

第五十五回国会 運輸委員會議録 第十号

昭和四十二年五月三十日(火曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 内藤 隆君

理事 進藤 一馬君

理事 細田 吉藏君

理事 久保 三郎君

大竹 太郎君

木部 佳昭君

中川 一郎君

原 健三郎君

山村新治郎君

小川 三男君

内藤 良平君

米田 東吾君

山下 榮二君

出席國務大臣

運輸 大臣 大橋 武夫君

出席政府委員

運輸省海運局長 堀 武夫君

運輸省船舶局長 芥川 輝孝君

委員外の出席者

運輸省海運局次長 高林 康一君

運輸省海運局参事官 野村 一彦君

専門員 小西 真一君

理事 古川 文吉君

理事 井岡 大治君

理事 河村 勝君

理事 龜岡 高夫君

理事 徳安 實藏君

理事 長谷川 峻君

理事 板川 正吾君

理事 神門至馬夫君

理事 野間千代三君

理事 渡辺 芳男君

船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第三二一号)

○内藤委員長 これより會議を開きます。

船舶積量測定法の一部を改正する法律案(参議院送付)を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。大橋運輸大臣。

船舶積量測定法の一部を改正する法律案
船舶積量測定法(大正三年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項ただし書中「上甲板」の下に「(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第三条ノ規定ニ依リ満載吃水線ヲ標示スルコトヲ要スル甲板ニ層以上ヲ備フル船舶ニシテ満載吃水線ノ位置ガ主務大臣ノ定ムル位置ニ在ルモノニ在リテハ上甲板ト上甲板ヨリ第二層ニ在ル甲板ト間及上甲板上)」を加え、同項中第四号を第五号とし、第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 貨物艀(包装セザル液体又ハ気体ヲ積載スルタメノモノヲ除ク)、船用品倉庫、工作場及漁獲物処理場

附則
一 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

二 改正前の船舶積量測定法の規定により積量の測定を受けた船舶の総トン数及び純トン数については、次項又は船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第九条の規定による積量の改測を受けるまでの間は、なお従前の例による。

三 改正前の船舶積量測定法の規定により積量の測定を受けた船舶の所有者であつて、改正後の同法の規定により積量の測定を受けようとするものは、船舶港を管轄する管海官庁にその船舶

の積量の改測を申請することができる。
4 船舶法第四条第二項及び第三項の規定は、前項の積量の改測について準用する。

理由

常設閉鎖装置を備えない開口の設置により船舶の総積量を減ずる制度を廃止して船舶の安全性の向上に資するため、船舶の総積量に算入しない場所として上甲板上等に存する貨物艀その他特定の場所を追加する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○大橋國務大臣 ただいま議題となりました船舶積量測定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。

現在、船舶の上甲板などにある貨物倉その他特定の場所に常設閉鎖装置を備えない開口を設けました場合には、その場所は総トン数に算入しないことになっておりますが、このような開口を設けますことは、船舶の防火、防水の見地より好ましいものとは申しがたい実情であります。

また、政府間海事協議機関におきまして、このような事情を考慮いたしまして開口を設けることにより総トン数に算入されない場所につきまして、開口を閉鎖しても総トン数に算入しない取り扱いをするよう関係各国に勧告をしております。

主要海運国の中にはこの勧告を受け入れまして、すでに国内法の改正を行なった国もありませんし、現に改正の準備を進めている国が少なくない現状であります。

船舶のトン数は、国際的に同じような原則によりまして測定されることが望ましいものであり、また、開口を閉鎖しても総トン数に算入しないトン数の測定方式を取り入れますことは、船舶の安全性の向上に資するものでありますので、次の二点につきまして船舶積量測定法の規定を改めようとするものであります。

第一に、現在開口を設けることによりトン数に算入されないような上甲板上の場所は、開口が設けられていなくともこれを総トン数に算入しないこととするものであります。

第二に、現在開口を設けることによりトン数に算入されないような上甲板と第二甲板との間の場所につきましては、船舶安全法による満載喫水線の位置が所定の位置にある場合に限りまして総トン数に算入しないこととするものであります。

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

○内藤委員長 これにて提案理由の説明聴取は終了いたしました。本案に対する質疑は、後日に譲ることいたします。

○内藤委員長 次に、船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。質疑の通告がありますので、順次これを許します。河村勝君。

○河村委員 船舶整備公団法の改正に關連いたしまして、内航海運対策のことについてお尋ねを申し上げますが、先週この委員会が久保委員が詳細な質問をされましたので、重複を避けて要点だけを御質問いたします。でありますから、御答弁になった数字をそのまま使いますから、それでお答えをお願いしたいと思います。

解撤の締め切りが五月三十一日になってますね。そこで当初の解撤量の目標が五十八万五千トンであつたわけですね。それが現在の実績見込みでは三十六万七千トンだということでありまして、これも、あつ締め切りを控えておるわけですが、この実績はこのとおりになっておりますかどうか、

それを先に伺います。

○堀(武)政府委員 現在のところ、そのとおりでございます。

○河村委員 この三十六万七千トンのうちには輸出船、売船が九万トン入っているはずであります。その実績は九万トンに上っているのですか、どうですか。

○野村説明員 九万トンは、輸出がすでに済みしたものと、それからまだ現在の時点まで済んだという証拠書類を提出していないものと、両方合わせた数字です。

○河村委員 済んだものは幾らあるのですか。

○野村説明員 ちよつとただいま正確な数字がわかりませんので、後ほどお答えいたします。

○河村委員 先月くらいまでの時期には実績はまだ一万トンくらいしかなかったはずであります。それが今日九万トンの実績が確保できるので

○堀(武)政府委員 すぐに公団と連絡しまして、調べた上でお答えをいたします。

○河村委員 もしこの輸出船の実績が低下すれば、それだけ解撤量が下がるわけですね。そうなりますと、代替建造量もまたそれに伴って、その比率で減るわけですか。

○堀(武)政府委員 四十一年度の分、すなわち一番先にやる分につきましては、解撤比率も一対一・五で全国そろっております。これには支障はないと思ひます。

○河村委員 私が伺っているのはそういうことでなしに、もしこの売船の目標に達しない場合には、これからのものを融資比率をまた下げて量だけ同じにしようということですか。

○堀(武)政府委員 お説のとおり、その場合は建造量が下がります。失格になりますので、建造分が下がるわけでございます。

○河村委員 私が伺っているのは、ただ失格するといふだけではなしに、まだこれから、その比率の問題はあとで質問いたしますけれども、いまきめられておる融資比率を維持してそれだけ下げる

ということですね。

○野村説明員 解撤比率は現在のままの比率にいたしまして建造量だけ縮小する、こういうことではございません。

○河村委員 この三十六万七千トンのうちには沈没船が入っているわけですね。この問題ははなはだけしからぬと思うのであとで質問いたしますけれども、しかしこの前の久保委員に対する答弁では沈没船が七千トンだといふお話でありましたが、政府側の前々の説明からいいますと、三十六万七千トンのうちには一万五千トンの沈没船が含まれておるといふふうに記憶しておりますが、その点はどうなっておりますか。

○野村説明員 一番最近の五月二十四日でもちまして、最終的に申しますか、その時点におきまして調査したのでは、沈没船は七千三百トンでございます。

○河村委員 そうすると、その七千トンを含んで三十六万七千トンということですね。

○野村説明員 そのとおりでございます。

○河村委員 この前久保委員の、輸出船の場合に輸出の延べ払いに対する融資、それと解撤融資とがダブルではないかという質問に対して、政府側の御答弁では、輸出をする人間とそれから代替建造する人間とは必ずしも一致しないからダブルはしないんだという御答弁がありました。ちよつとあいまいだったんで、もう一べんその辺を明確にお答え願ひたい。

○野村説明員 前回御説明申し上げました説明があるいは十分意を尽くさなかつたと思ひますのでここで申し上げますと、中古船の輸出につきましては現在特別の輸出奨励の制度というものはございせん。私が前回申し上げましたのは、そういう一、二の例があるということでありまして、政府としてそういう輸出助成といふものは、奨励のための特別の制度というものは中古船についてはございせん。

