

第五十八回国会 衆議院 運輸委員會 議錄 第十三号

昭和四十三年四月三日(水曜日)

午後一時八分開議

出席委員

- 委員長 大野 市郎君
- 理事 木部 佳昭君
- 理事 德安 實藏君
- 理事 山村新治郎君
- 理事 野間千代三君
- 阿部 喜元君
- 小淵 惠三君
- 川野 芳瀟君
- 菅波 茂君
- 西村 英一君
- 水野 清君
- 内藤 良平君
- 米田 東吾君
- 池田 禎治君
- 松本 忠助君

- 理事 砂田 重民君
- 理事 福井 勇君
- 理事 小川 三男君
- 大竹 太郎君
- 加藤 六月君
- 塩谷 一夫君
- 中川 一郎君
- 福家 俊一君
- 神門至馬夫君
- 矢尾喜三郎君
- 渡辺 芳男君
- 沖本 泰幸君

出席國務大臣

運輸 大臣 中曾根康弘君

出席政府委員

- 運輸省海運局長 畑 武夫君
- 運輸省船舶局長 佐藤美津雄君
- 運輸省港灣局長 宮崎 茂一君

委員外の出席者

専門員 小西 真一君

四月三日 委員菅太郎君及び春日一幸君辞任につき、その補欠として塩谷一夫君及び池田禎治君が議長の名で委員に選任された。

同日 委員塩谷一夫君及び池田禎治君辞任につき、その補欠として菅太郎君及び春日一幸君が議長の指名で委員に選任された。

第一類第十号 運輸委員會議録第十三号 昭和四十三年四月三日

本日の會議に付した案件

日本開發銀行に關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(内閣提出第一七号)

○大野委員長 これより會議を開きます。日本開發銀行に關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を議題として、質疑を行ないます。

○野間委員 大臣がお見えになりましたので、主として大臣にお伺いをいたしますが、時間が限られておりますから、重点的に二、三お尋ねをいたします。

一つは、この利子補給の、いわゆる海運に対する助成策を進めてきて、いまその一年間延長をするわけですが、実は、ただ単に助成するだけではなくて、海運の企業というものを、つまり再建をして自立体制をつくり上げることが、助成政策の一つの大きな根幹であったと思うのです。

もちろん、國際收支の改善という題目もありますけれども、やはりそれも企業の自主的な体制がなければ目的は達成できないという性質のものだろうと思ふのであります。そういう意味からすると、一年間延長はす前に、すでに運輸省として、監督官庁として、自立体制をつくり上げる意味での指導なり政策なりが必要であつた。たとえ一年間延長にしても、ここまで自立体制ができ、そしてそれを土台にしてこの一年間のお準備を進め

て、さて次の段階では当然の形としてかくあるというところが明確にされて初めて、この利子補給の一年間延長ということも私は意味があると思うのです。そういう意味では今回また、表現は適當かどうか、漫然と一年延長してこの一年でそういう問題を検討するといふようなことのようにすが、そこです第一に、この五カ年間の助成政策をむだにしないといふために、今後海運企業というものをどういふふうにしよとされるのか。そういう問題の基本について、そしてその基本に、さてそれでは国としてどういふ方向で、もし助成をするとするならば、どういふ意味の、どういふ形の助成をしようとするのか。私どもは、すでに助成の段階は過ぎた、したがって海運企業そのものの力によつて、國際海運收支を赤字から黒字に転換をしていく、國際收支に貢献をさせていくという方向で考えるべきであるという立場でありますけれども、今日までとりきつた運輸省の立場として、さてこれからどういふふうに企業立て直しの完成をしようとしているのか、またもしそれに助成が必要であるというふうに考えているとすれば、その助成政策というものはどういふものであるかという点について、大臣の所見を承りたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 海運に対する國策というものは、非常に相対的な要素があるように思ひます。つまり國際關係あるいは競争國等がどういふ政策をやっているかというものと見合ひにおいて、相対的に政策も變動する要素が非常に多い面であるように思ひます。日本の場合は、戦時補償の打ち切りという、ほかの国にないような大きな切開手術を受けて、外国から見れば非常に劣勢のスタートを切つたわけでありまして、その上さらに戦後のいろいろな國際關係、特に敗戦、占領ということによつて、航路が閉ざされたり、機能がほと

んど凍結された状態で出発した。そういう面から、國際的に見たら著しい劣勢の地位からスタートをしたと思ふのであります。そこで臨時措置法あるいはそのほかの助成政策というものが唱えられて、國際的な水準に近づいたための努力をいまままで鋭意やつてきたと思ふのです。それは当然の政策であり、かつそれは最近の情勢を見ると、かなり成功してきているようにも思ひます。

そこで現時点に立つて、しからば國際的な趨勢とにらみ合せてみて、日本の造船は別として、海運自体というものの地位、内容というものを考えてみると、まだ必ずしも満足すべき情勢にあるとは思ひません。たとえは償却の問題一つ考えてみても、外国から見れば、まだ非常な劣勢にあるわけでありまして、その上に、コンテナであるとか新しい要素が最近非常に出てきて、かなりの大型の投資を必要とする段階にもなつております。そういう情勢を把握して、外国との相対的な見比べという考えから、日本の海運の發展策というものを考える必要があるように思ひますし、もう一つは、わが國の社會經濟發展政策における國民經濟の成長度合いと見合ひ海運政策というものも、また他面においては必要をなわけてあります。そういう幾つかのファクターを考えながら、日本の海運政策というものをこの段階で確立していかなければなりません。私の感じでは、そういう条件下における發展策という、そういう考え方で今度の基準的なアイデアというものをつくつていくのが正しいと思ひます。いままでは集約というよりな考え方で、ともかくこの劣勢をカバーして追いつこうということ専らで進んできたと思ふのです。完全に追いついたとは言へませんが、この新しい時点に立つて社會經濟發展政策、國民經濟の成長度合いにマッチするような發展策という考え

方、それから新しいコンテナやその他の出現に対

してそれを土台にしてこの一年間のお準備を進め

て、さて次の段階では当然の形としてかくあると

応ずる発展策という考え方、そういう考え方から立って政策の中心線をつくっていくのが適当であると思ひます。イギリスその他の助成政策等から見ると、日本の助成政策というものはまだそれほど追いついていないと言えませんが、しかしイギリスのやり方が適当であるとも考えられない要素もあります。そういう日本の特殊性を考へて、海運審において至急に案をつくってもらひまして、それを検討して実施したいと考えておるのではありません。

○野間委員 確かに、海運の問題ですから対象国がある。対象国の助成がコストに影響をしたりして、当然そういう競争関係にあるので、私も諸外国の助成政策を無視はできないと思ひます。そういう意味では、いま大臣の言われることは一つの考え方です。ただ私は、ただ単に外国の助成政策を対象にしておるわけじゃないでしょうけれども、外国の助成政策だけを対象にして、やはり外国で八〇やっておるので日本でも八〇というわけにはいかない。これはおわかりのとおりなんです。私が申し上げたいのは、今日までの助成政策が非常に手厚いという事は、これは他の企業なりから比べてみて、だれしも首肯できることで、もはやこういう至れり尽くせりの手厚い、いわば保護に近い助成政策の時代ではない。その手厚い助成政策は、海運企業を自立させるための一つの手段としてとってきたはずであるから、したがって、今後はそういうものでなく、企業そのものの力によって海運企業が進んでいくという政策が根幹となるべきではないか、こういう観点なんでありませう。これは大臣もおわかりになつていただけておると思ひますので、今後政策を進めていく場合に、そういう観点を十分に基本にして政策の立案に当たり、実施に当たつていただきたいということをお願いしておきたいと思ひます。

次に、たいへん大きな問題といひますか、これは大臣も閣議で発言をされておるようでありませうけれども、ベトナム戦争がいままでは戦争経済として世界各国に影響を与えておる。特に日本の場合に、相当日本の経済の中に組み込まれてきた。今後、まだ私もジョンソン声明なりそういうものでも、いまだ私もベトナム戦争が終息するということまでは信用——信用といつては語弊がありますが、信用ができないというふうには感じておりませうけれども、いずれにしても、やがてベトナム戦争は終息の段階に進まなければならぬとすれば、そういう意味で、今度は経済的な意味でのベトナムの行く末を見なければならぬというふうには思ひます。そこから中国貿易の問題や共産圏貿易の問題等が大きな問題として浮かび上がってくるんだらうと思ふのでありますが、これはやはり海運政策に直接的に影響があるというふうには考へるので、このベトナムの見通し、それと海運政策との関連、これは私は一つの面としては、ただ単によくいわれる大量大建設計画といひますが、そういう方向だけでなくて、これは海運局長にも質疑をしたのでありますが、もう少し、たとえば積み取り比率の向上の問題にしても、きめのこまかい一つ一つの船の形あるいは輸出入の貨物の品目別の積み取り比率、そういうものにまで手の届いた政策をとつていかなければならぬ時代が、これはドル防衛の問題も含めて、来るのではないかと、うふうに感じるのでありますけれども、こういう面について大臣としてどういふふうにお考へなのか、第二点として承りたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 国際経済の趨勢は、いまより次第にきびしくなつていくように思ひます。これはドル防衛についての問題等が本年度を通じての大きな課題としてクローズアップしておるからであり、かつまた、ベトナム戦争の趨勢というものも予断を許さぬ情勢に次第に立ち至つてきているからであります。やはりベトナム戦争というものは、日本の海運というものに對してかなりの影響を私には持つておるだらうと思ひます。まあ、日本の海運も最近では非常に長期契約をやつておつて、短期的波動にはかなり耐え得る力を持つておりますけれども、それにしても景気の問題あるいは輸送の問題等を通じて、日本の海運にもかなりの影響を及ぼすものであると考へざるを得ないと思ふのであります。そういうような観点に立つて、一つは日本経済というものがどういふふうな推移をしていくかという見通しをかなりの確信に見る必要があると思ふのであります。ドルの問題等はSDRその他の問題でいろいろ構想が練られておりますが、しかし一方において、この間の金プール会議において、政府間の金の流通はそのまま認めるが、民間と政府との流通を遮断した。そういうかげんから金の価格は下がりがつた。よくドルを倍に、七十ドルぐらゐにしろ、そういう議論もあると思ひますが、私はそういう説にはくみみしないのであります。最高に上がったときは、一オンス四十四ドルまでいったわけですが、それがきのうあたりは三十八ドルぐらゐまで下がつてきておる。ひよつとすると三十五ドルまで下がるんじゃないか。というのは、政府が買い上げを民間からやらないということになれば、南アその他からの金が相当民間へ入つてくるわけでありませう、そういう面から見ても金は下げきみになつていく情勢も私はあるのではないかと考へられます。大体わずか三億五千万ドルぐらゐの金しかなくとも、とまかくこれだけの経済成長をやつて、ある意味において金というものを全然顧慮しない経済でこれだけ発展しておるのですから、要するに物価とか国際收支の面をよくにらんでいて経済政策をやつていけば、国家に対する信用とか、国民の結束力とか、そういうものからして経済は運営できる、そう思ひます。いわんや世界経済も同じであつて、各国、強力な国々がそういう協力意思を持つて、物価や国際收支をお互いにバランスをとるなら進んでいく協力意思さえあれば、金というものはそれほど重要視すべき要素ではなくなつておる、そう私は思ふのであります。そういう面で一オンス三十五ドルに近づいていくのではないかと私は考へます。そういう面の鎮静は進んでいくだらうと私は思ひます。しかし、ドル防衛というものは大きな線で貫いてきておりますから、国際経済戦は

