

第三十八回国会 運輸委員会 議 録 第二十三号

昭和三十六年四月十四日(金曜日)

午前十一時五十二分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事有田 喜一君 理事生田 宏一君

理事尾関 義二君 理事高橋清一郎君

理事井岡 大治君 理事久保 三郎君

理事山口丈太郎君

伊藤 第一君 佐々木義武君

壽原 正一君 鈴木 仙八君

關谷 勝利君 細田 吉蔵君

西宮 弘君 内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸事務官 若狹 得治君

(海運局長)

委員外の出席者

専門員 志鏢 一之君

四月十一日

国鉄運賃値上げ反対に関する請願外

百十四件(横山利秋君紹介)(第二三

一九号)

同外千三十二件(阪上安太郎君紹介)

(第二四六〇号)

同外六件(多賀谷真穂君紹介)(第二

四六一号)

同外千五百十九件(中澤茂一君紹介)

(第二四六二号)

山野線水俣、大口両駅間デューセル

カー運行に関する請願(池田清志君

紹介)(第二三六五号)

身体障害者の乗船運賃割引に関する

請願(池田清志君紹介)(第二三六

六号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
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案(内閣提
出第六四号)

○三池委員長 これより会議を開きま
す。
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案を議題と
し、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを
許します。内海清君。

○内海(清)委員 この法案は、今日き
わめて経営基盤の脆弱なわが国の海運
業の基礎を強固にして、そしてこれが
国際競争力を強化し、そして国際取
支の黒字基調を持続拡大しよう、さら
にこれによりまして池田内閣の一枚看
板であります所得倍増計画に対応し
ようとするものであると思ふのであり
ます。これに関連した若干の質問を行
ないたいと思ふのですが、大臣がお見
えになりませんのをはなはだ遺憾に思
います。

まず所得倍増計画の最終年度であり
ます昭和四十五年、この四十五年に、
今から十年後であります、倍加いた
しますわが国の貿易量、これはどの程
度に相なりますかお伺いしたいと思
います。

○若狭政府委員 お答え申し上げます
す。所得倍増十年計画によりまして
と、昭和四十五年度におきます貿易規
模は、輸出が約二千三百万、昭和三十

四年度の輸出の実績は九百六十三万ト
ンでございますので、倍率としては約
二・四倍になるわけでございます。そ
れから輸入につきましては約二億トン
でございます、昭和三十四年度の実
績が七千二百万トンでございますの
で、その倍率は約二・八倍になるわけ
でございます。このうち特に増加いた
しますのは鉄鉱石及び石炭でございます
が、鉄鉱石につきましては、昭和三十
四年度の約三・八倍、石炭につきま
しては同じく昭和三十四年度の四・七
倍、また石油類につきましては約三・
五倍という程度に貿易量が非常に増加
するということが予想されるわけでご
ざいます。

○内海(清)委員 かように非常に増加
いたしました貿易量、これを日本船舶の積
取率を多くしまして、そして運賃取
入を増して国際収支を黒字にするとい
うのがわが国の海運の使命でもあると
思ふのでございます。そこでこの昭和
四十五年度におきます、ただいま御答
弁のありました非常な増加であります
が、これを日本船舶によつてどのくら
いの程度積み取るか、この積取率をど
の程度にお考えになつておられるか
お伺いしたい。

○若狭政府委員 昭和三十四年度のわ
が国の船舶による積み取りの比率でご
ざいますけれども、これは輸出につき
ましては五六%、それから一般貨物の
輸入につきましては五一・九%、石油
類につきましては五〇・八%という実
績になつておまして、昭和三十五年

度の実績はまだ最終的な統計はできて
おりませんが、大体一般貨物の輸
入につきましては四八%、それから輸
出につきましては五五%、油類につ
きましてはやはり四八%というふうな
輸入の比率が五〇%を割るというふうな
状況になつておるわけでございます。
これに對しましてわれわれとしてはま
しては、昭和四十五年度におきまして
は輸出につきましては六三%程度、そ
れから一般貨物輸入につきましては六
〇%、油類につきましては六五%程度
の積取率を維持したい。こういう程度
の積み取り比率を維持しなければわが
国海運の重要物資の輸送という面から
見まして、この程度の積み取り比率は
ぜひとも維持したいというふうに考
えているわけでございます。

