

第四十三回国会 運輸委員会 議録 第二十号

昭和三十八年三月二十七日(水曜日)

午前十時二十五分開議

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
理事肥田 次郎君
伊藤 郷一君 尾関 義一君
岡田 修一君 加藤常太郎君
川野 芳滿君 關谷 勝利君
中馬 辰猪君 福家 俊一君
増田甲子七君 加藤 勘十君
勝澤 芳雄君 下平 正一君
内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 綾部健太郎君
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)
委員外の出席者

運輸事務官

海運局長 龜山 信郎君
運輸事務官 進藤 孝二君
(日本船主協会 会長)
海運オナー人 玉井 操君
海運オナー人 土屋 清君
(朝日新聞論説 委員)
参 考 南波佐間豊君
参 考 松尾 隆君
(全日本海員組 合副組合長)
参 考 松尾 隆君
(全日本海運労働組合連合会委員長)

専門員 小西 真一君

三月二十七日

委員簡牛几夫君辞任につき、その補欠として岡田修一君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員岡田修一君辞任につき、その補欠として簡牛几夫君が議長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会申入れに関する件

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発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第七八号)

○木村委員長 これより会議を開きます。

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発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案の両案を一括議題として審査を行ないます。

本日は御多忙中にもかかわらず御出席を賜わり、まことにありがとうございます。御出向を賜わり、まことにありがとうございます。御出向を賜わり、まことにありがとうございます。御出向を賜わり、まことにありがとうございます。

○土屋参考人 私はここに提案されております海運関係の二法案について全面的に賛成いたします。その理由について私の所見を申し上げます。その理由について私の所見を申し上げます。

力もあわせて失った、こういう状態に陥ったのであります。従って海運業を再建するという場合には、資力がございませぬから、借金でやらざるを得ない。その借金もなかなか民間金融機関からは得られないので、国の資金による計画造船を中心に行なう、こういう形になりました。このことが今日の海運界の不況を招来した根本の原因だと思えます。と思えますのは、借金で計画造船を中心にして船体を再建していくということになりますと、船をつくればつくるほど、金利と償却の負担、いわゆる資本費がかさんで参ります。御承知のように、日本の金利は、外国の金利に比べて割高であります。

の形で国際海運市場に登場した、つまり海運が獲得する運賃というものは、これは国際運賃なんだ。従って国内の措置によってどうともできない。従って非常に不利な条件のもとに自由化をすでも十数年前に行なつたという不利なこともございませぬ。その結果として、金利償却はかさみ、しかも運賃は国際レートだということになるために、非常に海運会社の経営が悪化したしまして、その結果償却不足、約定償還借入金金の償還不能という事態が起りまして、利子補給対象五十四社の資本金が千七十億円でありますが、その八〇％に当たる八百四十七億円というものが償却不足になっております。それから設備資金の借り入れ残高二千九百三十億円のうち、約定分の延滞が八百三十億円ということでありまして、これだけから見ますと、海運企業はほとんど破産状態にあると言つても過言ではない。従つて数年間無配に転落して、なかなか前途それから脱却できる状態にないということも当然考えられるわけでありませぬ。

第二に、海運が苦境に陥りましたのは、計画造船そのものの性格から来ておられると思ひます。国が資金を出して船をつくらせるということになると、戦後の民主化時代においては、どうしても総花主義になりやすい。特定の会社を優遇するということは困難であつて、比較的公平に公平にと考へることはいいのですが、その結果、総花的な割当が行なわれ、従つて弱小の企業が突出するという結果になりました。国際的に海運企業がカルテル化、トラスト化しているときに、日本は計画造船の結果として、弱小企業が突出すると

いうことは、また過当競争が行なわれるといふことでありまして、みずから自分の足を引つ張つて、過当競争のためにはますます赤字を累積するといふようなことは、日本のドル箱航路といわれるニューヨーク航路等についても見られる顕著な現象であります。要するに国際的な企業規模の水準に達しない小規模の企業が乱立し、それが過当競争を演ずる結果、ますます経営の悪化に拍車をかけたといふことになっておると思ひます。

それから第三に借金で船をつくる、特に計画造船でつくるということになりますと、財政の余裕のある好況時によけい船がつくられる、不況時には船がつくられない、こういう結果になって参ります。また市中金融機関としても好況で資金のゆとりがあるときには造船に対して自己建造の資金を出す、不況のときには出さないということになってくる。そうしますと、船といふものは不況のときにつくつて好況のときははつたらぬといふのがわれわれの昔から聞いていたことでありますけれども、日本の場合は逆に、好況の船価の高いときに船がつくられて、船価の安い不況のときには船がつくられない、こういう形になる。その結果高船価の船がかなり存在するようになる。特にこれは自己建造船においてその弊害が現われてきて、それが大きなガンを響かせる、こういうことになつたのじゃないかと思ひます。

策よろしきを得ればこの状態から脱却できるはずなものであります。前途に成長する、現在は赤字だということになると、思い切つてここで政策的な助成を行なうという必要が当然出て参ります。そうして私も海運造船合理化審議会の委員をして参りますが、もう五、六年來海運についての助成策といふことを毎年議論して参りましたが、しかもなかなかそれが思い切つた措置として具体化してこない。その理由はどこにあるか。なぜ思い切つた助成措置がとられなかつたかと申しますと、第一の理由は、今申しましたように、企業が弱小で数が多過ぎるといふ結果、助成を行なうとしても結局数の多い企業にばらまき結果として、いわゆる二階から目録程度の効果しかない。数が少なれば重点的に助成してある程度建て直しをはかり得るのでありますが、数が多いためにはなかなかその選別ができない。結局総花的な助成に落ちつく。そうすると、二階から目録のような形で相当の助成を行なつても効果が上がらぬじゃないか、こういうことになってくる。これが第一に思い切つた助成措置がとられなかつた理由であります。

第二の理由は、ここに船主側の方がおられるのではなかつたか、私に聞いてみると、私にはやはり企業が海運再建のために思い切つた犠牲を払うという心がまえが足らなかつたと思ひます。それは海運企業としては戦時補償の打ち切り等がありますから、それだけの言い分はあるかと思ひますが、私にはやはりこういう苦境に陥つて、そういうことも国の助成を大幅に受けるということになれば、国民の税金に依存

する以上は、海運企業そのものが裸になつてまず自分で犠牲を払つて、そして国民の了解を得るということなればならなかつたのじゃないかと思ひます。ところが企業は依然として十年に一回海運が好況であれば何とかなるのじゃないかといふような気持を捨て切れない。このことはスエズの動乱によつても実証されたことがないのである。ところがはつきりしたのであります。が、ともかくいつか海運がブームになれば何とかなるといふ気持があつて、なかなか思い切つた合理化に進み得ない。しかも弱小の企業がばいばいあるにもかかわらず、その企業を合併し、あるいは減資して立て直しをはかるといふようなことは最もやりたがらなかつた。これは経営者としては無理もないと思つておられますが、しかし、いつまでも無配状態をいくということが許されないとすれば、やはり相当犠牲を払つて立て直しをするということに進まなければならなかつたんじゃないか。この点海運企業そのものあり方に問題があつて、何回議論しても助成措置がまらなかつたといふことになっておるんじゃないかといふことになっておると思ひます。

それから第三に、助成措置がとられなかつたのは、これは先年の海運疑獄の影響があると思ひます。海運業の利子補給をめぐる疑獄が発生した。だから正しいことでも何か助成措置の運動をやれば、それはまた疑獄と同じような目で見られはしないか、こういうちゅうちょがかなりありまして、思い切つた措置がなかなか音頭をとつてやらないかといふように思われます。こういう理由で助成措置がなかなかまらなかつたのであります。しかし、いまもこの状態で置くわけにいかない。ほうつておけば海運企業は破産することを目に見えておる、前途の成長性がありながら行き詰まつてしまふことは明らかだといふことでありませぬから、ここで一つ抜本的に海運対策を考えなければいけないという機運が強まつて参りました。昨年から暮れにかけて開かれまして海運造船合理化審議会の特別小委員会において、海運業の集約化案というものが提出されたのであります。

この集約化といふのは、この法案に盛り込まれておりますように、保有船五十万トン以上、用船を合わせて百万トン以上に海運企業を集約化することになる。船が骨子であります。その保有船につきましては、三〇％程度の資本支配をもつて合併とみなすということはいいたしますが、二つ以上のオペレーターとの合併が前提だといふことになっておられます。この二つ以上のオペレーターとの合併が必要だといふことは、審議会の答申にはなかつた、あとから加えられたことではあります。これはやはりオペレーターとの集約化を急ぐという意味で加えられたものだと私は考へます。そうしてそういう集約化を行なつた企業に対しては、開銀利子の五年間全額たな上げといふ思い切つた措置を講じ、そして今後の新造船はこれら集約化された企業グループに原則として認める。その新造船については、開銀利子が四分、市中金利が六分といふようになるまで利子補給を行なう、こういうのがこの法案の骨子だと思ひます。要するに、今までの日本の

理由で助成措置がなかなかまらなかつたのであります。しかし、いまもこの状態で置くわけにいかない。ほうつておけば海運企業は破産することを目に見えておる、前途の成長性がありながら行き詰まつてしまふことは明らかだといふことでありませぬから、ここで一つ抜本的に海運対策を考えなければいけないという機運が強まつて参りました。昨年から暮れにかけて開かれまして海運造船合理化審議会の特別小委員会において、海運業の集約化案というものが提出されたのであります。

海運業の欠点であった弱小の企業が乱立して過当競争を演じ、国際的な海運企業の規模水準に達しないという弊を除きまして、海運のいわば寡占態勢を進め、その少数のグループに対して国が重点的に手厚い保護を行なうという考え方であります。私はこの構想に全面的に賛成であります。過去数年間の論議の結果としてこのような形をとるのならば、なかなか海運企業は立ち直り得ないし、また国民の理解を得ることも困難であると思ふ。これは海運企業にはかなりつらい犠牲が加ふることと思ひますが、このきびしい条件に耐えて行なうことによつて、初めてこれらの助成措置というものが軌道に乗り得るのではないかとこのように考へております。この法案が成立することを希望し、それによつて海運企業が成長産業に転化することを期待するのであります。ただ、この法案の成立だけによつて海運企業が立ち直るものとは私は考へておりません。いろいろ問題点がなお残されております。

まず第一は、利子猶予あるいは利子補給というものは期限がございまして、たとへば利子猶予は五年間で打ち切り、六年目からは利子を払つていかなければならぬということになる。そうすると、五年間に償却不足を解消するグループに対して助成措置が認められるのであります。はたして五年間ぎりぎり償却不足を解消する企業が、六年目から利子猶予がなくなつて利子を払う場合に、経理が安定するのかがどうか、こういう問題がある。また一定の条件のもとに、利子補給についても返済を促されますが、その返済を促すというときに、それに耐えられる

のか、その耐えた場合には、またその発展性が制約を受けるのではないか、こういう心配もある。私はその意味においては、海運企業にはつらいことかもしれないけれども、できるだけきびしい条件で海運企業の今後の再建を進めなければいけないと思ひます。弾力的、弾力的というところがよくいわれますが、これをルーズにしてよく、今度は六年目から利子猶予がなくなり、あるいはその後利子補給の返済を始めるというときに、再びがたがたして再建が進まないということにもなる。もちろん百万トンが一トン欠けてもいけないというようなきびしさはないと思ひますが、しかし、この構想の基本については、やはりきびしい態度で海運界がそれに耐えていくということではなければ、なかなか真の再建が軌道に乗るといふことはあり得ないのではないかと思ひます。

第二の問題は、現在邦船の積み取り比率が輸出五四％、輸入四一％というように非常に低下してきております。これは先ほどの高船価問題とも関連が一部あるかと思ひますが、アメリカのようにならば、アメリカカンといつたような法的な強制によらないで、よればいろいろ問題が国際的に起こりますので、いかにして邦船の積み取り比率を向上させ、それによつて国際収支の改善と海運会社の経理を立て直しに寄与できるか、その点の工夫をどうして考へる必要があるのじやないかというように思ひます。

第三には、この法案では、現存する高船価の船についての対策が正面に出ておりません。これはグループ化の過

程においてある程度吸収されるものもありますので、グループ化が進んだ後においてあらためて取り上げる、何か措置することが必要かどうか、こういう関係もあらためて格別対象になつておりません。これは特に自己建造については勝手につくつたものだからいいじやないか、こういう議論も成り立ち得ると思ひし、必ずしも全面的に救済しろということではないのですが、グループ化の進展に関連して、この高船価の措置をどうするかということ

は、今回のグループ化によつて生ずる過剰船員の跡始末とともに、やはりあるたか目でも考へることがある程度必要ではないか、こういうふうに考へます。

そういう問題点がありますけれども、基本において、この法案の考へておる方向で海運対策を推進する以外に、一見この斜陽化しつつある日本の海運業を再建の基盤に乗せて、ほんとうの成長産業にすることは困難だと考へております。従つて、この法案のすみやかなる成立を期待するものであります。

○木村委員長 土屋参考人に対する質疑の申し出がありますので、順次これを許します。久保三郎君。

○久保委員 土屋参考人からいろいろお話がございまして、時間の関係がありますので、二、三お尋ねするわけでありませう。

一つは、先ほどのお話の中で、土屋参考人がお入りになつておる海造審の答申と違つた点をあげられましたが、それはいわゆる二つ以上のオペレーターの集約、合併を条件とするのが法律になつておる、必ずしも海造審はそ

ういうことではなかつた、これはオペレーターの集約を急ぐということから来たのだからという御説であります。この集約の仕方は、海造審はやはりある程度の幅を持って考へられたいと思ふのであります。海造審の一員である土屋参考人としては法案の成立を望むというお話でありましたが、一番大事な点の一つはやはりこれだと思ふ。こういう点についてのもう少し詳しいお話をいただきたいということが一つ。

もう一つは、法案は御承知のようにこの一年以内にそれぞれの形をつくる、そういうものに対してだけ恩恵を与える、こういうことではございません。大変革でございますから、こういう大變革にはいろいろ問題がつきまとうことは当然だと思ひし、また最も大事なこととは、日本海運の未来像についてそれぞれ海運企業者は構想を抱いて、その線に沿つて集約、合併というものがなされなければならぬと思ひます。これは政府自体もそうだと思ふのであります。とにかく今の企業財政の悪化から幾らかでも恩恵というか、政府の助成を受けようというだけに急務であつて、今後の海運企業の発展というか、経営者としての責任から構想が描けないということでは困ると私は思ふのであります。そういう点からいって、この一年の問題がある。さらに集約の形態であります。これは先ほど申し上げた一点のほかに、この際われわれが考へるのは、なるほど定期航路においては配船調整というのか、航路調整まで考へるべきだといふのであります。それ以外に不定期船、タンカーあるいは専用船とい

う問題がありまして、これの過当競争からのがれようとするならば、少なくとも合併した形態は六つか七つかの形態だと思ふのであります。それはどうも同じようなすべての業種をやるということじやなくて、業種は同じようにやるにしても、少なくとも配船地域その他については船型、船種そういうものをあわせ考へて、総合的に日本海運全体の立場で過当競争からのがれたい、こういう形態が行なわれるべきだと思ふのであります。そういう点については法案はかなりきつものがある傾向を見っております。さらに最近のいろいろな定はできませんけれども、債権確保というものがどうも優先しそつた。いわゆる金融機関中心の集約が行なわれそつたといふのが世間一般の通り相場になつております。もちろんそうではないと思ふのであります。船主協会の代表である進藤参考人もおいでになります。残念ながら今日の海運界の首脳者といつては語弊がありますが、海運界自体は言いたいことも十分言ひ尽くし得ない現実にあるのではなからうかと私は思ふのであります。これを無視して集約、合併ということのいわゆる単なる寡占状態をつくるんだというふうな機械的なやり方ではどうもまずいんではなからうか、こういうように思ふのであります。そういう点についていかに考へられておりますか。

さらに百万トンというのは、この委員会でもたびたび論議をしているわけでありませうが、しろうとのわれわれの悲しさであります。百万トンという目標は何か合理性があるのかないの

か。これはなかなか的確な答弁も出て参りませんので、海造審の一員である土屋参事から百万トンという目標が何か合理性があるかどうか、そういう点もあわせて伺いたいと思うのであります。

私からお尋ねしたいのは、大体そういう二、三点であります。

○土屋参事 答えました。

二社合併が海造審の答申にはなかつたという事は、先ほど申し上げた通り事実であります。これが最終段階で政府、与党の折衝の間に入ったのであります。私はその趣旨は、現在ある二十二オペレーターの統合を急ぐという意味において、海造審の答申にはなかつたけれども、けっこうなことだと思っております。と申しますのは、もう一社で保有船五十万トン以上の会社がございますから、協力的な態度をとらなければ、一社だけで、あとは用船でもって百万トン以上という条件に合致する、こういうことにもなりかねない。そうするとせっかく大きなねらいである海運集約ということが、かなり効果を減殺されるのではないかと、こういうふうに考えますので、海造審の答申当時にはなかつたのですが、その趣旨をはっきりさせる意味において、二社合併という最低条件が加わったことは、私はけっこうだと思っております。

それから第二のお尋ねの点は、機械的な合併はいけないのではないかと、こういうお話でありまして、確かに合併というものはいろいろ人的な問題もあり、資本的な関連もあり、あるいはその当事者間の意思の疎通の問題もあつて——これは海運業ばかりでもありま

せんが、寄木細工のようにくつつけたり離したりすることはよくない。その意味で機械的な合併は避けるというところは賛成であります。ただし私が海運界の問題に多少携わってきた経験からいいますと、やはりよほどきびしい基準を設けて、ある程度機械的に方向を明らかにしないと、なかなか海運界というものはやらないですね。これは率直に言って無理もないと思うのです。

海運の経営者は、自分の企業ですから、なるべくほかと一緒にやってやりたくないという気持があるのも無理がない。普通ならばそれでよいと思う。しかし海運業が生きて死ぬか、そういう分かれ目に来ますと、相当きびしい条件をつけてある程度機械的な進め方でもしないととまらぬのではないかと申しております。これは海運界がそうじゃなくて自発的にやるといふこととならねばならない。ですから、多少摩擦があり得るかもしれませんが、多少摩擦がいろいろグループ化の進め方ということもやむを得ないのではないかと、こういうふうに思っております。

第三点の百万トン単位に何か合理性があるかということですが、これは実は内輪の話を申しますと、最初百万総トンだったのです。それがだんだん変化して重量トンになってしまつて、どうもいろいろ変わつてきたわけですね。それで百万総トンに合理性があるかということですが、これも百万トンでなければいけない、百十万トンとかあるのは九十万トンとか、そうでなくて百万トンだ、こういうきちちとした数字的な根拠はないと思ひます。しかし大体日本の外航船舶

を六百万トン程度と押えまして、そして今後日本のグループのあり方としては六つか七つというような形が好ましいのではないかと。これはドイツとかイギリスとかの海運企業の数が三つとか四つとか、その程度でありますから、それから考へて日本がオペレーター十二でなくて六つか七つくらいということが——それでもまだ多少多いけれども、妥当である。そういうことになる。六百万総トンを逆算すれば一応百万総トン、こういうことになってくる。その百万総トンが審議の過程でとだと思つたので、お話の通りぜひ百万トンでなければならぬ、九十万トンであつてはならぬかという議論は起こり得ると思ひますが、その点は海運再建整備審議会ですが、そこでそういう点の弾力的な配慮がなされていくのではないかと、こういうふうに思っております。

○久保委員 時間がありませんから折り返しの質問はやめておきますが、もう一つお尋ねしたいのは、先ほどお話がありました償却不足の五年後の解消の見通しであります。当委員会でもそれぞれ当局から説明を求めたのであります。実は説明の中で——見通しでありますからなかなかむずかしいことではあります。一応一定の仮定を前提に置いての計算からいっても、五年後の償却は非常にむずかしいという結論が大体質疑応答の中で出ています。出てくるであろう集約のメリット、これはまだ予想できないものもあつて、単にそういう計算だけででき得るものではないと思つておりますが、

御心配のないいわゆる五年後におけるたな上げ利子の返済という問題で非常にむずかしいと思つております。お言葉のように国民感情からしても相当きつ条件を当てはめなければこれは納得したいものがあるから、その点は一応了解をせざるを得ないのであります。しかし問題は、この集約の中で、御案内の通り、計画造船の所産であるところのオペレーター・オーナー間の系列強化というか、よつて用船市場の硬直化の問題があるわけでありまして、この集約の中では、やはりこれがさらに硬直化していくという心配をわれわれは持つておるわけです。その場合当然のごとく、われわれのものの考え方からいいますれば、これも多少誤つていられるかも知れませんが、御指摘いただいたことについては、金融中心の系列化というか、集約が行なわれるであらうという前提、これはもちろん排除してもらわなければいけません。そういうことではありますから、結局オーナーの自立体制というものがあつて、御案内の通りオペレーターの方にはいよいよ自立体制ができるだろう。しかしその下にこの系列の強いオーナーは、これは残念ながらそのしわ寄せを一手に引き受けていくのではなからうか、こういう考え方を持つておるわけなんです。それからもう一つは、われわれとしては、結局オーナーの機能というものは、日本の海運界の将来はどういうふうにかへるべきかという疑問を持つておるわけです。今までのような集約の態勢でいいますと、喪失して、オーナーの値打というか、

存在価値、そういうものに対してどういうふうにかへたいのだからか、こう思つております。オーナー対策はこの中にはもちろん全然見られてはおりません。この点についてはいかようにお考えでしょうか。

○土屋参事 答えました。

確かに今までの合理化、過去数年間の合理化は、オーナーにしわ寄せすることによつて、用船の切り下げで大部分合理化のメリットを上げたことは御説の通りだと思つております。そしてまた今後においても、オーナーがかなり苦しい立場に置かれるのじゃないかと、この構想から当然予想されることだと思つております。しかしオーナーの機能というものがかつてとはかなり変わつておると思つております。かつてオーナーは自分の金をもつて船をつくつた。自分の船だから管理もよくいき、オーナー・ベースの方がむしろいいんだというふうな事柄もあつたと思ひますが、今オーナーといつても自分の金でなくてみんな借金してやるので、それから、借金してつくるのであれば、それが非常に薄れてきておる。ですから大勢としてオーナーの機能が低下していくということは私は避けられぬのじゃないか、こう思つております。

○加藤勲委員 関連して、時間がございませぬようですから、簡単に二、三の点についてお伺いしたいと思います。

第一の点は、ただいま土屋さんもおっしゃつたように、戦時補償が打ち切られたということが、海運界が今日高船価に悩まされ、従つて企業が不況に陥つておる大きな原因である、こう

いうことをいわゆる海運界は異口同音に唱えておるわけなんです。

そこでお伺いしたいことは、前からもうですが、今度の助成方式というものは戦時補償を打ち切ったからこういう不況を来たしたので、従って利子補給をしてこの企業を助成することは当然である。ある意味からいうと、戦時補償の代償のような考え方をもちこの助成策を扱っているのかどうか、こういう点についてはどういふふうにお考えですか。

○土屋参考人 その点私の申し上げたことがあるいは誤解を与えたかもしれないと思いますが、私は、海運界が行き詰まった原因は、要するに戦時補償の打ち切りによって自己資本力がなくなつた、だから借金にたよらざるを得なくなつたのだ、こういうことを強調いたしましたのであつて、戦時補償を打ち切ったからその代償に利子補給をするとか、あるいは利子猶予をするといふふうには考えておりません。私は戦時補償の打ち切りを外国では船についてしなかつた国があることも承知しております。日本の場合も、そういう措置がとられたならば、ほかの国の海運業と同じペースでその点に関する限りは復興ができたといふこともあつたと思ひますが、あの終戦直後の情勢のもとで海運業だけに特例を認めるということになりませんと、どの産業もみな特例を認めることになりまして、とうていあの補償打ち切りという蛮勇的な措置が実行できなかつたと思ひます。ですから補償打ち切りで全部打ち切つたといふことは、これはやむを得ないと思ひつゝ、ただ海運業があまりにもその犠牲が大きかつた、陸上の資産というものが

ほとんどないのに、海上の船舶についての補償打ち切りがひどかつたといふことは事実でありまして、その点から計画造船といふことが行なわれたんだと思ひます。つまり国家資金を低利で出して船をつくるということが補償打ち切りの代償措置なわけですね。ほかの産業で開銀融資を受けているところはありますけれども、計画造船のように国の資金を中心に毎年つくっていくといふことはやめていない。そういうことを海運についてやつたといふのは、それがつまり私は補償打ち切りの代償措置だといふふうにお考えしております。従つて今回の措置が補償打ち切りの代償であるといふふうには考えない。これはあくまでも日本の海運業を成長産業にするためにどこをどう押しつらうかといふことの理論的な検討の結果として、今回のような構想になつたのだ、こういうふうにお考えしております。

○加藤(勳)委員 その点はただいまの御説明でよくわかりました。そういう考え方の上になつておるものでないといふことはよくわかりました。もう一つお伺いしたいことは、今度の集約の中心は、何といつても百万トンの船腹を三つの方式において集約する、こういうことになるわけですが、これらの集約の外に漏れた弱小企業といふものができると思ひます。そういう場合は、それらの弱小企業といふものがどうなるかと、オペレーターがどうなるかと、船に乗つておる人がどうなるかと、それはもう大企業を助成していく上から必要な悪としてやむを得ないことだ、こういうふうな