ますます熾烈になるといふことは、これは当然考へられることであり、日本経済もことは、予算の執行や運営その他の面も考へてみて、かなりきびしいものがくると思ふ。そういうことになると海運にも響いてくる。そういうファクターも考へてやらなければならぬと思ひます。いずれにせよ国際経済の見通し、世界政局の動き等をよく長期的に判定しながら日本の海運政策というものを考へなければならぬということは、御説のとおりでありまして、海運審の答申の中にもある程度そういうことを考慮に入れて答申してもらいたいと思ひます。

○野間委員 次に三番目に、これは非集約会社というのがたいがふあるわけですが、集約会社に対する助成は十分に行なわれておるのですが、当然の結果として、非集約会社については別段の助成はないわけですね。ただ、今後新しい海運政策を出す場合には、この非集約会社の今日まで六年なり、あるいは戦後貢献をしてきた、国際收支なりあるいは海運に貢献をしてきた度合いというものが、これは否定ができないというふうには思ふので、新しい海運政策の中で非集約会社というものはどういふふうなところに位置づけをしておるのか、これを伺つておきたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 今度の新しい発展策の中の大きなポイントには、集約と非集約の関係をどうするかということであらうかと思ひます。新しい構想の中ではやはり自主的な力を大いに活用する、自力更生を行なう、そういう原則は集約であるが非集約であるが一貫してとられるべきものであり、強化されるべきものであると思ひます。その点については非集約の船主の諸君はかなりの努力をされておるし、私はその努力に對して敬意を表したいと思ひます。しかし再建整備後におきましてもやはり、社会経済発展政策に見合うような相当量の船舶建造ということが当然考へられますので、そういうことを頭に置きながら、できるだけ企業の自己資金を調達するというを中心にしつつ、しかも国家助成というものをキーポイント

ト対しては行なう。そういう考え方で進んでいくのが適当であると思います。集約、非集約の関係をどうするかということは、私がここで私見を申上げるのははばかりですが、海造審において、重要なポイントとして検討を願いたいと思っております。

○野間委員 時間がありませんので、またあらためて、海造審の答申が出た段階で質疑をしたいと思っております。

これで終わります。

○大野委員長 内藤良平君。

○内藤良平委員 これはしぼってしぼって、時間をかけないようにして大臣にお聞きしたいと思っております。

この前の三月二十六日の当委員会で大臣と私と次のような質疑応答をしております。これは念のため議事録を讀んでみます。これは大臣、ごらんになっていただければわかるのでございますが、九号の十一ページでございますけれども、私はこういうふう聞いております。「それで私は政治献金はいまのところ、資料要求しますけれども、政治献金が相当あった場合は、利子補給のようなことはナンセンスじゃないか、そういうことを局長にも問うたわけでありませぬけれども、大臣、そういう思いませぬか。これほどいろいろめんどうを見ている。ところが一方、相当多額な政治献金をする。それだけ業界に余裕があるということなんです。そういう場合には利子補給をやめてもいいじゃないか、こういうぐあいに私問うているわけでありませぬけれども、大臣、いかでありますか。」大臣答えていわく「あなたの御意見は正論でありまして、私も同感です。」こういうぐあいに言っておるわけでありませぬ。

そこで、そのあとに資料の要求のことで二、三ありましたが、自治省のほうに届けられておりますところの資料を運輸省でまとめて出しております。これは中核の六社ですね。この関係で四十年、四十一年、四十二年の上期、こういうのが、これを私まとめてみました。こういうぐあ

いになっております。船主協会を入れて中核六社ですから、七カ所になりますけれども、四十年は三百七十七万円の政治献金がある。四十一年は五百五十六万五千円ある。四十二年の上期は二百三十二万一千円、これが年度別であります。それから個別に申しますと、日本船主協会からこの二年半の間に九十万円、大阪商船三井船舶、この会社が三百二十一万円、日本郵船が三百六十六万円、川崎汽船が二百九十二万一千円、ジャパンラインが二十八万五千円、山下新日本が三十六万、昭和海運が三十二万、合わせて一千六百六十五万六千円、こういう政治献金があるわけでありませぬ。これは出したほうでありまして、受け取ったほうは問題でないと思っております。

それから、造船関係はこれは直接でありませぬけれども、四十年度だけで約四千七百六十六万、こういう献金があります。大臣、こういう実情なんでありませぬ。これは間違いないと思っております。

そこで、先ほどの私が読み上げました議事録によるわけでございますけれども、金額の多少は別にしましても、いま読み上げましたような政治献金が海運の中核をなしておる代表的な六社からと、それから海運業者の船主協会からあるわけでありませぬ。これに対して大臣は、内藤の意見は正論であるから、そういう場合には私も同感だ、これは利子補給をやめてもいい、こう思うとおっしゃっているわけでありませぬ。こういう経緯から見ますと、金額の問題は別にしましても、これだけの政治献金があるという現実でございますから、今回この法案は撤回すべきじゃないかと思っております。今日までの審議の中におきまして大臣の明確な御答弁もあるわけでありませぬ。この点いかがでしょうか。

○中曾根国務大臣 国家から利子補給を受けているような会社が相当多額な政治献金をもしているとするれば、それは適当でない、そういう意味で、あなたの議論は正論であって、同感だ。そう私申し上げましたのは、いまでもその考えは変

わっておりませぬ。それで、いま御指摘になりましたように、中核六社そのほかの政治献金と称せられるものの額を見ますと、私は、現在の企業運営その他の情勢から見て、この程度で相当多額なということには該当しないように思っております。いま一人雇うにしても年間三百万や五百万くらいは人件費その他がかかるわけですから、それで、利子補給は全額でどれくらいやっておるかといま海運局長に聞きまして、三百三十億くらい国が出しているそうですが、それくらいのお金を、利子補給を出して、かろうじて日本の海運は今日まで回復してきておるといふ情勢です。そういう点から見ますと、四十年に船主協会が三十万、四十一年に二十万、四十二年に四十万、一番多いと見られていたような大阪商船三井船舶等でも、四十年が百二十七万、四十一年が百五十二万というような程度の金額であるので、これだけ大きな機構を持つている会社の政治献金の額としては、相当多額と言われるほどではないだろう。もちろんどの程度が相当多額で、どの程度が少額だということは一がいには言えないと思っております。まあ、世間の常識で考えてみて、この程度ならば是非難さるべき額ではない、そういうふうに私は考えております。

○内藤(良)委員 これは、大臣のきわめて幅のある御答弁ですけれども、私は、相当多額な政治献金をする場合は云々と言っております。ただ、大臣は、君の読んだような金額は相当じゃない、ごく僅少だ、問題にならぬ、こういう御答弁と私受け取りました。金額の問題もございませぬけれども、しかし、利子補給と政治献金、それから業界を育成していく、しかも配当金というものを一つめどにしていろいろ施策を立てていく、こういう関係の今日の施策の場合におきまして、私は金額の多寡だけでなくして、こういう余裕のある、こういう状態になっておる海運会社に対して利子補給をするというものは国民的な感覚から見ても、これはやはりとおらないと思っております。その関係についてはやはり大臣は先般、内藤の言うこ

とは正しい、そのとおりだと私も思う、こう御答弁になったと思うのでありますけれども、その気持ちは金額がこうなったからといって変わるわけではないでしょう。二十六日の大臣のお気持ちはやはり非常に純粋な国民的な、ある意味で常識的な考え方で、なるほどおまえの言うとおりだといふ御答弁になったと思っております。ここへきて金額を見て、それは少ないからいたしたことはないというのには、あまりにも大臣の気持ちを曲げておるのではないかと、どうでしょうか。

○中曾根国務大臣 内藤さんの御質問はこういうように言っております。「ところが一方、相当多額な政治献金をする。それだけ業界に余裕がある」ということなんです。そういう場合には利子補給をやめてもいいじゃないか、こういうぐあいに私問うているわけでありませぬけれども、大臣、いかがでありますか。」こう言われておるの、それに対して、あなたの御意見は正論であり、私も同感だ、そうお答えしたわけなんです。という意味は、一方において利子補給を受けていながら、他方において相当多額な政治献金をする、そういう話の見合いでどうお答えしたわけなんです。お聞きなす、これが利子補給を一方において受けておりながら、何百万も何千万も一社を出しておるといふなら不穩当のように思っております。ここに一年間を通じて三十万とか二十万、その程度、最大でも百三十六万というような数字を見ますと、いまの社会常識、社会通念からすればまあそう不当とは言えないだろう、そういうふうに私は考えるのです。じゃ、精神論で内藤さんはおっしゃっておるのかもしれないけれども、やはりこれは精神論だけでは通用しきれぬものもあると思っております。会社が企業体としていろいろ国際的にも仕事をしておるといふ面から見れば、いろいろな活動分野があると思っております。そういう面から見て会社の存立の目的に反しないような仕事については、ある程度これは認めてやってもやむを得ないのではないかと。今度の政治資金規正法の審議会の答申でも政治資金の拠出という