○河村委員 そうすると、輸出に対する融資は別によつておらないということですね。

○野村説明員 これはそういうワケもございせんし、ただ、個々の業者がそういう融資を受けておることはありますけれども、助成策としてはやつておりません。

○河村委員 そうすると、その問題は別にしまして、実際の船を輸出する人間と代替建造をする人間とが別の人格である場合があるということとは事実ですね。

○野村説明員 輸出した人と建造する人が別の場合は、相当のケースがございまして。

○河村委員 それは、公団法の公団の業務の範囲に属する法律に対して違反だと思ひませんか。

○野村説明員 普通の解撤建造の場合と同様でございますけれども、解撤をする人と建造をする人が同一でないことを禁ずるという規定はございせんので、それと同様に考えまして、特に違法とは考えられせん。

○河村委員 解撤の場合は解撤船を買い取るわけでしょう。ところが輸出船の場合は、輸出するのはしつぱなしで、それで登録船の権利を買つてやるわけでしょう。代替建造は全然状況が違うのじゃありませんか。

○野村説明員 解撤の場合も輸出の場合も、たとえば解撤の場合は、いまおっしゃいましたように、ある人が解撤をいたします。そして解撤したという証明をもらひまして、そしてそれを、ほかの人が建造する場合は建造する人に譲渡するわけでありまして、輸出の場合も、輸出した人が建造をしない場合は、輸出したという証明をもらひまして、これを別人が建造する場合には、建造するといふ人に譲渡するわけでありまして、形としては同じでございます。

○河村委員 解撤の場合は、ほんとうは正しくないと思ひけれども一応認められると思ひますが、輸出船の場合には、解撤融資を見まして、貨物船の輸出を行なつた海上貨物運送事業者または貨物の船貸し渡し業者に対して、その間におけるそれらの者の当該事業の継続に必要な資金を貸し付けるというふうに書いてあるわけですね。だから輸出

した人間そのものでなければおかしいじゃありませんか。

○堀(武)政府委員 この解撤融資あるいは輸出船の融資に対する趣旨は、船腹調整という目的があるわけでございます。したがつてとにかく稼働船腹あるいは稼働し得る可能性のある船腹、そういうものを建造量よりもよい市場より姿を消さすといふところに目的があるのでございまして、そういう趣旨から、輸出船についてはその引き当て権が別人になる場合も認めておるといふのが最近の傾向でございます。

○河村委員 運輸大臣は法制局長官もおやりになつたことがおありになるのですけれども、一体この条文を読んでどうお考えになりますか。これは明確に、輸出をした人間に対してつなぎ融資をするといふふうに法律に書いてある。これはどう拡大解釈してもちよつと、輸出した人間とは別の人間が、その権利だけを買つて代替建造してもいいといふことにはならないように思ひますけれども、その点はどうですか。

○野村説明員 先ほどの御質問に対してお答えいたします。

船舶整備公団法の第十九条の八項でございまして、ここに書いてございまして、一定の運輸省令で定める日までに解撤または輸出を行ない、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以後竣工するこれこれを建造する海運業者といふこととございまして、したがひまして、特にこの点につきまして、自分の船を解撤した、あるいは自分の船を輸出したということが必ずしも条件ではございません。そういう輸出した船を引き当てにするという証拠書類が確実でありますれば、それをもつて、その証拠書類を具備して新たに建造をしようといふ者に対して融資をするといふことは不当ではないと考えます。

○河村委員 あなた、どうしてそういう読み方ができるのですか。これは貨物船の輸出を運輸省令で定める日までにしない、そして一定期間を経過した後に貨物船を建造する海上貨物運送事業者で

しょう。これは当然同一の人格であるのがたてまえなんで、特に同一人格でないということが書いてない限りは、同一人格であるのは当然でしよ。

○野村説明員 この点につきまして期日が書いてございすが、この期日は、だれかがまず解撤または貨物船の輸出をこれこれまでにしない、その日にちを書いてございまして、その日にちから一定の期間経過後に竣工する船を建造する者というございまして、先生の御指摘のような御疑問もあるかと思ひますけれども、私ども法制審議の過程におきまして、その点はいろいろ関係当局と検討いたしまして、輸出または解撤する人、建造する人は同一でなければならぬという解釈はしておらないわけ。

○河村委員 すいぶん無理な法律解釈ができるものだと思つて私は驚くのですけれども、特にこれは別の人間でいいと書いてなければ、これは文章がつかないというんですよ。別段、運輸省令で定める日までというところだけに条件がついてるわけじゃないんですよ。一体それはこの法律解釈なんですか。

○大橋國務大臣 河村委員の御質問はまことにこともつとも拝聴いたしておたわけございします。ただ、政府が法制局と解釈をいたしておきまして、この地位が解撤を履行した人の固有のものではなく、その地位が移転し得るもの、こういうふうな解釈を法制局ともいたしておるわけございまして、その解釈のもとに今日まで実務の取り扱ひをいたしておる次第でございまして、文理的には必ずしもその点は明瞭ではございませぬが、いま申し上げましたように、解撤者というものが持つ法律上の地位、したがってその人の持つ権利義務というものが他の海運業者に移転する場合もあり得る、こういう前提で解釈を下しておるわけございします。どうぞさよう御承知を願ひます。

○河村委員 私は解撤船については一歩譲りまし

て、この条文このままでも、解撤船を買って解撤をしたのだということにすれば、そういう解撤が可能だと思ひます。ところが、輸出船についてはそういう解撤をすることがむずかしいのです。

ね。大体、輸出船をこの公同法の業務の中に入れないというところは、昨年の五月の閣議決定に入つていないのです。それをあとから、かつてに入れたわけでもないでしよが、いつの間にか単独審議の過程で入つたらしいのですけれども、しかし、ほんとうにそれが有用なことなら、私も法匠ではありませぬから、拡大解釈することにあえてそうございませぬから、拡大解釈することにあえてそのこだわりを、しかもその権利を代替建造する人間に売つて二重にもうけてる人間に、一体なぜつなぎ融資をしなけりばならないのか。これはただ、解撤とみなしてなくなつた船舶の員数に算入する、そのくらいだつたら私は許せると思ひます。それなら、わざわざ拡大解釈してつなぎ融資までやらなければならぬという、その理屈が立つともわからない。その点一体どうお考えになりますか。

○大橋國務大臣 御意見はよく承りましたが、政府といたしまして、その場合にも法律上の地位が移転し得るものという統一解釈をとつております。

○河村委員 そういう解釈をおとりになつたかもしれませぬが、いま私が申し上げたように、非常にむだな金を——これは利子補給までやつてゐるわけですから、国民の税金を使つてゐるわけですね。国民の税金を使つてこういう融資をやりながら、輸出する人間に二重にもうかるようなことをなぜ無理に解釈してやらなければならぬか、その辺の自主的な判断をお願いいたします。

○堀(武)政府委員 二重にというお話でございすが、輸出した人は輸出代金を受け取るわけございします。そして、その引き当てる権利と申しますか、それを建造者に売つたわけございします。解撤融資をするのは、売つた人に融資をするのではなしに、買つた人にするのです。だから、

輸出した人に対しては政府が二重にやつてゐるわけではございませぬ。買つて建造する人に融資をするわけございしますから、その点少し誤解があるのではないでしよか。

○河村委員 私は誤解をしてゐるわけではないのです。解撤融資をそういう場合に認めるから、だから、権利を高く売つて売り逃げができるのです。結果的には二重に利得をさせることになるのです。その点が一体いかうか、その点の行政的な価値判断をお伺ひしてゐるわけ。

○堀(武)政府委員 ほかの解撤の場合と比較しまして、多少の有利不利といふものはあるかと思ひますが、輸出の場合には、輸出して外貨を獲得するといふことと同時に、船腹調整に役立つという、われわれの立場から見ると、一番いい形であるわけ。一石二鳥と申しますか、そういうケースでございします。多少解撤の場合に比較して有利になるというところは事実でございしますけれども、これはこれを促進する意味からいってやむを得ないといふことで認めてゐるわけございします。

○河村委員 海運局長がお考えになれば一石二鳥かもしれませぬけれども、そんなところに利子補給のために税金を払ふ者はたまたまぬですね。これは押し問答してもしよがありませんから、またあとから質問者もあるから、おいておきます。次に質問しますが、この前久保委員の質問に対して、一・五の解撤比率が一・三六に下がつたことに対して、海運局長は二つの理由を述べましたね。一つは、解撤船が非常に高くなつてしまつた。だから、この比率をそのまま押しつけると船主に過重な負担をかけるから、それで緩和をした。いま一つは市況がだんだんよくなつて、それで景気が上向いてきたから、そう極端に便直した姿勢をとらなくてもよろしい、だから緩和したのだ、こういう返事をなさいましたね。それは速記録を見ればわかるはずですから、間違いないです。そこで、解撤船の値上がりといふことは、去年

