

第五十八回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第二十二号

昭和四十三年五月七日(火曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 木部 佳昭君

理事 徳安 實藏君

理事 山村新治郎君

理事 野間千代三君

理事 阿部 喜元君

理事 小淵 恵三君

理事 菅波 茂君

理事 西村 英一君

理事 井上 泉君

理事 久保 三郎君

理事 内藤 良平君

理事 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

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君

委員外の出席者

議員 久保 三郎君

運輸省海運局長 高林 康一君

専門員 小西 真一君

五月七日

委員矢尾喜三郎君辞任につき、その補欠として久保三郎君が議長の名で委員に選任された。

四月二十六日

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案(久保三郎君外十四名提出、衆法第三五号) 同月三十日

国鉄和歌山駅前広場を全タクシー業者に開放に
関する請願(世耕政隆君紹介)(第四九七〇号)
国鉄の安全輸送確保に関する請願(湊徹郎君紹介)(第四九七四号)

五月二日

国鉄阿佐線建設に伴う土佐電鉄安芸線の買収等
に関する請願(八木一男君紹介)(第五一六八号)

同(八木昇君紹介)(第五一六九号)

同(矢尾喜三郎君紹介)(第五一七〇号)

同(安井吉典君紹介)(第五一七一号)

同(柳田秀一君紹介)(第五一二二号)

同(山口鶴男君紹介)(第五一七三三号)

同(山口鶴男君紹介)(第五一七四四号)

同(山崎始男君紹介)(第五一七五五号)

同(山田睦目君紹介)(第五一七六六号)

同(山中吾郎君紹介)(第五一七七七号)

同(山花秀雄君紹介)(第五一七八八号)

同(山本幸一君紹介)(第五一九九号)

同(山本政弘君紹介)(第五二〇〇号)

同(山本弥之助君紹介)(第五二〇一八号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案
(内閣提出第三六号)(参議院送付)

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律案
(久保三郎君外十四名提出、衆法第三五号)

○大野委員長 これより會議を開きます。

久保三郎君外十四名提出の自動車損害賠償保障
法の一部を改正する法律案を議題とし、提出者よ
り提案理由の説明を聴取することといたします。

久保三郎君。

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法律
案

自動車損害賠償保障法の一部を改正する法
律

自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十
七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第十条の二」を「第十条」に、「第四章
自動車損害賠償自家保障(第五十五条―第七十
条)」を「第四章 削除」に改める。

第十条中「国、日本専売公社、日本国有鉄道、
日本電信電話公社、都道府県、地方自治法(昭和
二十二年法律第六十七号)第二百五十二条の十九
第一項の指定都市その他政令で定める者」を「次
の各号に掲げる者」に改め、同条に次の四号を加
える。

一 日本国内にある外国の大使館、公使館、領
事館その他これらに準ずる機関及び日本国に
派遣された外国の大使、公使その他これらに
準ずる使節並びに日本国内にある外国の大使
館、公使館、領事館その他これらに準ずる機
関の職員(日本国の国籍を有する者を除く。)

であつて運輸大臣の指定するもの。ただし、
日本国のこれらの機関若しくは使節又はこれ
らの職員に相当する職員について責任保険の
契約の締結強制又はこれに準ずる制度の適用
除外に関し異なる取扱いをする国について
は、相互条件による。

二 日本国に事務所を有する国際連合の機関並
びに国際連合の特権及び免除に関する条約第
四條及び第六條に規定する特権及び免除を享
有する者(日本国の国籍を有する者を除く。)

であつて運輸大臣の指定するもの

三 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力
及び安全保障条約に基づき日本国内にあるア
メリカ合衆国の軍隊

四 日本国における国際連合の軍隊の地位に関

する協定に基づき日本国内にある国際連合の
軍隊

第十条の二を削る。

第二十條の二第一項及び第五十四條の六第一項
第一号中「又は第五十五条の許可に係る自動車」
を削る。

第四章を次のように改める。

第四章 削除

第五十五条から第七十条まで 削除

第七十二条第一項後段中「国、日本専売公社、
日本国有鉄道、日本電信電話公社、都道府県、地
方自治法第二百五十二条の十九第一項の指定都
市、第十條の政令で定める者」を「第十條各号に掲
げる者及び」に改め、「及び自家保障者」を削り、
同条第二項中「及び第六十一条第二項」を削る。

同条第二項中「及び第六十一条第二項」を削る。

第七十五條中「及び第六十一条第二項」を削る。

第七十六條第三項中「組合又は自家保障者」を
削る。

「又は組合」に改め、「又は第六十一条第一項」を
削る。

第七十八條第一項中「組合及び自家保障者」を
削る。

「及び組合」に改め、同条第二項を削る。

第八十條第一項及び第八十一条中「第七十八條
第一項」を「第七十八條」に改める。

第八十二條第一項中「国及び第十條の政令で定
める者」を「第十條各号に掲げる者」に、「第七
十八條第二項の自動車損害賠償保障事業賦課金に
相当する金額」を「政令で定める金額」に、「国
の他の会計」を「一般会計」に改める。

第八十四條中「第十條の二、第三章の二から前
章まで」を「第三章の二、前章」に改める。

第八十四條の二第一項及び第二項中「保険除外
標準、共済標準若しくは自家保障標準」を「若し
くは共済標準」に改める。

第八十五條第一項中、自動車損害賠償責任共済
証明書又は自動車損害賠償自家保障証明書」を「又
は自動車損害賠償責任共済証明書」に改め、同条第

よる被害者救済制度は、自動車による人身事故に
対し自動車側に無過失賠償責任を負わせることに
よって、被害者救済を積極迅速に行なうとする
ものであり、強制保険制度をとり入れさらに政
府がその六割を再保険することによって、被害
者に対する賠償を一そう適確ならしめようとする
ものであり、また政府が保障事業を行なうこと
によって、被害者救済の徹底を期しておるところ
であります。

本制度創設以来十有余になり、その間自動車事
故は、当時の死傷者七万二千五百人に對し、先に
述べたとおり、昭和四十二年のそれは約六十六万
九千人であり、遠からず十倍にならんとする傾向
にあり、自動車事故の暴増が社会悪として見られ
る今日、この制度による被害者の保護、救済を一
そう徹底拡充する必要があり、制度全体の検討が
望まれておりますが、本法案はさしあたり、被害
者にとつて不利益となる制度の欠陥を是正しよ
うとするものであります。すなわち本制度の中で責
任保険の適用除外、自家保障の制度を廃止し被害
者救済に改善を加えようとするものであります。
まづ国、公社等の適用除外の自動車事故発生後
における被害者との関係は、官庁組織の繁雑さと
責任の不明確から、示談交渉一つとっても円滑に
いかぬうらみがあり、示談不調となれば長期の訴
訟に引き入れられ、資力の乏しい者は、これに對
抗できない場合が多い実情にかんがみ、かつこの
制度のもとで自動車所有形体の公私の別によつて
異なつた制度を導入することは不公平であり、本
制度の趣旨になじまぬことでもありますので、こ
れを廃止し被害者救済を改善しようとするもので
す。

ただし、外国の外交官、国連機関、日米安保条
約による駐留軍、国連軍はそれぞれの特別な理由
に基づき、従来どおり本法の適用除外をいたすこ
とは言うまでもありません。

次は、自家保障の制度を廃止することでありま
す。この制度は保険制度以外の賠償能力の担保手
段として、例外に認めたもので、現在五十五社、

五万九千八百七十五両が対象となつており、支払
準備金は約十五億をそれぞれが積み立ててお
り、いわゆる賠償能力に欠けることはない現状で
あります。しかし被害者救済については、適用除
外の現情と交わりのないものがあり、本法の趣旨
から離れるものがあり、かつ賠償能力によつて特
別な扱いをすることは、不公平であり、現に自家
保障を行なつておつたものが事故が多くなり、
強制保険に切りかえるものが出てくる等本制度の
存在理由に疑問もあり、本法制定以来その扱いが
論議されてきたこの特例を廃止しようとするもの
であります。

次に本法案の施行期日について申し上げます。
自家保障制度から強制保険に切りかえるには、そ
れぞれの手続が必要でありますので、公布の日か
ら施行日まで六カ月間の余裕を置き、逐次切りか
えをさせることとし、適用除外のものについては
施行日から、予算措置等を講ずるためさらに二カ
月間の猶余を置いて実施することにしたのであり
ます。

