

第五十三回国 参議院運輸委員会會議録第一号

(一四)

昭和四十一年十二月二十日(火曜日)

午前十時三十分開会

委員氏名

委員長 江藤 智君
理事 岡本 悟君
理事 谷口 慶吉君
理事 岡 三郎君
理事 吉田忠三郎君
理事 井野 碩哉君
理事 金丸 富夫君
理事 木村 睦男君
理事 河野 謙三君
理事 津島 文治君
理事 平島 敏夫君
理事 前田佳都男君
理事 森田 タマ君
理事 相澤 重明君
理事 大倉 精一君
理事 木村美智男君
理事 中村 順造君
理事 黒柳 明君
理事 中村 正雄君
理事 岩間 正男君

委員の異動

十一月三十日

辞任

黒柳 明君

十二月二十日

辞任

金丸 富夫君
平島 敏夫君

補欠選任

大森 久司君
谷村 貞治君

出席者は左のとおり。

委員長 江藤 智君
理事 岡本 悟君
理事 谷口 慶吉君
委員 井野 碩哉君
委員 大森 久司君
委員 木村 睦男君
委員 河野 謙三君
委員 津島 文治君
委員 前田佳都男君
委員 森田 タマ君
委員 谷村 貞治君

委員

國務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸政務次官

運輸省海運局長

事務局側

常任委員会専門員

吉田善次郎君

本日の會議に付した案件

○特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○内航海運業法の一部を改正する法律案(第五十
一回国会内閣提出、衆議院送付)(継続案件)

○母子福祉団体の「お母さん貯金旅行」に対する
国鉄運賃の団体割引適用に関する請願(第三四
号)

○踏切道等の道路改良工事に伴う国鉄との協定促
進に関する請願(第一二五号)(第二二二号)

○総武線小岩駅に快速電車停車に関する請願(第
一七六号)

○国電大崎駅の旧西口改札口復活と地下道新設に
関する請願(第一七七号)

○新東京国際空港設置のための用地買収に関する
請願(第三八八号)

○東海道新幹線通過による横浜市菊名町周辺の騒
音の防止措置等に関する請願(第四〇九号)

○国鉄山陽新幹線の岡山県備前町地区通過反対に
関する請願(第四一〇号)

○三陸沿岸縦貫鉄道の早期完遂に関する請願(第
四八二号)

○福相線鉄道建設促進に関する請願(第六二二号)

○熊本県水俣港の貿易港並びに重要港湾指定に伴
う漁業被害補償に関する請願(第六二六号)

○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を
開会いたします。

委員の異動について報告いたします。

去る十一月三十日、黒柳明君が委員を辞任さ
れ、その補欠として浅井亨君が選任されました。

また、本日、金丸富夫君及び平島敏夫君が委員
を辞任され、その補欠として大森久司君及び谷村
貞治君がそれぞれ選任されました。

○委員長(江藤智君) 運輸大臣から発言を求めら
れておりますので、これを許します。

大橋運輸大臣。

○國務大臣(大橋武夫君) 私、去る十二月三日、
はからずも運輸大臣の重責を押しまして、もとよ
り不敏にいたしておりますが、時局の重大なる
にかんがみまして、力を尽くして御奉公の誠を捧
げたいと存じます。何とぞよろしくお願いいたし
ます。(拍手)

○委員長(江藤智君) 特定船舶整備公団法の一部
を改正する法律案を議題といたします。

まず政府から提案理由の説明を聴取いたします。

大橋運輸大臣。

○國務大臣(大橋武夫君) ただいま議題となりま
した特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案
の提案理由につきまして御説明申し上げます。

老朽不経済船舶を解撤し、近代的経済船舶の整備を
促進して内航海運企業の自立体制を確立する方途
につきまして、去る五月に内航海運対策要綱を閣
議決定いたしました。が、本法案は、さきの第五十
一回国会に提案いたしました内航海運業法の一部
を改正する法律案とともに、この対策の実施の基
本となるものであります。

本法案の要点は、第一に、従来特定船舶整備公
団が行なっておりました内航の老朽貨物船を解撤
して行なう新船建造業務の範囲を拡大したことと
あります。すなわち、老朽貨物船を解撤する場合
だけでなく、貨物船を輸出した場合においても、
これを引き当てとして新船建造を行なえるように
し、また、建造する船舶につきましても、内航船
だけでなく、近海就航船をも建造し得るようにな
りました。

第二に、今回の内航海運対策要綱によります
と、内航の過剰船舶処理のため、解撤は、本年度内
に一挙に行ない、建造は、四十一年度から四十三
年度にかけて、分けて行なうことになっておりま
す。その場合、今年度中に解撤し、建造を四十二
年度または四十三年度に行なう船主に対しては、
その間の負担を軽減するための措置が必要であり
ますので、公団は、これらの船主に対し、その間
の事業の継続に必要な資金を低利で貸し付け、ま
たはこれらの船主が市中金融機関からこれらの資
金を借り入れる場合に公団が債務保証を行なうこ
とができることとした次第であります。

また、同じく内航海運対策要綱に従い、内航海
運組合が内航船腹量の調整のため、係船を行なう
こととなっておりますので、この係船による船腹

調整事業につきまして、公団が必要な資金を組合に貸し付けることができることとしたこととであります。

第三に、公団がその貸し付けを行なうために必要な資金を民間から調達しやすくするため、政府は、公団の長期借入金について、債務保証を行なうことができることとしたこととあります。

第四に、公団または市中金融機関が行なうたさきに述べました貸し付けについて、政府は、所要の利子補給を行なう旨の契約を結ぶことができることとし、また、係船に関する融資については損失補償契約を公団と結ぶことができることとしたこととあります。

第五に、以上のように公団の業務が拡充されたことに伴い、公団の名称、理事の定員等を改めることとしたこととあります。

なお、この対策は、本年度から実施しなければなりませんので、本法の附則において、昭和四十一年度における政府の債務保証の限度額二十五億七千四百九十万円、利子補給の限度額六億八千三百四十八万円及び損失補償の限度額二億三千四百九十九万円について、予算措置を講じており、本法は、早急に成立をはかることが必要であります。

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

○委員長(江藤智君) これより質疑に入ります。質疑のおありの方は順次御発言願います。

○木村睦男君 本法案につきまして若干の点について御質問申し上げたいと思っております。まず、その前に、すでに昨年度の大規模なストがありまして、わが産業経済に影響するところをわめて大きなものがありました。このストの収拾策を講ずると同時に、一面いまま政治の手の届かなかった、いわゆる日の当たらない面として取り残されておりました内航海運対策をこの際思い切って政府がこのデコ入れをやるという考え方に基づいて提案されました法律でございますので、

むしろ私はおそきに失しておるというふうな感じを持つものでございます。特に、ただいま大臣の要綱についての御説明を承りますという、すでに四十一年度から、本年度から着手しなければならぬ多くの問題がこの法律に含まれておるのでございまして、すでに四十一年も終わらんとしておるときでございまして、この臨時国会にぜひともこれは成立させなければならない法律であると思っております。そういう趣旨から二、三御質問したいと思っております。

