

第六十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十八号

(三三〇)

昭和四十四年四月十五日(火曜日)

午前十時五十五分開議

出席委員

委員長 砂原 格君
理事 阿部 喜元君
理事 徳安 實藏君
理事 細田 吉藏君
理事 山下 榮二君
理事 加藤 六月君
理事 川野 芳満君
理事 木部 佳昭君
理事 西村 英一君
理事 福井 勇君
理事 板川 正吾君
理事 米田 東吾君
理事 沖本 泰幸君

理事 大竹 太郎君
理事 古川 丈吉君
理事 小川 三男君
理事 金子 岩三君
理事 菅 太郎君
理事 中川 一郎君
理事 福家 俊一君
理事 井上 泉君
理事 内藤 良平君
理事 渡辺 芳男君
理事 松本 忠助君

出席政府委員

運輸政務次官 村山 達雄君
運輸省海運局長 澤 雄次君

委員外の出席者

議長 久保 三郎君
専門員 小西 眞一君

四月十二日

ポート産業対策に関する請願(亀岡高夫君紹介)
(第三八五八号)
国鉄横浜新貨物線建設反対に関する請願外三件
(伏木和雄君紹介)(第三八五九号)
同門可亮君紹介(第三八六〇号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

地方陸上交通事業整備法案(久保三郎君外十一名提出、衆法第二八号)
外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の

第一類第十号 運輸委員会議録第十八号 昭和四十四年四月十五日

一部を改正する法律案(内閣提出第三九号)

○砂原委員長 これより会議を開きます。

久保三郎君外十一名提出の地方陸上交通事業整備法案を議題とし、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。

地方陸上交通事業整備法案

地方陸上交通事業整備法

(目的)

第一条 この法律は、経済的社会的基盤の変動に
対処するため、地方陸上交通事業の整備及び地
方陸上交通事業者の経営に係る陸上交通機関の
維持の助成に關して特別の措置を定めることに
より、地方陸上交通事業の健全な発達を図り、
もつて住民の福祉と産業経済の発展に資するこ
とを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「地方陸上交通事業」と
は、地方鉄道法(大正八年法律第五十一号)第
一条第一項に規定する地方鉄道若しくは軌道法
(大正十年法律第七十六号)第一条第一項に規定
する軌道により旅客若しくは貨物を運送する事
業であつてその鉄道若しくは軌道が主として政
令で定める大都市及びその周辺の地域以外の地
域に敷設されているもの又は道路運送法(昭和
二十六年法律第八十三号)第三条第二項第一
号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業であ
つてその路線が主として当該地域に存するもの
をいう。

2 この法律において「地方陸上交通事業者」と
は、地方陸上交通事業を営む者をいう。
(地方陸上交通事業整備計画の決定)

第三条 運輸大臣は、輸送需要又は輸送構造の変
動に即応して地方陸上交通事業を整備する必要
があるとき、政令で定めるところにより、当該地
域内の地方陸上交通事業者の整備に關する計画
(以下「地方陸上交通事業整備計画」という。)を
定めなければならない。

2 地方陸上交通事業整備計画を定めるに当たつ
ては、当該地域を含む広域における円滑な交通
の確保に資するように適切な考慮が払われなけ
ればならない。

3 運輸大臣は、地方陸上交通事業整備計画を定
める場合には、あらかじめ、当該地域を管轄す
る陸運局長に、地方陸上交通事業整備審議会に
諮問せしめるとともに、関係地方陸上交通事業者
及び当該事業の従業者を代表する者並びに当該
事業の利用者その他の関係者で運輸省令で定め
るものの意見を求めなければならない。

4 運輸大臣は、地方陸上交通事業整備計画を定
めるに關して必要があるときは、関係
行政機関の長、関係地方公共団体の長、関係地
方陸上交通事業者その他の関係者に対し、資料
の提出その他の必要な協力を求めることができ
る。