○内海(清)委員 そういふ積み取り比
率をお考えになつておられるわけでご
ざいます。そうすると、昭和四十五年
度においては先ほどお話になりました非
常な貿易量の増加、それに対するただ
いまの積取率というところから考えま
して、これは一部所得倍増計画なども
私ども見ておりますが、今後十年後の
昭和四十五年度においてはわが国の外
航船舶はどの程度に拡充しなければなら
ぬか、こういうことですから、それを
お伺いしたい。

○若狭政府委員 先ほど申し上げまし
た貨物の積み取り比率を維持するとい
うことを前提として所要船腹を算定し
たしますと、貨物船につきましては九

百八十五万トン、タンカーにつきまし
ては三百五十万トン、合計千三百三十
五万トンの船腹が必要であるというふ
うに考えております。

○内海(清)委員 そうすると、四十五
年には千三百三十五万トンの外航船腹
がなければいけない、こういうことで
あります。それが、それからいまして
と、三十六年度以降十年間にどれだけ
の外航船腹の拡充をやらなければなら
ぬか、これをお伺いしたい。

○若狭政府委員 現在の外航船腹は、
昭和三十五年三月末におきまして、五
百七十万トンの見込みでございます。
昭和三十五年間に老朽船となり、ある
いは海難事故等によりまして代替され
るもの等を計算いたしますと、この十
年間に九百七十万トン程度の船腹を新
しく建造していかなければならないと
いう状況になると思ひます。

○内海(清)委員 ただいまの、三月末
で五百七十万トンの外航船腹というの
は、これは例の今後解雇を予想されて
おる外航船腹は含まれておりますか、
どうですか。

○若狭政府委員 含まれております。
○内海(清)委員 そういたしますと、
今後十年間に九百七十万トンの外航船
腹を拡充しなければならぬ。そこでこ
れを年平均にいたしますと、九十七万
トンということになるわけでありま
す。まず三十六年度におきます計画造
船、自己資金船で、どの程度の建造が
可能であるか、これをお伺いしたい
い。

○若狭政府委員 昭和三十六年度につきましては、一応予算上新造船の財政資金としては百四十億を予定いたしておりました、これによって二十五万トン程度の新造船を行ないたいというふうに考えております。なおこれ以外に、自己資金船としては大体二十五万トン程度建造されるであろう。これは過去三、四年間の勢勢から見まして、大体二十五万トンないし三十万トン程度の自己資金船は出てくるものというふうに期待しているわけでございます。

○内海(清)委員　そういたしますと、三十六年度においては、計画造船と自己資金船で約五十万トン、こういうことなんでですね。そうすると、五十万トンと九十七万トンという大きなギャップがあるわけです。そこで一つお伺いしてみたいと思いますのは、御承知のようにわが国の外航船腹は、第二次大戦前には約六十万トンといわれておった。ところがほとんどこれは戦争で破壊に瀕した。その後これが再建をはかられてやってきたわけでありますが、戦争の被害はわが国だけでなしに、それぞれ参戦国は非常な被害を受けておる。ところが、外国の主要海運国におきましては、やはりその後急速な立ち直りをして、今日海運が非常な不況に低迷しておりますけれども、わが国の海運界のような、きわめて経営基盤の脆弱なところは少なく、日本海運のみが非常な不況にさらされておるという現状だと思えます。こういうふうにわが国の海運が特に不況にさらされているが、これは何によるのか、これを一つお尋ねしてみたいと思います。

○若狭政府委員　わが国の海運が、諸

外国の海運に例を見ないほど経営内容が悪いということは、御指摘の通りでございます。この原因については、いろいろな原因があるわけでございますけれども、まず第一に、わが国海運の外航活動というものが、終戦後禁止されておりました。昭和二十五年に至つてようやく外航活動が許された。そしてわが国海運界が外航に活動しようとしたときには、すでに外国の海運がわが国近海の航路に入つて参りまして、ほとんどその航路権を荒らしておつたというような状態でございました。これを回復するためには、非常に急速に多額の資金を注ぎ込んでいかなければならない。しかもわが国海運界というものは、戦争中の船舶の保険の代金については、戦時補償の打ち切りによりまして、全く自己資本というものはございません。すべて借入金によつて急速な建造をやつてきたわけでございます。しかもその借入金の金利が、諸外国に比べて非常に高金利である。そういう高金利の資金を借り入れて、急速に多量の船舶を建造して参つたというところに、根本的な原因があるのではないかと、いろいろに考へるわけでございます。しかも、そういう自己資本のない、全く借入金によつて経営を続けているわが国海運業というものは、その市況によつて、たとえば船舶の建造についても、その市況によつて調整するといふような余裕がなくて、非常に高船価のときにやはり新造を続けていかなければならなかつたというところに、大きな原因があるのではないかと、いろいろに考へております。