まず第一点は、この特定船舶整備公団法の改正の中で、今回の内航海運対策の一つの措置として内航船舶を一部解船をして、そうして一トン半に對して一トンの割合で船腹を減しながら新しい性能の船につくりかえる。もう一点は、貨物船の輸出を解船と同様にいたして、公団を通じて財政的な措置を講ずるという二点がまずあるのでございまして、この貨物船の輸出を解船と同様に取り扱いということの意味につきまして御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(龜山信郎君) 從來船舶公団が新船を建造いたしましたには、必ず公団と共有で建造しようとする船主は建造トン数の一・五倍の船舶を解船しなければならぬ。自分で持っている船舶を解船には他からそのような古船を調達いたしました。それによつて解船を行ない新船の建造を行なうというところでございまして、しかしながら、現在東南アジア方面にはわが国の内航船を当該国で使うのに適当な場合もあると考えられ、若干の輸出は今日まで実績をあげておる次第でございまして、この輸出をいたしました場合に、これらの船はその日本の国内輸送から離れて輸出先の国で働くわけにございまして、わが国といたしましては過剰船腹の解消という点においては、解船と同様の効果を待つというふうな考えまして、輸出した場合も解船と同様に、一・五トン輸出した場合に、一トンの新船建造を認めるといふような措置によりまして、過剰船腹の解消に一そう拍車をかけるといふことと同時に、また解船は老朽船

船齡を超過した船に限られております。もちろん解船して船がなくなるわけにございまして、当該船が持つております借入金等の返済が解決いたしませんとできないわけにございまして、輸出の場合には輸出代金によつてその船は日本に要らない船でございまして、また借金が残っているという場合、輸出代金によつて当該船舶にかかわる借入金を返済する等の方法が講ぜられますので、輸出する場合に、解船よりも場合によつては新船建造がやりやすくなり、しかも過剰船腹は解消するという一石二鳥と申しますか、そういう点で、輸出を解船と同様に取り扱い、かようにいたした次第でございまして。

○木村睦男君 輸出に向くような貨物船はほとんど鋼船であろうかと思つてございまして、内航貨物船の中には、鋼船よりもむしろ木船——しかも一ぱい船主の木船が非常に多いと思つてございまして、この木船の一ぱい船主等が、この法律の恩恵を受けて、係船あるいは近代化されるという面が多少困難な点があるのじゃないかというふうな感じがいたしますが、これらの零細一ぱい船主に対する措置というものは、十分この法律によつてできるかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(龜山信郎君) 仰せのとおり内航海運業者の状態を見ますと、船舶を所有している業者数は約一万二千ございまして、そのうち、いわゆる一ぱい船主というものが一万、八五〇は一ぱい船主、特に木船は二万二千の業者のうち八千七百——約八千八百ぐらいにございまして、残りが鋼船業者でございまして、この八千八百近い木船業者のうち、八千人が一ぱい船主でございまして、業者の数から言いますと、木船の一ぱい船主が一万二千のうち八千という、非常に大きな数になつております。これらの木船業者については、從來からすでに木船としては働きの分野が、鋼船と交代しつつある分野が相当にございまして、それらについては木船をつぶしまして、新しい鋼船をつくる、これも船舶公団によりましてすでに実施をいたして

おります。この場合、一ぱい船主の一人ではなかなかそれだけの解船に要するトン数もございせんし、また新しい船をつくるのには若干の自己負担もございまして、木船業者が集まりまして自分の持つておる木船を供出をし、それを解船をして一ぱい大きな鋼船をつくる、高効率の鋼船をつくるというやり方で、このような会社あるいは組合というものは相当数できてきております。数は明確に覚えておりませんが、石炭専用船あるいは一般貨物船で、今年度あるいは昨年度においては、船舶公団が解船建造を実施した場合、一ぱい船主の集合体というものが大体七つ八つすでにできて実施をいたしております。今後この方式を推進したい、かように考えております。

もう一点は、他方、木船と申しますか、三百トン内外の船の輸送の分野も現実に地方的には存在するわけでございまして、これらの船は、高効率、大型の近代船にかえることは荷物の性質上あるいは港の事情でできません。これらの分野は当然これは残っている。その分野には小型船が依然として輸送の役割りを演ずるわけでございまして、そこで、私ども、從來まで船舶公団は五百トン以上の船でなければ新造をしない、したがって、いままで三百トンあるいは二百トン程度の船で輸送をしておった分野、これは木船でやつておりましたが、木船が非常に老朽化をしたという場合に、これを小型鋼船にかえようと思つても五百トン以上でなければ公団はつくつてくれないということにございまして、この面の手当が非常におくれておったわけであります。私どもは、来年度からは、すでに需給の面から考えまして、從來小型船をたくさんつくることは全体の供給過剰に拍車をかけ、かつまた非効率であるということに抑制をせよといふ言ひが、現実の需給の状態並びにすでにいふ言ひたつた地方的な小型船の分野における船舶の老朽化がはなはだしい、これは小型船でなければ輸送できないという面、これは来年度あたりからは船舶公団におきまして、やはり小型船の代替建造を進めていく、小型

船をつぶして小型船をつくるという分野を実情に
応じてやっていきたい、かように考えておりまし
て、こういう措置によりまして、一ぱい船主は集
合体によること、また一つには船舶公園で小型船
も建造するという体制によりまして、十分ではご
ざいませぬけれども、いわゆる零細業種もんだん
健全化する方向にいくと、かように考えており
ます。

○木村睦男君 いまの御説明でよくわかりまし
たが、お話のように、一ぱい船主が幾つか集まっ
て新しく船をつくると、できた船の運営その他に
きまして、いままでの一ぱい船主非常に零細な業
者ばかりでございますが、そういう人たちがその
船のオーナーとして残るのか、あるいはその運営
に当たるのか、そういう問題、いろいろ場合に
よって違わなければならないが、要は、その後の
情勢に応じて、これらの一ぱい船主の立場とい
うものを十分不利を受けないようにひとつ行政指導
をやっていただきたいと思ひます。

なお、その次にお伺ひしたいことは、係船
をした場合に、その間の出費、その他について公
団が融資をするというふうになっております。そ
してこれはいづれ組合がその金を返すことになっ
ておるのですが、その場合に、係船をしないで稼
働しておる組合員から納付金を取って、そうして
これを種にして返還の資金に充てるという方策を
講ずることになっております。この納付金を、こ
の法律によると、組合の調整規程によって
納付金の徴収を強制的にできるように配慮する、
そういう組合に対してのみ融資をするというふう
になっておりますが、この組合の自立的な調整規
程によって納付金の納付というものを強制するこ
うなことになっておる、具体的にはどういふよう
な強制の方法がありますか。ちよつとしらうとで
考へるといふとなかなかその点は困難なように見
られますが、何か具体的なこういふような強制の
方法があるのだというお考えがありましたらお伺
ひしたい。

○政府委員(龜山信郎君) 仰せのとおり、組合が

納付金を組合員から徴収するという問題につきま
しては、強制的な措置を講ずるという閣議決定で
ございまして、いろいろ法律等も取り調べまし
たところが、法的権力による強制措置はこれは困
難なのでございます。したがって、民事的な強制
措置を講ずるよりしかたがございませぬ。組合と
組合員との関係におきまして組合が公団から係船
に要する資金を借り入れるわけでございまして、
その借り入れに際しまして組合員が保証をする
、組合員一人一人が公団から組合が借りた債務
を保証をする、組合員が保証をするという措置に
よりまして船舶公園といたしましては、組合が納
付金が集まらない、組合から取れない場合は組合
員個人個人の民法上保証という手段によりまし
て、組合員個人から納付金に該当するものを取り
立てる、そして自己の債権の回収に充てる、こ
のような組合が組合員の債務保証をつけて公団に
金を借りて来た場合に貸す、こういう方法によっ
て実質的にはほとんど強制的な措置を講ずるとい
う手はずを考えておる次第でございまして。

○木村睦男君 その点で、もうちよつとお尋ねし
たいのですが、組合が納付金も納められないとい
うふうなかりに状態の場合に、組合員が保証に
立ててみたところで、納付金すら納められない組
合であれば保証そのものは有名無実に終わってし
まうということが考へられるわけですが、むしろ
保証ができるくらいなら納付金が納められるとい
う点から、納付金の納め方の強制方法というもの
をもう少し突っ込んで研究措置する必要があるの
じやないかと思うのですが、保証とそれから納付
金とはどういふふうな何といひますか、優劣順位
をつけて考へておられるか、その点はどうですか。
○政府委員(龜山信郎君) まず最初に、係船の対
象になる船舶からは木船は除外をするというつも
りでございまして。