のいまごろの国会でもうすでにそういうことは心配されておつたのです。ですから、そのときからそういうことは考慮に置いて、この計画は進めなければならぬはず。そういう質問が現にあつて、私もここに速記録を持ってきておりますけれども、私どもそのとき海運局長、これは亀山さんですが、人間がかわつたからといって安心しては困るので、これは機関としては一緒ですから。こういうことを言つてゐるのです。今後三十年間の解撤船の量を想定いたしまして、各海員組合においてリストアップさせる。つまり解撤船といふものがあつて、その程度確定をしまして、その間にプロカーの暗礁の余地はきつめて少なくなる、それによつて、その解撤船の値上がりといふものは防止できるから心配ないのだ、こういう答弁をしてゐるのです。一体こういう作業はおやりになつたのですか。

○高林説明員 亀山海運局長が申しましたように、各海員組合におきまして、それぞれ解撤船の適正なものを、つまり大体船舶が超過しておるという船舶のリストアップを、それぞれやるようにやつたわけございします。その場合に、解撤船の希望といふものが、現実にはリストアップしたまま過程におきましては、想定いたしました五十数万トンのより相当下がつておつたといふことは、結果としてあらわれたわけございしますけれども、そういう作業は進めていたわけございします。ただ、そういうふうなことで、一般的に一律に解撤といふことをいたします関係上、やはり解撤船市場が非常に窮乏になつた、ある程度の想定はわれわれもしておりましたけれども、やその想定以上に窮乏になつたといふことは事実でございします。

○河村委員 あまいいいかげんな返事をしてもらつては困るのですが、海運組合にちよつと聞いてみたら、共同係船については自分たちが責任を持つたけれども、解撤船のことに関しては全然タッチをしておりませぬ、こう言つてゐるのです。リストアップさせるような仕事をさせるというのは——一体どつちの言うことがほんとうなん

ですか。

○高林説明員 当時の海運局参事官、私でござい
ますけれども、私の名におきまして各海運組合及
び地方海運局に通牒を出したわけでございます。

○河村委員 通牒を出した、紙に書いて出すだけ
で、一任責任が果たせるとお思いですか。実際に
やったかどうか確認していいのですか。

○高林説明員 そのとおりやりました。やって相
当程度リストアップというものは出てきたわけで
ございます。ただその場合に、係船と解船という
ものの関係につきまして、それぞれ係船または
解船を希望するというように必ずしもはつきりし
ないものが相当あったことは事実でございます。

○河村委員 これだけ確信を持って解船の値上
がりは防止できると言ったからには、もしその手
段が思うようにならないならば、他に何らかの対
策は講じておらるべきはと思うのですけれど
も、何か手をお打ちになったのですか。

○高林説明員 残念ながらその点については、い
ま考えてみまして相当不十分であったと思いま
す。通牒を出しまして、ある程度のリストアップ
をいたしました。その後そのリストアップの過
程において非常に上がってくるというところは、い
ろいろの情報で聞きまして、十分にはそれと
も、確かにいま御指摘のように、十分にそれを阻
止する対策というものをとれませんで、そして今
日に来たというような結果になっておるのでござ
います。

○河村委員 結果的には何もなかったというこ
とになるのだと思いますが、いま一つ、市況の変
化のほうですね。これは、この前の海運局長の説
明では、三十九年にはマイナス七%くらいであ
ったのが、四十年には九%くらい、それから四十
一年度末ごろになったら二〇%くらい値上がりす
るものがあった。非常に市況が変わってきた。だ
から、あまり一生懸命やらぬでいい、とは言いま
せんでしたが、厳格に解船比率もやらぬでよろし
いし、係船も一生懸命やらぬでいいというような
意味のことを御返事になりましたが、一体四十年

度に九%上がったとすれば——この内航海運対策
の閣議決定が行なわれたのは四十一年五月です
ね。ですから、そのころには、もうすでに市況が
回復して状況が変化したというふうにあなたが
判断されたならば、そのときにもうすでにその事
実は発生しているわけですね。

それからいま一つ、四十一年の末ごろには
二〇%くらい上がったとおっしゃいますが、
これだつて、あなた方がいまきめておられる、運
輸省告示で海運造船審議会の答申を基礎にして
やっておられる最高船腹量、これをおきめになっ
たのは、四十一年の十二月の十五日ですよ。年末で
しょう。もうその事実はずでに発生しておるの
です。公団法の改正が単独審議で可決されたのが、
十二月二十日ですよ。ですから、あなたが
しゃった市況の変化というものは、全部もう繰り
込み済みですね。その上に立つてあなた方はこの
調査をおやりになったわけですね。それで、いまご
ろになって市況が変化してから、そうむずかしい
言わぬで、実情に合うようにやればいいのだとい
うふうに判断されるのは、どういうことですか。

○堀(武)政府委員 お説のとおり、確かに見通し
としては甘い点があったかと思ひます。最高限度
量をきめたのは、昨年の末でございまして、これ
はこの解船が相当進めば、そこまで落ちつき得る
という見通しもあったわけでございます。それか
ら景気の上向きというものは、なかなかそのま
ずといふかどうか、あるいは途中で下降するか
もしれないし、その見通しができなかったという
点もあるかと思ひます。しかし四十一年の十一
月、十二月が二〇%数%というふうになつてお
ります。この実績がはつきり出るのは、やはり何カ
月かずれてまいりますので、その四十一年の十二
月という時点でそれほどまでに輸送需要が伸びる
ということが予想できなかったわけでございますし
て、確かに見通しとしては十分でなかったとい
うことは言えるかと思ひます。

○河村委員 私は見通しなんていうむずかしいこ
とを言っているのじゃないですよ。現実に事実が
発生しているんですね、もうそのときに判断の材
料になる。十二月になつて突如として上がったわけ
ではないですよ。何かそのときには上がったわけ
けれども、事実をつかむのがずれてなんでおっしゃ
いますけれども、やはり十二月に二〇%数%上がる
からには、そのカーブは十月ごろから上がつてい
るわけですね。十二月にずっと上がったわけではな
いんですよ。そのことは一応別にして、一応
体適正船腹量というものをきく場合には、一応
政府の中期経済計画なんかの数字を基礎にして
やったわけですよ。現在中期経済計画というも
のは御破算になつて、経済社会発展計画に変わ
つたかもしないけれども、しかしその経済成長
率を見たつて、中期経済計画の設備投資の伸びと
いうものは八・一%、経済成長率が、今度の計画
だつて八・二%、そう違わないですね。政府の計
画というものは、しばしば狂うのが常識だけれど
も、狂うにしても、大体同じように狂つていくか
ら、そう違ひはないわけですね。そういう前提に
立つて考えれば、こういう船の場合なんか、特に
こういふ市況というものはマクロで見るとミ
クロで見ると性質のものじゃない。こういう長
期計画をやっているのですから、目先のことをい
まやっているわけじゃない。それならそういう
点、目先の市況の変化にとらわれずに、海運造船
合理化審議会を開いて答申をもらつて、それから
閣議に持ち込んで閣議決定をしてもらつて、そう
してそれをもとにして法律をこしらえてまでした
ものでしょう。こういうものが、そういう短期間
のちよつとした波動のために簡単に動かされ
る。政府の五カ年計画なんか、しばしば三年目く
らいから狂うのは多いけれども、こういふばな
れから狂うというのは非常に珍しいですよ。一体な
ぜこれをほんとうにやり抜こうという精神を持
つて取り組んでいかなかったのですか。その辺の覚
悟をひとつお聞きしたいと思ひます。

○堀(武)政府委員 先般久保先生の御質問に答
えた私の答弁が、非常にこの政策遂行の熱意に欠け
ておるのかごく御理解いただいたということ

は、私の説明が十分でなかったのじゃないかと思
ひます。まことに申しわけございません。にもか
く、見通しなりそのやり方いろいろな問題はあつ
たかと思ひますけれども、現実的に輸送需要と
いうものがほんとうに縮まつてまいりまして、
そこで解船をもつと持つてこい、あるいは係船
をもう少しやれというのを、われわれとしても
できるだけ号令をかけたつもりなのでございま
す。ところが実情は、どうしても目の前に荷物が
ある、契約がすでに済んでおる、オペレーターと
オーナーとの間で、オーナーが係船に回したいと
いつても、オペレーターはなかなか許してくれな
い。やはりそういう輸送需要の目の前の現実とい
うものが、われわれが幾らしりをたたいても思
うようになかなかたという点にあらわれてきたの
ではないかと思ひます。

