

第七十二回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十四号

昭和四十九年三月十二日(火曜日)
午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 孝行君

理事 佐藤 守良君

理事 兒玉 末男君

理事 阿部 喜元君

小此木 彦三郎君

關谷 勝利君

山村 新治郎君

金瀬 俊雄君

神門 至馬夫君

坂本 恭一君

石田 幸四郎君

河村 勝君

出席政府委員

運輸政務次官

運輸省海運局長

海上保安庁長官

委員外の出席者

大蔵省銀行局保

險部長

水産庁漁政部漁

業保険課長

運輸省海運局内

航課長

運輸省港灣局管

理課長

運輸委員會調査

室長

鎌瀬 正己君

本日

の会議に付した案件

船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律

案(内閣提出第二八号)

第一類第十号

運輸委員會議録第十四号

昭和四十九年三月十二日

○三池委員長 これより会議を開きます。

船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。坂本恭一君。

○坂本(恭)委員 先週の日曜日の委員会でも御質問、御答弁がございました。私も別にもこの法案に反対をするというふうなあれでもございせん。しかし、若干疑問な点を許された時間の範囲内でただしていきたいというふうに思います。

すでに提出されておるいろいろな資料等を見て、木船がかなり減少をきていて、そういう意味で、この保険制度を維持存続させるために、いわば小型鋼船を含める、それに加えて、国のやつておる再保険制度を廃止をする、その辺について私が感じております疑問の点をこれからお聞きをしていきたいというふうに思うわけです。

現行法によりますと、いわゆる木船相互保険組合と船主責任相互保険組合、この二つの制度が現行法上認められ、それぞれ二つの組合、船主のほうは一つというふうな組合ができておるわけですね。船主責任相互保険組合のほうはいわばゆるたなるものじゃないかと私は思いますけれども、まずその船主責任相互保険組合がどういうものであるか、概要でけっこうですから、御説明をお願いしたいと思います。

○藤村政府委員 船主相互保険組合法に基づきまして、今度お願いしております木船相互保険組合と並んで船主責任相互保険組合というものがございまして、いまお話しのとおり、鋼船全部を引き受けまして、鋼船の運航に伴って生ずる自己の費用及び責任に関する相互保険であるところの損害保

險事業を行なうということが目的でございます。現在組合員数は二千二百二十四人、これは四十八年三月でございます。出資口数が二万三千八百九口、出資金の資額は一億一千九百四万五千元でございます。

○坂本(恭)委員 いまの船主責任相互保険組合で、これに今度の法改正で適用の対象になつてくる三百トン未満の船というのはどのくらい加入をしておるのですか。

○藤村政府委員 お尋ねの三百トン以下の加入隻数は実はつまびらかにしておりません。これは調べてまた先生のお手元に報告いたします。

現在四十七年度で全体の加入数が五千四百十一隻であるということでございます。

○坂本(恭)委員 数はあとでけっこうですけれども、あることはあるわけですね。そうすると、今度三百トン未満の小型鋼船が入った場合に、競合関係といえますか、小型鋼船の組合と船主責任相互保険組合、この競合関係はどうなるんでしょうか。

○藤村政府委員 今度小型船相互保険組合になりまして、三百トン以下の小型鋼船が新たに従来の木船相互保険組合に加わって加入することになりますけれども、この鋼船の運航に伴って生ずる自己の費用及び責任に関する相互保険であるところの損害保険は、従来とも鋼船の全部をカバーしておいた船主責任相互保険組合の中に全部お願いすることにしたしております。したがって、このたびこの法律が成立いたしますと、新たに生まれ出るであろうところの小型船相互保険組合は、従来の木船相互保険組合と同じに船体保険だけをやるという考えでございます。

○坂本(恭)委員 これは詳細に調べたわけじゃないんですけれども、横浜港あたりでかなり大きなはしけがあるということをお聞きをしておるわけ

ですが、大きいものと八百トンぐらいのもの、小さいものでも五百トンぐらいのもの、はしけが横浜港だけで二千五百隻ですか、そのぐらいあるというのですが、そういうのはしけについて、はしけがどういう保険に加入しているのか、その辺のことがもしおわかりになればお聞きしたいと思います。

○藤村政府委員 港灣運送用のはしけは、私どもの調べました船舶統計からすると五千隻以上ございます。ただ、これはしけがどのような保険に入っているのかというのは、ちょっとつまびらかにしておりません。三百トン以下の小型鋼船のうちで、はしけを除きました隻数で、八千九百十六隻のうちで、現在ありますところの民間の損害保険に入っているのが七千七百九十一隻。したがって、加入率が八七・三%。それから、はしけを含みますと全体の小型鋼船の三百トン以下の隻数、一万四千七百七十八隻に對しまして、保険の加入隻数が一万七百二十二隻でございます。したがって加入率は七五・六%でございます。

○坂本(恭)委員 そうすると、いまの答弁のあれでいきますと、全体的にいっても、四分の三の船が何らかの保険に加入をしておるということになるわけですね。そうすると、今度の改正法によつて、小型鋼船の組合ができた場合に、そのシェアというものは非常に狭いのではないかと、そういうふうに思われるのですけれども、組合の存立との関連でお答えをいただきたいと思ひます。

○藤村政府委員 先生御指摘のとおりで、すでに三百トン未満の小型鋼船の四分の三が民間の損保に入っておりますので、組合の損害保険の仕事がふえまして、現在あります三百トン未満の小型鋼船につきましては、残された二五%程度のものの中からその保険を引き受けていくということに

相なります。なおまた、新しくふえます小型鋼船については、特に組合も力を入れてその保険を引き受けるようにしたいと考えております。

○坂本(恭)委員 ちよっと話がかわるわけですが、聞くところによりますと、最近はいわゆる木船はほとんど建造がされていないというふうにいわれておるのですが、過去の推移ですと、その辺がわかりましたらお聞きしたいと思ひます。

○蘭村政府委員 木船の全体の隻数を申し上げますと、昭和二十八年度の数字で三万三千九百三十三隻、昭和二十八年年度の数字で三万三千九百三十三隻、昭和三十五年で、隻数にいたしまして四万三千四百七十七隻、総トン数で百九十五万五千六百五十五総トンでございます。ところが、その後木船の鋼船化の傾向がどんどん進みまして、隻数、トン数ともに減少する一方でございます。四十七年度の数字で申し上げますと、それがずっと減りまして、隻数で一万五千三百二十九隻、トン数で八十九万六千三百四十二トンということに減つております。

○坂本(恭)委員 過去の経過は、表をいただいておりますから大体わかるわけですが、木船というのは全然いまは建造されていないのでしょうか。

○蘭村政府委員 現在のところ新造はないと思ひます。

○坂本(恭)委員 いま御説明のあった表によりますと、隻数が、特に保険に加入していただいておりますと、四十七年度で、総数で一三・九五％、トン数でいくと二七・三五％ですか、いわゆる保険の必要性というのはまだまだ残っていると思ひます。この表を見ますと、むしろ数が減っているにもかかわらず、保険加入のパーセンテージは上がっているわけですね。ということは、むしろ木船の中でも大きなものがこれまで保険に加入をしてきたんじゃないかというふうな私自身は見えておるわけですが、運輸省の皆さんはどういうふうに見ておられますか。

○蘭村政府委員 傾向は、先生おっしゃるとおりでございます。私の手元にございます数字で申し上げますと、

し上げますと、木船のうちで内航の海運業に従事しております隻数が七千九百四十一隻ございまして、そのうちの貨物船が七千六百十八隻ございまして、そのトン数別の階層で加入の率を見てみたいと思ひます。

まず、一番小さい二十総トン未満の船で申し上げますと、組合への加入率が〇・八％にすぎません。それからその次の、二十トンの加入率が八・五％でございまして、それから、五十トンをこえてまして百トン未満までの船の組合への加入率は三八・三％、百トンをこえてまして二百総トンまでの船で申し上げますと加入率は六一・六％、それから二百トンをこえますと七六％というふうになりまして、

それから油送船のほうで申し上げますと、二十トン未満の油送船の組合加入率は一三・八％、二十トンをこえてまして五十トン未満の船の加入率は二五・八％、五十トンから百トン未満の船の加入率は一五・〇％、百トンから二百トンまでの船は五〇・三％ということでございます。

これを見てもおわかりいただけますとおり、五十トン以下の加入率が非常に低くて、五十トンをこえますと組合だけの加入率をとりましては五〇・五％、民保を入れますとおそらく七〇％程度になると思ひます。

○坂本(恭)委員 次に、鋼船のことについてお伺いしたいのですが、最初にもちよっとお聞きしましたが、三百トン未満の鋼船の現在数が、四十七年度で、八千九百十六隻、はしけが五千二百六十二隻、合計一万四千二百八十八隻でございます。これをいいたいておりますこの資料の第七表にまいりますと、木船から鋼船への代替状況がわかるわけですが、いよいよ鋼船が年度を追ってどういふふうになつていくか、その辺のことを御説明願ひます。

○蘭村政府委員 先生御指摘の、鋼船のうちで三百トン未満の内航海運業に従事しているだけの数字をとつてみますと、四十五年度末

で四千三百七十隻で、六十六万一千トン、それから四十六年度で五千八十二隻で七十三万トン、それから四十七年度で五千三百六十六隻で七十三万七千トン、四十八年度で四千九百九十七隻、七十三万七千トンというところで、内航海運業だけを切つたら減つていくような数字も出てまいります。

ただ、先生先ほどお話しございましたように、私も四十三年度から四十六年度までになつて自己資金船の貨物船をとつてみますと、この四年間に三百総トン未満の船の新造が約六百八十五隻つづられておりまして、全体の自己資金船の貨物のこの四年間におきます建造量七百九十五隻のうちで八六％を占めております。建造実績として六百八十五隻、四年間でございまして、一方ではつくられていく。しかしながら、既存の船の中で大きくなって、この三百トンから上のランクに上がつていくものもあるという差し引きの数字が最初に申し上げたような数字になつていくのじやないかと思ひております。

○坂本(恭)委員 手元の資料の数ですね、四十七年度で八千九百十六隻、はしけが五千二百六十二隻、という数字で、いわゆる所有主といひますか、事業主ですか、これが法人であるのか、個人であるのか、あるいはさらに一船、一そりだけ持っている所有者か、あるいは複数持っているのか、その辺のことをお聞きしたいのです。

○蘭村政府委員 内航海運業の中でまず内航運送業の数字で申し上げますと、全体の業者の数が八百九十三業者でございますが、そのうちで個人業者の数は九十一業者、したがって、内航運送業者のうちで九分の一が個人業者でございます。それから内航の船舶貸渡し業者の数で申し上げますと、業者の数が六千二百五十八業者でございます。そのうちで一隻だけ持っているという業者が四千九百五十六業者で七九・二％でございます。このうちでまた船を二隻以上持っているという個人業者の数は三千六百六十八業者でございます。したがって、全体の六千二百五十八業者のうちで約半分程度が個人であつて、一ぱい船主である、こう

いう姿でございます。

○坂本(恭)委員 ついでに、これまでの木船のいまのような法人、個人あるいは一船、そういうようなもののおわかりでしたらお聞きしておきたいと思ひます。

○蘭村政府委員 四十八年八月一日現在の数字で申し上げますけれども、木船だけを持っていますという事業者の数は全体で七千二百四十九業者ございまして、そのうちで一隻持っているという事業者の数は六千九百九十四、したがって九六・五％が一隻持っている事業者でございます。それから木船と鋼船と両方持っているという業者がそれ以外にございまして、これが全部で百五十五業者でございますが、そのうちで木船一隻と鋼船とを持っています業者の数は百二十七業者でございます。全体の業者の数の八二・二％でございます。

なお、内航海運業対象業者のうちで一ぱい船主の数を、これは木船と鋼船と両方を足しました数字ですが、年度を追つて申し上げますと、四十七年度末では、一ぱい船主の数は一万二千七百四十三業者でございましたが、四十六年度末では一万二千二百六十七業者、それから四十七年度末では一万一千四百四十業者、四十八年度末では一万九百一十二業者というところで、四十七年度末を一〇〇といたしますと八五・六％という数字でございます。

○坂本(恭)委員 いまの答弁を聞きますと、この前のお話では中小企業ということが言われていたのですが、むしろいささか零細企業的な要素のほうが強くないかというところを感じております。そういう意味でもこの保険制度との関連というのはどうしても考えなければいけない問題がいろいろあるんじゃないかというふうな思ひわけです。

さらに、最初にもお聞きをいたしましたけれども、いわゆる鋼船のうちシェア二五％ぐらいになりまして、その中で大体どの程度の加入の見込みがあるのか、運輸省としてはその辺のことを当然お考

えになっていられると思うのですが、その辺のことをお聞かせいただきたい。

○蘭村政府委員 私ども、木船組合が小型船組合になりまして、一挙に三百トンの船の事業の規模が大きくなるというところは、実は考えておりませんので、私ども大体五十年間の収支をどういうふうになるだろうかと、ときにはじいた隻数を申し上げますと、大体一年度で八十隻ぐらいずつ、したがって五年間で四百隻ぐらいの三百トン以下の小型鋼船がこの組合に加入するということを予想しております。

○坂本(恭)委員 話は変わりますけれども、このいただいた資料を読みますと、いまの時点でそういう規模の拡大化ですか、拡充化をはからなければならぬ、そのことはわかるわけですが、これも、いわゆる木船の保険組合として現状をこの資料ですと四十七年末が大体統計になっているんじゃないかと思うのですが、どの辺が組合として存続する最低限だというふうに判断をされているんでしょうか。

○蘭村政府委員 現在二組合のうちで、全日本木船相互保険組合と申します組合の四十七年度末の契約隻数は千六百四十四隻、それから一方の日本木船相互保険組合の加入隻数は九百七十九隻でございます。両方の加入隻数を足しましても二千二百四十三隻でございます。先ほど申し述べましたような総隻数の減少とともに、加入隻数も大体年間六%ずつくらいずつ減ってきたという実績でございます。このまま減り続けますと、それぞれの組合としては保険集金としての規模が足りなくなるというところが先行き非常に心配されますので、やはり保険の考え方としては、この一千隻程度の二組合を合併させて二千隻程度にいたしますほうが、保険の能力として向上が期し得られるというところから、将来の減少傾向を懸念して両方の合併の道をわれわれは開きたいと思っております。

○坂本(恭)委員 この資料の中でも若干触れられているのですが、いわゆる鋼船化の促進ですね。

この点について船舶整備公団がやっていくという、三、四行触れられているのですが、その関係について若干具体的に——たとえばここにも書かれていますけれども、四十九年度四億円のワケで云々ということになっている。それを若干具体的に説明をしていただきたいと思っております。

○蘭村政府委員 従来木船を鋼船化するということにつきましては、船舶整備公団の年々の予算でもずっとやってまいりました。たまたま、たまたま従来公団の予算でやってまいりました建造につきましては、木船と鋼船との両方をスクラップいたしました。それで鋼船をつくりかえるというものが多かったのですが、たまたまお話のございました四十九年度から、特に従来の建造とは別にやりたいと思っております。木船の鋼船化の予算と申しますのは、木船だけをつぶしまして、まあひとりで無理であるならば協業化をするというふうなところで、木船の船主がそのまま鋼船の船主になる。いままでのように、木船としてつぶれてしまふのではないという意味の予算の制度をつくりたいというのが四十九年度の予算で新設をいたしました制度の趣旨でございます。公団予算は、その分については四億円、建造トシ数は六千総トン程度を予定しておるものでございます。続いて五十年計画でこの制度を続けていきたいと思っております。

○坂本(恭)委員 この資料に添付されている第七表で、四十三年からの推移というものが出ておりますけれども、木船をいまおっしゃったような形で鋼船にかえていく、それは、それを促進をされていくのだからと思っておりますけれども、ここに書かれている数字と比較してこれよりふえていくのでしょうか、大体横ばいでしょうか、そういうどちらを見込んでおられるのか、その辺をお聞かせください。

○蘭村政府委員 これは四十三年から四十六年の数字を見ていただきますと、実は内航船舶の建造というものは、どうしても景気の変動に左右される要素が多うございまして、たとえば四十六年

度のごときは四十二隻にすぎないというようになつております。したがって、今後の建造はどういうふうになつていくかというところは、そういった経済の動向に影響をされるところが大きいと思っております。私どもは、少なくとも従来どおりのペースで今後木船の鋼船化を推進していきたいと思っております。

○坂本(恭)委員 今度はまた質問の内容が変わりますけれども、先週の委員会でも御答弁が若干あつたと思いますが、今度国がいわゆる再保険制度を廃止をします。それにかかわつて民間の再保険制度が利用できるのかどうか。その辺のことは若干この前あつたと思っておりますけれども、皆さんのほうとしてはどういふお考えに立つておられるのか、その辺を聞きたいと思っております。