先ほど申し上げましたように、現在の本船の分
野、現実に働いておる分野というものはすでに木
船が相当解撤されておりますので、これを係船す
るということとはかえって需給を逼迫せしめる、し

たがって、対象は鋼船に限る、鋼船の船主は相当
大きな組合を形成しておりますので、これらの鋼
船の船主につきましては保証能力が相当あると私
ども考へております。トン当たり三十円というわ
ずかな金額でございまして、ただいまのお尋ね
でございますが、保証のやり方の問題でございま
す、これをさらに強制的な措置を徹底させるた
めには、組合員の全体の連帯保証というものが考
えられるわけでございまして。いまその線で鋼船の
船主といふいろいろ話し合いをしておりますけれ
ども、まだはっきり確定はいたしておりませんが、
鋼船の船主側は連帯保証をしようということも
言っております。組合員個人個人の債務を連帯
で保証する。鋼船の船主の中には、御承知のよう
に大手の船主もございまして、大きなオペレータ
もございまして、そういう意味ではむしろ万が一鋼
船船主の中に、納付金に該当するものも納められ
ない、あるいは破産してどっかへ行ってしまつた
という場合の措置は、これはあまり私は数は多く
ないと思ひますけれども、連帯というのをこへ
くつけますれば確保できるのではないかとこの
ふうにご考へておる次第でございまして。

○木村睦男君 最後にもう一点お伺ひしたいと思
うのですが、冒頭に申し上げたように、四十一年
つまり今年度で全部解撤をして、そうして建造は
四十一年、二年、三年と三年間でやるといふ基本
的な構想でこの法案提出がなされたのでございま
すが、四十一年ももうすでに十二月、こういう今
日の段階においては、この法律を出されて、最
初、予定されたスケジュールによる解撤、建造の
テンポは多少変わつてくると思うのです。そうい
う意味で、この臨時国会でこの法案が成立いたし
ますれば、その後のこの法律に基くそういつた措
置がいつまで考へておられたとこの段取りでは
なかなか進めにくいと思うのでございまして、そ
の段取りの運び方が今後どういふふうに変つて
くるか、その点についてお伺ひして、私の質問を
終わります。

○政府委員(龜山信郎君) 仰せのとおり、この法

律の成立がおくれましたために、われわれの事務
的な準備も予定どおり進捗してまいつておりませ
んが、しかしながら一番大事なことは、各船主が
こういう政府が閣議決定をいたしました方針をよ
く知るところ、御承知のように、零細な船
主はほかに事務所も持たない、日本じゅういろん
なところを歩いておるといふふうな人も相当ござ
います。陸上産業と違ひまして、いろいろな政策
や方針の周知に非常な時間がかかるわけでござ
います。その点につきましては内航海運組合法
に基づく組合の組織をこの間に逐次強化してま
いておきます。で、その組合の力によりまして
個々の船主にこの政策の意義、方法、効果とい
うものについての周知につとめたいことは法律
の成立以前から当然やらなければならぬ。閣議
決定以後、その努力を続けてまいつております。

なおまた、大量の船を解撤をするということ
で、個々の船主からもアンケートをとります、
実はまだ態度の決定しないものも相当ございま
す。何分、法律がきまらず、それに基づくとま
い手続も確定しておりませんので、態度未定の
ものもございまして、約三十万トンくらいのも
ものはこの方式にのつたてやうな意思
を表示しております。この法律が成立いたしまし
て、私どもはさらに運輸省、出先機関はもちろ
んのこと、船舶公園及び内航海運組合、これは全
国的な組織として連絡合というものもございま
す、鋼船には鋼船船主の団体もございまして。地
域的には地区の海運組合というものもございま
す、これらの組合は、先般、もうしよつちやう
会合をいたしております。それらの業者団体、公
団、政府の三者が一体となりまして、残された
わずかの期間の間に、法律が成立いたしますれ
ば、この解撤、建造、係船あるいは輸出の促進と
いふふうなことの実施を年度内に着手するとい
うことになつたと思ひ、また、そのようにすべ
く全力をあげる覚悟でございまして。

○岡本悟君 この特定船舶整備公団によりまして
解撤あるいは係船をやるといふことになりまし

と、年度内に、いま仰せのように、はたしてうまく運ぶかどうか。事務的に難点はございますけれども、かりに計画どおりやれるといたしますと、まあ五十八万五千トンでございますか、それだけの解撤、あるいは九万トンの係船が行なわれる。こういうことになる、大量の船員が一時的には失業状態になるのではないかと、そのあたりは心配いたすわけなんですけれども、そのあたりは見通しでございますね、あるいは対策、こういったものについてお聞きしたい。

○政府委員(龜山信郎君) ただいま仰せのとおり、大量の船舶の解撤、係船、あるいは輸出というものを行ないました場合に、船員の失業問題というものが考えられるわけでございます。この点につきましては、実は官・労・使三者構成の本件に対する対策のための話し合いの場を持ちまして、具体的な方法を考えていこうということになっております。

そこで、まだ具体的な方針、措置を何年何月からとるといふことまではまだできておりませんけれども、大体の方向といたしましては、まず第一に、解撤対象はやはり木船が多いであろう。その木船の船員というものを再教育いたしまして、これを鋼船に移転させる。御承知のように外航、内航を問わず、現在、船員は非常に逼迫状態でございます。で、中には非常に残念なことには、無資格の者が小型鋼船などを運航する場合もある。これは悪意の場合ももちろんございしますが、実際に船員が足りないというふうなことから、そういう事態も起こっております。ことに内航におきましては、船員の不足が著しいわけでございます。これらの船員を再教育をいたしまして、この係船期間ないしは解撤した欠員の船が出るまでの期間一カ月とか三週間という期間をもって再教育を実施する。それによつて新しい職場にはいま求人が非常に多うございしますので、そのほうへ転換をさしていくというのが一番大きな柱として私どもは考えております。

なお、若い部員と申しますか、普通船員につきましては、これは外航船の部員も非常に逼迫しておりますので、その方面への希望があれば、就職のあっせんを強力に進めるといふことで、実は私は率直に言つて、過剰による失業船員という事態はほとんどないのじゃないか。むしろ、こういう措置によつていままでも海に職場を持っていた人が陸に逃げてしまふということが一番おそろしいことだと考えております。それをつとめて、その内容を充実していく。非常に年をとつた船長等は、これは陸に転身するのやむを得ないと思ひますが、中堅の者は今後も日本の内航輸送はこういう一時的な船舶の縮小はございまいしょうけれども、さらに大型の近代的な船舶を整備していかないければならない。内航輸送の伸びは非常に大きいものがございます。将来のことを考えますと、こういう人の問題が一番大事でございしますから、これをこういう機会に係船、解撤で陸上に転用されていくという機会が一番おそろしい。したがって、再教育期間における失業保険の措置、あるいは教育のための費用がかかるので、その費用の負担を軽減するといふふうなことで、これは船員局主管でございしますけれども、具体的な措置を講じております。船舶職員養成協会という組織を通じて、ここに財源を、民間の資金を投じてまして、講習料を非常に安くする。さらには講習のための宿泊設備を充実するといふような措置を講じて、係船、解撤によつて浮いてきた船員は他の職場に転身しない、むしろこの機会に技量を上げて内航海運に定着するといふことに重点を置いて考えておる次第でございします。