ものは認めておりますし、政党によつて大体どの程度が適当だという考え方にしまして、一会社二千万円以下というような制限がある案ではありましたが、そういう水準から見ましても、ここにある四十万とか三千万とか百二、三千万というふうなもの、まあまあこの程度ではそうしかるほどのものではない、そういうように社会通念的に私考するわけであります。決して奨励しているわけじゃありません。

○内藤(良)委員 しかしこれは重要な問題だし、たいへんな問題だと思つております。私国会へ参りましていろいろ審議に加わつておるわけでありまして、常議的にはなかなか疑問が多い、私は今日までの審議の中でそういう意見が多いというぐあいに受けとめております。そういう中でかりに一般の国民の皆さんが、配当もして、さらに加えて金額は少ないかも知れぬけれども政治献金もしておる、そういう会社に多額の利子補給をしないか、ちやならぬというところは、私はどうしてもこれは国民感情的に見ても納得しがたいのじやないかと

思うわけでありませう。そういう素朴な気持ちには先般の大臣の答弁にもあらわしておる。中曾根大臣はきわめて純真無垢な一国民的な発言をなさつたから、これはまさに正しい発言じやないか。いまのようなお考えでくるなら、この法案そのものをこの際いさぎよく撤回しまして、もう一ぺん考え直してくれ、こういうことが私は今日の国民の皆さんから見ても正しいやり方じやないか、こういうぐあいに思うのですけれども、いかがですか。

○中曾根國務大臣 内藤さんは社会党の皆さんと同じように非常に潔癖ですから、こういう点にいろいろ御関心をお持ちになつて、潔癖をそのまま通して政治の筋を立てようというお考えと拝察いたしますが、また一面に国民経済全般というものを

を見ますと、ともかく日本がこれだけ高度成長をして、また今後もそれを保持していかねければならぬということをお考えつと、国策的な意味において、海運会社を助成して外国の海運会社に負けないだけのスタートラインには立たしてやらなければならぬというふうな私考があるのであります。こういう臨時的な面と、そういう国策的な非常面にラフな荒らっぽい面と、必ずしも吻合しない面もあるかも知れませんが、常識的に社会通念的にこの程度は認めてやつていいという程度のことであるならば、それはそのまま認めてやつて、その別の面で国策として国民のために助成すべきものは助成するということが適当ではないかと私思います。

○内藤(良)委員 どうもだんだん話の筋が曲がつてきておると思つております。この三月二十六日の議事録を見ますと、大臣は大臣御自身として、政治献金をしておるような状態であつたらば、これは金額が今日ここへ出ましたから、多少の多寡、少ない多いのお感じを持たつたかも知れぬけれども、とにかく政治献金をしておる会社に利子補給までも、いわば余剰のあるところへ利子補給をする。しかも財政硬直化ということをして盛んにいわれておる、いろいろな方面において予算的には窮屈になつておる、そういうことしる予算の中におさまつて、こういう面だけなぜそういうぐあいにやらなくちやならぬのか、そういう一般的な、さつき申し上げたような素朴な国民的な考え方の方で私に対する答えが出たのじやないか、こう私は思つておるわけでありませう、どうもきょうはお話を非常にこじつておるような、あるいはまるめてしまふような感じで、私初めて国会へ出たからといつてまるめられては困るわけでありませう。何かぐるぐる回して、そのうち時間がたつたら内藤もやめてしまふだらう、委員長から時間がないと締めてしまふだらう、こういうことでやつてしまふと思つても、しかし私はそれは中曾根先生に対する私の印象あるいは中曾根先生に対する国民全体の印象から見ても、非常にまずいこと

だと思つておる。あなたの政治的感覚、いままで国民全体が持つておつたものから見ても、この二十六日の議事録といまのお返事、御答弁との食い違ひに私は非常に不満といひますか、国民の一人としてもたいへんイメージが汚れたような感じで耐え切れないのです。もう少しすつきりした、中曾根躍進大臣といひますか、張り切り大臣といひますか、そういう御答弁があつてしかるべきじやないかと思つておる。しつこいですが、どうでしょう。

○中曾根國務大臣 内藤さんのお話の中では、相当多額な政治献金ということをおっしゃつておりましたので、私もこれが一社で何百万も何千万円も政治献金しているようだったら、適当でない、内藤さんのおっしゃることは正しい、もしそういう情勢であるならばこれは規制をしなくちやいかぬ、それは国民の常識としても当然である、そういう気持ちがありましてから、あなたの考えは正論であり同感だと申し上げたのです。しかし実際の数字を見ますと、相当多額なという概念からはまあかんべんしてやつてもいいという程度の数字のように私は見受けるのです。そういう点で、やはり国政全般のバランスというものを考えてみますと、この程度のこととはそうとがめだてしないでいろいろのことになると、これは考える必要があるだらうと思つておる。

○内藤(良)委員 それじや、ちよつとあなたのペースに乗りまされけれども、大臣はどのくらいならだめだといふぐあいに考えられますか。

○中曾根國務大臣 幾らとは私は言えませんが、政治資金規正の委員会でも教えてもらったらしいと私は思ひます。しかし私の考えではここにある数字の程度では相当多額といふところまではいつてないだらう、そう考えます。

○内藤(良)委員 しかし大臣、法律でこの関係は出てくるのですよ。外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の第十二条には、会社の経営内容によつては金を国庫に返さなくちやならぬ、こういう

うのがあるわけでありませう。これは大臣が定めるところの政令、運輸省内の一つの率によつてこれが出てくるわけですね。それから大臣がこういう面については行政的にこの金を返させるとか、そういうことで動かなくちやならぬわけでありませう。こういう面では、大臣としてある一定の金額というものが頭に出てくるわけでありませう。それでこの政治献金の問題も、どこか辺ならこの会社は一応利子補給してもいいんだ、どこか辺なら利子補給の段階じやないんだ、金を返させてもいいんだ、そういうところまで行政的な見地から持つていなくちやならぬでしょう。一応私が少し話の角度を変えても……。だからこの問題に關しては、政治資金の關係は自治省にまかせるとか資金法にまかせるといふだけじや済まぬのじやないか。その点はいかがですか。

○中曾根國務大臣 いまのお話のとおり、利子補給といふのはもつたのじやなくて、いずれ返さなくちやならぬ借金であるわけですね。それである一定の限度にきて余裕が出てきた場合には、利子補給を途中で返さなければならぬ、そういう規制が十二条等でもあるわけでありませう。そういう性格のものでありますから、会社の側としても、國家からそういう借金をしよつておるので自粛すべきは当然のこと、お説のとおりであるだらうと思ひます。そういう國家的助成を受けてない会社から見れば、さらに自粛したいろいろな措置を内部的にも行なうべきものであるだらうと思ひませう。そういう意味で、私たちは大体会社の給与ほどの程度であるか、あるいは重役のボーナスがどの程度いつておるか、大体同等のほかの種類の会社との比較をしてみまして、その辺もよく監査しております。そういう会社の経営状態自体をよく監査しながら、利子補給を受けているという恩典にふさわしくないようなことをしないように、今後私たちは監視してまいりたいと思つておるのであります。

○内藤(良)委員 それじや十二条の精神によつて、政治献金をした場合は、その会社の、い

うのがあるわけでありませう。これは大臣が定めるところの政令、運輸省内の一つの率によつてこれが出てくるわけですね。それから大臣がこういう面については行政的にこの金を返させるとか、そういうことで動かなくちやならぬわけでありませう。こういう面では、大臣としてある一定の金額というものが頭に出てくるわけでありませう。それでこの政治献金の問題も、どこか辺ならこの会社は一応利子補給してもいいんだ、どこか辺なら利子補給の段階じやないんだ、金を返させてもいいんだ、そういうところまで行政的な見地から持つていなくちやならぬでしょう。一応私が少し話の角度を変えても……。だからこの問題に關しては、政治資金の關係は自治省にまかせるとか資金法にまかせるといふだけじや済まぬのじやないか。その点はいかがですか。

○中曾根國務大臣 いまのお話のとおり、利子補給といふのはもつたのじやなくて、いずれ返さなくちやならぬ借金であるわけですね。それである一定の限度にきて余裕が出てきた場合には、利子補給を途中で返さなければならぬ、そういう規制が十二条等でもあるわけでありませう。そういう性格のものでありますから、國家からそういう借金をしよつておるので自粛すべきは当然のこと、お説のとおりであるだらうと思ひます。そういう國家的助成を受けてない会社から見れば、さらに自粛したいろいろな措置を内部的にも行なうべきものであるだらうと思ひませう。そういう意味で、私たちは大体会社の給与ほどの程度であるか、あるいは重役のボーナスがどの程度いつておるか、大体同等のほかの種類の会社との比較をしてみまして、その辺もよく監査しております。そういう会社の経営状態自体をよく監査しながら、利子補給を受けているという恩典にふさわしくないようなことをしないように、今後私たちは監視してまいりたいと思つておるのであります。

わゆる政令で定めた一定の率を乗じて算出した金額をこえるとき云々とありますね、「当該利益に係る決算期」云々というのがありますけれど、この政治献金は、いままで海運局長の今日までの答弁では全然問題にできなかった、その会社の経理内容から見て全然問題にできなかったということであつたわけですね、やはりこの会社の経理の問題につきましては当然関係があるわけですね、その会計から出るわけでありまして、そういう面でも、決算期の利益云々のこのうち、政治献金を含めるようなぐあいにお考えはないのですか。私の言うことはわかりませぬ。

