

第五十八回 参議院運輸委員會會議録第十五号

昭和四十三年五月七日(火曜日) 午後一時三十九分開会

委員の異動

四月二十五日 委員の異動 岡本 悟君 久保 勘一君 森中 守義君

四月二十六日 柳田桃太郎君 長谷川 仁君 柴田 栄君

四月二十七日 柴田 栄君 柳岡 秋夫君 竹中 恒雄君

五月六日 竹中 恒夫君 野上 元君 辻 武寿君

五月七日 井野 碩哉君 江藤 智君 平島 敏夫君

木村美智男君 補欠選任 久保 勘一君 温水 三郎君

大谷 賢雄君 野々山一三君 谷口 慶吉君 岡本 悟君

重政 庸徳君 大倉 精一君 出席者は左のとおり。 委員長 谷口 慶吉君 理事 岡本 悟君

委員

大谷 賢雄君 木村 陸男君 久保 勘一君 河野 謙三君 沢田 一精君 温水 三郎君 小酒井義男君 田代富士雄君

運輸大臣 中曾根康弘君 運輸政務次官 金子 岩三君 運輸大臣官房長 町田 直君 運輸省海運局長 堀 武夫君 運輸省自動車局長 鈴木 珮吉君

常任委員会専門員 吉田善次郎君 事務局長

本日の会議に付した案件 ○港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案 (内閣提出、衆議院送付) ○日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案 (内閣提出、衆議院送付) ○運輸事情等に関する調査 (自動車行政に関する件)

○委員長(谷口慶吉君) 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。 去る四月二十五日、森中守義君、岡本悟君が委員を辞任され、その補欠として柳岡秋夫君、長谷川仁君が選任されました。

また、二十六日には、柳田桃太郎君、長谷川仁君が委員を辞任され、その補欠として河野謙三君、柴田栄君が委員に選任されました。 また、二十七日には、柴田栄君、柳岡秋夫君が委員を辞任され、その補欠として竹中恒夫君、野上元君が選任されました。 また、昨五月六日には、竹中恒夫君、辻武寿君、野上元君が委員を辞任され、その補欠として岡本悟君、田代富士雄君、森中守義君がそれぞれ選任されました。 また、本日、木村美智男君、井野碩哉君、平島敏夫君、江藤智君が委員を辞任され、その補欠として野々山一三君、久保勘一君、大谷賢雄君、温水三郎君がそれぞれ選任されました。

○委員長(谷口慶吉君) 次に、理事の補欠互選についておはかりいたします。 委員の異動に伴い、理事が欠員となっておりますので、その補欠互選を行ないたいと存じます。 互選は、投票の方法によらないで、委員長にその指名を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(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。 それでは理事に岡本悟君を指名いたします。

○委員長(谷口慶吉君) 港湾整備緊急措置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。 中曾根運輸大臣。

○事務大臣(中曾根康弘君) ただいま議題となりました港湾整備緊急措置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。 港湾は、経済活動の重要な基盤でありまして、外国貿易を拡大し、生産の増強につとめ、地域格

差を是正し、もって、国民経済の健全な発展に寄与するためには、港湾の緊急かつ計画的な整備を推進する必要があることは申すまでもないところであります。このような見地から、政府は、昭和四十年年度を初年度とし昭和四十四年度に至る港湾整備五カ年計画を策定し、これに基づいて港湾整備事業の実施を鋭意推進してまいりましたのであります。

しかしながら、近年におけるわが国経済の高度成長に伴い、港湾取り扱ひ貨物量は予想外の伸びを示し、当初の想定をはるかに上回っております。さらに、海上コンテナ輸送の開始、超大型船の就航等海上輸送の合理化の必要性、船舶の大型化と航行船舶のふくそうに伴う海難の防止の要請等新たな情勢が生じてきたのであります。このような事態にかんがみ、昭和四十三年年度を初年度とする新港湾整備五カ年計画を策定し、港湾の整備を強力かつ計画的に推進する必要があると存じます。

つきましては、昭和四十年年度を初年度とする港湾整備五カ年計画を策定することとなっております。現行の港湾整備緊急措置法を改正し、昭和四十三年年度を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定し、閣議決定することといたす必要がございます。

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(谷口慶吉君) 本日は提案理由の説明聴取のみにとどめておきます。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

○田代富士男君 わが国の海運界は御承知のとおり、三十九年の四月に画期的な事業の集約化に踏み切りまして、三十八年に制定されました再建整備法、また利子補給法、いわゆる海運三法といわれますこのもとに、自立体制の第一歩を踏み出してまいりました。この集約化によりまして形成されてきた努力は、日本郵船を初めといたしまして六グループの中核会社を中心として、今日まで経営の合理化、船腹量の増加等をはかってまいりました。その結果、漸次上昇線をたどってまいりました。今日じゃないかと思えます。中にはいろいろまだ問題点になるところも多々ありますが、全般的に上向きの上昇を示してきた。そのときに当たりまして、たゞいま委員長から議題として申されまして、たゞいま委員長の一部を改正する法律案の問題につきまして、どうしてこのような措置を新たに講じなければならぬのか、もうこのまじで済むんじゃないかと、われわれはそのような見方をしますが、どうしてもそのようにしなくちゃならない。海運業界全般を通じて、その意義づけと申しますか、大臣自身のお考えについて、まず当初にお願いしたいと思うわけなんです。

○国務大臣(中曾根康弘君) 海運の船舶建造等が、お説のように、整備措置によりましてある程度の自活力を回復しましたことは御指摘のとおりでございます。しかしながら、日本の現在の経済成長に伴います国際取支の改善という面あるいはさらに外国側が自分の海運振興のためにやっております助成措置等を検討いたしますと、やはりある程度日本もこれに対抗する措置が必要でありまして、もしそれを行なえない場合には、かなりの劣勢な地位にまた転落する危険性があるのをごさいます。また、一面におきまして、日本の国際取支を改善するという面から、どうしても積み取り比率の改善、積み取り比率の改善のためには船腹量を強化することが喫緊の要点になってまいりまして、そういう点からいたしました。

も、利子補給という形によりまして建造を促進するといふ必要性があるのでございます。政府といたしましては、たゞいま海運造船合理化審議会に諮問をしておりますが、集約整備後の日本海運政策をいかにすべきかというのを、いま答申を待っておりますわけでございますけれども、四十三年度は、この一年に限りましてこの臨時措置法を適用いたしました。そして次の答申を待って次の措置を行なう。整備自体がもう一年かかるわけでございます。利子補給もまたもう一年これに並行して行なう必要もあるのをごさいます。