○岡本悟君 一時的に解撤によつて生ずる船員の、失業船員といふか、そういう数ですけれども、どのくらい見当をつけておりますか、大体の方向だけでも……

○政府委員(龜山信郎君) 木船部門では計算上は約一万四千名、鋼船部門では少しながら、こういう係船をし、解撤をいたしまして、現在、すでに不足が二千四百名、こういうふうにいわれております。木船部門の一万四千名というのは、これは

実は木船に全部、普通のわれわれが頭で考えておりますといふか、従来の習慣で考えておる定員を充足しておるといふ状態を想定しておりますが、実際に船舶職員法に基づく職員、これは最も限度、船長と機関長は乗っておりますから、これを除いた実は部員あるいは交代要員の航海士といふふうなものが、通常は法律に強制がなくても昔は乗つておつたわけでございします。最近是人手の不足の関係で部員などはほとんど乗っていない。三人乗るところを一人で済ましておる、こういう状態でございます。この一万四千名というのは木船一ぱいについて十人くらい乗つておる計算でございます。実際には五名ないしその程度の人数しか乗っておりません。この実態は、実は木船の実際の乗り組み員の数というのは、実は申しわけありませんけれども正確に把握ができません。他方、鋼船の方面には二千四百の不足が現在でもあるという状態でございます。数字の上では木船部門で一万四千という膨大な数字が出ておりますけれども、今後実際に解撤の希望者の具体的な船腹に当たっていきますと、これよりもはるかに少ないんじゃないかといふふうに考えております。

○岡本悟君 ただいまの失業対策の問題は、幸い大臣が労働行政の権威者でございしますので、特に十分努力をしていただきたいと思います。それからもう一つ、いつもこれは問題になるのですけれども、SB政策をとっていく場合に、肝心のスクラップが非常に高騰していく、つまり自分の船を解撤して自分が新しい船をつくるという場合は別でございしますけれども、多くの場合、新造船のために解撤船をまあ市場をあさつて買ひ求めているということが非常に多いわけなんです。いまして、まあそのことから最近市況が非常に値上がりしておるのじゃないか、こう思つております。そういったしますと、新造船の採算にも非常に影響する。これは非常にこのSB政策を行なう場合のガンだといふふうに私は考えておるわけでございしますが、まあそこあたり何か有効な対策があるかどうか、ちょっとお尋ねしておきたいと思ひます。

○政府委員(龜山信郎君) ただいま岡本委員の御指摘のとおり、私どもの最大の悩みでございします。こういう政府としてのスクラップ・アンド・ビルドの施策がとられますと、たちまち古船の値段が上がつてまいる、公共用地の収用とよく似たような、非常にまあ政府と申しますか公団と申しますか、資力のあるものが出てまいりますと、必要以上に市場価格と申しますか取引額が高騰してまいります。で、私どもは実は閣議決定をいたします当時は、古船の権利はすでにトン一万円に上がつておるといふうわさでございします。実際には七、八千円でございます。しかし、今後の値上がりは予想いたしましたして一万二千円程度で考えておけばまずまずいけるのではないかと。一万二千円をベースにいたしまして解撤の場合の公団からの融資といふことを考えたわけでございします。最近のいろいろなうわさによりますと、ところによつては二万円――木船でトン二万円という声も聞いております。ただ、私ども予算を組みます折には、解撤船はすべてよそから買つてくるという計算で一万二千円に解撤分の五十万トン余をかけていく、その四割ないし六割を貸し出すという措置を講じておりますが、現実にはやはり幾らか自分を持つておつて、足らず前を買つてくるというものが多うございします。したがって、船主の負担といたしましては、総体としては一・五の解撤船の手当のための解撤資金が全部トン当たり二万円といふふうなことになる。そのうちの半分とか三分の一がそういうことになるんじゃないかといふふうに考えております。

それから、この古船の権利金の値上がりというものが、中間に介在するブローカーなどによる値上がり分が非常に多いように見受けられます。これはやっぱり土地の売買と同じことで、目のつけどころの早いブローカーが暗躍をいたしましてつり上げる。実際の古船を売つてしまふ方、これは場合によれば転業しなければならぬ。私どもはあ

○河野謙三君　時間がありませんから……。

ものでやっておる。そうして一方において二年、三年の間こういう措置をやっていくといつても、この措置の効果というものはあらわれてこないと思ふ、運賃が不安定であれば、そこで標準運賃といふものが、強制力を持った認可料金も実施されていらないのじゃないか。認可料金は強制力があるものでしょう、それさえも実行されないのが現状です。それを認可料金にも及ばないような一種の行政指導というわけがございませぬ。私はこの措置はいいと思いますが、この措置と並行してすみやかに認可料金制度にする、認可料金は必ずしも高く上げるばかりでもございませぬ。適正な基準をきめてやればいいのでありまして、これをいましばらくこういうことでやっていたのでは私は業界というものが安定しない、それは局長もわかつておると思う。いまおそれく企画庁とかその他の方面から故障が出て認可料金制度が実施できないのだらうと思いますが、私は少なくともこの認可料金の制度につきまして、この業界の安定のために積極的に、特に新しく大臣を迎えてぜひやっていただきたい。そうでなければ私はこういうものはたいして効果をおさめなないと思ふ。

特に一言つけ加えたいが、認可料金にしてもいまのような空文に終わっているような認可料金でもって、認可料金である以上は法の権威に對しても、政府の権威におきまして、運輸省の権威におきまして認可料金を完全実施されることを私はこの機会に特に強く要望いたします。

○岡本信君 私はこの内航海運業法の今度の改正の眼目は、登録制を許可制に切りかえるということにあるわけでありまして、特にこの六条の許可基準に「内航海運業にあっては、当該事業の用に供する船舶の船腹量が運輸省令で定める船腹量を超えるものであること。」つまり一定の支配規模を持たなければならぬ、船腹量について、そういうことが新しい基準になるわけでありまして、それはそれとして従来の内航海運業者をこれを免許制に切りかえる場合に三年の経過期間がござい

ますが、その間に大体新しい第六条の許可基準に適合するように行政指導をもって、たとえば業者の合併であるとか、そういうことで、かつて港灣運送事業法の改正がされて、登録制から許可制に切りかえた場合に、港灣運送事業をそういうふうな指導にすつたことがあるが、それと同じような考え方でいけるのですか、どうですか。

○政府委員(龜山信郎君) 第六条の許可基準の支配船腹量は一定の水準以上でなければならぬという問題であります。これは運送業の場合に、いわゆる海運のほうで申しますと、船舶の所有者と運送事業者を分けて考えておりますが、運送事業者、いわゆるオペレーターの場合には、船舶の所有者から用船をして仕事をするという場合が多いわけがございませぬ。したがって、必ずしも支配船腹量というものは用船を含んでおりますので、企業の合併等までは必要ない。もちろん合併も非常にけっこうな場合もございませぬが、この法の力によって合併を強要するところまでいくのは場合によっては行き過ぎではないか、かように考えております。

それから、一方、しかし、先ほど申し上げましたように、内航自体は、船舶自体が大型、近代化の趨勢にございませぬので、船舶公団が解散、建造にあつたてそういう指導をしていくことによつて、つまり集約をして、数隻の船を持ち寄つてきた場合には、相当大型の船ができる。一人一人ではできないというやり方を現在まで続けておりますけれども、これを続けることによって企業自体が誘導行政と申しますか、それによつて公団が船をつくらしてやるといふ利益を与えることによつて、企業の集約をしていく、こういう両面作戦でこの運送事業の一定以上の規模を確保したい。それと同時に、船主自体の統合も無理のない姿で進めていきたい、かように考えております。

○岡本信君 もう一つ、この内航海運業とは直接関係がございませぬけれども、わが党で内航海運対策を本年初頭から四月ごろまでやっておりますが、そのときに、内航船腹は非常に過剰

