますが、こういう点でその理解が間違つておるかどうかという点を重ねてお答え願ひたいと思ひます。

○説明員(高林康一君) 四十三年度の見通しをいたしまして現在私どもが考へておりますのは、現有船腹量といたしましては、タンカー、それから貨物船を合せて大体二百六十万トン程度でございます。それから所要船腹量といたしましては、大体三百七万トン程度でございます。したがうしまして、約四十万トンないし五十万トンというものの増加を必要とするであらうというふうに四十三年度の姿においては見ておるものが現在までの試算でございます。

○吉田忠三郎君 そうしますと、いまの四十三年度で二百六十万トン程度のものを見込んでおる、こう答弁がございました。私は非常にここで問題があると思ふんですが、あなたは衆議院の本法律案を審議する段階で、四十三年度には大体二百二十万トン、こういう答弁をしておられますね、ここに私は速記録を持つてきておられますが、すると、いま二百六十万トンという、六十万トンずつでここであつたやうな数字が、私どもは非常に戸惑うわけでありまして、ですから、まあ見通しですから、そのように

いろいろ算術計算をする場合に変わつてくるのかもわかりませんが、こういう点では私は、やはりちょっと、いろいろ法律論的に、何といひますか、解釈をいたして、あるいは資料を出してみても、やっぱり私どもは、どうもあなたの方の答弁というものは一貫してわれわれを納得させるやうな数字になつていないやうな気がするんです。で、これは、私はあえてあなたから答弁を求めようとは思ひませんけれども、もう一つ伺つておきますけれども、それから、あなたの方のこの法律案でかりにやつたとしても、最高限度の策定によつて造船量は実際問題として何%減ぜられてどう影響するのか、これまた具体的に聞かせていただきたいと思ふんです。

○説明員(高林康一君) 最高限度を策定いたします場合に、いろいろの最高限度の設定の状況があると存じます。たとえば、ここで木船につきまして、そういうやうな最高限度が設定された場合にはどのような影響があるかという点について検討をいたします。と、現在、内航の木船の建造量といたしましては、大体この三十六年、三十七年の実績を見ますと、三万二千トン程度が毎年木造船として建造されておる状況でございます。このうち純増と代替建造、この二通りがあるわけでございます。したがつて、この代替建造と純増分をこの三万二千トンにつきまして分けてみるわけでございますが、三万二千トンのうち約二万トンが代替建造、約一万二千トンが純増、こういうことになるかと考えられるわけでございます。そこで、もし最高限度が設定されました場合に、おきまして問

題になりますのは、結局代替建造は私どももいたしましてこれを積極的に推進してまいる考え方でございまして、またそれが船腹量の増大をもたらすものではございませんので、代替建造に相当いたしますところの約二万トン分というものは影響はないわけでございます。そこで、このうちも影響がありますれば、一万二千トンというものの純増が抑制されるやうな可能性が出てまいるわけでございます。もちろんこれは、最高限度の設定のしかたその他にもよるわけでございます。この一万二千トンの新造というものが造船所におきます工事高におきましてどのような比率を持つておるかと思ひますと、大体におきましてこれは六億三千万程度の工事高に仕

事量としてなるかと存じます。したがうしまして、大造船所の工事高は、最近の実績によりまして大体百五十億程度でございます。その六億程度の影響というものは出てまいるかと思ひます。したがうしまして、比率といたしましては、全体の中では四・二%というやうな比率になるのではないかと一応は推定をしておる次第でございます。ただ、これにつきましては、やはり最高限度の設定の仕方につきましては、前回にも御説明申し上げましたけれども、種種造船所の事情、あるいはまたその船舶の稼働率その他いろいろ勘案いたしましてきめなければならぬというふうにお考えをいたします。また、合理化審議会におきましても、いろいろこれらの点につきまして御意見があるかと思ひますので、これらの点について十分慎重に検討した上で、そういうやうな最高限度の設定について考えてま

いりたというふうに考えております。

○吉田忠三郎君 最高限度額の点についてはわかりました。そうしますと、参事官、あなたはいろいろの計数を申さされましたけれども、一億五千三百万トンという基礎で話をしておると思ふんです。そのためには、保有量が若干、先ほどよく言つたやうに、計数が違つてゐるやうだけれども、二百六十万トンから二百六十万トン、あるいは二百七十万トン、二百八十万トンでもけっこうですが、そういうトン数を策定して、長期の国内貨物輸送の需要の見通しからしてまいりますれば、三十七年度の実績が、あなたのほうで出した資料、ここに私持つておりますが、ね、この実績より下回つた計算にその基礎が置かれてゐるやうな気がするんです。ですから、そういう点から見て、どうも私は頭の悪いせいにおかしいのじゃないかという気がするんです。が、こういう点どうですか、これ以上私はあなたと数字的な議論をする気はありません。

○説明員(高林康一君) 内航の輸送統計につきましては、三十八年度より新たに指定統計として内航海運統計というものが発足したわけでございます。この指定統計として新たに内航海運統計を発足せしめました理由は、従来の内航海運統計というものが、カバレッジと申しますか、回収率と申しますか、そういうものが非常に低くございまして、必ずしも全体を尽くさないのではないかというやうな点で、総理府統計局等においても非常に問題がございまして、そこで新たに全数及びサンブル調査を両方兼ね合わせまして、三

十八年度より新たな内航輸送統計を指定統計として発足せしめたわけでございます。それに伴いまして、従来の三十八年度実績が集積されずに伴いまして、従来の輸送量と対比いたしますと非常に問題がありますので、そこで現在のところは、三十八年度の統計に集積いたしましたものと、それから既往のものは、これは業務統計によって、事業者の報告によってやっておったものでございますので、それらを合わせまして全体の統計というものをいま整理し直したというふうなところにいるいろいろの数字の違いが出てくるかと存じますけれども、一応三十八年度から発足いたしましたところの新しい指定統計によりまして全体を整理していくのが妥当であるというふうに考えて、各種の数字を確定したわけでございます。

○吉田忠三郎君 いま高林参事官は、いろいろ、業務統計であるとか、あるいは指定統計であるとか、統計のとり方についてお話をございました。で、私も、そういう統計数字もいただいておりませんから、ここであなただの統計上の数字の差異をどう論ずる気はありません。ありませんが、そういう統計がございするならば、あとでけっこうですけれども、資料として私どもにひとつ提出をしていただきたい、これが一つです。

それから、いま言われました、たとえば船腹の保有量にしても、これは木船関係も含めての数字ですか、これひとつ簡単に聞いておきます。

あわせて、これから総括的に伺いたいと思いますが、これは運輸大臣に私は答えていただきたいと思いますが、

この法律から出てまいりますのは、やはり提案理由の中にも明らかなように、船腹が過剰である、こう言っているのです。それが運輸省でどういう過剰であるという把握のし方をしているのか。これがたまたまそういう新聞紙上等々報道を皆さんがしていただくと私は考えますが、一般社会でも、最近の内航海運については、船腹が過剰である、こういうことが言われておりますが、具体的に、過剰であるとするならば、何を基礎としてどの程度過剰になつてゐるのか、これをやはり明らかにしなければ、この法律を具体的に審議していくところの基礎にならないと私は思うのです。しかも、あなた方が出した資料だつて、大体参事官のほうは、二十万トンくらい船腹が過剰になつてゐるのではないかと、こういうことをおっしゃいますけれども、必ずしもそうなのではないかと、統計では読み上げてみますと、運輸省昭和三十一年度の船舶統計表による調査、これは一つ例をとって木造貨物船の場合でも、数字は読み上げませんけれども、必ずしもそうではない。これはあなたの方のほうで出した資料です。ですから、そういう点で、この際、提案理由にありまふように、船腹過剰であるというならば、その過剰になつてゐるトシ数と、その過剰であるという内容を明らかにしていただきたいと思ふれば、私も十分理解して、その上に立つてから内航海運政策として今日のな次元でどうしなければならぬかというところが出てくると思うのです。それが明らかにないのですから、しかもいろいろの資料が出て、それをわれわれがしきりに検討調査してみますと、それぞ

れの統計で用いられてゐる計数が違つてゐる。こういうところに私ども非常に疑問を持ち、矛盾も感ずるわけですから、これを明快にひとつ答えていただきたい、こう思うのです。

○説明員(高林康一君) どの程度に船腹が過剰かという問題でございます。この過剰につきましては、一応私どもの試算しておりますところの適正船腹量というものを考えてみまして、それと現在の船腹量というものを考えてみますと、大体におきまして現有船腹量は、鋼船につきましては、全体につきましては大体先ほども申しましたように二百六十万トン程度でございます。これと大体現在のところ、適正であるという船腹量——その算定については今後もちろん、合理化審議会なり、五年計画の策定なり、いろいろ違ひは出てまいるかと思ひますけれども、大体におきまして二百二十三、四万トンというふうなもの、大体二百二十五万トン程度というものの——これは三十八年度の輸送量を基準にして考えますと、大体二百二十五万トン程度が適正ではなからうか。したがって、現有船腹量は大体二百六十五万トン程度でございますので、大体四十万トンくらいの船腹が過剰であるということを一応推定しておるわけでございます。ただしこれは、二百二十五万トンを適正船腹量と考えますのは、いわば需給が常にバランスしておるというふうな状態を一応考えておるわけでございまして、輸送機関といたしましては、ある程度繁忙期に備へますために、相当程度の余力を持ったところの輸送力である必要があるわけでございます。したがって、二百二十五万トンを適正船