お考えでしようか。これらに對しやはいり国家は何らかの生きていくような方法を講ずる必要があるのではないかと、こういうことについてはどういふふうにお考えでしようか。

○土屋参考人 その点は、オペレーターについては、この法案の対象にならないといふことは私は考えられないと思ひます。つまりこの法案の対象になるような集約化に参加しなければ利子の猶予も受けられないし、新造船もできないので、それはその企業にとつては致命的なことになるので、おそれる曲折はありまじやうが、オペレーターは全部参加しない限り生きていくことができない。従つてこれは当然参加すると思ひます。お話しはオペレーターだと思ひます。これは先ほど申しましたように、主として用船という形でグループに入るそのオペレーターが、高船価の問題を特にかかえて困難な状態にあるといふことも、私はよく承知しております。これは大体オペレーターの船といひましても、オペレーターが債務保証ですか、どういふ保証ですか、何か保証をしておつて、相当深い関係があるわけなので、従つてグループ化の過程において、オペレータを一体保有船を持つオペレーターがどう処理なさるか、それをまず自主的に決定することが先決だと思ひます。それによつてある程度オペレータの問題が解決とはいかないけれどもも処理される、その成り行きを見て、なおかつどうしても問題が残る、高船価問題その他が残るというのであれば、それはそのときで考えるべきであつて、今それをあらかじめ考慮に入れた対策を用意するといふことは、今

後集約化においてオペレーターがどういふ関係に立つかわかりませんから、私は、一応まずその点を見きわめた後に、おいて、次の問題として考えることが必要であれば考える、こういうことだと思ひます。

それから余剰船員については、私も先ほどちょっと申し上げましたが、いろいろこれはまたその余剰船員という、特に陸上員の場合ですね、その転職等の問題についてはそれは別個の観点から考える必要がありはしないかといふふうにお考えしております。

○加藤(勳)委員 もう一点だけ。開銀の資金じゃなくて、いわゆる自己資金といわれておるもの——市中銀行から借りておるであらうと思ひつけけれども、開銀の世話にはならないで、自分でまかなつた資金で造船をしておる、そういうオペレーターをやつておる、こういう業者がないではないと思ひます。そういう人々も、もし集約化の圏外に置かれたら、これはどうなるのか。集約化の中に入れられれば、それは他の一般の問題と同じように解決されるでしようけれども、もし集約化の圏外に入らぬ場合にはどうなるか、どういふふうにお考えでしようか。

○土屋参考人 これはある意味で自己責任でつくつたわけですから、その当該金融機関との話し合いによつて処理されるのが至当じゃないかと思ひます。そしてまた、グループ化に入つた方が有利だといふことであれば、その自己の判断においてグループ化に参加すべき問題だといふふうにお考えしております。あくまでも今計画造船といふ国家の中心の問題であつて、それ以外、市中金融機関から金を借りて自分の責任でつくつた船については同列に論ずることはできないんじゃないか、私はこう思つております。

○木村委員長 内海清君。

○内海清委員 時間がないようでありまますし、なお今までの同僚委員の質問によりまして、私が御質問申し上げたいと思つておりましたことがあらかた終つたようでありまますので、なるべく重複を避けまして御質疑申し上げます。

今度の集約につきましても、大体今日の経緯あるいはその内容といつたしましての規模の問題等もお話ししたたきましたわけでありまます。規模の問題につきましても、私、ただ一つお伺ひしておきたいと思ひますのは、大体百万トン集約といふことでございまして、これによつて再建をはかつていこうといふことではあります。この規模の合理性につきましては先ほどもお話しがございましたわけですが、集約はどうかといふ形に、その内容が、いわゆる定期船、不定期船、タンカー、専用船等がどうなるかといふことで、いろいろまぢまぢだと思ひます。ただ一つ考えられるのは、これだけの船が集約されますと、その年々の償却費といふものは相当なものになるんじゃないか、そうするとその償却費といふふうなものによつて、今後これが集約されることによつて、新たに船をつくる一つの力がここに生まれるといふふうにお考えられるのでありまます。この点についてはどういふふうにお考えになつておりますか、ちよつと御意見を拝聴したいと思ひます。

それからいま一つお伺いいたしたいと思ひますのは、結局こういふふう集約されて、集約の姿がどうなるかは今後の問題でございますけれども、今度は質的な問題で、集約されたけれども、その内容いかんによつていふゆる不経済船が多くなつた場合に、はたしてこれが五年後に十分企業の基礎の強化ができて再建できるものになるかどうか。御承知のように、今定期船では十六ノット以下はこれはもう国際競争にたえないとされておりますし、さらにタンカー等につきましても、二万五千トン以下では不経済船だ、もちろん高船価船もこれに入るわけでございませうけれども、こういうふうな状態にあるときに、この法案では、そういうものに触れられていないということでありませう。従つて、集約の姿いかんによりましては、この集約というものが五年後においてどうなるか、こういう問題が考えられるわけでございませう。それらにつきましての御所見。

それからいま一つは、ただいま加藤先生からオーナーの問題がございまして、いわゆるこの対象に入らない、つまり特定のオペレーターにつながらないとか、あるいは大手の金融機関につながらないとかいふようなもの、こういうようなものは一体どうなつていくかというところでございませう。ただいまのお話によれば、集約の過程において何とかなつていふことができていくのではないかというところでございませう。しかし、御承知のように、オーナーに対するオペレーターの債務保証は六百五十億程度だとわかれておると思ひます。この債務保証が

せんと、集約体というものが非常に弱体化してくるのじゃないか、これに対して将来どう考えるべきかということでございます。この点に對しまする御意見をお伺いしたい。

それらにいま一つお伺いいたしたいと思ひますのは、御承知のように、すでに土屋参考人からも、今日の海運不況の原因の最大のものの一つとして、戦時補償の打ち切りということのお話があったわけでございませう。このことは今日まで十分皆さんから指摘されたところでありませう。ところが、今回の助成にしても、もみにもんで来て、しかも海運審判においてもこの数年考へられましてもできなかったものがよくよく生まれてきたわけでございませう。この前案になつてきた第一次の措置法にいたしまして、この問題はさらに廻上の上つていないということでありませう。ところが、一面から見ますと、今日わが国におきましてもすでに御承知のような戦後処理の問題で、農地補償の問題が起きております。あるいは未亡人に対する問題も起きておるわけでございませう。これらに續いて在外資産の問題等につきましても審議会を設けようとするような一連の戦後処理の問題も起きておるわけでございませう。この際この戦時補償の打ち切りという、これはまさに打ち切りでありませう。農地補償の問題は、価格の問題がございませう。一応買上げ案でありませう。こういう点も考へ合わせまして、戦後処理の問題としてこの海運業に對する戦時補償の打ち切りということに對してどういふふうにお考えになりますか、以上の点を伺ひたい。

企業がはたして新造船によつて収益を上げて、企業経営の改善に寄与していくことができるかどうか、こういうお話でありませう。私は当然そうならなければ困ると思ひます。今後の新造船は、グループ化されたものに重点的に認めることになりませうし、それに対しては手厚い利子補給の措置を講ずるわけですから、もしもそれが高性能の優秀な船をつくるということであれば、当然これは収益を上げて過去のマイナスを埋めていくということになるはずだと思ひておられます。また、やはり計画造船を、どういう形かわかりませんが、やるわけですから、開銀資金を出すわけですから、それこそそういう目的に寄与するようにそういう船をつくらせ、そういう船の造船の割当をやるべきだと思ひておられます。従つて今後はそういう新しいプラスによつて過去のマイナスを埋めるといふことが十分考へえられるんじゃないか、こういうふう思ひておられます。

それからオーナーの問題を重ねてお尋ねがありました。先ほどから申し上げておられますように、オーナーがどう処理されるのかは、これは今から予断できないと思ひます。オペレーターとの関係がどうなつていのか、またオペレーターがどの程度オーナーに肩入れしているのか、個々の企業によつて情勢が違ふと思ひます。一応それは自主的に解決していただくというところで、その成り行きを見て、どうしても問題が残るならば、これはまた考へなければならぬということもあり得ると思ひますが、今の段階では、ともかくそれはオペレーター・オーナー間の折衝なり話し合いなりに

よつて、できるだけ合理的な解決の道を見出していくということではなければならぬと思ひておられます。

よつて、できるだけ合理的な解決の道を見出していくということではなければならぬと思ひておられます。それから戦時補償の打ち切りの問題でありませうが、私はあの段階において戦時補償の打ち切りはやむを得なかつたと思ひておられます。海運業だけ特例をつくるということであれば、全体の打ち切りが困難になつてくる。あの際打ち切らなければ、なかなか戦後経済の再建ということは困難であつたと思ひます。従つて、確かにあの打ち切りというのはいふぶん乱暴な措置であつて、占領下だつたからあつたということができなくとも思ひますが、あのときその必要性があつたとすれば、一応これはそれで解決した問題として考へるべきではないかと思ひます。今戦後処理の問題がいろいろ出ておられますけれども、私はそういう傾向に賛成いたしません。みんな戦争によつてそれぞれ利益、不利益を受けておるので、それを今全部公平に処理しようといつても、すでに時間的にも非常に経過してありますし、また資料もさだかでないものがあつて、相当それには不幸な関係が残つておると思ひますけれども、それを言い出したらきりがないのであつて、私は農地補償も反対だし、戦争未亡人も反対だし、在外財産の問題を蒸し返すことも反対であります。従つてこの問題については、そういうことを蒸し返さない方がいいのではないかと思ひます。先ほど言ひましたように、戦時補償を打ち切つたかわりに、計画造船で国は数千億円の資金を低利でもつて海運業に融資してきたということがあつたのでして、それでは不十分かもしれ

ませんが、まあほかの産業より受けた被害が大きかつたということは確かにありますけれども、今この問題を蒸し返すということは、全体の国の政策の上から見て適當でない、こう思ひておられます。

○木村委員長 岡田修一君。

先ほど来野党側の委員の方から質問がありましたように、今度の再建整備法案でいろいろ問題があります。そのうちでも一番大きな問題は、やはり私はオーナーの問題であると思ひます。この法律をそのまま適用いたしますと、オーナーが助成の対象になるのはごく数社であります。あとは対象に救済するかどうか、非常に酷に扱えば、ほとんどのオーナーがつぶれてしまひ、やしないだらうかと思ひます。実際はそういう心配を持っておられます。そういう心配をもち、先ほど土屋さんが御指摘になつたように、オペレーターには数百億の補償をしておられます。四百億とか五百億といつておられますが、そういう補償が半減する億余りあります。その恩典が半減するような結果になる。私はせつかくこういう法律を出したので、できるだけ弾力的に運用してオーナーをその対象にするようにしなければならぬ、かように考へるので、先ほど参考人のお話の中に、オーナーは戦前とたいぶ存在価値が違つたんだ、おっしゃる通りなんです。戦前のオーナー

というのはほんとうに自分の手金で船をこしらえた。もし海運が不況になつた場合は自分の奥さんの着物を質に入られてまで船員の給料を払つた、これが現実なんです。戦後は、戦争ですつかり財産をなくして、全部借金で船をつくらつた。当時私は運輸省でその方を担当しておりまして、一体このオーナーに船をつくらすべきかどうかというところをだぶん議論があつたのです。ところがその当時の海運の要請として、できるだけ早く船腹量を回復する、こういうところがあつた。そこで、占領政策もありましたけれども、郵船とか商船とか三井だけにつくらすとすると、その会社の集める資金量というものは限度がある。いわゆる船主と、船会社と名のつくものを利用してあらゆるソースから金を集めなければならぬ。そういうことからオーナーにも船を持たした。ところがその船が現在では不経済船になつている。あるいはオーナーがつくるときには非常に高船価のときであつた。こういうことでオーナーより以上にオーナーの立場というものは非常に苦しくなつてゐる。私は今日日本海運がこれだけ船腹量を回復したその陰には、オーナーの非常な貢献があり、存在価値があつた、これが今非常にみじめな立場に追い込まれておられるわけです。今度の助成の場合でも、私も与党の立場としてそういう点も考え、いろいろ主張したのですが、まあそつとどこまでやるというわけにはいかぬだらう。特にオーナーとしては先ほどのお話のあつた高船価対策、それから不経済船対策、これが一番大事な点なんです。これも一つあわせてやるべきではない

か、こういうことを主張したのですが、一応にその何ものかにもいかぬ、一応こういふ方策をやつてみた後に一つまた考えてみようじゃないか、これは先ほど土屋参考人のおっしゃつたような議論がわれわれの中にもあつたわけなんです。そういうことで今日まで来たわけではございまして、今日こまできた以上は、この集約の結果あるいは助成の効果を見てみなければいけません。当然そのオーナーの問題が今後相当大きく浮かび上がらざるを得ないだらう、私はこう考えておられるわけなんです。

そこで一つ土屋参考人に、ずっと海造審の委員として海運を非常にあたつかい目で見ているのでございまして、よく承知しておるのでございまして、一つ今後このオーナーについてどういふふうにしたらいいか、私も与党の立場において十分考えたいと思つてますが、参考人の方におきまして十分考慮を払つていただきたい。

大へん要望したいなこになりまして、たけれども、一応申し上げました。○木村委員長 ほかに土屋参考人に対する御質疑はございませんか。それでは次に進藤参考人に御意見の御開陳をお願いいたします。○進藤参考人 私は日本船主協会の会長をいたしおります進藤孝二でございます。ただいま国会で御審議中の海運業再整備臨時措置法案並びに利子補給制度の強化に関する法案につきまして、私どもの考えを申し述べたいと存じます。これら二法案は、海運会社が外航船舶の建造について日本開発銀行から融

資を受けております資金の利子を五年間支払いを猶予されるとともに、一方において今後の新造船についての利子補給を強化されることにより海運会社の資本負担を軽減いたしました。企業体質の改善、国際競争力の強化に資することをはかつておりますもので、私どももいたしましては法案に賛成でございまして、すみやかに成立をお願いいたします。海運業は、御承知の通り、ここ十年來世界的な不況下に置かれております。海運不況の直接の原因でありまする運賃水準の大幅な低下につきましては、いろいろな見方もございしますが、このような事態は単に世界的な船腹の需給関係から生じた循環的な変動によるばかりでもございませぬ。根本的には世界海運における構造的変化に原因しております。私どももそのように考えております。私どももそのように考えております。私どももそのように考えております。

戦後の世界における最も大きな変化は、世界の貿易構造の変化に対応いたしまして、船舶の専用船化、大型船化が急速に進んでいることと、ございませぬ。船舶の専用船化、大型化は、従来からの船舶に比べますと非常にコスト・ダウンになりますので、古い型の船舶ではこれに対抗できないことになりました。たとえばタンカーについては十三万重量トンという巨大な型のもものが出て参りました。このような巨船はまだ少ないのでございますが、近年まで標準船型とされておりました二万重

量トン型または三万重量トン型のタンカーでは、四万五千重量トン型あるいはそれ以上の大型タンカーには対抗できず、経済的には使えない状態になつております。また専用船につきましても、初めは二万重量トンというような型のものが普通とされておりました。が、次第に大型化しまして、五万重量トン型あるいはそれ以上のものが多くなりつつある現況でございませぬ。

私どもは海運合理化の徹底には懸命の努力を続けております。しかし私ども業界自体の力だけではできない面もございませぬ。幸いにして関係各界におかれましては私どもの業界の事情を御認識をいただきまして、御支援を賜わつております点に感謝申し上げておる次第でございませぬ。政府におかれましても、この二法案によって開発銀行の利子徴収猶予、利子補給の強化措置を講ぜられようとしております。これに伴つて市中金融機関も利子徴収猶予措置をとつただけのことになると思ひます。政府の施策が早期に実施されることをお願い申し上げます。

私どもは企業の合理化に努めるとともに、一方において企業相互間における協調体制の強化に努力いたして参りました。しかしながら貿易為替の自由化の進展に伴ひまして、日本産業全般を通じて、国際競争はますます激化する情勢にあります。このような日本経済の情勢に備えて、私どもはさきに海運経営上船舶の運営単位は保有量五十万トン、扱ひ量五十万トン、合計百万トンを標準とすることが適当であると考へ、業界体制の整備を決意し、その方向に進んでおるのであります。

このたびの法案が企業の集約化について規定しておりますことは、私どもも考へ方とその方向を同じくするものであります。しかし法案の規定する集約化の方法はかなり制約されたものであり、具体的実施面において困難な面を生ずるおそれもありますので、企業再建の立場からその運用面についての希望、意見を申し上げます。法案は会社の合併を規定しておりますが、御承知の通り、会社の合併などということは実際において大へんむずかしい問題でございませぬ。企業はそれぞれのおい立ちと社風とを持ちまして、株主の構成、資産の内容も相違いたしまして、また人的な構成あるいは営業活動の方針においてもそれぞれの特徴を持つておるのでございませぬ。これらの会社を非常に短い期間に合併することとは、かなり困難な問題を生ずることと考へておりますので、会社の合併などにつきましては、合併によつてかえつて企業力が弱くなるなどということがないように、実情に即して法を弾力的に運用されることを希望する次第で

でございます。

また法案は減価償却の不足の解消について規定しております。しかし海運企業の収支の現状などから見ますと、償却不足の解消ということは、多くの企業にとって非常に困難な問題でございます。もとより企業といたしましては、経費の節減、収支の改善をはかるほかに、減資など思い切った方法をとって整備計画を作成する所存ではあります。同時に償却の計算方法についても実情に即した取り扱いを希望する次第であります。たとえばタンカー、専用船のようなものは荷主との間で長期間にわたる積荷契約が締結されておりますので、その契約内容を十分にしんしゃくしての運用が望まれるのであります。また企業の集約化に参加しながら償却不足の解消がむずかしい会社があります。これらは特にいわゆるオーナー会社に多いのであります。先ほどもお話がありました点でございますが、これらについては整備計画の作成期限について、特に法の運用にあたって御配慮をお願いしたいのであります。私どももいたしましては、できるだけ数多くの会社が集約体に参加して、このたびの法案による政府施策の適用を受け、わが国海運の再建に力をいたしたいと念願いたしておる次第でございます。

ところで、減価償却不足の解消が困難な会社、企業の立て直しがむずかしいと思われる会社は、いわゆる不経済船を多く所有しており、これが企業の再建を大きくはばんでおるのでございます。いわゆる不経済船と呼ばれるものの中には、いろいろの船舶が含まれております。まず戦前から今日に至るまで引き続いて使用中のもの、あるいは戦時中に建造した標準型船などの老朽船があります。これらは全部でほぼ百万総トンありまして、わが国保有船腹の割以上を占めております。これらのうち戦艦船につきましても、一昨年から財政資金の融資によりまして、代替建造計画が進められて参りましたが、その他の老朽船につきましても同様な計画が引き続きとられることを切望する次第でございます。

次に、戦後に建造されました船舶の中でも、初めに申しました通り、海運の構造的変化に伴いましたら、わが国商船隊の構成上、近い将来において不要となると見られます船腹がございまして、これらは二万ないし三万重量トン型の標準型タンカー、一万重量トン型の中速貨物船など、合わせましては七十万総トンほどあります。これらの船舶の多くは、また比較的建造船舶の高い時期に建造されたものであります。それだけに企業経営面において大きな負担ともなっております。これらの船舶は運航に耐える性能は十分に持っているものであります。経済取引の単位が急速に大きくなったことなどのために、企業の採算の上から不利なものになって参つたのでございます。従いまして、これらの船舶の処理対策としては、これを改造して他の用途に転用をはかたり、あるいはまた経済取引の単位が比較的に大きくなると、港の諸設備に制約のある後進諸国へ売却をしたりすることなどが考えられるのであります。具体的に申しますと、標準型のタンカーを改造して小麦のパラ積み輸送に当てることもございまして、また日本からの船舶輸出を見ますと、年に十隻以上の一万重量トン型中速貨物船の輸出がございまして、この種の船については、海外からの需要があるのであります。商談のまとめ方いかんによりましては、日本が現在持っている船を海外に輸出して、そのかわりに日本の海運界が造船界に対して大型船の新造を発注するということにとらよいのではないかと考えておるものでございます。すなわち、エクスポート・アンド・ビルという方法でございまして、

私も、これまで個々の企業ごとにこれらの方法を進めて参りましたし、また業界全体といたしまして、海外への輸出を促進する方法を検討しようともして参ります。政府当局におかれましては、先ごろこれらの方法について検討されましたが、これらの対策を大幅に促進するためには、改造工事について財政資金の融資、あるいは輸出金融の措置などが必要となつて参ります。特にこれらの船舶は多額の借入金をかかえておられますので、その処理はなかなかむずかしい問題であり、個々の企業があらゆる努力を尽くして、企業自体において処理しようとして居るのではあります。その借入金の一部を財政資金に肩がわりするようなことも必要になるかと考えられるのであります。もしこのようにいわゆる不経済船の処理が適切に行なわれることになれば、数多くの企業が再建の見通しをつけることになりまして、私どもはただいま御審議中の法案ともどもに、この問題が政府施策として取り上げられまことを切望して居る次第でございます。

また不経済船の処理は、日本海運全体の問題であり、わが国海運が経済的に性能の高い船隊を整備してこれにかなうことができません。激しい国際競争に打ち勝つこととなると言えるのでございます。この問題につきましても、広く各界の御支援をお願いしております。法案に関連いたしまして雇用の問題、特に陸上従業員の問題が論議の対象ともなっております。企業の集約、会社の合併にあたりまして、最も困難な問題の一つは従業員の問題であります。しかしながら、私どもはこの問題につきましても、各社ごとに職場の配置転換あるいは関連事業への進出などを考えていると思っております。全体として処理すべき問題ではなく、またその必要も生じないであろうと思っております。

海運産業はたゞいま不況のもとにありましますもの、私どもはわが国海運は、長い目で見れば必ず発展することをお確信して、企業の再建に努力いたしておる次第でありまして、有能な人材を将来に向かつて大いに活用することを考えております。しかしながら合併による余剰人員で、役員、比較的年齢の従業員などが退職を希望するおりに、この法案施行の合併期間一年以内に退職を希望される方々に対しての退職金などについて、免税の特別措置が講ぜられるようお願いいたしたい。特に政府に対してお願いしたい。また、法案は、主として海運企業の財務面における政府の施策と企業の集約化とを規定して居るのであります。しかし私どもは、こののみをもつて直ちに海運企業が立ち直るなどという安易な考え方を持っております。企業再建の根本は、収支の改善、収益の増加であります。私どもは先ほども申しました通り、政府の施策とともに、企業の合理化を徹底的に行ない、また企業を集約することだけで終わることなく、集約する相互間の協調提携をも強化して、その線に沿って進めていきたいと思っております。

多数の海運企業が数個のグループに集約化されまことは、わが国海運界にとつてまことに画期的なことではあります。まして、でき上がった集約体相互間で無用な競争を行なうことになれば、集約化自体の効果は著しく減ずることになります。私どもは、企業の集約化を進めると並行して、業界自体で自主的に集約後の体制を築き上げて、グループ相互間の連携を密にいかけていこうと考えております。これはむずかしい問題であり、関係業界の協力を必要とする面を生じて参ります。したが、これを達成することによって、集約化の効果も著しく増加することになると考えられます。私どもは企業の合理化を徹底的に行なうことに努力しております。また政府の施策が早期に実施されますことを切望して、両者相待って海運業の再建をはかろうとして居るのであります。

各界におかれまして、これまで私ども海運界へ寄せられました御支援と御協力につきましても、今後とも一そうの御支援をお願い申し上げます。

なお、ただいま御審議中の法案は、いづれも外航海運についての政府施策に関するものであります。御高承の通り、わが国の内航海運につきましても

数多くの困難な問題があり、その解決に迫られております。内航海運につきましても、近い将来において適切な政府の施策が確立されますことをこの機会を借りましてお願い申し上げる次第でございます。

御清聴まことにありがとうございます。これをもちつて終わります。

○木村委員長 次に南波佐間参考人にお願いたします。

○南波佐間参考人 私は船員の立場から海員組合を代表いたしまして参考意見を申し上げます。

結論的に申し上げますと、この委員会御審議願っております二法案には賛成をいたします。しかしながら、率直に申し上げますと、この法案が今までの施策よりも前進しておるといふ意味で賛意を表するのであります。時期を失しておる。もしこういう施策が数年前に行なわれるならば、この内容においてもいいかもしれませんけれども、今日の事態になりましたら、内容的にも不備な点がある。これだけでは日本海運が期待されるように再建ができるかという点については疑問を持っておるものであります。

以下問題点あるいは不備な点について申し上げます。

御承知のように、今日自由化の時代を迎えまして、産業界の体制なりあるいは企業基盤の問題なり国際競争力という問題についていろいろと強調されておりますけれども、事海運に關します限り、十数年前から全く無の状態から国際競争に對処、差し向かい、まして、この間計画造船によりまして船腹の整備が行なわれまして、海運が日本の経済の発展の礎石となつたと思つて

けれども、その反面におきまして、海運企業は借金の償還はできない、利息さえも満足に払えない、そういう状態のままに瀕死の状態になっておるのであります。政府の商船隊を量的に整備をするという点には成果を上げましたけれども、国際競争力という問題については配慮が欠けておつたのではないかと。さらに業界も船を持ちたいという点に急でありまして、先ほどお話がございましたけれども、十年に一ペーンドームが来れば、それで何とかなるのだというふうな業界の態勢にも問題があつたことは否定できないと思つて、新しい船ができて職場がふえるという意味においてはけっこうでございます。一生懸命働くと。しかしながら、その状態というものは借金の金利をかせぐあるいは借金を返すために働いておるといふ状態でありまして、他産業と比較しまして、船に働いておる船員の労働条件というものはだんだん悪くなつてくる。そういう海運企業の実態が船員の労働条件に影響がないことは不可能でありまして、われわれはいらうと努力をして、業界に対しては合理化に協力もいたして参りましたし、同時に外に向かつては、根本的な海運対策の必要を強調して参つたわけでありませう。しかし、この間われわれの期待するような施策も行なわれず、船員は、御承知のように過去二、三年来若い船員が海運に見切りをつけて、船員という職業に魅力を失つて、陸上に転職するような傾向が顕著に現われてきたことは諸先生方御承知の通りだと思つて、そこでわれわれは業界の規模を適