○田代富士男君 いま大臣が御説明なされましたが、整備自身もあと一年かかると、まあそういうことで提案理由説明の中にも「集約の実施の確認が当初の予定よりおくれ、昭和三十九年度に行なわれなかったため、内容を強化した利子補給契約は昭和三十九年度から結ぶこととなり、その結果、昭和四十三年度は再建整備計画期間中であるにもかかわらず、日本開発銀行の融資に關する利子補給契約を結ぶことができないことになっております」と、このように先に大臣も申されましたが、この間の事情も、もうちょっと詳しく当局者から聞かしていただきたいと思うのです。

○政府委員(堀武夫君) 再建整備の経緯でございますが、昭和三十六、七年ごろ、いわゆるスエズ・ブーム直後の非常な不況、戦後のいわゆる非常時に打撃をこうむった日本海運はその不況のどん底で苦しい状況になったのでありまして、そのために、そのままでは日本海運はつぶれてしまうおそれがあるという強い意見が出てまいりまして、それで三十八年に再建整備というものが行なわれる状態になってきたわけでございます。それで、この再建整備のこの政策の根幹となる点が三つあるわけでございます。一つは、いわゆる集約、企業

の集約ということを行なうことによつて、企業の体力を強化し、過当競争を少なくし、そうして経費削減、合理化ということを行なう、それを前提といたしまして、過去の利子の猶予、いうなればたな上げでございます。それが一つと、それから、

ら、それ以後新しい船をつくる場合の利子補給を強化すると、こういう三つの政策が行なわれることになったわけでございます。そこで、再建整備法によりまして、この集約計画というものと自立計画というものを二つ運輸大臣に提出して、そして大臣がそれを承認をし、そして確認することによって利子のたな上げというのを五年間行なうことになっておるわけでございます。で、この集約というものは、二十数個の会社を一挙に六つのグループにすることにしまして、少なくともそういう主要なオペレーターを二つ以上合併する、非常にいまだかつてない業界の再編成と申しますか、そういうことを前提として行なうことになつたわけでございます。そしてそういう合併というように、企業にとっては非常に重大なことでございまして、それはほんとうに達成できるというところをはっきり運輸大臣が確認したる後、五年間利子の猶予をする、こういうことになっておるわけでございます。同時に、いまの大坂商船、それから三井船舶が合併するなというところは、何人も予想だにしなかつたような事態でございまして、合併それ自体は非常に困難な話し合いのもとに行なわれたのであります。これも最終のぎりぎりになって、やっと。そういう話がまとまったので、決して確認を故意におくらすとか何とかという事態はございませんで、誠心誠意そういう合併の話し合いが行なわれて、そしてようやく三十九年の四月から七月くらいまでの間に集約が行なわれた。で、当初の予定といたしましては三十八年以内でこの集約を行なう、そういう前提で三十八年度から利子補給を強化した予算をとっておつたのであります。それが集約が、いま申しましたような事情でずれましたために、三十八年度の利子補給の予算などは不要に、半分くらいになつたというふうな事情のわけでございます。

○田代富士男君 いま具体的にお話を願います。再建整備のための三つの項目についての説明をお聞きいたしました。その三つの項目の一つの、新造船の建造に対する利子補給の問題点でござい

ますが、だからこれは当初の目的からするならば、これは一緒にしなくてもよいものじゃないかと思うわけなんです。それを、だが、もう一年間整備期間があるから一緒にしてもらいたいといつても、いまさっき大臣にも申しましたとおりに、当初の目的というものはこれは段階がございまして、ここまで達成できたけれども、また、この段階ではもっと不足があります。この時点ではここまでできましたが、もっと不足があるのじゃないかと思つて。それはある程度の限度というものは考えなくちゃならないと思つて。そういう場合には、このように一年間の期限だけで一緒にしなくちゃならないという、そういうものは強い、われわれ自身が納得できるような理由に私はならないのじゃないかと思つて。もう当初の目的はほぼ達成したのじゃないかろうか、そのように思つたわけなんです。提案理由を見ましても説得力のないような理由になっておりますし、この点について、どうしてもというふうな意向は一つも、われわれ自身が動かされるような感じを受けないわけなんです。ところが、どうしてもやってもならなくちゃならないというところをおっしゃいますけれども、この点ですけれども、はつきりと、一年間だけ延ばしてもらいたい、そうすると、一年間延ばしてから先はどうなるのか。また、もしもこれが一年間延長できなかった場合に、いま問題になっております外航船舶建造の今後の見通しというものに対してどうなるか。もう延長してもらつたものとしていま計画をお立てになつていらっしゃるのか。もしもこれが通らなかつた場合には利子の補給がなくなつた場合に外航船舶建造の見通しというものはどうなるか。その点もあわせてひとつ御説明願いたいと思つて

○国務大臣(中曾根康弘君) たとえばイギリス等におきましては、建造について二五%の補助金を出してございまして、四隻つくれば一ぱいはただでできるという、そういう思い切つた措置をやっております。それからドイツ、オランダ等におきま

しては利子補給をやっております。アメリカはそれ以上の強力な助成措置をやっております。そういう情勢の中で、海運を非常に大事な国策とする日本といいたしまして、これを直ちに課金してしまふという事は競争力を非常に弱体化することになるのであります。そこで整備期間中の一年でござりますから、この期間は依然従来どおりやっておりますことにして、それ以降のことはいま海運審で審議してござります。七月末ぐらゐまでには答申をもらひまして、それによつて次の手を打つていこうというのがわれわれの考え方でございます。

○田代富士男君 今後の外航船舶建造の見通しはどのくらいにお考えになっていらつしやるのか、当局からお聞きしたい。
○政府委員(堀武夫君) ただいま大臣からの御説明にありましたように、この再建整備以後の建造計画というものは、とりあえず経済社会発展計画というものがござりまして、それが四十六年まででござります。四十二年から四十六年までの間に九百万トンつくるといふことになってござります。そのあととどうなるかということにつきましては、いま海運造船合理化審議会での政策の目標というものをどのように考へるかということに關係をいたしまして御意見を承つて策定をいたしたい、かように考へてござります。で、いろいろ考へ方はござりますが、いま海運取支というものは非常に悪く、四十一年で五億九千万ドルぐらゐの赤字、四十二年度は八億ドル台の赤字になる見込

みでござります。そういう点から見ますと、ここで思い切つた海運国際収支改善対策というものを立てる必要があると思われまゝ。それでわれわれは少なくとも港灣経費の取支等は別といたしまして、運賃取支だけとせめてバランスがとれるようにしたいといふことで、いろいろ数字をいまつておるところでござります。