腹量、いわば需給がほぼバランスしてゐるものというふうに考えておりますけれども、具体的に、繁忙期その他を考えますと、適正船腹量というものはもつと上目にならざるを得ないので、なからうかというふうに考えております。

○吉田忠三郎君 いまの答弁では、過剰船腹が、大体現在の適正量を策定してみた場合に二百二十五万トンですが、二百六十万トンとすれば、大体四十万トンないし三十五万トンくらい過剰になる、こういうお話です。だから、それは私はそれなりに信頼したいと思ふのです。ところが、あなたはこれもひとつ会議録であつたに具体的に聞きますが、衆議院では、三十八年度にとつてみまふと貨物船百八万トン程度が適正なものでなからうか、タンカーについては大体二十九万トンないし三十万トンというふうなことが適正ではなからうか、したがって、貨物船につきましては約五十万トン、タンカーにつきましては約十萬トンないし十一萬トンというものが過剰になつてゐるのではなからうかというように考えておる次第であります。あなた答弁してゐる。ばくは頭悪いけれども、これを計算してみますと、あなた十萬トンないし十一萬トンと言いますが、十萬トンをしてみても、四十万トンからの過剰にならないということになりはしませんか。いまの答弁とかなりトシ数の差があるようでございますが、この点どう考えますか。こういう点でも、海運局なり運輸省の言つておりますこのわれわれに答へられる数字というものと、それからいままで出ており

ます統計の資料というものが、そのつど何かネコの目玉のようにくるくる変わつてくるところに、どうも私は、あなたの方の答えそのものを信頼したい、そのようにも認識したいのだけれども、釈然とまだしません。ね。

それからもう一つは、いまあなたが言われた、かりに四十万トン船腹過剰だと言つておる中に木船が入つてゐるかどうか、この点もあわせてお答え願ひたいと思ひます。

○説明員(高林康一君) まず第一点でございますが、現有船腹貨物船につきまして百十三万トンに対して大体適正船腹量が百八万トンである、それから現有輸送船は四十万トンに対して二十九万トンが適正船腹で、したがって大体十五、六万トンでございます。かゝるというふうなものが過剰になつておるのだという数字は、これは鋼船に關するものだけでございます。そこで、先ほど私が御説明申し上げましたものは、鋼船、木船も全部含みまして申し上げますと、全体の船腹量が二百六十万トン程度に對しまして大体二十萬トンないし二十五萬トンというものが適正船腹量であるということとで、鋼船、木船とそれぞれの区分けのし方——前の御説明におきましては鋼船についてのみ申し上げましたので、そのような数字が食い違ふような状況になつておりますが、いま申しましたものは鋼船と木船とをともに含めた数字でございます。

○政府委員(若狭得治君) ただいま数字の御説明を申し上げましたけれども、われわれ適正船腹を算定するといふ場合に、過去の船舶の回転率といふものをどの程度見るかということが一

番重要な問題でございます。そういう観点から、鋼船、木船に分けて、具体的などの程度の回転率が出てきて、どの程度の船腹量が必要であるかという数字は一応出てまいるのでございませう。しかし、これをたとえば適正船腹あるいは最高限度量というような問題として把握する場合に、鋼船と木船とを区別いたしまして、これが鋼船の適正量である、これが木船の適正量であるということをはっきり明示することは、私は実際問題として困難であらう。具体的に申しますと、木船も鋼船も同じような輸送力でございます。したがって、これを細部にわたって、この場合は鋼船、この場合は木船というふうに分けするということは、実際問題として不可能でございますので、われわれは貨物輸送力としては鋼船、木船一本に考えるという考え方で今後進んでまいりたいと考えておるわけでございます。したがって、参事官が先ほど申しました、鋼船、木船一本にしてどの程度の船腹量が必要であるか、またどの程度の過剰になるかということは、今後の問題として考えていきたいとわれわれは考えております。

○吉田忠三郎君 どうも、数字の差異を指摘しますと、それは今度は木船が入っていないので、この間の答弁したやつはそういう点で数字的に食い違っているのじゃないか、こういうお話になって返ってきますから、どうこう私は言いません。そういう数字をあやつてこの法律がよくなるわけでもないし、内航海運がよくなるわけでもない、特に零細企業であります木造船関係の人がよくなるわけでもありませんから、推定量であるうし、見通しでありますから、あえてきちっとしたものでございまして議論しようというふうな考えはございませんで、これだけの思い切った、内航海運について初めてだと私は思いますから、法律的に一つの政策というか施策というか施そうとしていくことが、です。それから、それだけに、もともと私は全体的にわかりやすいような、しかも自信と確信の持てるような統計なり計数を使っていたらいいかと、ややとするとこういう議論に発展せざるを得ない、私はこの点は十分ひとつ気をつけていただきたいと思います。

それから、私は、現在の内航全体として考えてみて、輸送そのものの比重は当然鋼船に重点がかかっていると思われども、船の数から申しますれば、木船がかなり大きな数字になっているのじゃないか。いま手元に資料があるけれども、その比較等は申し上げることはできませんけれども、感じ方としては、そのような気がするのです。そこで、この法律は、木船がかなり老朽化をきていて、代替建造をしてまいりつつ内航の輸送量に対する需要と供給のバランスをとろう、こういうねらいを私は持っているのだと思ひますが、こういう点で、一体皆さんのほうは端的にそれであるならばあるようにここで答をいただきたい。いま私が考えているような方向でないとするならば、それはそうではない、かくかくしかじかの意味を持つて、こういう側面も持つて、こういうことをひとつ聞かしていただきたいと思います。

○説明員(高林康一君) 御指摘にございましたように、木船というものの輸送分野というものはきわめて現状においても大きいわけでございます。鋼船、木船の輸送分野比率というものをみてみますと、大体現在六三%が鋼船、それから三七%が木船でございます。こういうような趨勢というものは、若干鋼船の分野比率というものは今後高まっていくというところは考えられるわけでございますけれども、木船自身におきましては非常に大きい輸送分野を持つていて、これは、今後相当長期を見通した場合におきましても、大きい比重はなお持っているだろうというふうに考えます。ただ、木船におきましては、残念ながら老朽船その他のものが非常に多い。そういうような点において、今後どんどん船質改善と申しますか、近代化というような点を進めていく必要があることは、御指摘のとおりでございます。私も、そういうような船質改善措置といううなことに、また木船に期待されておりますところの輸送力というものを十分發揮できるように進めてまいりたいと考えております。

○吉田忠三郎君 大体参事官も私のいまの考え方を肯定したようでございませうけれども、そうだとすれば、私は、あなたの説明された、かりに昭和四十年までの五年間に新しくつくつてまいらなければならぬトン数というものが、少なくとも百二十万トンぐらいの数字になると思うのです。あなたのいうのはいままでの説明された数字的なものからいけば、ですから、そういう点を冒頭にお伺いしたように、新聞紙上でも百万トンぐらいが輸送量と

船腹量とを比較してみますと船腹量が不足をしていると——こういうこととやや合致するのであります。私は、そうだといたしますれば、いまごろになつて内航海運そのものの適正船腹量というものをあらかじめきめておいて、そうしていままでも申し上げたような過剰傾向であるからといって拘束をしていくというふうなことをしなくとも、とりわけ今度の場合は法律までつくつてやるということなんです。そういう必要は私はないのじゃないか。もうちょっと端的な言い方といいますれば、単純なものの考え方では申し上げまされば、あなたがたの運輸省の行政指導で、この関係の調整というものは現行法でできるのじゃないか、こう考えますので、この考え方について、あなたの考え方を明らかにしていただきたい、こう思うのです。

○政府委員(若狭得治君) 内航の物資輸送が増加いたしました場合には、当然それに呼応いたしましたとして、新しい船舶の建造が行なわれるというのが自然の趨勢でございます。その場合に、できてまいりますものは非常に近代化された大型の船舶でございます。最近も、そういうような特定の貨物につきまして専用船として建造される大型の船舶、たとえばセメントの専用船等一万トン程度のものがどんどん出てきておるといふ事情でございます。こういう状況になつた場合に、現在の約二万六千隻の内航船というものはどういふような状態になるかと申しますと、過当競争がさらに一そう激化したしまして、老朽船の代替建造というふうなことは、そういう近代化というふうなことはとうてい期待できないというふうな

