

運輸委員會會議錄 第十九号

(三五)

昭和三十三年三月二十六日(火曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 木村 俊夫君

理事佐々木義武君 理事鈴木 仙八君

理事細田 吉藏君 理事山田 彌一君

理事井手 以誠君 理事久保 三郎君

有田 喜一君 尾関 義一君

加藤常太郎君 川野 芳満君

關谷 勝利君 福家 俊一君

増田甲子七君 加藤 勘十君

下平 正一君 内海 清君

出席國務大臣

内閣總理大臣 池田 勇人君

運輸 大臣 綾部健太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 大石 武一君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長)

運輸事務官 辻 章男君

(海運局長)

運輸 技官 藤野 淳君

(船舶局長)

委員外の出席者

運輸事務次官 朝田 靜夫君

専門 員 小西 眞一君

本日の會議に付した案件

海運業の再建整備に関する臨時措置

法案(内閣提出第七七号)

外航船舶建造融資利子補給及び損失

補償法及び日本開發銀行に関する外

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

第七八号)

○木村委員長 これより會議を開きま

す。

海運業の再建整備に関する臨時措置

法案並びに、外航船舶建造融資利子補

給及び損失補償法及び日本開發銀行に

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の両案

を一括議題として審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを

許します。久保三郎君。

○久保委員 前回に引き続いてお尋ね

するわけでありますが、前回もう一度

考えてみたかどうかということで、特

に朝田次官にお話をしておきました不

定期船、専用船あるいはタンカーとい

うようなものの船腹の手当、こういう

ものは荷主が勝手にやると言つては語

弊があります、そういうものがある

程度規制して海運業者者にその手当等

はまかせのべきだという私の主張であ

ります。これは言うまでもありません

が、単に船腹の手当だけじゃなくて、

用船料そのものの市況に影響が多いこ

とは今日の常識になつてゐるわけであ

ります。そういう点からいつても、さ

らに外国用船との関係からいつても、

市況を安定し、やはり海運業を健全に

再建していこうというならば、こうい

う問題こそまず第一に取り上げるべき

だと思つております。これはもちろん

ん法律等の改正も必要かと思つてあ

ります。法律改正を待たずして、

日本政府のいわゆる行政指導によつて

ある程度これは目的が達成できると思

ふのです。こういう考えなりについて

今までどう考へておられたか、あるい

は今日どうしたいと思ふのか、あ

らためてお尋ねをしたいと思います。

○辻政府委員 外国用船をやる場合

に、日本の海運業者の手を通ずるよう

にしたかどうかという御質問でござい

ますが、これはいわば日本の海運業者

をそういうふうな場合に仲介者として

やるということになるわけでございます

すけれども、外国の船を使うのにどう

しても日本の海運業者の手を通さなけ

ればならないということにいたします

積極的な理由に乏しいのではないかと

現在まで外国船を使うということにつ

きましては、何らそういう海運業者の

手を通さなければならぬというよう

ことをやっております。今新たに

そういう制度をつくるということにな

りますと、それ相応の積極的な理由が

なければならぬと思ひます。またそ

ういうことは、行政指導だけではな

な困難かと思ひます。もしやるとす

れば、やはり法的な規制によりまして、

そういう制度を打ち立てていかざるを

得ないのではないかと、かように考へて

おります。

○久保委員 積極的な理由がなければど

うかと思ふということですが、

私どもは積極的な理由は十分あると思

ふ。先般質問申し上げたように、輸出船

に対しては使用鋼材に対し十千円

程度の奨励金が出てゐる。今回の法律

が通りますれば、なるほど金利はある

程度国際というか一線並みになるわけ

であります。しかしそういう奨励金

制度が一つ片方にあるという場合に、

外国船主が日本において船をつくり、

日本の船腹需要者との長期契約という

ようなことはまま行なわれておると思

ふのであります。もちろん数は全体か

ら見てそう多いわけではございません

が、今日為替管理法によつてある程度

用船についての規制がなされてゐるわ

けです。しかし、御案内の通り、便宜

置籍船等の問題もあり、必ずしも日本

の用船市場というものは安定してい

ないということでもあります。そういうこ

とになりますれば、ひいては海運界全

体の大きな不況の原因の一つになつて

いると私は思ふのであります。そういう

ような積極的な理由から、これを

防衛し、これを安定させるといふこと

が、やはり私は大きな難題ではない

かと思ふのであります。そういうこと

については積極的な理由を見出すこと

は困難であります。いかがですか。

○辻政府委員 結局、御承知の通り、

海運の長期的な用船の問題につきまし

ても、やはり世界的な一つの市場と申

します。世界的な動きがあるわけ

でございます。今久保先生も御指

摘のように、外船が安い運賃をオッ

ファーいたしまして、そのために日本

の船主が安い運賃が取れない

というふうな事態は御指摘の通りでござ

います。そういう海運の面からは、

御質問のございますような制度をとる

ことは日本の海運にとってはプラスに

なると思ふのでございすけれども、

しかし、世界の市場を離れたという

う制度によりまして、世界の市場の

レートよりも高いレートを強制するこ

うことになりまして、それを使用い

たします鉄鋼でありますとか、あるい

は石油でありますとか、そういうふう

な基礎産業からも相当強い苦情も出て

くることも覚悟しなければならぬと思

ふのでございす。私どもの考えとし

ましては、そういうふうな世界レート

とある程度切り離したような運賃の

マーケットを、そういうことによりま

して日本に設定するということよりも、

今までは非常にコストが高いがために、

そういう外国の海運会社がオフパー

します安いレートに対抗できなかった

ようなことに対して、日本の船舶のコ

ストを下げて、世界並みのレートにお

いても海運企業が適正利潤を得ながら

運航できる、そういう状態に持つてく

ることが一番いいじゃないか、日本

の基礎産業のためにも、また海運のた

めにもいいじゃないか、かような考

えの上に立つて、今回利子補給法の改

正をお願いするわけでございす。そ

ういうふうな考へ方で進んでいく、

かように考へておる次第でございま

す。

○久保委員 なるほど日本の用船料の

コストが高い、その高いものに全体を

しわ寄せするということについては、

全体の産業界から見ればこれはいかに

かと思ふし、なおかつ世界の運賃市場

から隔絶した形で強要することも問

題がある。しかしこれは一面でありまして、私が言いたいことは、もっと合理的な配船、合理的な運賃レート、こういうのも日本の立場、日本の海運界の立場から、やはりその場合には外国用船そのものを切り離して、今のよう

要件、不況の原因、これはやはり一つ一つ取つていく、是正していくという方策がなければならぬ、こう思うのであります。これは重ねてお伺いしてもいかがかと思うのであります、十分考えていくべきだと思ふ。

規則が緩和されました、今回の利子補給等によりましてコスト・ダウンされていきますれば、そう外船をおそれる必要はないんじゃないだろうか、そういうふうに考えておられるわけではございません。

さないとあります。それゆゑに、為替管理が全面的に撤廃されたの申しまして、個々の場合に処して、大蔵省としては日本の産業を全般的に見て非常に窮地に陥れるような手段は私とはならないことを期待し、また確信いたしております。

ろうとか、そういうことを言つていらつしやるが、そんなまやかしものではないと思ふ。あなたはどうもそういう規制はまあ大体要らないようなお話です。大臣の御答弁とだいぶニュアンスが違います。大臣の答弁をとるほかありませんけれども、そういうことでは海運界がこれは大へんなことだと私は思ふのです。これはまあ大臣の答弁で一応了承しておきましょう。

な野放しの形で行ふよりは海運業者の手によつて船腹の手当をするならば、そこに合理的な運賃レート等もきめられるであらうし、日本の船腹のいわゆる稼働率というやうなそういうものも高まる一つの要因がありはしないか、こう思ふのであります。それもあなたがとられてゐるのは半面のいわゆる消極的な理由でありまして、私はそういう積極的なものと考へ合わせ

いのは、この外国用船に対しての規制は、先ほど申し上げたように、今日現在ではあるが、八条国移行になる場合においては、これは野放しになると思ふのだが、これに対しては新聞紙上——これはずっと前でありまして、海運局長は何か勘違いをしておられるように思ふのだが、これは今日政府としてどういう対策をとらうとしているのか、お伺いしたい。

〇久保委員 外国用船に対していろいろ政府は今考へておられるが、あなたの結論はいわゆる八条国移行後もそう大した心配はない、というものは、この法案に多大の期待を寄せているようでありまして、この法案にあながおっしゃる通りに期待を寄せていても、これは五年間にはたして自立態勢ができて、そういう野放しの外国用船と太刀打ちできるのかどうか、そういう点については、今まで考へておられるのかどう