その他は、本改正案を実施するに必要な経過措
置及び条文の整理でありますので説明を省略いた
します。

次に本改正案に直接関係はありませんが、国民
の間に強い希望がある保険金の限度額の引き上げ
についてであります。現行の三百万円を六百万円
に引き上げ、傷害についても現状を参酌し、適切
なる引き上げを行なうべきであります。本件は
政令によつて実施するものであるで、政府の積
極的な取り組みを強く要望する次第であります。
以上説明を終わりますが、慎重審議の上すみや
かに可決あらんことを望みます。

○大野委員長 これにて提案理由の説明聴取は終
わりました。
本案に対する質疑は後日に譲ることとしたしま
す。

○大野委員長 臨時船舶建造調整法の一部を改正
する法律案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許しま
す。砂田重民君。

○砂田委員 船舶の輸出という問題が、日本の輸
出総金額の大体一割くらいにいま該当を思ひ
は、最も重要な日本の輸出産業だと思ひ
す。その問題と、海運収支の慢性的な赤字の解
消なくしては、貿易収支改善も国際収支全体の改
善もあり得ないこととありますので、こういった
輸出造船の問題、大量建造を続けていかなければ
ならない国内船舶建造の問題、こういうことを、あ
まり時間があるまいので簡単にひとつ御質問を
しておきたいと思ひます。まず船舶局長に
伺つておきたいと思ひます。

造船輸出の決済条件のことですが、船価の二〇％
は注文してきた海外の船主がデリバリーまでに
支払つて、いわゆるそれが頭金ですね、残金の八
〇％を八年延べ払い、金利五分五厘、この決済条
件というのは輸出船の国際的な標準的な決済条
件、そういうふうな考へていいですか。

○佐藤(美)政府委員 仰せのとおりでございます。
○砂田委員 ここ二、三年前から日本の造船所の
コンペティターである西歐諸国が、非常な勢いで
巻き返しをしてきております。各国それぞれ財
政、金融、税制、あらゆる面の政策的な助成度を
非常に高めてきておると思ひますが、西歐諸国
の日本のコンペティター造船各国で、利子補給を
行なつてゐる国がありますか。あるとすればどう
いった、どれくらい利子補給をやつてゐるか。

○佐藤(美)政府委員 造船に関する利子補給につ
きましては、西ドイツが行なつておりますが、西
ドイツの利子補給の制度については実は非常にむ
ずかしくなつておりまして、船価の八〇％の約七
八％については造船所負担金利五分五厘を下限と
して、二・五％まで利子補給を行なう、こういう
ふうなぐあいになつています。

○砂田委員 利子補給をしてゐるのは西ドイツだ
けですか。

○佐藤(美)政府委員 オランダがございます。
オランダにつきましては、造船所負担金利五・七
五％を下限といたしまして、市中金利との差額を
最高二％まで利子補給するといふぐあいになつて
います。なお、これに關します一九六八年から七
一年までの総補給額が五千四百萬ギルダー、約五
十四億圓といふことになつています。

○砂田委員 利子補給をやつてゐる国のことはわ
かりました。それじゃ造船所の設備投資に對し
て直接補助を行なつてゐる国がありますか。あれ
はその国の名前と、どの程度の直接補助を行なつ
てゐるか。

○佐藤(美)政府委員 造船所に對します直接助成
につきましては、投資に對する助成でございま
すが、イギリスでございまして、投資額の二五％を
やつております。なお特別の地域に對しましては
四五％までといふことになつております。地域に
よつまして四五％といふことになつております。

○砂田委員 当委員会の調査室からいたゞいて
資料では、イギリスの設備投資に對する直接補
助金が四五％といふふうな書いてあつたと思ひ
ますが、二五％と四五％といふのが地域的に違
うといふのはどういふことですか。

○佐藤(美)政府委員 地域開闢法がございますの
で、造船所が大体地域開闢法の適用の場所にあ
りまして、一般的には二五％でございますけれど
も、エジンバラ地区を除いては大体四五％とい
ふに聞いております。

○砂田委員 そこで金利のことをひとつ伺つてお
きたいと思ひますが、英國の市中金融機関が、
イングランド・バンクの五・五％の金利を可能
にできるような再割りの制度といふのを自分でき
めて、そういう制度がちゃんと確立されていな
が、その制度を市中銀行が一つも使わないう
で、市中銀行独自のアカウントで、船価の八五
％までを十年五分五厘の金利で英國の造船所に貸
している。一体こういう金利の貸し付けの条件がな
ぜ可能なのか、預金利子を下回つてゐるほどじゃ
ないかと思ひますが、どうしてこういうことが

可能なのかおわかりですか。

○佐藤(美)政府委員 この点につきましては、われわれのほうも非常に疑問にいたしまして、実はこの前イギリスの造船所のベイリスという方が見えたときにお聞きしたのですけれども、結局輸出はやはり国の財政の面から非常に大事であるし、それから輸出は全産業に対する融資から見れば、ワクとしては非常に少ないので、五分五厘ということでもやっても、これは民間ベースをやっても影響がない、したがってファイナンスをやっておりますけれども、実際はそれを使わないで五分五厘でやっている、こういう言い分でございます。われわれのほうとしても少しその実態的内容をつかみたいと思っております。

○砂田委員 市中の銀行が自分のアカウントで五分五厘の金利というのがあるのか、そこらの中銀行はどういう計算をしているのか、そこらことをちょっと伺いたいと思つただけでも、そういう実情はまだよくわかりませんか。

○佐藤(美)政府委員 ただいま申し上げましたように、輸出金融のほうは全産業の金融に対して非常にワクが少ないから、五分五厘でやっても特に問題はない、こういうふうな言い分でございます。しかし実際問題としてそれはそれだけの説明ではわれわれとしては非常に納得いきませんので、あるいはほかのほうの金融面からも、輸出関係なしに、またいろいろな操作があるんじゃないかというふうに考えております。しかし、ちよつといまの段階ではその点が明確でございせん。

○砂田委員 そういったいろいろなそれぞれ金融上の、あるいは直接補助金のようなもの、あるいは税制的な、日本側のわれわれが考えれば、日本よりもっと手厚い政策的な助成を受けながら、西欧諸国が日本造船界に巻き返しをはかっているのですが、どうも最近の日本の造船会社は国際競争に負けているような気がしてならない。たとえばエッソが超大型タンカーを十二隻も発注しておりますが、日本へは一隻も来ていない。全部西欧諸国でこの十二隻を分けて取つていま

す。ほかにもこういう日本の造船界が国際競争に負けたというような例が、最近あります。それと、どうしてエッソの十二隻などについては完全敗北を喫したのか。敗北と考へなくともいいの

○佐藤(美)政府委員 国際入札に關します敗退した事例を申しましては、昭和四十二年の初めにOGL、すなわちオーバースーズ・コンテナ・ライン、これはイギリスの会社でございますけれども、そのコンテナ船六隻を三隻、日立二社で一応、応札したことがございます。これに對しまして西独が五隻、イギリスが一隻ということでヨーロッパに一応落札したわけでございます。これについては一応船価の差が約一五%というふうに聞いております。それからやはり去年の六月にコンテナ船三隻を、これもイギリスのACT、これはアソシエテッド・コンテナ・トランスポート・システムという会社でございますけれども、これも日本の四社が応札しましたけれども、これは全部西独のほうに行つております。これにつきましては納期の面で折り合いがつかなくなつたということでございす。大体半年から一年の間、どうして日本としてはおそくならざるを得ないということとす。

それから超大型のタンカーでございますが、これは先ほど先生がおっしゃいましたエッソの二十万トンの十二隻でございますけれども、これも船価差が約五%あつたということでございまして、これにつきましては日本としては呉が応札しただけでございます。そのほかの会社は大体納期の面から無理であるということで辞退をしております。

それから去年の八月には超大型の輸送船、これがやはり二十万トンでございすけれども、これは米国のテキサコが二隻でございますが、これも六隻についてイギリスが一隻、それから西独が四隻、デンマークが一隻、これが納期が約一年差があつたという事例がございす。それから一応われわれのほうとして推察しますと、日本は先物を持つてい

るといふことで、向こうの船主の納期に合わないといふことが一番大きい問題。それからやはり先物ですと船価のほうのコストをわれわれのほうで見てもありますので、船価の面も多少高くなつてきたといふことでございまして、いまの段階ではわれわれとしては、納期の面が非常に大きなファクターであるといふふうに判断しております。