○蘭村政府委員 木船の保険につきましては、従来の損害率の実績を見ても、わりあいになく終始してきまして実績もございまして、それから組合自体として異常危険のために準備した金額もかなりの金額、四十七年度末で二億七千万円という数字でございますが、そういった異常危険準備の金額もございまして、国の再保険をやめても新たに再保というものを、たとえば民間に再保をするということは考えなくて十分であるという判断を私どもはしております。

ただ、新たに加わります小型鋼船の三百トン以下の船につきましては、これは危険率と申しますか、損害率は、おそらく木船よりは少ないと思つて、一隻当たりの損害額はやはり木船に比べると金額が大きくなると思つて、これは一定比率の再保険というものはやはりなされなければ、特に発足当時はそういった支払能力に欠ける心配もございまして、一定比率の再保険は、幸いにして民間損保の中に特別に再保険を引き受ける会社がございます。そこに再保をお願いするということと話し合ひをして、すでにその了解を得ているというところでございまして。

○坂本(恭)委員 そうすると、木船のほうについてはいままでの積立金その他一億四千万を今度交

付をする、そういうような金額でおそらく間に合うだろう。それで民間の再保険を利用するとすれば鋼船についてだけやるといふ御趣旨ですか。

○蘭村政府委員 そのとおりでございます。ただ、従来の組合の異常危険準備金がすでに二億七千万円ぐらゐり予定されておりますし、それから国の特別会計の積立金から一億四千万円、合わせますと四億一千万円程度の異常危険に備える金額がございまして、したがって、木船は再保険なしで、鋼船は一定割合を民間の機関に出していく、そこでたとえば五十年ごろに——過去において例は少なかつたけれども、一番大きかつたというルー・ス台風クラスの災害が生じたときに、その四億数千万円の危険準備金で木船と鋼船の両方を合わせて異常危険に備えられるのが、私どもの試算では三分以上、三・二倍というふうな数字になるので、それで十分だと思つております。

○坂本(恭)委員 手続的なことで確認だけしておきたいと思うのですが、この改正法案によりまして、これが通つた場合に、現在ある二つの組合をいわゆる小型船組合に変更をする、その上でその組合の意思に従つて合併をする、合併規定を設けるというのは、おそらく合併することが予定をされているのだからというふうな思ふのですが、その合併を予定されているという二つの組合、それぞれその意思がもうすでにあつて、それなりの準備をしておられるのかどうか。おそらくいまお聞きした民間の再保険の問題等についても、御答弁があつたとおりで、もしそうだとすれば、もうすでにそういう合併への動きが行なわれているのかどうか。いかがですか。

○蘭村政府委員 両組合とも合併の必要性を痛感しております。この法律によりまして合併の道を開いていただくことができましたら、組合としては所要の手続を経まして、おそらく合併については数ヶ月間の日時を要すると思つて、当然そういう道を開いて合併に至ることと私どもは考えております。また、民間の再保険の関係につ

きまして、すでに先ほどお話し申し上げました再保険機関と話し合いをしている、その了解を得ているという段階に達しているのでございます。

○坂本(恭)委員 現在の二つの組合、いわゆる人的な構成を見ますと、日本船舶相互保険組合というのがいわゆる役員が二十八、嘱託が五十五、全日本船舶相互保険組合というのが役員二十五、嘱託が二十二というふうに資料に書かれておりますけれども、この役員の内訳といいますが、役員、職員、有給、無給ですね、その辺のことをお聞きしたいと思います。

○藪村政府委員 役員の内訳を申し上げますと、全日本船舶相互保険組合は役員が十三名、うち常勤は一人、したがって有給も一人、それから職員が十二名、合わせて二十四名でございます。それから一方の日本船舶相互保険組合は役員が九名、うち一名が常勤、したがって有給、それから職員が十九名、合わせて二十八名でございます。

○坂本(恭)委員 一つの組合に合併すると、役員、職員それぞれおそろく縮小されるような形になっていくと思うのです。その辺はまだどういふことになっていくのかわからぬのだからと思うますけれども、皆さんのほうでわかつている範囲でお聞きをしたい。

○藪村政府委員 人事の構成その他については、現在も内々話しておると思ひますけれども、今後合併の手続をとりながら両方で話し合いをしていくことだと思ひます。ただ、一般職員につきましては、船舶の部門の拡充強化のための要員として、当然ある部分の人数は必要だということでございますけれども、何ぶんこういった小さい組合でございますので、できるだけ現在の人員で新しい小型船舶の保険の仕事を引き受けるように組合も努力をするということでございますので、おそらく現状維持で、やめるというようなお方は特別の事情がない限りはなくて、このまま陣容で新たに小型船舶の仕事を引き受けて組合の仕事をやっていくというところは予想されます。

ろい問題が出てくるだろうと思ひますのでけれども、その辺は運輸省としても十分関心を持ってやって、指導等やっていただきたいというふうに思ひます。

さらに、国がいまやっておるいわゆる再保険特別会計、この関係については、その関係の職員が六名おるといふふう聞いておりますが、これは再来年度になるんでしうね。あと一年間は特別会計を存置するわけですから、再来年度になりましてね。一年先のことですけれども、運輸省としては、その六名についてはどういふふう考えておられるのか、その辺をお聞かせください。

○藪村政府委員 船舶の再保険特別会計には現在六名の定員が認められております。五十年の予算において、この具体的措置といふものを考えなければなりません。私どもとしては、この定員はそのままの人数で一般会計に振りかえるということにいたしたいと思ひております。組合などの関心もこの点については深いと思ひますので、すでに組合ともこの件については話し合いをしておりますし、今後強力一般会計に振りかえて、海運局の中に海運行政に携わる人員としてそのまま置いておきたいということについて、私ども今後最大の努力をすることに組合ともよく話し合いをしなからやっていたいと思ひております。

○坂本(恭)委員 いまの点は特にお願いを申し上げておきたいと思ひます。

いろいろなことをござと聞きしたのですけれども、要するに、二つある組合を一つにして、そしていまの時点ではあまりふえていく見込みがない。年間八十ばいぐらゐのあれを入れていきなという、そのくらい程度のあれしか出てこない。そうすると、新しく組合をつくるようなもので、むしろ再保険制度みたいなものを私は存続させておいたほうがいいのじゃないかと感じるわけですが、その辺も含めて、新しい組合ができるんだというように形で、運輸省の皆さん方としても適切な指導なり援助というものをやらなければならぬのじゃないかというふう

思ひますし、さらに、先ほどお聞きした、特に船舶についての民間の再保険、このようなものもぜひ確保しておくべきではなからうかというふうに感じますので、その辺のことを要望申し上げて、最後に、せっかく政務次官おいでですから、その辺のこともお聞かせいただいて、質問を終わりたいと思ひます。

○増岡政府委員 先生御心配のとおり、まず人間の問題がございまして。私どもは、いまの状態では合併をして小型船舶に取り組むならば、今後何とかやっていけるということでございますので、その問題も御心配のないように解決をいたしたいと思ひますし、さらに、今後小型船舶の再保険の問題につきましても、民間保険会社と話し合いはしておるところでございますけれども、なお、今後ともまだ時間がございまして、十分話し合いを進めて御心配のないようにやってまいりたいと思ひます。

○坂本(恭)委員 ありがとうございます。

○三池委員 紺野と次郎君。

○紺野委員 最初に、今度の改正案では船舶相互保険を合併させて、小型船舶を新たに保険対象に加えるというのですからお聞きするのですけれども、まず第一に、この三百トン未満の小型船舶、これは先ほどの当局の答弁の中にもありましたけれども、一万五千隻ぐらゐあるのです。そのうち七五%が民間損保、したがって、新しくこの制度で使う可能性のあるのは二五%、それにこれから新しい建造船ということになるのだと思ひますけれども、三百トン未満の船舶の——いわゆる三百トン未満と、それから三百トン以上と比べて、この三百トン未満というふうな船舶の事故発生率における差ですね、ちょっとお聞きしたいのです。

○藪村政府委員 実は私、手元に海上保安統計を持っておりまして、その海難の発生状況を申し上げたいと思ひますが、この海難統計は五百トンで切つてございまして、三百トンで切つた統計が実はないのでございまして、したがって五百トンで切つた数字を便宜申し上げさせていただきます。

と思ひます。

まず、四十七年の数字で申しますと、要救助海難の発生数が二千六百五十七隻でございます。

○紺野委員 五百トン以下ですか。

○藪村政府委員 はい、全部です。

そこで、そのうちで漁船が千二百十三隻ございまして、一般の船舶は一千四百四十四隻でございます。このうちで動力船舶、鋼船の事故の隻数が七百九隻、漁船を除きます船の約半分、そのうちで五百トン未満が四百九十五隻、したがって約七割が五百トン未満の数字でございます。これが要救助の海難の発生件数でございます。

それから、そのうちで全損、行くえ不明の事故について申し上げますと、四十七年で全体四百七十一隻、そのうちで鋼船、動力船舶が九十四隻、そのうちで五百トン未満の隻数が七十八隻という数字になっております。

○紺野委員 そうすると五百トンで切つてあつて、三百トン以下とかその上とかというふうな数字はないのですか。しかし大体見てどうですか。下のほうが多いのですか。三百トンと比べてみてどうですか。

○藪村政府委員 ちょっと推測でおそれ入るのですけれども、やはり船舶の型で申しまして四九九だとか一九九というトン数の船が多いものですから、大体五百トンの総件数のうちで半分ぐらゐが三百トン以下とそれ以上ではないかと思ひます。

○紺野委員 その海難の性質は何ですかね。どういふときにどの辺で行なわれている海難なんですか。

○藪村政府委員 先ほど全損、行くえ不明ということをお聞きしました。それ以上の原因はいまのところちょっとここに持ってきておりません。

○紺野委員 やはりそれはほんとうは重要なところで、どういふ形態で、どういふふうなところで、どういふことが原因で遭難しているかという実態をつかまないと、ただ数字だけの統計ではほんとうはよくないと思ひますね。この点について

は、ひとつあとで調べていただきまして、海上保安庁ですか、きょう来ておりませんね、そこのほうから、もうちょっと、三百トン未満という制度をしこうとしているのですから、それとそれ以上との区別や、あるいはどういう原因で海難が行なわれているかというふうなことを、ぜひ具体的に知りたいと思えますね。資料をひとつお願いします。

それから木船についてですね、鋼船はそうですが、今度木船のいわゆる海難、この組合で取り扱うようなものですね、それはどれくらい起きているのか、またどんな状況のもとで行なわれているのか、これはどうですか。

○農村政府委員 先ほど申し上げました数字で同じように申し上げますと、四十七年の要救助海難発生数二千六百五十七隻、うち漁船を除きますと千四百四十四隻と申し上げましたが、そのうちで木船の発生隻数は四百九十五隻でございます。なお、そのうちで全損、行くえ不明の船のことを同様な隻数で申し上げますと、全体が四百七十一隻でございますが、そのうち木船が百七隻でございます。(鋼船九十で木船百七では合わないじゃないか、そのほかに何かある)と呼ぶ者あり

木船につきましては、原因別の数字はここに持っておりますので、課長から申し上げます。

○阿部説明員 木船保険組合に入っております木船につきまして、事故の原因別発生状況を申し上げます。

まず、四十七年をとりますと、全損三十六件が発生しておりますが、原因別で見ますと、座礁したものが五隻、衝突したものが十二隻、それから火災で全損になったものが四隻、それから沈没したものが十五隻という内訳になっております。

それで、それらが起こった箇所を申し上げますと、港内で行ったものは一隻でございます。それから平水区域と申しますか、港、それからその付近の平穏な区域ですが、そこで起こったものは六隻、それから瀬戸内海の区域、これは船舶も多いのでございますが、そこで起こったものが十四

隻、それから瀬戸内、さらにもう少し出たような区域、これは三区と申しますが、その区域で起こったものが十一隻、それからさらに遠い区域のものが一隻、それから特定の航路と申しまして、これは特殊な区域を定めておりますが、そこで起こったものが三隻という内訳になっております。て、やはり船舶の加入状況が多い瀬戸内あたりの事故が多いという実態になっております。

○紺野委員 では、第二の点で申し上げます、一般に保険という場合、加入している隻数が多いとか、あるいは規模が大きいというふうな場合に、保険料率の点で申し上げます、一般的にやはり料率の点ではそういうものが有利であると考えられるわけですが、今度、この制度によってつくられる場合、小型船舶が対象であるとか、あるいは四分の三がすでに民間損保に入っているとか、こういった点から見て、保険料率の点でも相当困難な条件になるのではないかと、この点についてどうでしょうか。

○農村政府委員 まず木船について申し上げますと、両組合の加入隻数は二千四百四十三隻という合計の数字になります。それに対して、民間の保険会社のほうは千七隻でございます。民間の損保会社が二十社でやっておりますでございます。したがって、両組合が合併いたしますと、木船の保険の規模としては、それぞれの組合の千隻程度のものが二倍になるばかりでなくて、民間の規模に比べても倍々というものがございまして、それは保険の能力について向上するといふふうに私も思っております。

なお、小型船につきましては、先ほども八十隻ずつぐらい、五年間で合わせて四百隻ぐらいの目標を立てているというのを申しました。これについては、保険の集団規模として十分でない点もある。特に発足当時は、異常な危険が発生いたしますと心配だということ、これは民間の再保険機関に再保険に出すということ、危険の分散をはかりたいというのを考えております。

○紺野委員 それで、この保険料率の点で申し上げます、これは何か大蔵省でまだ検討中なんです、か、

というふうに私たちのほうで……。

○農村政府委員 先ほどもお話がございましたが、再保険を一定の割合で出すというようなことを前提といたしまして、小型船舶の保険料率をどう定めるかということについては、今後大蔵省とも相談をしていきたいと思っております。いざいいたしましても、私どもは、民間の損保が営利と申しますか、そういう観点からやると違ひまして、組合が昔から相互扶助の観点で、共済制度のような考え方、それぞれの組合員のためにやっております。まして、特にこの事業で利益を生むという必要もないのでございまして、先ほどからお話もございましたように小規模のものにすぎませんけれども、何とかこの組合が存立をして、組合員のために保険サービスを提供、また小型鋼船のために発展させるということによって、利益を生むんじゃないかと、それぞれの組合員の保険サービスについて欠けるところがないようにしたい。まあ単純な比較はできませんけれども、民間のように利益を生む必要がないという点でも料率は高くないかなというふうに何とかきめていけるのではないかと、いふふうに考えております。

○紺野委員 大蔵省にまかせるということではなくて、運輸省としてやはり独自に役割を大いに発揮してもらって、そしてい言われた、つまり利益本位でやるといふのではなくて、組合保険といふふうな点の有利さを発揮して、民間損保に比べても有利な保険料率を設定できるように、行政指導として運輸省でひとつ最後までその点を力注いでもらいたいと思っております。その点を重ねてお聞きしたいと思っております。

○農村政府委員 できるだけ努力をいたします。

○紺野委員 それから、再保険制度の廃止という点についてちょっと問題があるんじゃないかという点なんです。運輸省の説明では、木船についての再保険は、この間黒字を続けているという実情とか積み立ての運用等、これを廃止しても十分やっていると、問題、新しく小型鋼船

も入ってくることであるし、やはり問題があると思うのです。

それで、現行の再保険制度には還付金制度なんかあるのです。ですから、一般の民間損保に比べてやはり有利な制度になっているんだと思うのです。この再保険制度、現行のものは、そういう点で、そういう点はどうなんですか。やはり現行の再保険制度というものは民間と比べても、いい点が相対的にいろいろあるんじゃないですか。それはどうですか。

○農村政府委員 先生お話しのとおり、現在の国の再保険制度には、一定の積立金を行ないまして、残った利益は組合に還付するという制度がございまして、それによって三億数千万円の利益還付を行なってきたのも事実でございます。ただ私どもは、再保険をもうやめてもよろうと申しますのは、先ほども申し上げましたように、そういった国の再保険特別会計自体が三十九年に一年間赤字でございました。それで、ずっと黒字でまいりました。したがって、そういった、一方で利益還付も行ないながら積立金も積み増しをしてきて一億四千万円ございまして、これをそっくり、特別会計を廃止するときに両組合に交付するという予定になっております。それから組合自体のほうも、保険の収支は、損害率、事故率というものが当初予定していたよりも低うございまして、純保険収支の点ではずっと黒字でございまして、異常危険準備金が現在四十七年度末で約二億七千万円ある。こういう事情でございまして、発足当時その異常危険準備金が非常に少なかった、たとえば二十八年度で千百万円程度でございましたが、それ以後に大きな台風が出てくると一ぺんにたいへんだということ、ございまして、現在の時点に至りましては、もうすでにその必要はないといふこと、ございまして。

なお、先ほどの先生のお話にございましたが、木船についてはもう再保には出しません。したがって国の再保険の制度の中に利益還付という制度もございまして、余剰利益還付として組合に