である。それで解散とか、あるいは係船をやつてもなおかつ過剰状態は完全に解消できない。できるだけ新しくつくる船を近海航路へ追いやっていくという、こういう一つの方針を打ち立てたわけがございませぬ。これは四月ごろであつたかと思うのですが、それから間もなくして六月ごろに入りますと、この近海船がにわかに需給がだぶついてくるという事態が想定されたのです。そこで、運輸省から急遽あつて今度は近海船の需給対策をお立てになるといふふうなことに相なつたわけがございまして、これは見通しが悪いの何のかんのか、あるいは造船業界なり、あるいは海運業界なり相当見通しの誤りというか、的確に見通せなかつたということによつて、相当といつていいか、多少の混乱は起きたのではないかという感じを持つておるわけがございまして、ごく簡単によろしいと思ひますから、いきさつをお話願ひたいと思ひます。

○政府委員(龜山信郎君) 私どもの内航船腹が過剰でございませぬから、これを近回りの外航にだんだん出していくことによつて、内航の船腹調整をいたしたい、かように考えてむしろ近海船を奨励するような傾きを示したわけがございませぬ。しかし、こういう空気が伝わりまして、むしろわれわれも内航というところになりまして、むしろ内航船をつくりたくても、現行の内航海運業法による登録制、最高限度の設定ということによつて船主が船を、内航船はつくれぬ。一方また金融が緩慢になりまして、金融機関としても貸し出し先を非常に求めるという状態、こういうことが重なりまして、近海に對する船舶の建造需要というものが一挙に大量に出てきたわけがございませぬ。四十年度は五十七隻十七万トンの建造をいたしました。この四十一年度に入りましてこの六月ごろ建造申請というものが三十五万トンに達したわけがございませぬ。これには全く私も非常に驚きまして、これをどう調整していくか。なるほど近海における荷物の伸びは相当なものでございませぬ。

フィリピンあるいはインドネシア方面の木材に對する日本への需要が年々急増しておる。それと同時に、この韓国あるいは台湾あるいはその他の方面へのこの南洋材の輸出が急激に伸びて、特に船腹需要が非常に強いこと。それからもう一つは、ベトナムにおける戦争によつてベトナム沿岸その他における軍用船の需要が相当ふえております。あるいはフィリピンから、あるいは韓国からベトナムの船舶というものは相当動いております。こういう事態で、近海における船腹需要は逼迫してくる情勢でございませぬ。しかし、大体現在百万トン一百十万トンぐらいの日本船が動いておりまして、これがあつたこの区域における三カ国間輸送に占める船腹の大体八〇%ないし九〇%を日本船で押えております。そういうところへ持つていって一挙に三十五万トンと、三割をこえる船腹を投入した場合には、当然混乱が起るということ、これは抑制をしなければならぬという状況で、これは私も実は業者の輸送組合、南洋材の輸送組合等に聞きまして、個々の業者はみなつく

る計画を出して許可申請をしておりますが、その集計を見せまして、許可申請を出した人がみなびつくりしております。これでは多過ぎる。一人一人ではわからないわけでありませぬ。これは私もあるいは内航輸送組合団体として深く反省をしなければならぬ。全体の事情を把握できるのはわれわれでございませぬ。個々の業者には無理でございませぬ。実はそういう全体の近海における貿易量の伸び、所有船腹の伸びというものをあらかじめ一つの指標として示す必要があるのじゃないかというふうな考えまして、急遽それはおくれればせながらそれをやりますと同時に、金融機関にも了解を求める、あるいは造船所にも了解を求めるというところで、三十五万トンの建造要請を繰り延べ、あるいは中止ということ、今日までに今年度許可いたしましたものは二十二万トンにいたしました。これでも若干多い目でございませぬ。幸い先ほど申し上げましたいろいろな事情で、輸送需要というものはまだまだ来年一ぱいぐらいは伸びが結

くのではないかとこのように考えております。このようにやり方などにか過剰状態による混乱を防ぐことができるのじゃないか、かように考えております。

○委員長(江藤智君) 他に御発言もなければ、質疑は尽き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(江藤智君) 御異議ないと認めます。

岡本君から委員長の手元に修正案が提出されておりますので、この際、本修正案を議題といたします。岡本君より修正案の趣旨説明を願います。

○岡本君 内航海運業法の一部を改正する法律案に対する修正案をお手元に配付してございますが、御承知のように、すでにこの法律案の施行期日でございます昭和四十一年十月一日は過ぎております。当然これは改正しなければなりません。

附則第一項の四十一年十月一日を四十二年四月一日と、半年ずれるわけでございます。附則第二項、三項、五項まで全部半年ずらします。

附則の十一項、十二項は、特定船舶整備公団法の一部改正によりまして名称が船舶整備公団に変わるわけでございますので、そういうふうに改めるわけでございます。

以上でございます。

○委員長(江藤智君) それではただいまの修正案に対し、質疑のある方は順次御発言を願います。――別に御発言もなければ質疑はないものと認めて、これより原案並びに修正案について討論にはいりたいと思いますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、これより討論にはいります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御意見もないようでございますが、討論はない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(江藤智君) 御異議ないと認め、これより討論にはいります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御意見もないようでございますが、討論はない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(江藤智君) 御異議ないと認め、これより討論にはいります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御意見もないようでございますが、討論はない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(江藤智君) 御異議ないと認め、これより討論にはいります。

それではこれより内航海運業法の一部を改正する法律案について、採決にはいります。

まず、岡本君提出の修正案を議題に供します。

岡本君提出の修正案に賛成の方の挙手を願います。

「賛成者挙手」

○委員長(江藤智君) 全会一致と認めます。

次に、ただいま可決されました修正部分を除いた原案全部を議題に供します。修正部分を除いた原案に賛成の方の挙手を願います。

「賛成者挙手」

○委員長(江藤智君) 全会一致と認めます。よって、修正部分を除いた原案は、全会一致をもって可決されました。

以上の結果、本案は全会一致をもって修正議決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(江藤智君) これより諸議の審査を行います。

請願第三四号母子福祉団体の「お母さん貯金旅行」に対する国鉄運賃の団体割引適用に関する請願外十件の諸議を議題といたします。

まず、専門員から諸議の趣旨について説明を聴取いたします。

「速記中止」

○委員長(江藤智君) 速記をつけて下さい。

請願第三四、一五、二二、四八、六二、六二一、以上五件の請願はいずれも願意おおむね妥当と認め、議院の決議に付するを要するものにして、内閣に送付するを要するものとし、決定することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

なお、報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

本日はこれにて散会いたします。

午前十一時四十五分散会

十二月十六日本委員会に左の案件を付託された。

一、母子福祉団体の「お母さん貯金旅行」に対する国鉄運賃の団体割引適用に関する請願(第三四号)

一、踏切道等の道路改良工事に伴う国鉄との協定促進に関する請願(第二二五号)(第二二二号)

一、総武線小岩駅に快速電車停車に関する請願(第一七六号)

一、国電大崎駅の旧西口改札口復活と地下道新設に関する請願(第一七七号)

一、新東京国際空港設置のための用地買収に関する請願(第三六八号)

一、東海道新幹線通過による横浜市菊名町周辺の騒音の防止措置等に関する請願(第四〇九号)

一、国鉄山陽新幹線の岡山県備前町地区通過反対に関する請願(第四一〇号)

一、三陸沿岸縦貫鉄道の早期完遂に関する請願(第四八二号)

一、福岡線建設促進に関する請願(第六二二号)

一、熊本県水俣港の貿易港並びに重要港湾指定に伴う漁業被害補償に関する請願(第六二六号)