○砂田委員 世界一の輸出造船国になつたことですから、納期の面で負けるような事態が出てきたことも、私はそれは無理もないことだと思つておりますが、先物であるにしても、いまあなたがおっしゃつたように、船価でも五%ないし一五%も違う場合が出てきている。そういうむずかしい環境の中で国際競争を続けていって、世界一の輸出造船国としての輸出量の確保を続けていかなければならぬのですが、頭金三〇%、残の八〇%について造船所の自己調達が入つて、輸銀の融資が七年の五〇・四%で四分、市中銀行融資が残の二一・六%であつて大体七分三厘から七分四厘くらいの利息、こういうものをプール計算して八年延べ払い五分五厘の金利、こういうふうにやつておられるんだと思つてす。そうしますと、全部の融資を受ける中で、輸銀の融資というものが半分以上、去年かおととしから輸銀は八年貸さなくなりましたね。七年に短くしました。輸出をやつては企業側にすればそれだけ困難を加えたわけだから、それだけ輸銀の融資の、四分の利息の七年という融資が日本の造船輸出を支えているか。輸銀の輸出買入度というものは非常に力のあるものであることが、これでわかるのです。そこで大臣にひとつ伺つておきたいと思つてす。四十三年度の予算編成のとき大蔵省は、この輸銀の金利を四分五厘に上げようとした。そういふ交渉が大臣にもあつたのです。私もそのころ、五厘の輸銀の金利の引き上げといふことがあつたならば、日本の輸出造船の国際競争力というものが非常に弱まつてしまふ。そういう計算が成り立つといふふうにわれわれは考

えるのだが、大蔵省は五厘輸銀金利を上げて、日本の造船輸出の国際競争力というものは弱まらぬものだといふ計算をしたのでありましょ。何か大臣が直接交渉なさつたように承つておりますので、そこら辺の感觸と、大臣が四分の利息のまま継続をしていくのだといふはつきりした回答を大蔵省からとられたようにも承つておりますから、そこら辺のところをひとつ大臣から伺つておきたい。

○中曾根国務大臣 本年は砂田議員らの御協力によりまして四分を維持することができたのでございす。大蔵省側の主張といたしましては、世界的に金利高の傾向にある。特にイギリスそのほかにおきましては、ポンドの切り下げ等に伴ひまして金利を相当高くしてゐる。アメリカも当時同じような情勢でございまして、そういうかげんから、日本も四分五厘ないし五分に上げていっても競争力は落ちないのだ、そういう主張を強くしておりました。われわれはそれに対して、こういう造船のよきな長期的なものは、そのときそのときのカーレントの経済情勢によりまして左右されていくものではない。一貫して日本の輸出力を維持しておくためには安定性ということが非常に大事であるといふことを主張いたしまして、四分を維持するように強く要請したのであります。

○砂田委員 船舶局長、その後大蔵省から輸銀の金利を輸出造船については上げたいという申し入れはありますか。

○佐藤(美)政府委員 新聞紙上ではございす。正式には申し入れございません。

○砂田委員 大臣、もう一つこの問題を伺つておきたいのですが、造船界の輸出契約の手持り量から計算をいたしますと、輸出入銀行の四十三年度の資金量は不足してゐると思つてす。四分の金利を造船輸出のために維持するに足るだけの、金利を必要としないといふ一般會計から輸銀への繰り入れの金は、足りないのではないかと私は思つてす。それだけに大蔵省は船舶局長が言つたように、その後輸銀の金利の引き上げの要求はな

いというお話でありますけれども、おそらく今後
は何かそういう交渉が始まるのではないか
と思う。大臣が先ほどおっしゃったようなもの
の考え方で運輸省としては、輸銀の赤字よりは国際
収支赤字解消のほうがより重要なんだという考え
方でその立場を貫かれますか。

○中曾根国務大臣 貫く覚悟でございます。輸銀
の経理内容については私はよく存じませんけれど
も、政府内部のいろいろな措置によりまして四分
を維持するように努力いたします。

○砂田委員 船舶局長に伺います。OECDの理
事会の造船部会で、船舶輸出の国際的な標準決済
を、八年の延べ払いをそのまゝにしても、金利は
六分にして、国際的な決済条件を六分の金利に
したらどうかという動きがあるはずで、そこ
で、OECDの理事会の造船部会はこの六月開か
れるのではないかと思いますが、この問題につ
いてはOECDの加藤大使に對してはすでに政府
は訓令を出されておられると思うので、この六月の部
会に臨まれる日本の政府としての態度——これは
外交交渉のことですからあまりこまかいことまで
はお話しになりくればけっこうですが、話し
ていただける範囲で大略伺っておきたい。

○佐藤(美)政府委員 OECDの造船特別作業部
会の第五回の会合が六月の二十五日から三日間開
催されることになっております。それで、この会
議の議題といたしましては、輸出信用条件の調
整、それから造船業に対する直接助成措置の削減
などの問題でございます。わが国としましては、
過度の信用条件を供与するということにつきまし
ては過当競争を引き起こすものにもなりますの
で、このOECDの議長提案というののに対しま
しては一応賛成の態度を示しつつ——実は、各国
それぞれ国の事情によりまして、先ほど申し上げ
ましたように輸出信用条件の違いがございますの
で、その辺を全部クリアにした上でわれわれとし
ても、先ほど申し上げました議長提案、すなわち
頭金二〇%、それから金利六分、それから期間八
年というものについては一応了承してもいいの

じゃないかと思ひます。ただ加藤大使のほうに出
しました対処方針でございますけれども、これは
実は非常にこまかい字句の修正その他ございま
すけれども、内容におきましては日本の従来の主張
を貫いているというふうに考えます。

○砂田委員 外交交渉ごとですから、その見通し
を伺つても船舶局長からはなかなかお答えがいた
だけないだらうと思ひます。非常にむずかしいと思
う。各国のいろいろな助成政策はそれぞれの国が
法律で定めてある助成策があつて、いずれも期限
つきの法律であつて、その期限が一九七〇年
あつたり、七一年であつたり、そういうことから
考へてもなかなか、来月のOECDの理事会の造
船部会では、六分金利というものが国際的に話し
合いがつくというところは非常に困難だらう、私自
身はそう思ひます。しかし、もしも六分金利とい
うものがOECDで話がつかう場合は、理事
会の造船部会であるだけに、そんなにこまかい規
定をつけたまはり方はしないのじゃないだらうか
と思ひます。たとえば既契約のものについてど
うするかとか、すでに契約はとつておられるけれど
まだ建造にかかつていないのはどうするかとか、
そういうこまかいきまり方はしないで、六分金利
なら六分金利、八年の延べ払いというふうなこ
とをやらんだという基本的なきまり方しかないの
ではないですか。

○佐藤(美)政府委員 会議の模様によりましてど
うなりますか、必ずしも明確でございませぬけれ
ども、先ほど申し上げましたように、日本の従来
の主張、これを全うするということが前提でござ
います。そのときに、日本の場合は融資によつて
五分五厘を確保しているだけでございまして、け
れども、外国の場合ですと、先ほど先生からも御指摘
があつたようにいろいろな直接助成の問題、それ
から直接民間が五分五厘であるというふうな状態
がございまして、これがみんな同じ標準でやるこ
うなことを前提にわれわれとしても進むべきだ。
そうしますと、日本の場合はそう急に不利な状態
になるといふうには実は思われません。逆にわ

れわれとしまして、一挙に状態をかえるとい
うような態度ではないことと進むというふうにし
たいと思つています。

○砂田委員 まだ来月の造船部会のことです。先
何とも言えないだらうと思ひます。先ほど私が
申し上げたように、大蔵省はおそらくこれできま
ることを希望しながら待つてゐるのじゃないか。
現に輸銀の資金内容から考へて金が足りないの
あるし——四十三年度予算で現実問題として足
りないでしよう。それだけに大蔵省としては、き
う大蔵省に求めてもらへばよかつたのですけれ
ども、六月のOECDのあの部会で六分金利とい
うものが国際的に協調的に話がつくことを期待し
ながら待つてゐるのだらうと思ひます。そこでもし
六分金利というものがOECDで決定した場合に
は、日本の輸銀金利を当然上げるというところへ
しわが寄つていくだらうと思ひます。これはだれが考
へてもそういうことになると思ひます。

そこで、こまかいことのようにですが、船舶局長
に伺つておきたいと思ひます。そういう事態があ
るいは予想されることももしないもので、大体、
造船所と海外の発注してきた企業なりパイヤーと
いまいしうか、船舶をきめて、いろいろなこま
かい条件がきまつて、輸出の契約をますします
ね。それに基づいて通産省でELをとるわけ
です。それから運輸省で建造許可をもらうわけ
です。それから輸銀の融資承認を受けるわけ
です。これが一月くらいの間にはたばたと済んでしま
うものなら問題はなだらうと思ひますが、初めに日本
の造船所とパイヤーとの間で契約ができるという
ときには当然船舶がきまつていて、その船舶とい
うものは輸銀の金利四分というものを基調にして
計算されたコスト計算に基づいて船舶がきまつて
契約がされてゐる。ところが、こゝし契約して
再来年引き渡すというものは、輸出の契約ができ
て、輸出承認が通産省からもらえて、運輸省の建造
許可がもらつてあつても、輸銀の融資承認を受け
るまでには二年くらい間があいてしまふわけ
です。二年あつて融資承認をもらうときの輸銀の金