○内海(青委員) ただいま日本海運の不況の原因について、いろいろお話が

あつたわけでありましたが、しかし、これは占領政策による外航船腹の建造が禁止されたというふうなことで、これが一つ大きな原因だと思ふのであります。ところが、先ほどお話しのような所得倍增計画から考えますと、初年度からそういう計画にはいかににしても、五十万トン・ペースでいくというふうなことになる。ここに大きなギャップがあるわけでありまして。ところが、だいまお話のような日本の海運市況であり、さらに今日の計画造船は、これは私が申し上げるまでもございませんけれども、非常に海運の経営基盤が悪化しておるといふようなことで、新造船は償却前の利益の範囲内、こういうような建造方式になっておるわけでありまして。もしこういう計画造船の方式が今後も守られていくというふうなことになるりますと、所得倍增に見合う船腹というものは、とてい確保はむずかしいと思ふ。特にまた自己資金船にいたしましたが、今日まで延べ払いその他のにおいて、造船所の資金負担というものがかなりあるわけでありまして。おそらく修繕船の修繕料というものを加えますと、今日造船所がそういう方面に出しております金は四百億以上に相なるんじゃないかと思ふ。これはまだ表面に出ておりませんけれども、造船所自身でかなり苦慮しておる問題であります。これも考え合わせますと、今後はたして自己資金船が、あるいは自己資金船も二十五万トン以上に拡大していかなければむずかしいかと思ふのですが、それができるかどうか、こういうことが顧慮されるわけでありまして。この点につきましてお伺いしたいと思ひます。

○若狭政府委員 御指摘のように、現在船舶の建造につきましては、償却前利益の範囲内における建造ということを実施いたしておるわけでございますが、これは海運会社の債務を現行以下に増加させないということを主眼としておるわけでございまして、その期に得ました利益のうちから償却に回すその限度において新造するということになりますれば、借入れをするということになりますれば、船会社の債務は増加しないわけでございますので、若干いう原則によって新造を認めておるわけでございます。今期、昭和三十五年三月期の大体収支の予想を見ますと、主要船会社五十九社の償却前利益の総額は約百五十億でございます。従いまして、これを年間に直しますと、三百億程度の償却前利益の範囲額が出てくるというわけでございしますので、三百億というわけです、トン当たり十万円と計算いたしましたとしても約三十万トンの船舶しかできないというような状況であります。なお、昨年度の実績等に徴しますと、これ以外に本船採算が非常によくて、一時的な金融機関からの借入れがございまして、その船舶の採算だけでその債務を償還しているというようなものにつきましては、償却前の範囲外でありましてその建造を認めているわけでございます。そういうものを自己資金船として期待しているわけでございますけれども、今までの実情から見まして、本年度二十五万トン程度期待しておりますけれども、おそらく来年度をそれ以上のものはとて困難ではないかというふうにわれわれは考えているわけでございます。従いまして、計画造船によりまして二

十五萬トン、自己資金船舶によりまして二十五萬トン、合計五十萬トンの建造が予定されるわけでございますけれども、所得倍増に對應すべき船舶拡充につきましては、さらにこれ以上何らかの金融的な措置あるいは企業に對する措置といふものがなければ、とうていこれは實現することはできないものではないかというふうに考えております。

○内海(清)委員　ただいまのお話によりますと、やはり今後何か特別の処置をとらなければ五十萬トン程度よりも出ないということであります。そうすると、これは九十七萬トンとの間には大きなギャップがあるわけであります。國際収支の上から見まして、昨年の十一月一日の經濟審議會会長からの池田首相に對する答申である國民所得倍增計画、この數學を見ても、昭和四十五年度には、先ほどお話がありました千三百三十五萬總トンの外航船舶が必要だ、そうして、海運關係國國際収支では、昭和四十五年に千三百三十五萬トンにして三億一千四百萬ドルの赤字を出す。しかし、総合収支じりで二億ドルの黒字になる、こういうふうなことが述べられておると思うのであります。ところが、御承知の毎日のようにすると、五十萬トン・ベースでいくならば將來まことに重大な結果が出てくるだらう。昭和四十五年の國際収支は、海上運賃を現在の水準で横ばいと仮定いたしましたとしても、海運面で四億八千萬ドルの赤字となつて、総合収支じりでは、他の項目の収支がかわらないとしても、黒字はわずかに三千萬ドルになるのではないか。さらにまた、現