〇久保委員 先般のこの法案を提案されたときの本会議での福田通産大臣の答弁は、はつきりこれは何らかの規制をしなければいかぬと思ふ、こう答えておられます。海運局長はちよつと違ふです。あなたは海運担当のいわゆる最高責任者です。運輸大臣の御答弁は少しあいまいだが、まあ何らかやらなければいかぬだろう、こう言ひ。福田通産大臣のお話をもつとはつきりしています。これはどうなんですか、あなたは。

〇久保委員 七、八社で何万トンですか。〇久保委員 今さつそく調べましてお答えを申し上げます。〇久保委員 どうもインダストリアル・キャリアのようなものは毎回お話を申し上げているわけなんであつて、日本の海運業者にとつてはやはり一つの大きな問題であります。そういう数字を、大へん失礼ですが、お持ちになつておられるようですが、お調べにならなければわからぬほどでは、ちよつと心もとないと思ふのです。以後十分御注意いただきたいと思ひます。お答えをいただきます。

業界に扱はせたらどうかということな

〇辻政府委員 現在外国用船につきましては、一年以上にわたるものにつきましては、為替管理法によりましてい

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

業界に扱はせたらどうかということな

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

〇久保委員 集約によつてコスト・ダウンができるかどうかの問題です。これはまたもとへ戻るような話になりますが、コスト・ダウンは残念ながらできかねるんじゃないですか。特にこの用船料そのものについては問題が多

らく御猶予をお願いいたします。

○久保委員 いや、しかってはいませ

んよ。心もとないのです。本会

議でも質問し、去年のこの前身で

る法案の審議のときにもお話を申し上

げていたわけですか。こういうこと

は、運輸大臣、あなたは所管大臣であ

ります。インダストリアル・キャ

リアについての数字もごらんいただか

なければならぬでは、大へん失礼だ

が、これはどうも用が足りないと思

うのです。私たちの質問というの、お

尋ねが半分で講義が半分にならざる

を得ないのです、実際。朝田次官は御承

知ですか。

○朝田説明員 詳細は今調べてお答え

を申し上げますが、私が今手元に持

っており資料でとりあえずお答えを

し、もし間違っておりませんならば、後

刻訂正をさせていただきます。

一万トン未満も入っておりすけれど

も、これはほとんど全部が外航船と解

釈をいたしております。

○久保委員 その後ふえているかもし

れないが、約二百四十万トンないし二

百五十万トン、この数は、日本の外航

船腹全体から見ればかなり大量のもの

であります。これは言うまでもなく海

運業者以外に船腹需要者みずからの

手によつて建造し運航しているわけ

であります。これはそのまゝ、今後の方

針として、インダストリアル・キャ

リアについても、今までの方針通り、

やはり建造運航を認めていく方針なの

か、あるいはインダストリアル・キャ

リアの今日における海運界に与える影

響というものをどういうふうにとつて

いるのか、この二つについて、海運局

長からお答え願いたい。

なれば、専用船、タンカーについて

は、将来の傾向としては、インダスト

リアル・キャリアの建造が多くなつて

いくことは私は必然だと思つてゐる

そのなつた場合に、日本の海運界の未

来像というものは、今までの御方針を

貫くということになればだいぶ変わ

てくると思つてゐる。未来像という

のをそういう関係に考へておられま

すか。

○辻政府委員 いわゆるインダスト

リアル・キャリアは、荷主の非常に資

金的にも関係の深い会社でございま

し、鉄鋼にいたしましても石油関係に

いたしましても、おのおのいわゆる本

業の設備資金その他の資金需要が多

ございまして、そのやみに船舶関係に

投資していくというのではないのは

なからうか、私もさきより考へて

う問題がある。そういう場合に当

然自立再建になれば、その運賃を今後

さらに引き下げていくという様子は当

分の間ありません。そのなれば船腹需

要者の要求にはこたえられない。こた

えられなければ、船腹需要者たる産業

はインダストリアル・キャリアによ

つて、あるいは外国用船の野放しが来

れば、これによつて自由化の前に向

ていくことになると思つてゐるの

です。そのなれば、あなたのお見通し

以外に、日本の海運界の専用船という

か、あるいは、あるいはタンカーと

いうものは、少なくともそういう分野

はインダストリアル・キャリアのシ

ェアというものをさらに拡大していく傾向

が出てくると私は思つてゐる。朝田次

官、どうですか。

○朝田説明員 仰せの通りだと思

の食い違いをお感じになったと思つ

てございませう。先ほどから外国用船

の他る御所見があつたわけござい

ますが、今までもより利子補給の強化

によつて国際競争力が増してくるであ

らうということで、外国船の運賃水準

と対抗できるようにするのだらうとい

うことを期待しておるわけございま

すが、こういう状態に置かれますと、製

造工業が自社で持つことにつきま

しては、所得倍増計画からいっても固

有の設備投資というものを十分やつ

ていかなければならぬし、こういう何

億という投下資本をかけて船腹を整

備するといふ余裕もなくなつてくるだ

らう、現在また鉄鋼会社その他にお

きまして、そういう意欲はあつたと思

つてはあつたと思つてゐる。朝田次

官、どうですか。

○久保委員 専用船あるいはタンカー

というものが今後ふえていく、これは

第一類第十号 運輸委員会議録第十九号

昭和三十八年三月二十六日

三

御同意でありますから問題ない。しかしそのあとの海運局長にお尋ねしたような問題については、若干われわれとしては異論があるわけです。

そこで海運局長、あらためてお尋ねしますが、先ほど朝田次官からインダストリアル・キャリアが大体二百四十万トンから二百五十万トンというお答えがありました。具体的に専用船、タンカーは今日日本の海運界は幾ら持っているか。

○辻政府委員 お答えする前に、先ほど調べておりました結果がわかりましたのでお答え申し上げますが、いわゆるインダストリアル・キャリアとわれわれ考えております社は、外航船舶につきましては約七社でございます。それが持つておりますデッド・ウェイトのトン数は、約七十六万トンでございます。三十八年度におきます専用船は、総トンで申しまして約百万トンでございます。それから油送船が約二百四十万トンでございます。合計いたしまして三百四十万トンでございます。

○久保委員 そうしますと、総体の専用船、タンカーは、二百四十万トン、その中に含まれる同種のインダストリアル・キャリアは七十六万トン、こういうことでございますか。

○辻政府委員 先ほど三百四十万トンと申し上げましたのは総トンでございますから、デッド・ウェイトにいたしますと約五百万トンになりますので、インダストリアル・キャリアで持つておりますのは七十六万トンでございますから、比率で申しますと六割と七割の間ということになるかと思ひます。

○久保委員 朝田次官がおっしゃったのはだいたい数字がかけ離れておるわけ

ですが、これは大丈夫ですか。あまりかけ離れておるから、念のために確かめておきます。

○朝田説明員 私が申し上げました数字は三十六年の数字でありまして、その後新造船が加わりまして、海運局長が御答弁を申し上げましたのは三十八年の船腹でございます。最近のいわゆる開港銀行融資によりましてところの新造船は、ほとんど定期船というものが少ないわけでございます。せいぜい五、六万トンしかつくっておりません。五十万トン計画にいたしましたもので、ほとんど大部分が専用船とタンカー、こういうことでございまして、その間に相当量増加した、こういうふうに解釈をいたしておるのでございます。

○久保委員 そうしますと、先ほどの朝田次官の数字の御答弁は、これはインダストリアル・キャリアではなくて、専用船、タンカーの現在数でありましたか。そうですね。

○朝田説明員 その通りでございます。それから海運局長が申し上げましたのも、インダストリアル・キャリアでなしに、専用船、タンカーの船腹のトン数でございます。

○久保委員 そうしますと、あらためてお尋ねしたいのでありますが、専用船、タンカーは、現在大体五百万重量トンである、その中でインダストリアル・キャリアに類するものは七十六万トン、こういうふうな了解してよろしいですか。

○辻政府委員 仰せの通りでございます。

○久保委員 まあ、いやみを言うわけじゃございませんが、このくらいの数字なら、ちょっと覚えておいていただ

きたいと思うのであります。

そこで、その見通しの問題であります。インダストリアル・キャリアが今後大幅には増強されないだろう、こういう見通しでありまして、それでは手放しでそういうふうに見てよろしいかどうか。もう一つは、七十六万トンのインダストリアル・キャリアがあるために、今日海運界に与えている影響というものは何もないのか、いかがですか。

○辻政府委員 私が先ほど、いわゆる専用船、タンカーにおきますインダストリアル・キャリアが、比率として申しまして大きく伸びないだろうというのを申し上げましたのは、現在これらのインダストリアル・キャリアがつくりますものは、いわゆるインパクト・ローンに相当の資金を依存して建造しているという例が多いのでござい

ます。現在インパクト・ローンの金利は、最近のもので、大体六分七厘、八厘の利率になります。ところが今後つくって参ります開港銀行融資によりますものの専用船、タンカーの金利は、四分六厘程度になりまして、金利差が相当ございまして、これがコストにはね返りますと、いわゆる開港銀行融資によりまして船舶の方が有利になる、それだけ競争力があるということになりますので、そうインダストリアル・キャリアの比率がふえていくということではあるまい、かように申し上げた次第でございます。

