

第五十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第四十二号

昭和四十一年六月十日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 壽原 正一君

理事 田澤 吉郎君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

理事 有田 喜一君

理事 木村 俊夫君

理事 高橋 禎一君

理事 増田 甲子七君

理事 小川 三男君

理事 泊谷 裕夫君

理事 山口 丈太郎君

理事 竹谷 源太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 中村 寅太郎君

出席政府委員

運輸事務官 龜山 信郎君

運輸事務官 (海運局参事官) 高林 康一君

專門員 小西 真一君

委員外の出席者

運輸事務官 (海運局参事官) 高林 康一君

專門員 小西 真一君

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

委員泊谷裕夫君辞任につき、その補欠として久

委員久保田鶴松君及び山本幸一君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君及び小川三男君が議長指名で委員に選任された。

保田鶴松君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

泊谷裕夫君が議長指名で委員に選任された。

同日

委員久保田鶴松君辞任につき、その補欠として

内容をよくわかるように説明をいただきますと、

これからあとの人々が質問をする上におきまして

も非常に時間の節約もできると思っておりますので、

その点を明快に詳細に御説明を願いたいので、こ

の法律の中で一番問題となりますのは、許可基準

として一定の支配船腹の規模の基準を設ける、こ

れが一番大きい問題であろうと思っておりますので、そ

の二つにつきまして、詳細御説明を願いたいと思

います。繰り返して申し上げますが、これ

をよく納得のいくように説明をしていただきます

と、次からの質問者の時間を省略することができ

ますので、ひとつその点お含みになって、十分に

御説明をお願いしたいと思います。

○亀山政府委員 たいだいま、提案理由に申し上げ

ました事項についての質疑でございますが、まず

第一に、国民経済の進展に即応するための内航海

運の合理化、近代化、それと同時に過剰船腹の老

朽不経済船を整理する、こういうことについての

閣議決定の内容について簡単に御説明申し上げます。

内航海運は日本の国内輸送における非常に大き

な役割りを果たしているものでありまして、日本の

産業が重化学工業化してまいる、その近代的な設

備を持った大規模な工場が臨海地区にどんどんで

きてくるということから、内航海運はそれらの原

材料、物資の輸送につきましては、他の自動車、

鉄道に比べて送達量の約七〇％ないし、八

〇％、それからその他の雑貨類、建設資材等を含め

ますと、全体の総輸送量の約四〇％というものを

内航海運によって輸送しておるわけでございま

す。これらの輸送は、産業の伸展に伴って近代化

をしていく必要がございますけれども、現在の内

航海運界の事情は非常に古い船がございまして、

不経済な船が多いと同時に、全体としても過剰で

あるということから、この際この過剰船腹を整理

して、経営基盤を強化するということが必要であ

ると同時に、ただ単に船腹量の調節のみならず、

新しい、近代化した経済的な船を持つということ

が必要であると考えた次第でございます。

したがって、閣議決定の内容は過剰船腹の

処理と近代的経済船の整備、この二つを両方や

うということでございます。まず第一に、従来

船舶公団を中心としてやっておりましたスクラ

ップ・アンド・ビルドをこの際拡大をする。つまり

新しい、いい船をつくる、量をふやす、それと

同時に、スクラップの量をふやしてまいるとい

うことでございます。

第二に、スクラップ・アンド・ビルドを、スク

ラップのほうを三年分一ぺんにやって、建造の

ほうは三年に分けて各年次によっていくというこ

とによって、当面非常に過剰になっておるものを一

応解消するという方策を考えた次第でございます。

そこで解散を先行せしめ建造を逐年行なうとい

うことによつて生ずべき船主の負担をいかにして

軽減するかということが一番問題でございます。

これがうまくまいりませんと、やはり解散す

ることによって営業の手段を失い、またそれに乗

り組んでいる船員の働く場所を失うということに

なりますので、それらに対する手当を中心とし

て、閣議決定も解散についてはなされておるわけ

であります。

繰り返しますと、まず従来七万トン程度の規模

であった解散による新造量を、今後年々十三万ト

ン程度に増加せしめるということが第一点。この

場合に古船の解散を、新造一に対して一・五を義

務づけるということでありまして、さらに三年間に

予定しておる老朽船を一挙に解散をし、建造を逐

次行なう。その逐次行なっていくために、解散後

新造までに一年ないし二年の待機期間というもの

がございますので、その間の金融について長期、

低利の金融を行なうということにいたしましたわけ

でございます。

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

第一類第十号 運輸委員会議録第四十二号 昭和四十一年六月十日

でございます。その場合の金利は三分五厘で、貸し出し期間は据え置き二年、償還は据え置き後七年、つまり九年ないし十年という長期にわたる資金を融通する。この融通は公団をして解散船の買入れ資金につきこれを融資をするということが第一でございます。そのために公団における金融を、公団が資金を調達するのしやういように、政府の債務保証あるいは損失補償という措置を講ずることとしたわけでございます。

第二の過剰船腹の解消は、一時的に過剰船腹を解消せしめるために、老朽船以外の船舶について、内航海運組合による共同係船を行なわしめる。そしてこの共同係船に必要な船舶の費用というものを、国の財政資金の一部をもつて、船舶公団から海運組合に対して長期、低利の資金を供給する。そうすることによって係船を円滑に行なわしめようということでございます。公団が係船を行なうにあたりまして組合に貸すものにつきましては、年利五・五%、償還期限七年という、一般の資金よりもはるかに長期かつ低利の資金によって係船を行なう。このように解散資金の融通、係船資金の融通につきまして、それぞれ長期、低利の融資を公団が行ないます関係上、これに対して政府としては利子補給を行なうという措置が必要でございます。そのこともあわせて決定しておるわけでございます。これが大体過剰船腹の解消並びに新造船の、経済船の建造規模の拡大ということで、閣議決定の内容でございます。

その次に御質問がございました許可制をしくことによつてその事業規模を適正化していくというための法律の改正でございますが、その場合における許可の基準というものは何であるかということでございます。御承知のように、内航海運業界は非常に零細な事業者が多く、その経営基盤も非常に貧弱でございます。先ほど申し上げましたように、現在国内輸送が非常に大きな部分を占めておる。今後ますますこの輸送の分野というものは拡大してまいります。しかもその輸送は迅速かつ低廉で、経済的な輸送でなければなりません。そういう