○田代富士男君 将来の見通しに對して九百万トンという一応の目標を示していらつしやるわけなんです、御承知の第二十四次の問題でござりますが、このような利子補給制度というものがあつた一年で打ち切られるという問題もからんでおるのじゃないかと思ひますが、これに三百三十万トンほどの応募があつたといふことを聞いておられます。それに対して将来は九百万トンまでもというお見通しでござります。それはやはり年度年度累積していつてこそ成り立つていくわけなんです。三百三十万トンの応募があつたうちに、これを二百二十万トンに圧縮をした。それぞれの理由があると思ひますが、その圧縮した理由とその方針、どうしてそのように、九百万トンを目標にするならば、こういう点も全面的に船腹量の増加という点も考へていく面と両方あわせて、やはりその年々のいろいろな問題点もあると思ひますけれども、こういうように措置をとつた理由、その点についてひとつ御説明を願ひたいと思ひます。

二百二十万トンに對して二十万トンオーバーしてござりますが、これは二十三次からのずれ込みでござりまして、それで予算上は二百二十万トンと、こういうわけになつておるわけでございます。それで御承知のとおり利子補給が、もうこの法律が延びてもあと一年でござりますといふことになりますと、二十四次船でどうしてもつくつておきたいといふ船主が当然多くなつてくるわけでございます。で、この四、五年の間は建造希望に大体見合つた予算のワツと申しますか、そういうものを確保できたのであります。ことしはいろいろいふたような最後の機会になるかもしれないといふので、建造希望がわれわれの予想しておつたよりも多かつた、そういう意味で予算のワツにはまらなかつたために三百三十万トンを、予算のワツの二百二十万トンにはめ込むために削るといふことに相なつた次第でござります。

○委員(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。
○委員(谷口慶吉君) 速記をつけて。
○田代富士男君 大臣の御都合がござりますからいまの問題は飛ばしまして、問題点になつておりますところの利子補給の問題点でござりますが、あと一年だけ延長といふ利子補給の問題が出されておりますが、これは海運のみならずあらゆる産業に利子補給がなされておられます、それだけの性格は違つておりますけれども、当初に私、大臣に申しましたけれども、利子補給といふ問題については、もう現段階では海運業界の利子補給は見切りをつけても成り立つていくだけの力を備へたのじゃないかと思ひます。いま申しましたのとおり、その理由は、三十九年の四月に画期的な企業集約化によりまして、いまも説明がござりましたとおり、奇蹟的にそれができた、上昇氣運に乗つておる。そのようにしてきた場合に、この利子補給の当初の主眼点といふものは何であつたかといへば、償却不足の解消ということが問題点になつていたのじゃないかと思ひます。そういう面です。そうしますと、それをずつと調べてみますと、中核六社でござりますが、これは昨年度の決算期を見ましても年に六分配當ぐらゐの態勢を整へるところまで来ておるわけですから、まあ、企業体としての力もすでに回復をしてきています。そこで、当初の再建整備の目的の償却不足解消もこれはほぼ、まだ満たされてないところもあつたが、将来の見通しを入れるならば昭和四十四年の五月ぐらゐまでには完全に達成できるような見通しにも立つておる。こういうところから私にはそのような、あと一年間というような延長はするべきではないと思ひます。このような当初の出発の目的から不足はないような措置じゃなからうかと思ひますが、これに對する大臣の考えはどうかでござりますか。

○國務大臣(中曾根康弘君) 若干復配してきた会社もござりますが、それは全部といふわけではなく、業績のいいわずかなものでござります。それから、償却につきましても、外国の水準が大體十五年で償却しておるのを日本の場合には十八年でやっております。外国並みに十五年で償却するようにいたします。したがつて、少なくとも外国レベルの水準に引き上げるためにもまだしばらくの間援護する必要があるでござります。

○委員(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。
○委員(谷口慶吉君) 速記をつけて。
○田代富士男君 まあ、ずいぶん委員長から、あれでござりますが、いま大臣が國際的な競争の上からと、そのように申されます。確かに最近の時代といふものは國際的な競争の上になつていかなかつたならば日本の國の海運の發展あるいは經濟の發展もあり得ないといふ理由はわかりませんが、それよりも大事なことは、国内の經濟を安定させてこそ外に伸びていく力を出せるものも出てくるのじゃないかと思ひます。やはり外にだけ力を注いで国内の經濟界といふものが不安定であつたらば、これこそ國際的な信用を失う結果になるのじゃないかと思ひます。そういう面です。

ま国の財政状態というものはどうであるかといえ
ば、私が説明するまでもございませぬ、このように
四十二年度だけでも百億あるいは百数十億に近い
海運利子補給を続けなくちゃならない、もしこれ
を続けていくならば、そうなつてきますと一業種
だけに對してそれだけの補給をしなくちゃならな
いその価値論、他産業に對してそれだけの補給を
し、助成をしてやるべき産業も一ぱいあるわけな
んであります。だから、いままでも恩恵を求めてい
ても受けられなかつたいろいろな産業がございま
す。そのような価値論の上からいきましても、国
内の財政の硬直化によりましてこのような今日の
状態になつておりますから、それだけの利子補給
する余裕があるならば国内の経済回復のために、
そちらに向けるべきじゃなからうか、そのように
考ふる次第なんですけれども、国内の経済状態が
大事か、あるいは国際競争が大事かという、簡単
に言うならばそういう問題点になるのですけれど
も、私は国内の経済力を充実してから外国に伸び
ていくのも一つじゃなからうかと思うのです。ま
た、それだけに利子補給、それだけの財源がある
ならばその財源を価値的に使うべきじゃないか、
また、事実、財政資金で建設資金に七割ないし八
割、このように融資するのは開銀としても異例な
ことではないかと思つておられます。このように
異例なことをいままでも繰返されてきていますわ
けなんです、開銀のこのような財政資金という
ものあり方というのは、御承知のとおり、市
中資金の誘い水になるためのそういう一つの措置
としてとられる場合もあるわけなんです。そうい
うことも考ふるならば、海運業界としてもそうい
うことに頼るだけでなくして、自立してやつてい
く道もあわせて考えていくべきじゃなからうか。
大臣お急ぎのようございませぬからまとめて申し
上げたようなことございませぬが、そういうもの
をまとめた上でひとつ御答弁を願いたいと思つて
おります。