そこで、現在インダストリアル・キャリアが七十六万重量トン程度であることが、海運界にどういふ影響を与えるかという御質問でございますが、これはもしそういう船腹量がなければ、ある程度は日本船が入る余地があったので

はないかと思ひます。あるいは相当部門が外国船に流れていくことも予想せられるわけでございます。海運全体の国際収支から見ますれば、インダストリアル・キャリアがその程度の船をつくっておるということは、海運の国際収支上はプラスになっておるのじゃないか。しかし日本の海運界にとつてはそれだけの、ある程度のシェアが狭められたという結果のマイナス面があるのではなからうか、かように考えておる次第でございます。

○久保委員 インパクト・ローンで大体六分七厘、八厘だ、それじゃ今までの建造は幾らになりますか。それ以上の金利がついておりますか。日本の船は金利がです。開港と市中の今までの比率で幾らになっていきますか。それは簡単に申します。

○辻政府委員 いわゆる十八次船におきましては約五分六厘、七厘程度の金利になると思ひます。

○久保委員 十八次は少し低くなったのでありますが、それ以前のものも大した変わりはないです。そうしますと、金利の問題を例に引かれましたが、これだけじゃないと思ひます。インパクト・ローンでありますから、しかしあなたの御説明からいくと、金利が今度四分六厘くらいになる、その通りです。ところが六分七厘の時代にも、今もこれより低いのです。五分何厘かです。だからその金利だけでもつてやかく言うことは、ちょっと早計じゃなからうかと思ひます。お答えがずいぶん甘いんじゃないかと思ひます。その金利の問題で一応いろいろ言つて

る影響というのには単にそういうことでなくて、シェアをふんどられるというだけじゃなくて、むしろ運賃レートの操作にこれが利用されやしないか、されておるのじゃないか、こう思ふのですが、どうなんですか。自社船によれば原価計算でこれだけだ、自社船が足りなければお前の船会社に頼むけれども、おれのところのやつはこれだけでやっていけるのだ、ついではお前のところもこれでやれ、こういう強要をされておるのが現実じゃないかと思ふのですが、そういうことはありませんか。

○辻政府委員 これはある企業がいわゆる自社船を持つか、あるいは海運会社の持ち船を借りかという判断につきましては、今先生の言われましたように、会社としてはいずれが有利かということとをそろばんをはいて決定するということはその通りだと考えております。私どもが現状を見てみますと、という意味は、一面ではある石油会社のごときはいわゆるインダストリアル・キャリアとしての船も持ち、一部は海運会社の船を長期用船して

ございまして、いずれが有利かという判断をしておられるのだらうと思ひますけれども、そういう会社であるがゆえに、特に運賃の折衝において、非常に安くいわゆる海運業者のレートをかかえておるというよりなきわだつた傾向は、現在のところは見受けられないというふうに見ております。

○久保委員 このインダストリアル・キャリアについて、あなたのお答えはいずれも樂觀的でございますが、とに

もかくにも海運業の分野も幾らかでも拡大していくというものは、やはり自立態勢を高めるという方向ではないかと思ふのです。それが今までのお答えでは、そういうことはあまり考えない、従来の方針でいくのだ、こういうことである。ところで将来にわたって周銀融資のワク内でそういうものは一切やらないということでもありますか。

○久保委員 優先というのは今のお答えと同じになりますか、少なくともそういうもののあり方についてもっと明確にすべきです。優先というのは例外もある。専門者がつくり得なかつた場合にはやむを得ずつくっていく、自立態勢でつづいて仕上げるのだというのがあなたの方の所論でしょう。前提としてそれを認める限りは、りっぱにしていくためには海運専門者に建造させるのだ、計画造船のワク内にはそういう自社船についてはこれを認めないのだということが筋じゃないでしょうか。これは大きな政策の転換です。ところがあなたのお答えではちつともこの転換に乗った方針ではないようだ。今までのものをそのままやっていくのだ、ただしここだけはこういうふうにするのだという。ところがこれと相反しますよ。そういう御方針はどうなんですか。はっきりした方がいと思うのです。やはり余裕があればつくらせる。結局海運の自立態勢がどうも自信が持てない。所得倍増計画で専用船、タンカーは、ある場合には自社船を認めざるを得ない。これにも開銀融資をやつていかなければならない。製造工業そのものは、先ほど朝田次官の御答弁にもあつたように、設備投資そのものが今日調整期であります。それに對しては國家の助成があるわけですから、ところが副次的な、ベルト式なこの輸送についてもまた再び助成してやろうという。そのために今度は海運業者が立たなくなってくる。これでは話者が少し前向きじゃないのじやなからう

かと思ふ。どこにポイントがあつてこの二つの法律を出したかわからない。なるほど五百万重量トンの中で七十六万トンだから問題は薄いということにはわれわれは認識していないのです。方針そのものがやはりきちつとしていない。どうなんですか。御方針ですか。運輸大臣からお答えいただいた方がいいですか。いかがですか。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○久保委員 運輸大臣からはつきりお答えが出たようでありますから、それはわかりました。

○辻政府委員 今御指摘がございますように、鉱石専用船でありますとか、タンカーにつきましては、長期契約があることが常例になっておりまして、これは配船あるいはその運航の問題としましては、一度そういう長期契約が成立しますれば、定期はもとより、不定期に比べまして海運の企業活動としては割合容易な面でございまして、しかも経営としては非常に安定力を加えることになっていくわけでございます。これを特に切り離して考えます。先ほど申し上げましたように、定期船を主にしている会社でありまして、そういうふうなものをもちまして経営をやっていくということ、は、企業の安定性を強めることにもなるわけでございます。そういう意味でむしろ総合的な経営が望ましいのじやないか、かようにわれわれ考えている次第でございます。

○久保委員 専用船その他のあり方について、今六つか七つのグループに集約して、それぞれ総合経営をさせる場合に、その面からもやはり過当競争が生じられると私は思うのです。この法律のねらいは、いわゆる寡占の状態に日本海運界を置こうというところ、海運界の戦線整理はこの法案通りできたにしても、中身は種々雑多で、不定期船、定期船、専用船、タンカーという部類がある。これはちつとも戦線整理はできない。このグループ化したそれぞれの企業はそういう部門において当然競争を激化させるを得なくなってくると思う。こういう考えは持つておられませんか。

○辻政府委員 現在いわゆる専用船の問題で、大きく分けまして、鉱石専用

船とタンカーとあるわけでございます。現状を私どもが見ておりますと、鉱石専用船につきましては、いわゆる荷主に対する過当競争のようなもの、タンカーに比較すれば割合少ないように見受けられます。タンカー関係は、いわゆる中小のタンカーの運航業者が多くございまして、鉱石船に比べれば、荷主との契約における競争が非常に激しいように見受けられます。現在のそういう認識からいたしますれば、いわゆる総合経営になりまして、またそのグループがいわゆる過当競争は話し合いによって排除していく方向に進まねばなりませんし、また進み得るのではないかと、かように私どもは考えている次第でございます。

○久保委員 この問題はあとでやることにしまして、先般この延滞金の解消といいますが、この問題でございまして、めんどうだか書いたものでないこと、ここにありますが、これをいふことで、こういふふうにお書きになっておられるわけですか。当局が開銀に融資残高のある七十五社中六十七社について、一定の前提の下に行つた試算によれば、本法案による利子猶余を実施した場合は、五ヶ年以内に減価償却の不足を解消できる企業及び三割以内の減価によつて減価償却の不足を解消できる企業は、オペレーター二〇社、オーナー一七社計三七社であるが、五ヶ年以内に延滞金を解消できる企業は、オペレーター一二社、オーナー一七社計一九社にすぎない。こういふような文章があるわけでありまして、そうしますと、これは何ですか、減価償却の不足を解消できるものは、一定の条件であります

すから、どういふ条件かわかりませんが、あなたの方で計算したところによれば、三十七社しかない。大体この一定の条件というのは、どの程度の条件でありますか、あるいは三十七社という計算では、その他が大半残るわけでありまして、その他については一定の条件を緩和するなりなんなりして試算をするのであります。これはどうなんでしょう。

○辻政府委員 これは非常にラフな試算でございます。現在の状態が大体続くというふうな仮定の上に立ちまして、また、いわゆる会社が資産処分をいたしますとか、あるいは集約による合理化を進めるとか、そういうふうなメリットというものは算定をいたしません。現在あるがままの姿で試算した、そういう結果が、一応めどとして、こういふふうな数字になるといふふうに御了解願いたいと思ひます。