返ってきたような制度はもちろんございませうけれども、それらもそっくりこの際再保険の必要がなくなったというところでやめまして、木船としては再保険にかけないというところでございませう。

それから鋼船のほうは、先ほども申し述べましたように、やはり発足当初は確かに心配でございませう。異常危険のためにはやはり民間の適当な再保険機関に一定の割合で再保険に出す必要がございませう。この点については、再保険料率も若干の負担がかかると思ひますけれども、これは小規模なこととしてはやむを得ないと思ひますし、また鋼船につきましては、すでに二十社の民間保険会社が鋼船をやつて、それからそのそれぞれの民間の保険会社が一つの再保険機関に再保険をしていくという民間の実績もございませうので、その大きな保険集団の中にこの組合として入るというところで再保険をお願いすることは合理的でもあるし、再保険料率について特に高くなるというようなことがなくて、大きな保険集団の中で再保険の制度を活用していけると思ひます。

○紺野委員 いまの説明は、やはりちょっと無理に聞かせるんですね。いろいろいい還付金制度もあるというふうな点で特色があったわけですが、けれども、そしてまた、それは中小船主やなんかにとつては非常に魅力的なものだと思ひますが、特に、今度小型鋼船が不安であるというところは、いまの説明からも出ておるわけですね。やはり再保険かけたほうがいい。それは民間でしっかりしてもらおうというふうな問題にずらして、民間のほうにその必要性をずらして、民間のほうで再保険をしてもらいたいといふ、こういうふうになつていくんですね。鋼船の場合なんかは、それは逆じゃないかと思ひます。ほんとうの行き方とすれば、当然いままでの木船のほうの制度の有利な点にプラスして、木船の再保険に加えて小型鋼船の再保険をやはり一緒にするようにはする方が制度的には前進するし、また政府の政策としても、中小船主、中小業者に対する保護政策をとらなければならぬというところがほんとうだと思ひます。

ところが、それと逆行するような、制度の上からは中小船主への援助をこの際切り下げる、制度としてはそういう再保険を政府はやめたということですから、そういう点でせっかくいい制度があるのに、それを取り払つてしまふというのは、やはり中小業者への保護対策という見地からすれば逆行すると思ひます。ですから、けちを言わないで、これはけちの精神じゃないかと私思ひます。けれども、そうでないならば、わずかばかりのあれでなくて、やはり中小業者への保護を一貫して前へ進める、一歩後退するのではなくて、もう一段上へ上がるというふうにするほうがほんとうだと思ひます。ところが、せっかくのところまでけちの精神が出たのかどうか、どうもみつともないと思ひます。この点どうですか。前向きに、小型鋼船もそれは必要であるということであるならばやはり加えるということですね。これが必要じゃないですか。

○農村政府委員 木船の場合はさておきまして、先生のお話は鋼船の場合でございませうけれども、鋼船の小規模な再保険を国が再保険をするという制度に乗っけようと思ひますが、やはりこの組合で取り上げる小型鋼船の部分は小そうございませうので、それを再保険に引き受けるということについては無理がある。それよりも、民間の大きな保険集団と同じように鋼船は一体的にやつたほうがより合理的であるというふうに、私も考へておるということでございます。

○紺野委員 だからその点に、やはりこの法案を見て、せっかくの中小船主やなんかに対するいい面を、引き継ぎ発展させてやつていくということから後退をされている。やはりまずいとわれわれは考へます。そういう点で、やはり再保険制度を小型鋼船に対してもここで扱えるようにすることを私は強く要求したいと思ひます。われわれとしてはやはりそう要求したいということでありませう。

ような点から、歴史的にそういうふうなところに限界があつたと思ひますが、全損及び救助費というふうな保険対象が限られていくという点ですね。しかし、いよいよ小型鋼船も入ってくるということになるれば、小さいといへども小型鋼船はメカニズムを持つていくわけではなく、もういふ点で、木船が簡単にというわけではなく、もういふ点で、追い込まれるのと、鋼船が内部的にいろいろなメカニズムという機構を持つておいて、損傷が部分損傷の可能性が一そう多いんじゃないかと私思ひます。そういう点からして、小型鋼船も含むという場合には、この際思い切つて部分損害に對しても保険対象に加えていくというふうにするべきであると思ひます。そうして、実際に中小船主に聞いてみてもそういう希望を持つておるのですね。そういう点で、政府としては部分損も扱えるようにするという考へはないかどうかということなんです。

○農村政府委員 従来、木船につきましては二種の保険までということと全損と救助費のみの保険業務を行なつてまいりました。何ぶん先ほどからもお話が出ましたように、現在のところは、職員の数にいたしましても限られた数でやつていく組合の現状でございませうので、従来経験のある二種に限つてやるということが、組合の能力としてふさわしいものではないか。また、経験も木船について二種までであつたということと、あとと実力はつけていきたいと思ひますけれども、現在の両組合の実力では一挙に二種以上の保険業務を取り扱うということについては困難な面も多いいと思ひます。また一方、鋼船のうちでも、現在の実績を調べましてもかなり二種までの保険に入っている数がございませう。そういう必要に応じることと二種までで達することができると思ひますので、二種までの保険業務に限定をしたいという考へ方でございませう。

○紺野委員 そうすると、いま言いましたように、鋼船をかかえ込むということですね、これは量的なことじゃなくて質的な変化だと私は思ひます。

よ。木船だけを対象にした場合と、木船に比べれば一応それなりに複雑な機構を持つておる鋼船やなんかをかかえるというふうな場合に、この際やはり部分損——いろいろな修繕をしなければならぬとか、いろいろなところがこわれたとか、風にあつていろいろなところが全損まではいかないにしても、生き延びるというところは鋼船の場合は大いにあるけれども、いろいろなところがいたむというふうなことがあると思ひます。先ほどの統計を見ますと鋼船の全損もまた多い、かなりのものがやられておるんですね。ですから部分損はもつと多いと思ひます。そういう点で、必要性からいへば、保険の内容を質的にも高めていくという点からいへば、この際部分損を扱えるようにこの保険を高めていくということですね。そういう姿勢ですよ。そういう姿勢を運輸省として、いますぐできないということがあつても、そういう方向に姿勢をとるということはどうですか。

○農村政府委員 現在のところ、組合としては二種の保険の実施というものを前提として損保業界と協力をし、再保険引き受け等についての話し合ひもしております。まあ先生のお話しのうちに、実力がついて損保業界と共存共栄の上話し合ひがつくというふうなことになるしたら、二種以上の保険に手を出す余地があり得ると私も考へております。

○紺野委員 そうですか。そうするとあり得るということですね。二種以上のほかの部分損にも実力がつけばそういう方向に進むことも望ましいというところでございませう。

○農村政府委員 何ぶん組合の実力の養成されることが前提でございませうし、それから民間の損保とも共存共栄でやつていきたいということが前提でございませうので、私も私としては、今後の推移を待つてこの線については考へていきたいというふうな考へております。

○紺野委員 だから、組合の力とそれからもう一つは民間の保険会社と、それだけに限つておるんですね。もう一つ考へられませんか。もう一つ、

政府です、国の側で協力する、必要な補助金も出そう、けちの精神じゃなくて、大いに中小船主を擁護しようということから、もっと金を出してもいいというふうなすることによって、部分損を含むもっと理想的な保険制度をここで実現する方向に、行政指導としてはそれくらい理想がなければ、理想は低い、ますます欠けていく、ますます貧困になっていくというのでは私は困ると思うのだが、その点どうですか。政府は補助金をもそれに加えて、そして一日も早く部分損も扱えるような制度にしてもらいたい、そういう姿勢をとってもらいたい、重ねてこの点でお聞きしたいと思っています。

○農村政府委員 やはり、相互扶助、それから共済制度ということで、組合員がみずからこういつた保険制度を育てていくということが必要だと思っています。私も、いまのままで先細りになっていく両組合のために、小型の鋼船に道を開いていきたいと思います。ただ、そのことと国がいきなり金を投じるとかいう、先生補助とおっしゃいましたが、そういった面とはちょっと考えが違うと思いますので、私もほとんどは両組合が合併をして、こういったことが今後基礎を固めて発展していくてくれることを、この際期待をしたと思います。

○紺野委員 非常に消極的な姿勢だと思っています。その次に、小型鋼船のトン数の問題ですけれども、先ほどの統計では、五百トン未満というふうに出て、三百トンの線が消えているのです。ところが、この制度の中では、麗々しく三百トンの線が浮かび上がっていて、そして五百トンの線は消えてなくなっているのだ。こういうことで、やはり組合の事業を三百トン未満というふうな線に引くということ、一体なぜ法律でそういうふうな限界をここで引かなければいけないのか、この点どうですか。

○農村政府委員 先ほど申し上げました海難の発生状況につきましては、私も海上保安統計を使って御説明した際に、五百トンの線を引いてそ

の統計の内容がそうになっておるということを御説明したわけでございます。私ももととしては、三百トンで切りまして、先生きょうの初めに、一万五千隻程度とおっしゃいましたが、私も一万四千七百七十八隻ですか、大体そういうような数字でその対象船舶を考えていきたい、こう考えておるわけでございますが、海難統計の五百トンで切った話とは別にお考えをいただきたいと思うのでございます。

なお、本船から鋼船への代替状況について、四十三年から四十六年度までの公団船と自己資金船とを含めました数字で申し上げますと、本船から鋼船へ変わった状況、鋼船の建造隻数とトン数は、その間九百五十九隻でございますが、総トン数は、二十四万五千トン、一隻当たり平均トン数が二百五十六グロストンというところで、おおよそ二百トンから三百グロストンまでの間の建造の実態になっているということが一つでございます。

それから、別の資料から、同じ四十三年度から四十六年度までに建造されました自己資金の貨物船だけをとりましますと、その間、全建造隻数七百九十五隻でございますが、その隻数で全建造トン数は六万七千七百七十八トンでございますので、平均トン数は二百一十一総トンという数字が出てまいります。なお、総隻数七百九十五隻のうちで、三百トン未満の船が六百八十五隻ある。したがって八六・一六％は三百トン未満の船であるということで、私も三百トンにこのトン数を切ることは、こういった見地からきめて法律案に明記をしたわけでございます。

○紺野委員 やはりそこは納得いかないと思うのです。つまり、問題は海難なんですね。この保険の問題は、海難に関する一つの制度なんです。海難の統計のほうからの研究が非常に足りないと思はれるのです。海難のほうから見ると、五百トン未満で先ほどのような件数がいっぱい出ましたけれども、三百トンという線は全然わからない。水平線にあらわれない。そういうふうにはくとして、そして三百トン以上五百トンと三百トン以下の海

難の数はどうかと聞くと、そこはわからない。たぶん半々だろう。相当大きな半々ですね。やはり五百トン以下三百トンの間の船もまた災いを持っているわけですね。そういうものにさらされているわけですね。そういう点からいって、やはりこの法案を立案される場合に、肝心なものの、保険が何のために必要なのかという点からの考察が不十分だ、こういうことになると思はれるのです。ですから、いまの点からではやはり片手落ちではないか。だから、その点では無理に三百トンという線を引きたくなくて、しかも法で強い規制をするという意味ではなくて、組合が自主的に、自分たちの能力に応じて、わきまえて、そして弾力的にやれるように行政指導をすればいいのではないかとはいふふうに思うのです。この点でもやはり十分ではないか、納得できないと思います。

〔委員長退席、佐藤（守）委員長代理着席〕それから、その次の点ですが、再保険制度のさっきの廃止の問題です。財政的には国と組合との関係は、この制度の廃止によって断たれるわけですね。そして組合は、非常に小規模な保険経営体にならざるを得ない。それで実際に懸念されることは、保険金の支払いがどんどんふえていった場合に、いま積立金が多少——何億とかあるとか言いましたけれども、それも食いつぶしてしまふ、どうしても保険料率を大幅に引き上げなければならぬんじゃないかというふうな事態も、単独でいった場合起きると考えなければならぬと思はれます。それで、そういった事態にさらされた場合に、国はもう関係ないという態度をとるのか。あるいは保険料率を引き上げてもいいという立場で見ているだけなのか。それとも中小企業保護の立場から何らかの援助を行なうことの意味があるのかどうか。この点についてお聞きしたいと思はれます。

○農村政府委員 私も、現在の異常危険準備の程度で、ルース台風クラスの台風が発生したとしても、まず三回とか、それ以上は耐えられるんじゃないかということを判断いたしております。

なお、保険収支につきましては、鋼船は毎年八十隻ぐらいつづててくるということ、本船は、先ほど申しましたように、たぶん六割ずつぐらいい加入隻数が減っていくであろう、したがって、本船保険の収支のほうは悪くなりますが、鋼船の収支のほうでカバーをして、五年間でこの組合の規模が固まるようになっていくであろうということをお聞きしております。したがって、異常の危険に對しましても、ある程度の備えはかなりできておるといふことを考えておるわけでございます。

ただ、ルース台風とかそういった規模でなくて、もっとたいへんなことが起こりますと、これは保険の対象としても免責の約款などの内容がございまして、そういった場合にどうなるかという、保険の目的としてカバーできるかどうかという点もございまして、そういったときには、やはり国として適宜の措置を、保険だけではなくて、その異常災害に備えて考えようというふうな事態はあるいは予想されるかもしれないというふうなことを考えております。

○紺野委員 そうすると、これは豪雪があまりありません。東北その他で数十年前の豪雪があったんです。ですから、台風とかその他が、今度はいままでの平均的な状況からが然、もっと大規模なものがないとも限らない。むしろそういうところのための保険だと私思うのです。だからそういう場合に、実際に小型鋼船もかかえて、そういった事態で大規模な——いままでの非常に小さな保険組合だと思ふのです。国がここで全く関係を切った、再保険制度で縁が切れた、制度的にはそういうふうになっているので、そういった場合にやはり国としては、そういった組合の事態、要するに大幅に保険料率を上げるとか、積立金も食いつぶしたといったような事態が起きた場合には、その場合に備えての政府としての責任がある。そういう場合には十分に受けて立つ、援助をするという姿勢ですね、そういうことははっきり確約できるのです。そこまではもう知らぬというふうになるのですか。そこをもう一べんはつきりさせて

いたしたい。

○蘭村政府委員 まずルース台風のようなものは二十年間絶えてなかった。それからその後伊勢湾台風だとかいろいろなものもございました。ずっと過去二十年間の歴史を見まして、木船保険組合はそういうことになてきたという実績がございます。したがって、将来ほんとうになたえられなくなるのはどの程度のことかというところでございす。先生おっしゃるとおり、しかし今後起こり得る事態はいろいろな場合が考えられると思ひますので、その場合はこの保険がその存立が危殆に瀕することのないように、私どもとしても十分考えていきたいと思ひます。

○紺野委員 では対策を立て、援助もそのときにはやるといふことですね。

○蘭村政府委員 何しろ起こり得る事態といつてどの程度かというところで、将来の問題でございすので、とにかく私どもは、簡単なことでこの組合がつぶれるといふことは考えたくない、十分そういう努力はしたいといふことでございす。が、何ぶん将来のことですから、具体的にまだその補助とか国のどういふ手段といふことはつきり申し上げることはできないといふことでございす。

○紺野委員 蘭切れが悪いけれども、要するに、そういう制度的にこういうものをなくしたから、もうわれわれは、その組合がどういふふうな事態になつて破綻しようが何であらうがかわねといふふうなことではないといふことだけは、はつきりしてもらいたいと思ひます。

○蘭村政府委員 再保険の関係がなくなりまして、この組合に対する監督権限といふのは大蔵省と運輸省と両方ございす。十分その辺は監督をしていきたいと思ひます。

○紺野委員 監督だけじゃなくて援助はどうですか。監督だけではだめなんです。金のほう。あなた方はけちの精神があまりに徹底して、これは困つたものですね。

○蘭村政府委員 先生、すぐまた直接に国の補助

とかなんとかといふことでおとりになつては困りますので、私も監督といふことは、もちろんこの組合が健全な発達を続けていくように私どもは監督……(紺野委員「援助、めんどろ見るかどうか」と呼ぶ)監督をするといふことを広くとつていただきたいので、国の補助といふようなことは直接に私、お話しするわけにはいきませんけれども、監督といふのは広くとつていただけてつこうでございす。

○紺野委員 今度は小型鋼船にだんだん木船が切りかわつていくといふのは、ある意味では歴史的な必然といふか、そういうものだと思ひます。ですから、この制度の背景といふか基礎にあるのは、だんだん木船が小型鋼船に移り変わつていくといふことと対応するんだと思ひますが、それはどうですか。

○蘭村政府委員 そのとおりでございす。

○紺野委員 それで小型鋼船の建造ですね、この法案の基礎になるものとして関連して私聞きたいのですけれども、小型鋼船をつくる援助といふものの実際のいまの政府の持つてゐる施策ですね、これはどういふものなんでしょう。