在係船されております約三百八十萬重量トンといわれております不定期船、あるいは約五百六十萬トンといわれている輪送船、こういうふうなのが今過剰状態で係船されておりますが、これが解消される。さらにまた、船舶や人件費が上昇してくるだろう。こういうことから考えて、現在低迷している海運市況も必ず三、四割上がってくるであろう、こういうふうな見方というのは、これは海運業界でも有利な見方であると思つてあります。かりに三割運賃が上がるというとして試算してみますと、五十萬トン・ペースでは、昭和四十五年度の海運の国際収支は六億三千万ドルの赤字になつて、総合収支は赤字では、こうなつて参りますと赤字転落は不可避だ、こういうふうに見ておるのであります。こういうふうになつて参りますと、所得増計画はこの面からまず挫折してくるのではないかと、こういうふうに考えるのであります。そこで、昭和四十五年度におきましては、どうしても千三百三十五萬総トンの外航船舶を持たなければならぬ、こういうことに相なるのであります。そのためには、今までのような五十萬トン・ペースではいけない、先ほどお話のような特別の処置を何とか考えなければならぬということに相なるのであります。最近新聞紙上その他で見ますと、またこれは公のものでないかもしれませんが、三十六年から四十年までの五カ年間に、四百萬総トンの外航船舶を建造しようという計画が進められておるに思ふのですが、この点はいかがでございますか。

○若狭政府委員 御指摘いただきましたように、千三百三十五萬トンの建造を本年度以降十年間に実現するということは、現在の海運業にとって容易でない問題でございます。ことにこの海運企業の基盤強化ということは、海運界にとって何をしておいてもまず先に解決すべき問題でございますので、そういう企業基盤の強化と、それから船腹の拡充といふことを並行的に推進しなければならぬといふところに今後の大きな問題があるわけでございます。そういう面から見まして、前半期と後半期とこの十年間を二期に分けて、前半期におきましては企業基盤の強化に重点を置いた施策を実施したい、後半期においてそのおくれを取り戻すため船腹の拡充を実施したいというふうに考へておるのであります。ただ、現実の問題といつたしましては、わが国の積み取り比率が、先ほど申しましたように、三十五年度におきましても輸入はすでに四八％合に落ちております。また、今後の物量の増加がさらに加わりまして、この比率はこのまま推移いたしますとまた下がってくるというふうな状況でございます。また一方、外国船がどんどん長期契約で日本の荷主の荷物を運んでいくというふうな傾向がふえて参つておりますので、できるだけ倍増計画の線に沿つた計画に今後改定していきたいというふうに考へましたのが、この中間年度の昭和四十四年度を目標とする五カ年計画でございます。この五カ年計画におきましては、定期船を八十萬トン、不定期船を二百二十萬トン、油送船を百万トン、合計四百萬トンを五カ年間に建造したいというものがわれわれの計画でございます。この面から年度割りにいたしましては、も八十萬トンの建造が必要になります。

して、現在の五十萬トンの建造見込みよりもさらに三十萬トンの追加建造を必要とするというふうな状況になるわけでございますが、先ほど申しましたように、企業の面から見まして現在の五十萬トンが一応限度というふうな考へえられておるわけでございますので、あとの三十萬トンの建造につきましては、まず建造資金の調達の問題、それから建造した船舶が海運企業にどのような影響を及ぼすかというふうな問題等につきまして、今後慎重に検討を進めていかなければならないというふうに考へております。

○内海(清)委員 それは今大体海運局の方のお考えだと思つておりますが、それにつきまして経済企画庁なりあるいは大蔵省関係とすでに、三十萬トンの追加建造といふ話か、そういうふうなものはいくつかの話を進められておるわけでございますか。

○若狭政府委員 この問題につきましては、まだ事務的に五カ年間の建造の総量について経済企画庁と検討を進めておるという段階でございます。大体の考へ方といつたしましては、この程度の船腹は必要であるというふうには事務局相互間では意見が一致しているわけでございます。