結果になることは明らかでございます。したがって、われわれといたしましては、内航の自主的な統制というものを基本にしながら、全体として内航海運を近代化させるという基本的な方策をとつていくわけでございます。もちろん輸送需要というものがございませうれば、それに適応することを考えていかなければならぬ。しかし、それは内航海運全体の責任において解決するという意味合いにおきまして、内航海運組合というものを強化して、そこにおいて輸送需要の増加に対処させる。そして、運賃というものを安定させながらも、なお代替船建造資金というふうな近代化の財政的な面、経理面というものを改善するということを考えているわけでございませう。したがって、御指摘のように、これを放置いたしました場合におきましても、国民経済的に見てはたしてその輸送需要をまかない得ないような状態になるかどうかという点には、もちろん問題が残るわけでございませう。しかし、そういうような状態にした場合には、結局老朽の多数の内航船というものは放置されて、その結果、将来にわたつて国民経済に大きな禍根を残すということになるのではないかと、こういううにわれわれは考えまして、こういう方策をとつたわけでございませう。

○吉田忠三郎君 海運局長のお話で、過当競争をしたりなんかするから運賃が低減して、しかも先ほど来申し上げておりますように、船舶の過剰もその原因の一つになつて、こういう問題のとりまへ方、見方をしている。私は確かにそういう見方もあると思ひますけれども、もう一つ側面としての

見方をしなければならぬ点が落とされ
ているのじゃないか。それは何かとい
うと、少なくとも内航海運を扱って
おる人々、ほとんどが一ぱい船
主と言われる人々でございまして、
企業そのものが零細である。したが
って、勢い運賃の場合等々について
も、零細なるがゆえにダンピングを
やらなければならぬというところに大
きな一面を持つてゐるような気が私
はするのです。その結果、現象面と
して出てきたものだけとらえて、そ
れが過当競争だという考え方に立っ
て策を施すということになると、私
はその面だけながめてみますといふ
と、根本的な間違ひがあるのじゃない
か。問題は、その根を正さずして、
現象面だけをとらえて過当競争だ
と云ふことは、これは決して、その
政策上、何といひますか、万全を
期するということには私はならな
いと思ふのです。そういう点で、
零細企業であつて、したがつて企
業を維持するためには無理な営業
をやつたり、無理な稼働をしたり、
あるいはいま言ったように運賃等
についてはいふやうなしにダン
ピングをしていかなければならぬ
という点の、この点が、どうも
把握してゐるのか、この点が、
どうも抜けてゐるやうな気がする
のですが、これをひとつ皆さんの考
え方としてお聞かせ願ひたい、か
うに存じます。

その約半数は家族船員でござい
ます。そうして、そのほとんど大
部分が、一ぱい船主でございま
す。そういうような経営状態で
ございまして、いま御指摘のよう
な、生きるがために運賃をダン
ピングせざるを得ないといったや
うな事情であるといふことは、わ
れわれも当然それが一番問題であ
るというふうに考へてゐるわけで
ございまして、したがつて、これ
を放置した場合、結局、先ほど
申し上げましたやうな、内航に
対して大型の、大きな会社の専
属船の形で大きな資本のものが
出てまいります。その結果、零
細な、非常に小さい小型船を運
航してゐる者が非常に窮境に追
ひやられるといふことになるわ
けでございまして、これは、やは
りこういう小さな事業者といふ
ものを中心にして、その組合に
対して政府がいろいろ援助の手
を差し伸べるといふ方策をとる
べきではないかと、業界の実態に
つきましては、いま御指摘のと
おりでございまして、

○吉田忠三郎君 局長から、業
界の実態そのものは確かに指摘
したところを認めたわけではな
いですが、今度はその組合に對
する助成の施策を政府が今後
実施する、こういうお答えで
した。そこで、私もどうもし
らうとで現状を存じ上げてお
りませんけれども、わづかなが
らの知識の中で、浅い経験の中
で申し上げてみますと、非常に
業界の、法律はありますけれど
も、組織化の方向で、きつめて
徴たるものではないか。これは
統計資料にも出ておられます
けれども、こういう点で、いま
せつ々しくお答えになつたわ
けですから、これから組織化に
ついてどう前向きで運輸省が
取り組んでいくのか、それから
現状の組織率といふものはど
うなつてゐるのか、この二つ
あわせて答へを願ひたいと思
はれます。それからもう一つは、
これからの輸送量に對しては、
船腹量が、先ほど明らかにな
つたやうに、その数を私が見
て、勢い充足するに新しい船
にかえていかねばならぬわけ
で、この法律では老朽船を代
替することになっております。そ
の場合、傾向として、鋼船と
木船で、どちらのほうがどん
な割合でつくられていくもの
であらうかといふ、あなた方は
想定なり試算をしてゐると思
ふのです。これもあわせてお聞
かせ願ひたいと思はれます。

○説明員(高林康一君) 組織
率の現状について申し上げます。
木船につきましては四七%とい
う組織率でございまして、鋼船
につきましては四二%という
組織率で、いずれも五〇%を
割つてゐる状況でございませ
う。これらの内航海運組合を
どう強化していくかといふこと
は、私ども今回の組合法の改正
をお願いしております。現在ま
での小型船海運組合が五百ト
ン以下のものばかりで、場とい
ふものがやがては五百トンとい
ふやうな境目であるものではな
く、全体の内航船腹といふもの
を組織の対象に取り上げるとい
ふに、法律改正を考へておる
わけでございます。それと同時
に、具体的にこの強化策とい
はしましては、財政

資金の融資、政府関係金融機関
の融資についても同様でござ
いまして、組合員といふもの
についてこれを融資するといふ
やうなことに、たとえば特定
船舶整備公団によりまして、こ
の代替建造といふやうな点に
ついて、こういうことをまず第
一義的に考へてやうなことを
考へておる。第二には、この
内航海運業の登録に對しまし
ても、やはり各組合の意見を
いろいろ聴取していくやうに
して、組合の事実上の力を増
すやうにして、組合の事実上
の力を増すやうにして、組合
の事業活動の規制命令の発
動につきましても、各組合の
申請によるやうなことを考
へておる。第三は、この内航
海運業の登録に對しまし
ても、やはり各組合の意見を
いろいろ聴取していくやうに
して、組合の事実上の力を増
すやうにして、組合の事実上
の力を増すやうにして、組合
の事業活動の規制命令の発
動につきましても、各組合の
申請によるやうなことを考
へておる。第四は、この内航
海運業の登録に對しまし
ても、やはり各組合の意見を
いろいろ聴取していくやうに
して、組合の事実上の力を増
すやうにして、組合の事実上
の力を増すやうにして、組合
の事業活動の規制命令の発
動につきましても、各組合の
申請によるやうなことを考
へておる。

せを私はお願いをしておきたいと思ひます。

○小酒井義男君　ちよっと……、一緒にお答えしてもらいたいのですが、組織率というのは、船腹の量でいうのか、業者の数でいうのか、この点をひとつ、吉田委員の答弁のあとでけっこうですから、つけ加えていただきたいと思っています。

○政府委員（若狭得治君） 組織率は、組合員数による組織率でございまして、船腹量ではございません。

い。吉田委員からの御質問の、具体的な組合の強化策でございますけれども、先ほど参事官から概括的に申し上げましたけれども、今後この海運組合は、まず組織力を強化して、できれば全部を加入させるということが当面の目標でございます。先ほど来参事官から説明いたしましたように、五百トン未満のものだけしか入らない、そのために一番大きな船舶が抜けてしまふ。したがって組合の力というものが出ないというところに、現在海運組合法の改正をお願いいたしておる根本的な問題があるわけでございますけれども、そういう全内航業者を網羅するということで組合をつくってまいるわけでございますが、今後具体的にそれではどういふような施策を組合に対して政府としてはとるのかという問題でございます。もちろん、組合は自主的な統制機関でございますので、組合が中心になって普及宣伝をはかり、その組織力の強化につとめられることは当然でございますけれども、政府としてはそれを援助するために、今後の財政融資あるいは船舶公団の共有による船舶の建造というものは当然組合員に限定

してこれを行なうということをわれわれとしては考えておるわけでございます。したがいまして、たとえば木造船の代船建造資金のあつせんというものも、政府関係金融機関に對しまして從來よりも思い切つて建造資金を出してもらふということを現在交渉いたしておりますけれども、その場合におきましても当然その対象となるものは海運組合の組合員に限定するという条件をわれわれとしてはつけてまいりたいと考えておるわけでございます。また、船舶公団の代船建造ということが今後われわれの施策の一番中心課題になるわけでございますけれども、この場合におきましても、海運組合の組合員同士が集まつて、たとえば事業協同組合を結成いたしましたして、そうして新しい船舶を建造するといふ場合におきましては、それを優先的に考へるといふ施策も同時にあわせ行なつてまいりたいと考えております。また、今後の先ほどと参事官から申し上げました船舶の登録あるいはその他のいろいろな問題につきましても、常に海運行政というものはまず第一義的に組合の意見というのは聴取した後に最終的に決定するという仕組みを考えてまいりたいと思つておるわけでございます。

なお、お尋ねの団体協約につきましては、先ほどから申し上げておりますように、組合の組織力というものが現在非常に弱い現状でございますので、これを行なって成果をあげておるといふ例はございません。