5 運輸大臣は、地方陸上交通事業整備計画を定
めたときは、これを関係行政機関の長、関係地
方公共団体の長及び関係地方陸上交通事業者に
送付するとともに、運輸省令で定めるところに
より公表しなければならない。
6 前四項の規定は、地方陸上交通事業整備計画
を変更しようとする場合に準用する。
(地方陸上交通事業整備計画の内容)
第四条 地方陸上交通事業整備計画には、次の各
号に掲げる事項を定めるものとする。
一 当該地域における輸送需要の見通し及びこ

れに即応する地方陸上交通事業の整備の目標

二 他の地方陸上交通事業への転換、輸送施設
の改善その他前号の目標を達成するために必
要かつ適切な地方陸上交通事業者の整備の方法
(地方陸上交通事業整備計画に基づく事業の実
施に關する助成等)

第五条 運輸大臣は、地方陸上交通事業者に対
し、地方陸上交通事業整備計画に定めた前条第
二号の事項を実施すべき旨を勧告するものとす
る。

第六条 国又は地方公共団体は、前条の規定によ
る勧告に従い当該勧告に係る事項を実施する地
方陸上交通事業者に対し、当該事項の実施に關
し必要な資金の確保、税制上の措置その他の助
成措置を講じなければならない。
2 政府は、地方陸上交通事業整備計画に基づく
地方陸上交通事業者の整備に係る当該事業の従業
員の雇用の安定に關して必要な援助に努めるも
のとする。
(地方陸上交通事業者の経営に係る陸上交通機
関の維持の助成)

第七条 政府は、地方陸上交通事業者に対し、経
営が困難なためその者の経営する地方陸上交通
事業に係る線路又は路線であつてその維持が困
難であるものの維持を助成するため、毎年、予
算の範囲内で、補助金を交付するものとする。
2 前項の補助金は、運輸大臣が、あらかじめ、
当該線路又は路線の存する地域を管轄する陸運
局長に、地方陸上交通事業整備審議会に諮問さ
せて、他に代わるべき交通機関がない等の事由
により当該線路又は路線を維持する必要がある
と認める場合に限り、交付することができる。
3 前二項に規定するもののほか、第一項の補助

金の交付に關し必要な事項は、政令で定める。
(地方陸上交通事業整備審議会)

第八条 この法律によりその権限に属せられた事項を処理するため、陸運局に、地方陸上交通事業整備審議会(以下「審議会」という。)を置く。

2 審議会は、委員十五人以上以内で組織する。

3 委員は、関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長及び学識経験のある者のうちから、運輸大臣が任命する。

4 学識経験のある者のうちから任命される委員の任期は、一年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

5 委員は、非常勤とする。

6 前四項に定めるもののほか、審議会の組織及び運営に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(権限の委任)

第九条 この法律に規定する運輸大臣の権限の一部は、政令で定めるところにより、陸運局長に行なわせることができる。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(運輸省設置法の一部改正)

2 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第五十五条の見出しを「附屬機関」に改め、同条第一項中「附屬機関として」の下に「地方陸上交通事業整備審議会及び」を加え、同条第二項を次のように改める。

2 地方陸上交通事業整備審議会については地方陸上交通事業整備法(昭和四十四年法律第号)の、自動車運送協議会については道路運送法の定めるところによる。

理由

最近における経済的社会的基盤の著しい変動に対処するため、輸送需要又は輸送構造の変化に即応して地方陸上交通事業を整備するとともに、経

営が困難な地方陸上交通事業者の経営に係る陸上交機通関の維持の助成に關して特別の措置を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、平年度約五十億円の見込みである。

○久保議員 ただいま議題となりました地方陸上交通事業整備法案について、提案の趣旨を説明いたします。

経済の急速な高度成長は、わが国の交通の分野にも、急激な構造的変化を引き起こし、多くの問題を提起しております。すなわち、人口と産業の都市集中による都市交通の問題がある反面、人口流出と産業の衰退による過疎地帯の交通確保の問題があり、あるいは、高速道路や新幹線による交通手段の進歩が交通体系を変えつつある一方、旧態依然たる交通事業が地域の発展を阻害しているなどの問題があります。