そこで私が申し上げましたのは、要するに船腹
調整というのは不況対策、いわば操縦のような性
質のものでございまして。そういう不況対策を需要
が上向いてきた、いわゆる好況に向かつてやると
いうことは非常にむずかしいことである。それ
で、やはり必要な輸送需要というものを満足さ
せるのが輸送を担当する者の一つの任務でもござ
いますので、輸送需要があるにもかかわらず、それを
振り切つて係船をするというわけにもまいりませ
ん。そういうような意味で、私が先般、内航問題
については量の問題とともに質の問題がある、も
う一つ企業体制の問題がある、そして、量の問題
はそのときそのときの輸送需要というものを無
視できない、それに応じて流動的に対処しなければ
ならないと申しましたのはそういう意味でござ
いまして、せっかく政策を立てておりながら、そ
れはどうでもいんだという趣旨で申し上げたの
では決してございせんので、われわれとしてもで
きるだけの努力をいたしましたけれども、ちよつと
ういうような、一こまずれたようなことになりま
して、それが政策どおり、きまつたところになり
ましたとおりになかなかできなかった、こういう
ことでございまして、ひとつ御了承願ひたいと
思ひます。

○河村委員 私はそういう一般論を言っておるのじゃないに、いま具体的に一・五対一という解撤比率をつくって三分五厘、八年、九年という長期の融資をやつて、しかも利子補給をやるんでしょ。ですから、そうあだやおろそかに変えたら、私は国民に対して申しわけないと思うのです。どうしても壁にぶつかつてできないというのなら、そのときに初めてできない理由を明らかにして、もう一ぺん、ほんとうにできませんからこゝういたしますという相談をやるべき性質のものですね。一体閣議決定が、いつどこでどう曲がつたのか、かつてに交えられたのか。私は運輸大臣に伺つてみたいと思うのですが、閣議決定というのは、中には閣議決定したらそれで終わりだというのは、中にも閣議決定は権威あるものですね。これに基づいて法律改正までやっているのですからね。これは一体いつの時期にこの一・五対一という解撤比率が交えられ、それがどういう手続によつてなされてゐるのか。それをひとつ伺いたいと思います。

○大橋國務大臣 解撤比率は、理想としてはあくまでも一・五対一ということで進みたいと思つてございます。また今後といへども、状況が変化すればそういうふうに進みたいと思つてますが、現実の情勢がたゞいま局長から申上げたとおりでございまして、そういうふうにはまいらない実情があつた次第でございます。

○河村委員 大臣にお伺いしたいのですが、その閣議決定されたものがどういふふうにして運輸省内で交えられたのか。かつてに事務当局が交えてしまつたのか。これは大臣は御存じなのでしょうが。

○堀(武)政府委員 四十二年度の予算編成の際に若干このようないふ配が見えておりましたので、大蔵事務当局には、少し予想したとおりにはいかないかもしれないといふことを話しまして、そしてできればつきりと閣議決定の変更という手続をとらなければならぬかもしれないといふことは申

しておつたわけでありまして。それで年度末に至りまして具体的にいろいろな処置をして——契約なりあるいは法律に基づく大蔵大臣の承認なりという手続が要るものがございますけれども、その際にはつきりと、こういう結果になつてしまつたといふことを、大蔵事務当局と話し合つたわけであつたから、これはやはりもう一度閣議で実施状況を報告しまして了承を得るという手続をとるべきではないか。これは私が海運局長にかつたとき、私がいろいろ説明を聞きまして、これは正式に、私がいろいろ閣議報告というのを、そして了承を得る手続をやるべきではないかといふことで大蔵省に持ち込んだのであります。それで大蔵省といふ議論をいたしました結果、これは基本方針といふものに全然変更といふか、それほどのことではないから、まあそこまではいふまでもないだろうといふようなことでそのまゝになつた。しかし大蔵当局とは非常にいろいろ議論をしまして、大臣にも報告し、少なくとも両大臣は了承をしておるということになつております。

経緯をいたしましては、そういうような経緯でございまして。

○河村委員 どうも、極端に言いますと、いまやつておられるやり方でいきますと、もうけるのは、解撤船のプロローカーが一番もうけるというふうなことがうなづかぬ。いわば国民の税金でデフヤを養成してゐるようなものですね。ですから、こういう事態が発生する可能性があるならば、私はほかに方法がないわけじゃないと思つて、いま運輸省では、内航海運の企業整備をやつておられるわけでしょう。いま八五割が一ぱい船主だといふような状態をだんだん集約をして、百五十から二百か知りませんが、集約過程にあるわけですね。それならば法律に書いてあるのとおり、解撤船の権利の売買なんといふようなことは度外視して、自己保有船だけを対象にすることは可能でしょう。集約の目的に向かつて、お互いに船を出し合つて、そういう条件で

もつて解撤をやらせ、それで新造をやつていけば、単なる解撤建造以上に海運業の再編成を促進しながらできるはずですね。私はそう思うのです。が、一体どうしてそういうことをお考えになる余地がなかつたのか、その点を伺いたしたいのです。

○堀(武)政府委員 お説のとおり、自己の保有船に限つて解撤引き当てを認めるという方法が、一番堅実な方法であります。ところが、政策の目的の一つといつたしましては、早く過剰船腹を整理したいといふこともございまして、自己の保有船であるなしにかかわらず解撤量を維持していこう、そして船腹調整を早く達成する、こういう趣旨からそういうものを認めてきたといふことではないかと思ひます。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

○河村委員 どうもおつしやつてゐることがあつた。こゝちはなはだつじつまが合わないのです。過剰船腹を急いで処理したいといふなら、なおさらのこと一・五対一の比率というのを守るべき筋合いのものでしょう。今度はこつちから尋ねれば、そういう船腹は依然として過剰だ、さつきの市況の話とはまるつきり反対のことを言ひ出した。だから、こういういいかげんなプロローカーをもうけさせるような結果におちいなるならば、多少デフヤは落ちても業界の集約を進めながら、一方で約束どおり一・五対一でもつて解撤が進められる方法があるならば、それを進めたいがはるかに国民に対して忠実なゆえんだらうと私は考へるのですが、その点どうお考えですか。

○堀(武)政府委員 矛盾したことを言うではないかといふおしかりを受けましたが、船腹の量をできることなら早く減らす、これの意味において他人の所有船でも認めた、私はこういうことを申しましたのですが、それにも限度がございまして、やはり輸送需要の目の前にあつて、そしてその荷主の輸送の申し込みを振り切つてまでは解撤をやらぬ、こういうことを申し上げたわけでありまして。私としては矛盾をしいないつもりでござい

ますが、ひとつ御了承願ひます。

○河村委員 これを矛盾と感じないのは少しどうかしてゐると思ふのです。それは最終的には三十三万五千トンから三十六万五千トンでもよろしいのです。だけれども、それならほんとうに自己保有船をつぶすのであつても、解撤船を買つてくるのであつても、船腹の需給は同じでしょう。同じなんですから、それならば自己保有船をお互いにいさへ合つて、業界の再編成を進めながらやつてゐるの、それに対する御答弁をいただきた

○大橋國務大臣 御意見はよくわかりましたが、当局といたしましては解撤量をできるだけ増大することを考へまして、またそれが内航海運対策として重要であると思へまして、先ほど来申し上げたような線に沿つて考慮をいたした次第でござい

○河村委員 いま一方で申つて、市況が緩和したからそうあつてなくともいいと言ひながら、片一方で過剰船腹は一ぺんに整理しなければ困るのだと、かつてなことを言つてゐるのですが、おそろく大臣はよく御存じないかもしれないけれども、どうも私はいままでのお話を伺つてゐると、結局は公団に船をつくらせないとお話にならぬ、だからしやにむにやつてゐるといふ感じが受けな

いのですけれども、そういう点はどうなんですか。そういう気持ちで働いてきたのじゃないかといふ印象を受けますが、いかがですか。

○大橋國務大臣 そういふわけではございませんので、海運対策遂行上の見地から考へてやつた次第でございまして、それが公団の商売あさりでやむを得ずやつたのだといふふうに見られることは、まことに心外でございまして。