○久保委員 これはいづれにしてもあとで御尋ねしますが、この前からの引き続きの延滞金の解消の問題は、これは整備基準の中には見込まれない。それは五年間に解消できるといふふうにするとはとうてい不可能であるからという、しかしこの法案の第一条にうたつてある自立態勢を高めて国民経済の中でその使命を達成させるということならば、少なくとも延滞金については重要なポイントであると私は思うのであります。ついてはどうかともその基準を置かぬと、なるほど五年で解消できないのはわかり切つていふかもしれない。そうだとするならば、少なくともこれを七年なり十年なりの期限を置いて、そこに企業体制を整備するといふ努力目標がやはりなくてはならぬと思ひ

うのであります。お話を全然手放しの模様であります。手放していかどうか。これは、朝田次官にはお尋ねしなかつたから、一つ、朝田次官はどう考えますか。

○朝田説明員 償還不足を解消するといふことは、一つの自立態勢の基準であると思ひます。従ひまして、前国会で審議終了になりました旧法案におきまして、私どもはこれを取り上げたわけでありまして、ところがその後検討をいたしました結果、償還不足といふものを自立態勢の要素に取り入れることが悪化をいたしておりますので、なかなか回復は困難だ。それと同時に、一体企業が自立態勢が確立されておるかどうかという問題を判断いたします際には、これはやはりコストを償い得る状態ではなければならぬ。それには償却不足を解消するといふ要件だけでいいのではないかと、いふふうに判断をいたしましたのでございまして。償還不足を解消するといふことにつきましては、償還という問題につきまして貸出条件の問題でございまして、金融機関がそういう条件のもとにおいて貸し出した融資について、それが償還不足が残るかどうかが、こういう問題につきましては、金融機関の貸出条件の変更をすればそれで解消をする、こういうふうな弾力的なものであると私どもは考えたのであります。従ひまして、償却不足といふことをコストを償い、企業の自立態勢が確立される判断の基準である、こういふふうに解釈をいたしておるのでございまして。

○久保委員 なるほどおっしゃる通り、延滞金などは、これは貸出条件の緩和によつて、これは幾らでも操作はできます。しかし、だからといって、これを見のがして自立再建が償却不足だけ解消すればできたんだ、できるのだというふうなことで、非常に甘いと思ひます。結局困難なものには手を触れないで、体裁をつくつて、利子たな上げをやつて、そしてそのものには建造利子も負けてやろう。おどろきなことに、これはしなないかと私は思ひます。真剣に海運再建といふものを考えておられるかどうか、私は失礼だが疑わざるを得ないのではありません。今度の集約にしても、これは総理があとから問もなく出てくる、どうもこれはしなうと云つては、静態があるが、あまりにもしなうと云つて、しかもしなうとならもつといふ案も出るはずであります。これまたどうも芸のない、単なる数が多いから減らせば何とかなるだらうという、いわゆる独占といふか、寡占といふか、寡占理論だけでこの問題をやる。寡占理論というのは、おそらくあとからつけ加へ先からつけたかは別にして、そういふふうにするれば、いわゆる金の出しよりがあるのだといふことだけで、相当これをねらつていふのではなからうか。これはやはり率直にわれわれ自身考え直すべきだと思ひます。金を出すことの便法と集約をしたとするならば言語道断、集約にメリットを多大にかけて、いわゆるそのために出すといふならば、これはまた理論的におかし

い。集約の効果については、今まであまり御答弁はありません。寡占理論一本であります。こういふことで、たし

べくいろいろ努力しなければなりません。私は今の盟外船の跳梁の程度につきまして十分知悉しておりませんので、運輸大臣から答えさせたいと思います。

○久保委員　運輸大臣から総理にはそういう話はしておられないようであり

ますから、それはまあ何でもですが、聞くところによれば、そういう法律は、改正してやるとOECD加盟問題にからんでどうも不利益だからやめておこう、こういうお話がありますが、そういう点はお聞きになっておられないのでありますよ。か。

○久保委員 聞いておられないではまた別だと思いますが、ついではこの集約を法案通りやるにしても、これは日本海運界にとつて重大な変革だと思うのです。ついでには未来像についてもお

りませんが、どういふふうに未来像を描くのか、六つか七つのグループにやれば大体うまくいくだろうという手放しでは、海運界はそう簡単にはいかぬ、こう思ふのであります。

○池田國務大臣 この問題につきまし

酌いたしまして、私も前からこの問題につきまして検討いたしておりました、今のように種々雑多の人がオーナーとか用船とか、群雄割拠というのでなしに、弱者が入りまじっておる状態は、これはよくございません。そこでこれを系統立てて、百万トンとかなん

とかいう基準でやるといふことは、これは業界を合理化し、近代的経営に導く一つの方法である、こう考えて御審

七

議願つておるのであります。

○久保委員 ある程度集約ということ
は総理がおっしゃる通りだと思つて
あります。ただ問題は総理がおつ
しやるようにお参らぬということが一
つあります。というのは、この法律で
参りますと、われわれの見通しでは当
然金融機関中心の集約が行なわれるよ
うであります。そうした場合に、
今でもそうあります。海運界その
ものの自主的な発言というか、経営陣
としての意見があまりにも取り入れら
れないではないか、こういう心配があ
るわけでありまして。これでは困ると思
ふのであります。この金融機関中心の
集約に対してどういふふうなコント
ロールというか、チェックといひます
か、していかうかがございませう。

○池田国務大臣 財的の改革でござい
ますから、金融機関がタッチする場合
が多うございませう。しかしあくま
で会社の合併、提携等につきまして
は、業者の意見を十分聞かなくちゃな
らぬことだと私は考えております。ど
こ中心ということはございませぬ。や
はり今後経営していく経営陣がよくな
ることが一番の問題でありますので、
私はその点は金融機関が世話役とし
て、——これは中心ということでは
ございませぬ。金融機関が世話役とし
て、各業界が円満に合同することを期
待しております。

○久保委員 次に大きな海運界の変革
に伴うことであるので、当然従業
員といひますか、そういうものの対策
がなくてはならぬと思つてあります
が、本法案には何らそういう点がない
のであります。こういう点については
総理はどうお考えですか。

○池田国務大臣 日本の海運界が従来
他国に比べてまして相当有利な地位に
あったのは、やはり船員の労賃の問題
が低いとか、あるいは定員の問題等が
あったのでございませう。戦後におき
ましては戦前のそれとはかなり変わ
つて参りました。千トンの船の人員も
外国とそう違わないし、また定員もア
メリカなんかにおきましては、アメリ
カ人じゃなしにはかの人を使つてい
るとか、いろいろな点がございませう。ま
た日本自体におきまして、昔は船
長、機関長を専属にしておつたのは郵
船、商船くらいだったと思ひます。船
員の市場というものが神戸にあったわ
けであります。これが戦後におきまし
ては、どういふ関係か、やっぱり各船
会社が船長、機関長を持つていなければ
——これが昔に比べれば非経済的と
申しますが、労働問題からいへば改善
でございませう。そういう点が重なつ
てきておるのであります。しこうし
て、船長を自分の会社で雇ひ切るとい
うような今の制度のもとにおきまして
は、今度の合併といふことは非常に役
立つと思ひます。しこうして合併した
りなんかしますと、船員についての過
剩は今後船をつくつて参りますから起
こらないようにしなければならぬ。

ただ陸上の一般職員の問題につきま
してはいろいろあると思ひますが、これ
は一度にはできないことで、合併その
他の一番むずかしい問題はそこにある
と思ひますが、徐々に合理化していく
方法をとるべきだと思ひます。

○久保委員 政府自体も今度の海運界
のこの法律による集約、これは前向き
にして発展させようといふのでありま
すから、結局今総理からお答えがあり

ました、特に陸員の問題であります。
船員の方はお説の通りだと思ひます。
これはまあまあと申すか、対策はやさ
しいといふほどではありませうが、あ
る程度あります。陸員については当然
この問題が出てくると思ひのでありま
す。われわれ自身は、優秀な陸員を、
今日近視眼的な見方から、集約のメ
リットとして大幅な人員整理をするが
ごときは断じて避けるべきだ、とい
うのは拡張して参る海運界でありますか
ら、そうなれば優秀なこれらのものを
ある程度プールして前進をはかること
が賢明ではなからうか、こういうふう
にも考へてゐるわけですが、いかがで
すか。

○池田国務大臣 私も大体そういうふ
うに考へております。

○久保委員 最後にお伺ひしたいの
は、この集約は先ほど申し上げたよう
に大きな変革でございませうから、しか
もわれわれが見るところでは、どうも
金融機関中心にやりそうだと。総理はそ
ういふことと申すやうな、経営者の意見
を十分聞いていとお話です。そうい
うことになりましたと、この法案の審議
は間もなく終わるかもしれませんが、
法案成立後もなかなか容易でないと思
うのです。たとえば法案が通つても、
これは合併その他がございませうから、
その間にやはり取り急いでやることは
方向を誤る一つの原因になると思ひ
ます。相なるべくは長期にわたつて、それぞ
れの経営者の意見も聞いて慎重に事を
運ぶべきだと思ひのでありますが、い
かがでしよう。