○内海(清)委員 先般の参議院の予算委員会におきまして松浦清一議員の質問に對して、大蔵大臣も、現在の建造計画ではこれは少ない、だからこれをふやす方向に考へておる、また経済企画庁長官も同様で、目下検討中だといふふうな答弁をされておるわけでありまして、従いまして、この運輸省の計画というものが強力に進められる機はだんだんと熟しているのではないと思ふのであります。これらにつきましても、大体三十六年度においてこれらの追加建造が実現できる可能性があるかないか、この見通しをお伺いいたしたい。

○若狭政府委員 現在の段階におきましては、私の個人的な見通しを申し上げますれば、追加建造の数量は二十萬トンないし三十萬トンの規模におきまして実現できるものと思つておりますけれども、問題は、これに必要な財政資金を獲得するといふような問題、あるいは利子補給の予算を追加するといふような問題だけではないと思つて、海運企業の面から見まして、現在の海運企業にこれ以上の船舶を持たせるのがいいかどうかという点に相当の問題があるのではないかと、具体的に申し上げますと、この四十萬トンの建造に要する資金は四千億必要なのでございますけれども、現在の主要な海運会社の資本金といふものは約一千億でございます。しかも現在の借入金の高は約三千億でございます。それにさらに四千億の借入金に加わるわけでございます。資本構成の面から見ましても非常に大きな問題になるわけでございます。従いまして、今後建造される船舶は絶対に海運企業の内容を悪化させるようなものであつてはならないといふことは当然でございます。そういう問題だけではないに、海運企業の体質を建て直さなければ、この新しい建造の受け入れができないという問題が根本的に横たわつておるわけでございます。そういうことを立てた上で、四十萬トンの今後の建造の問題並びに本年度の追加建造の問題に對処していきたいというふうに考へております。

○内海(清)委員 ただいま御答弁になりましたように、わが国の海運業は非常な不況に見舞われておる。借入金、今お話がありましたようなことで、利子にいたしましては二百億に余る金利を払わなければならぬというふうなことで、資本構成が非常に悪い状況になつておるわけでありまして、これに對しましては、もちろん海運業者自体の体質改善、基盤強化といふことは重要なことだと思つておりますが、船はどうしても作らなければ、所得倍増はこれで挫折してしまふという状態なんです。そこにはやはり困つた状態として何とか海運の助成政策というふうなものも一段と強化されなければ、これはどうして実現困難だと思つておる。そこで一つお伺いしてみたいと思ふのは、世界におきまして主要海運国の海運助成策、これはいろいろあると思ふのです。低金利の問題、補助金の問題、利子補給の問題あるいは航海補助の問題、その他いろいろあると思ふますが、これについて一つ主要海運国で一つ一つでございますが、お伺いいたしたい。

○若狭政府委員 外国の海運助成につきましては、その目的がいろいろございまして、たとえばアメリカのごときは、必ずしも商業ベースによるものではなく、国防的な観点からの助成といふものもございまして、また西ドイツのごとくわが国とは同じような条件のもとに戦後海運の活動が再開されて、今日ドイツの経済復興に非常に活躍しておるというふうなところもございまして、一律にこの助成の厚

薄でもつてその困あるいはその海運の問題を論議することはできませんけれども、一応現在手元にあります資料によつて御説明申し上げれば、アメリカ力におきましては、建造価格の二分の一を建造補助金として船主に交付する、そうして残額のうち四分の三を年利三分五厘、二十年年賦払い償還で政府から貸し付ける、こういう政策がとられております。これに要します一九六〇年度の予算額は一億三千万ドルでございます。またこれ以外に運航補助といたうのがございまして、アメリカ政府の指定します海運会社十五社に對しまして、同一航路に就航する外国船の運航費との差額を補助金として交付いたしております。一九六〇年度の予算額は一億三千万ドルでございます。従いまして、両方合わせまして、邦貨に換算いたしまして約千億円の海運補助を行なっているわけでございます。またフランス、イタリヤ等におきましても建造価格の二〇％ないし三〇％の建造補助を行なっておりますほか、建造資金の金利が四分五厘程度になるまで利子補給を行なっているというような状況でございます。また西ドイツにおきましては、商船隊の復興のために約千三百億円の無利子の融資を終戦後行ないまして、現在の船主の金利負担の平均は約三分程度に引き下げられているという状況でございます。またイギリスにつきましては、わが国と異なりまして戦時補償を完全に受けたわけでございますけれども、船舶の建造資金として普通償却のほかはに船価の四〇％までを無税で積み立てるというような措置を講じているということでござい