〔理事金丸富夫君退席、委員長着席〕

○吉田忠三郎君　ただいまの答弁で、かなり組織化をしていくことについて

の方法、内容が答弁の中に明らかになりました。問題の見方だと思ふんですが、私はまだそれほど、組織化についての見通しとでも申しましようか、あまり動きがそう急激に高まってくるものじゃないと思ふんです。一面、今度はこの法律が通れば、いやおうなしに最高限度の船腹量というものが設定されますね。策定されるわけでしょう、この法律ではそうなっておりますから。そうしますと、組織化のほうがあり高まらない間に、法律が通って最高限度の船腹量というものが規制されるかっこうになると、どうもタイミングが、あなた方が期待しているような方向に合っていないんじゃないか。ですから、タイミングが合わない場合に、あなた方がどうおっしゃってみても、それは期待感に終わると思う。ですから、このタイミングをどう行政面で指導するかということがやはり問題になってくると思う。これをどう一体海運局長は考えているのか、これをあわせてお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) 御指摘のように、今後の組合の組織化というものと、この法律によります適正船腹量の策定あるいは最高限度量の公示というようなタイミングというものは、非常にデリケートな、またむずかしい問題でございますけれども、われわれといたしましては、まず、法律が制定されました場合におきましては、適正船腹量の策定ということとは、これは法律によって直ちに行なわなければならないわけでございます。そうして、一応の船舶の建造についての指針を与えておくわけでございます。そうした後に、おきまして、具体的な最高限度量の設

定等の問題が出てくるわけでござい
すけれども、たとえば、今日問題に
なっております油送船、タンカーの過
剩傾向ということは、これは明らかに
出ているわけでございます。これにつ
いて、たとえば最高限度を早急に出す
べきではないかというような見解もわ
れわれ部内にもあるわけでございま
す。で、タンカーにつきましては、比
較的組織率も上がっておりますし、ま
た組合の統制力もあるわけでございま
すので、こういう問題については比較
的スムーズに推移するのではないかと
いうように考えているわけでございま
す。ただ、先ほどから説明いたしてお
りますように、他の海運組合につきま
しても現在約半数程度の組織率でござ
いますので、これを各関係の業界が協
力することによって、この法律の制定
ということを契機にいたしまして努力
すれば、早急にこの加入率というもの
は上がってくるのではないかといいふ
うに、われわれはある程度の確信を
持っているわけでございます。ただ、
おっしゃるとおり、直ちに一〇〇%に
なるというような状態でないことは当
然でございまして、今後大いに努力し
てまいらなきやならぬ、それと、それか
ら最高限度量の公示というものは当然
考えてわれわれは措置してまいらな
きやならぬと考えておりますけれど
も、一応法律が制定されまして直ちに
必要になることは適正船腹量の決定で
ございますので、このほうは早急に
やっていききたい、そうしてその後の状
況を見てから最高限度量の策定をする
という順序になるのではないかと考え
ております。

○吉田忠三郎君 組織化の問題についてもそういう指導をして、できればその後にこの最高限度量を設定するような答弁ですから、私はここでもう——他の委員の方々もまだ発言があるようでございますので、たくさん問題を私まだ残しております、たとえば石炭輸送船の問題をどうするとか何とかございまずけれども、質問をこの辺で省略いたしますが、最後に一つだけ。やはりこの法律を審議するにあたって一番問題となっているのは木造船建造についてだと思ふ。で、この法律がつくられて、しかも、さいぜんから申されておりますように、輸送量というものと船腹量との関係、そしてまたこれからの新しい船を建造していく場合の傾向を伺ったところ、参事官から、木造船関係が二七％、鋼船関係が七三％、こういう傾向を明らかにされて、これが数字的な内容から見ても、木造船の建造ということ等についてはかなりこれからいろいろ問題を私は残していくであらう、こう考えているわけです。とりわけ木造船の場合は非常に老朽船が多いのでございまして、これが内容については各委員が御承知のとおりだと思ふが、運輸省の統計の中でも十五年から二十五年ぐらいの船舶を保持している船が四六％にもなっていることがもう明らかになっています。したががいまして、私は、こういう極度の老朽化をした木船については、すみやかに代替建造を進めてまいらなければならぬものではないか、こう考えるのです。ですから、この考え方に立つと、いろいろ木造船の諸君が心配しているようなことの傾向は確かにいまあるわけですから、そういう面も一面に

おいては排除するという意味からも、特にこの木造船の造船所の仕事量というものを、それぞれ出てきたこの数字的なものだけに与えられずして、代替建造等々のときに十分私は運輸当局として配慮してまいらなければならぬものではないか、そういう性格のものではないか。具体的に言えば、この特定船舶整備公団等々によって代替建造をい言った心配のないような方向で皆さんが内面指導するなりあるいは行政指導してやるべきではないか、かように考えるわけです。こういう点、ひとつ運輸省のこの法律を立案した当局としてどうお考えになつてゐるのかお聞かせを願ひたいと思います。

それから二つ目には、木造船の造船所の現状及び将来にかながみまして、近代化、合理化をしなければならぬのは、これはもう当然だと思ふのです。そういう前提に立つて、この登録制であるとかあるいはその他の施策を樹立しつつ、これに必要なやうな資金確保といふものを、これはこういう法律をつくつてトン数規制をする限りにおいては、かなりやはり政府が積極的に前向きになつて確保するやうな方向に努力しなければならぬです。努力しなければ、いくら木造船の諸君がそれはどうも思い過ぎであるとか、あるいは心配し過ぎであるとか、こう言つても、私は理解しないであらうし、問題の本質の解決にならないと思う。ですから、こういう点は一体運輸省はどう考へてゐるのか。

第三番目は、先ほど来同僚の相澤委員も質問いたしたわけでありますから、あえて私はダブつてここで申し上げませうけれども、さいせん来の答弁を

聞いておりまして、海難事故の大多数が小型の木造船が多い、こういう答弁がございましたので、その安全確保についても万全な施策をこの際政府が施してまいらなければならぬのではないかと、こう考へることが第三です。

それから第四番目には、これは最高限度の設定というものがたびたび問題になりますけれども、その中で木造船の諸君の心配は、造船規制がやっぱり行なわれていくということが非常に心配ごとだと思ふのです。現実に、この法律が今国会に提案されて以来、私ども聞くとともにありますと、金融業界等々おいても、すでに金融の道がたえておるような動きもあるやに聞いております。真偽のほどは、私どもは直接現場を見ておりませんし、自分たちもそういう具体的経験もございませんから、よう存じ上げておりませんけれども、伝えられるところによると、そういう傾向も出てゐる、こういう時期でございまして、私はこれらについても特別の措置を講じてやらなければ、これまたたいへんな問題にならう、こう思ふのです。さつぱらんに申し上げまして、すでにこの法律の制定を見越して、転業したりあるいは廃業をしなければならぬやうな方々が全国的にかなりあるというふうに私ども聞いております。したがって、転業したり廃業いたしますれば、当然既設の設備そのものが残つてまいりますから、こういう設備に対してどう一体運輸省が対処していかうか。

それからもう一つには、現にこの転業したりあるいは廃業するやうな人々は、残つた設備に対して一般的にやれる金融機関からの設備投資を行なつて

いるのです。金融機関から借入金を用いて設備投資をしてゐるのです。こういう問題については、政府としても、できるだけ長期に政府が資金融通を行なつて肩がわりするやうな措置をとらなければ、これまたその後におけるこの人々の私は生活の問題だと思ふし、ある意味においては社会問題であるやうなふうにも思ふので、こういう点についても具体的な、しかも、たび重ねて申し上げるけれども、政府はこれだけの思い切つた内航海運について、運輸大臣のことは借りれば、画期的なこれは施策だと思ひますので、この際は、画期的なことをやるならば、政府が残された業界、残された諸君に対しては、より積極的なと始末の問題として私はこういう問題を取り上げてやらなければならぬものではないか、こう思ひますので、この四つについても明快な答弁をしていただきたいと思ふのです。答弁いかんによつては、私はさらにまた質問をいたすつもりであります。

しかし、現状は、内航海運が非常に窮乏いたしておりますために、代船建造といふことができない。そのために老朽化が非常にひどくなつてゐるというのが現状でございます。したがって、われわれといたしましては、先ほど先生が申されました、十五年以上の、少なくともその程度の船舶につきましては、早急に代船の建造といふことを進めるやうに今後配慮してまいりたい。具体的には、政府の金融機関に對しまして融資のあつせんを現在交渉いたしております。できるだけの協力をいたしますという約束も得ておるわけでございますけれども、そういう政策をどんどん進めてまいりたいと思へておるわけでございます。われわれとしては、現在の建造量を維持するといふだけではなしに、さらにそれを増加していただいて、老朽船を一掃していただきたいということがわれわれの願いでございます。そういう考へ方で、今後できるだけの努力をしてまいりたいと思ひます。

と、この種の小型鋼船造船業、木造船業も次第に力が弱くなつてくるのは当然でございます。法律は、内航の近代化、強化をはかりまして、注文船主のほうを強化する、こういうことがねらいでございます。基本的には造船業の需要を強化するといふ意味におきまして、われわれといたしましては、その効果のあらわれることを信じまして、賛成をいたしておるわけでございます。しかしながら、平段、方法につきましては、先生から御質問御意見がございましたやうな、やり方いかんによりましては重大な影響を受けるといふことにおきまして、両局はしばしば運営方法につきまして協議をいたしている次第でございます。書初の高腹の問題につきまして、あるいは最高限度の設定の問題につきましても、鋼船、木船を別々にきめるということはないといふことは、先般御報告申し上げたとおりでございます。