利がどうなつてゐるか、輸銀の金利を交えるとい
うような場合に、既契約のものについてはもとの
ままとか、そういうきめ方をするのでありまし
うけれども、既契約というものは何を意味するの
か。融資承認が全部済んでゐるものでなければ、
造船所にしてみればとんでもない計算違い。もし
もこういう事態になると、日本の造船の輸出意欲
というものを低下させるだらうと思ひます。造船輸出
の金利については輸銀は上げたいというふうな話
は、大蔵省からも運輸省にはないそうですけれど
も、いろいろなプラント輸出その他はすでに輸銀
の金利を上げてゐるでしよう。あの事態は、片一
方では最高輸出会議を開いて、何さ来年は国際
収支改善が至上命令なんだ、企業側もひとつ輸出
を義務と心得てやつてもらいたいというふうなこ
とを政府が要求しておるかと思ひます。同じ政府が
企業の側の輸出意欲を阻害するような輸銀の金利
の引き上げをやつてゐる。違ひ政府が二つあるよ
うな感じがするくらゐです。そういうことであり
ますから、ELのあるものは全部既契約といつて
みたつて、融資承認の時期とのかね合ひ、そん
うなことを十分考慮しておかなければならぬと思
ひますが、船舶局長はこゝろをいろいろ検
討しておられると思ひますので承つておきたい。

○佐藤(美)政府委員 輸出に關しましては先生の
おっしゃるとおりでございまして、契約が成立し
ましてから、輸出承認がおりる、あるいはわれわ
れのほうの建造許可がおりるの二、三カ月あつ
てでございます。したがひまして、その建造許可が
出たものから以降のものは全部、その時期をもつ
て既契約というふうに考へております。それから
いよいよ起工します二、三月前に輸銀に對して、
金の必要がございしますので、一応融資の申し入れ
をするわけでございますので、そのときに一応融資
承諾という時期があるわけでございます。したが
いまして、運輸省あるいは通産省のほうの既契約と
申しますのは、その一、二年先のいわゆる建造許
可の時期あるいは輸出承認の時期でござい
ます。それから輸銀のほうは、新規になりますのが融資

承諾の時期でございますので、大体起工の二、三カ月前ということでございまして、そこに一応仕事をやって面からの食い違いがあることは事実でございます。これに對しましては、われわれのほうも予算の折衝の時期を通じて十分に大蔵省にもその線を説明しておりまして、先生おっしゃるとおりの線で、われわれのほうも今後折衝を続けていくわけでございます。

なお、OECDのほうもいろいろやっておりますが、一応その案の中には新しい契約からということになっております。それから毎年こういうものは見直していく必要があるというようにも書いてございます。

○砂田委員 大臣に最後に一つ伺っておきたいと思うのですが、海運局の關係の問題で、輸出造船と国内船の建造の兼ね合いの問題でございます。開銀の利子補給は一年間延長するということで先般改正が衆議院を通過して参議院で審査をされておるところでございますが、一年延長したので来年の三月三十一日にはこれが切れるわけですが、四十四年からは利子補給はないということに今日ではなっているわけですね。日本の計画造船というのは、荷主が船主と長期的な積み荷の契約をして、それに基づいて荷主の貨物を効率的に輸送できるような機能を持った船を計画造船の制度の上に乗せて、いままでは開銀の融資を受けながら造船会社に発注してできておりましたね。荷主と船主が長期的な積み荷の契約をするときに、その運賃計算というものは、いままでは当然開銀の利子補給を含んだ船価コストに基づいて長期的な運賃契約がなされていたはずなんです。ところが、四十四年度からはこの開銀利子補給がなくなるのではありませんか、法律は四十三年一ぱいしかございせんから、そうなるべくと、四十三年度で開銀の利子補給がなくなるとすれば、四十四年度の第二十五次計画造船というものは、わが国の大手荷主にとって海運会社にとってみても、たいへんむずかしい問題になってくると思うのです。たとえば大きな製鉄会社は、開銀の利子補給がな

なくなった日本の海運会社につくらせる鉄鉱石の専用船よりも、八年延べ払い五分五厘の金利で日本の造船所に鉄石専用船を外国の船会社から注文させて、日本の鉄鋼会社がその外国の船会社と長期積み荷契約を結んだほうが、四十四年度以降は有利になるという計算が一応成り立つのじゃないか。ただいま審議をしております臨時船舶建造調整法で仕組み船という名前が呼ばれておりますが、そういうものをチェックするものにはなる。一応の歯どめはできるであらうけれども、この歯どめが完全にもしとけるとするならば、海運界にとっては好ましいことであるかもしませんが、製鉄会社にとってみれば、鉄鉱石の輸送ではコンペティターである海外の鉄鋼業者との国際競争力が弱まってしまふ。開銀の利子補給が四十三年度で終わったならば、そういう事態が予想されるわけでございます。海運会社のためを思つてこの法律で完全な歯どめをやつていけば、日本の荷主の側の国際競争力が弱まってしまふ。そつちのほうの国際競争力をいまだに強い力を持たせたいというところならば、この法律である程度歯どめをしないということになつたならば、これは日本の海運界にとつて逆に大問題であつて、大量建造を続けていくとしてみても、貿易外収支の赤字解消をしようとしてみても、それもむずかしくなつてしまふ。この臨時船舶建造調整法をこれだけの期間延長してみても、四十四年度からの新しい海運政策というものが、今度は再建整備の計画ではなくて発展の計画というものが非常に大問題で、運輸省としてはこつちの一番大きな問題ではないかという感じが受けるのですが、こつちのことと前提にして、四十四年度からの新しい海運発展政策というものに、運輸大臣はどういうふうに取り組んでいくとしておられるのか、これを伺つておきたいと思ひます。

○中會根國務大臣 お説のとおり要素がございまして、なるだけ海運界に負担を与えないで、ペースを乱さないということが非常に大事であるだらうと思ひます。そこで、海運造船合理化審議会に私は要望いたしましたして、来年度以降の長期計画、いかにして日本の海運政策というものを行なうべきか、その点につきましても、いままでの集約整備がかなり成功しつつありますが、それにとらわれないうで、もっと大きな広い観点から考えてもらつて、利子補給はもうそろそろ、そのほかの点も考慮に入れて新しい発展政策を答申してもらふようにしてあります。そういうわけでございまして、今度の答申の内容につきましては、外航船、内航船あるいはオーナーとかオペレーターとか、あるいは今度出てきたコンテナ船の問題であるとか、あるいは海外競争力の問題であるとか、そういう総合的な観点からひとつ根本的な対策をつくつてくださう、こういうことでお願いをしてあります。なるだけ早期に、でき得べくんばことしの上半期のうちに答申を出していただきまして、それで予算折衝も行ないまして、あまりペースを乱さないで済むように行政的にも措置をしてまいりたい、そう考へておる次第でございます。

○砂田委員 終わります。

○大野委員長 野間千代三君。

○野間委員 二、三お尋ねをいたしますが、初めに、大臣がいらつしやいますので、この前わが党の米田委員が中国との輸銀を使用しての船舶の輸出の問題について質問いたしました際に、大臣からたいへん的確な御答弁があつたのです。しかし、あの御答弁を具体的に実施をする際には、やはりいろいろな政府部内の手続なりが必要ではないかと思ひますが、その後の首相の關係委員会等における答弁その他記者会見などの発言を見ると、必ずしも大臣の御答弁と具体的な部分では一致をしておるというふうには見えないのです。一方、中国關係の造船技術、造船体制の相当進んでいる西歐諸国で、中国との輸出關係が進んでくる可能性がたいぶあるんじゃないか、そう考へると、日本の場合に早く大臣の言わ

れるような形に具体的に進めていかないと、おくられてくる可能性もなしじゃないんじゃないかというふうにも思ひますが、その問題についていまだううふうに進めておられるか、先に伺ひます。

○中會根國務大臣 政府はケース・バイ・ケースでこれを考へる、そういうふうには答弁しておつたのでございまして、私は、この前、問題になつておりました日立造船の問題につきまして、日立造船の社長を呼びまして、先方がどういう考へを持っておるか、事務的に商談を再開して、事務的にどの程度までせり上がつてくるかやってみなさい、それで先方がどういう意見を持てているか、いろいろ経済的な条件あるいは政治的な要望とか、そういうものが出てくるかもしれない、そういうものがせり上がつてきた場合に、われわれはこれを行政ないし政治の段階で取り上げて考へていく、そういう必要があるから、ともかくやってみなさい、そう言ひまして、日立造船の關係の者がたしか広州の交易会へ行つて先方と接觸して、北京へ行つておるのではないかと想像してあります。その報告を聞きまして、いろいろ対策を考へていきたいと思つております。