社会的な内航海運の使命あるいは国民経済における役割りを果たすためには、企業の体制があまりにも乱立、小規模という事態であります。これは近代的な船舶の建造あるいは大量の輸送にこたえるということについて十分と考えられますので、ここで一定の適正な規模を持ったものが内航海運を行なうのだというふうな持ていくために、この許可制をしこうとするわけでございます。その許可の基準が一番問題でございますが、根本の趣意は内航海運の需要に対応するだけの一定の規模を持つてもらう、それと同時に、過当競争によつて運賃を切り下げるといふようなことのないように、業界の零細規模を拡大させて、中堅的な企業に育て上げていくということが主眼でございます。現在過当競争によつて運賃を引き下げるといふことは、一番大きな問題は、船舶の所有者というよりは、その船舶を運航しておる内航の輸送、運送を行なうものでございまして、船舶所有者についての船腹規模より、現在特に必要なのは運送業の一定の支配船腹、運航船腹について一定の水準を設けることが必要であると特に考えられるわけでありまして、しかしながら、現在におきまして内航海運の実態は非常にバラエティーに富んでおりまして、これを一律の船腹規模にする、一挙にそこへ持っていくということは非常に困難であるし、また非常に摩擦も生じ、事業者に対して大きな衝撃を与えることとございますので、それにつきましては、内航海運業の輸送活動における実態に合うように私どもは考えたい。と申しますのは、大船と船舶では輸送分野も異なります。その働きの国民経済に及ぼす影響にも違いがございます。まず船舶と船舶では、内航海運業の適正規模というものは違つていひではないかというふうな考へております。また、ごく地域的な限られた輸送を行なうもの、全国的な規模において北海道から京浜、あるいは阪神、あるいは瀬戸内、北九州というふうに全国にわたつて経営を行ないます内航海運業と、ごく地域的な、あるいは荷主が限定されておる業界というものについては、や

はり適正規模についても異なるべきではないか、かように考へております。この点につきましては、具体的なトン数の規模等は省令で決定するということに相なつております。それに具体的な基準につきましては、今後私どもも十分各般の事情を検討を続けてまいります。なお、海運造船合理化審議会の意見を聞くと同時に、内航海運業界の意見も十分聞きまして、当面適正な規模を目標にするということと規模をきめたい、かように考へております。

現在考へておりますのは、船舶につきましてはおおむね五千トンぐらいの支配船腹が適正ではなからうか。今後三年間に、その程度の規模にまでいろいろの方法で持つていくつもり。さらに船舶につきましては、地域的な輸送で、非常に需要も限定され、活動範囲も限られておりますので、五百トン程度が実効的ではなからうかというふうな考へております。これらの点につきましては、ただいま申し上げましたように、今後内航海運業の実態を十分検討いたしまして、それによつてこの具体的な規模を実態に応じてきめていく。さらに、必ずしもこの支配船腹というものを会社の合併とかいふようなことだけによらないで、やはり内航海運業の業態に即して協同組合というふうななにかと、あるいは運賃のプール計算、あるいは船腹の融通、あるいは中小企業の実態に即してやり方による、いわゆる協業化法人というふうなシステムによつても、支配船腹の一定量を持つておればそういうものも認めたい。必ずしも会社の合併等によらないというふうなきめのこまかい基準を設定したい、かように考へておる次第でございます。

たいへん簡単でございましたけれども、ただいま御質問の要点についてお答えを申し上げます。

○閣下委員 大体いまの点で了解したのでありますが、この許可基準についてであります。船舶の分野、お説のように私もそうだと思います。船舶の分野、木船の分野、あるいは地域的に全国的であるか地

方的であるかということ、あるいは特定の荷主であります。その荷物の種類によつてトン数が変わつてまいりますことは当然だと思ひます。ことに、これは船舶、木船を問わず、全国的なものと地域的なものというふうな組み合わせも必要でありますので、非常に複雑なものがこへ出てくることは私どもは予想はいたしておるものであります。それはすでに海運局あたりでは御検討済みであらうと思ひますので、その政令の案と申しますか、草案といひますか、そのようなものでもあればお示しを願ひたい。このことがどういふふうになるであらうかということと業界が非常に心配をいたしておるようでありまして、ほんの草案というふうな程度のものでけつこうだと思ひます。が、次の機会までにお示しを願ひたいと思ひます。それからもう一つ、閣議決定の線債務保証をするということになつておりますが、この解散船の単価であります。これはどの程度に見ておられるのか。現在では大体実際の解散船の売買価格は、トン当たり一万八千円ないし二万円と称せられておる。これをどの程度に見ておられるのか。もしこれを低く見ておられるようであります。この法案ができましたと実際の面で非常にやりにくくなつてくるということを心配いたしますので、価格をどの程度に見ておられるかということをお尋ねいたします。

○山崎政府委員 解散船の価格というものは、解散船の需要と供給との関係で非常に変動が多いわけでございますが、従来の実績は、三十八年度におきましては戦時標準船は一総トン当たり八千五百円、三十九年度に戦時標準船以外の老朽船の解散を公団で行なうようになりまして、三十九年度におきましては本船は九千五百円、鋼船は一万五千六百円という数字になっております。昨年は若干の上昇を見まして、本船は一万七千七百円、鋼船は一万四千二百円、鋼船は当然ほんとうのスクラップの、くず鉄の値段が入りますのでこのようになつております。本船は、その船体は経済的には全く無価値でございますので、いわゆる解散に

よる新造船の権利金というふうなことで、木船は大体一万円、鋼船が一萬四千円というのが昨年度の相場でございます。これは今後解船の市況によつて、あるいは仰せのように暴騰するという場合も考えられますので、私どももいたしましては、その間に好ましくならざるブローカーの暗躍等によつて——実際に古船の所有者が、いわば転業資金と申しますか生業資金と申しますか、あるいは古い船に残つておる債務の処理ということに必要な程度の正当な価格であるべきだというふうに思ひますので、解船の権利価格の好ましくならざる暴騰を抑制するために、現在いろいろ研究をしておりますが、今後三年間の解船の量を想定をいたしまして各組合においてリストアップをさせる、つまり解船船というものが、ある程度確定をしてまいれば、その間にブローカーの暗躍の余地は非常に少なくなるということによつて価格を抑制していかうかと考えておりますが、予算的には、一応公団の金融をいたしますために公団に対する利子補給あるいは債務保証等の金額をはじく基準といたしましては、昨年度の実績あるいは最近の状況から考えまして、木船、鋼船を平均いたしまして一総トン当たり一萬二千円というふうに踏んでおります。これは計算上の単価でございます。船によりまして、大型船と小型船ではトン当たりの価格も違ひましようし、また解船量のいかんによつてはこの一総トン当たりの金額も変わつてまいらうというふうに考えますので、一応は最近の状況から推定をいたしまして一萬二千円、これはおそろく昨年度ないしことしの初めごろにおけるマーケットの数字より若干高目である。その後、いろいろこういう措置が講ぜられるということから若干の値上がりがあると思つておられますけれども、これらについては、先ほど申し上げましたような解船船を一応組合において決定をしていくというふうな措置を講じて、不当な値上りを防止していきたい、かように考えておる次第でございます。