○國務大臣(中曾根康弘君) お説のとおり、費用
対効果という観点から常に予算というものは検討

されなければならぬと思つておられます。そこで、このよ
うな利子補給に使う金をほかの場合に使つた場合
に、もっとより多くのプロフィット、ベネフィット
があるのではないかと御指摘をございませぬ
が、なるほどそういうことも考へなければならぬ
と思つておられます。しかし、国内産業全般を見ますと、
高度経済成長の成長力というのはいさぎよく旺盛で
ありまして、中小企業におきましては近代化のた
めに国がもっと補給したり何かしたりする必要が
あると思つておられます。少なくとも基幹産業と
かその他の大産業に至りましては、大体自己資本
で三十何%という大きな設備投資をやつて
いるわけでありませぬ。これは大体自分の力でやれ
るものなのであります。それを圧縮するのに政府
が苦勞しているという情勢であります、海運に
限りましては、そういうプロフィットがございま
せん。そういうわけで、これは国家がかなり助成
して、てこ入れてやらぬと一人前にならぬとい
う情勢にあると思つておられます。そういう面
から、先ほど海運局長から申し上げましたよう
に、八億ドルにも及ぶ国際収支の赤を埋めるとい
う意味から考へましても、国民経済全般を考へま
すと、費用対効果という点を考へますと、そこへ
重点を入れるということはそう失当なことではな
い、そのように私は考へるのでございませぬ。

長できない状態であるという大臣のお考えでござ
いませぬが、そういう状態をございませぬならば、
今後の再建計画は九百万トンということござい
ませぬが、その再建計画も来年度で一応は終止符を
打つわけなんです、その後の対策につきましま
して、海運政策はどのようにお考へになつていら
っしゃるやら、概要について御説明を願いたいと思
つておられます。

○政府委員(堀武夫君) 再建整備計画は三十九年
から五十年、その名のとおりに、危殆に瀕してお
りました日本海運を再建するということ自体が旗
しるしでございます。これが法律的には償却不足を
解消するということが直接の目標になつてお
りませぬ。これはまだ若干の償却不足が残つてお
りませぬけれども、もうあと一年でこれは償却できると
いふ見通しをございませぬ。そうしますと、そこで
われわれが目標といたしました再建ということの目
的は一応達するわけでございますが、しかし、そ
れ以後日本海運がどのような方向に向かつて考
へべきか、これにつきましては、私たちがいま検
討いたしておりますところによりまして、再建か
ら発展へと、発展という段階にいくべきである
といふふうに考へておられます。それで、
ただいま田代先生から国内経済にいろいろ問題が
あるにもかかわらず、そういう国際経済のことば
がございませぬけれども、国際収支というものが
バランスのとれないという事は、すなわち日本
の国民経済の破綻を意味することになると思つて
おられます。各国とも国際収支というものにつ
いては非常に敏感になつておられます。英国のポ
ンド危機というの、要するに国際収支のバランス
とれなくなつた。アメリカのドル危機も国際収支
のバランスがとれなくなつたといふところから
考へておられます。結局国際収支のバランス
がとれない限り国民経済は成り立たないとい
ふことがいえるわけでございます。そういう意味か
らいいますと、外航運送というものは、即世界市
場を土俵にしておられる企業でございまして、これが

国際産業といわれるゆえんでございませぬ。全く裸
で外国の海運と競争しなければならぬ、そういう
状態にあるわけでございます。そういう意味から、
日本海運を伸ばすということは、直ちに国際収支
の改善につながるわけでございます。それから
一つ一つの観点と申しますのは、日本の産業を伸ば
すについては、どういふ産業に重点を置くべきか
といふことはどうしてもやはり考へていくべきで
はないか。それでいろいろ産業がございませぬ
けれども、一番伸びる素質をもつておられる産業を伸ばす
というのが一番いい方法である。日本の経済は非
常に伸び率が高い、きよりの新聞によりまして
も、GNPが非常に伸びている。しかしながら、
一人当たり国民所得というものをとつてみますと
二十一位である。イタリアの次であるといふこと
ろにとどまつておられるわけでございます。伸びる
素質のある産業を伸ばす、戦略産業と申します
か、あるいはリーディング、インダストリーと申
すも申しますか、そういうものを伸ばすことによつ
てそれに関連するほかの産業の発展を誘発する。
それによつて日本経済は伸び、そして一人当た
りの国民所得も向上する。そして国全体の経済
が向上する、こういうことになつておられるので
ございませぬ。それで日本海運というものは戦前にお
いて世界第三位でございました。現在は世界第五位で
ございませぬ。その戦前の世界第三位という地位か
ら見ましても、日本海運というものは伸びる素質
のある産業であるといふふうに私たちが考へてお
ります。そしてそれが直ちに国際収支の改善に
つながつておられますので、これは何としても日本
海運を伸ばさすといふことが日本の国民経済のた
めにぜひ必要である、こういう前提におかれれば
立つておられます。そこで、社会経済発展計画で毎
年二百万トンのペースで船をつくるということに
なつておられますが、今後の日本経済の伸びとい
うものは依然としてやはり続くといふ前提に立ちま
すと、やはり大量建造といふものは今後も引き続
き行なわなければならないといふふうに考へてお
ります。そうしますと、この大量建造というものは

は、世界市場の土儀で外国海運と対抗していくためには、ただ船をつくるだけではだめでありまして、やはり競争力のある船腹をつくっていかなくてはならない。そうしますと、これから必要なことは、一船別の競争力というものを持つこととが第一の条件。それからこの大量建造にたえ得る企業体力、企業それぞれがその大量建造にたえ得る企業体力を持つということがもう一つの条件になってくるわけでございます。それでそのためにはどうすればいいかというふうなわれわれは考えを進めていかなければならぬと思うのであります。それで一船別の競争力というものはどのようにして得られるものであるか。何を目標として考えるか。競争力という以上は、これは相対的なものでございまして、相手が強ければ自分も強くならなければならない。そういう点から考えますと、われわれの目標として考えるべきものは、日本みずからの輸出をいたしておきます輸出船、これは世界の建造量の約半分に達しておりますが、少なくともこの日本からの輸出船の条件、いわゆる輸出船待遇を、少なくとも日本から出ていく輸送を目標にいたしておるわけでございます。日本から出ていく輸出船は輸送の金利四分、これは造船所貸し付けであります、非常に有利な条件で輸出されております。で、それに劣らないところの条件を持つ必要がある、こういう観点から具体策というものをいま検討をいたしておるわけでございます。

それから、企業体力というものをどうしてつけていくかということになりますと、やはり日本の海運企業というものは償却不足がようやく解消の見通しがついたとはいえず、内部留保というものは非常に貧弱でございます、たとえば自己資本率を見ましても二一、三%。外国の、たとえば英国のPOとか、デンマークのメルスタインというふうなものを見ますと、六〇%、八〇%の自己資本率を持って、非常に強大な力で内部の蓄積を持っております。そういう企業と対抗していくために