簡単に申し上げますと、最初の御質問をいたしまして、老朽船の代替その他につきましては、海運局長から御答弁申し上げたとおりでございますが、ひとつ私は補足説明を申し上げます存じます。代船建造と申しますと、鋼船におきましては、スクラップ・マーケットといふのがございまして、普通の商業的に代替されるわけでございますが、木船につきましては、代替といふのがちよつと意味合いが變つてくると思ひます。私どもの資料によりますと、漁船を除きまして、一年間に二万七千トンの木船が登録を抹消されております。この中の大部分は沈没及び行くえ不明でございます。解撤あるいは放棄もございまして、これが

と、この種の小型鋼船造船業、木造船業も次第に力が弱くなつてくるのは当然でございます。法律は、内航の近代化、強化をはかりまして、注文船主のほうを強化する、こういうことがねらいでございます。基本的には造船業の需要を強化するといふ意味におきまして、われわれといたしましては、その効果のあらわれることを信じまして、賛成をいたしておるわけでございます。しかしながら、平段、方法につきましては、先生から御質問御意見がございましたやうな、やり方いかんによりましては重大な影響を受けるといふことにおきまして、両局はしばしば運営方法につきまして協議をいたしている次第でございます。書初の高腹の問題につきまして、あるいは最高限度の設定の問題につきましても、鋼船、木船を別々にきめるということはないといふことは、先般御報告申し上げたとおりでございます。

四千七百トンぐらいでございます。したがって、代替というのは、鋼船のごとく代替のマーケットはないわけでございます。船を失い、船が行くえ不明になった人が、さらにこの次の代替をつくる場合には、相当一年や二年金策に年月がかかりますので、代替を行なう権利の保存ということは当然考へなければならぬ。これはきわめて技術的な問題でございますので、これは両局協議して処理していくつもりでございます。

それから、木船を含め、こういう小型船、内航船は、やはり大型船と同様に、相当将来変わってくる――変わってくる――と申しますのは、国内の荷物を出します陸上産業がどんどん大型化、近代化したしております。相当荷物も内容も違い、ロットなども違っておりまして、先ほど海運局長からお話ございましたように、セメントのごときのもも内航で一万トンという単位で輸送されることが、将来近く予見されるというような見通しもございます。われわれといたしましては、こういう技術革新が内航界においても急速に進展するというふうにも考えまして、将来貨物船におきましても、鋼船と木船の輸送の割合ということは一応の数字はわかっておりまして、これが直ちにその数字がくずれ去ってしまうということも当然考えられるわけでございます。また、こういう技術革新を大幅に応用いたしました大幅なコスト・ダウンをいたしますのは、これは大資本というのは当然考えられることでございます。しかしながら、小資本を集めて共同の事業としてこれをやるというやり方も当然考えられること

でありまして、この種のもは、一例を申しますと、バージライン・システムという方式を用いたしますために私どもは調査団を海外に派遣いたしておりますが、成果を待つておるわけでございますが、日本にどのような範囲で、またどのようなタイミングで実施されるかというものは十分予測できませんけれどもこのようなものが用いられますと、ばら積み、それが、棧橋の輸送におきましては、内航以下は相当大きな革命が起こるというところはわれわれも考えております。そうなりますと、造船業はどうかしておられない。これは早く近代化、体質改善をして、とにかく国際的新時代に適應する体制を整えなければならぬということとは当然考えられるわけでございます。したがって、こういう技術革新を軸として、輸送需要、輸送構造の改革に對しまして、造船能力の質的な改善、体質の改善、あるいは生産体制の整備ということとは非常に大きな問題でございますので、こういう前向きの近代化ということとは当然近代化促進法の対象として第一に考えなければならぬ問題でございますので、この点につきましては、過去競争を排除することはもとよりでございますけれども、このような前向きの設備投資をどうしやうといたしまして、そしてそれによって脱落するものがございます。また、そのときに初めて国家的な援助の手を差し伸べて救済するということとは当然やらなければならぬ、かように考えておる次第でございます。

基本的には貨物積載船の規制というところがございまして、これは早く実施いたしたい、かように存する次第でございます。それから、登録船につきましては、過当競争の防止ということがねらいでございまして、船大工が道具箱一つかついで、大工でございまして、労働基準法違反、あるいは法的な綱をくぐりまして下当とも言う競争をやるといふことを厳に規制する必要があるというところで、これは数年来問題になっておりますが、なかなか原始的な造船業が太刀打ちできないような船をつくることを正しに行き方だということを考えて、登録制ということとは、運用いかにによりましてはうしろ向きといふことも考えられますので、われわれはしばらく近代化という前向きのほうに全力を傾けたい、かように考えておる次第でございます。

○浅井亨君 先ほどから各委員の方々からいろいろ御質問がありました。それについて、大体了解したこともありますが、なおかつその中に不安を覚えるものもあります。また一つ二つつけ加えてお聞きしたいこともあります。まあ石橋をたたくということがありまして、いま吉田委員からも、また相澤委員からも、お話がありました。この満水喫水線の規制でございます。これはいまもお話があったのでございまして、それは早い時期にというふうなお話もございましたけれども、早い時期とは何なのかということですね。どうもいつもそういうふうな言われるが、そう簡単にはいかないうように見受けるのです。そういうよ

うなことで、ただ早い方がいいではなく、このようだとお答えがございまして、きかないものでしょうか。

○政府委員(藤野淳君) ただいま鋼船につきまして沿海以下の船にこのような適用がなされることは、ただいま技術的な基準を鋭意検討中でございます。したがって、早くできません。また、来年中には具体的な基準ができれば、来年中にはこれを関係諸団体にはかりまして、それをさらに適正化する期間が相当ございます。したがって、来年これを実施するということをお約束することは困難かと存じます。非常にむずかしい問題でございます。

○浅井亨君 これはやはり、安全性というか、社会面などでも、よく砂利船なんか非常に事故を起こしているわけですね。そういう点から、これを放置しておくというのでは、これはあまりに無慈悲ではないか、かえって無慈悲になってしまふのではないかと、このように思っています。これは一日も早く実行していただきたい、このように思うわけですね。

それから第二番目ですが、この木船の代賃建造ですが、これに對して先ほどもお話がありましたが、この木船造船所のことに對しては政府の資金に依りていろいろと今後育成していく、こういうふうなお話がありましたけれども、ただ政府関係の金融機関でこれを融資していくと言いましても、これはただ努力するとか何とかではなくして、もつと長期的ないわゆる配慮を講ずる必要が

あるのではないかと、こういうふうには思いますが、こういうふうなものを長期的に交付するということな線は考へておられませんか。とにかくはつきりした線がほしいのです。

○説明員(高林康一君) 現在木船の代替建造、それから老朽の鋼船の代替建造、それから木造沿岸タンク船の代替建造、これらのものにつきまして、本年度を初年度といたしまして、三カ年計画を進めてまいりたいと考えております。本年度の資金といたしましては約二十五億を計上しております。これは三カ年計画でやっていく考え方でございます。なお、しかしながら、それ以外の老朽船舶というふうなものにつきましても、さらにいろいろ代替建造を進めていかなければならぬことは明らかでございますので、私どももいたしましては、この法律におきましては五カ年計画を策定するということになっておりますので、その五カ年計画を早急に策定いたしまして、それに基づいて先ほど申しました三カ年計画を改定していきたい、こういうふうな考えている状況でございます。

○浅井亨君 あの長期融資という、十七、八年という方法もあると聞くのですが、これはどういうことですか。

○説明員(高林康一君) 特定船舶整備公団でやります場合は、十八年間の――これは供与という形式をとっておりますが、実態的には融資でございますけれども、三年据え置き、十五年償還というふうな形式をとっております。ただ、それ以外の政府金融機関につきましては、先ほど海運局長からも申しましたように、各金融機関ごとに、据え置き、償還期間というふうな

あるのではないかと、こういうふうには思いますが、こういうふうなものを長期的に交付するということな線は考へておられませんか。とにかくはつきりした線がほしいのです。

○政府委員(藤野淳君) 非常にいいなことを申し上げて、まことに申しわけございません。転廃業は現に行なわれつつあるわけでございます。あるものは鋼船の施設をつけ加えまして、木船も鋼船も同時につくる。ところが、しばらくたつと木船の需要が非常に少なくなつて、ついには鋼船造船所に転換するというものもございます。中には一挙に鋼船に転換するというものもございすじ、あるいは数少ない木船では廃業するというものもございす。ですから、前向きと申しますが、過渡的な措置といたしましては、木造船はおおむね一地区に数企業がかたまつてやつておるのが非常に多いわけでございます。企業の競合ということも当然行なわれるわけでございますし、また必要な製材機械とか木工機械とかその他の加工機械の設備融資を行な