第三四号 昭和四十一年十一月三十日受理

母子福祉団体の「お母さん貯金旅行」に対する国鉄運賃の団体割引適用に関する請願

請願者 群馬県前橋市大手町三ノ三ノ五 群馬県婦人青少年センター内群馬県母子保護連盟内 近藤やゑ外一名

紹介議員 近藤英一郎君

全国的母子福祉団体で実施している「お母さん貯金旅行」に限り、国鉄運賃を割引きするよう特別措置を講ぜられたい。

理由

「お母さん貯金旅行」は単なる観光旅行ではなく、父に代わって生活維持と子女育成の二重の重荷を負っている。母子家庭の母が、郵便貯金によつて、その旅費を毎月積立て、年一回他力をかりず楽しい旅行を行ない、平素の労苦を慰めるといふ趣旨のものに、関係官庁の協賛を得て全米協創立十周年記念事業として、昭和三十五年以来各府県母子福祉団体で実施して来た。

従つて、国鉄においてもこの「お母さん貯金旅行」に対しては最初から「持回り臨時列車利用団体」として団体割引の適用を認めてきた。

ところが、本年五月以降この適用が認められなくなつた。

第一二五号 昭和四十一年十二月一日受理

踏切道等の道路改良工事に伴う国鉄との協定促進に関する請願

請願者 長野市妻科長野県議会議長 尾崎秀男

紹介議員 羽生 三七君

交通の円滑化を確保し、あわせて交通事故の未然防止をはかるため、踏切等交差道をふくむ道路の改良工事早期着工が緊要であるから、国鉄との協定を円満迅速にはこび、短期間に工事を実施するよう特段の配慮をされたい。

理由

鉄道と関係ある道路改良工事におけるその部分については、計画から実施にいたる間の問題点について国鉄当局と協議が必要であるが、協定等の事

務的な経緯に国鉄側で相当な日時を要し、せつかくの効果がおくれがちなこと、道路改良工事にも大きな支障をきたしている。

第二二二号 昭和四十一年十二月五日受理
踏切道の道路改良工事に伴う国鉄との協定促進に関する請願
請願者 長野市妻科長野県議会内 羽田義知

紹介議員 小山邦太郎君
この請願の趣旨は、第一二五号と同じである。

第一七六号 昭和四十一年十二月三日受理
総武線小岩駅に快速電車停車に関する請願
請願者 東京都江戸川区南小岩七ノ四〇ノ一六 小出金太郎外三十六名

紹介議員 石井 桂君
国鉄第三次五箇年計画の一環としてすすめられていた総武線複々線化事業の完成時に、ぜひとも小岩駅に快速電車の停車を実現されたい。

理由

一、人口増に伴う利用人口の急増
(一) 現在、小岩駅の利用者の範囲は、小岩全町はもちろん、葛飾区の中央を縦断する中川放水路以東の大部分が含まれ、人口十八万、区の南部を包含すれば約二十五万となり、今後の人口増加はますますスピード化されようとしている。

(二) 当駅の乗降人員は、一日平均約十五万であるが、国鉄発表による過去五箇年間の利用増の推移と、前記諸条件を勘案すると、複々線完成時の昭和四十五年度には、約十一万の乗車人員と約二十万前後の乗降者となることは明白であり、その利用度、重要度は、当線屈指のものとなる。従つて、各駅停車の緩行車のみでは、これを処理することは不可能である。

二、駅周辺の将来計画と整備
(一) 利用者増に伴い駅及び駅前等の拡充整備が

必要である。駅前広場にしても、ラッシュ時の乗入れバスは、すでに極限に達しており、今般の複々線事業施行時において北口の拡充整備を行なうことが最良の策と考えられている。北口整備のあかつきは、小岩北部及び葛飾南部からの交通機関のほとんどが集中し、南口の混乱は相当解除される。

(二) 一方、首都圏整備の手法として、小岩駅付近を副都心として地域経済の中心地域とする計画とのことであり、きわめて重要な区域となつていく。

三、先に、一部日刊紙に報ぜられた新小岩間に新駅が設置されるならば、当駅に快速車が停車する必要はなおさらである。

四、以上のごとく、当駅は、区内唯一の玄関であり、近い将来には、墨東地区の一大中心地に発展することは明らかである。しかも、その発展いかんは、いつにかかつて当駅の充実にあり、快速車の停車によるほかなく、複々線事業の完成時がまたとない機会である。

理由

第一七七号 昭和四十一年十二月三日受理
国電大崎駅の旧西口改札口復活と地下道新設に関する請願
請願者 東京都品川区西品川五ノ一、〇〇 八 小島専一

紹介議員 石井 桂君
国電大崎駅の改善に関し、左記事項の実現を図りたい。

一、今般の改築に際して撤去された西口改札口を復活すること。
二、同様撤去された、西口改札口から構内プラツトホームに通じていたこ線橋に代えて、地下通路を新設すること。

理由

一、利用度の高かつた西口改札口を撤去し、それに伴い従来のこ線橋を廃止してこれを人口の少ない五反田寄りに新設した今般の措置は、同駅を利用する八万人に近い地域住民、通勤通学者

の日常生活の利便を無視するものである。すなわち、現在、利用者は旧西口前を通過して三百メートル五反田寄りへこ線橋に至り、更にプラツトホームまで二百メートル、合計では五百メートルほどをU字型にう回しなければ電車に乗ることができなくなつたのであり、このため、利用者にとつて往復で十分ないし十五分の損失となつていく。

二、現に、この請願と同主旨の陳情が国鉄本社、品川区長及び同区議会議員、行政管理局等において提出されているが、いまだこれに対する明確な回答を得ていない。

第三六八号 昭和四十一年十二月七日受理
新東京国際空港設置のための用地買収に関する請願
請願者 千葉県成田市駒井野駒井野空港対策協議会内 中野正之外六十四名

紹介議員 小沢久太郎君
新東京国際空港の建設とそれに伴う関連道路・鉄道の敷設、河川改修等の付帯事業の実施、あるいは空港完成後の騒音により、生活権を圧迫され、又は破壊されることとなる関係住民に対しては、補償基準、本人の希望する移住時以前における所有地の買上げ等の問題に関し、空港用地内の住民に対する同様の条件をもつて処遇するよう、すみやかに特別措置法を制定、施行する等、事前対策を講ぜられたい。

理由

一、同空港の建設により、当部落民は、営農の継続はもとより、現在地に居住し続けることすら困難となることは明らかである。
1 当部落総戸数百七戸のうち、空港用地内にかかるもの二十四戸、空港開設に伴い騒音の直接的被害を受けることとなるもの五十六戸であり、その他二十七戸もほぼ同様の騒音被害を受けることとなる。
2 また、部落民のうち用地内に土地を所有する者は全体の九十パーセント、面積は七十町

歩に及び、今後、道路・鉄道の敷設、河川改修等の付帯事業の実施に伴い、多大な面積の土地が奪われることとなる。

二、しかるに、これに対する補償問題に関し、当局はわずかに、空港用地内については傾斜度十五度以内の農地、山林、原野にあつては六十万円ないし百十万円の反当価格をもつて買収する、というばく然とした基準を示しているにすぎず、空港用地外については、今もつて、補償基準、移住のための代替地等われわれ部落民の今後の生活を保証する方途をならし示しておらない。このため、地域住民は大きな不安と堪えがたい苦難を感じている。

第四〇九号 昭和四十一年十二月八日受理
東海道新幹線通過による横浜市菊名町周辺の騒音の防止措置等に関する請願
請願者 横浜市港北区菊名町九九五喜久和会内 中島英夫外二千名