○河村委員 今後、一体どうされるつもりですか。いま私はこゝでもつて妥協したわけではないけれども、一体今後、解撤建造についての方針はどうお考へになつてゐますか。

○大橋國務大臣 解撤比率につきましては、先ほど来申し上げましたごとく閣議で標準をきめてお

りまして、一・五対一というのが依然として閣議決定に残っております。これが理想でございますが、周囲の情勢上やむを得ず閣議決定の限度内において手心を加えた次第でございますが、今後といえどもやはり一・五対一というのが目標でございますので、できるだけそれに近づけるべく努力をいたしてまいりたい、こういう考えは捨てておるわけではございません。

○河村委員 私の持ち時間も減つてきましたから、係船のほうを一言だけ伺いますが、現在の実績が二万七千トンを示したか。五万トン目標ですね。これは六月末締め切りですか、これは一体どうされるつもりですか。五万トン何とかおやりになるつもりですか、もうやめるつもりですか。

○野村説明員 係船につきましては、一応いろいろな計算上のために、四月十五日で第一次と申しますか打ち切つておりますけれども、なお六月末日までは係船の希望を調査して、希望があればそれを審査して係船に加えるということで、ただいませつかく努力中でございます。

○河村委員 希望があれば加えるというだけでは、積極的に五万トンだけ係船させようという意思はない、そういうことですね。

○野村説明員 この点につきましては、先般の久保先生の御質問に海運局長がお答えいたしましたように、中核六社の社長等に局長が会いまして、その傘下の子会社と申しますか系列会社を含めて、できるだけこの閣議決定の線に沿った係船の実施に協力するように呼びかけ、また私もそれぞれその担当の部門にいろいろ呼びかけをし合ひも重ねまして、鋭意係船量を目標の五万重量トンに達するように努力したつもりでございますけれども、先ほど来局長のほうから申し上げましたような輸送需要の伸びということがございまして、現在までのところをこまめに達していないという事情になっておるということでございます。

○河村委員 その程度の御答弁ではたいへんおぼつかない。私は共同係船もできないで終わるだろうと思うのですが、結局解船建造のほうも共同係

船のほうも、ふたをあけてみたらまるつきり看板に偽りありの結果になってしまふ。内航海運の問題といたしましては、いふん大きな問題なんです。しかも非常な長期、低利の融資と利子補給まで法律で定めておいて、それが初めからこういうひどい状況になってしまったという状況で、しかもそれを何とかして打破して成果をあげようという意図もないように思われるのです。これでは、おそらく今後あなたの方のおやりになる政策というものは、だれにも信用されなくなつてしまふと思うのです。だから、今後もう一ぺんやろうつたつてだめです。海運市況というのは、非常に波があるものです。いま多少好況かもしれないけれども、しかしいま好況だといつたつて、標準運賃に比べて、一体どれだけのところまで運賃の実績が到達しているのですか。

○堀(武)政府委員 実勢運賃は、調整運賃というのがございまして、――まず標準運賃というものを告示で運輸大臣が示しております。それを標準にしまして、各海運組合が調整運賃というものをつくつております。それよりも実勢運賃が四、五割低いというのが大体の情勢でございます。

○河村委員 平均四、五割かもしれないけれども、私の見るところでは、おそらく一〇%以上下回るような気がいたします。船によつては、中には品物別に需給の逼迫しているものもあるかもしれないけれども、一般貨物船については、決してこれでもない船は足りないくらいなんだという話ではないはずなんです。ですから、ここで多少好況かもしれないけれども、こういう時期に解船も予定どおりやり、共同係船も予定どおりやらせる。それでなければ、目先のミクロの問題にとらわれて政策の実行能力を欠いていったらば、もう一ぺん今度不況の時期がきて、こういう政策をやろうといつたつてもうできませんよ。それは国会だつて信用しないし、国民も信用しません。そういう意味で、私は時間がないからこれでやめま

すけれども、よくもう一ぺん反省をされて、この対策自身も修正する可能性があればどんな修正でもやつて、少しでも目標に近づけるように、そういう努力を続けるべきだと思ふのです。そういう決意をぜひとも要望いたしまして、私の質問を終わることにいたします。

○大橋國務大臣 ただいま河村委員のお述べになりましたことにつきましては、まことにごもっともでございます。今後当局といたしましては、十分そうした点に注意をして進みたいと思ひますので、どうぞ御了承賜わりたいと思ひます。

○細田委員長代理 久保三郎君。

○久保委員 この間の質問の引き続きでありますし、なおただいま河村委員からも幾つか重要な点でお尋ねがあつたと思ふのでありますが、そのうち一、二、引き續いて、よくわかりませんので、御説明をいただきたい、こういうふうに思ふのであります。

一つは、今度の輸出船ですね。この前私から質問した、たとえば水船、沈没した船ですね。こういうものがいわゆる許可というか、一つの権利として売買というか、権利が売買の対象になるようにいままで御説明が実際はあつたのであります。そこで教えていただきたいのが、局限して、この水船というのは法律上船であるのかどうか。船でなければ、この間御答弁がありましたように解撤、スクラップということやその他の問題にはならぬのではないかと思つてゐるわけです。だから、この水路というのは船であるのかどうか。

○堀(武)政府委員 船というのは法律的に何であるかという問題がございまして、船の登記、登録というのがございまして、船にはいわゆる私法上の登記といふもの、これは第三者の対抗要件でございますが、そのほかに船舶法による登録といふものがございます。これは行政登録でございます。そしてもう一つ内航海運法による登録といふものがございます。これは事業登録でございます。その事業登録の中に、どういふ船を持てるといふことが書いてあります。ですから、事業の中の一つのファクターとして登録をされるわけでございます。常識的に言つて、登録されておるもの

を一応船というふうに観念する方法もあるのではないかと。それで、その物理的性能によりまして可航能力もないしあるいは浮いてもいない、そういうのが船か、そういう議論もございましょう。それで法律の意図における船といふものを、そういう登録されておるものといふふうに一応観念をしておるわけでございます。水船の場合に引き当てて充てておるのは、その内航海運法のまだ抹消してない船という意味に理解しております。

○久保委員 いまのお話は、水船は内航海運法というものがしてある船ですね。それは海商法にいうところの船ではない。海商法には、御存じでしょうが、私初めて見たのでありますが、商法の六百八十四条、船舶の定義というのがございまして、その一項に「本法ニ於テ船舶トハ商行為ヲ爲ス目的ヲ以テ、商行為をなす」といふことは、内航海運法がなければ商行為ができない。そういう目的をもつて航海の用に供するものをいふ。水船は航海の用に供し得られない。だから商法六百八十四条にいうところの船舶ではない。内航海運法を受けた船といふことは、商法なり民法上どういふ地位にあるのかといふことを実は聞きたいのであります。というのは、運輸省で扱つてゐるいろいろな免許認可といふものが、たとえばハイタクにしてもナンバー一枚で何百万円というふうなことで、実は権利としての売買があるやに聞いているわけなんです。しかしナンバープレートなり内航海運法そのものが、正当の対象には私はならぬと思ふのです。正当の対象になるものはそれじゃ船といふ物体、しかしその船といふ物体でも、そこに認可といふかそういうものの権利、こういうものがくつかない登録にならないのかどうか、そういうふうないろいろな解釈がたぐさありますが、私は政策上の問題としてこの間も伺ひしたのですが、さっきの河村委員の質問からいつても、その解釈が、いいかげんではないのだからけれども、どうも何かぐらうしてきつちつしないというところでは、問題の一つだろうと私は思ふのです。だからそういう問題は、あまりいたした問題ではな

○野村説明員 先生御承知のように、閣議決定並
いう理由です。いや、おわかりにならないかな、
参事官首をかかげている。何で三年に分けて建造
する、無理でしょう、スクラップは一年でばつと
やるのだから、ばつとやるときにばつとつくれば
いいんだから、それをしないで三年にした理由は
何でしょうかと聞いておる。

時の計算によりまして、当時約五十八万トンの余剰船腹があるわけであります。これは老朽船でございますので、これはできるだけ早い機会に一挙に解撤をして船腹量を調整したいということ、一挙解撤をきめたわけでございます。なお建造のほうにつきましては、一挙に解撤をしてそれを一挙に建造をするということになりますと、質的な改良にはなりませんけれども、量的には早く船腹が就航するということがございまして、当時策定いたしました適正船腹量とのバランスを考えながら三カ年に分けて建造するという当初からの計画に基づいてやっておるわけでございまして、現在の段階におきまして、いま申し上げましたように一挙解撤のほうは、二カ月ほど事務上の関係で時