○蘭村政府委員 国の予算といたしましては、船舶整備公団の共有船の制度といふものでずっと鋼船をつくる予算をつけていっております。この実績で申しますと、三十九年度に建造量四万五千トン、四十年に九万九千トン、四十一年に八万一千トン、四十二年に七万二千トン、四十三年に四万一千トン、四十四年に四万四千トン、四十五年度に三万九千トン、四十六年度に五万一千トン、四十七年度に二万七千トン、本年の四十八年度においても二万七千トン程度の建造を行なう。なお、来年の四十九年度の予算でお願いしている数字としては三万二千トン程度の建造の予算を公団予算の中に組んでございす。

○紺野委員 これもずっと聞くとあまりふえてないんですね。だんだんだんだん下がつていって、ちよつと上がつてはまた下がつていくといふふうなことで、ここでもやはり確固として小型船主に

対する育成あるいは保護といった政策が見られないと思ひます。この点は船舶整備公団を通じてやるんですね。そうですね。

○蘭村政府委員 先ほどもお話が出ましたように、内航船舶の船舶の建造をどういふことでしていかうといふのは、そのととどきの好不況の関係、経済全体の情勢の影響もございまして、実はこういつた建造量の裏側と申しますか、反対側に解撤といふ問題がございす。その解撤をそのときどきの経済情勢に応じていきながらつづけていくといふことでございまして、やはり不況のときにはどうしても建造のトン数が少なくなるというのはいなめないと思ひます。

○紺野委員 それにしても、計画造船には巨大な援助が行なわれているわけですから、年度に对应して計画造船のほうでつづられていっているのはわかりますか。年度と小型船との関係……

○蘭村政府委員 それはいま数字でお答えすることとはできませんが、それは外航と内航とは実は規模が違ひますので、総トン数の建造量で比べになると、たいへん計画造船のほうが多くて、こちらの数字は少ないと先生お思ひになるのもつともだと思ひます。ただ、先ほど申しました数字でも、三十九年度から四十八年度まで通算いたしますと、五十二万六千トン、五十万トン以上の建造量になるのですが、内航の総船腹量は三百六十万トンでございすから、公団の共有制度でつくつております貨物船だけで三百五十万トンのうちの七分の一がつくられておるといふことになりました。計画造船のほうは、それは数字としては、先ほど申しましたように、建造の絶対量としては大きいものになるといふことでございす。

○紺野委員 計画造船では、最近は大体一年にどれくらいですか。

○蘭村政府委員 四十九年度の予定といたしましては、建造予定トン数が二百五十万トン、四十八年度は二百二十万トン、それから四十七年度は、これはちよつと正確でないかもしれませんが、三百四十万トンであつたと思ひます。これは間違つており

ましたら調べてお答えいたします。

○紺野委員 そうするとあれですか、先ほど小型船のほうが一番おしまひのほうで三万二千トンと言つたのは四十九年度ですか、四十八年度ですか。

○蘭村政府委員 四十九年度三万二千トンと申し上げました。

○紺野委員 そうすると、要するに大企業——大きな造船あるいは大きな船会社のほうは、計画造船によつて二百五十万トンとか、そのときに三万二トン。それからやはり二百五十万トンですね。それに対して二万七千トン。それから三百四十万トンのときに二万七千トン。非常に少ないですね。ですからやはりこの点に、海運政策が上だけ見て、そうして小さい中小船主についてはほんの、ほんとうにわずかの援助の手も切つてしまふといふふうな姿勢があるのではないかと私は思ひます。この点がこの保険制度の場合にもあることを恐れるのです。そうじゃないのかという点。そしてまた、船をつくるという助成の点についてもほんとうに少ない。だから、一方ではその百倍も、外航船だからといって、そういうことを口実にして、そうしてあまりに大きな格差がつき過ぎていくという点で、行政のあるいは海運政策上でもこの点については大きなゆがみがあるのではないかと。それはないと思ひますか、どうですか。

○蘭村政府委員 トン数だけで御比較いただいてもちよつと違ひ問題もあると思ひます。私として端的に申し上げられることは、日本の国にとつて外航も大事である、内航も大事であるといふことでございす。

○紺野委員 だからそれは、トン数だけでいふことを言ひましたが、じゃ金の点でこれ比較してどうですか。ことしのトン数三万三万と二万二トン、こつちの、船舶公団に投入する金のあれと、計画造船で動員するお金の量とちよつと調べて対比してください。

○蘭村政府委員 実はずは内航の話かと思ひまして、外航の資料は持つておりませんが、たしか四十九年度で申しますと、先ほど計画造船で申

しました二百五十万トンに対する財政資金の所要量は九百十五億円でございます。

それから内航全体で、内航と申ししても貨物と旅客両方ございしますが、それらをひくくめまして、船舶整備公団の米年度の事業規模は百六十七億円でございます。

○紺野委員　そうすると、これはたいへんな違いですね。天と地の差ですね。天と地の差のように違うということですね。

○蘭村政府委員　トン数で比較していただくことも、金額で単純に比較していただくことも、私は無理だと思います。

○紺野委員　だから問題は、このような差は態度の問題であつて、やはり大企業のはうにより多く海運政策が片寄つて、そして中小船主、一ぱい船主、こういう人たちに對する配慮と予算というものは非常に少ない。制度の上でもわずかなばかりあつたものもだんだん少なくなつていくということではないのかどうか。どうですか。

○蘭村政府委員　私、外航も大事であるし内航も大事であると申し上げました。

それから内航の中で、現に御審議をさせていただいておりますこの保険の關係につきましては、先ほどからもお聞き願つたとおり、ほんとうに中小以下の零細ということでございますので、このままではうておきますと、ほんとうにこの組合としてつぶれてしまふのではないかと、いうことを、端的に申し上げまして私は非常に心配でございますので、ぜひ合併の道も開いていただきたい、小型船舶へ新しい仕事の分野をふやしていただきたいというお願いをしておるので、ぜひこの法案を御審議いただいて、そういつた方向に進んでいくことによつて、この一番小さい零細の業者に対する保険のサービスについて欠けるところがないようにしていきたいと思つてます。

○紺野委員　では、以上の説明から私は、どうしても小さいという木船を小型の鋼船にかえるというふうな、予算の上でも運輸省のほうは今後とも努力してこれを大きくして、もっともっと中小

業者に対する援助を、船の建造の面でも強めてもらうにしようと思つておるのです。そうしないといふのは、この保険組合自身も繁榮しないのです。そこちもあまりしよばしよばしてゐる。この未来について、しよばしよばしてゐるというのではだめですから、やはり造船のほうに對しても、中小船主のために予算を多くしてもらふように努力してもらいたいことが第一。

それから、今後ともそういうことで部分損とかそういうことも十分扱えるような組合にしていこう、行政指導その他の面でも努力を払つてもらいたいといふこと、最後にもう一度この点を、われわれの考え方を述べて、答弁願ひたいと思つてます。

○増岡政府委員　先生御指摘のいろいろな問題点があるわけでございますけれども、木船につきましては、先ほどから局長が申しておりますように、これまで考えられ得る異常損害に對してもたえ得るということでございます。

また、小型鋼船の問題につきましては、先生御指摘のとおり、保険料率その他の問題につきまして、これは大蔵大臣の権限であるといひながら、やはり運輸省もそれに参画して、適正な料率にしなければならぬと思つてます。

最後の、内航船、小型船に對して力を入れろといふことでございます。もちろん御趣旨には全く賛成でございます。ただ、いたずらに隻数、トン数をふやすことのみが内航船主にとって有利であるか、利益であるかといふことも考えながら、なおかつ、今回の保険組合につきましても今後の存続につきましても十分配慮をしてみたいと思つてます。

○紺野委員　終わります。

○佐藤(孝)委員長代理　この際、午後一時半から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時十八分休憩

午後一時三十六分開議

○佐藤(孝)委員長代理　休憩前に引き続き會議を開きます。

質疑を続行いたします。松本君。

○松本(忠)委員　議題となつております船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案について若干お尋ねをいたしたいわけでございます。

すでに次官も御承知のように、木船に對する保険、いわゆる全木と申しますか全日本木船相互保險組合、それから日本と申しますか日本木船相互保險組合、この二つの組合を主としていままでやつてまいりました。この二つの組合が、近年木船が非常に減少してきた、そこで両組合に對する加入の隻数も年々減少する、そこで両組合事業が保險事業の規模として適當でなくなるおそれが出てきたために、二つの組合を合併してその基盤の強化をはかり、同時に、組合の保險對象のワックを拡大して、三百トン未満の小型鋼船も加えよう、これが法の改正の主眼点だと思つてます。さらにまた、政府管掌の木船再保險制度をやめて、その特會の積立金を、新設される組合に交付しようといふことであります。

取り立てて問題にすべき点は少ないようではございますけれども、両組合が合併するといふ前提に立つて法改正を行なうとしておるわけでありまして、この両組合自体は、合併についてどのよう考へてゐるのか、海運局に對して、ぜひこうやつてもらいたいと言つておるのか、あるいはまた、海員組合のほうで、たゞいま私が申し上げたような事態をおもんばかつてこれの合併をしようとしてゐるのか、どちらからその声がかつたのか、両組合の腹はどうなのか、その辺をひとつ政務次官からまず伺いたいわけでありまして。

○増岡政府委員　先生御指摘のとおり、最盛期に比べて加入者数が非常に少なくなつてきたといふことから、両組合のほうもそういうふうな考へておりますし、私も、合併をさせたほうがよろうかといふことからスタートしたわけでございます。

○松本(忠)委員　そこで、両組合の資産の内容を

見てみますと、全木と日本と、日本のほうがわれわれはいいように考えられますが、政府当局としてはどのようによい考えになつてゐるのか。

○蘭村政府委員　先生御指摘のようによい、いろいろな点で比べるべき点はあるかと思つてますけれども、概して申し上げて日本のほうが成績が從來よかつたと思つてます。

○松本(忠)委員　そこで、合併の条件といふことになつてますが、二つの組合がそれぞれ解散してから新しい組合を一つつくるというやり方と、一方の組合に一方が吸収されていくという二つの方法があるかと思つてますが、これについてどちらをおとりになるか考へていま行政指導をしてゐるのか。

○蘭村政府委員　両組合の話合いにまちたいと思つてますので、いまのところどちらの方法といふことはまだきまつていないといふことを聞いております。わがほうも、どちらの方法でやれといふことを特に私どものほうから指導するつもりはないといふことであります。適当な方法を両組合が話し合つて選べばいいと思つております。

○松本(忠)委員　そこで、世間一般を見ると、大きいほうが小さいほうを併合するといふか吸収する、そういうのが普通の状態だと思つてます。いまもつてきまつてないといふわけでありまして、けれども、三月三十一日をもって木船再保險法というものも廃止になる、こういうことを前提にいたしますと、それまでにやはり衆参両院を通じてその運びに進んでいかなければならぬと思つて。そういうことを考へますと、どちらがどちらを合併するか、それはまだいまきまつていないとおっしゃればあえて私、それ以上追及はしません、普通の状態だつたら、日本のほうが全木を統合するといふふうに私は考へるわけですが、その点全くきまつていないのか、両組合ともその辺の話は全くしたことがないのか、この辺はどうですか。

○蘭村政府委員　先生御指摘のようによい、あるいは正式に日本のほうが全木を吸収するようになる

いう動きもあるようにも聞いていますけれども、ここで答えても遅ったらいけませんので、両組合の話し合いにまちたいということでごかんべんを願いたいと思います。

○松本(忠)委員 当然、局長としては、それ以上は現在の段階では無理だろうと思います。

そこで、一応衆参両院を通過して三月三十一日までこの本船再保険法というものが廃止されるという段階、そして次の段階とずっと進んでいって、どちらが親になってどちらがそこへ吸収されるか、これはわかりませんけれども、どんなスケジュールでいくかというのをひとつあらかじめ私は伺っておきたいと思うわけです。

○阿部説明員 お答えいたします。

両組合の合併の事務的なスケジュールでございますが、法律によりまして、まず合併を決議いたします場合は、両組合がそれぞれ総会を開かなければなりません。両組合は通常は毎年度の総会を五月の下旬に開催しておりますので、今年も五月の通常総会を兼ねまして、合併総会とする方向で検討が進められております。その場合に、合併総会でできますことは、まず合併の方式、それから新設合併の場合は設立委員を任命しなければならぬという手続、これが法律で定められておりますが、そのような行為が行なわれます。それから合併の決議をいたしますと、この法律によりまして財産目録及び貸借対照表を作成して二週間以内に公示しなければなりません。合併する組合がどういう資産内容であるかということと債権者その他に知らせるための手続が必要でございます。さらに、債権者がありますれば、異議を申し立てるための機会を与えるということで、商法の百条が準用されておりますが、そのための期間が一カ月必要となります。したがって、合併総会を開きましてから二週間の手続、さらに一カ月の催告期間の手続というものが必要になります。それから、それらの問題がセットした後に、両組合が運輸、大蔵両大臣あてに合併の申請をすることになりますので、なおその間、事務的な手続に最低一

月くらいはかかるかと存じますが、そういう形で認可申請が出てくるということになるかと思えます。

○松本(忠)委員 いま課長の答えの中に、通常総会と合併というものを決議する総会を兼ねてというふうにおっしゃいましたけれども、これは別にやる必要はないのか、兼ねてやってもよろしいのか、この辺はどうなんですか。

○阿部説明員 合併の決議につきましては総会で決議するということが法律で定められてあるだけでございまして、通常総会と兼ねてやることは差しつかえございません。

○松本(忠)委員 そこで、私は具体的に聞いてみたいと思うのですが、かりに三月三十一日で決算を締め切って二カ月以内に総会をするということになりまして、両方の組合ともかりに五月二十七日ころをめぐってやったということになりますと、それから計算していくと、いま課長が言われました、両組合が連署で運輸、大蔵の両大臣に提出するという大体的な日どりはいつになりますか。私は七月の十日前後になるかと思いますが、その辺はどうですか。

○阿部説明員 合併総会の日から約二ヶ月後くらいというふうに考えていいのではないかと思います。

○松本(忠)委員 合併総会から二月という、五月二十七日から二月、七月二十七日、そうなりますか。要するに、貸借対照表あるいは財産目録というものを提出する、すると今度は商法の百条の準用をされてそれを公告するということになりませんか。それから計算していくと、少なくとも催告をするのが六月十日ころ、終了するのが一カ月として七月九日ころというふうになると、認可申請を出す時期は七月十日ころと私は思いますけれども、そうなりませんか。

○阿部説明員 一番順調に行った場合は、その催告の期限切れにすぐ申請するということは可能かと思えます。申請するための手続としましては、法律で定められております定款はじめ各種の事業

方法書、責任準備金算出方法書その他料金率表等、つくったものを手続いたさなければなりませんので、催告期間後すぐやるということとは、その間準備はいたしますが、なかなかむずかしい。むしろ二カ月くらい余裕が必要ではないかというふうに考えます。

○松本(忠)委員 新定款とか保険料率、事業方法書とか責任準備金の算出方法書とかいうようなものは、あらかじめ前もって準備できるのじゃないかと私は思うのですけれども、そうしたことをして、発足させるならなるべく早いほうが私はいいと思うのです。

審査も大蔵省、運輸省両方でやるわけでありまして、合議すべき時間も相当必要とは思いますが、これも問題は保険料率の問題だろうと思うのです。これはまたあとから大蔵省のほうに伺いたいと思っておりますけれども、そうしたことを考えまして、とにかく二つの組合をよりよい内容を持ったものに発展させようとするのには、なるべく役所の側も協力してやるべきではないかと思えます。大体、合併の認可申請が出てから審査に要する期間というのは、運輸省としてはどれくらい期間を考えているのか。また、大蔵省としてはどのような期間を考えているのか、これをひとつお答え願いたい。

○阿部説明員 運輸省といたしましては、ほぼ一ヶ月程度の審査期間があれば何とか結論が出るのではないかと考えております。また、そのようにしたいというふうに考えております。

○安井説明員 運輸省と同じ程度に処理をいたしたいと考えております。

○松本(忠)委員 そこで、両大臣が一カ月前後のところで認可を出すということになりますと、次に二週間以内に登記を行わなければならないというふうになっていきますね。そうして発足するわけでございますけれども、発足の時期というのは、あくまでその準備ができた段階において自動的にきまるものか、それとも両組合で定めるのか、

あるいはまた運輸省なり大蔵省がいつからやりなさいというふうにするものか、この辺のところはどうですか。

○阿部説明員 申請の時点で、いつから事業を始めるかという点につきまして、認可あり、登記し次第という定め方と、あるいは大体的認可に準する期間を見込みまして、組合のほうではたとえば切りのいい日から始めたいというふうなやり方も可能かと思えます。いずれにしても認可を受けた日、あるいはそれ以後の特定の日ということと、それは組合が申請の段階で申請書に記載されることだと思います。