○内海(清)委員　世界の主要海運國におきましてただいまお話のような、それぞれきわめて有利な海運助成策が行なわれておる。よくわが国の海運の立ちおくれは、海運業界の非常な不況といふものは、戦時補償が打ち切られたからだといふことを言われるのであります。しかしこれはドイツもやはり占領政策によつてわが国と同様戦時補償が打ち切られたわけでありす。他の国は戦時補償がなされておるわけす。日本とドイツが同じように戦時補償を打ち切られて戦後出発したわけでありす。ところが片方のドイツにおきましては海運業といふものがその後非常に優勢になつてきて、今日の世界的な不況においても、ドイツではなお相當の余裕を持つておるといふ状態だと思ふのであります。これは今言われましては、そのような多額の無利子の建造の助成がなされたということが最も大きな原因だと思ひますが、なお日本とドイツの間にそういふ助成策その他特別な差異がございますかどうか、これをお伺いします。

○若狭政府委員　わが国とドイツの海運につきましては、その商船隊の規模等から見まして、また戦後の事情等から見ましてもほとんど同様な状況でございます。ただわが国の建造といふものは先ほど申しましたように昭和二十五年度以降において急激に行なわれ、しかもその金利が国際的な金利水準から見まして非常に高い金利によつて建造されてきた。具体的に申しますと、わが国の建造資金の大部分を占めております財政資金にいたしましては六分五厘でございますし、また市中資金にいたしましては九分五厘程度の金

利を支払っているわけでございます。これに対してドイツの海運におきましては、先ほど申し上げましたように戦後千三百億円の無利子融資を行なったというばかりでなく、国内の金利水準も日本のように高金利ではなくて、もっと低い金利の融資を受けて海運助成をやっているということでございます。

○内海(清)委員　そういったしますと、ドイツ海運においては千三百億というような無利子の建造資金の助成がされた、さらに金利が非常に安いということと、海運業の面から見ましてわが国ののと、金利水準が非常に高いということ、これが最も中心的な問題だと思つて今回政府におかれても、この面を解決しなければならぬということで、この法案が出されたと思つてあります。ところが、開発銀行は計画投資においては五〇％以上の融資をしておるのでありますから、これをやれば最もいいのだが、この程度の利子補給ではなお世界の金利にかけ離れておることがきわめて大きいと思つて。運輸省は予算編成にあつて、海運金利を大体三分五厘程度にしたいということで大蔵省に折衝されたようであります。これが大体五分程度に落ちついたということです。運輸省としてはわが国の海運の経営基盤を強化して、そうして国際競争力を増して国際収支を拡大するといふ、これがわが国に今日課せられた最も大きな問題であるのにもかかわらず、そういうふうなことで大蔵省との折衝で折り合われたという点については、はなはだ私どもは遺憾に思うのであります。この問題について御

意見があつたら何つておきたいと思ひます。

○若狹政府委員　今御審議いただいております開發銀行の利子補給につきましては、御指摘の通り五分までに船主負担になりますように、一分五厘の利子補給を行なうというものでございますが、これは実質五年間というふうに期限がきめられております。ところが一方輸出入銀行の金利は現在四分でございまして、四分と五分というものの權衡がはたしてそれでとれるのかどうかという問題があるわけでございます。それから五年間で利子補給を打ち切つて、その後はやはり六分五厘に戻すわけでございますけれども、それと輪銀金利の四分というものの比較につきましては、予算当時におきましてもいろいろ論議したわけでございますけれども、輪銀の金融というものは短期の資金である、それから開發銀行の資金というものは設備資金で長期の資金であるという問題がございまして、しかも日本の海運企業というものは、輪銀のように据置期間のない七年ないし十年というような償還期限ではとつてい返済がむずかしいという状況がございましたので、償還期限については三年据え置き、十三年償還という程度の償還期限にする、従いまして輸出入銀行よりも償還期限は長くなる、三年の据置期間を認めるということで、そのかわり金利を多少輸出入銀行より高くするという結論になつたわけでございます。なお輸出入銀行の金利自体につきましては現在検討中のようにございまして、今後の國際金利情勢の推移並びにわが国の市中金融の情勢というものを勘案いたしまして、輸出入銀