○野間委員 わかりました。

その商談の進行状況とか、あるいはある程度の話の内容というものは、いつごろにわかるのですか。から、いつになるか、私はまだ知りません。これは商社ベースがやつておることでございます。

○野間委員 ただ、中国側の考へ方は、政府のほうで、この前言われたいふゆる吉田書簡の扱いが正確に出ない、商談が進まない可能性があるので、いやなところ、商談が進まない可能性があるので、いやなところ、商談を進めようとしても進んでいかない、というところはないのですか。

○中會根國務大臣 そういう予測や想像はいろいろ流れてきておりますけれども、そういう予測や想像ではまだ十分なのでありまして、現実的に

具体的に先方と接して責任ある者の声を聞いて、どういふことが条件になるのか、そういう点を見きわめなければならぬと私は考えておるのではありません。

○野間委員 それでは、そういう方法もあるだろうと思ひますから、進めていっていただいて——
はくらは多少心配があるような気がするのですが、具体的にはどういふ心配が出たときに、大臣が前回の答弁のような形で進めていただくと、うことであらばいいのじゃないかと考えますので、もしばらくこの問題は大臣のほうの進めに期待をかけることにしたいと思います。

次の問題は、最近の船舶がたいへん大型になりました。やがて五十万重量トンのタンカーもできるといふようなものになってきたわけです。しかも、世界的にそういう傾向にある。したがって、ドックの設備投資を相当しなければならぬ。

しかも材料費の値上がりその他、関係諸経費の値上がり等から造船業界は現在、資本に対する利益率が相当低下をしているという問題がだいたい出てきているように聞いておるのですが、これは船舶局長、先ほど質疑のあったように、西欧造船国との間の競争がいま相当激しくなっているわけですね。しかも諸外国で、造船に対する国家助成が相当強くなっている。現在日本は世界第一位の造船国には違ひないけれども、はたしてそれがそういうふうに進み得るのかどうか。たしか三十一

年ごろから日本が世界第一位になっているわけです、十数年前にはおるのですが、日本の経済の高度成長の中における底の浅さから見ると、しかもいまの大船化に対する資本の投下からくる利益の低下、こういう問題を考えると、現在の造船業界の事態ははたしてどうなのかという心配があるのですが、これはいかがでしょうか。

○佐藤(美)政府委員 わが国の造船業が、利益なき繁栄といふことで象徴された時代がございます。これにつきましては、実は昭和三十七、八年ごろ手持ち工事が非常に少なくなりまして、各社間の競争がきわめて激烈化したということがござ

います。その後、かなり工事量の確保につとめたわけがございましてけれども、結局その影響がしばらくの間続いた。したがって、手持ち工事量はふえましたが、その過当競争による利益の低下というのが事実続いたわけがございまして。これが造船所の営業利益を低くしたことでございまして、昭和三十七年から八年に受注した低船価船舶の影響が大体四十一年の上期ぐらいまで続いております。したがって、三十九年上期の営業利益率が七・七%でございましてけれども、これが四十一年の上期には二・九%というふうに落ち込んでまいっております。したがって、今後は適正な船価の受注といふことを行なつて、この利益なき繁栄といふ汚名を払拭しなければならぬというふうに造船人は努力したわけがございまして。

なお、今後の造船の特に大きな設備の状態といふことにつきましては、一応昨年の五月に海運造船合理化審議会において、今後の造船施設がいかにあるべきかという運輸大臣の諮問に対する答申をいたしました。そのときに、今後の世界的な造船量が相当にふえていくということで、これに対する見通しは、われわれとしては、いまの造船業界の能力から見まして、まだまだと申しますが、その建造需要に應じて増加していく必要があるというふうな考えをおるわけがございまして。

○野間委員 御答弁では、やや希望的な観測なんですが、四十二年で三・三%ですね。三十九年ごろには七・七%であった。四十一年の二・九%から見るとややよくなつてきたのだけれども、しかし一方、大型化のテンポは今年あたりから急速に巨大化するわけですね。いままでの大型化よりも巨大化するという情勢にある。したがって、設備の内容が二、三年とは飛躍的に違ふ様相での設備投資になると見なければならぬと思うのです。一方、資料によると、たとえばスウェーデンの造船能力を見ると、五十万重量トンが建造できるドックがすでにつくられてゐる。しかも、それは相当の数になっているようです。七ドックに

達しているという。しかも十五万重量トンののが九、二十万トンののが九、五十万トンののが七というふうに私の見た資料では出ておるのですが、これを見ると、特にスウェーデンの場合には、日本との競争のいわばきわめて有力な相手じゃないかと思ひます。先ほどお話しした、ことしの予算折衝の際には輸銀の金利を上げた、かわりに市中銀行のほうも少し手を加えたらどうかという意見もあつたようですが、それにしても、もし〇・五%ぐらいの輸銀の金利が上がるとすると、これは約五十何%の比率ですから、一・二、三%ぐらい金利負担がふえるといふふうに計算ができるんじゃないかと考えると、三・三%まで上がった利益率といふのが、必ずしもこのまま希望的に見ていいとは言えないと思ひます。したがって、私は国家助成をすることをいま問題にしているのじゃないのです。造船業界といふことは、そういうものの企業基盤といふことが、そういうものの問題としてよほどこれは考えなければならぬ問題があるというふうに思ひます。いま造船業界のほうにそれぞれグループ化を推進して、六グループに集約をして、企業基盤の強化につとめておるよう

ですが、政府のほうで、いま申し上げたような傾向に対する対策としてどういふことを考えておられるのか。たとえば一つの方策として、今月の十四、十五日に西欧のほうの造船業界の何か総会があるのと伺つておりますが、それに日本の代表が出席をされたといふふうに出ておるのです。これは競争の内容といふことを見るのか、あるいは国際協調もはや考えなければならぬという立場で考えるのか、そういう問題もあると思ひます。こういう問題についての政府のほうの考え方は、どういふ考えでおりますか。

○佐藤(美)政府委員 先生がいま最初に、スウェーデンが七つぐらいあるとおっしゃったわけがございましてけれども、これはおそらく建造ドックと修繕ドックを含めた超大型設備じゃないかといふふうにちよつと考えます。それから、日本で一応

達しているという。しかも十五万重量トンののが九、二十万トンののが九、五十万トンののが七というふうに私の見た資料では出ておるのですが、これを見ると、特にスウェーデンの場合には、日本との競争のいわばきわめて有力な相手じゃないかと思ひます。先ほどお話しした、ことしの予算折衝の際には輸銀の金利を上げた、かわりに市中銀行のほうも少し手を加えたらどうかという意見もあつたようですが、それにしても、もし〇・五%ぐらいの輸銀の金利が上がるとすると、これは約五十何%の比率ですから、一・二、三%ぐらい金利負担がふえるといふふうに計算ができるんじゃないかと考えると、三・三%まで上がった利益率といふのが、必ずしもこのまま希望的に見ていいとは言えないと思ひます。したがって、私は国家助成をすることをいま問題にしているのじゃないのです。造船業界といふことは、そういうものの企業基盤といふことが、そういうものの問題としてよほどこれは考えなければならぬ問題があるというふうに思ひます。いま造船業界のほうにそれぞれグループ化を推進して、六グループに集約をして、企業基盤の強化につとめておるよう

ですが、政府のほうで、いま申し上げたような傾向に対する対策としてどういふことを考えておられるのか。たとえば一つの方策として、今月の十四、十五日に西欧のほうの造船業界の何か総会があるのと伺つておりますが、それに日本の代表が出席をされたといふふうに出ておるのです。これは競争の内容といふことを見るのか、あるいは国際協調もはや考えなければならぬという立場で考えるのか、そういう問題もあると思ひます。こういう問題についての政府のほうの考え方は、どういふ考えでおりますか。