○關谷委員 実際の価格は、鋼船でありますと大

体一萬八千円というのがいま相場だそうでありま。そんなことでこの計画が、五割減というようになつてしまつてもたいへんでありま。そのうち、もしそのような価格で實際取引をせられておるといふことでありま。その点の予算的な措置については十分大蔵省と折衝をしていただいで、せつかくこの計画が五割減というようになつて、に終わらないようにお願いを申し上げておきま。

それから共同解船を行なう場合であります。船といふものは、これは御承知のように、係船をいたしますとずいぶんいたみます。管理にも困りますし、ことにたくさんトンの数を係船するといふことになりま。港外では非常に危険のおそれがありま。港内ということになりま。その港の面積をたくさん占有して、港の機能を失うことになりま。非常にむづかしいやうにして、その係船にかゝる外国売船を政府当局としてはあつせんをして奨励すべきでござい。このように考えま。ところが、若船船を外国売船をいたします際には、老朽船でありま。解船にかゝる売船といふことで、トンの数を幾分減少しながらでも認められておりますけれども、若船船といふことになりま。これを従来認めておりました。公団法の関係だといふことになつております。これは公団法をこの際改正をしてでも係船をなるべくしないやうにして、外国売船をすべきだと思ひます。これに対しての御意見を伺つておきたいと思ひます。

○龜山政府委員 仰せのとおり係船といふことは、その間船の経済的な役割りを全然ストップするわけでございます。その限りにしてはきわめて不経済なことでございますが、他面、それによりまして全体の船舶の回転率が向上していく、全体としての不経済な輸送がなくなつて経済的な輸送になるというので、今回も係船を実施したいと考える次第でございます。

係船以外の方法によつて同様の目的を達せられ

るならば、それによるのが当然だと思ひます。いまお話のございました外国への輸出といふことは最も適切な方法でございます。私もいたしまして、輸出を促進するやうにいろいろの措置を講じていきたい。先般の閣議決定におきましても、係船等にかゝる船舶については東南アジア諸国への輸出を促進する、そのために延べ払い輸出を認めていくといふことが決定をされておる次第でございます。この延べ払い輸出の奨励にたいにつとめていきたい。また、最近業界において東南アジア方面への視察調査団を派遣いたしまして、需要の状況、買入場合の条件等について調査をし、それによつて輸出の対策を立てたい、かやうに考えておる次第でございます。

それから、輸出によつて解船と同様の効果を持たせる若船船の輸出について認めるということでございます。この点につきまは私も同感でございます。船舶公団法におきましては、現在老朽船等の解船といふことが明示されておりました。老朽船以外のものの輸出をもつて解船にかへるといふことは、法律上困難でございます。この点につきまは、先ほど申し上げました。公団法による解船融資、係船融資といふことのためには公団法の改正が必要でございますので、その改正の機会には、御意見の点を勘案いたしまして、必要な公団法の改正をいたしたい、かやうに考えておる次第でございます。

○關谷委員 この公団法の改正は急ぎますので、いづれ三党で協議いたしまして、この法案採決の際に修正案を提出いたしたいと思ひます。これに修正案を提出いたしたいと思ひます。これに修正案を提出いたしたいと思ひます。これに修正案を提出いたしたいと思ひます。

それからもう一つ。先般、標準運賃を発表したといひますが、発表したのであるかどうですか、ちよつと伺つておきたい。

○高林説明員 今月七日、標準の運賃を告示いたしました次第であります。

○關谷委員 ところがその標準運賃がなかなか守られない。荷主あたりがこれに非常に強い抵抗を

示しているといふのであります。どうしてこの標準運賃すらも抵抗して守れないのかといひますと、標準運賃で計算をいたしますよりも、定期用船をしたものであります。安くつくといふやうなことから、標準運賃に對しては強い抵抗を示しているといふやうなことも聞かされておる。のであります。今度この内航運送業の許可基準を設定いたします際の支配船腹のその中身であります。これについて大手がいまトンをたくさん扱つております。そのほとんど全部がオーナーから用船をしておる。したがうやうなことで、用船料を押えて低目にいたしてあります。ために、オーナーはいつまでも苦しい経済で赤字を出しておるといふやうな状態になつております。この点を改めようとするためには、どうしても基準をきめます際には、船腹量だけでなくして、その船腹の何%かは業者自体の手持ちの船でなければならぬ。自分の手持ちがござい。それを計算いたしますので、どの程度でなければいけないんだといふことがわかります。自分の手持ちがないといふことになりま。用船料をたればそれでこと足れりといふことになつております。いまの内航海運の運賃が非常に低廉に押えられて、そのやうな理由によつて、この点を政令できめようとする際によく検討をしていただいで、支配船腹の何%は必ず自己船でなければならぬ、社船でなければならぬといふことをひとつ義務づけていただきたいと思ひますが、これに對しての御意見はどうでしょう。

〔委員長退席、田澤委員長代理着席〕

○龜山政府委員 仰せのとおり、用船料をたたくことによつて、運賃を低い水準に押えてもオペレーターはやつていけるというので、過当競争の結果さういふ事態も現在起つて、また将来も起り得るおそれがあるわけでございます。私どもはそれのために先ほど申し上げましたやうに、過当競争を防止するために、一応の支配船

腹の基準ということで健全な競争関係に持つていこうというふうに考えております。

なお、そのほかに現在内航海運業法によって、標準用船料というものを運輸大臣が必要に応じて決定できるということになっておりますので、標準運賃の設定を行ないましたので、今後標準用船料の設定という面も検討をしていきたいと思っております。また御意見がございました支配船腹の中に社船を含めるべきであるという点も、まことにごもっともな御意見だと私も考えます。十分検討をしてまいりたい、かように考えております。