行の金利自体が再検討されるものと聞いていますけれども、そういう輸出入銀行の再検討という機運を背景として五分という海運金利がきまったということとでございします。なお同時に市中金融につきましても、昨年度から復活いたしました利子補給制度がございまして、現在九分五厘の金利に対して約二分の利子補給を行なっておりまして、船主の金利負担は七分五厘になっているわけでございます。最近の金利低下の傾向に伴いましてさらに約三厘ないし四厘程度の引き下げが実現されるものと期待いたしております。そういうことになりましたれば、わが国の計画造船による船主の金利負担の平均金利は約六分程度になるかと存じます。六分の金利負担と輸出入銀行で外国船主が建造いたしました場合の金利負担は約五分一厘ないし二厘程度になるかと存じます。その間にもちろん差異はございますけれども、その差異を海運企業の実力でもってできるだけ補っていたきたいというふうにわれわれは考えているわけでございます。

○内海(清)委員 輸銀の金利の問題が出ましたが、これは私は予算委員会の分科会で大臣にもお尋ねして、この輸銀の金利を引き上げたらどうかという声も一部にあるがこのことは今日のわが国の造船業の立場なり——ことに造船業は御承知のように昭和三十二年以来わが国の輸出のトップをいっております。同時に世界におきます建造量の第一位を維持してきておるわけであります。この造船業にきわめて影響が多い、ことに今日わが国の造船業というものはこの輸出船によって大部分まかなわれておる状況なんです。このこ

とは非常な大きな問題であるわけですから。この輸銀の金利が安過ぎるのだ、従ってわが国のいわゆる海運金利というものの均衡上、輸銀の金利を上げるといふことはむしろ逆である。この海運金利の方を下げる努力をすべきでないか。輸銀の金利の引き上げということは絶対に阻止しなければ所得倍増計画の上から見ても、国際収支の上には非常に大きな影響を及ぼす。従ってこれはどうしても阻止すべきであるというところを申し上げまして、大臣もあらゆる努力をして阻止に当たる考えだという答弁があったのであります。従って輸銀との関係で一分弱の差があるが、これは海運企業自体の努力によつてこれを補つていこうという御答弁でございました。今日まで、これは私もよく十分御承知の通り、海運企業もかなりの努力はしてきておると思うが、なおこれを下げる見込みがあるのか。この海運金利が六分になりまして、主要海運国の海運金利から見れば、なお二分程度の差があるのではなかつたかと思ふ。そこではたして今後海運企業は基礎の強化ができて、国際収支を十分償つていき、世界の海運界にこれで見せつけるかどうか、もつと私はこの海運金利を下げることを政府当局では考えられるべきじゃないかと思ふ。これをやらなければ所得倍増に見合つた船腹の拡充はとうてい困難であらうと思ふ。これに対する御意見をお伺いしたい。

なるのではないかと考えております。なお海運企業の合理化といひましても、もちろん合理化自体についてはほとんど限度にきてゐるというふうなわれわれは考えておりますけれども、過去の合理化努力の結果が漸次海運会社の経営に現れて、船腹は増加するにいかかわらず、その経費はほとんど増加してゐないというふうな状況でございまして、今後船腹が増加すればするほど、日本の船舶というものは非常に競争力の強いものになつていくというふうなわれわれ考えておるわけでありまして、また具体的に申しますと、船員賃等につきましても現在非常な節約を海運界全体として検討いたしております。また一般管理費、重役の賞与等につきましても、長い間これを辞退しておるというふうな状況でございまして、従いまして一般管理費のごときは、昭和三十三年から相当減つておるというふうな状況でございまして、これを船腹の増加状況に比較いたしますと、そのコストというものはだんだん減少するといふような傾向にございまして、それで、そういう面が今後ともさらに強化されるようにわれわれは期待しておるわけでございます。

一つお伺いしたい。

○若狭政府委員 先ほど申し上げましたように、まず財政資金につきましても相当思い切つたものを投入するといふことが必要でありますと同時に、現在の海運企業について、何らかの抜本的な方策が実施されなければ、円滑にこの目標は達成できないというふうに考えるのであります。