○松本(忠)委員 そこで問題は、あくまで仮定の話です。さつき海運局長も、全くどちらの組合がどちらを吸収するというようなことを明言されていませんし、当然だろうと思えます。そこで、仮定の話でありますけれども、この法案が三月三十一日までに衆参両院を通過した、こうなりまして、さらに新組合の事業を開始する日がいつになるか、その辺のところはわからないけれども、かりに十月一日としまつたという前提に立てて考えたときに、四月一日から九月三十日まで、十月一日から仕事を始めるとして、九月三十日までの間は、これは全く再保険というものはないわけですから、その間に大きな海難事故が一方の組合に起きた、そうなりますと損益に重大な影響が生じてくると思うのです。財産目録なり、それから貸借対照表なりをすでに出してやったわけですが、その順序を踏んできたけれども、その間にかりに新しい組合が発足する前に、どちらかの組合に思えないような大きな事故が起きた場合、そうなりますと損益に重大な影響を及ぼすだろうと思うし、当然また異常危険準備金のほうにも多額の取りぐずしをしなければならぬような事態が起きないとは言えないと思うのです。そうした場合にはどうなりますか。

○農村政府委員 おっしゃる通りでございます。したがって、先生おっしゃるように、できる

だけ早く発足させたいということを私も考えます。

ただ、木船だけを考えますと、木船の仕事は、御承知のとおり従来と同じように進んでいくわけですが、大規模災害といまして、先ほどもちょっとお話ししましたルース台風級のものが出たら、木船で実は災害が一億二千万円ぐらい金が必要であらうという考えられますが、二億七千万円以上災害準備金がすでに両組合でございまして、先生おっしゃる通りに、それぞれの組合に分けますと九千万円と一億八千万円ということになります。それで木船のほうはカバーしていかないとはいけません。

それから鋼船のほうは、先ほど申し上げました再保険に実は一定比率を出そうと思っておりますので、かりに平年度で考えますと、ルース台風級で小型鋼船で五十年程度でも一億二千万円ぐらいの災害のための保険金額が要るんじゃないかということを考えていますけれども、まあ始まったばかりでございます。かりに四月から始まって九月といまして、半分以上です。一億二千万円の保険金額の半分としまして、半年度分として六千万円、かりに七割再保しましたら三割分でございますから、一千八百万円という計算ができますので、ひとまず二億七千万円の異常危険準備金で鋼船のほうもまかなっていかないとはいけません。うふふに考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 局長、この組合は、さっきの前提のもとに言って、かりに十月一日から始まると四月一日から木船のほうの再保険はないわけですね、また鋼船のほうも、この組合が始まらなければ再保険は開始されないのじゃないですか。いまのお話ですとそうじゃないですか。十月一日から営業を開始するときはもう木船そのものはないわけですし、いまのお答えはちょっと私に落ちません。

○農村政府委員 まことに勘違いいたしました。鋼船のほうは組合が合併してから仕事に入りま

す。間違えました。

○松本(忠)委員 それでは、鋼船のほうは、組合が合併してから当然のことだと思うので、十月一日からだと思えます。そうなりますと、問題は、要するに私が言っているのは、そういうものがあっても、大きな海難事故、大変があっても、異常危険準備金に影響の出るものはないというふうに言われまうけれども、お互いに合併するのには条件があつて合併するわけですから、その条件が違ってくるのじゃないか。条件が、片一方は非常に損害した、片一方はそのままでということになりますと、そのままでいるほう、何の損害も受けなかったほうは、損害を受けたほうの組合と、要するに前の話のときの条件と違ってくるわけだから、それでもそのま

ま前にきめたとおりでやるのか、この点なんです。それは損害はある程度異常危険準備金もあるのだからまあまあと思えます。しかし、条件が違つてきやせぬか、そのときにどうするのか、そういうことなんです。

○農村政府委員 おっしゃるとおりのような災害が全木と日本の一方に偏して極端に出てきた場合には、先生おっしゃるような御心配、まことにあらうと思えます。そういうときに合併の条件はどうなるかということですが、そこまでは実は考えてなかったのですけれども、そうなたらあるいは合併の条件というものをもう一べん相談し直さなければならぬ事態かとも思っています。

○松本(忠)委員 そのお答えだけ聞いておけばそれはけっこうです。それから、午前中坂本君から伺ったことですが、これも、両組合の役員の問題です。全木のほうが十三名、日本のほうが九名ということでございます。したけれど、常勤役員がそれぞれ一名だという話を聞きました。

そこで、その両組合の常勤の役員の氏名、年齢、報酬、賞与そういったものについてひとつ聞かせてもらいたい。

○農村政府委員 日本のはの組合長——これは組合長と申すけれども、鶴丸実次さん、七十

一歳、それから全木のはの理事長宮本安雄さん、六十七歳でございます。それは役員のうち、朝も申し上げました、常勤一名ずつというのが、それぞれ理事長と組合長でございます。

○松本(忠)委員 それから、いま申し上げましたように、その報酬または賞与、そういったものはどのぐらい払われていますか。最近の四十七年度なら四十七年度の例によつて。

○農村政府委員 日本のはの組合長の報酬年額百九十四万円、全木の理事長の年額報酬額は三百六十万円でございます。

○松本(忠)委員 その賞与はどうですか。さっきから再三聞くのですけれども、賞与は出てきませんか。

○農村政府委員 年収で、賞与込みでございます。先ほど申し上げました数字は年収の全額であつて、賞与が込みで含まれている数字でございます。

○松本(忠)委員 ちょっと同じですが、いま全木が三百六十万、それから日本のはの鶴丸さんが百九十四万ですか、それが賞与も込みだとおっしゃるわけですね。日本のはの組合長もいのでありますけれども、いよいよに私も思つていますが、そちらのほうの報酬なり賞与なりの金額がばかに安過ぎるやうに、一方は三百六十万、一方は百九十四万ということでございますね。あまりに違い過ぎますけれども、これはどういうわけですか。

○農村政府委員 日本のはの組合長の鶴丸さんとおっしゃるのには、おにさんの会社が鶴丸海運をやっているというやうな例でもおわかりいただけますやうに、鶴丸さんは非常勤で、ほかのそういった関係会社といいますが、同族会社の役員を兼ねておられるので、この組合長としての年俸は安いというふうには私も理解しております。

○松本(忠)委員 これは現在のいおゆる二つの組合が適用を受けている法律の上で、そういう役員が別の会社の役員を兼ねるやうなことにいつては何ら差しつかえないわけですか。

○農村政府委員 非常勤ならばよろしいやうになつております。

○松本(忠)委員 ですから、いまの鶴丸さんとおっしゃる方は、おにさんの会社の何か兼ねていらつしやるというお話しじゃなかったですか。そうすると、いまのお答えがちょっとおかしくなると思うのですが。

○農村政府委員 私、先ほど非常勤でない皆さんの会社などの同族会社の役員を兼ねておられるのじゃないか、こういうことを申し上げたと存じます。

○松本(忠)委員 非常勤で兼ねていて報酬はあるということですが。それは差しつかえないわけですか。

それでは重ねて伺いますが、この日本のはのいおゆる非常勤の役員さんといいますが、この人は何人、それから最低年齢と最高年齢、さらに全木のはの非常勤の方々の最低年齢と最高の年齢、人数、そういったものについて知らせてください。

○阿部説明員 全木のはのほうから申しますと、全木の役員は、常勤の宮本さんのほか十二人の方がおられます。それでいろいろ年配の方もございまして、顧問の東条さんという方が八十五歳になつておられます。それから日本のはのほうでございますが、鶴丸さんのほかには非常勤の役員八名おられますが、最高の年齢の方は小林さんとおっしゃる方、七十七歳の方がおられます。

○松本(忠)委員 最低の年齢は幾つですか。

○阿部説明員 最低の方は、全木では四十九歳の鈴木さんという方、それから日本のはのほうでは隅田さんとおっしゃる五十六歳の方がおられます。

○松本(忠)委員 将来これらの二つの組合が、どちらがどうなるかわかりませんが、合併をしたとして、現在の非常勤の理事あるいは両組合長、こういった方が、やはり新しくできる組合の中心の幹部になるんじゃないかと私は思うのでありますけれども、そうした場合に、いま伺いますと、最高年齢八十五歳、一方日本のはのほうは五十六歳ということでございますけれども、鶴丸さんの

○釧路府政委員　その点はまことに申しわけございません。できるだけ調べまして、数字を御報告をさせていただきます。

ただ、私どもも三百トンで切りましたのは、実はほかに理由がございます。と申しますのは、木船から鋼船への代替状況を四十三年度から四十四年度間四十六年度まで見てみましたら、建造されている隻数九百五十九隻の総トン数が二十四万五千トンで

ございまして、一隻当たり平均トン数が二百五十
六トン、したがって二百トンと三百トンの間の船
がおおむね過去四年間に木船から鋼船への代替さ
れた船として建造されてきたということが一つの
調べた材料でございまして。

なおまた、同じ年度に四十三年度から四十六年
度までの自己資金の貨物船の建造状況を調べまし
たところが、全部の建造隻数七百九十五隻、十六
万七千トンということで、これまた平均トン数が
二百一十トンということで、三百トン未満という
平均の数値を示しております。なお、全隻数の七
百九十五隻のうち三百トン未満の船が六百八十
五隻ございまして、八六%であるというふうい
ような数字から、大体木船が代替されて鋼船にか
わる船の姿の実態、それからその木船がかわる海
運活動を同じようにする鋼船というものは、この
程度の船につくりかえられていくであろうという
ことを予想して三百トンということで切ったので
ございまして。

○松本(忠)委員 局長からるる三百トンの線を引
いたところの説明がありましたけれども、この三
百トンというものをきめたというものは、やっぱり
損保のほうからの抵抗があったんじゃないかとい
うふうに私は聞いていますけれどもね。当然
のこと、いわゆる鋼船というのは、俗に、ざっと
言えば五百トンというのが一つのレベルじゃな
いかと思う。そのレベルが五百トンと定まってい
るから海上保安庁でも五百トンというものを一つ
の線として調査をしてみたいと思つてい
ますよ。ところが、ここであまり五百トン未満
のものまでも新しい組合にやらせるといふこと
になると、損保のほうで自分の領分を侵されるとい
うことになって、これに対してけちをつけたん
じゃないか。だから結局、歩み寄って三百トンと
いうところにきめたんじゃないかというふうに私
は思ふのですけれども、損保のほうから海運局長、
押し切られたのと同じです。

○蘭村政府委員 そういう事実はございませ
ん。私どもは、小型鋼船について再保険関係などで損
保と仲よくやっていかなければいかぬということ
も考えておりますし、また、従来の木船とこれか
ら新しくやる小型船を含めた新組合が損保と共存
共栄の関係でやっていくことはいいねが
つておりますが、三百トン云々について損保業界と
云々という事実は別にございせん。

○松本(忠)委員 これはやはりいままで二つの組
合がやってのいたのを、一つになって新しく基盤強
化しようというのでありますけれども、いずれに
しましても、木船をやっていた組合が、鋼船の分
野まで進出するということについて、従来の損保の
ほうでは、いわゆる鋼船をやっていたわけですから
、自分の領域を侵されるわけですよ。ですから
これは好まないわけですよ。そういう政府の指導に
より新しい組合が鋼船三百トン以下をやるんだと
いって販路を拡大してくるわけですよ。損保のほう
にとつてみれば、自分たちの販路が要するに侵略
されてくるということになるから、当然のこと
、これに対して異議を唱えることだろうと思つて
います。確かにいま局長の言われるように共存共栄す
るんだとおっしゃるけれども、こういうことにな
ることを事実損保としてはあまり好まなかつたの
じゃないかなうかと私は思ふのです。しかし、まあ
まあ運輸省からたつての話だから、ひとつ三百ト
ンの辺でがまんしよう、こういうところと違いま
すか。

○蘭村政府委員 そういう事実はございませ
ん。私どもは、大蔵省の保険部長にお
伺いします。

○松本(忠)委員 それでは大蔵省の保険部長にお
伺いします。

いまいろいろ申し上げましたけれども、民営
の損保会社にしますと、この木船保険はこれまで
非常に危険もあるということに敬遠してやらな
かつたと思うのです。割りのいい鋼船だけやっ
ておつたと思うのです。だから、やむを得ず木
船に対しては二つの組合が自主的に、自分たちで
相互保険を始めて、しかもそこへ政府で再保険を
して保護してきた、こういうことだと思ふのです。
この法案が成立するとすると、いつ成立するか
わかりません。成立して、そうしてまた新組合

が設立される。そうなりますと、三百トン未満の
鋼船というものは新しい組合のほうに持つていか
れるということになるわけでありませうけれども、
言うならば商売がたが出現することですね。で
すから、結局損保会社のほうでも、初めは反対だ
つたと思うのです。しかし、三百トン未満のもの
だからやむを得ないだろうというふうなところで
こつ折り合つたのじゃないかというふうな思ふの
です。そこで、資本力からいいますと、経営の
規模からいっても、要するに損保の会社というの
はたいへんな力を持つておる。したがって、いま
この新しくできる組合に対して弱い者いじめにな
るのじゃないかなうかというおそれを私は持つので
すが、そういうことへの疑念はありませんか。

○安井説明員 損害保険会社も、現在この法案が
提出されます前に、この案につきまして異存がな
いというのを申し上げたわけでございます。

いま先生の御指摘の、これから意地悪をするの
ではないかというお話でございますが、この新し
く鋼船を取り扱います合併後の相互保険組合に対
する保険料率も、運輸省と御相談をいたしますけ
れども、私どものところで認可をいたすことにな
りますし、同時に、私どものほうで保険会社に対
する鋼船の保険料率の認可権限を持つておるわけ
でございます。さらに、先ほど海運局長からお話
ございましたように、この鋼船につきましても、
再保険を損保会社に出すということも言つておら
れるわけでございますから、両者相まつて、従来
木船につきましても、先生御指摘のように、それぞ
れ相補つて木船保険のサービスができたわけでご
ざいますので、将来もその方向にいくように私ども
としても指導してまいりたい、かように考えて
おります。

○松本(忠)委員 損保会社がこれまで扱っていた
三百トン未満の鋼船は、はしけを除いて一体どれく
らあったものでしょうか。

○蘭村政府委員 私どもが大蔵省のほうから承
つております数字では、はしけを除きまして、小型
鋼船三百トン未満の加入対象の隻数が八千九百

十六隻、それに対して加入の隻数が七千七百九十
一隻、八七・三%という加入率でございまして。
○松本(忠)委員 これは保険部長さんに伺いま
す、やはりそちらのほうでは、数字というものは、
いま海運局長がかわつて答えられませんでしたけ
れども、つかんでいないのですか。

○安井説明員 たまたま手元になかつたわけで
ございまして。この資料は保険会社のほうから海運局
長に差し上げた資料でございまして。

○松本(忠)委員 要しますと、そうすると、八千
九百十六隻ですか、そのうちから七千七百九十一と
いうものが加入しているということになると、そ
の残りというものは未加入なわけですね。この未
加入のものがそっくり新しい組合に加入する可能性
があるのか、それともそのうちの何割かが来るのか、
この辺に対する見込みはどうなんでしょうか。

○蘭村政府委員 同様の数字が、はしけを含みま
したら加入対象隻数が一万四千七百七十八隻ござ
いまして、それに対する加入の隻数が一万七百二十
二隻、したがって七五・六%という加入率でござ
います。私どもははしけも含めまして、この残り
ました二五%の未加入の分野に新しい仕事を拡張
もしていきたい、加入を求めていきたいというふ
うに考えております。

○松本(忠)委員 そうなりますと、初年度、これ
は年の途中から始まるわけでありませうけれども、
平年度として考えた場合に、大体、一年間にどれ
ぐらいの見込みがありますか、新組合に入つてくる
ほうは。

○蘭村政府委員 私ども、実は木船と小型鋼船とが
含まれました今後の新組合の先行きがどうなるだ
ろうかというのをいろいろ考えましたときに予
定しました隻数としましては、鋼船については年
間八十隻ぐらゐづつというのを考えております
ので、五年間通計いたしますと、約四百隻ぐらゐ
という予定を立てております。

○松本(忠)委員 わかりました。
それで、大蔵省の保険部長に伺いますが、三百
トン未満の鋼船に対する保険料率の算出、これは

新しい組合としては全然手がけたことがない分野を新しく手がけることになるわけでありますが、そうした場合に、新組合としては、料率の算定についてはかなりむずかしい面があるんじゃないかならうかと思ひますし、また、この算定のいかんによつては、今後の経営の成否につながってくるものと思ひます。重大な関心を持つておるものだと思いますわけです。

そこで、大蔵省保険部としては、この料率の面、あるいは経営、経理面について指導監督を行なっているという立場からして、この保険料率の算定についてはどんな姿勢で臨まれるお気持が有りますか。