**○中曾根国務大臣** 法的な解釈は海運局長にやらせませんが、やはり会社というものは一個の法人です、いろいろな社会生活の面もあるように思うのです。しかし、その本務は定款に書いてあるところであり、株主に重役は責任を肩負っている存在でありまして、そういう定款に書いてある本務を執行していくために忠実にやるべきものであるように思います。また一方、国家的助成を受けている場合には、その面からくる法的あるいは道義的制約というものがあるとも思います。そういういろいろなファクターを考慮して、一個の法人として社会生活を営んでいく会社の存在というものを考えていきますと、ある一定のフタを越した場合には、これは制肘を加えなければならぬけれども、普通常識的に社会生活の範囲内の活動としてまあまあと思われれる程度のもは認めてやるのが、資本主義社会の法の運営の方針である、そう私は思います。そういう点から見まして、いまの限度の問題については、これは許容限度内である、そう考えるのであります。

**○内藤(良)委員** とにかく私の言わんとするところは、大臣おわかりになつておられると思います。海運日本、貿易立国の日本ということで、海運の問題につきましては、これは私、社会党員としてもやらなくちゃならぬことはやらなくちゃならぬと思つておられます。また、政府はこれまでやってきておられるわけですね。ところが、いまのような非常に窮屈

な財政の世の中になつてきて、国家の財政ももちろん、個人的にもたいへん窮屈になつてきた。会社の場合におきましても、これからは、今後の一年間ぐらいはたいへん苦しい時代ではないかといわれておられる。そういう中で、こういう面だけ配当もする、金額の多少は、大臣はなかなか、どこら辺かわからぬと言つておられますけれども、政治献金をする、そういう余裕のある会社がある、いかに国策といながら利子補給を受ける。しかも一年これを延ばしますと、十年間も効力があるということでありまして、たいへんな優遇策ですよ。これはやはり国民的感情から見て受け入れたいというのですよ。これは政策マンとして、あるいは海運の担当として運輸省の大臣、局長はこれで行きたいということでしょうけれども、これはどうも私たち一般の国民感情から見ると納得できないのです。そういう面をお押ししてもやらなくちゃいかぬところはどこにあるわけでありませぬか、大臣。

**○中曾根国務大臣** 最初に申し上げましたように、海運政策の基調の中には国際的相対性というものがあると思つたのです。各国がみんな海運に対して大幅な助成策をやつておられるので、日本だけ助成策をやらぬでやつたという場合は、相当な損害が国民経済に起こつてまいります。特にまた日本の場合は、戦時補償の打ち切り、あるいは占領軍によるいろいろな拘束というものがあつて、後発海運国でもあるわけでありまして、それだけに馬力をあげて追いつかなければならぬという宿命にあるのです。それが造船業というふうな不幸な事件によりまして国民の指弾を受けて、そして海運の発展助成というものは挫折をした期間もありました。そういうロスも回復して、国際水準に早く復帰して、イギリスなんかはともかく船価の四分の一を補助金で出してやる、四はいつくれば一ばいは国の金で船ができてしまふ、その程度の海運助成をやつておられるという現段階から見ますと、日本も利子補給というふうな程度の政策は当然とるべき政策であると私は考へる

のです。それで、今後海運の答申がどういふものが出てくるか刮目して見ておられますけれども、私個人のお考えから言へば、利子補給という政策は続けられてしかるべき政策ではないか。やり方その他については多少のモディファイも必要かもしれないが、そういう根本策は必要ではないかと考へておるのであります。

**○内藤(良)委員** ひとつ要望しておきます。大臣、政治献金問題は、金額がどの程度云々ということがありますけれども、いま申し上げましたように、いろいろこの助成策をしておられる会社側が政治献金をするということは、これは合法かもしれませぬ。あるいは金額はたいしたことはないからこの程度はよろしいという気持ちもあるかもしれないけれども、私は運輸大臣としてもこの政治献金問題はやはりもう一べん取り上げて検討すべき問題じゃないか、かように思つておられます。ひとつこれは私要望として大臣にも申し上げておきたいと思つておられます。

時間も経過したようでありまして、私の質問を終ります。

**○大野委員長** 米田東吾君。

**○米田委員** 私は先般の委員会におきまして一般的な質問をいたしました、特に大臣からお答えをいただきましたと思つて、二、三点を残しておきましたので、この機会に御質問を申し上げたいと思つておられます。

時間ありませんから要約して申し上げますが、その一つは、大臣は三月十五日の閣議後の記者会見におきまして、中国向けの船舶輸出の問題について相当前向きな姿勢を示された発言をされておられると思つておられます。内容は大臣がおられますから繰り返しませんけれども、したがって、この大臣発言は直ちに政府部内におきましても、また関係の日立造船等におきましても、それぞれ反応が出ておられるように思つておられます。そこで、この大臣の発言の真意、それからこの関係につきましましては主管大臣でござりますので、今後の施策等につきましまして、基本的な方針をひとつお聞かせいただきたい、こう思つておられます。

**○中曾根国務大臣** 中共向けの船舶輸出の問題は、昭和三十九年に日立造船が輸銀融資に基づいて五年延べ払いの条件で、一万二千五百重量トン型貨物船一隻の建造契約を締結して、政府としてもこの契約をすみやかに履行させる、また国内金融については別途考慮する旨決定いたしました。遺憾ながら、中共側は日本政府が本件に関して輸銀融資を確約しないという理由に、上記契約を破棄してきたのであります。いわゆる吉田書簡という問題が、ここに伏在してきたわけでありまして、現在のところ、中共側の考え方がどういふ考え方であるかわかりませんが、はなはだ遺憾な事態であつて、すみやかに中共向け船舶輸出を正常な状態に促進したいと考へておられるのが私の考え方でありませぬ。

中共向け船舶輸出を促進したいという考え方は、二つ原因があります。一つは、日本の船舶輸出力という貿易上の問題があります。中国はやはりかなり相当な潜在的な需要を持つておられる国であり、日本はそういう造船能力を持つておられる国でありますから、向こうの必要とするものをこちらが輸出し、また日本が必要とするものを向こうから出していただくというものは、隣に住んでいる人間として当然のつき合ひであつて、政治とは離れて、第一段階としてはそれを促進していくべき筋であると思つておられます。

第二段階の問題としては、やはり外交上、世界平和の問題というものがからんでくるのであります。アジヤ問題の本質的な問題として中国というものがある存在していると私は思つておられます。今度のベトナム問題に関するジョンソン声明等も、考へてみますと、やはりあの背景には中国問題という大きな影があつて、投影しておられるのであります。ベトナム問題がどういふふうに移行するかはわかりませんが、あれが安定する方向にいかば、中国問題というものは必ず出てくる問題である。かように考へれば、北ベトナムが平和をして、あそこを平和な

世界にするという場合には、中国というものが国際的にクローズアップしてくることは当然であつて、現にジュネーブ会議にもこの前出たところであり、再び国際社会に中国が強くなるといふことも考えられます。そういうことが平和の一つの条件になるという可能性もあると私は見ておきます。そういう前途も考え、かつまたアジアの平和というようにも考えてみますと、日本と中国が国交を正常化するというのが、アジアの平和を維持していくために非常に大事なファクターであり、潜在的なファクターであると私は認識しておるのです。特に最近ジョンソン声明等においてアメリカの動向を考えてみますと、アメリカの世論の変化もかなりありまして、ケネディ候補とか、あるいはマッカーシー候補のよう候補もかなりの支持を国民の間で得てきておる。そういう情勢も勘案してみますと、アメリカがこういうふうに変つたから日本もこういうふうに変つたというのでは、日本人はみじめであります。やはり日本は日本独自の思想と政策を持って日本の運命を切り開いて、善隣友好を結んでいくのが日本の外交の本筋であるように思ふのです。そういうことを推進していくために、中国の輸銀問題を解決するということは、非常に大事な一里塚にもなると思ふのです。そういう平和という意味からいたしまして、輸銀問題を解決していきたいというのが、私の大臣就任のときからの念願でございます。可能な限りの方策を講じて、スムーズにこの問題を解決していきたくて考えておる次第であります。今後ともその考え方でこの問題を推進していく決心でございます。

う思ひまして御質問を申し上げた次第でございます。特に私は、重ねて大臣の所信を聞きたいのでありますけれども、少なくとも中曾根運輸大臣は、佐藤内閣の閣僚の中では、私は率直に申し上げた力な閣僚として位置づけられておると思ひます。記者会見を通して公にされるという事は、それなりにみずから計算、計算というものは、この発言に対する政治上、政策上の計算であります。この計算と、それから何らかの将来についての見通しを持たれた上で当然発言をされておるもの、こういうふうには判断をいたしておる次第でございます。まあ現状は、いまも大臣から御答弁ありましたように、国際情勢がきわめて流動的でありまして。特に四月一日以降の情勢は、大臣がおっしゃるとおりだと私は思ひます。こういう情勢に対応するといふ意味ではもちろんございませぬけれども、こういう有利な国際情勢といふものは、私はやはり政治家としてはこれをタイミングとしてとらえて、そうして日本の国策といふものを伸長させなければならぬものと思ふわけでありませぬ。

そこで、大臣は重ねての質問でありますけれども、問題は大臣も御指摘になりましたように、輸銀の延べ払い、これが見通しとして一体どうかというところが一番の問題だろふと思ひます。しかもそれを掘り下げますと、吉田書簡が現在どういふ効力を持っているのか。これも政府から出てくるいろいろな発言を聞いておきますと、たとえば水田大臣やあるいはその他の閣僚の言を借りますと、ケース・バイ・ケースでこの問題は取り上げていこうというふうな趣旨の発言もあるようでありませぬ。しかしまた一方の発言からいいますと、必ずしもそうもいかならないような発言も出てくるようでありませぬ。私としては、この延べ払いの關係、それからケース・バイ・ケースとしての政府の経済關係閣僚の態度といひましようか、そう

いうものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

持てるものから判断いたしましたして、きわめて期待が持てるものと判断してよろしいのではなからうかと思ひますけれども、佐藤内閣の内部にある大臣として、さらにもう少し突っ込んだ輸銀の關係、延べ払いの關係、政府内部のこれに対する現在の反応といひましようか、そういうものはどういふふうに出ま出ておるかということも、重ねて御質問をしておきたいと思ふわけでありませぬ。