○内海(清)委員 財政資金の増加というところ、さらに抜本的な何か方策がなければならぬ。その抜本的な方策というもので今お考えになつておるのにはどういふものがあるのですか。

○若狭政府委員 一昨年来、海運対策としては各方面からいろいろな御意見が出まして、経済団体連合会あるいは運輸大臣の諮問機関であります海運造船合理化審議会あるいは産業計画会議、その他各方面から、海運対策というものにつきましても、いろいろな案が出ておるわけでございます。われわれはそういう案を見ながら、最も現実的な方策について、昨年の暮れから本年度予算におきまして、開銀の資金に對しまして三分五厘まで利子補給していただきたいといふことを予算で要求いたしましたわけでございますけれども、そういうような何らかの措置が講じられない限り、この四百萬トンの建造というものを円滑に実施することは、非常に困難であるというふうに考えております。

どこれにしろられております。そこでこの法案も出たと思ひますが、三分五厘程度にすれば、わが国の海運の基礎も強化され、国際競争力も増して、そうして同時に所得倍増計画に見合うものができるだらうというお考えであつたと思ひます。それで三分五厘ということに大蔵省に要求されたと思ひますが、これが五分になつてしまつた。結局海運金利というものは市中融資との関係で六分程度ということでありまして、これを強力に押し進めなければならぬ。これはできぬと思ふ。同時に、他のいろいろな諸外国で行なつておりますような助成策、これがあわせ考えられなければならぬと思ひます。それらが十分今後実現できるというお見通しがありませんか。もしそれがなければ、いろいろな計画は全く水泡に帰するものであつて、机上の空論にすぎぬと思ひます。この見通しを一つ……。

○若狭政府委員 実は昨年度におきまして本年度予算で三分五厘まで利子補給をお願いしたいといふことを申し上げましたのは、将来の開銀の融資についてのみの問題ではございせん。現在の開銀銀行から船会社が借りております融資残高は約千五百億でございますけれども、それに対しては、同様にその金利を三分五厘にしてもらいたいという要求であつたわけでございます。今後の船舶につきましても、今度の法案によりまして開銀銀行の分につきましても五分になるわけでございますけれども、問題は、先ほど申し上げましたように、現在の海運事業自体の基礎が非常に劣弱でござい

すので、そういうものに何らかの補給を加えなければこの四百萬トン建造といふものは非常に困難であるといふふうに考えておるわけでございます。その施策として、その既往の開銀銀行からの借入金についても利子補給をお願いしたいといふふうなわれわれは考えておるわけでございますが、この見通しについては非常に困難ではございまして、できるだけその実現に進みたいといふふうに考えております。

○内海(清)委員 これらの問題につきましても、大臣がおいでになりませんので、いろいろ申し上げてもむづかしい問題があると思ひます。しかし、これはわが国の今後の経済の発展という問題から考えまして、非常に重要な問題だと思ひます。でありますから、どうしても一つ、運輸省はもちろんであります、政府内部で強力にこれを進めてもらつて、船腹の増強ということを実現されなければ、池田内閣の一枚看板であります所得倍増も空論に終わつてしまふのじゃないかといふふうに私も考えておるわけでありまして、いすれまた機会がありましたら、大臣にもお尋ねいたしたいと思ひますが、今回のこの開銀に對しまして利子補給というものは、金額的にはきつめてわずかであります。しかしこれが今日一応予算の上に現れて参りましたことは、わが国の海運界のために非常にけっこうだ、こういうふうに考えるのであります。ところが、この程度では、とうてい今後外航船腹の拡充もできぬ。従つて、この問題につきましても、来年度はもちろんであります、これが、本年度におきましても、さらにこれ

が何らかの方法によつて——ことに経済企画庁長官にしても大蔵大臣にしても、これには関心があるのでありますから、強力に進めていただきたい。今のままでは、これは調べれば調べるほど、まことに心もとない氣持がいたすのであります。どうかこういう点をお考えいただきますして、運輸省におかれとも一つ腹をきめて、経済企画庁や大蔵省と交渉して、そうして強力に進めていただきたい。同時に所得倍增計画の前半五カ年間のいわゆる四百万トン建造ということ、これに対しまして、本年度もこの追加建造ができますような処置を講じていただきたい、こういうふうに考えるのであります。

私はとりあえず、以上をもつて質問を終わりたいと思ひます。

○三池委員長 次会は来たる十八日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十八分散会