○安井説明員 現在、鋼船の保険料率につきまは、保険業法上は認可料率というたてまえになつておりました。独占禁止法の適用は除外になつておりました。現実には船舶保険連盟というのが損害保険協会の中にできておりました。そこが資料を集めて、非常に技術的な問題でございします。私どものほうは標準的な料率を認可いたしまして、そのあと、たとえばその保険を付されている船の過去の成績であるとか、航路であるとか等、いろいろ勘案してきめるというたてまえをとつておるわけでございます。しかし、この鋼船の中で百トン未満の鋼船になりますと、個々の船主がそれぞれ損害保険会社と交渉するのめたいへんでございますので、範囲料率と申ししますか、一定の料率をきめて、それにまた一定の範囲内での割り増し、割り引きをする形によりまして、非常に簡単に付保ができるというふうになつておるわけでございます。したがって、今後船主相互保険組合のほうで扱われます場合には、当然船舶保険連盟のほうと連絡もつていたなければ、また私どもを通じてもやれると思ひますが、過去の小型鋼船につきまはての損害率等を十分検討した上で、その船主相互保険組合での新しい保険料率をきめることができるであらう、かように考えているわけでございます。

○松本(忠)委員 そうしますと、結局新しい組合に対しては極力あたたい目をもつて指導、そしてまた監督を行なつていくという基本的な姿勢はあるわけですね。こう確認してよろしいですか。

○安井説明員 そのとおりでございます。少なくとも保険料をきめるときに、保険会社の立場よりはユーザーでございますところの船主の立場を考へてきめていかなければいかぬわけでございますし、また、この相互保険組合はまさに船主の集まりでもございしますし、よくそういうお立場、おっしゃった線に沿つて処理してまいりたい、かように考えます。

○松本(忠)委員 そこで、どちらがどう吸収するかわかりませんが、いづれにしてもこの秋には新しく発足されるであらうというふうな一つの見込みが立つわけですね。

そこで、発足してからこの営業成績がどのようになるかということは、もちろん当事者の努力もさることながら、大体どんなふうなお考えであるのか。営業成績に対する見通しについて、海運局長と大蔵省の保険部長、お二人から、その将来を占つてもらいたいと思ひます。

○藺村政府委員 本船の仕事と鋼船の仕事が重複してまいります。まず本船の仕事につきましては、大体過去の実績を調べまして、加入隻数が四十九年度から大体五年間ぐらい見通しまして年間六・二％くらい過去の実績から言うとうちでも減つてまいります。たとえば二千隻ございしますら百二十隻くらいずつ減つていくのはしかたがない、こういう予想に立ちまして収支をはじきますと、本船の収支は遺憾ながら先細りになるといふことはやむを得ません。

それから、次いで鋼船について申し上げますと、先ほど申し上げましたように、平均八十隻、初年度は七十隻から、次年度は七十五隻になり、三年度は八十隻になり、八十五隻になり、九十隻になる、合計で四百隻ぐらい五年間入つていくといふことを仮定いたしまして、この収支はだんだんよくなつてまいります。

そこで、本船と鋼船とを一緒にいたしまして、

私どもは四十九年度を初年度と考えましたら四千万円程度の黒字、それから五年目の五十三年度は一億一千万円程度の黒字、こういうことを試算としてははいてございします。

○安井説明員 大体の見通しは、海運局長の話されたとおりだと思いますが、私どもも保険行政の立場から申しますと、船舶保険のほうは、非常に変動の激しい保険でございします。と申しますのは、その年に事故が起きなくても、大きな船が沈没しますとたいへんな損害が出てくるわけでございます。して、損害率が非常に変動しておりますので、単年度ごとの収支にはそれぞれのズレがあらうかと思ひますけれども、長い目で見た収支につきましては、当然保険料率のほうで修正をいたすことになりまして、結果的には海運局長の言われたような線に進むであらう、かように考えております。

○松本(忠)委員 これであらまし終わりました。が、ちょっとこの機会に伺つておきたいことがあります。本船の沈没船がかなりはしけだまりに醜い姿をさらしていた。まあ最近では少なくなつたようでございますけれども、この処理の方法について、それは当然所有者、持つていた船主が処分すべき問題でありまして、なかなかそれをやらないでおぼろかしてしまふという状態があるように聞いております。この場合に、港湾管理者の責任でやるのか、この辺のところはどうなんでしょうか。海上保安庁としては、どのようにこれに対する対策をお考えになつておられるか。

○勝目説明員 港湾内にはしけの沈没船が従来あつて、問題になつていふことは事実でございます。そこで、持ち主のはつきりしておりますようなものにつきましては、当然持ち主が処分をしなければならぬわけでございますが、ただ、現実の問題といたしまして、持ち主がはつきりしない、したがつて適当な責任者が見つからないという場合があるわけでございます。そこで、それにつきまはしては、港湾の機能の維持改善、それから環境の整備という面から、これは何らかの予算

措置を講じ、港湾管理者において処理をすべきであるというふうに考えまして、本年度、一部につきましてその補助制度が成立をいたしております。したがって、四十九年度から計画的にそういうものの処理をするということにいたしております。

○松本(忠)委員 その廃船がもうおぼろかしてあるということ自体、私どももちょっと疑問に思ふのでありますけれども、いづれにしても鋼船に代替する場合に本船をつぶす、そういう場合には、その本船をつぶしたという証拠がなければ鋼船をつくることはできないんだ、こういうふうな私どもは理解するのですけれども、実際問題としてそうならないのですか。本船はかつてにもうつぶしたというのにおいて、ほとんど代替の鋼船ができてしまふのかどうか。そうでなければ、そんなに本船の沈没船がその辺にころがっているというところは考えられないと思ひます。すけれども、この点はどうなんですか。

○阿部説明員 代替建造にあたりましては、必ずつぶしたというのを確認することが、これは政策的にも必要でございますので、自己資金にしろ、あるいは公団船でつぶすにしろ、必ず船ができるまでにはそのもとをつぶしたということを現に確認し、それから解散するといふことの船舶関係の登録もきちんと抹消させる、その際に廃船の処理もきちんとさせる、あるいは一定の焼却場に持つていかせるとか、その他指導を現地でいたしております。

○松本(忠)委員 時間もだいぶ少なくなりました。あと二、三分というところでございします。最後の二問だけ伺つておきます。

過剰はしけの買い上げの状況について、進捗状況はどんなふうになつていくか、この点をお答えいただきたい。港湾局じゃなければわかりませんが。

○阿部説明員 先般、港湾局から資料はいただいておりますので、その資料に基づいて御説明いたします。

二月二十日から二十八日まで買い上げというところ、過剰はしけの買い上げ申し込みをされまして、申し込みの受け付け状況の表でございまして、合計で見ますと、本船で買い上げの申し込みがございまして、千五百五十二隻、十八万三千五百七十七トン、鋼船で百十二隻、二万四千九百三十五トン、合計で千二百六十四隻、二十万八千四百五十二トンのほかにはしけ船がございまして、三十八隻の三千三百四十馬力、これだけの買い上げ申し込みが港灣運送近代化基金のほうにあったようございまして、これの取り扱いについては、現在港灣局及びその基金のほうで予算的な面その他の点から検討しておられるというふうに伺っております。

○松本忠委員 もう一つ、これはわかったら答えてください。
補助金の交付は行なわれたことを聞いていますか、それともこれはまだですか。
○阿部説明員 現在、予算規模その他から照合中で、まだ交付はされてないものと私は聞いております。

○松本忠委員 所管が違うのでありますから無理もないと思いますが、やみはしけの対策の点についてはどのように聞いていらっしゃるのか、この点を最後に伺って終わりにしたいと思っております。わからぬければわからぬと答えなさい。

○蘭村政府委員 まことに申しわけございせんけれども、港灣局の所管でございまして、ちょっと私からお答えしかねます。
○松本忠委員 以上で終わります。
最後の問題については、実は政務次官がいれば当然向うべき問題であったわけでありましたが、政務次官が途中、ハイジャックの問題で退席をされましたので、やむを得ず所管外の方に聞いたことでもあります。それで、実はなお海上保安庁の関係でもう少し詰めた問題がございましたけれども、時間も参りましたので、きょうはこれでできません。したがって、明日でもまた海上保安

庁のほうはお伺いすることにいたしましたので、きょうはこれで終わることにいたします。

○三池委員長 河村勝君。

○河村委員 いま松本委員の質問の中で、三百トン未満の海難の統計がないというのを、ただ別段、損害保険会社からの圧力でもない、あるいは海上保安庁の統計が五百トン未満になっているというだけの返事で、全然統計がわからぬというのは、これはほんとうはたいへん重大なこと、わかりませんで済むはずのものじゃないですよ。これから小型鋼船を新たに加えて、それで保険業をやろうというわけでしょう。そうであれば、三百トン未満の海難事故がどの程度あるのかというのはいずれの基礎であって、それをもとにして一定の保険率によって、保険料率というのはいずれの保険率に大きく動かせるものではないんだから、それを計算して、その上で大体これを法律でもって組合員にやらせるわけですからね。それでもって大体採算がとれるかどうかという大見当をつけないうでこの法案を提出したというなら、こんな無責任なやり方はおありせんよ。一体ほんとうにそういうことなんでしょうか。

○蘭村政府委員 三百トンで切っていないという点についてはまことに申しわけございせん。手元には、実は五百トン未満の隻数の統計しかございせん。で、さきそく調査をいたしますが、一隻ずつのカードで調べるといふことでちょっと手間がかかるというところは申しわけないと思っております。

なほ、保険につきましては、実はすでに民間の損保の状況などを大蔵省から承って、今後の保険収支の見通しなどを立てる基礎には使わせていただいたというところ、この際申し上げたいと思っております。
○河村委員 これから損保から収支の見通しを伺うというのはいくつものことなんでしょうか。これから新たに仕事をやるというのに、収支計算の一番の基礎になるものを、これから資料を整えるのに時間がかかりますというのはいくつものことなんでしょうか。

○蘭村政府委員 申し上げ方が悪かったと思ひますけれども、これから調べるのにはございせん。民間の損保の損害率などを承って、収支は私どもで見通しをつけてすではございせん。海難統計については、申しわけございせんけれども、三百トンで分けるということについて若干の時間がかかるということをお願いしたかったのでございまして。
○河村委員 保険会社から聞いて収支計算の見通しを付けたというけれども、それならば小型鋼船のうちで三百トン未満の海難というものが基礎にならないで、どうして収支計算ができるのですか。
○蘭村政府委員 民間損保の実績を伺いまして、大体私どもは損害率、ロスレシオを四一%ということ、小型鋼船については収支をはじいたということとございまして。この基礎について大蔵省のほうからいろいろ民間の損保の実績を伺った、その結果、ロスレシオを四一%として私どもは収支の見込みを立てたということとございまして。
○河村委員 しかし、それならば五百トン未満のものを対象とした収支計算でしょう。三百トン未満と限定したものではありませんね。そうすると五百トン未満も三百トン未満も海難の状況はまあ大体同じであろうという大ざっぱな見当でこの法案をつくった、こういうことですか。

○蘭村政府委員 民保の資料も五百トン以下の資料だそうでございます。
○河村委員 ちょうど大蔵省の保険部長がおられるが、一体、大蔵省もこれは大体よろうということとで協議に依じたわけでしょう、正式の協議かどうか知りませんが。大蔵省としても大体五百トン未満も三百トン未満も海難状況にはあまりたいした違いはない、そういうことでまあよろうとこう言ったわけですか。
○安井説明員 先ほど海運局長からお話しがございましたように、私どもの保険会社のはうで持っております資料も、百トン未満とそれから百トン以上五百トン未満というふうな区分をいたしてお

ります。私どももいたしましては、この新しい組合ができてまして保険料率の認可申請が出てまいります。またさらに事業方法書も認可申請の要件になっているわけでございます。その際までに、大体いままでの本船の場合に比べてみましても、本船相互保険組合が対象にしておりますものと、それから損害保険会社が対象にしておりますものと、それほど大きな差もないようございまして、収支計算はそれの際、損害保険料率をきめる場合に見れば十分やっております。かように考えておるわけでございます。

○河村委員 大蔵省の立場はそれでいいかもしれぬけれども、運輸省としては、これを立案しようというからには、そのくらいのことをやったなければおかしいでしょう。そういう意味で、大体当てずっぽうで、常識的にこんなことだろうといつてやるような性質のものではない、私はそれが一番問題だと思ひますよ。
それじゃその問題は、一応、一べんどういうふうになつてゐるか、資料出してみて下さい。
私は根本的に、一体本船がなくなりつつあるという時期に、あらためて小型鋼船を入れたらもう一べんこれを永続させようという必要があるのかないのか、そのところに非常に疑問を持っております。

そこで伺いますが、そもそもこの法律が昭和二十五年に制定をされましたね。もちろんそれは、その前から本船保険組合というのはいったいけれども、それがなくなつたあとで、そのときの立法趣旨、一体なぜこれをやらなければならぬか、あるいはやるべきであるかという主要な目的は何ですか。
○蘭村政府委員 先生御指摘のように、戦時中昭和十八年に制定された本船保険法というのがございまして。それが十八年から二十三年まで五年間行なわれましたけれども、大戦後のいろいろな情勢の変動、さらに占領下というふうな事情もございまして、本船保険組合は二十三年八月に解散をいたしました。それで、国の再保険制度もそのと

りません。私どももいたしましては、この新しい組合ができてまして保険料率の認可申請が出てまいります。またさらに事業方法書も認可申請の要件になっているわけでございます。その際までに、大体いままでの本船の場合に比べてみましても、本船相互保険組合が対象にしておりますものと、それから損害保険会社が対象にしておりますものと、それほど大きな差もないようございまして、収支計算はそれの際、損害保険料率をきめる場合に見れば十分やっております。かように考えておるわけでございます。

きございましたけれども、結局二十二年四月以降は再保険が行なわれなくなったのでござい
ます。

そこで、この旧保険制度の廃止の後に、当時戦後の経済復旧の途上にありました時期にあたりまして、木船の隻数もほとんど増加する傾向でござい
ましたので、本格的な木船保険制度を再建する、再びつくるという必要が痛感されるに至って、昭和二十五年に船主相互保険組合が施行されて、二十六年に同法に基づく現在の木船保険二組合が設立されたことと承知しております。

○河村委員 それは経過的な説明であって、なぜ民間の保険にやらせないで、国が再保険までして法律で組合をつくってやらなければならぬかという、その趣旨として私の聞いているところによれば、木船というものは非常に危険率が高いから、だから民間の保険会社があまりやらないというのの一つである。もう一つは、大型船舶の損保と違って、それだけではカバーできないような面があるから、それをカバーするのが目的であると、そういうようなことを聞いているのですが、大体そんなことですか。

○農村政府委員 そのとおりだと思います。

○河村委員 ところが、実際木船保険については民保があまりやりたくないという話は、危険率が高いということであつたけれども、その後の統計上、木船が鋼船に比べて危険率が高いという統計的な事実はありませんね。そうですね。

○農村政府委員 木船組合の損害率をずっと調べていきましたと、それぞれ組合が別になっておるので若干数字は違いますが、二十八年から四十七年まで平均いたしましたところ、六二・二%で、当初予定しておいた損害率よりも比較的低く済んできたというのが実情だろうと思えます。

○河村委員 比較的少なく済んだというよりも、鋼船よりも危険率が高いということも言えないのでしょうか。

○農村政府委員 損害率としては鋼船よりは木船

のほうが高いと思います。先ほども申し上げましたように、鋼船のほうは私も今後の損害率をはじくのに四・一%という数字を用いましたけれども、やはり損害率自体としては木船のほうが高いと思います。

○河村委員 それなら一べん出してください。四十七年度の資料だけさき説明がありましたね。鋼船については七百九件、木船については四百九十五件、大数は同じぐらいですね。いま小型鋼船とそれから木船との数は、大体五〇%ぐらいのシェアで、それで実際の被害の数は木船のほうが少ないじゃないですか。

○農村政府委員 私ども先生御指摘の点ももう少しと分解をしてみたいと思いますが、無動力船というランクがございまして、この中に木船と鋼船とが両方入っていると思ひますので、その点も私も調べなければいけないと思ひます。

それからなお、海難の発生状況で調べていくのも一つの方法でございまして、先生御指摘のように、私もこれを三百トンで切つて調べてまいりたいと思ひますけれども、損害率と申しますのは、実際の収受した保険料の全体を分母としまして支払った保険金額を分子としたのをはじいてござい
ますので、これとこの全損の關係とがどういう關係にあるか、私ももう少し勉強をさせていただきますたいと思ひます。

○河村委員 まあ、しかし一般的にいつて海難が主たる対象ですよ。そうであれば無動力船の割合がどうなるにしても、少なくとも動力船だけで比べれば、小型船の中で木船と鋼船が大体現在パーパーである。それで海難の数が鋼船のほうがだいぶ多いということであれば、少なくとも木船のほうが分が悪いという事情は、この第一の立法趣旨であつた目的は、事実上解消しておることではないでしょうか。