日を延ばした。建造のほうは三年間に分けてやるという当初の方針は、そのまま踏襲しておるわけでございますが、量的にはスクラップとの見合いで減っておる、こういう状況でございますして、三年間段階的に建造するというのは適正船腹量とのバランスが主因でございます。なお、そのほか副次的な原因としては、造船所の船台の関係、そういうこともあるわけでございます。

あるから、老朽船だけはスクラップするものは一挙にしてしまふ。そこで減していく。それで逐次建造していくということは、船腹を急減にふやさぬ。それから、一・五にした理由は、言うならば船腹量のある一定限度に押えてふやさないという、ような計算。ところが、この間も言つたように、一・五にしたつて生産性というようなものは大体対々ぐらゐにいくような近代船ができてきている。そういうことからいへば、もはや解撤建造に

よって船腹の調整をはかるというのには、これは意味のない話である。むしろこれは内航の船質を改善するというところにメリットを置いていくようになつてきたというよりな考へでこの間は質問をしたところが、あまり抵抗はないから、そのとおりというふうには私は考へておつた。そうだとするならば、無理して一・三五とか何かにしない、この際もう老朽船はあつたで締め切りなんだから、それでも締め切つてしまつて、そして建造できるものはもう単年度、ことしだけで建造していく、何も四十三年度まで延ばすことはないではないか。海運市況はいいというのだから、いいならば、船は多少ふえたつて——ふえるというのか、減つていくんですから、まあいいではないか。ただし一・五にしたらどうか。一・三五とか、それから、何も当初どおり来年までかかつて建造するというふうな、そういうふうなものは適切な措置ではないだろうというふうな、てまふえどもはここだけでは思ふわけなんでありませう。しかし問題は、これから御質問申し上げる、いわゆる集約の問題が一つあるわけなんです。集約についても、これは解撤建造をやる、あるいは、係船が計算どおりいかないというふうなことも、全部が全部じゃないだろうと思ふが、ほかから見てみると、どうもスムーズにいかない原因の一半は、一つはこの集約の問題にありそう。これも権利化するんじやないか。すでに権利化しているんでしょ。そう思ふんですね。これはそうではないですか。私の言っていることわかりましょ。おわかりになる。それでは、そういうことに見ておられるかい。それを一べん聞きたいのです。

り減るわけ。それで解撤を済んでいるんではないか、こういう御趣旨かと思ひますが、さうでございますか。

○久保委員 そうです。

○堀(武)政府委員 それでは、その権利の売買が、そのために船腹量としてのワクですか、おまえのほうの千トンと私のほうの千トンを集めればこれは許可を受けられるんだ、おまえのほうの千トンの権利を自分のほうに譲つてくれないうか、そういう意味の権利の売買かと思ひます。この集約の最後の許可は四十四年度の九月でございますので、まだ時間的にも相当余裕がございます。そこでまず、先生のほうが早耳かと思ひますが、われわれのほうにはまだそこまで、そういう権利の売買がだいいふ行なわれてきたというふうな話はまだ私は聞いていません。よく調べてみたいと思ひます。

○久保委員 まだ時間的には余裕がありますから、お話のように、そこまでは発展しないだろうという見通しのようにありますが、私は決してどこからか聞いてきたわけじゃなくて、大体そういうことになつてきたんです。私もしろうとでありまして、だいいふこと三年ぐらいの間政府にだまされ続けてきたものから、ものごとは一べん裏返してみたらどうもいふとどうもよくなさそうだと思つて質問しているわけなんです。それはいいとして、一挙に今年度で解撤新造は終わりにしたらどうですか。やらぬですか。来年までやりますか。やっぱりやるのですか。そうしてやつたほうがいいのじやないですか。

○堀(武)政府委員 ことしで終わりにしたほうがいいんじやないかという御趣旨が、解撤代替建造という方式をことしで終わりにしたらどうかという御趣旨でもありません、三年間で代替建造をやるといふ閣議決定もございまして、そこまでの目標でもって各船主が申し込んでおりますし、いろいろな手配もいたしておりますので、このたびの三カ年計画だけはこのまま進めたい、かように

考へております。

○久保委員 閣議決定もございすからといつて、変なところでは閣議決定が吹つ飛ばしちゃうて歩いていくようなものだ。まあそれは政府内部のことではありますから、お考えどおりにおやりになるのもけっこうだと思ひますが、来年になつたらまたうんとこれが変わるんじやないですか。変わったときにまた同じ質問をここで河村先生にされても、ちよつと困るのじやないかと私は心配しているのです。なければいいですよ。いいですが、そういうふうには一考は考へておられるか。

それから、さっきの河村先生の質問で、やはりどうも船に聞いておかしなのは、「貨物船を輸出する海上貨物運送事業者又は貨物船貸渡業者と費用を分担して」老朽船を解撤建造するんだというふうに書いてあるのですね。ところが、何回かの質問で、それは権利を譲つてもらつたものと解釈しているんだ、輸出した人と建造する人は別であつてもいいんだという解釈でしたね。そうすね。ところが、これは私は河村さんと違ふところを見ているのか。これは公団法第十九条の第一項第五号なんです。第一項第五号で、完全に読むと「一五 老朽貨物船等を解撤し、又は貨物船を輸出する海上貨物運送事業者又は貨物船貸渡業者と費用を分担して、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)を建造すること。これが公団の目的達成というか、業務になつていふのです。これでできることになつていふのでしよ。そう

○野村説明員 いまの先生の御質問は、一般的に解撤建造を公団に認める、公団の業務についての基本規定でございすね、それは、おっしゃるとおり、貨物船につきましてもこの十九条の第五号のいま先生のお読みになつた条文によつて解撤建造をやつております。

○久保委員 今回ののもこれでやるのです。さつき河村委員の質問はこれと関係ありますか、ないですか。

○野村説明員 解撤建造業務はいま申しましたように、この五号でやつております。先ほどの河村先生の御質問は、八号にございす。解撤融資の件についての御質問でございしたので、八号によつてお答えいたしました。その八号は、今回新たに定められました解撤融資をやる根拠規定でございす。

○久保委員 それで、これからいふと、さっきの河村委員の質問になるわけなんだが、貨物船を輸出するいわゆるオペレーターなりオーナーと費用を分担してというのだね。それで解撤建造をしていくのだというのだね。ところが、さつきは船を輸出するものは、ここに書いてあるオペレーターなりオーナーかもしれないのだ。ところが他のオペレーターあるいはオーナーが、今度その権利を買つて——権利を買つていふこと。そういうことになつていふかどうかわからぬが、実際は権利を買つて、それを輸出したから何トンの船をつくつてくださう、そういうことになればつくるといふことではしよ。だからこの法律の文言からいけば、たとえば河村さんという海上貨物運送事業者、いわゆるオペレーターが船を持つていて、これがインドネシアかどこかへ売船した。久保というオーナーがいて、それで川村オペレーターから紙つべらをもつてきて、これは輸出しました。ついでにはスクラップはこれです。ひとつ新造してください。さつきは、それは可能だという答弁なんです。さつきは、それは可能だといふ限りは、これはどう解釈しても、違ひ人格の者がいいなんて書いてないです。

○野村説明員 一般的に申し上げますと、公団で解撤建造の業務をやつておりますのは先生の御指摘のとおりでございす。その形態を分類いたしますと、Aという人が自分の所有船を解撤をして、そしてA自身が建造をするという場合が一つございす。それから今度はBという人がお

して、Bという人の解雇した船をAが買い取りまして、そしてAが建造をする、こういう場合がございいます。それが解雇の場合でございいます。

それから輸出の場合について言いますと、Cが自分の船を輸出してC自身が建造する場合がございいます。それから、DがCに船を売って、その船を買ったCが輸出をして、C自身が建造をするという場合がございいます。もう一つは、EがDの船を輸出をいたしまして、そのあとでCが船を輸出した権利を買って、そしてCが建造する。こういう場合がございまして、私どものこの公団の第九条の第五の基本的な規定は、いま申し上げました五つの人がそれぞれある一定の船を解雇または輸出をして、船を建造しようということを公団に申し出た場合に、公団は審査をして建造を認めるという規定だと解しておりますし、第八の河村先生の先ほどのお尋ねの場合は、やはり解雇融資の対象といたしましては、自分自身あるいは他人の船を輸出または解雇して建造しようという建造希望者に対して融資をする、こういう規定でございいます。この点につきましては、いま申し上げましたようないろいろの形態がございまして、その形態を従来認めておったわけでございいます。