○關谷委員 標準用船料をつくりまして、これはあくまで標準であつて、その上、下一割とか二割とかいう幅があるということになってまいりますので、なかなか守りにくいものでありますので、何かそこが十分守れるような方法をとらなければならぬ。そうする場合には、やはり手持ちの船を持つということ、その手持ちの船の収支を出させてみたならば、どの用船料はどの程度でなければならぬということがみんなわかるはずであります。自分の船の収支がどうなつておるかということと海運局のほうで資料を提出させましたならば、そこにおのずからいい線が出てくるというところになりますので、私はそのために申し上げておきます。そういうことをしないで、標準用船料というものを守らなければならぬという別の方法を考へるんだということなら別であります。その点をどちらにしますのか、標準運賃が、その上、下どうでもよいのだというやうなことがなければ、どうしても手持ち船を義務づけなければならぬ。運賃が運輸省で決定したものがかたく守られるということならば、そのような方法はとらないで済む、こういうことになりまうので、いづれにするかということ、この法案通過までにひとつ腹をきめていただかなければならぬと思ひますので、この点よく御検討をお願いいたしますが、御意見はどうですか。

○龜山政府委員 実は支配船腹というものは、所有船、受託船、定期用船の三種類になっておりまして、それが受託船オンリーだ、用船オンリーだということが、はたして内航海運業者としてのあるべき姿であるかどうか。過渡的にそういうことがあるとか、あるいは所有者がオペレーターのために特別に一〇〇%の小会社をつくつて、オペレーターだけ別の会社の形をとるというやうなもの以外に、全く零細な船主だけを支配下におさめて自分の船一ぱい持たないやり方が、運送業者として健全なやり方であるかどうか。またこの法律の改正の目的としております点について、所有船、受託船ないしは用船等の割合をきめる必要があるのではないかと、これは、実は検討を進めておるのでございます。これをどの程度にするかというところは、なお結論を得るに至つておりませんけれども、ある程度の割合の所有を義務づけることは必要ではないかというやうな考えで検討を進めておるのでございます。

○關谷委員 それも今度、案案でけつこうでありますので、もし示せるやうでありましたならば、政令の一部として示していただきたいと思います。これは御参考に申し上げておきますが、公団で石炭専用船をつくりまして、北海道炭あたりを運びます用船料をトン七百六十円というふうにして、公団に荷主と一緒に申請をいたします際の書類にはつきりと書いてありまして、実際に支払われておりますのはそれを下回つておるといふやうな具体的な例もありませんので、そういうふうなことを監督をしていただきますやうにお願いしたいと思ひます。内航の船主というものは非常に弱いものでありますので、昔から従属産業だといわれておるくらいのものでありますから、この弱いのをひとつ政府が指導して、そうしてたかかれ損にならないやうにやっていたきたいと思ひます。それだけお願いして私の質問を打ち切ります。

○田澤委員長代理 久保三郎君。
○久保委員 私は歴史を聞きたいのであります

が、内航海運については、たしか説明にもあるが、四十六国会で内航二法として実は成立した、その内容は、言うならば適正船腹量を策定して、これによつて船腹過剰を食いとめて、海運市況と内航市況の安定をはかるやうなことであつたのであります。だからその効果が今日たまたまどのやうに出ておるか、あるいは欠陥があるとするならば、どの点で欠陥が出てきたか。それからいま提案しているこの法案は、四十六国会で成立した内航二法というか、その改正といかなる関係があるのか、それをまず第一にお聞かせをいただきたいと思います。

それから運輸大臣は、重要法案であるから、でき得べくんばやはりここに御着席いただいたほうがいいのではないかと私は思ふ。質問の中途においで大臣にもお尋ねしなければならぬやうな重要な法案だと思ふので、ぜひ御出席をお願いしたい。

○高林説明員 まず歴史についてであります。御指摘のやうなことに、昭和三十九年七月にこの内航海運業法、当時小型船海運業法の改正をいたしました内航海運業法が公布になった次第であります。その後大体二年でございまして、その間にございまして、御指摘のやうな適正船腹量、それから一定の条件のもとにおきまして船腹量の最高限度というものを定める、こういうことが当時改正の大きい内容でございまして、それによりまして私どももいたしました。適正船腹量を策定し、さらにまた、三十九年の十二月から船腹量の最高限度を設定した次第でございまして、われわれの当時の見通しといたしましては、このやうな船腹量の最高限度の設定によりまして、船腹量の増加というものを抑制するならば、相当程度内航海運業界の秩序というものは確立できるであらう。しかも一方におきまして同じ法案におきまして、内航海運事業の全体的な登録というものを実施したわけでございまして、ただ残念ながら当時の見通しと異なりまして、当時私どもも考えておりましたところの輸送量というものは当時の不況の関係もございまして、対前年度比大

体九七%程度にむしろ逆に減つてきたやうな状況がございまして、そこで、船腹量の増加をある程度まで抑制するということ、この前の法律におきましては考へておりましたけれども、実際の面におきましては、船腹量がかえつて非常に過剰であるやうな現象が、輸送需要の鈍化と相まちまして非常に大きくなつてきた次第でございまして、そういうやうな点で、単にこのやうに船腹量を積極的に増加することを抑制するということだけではなしに、いままであるところの船腹量というものは非常に過剰でございまして、そういうやうなものにつぎましてさらに何らかの過剰船腹の処理ということが必要ではないかということで、まずいろいろ検討を進めてきた次第でございまして、この点につきましては、船腹量の最高限度を定めます場合におきましては、海運造船合理化審議会に御諮問申し上げた次第でございまして、けれども、それにつきましては、現在ある過剰船腹の処理が必要であるということが強く指摘されたわけでございまして、一方また企業状況におきましても、当時御指摘いただきましたけれども、やはり零細企業が非常に多い、そしてまた今後の内航の大量輸送という姿から見ても、このやうな零細企業というところの過当競争というものが内航の秩序づくりといひますか、そういう面においては必ずしも十分ではないというやうな観点から、この過去二年間の経験によりましてはつきり出てまいりましたので、そういうやうな内航の今後の企業というもののあり方というものを、やはりもう一歩進んで考へる必要があるのではないかと、すなわちほとんど多くの場合が中小企業でございまして、従来のような企業体制のままでは、今後の国民経済の要請にはなかなかたえられないのではないかと、そういう観点から、企業規模の適正化の必要が痛感されてきた次第でございまして、大体過去そういうやうな内航二法の実施過程におきまして、そういうやうな過剰船腹の問題、企業体制の問題、この二点をもう一度やはり検討し直す必要があるということが感ぜられた