○農村政府委員 この全損、行く先不明船の成績だけを、事故発生件数だけを見ましたら、四十七年の海難隻数四百七十一件のうちで鋼船が九十四隻、木船が百七隻でございますが、このもとになっ

ている鋼船の隻数が、小型鋼船三百総トン以下をとりまして、私も一万四千隻くらいと思つてお
りますので、鋼船全体の数字としては隻数がたいへん多いと思ひます。

それから、木船のほうは、私も申し上げてお
ります、先ほどの表にもございまして、一万五千隻程度でございまして、この鋼船のものと数字は、三百総トン以下の数字だけをとって、一万四千隻余りでございまして、全体の鋼船の数としては、もっと多いと思ひますので、かりに、発生
の隻数が同じだいたしますと、鋼船のほうが発生率は少ないのじゃないかと私は思ひますが、その点はどう一度調べさせていただきます。

○河村委員 とにかく、木船が商売にならぬとい
うそういう根拠はなくなつたわけですよ、実際これ運営してみた結果からいっても、現に非常な利益が出て、もうお家安泰で再保険もいらなく
らいになつてきているわけですから、間違いないところですね。

そこで、二番目の理由でありますけれども、一
体、大型船の普通の損害保険でカバーできないよ
うな何か特別のいいことがあるという話であるけれども、一体それはどういう特別の利益があるの
ですか。

○農村政府委員 ちょっと先生のおっしゃった
点、申しわけございませんが……

○河村委員 こういうことなんだ、同じような保
険をやると、これから何も小型鋼船をわざわざ
国の法律の中に取り込んでやる必要はないわけ
だ。何か一般の保険では、相互保険として組合員
の分がいいようなことがなければやる意味はあま
りないでしよう。それが、つくつたときの提案の
趣旨説明によれば、大型鋼船船主が船舶の運航に
伴つて負担する費用及び責任については、現在損
害保険会社の船舶海上保険約款では、担保され
ない範囲が少なからずあるから、だからこういう
のをやるんだ、こういうような説明であるわけ
ですね。そうであれば、一般の損害保険で担保さ
れないようなもので、本法に基づく保険で担保さ

るものはどういうものがあるか、そういうことを
聞いているのです。

○農村政府委員 先生いまお話ございましたの
は、当初に船主相互保険組合法ができたときで
ございまして、それで船主相互保険組合法の制定理
由の第二にあらわれておりますのは、大型鋼船船主
は、現在やつております木船相互保険組合とは
違って、船主責任相互保険組合というもので、大
型の船主が入つてございまして、その鋼船の運航に
伴つて生ずる自己の費用及び責任に関する相互保
険たる損害保険事業を行なつておることと
ございまして、一例をあげると、鋼船の、主として大型の船ですが、その運航に伴つて、機橋やドックに損害を与えた、そういうこととか、第三者の人に損害を与えたとか、そういうたの面のことを保険をして、船主責任相互保険組合のほうのこととをここに書いておることです。その当時、実は現在もそうであるように、この種の保険については、損害会社が引き受けなかつた。そこでこの法律をつくつてやるということになつたということ
で、この大型のほうの船主責任相互保険組合のほうの理由であると思ひます。

○河村委員 そうであれば、現在この木船保険で
やっておるものは、一般の保険と比べて別段格別の利益がある、プラスアルファがあるというものは、ない、普通のものだ、こういうことですね。

○農村政府委員 内容においてはさうだと思ひま
す。そこで、木船組合の二組合でそれぞれ一
千隻ずつ、あわせて二千四百三十三隻ということ
で、この組合でやっております。これは組合員の相互
扶助で、共済制度みたいなもので、利益を目的と
しないでやつていこうという一つのグループがござ
いまして、それ以外に一千隻というものが民保の
保険で、保険会社二十社に分かれて木船の保険が
民間で行なわれる。これはのほうは利益を目的とし
て、こういうことであります。

○河村委員 そうなりますと、木船保険の木船部
分がこれだけ数が少なくなつてしまつた、これを

を継続するために残るわけですよ。これはなくなればその人間だけが要らなくなる、そういうものですよ。だから無理に残る必要は全くないので、内航海運の中では木船の保険を継続するかどうか、なんというのはほんとうは微細な問題で、どうせ数年でなくなることでしょ。ですから、こういうものをまた適正規模を維持しておこうと思えば、小型鋼船がだんだん三百トン未満が少なくなったら、今度はもうちょっと五百トンに広げようかなんという話になって、だんだん保険会社と競合するようになつてくるので、あまり役所がやることに適当なことではないと私は思うのですよ。海運局でやらなければならぬことはほかに

たぐさんあるんですよ。特に内航海運なんかについては、ほかに重大問題があるんで、こういうことにかかざらわっていることは私はあまりりこうでない、こう思うのです。

それで、さっき木船から鋼船への代替建造が四十九年度は三万二千トンという説明がありました。が、その三万二千トンというのはどういう数字でしょうか。

○農村政府委員　四十九年度三万二千トンと申しましたのは、全国の四十九年度の予算の中で、木船と鋼船をつぶしまして鋼船の貨物船をつくるべく従来に引き続いた制度で予算を計上しているものが二万トン、それからそれ以外に、木船をつぶしまして鋼船をつくるという新たな制度をつく

りますそのトン数が六千トン、それから産業廃棄物のために船舶を建造しよう、産業廃棄物船でございいますが、これも内航貨物船の一種でございまして、これが六千トン、合わせて三万二千トンの内航船をつくるような予算を来年度の船舶整備公団の予算の中に計上してあるという説明でござい

○河村委員 いまの二万トンというのは、従来あった内航船の解撤建造ですね。この二万トンの中には鋼船をつぶすのも入っているわけですね、正確に言うと。だから、木船を鋼船にするだけじゃありませんね。だから、いまの説明は間違いだな、

本船から鋼船にするという意味であれば。

○農村政府委員 二万トンの分は従来の制度のままでございますので、先生おっしゃるとおり、鋼船及び木船をつぶして鋼船をつくるというのが二万トン、それからその次のグループの六千トン、四億円というのを計上した数字が予算にございませうけれども、これは従来の制度で、四十九年度から木船をつぶして、木船の従来の船主がそのまま、協業化なども行なって鋼船の船主として生き残ろうというので、木船だけをつぶして鋼船にかわるという制度のものが金額として四億円、トン数として六千トンということでございませう。

○河村委員 古い解撤建造の制度を残しながら、一方で木船の鋼船化を別に、これは解撤建造でなしに、一種の代替建造でしようが、こういう二つを別々につくった理由はどういふわけですか。

○農村政府委員 私どもでございだけ、木船の船主の方に鋼船化の傾向を促進していきたいとおもうので、ことしから木船の船主が持っている木船をつぶして鋼船にかわるという制度をつくらうということでございます。いままでは鋼船と木船とをつぶしますけれども、その持ち主自体が新たな鋼船の持ち主になるということとは直接の関連がなかったということでございませう。したがって、私どもは前者の分については共有比率を八〇％に上げる、後者の分については従来のとおり共有比率は七〇％である。そういう区別をして木船をお持ちの船主の方がそのまま鋼船にかわるということとを促進したい、こういうことで新制度をつくったということでございませう。

○河村委員 そこに問題があるんですね。この解撤建造の場合に、新たに鋼船を建造する者が、実際にいままで木船を持っていてそれを解撤をして新しくつくるんでなくて、極端にいえばだれでもよろしい、そういうところにこの解撤建造という制度の非常な問題を含んでいるんですね。それはもう過去にその弊害というものはいろいろ証明されているはずだ。だから、少なくとも木船に関

する限り、新しい制度をつくったから、この解撤建造なんというのはやめちゃって、あとの木船の鋼船化、これ一本にしたほうがよっぽどいいと思うが、その点はどうして転換をしなかったのですか。

○農村政府委員 木船と鋼船とをつぶして鋼船をつくらうという船質改善については、実は三十九年度ごろからずっと続けてきた制度でございませうので、この部分から木船の解撤に引き当てることをやめようということも、かえって木船の船主の方に不満な点もあると思いますので、この制度を一挙にやめようということは実は考えておらないということでございます。

○河村委員 木船の船主に被害を与えることにはなりはしません、変えたって。予算のつけ方を、財政資金の投入のしかたを変えればよろしいのですから。そうでしょう。だから木船については、実際はほんとうに現在木船を持って動かしている人間が、持っている木船をつぶしてやろうと思えば、そういう人が一番最初にこれから仕事をやろうとしている人だ。それはあなたのほうで新しくつくる制度があれば十分でしょう。そうじゃないのですか。

○河村委員 その自分のところの船をつぶしたのだから、今度新しくつくれた代替建造と全く変わらなせんね。そうでしょう。

○阿部説明員 内航課長からちょっとその点御説明したいと思ひます。実は三十九年ごろ、いわゆる内航が非常に過剰で何とか過剰船の処理をしなければいけないといった時期がございました。三十九年から四十二年くらいまでにかけた時期でございませうが、そのころは、一方で非常に多量の過剰船を処理するといふ観点と、一方で、近代の経済船も早急に整備をしないと、非常に古い船がたくさんあるといたつたような二つの矛盾を解決するために、一挙に解撤して一方で新しい船をつくるという政策を進めました。その際には、あまり古い船を持って進まないというような観点もございまして、いわゆる解撤する船を新たに手配した人がそれを解撤する、言ってみれば解撤船の売買が行なわれるといったようなことを認めて、広く考朽船の

○阿部説明員 その点では貨物船と木船も変わらなせんね。そうでしょう。

○河村委員 河村委員、先生お尋ねのいまのお話は、四十七年度に五万デッドウェイトを解撤予定量としたし、公団から資金を貸し付けた制度のときのことと思ひますが、そのときは解撤のトン数は四万七千デッドウェイトの実績でございませうが、解撤比率が、建造トン数が何トンであったか、ちょっと調べてみたいと思ひます。

○河村委員 私が開いているのは解撤比率です。

何と解撤建造という制度にいつまでもこだわることはないでしょう。解撤建造ということは悪い制度であるが、解撤の権利なんというものを認めて、それを買ひさえすればだれでもできるようなところにあるところに、悪い特色だけれども、とにかく一つの別の性格がある。それをなくしちゃうといふなら同じことじゃないですか。一本化したらいいでしょ。そうじゃありませんか。

○阿部説明員 本年の公団船の場合、一対一、自主調整で総連合会で行なう場合も一対一というのが原則になっております。

○河村委員 河村委員、それは変えたのですか。

○阿部説明員 本年度の――申しわけありません、船腹調整というのを自主的に総連合会で行なうわけですが、そこで昨年の五月あるいは七月というところで船腹の自主的な建造を再開した、それまで不景気のために建造中止という期間がございましたが、その再開するときに原則として一対一という原則がございましたので、公団船もそれに準ずるといふ考え方でございませう。

○河村委員 四十七年度に、その第二回目の内航海運構造改善対策要綱というものをこしらえましたね。これは閣議決定までしている。それでできたことは、四十七年度に老朽貨物船を解撤をして、四十九年度以降に竣工する船舶をつくる、それでそのときには解撤量が五万重量トン、解撤比率は一対一・五というのをきめたわけですね。そうでしょう。それが運輸省でかつて一対一・五といふのを一対一に変えちゃったわけですか。

○農村政府委員 先生お尋ねのいまのお話は、四十七年度に五万デッドウェイトを解撤予定量としたし、公団から資金を貸し付けた制度のときのことと思ひますが、そのときは解撤のトン数は四万七千デッドウェイトの実績でございませうが、解撤比率が、建造トン数が何トンであったか、ちょっと調べてみたいと思ひます。

○河村委員 私が開いているのは解撤比率です。

○阿部説明員 お答えいたします。

四十七年度の解撤融資の実績は、ただいま局長お答えいたしましたように、解撤したものが一万五千六百六十デッドウェイト、輸出したものが三万一千九百五十九デッドウェイトということで、これは一年半後に建造するという条件で公団の有利な資金を融資しております。その際の融資するにあたっての条件は、建造するときは二対一・五という条件でやるという前提のもとに公団の資金を融資したということになっております。

○河村委員 だから、もう情勢が変わったからこの決定には拘束されないで、新たに二対一で解撤建造をやらう、こういうことをとしまめたわけですか。

○阿部説明員 四十八年度の建造につきまして、実は公団で建造いたしましたものは、特に一般貨物船は過剰関係のこともあり、建造は特に公団としては行なわれない、油送船あるいはセメント専用船といった特殊なものについてだけ四十八年度行ないました。四十九年度の二万トンの中には新たに貨物船も入ってくる予定になっておりますが、その際の解撤条件は、四十九年度に出てくるものは二対一と、さらにこの解撤融資を受けた形で出てくるものはすでに船はつぶれておるわけですが、そういう融資の際の条件に従った形で建造を行なうていただくということになると思えます。

○河村委員 この四十七年にきめたものは、そのときの要綱の中身を見ますと、とにかく過剰船腹がたいへん多くて、放置すれば内航企業の連鎖的倒産を招来するおそれのある当分の船腹過剰に対して」ということで、当時の船腹の過剰であると認められる数量というものは二十万トン以上だ、当面五万トンを解撤するんだ、こういうことでしたね。それが連鎖的倒産のおそれがあるというのをきめてからまだ二年くらいしかたつておらないのに、もう船は過剰でないから今度は二対一でとにかくめんどろを見よう、どういうふうに変えちゃうわけですか。

○農村政府委員 おっしゃる四十七年度に、この

施策をきめましたのは四十七年の二月でございすけれども、かなり四十六年度の不況から引き続いてだいたい不況だったと思えます。そのときの予定としては二対一・五という解撤比率でつくらせる。そのかわりに公団からいわば休業補償と申しますか、船をつくるまでにひまがございすので、その事業継続に必要な補償をするということで、適当な金額を公団から解撤船主に融資をしたというところでございす。四十七年の後半から四十八年の、特に四十八年に入りましてからはかなり景気が上向きまして、内航の船舶もそう過剰でなくなってきたというところはございす。何ぶん内航というのは底が浅い事業でございすので、そのときどきの経済情勢に非常に影響を与えられるというところは事実だと思えます。

○河村委員 そのときそのときで確かに景気に波はあります。だけれども、国の施策が何年かじゅうちよこちよこ変わってきているんですね。だから、そのまま継続しておれば適正な船腹量になるものを、やめたりついたり、やめたりついたり、そういうことばかりやっておるから、年がら年じゅう同じことを繰り返しているのじゃないかと私は思ふ。昭和四十一年度初めて解撤建造というところを始めたね。そのときには老朽船が五十八万五千トンある、こういうことだった。それで三カ年間に三十九万トン解撤建造をやらうというところでありましたね。一体その結果は、実績はどうなっているんですか。

○農村政府委員 四十一年度と四十二年度と四十三年度で公団共有貨物船のために解撤いたしましたトン数は二十六万四千総トン、それによつてつくった建造量は十九万四千総トンでございす。

○河村委員 この三十九万というのこれはグロストンですよ。それで二十六万四千トンというのは重量トンでしよう。だからこの実績はだいたい割り引かなければいかぬ。ざつと半分ですね。それでしよう。

○農村政府委員 二十六万四千トンと申しますのは

は総トンでございす。それで、デッドウェイトだと三十九万九千デッドウェイトになると思ひます。

○河村委員 これで結果はとにかく二十六万四千トンにしても、これはいろんな解撤と称して実際はもうすでに沈没船になったものやいろいろなものを含めてよくよくこういふことになつたらしいが、それにしてもこのくらいは達成しないであらう。そうしてまた、四十七年度にもう一べんそれを繰り返して、四十九年度になつたらまた大体よさそうだというのでやめてしまつて、今度は二対一の建造にする。定見がないんですね。だからいつまでも内航海運二法をつくつた場合に、内航海運組合をつくつて企業規模を適正化しようという目標がもう一つありましたね。それでいろいろな施策を進めできたけれども、一体、それで今日までほんとうに内航海運の体質というものが若干でも変わつてきたのだろうかという非常に私は疑問を持っておるのですが、一体どうですか。

○農村政府委員 内航海運の体質につきまして、やはり先生御指摘のように、底が浅いし、不況に対する抵抗力がないというところで、何とかそれを強化するように努力を続けていきたと思ひますし、内航海運法の許可の基準を昨年の五月にも改正をいたしました。内航海運業については、自社船の保有義務の強化であるとか、内航船の所有の基準をきめる、自己資金の充実をはかる、定期用船の確保をはかる、それから内航運送取り扱い業については、下請の制限をはかるというところで、私も構造改善、企業体質の改善について今後とも絶えず努力を続けていきたいと思います。

○河村委員 きょうは本船保険の質問ですから、あまり広範なことを聞くのもどうかと思ひますからやめますけれども、とにかく本船保険なんというところに――これは継続したければ、やつてももう害もないことだから、やりたければやつてもよ