正にする、協調体制をつくる、そういう面と同時に、海運企業の体質を改善するために、借金の利息は五年程度免除すべきである、また一面これからできる船については、国際競争ができてよるな条件、少なくとも平均金利を四分以下にするような施策がどうして必要であるかという点を強調して参つたのであります。そういう意味合いにおきまして、今度のこの二法案の意図するところは、基調においてはわれわれは賛意を表するものであります。しかしながら、先ほど来いろいろと言われまして、この法案で安心だと言ふことはできないと思つて、特に問題になりますのは、不経済船の問題、高船価の問題、これに対してはすみやかに有効な措置をとることが必要であると思つて、御承知のように海運は、海運構造の変貌が行なわれまして、どんどん大型専用船である自動船が出て参つておられます。これは自動船が出て参つておれば、在来の船といふものはますます不経済化して行く。物理的に動く船でもそういう面においてこれが企業を圧迫し、国際競争力に大きなマイナスになる。そういう観点に立ちまして、この不経済船、高船価の対策といふものを、オーナー対策の一環としてもぜひ早い機会にやる必要があると思つて、

さらにこの法案が海運業の再建整備と銘打つておられますけれども、内航海運に對しては何らの考慮がなされておらぬといふことであります。御承知のように、日本の内航海運は現在年間一億数千万トンの貨物輸送をいたしておられます。この内航海運の最大役割

を果たしていると思つて、しかも年間一〇%以上ずつ輸送量は増加を続けておられるわけでありませう。しかしながら、内航海運はそういう重要な日本の経済上において重要な地位を占めておられますけれども、実態は千社以上の弱小船主が乱立をいたしまして、しかもその中にインダストリアル・キャリアが出てくる、そういうことから市況というものは一つもよくなりませう。業界はこの道を歩んでおる。こういうことがなぞ起こつたのか、今にしてこれについて対策を立てなければ、内航海運といふものはどうにもならなくなる。外航についても時期を失すればより以上の困難をし、より以上の金がかかるわけですから、この際に内航対策といふものを具体的にやつていただきたい、こういう点でございます。

それから海運企業の集約化の問題でございますけれども、この集約といふものが企業経営にとつては非常に困難な問題であり、さらにこの産業に働いておられる労働者にも関連して、いろいろな問題が起こるのには当然予想されるわけでありませうけれども、しかし、今日の実態を見ますときに、企業の集約といふことは必要であると私は考へます。先ほど来お話がありましたように、たゞさんの八百万トンの船腹があるわけですが、この中に弱小船主が相当おつて、これが過当競争をする、そして収益を下げる、こういう事態に對して国際競争にたえるような適正な規模に集約しなければ、日本海運の再建といふものはこの面から非常なマイナスになる、こういうふうな考へますので、この際過当競争をやめて協調体制をつくる、あるいはそ

いうことによつて収益を上げ、さらには投資力をつける、そういう意味において企業の集約といふことはやるべきだと考へます。しかし、この企業の集約といふのは手段であつて、目的は別にあると思つて、従つて、今まで問題になつたところのそういういろいろな問題点が解決されるような方向に集約が行なわれることが必要だと思つておられます。申しにくいことではございませんけれども、これが機械的の独善なり、あるいは金融機関の債権確保の手段でこれがやられることはなからうと思つておられますけれども、そのためには業界自身が今日の事態といふものを認識をして、経営の責任において効果的な集約体制をつくるべきだと私は考へます。

さらに、この集約によつて、海陸従業員を通じて余剰ができることは当然予想されるのであります。特に不経済船の問題等を考へますならば、われわれ船員の部門においてもいろいろと雇用の問題が起こります。しかし、この問題についてはまず第一義的に労使がこれを解決するべきだと私は考へておられます。その場合に、業界がこういう状態を再編成をする限りにおきましては、単なる企業の問題ではなく、業界全体の関係においてこの問題を処理しなければ、問題の解決はできない。私は海運といふものは性格的には発展性のある産業であり、その地固めをする今度の措置であるならば、全体の中でこの雇用問題といふものを労使が第一義的に解決に努力をし、その上立つて行政当局も援助をする、こういうことによつてこの問題を解決すべき

だと考えております。

さらに、ひとり海運に限りませんけれども、産業が発展するために、労働者なり労働組合の協力なくしては不可能であろうと考えます。そういう意味合いにおきまして、一部においてこういう助成をする場合には、労働者がある程度の犠牲を負うことは当然であるというような意見もございします。

しかし、労働者が適正な労働条件というものを要求するのは当然だろうと考えます。特に海運産業というものは、日本の国民経済なり日本の経済上に不可欠な産業であり、しかも経営も努力し、労働者も協力をしてもできないものについては、国が助成をするのは当然であろうと思ひます。従つて、助成を理由にして労使間の問題に行政当局が介入するようなことは避けるべきであつて、あくまでも労使の理解と納得の上で立つて協力体制をつくる、こういうことがぜひ必要だろうと思ひますので、最後にこの点を申し添えまして、私の陳述を終わります。

○木村委員長 次に、玉井参考人にお願ひいたします。

○玉井参考人 私はオーナーの代表として二、三お話を申し上げます。突然のお召しでありまして、まとまった準備をしておりませんので、お聞き苦しい点もあると思ひますが、御了承願ひたいと思ひます。

先ほど来、諸先生方からオーナーに對するまことにあたたかいお言葉をちょうだいしまして、ありがたくお礼を申し上げる次第であります。

結論から申し上げますと、今回の法案は一日も早く成立することを希望するものでございします。と申し上げます。

は、元来オーナーの収入は用船料によつてまかなわれておるわけでありまして、一日も早く強力なオペレーターの出現を望んでおる次第でございまして、この法案によつて強力なオペレーターが出現するというのを心から希望して、この法案に賛成するものでございします。しかしながら、先ほど来いろいろお話がございましたが、われわれに関する限り、法案の恩恵をこうむる数はきわめて少ないということに結論が出る次第でございします。私の話は非常に視野の狭いオーナーに限つての話で申し上げたいと存じます。海運全般につきましては、進藤会長並びに土屋参考人からお話がございました。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

現在オーナーは約八十四社ございします。今回の法案の適用を受けるであろうという会社が大体三十九社、この三十九社のうち何社が法案の恩恵を受けるとかという立場にございします。私どもの推定する状態においてはきわめてわずかでないかということもございします。その点いろいろ運輸省でも御心配りいただきまして、償却その他いろいろの点において一社でも多くということもございまして、われわれもこれに協力申し上げておる次第でございします。

われわれが集約化に参加する場合、五年以上の長期契約で用船をするわけにございします。これはもとよりわれわれの望むところでございしますが、その用船料がはたしてオーナーの台所をまかなない得る用船料であるやいなやということが根本問題でございします。御承知のように、運賃市況は非常に悪いからして加えて、先ほど来お話ししたよう

に、持つておる船腹の八〇%が不経済船である。せつかく強力なオペレーターがでてくても、われわれの台所をまかなうような用船料でこれを用船していただくことはとうてい不可能でございします。

そこで、先ほど来皆様からいろいろのお話がありましたように、不経済船の処理という問題が大きく浮かび上がつてくるのでございします。この不経済船を適正に処理することが日本海運全体の自立体制をつくる唯一の問題であると考えるのであります。オーナーの持つておる船は大体四百隻、百七十万ロングトンございします。この中の約八〇%が不経済船と推定されるのでございします。これが全部各オペレーターにチャーターされておる状態でございします。

そこでこの不経済船をどうするかという問題につきましては、この法案がで上がる初めにおきましてこの問題を取り上げていただきたいということをお願い申し上げます。これを申し上げたのでございしますが、まず大手の集約、合併その他による協力化、それに続いてこの問題を取り上げるといふことで、第二段目にこの問題を考えるということ、私どもはそれではまず親会社の協力化ということに賛意を表しまして、引き続きこの問題を取り上げていただく、こういうこととで私どもはそれに続いてやっていただくような方法を目下考慮中でございます。私どもは八十四社の総資本が二百二十五億ございします。借入金残が約千五百億ございします。このうち約百八十億が造船所の延べ払いとなつております。他は金融機関の借入金でございします。これを言いかえますと、千二

百七十億見当のこの金は、オーナーが海運界対して危険分散しておるといふことも言えると思ひるのでございします。オーナーがこれだけの借金をして百七十万総トンの船をつくつた。それを日本海運に提供してオペレーターがこれを運航しておる。オペレーターはこの船を使われて航路の維持、日本に必要な物資を輸送されたということございまして、オーナーの立場から申しますと、先ほど岡田先生も言われましたが細いパイプで最初われわれは船をつくつて、だんだんそのパイプが太くなる。太いパイプを使って今度は船をつくるという形に相なつたのでございまして、記録で見ますと、計画造船の五次以前までは、約六〇%の船をわれわれがつくつたのでございします。その船が全部今日不経済船と相なつておることとでございします。

さらに先ほど自己資金船の問題も起こりましたが、運輸省において毎年の、いわゆる政府の経済伸長に伴つて毎年の輸送増強約八十万トンとされた場合に、そのうちの半分は計画造船、半分は自己資金船による、こういうこととでございします。私どもはその自己資金船をつくつたわけでございします。それが今日の不経済船、またオーナーを不況に追い込んだ根本の大きな原因となつておるのでございします。私どもの希望といたしましては、三十九社のいわゆる利子補給対象会社以外に、四十五社の非対象会社があるわけでございします。これらもあわせて、この法案に伴つて次に直ちにこれに手を向けるということをお願いいたします。そのかように考えるのでございします。その方法といたしましては、私どもも数字

を基礎にして、またいろいろの金融機関を通じて、また親会社を通じて、いろいろ案を練つておるのでございまして、不日その案を皆様方のお手元へ差し上げて御検討を願ひたい、かような考えでおるわけでございします。私どもは、この不経済船の処理こそ日本海運の対外競争を強化する第一のものであらうと考えるのでございします。この不経済船の処理、それにかわる経済船をつくることによつて対外競争が勝つていくように私どもは考えておるのでございします。私どもの今後のあり方についていろいろの話し合いが出ておりますが、私どもも現在瀕死の状態にありまして、これも近い将来その案がで上がることは私は考えておるのでございします。この法案がで上がるまで途中において、附帯決議としてこの問題を取り上げていただきたい、かようにお願いする次第でございします。

○細田委員長代理 次に松尾参考人にお願ひいたします。

○松尾参考人 全海運委員長の松尾でございます。フル・ネームで申し上げますと全日本海運労働組合連合会と申しまして、日本で海運業を営んでおります邦船、外船の陸上従業員約六千五百名の三十六単組で形成しております主として事務職員の組合でございします。加盟いたしております総評の中でも非常に特色のある単産となっております。組合結成以来すでに十年になります。傘下には、郵、商、三井、川崎等大手の外航オペレーターを初めといたしまして、飯野、日東、三菱等のタンカー・グループ、さらには大同、山

下、日産、新和などの不定期グループ、その他オーナーの一部を網羅して、また外船関係でもマッキンノン、ドッドウエル、エバレットなど、主要企業を包含いたしておられますので、組織率並びにその内容、両面に照らしまして、陸上従業員意向を十分代表するものであると考えております。本委員会の先生方で初めて全海運の名前を耳にされる方もあらうかと思ひまして、自己紹介かたがた私どもの現勢を御説明申し上げます、本論に入りたいと思ひます。

日本の国民経済に占めます海運産業の重要性につきましては、今さらここで申し上げるまでもなく、また不況の原因、金利負担の重圧、財務内容の低下など、多岐多様にわたります問題点につきましても、過般来、本委員会の質疑過程で御審議いたしておりましたが、再建整備、利子補給、この二法案をめぐりまして、日本の海運政策と、政策の一部であります助成策につきまして一言申し上げたいと思ひます。

今日の日本の海運の惨状をもちりました歴史政府の無策、これに追隨いたしました粗雑な経営の責任、これは当然批判を受けるべきものでありまして、また現在のごとき事態を招くにまかせました野党第一党たる社会党にも責任なしとしません。しかしながら過去を問はず、現在の時点に立ちましても、日本海運の再建発展のための具体的方策を考えますときに、法案自体に問題があるばかりか、利子猶予と利子補給だけではお不十分であり、さらに採択、推進、実、実現されるべき施策の数々が存在することを指摘しておきたいと思ひます。

まず海運政策の基本理念、大命題といたしまして、国際競争場裏におきます日本海運の市場占拠率、すなわちマーケット・シェアの維持拡大が、目的意識的に追求されるべきものであると確信いたします。米國を初めとした西歐先進諸國の海運保護政策に加えて、イスラエル、インド、ビルマ、ペルーさらにはウルグアイなど新興海運國は、自國経済に對します海運の重要性の認識のもとに、手厚い保護助成によります船腹の増強をはかっておりまして、さらにはまたソビエト、中共を初めとします共產圏諸國による海運進出の動きも不気味な圧力のごさひまして、国際競争はますます激化する勢いを見せかけております。一方ギリシャ船主は豊富な資金をバックとして大型油送船の建造に意欲的でありまして、便宜置籍船の増加、盟外船の跳梁は世界的な船腹過剰にさらに拍車をかけております。

かかる困難な競争条件の中で船腹構成の変革、技術革新の導入に對処しまして、世界海運の中に伍して市場競争を勝ち抜いていくためには、国際分業における日本海運の強化が精力的に推し進めらるべきでありまして、量質ともに今後の船腹増強は国民経済的な課題であると考えます。

すでに土屋先生からも御発言がございましたが、昭和三十七年の海運白書によりますと、邦船積み取り比率は、輸出におきましては三十三年度の五八%から三十六年度には五四%へ、輸入におきましては五九%から四一%へと低下いたしておられます。これを輸入原材料であります鉄鉱石、石炭、油類に分けてみますと、鉄鉱石は七〇%か

ら四八%へ、石炭は六四%から三四%へと、半分であります。油類は五二%から四三%へと、邦船の相対的な市場の喪失、これはまことに憂うべきものがあると考えます。この邦船の積み取り比率の低下は、拡大成長いたした日本経済の海上輸送需要の増大に比しまして、船腹補充がはなはだしくおくれているということを意味します。積み取り比率の低下は、すなわち貴重な外貨が流出しておるといふことでございまして、外貨節約の意味からも、また安定輸送の確保によります国民経済への寄与という面からも、さらにはまた造船業など関連産業発展のためにも当面積み取り比率五〇%の回復を目標に船腹の増強が行なわれねばならぬい、このように考えます。

ただいま申し述べました船腹増強と関連いたしまして、第二番目に必要なのは技術革新の導入によります経済船腹の充実でございます。造船業の技術革新は、船舶の大型化、高速化を招くとともに、オートメーションによります定員削減が可能になりまして、米國におきましては定員十四名のきわめて経済的な新鋭船が設計されておる、このように聞いております。この際一つ國家的な機関を設けてまして造船関係の調査を行ない、さらには船型及び補機の統一、さらにオートメーションの徹底等、これらの調査研究が必要であらうと考えます。

第三番目に取上げねばなりませんのは、海運業者の保護とその育成でございます。久保先生も御指摘されましたように、現在の海運業には胃袋がない。既得権の擁護と収益性の確保向上のためにも、まず第一に外航、内航

の免許制、次に長期外航用船の規正、インダストリアル・キャリアに對する規制措置が検討されるべきであると考えます。

第四番目に、ぜひとも早急に実施されねばならないのは、盟外船對策としての海上運送法の改正でございます。すでに社会党から海上運送法の改正案が本委員会に提出されておると承っておりますし、今後慎重御審議をいたしたくと思ひますので詳しくは申し上げませんが、安定した定期サービスと運賃水準の維持は、まさに輸出入貿易の順調な発展伸長に欠くべからざるものでございまして、盟外船の進出による北米定航の収入減は、一口に五十億円といわれておりますように重大な脅威であるばかりか、輸出業者にとりましても攪乱の要素といたしまして、はなはだしく厄介な存在であることをとくと御認識の上で、御検討願いたいと思ひます。

第五番目に特に声を大きくして申し上げたいのは、自主外交の推進と経済外交の強化であります。国際産業であります日本海運の保護育成のために、単に国内對策にとどまらず、外交上の諸施策が講ぜられねばならないと考へます。米國に對しては、シブプ・アメリカン政策に對抗しまして、邦船の積み取り比率改善のためにも強力な交渉が要望される次第であります。また片や對歐洲、英國、濠洲、東南アジア貿易におきまます邦船分野の拡大のためにも、自主性のある経済外交の推進が必要であります。

最後に具体的助成措置でございますが、昨日井手先生からも御指摘がございまして、法案に盛り込まれております利子猶予だけでは、五年以内に海運業の自立体制確立が可能であるとは考へられませんが、もちろん國民の貴重な血税を充たすわけでございまして、助成の条件は、世論の納得のいくべきしいものでなければなりません。しかしながら第一に、優秀定期船隊整備のための建造補助、第二に特定重要航路に對します航路補助、第三に高船備船の對策を中心としたオナー助成、第四に海事信用金庫あるいは金融公庫等の検討。以上四項目が効果的に用意されてしかるべきであると思ひます。進藤会長と玉井連合会長がおいでになるところで恐縮なんです、経営と政府の窓口を申し上げるようでございますが、ただいまのところ業界は八方ふさがりでありまして、うっかりものも言えない。また局長もお見えになっておりますけれども、監督官庁でございまして運輸省におきましては、各省間でも非常に苦しい立場におられるようございまして、必要で、しかもなおかつ正当な助成はどしどし主張してこれをちやうだいでしていただくべきである。こういう建前から海運産業を代表いたしまして一言申し上げたわけでありまして。

以上のように、だいぶ盛りたくさんな政策の実施を要望いたしましたけれども、私どもも全海運といたしましては、わが國の社会、経済、政治体制の週化に伴ひまして、労働組合はみずか

らの権利を固守するにとどまらず、進んで経営さらには社会に対して責任を負うべきである、このような考え方を保持しております。また、この立場から拡大安定産業としての海運政策を昨年来提唱して参つたのでございます。従いまして、政府の施策あるいは経営方針に対する無批判な反対は厳に慎んでおるものでありますが、このたびの整備法案は、これは助成の前提としての合併、統合条件といひ、さらにはその助成内容といひ、反対せざるを得ないものでございます。

法案の持つ政策面は二つあると考えます。その政策面の第一は、合併、統合、すなわち合併と系列化、専属化を絶対条件とした寡占体制の確立であります。過当競争の排除と産業資本に対する海運企業の自主性の確立、これをねらいました改正整備の必要性、これを私どもは否定するものではございません。しかしながら海運の体制整備は、あくまでも組合員、すなわち海陸従業員の雇用安定、さらには労働条件の維持に関する十分な施策を伴ひました業界の自主調整並びに関係方面の協力に基づいて行なわれるべきものでありまして、一方的な官僚統制は断固排除されねばならない、このように考えます。また、この法案は、金融資本を中心としたた債権保全のためにおきます基幹産業として欠くべからざる企業の中立性、この企業の中立性を著しく阻害するおそれのあることを指摘しておきたいと思ひます。さらに寡占体制によりまして、中小荷主、特に北米航路あるいはアフリカ航路におきますごとき中小の輸出業者の利益保

護に十分な配慮が払われなければならぬ。これは受益者にとつて非常に大事なことでございますので、一言申し添えておきたいと思ひます。

政策面の第二は、第十四条第二項に規定いたします「不当な競争の排除に於ける必要の勧告」をなすことができる旨の運輸大臣の勧告権でございますが、これは支払い猶予の取り消しという大きな罰則をバックにいたしました強力なものと言えましよう。この勧告権は航路調整その他の行政指導には有力なきめ手になると思われまが、しかしその乱用は厳に慎まれなければならぬと考えます。

最後に、陸上従業員の雇用安定と労働条件の維持向上、この二つの見地から見ましてじっくりお話し申し上げたいと思ひます。ただいまのところ、現在海運産業に従事しております陸上従業員は約一万名と推定されております。私どもはその中で六千五百名を組織しているわけでございます。一九六二年九月期利子補給対象五十八社の陸上従業員数を申し上げますと、運輸主力会社十三社、これは大手オペレーターのことでございます、五千六百八十九名。タンカー主力会社九社で千九百十九名、オーナー主力会社三十六社、千二百七十九名、合計五十八社八千八百八十七名でありますから、私どもの組織率は割合高いと言ふことができてと思ひます。本委員会の議事録に於て三月十二日に關谷先生から離職者対策として何か政府に具体策がないかという御質問がございましたところ、政府当局の方から、一万人の二、三割程度、二千名ないし三千名が、集約の結果として過剰になつてく

る。要らないとおつしやらなかつたわけですけれども、過剰になつてくる。これらはできるだけ関連産業への配置転換を行ない、あるいは設立を予定されております国家的な海運問題の研究機関に吸収いたしまして、失業者を出さないようにしたい、こういうふうな答弁がなされております。ところが三月十五日の本委員会におきまして、加藤勲十先生の御質問に対し、陸部運輸大臣から、これは抜粋でございますが、その後折衝の過程で調査したところでは大した失業者は出ない、再建整備によつてできる新事業会社はだんだんよくなつて人員もよけいに吸収するものであるから、加藤さんや關谷さんが心配されるような非常な就職の問題というものは考えられない。かりに失業が出るようであれば、航路の拡張、労働、厚生問題等全体の総合した調査機關を設けてこれに吸収する。そしてその費用が出ぬならば、石炭産業に補給したと同じように国家でその機関に対する補助をしてまかなつていく。このように答弁が行なわれました。さらに昨日二十六日の久保三郎先生の雇用対策につきましても御質問に對しまして、池田総理は、海運は拡大安定産業であるから、合併後も従業員はブルルすべきであつて、整理は避けるべきである旨の答弁をされております。そもそも当初伝えられました過剰人員二、三千人というきわめて大ざっぱな見込みにつきましては、私どももいたしましては大いに異論がございまして、運輸大臣に対する公開質問状と抗議文を用意いたしました。今明日中にも大臣にお目にかかつて、算定根拠を伺いたい、このように思つていた

のであります。幸い委員会審議を重ねるに従ひまして、雇用安定への意欲がはつきりとして参りました。昨日政府の最高責任者でございす池田総理の御確言と明確な政府の意思表明を見ましたことは非常にけっこうと考えます。

蛇足ではございますが、御参考までに私どもの資料から申し上げますと、主要オペレーター十八社の従業員数、一人当たり運輸トン数、この二つについて見ますと、この点はとくと申し上げておきたいのですが、昭和三十三年三月末現在と三十七年九月現在の五年間を對比いたしますと、三十二年の運輸トン数は五百六十万重トンに對しまして、三十七年九月は九百四十万重トン。従業員数は、三十二年が五千七百十名に對しまして、三十七年は六千六百八十一名となつております。それから一人当たりの運輸トン数を見ますと、三十二年の九百八十一トに対して千四百四トとなつております。これはすなわち五年間に重量トンでは三百八十万ト、五八%、半分以上ふえているのに、従業員は九百七十名、わずか一〇%、一割しかふえていない、こういうことでございます。いかに政府の指導と金融筋の圧力によりまして、事務の合理化が行なわれていたかということがはつきりしております。従ひましてかような数字のバックでもよくわかりますように、ただいまの陸上従業員におきましては、総体として非常な労働強化が行なわれている証拠でございます。また各社の従業員の恒常的な時間外就労、これは五時半からあるいは六時からというところでございますが、月大体二十時間平

均と推定されております。この現象も見の及ぶにはできない。

従ひまして、経営におきましてあるいはまた政府におきまして、慎重な綿密な調査も行なわれぬままに、目の子算式に一口に二千名とか三千名とか余剰人員が出るようなことを言われるのは全く無定見でございまして、それこそ指導責任と経営責任を問われるものである、このように抗議したいと思ひます。

次に、法案につきましても具体的な問題でございまして、私どももいたしましては、本法案に雇用安定と労働条件維持の項目を第五条第四項に追加されますよう切望いたします。

また、運輸大臣の任命によつて発足すると予想されます整備計画審議会には金融代表がたぐさん入るようでございますが、これには必ず労働代表といたしまして一人加えていただきたい。その代表にはもちろん全日本海員組合の中地組合長をぜひお願いしたいと考えます。

最後に、私はこれまでいろいろ申し上げて参りましたが、海運再建発展に對しまして私たちの真意を正確にお伝えする意味におきまして、一月二十一日に私どもが機関決定をいたしております基本方針を朗読させていただきます。

基本方針
海運産業の再建強化の為に利子猶予、利子補給の前提として企業合併を軸とした集約化が進行される趨勢にあるが、これに対する全海運の基本方針は左の通り。
第一、海運集約による人員整理、労働条件低下には絶対に反対する。

第二、海運の体制整備はあくまで組合員の雇用安定と労働条件維持に關する十分なる施策を伴った業界の自主調整及び関係各方面の協力に基づいて行なわれるべきであり、一方の官僚統制を排除する。

第三、体制整備に伴い組合員の生活と労働条件に影響を及ぼす事項については、組合との事前協議を行なうよう要求する。

この点は先ほどの進藤船主協会長の御意見と若干の食い違いがあると思いますが、私どもは少なくともこの点をはつきりさせまして、さらに労使協議機関、こういうものを産業内に統一して設けていくべきである、このように進めていきたい、こういうふうに考えております。最後に、