次第でございます。

○久保委員 いま参事官からお話がありました。が、端的にいって内航二法の改正によって当面する内航の過剰船腹量の抑制というか、これを適正船腹量に切りかえるという作業はできなかったとでもおっしゃるのでしょうか。いまの結論は、できなかったということなのか、それともそうじゃなくて、別な意味でおっしゃっているのかどうか。わかりませんが、長い話は別として、適正船腹量を片方で策定するということは、その適正船腹量を出るものについては許可はしない、許可はその船腹量の範囲内において許可をしていくのだというたてまえでしたね。ところがそういうたてまえにちっともいっていないのですか、幾らかはいつている分野もあるのですか。それはどうなんですか。

○高林説明員 適正船腹量との関係におきましては、それをこえて船腹量がございます。先生の言ったとおり、適正船腹量の中に船腹量の最高限度との関係の問題があるかと存じますけれども、船腹量の最高限度につきましては、やむを得ず、現有船腹量が適正船腹量を上回っております状況でございますので、現有船腹量をもって最高限度量といたしました。したがって、その範囲内において一応進んでいったわけでございますが、適正船腹量との関係においては、船腹量というものはそれを相当オーバーしておったという状況でございます。

○久保委員 いまのお話、どうしてそうなったのか、それはどうなんですか。

○高林説明員 適正船腹量というものを算定いたします場合に、われわれといたしましては、輸送需要というものの伸びの姿ということが一つ、それから現在の船腹稼働状況、この二つをもって適正船腹量を大体考えていったわけであります。ただ、それから見まして、ことに貨物船の分野におきましては、現有船腹量が現在の輸送需要を満たすに足る船腹量よりもすでに相当多くなつておつたという事実がございます。したがって、そ

の現在ありますところの船腹量を登録を取り消すというふうなことは、事実問題としてできません。関係上、その現有船腹量をもって船腹量の最高限度としたというやむを得ない措置をとっていただくべきであります。さらにそれに輸送需要の純化ということが拍車をかけたというふうに考えております。

○久保委員 参事官、あなたの説明は非常にりっぱな説明なんで、実をいうとよくわからぬから、端的にいって、この適正船腹量を策定するという法律改正は、現実には用が足りなかつたというのか、足りたというのか、いや大体少しは足りたというところなのか、三者のうちどれですか。

○高林説明員 適正船腹量といたしましては用が足りたと思ひます。ただ船腹量の最高限度という制度につきましては、それだけでは非常に不十分であつたということでございます。

○久保委員 そうしますと、現状は結局登録取り消しということではできないから、あるがままの姿で、いわゆる過剰船腹の状態を呈しているということでありませんか。

○高林説明員 おっしゃるとおりであります。

○久保委員 三十九年、四十年、四十一年と、こなつてきたのが、三十九年七月から最高船腹量あるいは適正船腹量という作業が始まつた。しかし、始まつてみたが、これはできないとお考えになつて今日まで来たと思うのです。それでなくて、やつてみたのだが、一年たち、二年たち、初めて、今日たまたまではどうもこれを征伐する手はない。やはりスクラップあるいは係船というところで押つける以外はない。それには強権を発動しなければならぬということなんではないか。

○高林説明員 適正船腹量及び船腹量の最高限度につきましては、三十九年十二月及び四十年十二月にそれぞれ設定したわけでございます。

(田澤委員長代理退席、委員長着席)

これにつきまして、先ほど申しましたように、適正船腹量につきましては、目標としての意義は十分確立されたと思ひます。船腹量の最高限度とい

う規制も、これ以上多くしないという意味で、積極的な増加を抑制するという意味では非常に寄与してきたというふうな考えでおります。ただ、現在の船腹量が適正船腹量よりも過剰であるというふうなところ、これを何とかやはり今後処理をしていく必要があるということが、過去において痛感された次第でございます。

○久保委員 どうもよくわからぬ。わからぬけれども、感じとしては、うまくいってないということですね。その当時も、海運局というか運輸省としては、そういうことは予想していたのじゃないですか。実際は予想していただいましょう。今後こういうことをきめても、これはなかなかできかねるという考えはあつたのでしょうか。どうですか。

○高林説明員 われわれといたしましては、今後の船腹増加というものは、船腹量の最高限度の制度で十分抑制できるというふうに考えておりました。また、そのように、事実三十九年におきまして、法律施行後直ちに制度を具体的に施行したわけでございまして、ただ、残念ながら、輸送需要が、当時われわれ法律案を立案いたしましたときに比べまして、見通しが前年度に比しまして相当落ちた。大体七割伸びるつもりでつたのが、むしろ九七割程度に落ちた。そういうような客観情勢の変化というものがございまして、船腹量の過剰程度というものが非常に鋭く、ひどく出てきた、こういうような状況になつております。

○久保委員 そうだとするならば、これは参事官、三十九年度は、多少見込み違いをしましてというよりは、経済の大きな変化のために実は需要が伸びない、というよりは減つてきた。それに、大体前年度対比で比較してふえるであらうという前提のもとに策定した船腹だから、現状にマッチしなかつたということなんでありまして、それならば、四十年年度というかそういうときに、もう一べん修正作業をして、これを守っていくということとだろうと思うのですよ。ところが、これはこの法律改正の審議の際にもしかし申し上げていると思うのでありますが、適正船腹量なりあるいは最

高船腹量をつくつても、守らせる手段というものは積極的ではないのです。消極的に、いわゆる登録というか、そういうものを押さえていくというだけなんだ。そうでしょう。だからこれでは、専門的にお扱いになっている海運局自体も、押さえていくというだけでは、これはとてもじゃないが不可能であると感じられたのではなからうかと私は思うのです。われわれ自身は、専門家ではありません。わかりませんといへばそれまでですが、専門的に扱っている方々から見れば、それは、こういう数字を出しても、なかなか守られるはずのものではないな、こう思ひながらも、一応の見通しとして、一応の尺度としてこれを出して、それに合わせるように、いわゆる海運組合も体制を強化してやっていたら、こういうふうなことを思つたのでしょうか。ところが、それがだめだということ。これはもうだめだということですね。今度もこの最高とか適正とかいう船腹量をやっていくのですか。たとえばこの法案が通つて、あるいはこの裏づけになる閣議了解事項がそのまゝそつくり来年度の制度、予算の中に入つていけば、もうこれは必要ないともいえるのです。最高とか適正とかいうのは必要ないと思うのですが、それはどうなんですか。