紹介議員 浅井 亨君
東海道新幹線通過による横浜市菊名町周辺の騒音並びに騒動の実態を調査し、当地通過に際してのスピード調整措置を講ぜられたい。

理由

一、横浜市菊名町、太尾町、樽町周辺の住民は、超特急ひかり号の通過時におけるもろもろの弊害に悩まされ続けている。
二、新聞紙上でも周知のごとく、昭和四十年八月二十一日、新幹線ひかり二号が高架線通過の際、制御器が分解飛散し、菊名町の同地内に落下したが、奇跡的に人命の損失は免がれたものの、今後ともいかなる事故が発生するかも知れないという状況のもとでじん大なる精神的被害をこうむつていく。

三、この列車の超スピードによる金属音には家屋内の会話も中断されるほどであり、風圧により高架線上からは小石までが落下する状態である。さらに、その騒動は、付近一帯のぜい弱な関東ローム地層という特異な条件とあいまつ

て、家屋の土台をも傾むかせ、壁面には亀裂を生じさせ、棚の上の物まで落下する始末である。四、これらのため、乳幼児に及ぼす精神的影響は多大であり、また、付近の住民の中にはノイローゼ症状の者もみられる等、物質的、精神的被害をこうむっている。

五、なお、この事実に関連して、付近町会から再三にわたつて国鉄総裁に対し陳情書が提出されているが、なんらの誠意ある回答がなされていない。

第四一〇号 昭和四十一年十二月八日受理
国鉄山陽新幹線の岡山県備前町地区通過反対に関する請願
請願者 岡山県和気郡備前町伊部 山本陽一郎外二千百十名

紹介議員 山田 徹一君

国鉄山陽新幹線を建設するにあつては、できる限り直線のコースにより山地すい道を通道路線とし、備前町地区を通過することのないよう配慮されたい。

理由

一、本線建設については、いまだに路線の明示、又は予定等なら知らされていないが、国鉄側の種々の動向、関係機関、報道機関等の情報を総合すると大体の推定路線がわかるので、関係地区住民は異常な不安を感じている。

二、われわれの推定によれば、善山から北地、山田原の前を通り片上大東部落の北部を西進して片上小学校北部から伊部下り松部落に出て、これから南西にカーブし西伊部に出て、大ヶ池東北端から大ヶ池を縦断して香登及び二ノ樋部落の国道二号線と旧国道の間を貫通し吉井川を渡橋するように予想されるが、万一このような路線になれば、関係地区はもちろん、とくに伊部以西、香登、二ノ樋の住民は産業経済の事情と生活上の公害とに全く死を強要されることになるので、一大不安を感じ、憂慮、恐怖にたえられない思いがする。

三、備前町のこの地区としては、国道二号線以南の地域はその大部分は浸水低地の開発不能の土地であり、この国道二号線と旧国道との間だけがわずかに残されたかけがえのない産業経済の発展、振興に期待されている唯一の土地であるので、ここを新幹線が通過することになれば、この唯一の期待を永久に失うこととなり、備前町西部地域の将来は惨たんたる終止符を打ち、全く生活の絶望におちいる結果となる。

四、住民多数に対し永久にわたる犠牲を強要してまで、直線コースを変更し、ことさらカーブし、てまでこのような路線を通らなければならぬのか理解できない。このような重大なことは、われわれとしてはあらかじめこれを理解する機会を与えられるべきであり、これは当然の要求である。

五、人智をつくせば他に方法が考えられるのに、単に施工の便宜、利害によつて民情を無視して一方的に計画を施行されることは、新幹線建設という最大の国民福祉増進による、民を生かす国策がかえつて民を殺す結果ともなる。

第四八二号 昭和四十一年十二月九日受理

三陸沿岸縦貫鉄道の早期完成に関する請願

請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一 三陸沿岸国道並びに鉄道完遂促進協議会内 山崎権三外六名

紹介議員 谷村 貞治君

三陸沿岸鉄道のうち、左記路線をすみやかに敷設して、宮城県、岩手県及び青森県を結ぶ三陸沿岸縦貫鉄道の早期完成を実現されたい。

一、宮城県石巻市を起点とし河北町飯野川を経て津山町柳津を結ぶ仮称石巻線建設の早期法制化を図り、すみやかに着工すること。

二、地方開発幹線である久慈線(岩手県久慈市—宮古市間)、小本線(岩手県岩泉町浅内—岩泉町小本間)、盛線(岩手県釜石市—大船渡市間)、気仙沼線(宮城県本吉町—津山町柳津—前谷地間)の建設が促進されるよう、とくに明年度以降は国の財政投融資による予算の大幅な増額をはかること。

降は国の財政投融資による予算の大幅な増額をはかること。

理由

一、三陸沿岸地帯は、林業、鉱業、水産業、農業その他豊富な産業資源と天然の観光資源に恵まれているが、交通輸送の不便によつてその開発がおくれている。

二、本縦貫鉄道の完遂は、三陸開発の根幹であり、緊急を要するものである。

三、ことに石巻線の建設は、昭和四十三年度完成予定の釜石港の築造に伴い、いっそう重要性を加える。

第六二二号 昭和四十一年十二月十三日受理

福相線鉄道建設促進に関する請願

請願者 福島市杉妻町二ノ一六福島県議会議員 鈴木省吾

紹介議員 石原幹市郎君

地方産業開発のため、緊急的に必要であるから、福相線(東北本線福島駅から分岐し、宮城県丸森町を経て、常磐線相馬駅に至る鉄道路線)のうちの未着工部分である「丸森—相馬」間二十キロメートルの建設を促進するよう強く要望する。

第六二六号 昭和四十一年十二月十三日受理

熊本県水俣港の貿易港並びに重要港湾指定に伴う漁業被害補償に関する請願

請願者 熊本県水俣市丸島町水俣市漁業協同組合長 松田市次郎

紹介議員 沢田 一精君

水俣港が昭和三十一年に漁業協同組合の同意なしに貿易港並びに重要港湾に指定され、国は貿易港並びに重要港湾の施設一つせすに漁民の命の綱として漁場の中心に投じようとした大型汽船一せきから二十数万円の入港税を取っている。そのためわたくしたち組合員は操業が危険のため大なる被害をこうむっているので、漁業権買上げ補償か又は入港税を配分補償されたい。

十二月十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案

特定船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。
題名を次のように改める。
船舶整備公団法

目次中(第十九条・第二十条)を(第十九条—第二十条)に、(第三十三条・第三十四条)を(第三十三条—第三十四条)に改める。
第一条を次のように改める。
(目的)

第一条 船舶整備公団は、船舶及び港湾運送に關連する設備の整備等について、その資金の調達に困難である海上旅客運送事業者、海上貨物運送事業者、港湾運送事業者等に協力することにより、適正かつ円滑な海上運送及び港湾運送の確保に資することを目的とする。
第三条及び第七条中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。
第九条中「三人以内」を「四人以内」に改める。
第十三条第一号を次のように改める。
一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)。

第十九条第五号中「解散する」を「解散し、又は貨物船を輸出する」に、「本邦の各港間における運輸省令で定める種類の貨物の運送に適した構造を有する鋼製の貨物船」を「運輸省令で定める総トン数未満の鋼製の貨物船(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)にいう遠洋区域を航行区域とするものを除く)」に改め、同条第十四号を同条第十六号とし、同条第十三号中「第十一号」を「第十三号」に改め、同条第十五号とし、同条第十二号を同条第十四号とし、同条第十一号を同条第十三号とし、同条第十号中「第八号」を「第十号」に改め、同条第十二号とし、同条第九号を

同条第十一号とし、同条第八号を同条第十号とし、同条第七号の次に次の二号を加える。

八 老朽貨物船等の解撤又は貨物船の輸出を運輸省令で定める日までにしない、その日から起算して運輸省令で定める期間を経過した日後に竣工する鋼製の貨物船（船舶安全法にいう遠洋区域を航行区域とするものを除く。）を建造する海上貨物運送事業者又は貨物船賃渡業者に對し、その間におけるこれらの者の当該事業の継続に必要な資金を貸し付け、又はこれらの者がする金融機關（政令で定める範圍のものに限る。）からの当該資金の借入れに係る債務について保証すること。