○政府委員(藤野淳吾) 企業の登録というふうに見えるわけでございますが、造船業者の登録ということを行ないますにあたりましては、何の目的で登録するかということ、それから登録基準ということが問題になるわけでございます。この問題は、すでに久しく木の趣旨を伺つてみますと、やはり先ほど私から御答弁申し上げましたように、端的に申しますと、浜大工的な原始的な造船所が法律の網の目をくぐつて不当な仕事をやる、そうして既存の正規の業者を窮地におとしめる、まあ不当競争でございます。そのような企業を取り締まってもらいたいというのが一つのねらいであつたようにわれわれは承知いたしております。

あります。これは大臣の諮問機関じゃないかと思うのですが、そうですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 行政組織法によりまして、運輸大臣の諮問機関になっております。

○浅井亨君 そうしましたら、そのメンバーはどういうふうになっておりますか。

○国務大臣(綾部健太郎君) メンバーは、非常にたくさんの方でございまして、ここで一々読み上げるのもいかがでしょう。

○浅井亨君 こちらからお尋ねいたしますが、その中で木造船関係の方々はどなたですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 日本中小型造船工業会会長の金指吉昭さんというのが委員にお入りになっております。

う組合が強化されておらないがために、そういう御不便もあつただろうと思ひますが、大體日本中小型造船工業会の会長が代表されておるのでございます。しかし、その必要なことにつきましては、各地方の小型造船所の経営者なり造船業者の人を専門委員として御委嘱申し上げ、そのつど意見を聞いておるはずでございます。

○浅井孝君　いまのおことばの中に、組合のほうが一——いわゆる小型の木造船のほうですね、このほうがあまり強化されていらないかと、いまこうおっしゃつたように思ふのですが、この組合法というのがあつて、そうしてそれを行政指導してきちつと持つていくのが当局のあり方じゃないかと、こういうふうに思ふのですが、強化されていらないというのがどうもちょっとふに落ちないのですがね。

くらひ入れたらどうかと、こういう意見なんだと思うのだが、委員をもう少しふやして、そういう意見を十分聞いて、そうして実質的に、海運局長が言っているのだから、そういう点を実現させるために、そういう意見を反映させるような方法をしてもらいたい、こういうことだから、この前もほかの問題で、こういうことがあったと思うから、この際一人でも二人でも入れて、そして意見を聞く。金指さんという人が悪いのじゃないのですよ。この人はりっぱな人だ、われわれも知っているからりっぱだが、そのほかに零細なやつを入れてもらいたいという御意見、それ大臣ひとつ入れてください。

○国務大臣（綾部健太郎君） これは、御承知のように、行政組織法上定員がきまっておるのです。そこで、いま定員がいっぱいで、行政組織法をまたい

じるといふことになる、この前吉田先生からおしかりを受けたように、なかなかめんどろうなんです。そこで、そのつど専門委員としてお願いするよりない、現在の状態では私どもさよう考えます。それを入れる必要がありませんが、ここで委員におる人を、お前ちよつとやめてくれというわけにはなかなかいかぬので……。

○岡三郎君 大きいやつはいいいやないか、やめさしても。

○国務大臣(後部健太郎君) いや、やめさしてもいいと言つても、外部から見るといいと思ふかもしれないけれども、おれは何ゆゑに任期のこないのにやめさせるか、不適任なのか、こういうなを受けたときに困るのです。そこで、非常に苦慮いたしております。御趣旨はよくわかつております。

○岡三郎君 そうすると、いま吉田君が云々と言つて、何か内部的に對立するようなことを言うのは、まことに遺憾しく、うまくないと思ふ。ただ、これは問題によりけりで、結局いま言われていることは、何時間もやつてゐることは、いま浅井さんが言つてゐることも関連してゐるわけですが、結局木船業者を入れてくれというとなんだ。零細の余地がないというけれども、そんなものは運輸大臣がやればだれも反対しないんだから、そんなこと変じやないか。これだけ尊重します、わかります実情は——と言ふならば、それに即応して、そうして絶えずそれをやるということではなれば、口の先だけは前向きで中身はさっぱりうしろ向いてゐるということになるじやないか。だから、吉田君の言つてゐる意見は、そういうことじやない

んだよ。不必要なものをやらふやうなことにについては反対だけれども、こういう特別なやつは実情にかながみ入れたほうがいい、同意見なんだから、吉田君と。だから、これを入れる、こういうことなんです。入れたほうがいいんじゃないか、円満にくたために。

○浅井幸君 入れるとおしやつていただければ……。

○国務大臣(後部健太郎君) 御趣旨よくわかりましたから、適当な処置をとつて入れるように努力いたします。○河野謙三君 ちよつと関連して。私は、いま委員の追加の話がありました、この問題に關連して実質的な疑問を持つてゐるから伺いたい。

特定船舶整備公団が融資をいたしますね。これは金を貸すですね。借りたほうがこの造船所にこれを頼むかは、自分のリスクにおいて借りた以上は、よりよい船をより安くつくるところの造船会社に注文する私は自由があつていいと思ふ。ところが、現在はそのいうふうになつていないように私は聞いております。これは私は疑いがあるから、私の誤解であつたら、誤解だと言つてください。いまは特定船舶整備公団が造船会社を指定して、その造船会社以外には、金を借りた人は別の造船会社に注文する自由を持たない。これは私は善意に解釈すればよくわかります。一ぺんにたくさん船を注文をとるのですから、あなた方が指定したところの造船会社にたくさん注文するのだから、より安くやれというので、そのほうが安くいくだらうというやうなことで、私はそういう御解釈だと思ふのです。原則としてはさうであ

ります。しかし、それぞれ金を借りるほうにすれば、長年因縁のある造船会社もある。長年あつたこの工場、造船会社に頼むと、あつたの船はいい、こういうのがありますね。そういう場合にいいんじゃないか、こういうふうには思ふのです。さうでなければ困るのです。いまの何か特定船舶整備公団の融資というものは、造船会社を指定して、その造船会社に注文しなければ金は貸さないという条件になつてゐるやうに私は聞いておりますけれども、それは誤解であるか、私の間違ひであるか、これをひとつ御答弁いただくと同時に、私は、原則として、自分のリスクにおいて金を借りた以上は、どこの造船会社に頼もうが、自分はより一番安く船をつくる造船会社に頼む、注文する自由を与えたいんじゃないかと思ひますが、そういうふうなことがあつて、やはり同じ造船会社のグループに

おいて、何か造船グループ全体の中において、大きい一部の人が公団とつながつてゐる、小さなものはつながらない。だから、小さなものを代表にして出してもらわなければ困るのです。そういうことで、いまの一つの質問の中にも非常に意味があるんじゃないか、こう思ふのですが、これをひとつ教えてください。

○政府委員(若狭得治君) 現在の公団の造船所に対する発注方法は、随意契約の場合と、それから競争入札による場合と、二つあるわけでございます。先ほど金を借りるというお話でございます。先ほど金も借りる、現在の公団は、共有方式をとつておりまして、融資の形式はとつておらないわけでございます

す。したがうして、具体的に申し上げますと、たとえば貨物船にいたしましても、旅客船にいたしましても、七割公団が所有する、さうして三割は船主が所有する、そういう形をとつてゐるわけでございます。したがうして、公団が発注するというのは、七割分について公団が自分の船として発注する、さうして形式をとつてゐるわけでございます。さういふ形式をとりましたのは、たとえば小さい業者には担保力もないというやうなことで、共有方式をとつてゐるわけでございます。

しかしながら、先生が御指摘されましたやうに、実質的には融資でございます。したがうして、できるだけ船主の希望というものを中心にやはり考えなければならぬということ、貨物船につきましては、これは型も非常に大きいのでございまして、随意契約の形式をとつております。

それから、旅客船、はしけ等につきましては、非常に小さい船でございまして、それから設計等につきましても、公団がやはり十分手にとつて見まさんと、十トン、十五トン、あるいは五十トンとかというやうな小さい旅客船でございまして、各事業者にはそれを十分見るという能力というのは欠けてゐる場合もあるわけでございます。したがうして、一応希望の造船所というものを提出させて、それに近いところで数社造船所を出させまして、その中で競争入札をさせるという方法をとつてゐるわけでございます。これはもう、船ができました場合に、やはり建造した造船所で修理するといふことが一番便宜でございまして、できるだけさういふ船主の意向という

ものは考えていきたいといふことで、実際上はさういふ希望ができるだけ入るといふやうな造船所の指定のし方をしているわけでございます。

○河野謙三君 いま局長がおっしゃつたやうに、七割は共有方式でやるとか、あるでしようけれども、あなたがいまおっしゃつたやうに、実質は貸し借りである。私は実質論で申し上げてゐる。具体的に一つの例を申し上げます、たとえば船をつくるにはどうして公団が指定するところをやらなければならぬから、そこでつくる船は一応できあがる、あと今後はこまかな造作をいろいろする、さういふ場合に、その造作を公団が指定するところの造船会社に頼んだら百万円か。ところが、わづかな造作だから、公団が指定する以外の造船会社に頼んだら二十万円でした。二十万円と百万円のほうへ行くべきであるけれども、二十万円のほうへ行くところの自由を持たないというやうな事実がある。この実質はやはりよく尊重しなければいけません。もしその零細な業者が資金的な裏づけがないというのなら、さういふものは一々みんな組合で、たとえば今度融資の対象になる船はだれにひとつ引き受けてもらおう、だれが今度順番に回ろうというところは、組合でやつてゐるわけですか。組合の保証でもいいじゃないですか。金を借りるところの船をやつてゐる業者が保証する道がどうしてないというのなら別でありますけれども、さういふところまで入らないで、その前に、もうあれは保証の力が