○高林説明員 前の法律案のときにも御説明申したかと思ひますが、適正船腹量はそれ自身法律的な効果はなく、尺度といひますか基準といひますか、そういうような目安としての効果しかないというものでございます。一方、船腹量の最高限度というものは、それをこえて登録をしないという実質的な法律効果を伴うものでございまして、この適正船腹量につきましては、毎年度、その年度を初年度といたしまして五カ年間の適正量をきめる、こういう内容になつておりました。これにつきましては、三十九年度を初年度とするものと、四十年年度を初年度とするものと、それぞれ策定してまいつたわけであります。これにつきましては、やはり今後の船腹のバランスというものを、はかつていきます場合、組合活動その他におきま

ところの大きな目安としての意味は、今後也非常にあるかというふうに考えております。この適正船腹量制度というものは、この改正案におきましてもそのまま存置していきたいというふうに考えております。

また船腹量の最高限度につきましては、これは常時変動するものではなしに、非常に急激に需要関係が変化するというような、経済状況の変動というようなことがありますが、これを設定いたしました船腹量の増加を抑えるというような効果を持つものでございます。今後におきましても、やはりいろいろな経済状況の変動といったようなことがあり得るといふふうにも考えられますので、事業の許可制あるいは事業設備の新設の許可制というようなことは、平常状態といたしまして常にやっておりますけれども、やはり今後の変動というようなことがあり得ると考えまして、船腹量の最高限度につきましてもそのまま存置していきたいというふうに考えております。

○久保委員 私はある程度の考えとはちよつと別なものであります。あとからまた逐次、現在御提案になつておることについてお尋ねをしていくわけでありまして、私がいままでこの改正案を見た限りにおいては、もはや適正も最高もその要はない。もしありとするならば、海運局内の参事官の部屋でそろばんがはじかれておればそれでよろしい。というのは、今度の改正では、適正規模というものは、法律事項にはならぬでも、ある時期にはそれに類するものが出てくるであらうし、それから、許可制でありますから、それぞれの注文もつけていくと思うのであります。そうなりますれば、一般的に法律事項にして効用のないものを法律事項にする必要はないだろうと思うのであります。そういう制度というか尺度というか、そういうものは、お持ちになることは決して悪いことではないと思うのですが、しかしそれは法律的な効用をなさなくなるだろうと思うのです。今日ただいまでは、それきりないから多少の効用を果たしているのではありませんが、いま改正法が出てくるよ

うに改正されれば、もはやその効用はなくなる、効用のないものを法律に定めておく必要もないというふうな意味で、私は必要なくなるではないか、こういうふうに考えるのですが、そうではないですか。

○高林説明員 適正船腹量につきましては、やはり今後の船腹のバランスというふうなものは、かつていくというふうな意味においては、もちろん法律的には現在の制度におきましても直接効果はないわけでございますけれども、そういうような目安としては、やはり今後内航海運の必要という観点から見ますと必要というふうに考えます。また、最高限度制度につきましても、これは事業の許可に伴ひまして不要にならないかという御質問でございますけれども、むしろ事業許可基準にもございまして、一定の基準に合致いたしました場合においてはそれを許可するということが、あくまでも許可の考え方でございます。しかしながら一定の状況におきましては、そういうような許可基準に合致してございまして、これ以上事業ないし設備の積極的な増加は好ましくないというふうな経済情勢もやはり出得るか考えます。そういう場合におきましては、船腹量の最高限度制度というものを設定することによりまして、たとえ他の条項において許可基準に合致してございしても、それ自身といたしまして非常に大きな効果を持ってくる、また、そういうような事態というものがやはりある一定の期間におきましては生じ得ることが考えられますので、私どもといたしましてはこの制度というものが本来の趣旨にのっとりまして、また本来の趣旨をほんとうに生かしますために、今後の許可制の運用と相まって、ほんとうの船腹量の最高限度制度というものが生きてくるというふうな考えておる次第でございます。

○久保委員 私はあなたのお話どおりにはあまり受け取っていないのですが、この法律改正というか、そういう制度はやっぱり効用がなかったというところに尽きやしないかと実は思っているのです。だから今度の改正の問題についても、非常に

やっかいな内航の問題であればあるほど慎重に、しかもこれならばという自信を持っておりやりにならないと、また再び三たび、どうも効用がなかった、この一点からほころびてしまったというふうなことが出やしないかと私は心配しています。これは逐一これからのお尋ねの中心的なものの考え方として持っていくわけでありまして、あらかじめそういうふうにお考え置きをいただきたい、かように思うわけです。

それから内航二法のもう一つの組合法の改正であります。これは内航海運というか、そういうものの組織を強化していく、あるいは一ぱい船主のごときはどうも法律制度の中で把握しがたい、こういうようなことで、これは内航海運というものの乱れでもある、そこでこの法律改正で組合法によつてきちんと基盤を強化しようとなつたのであります。今日ただいまに至るまで、この法律改正による効用、すなわち組合の組織力、それから組合の仕事をやれる体制というものは十分に備えられておるかどうかと申しますのは、何をやるにも、そういう組合が基盤がきちつと固まつており、しかも仕事ができる体制にならなければ、どんな法律制度をつくつても意味のない話であります。だから、この改正後二年になりますか、いかうよになつておるか簡単に話をいたしたい。

○高林説明員 内航海運組合法の改正の大体の内容は、内航の従来の五百総トン以下の事業者のみならず、内航海運業全体といたしまして内航海運組合というものを組織できるというのが、この前の内航海運組合法の改正でございますが、その後二年間におきまして全国的な内航海運組合というものは、三十九年十月以来今日に至りますまで、大体五つ設立されております。のみならず昨年、四十年におきましては、この五つの全国的な内航海運組合を統轄いたしますところの日本内航海運組合総連合会という全体的な組織もでき上がつておるわけでございますが、内航海運組合の活動状況といたしましては、現在内航それぞれの標

準運賃の設定ということと相俟いまして、調整運賃というふうなものを設定しておりますが、北海道炭につきましても調整運賃というものを、昨年それぞれこれらの関係組合につきまして設定しております。また船腹規制というふうなことにしても、総連合会の手におきましてそれぞれ現在船腹規制規定というものを検討しております。近く認可申請があるというふうな聞いておりますけれども、まあ組合法の改正以来二年間におきまして、端的に申しますと、このような組織の方向におきましては非常に伸びてきた。この組織化というものを組織化の率というふうな面から見ますと、現在におきましては、内航海運組合に加入しておらない業者というものは大体七割程度です。全体の九割程度の事業者はそれぞれ内航海運組合に加入してあるというふうな状況になつておりまして、組織化の面におきましては非常に大きい進歩を遂げたというふうに私は考えております。