デッドウェイト十万吨以上というものが現在七つございまして。それが一応許可したもののが、四十五年までに十基にふえる予定になっております。したがって、日本の造船の能力もそれに應じてふえていくといふことになっておりますが、御指摘になりましたように、ヨーロッパのほうも現在八基ぐらいございまして、これがやはりそれまでには倍増するといふふうになっております。したがって、日本の超大型船に対するシェアといふものは、あるいは物理的に減るといふことはあり得ると思ひます。日本の造船業はそういう面からは、非常に今後シェアを確保するといふ努力をしなければならぬといふふうに実は考えておるわけがございまして。それで、その一環にもなるわけがございまして、先生がいま御指摘になつた造船業のグループ化という問題がございまして。これにつきましては、実は昨年の五月の海運審議会におきまして、一応造船施設の答申をいただいた。その中に、わが国の造船業は企業基盤の安定と、それから国際競争力の強化をはかるために施設の近代化、合理化、技術の自主開発、市場の維持開発等の諸措置を積極的に推進することともに、企業間の過当競争を極力排除するために、グループ化を進めていく必要があるといふことをうたつておるわけがございまして。われわれのほうとしましてはそういう見地から、昨年よりこのグループ化といふものを積極的に進めてまいつたわけがございましてけれども、これも実は業者の自主的な判断にまつという結論でございまして、政府が特にそのために法律をもつてやるわけでも何でもございまして、行政指導という形でもいろいろ意見交換の上グループにしたわけがございまして。それで現在六グループございまして、これが合併とか統合とか提携の形で一応うまくいっておる。そして先ほど申し上げた海運審の趣旨を一応遂行しておるというふうな考えでおります。

それから今後でございまして、先ほど申しましたように、海運審におきましては新造船の需給見通しというものを立てております。たとえ

七

は十萬重量トン以上のものにつきましては、昭和四十五年には世界では大体六百萬トン、これに對して日本が大体三百七十萬トン、それから昭和五十年には一千三十萬トン、これに對しまして日本の建造のシェアと申しますか、これが大体六百四十萬トンというふうになつておられます。現在の超大型船の日本の能力は、いま稼働しておるものは二百三十萬トンくらいですが、御存じのようになつて、建造中のもの、それから改装中のものとございまして、四十五年までには一応海運審で立てました三百七十萬トンは十分オーバーする。しかし五十年の六百四十萬トンに對しましては、まだ不足するわけにございまして、四十六年以降につきましては、また大型ドックの建造というものも考えなくては行かないというふうな考へております。これによりまして日本のシェアの確保と、それから六グループ化による競争力の強化というものを一応考へております。

それから先ほどもう一つ、造船の調査団が先般ヨーロッパに参りました。これの主目的は國際協調の問題でございまして、國際間にそれぞれの疑心暗鬼がございまして、いろいろな面で非常に不都合が出てまいりました。政府間ではOECDでいろいろ議論しておるわけにございまして、民間でも大に意見の交換をやる必要があるのではないかと、このことでもありまして、しばらくふりて調査団を派遣したわけにございまして、

以上でございます。

○野間委員 六グループ化などによる企業基盤の強化なりで、いま私が心配したような問題を解消していくということがいふ具体的なところでおる方法ですね。一方いまの産業状況全体を見ると、いろいろな情報によると、局長のいま言われた六グループがそれぞれ、たとえば電機系統であるとか、あるいは重工業であるとか、これは日本のいまの鉄鋼の合併などに見られる一つの傾向であるかもしれません。また一面注文をするほうも全体として製品を注文するというので、あらゆる部門を一つの企業に集結していくという傾向があるよ

うです、いまの産業界のほうで。その一つとして、これは資本系統もあるでしょうが、三菱重工業あるいは三菱電機、そういう系統のものが一つのグループをつくっていく。あるいは石橋のグループが今度は東芝と提携をする傾向があるという。これはそれぞれ六グループがまた他の産業、特に重工業あるいは電機、そういう方面のグループが大きいと見られるのですが、ただ問題は、これは公取關係などいろいろ問題があるのではありませんか、それはそれとして、こういうふうになつてくると、その中における造船業というものの位置はやや私は小さくなっていくというふうに見られるのです。また一方、そういうものがグループ化された場合に、はたしていまやっているような輸銀の方式というものがその造船部門にのみ入つておつていいものかどうかというのを考へると、一つのやはり産業界のこういう傾向に對する、輸銀方式による助成というものの関連がどうして出てくるというふうな思ふので、

したがってそういう方面から見ると、これは大蔵省の言うように、もはや輸銀の低利の資金を供給する必要はないのじゃないかという意見の一つの裏づけにもなる可能性も出てくるということも言えるので、これはきょう直ちに結論は出ないと思ひますが、いわば産業界のこういう傾向の中での造船業というものと輸銀による助成、これは関連がどうして出てくるので、そういう方面に對する工作、考へ方もやはりある程度分析をして立て直しておく必要があるんじゃないかというふうな思ふのですが、これは運輸省のほうでもすでに検討されておるのでしょうか。どうでしょうか。

○佐藤委員 政府委員 造船業のグループ化に關しましては、まだ流動的と申しますか、これにきまつたというものではございません。先ほど申し上げましたように、昨年の五月の海運審の答申の御趣旨に基づいて、一応六グループというところで、その線を進めてまいつたわけにございまして、さらに将来の大きい問題につきましては、いろいろの問題があると思ひます。ただ造船業の場合は、た

とせば三菱のようにほかのほうの非常に大きな業種との合併もあり得るわけですが、そういう問題が出てきた場合に造船業の占める比率が少くないのじゃないかというふうな仰せでございまして、たゞ、これは確かに企業内ではそういう考へ方もあると思ひます。しかしわれわれとしましては、御存じのように造船業は、日本の國際收支の改善を非常に非常に良質の輸出産業でございまして、そういう点から申しますと、決して合併によつて造船業の比重が下がつていくということはないのじゃないかというふうな考へております。

なお業種の内容によりましては、三菱が新聞に出してありますように、ほかのほうの産業部門を切り離すという考へ方もあるわけですが、これはやはり受注産業とそれから受注産業でない業種、そういうものととの会社におけるバランスとかいろいろ問題があると思ひますけれども、造船業に關連するそういうグループ化の問題につきましては、ほかのほうの業種もいろいろ考へておるのじゃないかと思ひます。したがって、われわれとしましては造船業中心ということで、この最もメリットのある、先ほど申しました、輸出産業のなにか手といういままでの誇りを持続できるようにやつていきたいというふうな考へておるわけにございまして。

なお、具体的なことにつきましては、先ほど申し上げましたように多少まだ流動的でございまして、今後のあれにつきましてはまた十分御説明申し上げる段階ではないと考へております。

○野間委員 局長さんの答弁くらいであればそう心配ないというか、考へる必要はないような気がするのですが、たとえば日立のグループが、あるいは舞鶴重工業、尾道造船など組んでいて造船のグループがある。これが日立製作所全体と、あるいは日立自動車と組む可能性があるというふうにもいわれており、川崎重工のグループと富士電機、川崎車輻あるいは富士通信機。それから三井造船等の系統が三井精機あるいは日本製鋼所昭和飛行機と組むということが言われてますね。こ

ういふ形を見ると、これはなかなか容易でない態勢だろうと思ひます。そう輕視できない。つまり一括受注方式ということに会社の形態がなつてくるというふうに見なければならぬ。そうなつてくると、こういうグループがもしできるとすると、これはその中における造船部門は、これはもとと造船業は陸上の他の部門をやつてますね。たとえば橋梁であるとか、いろいろ多角經營をしておりますね。こういうことを見ると、造船業というものの置かれていく位置というものは、相対的にイギリスのほうでは重要産業として重視してはいるようですが、ゲッデス委員会の報告を見ると、これは相當重要視をしてはいるのだけれども、このゲッデス委員会の報告書の内容なども相當重要な参考になると思ひますが、その中でそういう関連で見て、日本のいま申し上げたような重工業部門が造船と産業機械、重電機、そういうものを含めたグループ化というふうに進んでいくとすると、これはその中における造船業というものの位置がやはり問題になると思ひますね。私もこれはどういふふうな結論づけたいかまだちよつとわからぬので、指導監督をされていく運輸省としてはそういう産業形態の傾向に對して、船舶局としては造船業をどう見るかという点については相當重要視をして、こういう傾向に關する分析をしておく必要があるのじゃないかというふうな思ひますので、きょうはそういう希望だけ申し上げておきたいと思ひます。

それから先ほどちよつと砂田先生から御意見がありました。開港の援助による、海運政策からくる計画造船ですね。これと、それからいまの輸出船との關係、これはなかなかやはり、先ほどの大臣の御答弁はやはり抽象的ですから、具体的に海運政策と計画造船に對する助成がどうなつてくるのかちよつとわかりませんけれども、いずれにしても何らかの方策をとらなければならぬというふうにはなると思ひますね。一方、輸出造船に對してやはりいまのような形での助成が行なわれてい