○久保委員 参事官、ほかが聞いているのは、いろいろな形態を取り扱っているというところは間違いないのかという意味で聞いているのです。ここに書いてあるとおり、「貨物船を輸出する海上貨物運送事業者又は貨物給貸渡業者と費用を分担して」と云々、こうなっているのだから、どうしてここに関係のない人が費用を分担して船がで

きるのかというのを私は質問しているのです。しかもこの次までに解雇してくださいというのはいわゆる許可認可、そういうものはどういふふうに法律上見ることが正しいのか、あなたのお話の中に売買という話がいま出てきているのです。それだとするならば、これはやはり法律的に何かどこかでコンクリートされていなければならぬはずだと私は思うのです。もともとからい々と、船腹過剰だの、国家の助成を待つというより

な業種は、そういう権利が売買の対象になることは、国民としては迷惑なんです。そういう権利が売買のできるところへ国家の税金をつぎ込まなければならぬ、こんなばかしの話はないです。これは理屈じゃなくて、国民的な感情です。それは権利でも何でもないとはいえませんが、いけれども、紙っぱらに移動すればいいものなんだ、そこへまた助成金を出さなければならぬというふうなことを、証明書や認可書をやるときで、国家の庇護のもとにいかうか何というか、そこへ助成をやるなどというものは、これはたいへんなことですよ。一般国民には何もありません。まあ理屈におちいりました。さつき河村委員が質問したとおり、法でいって場合には第三者がその権利を買って云々なんというものは、どこをつつたつた出てこないのです。だからほんとうならば、これはいわゆる許可の権利のあるものが分担して建造ができるというふうなでも改めるならば、まだはつきりします。これはこれでやはり違ふと思

うのです。これもさっきの権利の問題となりますから……。私はこれはいまの場合、どうもこの法律の文言では、あなたの答弁は少し違ふ。少し違ふというよりも、だいたい違ふというふうに思うのです。だから、いい悪いは別にして、法律的な解釈の知恵というか、そういうものを確立する必要があります。そうでなければ、この法案を通過しても意味がないというふうにさえ私は感じているのです。

それから時間ありませんから何ですが、標準運賃について先般質問すると言っておきましたから、若干お尋ねしたい。ここに資料をいただきましたが、この場合いわゆる三品目で、七航路についてありますが、そのほかにもあるようでありまして、この石炭、あるいは鉄鋼、この二つは実勢運賃とそうしたいして変わりはないということであり、また、多少これは実効性がある。ところが重油については、残念ながらどうも実勢運賃との間にはかなりの隔たりができてきている。これはい

かなる原因であるか。その原因はいろいろあるかもしれませんが、荷主との関係、あるいは船腹との関係というか、そういうたいすれにこの原因があるのか、ひとつお聞かせをいただきたい。こういう場合には運輸省はいかなる指導をするのか。標準運賃より実勢運賃がかなり落ちているという場合には、運輸省はいかなる対策があるのか、あるいは海運組合そのものがどういふふうにするべきなのか、ひとつお答えをいただきたい。

○野村説明員 ただいま先生の御指摘のように、標準運賃が設定されております三品目の中で、石油の運賃につきましては、特に調整運賃、実勢運賃、標準運賃と比較してずっと下回っているというところは、御指摘のとおりでございます。この原因につきましては、私もいろいろと実情を調査いたしておるわけでございしますが、基本的に申しまして、内航のタンカー関係の船主あるいはオペレーターというものは、そうでもないものもござい

ますけれども、相当程度いわゆる石油関係の荷主の子会社と申しますか、系列会社と申しますか、そういう系統のものが多くて、実質的には、いわばインダストリアルキャリアと申しますか、そういう形態をとっておるものが相当ございします。したがって、荷主との折衝の関係で、ほかの鉄鋼とかあるいは石炭の業者と比べて、きわめて弱いという基本的性格が一つございします。

それから第二の点は、石炭とか鉄鋼の場合におきましては、集団交渉と申しますか、海運業者側は海運業者側で海運組合を中心にして、たとえば石炭については炭申会、あるいは鋼材については大手鋼材メーカーの幹事会社等々、集団で折衝して、一挙に運賃を解決するという方策をとっておりまして、それがかなりの効果をおさめているようでございます。ところが石油業界におきましては、たとえば石油連盟とタンカーの海運組合が折衝いたしまして、石油連盟としては、運賃の問題は個別企業と個別企業が折衝してくれ、自分たちは運賃の問題を折衝する権限も、そういう職能も与えられていないということで、結局集団

的な折衝というふうな場を獲得することができませんで、個別的な企業が個別的な石油の企業と折衝をしておるということでございします。したがって、非常に団結力が弱くて、また個々の運賃折衝において低位に押えられているというところでございします。それで私どもとしては、こういうことではいけないというところで、せっかく内航タンカーの海運組合もできたのでございしますから、海運組合としての活動力を強化するようにかねて強力に指導してまいったわけでございします。先般、今月初めに全国の内航タンカー業者のおもな人が東京に集まりまして、ぜひ調整運賃を実行しようというところで申し合わせをしました。私どももその会合の席へ出て、ぜひ調整運賃に一步でも二歩でも近づくように努力してほしい、それにはまず交渉の場をつくるようにすべきであるというふうな意見交換をいたしまして、目下その指導をいたしておるわけでございしますが、現状は、いま先生の御指摘のように、鉄鋼、石炭に比べて非常に力が弱く、したがって運賃が低位に据え置かれておる、こういうふうな状態でございます。

○久保委員 大体お話しのとおりだろうと思うのでありますが、ただ問題は、現在の事態の解決というだけではなくて、いかなれば今後作業にかかるといふ集約について大きな関係が出てくると思うのです。集約はしてみたものの、実際は内航海運そのものに利益が与えられなくて、最近はいわゆる流通機構の整備、そういうことで運賃の負担がいわゆるコストダウンできた、総資本の要求にだけこたえられたということになれば、国家の資金なりをつぎ込んだり、海運局というふうな大組織を使つて零細な企業であるべき内航海運の助成あるいは建て直しというふうなものは、かつてみたところで、しよせんそれは総資本の利益のためにあつて——もちろん総資本も言うであります。運賃なり流通機構におけるコストダウンは、結果としては国民生活に対する物価の引き下げにつながるものであるからというふうなことを、たしか言うだろうと思うのです。しかし、

いまだかつてそういう観点から流通機構の合理化というふうなものと真剣に取り組んだものを、私は知らないであります。またはそういうことが、いまの体制の中ではできるはずはあまりない。極端に過ぎるかもしれないけれども、なかなかこれはできない。だから、そういうことを考えていわれる内航の集約というものをやってみていくのか。もちろん日本における物資輸送の機構を改善し、あるいは合理的にしていこうということも、これは当然政府としては考慮に入れなければならぬことではあります。もう一つの大きなねらいは、それを業とする者の経営の安定あるいは流通機構の安定という物資輸送の安定ということにつながらねばならないと思うのであります。先ほど参事官から御説明のありましたような実態は、たとえばインダストリアルキャリア一つとりまして、これはいわゆる荷主の運賃引き下げの道具に今日まで使われてきたことは事実であります。これはもちろん荷主も必要上、そういう自分で、自分に必要なコネを持ったということではあります。これは何も非難する必要はないのであります。しかしこれは全部がそういう船を自分でかかえておるかという、一部だけかかえておいて、言うなれば運賃をダンピングというか、たたくための一つの材料にしていこうというふうなことも、まさに今日まで見受けているわけではあります。だから、今度の集約なりこの制度によってそういうものが排除されて、公正な取引が荷主との間にできるようなものかどうか。大体内航の指導権をとっているものは、残念ながら荷主との上に立つ金融資本、こういうものが船の場合は特に力が強い、内航でもそれとおりでしよ。だから、そういうものに関係なくってといえは語弊がありますが、もちろん関係ないということは言えませんが、荷主なくして船ばかり走らせるわけにいきませんから、荷主が存在することは当然であります。が、少なくとも荷主と内航団体というか、海運組合が対等の立場で内航の運賃、いわゆる取引条件というものが確立される、あるいはそれに近づいた