○池田国務大臣 せいては事をし損じ
ますから、長い間のことを考へてやら
なければならぬ、無理をすることは

やっぱりいかぬと思ひます。しこうし
て金融機関中心と申しますが、大体私
の見るところでは、金融機関が従来も
船会社と特別の関係がございませう。そ
してある銀行と特別の関係にある会社
が一緒になるというところは、債権整理
その他から申しまして一番善い方法で
はないか。そして今までの船会社は大
なり小なり関係を持つております。そ
の關係は今度も出ておると思ひます。
最近ちよいちよい新聞で見ますが、日
東商船、大同海運あるいは大阪商船の
問題もなかなかうまくいっているよう
でございませうが、まだ行き悩んでお
るいろいろな点がございませう。これはま
た産みの痛みでございませうから、私は、
今までの経営者が十分話し合つて、そ
うして妥協点を見出して、金融機関は
それをお助けする、こういう立場でい
くならば、まあまゝといふのではない
か。決して事を急ぎませぬ。早いにこ
したことはございませぬが、無理はあ
と合併その他で補綴を残しますから、
十分意見を交換し、そして建設的な気
持で手を握り合ふといふことが、将来
に向かつて一番必要なこととござい
ます。その点は私は業界も十分お考へ
いただけたと思ひます。

○久保委員 もう一つだけお許しいた
だいてお尋ねしますが、この法案の前
身である臨時措置法が前の臨時国会で
廃案になった。あらためて今度出して
参つたのでありますが、五月四日から
参つたのでありますが、海運対策に対す
る閣議了解事項がきめられてございま
す。その中には、御案内の通り、前の
法案だけであつて、あとはもう一切の
助成等はしないのだといふ非常にきつ
い了解事項のように見受けたのであり

ますが、先般運輸大臣にお尋ねした
ら、あれは一切御破算になった、こう
いうことでありますから、あえてこれ
をとにかく申し上げませんが、少なく
ともこの法案は、法律として非常にき
つい法案とも一面考えられます。いわ
ゆる再建に対する条件が非常にきつ
い。物は五年間に償却すべきである、
あるいは延滞約定金については先ほど
来論議しましたが、これは一応避け
たといふことであります。この法案自体
そういうきついものも半面持つてお
る。同時に、五年後においてこれは一
応の効果を見過しておられるよりであ
りますが、これは必ずしもこの通り
かぬと思ひます。そういう場合に、
この法律といふか、この政策にはある
程度の余裕があるのかどうか、こうい
うことについていかうかに考へてお
られますか。

○池田国務大臣 昨年御審議願つた法
案も、業界の意見、委員会の意見を一
応大体取り入れてやつたのでございま
すが、御承知の通りの状態になりました。
結果、今回の案になったのでありま
す。この案で五年たつたら予定通りに
いくか、こういうお話でございませう。
予定通りにいくように努力いたしま
す。努力すべきだと思ひます。それがい
かたつたときにはどうするかという
ことはそのときに考へるべき問題であ
る。いくかいかぬかわからぬからこの
法案をほうつておくといふわけにはい
かない。これはやはり業界またわれわ
れがただいまのところ最も適当な案と
して一応スタートしよ、こういふこ
とで、私はこれが予期の成績を上げる

ことを強く念願しておるのであります。

○木村委員長 井手以蔵君。

○井手委員 総理にお伺いいたします。

今回の海運再建については、国の助成によって海運界が自立態勢を固めて、国際競争力を強化しようという二つがねらいであると承っておりますが、その通りでありますか。

○池田国務大臣 そういうことでございます。

○井手委員 運輸大臣にお伺いいたしますが、ただいま総理からお答えがあった自立態勢、これはどういふふうなめどを置いておられますか。五年後には海運界が自立するとお考えになっておりますか。

○綾部国務大臣 私も先ほど総理が答弁されたように、五年後に自立していきまことを期待し、私もさうに指導していきたいと思っております。

○井手委員 海運局長にお伺いいたします。大事な時間ですから、数字だけお答えをいただきたいと思ひます。

この集約による効果はどう期待をされておりますか。第一には、経費の節減がどのくらい見込まれておりますか。第二には、過当競争の調整などによってどのくらいの収益増をお考えになっておりますか。数字だけお答えをいただきたいと思ひます。

○辻政府委員 非常にむずかしい問題でございますが、私どもは、経費で大体二十億程度、それから主として定期航路におきまして三十億程度は収益の増が見込めるのではないかと一うふうに考えております。

○井手委員 集約の効果が年間大体五

十億ということでありまして、それでは重ねて海運局長にお伺いいたします。

昨年三月期と九月期における海運各社の償却不足は幾らございましたか。償却限度額から償却された金額を差し引いたいわゆる償却不足額は幾らでございましたか。その資料で御答弁をいただきたい。百七十億かと思ひますが、どうぞ。

○辻政府委員 三十七年度におきましては、償却限度額が三月と九月と合わせまして四百七十億程度でございまして、これに償却をいたしましたのが約三百億でございまして、百七十億ほどの不足に相なります。

○井手委員 運輸大臣にお伺いいたしますが、もしわからなければ代理で持つてござりますが、この五カ年間の利率のたな上げによって幾らの金額になるのですか。五カ年間に幾らになるのか。

○綾部国務大臣 数字のことでございますから、海運局長をして答弁させます。

○辻政府委員 私どもの試算では、開発銀行が五カ年間で約四百五十億程度、それから市中の関係で約八十億程度の利子猶予がされるものと考えております。

○井手委員 そうしますと、四百五十億と八十億、年平均にいたしますと、大体百億くらいになりますね。

大体数字が出て参りましたが、総理大臣にお伺いいたします。今回この政府の助成によって海運界の荷を軽くしようという利率のたな上げが大体年間百億であります。数字ですから一つ御記憶願ひたい。百億ばかりのたな上げによって荷を軽くしていこう、ところが昨年の償却不足は百七十億でござ

いました。そういったしますと、完全に償却をするのにはなお七十億が不足いたします。しかも今日の償却不足を解消しなくてはならぬということになって参ります。はたして自立態勢がとれるかどうかです。償却不足が百七十億もあるのに、利率のたな上げは百億しかないのではありませんか。これではたして五年後に自立態勢がとれるかどうか、その点をお伺いいたしたいと思ひます。

○池田国務大臣 利率のたな上げをもつと越えて補助金その他をすれば、これはつじつまが合うかも知れません。しかし問題は、一般の業界においてもそうでございますが、ことに海運界の過去の歴史を見ますと、これは十年に一回もうけられればそれで息をつくというものが今までの日本の海運界数十年前のあれでございます。従いまし

て、今の状態だけで考えるべきではございません。今後の海運界の様子も考えなければなりません。それから日本の海運はスクラップ・アンド・ビルドということをやつて参りましたが、まだ足りない。しかも日本が貿易で立ち、しかもバルキーな原材料を入れる日本といたしましては、なおもっと優秀船をどんどんつくつていって、そうして非常な前向きの政策をやつて、この不況を取り返さうというのでござい

ますから、今の状態で机の上の計算でこれができるかどうかという問題でなしに、少なくともできるだけ今までの焦げつきをなくし、荷を軽くして、荷物を全然なくするという意味ではございせんが、軽くして、前向きに進んでいこうというのが今回のねらいでございします。

○井手委員 私はもつと助成金をふやして立て直してしまえ、ちゃんと助成しろという意味ばかり申し上げておるのではございせん。私は、時間がござい

ませんから、数字のことはあまり当局に聞かせませんけれども、この補助金は、おそらく今後二十八次造船までに八百億近い補助金を出すことになるだらうと思ひます。また利率のたな上げは、ただいま話があったように、五年間に五百数十億に上るのであります。それだけの金を出して海運界の再建をはかろうとするのには、やはり国民の納得がいくような、しかも再建のめどがつかうようなことをしなければならぬと考えておりますからお伺いをいたしておるのであります。何とかなりさうだというわけには参りません。今のよう

な六つか七つのグループの集約の方法ではたして自立のめどが立つかどうか、その点に私のお伺いするねらいがあるわけでありまして。この程度の集約でいかどうか、海運局長、一カ年間の償却不足が百七十億だと、今までの償却不足はどのくらいございましたか。