これは手段として、私はやはり必要だろうと思ひますから、そういう点からいきましても、両々相まつて、対中国との船舶の輸出関係というものは、私は、本格的に運輸省として取り組むべき問題ではなからうか、こう思うわけであります。したがひまして、この問題につきましては、ぜひ大臣並びに担当の各部署のほうにおかれまして、十分な態勢づくりをお願いしておきたいと思ひます。

次に、時間もございませんが、もう一点だけ大臣にお聞きしておきたいのは、実は入港料の問題であります。さしむき、いま問題になっておりますのは、八大港の入港料の設定の問題が問題になっておりますけれども、内容とするものは、特に港費対策の面ではきわめて重要な問題を含んでおると思つてあります。したがひまして、私は先般の委員会でこの問題につきまして、海運局長並びに港務局長からそれぞれ所信を承りました。しかしその限りにおきましては、運輸省としてまだ統一見解がない。海運局長と港務局長の間には多少のお考えのズレが、あるいは認識の相違といひましようか、そういうようなものもあるように、私は答弁の中から受け取つておるわけであります。また新聞報道等を通して、もう一つ、それが報道されておると思うわけであります。しかし問題は八大港あるいは港を持つておる港務管理者の側からいいますと、これは地方自治体の現状の赤字という面からいきましても、港務整備の責任という港務管理者本来の任務からいきましても、いつときも早く解決しなければならぬ問題になっておる。したがつてこの関係につきましても、この問題の運輸省としての十分な政治的な指導、それからこれはいづれ大臣の認可事項になつておると私は思ひますけれども、すみやかにこういう問題が解決されるように大臣の配慮が必要ではなからうかと思ひます。そこで大臣にお聞きするわけでありますけれども、この入港料の問題につきましても、大臣はどのようにお考えでございませうか、内容は時間ありませんから申し上げませう。

以上で終わります。

○大野委員長 答弁は簡潔に願ひます。

○中曾根國務大臣 入港料の問題は、港務管理者は取りたいといつておられますし、海運業者は反対だといつておられます。部内におきましても、率直に申し上げて港務局長は港務管理者の味方をして、海運局長はその反対であるといふふうな、傾向としてはなつておるのだからであります。そこでいま閣僚方面の意見をいろいろ聞きながら、利害得失を研究させておられます。いづれ詰めてまいりましたら、なるだけ早目に判断を下そうと思つておられます。

○米田委員 私がこの問題を取り上げましたのは、いま審議をしております利子補給の基本となる臨時船舶建造調整法並びに今日の海運行政の問題として、この問題を取り上げました。特に日本の海運というものが計画造船に入りまして、それから三十八年、九年の集約以来大きな成長を示しておる、国際的にもそれは高く評価をされておる、そういうことを私も認めるにやぶさかではないわけであります。ただ問題は、高度成長を遂げた反面幾つかのひずみがあるのじやないか。そのひずみの中に港務対策というものが一体どうかという立場から、私はこの入港料の問題を実は取り上げたわけですが、真意はどんなに大きなりつぱな船がどんどんきて、貿易が盛んになるといふのも、港との関係を抜きにしてはそういうことを論ずることはできない。その港務関係の、特に日本の一番大きい八大港において入港料を取らなければやつていけないという問題が出てきておる。したがつて問題は入港料をどうするということよりも、基本的には運輸省の港務対策、そこに問題があるという立場で私は御質問を申し上げておるわけであります。どうかひとつそういう点を大臣にも受けとめていただきまして、いま御答弁いただきましたが、前向きに、しかも港務整備というものがひずみとしてそういう状態がいつまでも残らないように、ひとつ積極的に解決をしていただきませう。

以上で終わります。

○大野委員長 松本忠助君。

○松本(忠)委員 大臣に伺うわけでありますが、昨日の質問で、海運局長は、私の主張でありますところの、集約参加の四十一社、これがおおむね減価償却不足も解消した、また元本約定延滞金も減価した、あまつさえ超過償却のところは十六社もある、こういう答弁がありました。そこで局長は、かかる状況から判断して再建整備本来の目的はほぼ達成された、また企業救済の目的は達成されたと認めましたけれども、大臣はどのように思われますか。その点をお答えを願ひたい。

○中曾根國務大臣 いまままでの状態から見れば、かなり好転しておると思ひます。しかし国際水準から見れば、まだたいへんおくれしておるだらうと思ひます。

○松本(忠)委員 国際水準がどうあるとも、日本の国のことでは、日本問題だけであります。日本の国として現在その目的が達成された。もう私も利子補給の必要はない、このように思つておられます。国際水準がどうあるとも、日本の国として、私は現在の状態ではもう十分達成されたと思つておる。さきにさきの質問で、中核六社の経理内容がすばらしく好転している。これは大蔵省の証券局発行の資料によりまして私が申し上げました。この対資本利益率は四割六分にもなつておるわけであります。ところが運輸省のお話によりますと、税法にあるから、その税法を活用して特別償却をして七分九厘程度に押えておる。しかし、もうかつたことはもう事実だと思つておる。内容がよくなったことは事実であると思つておる。内容がよくなったことも内容がよくなったということについては、大臣はお認めになりますか。

○中曾根國務大臣 従前から見ますと、この集約は成功したと思ひます。しかし現在の国民経済的要望を考へてみますと、われわれとしてはさらさら

発展策を考へ、また助成も国際水準を考へてやらなければならぬと思つておられます。

○松本(忠)委員 そこで、中核六社の対資本利益率を八分以下に押えておるといふ点であります。きのうもさんさんこの点については海運局長とももんだわけでありましたけれども、やはり引き続き十年間も八分以下に押えるといふような指導を大臣はなさいますか、この点をお伺ひしたい。

○中曾根國務大臣 そういふ点はいま海運審に答申を求めておられます。その海運審の政策全般とらみ合わせた上で考へてみたいと思つておられます。

○松本(忠)委員 言うならば八分以下に押えておるといふことは、きのうも申し上げたわけでありますけれども、利子の補給を停止するとか、そういう面から考へて八分以上にしてはまことにまずい。そこで故意に八分以下に押えておるとか思ひえない。そのように指導してはどうか私たちは考へられないわけであります。どうも運輸省の指導が、あくまでもいまの助成策を強行していくためには利益を八分以上にしてしまったのではまずいといふところから、八分を押しつけて七分九厘程度に全部押えておる。こういう点について私どもは非常に不愉快にも思つておる。こういう指導をするといふことは、ことに中曾根大臣としてはしてはならないのではないかと、こういうふうには思つておるわけであります。いづれにいたしましても、税法の計算上どうあるとも、もうかつたことは事実だと思つておる。よくなつたことは事実だといふことは、ただはお認め願へば、もうこういう税制の措置をするには必要ないし、利子の補給をする必要がない、このように私は思つておられます。この点、もう一度大臣の明確なるお答えを聞いておきたいと思ひます。

○中曾根國務大臣 経営内容のよくなつておるとは事実でありませうけれども、私の考え方では、できるだけ自力を培養して、次の段階ではその自力を相当活用する方向に政策を展開していきたく

い、そういうふうな考へておるのであります。  
○松本(忠)委員 それでは、次に伺いたいことは、少し問題が違いますが、地下鉄に対する利子の補給であります。これは普通債以前に赤字が出たときのみに利子の補給をしている、このように私どもは聞いておりますが、これと比べてときに、海運業に対することの利子の補給というものはあまりにも手厚いように私は考へる。これほど手厚い保護を加えなければならぬ理由は、私はないと思う。この点について、大臣どうですか。

○中曾根國務大臣 まあいろいろ対象によつて性格あるいは度合いが違つてくるのはやむを得ぬと思つております。石炭に対する国の助成等を考へてみますと、さらに大きなことを実はやつておるわけでございます。現在の国民経済的の必要、社会情勢から来る要請というものを考へて、政治がその緩急、度合いをつけていくべきものであらうと思つております。石炭についてはああいう厚い助成その他がとられるのは現時点としてはやむを得ない妥当な措置であると同様に、海運についても戦時補償を打ち切られて、それから占領政策のもとに非常に拘束を受けて、後進国として出発した日本が、海運国でありながらああいうみじめな状態を継続するということとは、日本の前途にゆゆしい状態でもありませんし、さらに造船懸案という不祥事件によつて非常な世論の支持を失つて、痛手を受けてみじめな状態に海運業がなつたわけでありませう。そういう情勢から脱却するためにこの集約整備ということが行なわれた。私はあの政策は正当であり、また成功したと思つております。しかし現時点に立つて現在の国際競争や国際経済情勢を見てみますと、これで安心する段階ではない。日本の経済成長のスケールを考へてみますと、現在のような程度のことをやつていただけでも現状を維持するのにはきつち足りるありさまで、追いつくのにはいまだという状況だと思つております。その積み取り比率を五〇%から六〇%の段階に持つていくというためですら、さらに大きな国家的助成が必要

要であると私は考へておるのであります。現状であつたら、もつと積み取りの比率は悪くなつてくるばかりであります。日本のように輸出に対して輸入の大きさが、バルキーカーゴであるために十倍も持つておるといふこの構造からいいますと、やはり貿易外収支の赤字というものをもう慢性的に拡大していく傾向にあるのでありまして、貿易外収支の赤字をできるだけ克服していくためにも、船腹の大量建造及びこれに必要な助成というものは、私は必要であるというように考へております。

○松本(忠)委員 しかし私がいま考へますことは、国民の貴重な血税を一部の特定な会社、言つたならば中核六社、これに大部分を与えておられるのはおかしくないかと思つております。私は業績のいい会社には助成の必要はないと思つております。りつぱに立ち直つたといふことは、いまも大臣が言明しておられるわけだ。業績の悪いところに、よく監査した上でこれに補助を与えるのはいいと思つております。しかし業績のよくなつたところにさらに——ここでこの法案が成立するならば四十三年度の二百三十一億六千七百万円、こういうものは大部分が中核六社に渡ることだと思つております。よくなつた中核六社に与える必要はない。むしろ私は、まだまだこれからもう一歩力を入れてやつたら立ち直るといふようなものに与えるべきじゃないか、こういうふうな思つたわけでありませう。この点についてどう思つておられますか。