第四、海運再建強化のためには体制整備に止らず、全般的な海運諸施策が必要であり、その早急な実施を要求する。

全日本海運労働組合連合会
こういうことであります。
どうも御清聴ありがとうございます。

○細田委員長代理 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 進藤参考人にまずお伺いするのでありますが、特にこの再建整備に關する法律案ですが、これによって将来少なくとも五年後自立体制と日本海運界の発展が予想されるものかどうか。これはもちろん、これから法案がもしも通れば、それに基づいて、それぞれ業界の再編成に具体的にお入り

になると思うのでありますが、今までの当委員会の審議や、それからあなたの方での運輸省あるいは関係方面との折衝の中で、はたしてこれで自立体制なり今後の発展が約束できるのかどうか、というのには、御案内の通り、もちろんあなたの方にはあなたの方の言い分はあると思うのであります。たとえば戦時補償の打ち切りをどうするんだという、そういうお話もあるいはあるかもしれない。しかしその問題は別として、今この法案にかかっておる大きな国民的負担は、この法案が通れば、多額の血税が海運再建という名のもとに流れていくというか、注ぎ込まれるわけですから、でありますから、国民的立場からいけば、単純に——単純制ができて、今後の海運というものはもうあまり気を使わぬでも、これによって、大きな変革だから発展性があるんだという効果というか、ねらいがやはり約束されなければならぬと思うのです。そういう点についていかうに考えておられますか。

○進藤参考人 お答え申し上げます。これは私の考えでございますが、從來政府からお出しになっていろいろの資料は、将来船をつくらせていくという点には触れていないのであります。そして現在、御承知のように、開発銀行で俗に言いますさみだれ方式、新造船を今その方式によって許可になつておるのでございますが、それによりまして、償却もできず利益も出ないというような新造船は許可されな

方法で許可をされておる。それで一応今つくっておる船はそろばんはとれるということになっておるのであります。それを計算の中へ入れますと、何とかオペレーターの大部分はそれによって自立できる状態になるだろうと思つておるのですが、先ほど申しましたように、これにはオペレーターの問題がございます。数からいいますと、オペレーターが非常に多い。それが自立体制ができるには私は断言できません。すけれども、一応オペレーターが自立体制ができて、そして保証債務とかオペレーター等の、先ほど玉井参考人からお話がありましたように、用船料の問題とかいろいろの問題がこんがらがつて参りますので、オペレーターが自立体制に入ることに見込みがつかますと、そのオペレーター関係を調整して進んでいきたいと思つておるわけですから、それです。それから全部がそれによって自立体制はできないが、これは七割くらいは船腹でございまして、それが自立体制に

一日も早く自立体制のできるような方法で進んでいきたい、そういう政策を監督官庁とも打ち合わせし、銀行その他にも相談して進んでいきたいと思つております。

○久保委員 なかなかお立場上むずかしいことだと思つておる。そこで逆になりましたが、今の参考人のどなたからもお話があつたかと思つておる。われわれもそういうふうに見ているのであります。というの

は、海運界自身が将来の日本海運の展望、あるいはその経営のあり方、こういうことに勇氣を持つて、この時期をおいてはもう言う時期はない、こう私

は思つておる。ところが現実には、どうも大へん失礼かもしれませんが、けれども、海運界自体にはなかなか発言力がなさそうに見えるわけであり、ますから、この期に及んで、真に日本海運の経営者として、言うべきことははつきり言つて、そしてやはり自立体制というか、発展策を強行しなければいかぬと思つておる。今までお述べになつたいろいろな政策自体は、むしろ再建法の前に先行させるべき一つの方策だと私は思つておる。ところが今日の海運論議となれば、この再建整備法一つにかかっている。海運界また新聞その他の報道するところによりますれば、合併、集約ということ、右

往左往——ではないでございまして、それが血道を上げておる。もちろん経営者の方々は、それぞれ自社中心に、個々の海運の自立再建というか、発展性を展望をつけておやりになつておると思つておる。とにかかくこの利子たな上げという一つのパスに乗りおくれはならぬということから、そういう方向がとられるとするならば、私は非常に残念だと思つておる。少なくともこの際、もうこの時期をおいては海運界はものを言う時期はないので

はなからかうかと思つておる。私がかしろうかとして一番心配するのは、さつき申し上げたように、はたしてこの二つの法律が中心的に今後推進されることとして、政府が期待する、あるいはできるかどうかということだけで、われわれはそうであるかという立場には今日ない。くどいようであります。多額の税金を流して、これはもちろん今日までの政府の責任であります。そう

いうものを流しながら、約束もできないというのでは、これは大へんなことだと私は思つておる。そういう意味でいかがですか。私が聞きたいのは、今のお話は自立体制は半分くらいはできるだろう、こういうお話なんであり。私もそうだと思つておる。そうだとするならば、この法案は五年間に自立体制ができるという約束が前提になつておるのであります。この点では非常に食い違いが多いと思つておる。

それからもう一つは、集約も、先ほど土屋参考人が海造審の中の意見よりは、この方がベターである。いわゆるオペレーター同士の合併が必須条件だということはいいいのだ、こういうふうにとられました。今寡占状態において、寡占理論からくるところの過当競争を押えるという面では、なるほどそういう見方もあります。しかし必ずしも寡占状態に、そういう形で置くこと自体が、日本海運の将来のためにもなるかどうか。あるいは約束されるというか、予定される六つか七つのグループ自体が、それでもういいのかどうか。むしろ集約の内容については、これは過当競争自体の分析が必要だと思つておる。言うまでもありませんが、たとえ定期航路については六つか七つで集約というか、押えることができませぬ。しかしこれでも完全ではありません。むしろ不定期船、専用船、タンカーを各社とも同じような形で包含した場合には、残念ながら今以上に四年間は過当競争ができるだろうという逆の見方も出てくるかと思つておる。であります。でありますから、むしろこの際再編成をするというならば、

一三

その中身についてもやはり検討があるべきだ。言うなれば、先ほども土屋参考人に申し上げましたが、その船の形、船の種類あるいは航路の配船地域の調整というものも含めて、もちろん定期航路の配船調整とか航路調整を含めて、それを中心にして集約合併がなされることの方がよりベターではないか。私もしろうとでありまして、約束はできません。しかし当面考えられる最大のものといえは、そういうふうではないかと思うのですが、この法案ではそれが約束されると思っておられませんか。いかがですか。

○進藤参考人 お答え申し上げます。

これは全く考え方の相違でございます。私は、私は寡占の状態に一度いたしまして、六社とか七社にして、そのインター・グループにおいて強力なる提携をやり、合理化を進めていく、そうすればそれが一つになるか二つになるか、そして少なくともなればなるほど、寡占理論として当然のことでございますが、お互いの過当競争、不当競争を避け得られるという自信を持っておるのでございます。それですから、その線について今業者間で話し合いを進めておるのでございます。

それから第一の問題でございますが、われわれはわれわれの考え方があるのでございますが、どうしても実現できない問題が大きく振り上げ、これは理想としては非常にけっこうなものであります。ところが、関係の方から世間も認めていただき、関係の方から了解していただけたものという点でお願ひして、あるいは社会党の先生方から見れば、何だかまぬるいことを言つて、もっと大きく持つてきたなら

ば何でもやってやるとおっしゃるかもしれません。いろいろな判断からいたしますと、現在の線が実現性のある点ではないか。

それからこの前の法案が出ましたときには、本法案をもって今後いかなる海運政策も助成政策もやらないということが載つておりましたのですが、あれは私は撤回になったものだと思つておりまして、今後この法案の遂行上いろいろ問題が起きてくるだろうと思つてございます。たとえばオーナーの問題、すなわちそのオーナーの問題の裏は不経済船、高船価船の問題にひつかかっていると思つてございます。それから内航の問題とか、いろいろの問題が今後起きてくるから、時と場合と、いろいろ今後経済の変化もござい

○久保委員 私どもの受け取り方は、

逐次やっていくというのじゃなくて、あなたも御承知の通り、海運界はもうだたんばに來たというところで、これは見ようによってはその一つの対策だと思つております。あとの問題の方がむしろ大きいかもしれぬ。だから政府にわれわれが要求したいのは、あなたたちもそうだと思いますが、ここに十一月二十八日の「海運業界の体制整備に関する意見」というのがあなたの方から出ておられますが、これはこのうちの一部だと思つております。全体の視野からいってそれを優先すべきかという政策が成り立たなければならぬ。俗に言う成り行きまかせという言葉があり

ますが、一つやってみようじゃないか、それでそのときはそのときでまたもう一ぺん考えてみたらどうかというふうにも受け取れるのです。それは、今度は收拾がつかないというのが私たちの見方でありまして、いずれにしても見解の相違であります。問題は、私たちは五年後に再び收拾すべきところの事態を招かぬように、業界としても慎重に配慮すべきだと考へておる。もちろんそうだと思つて

○進藤参考人 お答え申し上げます。

そこでもう一つお伺いしたいのは、たしか暮れか今年になってかと思つてございまして、日本船主協会は長文の要請書を出して、その要請書は、北米航路、いわゆるアメリカ航路におけるところの盟外船対策として、海上運送法の改正を強く要請したと思つてございまして、それはいかが、それはいかがですか。

○進藤参考人 お答え申し上げます。

北米航路の問題につきましては、先般この運輸委員会でもいろいろ質疑がございまして承つておりましたが、われわれの考えといたしましては、現在アメリカのシンピング・ボナー・アクトその他がありまして、その法案の問題にいろいろわれわれとしては抗議をいたし、これはわれわれだけでございませぬ、欧州の船主その他から攻撃をされておるのでございまして、今、日本でやると同じような法案を考へていただくということになりますと、われわれが反対した建前上、今すぐそれが出ますと非常に問題を紛糾さすので、しばらくこの海上運送法の一部改正の問題は時期を待たされた方が国際的立場からいいてはいいか、われわれ

はその前にまず盟外船に対する問題は、業者間で強度の提携をやる——これはニューヨーク航路でございますが、配船調整、共同集荷、施設の共同使用その他をやりまして、たとえば盟外船は神戸、名古屋、横浜、サンフランシスコ、ニューヨークへ行く。われわれは神戸だけで全部が一緒になれば、神戸だけで満船になってしまふ。そういうふうに配船調整をすれば、神戸一港積み込みのニューヨーク一港揚げということができませんから、相当運賃は安くてもこれにたえられる、競争できなくて盟外船に対抗していく、そういう方法を先にとつていく、そういう方法をとつていく、ということに今ニューヨーク関係のオペレーターの間で協議をいたしておるのでございまして、その上で海上運送法の問題は考へていよいよいよいよなろうか。これは東南アジアの諸国が、日本がそういう法案を出しますと、またそれについてきいて、そうでもなくとも今いろいろ問題を提起しておる国にさらに拍車をかけて、世界の海運が收拾でき得ないような状態に陥るおそれがある、それがはたしていいのかわいのかということを冷静に考へなくちゃいけない、これを業界の考へ方はそういう方法でやりたいと思つておられます。

○久保委員 われわれの考へ方が冷静でないのかもしれないが、船主協会としてつい最近そういう長文の海上運送法の改正の要請をされておりました、ただいま進藤参考人のお話では、今度は冷静になつた、こういうことではあります

○久保委員 われわれの考へ方が冷静でないのかもしれないが、船主協会としてつい最近そういう長文の海上運送法の改正の要請をされておりました、ただいま進藤参考人のお話では、今度は冷静になつた、こういうことではあります

が、そういうことにわれわれはどうも不可解しごくな感じを抱くわけでありませぬ。先ほど申し上げたように、海運界はものを言えなくなつたものではなからうか。重大な段階に來て、ものが言えないようでは、残念ながらなかなか自立体制とか今後の発展といつてもむづかしいのではなからうか。こういうことを申し上げているわけで、決して非難はいたしません。お立場を深く同情いたします。ただ問題は、北米航路、特にニューヨーク航路について航路調整というか、そこまでの考へを一本化するということになりますが、そういうものはおやりになることは当然のことだと思つております。しかし海上運送法の改正をせずして、これに一本化した運航をやり、なおかつこれに航路調整のいわゆる航路補助金、そういうものを要請されるということでありませぬが、われわれ自身は、これは問題が逆であるというふうに考へておられます。念のためにこの席で申し上げておきたいのは、ざるに水を注ぐような政策は、われわれは反対である、こういうふうな考へておるわけでありませぬ。なるほど国内海運業の過当競争は、ニューヨーク航路において、今の構想で防げるかもしれない、今の構想は国際航路でございませぬ。しかしこれは残念ながら問題が解決しない。なるほど多少メリットはないとは、私はしろうとでありませぬから言ひませぬ。言ひませぬが、少なくとも大きな抜け穴は何かという、航路の秩序を乱しているところのいわゆるアメリカの諸政策、それから來るところの盟外船でありませぬから、これに対して防衛的措置をとらずして、パケツに穴をあ

けたままで水をくむようなことは断じてやるべきではない、こういふふうには思っているわけでありませう。それから先ほど、お言葉ではあります、私どもはなるべく多く持つてくればやってやるというふうなことは言っておりません。それは誤解でありますから、この席で御解消いただきたい。われわれは決して現実的なことを無視しての問題ではなくして、できるものの努力を先にすべきである。その上に航路調整、航路補助金が必要なら航路調整の上に補助金を出す。そしてやることはいわゆる日本の海運界のためであり、産業界のためである、こういふふうな考えでありますので、誤解のないようにお願ひしたいと思います。

次に先ほどの雇用対策の問題であります。全日海との間には、南波佐間さんも来ておりますが、一応新聞の報ずるところによりますれば、労使協議会とか、そういうところで、船主団体と船員組合の間で、この船員の雇用安定策については一応結着がついたと思っております。それはその通りであるかどうか。それを今後ともこうしたいら問題が出てくると思っております。やはり全日海との間に一応やっつけていくお考えであるかどうか、いかがですか。

○進藤参考人 お答え申し上げます。雇用安定の問題に対しては、全日海との間には、今おっしゃいましたように、了解がつきまして、調整機関をこしらえて双方協議いたしております。○久保委員 これは関連して南波佐間参考人から一つお答えいただきたいと思っておりますが、私たちが今申し上げたい

うなことで了解して、一応の安定のめどがついている、こういふふううに了解するのでありますが、それでよろしいかどうか。○南波佐間参考人 私たちと船主団体の間では、基本的な考え方については、全体として、船主団体なりあるいは船主団体の全体として雇用調整をやるといふ考え方においては一致をしておりますけれども、まだ具体的に結論が出ておりません。○久保委員 そうしますと、これから具体的な細目というか、そういうものも取りきめて、大よそ今お二人がお話し合ひになったような線で雇用安定を期していこうという決意には、両方も変わりございませんか。まず進藤さんから。

○進藤参考人 お答え申し上げます。その方針でやりたいと思っております。○南波佐間参考人 われわれのこの問題に対する態度は、結局百数十社を対象にしておりますので、各企業においては余るところも足らぬところもあるはずであります。そこでその実態をまづ船主自身で調整をしてほしい。船主自身が自主的に全体の中で調整をして、その結果に基づいてわれわれと交渉をする。そのためにわれわれは実は非常に今問題になっておりますが、新採用というものを押えているわけでございます。というものは、まず入口をどうしておかないと、現在の組合員の雇用情勢というものはむずかしくなっております。そういうことで、われわれとしては、海運は発展するのですから、現在の組合員に犠牲者を出さない、そういうかたい決意を持って、またそれができると思っているわけでありませう。

○久保委員 そこで進藤参考人にお伺いするのですが、松尾参考人から先ほど陸員の問題についてお話がありました。ところがあなたの先ほどのお話では、これは各企業の自主性というお話でありませう。今南波佐間参考人からのお話では、いふならば各企業で調整はまずやるけれども、あとの問題についてははいわゆる海運全体の問題として上へ上げてやる、こういふことのように聞いたわけですが、そうだとすれば、陸員に即応するためには、やはり同様の措置があつてしかるべきではないかと思つておりますが、これはどういふことですか。

○進藤参考人 お答えいたします。組合の性質が陸と海とは御承知のように入らぬのでございます。片方は単一組合でユニオン・ショップになつておるのでございませう。各経営者が自分のかかえておる社員に対しては、あくまで全責任を持つて善処すべきだ。私はそういうふうな考えをしております。それがどうしてもできないということになつて話し合おうということになれば、われわれはそれに対して全体の意向がそういうふうになつてくれば、そこで考へるべき問題であらうと存じておる次第でございます。

○久保委員 それでは松尾参考人にお尋ねするが、今の進藤参考人の御意見は、まず全日海の方は単一組合であるが、あなたの方は連合組合であつて、それぞれ企業の組合があるから、そこでまず第一にやつてきて、どうしても話にならなければ、その結論として

いわれる船主団体との関係が出てくる、こういふ今のお話なんだが、そういふふううに了解していいのかわるか、今後の問題として……。○松尾参考人 ただいまの久保先生の御質問でございますけれども、私どもはいたしましては、確かに単一組合ではない。企業別の組合がたゞさん集まっておる。しかしながらこの法案の審議でも明らかでございます。やはり集約といふことになりませうと、やはり六つあるいは七つの組合といふふううに統合合併がこれから進められる、そういうことになりませうと、現存してあります各企業にそれだけの人員がはたしてスムーズに、雇用の安定という方におきまして、対策が立てていけるかどうか、これは非常に疑問だ。従いまして海運産業の再建にあたりましては、やはり産業界内全般での調整、こういふことを船主団体といたしましては当然考へるべきである。またその用意を始めるべき段階である。従いまして、時期が来れば、そういう必要が起つてくれば、何かそういうふうな統一的な調整機関といふ進藤参考人の御意見でございますけれども、私は、そういうことを待っていたのではおそい、むしろ新しい考え方立ちまして労使協調の精神で、この精神に基づきまして、今のうちにそういうチャンネルを一つ置いておきまして、陸員の問題についても周到な準備を進める必要がある、こういふふううに考へております。

○久保委員 今の松尾参考人のお話、その通りだと思つておりますが、少なくとも大きな変革で、企業別でいろいろ実態も違ふ。しかしその中にいる

陸員にしても、いろいろ才能の問題もあると思ひます。たとえこれらから合併する場合には、資本力その他で格差があるものも合併することになるでしょう。集約されませう。そういう場合に、片方の弱小といつてはなんですか、弱い企業の中に優秀な陸員がいる。こういう場合には、自主的なその企業だけの判断では、日本海運全体からすれば貴重な人材がある。しかし進藤参考人のお話では、どうも各会社でやつてくれ、簡単にいへば、おれの方の責任じゃないぞ、そういうことであつてはならぬのじゃないかと思つてます。高い視野に立つて、将来の海運界の発展という立場から貴重な経験を持った陸員をそういうところに追ひやることは各企業の責任ではない、むしろ全体的な立場から消化すべきだと思つております。それは十分御考慮いただきたいと思つておりますが、いかがですか。

○進藤参考人 お答え申し上げます。全く私も、自分のかかえておる従業員に対しては非常な愛情となにを持つて処理いたしておるのでございます。これは、私のことに関しましてはなほ失礼でございますが、海員組合の場合には、海員は船を離れますと、これは仕事を探すのは非常にむずかしいのであります。しかし陸の場合には、ほかに非常に転換性で、融通性で、ほかに非常にものがあります。いずれも優秀なる人で、海運産業で育ち、将来も海運産業に身を投ずるといふ方ですから、できる限り海運産業に残つていただいて、将来の発展に資したいと思つておりますが、ちよつと終戦直後、膨大なる船腹を持つておりまして、海

陸とも相当な人数でございまして、それがみな船が沈んだとか、海外勤務の人間、兵隊に行っている人間がリュックサックを背負って、あの軍靴をはい

て、われわれの会社に続々と帰って参りました。それであのときに、私たちが、船はなし、何とかしてお互いが助け合って生きていかなければならぬという、そのきびしい場面に直面しまして、いろんな仕事をそのときにやっただけでございますが、あのときの気分が、今海運は非常時でございますから、われわれの会社の社員の諸君にも私は直接話をする、そのときの気持ち互いにこの産業を守っていくというか、これは先ほど申しましたように、斜陽産業で将来はもうすたつていくというなら別だが、伸びていくのだから、お互いに苦しいところを分け合ってやっていこうじゃないか、一時はかた働いてもらってもまた海運というものが伸びていくのだから、そこで一つ手を握ってやっていきたい、私はそういう気持ちでおるのでございます。経営者はみなそのようにならだと思っておりますが、まず企業体でやっただけでございますが、今お話しのあるありましたグループが六つとか七つでございます、そのグループ内においてお互いが助け合っていかなければならぬ。全体で考えるのは実行面において非常にむずかしい。これが船の場合ですと、お互い融通し合ったり、職種別に過不足があったり、右左にいくのでありますが、陸の方はそうは簡単に参りません。これは経営をやって人をお扱いになれば、それはよくおわかりになるだろうと思う。これは人をよく知っている範囲内において、内輪で融

通し合って、お互いが助け合っていくというのが一番いい方法じゃないかと思っておりますが、いかがでございましょう。

○久保委員 人を使った経験があまりありませんのでよくわからないのであります。ただし使われた経験はたくさんありますので、その立場から申し上げておきたいのですが、なるほど進藤参考人のところの会社は、あなたの今の話で了解いたします。しかし、企業にもいろいろ格差があり、種々雑多であります。そういう場合には、やはり最後にはそれそれ船主団体として対策を講ずべきではないか、こういう考えを持つべきだと思っております。これは当然やるべきだと思っております。これは別にあなたの方に考えを押しつけるわけには参りませんからやめておきますが、少なくともそういうふうにしなさいと、かえって集約、合併が手かせ足かせとなつて、人員の面から来るのじゃないかという心配もあります。それからもう一つ、これは玉井参考人にオーナーの立場からお尋ねするわけですが、われわれの見るところと大体同じようだと思つて、先ほど来お述べになつた御意見通り、今度の集約のメリットはオーナーにはない、むしろこれはきつくなるというところでありまして、本来ならば集約という一大変革でありますから、オーナー対策がやはり並立してやらねばならないと思つておりますが、どうもこれまた玉井さんを前に置いて悪いのであります。あなたが、言いくいことでありまして、あなたの方はオペレーターにどうしても十分にもを言えない立場にある。そこで今度の集約が出て、まあお前

らちょっと待つておれ、あとからめんどろを見てやるから——先ほどのお話を曲解すれば、正当に解したと言つては失礼だから曲解と言つておきますが、進藤参考人の御意見からいけば、大体オペレーターの自立体制ができればあとからめんどろを見てやるという話にもなりそうだと思います。私は海運人としてオペレーターとオーナーの区別はないと思つて、やはり全体として考えていくべきだと思います。

そこでああなたは、あとから一つ考えをもちたいというお話であります。か、あとから考えて間に合うのかどうも、五年後のいわゆる自立体制を確立するといふはつきりしたものでなければならぬ。その場合に一つの大きなウエイトは運賃の問題、用船料の問題になつてくると思つて、用船料は今日膠着したところのオペレーター・オーナー間の一番大きな問題であります。極端なことではありますが、むしろこのきつなを切るということが先決ではないかと思つておられます。しかし現実にはなかなかむずかしいかもしれぬ。今後そういう集約された体系の中では、さらにこれがむずかしくなる。オペレーターの自立体制をつくるには、用船料をさらに引き下げるということが今の一番の問題です。その他の政策は一切ありません。この二つの法案だけですから、あとは期待するといふことでありましょう。政府もその辺はあまいであります。われわれ自身はその他の政策がなくはないと思つて、ところがそれが結局オペレーターが問題にするところの用

船料の引き下げがある。そうなたった場合にはたして自立体制ができるのかどうか。むしろこの集約によつてだんだん衰亡して行くのじゃないか、こういうふうな考えが、いかがですか。

○玉井参考人 今久保先生のお話の通りでございます。私もつづれるといふことはオペレーターの足を引っぱる形になると思つて、それでまずオペレーターを強化してそれからオーナー、こういうことになつておるのであります。今お話のように待てない状態にあるといふことは事実でございます。そこでこの法案ができる前に、この不経済船を何とか織り込んでもらえないかというところもお願いしたわけでありまして、運輸省で高船価対策ということも出してもらったわけでありまして、これが大蔵省で全面的に削られてしまったという結果になつております。

表わしまして、この法案に伴つて直ちにこの問題を取り上げていただく、こういう運動を今やっておるわけでありまして、その点御了承願ひましてこの法案をまず通していただき、直ちに経済船対策をやつていただきたい、かように私どもも考えておるわけでございます。

○久保委員 時間もありませんからなんですが、この法案をということは、大へん失礼ですが、半ば強制された立場から言わざるを得ないのではなからうかと実は同情しているわけでありまして、いざいざしても、この法案ができてあと非経済船対策というものが日ならずしてできるという見通しは今日ありません。あるならば同時に提案すべきだと思つておられます。むしろそういういわゆる海運の構造的変化に対応したものをまず第一に打ち出すべきだと私は思つておるのであります。構造変化に対応したというならば、今度の再整備法での集約という形ばかりのもの、構造的な政策も一つであります。しかし、これは構造的な政策になり得ない、今のお話からいっても、極端なことを言つと、それはなるほどオペレーターの一部かもしれませぬ、ある航路の一部であるかもしれませぬ。そういう構造的な政策が、さもなければならぬ。しかも法案の成立をお急ぎにはなからうかと思つて、どうも自己矛盾ではなからうかと思つて、専門家に對して大へん失礼ですが、われわれはそういうふうに見ているのであります。そこで、最後に進藤参考人に伺ひますが、この法案が通れば当然系列会社がその傘下につくといふことであ