めの集約であるのかどうか。それはそういうふうになりますかどうかということですが、こういう集約は何のためにいたすのですか。

○堀(武)政府委員 ただいま先生がおっしゃったようなこと、それとおりでございしますが、現在の内航海運業界の状況と申しますのは、非常に零細企業が乱立しておるといふのが、企業体制の問題としては一番大きな問題でございします。一ぱい船主が八〇数多もあるということが一番大きな病弊でございまして、零細企業であつて、しかしして乱立しておるために過当競争が行なわれておるといふのが実情でございします。そこでまず、一番根本的な原因であるところの零細な企業であるという点を何とか適正な規模に集約する、それによつて業界に一つの秩序を与える、その秩序を与えることによつて公正な競争が行なわれるようにしようというものが、このたびの集約のねらいでございします。このようにして、ある程度の規模までに集約をいたしましたものが、内航海運組合法によりましてその海運組合に組織化されまして、そしてそれが共同して荷主とお話をするということによつて、いままでの隷属的な立場、そして荷主に對し非常に弱かつた立場というものを強くして、こうというものがねらいでございまして、ただいま先生のおっしゃったことと全く同じということでございます。

○久保委員 そこで、ちよつとしろうとらしいお尋ねで恐縮であります。内航海運法施行規則で、第四条が基準船腹量ということでありまして、これは一、二、三、四とこうなつておるわけなので、いまある海運組合の規模、規模というものを基準にしてこれをおきめになつておるのですか。もつと申し上げますと、たとえ海運組合の中には全国内航タンカー海運組合、それから千トン以下で全国内航輸送海運組合、それから大きい船の集まりである内航大型船輸送海運組合、大体三つくらいであります。そういうものを中心に考えているのですか。

○野村説明員 先生の御指摘のこの施行規則の第四条に關する御質問だと思ひますが、基準をきめましたのは、直接は現在の、いまお話しのような海運組合を対象にして考えたものではございませぬ。大体現在の海運組合の構成メンバーと對比してみますと、この四つの基準がございします中で、第三号の三百トン未満というものは大体全国海運組合連合会程度の業者、それから第二号は、これは一部に上るが、それか第一号は内航輸送組合の大きなところあるいは大型組合、こういうものが事実上それとおもひに符合をするというふうに考へております。

○久保委員 こんな質問は無理かもしれませんが、たとえばこの施行規則第四条の一項一号は大型のほうなのでありますが、その集約の単位は五千トンということになつておるわけですが、これは、五千トンならばいわゆる経済的な効率のいい経営単位であるという意味なんではないか。それでは、どうして五千トンならいいのかという意地の悪い質問になるわけなんです。これはよくわかりませんので、五千トンならばどうしていいのか。これは簡単に説明できないだろうとは思ひのだけれども、いまの局長の御答弁ではちよつとわかりかねます。

それからもう一つは航路別に——もちろんこれは船の形、船の大きさ、これは大ききだけ書いてあります。今度実際に考えなければならぬのは航路別、航路別の前に、言うならば物資別ですね、物資別、航路別というものを加えたもので総トン数幾らならば適当である、こういう計算が出なければいかぬと思ひます。それで、これは説明だけではわれわれもちよつとわからぬものでありますから、次の機会までに、大型は五千トンという単位はどんな計算をしているのか。それから未来図というか、将来図としては大体どういふ方面に何グループということになるのか。それを、きょうはもう時間がございせんから、次に出していただきたいと思ひます。

それから次に、御承知のように内航海運業者の八五〇くらいまではいわゆる一ぱい船主である。一ぱいというからには、そんなに大きい船を持つていない者はない。小さい船、極端なものは機

○堀(武)政府委員 この考え方はいろいろな航路あるいはいろいろな物資別に、ある規模、ある大きさの船が最も適当であるという場合が多いわけですが、そういうところには同じような船が多いわけが多いので、そういうものを考へて、この四つに分けておるわけでございます。そして、特に五千トン、二千トンというふうに分けましたのは、まずその基本的な考え方といたしましては、基幹航路と申しますか、いわゆるメイン航路ですね、たとえば阪神とか北海道—京浜とか、そういうメインルートと申しますか、そういう基幹航路につきましては、将来これからは二千トンくらいの大きさの船が、採算上最も有利になりますし、最も適当になるのではないかと。地方航路、それ以外の航路でございしますが、こういうローカル航路におき

ましては五百トンくらいが最も適当ではないか、いろいろその港の状況、それから、いわゆるロットの大ききというものを考へまして、いま申しましたような考え方をしたわけでございます。そして、その二千トンなり五百トンなりの船を少なくとも四、五は持つというふうな形が一番いいのではないかと、この四、五はの船を単位として許可制を考へる、こういうふうな考へておる次第でございします。

○久保委員 これは絵をかいて、たとえば一にしても、これは大きい船中心であります。そうですね。それから、内航大型船輸送組合という傘下に集まる組合、それは幾つぐらゐのグループになるか、グループのつくり方。これは総トン数五千トンとかあるいは二千トン、千トンあるいは二百トンと申すことと単位を区切つておるのではありませんか、質問があつちへ行つたりこつちへ行つたりで恐縮なのでありますが、この二千トンあるいは二百トンと申すのは、いかなる理由がこの中にあるのでしよ。

○堀(武)政府委員 この考え方はいろいろな航路あるいはいろいろな物資別に、ある規模、ある大きさの船が最も適当であるという場合が多いわけですが、そういうところには同じような船が多いわけが多いので、そういうものを考へて、この四つに分けておるわけでございます。そして、特に五千トン、二千トンというふうに分けましたのは、まずその基本的な考え方といたしましては、基幹航路と申しますか、いわゆるメイン航路ですね、たとえば阪神とか北海道—京浜とか、そういうメインルートと申しますか、そういう基幹航路につきましては、将来これからは二千トンくらいの大きさの船が、採算上最も有利になりますし、最も適当になるのではないかと。地方航路、それ以外の航路でございしますが、こういうローカル航路におき

ましては五百トンくらいが最も適当ではないか、いろいろその港の状況、それから、いわゆるロットの大ききというものを考へまして、いま申しましたような考え方をしたわけでございます。そして、その二千トンなり五百トンなりの船を少なくとも四、五は持つというふうな形が一番いいのではないかと、この四、五はの船を単位として許可制を考へる、こういうふうな考へておる次第でございします。

それから次に、御承知のように内航海運業者の八五〇くらいまではいわゆる一ぱい船主である。一ぱいというからには、そんなに大きい船を持つていない者はない。小さい船、極端なものは機

○野村計明員 仰せのとおり二年以上の歳月がございしますが、四十四年の三月までの間に役所のほうから、それから各海運組合、それから個々の業者と、いろいろのいろいろな実情を調査しまして、いま先生のおっしゃいましたような許可体制に入るな、などのいろいろな行政指導をし、また集約等につきます。

からぬというか、そういうふうに日数をかけなければできないものを、何で解撤だの係船だのと、いつてやつてゐるのだらうという気持ちも逆にあるわけです。全体の対応する形というか、そういうものをつくりつつあるでしょう。いま、そうでしょう。ところがそれを解撤建造という、船舶調整——ところが船舶調整はもうすでに意味がなくなつてきている。いわゆる不経済船、老朽船の代替建造、それに今度は重点が移つてきているのです。ところが今度は経営規模の問題になると、こ

したがいまして、貸し渡し業者として今後もやっていきたいという希望の人は、これは規模とは関係なく貸し渡し業者として、オペレーターとの間に適正な契約を結んで貸し渡し業務ができるように指導をしたい。それから、規模の集約を問題にしますのは、いま言いました零細業者、一ぱい船主等で何人か集まった、あるいは協同組合をつくる、あるいは企業の合併をするとか、そういうことで一定の規模に達するものは、オペレーターとしてこれは許可の対象になるということがござい

ナーであるべき筈合いなんですね。ところがそうではなくてくるし、いまの参事官の御答弁によりますれば、それはオペレーター中心に集約化されても、言うならオーナーもその傘下に系列あるわけです。いは專屬化されるということでもありますから、オーナーは、オーナーで十分活動の分野を残しておくのだというような意味のいまの御答弁だけでは、ちよつとどうかと私は思っているのです。

時間も過ぎましたからこれまでにしますけれど、もう、どうもきょうは私のほうも少し勉強が足りないな

かつたかもしれねが、しかし河村委員の質問はなかなか歯切れのいい質問でしたが、答弁のほうはちょっと歯切れがいいとは思えませんので、これはやはり整理してきて結末をつけてもらわねと、ちょっとわれわれのほうとしても聞いていて引っ込みがつかぬことがございますので、次会までにはきちつと歯切れよく整理していただきます、こういうふうに思います。

○細田委員長代理 次会は、明三十一日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時四十分散会