○中曾根國務大臣 本年度の利子補給は集約整備期間中の仕事でありまして、これはまあ当然行なわなければならないと思つております。四十四年以降の問題につきましては、松本さんのような御意見もあり、またそのほかの幾つかの問題、あるいは日本経済の将来のために考へるべきポイントもございまして、海運審議会にいま諮問している最中でありませうので、それらの広い意見をよく勘案した上で確立してまいりたいと思つておられます。

概算でけつこうであります。中核六社にはどれくらいあるか、海運局長にちよつとお伺ひしておきたいと思つております。  
○堀政府委員 財政資金の約七割が中核六社に充当することになっております。系列会社に対しては四・四%、こういう状況になっております。  
○松本(忠)委員 いまの海運局長の答弁でもわかりませうとおり、大部分のものが中核六社に行く、七割も行くとおつたわけですね。こういう点を考へましても、新しい年度においてはこの点についてよく考へておべきであるということをおし添えておきたいわけですね。  
それから次に、大臣に伺いたい点があります。それは、海運業界からの政治献金の点であります。それによつても内閣委員からお話がありました。しかし、内閣委員のお話は昭和四十年であるいは四十年年度の、海運の会社の経営状態が好転してきてからの政治献金の問題であります。私は経済状態の逼迫して来たところの昭和三十七年ごろから現在まで、日本船主協会であるとか、あるいは中核六社及び他の数社から献金がなされておる点について申し上げてみたいと思つております。  
先ほど大臣は、金額が少ないからその程度はやむを得ないんじゃないかというふうな御発言がありましたけれども、金額の点の問題ではないということをおし上げておきたいのです。  
ざつと申し上げても、小さなものを省きましても、三十七年の一月から六月までの上半期では、日東商船が内外労働問題調査会、これに対して十萬、そのほか小口のものが三井船舶、山下汽船二〇ありませう。それから三十八年の一月一日から六月三十日までの間には、日東商船から国政研究会に対して三十萬、森田汽船から同じく国政研究会に対して五十萬、川崎汽船から自由民主党に対して十萬、日本船主協会から自由民主党に対して十萬、森田汽船から信友会に対して三十萬、

十萬、日東商船から信友会に対して二十五萬、森田汽船から永田亮一後援会に対して三十萬、日本船主協会から自由民主党に対して五十萬、日本郵船から木村会に対して二十五萬、川崎汽船から同じく木村会に対して二十五萬、大阪商船から木村会に対して二十五萬、大同海運から同じく木村会に対して二十五萬、それから三十八年七月から十二月三十一日までの間に川崎汽船から新政治経済研究会に対して二十萬、山下汽船から同じく新政治経済研究会に対して二十萬、大阪商船から三十萬、それから日本郵船から水産経済懇談会に対して二十萬、この水産経済懇談会に対しては、先ほどの木村会と同じように各会社から分かれて二十萬ずつ出ています。日東商船二十萬、三井二十萬、川崎汽船二十萬、山下汽船十萬、こういうふうになつていませう。また信友会に対しては日東商船から百萬、森田汽船から五十萬、それから山下汽船から二十萬、日東商船に対して三十萬、川崎汽船から五十萬、日本郵船から本邦政経研究会に対して三十萬、三井船舶から本邦政経研究会に対して二十萬、日本郵船から彌生会に対して二十萬、日本船主協会から瓶山会に対して十萬、日本郵船から斐水会に対して十萬、それから三十九年一月から六月までの間では、日東商船から国政研究会に対して二十五萬、関西汽船から新政策研究会に対して二十四萬、日東商船から信友会に対して十萬、三十九年七月から十二月までの間では、川崎汽船から経友懇話会に対して五十萬、大阪商船三井船舶から四十萬、日本郵船から二十萬、それからジャパン・ラインから国政研究会に対して二十萬、森田汽船から国政研究会に対して二百五十四萬、日本船主協会から国民協会に対して十萬、ジャパン・ラインから信友会に対して十萬、森田汽船から同じく信友会に対して三十萬、日本郵船から政策懇談会に対して十萬、大阪商船三井船舶から同じく政策懇談会に対して五十萬、川崎汽船から政策懇談会に十萬、ジャパン・ラインから本邦政経



研究会に対して二十万、また日本船主協会から天野良吉後援会に対して二十万、同じく船主協会から健友会に対して十萬、大阪商船三井船舶から白溪会に対して二十万、森田汽船から時局経済問題懇話会に対して二十万、それから、四十年の七月から十二月までの間には、日本船主協会から天野良吉後援会に対して二十万、森田汽船から時局経済問題懇話会に対して二十万、川崎汽船から政策懇談会に対して十萬、このように出ております。四十二年一月から六月三十日までの間には、大阪商船三井から内政経調査会に対して十萬、日本郵船三井から内政経調査会に対して十萬、シャパン・ラインから同じく備後会に対して十萬、川崎汽船からは六萬、山下汽船からは三萬、こういうふうな小口でも出ています。また、大阪商船三井から自主外交研究会に対して二十五萬、日本郵船からは同じく二十五萬、また、日本郵船から協同主義研究会に対して五十萬、また経友懇談会に対して十萬、日本船主協会から経友懇談会に対して三十萬、また、日本郵船から時局経済問題懇話会に対して五十萬、日本船主協会から政経一新研究会に対して十萬、大阪商船三井から政治経済研究会に対して十萬、同じく大阪商船三井から白溪会に対して十萬、川崎汽船から二十日会に対して二十萬、日本船主協会から二十日会に対して五十萬、こういうふうな、小口も大口も取りまわして、その総額といえますと、大臣から言われれば金額が少なくないかもしれませんが、五千八十七萬円の金額が出ています。

○中曾根國務大臣 利子補給を受けている会社が多額の政治献金をするという事は、私は適当ではないと思つておられます。これは当然自粛すべきものであるらうと思つておられます。

○山本(忠)委員 それでは次に伺いたいことは、四十三年度から国鉄の財政再建助成としての利子補給が五十四億あります。これを入れましたもなおかつ三百億の不足を生じておられます。通動通学定期の値上げで国鉄はやつてくる、こういう状態になつておる。これは必然的に大衆に負担がかつたことになるわけでありませぬ。国鉄の總裁は、会社の負担だから一向通動定期のほうは差しかえなないというふうなことを言われましたけれども、やはり私は大衆に負担がかつておることは事実だと思つておる。そこで一方海運業界には、今年度だけでも、この法案が成立すれば百十二億、將來にわたつては二百三十一億もの利子補給があるわけでありませぬ。しかもこれは、いまお話があつたように、その七割が中核六社に渡る分でありませぬ。中核六社は言うならば全部法人格を持った会社でありませぬし、これはいづれも利潤追求の会社であると思つておるわけでありませぬ。そこで、このことをいま申し上げました国鉄の利子補給、そのような点と考へ合わせましたときに、海運業界は、大臣もお認めのとおり立ち直つた。であるから、この時点で利子補給の必要はない。せめてこの部分だけでも国鉄に利子の補給を加えられたならば、一般大衆も値上げ幅が少なくて済むし、物価の値上がり一つの口実にもならないで済むというふうな考へるわけでありませぬ。同じ運輸省内で同じ運輸大臣の中曾根さんの決裁で行なわれたことで、このような処置は考へられなかつたかどうか、この点について伺つておきたい。

○松本(忠)委員 時間もございませぬし、もう一点だけお尋ねしておきます。運輸省は、きのうもいろいろやりとりいたしましたけれども、当然増資できるほどの余裕が出てきている、それを増資もさせないでおるといふことは、まことにこれは不合理じやなからうかと思つておる。外国でも国策として海運助成を行なつておるといふことは、いろいろきょうのお話の中からも出てまいりましたので承知いたしました。しかし、補助を受けていない国の海運会社は発展してないのかどうか。ギリシャやトルウェーでは日本のように助成はしておりませぬけれども、発展している、こう私はいろいろ書類から見たわけでありませぬ。また、米國ではタンカーや鉱石船は米國籍にしないで、パナマの國籍にして、補助を受けないでやつておるといふ例もありません。またわが國でも、補助も受けずに自力で立つて立ち直つた会社があります。三光汽船というふうな会社は補助は受けていないのでありませぬけれども、りつぱに立ち直つておるやうな点から考へまして、補助を受けなければやつていけないかといふ考へ方は、これは間違ひじやないかと私は思つておる。

○中曾根國務大臣 利子補給は国際海運競争にうちかかつて、そうして国民経済の発展を期するといふ点からの、大きな別の観点から私は必要であると思つておられます。海運会社の政治献金その他に

○松本(忠)委員 昭和三十三年ごろの経理状態が悪かつたといわれるその中核六社が、大臣から言われれば多額でないかもしれませんが、このやうな金額の献金をしている。これは、勘ぐれば、少しぐらい無理してやつても多額の反対給付が期待できるから献金したのかもしれないとも考へられるわけでありませぬ。あるいは法案の成立を期待した動きであつたか、こうもとれるわけでありませぬ。しかし、いづれにいたしましても、当時に比べてまして経理状態のよくなつておる中核六社に、今後利子補給を続ける必要はごうもない、このやうに私は思つておられます。この点、大臣どうですか。

○中曾根國務大臣 海運は海運、国鉄は国鉄で、これは両方とも利子補給の要望の必然性がありませぬ。こつちがあつたからこつちはなくないといふか、こつちは薄くしてこつちは重くしていいといふか、そういう性質のものでないかと考へまして、両方とも一生懸命努力したのであります。が、国鉄のほうはことし初めて五十四億という額を獲得し

たのでありまして、来年以降はもっと大いに努力をしてまいりたいと思つておられます。もう一点だけお尋ねしておきます。運輸省は、きのうもいろいろやりとりいたしましたけれども、当然増資できるほどの余裕が出てきている、それを増資もさせないでおるといふことは、まことにこれは不合理じやなからうかと思つておる。外国でも国策として海運助成を行なつておるといふことは、いろいろきょうのお話の中からも出てまいりましたので承知いたしました。しかし、補助を受けていない国の海運会社は発展してないのかどうか。ギリシャやトルウェーでは日本のように助成はしておりませぬけれども、発展している、こう私はいろいろ書類から見たわけでありませぬ。また、米國ではタンカーや鉱石船は米國籍にしないで、パナマの國籍にして、補助を受けないでやつておるといふ例もありません。またわが國でも、補助も受けずに自力で立つて立ち直つた会社があります。三光汽船というふうな会社は補助は受けていないのでありませぬけれども、りつぱに立ち直つておるやうな点から考へまして、補助を受けなければやつていけないかといふ考へ方は、これは間違ひじやないかと私は思つておる。