○辻政府委員 三十七年の九月末現在におきまして、約六百四十億の償却不足がございします。

○井手委員 それは普通償却だけではございせん。

○辻政府委員 さうであります。

○井手委員 特別償却はどのほかに約二百九十億の償却不足がございします。

か立て直りせんという見通しであつてはならないのであります。私どもの考えを一つよく聞いていただきたいと思ひます。

現在、特別償却を加えて償却不足は九百億をこえております。造船所の支払の滞り、延べ払いではございせん、修理代その他の滞りが二百五十三億に上つております。一カ年の償却が百七十億不足しておる。今日までの償却不足は特別を加えて九百億をこえておるのです。このたな上げをして百億だけ荷を軽くしてやつたところで、なおそれでも償却不足で完全に償却ができません。過去の今までは九百億の償却も全然できませんでした。その上に延滞金、元金の滞りが九百億、造船所の滞りが二百五十億、こういうような莫大な滞り金を持つておつて自立の見込みがございしますか。私はもう一回根本的な集約をしなければならぬ時期が来ると考えておりますが、総理大臣はどういふふうにお考えになっておりますか。大体今までの数字でおわかりでございします。

○池田国務大臣 今償却の問題が出ましたが、この特別償却の二百九十億と一般の償却不足の六百四十億を合計して九百三十億という計算は、私は内容を見ておりませんからどうかと思ひますが、特別償却はこの分の関係でございしますが、いずれにいたしましても、これは相当今までのこげつきや償却不足はある。しかし先ほど申し上げましたごとく、外航船は十八年あ

きに今の十八年で償却してしまふことがいいか悪いが、これは實際言つたら二十年も二十五年もあれば足りております。修繕費をどう見ておられますか、私は、机の上で、これだけの不足があるのだから、海運界はもうこんりんざいあかりは見られぬというわけのもではないかと思ふ。先ほど申し上げましたように、船といふものは一般のあれとはなかなか違ふところがある。十年に一ぺん来るとは私は断定できませんが、えてして船会社といふものはこういうものなんです。私は昔からいろいろな船会社の経理を見たことがございす。そこで今後前向きに所有船をふやして、そして経理の合理化をやれば、大体これで見通しがつくのじゃないか。金利負担その他につきましても、これは異例のことなのでございす。画期的なことなのでございす。これが一応業界の方も見通しがつきます、こういうことでございすから、今一般の会社の償却その他で船会社を議論するのはいかげんなものかと思ひます。もちろん案ではございません。しかし、この際としましては、この法案によりまして、とにかく五年間にこの立て直しをはからう、こういう前向きの措置はぜひ必要だと思ひます。

○井手委員 総理の御答弁を聞いておりますと、またスエズ動乱のような饒幸を期待されておるようであります。何とかかなりそんなものではないかと思ふのです、これだけの国の助成をやつて再建をはからうという場合には、石炭の場合でも四十二年度には八十億の利益を生むような計算をして

おつたじやございせんか。いま少し国民が納得するような再建のめどというものを示しにならないければ、私は納得できないと思ひます。それでは一番問題の借入金、滞りの九百億円はどうなるのですか。今後五カ年間に毎年毎年の償却も不足する、今日までの償却不足も何ら解決ができません、その上に九百億円に上る滞納金はどうかいふのですか。それからお聞きしませう。それで一銭も払えぬじやございせんか。いや事務局はもうけつております。運輸大臣がよいでしやう、運輸大臣の方が専門ですから。

○池田国務大臣 数字の経理の内容につきましては、私は存じておりませう。ただ問題は、海運界をこのままで放つておけない。そして昨年よりももっと進んだ家で、しかも業界がこれなら大体いける、こういうことで私は御審議を願ふことにしておるのであります。こまかい数字の方は事務局からお答えさせます。

○井手委員 こまかい数字のことを聞こうとは考えておりませう。どう考えても再建のめどが立たないから申し上げておるわけでありませう。だから、結論から申しますと、今のような集約ではほとんど効果がなないのじやないかと申し上げておるのであります。もっと根本的な海運界の大手術がでないかと私は申し上げたいわけでありませう。

○池田国務大臣 先ほど申し上げましたように、今度造船につきましても政府が力を入れて、そして運営の拡大合理化をはかつていけばやうていけると思ひます。そこであなたはおつとやれ、こうおつとやりますが、物事には程度があるのであります。これは一社

とか二社とかにすれば非常にいいかと思ひますが、やはりそういうものではない。自由競争の立場によつて私はやるべきだと考えております。

○井手委員 そうおつとやりますけれども、五年先にも自立の見込みが立たないじやございせんか。全然立たないじやございせんか。今までの滞り金はそのままじやございせんか。今は毎年償却はほとんどふえて参ります。今回の集約の効果はわずかに年周五十億です。全然自立の見込みがないじやございせんか。

それでは総理に重ねてお伺いします。一応これでやってみて、それをやれないような場合には、スエズ動乱のようなことがない場合には、饒幸がこない場合には、もう一ぺんおやりになるうといふお考えですか。

○池田国務大臣 これは五年間の海運界のことを今どういふ言ひわけではございせん。しかしわれわれとしてはできるだけ国民の血税による補助を少なくする、そして業界の意見を聞いて、これなら大体やうていけるだらうといふ、これをわれわれは信じております。従つて今後の海運界に対する政府の助成策、いわゆる新しい優秀な船をどんどんつくつていくといふことによりまして、今あなたが申し上げるようなことにはならぬで、私は上向きでいくと思ひます。そして五年間でびしゃつと予定通りいかない場合には——私はいふと願つておりますが、いかにいふときには、また考えていかなければならぬ。何と申しまして、海運業といふものはやはり日本の経済の基幹でありますから、これにつきましては十分めんどろを見ていかな

ければならぬと考えておるのであります。

○井手委員 私は、よく総理が言われるように、経済は動くものですから、五年間あるいは六年にわたらぬとも限らぬと考へております。しかし五年たつても七年たつても、どんなに計算しても自立の見込みは立ちませんよ。だから私がこゝで申し上げたいのは、今のような集約の方法ではなくして、もっと効果的な、年周五十億の——一十億と海運局長は説明いたしました。たつた一%にも足りないようなさういふ経費の節減でいいのですか、考へてごらんない。私はもっと根本的な集約の方法があるはずだと思ふ。

そこで総理に重ねてお伺いいたしたいのは、今回の二つの法案は、海運業界の基盤強化と過当競争の防止にあると考へるわけでありませうが、この過当競争の防止、今回は先刻久保委員からも指摘があつたように、銀行中心、金融機関中心の集約が行なわれようとしております。かりにその通り進行いたすといひましたら、金融機関中心に大企業だけのグループが六つか七つできる。そうなつて参りますと、自分の再建をはかるためには、六つか七つのグループの間にきつめてきつしい競争が出てくると考へるのであります。また世界の大勢から考へましても、私はこゝろ金融機関中心の再建方法ではなくて、もっと経費の節減あるいは取

益増を目的とした航路調整が必要ではないか、航路を中心に私は調整すべきではないかと考へておりますが、総理

のお考えを承つておきたいと思ひます。

○池田国務大臣 航路問題につきましては、船会社の致命線でございます。従ひまして、私は、共存共栄と申しますか、やはりお互いに話し合つて、そして調整をしていくものと期待いたしております。運輸省におきまして、そういう方針で指導していくことを私は期待しております。

○井手委員 期待をなさつても期待通りいかなければどうなつて参りますか。今日でも過当競争だからこれを何とかしようといふので集約方式が考へられました。過当競争防止のためにこの法案が出された。さうであるならば、航路調整の競争防止をするといふこと、これがこの業界集約の私は中心でなくてはならぬと考へております。その構想がございませうか。

○池田国務大臣 ただいま申し上げましたように、今度で上がった新しい新しき教会社によつて、私は調整していくことと期待しております。できるできぬは、やはり業界の自衛だ、努力だと考へております。

○井手委員 業界の大企業間の競争がきびしくなつたらどうなつて参りますか。期待だけではないと思ひます。今日でも過当競争、今度はあなたがよく言われる三役同士、横綱同士の競争になつたらどうなつて参りますか。今後せつかく集約をなさるならば、航路調整といふものを含めた集約をなさるのがほんとうの再建の方途ではございせんか。これがあなたがよく言われるあたたい指導方針ではございせんか。

○池田国務大臣 航路調整の問題は、先ほど申し上げましたごとく、ニュー

ヨーク船のアウトサイダーの問題等々
いろいろの問題がございます。そこで
今度で上る数個の会社がお互いに
共存共栄の考えで調整をはかるものと
期待しております。運輸省もそれでい
くべきだと思っております。

○井手委員 諸外国は、国によって一
社ないし二社、四社というところが
ございまして、非常に調整が進んでお
ります。私はこの集約にあたっては、
業務提携その他のものと進んだ前向き
の海運対策であるならば、業務提携そ
の他の指導をなされるのがほんとうの海
運再建の方策ではないかと考えるので
ありますが、そういう親心はございま
せんか。ただ自主的な方針にお待ちに
なるわけですか。

○池田国務大臣 これは政府が初めか
らこうやれ、ああやれと言っているの
ではない、やはりお互いの間で話し合っ
ていく、そしてその話し合いの進行の状
況によって運輸省が指導するというこ
とでいくべきだと思います。