は、やはり日本の海運企業においても内部留保を十分持つべきである。そのためにはやはり税制を中心とした内部留保蓄積の対策というものを考えていく必要があるのではないかと。一般的な対策としては、いま申しましたような二つのことが必要ではないか。そのほか個別の特別な対策とでも申しますか、そういうものとして、たとえばコンテナ船がこれから出てきますが、これに対して特殊の対策が要るかどうか、あるいは今後国際収支を改善していくためにはどうしても三國間輸送というものを強化していく必要がある、そのためには何らかの措置が必要なんではなからうか、そういうような観点からたまたま検討をいたしておる段階でございます。

田代富士男君 いろいろ御説明を聞いておりますと、その説明のとおりでいくならば利子補給をしないで済むという、そういう一貫した気持ちに誘われてしまうような局長のまことに明快なる御答弁であるわけなんです、局長のいまの御答弁にあえて私質問をするならば、私の意思としてはさきから言っているとおりでございまして、そこでお考えであるならば、現行の利子補給をどうしてもやらなくちゃならないというならば、私はもう少し低くしたような形でやるということも考えられないかという考えなんですけれども、この点に対してはどうしてもいままでやってきているとおりのものでなかつたならばなぬと固守されるのか、あるいはそのようにいまよりも、そういう国内的な財政硬直化、もちろんいまポンド切り下げの問題あるいはドル防衛の問題等につきましても、国際収支の悪化でそうなたとおっしゃいます、この点についてはほかにも異論のある点もありますけれども、まあそういうところでそれを乗り切っていくか、あるいはなぬとすれば、やはり国内情勢というものを考え合わせ、利子補給をもっと下げた考えに對してはどういうお考えでございますか。いまでもなくちゃなぬと固守されるのか、そういう考えでもよろしいのか、その点については、また一年間に打ち切つ

た先の見通しについてはどういってお考えであるか、その点ひとつ。

○政府委員(堀武夫君) 現行の利子補給法がことの三月末で切れるということに際しまして、それ以後の利子補給というものをいかにすべきやという点につきましまして、われわれは去年の夏ごろからずっと検討をいたしましたのでありますが、それでいろいろの意見がございました。われわれの最初の案は、現行のままで恒久的にやるべきではないか、あるいは当分やるべきではないか、あるいは五カ年計画のような計画をつくつてその間やるべきではないか、あるいは経済社会発展計画の存在しての間やるべきではないか、いろいろの意見がございました。それでいろいろの議論をした結果、とにかくにもいまの再建整備計画というものはまだ一年残っておるんだ、もともとこの利子補給の強化というものはこの再建整備計画期間強化しようという目的であったのであるから、とにかくにも五年計画に合わせます延ばすべきじゃないか、そうしてその再建整備計画を一本区切りをつけて、そうして再建から発展へという段階で新たな観点に立つて、今度は全く新しい観点から総合的に検討をすべきではないかということに相なったわけでありまして、その形では延ばすのはあと一年であるという形になったのであります。先生のおっしゃるとおり、中途はんばと言えは確かに中途はんばでございますが、そこで一べん区切りをつけるということに相なったわけでありまして、そうしてその以後は先ほど私が申しましたようないろいろな観点から新しい政策として立てるべきである、その場合、利子補給という形が残るべきでないか、これもわかりません。あるいは利子補給をやるにしまして、いまのような内容で残るかどうか、これも結論が出てみないとわからない、そういうところでございます。要するに、海運造船合理化審議会の答申を得た上で考えたい、こういうことでございます。

○田代富士男君 ところで、私はこの前、海運白書をちょっと読んでおりましたのですが、この問題と関係もあるだろうと思っております。そういう場合に、この利子補給というものは御承知のとおり、一定のそれだけの利益が上がった場合には返済金のある債務になっているわけですが、御承知のとおりでございます。そこで、現行制度では国内の船主は八分以上の配当があつた場合には利子補給がストップされる。また一割一分になった場合には過去の補給分を返済する必要がある。このようにする説明がなされておりますが、元来この利子補給の性質というものは国際水準までの補給を目的とする。その目的でこの利子補給というものを考えられてきたわけなんです。そういう場合、このようになことから考えていけば、白書の性質と利子補給の当初の趣旨ですか、それとどうも一致できるような点が私自身納得できないわけなんです。こういうところにも矛盾点があるのじゃないかと思つておられます。それと、いま局長もこの点は申ししておりましたけれども、外国船主は幾ら高率配当しても低金利でできる仕組みになっているわけですが、こういう点にもただ単に利子補給だけでなくして、こういう点も改善していくならばもっと生かす面もあるのじゃないかと思つておられます。そういうところに対する当局のお考えとしてはどのように思つていらっしゃるか、お聞かせ願いたいと思つておられます。

○政府委員(堀武夫君) お説のとおり、利子補給には返納の義務が法定されております。そのこと自体は、利子補給というものの本来の目的が国際金利へのさや寄せであるということでもしあるならば、それは返納義務をつけるというものは理論上おかしという理屈はこれは当然であると思つておられます。最初のこういう法律をつくつた目的は、国際金利水準というものをから見てどうして日本の金利水準が非常に高い、それがハンディキャップになつてくるから、それを埋めて、それは好況にかかわらずそれはやるべきである。そういう議論に当然なるべきでありまして、この法律がつく

られる過程におきましていろいろの面から妥協ができてまいりまして、そうして現在の返納義務というのは法定されておるわけでございます。で、この利子補給が行なわれております間に、最初のそういう当初の目的から、ほかのこともいろいろなことが考慮されてまいっております。たとえば国際金利水準のさや寄せということのほか、いわゆる不況対策と申しますか、そういう意味合いも当然加わってきております、また市中金融の誘導という意味も加わってまいっております。法律がたんできまして、いろいろな意味合いを持っていくことも当然あるわけでございまして、そういう役目をいまの利子補給が果たしておりますこととでございます。で、今後この利子補給法というものは、先ほども申しましたような総合的な対策ができた際においては、あるいは変わるかもしれないかもしれません。あるいは利子補給が要らないということになれば、また別でございまして、内容的にも相当検討すべきものがあるというふうに考えております。