ただ残念ながら現在の内航海運組合、これは内航海運企業自身の問題かもしれませんが、組合自身の財政的なあるいは経理的な基礎というものは、必ずしも十分ではない。また何らかの船腹の調整をいたさうと思ひましても、そういうような財政的な裏づけというものはなかなか困難であるというふうな状況でございます。そういうような点につきまして、やはり今後において、そういうような内航海運組合について、たとえば大きい問題でありますところの船腹の調整なり、あるいは運賃の調整なりというのをやっております場合、当然そういうような一つの財政的な基礎を確立するという方向で今後さらに進めてまいりたいというふうに考えております。

○久保委員 お話のとおりかもしれませんが、私もいまこういうふうな非常にめんどろな法律改正案を目の前にして、この海運組合の実力というかそういうものを見ますときには、どうも参事官の言うほどに行つてないのではなからうかと私は思うのです。もしも行つていなければ、二年前にもお話し申し上げたと思うのでありますが、

海運組合法に基づくところの、言うならば運賃に
関するところの団体交渉もかなり強力に行なわれ
て、問題になるところの運賃そのものも、大半は
海運組合の力によっておおよそ妥協のところにきめ
られるはずでございます。組織率からいうなら
ば、あなたがいま御発表になったとおりとすれ
ば、これはやろうとするならばできるはずで
やれない原因は何かと言いたいです。単にお金
がない、財政的な裏づけがないというだけではな
いと思うんですね。金がないから団体交渉ができ
ないというのじゃなくて、金があってもなくつて
も、団体交渉はできるものはできるのです。でき
ないところは内航と荷主あるいは造船業、あるいは
陸運との関係、そういうもの、あるいは主體的
には海運組合の能力、いわゆる機能というか、そ
ういふものが全然整っていない、このいづれか、
あるいは全部かということに私は原因があると思
うんですね。そのことを抜きにして、この法律改
正により、あるいは制度を新しく来年度予算の中
にぶち込んだとしても、これは残念ながら一時は
いいかも知れませんが、まあ一年たつた二年たつた
は、これはもううまくいかないと私は思うし、
まかり間違えば、この法律改正をして、今年度一
ぱいのでかたりのスクラップをする、係船もする、
そういうことができるかどうか、私は疑わしいの
であります。疑わしいものについて、われわれは
法律を制定してもしょうがないじゃないかという
気持ちになる。だからここで聞きたいのは、そう
いう組合の体制ではない、あるいは運輸省の政策
としてもそんなものではないというならば、その
証拠をぜひお示しをいただきたいと思うのです。

かという強い決意というか、そういうものは、い
まだしの感があるのじゃないか。そうでないとし
るならば、必要があれば、あとからまた参考人
として来てもらって聞きますが、あなた方はどう
見ているのか。どうでしょう。

〇高林説明員 御指摘のように、海運組合が設立
され、組織化率も非常に上がっておりますが、し
かし確かに主體的な力というものは、一番顕著な
姿をいたしまして、財政的な基礎というものは非
常に弱いということを申し上げたわけでございま
す。もちろんそのほかに、構成員が非常に多数で
あるというふうなことも、統制がしにくいという
点であろうかと思ひます。また内航海運業という
ものは、どうしても荷主あるいは大企業というも
のに対して弱いというふうな状況もありまして、
必ずしも組織ができたからといって直ちに、御指
摘のような団体協約というものができるまでの体
制には、いままでのところは非常に不十分であつ
たというふうに私も考えております。しかし
ながら私も、反面、そういうふうな弱い内航
海運企業でございまして、組合という姿で
団結した姿、このことは過去におきまして、もち
ろん設立後まだ日が浅いというふうなこともござ
いますけれども、やはりいろいろな面では相当活
躍をしております。船腹規制の面におきまして
も、あるいはまた一般的なコストの問題にいたし
ましても、かなりこの内航海運組合というものが
設立されましたことによつて、大きな効果をあ
げてまいっております。このような内航海運組合とい
うものは、やはり一年二年では、そう一ぺんに何で
もできるというふうな姿にはなかなかならないと
思ひますが、しかしながら、すでに非常に組織化
率も高まつておるといふようなこともあつて、今
後の活動というものは、私らといたしましては相
当期待できるのではないかと。ただ何といつても、
そういうような場合に何らかの、金融その他の面
におきまして誘因をつけないとなかなか伸びにく
いということも実際問題としてございまして。そう
いうような点にはわれわれとしても努力したいと

いうふうに考えております。いま先生がおつ
しやつたように、まだ能力的にひ弱いということ
もある意味では事実でございましてけれども、従来
の姿に比べますとかなり高いものが出ておりま
す。また、こういうふうな方向を積極的に伸ばし
得るものではないかというふうに、私もといた
しまして期待しております。

〇久保委員 組合ができたからといって、すぐに
団体交渉などできるはずのものではないとおつ
しやるが、大体組合の目的というのは、その事業を
遂行するのが目的であつて、とにかく海運を全部
入れなければならぬ、それが一番先だといふの
ではないのです。事業によつて組織を強化してい
く。事業のできない、ただ賦課金だけを取るとい
う組織であるならば、こんなものはだんだん脱落
していくわけですね。もしも真剣にその組合が調整
事項が一つやれるとか、ある荷物について団体協
約で運賃をきめるとかいうことができれば、これ
は別に勧誘せぬでもそういう力に対して業者とい
うか、組合員はかなり集まつてきて強くなると私
は思うのです。しかもこの法律は二、三年前にで
きた法律じゃない。組合法というものは、できて
からすでに十年以上たつておる。だから十年たつ
た今日でも、団体協約一つすら結ばないといふ
か、やれない、こういうところについてあらため
て検討する——欠陥がどこにあるのです。原
因が……。団体協約ができるという前提は、何も
のにも支配されない内航海運業者という前提が
あつたわけですね。そうでしよう。ところが現実には
そうじゃなくて、荷主に支配されておる。あるいは
オーナーがオペレーターに、これはやれ、ある
いは陸運との運賃の政策のゆがみから、これはだ
めだ、そういういろいろな点からひつと来ている
んじゃないかと思うのであります。もしも
そうだとするならば、その本質的な欠陥、病根とい
うものをそのままにしておいて、御提案のような
スクラップあるいは係船の方法によつて体質改善
をしようとしても、なるほど船の姿は近代的な姿
になるかもしれぬ。しかし内航海運そのものの、