ないから、だからこうだというのを、一方的に形式論だけでいくのは、私はいかぬと思う。私は、ここであえてあなただから、これから改めると言明をしてもらおうとは思いませんけれども、こういう実情と離れて非常に矛盾が現在の融資法の中にあるということを十分御認識の上、これは再検討すべきである。私は、この機会に、十分実質をもつて一べん調べ直して検討し直すという御答弁がいただければ、それでけっこうなんです。どうです、それは。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど申しましたように、大きなものにつきましては隨意契約をとっておりまして、今後内航海運法の制定に伴いまして、公団で建造されます船舶についても、当然隨意契約の方式をとりたいと考えておるわけでございます。ただ、旅客船あるいは貨物船等の小さいものにつきましてはどの程度まで隨意契約を認めていくかという問題につきましては、われわれといたしましては、精神としてはできるだけやはり、今後の補修の問題もございまして、船主の希望に応じた造船所で建造されることが望ましいわけでございます。ただ、競争入札にはやはり競争入札としてのメリットというものがございまして、そういう面を考えたとしても、しかしできるだけ船主の希望に沿うという方向で考えていきたいと思っております。公団もすでに五年になりましたので、競争入札に伴ういろいろな弊害ということもわれわれ聞いておるわけでございます。そういう方法でこれを検討するということをわれわれとしても今後考えていきたいと思っております。

○委員長(米田正文君) 速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(米田正文君) 速記始めて。

○岡三郎君 海運局長が、木造船の代替建造を促進して造船所の仕事を限定しないようにする、これはきのうもきょうも御答弁になつておるわけですが、実際にいって先ほど吉田委員の発言等にも、いろいろこの仕事量が減つておるのではないかと、こういうような話を聞くという、こういう質問がありましたね。そこで、これは聞いてただけじゃ話がわからないですね。やはり内航海運に伴うこの二法が通つた——内航海運法が通つた場合に、実際にそういうものがどういふ影響を受けるのか、これはやはり今後の推移を見ないといふと、ここでやつていても水かけ論だからね。この点については、調査してからこの法案を通過する、これはまた問題になるから、そうではななくて、一応そういう点について、委員会としてやはり実情を調査する必要があると思うのです、実際問題としてね。だから、そういう点について、やがてあした会期が終わるわけですが、次の調査視察の場合にそういう点をひとつ取り入れてやつてほしいと思うのです。まあそういうことによつて近代化を促進し、そして全体的に内航海運を整備するとともに、やはり中小零細業者のほうも国としてこれを見ていくというふうな裏づけがあつて初めて内航全体がよくなるわけですから、そういう点で、委員の視察の場合に、いま言った内容を含めてひとつ視察をしてほしいという、私はここで希望意見を言つておきます。

○委員長(米田正文君) 私もたいへんいい提案だと思つておる。それで、今度休会中の委員視察の計画をいまから立てますから、理事会でその案をくみ入れて、委員の派遣の計画をひとつ立てることにしたいと思つておる。速記とめて。

〔午後四時八分速記中止〕

〔午後四時四十分速記開始〕

○委員長(米田正文君) 速記を始め

他に御発言がなければ、本案の質疑は終了したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

それでは討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。

○吉田三郎君 私は、日本社会党を代表して、本法律案に各派共同にかかる附帯決議を付して賛成するものであります。

以下、ただいまからその決議案を讀み上げます。

小型船舶海運法及び小型船舶海運組合法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法律案に際し、左記事項につき特段の措置を講ずべきである。

記

一、内航船舶の船質改善及び近代化を促進する必要性にかんがみ、特定船舶整備公団に対する財政資金の増大をはかるとともに、木船の極度老朽化の現状に鑑み、木船の代替建造を全面的に推進するものとし、あわせて、木造船所の仕事を確保するため、所要の資金の確保、とくに財政資金及び政府関係金融機関の融資につき格段の配慮を行なうこと。

二、木造船所の現状及び将来にかんがみ、これが近代化、合理化のため施策を樹立推進し、これに必要な資金を確保すると共に設備資金等に対する利子負担の軽減を計るよう努むること。

三、内航小型船舶安全性を確保するため、満載吃水線制度等を設定し、合せて小型船舶の航行区域の設定につきすみやかに検討すること。

四、最近における港湾を中心とした物資の流動状況の変化にかんがみ、本法の運用に当つて港湾運送事業法との調整をはかることともに、実情に即した港湾の区域の設定をするよう早急に検討すること。

右決議する。

以上であります。

○委員長(米田正文君) 他に御意見がなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、これより採決に入ります。

小型船舶海運法及び小型船舶海運組合法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(米田正文君) 全会一致でございます。よつて、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

次に、吉田君の討論中に提出された附帯決議案を議題といたします。本案を委員会の決議とすることに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(米田正文君) 全会一致でございます。よつて、本附帯決議案は当委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいま決定の決議に対し所管大臣から発言を求められましたので、これを許します。

○国務大臣(磯部健太郎君) ただいま御決議になりました小型船舶海運法及び小型船舶海運組合法の一部を改正する法律案につきまして、慎重に御審議の上ただいま御採決をいただき、たいへんありがとうございます。

本案成立の暁には、運輸省といたしましては、本委員会における質疑及び附帯決議の御趣旨に沿つて、万全の運用をしていきたいと考えております。なお、今後とも法の運用等につきましても皆さま方の御援助をいただきましようお願い申し上げます。

○委員長(米田正文君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○中村正雄君 運輸大臣がおられますので、運輸省と厚生省に關連する問題につきまして質問したいと思つておきます。

とくに御案内のように、戦争によつて壊滅的な被害をこうむりました海運水産界において、政府の不十分ではありますけれども助成その他によつて、一応、戦前とまではいきませんが、海運国としての重要な地位を保つところまで復興してまいったわけでありまして、ところが、いままでの政府の方針なり、あるいは海運界の復興については、船腹の増強という点に重点を置かれまして、海運の二つの柱の一つであります海上労働者の福祉その他については等閑視されておつたような感じがするわけでありまして、私が申し上げるまでもなく、海上労働におきます最大の問題は、何といつても船員の人間の生活の上で大きな犠牲をしいるという避けることのできない特殊性を持つておるといふことであります。このことは、社会から離れ、家庭から離れられて、船員自体だけでなくて、その家族にまでこういう苦痛が及んでおるわけでありまして、ところが、近來の外國の事情を見てまいりまして、海運国といわれております国々におきましては、海運業の隆盛のためには船員の福利厚生施設の増強ということが車の両輪のように重要視されておるわけでありまして、船腹の増強その他については一応戦前に近い線にまで日本も復興してまいりましたけれども、もう一つの面であります船員の福利厚生、これらの諸施設につきましては非常におくられておることは、大臣その他関係の人にも認めるところだと思つたわけでありまして、

それらの問題につきましては、あらためて申し上げるまでもなく、一九三六年のジュネーブにおきますILO総会において採択されました港における船員の福祉の増進に関する勧告等におきまして、政府なり船主なりその他の諸団体等がこれらの施設につきまして責任を負い、これらの施設を実現するに付いてのことがはっきりとたわれておるわけでありまして、また、近くは一九六一年にナポリにおいて開催されましたILOの合同海員委員会、三者構成船員厚生委員会におきまして、船員厚生施設の増設についての原則に関する結論が採択されておるわけでありまして、これは政府の代表も出席されておるわけでありまして、そういう関係からか、政府におきまして、昭和三十六年を起点といたしまして、船員厚生施設整備五カ年計画、これを樹立されまして、毎年、わずかではありますけれども、二千五百万円程度の補助金を出して整備に着手されておるわけでありまして、したがって、この問題は、運輸省だけではなくて、もう一つの所管であります厚生省におきまして、重要な問題として、今後整備強化されると思つたわけでありまして、私が希望し、またお尋ねしたい点は、現在ありまするいろいろの施設、これが複雑多岐にわたつておる点であります。言いかえれば、これらの施設におきまして、羅列的に拾ひあげてみまして、たとえば船員保険会であるとか、日本海員会館、日本海員救済会をはじめとする多様の団体によつて設置され、運営されておるという事実でございます。したがって、資金的にも、船員保険の福祉施設によるもの、国の一般会計からの補助金によるもの、地方公共団体の補助金によるもの、あるいは船主や海事関係の団体の寄付とか補助金、こういうものによるもの等、非常にまちまちでございます。したがって、その財政基礎においても非常に差がありまして、また運営におきましても非常な不均衡を生じております。ところが、これを利用する者は、すべて船員保険の被保険者でありまして、船員とその家族に限られておるという点でございます。それが、全く同じ機能を持つこれらの施設を利用するに際しまして、たとえば、申し込みの手続であるとか、サービスの範囲であるとか、資格であるとか、料率等、それぞれ違つておるといふことは、どう考えても不合理であると私は考えるわけでありまして、また、このような経営主体がそれぞれ違つております関係上、宿泊施設やあるいは医療施設を新設するにあたりましても、その間の連絡その他は十分とられておると思つたわけでも、やはり重複して設置されたり、また必要な箇所には設置されておらない、こういう不合理な例もまた見受けられるわけでありまして、そういうふうな点から、私は、運輸大臣に、内閣を代表して、