○田代富士男君 いまもちょっと説明していらっしやいましたが、いま海運の企業努力がどんどんと進んでいきますならば、その海運業界の自主独立の精神といえますか、そういうわけで立ち直ってくる可能性も私はあるんじゃないかと思っております。そこで、いま利子補給を求めても求められない会社があります、また、いま国際的な競争の上からというわけで利子補給を受けている船主もおられるわけなんです、そういうものに対する監査はどうなっておるのか、ひとつ御説明願いたいと思っております。

○政府委員(堀武夫君) 監査の制度は法律によってやることになっております。組織といたしましては、私のところの海運局の中に監査室というのがございます、ここが担当いたしております。そうして監査計画というものを年度当初につくりまして、その計画に従って、順次利子補給を受けておる会社に対して監査を行なっております。こゝしはたし十数個の会社に対して監査を実施す

るということになっております。

○田代富士男君 そうした場合に、監査をやらないが、これを運営していらっしやるわけなんです、場合に返納する義務があると、そのようになつていた場合に、やはり営業成績をあげていった場合に、そのように返納しなくちゃならないといった場合に、これは政策上の問題ですけれども、意欲の問題ですけれども、まだそこまでの企業の内容の充実がなされてないんですから、そういう心配はないと思ひますけれども、一面ではそのほほ近くまでくれば、まあ、いろいろな悪い考えを起す、そういう企業が出てくる可能性もあるんじゃないかと思ひますが、そういう心配はもう全然お持ちでないのか、そういうことも配慮して監査の対象にされるのか、その点の考えはいかがでございますか。

○政府委員(堀武夫君) 御質問の趣旨は、もう返納義務が発生しているにかかわらず、その利益を隠匿して返済をしないというふうな不心得な企業がないのかと、こういう御趣旨だと思ひます。これは収入と支出をはつきり監査をいたしまして、人間の能力としてできる範囲の努力をいたしまして、嚴重な監査をいたしております。そういうふうなことをしておりますので、もしそういうことがあれば発見できるといふふうにわれわれは考えております、すでにこの返納義務というものは、いままで——まあ営業状態がまままだそんなにすぐございせんので、あまりございせんが、若干のものはございまして、たしか四億ばかりの返納がすでになされております。今後もまた若干出てくることも考えられます。で、できるだけきびしく見て、そういう不正のないようにいたしたいと考えております。

○田代富士男君 これはちょっと話が変わりますが、いま国際間の競争では、船腹量の増加と相まって、コンテナの対策あるいは三国間輸送の強化等、いろいろこれは特別対策として手を入れていらっしやいますが、いろいろ私、白書やら、そ

のほかのものを読んでいるうちに、まあ定期船舶門の問題が引つかったわけなんです。この定期船舶門の充実という点においては、これは力を入れなくちゃならないと思ひますけれども、この定期船舶門に対しての充実がちょっとおくれいているような感じがしてならないわけなんです、これに対してどのような措置を講じられておるか、あるいは今後どういう方向に、この定期船舶門の充実に対して対処していきたいか、お考えになつていらっしやる部分、お願いしたいと思ひますが。

○政府委員(堀武夫君) お説のとおり、定期船舶門はおくれている、もっと力を入れるべきである、同感でございます。で、定期船につきましては、最近の情勢から見まして、いわゆる発展途上国の問題がございまして、自国貨自船主義の問題、それが、これを伸ばしていくという場合の一つの障害というものは、いわゆる定期船は運賃同盟というものが各航路ごとにつくられておるのが通常でございます。この航路同盟、運賃同盟というものはいろいろ種類がございまして、たとえばクローズドコンファレンスというものがございまして、なかなか加盟自体がむずかしいというものもございまして、そうして、定期航路というものは、既存の競争社が何社かやっておる航路にあつたら、割り込んでいくためには、非常なリスクと勇氣を要するということは当然でございます。そういう問題が一つ。

それからもう一つは、定期船の船腹量自体が少な過ぎるのではないか、こういう問題があるわけでございます。

で、これらの問題、いろいろな面から考えていかなきゃならぬわけでございますが、私たちとしては、定期航路政策としては、まず第一に、優秀な船腹を整備することである。しかも、競争力のある船腹を整備するということが第一であらうかと思ひます。そうして第二には、集荷対策と申しますか、荷物を集める力というものをつ

けていく。それは国内のみならず、外国における集荷能力の強化という問題が第二であると思ひます。その他は、いろいろいま申しましたような発展途上国の問題等につきましては、外交的な話し合いのようなものも必要になつてくると思ひます。いま申しましたような点について、私たちは力を入れていきたい、かように存じております。

○田代富士男君 次官もお見えでございますか、次官にひとつお尋ねしたいと思ひますが、いまも尋ねたわけなんです、今度の第二十四次の銀行の金額が百八十九億余りの金額になつておるわけなんです、これをたえば同じ運輸省の行政指導の上におきまして、毎日交通事故で多数の人が死んでおります。で、この国際競争力も大事ですが、一個の生命というものはどういものじゃないかと思ひます。だから、ここで私たちはガードレールとか、あるいは小学生のための陸橋というものも多々要望も出しておりますので、すけれども、たとえば百八十億ぐらいの金額があるならば陸橋やガードレールはもうどのくらい充実できるかわからないわけなんです。もちろん国際収支の改善ということが国民生活、日本の経済に与える影響は大ですけれども、私はそういうところから、これだけの利子補給をする財源の余裕は——ないとおしやるかわかりませんが、これだけの余裕があるとすれば、国民大衆のためにそういうふうにするような行政指導をお持ちであるか、お考えでないのか、わざわざ次官おいでいただきましたから、次官に一言お聞きしたいと思ひます。で、私はきょうは休会明けのことでもございまして、きょうはこの程度で終わつておきたいと思ひます。

○政府委員(金子岩三君) 先ほどから御指摘の御意見はまことに同感であります。ただ、造船海運利子補給を直ちに取りやめて、その方向に予算をもつていくということがはたして適當であるかどうかというところは、慎重に検討しなければなら

い問題だと思ひます。御意見はよくわかります。大いにひとつ検討して、ただ経済成長だけ考えて政策をやると、やっぱり人間不在になるというところは佐藤さんかねて言っておるんですが、御意見まことに同感でございます。大いに検討いたしたいと思ひます。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめておきます。