本法案が目的とするものは、地方における交通問題の解決であります。地方交通の不便な手は、ときに国鉄の支線である場合がありますが、国鉄支線については国鉄全体の対策の中で別途取り上げることとしており、ここでは、地方交通を主として担当している中小私鉄といわれる鉄軌道であり、地方のバスあるいは地方における公営交通についてでありますから、特殊のものを除き、いずれも経営状態は悪く、提供しておる輸送用役は質量ともに低下しているのが現状であり、過疎地帯といわれる地方における多くの交通は連行の維持に困難をきわめております。

これらの地方交通を地域に即応したものに再建整備することは、都市交通の問題と並んで、交通施策の重点であり、これはそれぞれの交通事業の企業性や運賃制度の問題としては解決できないものであり、国の施策として、かつ、それぞれの地

域住民の問題としてのみ解決が可能であり、本法案はこれにこたえようとするものであります。次に、本法案の内容について概要を説明いたします。

第一に、目的として、さきに述べましたとおり、最近における経済的、社会的基盤の変動にそれぞ

れの交通事業が対応できるように整備し、あるいはその運行を維持させることによって地域の発展に寄与させることを明らかにいたし、地域の実態に交通事業を適応させる手段を講ずることによってその効用を果たそうとするものであります。

第二に、この施策の対象となる地方陸上交通事業の範囲について規定しました。すなわち、別途政令で定める人口五十万以上の都市及びその周辺の地域を除き、それ以外の地域による一般の用に供する鉄道または軌道、あるいはそれらの地域で運行している一般の乗合自動車運送事業をその施策の対象といたしました。

第三に、この目的を達成するため必要と認める地域について、運輸大臣は、それぞれの交通事業が当該地域の輸送需要または輸送構造の変動に即応できるように整備計画を定めることとし、また、この計画は、当該地域を含む広域の交通について考へ、それぞれの地域交通整備計画が広域にわたる交通整備計画と一体ならしめようとするものであります。

また、この整備計画策定にあたっては、関係陸運局長をして、後に述べます地方陸上交通事業整備審議会に諮問させ、さらに関係の交通事業者、当該交通事業者の従業員の代表者、及び当該交通事業の利用者その他関係者の意見を聴取せしめることとし、計画が最も民主的なものであるようにつとめるとともに、計画がより適切なものであるために正確な実態の把握が必要でありますので、関係者からの資料提出を求めることができることとした次第であります。

第四は、整備計画の内容として、当該地域における将来の輸送需要の見通し、あるいはその地域に即応する交通事業の整備目標を、そのための必

要な方法として、交通事業の質的転換、輸送施設の改善等当該事業の体質改善の方法、あるいは事業調整の方法等について具体的に示すこととし、整備計画の実行を可能ならしめようとするものであります。

また、運輸大臣に整備計画の実施について当該事業に勧告ができることとし、その勧告によって整備計画を実施する交通事業に対しては、必要資金の確保、あるいは税法上の優遇措置等の助成をはかることにより実行を容易にしようとするものであります。資金の確保に關しては、長期低利の資金供給を、税法上の措置としては、固定資産税の軽減等をはかることとし、それらについては別途必要な制度改正の措置を講ずることとした。

第五は、これら交通事業整備計画の実施によって起る当該事業の従業員の雇用の問題であります。従業員は、転業及び配置転換等の雇用安定について必要の援助を与えるよう規定いたし、別途提案いたします地方鉄道離職者臨時措置法案等の措置を講じようとするものであります。

第六は、辺地及び過疎地帯における交通事業であつて、その運行を維持することが困難であり、かつ、審議会にはかり運行を確保する必要があると認めたものについて、政府助成を与えようとするものであります。政府助成は、当該企業が赤字であり、当該線路または路線の運行に必要な経費の欠損部分について、政令の定むるところにより行なうこととした。

第七は、地方陸上交通事業整備審議会及び陸運局長への権限委任についてであります。審議会は、委員十五人以上以内で組織し、各陸運局長の管内にある地方行政機関の長、地方公共団体の長及び学識経験者として地方交通の実情に明るい者などの中から、運輸大臣が任命するものとした。

また、本制度の実際の運用は、陸運局長をして行なわせる必要があり、運輸大臣の権限の一部を政令によって陸運局長に委任することと

した次第であります。

以上で御説明を終わりますが、何とぞ慎重御審議をお願いいたします。(拍手)