輸送業というか運送業というか知らないが、業態
としてはこれはちつとも前進がない。ちつともと
言つては極端だから言い直しますが、比較的には
よくなるが、決定的には自主性を取り戻すことは
不可能である。だから先ほど申し上げたように、
その作業が終わつてから二年たつた、三年たつた
には、今日たけいまの海運業そのものの姿とい
うか、中身ということになつてくる。船は違ひま
す。船は近代化になつてくる。まさにりつぱに
なつてくる。私はそういう心配をする。もちろん
これははめた心配じゃない。だけれども、どうも
三十九年につくつた内航二法によつて、組合の基
盤を強化し、力も強くしていくというところが一
つ、そして過剰船腹も押えようというところが一
つ、そして過剰船腹二つの点でありますから、これに
対応する法律改正をした。これは決して間違
いじゃなかった。ところが、やる組合と会社がこれ
を受け得る体制にはなかつたという一語に尽きま
す。運輸省も、内航という政策そのものには
間違ひはなかつたが、運輸省全体の政策の中の
内航としては大きな誤謬を犯したとばかり申し
上げていいのです。だからその反省がなかつて、
またぞろと言つては語弊があるが、出してき
て、これはそう思うとおりになかなかないかと
私は思うのです。だから、そういうことは考
へる必要はないのか。これは参事官より海運局長あ
るいは大臣に聞いたほうがよいことかも知れませ
ん。あなたの御意見はいま聞きましたから。どう
ですか、そういう心配、なければいと言つてく
ださい。

〇龜山政府委員 内航海運が荷主あるいは陸上輸
送というものの圧迫を受けて、内航海運自体とし
ての健全な発達ができないのじゃないかというこ
とでございまして、荷主による不当な支配とい
ふふうなものは、やはりこれは排除していく。荷主
側は先ほど申し上げましたように、大部分が非常
に大きな産業でございまして、独占的といひま
すか、非常に内航業者に比べれば規模が大きい石
炭、石油、鉄鋼というふうな荷主が、内航海運業

者の扱う荷物の大部分でございます。そういう荷主が大きいということから、未組織のままでは不当な支配を受けるということで組織化を進めてまいりましたけれども、何ぶんにもそのメンバーの一つ一つが非常に零細な企業である、また地域的に非常に散らばっている。陸上のように組合同士が常に連絡をとるといことが、船というものの性格上非常にむずかしいというふうな難点から、組合の活動が遅々としておるといことは御指摘のとおりでございしますが、参事官が申し上げましたように、どうしてもこういう姿でいかなければやっつけいけないと私は思っておりますし、最近の組合の動きは、調整運賃について、北海道炭につきましては昨年の六月にきめて、今後毎年、一年の期間をもって調整運賃を決定していくということができております。私どもはやはりこの組合を強化していくということが、内航海運の独立性と申しますか、不当な支配、介入から脱して健全な姿に持っていく最善の方法であるというふうに考えております。

それから、今回ここで御審議をお願いしております内航海運法の許可制の採用ということとは、実は組合の構成員である一人一人の業者というものを一定の水準にまで高めていくということを、法律的に担保しようという考え方でございします。組合の健全な発達をささえるものという役割りを私どもは一部において持つ、かように考えております。

○久保委員 お話は、そうしますと何ですか、私の心配というか、そういうものは見当違いのようなお話にとる、そうでしょうか。簡単に、それならそうと云ってください。

○亀山政府委員 見当違いと申し上げておるわけではございません。内航海運業界が陸上の輸送機関、あるいは大きな荷主から不当な支配介入を受けて、健全な発達を阻害されるおそれが十分にあり得る業態である、だから組合をつくり、組合の個々のメンバーである業者も、自分たちがともどもに食い合いをしてそういう支配介入を受けることの

ないように、メンバーの一人一人も強くしていく、組合も強くしていく、こういう考え方で、今回の法律改正も、一部の目的としてはそういう点が入っているということをお聞き申し上げた次第でございします。

○久保委員 今回の改正案の中には、組合を強化する事項はないようでありまして。しかし、組合を構成するメンバーが強化されるという意味でしようね。だけれども、それはなかなかむずかしい。一ぱい船主といわれる者が小一万もあろうという業界でありますから、その処理はどうするかという問題がこれから大きな問題になってくるわけですね。だから、そういうことはむしろ、できるならば制度の中になくて、組合の中でやってみよう問題が半分以上ある。ところが、その組合はそんな力はないと私は思うのです。だから運輸省は、政府は、これからこの法律が改正になれば、来年になるか再来年になるかわかりませんが、それまでには小一万にもなろうという一ぱい船主の処理について、じかに手を出す以外に方法はなくなってくるかもしれないと私は思う。それはそういうふうに予想しておるのでしょうか、いかがですか。

○亀山政府委員 一ぱい船主が非常に数が多いというのには御指摘のとおりでありまして、今回御審議をお願いしております法律案におきましては、船主そのものより、内航海運業、運送業のほうについて一定の規模を条件にしたいということをお願いした次第でございしますが、船主自体が非常に零細であるのを、やはり規模を大きくしていかなければならないということは仰せのとおりでありまして、今後のスクラップ・アンド・ビルドという方策、船舶公団によりますスクラップ・アンド・ビルドの場合に、従来個々の輸送の大勢、輸送需要のあり方を見ますと、大型化、専用船化あるいは近代化という船でなければ内航の輸送需要に適合しない、またそこに働く船員の生産性の向上もできないというふうに考えております。船舶公団におきましてそういう生産性の高い経済的な

船をつくるためには、やはりまず第一に現在のスクラップを——一対一ではありませんから、五百トンの船をつぶして五百トンの船をつくるということではできませんし、また五百トンの船では今後の輸送需要に適合性を持つ生産性の高い船ではないというふうに考えております。特殊な場合を除きまして、一般的には船が大型化する、専用化する。そうすると、一ぱい船主にはそういう船はできない。やはり一ぱい船主が寄り集まって、古い船を集めて、そして千トンの船、二千トンの船をつくっていく、そのことのために船舶公団は長期低利による資金をもって、共有という方式で、大資本でなければつくれないような近代化船、船舶公団ということによって小船主がかたまつてそういう船をつくっていく、そういう方向に現在持っていく。つまりスクラップ・アンド・ビルド。ことに新しい船の建造に対する政府の助成、公団による助成という形において、零細船主の中堅企業になっていくのを誘導していく、こういう考え方でございします。

○久保委員 連合審査の時間が正午だと思つたので、十二時になりましたので一応これで打ち切りにしておいて、来週また引き続きお尋ねしたいと思います。

○古川委員長 次会は、来たる十四日火曜日、午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十八分散会

昭和四十一年六月十五日印刷

昭和四十一年六月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局