○中曾根國務大臣 利子補給は国際海運競争にうちかかつて、そうして国民経済の発展を期するといふ点からの、大きな別の観点から私は必要であると思つておられます。海運会社の政治献金その他に

○松本(忠)委員 昭和三十三年ごろの経理状態が悪かつたといわれるその中核六社が、大臣から言われれば多額でないかもしれませんが、このやうな金額の献金をしている。これは、勘ぐれば、少しぐらい無理してやつても多額の反対給付が期待できるから献金したのかもしれないとも考へられるわけでありませぬ。あるいは法案の成立を期待した動きであつたか、こうもとれるわけでありませぬ。しかし、いづれにいたしましても、当時に比べてまして経理状態のよくなつておる中核六社に、今後利子補給を続ける必要はごうもない、このやうに私は思つておられます。この点、大臣どうですか。

○中曾根國務大臣 海運は海運、国鉄は国鉄で、これは両方とも利子補給の要望の必然性がありませぬ。こつちがあつたからこつちはなくないといふか、こつちは薄くしてこつちは重くしていいといふか、そういう性質のものでないかと考へまして、両方とも一生懸命努力したのであります。が、国鉄のほうはことし初めて五十四億という額を獲得し

たのでありまして、来年以降はもっと大いに努力をしてまいりたいと思つておられます。もう一点だけお尋ねしておきます。運輸省は、きのうもいろいろやりとりいたしましたけれども、当然増資できるほどの余裕が出てきている、それを増資もさせないでおるといふことは、まことにこれは不合理じやなからうかと思つておる。外国でも国策として海運助成を行なつておるといふことは、いろいろきょうのお話の中からも出てまいりましたので承知いたしました。しかし、補助を受けていない国の海運会社は発展してないのかどうか。ギリシャやトルウェーでは日本のように助成はしておりませぬけれども、発展している、こう私はいろいろ書類から見たわけでありませぬ。また、米國ではタンカーや鉱石船は米國籍にしないで、パナマの國籍にして、補助を受けないでやつておるといふ例もありません。またわが國でも、補助も受けずに自力で立つて立ち直つた会社があります。三光汽船というふうな会社は補助は受けていないのでありませぬけれども、りつぱに立ち直つておるやうな点から考へまして、補助を受けなければやつていけないかといふ考へ方は、これは間違ひじやないかと私は思つておる。

しかし、最後には両大臣の話し合いでこの問題が決定されたということも聞いています。私は、財政硬直化が深刻であるならばあるほど利子の補給や助成をやる必要はない、大蔵省の事務当局の言うのがほんとうだと思つておられます。こういうときにあたりまして利子補給を続ける必要はない。むしろ、続けるということは明らかなる政治的な配慮だと思つておられますが、この点について大臣はどう思われますか。

○中曾根國務大臣 パナマとかギリシャとかあるいはトルウェーとか、そういう船主国等は、大体中国人とか香港人とか、あるいは外国人を雇つてきて、そしてこれを運航させるといふような関係その他もありまして、非常にコストが安く済むわけでありまして、また、税金の面においても破格の安い税金を納めておる。そういうわけに對して、日本の場合は税の問題あるいは雇用関係が海員組合と一本になっておりました、外国人を雇うわけにまいりません。少なくとも韓国人とか台湾人とか香港人とか、安い賃金の海員を雇い入れておる外国汽船のほうが、はるかに有利な条件にいまなつてきておるわけですから、このままよくとますますその格差が出てまいりまして、日本の海運というものの前途は相当憂うべき事態が、船員の側から私は起きてきていると見ておるのであります。そういう情勢その他から考えますと、いまの中核六社や船会社等はあまり規模も拡大しないで、現状程度で小じんまり経営するほうが利益が大きいし、私的経済から見たらそのほうをみんな歓迎しておるのです。しかし日本の海運会社がそういう小さな規模で小成に甘んじて、自分の私利私欲追求だけやっておれば、国民経済上の大きな破綻がくるわけでありまして、何しろ社会経済発展計画におきましては、あと九百万トンくらいつくらなければ、現状維持はできない情勢になる。そして国際収支の面において、貿易外収支の赤字がもつとひどくなつてくるわけですから、ことしだけでも七億ドル近くある模様です。そういう面を見ますと、海運会社の私的資本の意向だけで小じん

まり利益だけあげられておられたら、国民経済全般としてはゆゆしいことが起こるので、ある程度大量建造を誘発するだけの行政的措置がここに必要になつてきて、このような集約制度その他が行なわれてきておるわけでありまして、そういう国家的要請を受けて集約ということも行なわれておるので、私的資本がこのために利潤を多くしているとか、得を予想しているという性格ではないと私は考えておるし、またそうすべきものでもないと思つておる。そういう考えを基準にして、今後とも船腹の大量建造を促進する方策をとつていく上について、利子補給というものはその誘導政策として私は非常に大事な政策ではないかと考えております。

○松本(忠)委員 それじゃ、大臣にちょっと一つだけ聞いておきたいことがあります。それは、なかなか大臣は当委員会にも出席がありませんし、お会いすることが少ないので、この機会にお伺いしておきたい。

それは、国民の重大関心事と言つたらばお笑ひになるかもしれませんが、大衆にとつてはたいへんな問題、ということとは、一昨日の新聞に、大手私鉄十四社のいわゆる定期運賃の値上げの問題、これは六月実施を目途に運動を開始したというふうなニュースが載つておりました。大臣は、いままでしばしば私鉄の値上げは認めない、というふうなことを言つておりましたけれども、何か大臣が腰砕けをしてこれをお認めになるのではなからうかというふうな私どもは感じるわけでありまして、まあそういうふうにならぬことを願つておるわけでありまして、この四月の一日から国鉄の運賃も値上げになり、実際世間一般ではたいへんな打撃を受けている。実際定期券を買つてみればびっくりしたという声を聞くわけでありまして、そこで私鉄の値上げということは大臣の勇断をもつて今年中はやらないということ、ひとつ確約をお願いしたい。この点をひとつお願いしたい。

○中曾根國務大臣 認めないと言つたものは認めません。

以上で終わります。

○大野委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○菅波委員 私は、自由民主党を代表して、本法案に對して賛成の討論を行なうとします。

わが国海運の置かれてある実情、体質、問題点等については、すでに今日までの委員各位の熱心な審議の過程で明らかになり、その問題把握については各委員ともほぼ同様の認識を持たれたものと承知いたすものであります。

今回の改正法案は、現在実施されている開銀融資分の利子補給を再整備計画期間中である昭和四十三年度についても実施し、四十四年度以降の海運自立発展計画への基礎がために資せんとするものでありまして、以下申し上げる理由により、賛成を表明いたしたいと存じます。

その第一の理由は、今回の整備計画の進捗に伴い、海運企業は相当程度企業力を回復したといえ、その内部蓄積は欧米の海運企業に比しきわめて少なく、企業の総合競争力の観点からすれば、内外企業の間で相当の格差が存すること、並びに回復したとはいへ、系列、専属会社の中には、まだまだ不十分な会社が多数残っている実情がある点であります。

第二に、さらに一船別の国際競争力を考慮した場合においても、今日わが国計画造船の金利体系と、輸出船で代表される諸外国の建造金利水準とを比較した場合の優劣は明らかであり、現行の利子補給制度をもってカバーして、ようやくほぼとんととなる実情であります。したがって、ようやく再建より立ち直りつつある現在の海運業に二百二十万トンの建造が計画されている四十三年度分については、すでに利子補給の必要なしとする論旨は全く成り立たないと思われるのであります。

第三に、諸外国の海運助成策の動向を勘案した場合、欧米諸国がそろつて海運助成を強化している中で、わが国のみが何ら海運助成についての総合対策も決定されないままに、現在の助成の最大の柱である開銀利子補給を四十三年度より打ち切るの、日本海運の国際競争力を弱め、海運収支を一そう悪化させるものと勘案される点であります。

第四に、わが国海運を取り巻く国際環境は一段とさびしいことが予想せられ、コンテナ方式の採用、巨大船化、自国貨自国船主義の盛行等、海上運賃競争はますます激化しつつあります。かかるとき、政府当局は四十四年度以降の再建より自立への発展計画を立案中であり、私どももその成果に大いに期待しておるものでありまして、それまでの、すなわち四十三年度一ぱいの利子補給制度の継続はきわめて当然と勘案いたす次第であります。

以上、賛成理由の概要を申し述べて、私の討論を終わります。(拍手)

○大野委員長 渡辺芳男君。

○渡辺(芳)委員 私は、日本社会党を代表して、ただいま提案されております日本開銀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、簡潔に反対の討論を行います。

わが国の海運企業は、第二次世界大戦で壊滅的な打撃を受けました。敗戦の結果、海運企業に限らず、一般国内産業も戦時補償は打ち切れ崩壊に瀕したのであります。そして、占領政策により政治、経済、産業、文化の各般にわたつて民主化政策がとられました。海運企業もその例外に漏れず、企業の再建は困難をきわめたのであります。

政府は、昭和二十六年第五次計画造船以来外航海運の再建に着手したのであります。その再建をめぐる政治家と企業家との結びつきが深まるにつれて、あの忌まわしい造船疑獄が発生し、国民の多大の不信を買つたのであります。

第三に、諸外国の海運助成策の動向を勘案した場合、欧米諸国がそろつて海運助成を強化している中で、わが国のみが何ら海運助成についての総合対策も決定されないままに、現在の助成の最大の柱である開銀利子補給を四十三年度より打ち切るの、日本海運の国際競争力を弱め、海運収支を一そう悪化させるものと勘案される点であります。