る。そうすると、輸出造船のほうのやつはいわば、卑近なことばでいえば、相手方に塩を与えて

いるというふうな傾向になるわけですね。であるとして、いづれの方法をとるのが相手方に——相手方にあまり塩を与える必要はないわけだから、日本のほうがやはりもうからなければならぬ。つまり利益という考え方でくると、それに立脚するといずれが正しいのか。いづれの道を強化すべきなのかという問題があると思うのですね、ちよつと観念的な言い方だけれども、これは先ほど教示がありましたので省略しますけれども、日本の国策としていづれを強化することが利益であるかということは、やはり一応見きわめなければならぬ。これは両方とればよいということなんだろうけれども、しかし片方の輸出造船のほうはこれは明らかに相手方に塩を与えていることであるわけであつて、そうなつてくると、これは運輸大臣としてもいづれかを強化して、利益を中心にするということにやはり考えなければならぬ。これは来年なら来年、この計画造船の助成方式を考えなければならぬというときには、いづれ両方の問題を考えなければならぬことになると思うのです。大臣、これはどういふふうにお考えですか。

○中曾根國務大臣　やはりこれは先進工業国の宿命でありまして、こつちが輸出しない、ほかの国が輸出して外貨を獲得するという関係にもありますので、外貨、国際収支という面から見まして、ある程度塩を与えるということは甘受しなければならぬ要素でもあります。しかし、それがために自国の海運というものが圧迫されるということではまた困るという要素もございます。しいて申し上げれば、やはり自国の海運政策というものが基本であつて、そして輸出政策というものがそれに並行していく。しかし自国の海運政策といえども国際競争の中にあるものでありますから、国際競争の水準を見ながらいろいろバランスをとつていく必要があると思いますが、一応自国の海運政策というものが非常に大事であつて、それにバランスをとりながら輸出を調節していく、そういう

う形が原則的には正しいのではないかと思います。

○野間委員　そういう答弁ですね。それはそういうことになるのだらうと思ひます。いづれ具体的なにはいろいろ問題になつてくるのでしようね。なかなか、いまの大臣の御答弁では済まない。いまの造船の国際競争などもつと激化をしてくると、なかなかそうもまいらないようなことにもなりかねないのですが、そのところは、一応問題点として提起をさせていただくことだけにしておきたいと思ひます。

海運のこれからの発展の状況が、世界的に海運が發展をしていくことになるれば、これはもちろん造船も發展をしていく。これはここ当分の間やはりそういう傾向であることは、これは日本の受注がすでに二、三年満ちであるということから見て問題ないものであります。当面は心配ないと思ひますけれども、一つは發展途上の造船能力が相当強化をされてきている。世界的にそういう傾向に來ている。それから、はたして中国の造船業がいまのように大型のほうにはなかなか来ないといふことで済むのかどうかという問題も出てくると思ひます。これは造船といふのは、言われるようにやや労働集約的な仕事ですね。したがつて、労働力では世界で有数な中国といふものが造船の能力をもし持ち始めるとすると、相当急速に進んでくる可能性もあるんじゃないかといふふうにも思ふのですが、そういう要素、それからベトナム戦争であるとか、あるいはスエズの問題であるとか、そういう海運の一つの要素になつていく問題が解決がついてくると、その場合に貨物の状態はどうなつてくるのかといふことも出てくる可能性はある。そういう三つくらい要素が当面考えられると思ひますが、そういう状態になつてくるとやや船腹の、過剰までは行かぬでしようけれども、船腹の状態を推察をしていくと、やたらに設備投資をしていっていいものかどうか。いわば巨大なドックの数がある程度考えておいたり、あるいは先ほどのお話の国際的な競争と

いうものを、政府間の相談なりあるいは業界に対する指導などで、協調的な方向に向かわしたりといふことが必要な時期が、やがて近いうちに来るんじゃないかといふふうに考えられるのですけれども、そういう面についてはどうなんでしょう。

また、そういう心配はないのかどうか。造船業界などの考え方の底に流れている問題に、いま私が申しました巨大ドックを現状であまり増加すべきではないんではないかと、あるいは一船台当りの建造テンポといふのをある程度まで世界的に協調しておいたほうがいいんではないかと、あるいは、船舶の大型化といふのも無制限に考へるべきじゃないんではないかと、あるいは、底流が、造船業界にあるようにかかっている。つまり業界のほうでは、いま私が申し上げた三つの傾向にある程度見通しながらそういう考えを持ち始めてきているんじゃないかと見えてくるのですが、やはり運輸省としてもそういうことも考へて、海運政策あるいは造船業に対する考え方を一応基礎として持つ必要があるのではないかと、いふふうに思ひますが、これはいかがですか。

○中曾根國務大臣　私はやはりある程度グループ別に集約化して、そうして合理化を行なうということが、日本のような高度に発達した工業国の趨勢であるだらうと思ひます。したがつて、造船につきましてもグループ別による集約、近代化、合理化という方向は推進したほうがいいだらうと私は思ひます。

それから第二に、国際情勢その他によつて日本の船腹量の測定といふことが非常に大事であることは、お説のとおりであります。この点は慎重に動向を見ながら誤差を修正し、試行錯誤の修正を正確に行なうようにしていかなければならぬと思ひます。ただ、日本の経済の成長の動向及び世界の貿易量の増大の趨勢といふものを電子計算機にかけてみますと、現在の経済社会発展計画のあとをの時代を考へてみますと、日本経済が大体五三〇程度の成長を見たとすると、これは非常にモデストな数字であります。その程度の成長を見るもの

としまして、海運の運賃収支をパーにしよう、赤字を解消しよう——海運全体の収支ではありません、港の荷役料とかそういうものを除きまして、運賃収支だけをパーにしよう、そういう計画で進みますと、特に積み取り比率を輸出六〇％から七〇％に上げないと実はいけなない。それで約三百万トンちよつとこすくらの船腹量を毎年建造しないと、それができない。そういう一応の電子計算機の試算ができておるのです。これはいま海運局におきまして鋭意検討中でございますが、その辺の検討も、考へてみますと、やはり現在の経済社会発展計画におきましては大体年間二百万トン見当であります。次の段階になりますと、やはり三百万トン見当にいかなくちゃならぬ、そういう数字にもなつておきますので、そういう動向も考へてみると、造船のほうもそれほどモデストにやるべきものではない。ただ、問題は、輸出船の動向がどう出てくるかという問題にかかつてまいります。国内問題だけを考へますとそういうことにもなりません。それは悲観と申しますか、スケールを小さくする必要はないのではないかと、一応そういうふうには考へておきます。

○野間委員　私もスケールを小さく考へるということじゃないんです。まあここ当分はまだ、そう私が申しましたような心配はないんでしようから、特段の御答弁は必要ないんですが、ただ、造船だとかあるいは海運などといふものは相当長期的なものですね。国際収支の問題でも、あるいは産業全体の問題としても相当長期的に運用され、經營をされるものですから、常に長期的な経済的な見通し、世界の見通しを見ながら指導する必要があるという立場から申し上げたのですが、一応、以上でその問題は終わります。

次に局長、いま造船業で輸出入銀行から借りてゐる総額、それから、船舶のほうは借りてゐるものとその他の比率などは出ていますか、どうでしょう。あるいは返済の状況であるとか、そういうものについてももしお答えができたなら、御答弁のできる範囲でお願いをします。

かなり高度の技術を必要とする産業でございます。したがって、低開発国としましては、独自にこれを行って行くということは非常にむずかしいようにございます。それで日本の各有力造船所に対してそれぞれ、船舶の造修を行ないたいということで合弁会社をつくりたいという申し入れがございます。現在でございますのは、まずシンガポールにあります石播のデュロンの造船所でございます。なお、現在あの隣海運用地においても拡張したい、これもおそらく新しい造船所になると思いますけれども、そういう希望もございます。それから台湾に造船の技術援助をやっております。これは石播で行なっております。それから三菱では、これも最近でございますけれども、台湾の高雄で造船所をやるという、これは合弁でございますけれども、一応の協定ができたようなことを聞いております。したがって、今後おそらくこういうことがいろいろ出てくると思いますけれども、われわれとしましては、低開発国の造船というのはまだまだ技術的にも非常に低いし、これに対して大いに協力してもらうように行政指導をしていきたい、かように考えております。