○井手委員 それでは、非常に大事な
航路調整については、運輸省が集約と
関連して指導していくというお考えで
ございませんか。

○池田国務大臣 原則は各会社で話し
合っていくべきものだと思います。

○井手委員 いや過当競争の防止が非
常に重大であるから、世間で心配され
ておるうちに、大企業間の競争が激化
してはなりませんから、そういうこと
のないように指導すべきじゃないかと
聞いているのですよ。

○池田国務大臣 これは国内の会社の
間の過当競争または国際間の過当競
争、これはもう過当というものはよく
ないことで、お互いの身を縮めるよう

なものでございます。それは良識を
持って私は進んでいくと思えます。

○井手委員 この航路調整が非常に効
果があるんですよ。これは今までの運
輸大臣や局長から何回も答弁があつて
おるのです。銀行中心の集約よりも、航
路を中心にした集約の方が大事なん
です。しかしそれをあんまり強く出すと
官僚統制という非難を受けるから、な
るべく自主的にやらせようという気持
はわかります。わかりますけれども、
ほんとうに海運の再建を考えるとす
ならば、もっと私は前向きだと思つ
ておられるならば、積極的な業務提携その
他の指導方針がなくてはならぬと思
っております。重ねて総理の御見解
を承つておきます。放任では困ります。

○池田国務大臣 会社がでさう上りま
して、そして各会社におきましていろ
いろ話し合いを進めていくと思いま
す。そして過当競争の起こらないよう
に運輸省は指導していくでございま
しょう。

○木村委員長 内海清君。
○内海清委員 時間がないうでござ
いますので、ごく簡単に御質問を申
し上げたいと思ひます。

今度の集約は、いわゆる海運企業の
自立態勢をはかつて、国際競争にた
える規模と力を持ち、さらに国内船の
過当競争を排除しようということでご
ざいます。この問題につきましては、
この規模というものがはたしてこの集
約の目的に沿うものであるかどうか、
いろいろ議論がございしますが、この問
題は先ほど触れられたようございま
すので、今度は内容の、質の問題につ
いて私は一つお尋ねしてみたいと思
ひます。

今日海運業界の状況を見ますと、
定期船におきましてはすでに十六ノッ
ト以下、これは国際競争にたえ得ない
というふうにいわれておるのでありま
す。さらにまた二万五千トン以下の
油送船等につきましても、すでに不
経済だといわれておるのであります。
これらの問題を今後におきまして急速
にやめて参りませんと、せっかくのこ
の集約というものが企業再建には相
なぬ、かように私は考えるのであり
ます。極端な言葉で申しますと、十七次
以前はすでに不経済船になりつつある
ということでございます。ところが今
度の場合にはこれらに関するものはご
ざいせん。従つて今後の問題になる
と思ひますが、政府におかれまして
は、それらの問題に対しまして今後ど
ういうふうなお考えを持っておられま
すか、この処置についてのお考えを一
つお伺いしたいと思ひます。

○池田国務大臣 大体の線としてはお
話の通りでございます。十六ノット以
下はだめだ、あるいは二万五千トン以
下のタンカーは不経済だ、こう申され
まして、やはり航路にもよること
でございます。一がいには言えませんが、
か、そういう方向で進んでいくべきだ
と思ひます。従ひまして、最近でも、
日本においては、いわゆる不経済船と
いひましても、東南アジア等の諸国に
つきましては、なおそれでも経済船に
なり得る場合もありますので、国内で
スクラップ・アンド・ビルドをやる
と同時に、そういうものにつきましても
私は延べ払い方式で外国へ売つたらど
うか、こういう計画のもとに進んでお
ります。

○内海(清)委員 航路の問題もちろ
んございしますが、やはり国際競
争場裏におきましてはこの問題は今後
の海運界の大きな問題だと思ひのであ
ります。先ほど総理の御答弁の中に船
齢の問題もございましたが、これは船
齢十八年かどうか、あるいは二十年、
二十五年も使えるのではないかと
ことでございますが、海運は結局国際
場裏におきまして一つの競争でござ
いますので、国内だけでこれが処理で
きぬというところは御承知の通りでござ
います。従ひまして、今後これらの問題
につきましまして十分なるお考えをい
ただかなければならぬ、かように考
えておるのであります。

さらにいま一つは、実は運賃の問題
でございます。こういふふうに今回の
集約等によりまして、国が助成いたし
まして企業の基盤強化をいたしました
も、海運はやはり先ほど申しましたよ
うな世界の海運界に伍して勝ち抜いて
いかなければならぬが、世界の海
運市況というものは国内のみでどうに
もなりません。ところがこれらの問題
につきましては、先ほどお話をござい
ました、たとえば北米航路におきま
する盟外船の割り込みであるとか、あ
るいはアメリカのボナー法の問題で
ございすとか、こういうふうなものに
よつて非常に圧迫を受けておるものが現
状でございます。なお、国内におきま
しても、荷主は船の原価計算から割り
出しました運賃というものを強要して
参るのであります。いろいろ助成など
をして船価が安くなれば運賃の引き下
げを要求してくるものが実情でござい
ますので、これらにつきましましては十分政
府としてお考えいただかなければなら
ぬ。運賃同盟でありますとかあるいは

運航調整の問題でございすとか、こ
ういふ問題がございすので、これら
につきましましては十分政府で考へてい
ただかなければならぬが、その点に
つきまして今後の政府の指導方針がご
ざいますならばお伺いしておきたいと
思ひます。

○池田国務大臣 やはりこの運賃と
いう問題につきましましては、国際市況と
いふものもございす。また国内にお
きましても、合理的な競争によつて私
はやるべきだと思ひます。船会社から申
しますと運賃が世界的に高いというこ
とはいいのですが、日本の経済全体か
ら申しますと、運賃が上がつたら大へ
んなことになる。原材料が非常に高く
なる。だからその点はやはり一方で船
会社がよいという場合には、経済全体
としては非常なコスト高になり、外国
との競争力が弱まる、これは痛しかゆ
しの問題でございす。いずれにいた
しましても、この運賃の問題は国際的
に左右されます。また国内会社の競争
につきましても、自由にして公正な競
争になるように指導していかなければ
ならぬと思ひます。

○内海(清)委員 この運賃の問題は、
今総理のお話のようながわが国の経済と
いたしましてはまことに痛しかゆしの
問題でございす。しかし、あくま
でも世界海運市況の趨勢に伍してい
かなければならぬ。ところがこの世界
の海運市況というものがなかなか全
体的な運賃が安いというものでござ
います。わが国におきましても、い
わゆるICSでございす。国際海運
会等にも加盟いたしておるのござ
います。この問題は、そういう国際
的な立場から十分今日お考へいただ

必要があると思ひますので、これらにつきましても一つ強く要望いたしておきたいと思ひます。

最後に一つ伺ひたいと思ひます。今日海運の不況が非常なものである、その原因の一つに、常に言われておりますが、いわゆる戦時補償の打ち切りでございます。これを打ち切られましたために、わが国の海運界は無から今日までを築いてきた、ほとんど他人の資本でもってこれをやつたというために、金利の圧迫その他によりまして、今日の不況を来しております。これが大きな原因であることは御承知の通りであります。ところが御承知のように、今度の国会におきましても、農地の被買収の補償が問題となつたわけでございます。予算案におきまして、この調査費が計上されておりました、総理も被買収者に対しては何かの処置をしなければならぬであらうということを認められておるようであるのであります。ところがこの予算編成期にあたりまして、私どもがこれを見て参りますと、政府においてもあるいは業界等におきまして、この戦時補償の打ち切りということに對しては、何ら声を聞いていないのであります。これはこの前廃案になりました法案につきましても、私は同様であると考えておるのであります。ところがこの農地の被買収の補償というものは、その名称の通り、価額がどうであるか、私はそういうことは詳しく存じませんけれども、いずれにしてもいわゆる買上げられたものであるのではありません。これに對しまして戦時補償の打ち切りというのは、これを呼ばひ名の通りに全く打ち切られたのであ

ります。そういうことが今まで一切無視されておるのであります。今後この戦後処理の問題につきましてもいろいろの問題があると思ひるのであります。政治は最も公平なるをもつてその身上となればならぬと思ひるのであります。こういう戦後処理の一連の問題に關連いたしまして、戦時補償打ち切りの問題に對してどういふお考えを持つておられますか、お伺ひたいと思ひます。

○池田國務大臣 船会社に對しまする戦時補償打ち切りにつきましては、お話を聞いてこれを補償しようとか何とかいう問題も起きておられません。政治は公平でなければなりません。政治はもとに、やはり社会的に考えなければならぬ問題もございまして、十分いろいろの点を検討いたしまして、善処いたしたいと思ひます。

○内海(清)委員 この問題は、海運界にとりましては重大な問題であると考えておるのであります。他の戦後処理の問題の処理にあたりましては、この問題につきましても十分意を注いでいただきまして、御処理願ひたいと強く要望申し上げまして終ります。