どういふお考えか、あるいは船員局長、あるいは厚生省の医療保険部長等に見解を聞きたいと思つたわけは、こういう船員厚生施設の整備拡充を強力に進めるためには、このような設置あるいは運営の体制について抜本的に再検討を加えたらどうか。そうして、船員の厚生施設の設置、運営が現在のような形で行なわれるについては、それぞれいまだで沿革的な面もあると思つたわけでも、しかし、利用する者は同じ人であり、そして設置されておる目的が同一でありますならば、やはり船員保険の福祉施設、日本海員会館、日本海員救済会の施設その他のいろいろな公益法人、あるいは地方団体、あるいは船主等、これら政府の出資金補助金についても、単一の機関がこれを一元的に設置し運営することが私は望ましいと思つたわけです。したがって、内閣においても、一つの示唆であります、大蔵省と厚生省が共同主管といひますか、共管にして、そうして船員の厚生施設を統合して、船主なりあるいは船員の意見を十分参酌して設置、運営するやうな、たとえば船員厚生事業団といふものをつくつて、今後これらの問題に当たつたらどうかと思つたわけです。

「委員長退席、理事金丸富夫君着席」
これは船員であるとか、船主であるとか、関係者の多年の要望であります、が、やはりぼつぼつこういう問題について政府は政府間の意見を統合して着手すべき時期じゃないかと思つたので、これに關します運輸大臣のひとつとお考えと、各省の関係官の見解をお聞きしたいと思つたわけです。
○國務大臣(橋本健太郎君) 御指摘のように、私は運輸大臣に就任いたしました以来、いくらか科学が発達し、技術が発達いたしましたけれども、最終的にしましては人がこれを運営するのでありますからして、いわゆる人間の問題につきましては、私は微力ではあります、が、最善を尽くしてまいつたつもりでございます。御指摘のやうな点は、私も運輸大臣になりましたから痛感いたしました次第でございます。ただ、あるいは船員の全員の福祉をまとめる公団のやうなものをこしらえる問題につきましては、大蔵省側におきま

して資金全部を運用するという面から、船員保険の保険金であるからこれを船員にのみ使えというやうなことで、全体の資金をまとめて一括にするといふことに相なりましては、いろいろ議論があるといふことは、いままであったのでございます。私はほんとうに、僻地の地において長い間家族と別れて、風波と戦ひ、天候と戦つておる船員諸君並びにその家族に対する施設は、どうしてもやはり経済力の増強上必要欠くべからざるものと考えておりますから、関係省よく討議をいたしまして、なるべく御趣旨に沿うやうなことをやつてみたいと、ただそれには、御指摘になつたやうに、明治以來のいろいろの因縁がございまして、これを直ちに全部払拭いたしましてやるといふことは、早急には、私は率直に申し上げまして、なかなかむずかしい問題ではあります、が、目的が目的でございますから、私は最善を尽くしてそれを完全に統合いたしまして、完全に運用ができて、まんべんなく船員全体の福祉が向上し、環境がよくなるやうに努力をいたすことを、ここに私は強く申し上げる次第でございます。個々の問題につきましては、それぞれの当局者から説明いたさせます。
○政府委員(龜山信郎君) 船員の宿泊及び医療に関する施設が各種の団体あるいは会社によつて行なわれておるということは、ただいま御指摘のとおりでございます。これらの団体が、財政的基礎もいろいろまちまちであつて、その中に料金等にも相当な差等があるといふやうなことも事実でございます。運輸省といたしましては、従来、日本海員会館の行ないます船員の宿泊施設

津・伊万里・平戸・佐世保・長崎・雪
仙・阿蘇・別府・日南海岸・霧島・桜
島―指宿を結ぶ線を希望しておるもの
でございます。

次に国鉄の建設関係でございます
が、最初が武蔵野線の敷設促進に関す
るものでございます。実はすでに前に
も採択されたこともございますので、
国鉄の武蔵野線、すなわち横浜の鶴見
駅から千葉県の我孫子駅を結びます首
都の外側の国鉄の複々線並びにそれに
沿いまして幅員百メートルの自動車国
道――これは横浜市と浦和市の間でござ
います。その完成を促進してほし
い、と同時に国鉄武蔵野線と中央線と
の交差点に新しく東京駅というものを
つくってほしい、こういう趣旨のもの
でございます。

次は越美線的全通期成に関するもの
でございますが、御案内のように、越
美線と申しますと、福井から高山線の
美濃太田に至る線でございますが、こ
の線の一部が建設線であり、またちょ
うど中間部分の一部が予定線に相なっ
ておりますが、これらを通じましてすみ

い、こういう趣旨の請願でございます。

次は、国鉄の石勝線鉄道建設に関する請願でございます。本件につきましても、もしはば本委員会におきまして採択せられておるところでございますが、御承知のとおり、石勝線と申しますと、北海道の道東、道央、道南西部にわたります短絡路線でありまして、重要な経済的意義を持っているものであります。全区間をすみやかに着工してほしいという趣旨のものであります。

やかに完成できますように、全線が開業できますように措置をしてもらいた

い、こういう趣旨の請願でございます。
す。

次は、国鉄の石勝線鉄道建設に関する請願でございます。本件につきましても、もうしばしば本委員会におきま

して採択せられておるところでございますが、御承知のとおり、石勝線と申しますと、北海道の道東、道央、道南西部にわたります短絡路線でありまして、重要な経済的意義を持っているもので

ありますが、全区間をすみやかに着工してほしいという趣旨のものであります。

す。いずれも建設線になつてゐるわけでございます。

次は、国鉄の備作線の建設に関する請願でございます。ここに備作線と申しておりますのは、国鉄の赤穂線から北に上りまして山陽線、姫新線を通りまして現在着工線になつております智頭線に至ります線を申しておりますのでございますが、現在ほぼその地域に片上鉄道という私線が途中までございまして、現在予定線に入つておりませんが、この国鉄線としての計画をすみやかに実現するように熱望をしたいという趣旨の請願でございます。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

が、料金の問題はすでに実施済みのものでございます。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

でございませう。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

議ございませう。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。速記をとめて。

い。なお、現に輸送力増強策として進められている赤羽・大宮間の三複線化並びに京浜東北線の十両編成運行の早期実現について、格別の措置を講ぜられたいとの請願。

理由

首都東京に隣接する埼玉県は、各種の立地条件の有利性から近年人口の増加、工場、住宅等の建設等国民経済の高度成長と歩調を共にし、社会的経済的に著しい発展を遂げ、県においても総合振興計画を策定して、積極的に地域開発の促進を図ると共に、首都圏整備法に基づき人口、産業等の分散流入について協力体制を確立しているが依然として大都市への集中化は解決されない状況にある。

このため、国鉄路線の混雑は日ごとに激化し、特に朝夕の大宮駅においては、同駅以北において既に乗車効率率三百余パーセントに達した東北・高崎西線からの乗降、乗り継ぎに加え、川越線、東武鉄道野田線等による乗降旅客の殺到によつてその混雑はきわめて危険な状況を呈し、また同駅において既に限界に達した電車は同駅以南の乗降をきわめて困難なものにしている。

一方、関係当局は鉄道輸送のかかる混雑緩和と打開策として、過般第一次、第二次の増強計画を策定し、これに基づく打開の方途を講じているが、輸送の現況、今後の激化する輸送需要に対処するためには、長期的視野に立つた抜本的な計画の樹立が必要である。

六月二十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、道路運送法の一部を改正する法

律案(衆)

道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法の一部を改正する法律

道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)の一部を次のように改正する。

第二十七条の見出し中「の制限」を削り、同条に次の二項を加える。

2 運輸大臣は、前項の自動車運送事業を経営する者の事業用自動車の運転者がこの法律又はこの法律に基づく命令の違反行為をしたときは、当該自動車運送事業を経営する者に対し、三箇月以内において期間を定めて、旅客の運送を目的としない場合を除き、当該運転者にその事業用自動車の運転をさせないことを命ずることができ

る。

3 第二十五条の二第四項の規定は、前項の命令をしようとする場合について準用する。この場合において、「当該運行管理者」とあるのは、「当該運転者」と読み替えるものとする。

第二百二十八条の二第一号中「第二十七条」を「第二十七条第一項」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

昭和三十九年七月六日印刷

昭和三十九年七月七日発行

参議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局