りますが、系列会社というものは、これは法案でははつきりしませんが、いずれにしても資本支配をするという形になります。聞くところによれば、三割程度の株式を保有するということであり、今日、今日の日海運界にはそういう株式を保有するだけの金がございませぬか、いかがですか。

○進藤参考人 答え致します。

新たに三割の株を持つ金は、今おっしゃいましたように、ございませぬ。これは金融機関が中に立ってその金をあつせんすとかしていただくということになるかと存じますが、その金にいたしまして、そろばん勘定いたしますと、今後五カ年間無配の株でございますし、その辺どういふふうにいたしますか、技術の存するところでございませぬ。これは公の席では申されぬ方法もいろいろあると存じます。まあ合法的にいろいろ方法もあるだろうと思っております。それから先ほどおっしゃいました用船料の問題でございませぬが、用船料が安くなるか、日本の船といえども世界の海を走っている世界用船料というものは大体のマーケットがあるでございませぬ。それから飛び離れて高くやれば、その動かす船は赤字が出るのは明らかなんです。それでですから世界の標準から大幅に離れたような用船料は出してございませぬ。そしてかか関係の会社に対しては、そこが悪くいきまして、直接それがオペレーターに影響してくるのでございませぬ。これは戦前の何も親子関係、兄弟関係のない、親類づき合いのないものならば別であります、今は大なり小なり全部関係がありますか

ら、その点に対しては内容にまで立ち入って用船料の算出をいたして、おのが現状のように聞いておられます。

○久保委員 今の金の正面の方はおやりになるそうでありまして、よしんば金が正面されても、株を現実に持つということになりませぬ、上場株にして上場してない株にして問題があるうと思ひます。なるほどお手並み拝見ということになります、取ればはいかぬと思ひます。なかなかそう簡単にはいかぬと思ひます。なにか何かを、ただ公の席では申し上げられぬということであるから、秘策があるかと思ひます、秘策に期待するよりはかきかしいと思ひますが、これは現実にはむきな問題であると思ひます。

それから、今の用船料のお話であります。別に飛び離れた高い用船料を払えという話ではありません、むしろ集約をやるといふ場合、集約のメリットをオペレーターが持つということならば、少なくとも用船料を引き上げるということにはならぬだろうという意見なんです。ところが、今の用船料でオペレーターがやっていけるのかというところ、それはやっていけないという格好でありますから、非経済船という問題もありません、そういう対策がいまに今の用船料にあるいは以下ということにならぬと、オペレーター自身もメリットを持つわけにいかぬ、効果をねらうわけにいかぬということ、必然的にオペレーターにしわざせが来るであろうという推測をしておられるわけでありませぬ。幸いにして御努力の結果、オペレーターも自立体制ができるというならば話は別であります。いずれに

ても私どもはそういう心配をしておられることでありまして、私は以上で終ります。

○木村委員長 加藤勳十君。

○加藤(勳)委員 主として進藤参考人にお尋ねしたいと思ひます。ここで述べたことには、今久保君から開きかけたようなことは、今久保君から開きかけたの会長という立場においでなる進藤さんにお伺いしたいと思ひます。

実は私どもの手元に、学界の有志の名でパンフレットとその参考資料が回ってきたわけでありませぬ。それを見ますと八つの学会、東京海運研究会、交通学会、港灣経済学会、経済政策学会、国際経済学会、貿易学会、経営学会、関西の海運研究会、この八つの学会に属しておられる百六十四名の二十名の大学の先生方が名を連ねておられる。そしてそのアンケートによって回答を求められておりますのは、回答未着のもの四十二で、保留が二で、慎重論が二で、未着、保留、慎重論合すると四十六で、差引百十八人の学会に属する学者がアンケートを出しておられるわけだ。しかもこれらの学者は三十一の専攻科目を担当しておられる。学者の諸君であります。これらの諸君が大体この法案の主要なる点である集約化の問題、利子の支払い猶予の問題、法の実施について、過剰人員の処理、設備の近代化、こういう五つの問題を中心として意見を求めておられるわけでありませぬ。もちろんこの意見の中には、私も私が拝見して、ある点には賛成し得られるものもあるし、ある点には賛成し得られない意見もございませぬ、こういう意見が出たという

とは、船主協会という立場において御承知になっておられますか。

○進藤参考人 答えいたしません。

実はその発起人は伊坂市助君だと私は承知しております。私が病気で、ちよつとかせを引いて休んでおりましたときに伊坂君から電話がありまして、そういうのを見たか、こういうわけでありませぬ、私は旅行したりちよつと出たりしております、それをまだよく読んでないものでございませぬ。そして電話で返事しろということだったのでございませぬけれども、そのような次第でまだ見ておりませぬので、承知したいと思ひます。

○加藤(勳)委員 この法案はしばしばこの委員会において、また皆さんがこことお述べになりました点からい

まして、日本の海運にとっては画期的な大きな整理案なんです。そういうものについての専攻の立場からいろいろ意見を述べられるということは、あつてもだと思ひます。しかもこの法案それ自体は、私から申し上げるまでもなく、合理化の委員会でも十分審議されて、脇村教授を中心とするいわゆる七人委員会で作成された、こういうことも聞いておられるわけでありませぬ。もちろんこの中に政府と違ふ点もあつておられます、そういう学者の意見が相当強くなると、それが影響しておられることは、これはお認めになります。いかがですか。

○進藤参考人 実は七人委員会の中に

私も入っておりますのでございまして、その審議の様相については、私もいろいろと発言いたしました。ただいれられなかつた点が多ございませぬ、一応

そこでは発言いたしました、学者の考え方その他は承っております。同時に、本案につきましては、海運研究所というのがあるとして、東京の大学との関係を担当されておられる方がみなおいでになってございませぬ、そこにおいでになって議論されました。そこには解しておるのでございませぬ、と申しますのは、海運研究所においでになつておられるのは一応そのトップ・レベルの学者でございまして、そこに出ておりますのは比較的多い方じやないかと、助教連中が比較的少ない、私よく読んでいないものですか、私よく読んでいないものですが、私よく読んでいないもの、学者の意見は十分われわれ業界人としても承っております、それを反映しておるつもりでございませぬ。

○加藤(勳)委員 本来ならばその委員会にいられるあなたのあつておられる、プルベールの学者の皆さんが意見を述べられる、その集約としてこういう案ができたと思ひます。その審議の過程に今おっしゃるような若い、しかも若いというものはある意味からいって企業合理化についての近代性を持ち、従って将来に関する見通しについても、若いのが新しいはつた見通しを持っております。学者の諸君だと思ひます。もちろんこの中には私の意見と違ふ点もあつておられます、そういう点は別にしておられます、少なくとも八つの学会、三十一専攻科目にわたる広範な学者のグループが意見をまとめておられるとするならば、そういう学会の、もしくは学者の意見を委員会審議の過程で取り入れられるというか、あるいは参考にお聞きになるということが妥当であつた

れども——これはあなたに言うこと
じゃないけれども、妥当であったが、
それがなされなかつた。それで今度い
よいよ政府案として国会の審議の過程
にこういう意見が出てきたとするなら
ば、私もこれはこれらの学者の意見を十
分参考にする必要があると思うので
す。今申しました五つの主要眼目の中
で「法の実施」という一点、三番目
ですが、これには多くの利害相れない
海運業者の間の意見を封じたま、い
わゆる未調整のまま法案の審議を急
ぐべきでない、こういう意見が盛られ
ておるわけなんです。そうしてこの五
つの項目の意見に対しては、百六十余
名のうち百十八名の学者の先生方は
いずれもこういう学会の有志がとられ
た措置を承認されており、今後の反対
運動を可とする、こういう返事を出され
ておるわけなんです。そうすると、こ
の問題は業界においても何かしらもや
もやしたものがあつて、国会の審議にお
いても与党の諸君は政府案だから仕方
がないから沈黙を守つておられるのだ
らうけれども、いろいろ審議していけ
ばいくほど相当困難な問題が出てくる
と思うのです。しかも公平厳正である
べき学者の諸君は、なおいろいろな疑
問を持つておられるわけなんです。本
来ならば、あなたは先ほど賛成だと
まつてからおっしゃいましたが、何
もないよりは、あるいはいいという意味
においての賛成であろうと思つては
れども、案そのものはさつき久保君が
申しましたように、私どもに非常に危
惧の念を持つておられます。実際これ
が今度きならば、もう今日までの過程
できたんじゃないか。さつき土屋さんが
おっしゃいましたように、造船界と

いうものは一つの災いをなしておりま
すけれども、しかしそんなことにとら
われて公正な国会の審議がじゃまされ
ることはないと思うのです。従つても
う少しくスムーズにいけるものであるな
らば、今日までですに相当の意見が
出ておつた。それがなかなか出てこ
ないで今日この案が出てきた。しかも
出てみると、それに対しては業界にお
いてももやもやが打ち消されてないし、
それから私どもの方においてもいろいろ
なる点から質問をいたしてみますが、
どうもなるほどそれならもつともだ
いようにはつきりした気持で賛成の
意思を表明するということができない
し、外部における専攻の学者の多くの
方々もまだ検討の余地が十分あると言
われておる。ですから、こういうこと
に対してあなたの立場としては賛成す
るということをおっしゃるのもつとも
もだと思つておつても、ほんとうは
どうですか。これを認めることは無理
だらうと思つても、しかし今松尾
さんもここで従業員の立場から反対を
表明しておられるわけなんです。だか
らそういう点からいさましてもつき
りしないものがあると思つても、こ
れは返事を求めることは無理だと思
いますから、これだけの発言だけにど
めておきます。

ものがあつて、私はまだ封を切つてな
い。これは一昨日私のところに来たよ
うに思つておるのです。そしてコンク
リートなものになつてしまつてからそ
ういう意見が出ましたので、おそらく
委員会として取り上げる余地がなか
たんじやないか、私はその点はそう
解します。それから船主協会としての
本案に対する審議のなにお話いたし
ましたら御了解願ふと思つておるの
です。私は会長として独自の意見を出
すわけでもございませぬ。これはすべ
ての会員の意見を私が代表して申し上げ
ておるので、この案の船主協会として
の審議は必要以上に審議を重ねまし
て、たとえ理事会でも、もちろん常
任理事会でやつて理事会にかけ、それ
から神戸に二度ほど行きまして、阪神
地区船主、これは理事になつてない方
がおりますから、その船主をみな網羅
いたしましてそこで御説明申し上げ、
ここに御列席の局長からも補足的の御
説明も願ひ、そしてまた東京でも京浜
地区の船主全部集まつて、やはり書い
たものも出し、それで最後に取りま
めまして、これに対する反対は、御心
配のような点は一人もございませぬ。
全部賛成で私に一任であります。これ
は自信を持つて申し上げます。そこに
出ておられます案がもし出たとしても
ら、それは責任ある方の返事でない
私に解いたします。船主協会として
はそういうふうな了解します。その点
は断言を申し上げます。船主協会として
は、表ではそういうことをおっしゃ
っている人があつても、裏ではさうい
ふふうにおっしゃっているのか、どちら
が本心かわかりませんが、公の席で発
言がないものならば、それを正しいも

のとは認めます。これがいきさつで
ございませぬ。

○加藤(勲)委員 よろしゅうございま
す。

○木村委員長 内海清君。

○内海(清)委員 いろいろ質問も行な
われましたが、進藤船主協会会長に一つ
お伺いしておきたいと思つておるこ
とは、ただいまのお話を聞きますと、船
主協会としてはこれに踏み切られるま
では一人の反対もない、従つて船主
協会の会員全体の方がこの案によつて
みずから自主的にこの再建整備に当
るといふ御決意だと解釈してよろし
うございませぬか。

○進藤(勲)委員 よろしゅうございま
す。今のところ表に現われております
のはそういう状態でございます。

○内海(清)委員 そうしますと、これ
は五年後に再建ができるということ
でございますが、それに対する御決
意は十分皆さんおありのことと思つ
ますが、いかがでございますか。

○進藤(勲)委員 先ほど申しましたよ
うに、本案の遂行にあたりましては一人
の反対もなく会長一任ということにな
りまして、その後の経過は理事会そ
の他で御説明申し上げます。皆さん
これに向かつて進進されておるのが現
状でございます。

○内海(清)委員 それでは、今のお話
によりまして、船主協会の少なくとも
会員の皆さんはこの法案の精神によつ
て五年後には必ず再建する、さうして
いわけのこの規模によつて国際競争力
を増し、国内の過当競争もなくなる、
このことははつきり皆さん御自覚に
なつておることと思つておられます。
この点、間違いがありませんと、今後

おきまする海運界の再建ということに
非常にむずかしい問題が出てくると思
うのであります。もしこれによつて失
敗しますならば、先ほどもありました
けれども、海運界としては再びなかな
かもの言ひにくいという状態にもな
るかと思つておられますが、しかし七
人委員会あるいはその他の運輸当局な
どの発言などを見まして、もしこれ
がいかんければ、さらに次々とこれを
考へてやつていかなければいけません
うといふふうなことも私もいろいろ
なもので見ておるわけでありまして、
が、さういふふうなことについては、
船主協会としてはどうお考えになつて
おられますか。

○進藤(勲)委員 一番最初にお話ござ
いまして船主は賛成しているが、これ
によつて五年後には自立体制に入
るとはこれは絶対申しませぬ。その点
はさういふお考えでしたら御訂正願
ひたいと思つておる。全部は絶対入りませ
ぬ。先ほど論議され、各参考人から
もお話ございましたように、これは
主なるオペレーターが入りまして、
オーナーの一部等が入りまして、それ
が母体になつてその入らないところを
どうして早く自立体制に持つていくか
ということを努力するのでございませ
ぬ。その点御訂正願ひまして御了承
を願ひたいと思つておる。

○内海(清)委員 そういたしますと、
次にお伺いしたいと思つておるの
は、まあオーナーも船主協会の皆さん
も入つておられるわけでございますが
が、さういふことは、ここに一つ
の問題は、まずオペレーターが十分自立
体制に入つてしかる後にオーナーがこ
れに入るといふ今の皆さんのお考え

のようでありませぬ。もしこの場合オペレーターが自立体制に入っているいろいろな集約されますその期間に、原資とかその他の問題において、あるいは親会社様がこれをめんどろを見るときは、このことによつて、若干おくれ、まあ具体的にいへば半年とか一年とかおくれ、オペレーターが自立体制に入り得るといふことに相なった場合、今の法案のこれから申しますと、いろいろ期間的なの制約もございませぬ。そうすると、そういうものに制約されませぬと、オペレーターの立ち直りということが、自立体制といふことがなかなかおくれ、自立体制といふか。これは船主協会会長としてその点どうお考えになっておりますか。

○進藤参考人 オペレーターが六年、七年くらいで入るといふような先がございませぬ。現在われわれは、それぞれグループの方々が検討されておるのでございませぬが、その場合は、それは入るような状態にしたい、自分のところはおくれない、自分のところが三年でいくなら、それを四年にしても、なるべく多数の人をかかえ込んでこの法案の恩恵に浴していきたいという気持であるようでありませぬ、各オペレーターとも、そうしませんと、六年でいくのを、まあ法の運用にあたって多少の点はお考え願うかもしませぬが、そういうことは期待できませぬから、まずお互いが助けていく。オペレーターとオペレーターの関係は、よそさんでござらぬ、おなじやうな、そう水くさいもの、ございませぬ。長い間の営業関係で人的紐帯がございませぬ、底にはあたたかい水が流れておるやうなものでございませぬから、できるだけお互いの相互扶助、その精神で

参つております。○内海清委員 たいまのお言葉も聞きますと、オペレーターの自立体制が多少おくれ、オペレーターに対してはできるだけの手を差し伸べますということにございませぬ。これはまことに心強いこととございませぬが、しかしオペレーターといへども、この五年以内の自立体制といふことはなかなか容易でないことは御承知だと思つておる。その際にはたしてそういう今お話しのような、自分の自立体制がおくれ、オペレーターに救いの手を伸ばすといふことが実際問題としてできるかどうか。まずオペレーターが自立体制ができて初めてオペレーターに手を伸ばして、ともどもに生きることができるの、じゃないかと思つておる。その点は今のあなたのお話の点に間違いございませぬでしょうか。

○進藤参考人 それは金融機関がそういうふうな持っています。これは本案の遂行にあたりまして、まあ八対二の資本構成になっておる、八が借入金で二が株主でありませぬ、八が圧迫してくる力といふものは、八の力が非常に強いのでございませぬから、これは一つの仮定として、金融機関の発言権がやはり非常に強いと了解しなくちゃいかぬから、グループは同じ金融関係なんですから、その場合に、お前さんのところは三年半でいくのを四年にし、お前さんのところは三年半でいくのを四年にすれば助かるのですから、そういう金融関係その他も話し合いますと、大体オペレーター自身が予定している単独でいくよりも、オペレーターのために多少犠牲を払つてもおくれ、これは今傾向になると私は思ひます。これは今

後の問題ですからわかりませぬが、大體銀行筋の考えあたりを聞いてみますと、やはりそういうふうな考えを持っておるやうです。○内海清委員 たいまのお話を聞きますと、それはオペレーター自身の強い意思よりも銀行の意思によつて動かされる、こういうふうにとれますが、その点いかがでございませぬか。

○進藤参考人 それは相互相持つてございませぬ。それはわれわれがノーと言へばやらなくていいのですから。経営の自主権といふものは、経営者、その会社が持つておるのでございませぬから、金融関係がいかなることを言つてもこれは拒否できますから。(ほんとうかな)と呼ぶ者あり。そこまですた海運業の経営者は落ちぶれておるやうです。

○内海清委員 自主性は失わないといふこととございませぬが、まあたいまのような御発言がございませぬ、それだけでなく今金融機関中心の集約が行なわれておるの、じゃないか、そのことは同時に金融機関の債権確保であり、あるいは系列の拡大であつて、そこに再び過当競争が生まれるのではないかといふことが本委員会でもいふん論議されたわけなんです。この点は非常に重要だと思つておる。そういうことであるならば、今回のこの集約といふことにも多くの問題が出てくると思つておる。そういう点についてまあたいまのお話で大体私了解いたしましたけれども、今回の集約といふものは決してそういうもの、じゃないかと思つておる。その発言からは受け取れるわけでありませぬが、もう一度その点はつきりお話を願つておきたいと思ひます。

○進藤参考人 今まで申し上げましたことを繰り返すばかりでございませぬ、もうあくまでも経営の自主権は船会社の社長並びにその役員が握りまして、本問題に対して善処して参ります。そして一日も早く自立体制が実現できるように努力いたすつもりでございませぬから、本法案の早期御決定をお願いいたしましてお答えいたします。

○内海清委員 大体船主協会長としてのオペレーターに対するお考えを伺つたわけでありませぬが、オペレーターの玉井参考人が見えておる、大体これも船主協会の一員として今日までお加わりになっておるので、特別なあれはないかとも存じます。結局今日オペレーターの問題を私ども最も心配いたすのでありませぬ。その点は先ほど同僚委員からも御質問がございました。ところが結局は用船料の問題である。ところが実際オペレーターの今日の状況からいへば、この資本支配といふものは非常に困難であります。そうするならば、やはり五年間といふふうな固定用船といふふうなことに相なると思つておる。しかしその中でオペレーターを十分まかなうやうな用船料が決定されようとは今日また考えられぬのでありませぬ。そういう点から申しますと、オペレーターとしてはいろいろな考え方もあると思つておる。たとえばオペレーターの中に持つておられますタンカーでありませぬとか、専用船でありませぬとかいふやうな特殊船、こういうやうなもの、いろいろ今日でも長期契約によつてなされておると思つておる。そういうことからいたしまして、たとえば償却の問題もございませぬ、ある

いはまた場合によれば、用船料が下げられたおりに船価の一部たな上げといふやうな面もございませぬ、結局は、そういう面をやりましたも、結局は、私は資産処分をやつても、今日のオペレーターの状況からいへば、やはり何か助成の道が出てこなければ、なかなか私は立ち直れぬの、じゃないかといふふうな考えが、その点いかがでございませぬか。

○玉井参考人 たいまのお話の通りでございませぬ、私どももしましては、グループ化によつて各オペレーターが所属いたします。その上グループ化の中でいろいろ集約その他の問題を取り上げて、今後のオペレーターのあり方について研究しておるわけでありませぬ。用船料の問題でございませぬが、たまた今の運賃市況から考えますと、どういふ現在以上用船料を要求することは無理であります。ざりとてオペレーターは不経済船といへども船腹は必要でございませぬ。そこで私どもも今考えておりますのは、現在の運賃に合つた用船料をちやうだいする、つまり高船価あるいは不経済船といふものと低性船も入りませぬが、そういう船に見合つた用船料、その用船料は船価を償還していく用船料、つまり簡単に申し上げますと、七億の船価で三ドルの用船料である。これは金利ベースのもの、四億に下げた場合、三ドルでオペレーターは償還できると思ひます。そうしますとその差額の三億といふものを国で買上げてもらふとか、あるいはその他の手段によつてたな上げしてもらふとか、いろいろ案があるわけ

でございませぬ。そういうふうな考え方

を持つておるわけでありませう。一部買上げあるいは船舶所有事業団というようなものをいろいろ考えておるわけでありませう。そういう考え方でグループ化しまして、われわれとしてもそういう不経済船の処理を考えておるわけでありませう。同時にオーナーとして、現在の姿のままでは、かりにそういう助成がなされなくても、てんでんばらばらの状態では、これは貴重な財政資金を受けると仮定しますと、そういうことでは受けられないという考えから、オーナーの集約化ということもここに生まれてくるのではないかと、かように考えておるのでございませう。これは先ほど進藤会長も言われましたように、金融機関、親会社、オーナー、この三者があらゆる努力を払ってこれに邁進したい、かように考えておるわけでございます。従いまして、この法案に伴ってこの不経済船という問題を直ちに引き上げていただきたい、かようにお願いするのでございませう。

○内海委員 大体お伺いいたしましたが、いずれにしてもオーナーの問題はこれはやはりきわめて緊要な問題でございます。従って今申しましたようないろいろなことが考えられましよう。さらにこの不経済船の処理の問題は、これを買い取りますとかがいろいろある問題があると思ひますが、これはただ単にオーナーの問題ではなしに、日本海運界の再建の問題として海運界全体で十分考えて、今日まではむしろこの面はこの法案の出で参りますまでほとんど表面で取り上げられてない状態でございますが、今後十分これも取り上げていく必要がある。日本海運界全体としての立ち直りができるよう

にお考えいただくかなければならぬ、かような考えでございます。さらに最後でございますが、今度の集約化によりまして、先ほど来いろいろございまして、いわゆる従業員の方々の中に余剰人員が出てくるということが懸念されるわけでございます。これはさつきから論議されましたから私は多く申し上げませんが、どうしてまず第一番には、この海運界全体としてこれを処理する、海運界の責任においてこれをやるという立場がまず先決であるとおきまして労使間においていろいろなお話しい合ひであるとか、さらにその後におきまして、それでどうにもならないというところであるならば、最後にあるいは国のそれに対する考え方でありませうか、その他が必要になつて参ると思うのでございませう、何と申しましてもやはりこれは日本海運界の中で消化するかどうか、この問題を強く今後堅持されまして、この問題の処理にあたっていただきたい。これによりまして、かりそめにも従業員諸君の雇用の不安の問題が起き、あるいは労働条件の低下の問題が起きて参りますならば、これは決してこの企業の再建に役立つものでない、大きなマイナスになるというところをお考えいただきまして御処置願ひたい、このことを申し上げておきたいと思ひます。

○木村委員長 ほか参考人に対する御質疑はありますか。
参考人の皆様一言ごあいさつを申し上げます。
本日は長時間にわたり貴重な御意見を述べただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表

して厚く御礼を申し上げます。
午後二時三十分より再開することとし、暫時休憩いたします。
午後一時五十八分休憩

午後二時四十八分再開
○木村委員長 休憩前に引き続き再開いたします。
この際、連合審査会開会申入れに関する件につきお諮りいたします。ただいま科学技術振興対策特別委員会において審査中の日本原子力船開発事業団法案について、本委員会として同委員会に対し連合審査会開会の申入れを行ないたいと存じますが、御異議ありませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木村委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
○木村委員長 引き続き、海運業の再建整備に関する臨時措置法案、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案の審査を進めます。
質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

〔簡潔に願ひますと呼ぶ者あり〕
○久保委員 簡潔にという声がかかっておりますので、なるべく簡潔にお答えをいただきたいと思ひます。
そこで、集約については今までのいろいろお尋ねしているわけでありませうが、昨日の委員会でお話を申し上げて資料を出していただきました。これによりまして、五年間に償却不足を解消するというのは、やはり目標であつて、この計算からも、必ずしも全部が解消されるわけではない。今手元にいたいただきました資料によりますれば、五年以内に償却不足が解消すると見られるもの——見通しですから、これはオペレーター十九、オーナー十五、計三十四社であります。そこで、それ以外のものは、残念ながら償却不足解消というわけにはいかぬ、こういうことでもあります。しかし、その中には、五年以内に償却不足が解消しないが、三〇%以上一〇〇%以下の減資を実行すれば解消するものが、オペレーター二社、オーナー三社、計五社、こういうことで、甘く見ても合計三十七社が大體その線に入る、こういうふうな資料でございます。そうしますと、全体の数からいけば、これは保有船腹でいって五百二十七万総トン、これに対して大體回収される船腹で参りますと約四百万トン、こういうことであります。これは非常に重大なことだと思つて、この法案を処理するのであるか。法案だけ見たのでは、この償却不足を五年以内に解消するもの、こう限定されてあるが、今計算しても、どうも全部にはとてもむずかしいということでございます。結局、これは償却不足が解消できなくてもやむを得ないのだということも一部には含まれるように思つて、そういう点をどういうふうにお伺ひしているか。この点を海運局長からお伺ひいたします。