○木村委員長 井手以誠君。

○井手委員 運輸大臣にお伺ひいたしますが、大臣はこの兩案の提案説明にあたり、五、六年以内に減価償却の不足を解消することが確実と認められた場合というふうに言われております。そういう場合に助成をするということになつております。減価償却の不足を解消するというものがなくなつてはな

○綾部國務大臣 その通りでございます。

○井手委員 そうしますと、先刻米穀の減価償却いたしましたように、毎年毎年の減価償却にも不足を来します。数字で明らかです。そうしますと、今日までの九百三十億に上る償却の不足は、これは解消いたしません。どこから金を持つてこられますか。

○綾部國務大臣 私は、今直ちにそういうことは断定できないと思ひます。できるかも知れません。私はできることを期待して、そうしてそういうように一つグループ化した。この法案によつてメリットを受ける会社その他に對して指導していくつもりであります。

○井手委員 大臣、これは国から莫大な利子補給をやるよとする法案でございまして。利子のたな上げをしようといふ大事な法案でございまして。利子のたな上げによつて百億円の荷が軽くなる。しかし償却不足は毎年百七十億に上つておるのであります。これはわかりません。毎年七十億円足りません。一方では、今日までの償却の累計が九百三十億に上つております。その九百三十億の不足と毎年の七十億の不足は、あなたの手品師でございませぬ、あなたの手品師ですか、その金をどこから持つてきますか。どうして償却不足を完全に解消することができませぬか。

○綾部國務大臣 私はできると思ひ、あなたにはできないという、これは見解の相違であります。私はできると確信をいたしております。

○井手委員 いや、そうじゃない。それでは数字をお示しいたしましょうか。

○綾部國務大臣 毎年々の数字は、この集約分によつてやる以外に方法はないと思ひます。

○井手委員 今までの資料なり海運局長の説明で数字が出ています。三十七年度の償却不足は百七十億です。今回の利子たな上げの平均が年間百億、七十億不足するにございませぬか。今日までの償却不足の累計が九百三十億に上つておる。普通償却は六百三十億に上つておられます。どうして償却不足が解消できませんか。

○辻政府委員 私から補足的に申し上げますが、先ほど申し上げましたように、非常に大ざっぱな推定でござい

ますが、集約によりまして少なくとも五十億程度は経費の節減あるいは収益増を見込み得ると考えております。それからなお、非常にこれは算定がむづかしい問題でございまして、各社もいろいろと資産を処分いたしますとか、あるいは減価償却を何とかということも考えております。それからまた今後の新造船は、たびたび申し上げましたように、国際競争力が十分にある金利になつて参ります。コストも下がつて参ります。今後そういう開

発銀行の融資によりましてつくつていく船につきましても、相当の適正な利潤が見込み得るのじゃないか、かようなことも考えられます。それからまた減価償却の限度額は、これは今後船がふえて参りますれば当然ふえて参ります。減価償却の限度額は現存船を基準にいたしますれば、たといその期は償却不足がございしても、限度額としては年々下がっていくような傾向にも

なつて参りますので、もちろんこれは個々の会社につきましても、明細な会社の計画を見ましても判定がつかぬと思ひますが、私どもの非常なラフな計算によりまして、三割程度の減資という条件を織り込みますれば、四十社近いものが償却不足が解消できるのではないか、実はかように考えておる次第でございまして。

○井手委員 今の御答弁では承服できません。だいいふ含み資産があるような話ですが、それはここで御答弁なさつていい内容のものであつたらば、含み資産がございするならば、もう助成の必要はないでしよう。それじゃ幾らありますか。

○辻政府委員 資産処分の対象になります。通常の資産の評価といふものは非常にむづかしいと思ひますので、今全体を数字的に御答弁申し上げるだけの準備が私どもにはないわけでございまして、そういう資産をできるだけ有利に処分して、未償却の解消あるいは延滞の解消にやろうというところは、各社ともいろいろと研究いたしておる段階でございまして。

○井手委員 含み資産といふことはあまり言うべきものじゃないのです。一方では不良資産もございまして、それは帳消しにいたしました。大臣、今の海運局長の説明で償却不足の解消ができると確信なさいましたか。毎年々々償却はふえて参ります。だから、この集約によつて五十億を見込まれてる経費削減と取入増は、今後の償却増額でそれはとんとんになります。そうしますと、どこで七十億の償却不足と、今日までの六百三十億ないし九百三十億

といわれる償却不足を解消することができません。解消はできないのです。そうしますと、解消が現実なものだけしかあなたの方は承認をなさぬことになる。推薦される集約の会社は出てこないことになります。これは将来はともかくとして、五年以内に現実な償却不足の解消ということが条件です、これが法案を通す通さぬのポイントです。私は確かめておきたいと思うのです。百億円のたな上げ、一方では七十億、累計の六百三十億ないし九百三十億の解消はどうしてできますか。それだけははっきりしておいてもらいたい。

○綾部国務大臣 たびたびお答えしておるように、私はできると確信いたしております。

○井手委員 私が申し上げているのは、当局のあなたの方の説明で私は申し上げているのです。私が勝手につくった数字ではございません。あなたの方の数字によると、どう考えても償却不足の解消はできて参りません。むしろ私は償却不足はだんだん累増すると考えます。あなたの方の資料では償却不足が解消できない、それをどうしてできると言えますか。抽象論だけではいけません。

○綾部国務大臣 たびたびお答え申し上げた通りでございます。どこまでいきましても議論であると思えます。さつき海運局長が言ったように、たとえば減資をするとか、資産を処分するとか、そういうことによつてやつていかなければ、この法案のメリットがもらえぬのですから、私はやつていくことを期待します。

○井手委員 私もあまり長くは申しません。しかし、あなたの方の説明では、これはなかなか審議を打ち切る段階になりません。なるほど見解の相違というものはございましょう。立場の相違もございましょう。しかし、それはそれなりにやはり結論はつけられるものです。ところが、あなたの方の資料によつてさへ、あなたの方の目的とする自立態勢の確立はできません。少しは納得できるような説明をしてもらわねと困ります。毎年々々償却不足がふえてくるような状態において、見込みで五年以内に償却不足が解消します、確実でございますというのとはどこから言えますか。もし、あなたの方でそうじゃございせんと言ふならば、数字をもつて、あの数字は間違ひであつた、実はこういふ理由が新たに加わりましたから、これで五年間のうちに大丈夫償却不足の解消ができますという答弁があつてしかるべきだと私は思ふのです。そうじゃございせんか。私はできると確信しております。ただじゃ通りません。今後長年にわたつて八百数十億円の利子補給をするのです。五年間に五百何十億円の利子たな上げをやるのです。そういう莫大な国の助成によつて海運の再建をしようとするならば、もう少し国民の納得するような説明をしてもらいたい。私はこれ以上申しません。

○久保委員 質問の途中でありますから、時間もありませんが、一応途中のものだけ申し上げておきます。今償却の問題が出ましたが、私はその前に延滞金の問題で、先ほど朝田次官が答弁があつて、法律の基準には入れない、それは一応それとしても、

それじゃ整備計画の中にはこれも入れないのかどうかということです。

○辻政府委員 これは先ほど事務次官から御答弁申し上げましたように、延滞の解消問題は法律の基準にはいたしておりませんが、私どもも企業の再建整備の大きな要素であるということは十分認識いたしておりまして、整備計画の提出の際には、添付資料いたしまして、延滞の解消の問題につきましても十分われわれも検討し、またそれぞれの審議会においても御審議願うような手はずにいたしまして、行政指導によりまして、少なくとも延滞が漸減する傾向にいくようにして参りたい、かように考えておる次第でございます。

○久保委員 今のお話で大体整備計画の添付書類という、参考のためにいうことでありましょう。しかし、今の償却の問題にしても、その添付書類を参考としてとる、延滞額の解消についてもどうも的確なあれがないようでありまして、見通しがあつてお出しになつたと思ふのです。今まで答弁の中で出て参りました償却額の計算にしても、それから私が要求した書類のあれでも、どうも的確性が無い。百万トンも何も根拠はない。あるいはその集約の方法についても何らあまり根拠がない。中身についてはなおさらです。今井手委員からお話があつたように、期待しますとか、なるだろう、これではあまりにも責任のない政策ではないかということをお願いしたいのであります。

ついでには、きょう資料を要求して終わりにしますが、今の償却不足の五年間における試算はどうなつておるか、

二十億の積算基礎は何だ、あるいは五十億というものの基礎は何であるか、一応の試算をして法案を出したと思うのでありますから、私がたびたび申し上げておる延滞約定金の問題についてはどういふふうにして解消ができるといふ計算ができるのか、この点を一つ、明日委員会もございますから、委員会の始まる前までに提出をお願いしたいと思います。

本日は時間もありませんから、一応これで打ち切つておきます。

○木村委員長 次会は明二十七日水曜日午前十時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。

午後一時九分散会