第四に、わが国海運を取り巻く国際環境は一段とさびしいことが予想せられ、コンテナ方式の採用、巨大船化、自国貨自国船主義の盛行等、海上運賃競争はますます激化しつつあります。かかるとき、政府当局は四十四年度以降の再建より自立への発展計画を立案中であり、私どももその成果に大いに期待しておるものでありまして、それまでの、すなわち四十三年度一ぱいの利子補給制度の継続はきわめて当然と勘案いたす次第であります。

以上、賛成理由の概要を申し述べて、私の討論を終わります。(拍手)

○大野委員長 渡辺芳男君。

○渡辺(芳)委員 私は、日本社会党を代表して、ただいま提案されております日本開銀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、簡潔に反対の討論を行います。

もとより海運企業の再建は、当初におきましては国の保護育成を必要としたのでありますが、わが国の経済復興の進展とその後のめざましい経済成長に伴って、海運企業も異常な発展を遂げたのであります。特に昭和三十八年の海運企業整備に関する臨時措置法及び開港銀行融資に対する利子補給法などの成立によって、海運企業は一段とその内容が充実してまいりました。これはもとより国の助成政策の力があつた大きかつたものと思ひます。私は、今日もなお海運企業が戦前の国策社会的考えを持って相変わらず国の援助を求めんとするならば、遺憾だと思ひます。私は、海運に限らず、わが国の産業はあらゆる分野にわたつて、今日きびしい国際競争の場に立たされておると考へております。したがつて、海運企業はこれ際一そう自立意欲を持つて、きびしい国際競争にうちかつ心がまえが必要であると思ひます。

私はここに、注目すべき点を指摘いたします。現在大手海運企業は国家の助成を受けながら配当を行ない、また特別償却を認めて内部蓄積を増加させております。さらにまた、政治献金をも行なつております。国家財政が硬直化のあり、また各主要企業もその例外に漏れず、貿易の自由化、資本の自由化段階にあつて、経済事情はきわめてきびしくなつてまいつておりますが、私は、今日各企業が経営がきわめてきびしくなつていられる段階に思ひをいたし、相変わらず海運企業が国の助成を求めたり、あるいは政府が率先して援助するよきな措置を続けるのは筋違いであると思ひます。

かかる観点から、私はこの改正法案に対して反対をいたします。(拍手)  
○大野委員長 松本忠助君。  
○松本(忠)委員 私は、公明党を代表いたしました。ただいま議題にのぼつております日本開港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對して、反対の討論を行なわんとするものであります。本案に對する今日までの審議の過程におきまし

て、わが党の見解を申し述べてまいりましたが、国家の補助を受けている中核六社を主体とする集約グループは、減価償却不足及び元本約定延滞金の解消をおおむね終え、中には、郵船や商船三井のごとく世界第一の船腹保有を誇る会社に成長したのもあり、なおかつ、株主配当も十分できるほどに立つて立ち直つております。しかるに、一方では非集約船主のように、国家の補助を受けなくとも多くの外貨をかき、船腹増強に邁進し、自主自立で立ち直つた会社も多々あるのではありません。よつて、集約グループも自主自立を旨としてわが国海運の発展に努力すべきであります。政府が助成をあえて行なうならば、金利を輸出船と同じに引き下げるべきであると強調するものであります。

確かに海運の発展はわが国の経済発展に寄与するところが多く、外貨獲得に多大の影響を及ぼしていることは、われわれも否定するものではありません。これを助成する方法としての利子補給のあり方に対しては大きな誤りがありますので、根本的に再考慮する必要があります。よつて、本法に對し、反対の意思を表明いたすものであります。  
○大野委員長 これにて討論は終局いたしました。  
○大野委員長 これより採決いたします。  
○大野委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○大野委員長 これより採決いたします。  
○大野委員長 起立多数。よつて、本案は附帯決議を付することに決しました。  
○中曾根國務大臣 ただいま、慎重御審議の結果、御採決をいただきました。まことにありがとうございます。また、決議されました附帯決議の内容につきま

君。  
○小淵委員 私はただいま議決されました日本開港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對し、自由民主党及び民主社会党共同提案にかかる附帯決議案を提出いたしました。  
案文を朗読いたします。  
日本開港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對する附帯決議(案)  
現行海運業の再建整備に関する臨時措置法の下に、わが国海運業は敗戦の痛手を克服し再建整備は順調に進捗しつつあるが、政府は海運日本としての今後のわが国経済に占める海運政策の重要性を一層認識し、速かに国際海運界における指導国としての水準を確保させるため、業界の自主自立を前提として新たな観点に立つた海運発展振興策を樹立すべく、業界の体制整備、体質の向上、国際競争力の強化等、財政、税制、金融全般にわたり検討を行い、昭和四十四年度より新政策の出發を期すべきである。以上であります。

提案の理由については、各委員の本日までの審議の経過によつてすでに明らかでありますので、省略いたします。  
何とぞ、御賛成をお願い申し上げます。  
○大野委員長 以上をもちまして趣旨説明を終わりました。  
これより採決いたします。本動議に賛成の諸君の起立を求めます。  
〔賛成者起立〕  
○大野委員長 起立多数。よつて、本案は附帯決議を付することに決しました。  
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。中曾根運輸大臣。

○中曾根國務大臣 ただいま、慎重御審議の結果、御採決をいただきました。まことにありがとうございます。また、決議されました附帯決議の内容につきま

しては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもって実施に当たる所存でございます。ありがとうございます。  
○大野委員長 ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等については、委員長に御一任願いたいと存じますが御異議ございませんか。  
〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○大野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。  
〔報告書は附録に掲載〕

○大野委員長 次に、港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案及び臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を一括議題とし、順次提案理由の説明を聴取いたします。中曾根運輸大臣。  
港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案  
港灣整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。  
第三条第一項中「昭和四十年」を「昭和四十三年」に改める。  
附則  
(施行期日)  
1 この法律は、公布の日から施行する。  
(港灣整備特別会計法の一部改正)  
2 港灣整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。  
附則第十五項を第十六項とし、第十四項を第十五項とし、第十三項を第十四項とし、第十二項の次に次の一項を加える。  
港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(昭和四十三年法律第一号)による改正前の港

13  
(昭和四十三年法律第一号)による改正前の港

湾整備緊急措置法第三条に規定する港湾整備五箇年計画に係る港湾整備事業で国が施行したも  
の(昭和四十二年以前年度のこの会計の予算で昭和四十三年以後の年度に繰り越したも  
のにより国が施行する港湾整備事業を含む)は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で国  
が施行するものに含まれるものとする。

理由

最近における港湾取扱貨物量の増大、海上輸送の合理化の必要性等にかんがみ、港湾整備事業の緊急かつ計画的な実施をいっそう促進するため、昭和四十年年度を初年度とする港湾整備五箇年計画を昭和四十三年年度を初年度とする新港湾整備五箇年計画に改定する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案  
臨時船舶建造調整法(昭和二十八年法律第百四十九号)の一部を次のように改正する。  
附則第二項中「昭和四十四年三月三十一日」を「昭和四十八年三月三十一日」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

わが国の国際海運及び造船の現状にかんがみ、外航船腹の整備を円滑に行なうため、臨時船舶建造調整法の存続期間を昭和四十八年三月三十一日まで延長する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○中曾根國務大臣 ただいま議題となりました港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。  
港湾は、経済活動の重要な基盤でありまして、

昭和四十三年四月十一日印刷

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

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

つきましては、昭和四十年年度を初年度とする港湾整備五カ年計画を策定することとなり、昭和四十三年を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定し、閣議決定することといたす必要があるとす。以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、ただいま議題となりました臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現行の臨時船舶建造調整法は、昭和二十八年に制定され、外航船舶の建造を許可制としてその建造調整を行なうことにより、わが国の国際海運の健全な発展に寄与するとともに、ひいては、わが国造船業の発展にも資してきたのであります。今回の改正は、本法の存続期間が現在昭和四十四年三月三十一日までとなっておりますを昭和四十

八年三月三十一日まで延長することとしたこととあります。

わが国造船業の現状を見ますに、昭和四十二年十二月末現在、その輸出船手持ち工事量は、約千三百万総トンに及んでおり、この中には、昭和四十四年度、四十五年度着工予定のものが相当量含まれているばかりでなく、超大型船については四十六年度以降のものについても引き合いが寄せられている状況であります。しかるに、国内船の建造契約は、着工二三月前に行なわれるのが通常でありまして、このまま放置しておきますと、わが国外航船腹の整備に支障を及ぼすおそれもあり、国内船建造のための船台を確保するよう調整する必要が強く出ております。

また、外航船舶の建造にあたっては、それが予定航路の輸送需要量、積載貨物の種類等に適合し、国民経済の要請に適合したものとなるよう調整することとす。わが国からの輸出船の増大に伴って、これら輸出船とわが国船舶との間に競合関係を生じるおそれが強くなっていることにかんがみ、輸出船の建造にあたっては、それがわが国国際海運の健全な発展に支障を及ぼすことのないよう調整する必要があるとす。

さらに、最近需要が活発化している超大型船、コンテナ船等、特に高度の技術を必要とする船舶の建造に際しては、一船ごとに、それを建造する造船所が適正な能力を有しているかいなかを検討し、もって、わが国で建造される船舶の船質を確保する必要があります。

本法の存続期間につきましては、邦船積み取り率の低下及び海運国際収支の悪化の現状から見て、今後とも外航船腹の大量建造を必要とすると思われ、並びに西歐諸国の建造能力の整備状況から見て、大型船の建造については少なくともここ五年間は日本が独占的地位を占めるものと予想されることにより、本法による建造調整も少なくとも昭和四十八年三月三十一日までには必要であると見るのが妥当であります。

なお、現行法は、昭和四十四年三月三十一日ま

で効力を有するのでありますが、その有効期間延長についてはこの法律案を今期通常国会に提出いたしますのは、造船の場合におきましては、着工の相当期間前に契約が締結されるのが通例でありますので、昭和四十四年四月以後に行なわれます建造について混乱を生ぜしめないためであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○大野委員長 これにて両案に対する提案理由の説明聴取は終わりました。

両案に対する質疑は、後日に譲ることといたします。

次回は、来たる九日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時八分散会

昭和四十三年四月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局