○辻政府委員 今回の助成措置に関連いたしまして、いわゆる緑花的にやるべきではないという意見も政府部内に相当強うございまして、やはり集約を

することと、それから五カ年間に自身体制ができるということによって、企業としては最大の努力を払わす、またある程度犠牲を払わして、それにパスしたものでなければ助成を与えるべきではない、そういう意見もございませう。その結果として、現在提案して参りますような建前になった次第でございます。ただいま私どもの方から出しました資料についてのお話でございますが、お説の通り三〇%以内の減資を含めまして、三十七社程度が実行可能であらう。船腹数から申しますれば、八割弱くらいが可能であらうという一応の試算によりませうか、これは立てておられますが、この試算は、いわゆる企業の後やるべき合理化措置によりませうと、あるいは資産処分によりませう等のご見方と申しては、私どもの見方といたしましては、この三十七社と申しますのは最低である、これ以上、なお相当のものが、企業努力によりまして、五カ年間に償却不足の解消のめどが立ち得るであらう。従つて、法の適用を受けられませうものは、数字的には明確には申し上げかねる段階でございますが、なお相当あるのじゃないか、またそういうことを政府としても期待しておる、こういう状態でございます。

○久保委員 そうしますと、だめを押す形でございますが、結局さつき参考人を呼んでお話を伺ひましたが、特に進藤参考人からは、ある会社が三年で償却不足を解消するという見通しがあつても、事次第では不良のものを抱きかかえて持つていくんだ、こういうような話も一部あつたけれども、しかし、そういうものはあまり今のお話か

らは考慮するべきではないように思うのだが、それはその通りですか。

○辻政府委員 たいま御指摘のごさ
いしましたよな点につきましては、こ
の三十七社の試算の基礎には入れてご
ざいません。それで、先ほど進藤参考
人が言われましたような事例は、現実
問題としては聞かあるのではなからう
かと、私どもは考えております。と申
しますのは、御承知のように、いわゆ
るオペレーターは、関係のオーナーの
船に對しまして、連帯保証を金融機関
に約束しているものが相当ございま
すので、それらの関連におきまして、場
合によりましてはその船を引き取って
債務を全部肩がわりするといふふうな
事例が聞かあるのじやなからうか、か
ように考えておる次第であります。

○久保委員 いずれにしても、日本海
運全体の前向きといふか、自立体制と
いうことは考えられないといふふう
にわれわれは思うのであります。

そこで、この集約によるメリット、
これもいただいた資料であります、
大体年間五十三億程度、メリットとし
て収益を増すであろう、消極、積極兩
方入れてであります、その中で大き
なメリットに加えられるのは、三
十五億といふのはいわけこの集約に
よるものである、こういうふうによ
れておるわけでありませう。全体とし
ては、きのう井手委員から申し上げた通
りでありまして、あまりにもメリット
の計算が合わないのではないかと
ことは、言うまでもございません。し
かし、それはそれとして、ここに五十
三億のうち三十五億といふ集約によ
るメリット、特に航路配船調整とい
うか、あるいは過当競争防止といふか、

そういうことによる運賃収入の増が三
十五億、大半のメリットをそこにかけ
ておるのでありまして、その他の消極
的な経費削減といふようなものは微々
たるものである、こういうふうな思
うわけであります。そこでこの三十五億
というメリットに期待することが、こ
の資料では非常に多いわけでありま
す、今度の集約によつて、先般もちよ
と申し上げましたが、形式的な集約で
は三十五億のメリットもこれは不可能
であらうといふ見方をしておるわけ
です。むしろ海運界の大変革といふか、
再編成でありますから、やはり今後の
未来像あるいは適正経営のあり方とい
うものを考えて集約は行なわれねばな
らぬ、こういうふうな考えをわけであ
ります。そこで、先ほど進藤参考人
等にお尋ねをしておるわけでありま
す、これまたどうもはつきりした答弁
が出ていない。いふならば、極端なこ
とであります、未来像なり今後の海
運企業のある方について、残念なら
集約についてはあまり定見をお持ちで
ないように承ったのです。ついでに、
この法案を出した責任上、日本の海運
界のあり方としての集約を当然考へる
べきだと思つております、今までは的
なお答へはありませぬ。そこで、私
の方から言いたいのは、形式的な集約は
排除すべきである、むしろ過当競争を
防止するといふならば、単に集約の形
態が数が少なくなつたといふだけでは
いけないのではないかと。むしろその中
身に問題がある。いふならば、一つの
それそれのグループが、定期船も、不
定期船も、タンカーも、専用船もやる
といふような、いづれにも比重が同じ
ようにかかるといふことでは、六つな

り七つなりのグループは、過当競争の
弊を免れない。今度は効率をより上げ
させるためには、少なくとも中身に
いて、船の形あるいは船の種類等によ
るところのいわゆる配船地域の調整、
そういうものまでやつていくべきでは
なからうか、そういうものを考へてこ
の集約の中身をそれぞれきめていくべ
きではないかと思つたが、そういう
考へでこの法案を出しておるかどう
か、いかがですか。

○辻政府委員 結論を先に申し上げま
すと、今御開陳がございましたよ
地域別あるいは船種、船型別等による
集約という考へは、この法案ではね
らつておるわけではございません。と
申しますのは、日本の定期関係業者の
今までの発達に沿って、またその現状
から見まして、対米航路はほとんどの
のがございませぬ。中には、い
わゆる定期の大オペレーターといわれ
る会社は、大体みな世界的な分布にお
いてその航路網を持つておる。これは
イギリスの定期航路事業がずっと昔に
さかのぼりますが、ある程度地域的な
方面別に発達して参りましたのと、日
本の定期航路事業の発展の過程が異
なつておるわけでございます。また、
不定期船あるいは専用船、タンカー等
におきましても、従来から定期関係者
がいわゆる総合経営をしていく、そ
ういふ形態に進んで参りました。最近
においては、その傾向が一そう助長さ
れるよな傾向がございませぬ。これらの
海運企業の沿革、現状から見まして、
集約体としても、総合的な経営の立場
で集約をさせることが最も現実的では
ないか、かように考へておる次第で
ございませぬ。

それからまた、集約の青写真を持つ
べきではないかといふ御意見でござ
います、私どもも机上論としてしまし
て、こういう考へができれば一番望ま
しいといふものが考へられぬわけでは
ないものであります、御承知のように
企業を合併しますとか、集約しますと
いうことは、会社にとりましては死活
の問題でございませぬ。これらがしつ
りとした集約体になりまして、内容も
充実して、その和を得て、集約の効果
を上げて参りますよな考へは、あ
まり理想にばかり走るのも不適當では
ないか、そういう考へ方から、今申し
上げたように、現在の総合的な姿とし
て集約を持つていきたい、かように考
へておる次第でございませぬ。

○久保委員 結論として、あるがまま
の姿で集約していき、こういうこと
にとつてよろしいですか。

○辻政府委員 大体今のよな運営形
態の形で集約していきといふ考へ方
でございませぬ。

○久保委員 そうしますと、過去にお
ける海運政策といふか、そういうもの
に對する批判、検討の上に立つて、そ
ういふふうな結論になつたのか。あ
なは今日本の定期航路の発達とイギ
リスとの比較をされましたが、そう
いふものが是認されて、それが正しい
のだ、今日ただいまお正しいのだとい
うことの上に立つての今の御結論か
どうか。

○辻政府委員 これは現在の日本の、
特に定期航路の運営の仕方を見て参
りますと、やはり地域的な面よりも、世
界全体的に航路網を持つていくとい
う方向が適當である、かように判断し
ておる次第でございませぬ。

○久保委員 私がお尋ねしたいのは、
特定な地域の航路は捨てて特定なと
ころへ回せといふことではございま
せん。どうも今の御答弁では、そうい
ふふうにとれるが、まさか誤解してい
ないですか、いかがですか。

○辻政府委員 今ちよつと、そういう
御趣旨でないならば、私も誤解を
いたしております。

○久保委員 グループ化された中
でも、あなたの今までの私が聞いた範囲
では、それは私の聞き違いか知りま
せんが、聞いた範囲では、少なくとも
このニューヨーク航路、いわゆる北
米航路に六グループがみんないく、豪
州航路も、ベンガルがあるいはヨーロ
ッパ航路にも、全部六社が頭をそろえて
いくよな形の集約をされるのかどう
かといふことです。それではちよつ
とどうかと思つた、それが、私の言いた
いところなんです。これは定期航路だ
けの話ですが、不定期航路あるいはそ
の他の専用船についても同様でござ
います。六つでも、やはりこれは過当競
争なんです。一つの航路に六つとい
ふば、過当競争の弊はまぬがれない、こ
う思つたので、そういう形はどうなん
だ。

○辻政府委員 これは現在の定期航路
の邦船の進出状況から見まして、対米
航路以外には、大体五つ以内の業者し
か進出してないわけではございま
して、これが集約によりまして三ないし
四くらいになるかと考へております。
それから対米航路は、御承知のよ
うに十一社といふものが出ております、
これもおそらく主力は五つの会社くら
いに集約されてくるのではないかと、か
ように考へておる次第でございませぬ。

○久保委員 結論を先に申し上げま
すと、今御開陳がございましたよ
地域別あるいは船種、船型別等による
集約という考へは、この法案ではね
らつておるわけではございません。と
申しますのは、日本の定期関係業者の
今までの発達に沿って、またその現状
から見まして、対米航路はほとんどの
のがございませぬ。中には、い
わゆる定期の大オペレーターといわれ
る会社は、大体みな世界的な分布にお
いてその航路網を持つておる。これは
イギリスの定期航路事業がずっと昔に
さかのぼりますが、ある程度地域的な
方面別に発達して参りましたのと、日
本の定期航路事業の発展の過程が異
なつておるわけでございます。また、
不定期船あるいは専用船、タンカー等
におきましても、従来から定期関係者
がいわゆる総合経営をしていく、そ
ういふ形態に進んで参りました。最近
においては、その傾向が一そう助長さ
れるよな傾向がございませぬ。これらの
海運企業の沿革、現状から見まして、
集約体としても、総合的な経営の立場
で集約をさせることが最も現実的では
ないか、かように考へておる次第で
ございませぬ。

それからまた、集約の青写真を持つ
べきではないかといふ御意見でござ
います、私どもも机上論としてしまし
て、こういう考へができれば一番望ま
しいといふものが考へられぬわけでは
ないものであります、御承知のように
企業を合併しますとか、集約しますと
いうことは、会社にとりましては死活
の問題でございませぬ。これらがしつ
りとした集約体になりまして、内容も
充実して、その和を得て、集約の効果
を上げて参りますよな考へは、あ
まり理想にばかり走るのも不適當では
ないか、そういう考へ方から、今申し
上げたように、現在の総合的な姿とし
て集約を持つていきたい、かように考
へておる次第でございませぬ。

○久保委員 結論として、あるがまま
の姿で集約していき、こういうこと
にとつてよろしいですか。

○辻政府委員 大体今のよな運営形
態の形で集約していきといふ考へ方
でございませぬ。

○久保委員 そうしますと、過去にお
ける海運政策といふか、そういうもの
に對する批判、検討の上に立つて、そ
ういふふうな結論になつたのか。あ
なは今日本の定期航路の発達とイギ
リスとの比較をされましたが、そう
いふものが是認されて、それが正しい
のだ、今日ただいまお正しいのだとい
うことの上に立つての今の御結論か
どうか。

の定期航路の伸ばし方といたしましては、現在までのそれらの航路の状況を見まして、ある社は、ある方面においては非常に有力であるが、他の方面においてはそれほど有力でないというふうなそういうことも勘案いたしまして、各航路ごとに邦船の進出を考えたといと考えております。従いまして、六つグループができましたものを、いづれも、どの方面に対しても同じ比重をもって伸ばさしていこうというふうな考えを持っておるわけではございません。

それから専用船等の問題でございますが、これは今までにおきまして、いわゆる荷主との関係の強弱がございまして、おそらく今後の専用船あるいはタンカーの建造というのは、そういう荷主との従来の関係においてつくられていくものと考えております。これはそういう関係によっておのおのが活躍していくことについては、特にどうしようという考えは持っていないわけでありませぬ。

○久保委員 やるようなやらぬような、よくわかりませんが、いずれにしても経済効果を考えるという場合には、少なくとも単に今までの航路がどうのというところでこの際は考えるべきではない。むしろそういう調整とか、これが先行されなければ、グループ化しても何も意味はないじゃないかという考えもあるわけでありませぬ。この点も十分反省していただきたい。こう思うのであります。それからこの集約の中には、いわゆる系列会社があるわけでありませぬが、先ほど船主協会の代表にもお尋ねしましたが、これは系列会社の資本支配ということ

でしようが、運輸省の定めるところに従って、政令が何か知らぬですが、それに従って株式を保有するというか、そういうことになっておるようでありませぬが、これは中身はどういう政令をおきめるつもりですか。

○辻政府委員 それは第四条のところだと思ひますが、「発行済株式の総数に対し運輸省令で定める率を乗じて得た数をこえる株式を保有することにより、その事業活動を支配する」といふ、いわゆる資本支配の点でございませぬが、この運輸省令は、その保有を發行株式数の三割を予定したしておることにございませぬ。従いまして、いわゆる支配会社とするためには、当該会社の三割以上の株式を保有しなければならぬということになるわけでございます。

○久保委員 先ほどこの点でお尋ねを参考人にしたのでありますが、株式の保有を大体三割以上ということになりますれば、金額にして幾ら安いかも、相当な金になると思ひます。こういう保有の方法については、どう考えておるのですか。保有というのは、所有することでしょうか。

○辻政府委員 ここで保有と申しておりますのは、所有よりも少し觀念が広がります。これはたといみずからが所有しておらなくてもそのオペレーターの会社の意思が支配される会社に反映するやうな、そういう株式のあり方をも含んでおるわけでございます。て、こういう事例の使い方は、実は独占禁止法にもあるわけでございます。が、例が悪いかもしれませぬが、こういう海運会社ではそういうことはあまりないと思ひますが、たとえばある人が妻の名義で株を持つておる

というのも保有というふうに考へるわけでございます。現実の問題としまして、ある会社がある会社を支配する場合には、その会社がたとえば株式を二割持つておる、あとの一割はその会社のすでに支配関係にある会社が持つておる場合にございませぬ、いわゆる親会社が三割持つておる、そういうふうに考えておる。

○久保委員 非常に問題な点だと思ひます。残念ながら時間がありませんから何ですが、非常に問題だと思ひます。これは言うならば、今の保有といふのは、所有じゃなくて、もっと幅の広いものだ。言うならば、人格的に第三者が持つていても、自分自身は、いわゆるオペレーターの意思が通ればよい、こういうことであります。が、これは手つとり早く言うならば、いわゆるこの海運会社と関係のある、双方に關係の深い荷主、あるいはもつとと言うならば金融機関、こういうものが保有していればよいというふうにならぬと思ひます。それでしよう。

○辻政府委員 これはケース・バイ・ケースには非常に認定のむずかしい問題があるかと思ひます。この法律の要実質的に、ある会社を、この法律の要求しますやうな企業を、この法律の要するだけの、いわゆる親会社の意思が反映し得るやうな株式の保有の形であるかどうかということにつきましては、再建整備計画審議会の意見も十分尊重いたしまして決定していきたい、かように考えておる。

○久保委員 いや、私が申し上げたのは一つの例であります。そういう例が非常に多くなるということですね。そ

うなると、なるほど形の上では、集約された中核体であるオペレーターの意思というところにあるいは反映できるかもしれない。しかし、言うならば、株式を所有するところの他のものの意思が優先するところの、これは常識なんです。そのためには、残念ながら系列会社にとつても、その中核体であるオペレーターにとつても、必ずしもこれはその意思が十分に通るわけではないと思ひます。これは現実に株式を所有するところのことは、これは海運界は、金はないからおそらくできかねると思ひます。たとえば金があるにしても、この株式は、集めることがなかなか困難だろうと私は思ひます。結局そういう法案の保有という、所有と見まごうところの文句をつけて、そしてそこでやつていこう。これは、はなはだしくどうも問題の解決のためには、私はとるべき策じゃないように思ひます。これ以外に方法はないのかどうかという考えを持つておる。いづれにしても、これはわれわれは同意しかねる一つの点であります。これは集約のメリットがいろいろありませぬ。そのメリットは、何といつても今の海運界の自主性を尊重させるといふところにメリットがなければ、何ごとも前向きにならな

いと思ひます。もつとも、去勢された形の海運界でありますから、株式の保有ということでも他人資本によつて支配されるということも、万やむを得ない措置かもしれませぬ。しかし、残念ながらほんとうの海運界の再編成があるいは前向きといふことでこの法案がねらおうとすれば、私は、こういうところにも大へん変な点があると

思ひます。これ以上申し上げてもやむを得ないと思ひますが、保有などという文句でいろいろいふことはどうかと思ひます。

○辻政府委員 この償却の政令につきましては、現在政府部内いろいろな打ち合わせをしておりますが、私どもとしましては、いわゆる定率償却というもの原則に考えたいと思ひます。ただ、それを画一的にそれだけでは現実に即さないわけでありませぬ。御承知のように、長期契約のありませぬものは、十年なら十年におきまして償却も可能であるのであります。が、特に当初の間におきましては、定率償却に加えて、償却不足が出るやうな契約の定め方が多いわけでありませぬ。そういうふうな長期的な契約のあるものにつきましては、そういう契約の内容に即するやうな、場合によりましては定額を考へる。そういうふうな例外措置も考へまして、実情に合うやうに政令をつくつて参りたい、かように考えておる。

○久保委員 今の御説明で、いろいろなケースによつて政令は振り分けてきめる、こういうふうな了解するわけですか。

○辻政府委員 整備計画で定めまして、長いものでも五カ年間を区切つて

そこで、税法との関係やら、あるいは改正商法との関係やら、これはどういふふうな考へておられますか。

一つの区切りにするわけでありませう。この利子猶予を受けております期間、いわゆる定率法の会社経営をとりすようにやっていきたいと考えております。

○久保委員 いずれにしても、償却はそればかりではなくて、いわゆる整備計画の認可の時期によつても、いろいろ問題があるかと存じます。こういう点についても政令でおきめになりませうか。時期のとり方についても、いろいろあるでしょう。これはどうなんですか。

○辻政府委員 もちろん償却不足を算定しますには、ある時点を切らなければならぬわけですが、これは大体整備計画を提出いたします前の決算期で現れまして、その翌期から発生してしまつたという償却不足は、原則として定率償却による限度額を限度としてやつていくという考え方をいたしております。

○久保委員 次に、第四条で、やはり専属会社の規定がしてありますが、その中で、「これらの会社と運輸省令で定める密接な関係を有するもの」をいう。というのは、これはどういう意味ですか。運輸省令で定める密接なる関係とは、いかなるものでありますか。

○辻政府委員 これは大体考えておりますのは、株式の保有でございますか、あるいは役員等の派遣等のことを考へております。株式の保有は、先ほどの支配会社のように三割というふうな限定は設けない考えであります。そのねらいとするところは、相当な期間にわたつて長期用船するということには、ただそれだけの契約だけで

は、そういう長期の用船契約がされるということが困難ではないか。やはりそれほどの長期の契約をするには、そのオペレーターとオーナーとの間に用船者と被用船者というだけの関係ではなしに、もう少し強い会社間の紐帯が必要である。その紐帯として、今申し上げたような役員等の派遣でありませうか、あるいは株式の保有、そういうふうなことを考へておる次第であります。

○久保委員 そうしますと、明確には株式の保有の限度とか役員等の派遣とかいうのは、別に政令で定められないわけですね。役員でもいろいろあります。そういうのはどういふふうにきめるか。政令にきめようとするのを端的におつしやうとすればいいんです。

○辻政府委員 これは役員といひます。特に常務でなければならぬとて、そういう点まではきめたいつもりでございます。役員等の派遣あるいは株式の保有あるいはまた債務保証、そういう三点にしろいまして、それが長期用船をするような形、あるいは長期用船を考へるような形であればいい、そういう考へ方の方で弾力的に考へていきたい、かように考へております。

○久保委員 次に、第五条の関係であります。市中銀行に対して、いわゆる開発銀行以外の金融機関が「利子の二分の一以上に相当する金額の支払を猶予すること」が確実であると認めるとき、こゝ書いておられますが、二分の一以上というの、どういうことを意味しておるのですか。開銀は全額であります。これは期待していることですか。はつきりしないですね。数字的には以上でありますから、これはどうい

う幅があるのですか。あるいはケイ・ス・バイ・ケースでこの幅をはかるのですか。どうなんですか。

○辻政府委員 第五条の市中金融機関の猶予利子の限度と申しますか、これは二分の一を最低に考へるということでありませう。従つて、それ以上、金額ならばなおけつこうである。われわれの希望としては多くを望むわけでありませうが、二分の一はせひともやっていたらいい、そういうことではございません。

○久保委員 そうすると、これは願望を表わしておるものですか。願望、願望、期待、そういうものを表わしたものであつて、これは二分の一あればいいんだということですね。

○久保委員 その願望は達せられると思つて「以上」と書いたのですか、いかがですか。

○辻政府委員 これは表現の問題でございます。二分の一以上やつていたことが非常に望ましいこととございまして、法文としまして、「二分の一」といふふうな書き方をするよりも、「二分の一」以上という書き方が、最低限度をきめておる場合には、こゝいうふうな使用をするのがむしろ常例でございますので、こゝいうふうな表現にした次第でございます。

問題があります。これは大い予算に關係するものです。予算の範囲内において云々というのがある。私が開きたケイ・ス・バイ・ケースで、二分の一以上の場合も出てくる、それをやつてもらわなければならぬ、こゝいうふうにするのかと思つたら、違つたのですか。それならば「二分の一に相当する」の方がはつきりするじゃないですか。これはどうしても体裁上、「以上」ですか。

○辻政府委員 先ほど申し上げましたように、私も申し上げました。それ以上、私どもとしては、二分の一以上でできるだけ多くということ望んでおられます。それで実際のケースとして、そういうこともあり得ると考へておられますので、かような表現にしたわけでございます。

○久保委員 あり得ると言ひますが、そういう要素がありますか。

○辻政府委員 私は、一部にはあると考へております。

○久保委員 あるかないか、あとでわかりませう。

次に、第二項で、いわゆる整備計画の実施が「承認を受けた日から運輸省令で定める期間内に、整備計画を実施し」と書いてあるが、「運輸省令で定める期間」というのは、どういう期間ですか。

○辻政府委員 第二項の省令は、承認を受けた会社の集約の期日でございますが、これは四カ月というふうにやりたいと考へております。

○久保委員 承認を受けてから、四カ月以内にすべし出す、こゝいうことではございませんか。

○辻政府委員 さうでございます。

○久保委員 四カ月以内というよりは、その前に整備計画を出して参ります。承認を受けてから四カ月でありませうが、承認を受ける前に、少なくとも諸般の段取りをしてこなければならぬ。これではいかぬという事になれば、また手直しというふうなこともありませうが、その期間は別に拘束はしません。

○辻政府委員 この四カ月の問題は、承認を受けた日からでございますから、いわゆる手直し等で時間がかかると問題は、この期日とは關係ないわけでありませう。

○久保委員 そうしますと、この法律が発効してから、それぞれ諸般の手続をして参ります。それで、承認を受けて四カ月以内に実施するという場合には、この法律は大体一年以内という文句があつたかと思つたのですが、これはどういふ關係になりますか。

○辻政府委員 私ども集約の完了を法律施行後一年以内という希望を持つてゐるのでございませう。法文にはそういう明文はございませぬ。

○久保委員 そうしますと、その一年以内でなくとも、まあいい。ただし、海運当局としては一年以内に集約を全部実施させる、こゝいう方向なのであつて、決して一年のあれには拘束されない、こゝいうことで了解してよろしいか。

○辻政府委員 さうでございます。

○久保委員 次に、ちよつと次長が見えませんが、われわれの方では、御承知の通り、海上運送法の改正を提案いたしております。この作業中に、実は關係筋でありますので、船主協会

にもこの案を一応は示しました。しかし、この是非を問うのでなく、こういう案で僕の方ではやるつもりである、ただし御意見がいろいろあるかもしれないが、わが方としては別に御意見をいれてこれを修正するとかどうするかという考えはないけれども、関係筋であるから、もし御意見があれば、参考のために聞かしてほしい、こういう話で実は非公式にわが方の案を示したわけでありまして、その後、ある報道機関の報道するところによりますれば、これで会議したわけでありまして、これだけで会議したわけではないでしょうが、その席に次長がおいでになつて——あるいは次長以外の外航課長かわかりませんが、次長が行って、社会党は何を考えているか、裏がわからぬから、これについては云々という話でまとまったという話を聞いている。もちろん先ほどの進藤参考人のことでの答弁のような表向きのお話を——私の方に別に御返事をいただくつもりはありませんが、御返事がありました。こういうことがございましたか。

○龜山説明員 裏があると何かとこういうことについては、全然記憶がございません。

○久保委員 それからも一つお尋ねしますが、次長は、ある会合でこの問題でいろいろお話をしたあげく、これがだめならまた考えるというふうな意味を言いながら、あるいは国有、国営化も考えられるじゃないかというお話をされたそうですが、そうですか。

○龜山説明員 そういう表現で話をしたことはございませんが、そのときに申し上げたことは、私の記憶に間違いがないければ、こういう問題を考える

うちに、理論的には公有民営という考え方もあり得るといふことも申し上げたことは事実でございますが、あくまでも一つの理論として考え方があり得るということをお願いしたのであります。この法律ができない場合には、国有国営をするのだというところは全然言つた覚えはございません。