○高林説明員　海運の面につきましては、低開発国との関係におきましては、UNCTADの場におきまして海運委員会いろいろな論議をされてお

るわけでございます。UNCTADの場合におきま
す論議は、主としてこの低開発国の伝統的産品に
対する運賃をどのように設定するかというような
問題、またそういうような問題について、荷主の
立場から海運同盟に対するその運賃の問題につ
いていろいろ協議をするということ、それからそれ
ぞれの国の自国の商船隊というものが海運同盟に
加入するということについて好意的に処理するこ
と、こういうようなことがいろいろ問題になって
おるわけでございます。この点につきまして、ま
ず荷主を通じての伝統的産品の運賃に対する問題
につきましては、荷主協議会というような機構を
設置いたしまして、ここで具体的な運賃設定とい
うようなことについて、輸出国である低開発国の
いろいろ注文を聞くという組織が逐次できつつあ
るわけでございます。今後とも、この間のニュー
デリーの決議にもございましたように、そういう
荷主協議会という機構を通じて相互の接触を
密にしていきたいというふうに考えておるわけ
でございます。

また、その自国の商船隊の海運同盟に対する
加入という点につきましては、それぞれその国
のいわば代表的ナショナルフラッグというものに
対しましては、これを海運同盟においてはメンバー
として加入を認めるということ、従来海運同
盟において伝統的に行なわれておりました。日本周
辺の航路におきましては、インド・パキスタン航
路あるいはインドネシア航路あるいは南米航路、
こういうようなところにおきましては、それぞれ
の新しいナショナルフラッグが加盟しておるとい
う形になっております。また、今後ともそういう
傾向は進んでいくだろうと見ておるわけござい
ます。

いま現状でございます。また、今後ともこういう
傾向は進んでいくだろうというふうに見ておるわ
けでございます。

○久保委員 大臣、お戻りになりましたか
ら……

いま事務局にお尋ねしたのですが、造船にし
ても、まあ造船は修繕も含みますけれども、そう
いうものと海運、それが発展途上国との間の問
題、先ほど野間委員からも出ましたから、それに
関連してお話をいまお聞きしたので、造船に
おいてはジョイントベンチャー方式で日本の造船
会社と現地の資本との提携というか、そういうも
のがある程度なされているということでありませ
ん。海運においてはそれがあまりございません。
そういう意味で、将来の海運対策なりあるいは造
船対策なり、日本の経済外交というか平和外交の
一環としても、もちろん先の見通しは立てなけれ
ばいけませんけれども、そういうものにもっと意
欲を示した積極的な姿勢、それに応じた国内にお
ける再編成体制なり何なり、そういうものを繰
りまして考えていったらどうか、こういうことを
考えているわけなんです、大臣としてはどうい
うお考えでありますか。

○中曾根国務大臣 海運とのジョイントベン
チャーというのは、お説のとおり非常に少ないよ
うでございますが、私は個人的に、東南アジアそ
のほかの発展途上国との間には成り立つもののだろ
うと思っております。インドネシアあたりに多少
行っているものもございますが、そのお説には私賛成
でございます。そういう方向に網を広げていく
ように努力をしてまいりたいと思っております。ただ、
そういう発展途上国はわりあいナショナルリズム
が強く、その点は若干困難なことはありますけ
れども、しかし、将来非常に考へるべきポイント
であるように考えております。

○久保委員 もう一つ、発展途上国ばかりじゃ
ない、将来にわたって日本の海外に依存
する、原料供給というかそういう面での依存度が
だんだん大きくなっていくわけであり、私は

よく存じませんが、原料供給国との間の海
運輸送の面での共同方式というか、そういうもの
ももう少し積極的に考えていったほうがいいので
はないか、こういうふうに思うわけですが、たと
えば鉄鉱石一つをとってみても、港に積み出すま
での間は、その当該国だけの問題になっているの
ではないかと思つて、むしろ安定的に供給を受け
る、あるいは供給をさせるということになります
れば、もっと輸送をつなぐ合わせた設備といいま
すか、そういうものを一ぺん考えてみたらどうか
というふうにも思うわけですが、これは将来もつ
と原料を海外に仰がねばならぬという実態が
ありますから、そういう点を考えることも、もう
一つは、先ほど将来にわたっての船腹増強の問題
で、大臣から、積み取り比率は輸出入とも大体
六〇％を目標にしている、港荷費は別として、
海運収支をパーにするという計算からいへば、
これだけの数字が出てくるというお話でありまし
た。私もそういうことだと思つて、目の子
勘定でどうも恐縮であります、それは電子計算
機は私の勘よりはずつといいと思うのであります
が、私が最初からこの問題に首を突っ込んでから
は、六〇％か六五％かという積み取り比率とい
うものを確保すること、日本の経済の発展とい
うか、そういうものを直接結びつけることはやろ
うか、といったってあまりできないし、できてもこれは
別な分野でその補いをつけることが正しいのでは
ないかというふうにも考えているわけですが、時間
もありませんから、こまかにお話を申し上げるこ
とはどうかと思つて、これは別な機会でも申
し上げたように、いま世界の海上輸送量の三分の
一ないしものによつては半分、日本にたつて
きていて、日本は将来にわたつて非
常に大きなルートだと思つて、世界的に、国
際的に見て、そういうことを考えると、日本とい
う国も、他人に見ては悪いのですが、一つの国と
いうことで見た場合には、将来そういう立場から
判断した場合には、やはりファイブ・ファイブ
・ファイブといふことで、半々ぐらいに目標をきめて

いくことが、日本の海運なり経済というか、そ
ういふ面では一番正しいんじゃないか。六〇％に
して、それで海運収支をパーにするということは、
できれば非常にけっこうな話であります、私は
それはなかなかむずかしいし、そういうふうにあ
せて、と言つては語弊があるが、非常に大き
な船をつくることに専念することだけが、海運を
含めた日本の経済の発展のためにいいかどうか
は、私多少疑問を持っています。これは電子
計算機ではじいたわけじゃないでございます、私
の確性を保証することはなんです、私はそ
ういふにいまでも考えている。これは一つの話と
して聞いていただければけっこうだと思つて
います。そうして補いは一般の産業が負うべき筋合いのも
のではないかと思つて、そういう考えにつ
いてどういふふうにお考えか、一言……

○中曾根国務大臣 久保委員のお考えも一つのお
考えであるだろうと思つて、ファイブ・
ファイブ・ファイブといふことは近隣諸国及び国際関係
等も考慮いたします、一つのスタンダードには
なり得るものだと思いますが、日本のようにこ
ういふ膨大な貨物を輸送したり、輸入したり輸出
したりするといふそういう国にあって、国際収支の
赤字を何とか少なくしていこうという考慮から
いいますと、やはりファイブ・ファイブ・
ファイブといふことはささげきれない、少なくとも目標
としてはもっと高いものを確立しないといけ
ない、そういうふうに私は思つて、現在のあれで
も五〇％、六〇％であります、それを下つては
いけないんじゃないか、そういう気が私率直に
いついていたします。

○久保委員 比率が下ることと量がふえることと
は、これは違ひですね。だから、ぼくが言つた
とえは五〇％といふのは一つの目の子勘定であり
ますが、どうしてもやはり量はふやしていかなけ
ればならぬということであり、必ずしも
五〇％だからふやさぬでもいいということでは
ないと思つて、

その問題は別として、最後に、計画造船の問題です。これはもちろん海造等を通して将来の海運対策、こういうもので計画造船の問題も処理なさるだろうと思ふのでありますが、私は、計画的に船をつくるという意味の計画造船の是非は別として、いまのようなやり方は海運産業そのものの体質改善からいけば、これは必ずしもほめたものではない。体質が幸い回復したということであり

ますから、いまの融資の方法、資金調達の方法についてやはり少しく考えを直さぬと、船をつくればつくるほど他人資本で目一ぱいということになりまして、これでは企業体質は悪化するともよくなりはしない、こういうふうに思ふので、こういう問題はやはり当面政策として早いところ出していただかないと、何か将来にわたつての船腹増強にも支障を来たすのではなからうか、こういうふうにも思ふわけなんです。ついては、計画造船についてどのようにお考えでありますようか。

○中曾根国務大臣 温室に長く入れておくといふわになるといふことは、確かにそうでありまして、これからの発展政策を考えるにつぎましては、やはり北風にあつてもそうたじろがぬような、自分の力を持ったものにつくり上げなければいかぬ。それには相当、自己資本の力であるとか自主的努力であるとか、そういうものを加味していく必要があるだろうと思ひます。ただ一ぺんにそういうものを撤去するということは、いま激烈な国際競争とのにらみ合わせにおきまして、徐々に考えていかなければならない要素もあると思ひますので、そういう点も考慮いたしまして海造等の答申を検討してみたいと思つております。

○大野委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

港灣に関する件について参考人の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○大野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、参考人の人選、出頭の日時、手続等につきましては委員長に御一任願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〕

○大野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

次回は明八日午前十時理事会、十時半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。

午後零時四十一分散会