九 内航海運組合法（昭和三十一年法律第六十二号）第八号第一項第四号（同法第五十八号において準用する場合を含む。）に掲げる事業として係船による船腹の調整を行なう内航海運組合又は内航海運組合連合會對し、当該係船による船腹の調整の事業に必要な資金を貸し付けること。

第十九条の次に次の一条を加える。

（係船資金の貸付け）

第十九条の二 前条第九号の規定による資金の貸付けは、次の事項について定めた調整規程を設定している内航海運組合又は内航海運組合連合會對して行なうものとする。

一 係船する船腹量及び係船の期間

二 組合員（内航海運組合連合会を直接又は間接に構成する内航海運組合の組合員を含む。）次号において同じ。）に對しその係船する船腹量に應じて交付する交付金の額及び交付方法

三 組合員に對しその係船しない船腹量に應じて賦課する負担金の額及び徴収方法

2 公団は、前条第九号の規定による資金の貸付けの業務を行なう場合においては、貸付金の償還を確保するための方法を定め、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

第二十六条の次に次の一条を加える。

（債務保証）

第二十六条の二 政府は、法人に對する財政援助の制限に関する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範圍内において、公団の長期借入金に係る債務（國庫復興開發銀行等からの外資の受入に関する特別措置に関する法律（昭和二十八年法律第五十一号）第二条第一項の規定に基づき政府が保証契約をすることが出来る債務を除く。）について保証することが出来る。

第二十七条の次に次の二条を加える。

（利子補給）

第二十七条の二 政府は、公団が第十九条第八号若しくは第九号の規定により資金を貸し付け、又は同条第八号の規定により債務について保証するときは、政令で定めるところにより、当該貸付け又は当該債務保証に係る金融機關の貸付けにつき利子補給金を支給する旨の契約を公団又は当該金融機關と結ぶことができる。

2 前項の規定による利子補給金を支給する旨の契約（以下この条において「利子補給契約」という。）により政府が利子補給金を支給することが出来る年限は、当該契約をした会計年度以降、第十九条第八号の規定による貸付け又は同条の規定による債務保証に係る金融機關の貸付けにあつては十一年度以内、同条第九号の規定による貸付けにあつては九年度以内とする。

3 政府は、利子補給契約を結ぶ場合には、利子補給金の總額が国会の議決を経た金額をこえることとならなければならない。

4 利子補給契約により政府が支給する利子補給金の額は、次の額を限度とする。

一 第十九条第八号の規定による貸付け又は同条の規定による債務保証に係る金融機關の貸付けにあつては、当該貸付けの貸付残高について、公団が当該貸付けのために借り入れた借入金の利率又は当該金融機關が通常それと同種類の貸付けを行なう場合における利率と年三分五厘との差の範圍内で運輸大臣が告示

で定める利率で計算する額

二 第十九条第九号の規定による貸付けにあつては、当該貸付けの貸付残高について、公団が当該貸付けのために借り入れた借入金の利率と年五分五厘との差の範圍内で運輸大臣が告示で定める利率で計算する額

5 前項の規定により利子補給金の限度額を計算する場合において、当該貸付けの貸付残高が次の計算上の貸付残高をこえるときは、当該計算上の貸付残高を同項の貸付残高とする。

一 第十九条第八号の規定による貸付け又は同条の規定による債務保証に係る金融機關の貸付けにあつては、貸付契約が結ばれた日以後元本を三年以内の期間で運輸大臣が告示で定める期間すえおき、七年間半年賦均等で償還するものとした場合における計算上の貸付残高

二 第十九条第九号の規定による貸付けにあつては、貸付契約が結ばれた日以後元本を一年すえおき、六年間半年賦均等で償還するものとした場合における計算上の貸付残高

6 政府と公団又は金融機關との間に利子補給契約が成立したときは、公団又は当該金融機關は、当該契約に係る貸付けの貸付残高（第四項の規定により利子補給金の限度額を計算する場合において、前項の規定により同項の計算上の貸付残高を貸付残高とするときは、その額）についての利率を、公団が当該貸付けのために借り入れた借入金の利率又は当該金融機關が通常それと同種類の貸付けを行なう場合における利率から政府が支給する利子補給金の額を基礎として算出した利率だけ引き下げたものとしなければならない。

（損失補償）

第二十七条の三 政府は、公団が第十九条第九号の規定により資金を貸し付けるときは、政令で定めるところにより、当該貸付けによつて受けた損失を補償する旨の契約を公団と結ぶことができる。

2 政府は、前項の規定による損失を補償する旨の契約を結ぶ場合には、補償金の總額が国会の議決を経た金額をこえることとならなければならない。

第三十三条を第三十三條の二とし、第六章同条の前に次の一条を加える。

（負担金に係る債権の保全等）

第三十三條 第十九条第九号の規定による資金の貸付けを受けた内航海運組合又は内航海運組合連合会は、第十九条の二第二項第三号の負担金に係る債権について、善良な管理者の注意をもつてこれを保全し、かつ、その取立てに努めなければならない。

第三十四条第三号中「第二十四条第一項」を「第十九条の二第二項、第二十四条第一項」に改める。

附則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から施行する。

（経過規定）

2 特定船舶整備公団は、この法律の施行の日において、船舶整備公団となるものとする。

3 この法律の施行の際現に船舶整備公団という名称を使用している者については、改正後の船舶整備公団法（以下「新法」という。）第七条の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

4 この法律の施行前にした行為に對する罰則の適用については、なお従前の例による。

（債務保障の限度額）

5 政府は、昭和四十一年度において新法第二十六條の二の規定により公団の債務について保証する場合に、保証に係る債務の總額が二十五億七千四百九十万円をこえることとならなければならない。

（利子補給の限度額）

6 政府は、昭和四十一年度において新法第十九条第八号の規定による貸付け又は同条の規定による債務保証に係る金融機關の貸付けにつき新法第二十七條の二第一項の規定により利子補給

金を支給する旨の契約を結ぶ場合には、利子補給金の総額が六億四千三百三十九万五千円をこえることとならないようにしなければならない。

7 政府は、昭和四十一年度において新法第十九条第九号の規定による貸付けにつき新法第二十七号の第二項の規定により利子補給金を支給する旨の契約を結ぶ場合には、利子補給金の総額が三千六百九十五万三千円をこえることとならないようにしなければならない。

8 政府は、昭和四十一年度において新法第二十七号の第三項の規定により損失を補償する旨の契約を結ぶ場合には、補償金の総額が二億三千四百九十万円をこえることとならないようにしなければならない。

9 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。
第百三十六条の第二項第二号中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

14 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

15 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。
第七十二条の四第一項第二号中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

16 行政管理庁設置法(昭和二十三年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

10 石炭鉱業合理化臨時措置法(昭和三十年法律第百五十六号)の一部を次のように改正する。
第三十六条の第三項中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

11 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。
第十九条第一号ノ十中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

12 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。
第五条第六号ノ五ノ七中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

13 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。
別表第一第一号の表中特定船舶整備公団の項を削り、専売共済組合の項の次に次のように加える。

別表第一第一号の表中特定船舶整備公団の項を削り、水害予防組合及び水害予防組合連合の項の次に次のように加える。

17 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。
第四条第一項第十五号の二の三中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

第二条第十二号中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。
(運輸省設置法の一部改正)

備公団監理官」を「船舶整備公団監理官」に改める。
第二十三条第一項第三号の二中「特定船舶整備公団」を「船舶整備公団」に改める。

船舶整備公団

船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)

船舶整備公団

船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)

昭和四十一年十二月二十四日印刷

昭和四十一年十二月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局