○久保委員 それはそれでよろしい。それからもう一つ、その席で、やはりこの法案の幾つかの批判が出たようでありまして。その際に、いやこれでやってみてだめならばまた何とか考えようというふうな話もされたさうであります。その通りですか。

○龜山説明員 この法案を執行していく過程に、いろいろな事情が起こつて、この法案の企図するところが万一できないような場合には、所要の修正を考えなければならぬというふうなことは、質問に応じて答えた記憶はございません。

○久保委員 別に非難しているわけじゃないです。次長御心配なく。ただ自信がないというのを裏づけしようと思つてお尋ねしているわけですが、ところで次の問題であります。約定延滞金についてはもう質問はやめました。いづれにしてもその考えはないようでありまして、ただきのう確認したように、局長は整備計画の中でチェックしていくのだということでありまして、チェックの仕方は、最初の答弁からみると、だいぶ変わつてきているのですね。これは本心のほどをここでははっきり伺つておきます。いかがですか。

○辻政府委員 整備計画の条件としましては、集約と、それから五カ年間に

未償却を解消するということを法律で定めておきますので、いわゆる整備計画の承認の法律上の条件として、私も延滞解消の問題を取り上げるわけには参らぬのでございますが、整備計画を出します際の添付資料として、延滞解消の問題も十分審査いたしました。少なくとも延滞は漸減の方向に行くよう行政指導をして参りたい、かように考えているわけでございます。

○久保委員 いずれにしても、なかなか償却不足も解消できない計算でありますから、約定延滞金の解消などはなかなか困難な部類でありまして、ううう、問答しても益のない話でありまして、御忠告までに申し上げておきます。

次に、海運企業のいわゆる預貯金とありますが、あるいは資金融資とありますが、その中で歩積み、両建のものが相当にあると思つております。先般、これも確かな資料でないと思つておりますが、海運当局から出している

いただいたものだけを見ても、歩積み、両建というのはかなり多い。設備資金については、大体これも二割前後ある。運転資金においては、やはり同様の歩積み、両建ができていて、こういうことでもありまして、多いのは大体五割もやられておる。しかも両建のものは定期預金に繰り込まれているということ、あるいは歩積みにしても、この調書にはそういうのは書いてありませんが、私の聞く範囲では、当座預金に歩積みさせられているものもあるさうであります。こういう問題について、これは運輸大臣にお尋ねした方がいいと思つておりますが、歩積み、両建の問題については、すでに海運の問題を除いて、一般的な問題として今日國

会で論議をされているわけでありまして、ところが、一番不況にあえぐ、起死回生をここでやらねばならぬという海運に大幅な歩積み、両建があるとすれば、これは大きな問題だと私は思つておりますが、これを御検討にしようか。

○綾部國務大臣 歩積み、両建の問題が産業界に及ぼす影響は、非常なものでありまして、先般閣議の席上においても、大蔵大臣がその点を指摘して、何らかの方法でこれを解消せしむるよう努力する。ことに今久保さんのおっしゃる通りに、不況にあえぐ海運業に對しては、さようなことは、私

は今後は行政指導によりまして十分銀行当局その他と話し合ひまして、そういうことを一日もすみやかに、全部解消ということもどうかと思つております。できることなら全部解消するように努力したいと思つております。

○久保委員 これは当局から出した調書であります。これも先ほど申し上げたように、不完全でわかりませんが、実際それぞれ会社の確かなことを知らせてはいたないので、しかし、これも五十八社について一応お調べになった資料であります。預貯金の残高は、これは昨年の九月末かと思つて、これは総額約二百二十三億あります。これは全部であるかどうか別として、五十八社で二百二十三億ほどあります。その中で、定期が百十七億ほどあります。この定期の中で、二十六億というのは担保になっている定期であります。いわゆるコンクリートされた両建です。こういうことが行なわれており、なおかつさつき申し上げましたよう

に、歩積みの方は運転資金が多いのでありまして、この歩積みがいわゆる当座で預けられるということになります。これは多少の建造利子補給をしても、海運界に与えるメリットというものは、大へんな差が出てくると思つて、これはしさいに御検討がまだなされていらないようでありまして、少なくともこういう点を伏せておいて海運助成というのは、實際言つて私たちが聞けない。今度の再建の法律にいたしましても、毎回申し上げるようでありまして、金融機関の債権保全というものが優先される——優先されないという形もとらざるを得ないのであります。償却不足の解消といふ、あるいは約定延滞金の解消といふ、すべてのメリツトはそこへねらいがいつてしまうので、すね。なおかつ歩積み、両建でやられていて、いわゆる建造利子の補給を四分、六分にしても、私は何ら益はないと思つて、これは一つ明確にお答えをいた

だきたいのであります。この法案以前にこれは処理すべき問題だと私は思つております。これはもちろん運輸大臣単独では、残念ながら金融機関に對する歩積み、両建の是正は困難かと思つております。しかも手かせ足かせということになつては、海運企業にとつては、自力で発言できるはずは、もちろんありません。言いなりほうだの歩積み、両建をせざるを得ない。な

ら言えば海運界はそれと同列であります。こういうことを解決せずして、私はこういう法案を出して、私

違ひがあるのではないかと、こう思つて

はこういふことを解決せずして、私

違ひがあるのではないかと、こう思つて

はこういふことを解決せずして、私

違ひがあるのではないかと、こう思つて

はこういふことを解決せずして、私

です。これは当面の責任者である海運局長は、今までこういう問題について関心を持たれたかどうか。この調書も、私が申し上げてから調べてもらったのです。あなたの方は、助成の法律さえ出せばいいんだということも少しもありません。少なくとも経営分析一つ見ても、われわれにはあまりよこさぬ。よこさぬが、少なくとも今までの経営分析においても、そういうものは一言半句も触れておられない。表面的な、いわゆる金利がどうのこうの……。実質的な金利が多額に払われておる。これはどう思いますか。ちっとも反省されておらぬじゃないか。

○建設部長 お説の通りでございます。まして、歩積み、両建をやるといふことは、自分の金に自分で金利を払っているということになるのでございまして、私は、銀行業者が非常な誤った、と申したら語弊があるかもしれませんが、とにかく正常じゃないということ、は言い得ますから、今度あるいは再建合理化審議会等で多数の金融業者と会う機会がありますから、私はとくとそれは注意いたすつもりでございます。これを是正しなければ、全くあなたのおっしゃる通りに、何のことかわかりません。それは自分の金に自分で金利を払っているのですから、こんなばかげたことはありません。中小企業が悪況にあえぐ一つの大きな原因であると思ひまして、閣議でも大蔵大臣が強く、言い、総理大臣もまた大蔵大臣を激励して、それをやらすようにして、着々と私はやっておりますから、おそらくは遠からずしてそういう悪弊と申しますか、従来の悪習慣は是正されることを私は期待いたしております。

す。お説の通りでございますから、私は適當な機会に適當な方法でもってそういうことのないように努力いたしたいと思ひます。さよう御了承願ひたいと思ひます。

○久保委員 これ以上運輸大臣に申し上げてもやむを得ないことでありまして、私は、どうしても海運局長に聞きたい。今までもそういう問題について関心を強く持ったかどうか。いまだかつてわれわれは国会へ来てからただ一度もこの問題についてはあなたからもお話がなかったし、歴代の海運局長からもお話がなかった。なるほど、あなたも目から見れば小さい問題かもしれないが、いわゆる話の筋とすれば、これは大きな問題です。こういう問題を、見のがしておいて、国民の血税を幾らかでもやめて何とかしようというふうなことは、これはどうもわれわれとしては承服しかねる。これに対してどういうふうな今まで考えておられるか。あるいはあなたの関係筋でないか。あるはあなたとの関係筋でないか。大蔵省なり何なり、あるいは計画造船建造の際にそういう点を指摘したのかどうか。おそらくただの「べんも指摘していないんじゃないか」と思ひます。いかがですか。

○辻政府委員 歩積み、両建の問題は、産業界全般の問題としてあるというところは、私もよく知るところで得たお話を聞いてございまして、非常に問題がデリケートでございまして、私どもの努力が至らぬ点もあつたかと思ひ、このごさいます。現在までにその実態を正確に把握してはなかつたことは、事実でございまして。それと、今大臣からもお話をございまして、非常に海運会社として痛いこととございまして、

全産業にかかわります一つの弊風と申しますか、というふうなことで、実は今までもこれに対する特別な措置をとつたこととはないわけでございます。まことにその点あるいは怠慢のそしりは免れぬと思ひます。この機会に、今後こういう点につきましても十二分の注意を払っていきたい、かように考えております。

○久保委員 いずれにしても、言うだけども気が抜けそうですよ。実際言つて、人の金だからいいということではないのです。真剣に考えてもらわなければいけません。こういうものについて関心を今まで持たれなかつたことについて、非常に不満に思ひます。あなたはいわゆる日本の海運界の政策の頂点に立っている方でありまして、少なくともそういう点についての合理的な処理を今までに考えておられたはずなんだが、あまりない。残念だと思ひます。いずれにしても、これを機会に、この法案がどうなるかとも、これ以上金融界に海運というパイプを通して資金を流すことについては、私は絶対に反対だ。国民的な世論からも、こんなものは許せない。

次にお尋ねしたいのは、いわゆる海上保険についてであります。これも重要な資料が出て参りましたが、これは一部であります。一部であるというものは、船舶保険だけの資料をいたたいであるわけでありまして、私の手元にあるのは全体の保険のようでありまして、いずれにしても、この船舶保険なり海上保険というものが、出てきた資料によりますれば、船舶保険の成績は、利子補給の対象になつてはいる会社全体で、三十七年度の損害率は四三・

二〇%、支払い保険料は五十九億、約六十億になります。さらに積荷保険というか、海上保険全体を見ますれば、これはあるところとつた資料であります。この損害率は四九・六九になつています。これは昨年の九月三十日までの一年間でありまして、約五〇%足らずであります。支払いの保険金額は八十七億七千三百六十六万、約八十八億でございます。補てん金が、四九・六九%でありますから、四十三億六千万ほどですね。今まで海運界が、いろいろ不況に悩むというか、そういう悩み方をしてきたわけですが、改められまして、これは協定というか、そういうことになつたようでありまして、これは必ずしもまだ現実にはそういう形の移行に移されていない。算定会の料率によつて、それに準じてやっております。海運界がはたかかってもらいたいのは、海運界がはたかかって、今度は再編成して、多大の犠牲も忍んでいこうという気がまえてあるならば、むしろ関連したものは全部、今までの責任からも、金融界もその通りであるから、先ほど言つたように、金融界はすべて、少なくとも歩積み、両建を全廃しろと言ひたい。これはちつとも傷はつきません。しかし、今までの方から見れば、有利な点がなくなるわけでありまして、見ようによつてはある程度の犠牲からいってやらせるべきだ。同時に、保険界についても、やはりこれは考えざるを得ないのではないかと、こう思ひます。これについてどういふふうに思ひますか。保険は保険で違ふのだから仕方がないということとあります。

○建設部長 非常に重要な問題でございまして、私は、先ほど問題になりましたように、償却不足の解消、あるいは延滞解消等にそういうメリットは実は考えておるのでございまして、保険業法等の関係でその実現がなかなか困難でございまして、大株主である再建にあたりましては、そういうことを強く要望いたしまして、それを償却不足なり延滞解消の資に供するよう努力したいと考えております。お説の通りでありまして、私は、この海運集約、過当競争防止、海運会社の資金的脆弱な面を、そういうふうなところから年々相当のなかが出る、こう見込んでおりました。実は私は考えておつたわけでありまして、それは私は強く保険会社に要望いたしまして、もし保険業法で許されるならば、何らかの措置をとりたい、かように考えております。

○久保委員 大臣から答弁がございましたから、それ以上とやかく言う必要はないかと思ひますが、少なくともこの際たとえば海運界に貸している金の金利を全部たな上げするとか、銀行と同じようにたな上げするならばどうか、あるいはもう一つ海運界として積極的に考えるべきことは、相互保険の方式によつて、これは考えてみてほしいんじゃないか。そうして今までの保険会社については再保険すとかいふことにすれば、そこにやはり先ほど申し上げた人員の問題等もある程度消化するし、ということだと思ひます。そういう提案というか、考えを持っておられますか。

○綾部國務大臣 たいだいまも申しましたように、保険業法で許される範囲内のことをやりまして、大体百三十億くらい保険料を払っているのですから、しかも危険率は五〇%以内なんです。毎年その半額は保険会社に入っているのをごさいますから、私はそういうことを強くやりたいと考えております。

○久保委員 いろいろ損保界自体の問題もあるようでありますから、なかなか問題はそうやさしく解決はしないと思うのでございしますが、少なくともここでやはり見直して考えていくべきだと思ふ。ただ残念ながら、海運界からは、歩積み、兩建の問題も、保険の問題も、あまり声としては大きく出て参りません。それがいわゆる言いたいことも言えない海運界の今日の姿だと思ふのです。こういう海運界にまかせていっていいのかという疑問を、私は今率直に言つて、海運界には悪いのであります。持っております。たとえはこの法案のねらいの通り、政府のねらいの通り、六つのグループに集約した場合の重役陣営というものは、今の陣営でいいのかどうか、はたしてやっつけいけるのかどうか、ものも言えないような立場でやっつけいけるのだろうか、こう思ふのですが、大臣いかがでしよう。

○綾部國務大臣 私は、今の陣営でやっつけいけるかいけないかということ、今後の集約に協力するかしないか、要するに自立体制にするの意欲ありやいなやということ、この法案を実施していく上におきまして、順次現われてくると思ふますから、そのとき善処したいと思ふしております。

○久保委員 そろそろもう時間でありますから、もう一、二点伺ひして終りにしますが、やはり今まで運輸大臣、何回か御答弁されておられることですが、先ほどの参考人を呼んでお話を聞いた中で、人間の問題、特に陸員の処置の問題については、慎重に事を運ばねばならぬと思ふのであります。今までの御答弁では、やはり大ざっぱなお話でありまして、なかなかそれだけでは吸収できない面も相当あると思ふのであります。なお参考人からの話では、それぞれ企業内で始末がつく、あるいは総理からのお話でも、大体そういうことであるというところがあるが、やはりもう少しまかく検討されて、万全を期すべきだと思ふので、その御用意はございしますか。

○綾部國務大臣 この委員会における質疑応答を通じて、その問題の重要性を考へまして、とくと検討いたしたいと思ひます。

○久保委員 海運局長にもお尋ねしておきますが、今まで幾つかあなたに質問いたしているわけですが、残念ながら、なかなか的確なお答えを得られないのであります。しかし、やはり真剣に考へてもらう時期だと思ひます。それには、いつか細田委員もこの席でお話がありました。海運局だけの陣営では、しさいに検討し、あるいは新しいものをつくり出すというところが、なかなか困難な態勢もあるうかと思ふのであります。そういう点についても、十分考へるべきだと私も思ふのです。それともう一つは、今大臣から御答弁いただいた陸上勤務員の問題にしても、あなたは、当初二、三千人出るだらう、こういう突っ放しの答弁

をされているが、無責任時代というのは最近のはやり言葉であります。この法案自体にも、これに無責任なんだ。何らいわゆる従業員に対する配慮といふものも項目もなく出てきたことについては、あなたは一つも責任を感じないどころか、二、三千人出るだらうというところで平然としていられる、その立場はどういうものだらうかと思ふ。ついでには、今日ただいまのお考えはどうなのか。そういう陸上勤務員の問題についてどうなのか。

○辻政府委員 私は、当委員会でも二千ないし三千人を申し上げたことは御承知の通りでございしますが、ただ、それがすべて離職されるというふうなことを申し上げたつもりはないのでございまして、一応これは予測でございしますから、現実の集約の状況によりまして、もう少し少なくなるかも知れない問題ではございしますが、ただ一応そういう予測でございしますが、これは海運が成長産業として将来船腹を増強して発展していく会社でございしますから、この中の相当部分はそういうことに吸収されましようし、また各企業の関連産業の方に配置転換される方もあるであらう。それからどうしても企業内で使うような問題につきましても、私は、私どもとしては、全力をあげまして新しい職場へのあつせんを努力していきたい、かような考へでおるわけでございます。

○久保委員 これで質問を終わります。終わりますが、問題はちつとも終わっていないということを申し上げたいのであります。われわれ自身は、今まで申し上げたような点がちつとも解

決されていないままに、機械的な集約によつて、観念的な寡占理論によつて五年後に自立体制ができるということ、ちつとも考へておらぬ。もしも私の言が誤りだとするならば、五年後の実証において私は勝負を、決着をつけたいと思ふ。

以上で質問を終わります。

○木村委員長 内海清君。

○内海清委員 最初に委員長にちつと申し上げておきたいと思ひますが、いろいろ私の質問いたしたい事項がございしますが、時間もかなり迫つておるようであります。しかも今日まで同僚委員の間で相当突っ込んだ質問もできておる。しかし多少重複しても私も十分納得いたさなければならぬ問題もあるわけでございますけれども、省略いたしまして、ごく簡単に御質問申し上げたいと思ひます。

この法案につきましても、すでに法案に示されておりますように、集約によりまして海運基盤の強化をして、そして国際競争にたえ得る規模を持つち、あわせて過当競争を排除する、御承知のように今世界におきます産業構造がだんだん変化して参りまして、質、内容あるいは規模というものが従来と違つた形で検討されておる。これは世界の経済の一つの動きだと思ひます。E.C.C.の発展の状況を見ましても、この対外競争力ということがその中心的な問題になつておると思ひます。そういう意味合いから申しまします。私は、この海運の現時点におきましますわが国の集約というものを、これはやむを得ない、今朝来参考人の意見もいろいろ聞いたわけですが、それ

大体そういうところに集約されるのではないか、こう思ふのです。しかし、その集約の量ということでありまして、これは今日まで論議されておるところを見ますと、対外的なそういう数字というふうなものから割り出されておるのではないだらうかと思ふ。今の二つの目的を達するために、大体そういう姿でいかなければならぬのだらう。特に対外競争力の強化という点から見て、さらに日本の海運界の今置かれておる時点から見ると、どういふ姿がいいか、こういうことからいふならばならぬと思ふのでございしますが、今考へられております集約というものは、大体こういうふうな考へ方で間違ひございせんか。

○辻政府委員 大体御趣旨の通りでございします。

○内海(清)委員 そこで、そういう点からわが国の海運業を見ますと、従来いろいろ航路調整その他で行なわれたと思ひますが、問題がそれでは十分に効果を上げていない。そこでどうして一つ企業の姿そのものにメスを入れて過当競争をなくしよう、そうして日本の海運の持つておる力というものを十分に發揮させなければならぬ、こういうことであると思ふのであります。その点どういふふうにお考へになりますか。

○辻政府委員 今御指摘ございましたように、企業の集約によりまして定期航路におきまします航路等においても対外競争力をつけていきたい、かように考へておるわけでありまして、

○内海(清)委員 十分に突っ込んだ議論をする時間がございますから、上

の点お含みの上、一つ誠意のある御答弁をいただきたい。

企業にメスを入れるといたしましても、この法案がかりました点を考へていろいろ論議になりました点を考へてみますと、将来の海運に対する政府としての青写真がなければいけません。はいかというお話もございまして、当局のお話では、大体の御意向では、やはり海運業者そのものが現在のきびしい内外の事態というものを十分見て、海運業者の姿、こういうふうなものを実際に考へて、他から規制されるのではなしに、自主的に創設工夫によってこれをやる、こういうふうな指導される御意向であるように受け取っておりますが、その点いかがですか。

○社政府委員 これは、私どもとしても、理想的な姿が机上論として考へられないわけではございませんけれども、企業にとりましては死活の問題でございます。また合併、集約ということとは、いわゆる血の通つたものでなければ、その効果は上がらぬわけでございます。海運企業の自主性を尊重いたします。集約をみずからの責任と創意とでもってやっていくというふうな行政指導をいたしたい、かように考へておる次第であります。

○内海(清)委員 私が承っておりますところは、本日の参考人からも、ここに船主協会の会長から大体そういうお話があったわけでございますが、しかし、そういう点から見ますと、現在進んでおられるところの集約の進行状況から見ると、これはこの運輸委員会

でも非常に論議になりましたが、大体オペレーターを中心として準備が進められて、現在の様子では大体金融機関の系列別に合併がされていくようだというふうな状態である、この現実の姿は、これは政府の集約に対する意図と反するのではないかと、こう思うのですが、その点についていかがですか。

○社政府委員 現在海運企業が多額の借入金を受けておりますので、貸し出しを受けておられます金融機関の意向もある程度参酌しなければならぬという事も事実でございます。従いまして、場合によりましては、同一の金融のいわゆる系列下における集約ということも行なわれつつある現状であります。それが金融系列的なものであるがゆゑに悪いということではないのであります。でき上りがつつあるものがあるがそれ自体としていかどうかということに、判断の基準を置いて考へておるわけでございます。現在進んでおります方向は、私は全体的には好ましい方向に進んでおると考へておる次第でございます。

○内海(清)委員 全体的には好ましい方向に進んでおるといふことでありますが、全部がそうであるかどうかというところ疑問があるし、さらにまたでき上りがどうかというところであつて、金融機関が中心であるところの他のことよりも、最終的なその集約のあり方というものが問題だ、この過程において、金融機関がもし中心だということに相なりますならば、やはり債権確保等系列の拡大強化ということは避けなければならぬ問題であります。

○社政府委員 先ほど申し上げましたように、多額の借入金をかかえております現状からいしまして、金融機関の意向を全然無視した集約ということも、実際問題といたしましては困難かと考へておるわけでございます。いわゆる金融の系列内の集約であるということ、その集約が効果がないという性質のものではないと思ひます。同一の金融の系列内におきましても、でき上りつつあるものがありつばなものであれば、それでよいのじゃないか。問題は、同じ金融の系列という事で、非常に無理な集約を金融機関がしいると申しますか、そういう方向に導いていくというふうなことになると思います。これは困る事態であります。現在のところ、そういうふうな金融機関のいわゆる系列的なことによりまして、非常に不合理な集約が行なわれつつあるというふうには、私ども見えていないわけでありませう。

○内海(清)委員 けさほどの参考人の話などを聞きましても、やはり金融が大きなウェイトを持っております。これは今海運業者はもの言えない立場にある。従つて、ほんとうの正しい姿を出現させるためには、弱いものは政府が行政指導等によつて金融機関と話をし、正しい姿に持っていくということ、一番好ましいのじゃないか、私はこう思うのであります。それらに対しては今まではほとんど手放しである。その点はいかがでありますか。

○社政府委員 先ほど申し上げたように、現在進んでおられます集約の過程におきまして、特に金融機関に折衝いたしました。ある集約を差しとめるといいますか、抑止しなければならぬような、そういう好ましくない集約が行なわれつつあるとは考へておる。せんで、私ども今金融機関に折衝するといふふうな気持はないわけでございます。

○内海(清)委員 現在進行中であつてそういうことがない。これが最後までなければいけない。これが最後まであれば、十分に行政指導をして、そうして真に海運業者として納得できるような集約ということ考へられておられますか。

○社政府委員 今後の問題といたしまして、もしそういうふうな徴候が現われて参りますならば、私ども全力をあげまして抑止するような方向に進みたい、かように考へております。

○内海(清)委員 その点を一つ強く要望しておきます。それから、私これはけさほどちよつと参考人に質問しましたが、時間を急いでおられたので、突っ込んだ再質問はやめましたけれども、私は、大体百万トン単位という集約ができれば、これによつて年々その船の全体の償却というものは、集約の内容によつていろいろ違つてくると思ひますけれども、相当の償却が出てくると思ひます。そのうすれば、今度はあるいは新船建造に對する費用も出てきて楽になつてくる、そういう点があるのではありませんか、その点はどういうふうにお考へになつておられますか。

○社政府委員 これは企業の規模が大きくなりますれば、償却限度額あるいは現実の償却の金額は当然ふえて参るわけでございますから、お説のように、いわゆる償却の金でもって新船建造に充當し得るというふうな金は多くなつてくる、かように考へます。

○内海(清)委員 これは集約の内容によつて違ひますが、大体どの程度の償却費がかかるかと考へておられますか。わかりませんか。

○社政府委員 まことに申しわけないのでありますが、実はそういうふうな計算はいたしてないのでございませう。

○内海(清)委員 今度の集約で、この点は今まで論議になりませんでしたけれども、私はやはり重要に考へる一つのポイントではないかと、こういうふうな考へておるのではありませんか。

それから、いま一つこの集約で私ども考へるのは、従来は定期船が中心に考へられた。従つて収入の大部分も定期船、こういうものであつた。ところが、将来集約された場合も定期船が中心にならないか、かように考へます。この点は問題だと思ひます。

○社政府委員 御承知のように、現在開港銀行融資でつくつておられる船の大部分は、いわゆる鉱石専用船でございませうか、大型タンカーでございませうか、

まして、現に外航海運の利子補給会社の収入状況を見ても、定期船の収入はその他のものよりも低目になっておりまして、収入自体から見ても、定期船による収入というものは、率としては漸減して行くのではな

いか、かように考えております。
○内海(清)委員 それでは急ぎましたのでありますが、結局今海運界のことにオーナー対策の問題は、高金利の問題と、それから不経済船の問題、この二つだと思っております。けさほど申しましたが、定期船では十六ノット以下、あるいはタンカーでは五千ト

ン以下、高船価の問題はもちろんであります。これは不経済船になりつつあるということでもあります。これの対策としては、これは法案に現在出ておりませんが、今後どういうふうに出置されるか。極端にいえば十七次船は不経済船と言ってもいいと思っておりますが、これに対する今後の考え方を伺いたい。