○委員長(谷口慶吉君) 運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行ないます。

○小酒井義男君 先日の委員会において、四国地方の会社で不採算路線を廃止したいというのをちよっと聞いたのですが、そのときにこの会社かというお尋ねがあった、あらためてということできょうお尋ねしておる、その点についてまずお尋ねしたのであります、私の質問のことはが不足をして、どこの会社かというふうな聞かれたと思うのですが、全般的な問題として考へてもいいと思うのです。これは一つは会社全体の経営が成り立っている場合の不採算路線の場合と、経営全体が赤字であって不採算路線が、特にどういいますか、条件の悪いものをそれを休止すれば企業として成り立ち得る場合と、こういう二つの場合があると思うのです。そこで、全体が赤字であれば不採算路線だけやめるといふことは、これは許されるべきじゃないと思うのですが、全体が赤字で極端な不採算路線を廃止したいという場合に、これを認める場合と、認めないというならば、それが運行でき得るようなことを国として考へてやる必要があるのじゃないかと、こういう立場でひとつ政府の方針を承りたいと思ひます。

○政府委員(鈴木珊吉君) 私、自動車局でございます。

ますので、これに関連しまして、たとえば鉄道との関連ということもあるかと存じます。したがって、そういう問題全部ひっくるめまして、ここで申し上げる責任は実はございませんので、自動車局としての範囲だけでひとつお答えいたしたいと存じます。

ただいま先生御指摘のように、不採算路線につきましては、要するに全般が経営が成り立っておるといふ場合と、それから全般が経営が悪いのだという両方の場合がございますかと存じます。それで、そもそも不採算路線と申しますのは、初めそういう路線をやるといふ免許を申請してきておるのでございまして、これはいろいろやかましい基準もございまして結果、私も免許しておるのをごさいます。それを、採算がとれなくなつたからやめるのだという場合は、免許をしたという非常の特権を与えておるといふことかからみまして、基本的に簡単には折れるべきものではないというふうにも私ども考へております。したがって、その部分で不採算でありましても、全般をみまして赤字でなければ、極端な赤字でなければ、やはり免許をとつた以上はその使命を全うすべきである、これが公益的なバス事業というものの一つの社会的な使命ではないかというふうな原則的に考へております。ただ問題は、免許を申請しました当時、あるいは免許を与えた当時と、その後のつまり企業外的な要因によりまして赤字になつたもの、たとえば四国の例とか、あるいは岩手県でもありましたけれども、山のほうで離村者が多いとか、あるいは最近はやりのマイカーが農村までふえておるといふようなその後の状況、社会的な、あるいは企業外的な要因の変化があつたというところのために採算がとれなくなつてきた、乗る人がほとんどいなくなつてしまつた。といった取りはずしてしまつと、ごく少数の人が困るといふような点で、そういうの後の外的な要因によりまして、どうしても成り立たないのだというところがあれば、これはやはり企業の利潤性、企業性の問題と、それからバス事業という公益性の問題

との接点であり、ここにやはり問題があるのじゃないかと私存じます。したがって、そういうような問題があるのは、そういう接点の場合であると私存じておりますけれども、そういう場合にはやはり地元とよく話をまずする。それでその路線をかりに廃止する場合には、地元に対して、地元住民に対して、どういふ公益性の損害を与えるのであるかということも十分検討する必要があると思ひます。それで、やはりその場合にはあらかじめ話し合ひをいたしまして、もしてできましたならば、そういう面については地元といたしまして、自治体といたしまして、それではひとつ補助金でも出そうかと、そういうような話し合ひも私あるかと存じますし、そういう例もございまして、また、その前に自分で、たとえば経営管理の委託というふうな方法もございまして、やはりそういういろいろの手を打つて、打つた結果どうしても他元と話し合ひがつかないということであれば、社会的影響があるかと思ひますけれども、やむを得ないものではないかと思ひます。しかし、これは最後の手ではないかと私存じておるわけでございます。また、場合によりまして、その自治体でもってそういう特殊な通勤なり通学に使うような輸送網が要するならば、自分でそういう輸送、運送をマイクロバス等で市町村でやるとか、そういう手もあるいはあるかと存じます。そういういろいろな可能性の問題を具体的なケースにつきましても検討した結果措置すべきであるというふうには考へておる次第でございます。一般論としてはそういう原則でございます。

○小酒井義男君 局長、御承知でもありますし、いまお話の中にもありましたように、バス企業の乗客の減つていくのは年々顕著な実情にあるわけですから、実は少し数字的な資料と思つて集めようと思つたのですが、まだ四十一年度の統計よりまゝまゝでないようですが、四十一年度の統計では今日の時点で議論の材料にはならぬと思つたので、昨年一年というのにはさらにそれよりも状態は

悪化しておりますから。こういう中で不採算になつたという一つの理由は、やはり乗客の減ることと人件費その他の経費が高まつてきたということと二つにあると思つたのですけれども、どちらにしても、利用者が減つたという大きな条件が経営を困難にしておるといふファクターとして取り上げるのができると思つたのです。そういう場合にいまのお話ですと、認可したのだから簡単にはやめさせることはできぬとおっしゃつても、経営がそれでは困るのです。そういう固定した考え方はいかぬと思つたのですが、しからば地元と相談せよということ、地元でいろいろ相談をするが地方の自治体としては何らこれに対して助成をする余地がないということがはつきりすれば、その際はそれでは廃止することをお認めになりますか。

○政府委員(鈴木珊吉君) 実は先生御承知と存じますけれども、特に辺地のバス輸送につきましては、これは離島もそうでございますけれども、特に補助は、実は赤字補助という助成をしておりますので、これは実は非常な離島とか非常な辺地でございますまして、そういう事業全体自身が運営して赤字だということに対しては、たゞいま御指摘のようにはたして補助すべきであるかどうかという点、これはなかなかむずかしい問題だと存じますし、簡単に私は私はいささか国家的な補助はできないのではないかと存じます。やはり地元の住民だけの問題からすればやはりその地元の自治体が何かの手を打つべきではないだろうかというふうにはまず第一に私も考へる次第でございます。

○小酒井義男君 それで地元の自治体として話し合ひがつけばいいのですが、地元の自治体ではそれだけの財政的な余裕がないといつて断わられたという段階にすればその休止もやむを得ぬというふうな認めざるを得ないのじゃないか。認めないということならば、その路線に対する政府としての補助なり何か経営が続けられるような条件と

○小酒井義男君 これれはひとつ次回までに、現在どういふ状態になっておるかという事をお調べ願つて、ひとつ御報告願ひたいと思つたのです。その上でまたあらためて質問したいと思ひます。

○政府委員(鈴木彌吉君) 次回までに調査いたしましてお答え申し上げたいと思ひます。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時十二分散会

四月二十五日日本委員会に左の案件を付託された。

(予備審査のための付託は二月二十五日)

一、港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

四月二十六日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案(衆)

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案

自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)の一部を次のように改正する。

日次中「第十条の二」を「第十条」に、「第四章 自動車損害賠償自家保障(第五十五条―第七十条)」を「第四章 削除」に改める。

第十条中「国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市その他政令で定める者」を「次の各号に掲げる者」に改め、同条に次の四号を加える。