ろしいけれども、問題の本質はそんなところにあるのでなしに、内航海運というものはほんとうに扱いにくくて、行政としてもやりにくいことはわかりますけれども、もつとそのときそのときの景気の消長や業者の動向に惑わされないで、もう少し一貫した行政指導なり立法化をやつていかないと、いつまでもたつても解決しない。だから、そんな本船保険組合なんかどうでもよろしいから、もうちよつと根本問題にしっかりと取り組んでもらいたい。

それを最後に要望して、質問を終わります。

○三池委員長 太田一夫君。

○太田委員 船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案についてお尋ねする前に、本日午後ハイジャック問題が起きまして、東京―沖縄線の日航のエアバスが四百何十人乗せてハイジャックされて、現在那覇の空港において、那覇警察本部がそれに接触しておるというふうな話があります。なかなか多額の身のしろ金ですか、何か要求等もあるようであります。さらに、給油だとかいろいろの物資の積み込みを要求して、どこやらへ飛び去ろうとしておるかもしれない動きもいわれておりますが、これにつきましては、本日対策本部がつくられて、関係者はそちらのほうに集合され、政務次官は即刻現場に飛んでおるといふニュースを聞きました。ほんとうならば、ここでその問題についての御報告をいただきたいところでありまして、資料等が不十分でありますから、明日でもひとつ正確な問題点を明らかにしてくださいますようお願いをいたしておきたいと思ひます。

ただ、これには学生一人が操縦室に入つてきたというふうなうわさで、ハイジャックの規模が小さいように報ぜられておりますが、それもいささか疑問だと思ひます。委員長におきまして、明日適当な時期において概要を明らかにされるようお取り計らいをいただきたいと思ひます。

○三池委員長 わかりました。

○太田委員 続いて、本日の議案であります船主

相互保険組合法の一部を改正する等の法律案についてお尋ねをいたしますが、先ほど来からのいろいろのお話を聞いておりますのに、少しふに落ちない点がたくさんありますし、それから、どうも本法案のねらいがどの辺にあるのかが明らかでないような気がいたします。提案説明を拝見をいたしますと、すなわち書いてあるわけでありまして、この提案説明そのものは、私、どこにもひっかかるものはないと思うのです。思いますが、どうもどうもいままでの木船保険組合を、二つを一つにして合併させ、そうして木船再保険特別会計をやめるといふのですけれども、さらに保険の対象を、鋼船三百トン未満のものを加える、これについて、すらすらと見れば何でもないようでありますが、いろいろお話を聞いておるうちに、私は、木船再保険特別会計をやめるといふことがどうもおかし、ふに落ちない。もう一度その理由を局長さんから明確にしたいだきたいと思うのです。

○農村政府委員 木船再保険制度をやめるといふ理由について御説明申し上げたいと思います。国による木船再保険制度は、木船相互保険組合が二十六年にできましてから、その二年後の昭和二十八年から次のような理由で始められたものでございます。

と申しますのは、設立が二十六年にできました二組合は、発足当初まだ日も浅くて、保険能力が弱くて、一たび大きな災害が発生いたしますと、組合の支払い能力を超える多額の保険金支出を要する事態が発生した場合に、保険金の削減とか保険料の追徴を行なわざるを得なくなるなど、組合員の保護、組合員に対するサービスに欠けるおそれがあるので、国の再保険制度によって保険金支払いの確保をはかり、木船船主の保護をはかりとういのが当初の目的だったと思えます。ところが、他方、その後の木船の事故率は比較的低くて、組合の純保険収支は、両組合合計をいたしますと、その収支率は平均八〇%という程度ですと、黒字を続けてまいりました。その結果、昭和二十八年には異常危険準備金の金額は千百万円

程度にすぎなかったものでございますけれども、その後、逐年増加をいたしまして、昭和四十七年度末には約二億七千万円という多額のほるようになった。そこで、万一今後異常事態が発生しても、現在保有する準備金で十分対処し得るということとを判断するようになったわけでございます。

このような理由で、国によりますところの再保険制度は、発足当初は組合の支払い能力を支援するという意味で必要な制度でございましたけれども、現在では十分にその所期の目的を達し得たと思われましますので、今回この制度を廃止することといたしたいと思っております。

また、一方で国の再保険の特別会計は、昭和三十年度以降ずっと黒字でまいりました。したがって、昭和四十七年度末には約一億四千万円にもものぼるところの積立金がございますので、特別会計を廃止する際に、この積立金を組合に交付して、準備金として積み立てていくことによつて、組合の支払い能力の一層の強化をはかるということとを目的としていふものでございます。

○太田委員 そういふ表のことは書いてあるから、別にあなたから聞くというわけじゃない。それならあなたは、先ほどだれかの質問に——私のほうの坂本君の質問のときたったと思ひますね、鋼船を入れた場合、民間の損保に再保険をいたして安全をはかるのだ、こうおっしゃった。もうその必要はない、安全なら民間の損保会社に再保険して、無理にその保険組合から保険料を払わなかつた方がいいじゃないか。

○農村政府委員 木船のほうは、再保険は国の再保険制度をやめると同時に再保険制度は考えません。鋼船のほうは、先ほどの木船の保険組合が、発足当初その基礎が弱かつたと同じように、発足の当初はまだその基礎が脆弱でございますので、これは一定の比率の再保険をその鋼船の部分について民間の再保険機関に再保険をお願いする、こういう趣旨でございます。

○太田委員 だから、再保険制度があるのに無理にやめなくても——あなた、今度木船保険組合をやめるんでしょ。それで三百トン未満の鋼船を入れてそれでやらなければ、組合としては成り立たなくなってくる。それくらい規模が小さくなつたから、三百トン未満の鋼船を入れて、とりあえずは年間八十隻ぐらいが入るだろう、こういうことなんです。それなら、鋼船というのがこれから主体になつてくるんでしょ。それが再保険しなければならぬほどあふないなら、保険金の支払いに危険度があるなら、いままでもありますが再保険制度を、特別会計を残しておけばいいじゃないか。民間のほうにそれをやるということとは、何かいわくがなければそんなことにはならないですよ。あなたの説は一貫してないと思うのです。

○農村政府委員 木船のほうは、発足当初、再保険を引き受けるという機関がございまして、その中で、国が再保険制度を二十八年から始めたという事情でございます。それから鋼船のほうは、実は先生御指摘のように、たしか八十隻で小世帯でございまして、これだけでどうこうということはできません。したがって、それ以外の木船の保険をやつておる民間の再保険制度というものが引き受けるという適当な機関であり、また引き受けの話もできておりますので、より大きい木船の再保険制度の中に、再保険機構の中に、それを入れて再保険をお願いするということでございます。

○太田委員 安全ならば再保険は必要ない。あなたは安全だとおっしゃる。安全性が確認されておるならば再保険は必要ない。安全性が確認されておらなければ再保険が必要だ。再保険が必要ならば再保険特別会計を廃止する必要はない。ところが、あなたのほうは、再保険特別会計をやめて、その従事しておる事務員はあなたのほうの海運局のほうの仕事に従事させるというお話。だからこの木船保険から除外されておりました漁船のほうでは再保険という制度があるでしょう。漁船は別に再保険とやらなくても、あなたのほうの關係じゃないようですが……特別会計を無理してやめぬでもいいじゃないか。再保険料は民間のほう

が安いということはないのでしょ。民間のほうに安いのですか。

○農村政府委員 木船のほうは、もう国の再保険制度の使命を終わったのでやめるといふことで、これは民間への再保険というものは一切考えないということでございます。鋼船の部分だけ民間の再保険の再保険機構のほうに再保険をお願いするという考え方でございます。

○太田委員 そんなこと聞いてない。再保険特別会計を存続しておいて国でやったほうが、民間の損保へ回すよりも保険料が安く済むじゃないかと思ひます。国のはほうが高いです、特別会計のほうが高いです、そういうことですか。そういうことなら、私は民間のほうへ行くことにメリットがあるからそれはわかりますがね。どうですか。

○農村政府委員 この組合の鋼船の部分というのは年間八十隻程度で、五年間を通じて四百隻というところでございまして、そういった小規模なものでございまして、それだけの再保険を国にお願いするということは適当でない。やはり民間の大きい再保険機構の中に入れてやっていただくということがより合理的だと思っております。

○太田委員 八十隻の鋼船を、二百トンか三百トンといたしまして、その保険にかける保険料は、いま現存する二千隻の木船の保険料とどうなんですか、全体の金額……。

○農村政府委員 鋼船の保険料については、実はこれからきめますのでまだはつきり申し上げられませんが、木船の従来の保険料に比べますと鋼船の保険料のほうが高いと思ひます。

○太田委員 しかもトン数が多いから、金額が多いですから、保険料は高いのでしょ。トン一万円なり二万円なりすることは大体常識だと考えてみて、何億という保険料がすぐに出されて集まつてくるじゃないか。私は、鋼船の保険が今度の新しい相互保険組合の主たる収入になつてくると思ひますが、違ひませんか。説明員でよろしい、局長でなくてもわかる人で……。

○太田委員　だから局長、平年度二億一千万円という保険料収入があるという点からいって、鋼船がすぐに主となってくるのですよ。ですから特別会計を廃止することはわからない。なぜ民間損保のほうに再保険するということと、そこで妥協点を見出

くやっついていってもいけないでしょう。ただ、木船の保険加入状況、数字からいえば、四十七年度二万五千三百二十九隻が対象船腹であるのに、加入のほうは二百百四十三隻ということで、一三・九五％と非常に少ない。このところに問題があるんですね。なぜそんなにいままでの木船保険が魅力がないのか。これは海運局長、あなたも次長をやっておって長く実務のことは明るいと思います。が、一三％や一四％の保険加入率だということは、

ら小さくなつてゐた、そういうことでしよう。

○舊村政府委員　五十条では保険事故の種類は書いてございますけれども、「填補の種類」は五十一条に書いてございまして、全損と救助費、したがって保険の種類としては第二種であるということが、五十一条ではっきりしております。いままでの木船保険につきましても大体加入率が悪いということとを、先生御指摘のとおり数字が出ておりますけれども、大体五十総トン未満のところの加入率

でん補するようになっておるのかどうか、内容についてちよつと御説明をいただきたい。

○山内説明員 漁船保険の事故の場合は、故意または重大な過失以外のあらゆる事故について対応できるように仕組みになっております。

○太田委員 故意または重大な過失によるもの以外は全部対象になっておる。漁船は全部対象になっておる。それが百トン未満までは義務加入でありますか、任意加入でありますか。

扱だと言ったら、お金を借りる——先ほど局長い
みじくもおっしゃったが、いろいろと損保会社か
ら金を借りておる、損保会社が株主だ、しかた
がないから何々海上火災保険のほうに行つてしま
うということになったら、せつかくの新法は私は
芽を出すことはできないと思います。

そこで、大蔵省にもう一回伺いますが、民間損
保の船舶保険というのはどんな状態でございます
か。もうかっているのですか、損しているのです
か。

○安井説明員 船舶保険も海上保険の一種でござ
います、この損害率というものが非常に安定し
ていないわけでございます。つまり、一たん船が
沈みますと、特に大型鋼船のような大型の船が沈
みますと、一回の損失で十数億という例もあるわ
けでございます、毎年必ずしも損益は安定いた
しておりません。

具体的に申し上げますと、四十七年度の船舶保
険の収支は、全体では四十九億円の黒字でござ
います。しかし四十六年度は十一億円の赤字、四
十五年度は十四億円の黒字でございます。

それで、しかも会社別にながめてみますと、先
ほど四十七年度全体としては黒字と申し上げたわ
けでございますが、そのうち黒字会社は十二社、
赤字会社は九社でございます。合計いたしますと
黒字になるというだけのことでございます。四十
六年度、四十五年度も同様でございます、黒字
の会社もあれば赤字の会社もあるというのが現状
でございます。

○太田委員 というところから保険料その他をい
ろいろと考えられる場合に、局長、民間損保とい
うのはいまの黒字だという議論があるといいたしま
すと、必ずしもあなたのおっしゃるよう安定し
てませんですね。そうすると鋼船を民間に出すこ
とは保険料が高くなる心配があるから、ないです
ね。どんとどこの相互保険組合のほうに米そう
なはずなのにそれが来ないのは、私はやはり保険
料率というのを比べるのにはいささか問題があつ

て、民間の場合は五種でしょう、あなあのほうは
二種だ、だから分損を見るということではなければ、
これはとてもこの保険は発展をしないという気が
するのです。どうですかその点は。

○蘭村政府委員 私ども従来の実績を調べまして
も、たとえばはしけ等についてはかなり二種まで
の付保の実績がございますので、そういう層を
ねらって二種の保険をやつていきたいと思います
です。また木船保険が二種までの実績でありまし
た点から申ししても、さしあたって実力としては
二種までやつていくということが健全な保険事業
をやつていく上において必要なことではないかと
考えております。

○太田委員 先ほどは局長さん、こういうことを
おっしゃったんですね。これも紺野さんの質問に
答えて、損保業界と共存共栄の体制をつつていき
たいと思います、組合の実力の関係もありますの
で、二種にとどめております——二種にとどめて
おいたというのは、言うなら民間損保との共存共
栄だ、二種でとどめて五種はやらないというところ
に民間損保の入り込む余地があるのだから、そ
れが共存共栄だ。だから相互保険組合では五種の、
言うなら船首がへっこんだとかあるいは積み荷を
海中に投棄して遭難を免れたとかいうような問題
はてん補されないわけなんだ。保険にかかれな
いわけなんだ。沈没だけですよ。言うならば全損と
いうやつ。船が沈没しなければ保険がもらえぬと
いうやつ。一番簡単な。なくなっちゃややつ。だ
からそういうふうに共存共栄ということとは私はお
かしいのであつて、逆にこれからこの保険制度に
よつて、鋼船となると資金がたかさん要りますか
ら、協同組合的になつて規模が個人じゃなくて少
し大きくなつてきますね、船がある程度たくさん
持つようになってきますと、今度は融資上のお金
の關係で民間損保のほうへみんな行つちゃうじや
ないですか。そんな危険はございませんか。

○蘭村政府委員 民間損保と共存共栄でと私申し
ましたのは、実は従来の実力から見て二種を続け
ていきたい、そういうことで再保険をそういうた

二種条件ということで民間の再保険の機構とお話
をして、こういうことを申し上げました。そ
うやってこの組合が健全な発展を続けていくこと
が民間との共存共栄になつていくということを申
し上げたつもりでございます。

○太田委員 そういうことを、ことばの意味につ
いては若干ニュアンスの違いというやつは受け取
り方、言い方はあり得ると思うのですよ。それで
もそういうおっしゃることはわからぬわけじゃな
い。けれども、私の言うのは、二種と五種と比べ
てみて、沈没しなければ保険は払ってもらえない
というような保険というのは完全な保険じゃござ
いません。だんだんと多種多様な要求にこたえて
いく保険に拡大発展されていくべきときに、言う
ならば部分損傷というようなのはめんどろ見ま
せん、なるほど部分損傷を査定するのは、実力と
いってはないですが、技術が要るかもしれない
ね。操船を誤つたのか何だかわからないけれども、
岸壁にぶつかつてしまつて船首がへっこみました
というときに、それをどうするなんというの、
いままでの保険組合では査定ができないというの
です。民間だつて同じことです。だからそれは
共存共栄というところで分野を分け合つたと私ど
もはこう想像せざるを得ない。まあしかし、これ
が八十隻ぐらいつつ毎年入つていって、ほんとう
に新しい合併された新相互保険組合が繁榮するこ
とを望みますよ。しかし、再保険が民間のほうに
やられるというところから考えても、まあこ
れはことによるとないほうがいいかもしれませ
んよ。こんなものは必要ないじゃないか。だから、
やるならば水産庁がやつていらつしやるように、
農林省のように、百トン未満のものは全部義務加
入制くらいにして、そうして金利のほうも下げて、
六分くらいに下げるといふことをやつて、そうし
て一切の損害をめんどうを見るところまで
拡大して保険を運用されるべきだと思ひますが、
そういう用意がないのを残念に思ひます。

そこできょうはいろいろの御要望がありまし
て、私の持ち時間が非常に制約されておりますが

らこれで終わりますが、最後に局長に、本保険を
運用するにあつて、確かにあなたのおっしゃる
ように、鋼船が喜んで入つてきて、そしてその保
険組合が大きくなつて、相互保険の実をあげてい
くように育てていきたいと思う。その見通しと決
意があるかどうか、あなたのお答えをいただい
ておきます。

○蘭村政府委員 私ども、見通しを持って、また
決意を固めて今後努力をしていきたいと思ひま
す。

○太田委員 時間の關係で終わります。

○三池委員長 これにて本案に対する質疑は終了
いたしました。

次回は、明十三日午前十時から理事会、午前十
時三十分から委員会を開くこととし、本日は、こ
れにて散会いたします。

午後四時十一分散会

昭和四十九年三月二十九日印刷

昭和四十九年三月三十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W