○辻政府委員 御指摘の通りこの法案には、そういう問題を含んでまっ正面から取り組んでおりませんし、またその予算措置といたしても、いわゆる高船価船あるいは不経済船の問題は遺憾ながら措置できないわけでありませう。今後この集約の過程を通じまして、一部分はこの措置によりましてある程度のもどがつくこともあるかと思っておりますが、この集約の推移を見守りながら、今後の問題として至急に検討いたしましたして、高船価船の問題を解決するようなりつばな案をつくっていきたい、かように考えておる次第であります。

○内海(清)委員 この問題はオーナー対策とともに早急に対処しなければならぬ問題だと考えておるのであります。今日まで私どもその問題の対策についてはいろいろ論議してきたところでありまして、いろいろ輸出の問題もありませんが、一番直接的な問題としては政府の介入で解決する。解決が目的ではありませんが、そういうこととでありまして、この面については、今後の計画造船の場合に、これに見合う船腹を審査の第一次にして高性能化する、こういうことが私は必要だと思っております。これも一つの方向だと思いますが、この点いかがでありますか。

○辻政府委員 そういうお説も頭に入れました、よく検討して参りたいと考えておる次第であります。
○内海(清)委員 それからいま一つ、これは運賃の問題でありまして、この問題は先般も若干触れたのであります。が、いかに再建整備をしまして、利子補給をしても、そういう助成が行なわれても、適当な、妥当な運賃が長期安定的にきめられなければならぬ。もちろん総理のお話のように、運賃の問題は、わが国の経済の面からいえば痛しかゆしの問題があるわけでありませう。だから、適正妥当な運賃——従来

のようないわゆる船の原価計算によって運賃を押しえられてくるということでは、せつかくの再建整備も何ら用をなさぬということになるのでございませう。しかも、特にオーナーにおいては、けさほど申しましたように、用船料というものが十分オーナーをまかなうようにきめられるわけではないのであります。そういう点からいって、

この点については十分政府において考へなければならぬ問題である。しかも海運関係はいわゆる世界の海運市場においての決定がある。従って、わが国のみでこれを左右することは非常に困難である。そこで、やはり世界的な視野においてこれをきめていかなければならぬのであります。いわゆる国際海運会議所にもわが国も入っておりますし、世界の海運市場も、従来海運国といわれたイギリスとかわが国がリーダーとなってやっておった時代とはほど違つて、そういうことから考えまして、やはり世界の海運に十分働きかけ、世界の海運市場の調整に努力しなければならぬ。これはわが国のみであくせくしても、とうてい解決がつかぬ問題だと思つておりますが、これに對しまして今後どういうふうなことを考えておられるのか。

○辻政府委員 運賃、用船料の問題でございませうが、長期契約の運賃の問題とオペレーター、オーナー間の用船料の問題とは多少性質を異にするかと思つてございませう。長期の運賃の設定にあたりまして、お説のようにいわゆる原価主義というのを徹底しますならば、助成すればするほど、いわゆる荷主の方にそのメリットが流れるということになるわけではございませう。お説のように、私どもは、そのときどき世界の水準の長期運賃の基準によりまして運賃契約をするように、行政指導をしていきたいと思います、かように考えております。そうすれば、利子補給等によりましてコストの引き下げの相当部門が海運企業プラスになつて残つていくのではないかと、かように考えておるわけ

でございます。

それからまた、オペレーターとオーナー間の用船料の問題でございませうが、これもお話がございましたように、一般の傾向といたしましては非常にむずかしい問題でございませう。オーナーの方におきましてはなかなか収支が償われないような用船料でございませうが、一面不定期船の海運市場から見ますれば、これ以上出せばオペレーターが赤字になる、そういう問題でございまして、これはそのときの一般不定期船の市場に適合した用船料を支払うように考えたいと思つております。

それから、世界的な運賃の安定策でございませうが、これはなかなかむずかしい問題でございませう。ただいづか本委員会でも事務次官から御答弁申し上げましたが、アメリカの海運政策に對しましては、私どもは西歐の海運諸国と協同して絶えず情報を交換し、またともに合議しておるような状態ではございませう。いわゆる世界の海運国におきまして海運不況を切り抜けるための運賃安定の方策等が持ち出されませうならば、われわれも喜んでこれと協力いたしまして、世界海運全体の運賃の維持に對する努力をしてい、参りたい、かように考えておる次第でございませう。

○内海(清)委員 これはまだ論議した問題がございませうが、きょうは採決でございませうが、ただ私、この問題につきまして十分考えていただきたいのは、世界海運界において船員、いわゆる従業員関係は案外統一がとれておる。ところが、船主関係におきましては、なかなかそういう相互間における統一がとれていない。このことが今日

非常に海運界に災いしておる。従つて、便宜置籍船の問題とかあるいはアメリカ船の問題につきましても、海運局が、業者間において国際海運会議所等を中心にして十分連絡をとつて、強力にこれを推し進めていくのでなければならぬ、従来のような行き方ではとうていこれは解決つかない、私はかように考えておりますが、この点は一つ強く要望しておきたいと思つております。

それから、労働問題であります。これはきわめて重要でありますけれども、私けさほどから、いろいろございまして、参考人の席上質問いたしましたので、一応省略いたします。

それから、内航海運の問題も、これはきわめて重要な問題であります。今日まで内航海運の対策の一つであります船質改善のための戦標船のS、B、これに對する問題、これがなかなか運輸省の予定通りに進んでいない。本年度の予算についても、大体要求額は百十四億二千万円くらいであつたと思つておりますが、それがわずかに六十九億くらいに減つておる。削られておるのであります。しかも老朽船対策とか戦標船、油送船対策等に関しては、ほとんど顧みられておらぬような状況でございませう。この点は私はきわめて重要な点だと思つております。これに對してどういふふうなお考えをお持ちにおられるか。

○辻政府委員 戦時標準船処理の問題は、昨年度から開始いたしました。来年度がわれわれの予定した通りでございませう。御指摘の通り私どもが望んでおりますだけの所要資金が得られないのでございませうが、いろいろ

工夫をいたしまして、来年度中には戦艦のめどをつけていきたい。たとえば建造工費まで至りませんが、そのめどだけははつきりと来年度中にはつけたい、かように考えております。

老朽船、それからスタンダード・タンカー改装等の問題につきましては、財政事情がございまして、来年度に着手するわけには参らぬのでございまして、これも戦艦を優先という考えから、順位としてあとに回したような次第でございまして、戦艦のめどがつけば、引き続きそういう問題を手がけて参りたい、かように考えておるわけです。

○内海(清)委員 この点は集約の目的を到達せしめる最も重要な問題であります。ですから、これは早急に対策を樹立して、来年度は必ずこれが完備されるように御努力願います。

それから、法案につきまして一つお尋ねしたいと思っております。第七条の問題、「支払猶予を受けた会社は、猶予利子に相当する金額を日本開発銀行からの借入金に充てなければならぬ。すなわち猶予を受けた金額は、今度は元本の方に入れることだ」と思っております。そういたしますと、まあ開発銀行と市中銀行と両方からの資金を受けておる。開発銀行の金利については安い。市中銀行の方が高い。そうすると、この再建整備の問題からいえば、高い金利の方をまず償却するということが私は常識ではないか、こう思うのですが、この点いかがですか。

○辻政府委員 利子猶予の効果といったしましては、今内海先生の御指摘がございまして、効果が多いわけでは

けでございまして、大体今の場合を考えると、どれだけ市中銀行を優先に償却した方がいいということが、計算が出ておりますか。

○辻政府委員 数字的には計算ができませんのでございまして、大体開発銀行が六分五厘、市中の方が今までは利子補給金を受けましても七分一厘、中には利子補給のないものもございまして、それらの差額だけが有利になるわけです。

○内海(清)委員 これは少なくとも年間百十億でございまして、私は相当の金額になると思う。今日こういう非常に窮迫した海運界の状況の場合に、なぜそれをやらなかったかということでありまして。この点お聞きいたします。

○辻政府委員 利子猶予をいたしましたので、これは開発銀行も一つの金融機関でございますので、利子猶予をしたそれだけの元本も減ってくる。そうしていわゆる債権保全と申しますか、そういう観点からそういう方向にすべきだということになりまして、かようなこととした次第でございまして。

○内海(清)委員 どうも再建整備という、こういうきわめて重大なものを決定するおりの考え方としては、少し私はどうかと思う。ことに開発銀行はやはり政府関係の機関であります。いろいろ問題はあると思ひますけれども、このことは政府としてなそうと思えばできる問題だ、かように私は考えるのであります。この辺にも、私ども、今回のこの法案に対する考え方が十分徹底しておるのかどうか、こういう点について危惧の念を持つわけであり

ます。時間がございませんで、大体委員長から言われた時間で終わりました。これで打ち切りしたいと思います。いろいろ政令あるいは省令の問題もあると思うのです。先ほど久保委員からいろいろ償却の問題、あるいは税制の問題、あるいは資金の上における歩積み、両建の問題、こういう点がございましたから、私はこれらを省略したいと思ひます。

最後に、一つ大臣に特にお伺いしたいと思ひますのは、せっかくこの法案に、すでに論議されましたが、多くの問題を持つておる。政府におきましても十分それらの点を勘案されて、そうしてこの所期の目的が貫徹できるような万全の処置を要望しておきたいと思ひます。御意見がございましたら一言……。

○綾部國務大臣 すべての問題、なかなか現状において困難な問題ばかりを控えておりますが、この委員会の空気を察し、私は、微力ではありますが、極力日本海運再建のために努力いたすことを申し上げておきます。

○木村委員長 ほかに御質疑はございませぬか。ほかにないようでありますから、両案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○木村委員長 これより両案を一括して討論に入ります。討論の申し出がございまして、これを許します。細田吉藏君。○細田委員 私は、自由民主党を代表いたしました。海運業の再建整備に関する両法案に対し、賛成の討論を行な

わんとするものでございまして。海運業のわが国における重要性につきましては、ここであえてちよちよ申し上げるまでもございませぬ。また日本海運が現在置かれております立場につきましても、詳しく申し上げることを省略いたしますが、いずれにいたしましても最悪の事態であり、急速にこれが整備再建の方途を講ずる必要があることは申し上げるまでもないところでございまして、この意味から、今回の両法案は、海運業の基盤を整備し再建をはかるための最も適切な措置であると存するのでございまして。

本法案に盛り込まれた政府の助成策は、海運企業の過去の借入金の利子の徴収猶予と、今後の新造船に対する利子補給の強化でありまして、その助成の前提といたしまして、海運業の集約と企業の自立体制への自主的努力を強く要求いたしておるのでございまして。すなわち、第十七次造船以前の計画造船にかかる開発銀行の利子の全額を五カ年間猶予するということは、企業の今日の状態から見まして財務面の健全化に絶対必要な措置であると思ひております。

なお、法律案は、助成の条件といたしまして、開発銀行以外のいわゆる市中銀行の融資をしておるものにつきましても、その二分の一以上に相当する金額の支払いを猶予するという条件にいたしております点も、時宜に適合した措置であり、これが絶対に必要であると考えるのでございまして。また、利子補給の強化でございまして、これは多年の要望がここに実現されたものでございまして、これによつて船舶建造に伴う金利負担がようやく

国際水準並みになりまして、今後の国際競争力の強化と船舶拡充に大きな期待を持つことができるのでございまして、これまた適宜な措置であると存するのでございまして。

海運企業の集約化についてでございますが、現在わが国海運業が、多数の小規模企業乱立によりまして過当競争が行なわれ、このため収益が低下いたしましたり、また投資力が不足をいたしております。国際競争力を強化いたしますためにこの集約が行なわれ、海運企業が適正規模になりまことは絶対必要でございまして。ただこの法律によりますると、集約につきましてもとより海運業者が整備計画を作成したのでございまして、これに對しまして運輸大臣が再建整備に適切であると思ひましたものについて助成が行なわれる、こういうことになっておるのでございまして。この基準は、適切であるというふうな字句によって示されておるのでございまして、これは法の運用を誤りますと大へんなことになると私は思ひますのでございまして、こういう点につきましまして、日本の海運業をほんとうに再建整備するという見地から、あらゆる角度からこの適切ということを判断されるべきだと思ひますのでございまして。もとより運輸大臣の御判断の際には、海運企業整備計画審議会というものに諮問されるのでございまして、この審議会の意見を尊重してきめられるのでございまして、この審議会の運用、また運輸大臣の、本法の、適切と認められるというふうな措置につきましましては、あらゆる角度から御検討いた

だいて、実情に即した、ほんとうに日本の海運の再建整備に役立つという角

度から、弾力的にお考えをいただきたいと思っております。あわせて、これはあくまでも企業整備をする海運業者の主体性というものがなければならぬと思っております。こういった点につきまして十分の行政指導を政府がなされず同時に、業界においても、投げやりといいたし、強制的な形という形ではなくて、ほんとうに自主的に積極的に再建整備という方面の努力をしていただく、このようなことが必要であらうかと思っております。いやしくも官僚統制といったような非難を受けることのないように、法の適切な運用を期待いたす次第でございます。

集約につきましては、種々申し上げたいことがございますが、特に集約にあたりまして、従業員の問題でございますが、従業員に対しては打撃を極力少なからしめるように、政府におきまして十分なる配慮を払っていただくということが必要であらうかと思っております。また、けさほど参考人の意見にもございましたが、業界におきましても労働使協調態勢をとられて、十分この辺につきましては配慮をしていただくようにお願いをいたしたいと思っております。

なお、この際、特にオーナー問題についてでございますが、けさほど種々の御議論もございましたが、今回の措置によりまして、オーナーというものの立場につきまして種々検討を要する点があるように思っております。整備計画の承認にあたりまして、これらの点について十分お考えをいただく、同時に、これからあと申し上げようと思っておりますが、不経済船の対策等につ

きまして、特にオーナーの面につきまして、今後格段の御配慮を願う必要があらうかと思っております。

さらに、今回の法案に盛り込まれた諸措置は、これは画期的なものではございませんけれども、しかし、これらの措置だけで一挙にわが国海運業の再建ができれば、すべてが終わったと考えるのは楽観的に過ぎるのでございまして、各般の問題が残されておると思っております。

その第一点は、わが国をめぐる世界海運の状況、これをわが国海運が直接影響を受けておるこの点でございまして、北米航路における盟外船の活躍あるはシブ・アメリカンを初めといたしまして各国における自国船主義の激化、こういったようなものがございます。わが国海運の活動を制約いたしておるのでございます。政府は、これらの外的要因に対処しまして、適切な施策を講ずべきであらうと思っております。この点につきましては、外交上の問題もございまして、いろいろな困難な事情もあると思っております。この点につきましては、適切な措置をおとりいただくようにお願いを申し上げます。

さらに、老朽船あるいは非能率船、また高船価の時代につくられた船舶、いわゆる高船価船、こういった不経済船の処理対策でございますが、これも本委員会の質疑応答の中でしばしば論議されたところでございまして、この点につきましては、引き続き政府におきまして検討され、すみやかに抜本的な措置をお考えいただきたいと思っております。

最後に申し上げたいのは、内航海運の問題でございますが、海運業はもとより外航だけで成り立っておるものではないと思っております。外航、内航ともにあわせ考えなければ、ほんとうの海運業界の再建整備はできないと思っております。内航海運の問題につきましては、あるいは運賃の問題、その他幾多の問題があるのございまして、この点につきましても、不経済船とか、さらにむづかしい困難な問題がたくさんございまして、これにつきましても同様に抜本的な措置を政府におきまして早急に考究せられることを要望いたすのでございまして、以上をもちまして私の討論を終わります。

○木村委員長 久保三郎君。海運関係二法案に対して反対の意見を表明したいと思っております。今までの審議の過程でもそれぞれわれわれの見解を申し述べてありますが、今日の日本の海運界の不況の原因は、言うならば従来とられて参りました海運政策そのものにあるわけでございます。この海運政策そのものが世界的な、あるいは日本の海運界のいわゆる構造的变化に即応していないというところに、大きな問題があると思っております。でありますから、よりこの海運界をして前向きに立ち直らせるといふならば、この構造的变化に即応した対策が体系的に全般的に立てられなければならぬ、こう思っております。ところが、この二つの法案のねらいは、一つは、いわゆる集約という寡占理論から出た方法によって、幾つかのグループに集約しようというこ

とであります。集約はなるほど構造的な政策の一つではあります。今までの審議の過程で見て参りますと、必ずしもこれは十分でない。さらにもう一つは、このねらいとするところの効率、効果、メリットについてでありまして、集約によるところのメリットを当局の言うように是認するにしても、それを失うところの構造的な欠陥が多。この構造的な欠陥は一つこれを解決しようとする立場があるわけでございます。こういうところに多額の国費を投入しても、海運の対策はあり得ないと思われるのであります。

さらに、もう一つの法律であるところの利子補給の増強の法律であります。これもなるほど一応は国際水準に金利をさや寄せしようという一つの理屈にはなります。しかし、先ほど申し上げた構造的な変化に対する対応策がなされて、いかに金利を低下しても、それは今までもよく申し上げた通り、日本の海運界には食道はあるが胃袋は他人である、こういう構造的な欠陥を直さずして、いかに食物を流そうとも、栄養食を流そうとも、体質の改善はあり得ない。言うならば、収益力のいわゆる低下が今日の日本海運界の大きな不況の原因であります。うしろ向きの財務的な面でのいわゆる構造改善策は、なるほど事態の悪化を防ぐというところや、張りのある政策ではあるが、決して根本的な中心的な政策ではあり得ない。今までの審議の過程で、当局から出されたそれぞれの収益力の資料にいたしまして、これは高金利あるいは資本構成の劣悪というものを離れて見ても、これは効率が低い。これは、日本海運業が効率の低い原因をつか

ずして、何をしようとするのか。私は、断じてこの法案では五年後においても海運の再建はなり得ないであろうという推測をしておる。そればかりか、五年後においてはさらに收拾すべからざるほどの混乱を巻き起こすであらうし、さらに五年に至るまでの過程において、幾多の助成を呼ぶような策を講ぜざる場合においては、日本の海運界は衰亡するであらう、こういうような心配を私は持つておるわけでございます。

よって要約いたしました。以上の理由によってわれわれはこの法案には反対をいたします。以上です。

○内海(清)委員 私は、民主社会党を代表いたしました。いわゆる海運二法案に対しまして賛成の討論を行なわんとするものであります。先ほど来申しましたように、今日世界の産業構造の変革からいいたしまして、いかなる国におきましても、対外競争力ということが今後の産業の発展の基本になるものであります。わが国の海運業におきましても、おくれればせながら今日の海運の不況を打開し、わが国の経済の一そのの伸長をはかるためにこの集約をして、さらにこのいわゆる前向きな利子補給をいたしまして、海運の国際競争力をつけ、同時に国内におきまします過当競争も排除しようというねらいであるのであります。もちろん今回の法案につきましてこれでも十分ということはいえぬわけでありまして、本委員会ではたびたび論議されましたように、多くの欠陥があること、同時に法の運用の上におきまして、今後細心の注意をしなければ、所

期の目的を達することがきわめて困難ではないか、かように考える点もある。この海運の現状は、そういうことによつてこれをだんだんと猶予して遷延することを許さない実情にあるのではないか、かように考えるのであります。従つて、政府におきましては、この法案の運用にあたりましては、本委員会でいろいろ論議されました点を十分勘案されまして、万遺憾なきを期していただきたい。そうして、わが国の海運の再建整備、将来大きくこれを伸長させて、国際競争に勝ち抜き得る日本海運を育成していただきたい、かように考えるのであります。特にこの法の運用にあたりまして、先ほど細田委員からもございましたが、十分実情に即した法の運用をやつていただきたいという点、さらに私先ほど申しましたように、海運業者みずからの責任によつて真にこれを立て直すという、この意欲に燃えまして、みずからの責任を果たすような行政指導を特にお願いしたい。

さらに、従業員の問題であります。企業が整備であります以上は、ここにいろいろ問題が起きてくると思つております。しかしながら、この問題は非常に困難な問題もございまして、本日私が参考人にも申しましたように、集約、このことによつて海運従業員の雇用の安定をゆるがし、あるいは労働条件の低下を来たすことがあつては相ならぬと思つております。従つて、これは海運界全体の中においてこれを拡大生産の方向において十分消化し、さらにこれで問題があれば労働間において、さらに問題があれば

国家助成等、十分な万全なる措置を講じられて、遺憾のない処置をとられたい、かように思つております。それから、盟外船の問題あるいは旗国主義の問題等がございまして、これは外交の問題でございまして、いろいろ困難な面もあると思つて、私先ほど来申しましたように、海運市況というものはわが国のみにおいてこれを操作できるものではございませぬ。従つて、広く世界の海運国と手をつないで、そうしてこれらの問題を強力に排除するように御処置願ひたい。

さらに不経済船、高船価船の問題であります。これは、再建整備にとりまして、ことにオーナーにとりましては最も重要な問題であります。けさほど参考人に聞きますと、船主協会の会員はすべて一人も反対なしにこの法案に賛成したということでありまして、しかしそれでも全部が救済できないのであります。そうすると、一部の人はみずから犠牲になることも承認いたしておるのであります。このことは国としては最も考えなければならぬ問題である。そういう犠牲者を出していかどうか、これらを救ひ得るような万全な処置を十分考へなければならぬ、かように思つております。

さらに内航海運、これにつきましても同様でありまして、内航海運につきましては、今日すでに石炭専用船等の問題、石炭不況等の問題からいたしまして、倒産するものさへ出ておるのであります。これらにつきましては、早急に対策を講立して、これに対して万全の処置をとられたい。以上のことを強く要望いたすわけでございます。

以上で終わります。

○木村委員長 これにて両案に対する討論は終局いたしました。これより採決に入ります。まず、海運業の再建整備に関する臨時措置法案について採決いたします。本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○木村委員長 起立多数。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

次に、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

○木村委員長 起立多数。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

〔賛成者起立〕

○木村委員長 起立多数。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

○木村委員長 この際、細田吉蔵君より発言を求められておりますので、これを許します。細田吉蔵君。

○細田委員 この際、海運業の再建整備に関する臨時措置法案に対して附帯決議を付せられんことを望みます。

附帯決議の案文を朗読いたします。

海運業の再建整備に関する臨時措置法案に対する附帯決議(案文) 政府は本法の施行にあたり、特に左の諸点につき万全の措置を講ずべきである。

一、整備計画の承認等本法の運用にあつては、真に我国海運業の再建整備の目的を達するよう、実情に即して、できる限り弾力的に考慮するとともに、海運業界が積極的に再建整備をはかるよう行政指導を行うこと。

一、企業集約等により海運業に従事する従業員の地位が不当に害せられることのないよう配慮すること。

一、盟外船による定期航路の混乱を防止する等海運秩序を維持するための諸施策を強化するとともに、必要に応じ海上運送法等の改正を検討すること。

一、不経済船の処理、内航海運対策等についてもすみやかに抜本的措置を考究すること。

右決議する。

理由は先ほど討論の中におきまして申上げた通りでございますので、何とぞ御賛成をお願い申し上げます。

○木村委員長 たいだいまの細田吉蔵君の動議のごとく、海運業の再建整備に関する臨時措置法案に対し附帯決議を付するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○木村委員長 起立多数。よつて、さよう決しました。

再建整備の目的を達するよう、実情に即して、できる限り弾力的に考慮するとともに、海運業界が積極的に再建整備をはかるよう行政指導を行うこと。

一、企業集約等により海運業に従事する従業員の地位が不当に害せられることのないよう配慮すること。

一、盟外船による定期航路の混乱を防止する等海運秩序を維持するための諸施策を強化するとともに、必要に応じ海上運送法等の改正を検討すること。

一、不経済船の処理、内航海運対策等についてもすみやかに抜本的措置を考究すること。

右決議する。

理由は先ほど討論の中におきまして申上げた通りでございますので、何とぞ御賛成をお願い申し上げます。

○木村委員長 たいだいまの細田吉蔵君の動議のごとく、海運業の再建整備に関する臨時措置法案に対し附帯決議を付するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○木村委員長 起立多数。よつて、さよう決しました。

○木村委員長 なお、たいだいま議決いたしました両案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木村委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。

綾部運輸大臣。

○綾部國務大臣 たいだいまの御決議につきまして、政府といたしましては、その御趣旨を十分尊重して、海運業の再建に万遺憾のないことを期する所存でございます。

まず第一に、本法の運用にあたりましては、海運企業の再建の意欲を積極的に育てるよう周到に配慮するとともに、また海運企業の今日の不振の原因に深く思いをいたし、あたたかい思いやりをもつて臨む覚悟でございます。いやくも法の画一的形式的な適用にわたらざるよう、十分注意をいたします。

次に、集約に伴う従業員の問題でございますが、海運業は日本の重要産業として今後発展をはかるべきものと考へますので、これに携わる有能な人材を失ふことなく、また安んじて海運の発展に働いていただくように、十分配慮いたすつもりでございます。

次に、北米航路における盟外船の跳梁による定期航路の混乱は、日本海運にとって重大な打撃を与えるのみでなく、ひいては日米貿易にも悪い影響を与えることとなりますので、今後とも海運同盟の活動に制約を与えている米海運法の改正について強力な対米交渉を進めるとともに、定期航路に従事している船会社間の協調関係を格段に強化するよう指導して参る所存でございます。

また、海上運送法の改正につきましては、内外の情勢を考慮し、改正の利害得失を十分検討して善処いたしたい

と思ひます。

最後に、不経済船の処理、内航海運対策はきわめて重要な問題でありますので、現に検討中のもの、さらに関係方面の意見も十分聞き、適切な方途を講ずるよう努力する覚悟でございます。

○木村委員長 次会は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十九分散会

〔参照〕

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)に関する報告書

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第七八号)に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