一 日本国内にある外国の大使館、公使館、領事館その他これらに準ずる機関及び日本国内に派遣された外国の大使、公使その他これらに準ずる使節並びに日本国内にある外国の大使館、公使館、領事館その他これらに準ずる機関の職員(日本国の国籍を有する者を除く)であつて運輸大臣の指定するもの。ただし、日本国のこれらの機関若しくは使節又はこれらの職員に相当する職員について責任保険の契約の締結強制又はこれに準ずる制度の適用除外に關し異なる取扱いをする国については、相互条件による。

二 日本国に事務所を有する国際連合の機関並びに国際連合の特権及び免除に關する条約第四条及び第六条に規定する特権及び免除を享有する者(日本国の国籍を有する者を除く)であつて運輸大臣の指定するもの

三 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約に基づき日本国内にあるアメリカ合衆国の軍隊

四 日本国における国際連合の軍隊の地位に關する協定に基づき日本国内にある国際連合の軍隊

第十条の二を削る。

第二十条の二第一項及び第五十四条の六第一項第一号中「又は第五十五条の許可に係る自動車」を削る。

第四章を次のように改める。

第四節 削除

第五十五条から第七十条まで 削除

第七十二条第一項後段中「国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、地方自治法第二百五十二条の十九第一項の指定都市、第十条の政令で定める者」を「第十条各号に掲げる者及び」に改め、「及び自家保障者」を削り、同条第二項中「及び第六十一条第二項」を削る。

第七十五条中「及び第六十一条第二項」を削る。

第七十六条第三項中、「組合又は自家保障者」を「又は組合」に改め、「又は第六十一条第一項」を削る。

第七十八条第一項中、「組合及び自家保障者」を「及び組合」に改め、同条第二項を削る。

第八十条第一項及び第八十一条中「第七十八条第一項」を「第七十八条」に改める。

第八十二条第一項中「国及び第十条の政令で定める者」を「第十条各号に掲げる者」に、「第七十八条第二項の自動車損害賠償保障事業賦課金に相当する金額」を「政令で定める金額」に、「国の会計」を「一般会計」に改める。

第八十四条中「第十条の二、第三章の二から前章まで」を「第三章の二、前章」に改める。

第八十四条の二第一項及び第二項中、「保険除外標準、共済標準若しくは自家保障標準」を「若しくは共済標準」に改める。

第八十五条第一項中、「自動車損害賠償責任共済証明書又は自動車損害賠償自家保障証明書」を「又は自動車損害賠償責任共済証明書」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 前項の場合には、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、關係者の請求があつたときは、これを提示しなければならぬ。

3 第一項の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第八十七条第二号中、「自動車損害賠償責任共済証明書若しくは自動車損害賠償自家保障証明書」を「若しくは自動車損害賠償責任共済証明書」に、「保険除外標準、共済標準若しくは自家保障標準」を「若しくは共済標準」に改める。

第八十八条中「第十条の二第四項」及び「及び第六十五条の二第三項」を削る。

第八十九条第一号中「及び第六十五条の二第三項」及び「第六十六条第二項又は第六十七条第二項(第六十八条第二項において準用する場合を含む)」を削り、同条第二号中又は第六十

九条第一項」を削り、同条第三号を削り、同条第二号の二を同条第三号とする。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六箇月を経過した日から施行する。

(国等の自動車に対する適用)

第二条 国、日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県及び地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九第一項の指定都市が運行の用に供する自動車については、改正後の自動車損害賠償保障法第五条、第八条、第九条、第九条の三及び第五十四条の八の規定は、この法律の施行の日から二箇月間は、適用しない。

(経過規定)

第三条 改正前の自動車損害賠償保障法(以下「旧法」という)第五十五条の規定により自動車損害賠償自家保障の許可を受けた者(以下「旧自家保障者」という)に対し、この法律の施行の際現に旧法第三条の規定による損害賠償の請求権を有する者が旧法第六十条の規定により旧自家保障者の総財産の上に有する先取特権については、旧法第六十条の規定は、なおその効力を有する。

第四条 この法律の施行前において旧自家保障者が旧法第五十五条の許可に係る自動車の運行によつて他人の生命又は身体を害した場合における被害者の旧自家保障者に対する仮渡金の請求及び当該仮渡金の請求権並びに旧自家保障者の被害者に対する仮渡金の支払及び支払うべき損害賠償額をこえて仮渡金を支払つたときのそのこえた金額の返還の請求については、なお従前の例による。

2 前項の規定により従前の例によつて旧自家保障者が被害者に対し仮渡金を支払つた場合において旧自家保障者の損害賠償の責任が発生しなかつたときの政府の旧自家保障者に対する補償及び政府の被害者に対する仮渡金の

返還の請求については、なお従前の例による。

第五条 この法律の施行の際現に旧法第七十八条第一項又は第二項の自動車損害賠償保障事業賦課金を納付していない旧自家保障者又は日本専売公社、日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県若しくは地方自治法第二百五十二条の十九第一項の指定都市の当該自動車損害賠償保障事業賦課金については、なお従前の例による。

2 この法律の施行の際現に国の他の会計から自動車損害賠償責任再保険特別会計に繰り入れていない国が運行の用に供する自動車についての旧法第七十八条第二項の自動車損害賠償保障事業賦課金に相当する金額の自動車損害賠償責任再保険特別会計への繰入れについては、なお従前の例による。

第六条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部改正)

第七条 自動車損害賠償責任再保険特別会計法(昭和三十年法律第百三十四号)の一部を次のように改正する。

第五条及び第十五条第二項中「他の会計」を「一般会計」に改める。

附則第二項を附則第三項とし、附則第一項の次に次の一項を加える。

2 自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律(昭和四十三年法律第 号)附則第五條第二項の規定により従前の例によつて他の会計から繰り入れられる繰入金についての第五條及び第十五條第二項の規定の適用については、これらの条中「法第八十二条第一項の規定による一般会計からの繰入金」とあるのは、「法第八十二条第一項の規定による一般会計からの繰入金、自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律(昭

和四十三年法律第 号)附則第五條第二項の規定により従前の例によつて他の会計から繰り入れられる繰入金」とする。

(運輸省設置法の一部改正)

第八条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第四十二号の五を次のように改める。

四十二の五 削除

第二十八条第一項第二十四号を次のように改める。

二十四 削除

第五十一条第一項第二十号の三を次のように改める。

二十の三 削除

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、約三億円の
見込みである。