○砂原委員長 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、後日に譲ることいたします。

○砂原委員長 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案を議題として審査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。加藤六月君。

○加藤六月君 今回政府より提案されました法案につきまして、いろいろ勉強いたしておるわけでありまして、いままでの海運助成策と若干違ふ点を、われわれは今回認めるわけでございます。ある面では相当きびしく、また、ある面ではまだはつきりしない点、こういった問題等が次々出てくるわけでございますが、審議会の答申書の内容を讀みますと、「新海運政策は、日本経済の強い成長力を前提におき、世界的な海運発展を基本理念として、新しい観点から策定されなければならない」、また、その新政策は国民の総意に訴えるものでなくてはならない、こういうようにあるわけでありまして、われわれも、今回の提出された内容等を検討いたしてみますと、いままでの海運企業を助成するような問題から一歩前進して、海運発展を期待した助成である、こういうように思うわけであります。こういって観点から、気のつくところを、一、二質問しておきたい、こう思うわけでございます。

まず第一に、政務次官に質問しておきたいと思うわけでありまして、新海運政策の基本理念が、日本経済に見合う世界的な海運発展に置いておるということでありまして、その点まず政務次官の御意見を承っておきたい、こう思います。

○村山達政府委員 ただいま加藤委員御指摘のとおり、三十九年からこれまでの五年間のいわば

再建整備計画は、スエズ動乱以降の海上交通の不振と、それから当時におきましては、わが国の非常に零細な企業が多数存立しておりまして、そのために競争秩序も維持できず、また、海運企業そのものの企業体質が非常に悪かったわけでございます。しかし、日本の高度成長は、当然、日本の輸出入貨物の安定的輸送を要求しておりまして、外航船舶の増強ということも、当時やはり至上命令であつたわけでございます。そういう観点からいたしまして、過去の五年間の再建整備の中心をなすものは、何と申しましても、乱立しておりまして海運会社をある程度集約するというところに第一点があります。第二点といたしましては、それ

ぞれの集約会社の企業内容を堅実にしていくという再建整備、その両方を通じて海運外航船舶の増強をはかつていく、ここに中心があつたわけでございます。今度の新海運政策は、過去五十年間の海運政策、これは幸いに相当の成果をあげております。その成果を踏まえまして、しかし、これから要請されます日本の外航船舶の増強は、引き続きあるいは従来以上に多くの建造を要請されるところでございます。すなわち、わが国の経済は貿易立国でございますし、年間経済成長は、まず平均一〇％といたしますと、貿易収支のほうでは、一五％ぐらいの伸びを示しているわけでございすから、国民経済の成長以上に、やはり外航船舶の増強をはからねばならないということでございす。

そのためには、今度は従来と違ひまして、集約とか再建整備とかいうことでなくて、むしろもっと大きな国民経済的な観点に立ちまして、現在これだけ船舶を増強いたしましたも、なお積み取り比率は四十二年の実績で見ますと輸出が三八％、輸入が四七％、いずれも五〇％を切っているわけでございす。そのために国際収支の比率で申しますと、運賃でなおかつ五億程度の赤字が出ていますのでございすものですから、一応の目安といたしまして、今度の新海運政策の最終年度の四十九年度末におきましては、積み取り比率は、輸出

につきましては六〇％、輸入につきましては七〇％程度を目途として、計画造船千六百五十万トンに達する。それによりまして、少なくとも海運収支につきましては、運賃部分に關しては、プラスマイナス・ゼロ程度まで持っていきたい。これはすなわち、貿易立国を目的といたしますわが国の安定的輸送をはかり、そして国際収支の改善に寄与する、こういう国民経済的観点で今後建造計画を計画的に進めていこう、こういうことでございす。

○加藤六月委員 いま政務次官からの御意見を承りましたが、これから私が質問をしていく前提としまして、いまの積み取り比率並びにそういう関係はよくわかつておりますが、現在のわが国の外航船舶量は千三百三十七隻、千七百五十万トンである。それで積み取り比率は輸出の場合三七・五％、輸入の場合四七・二％である。そして四十二年度において、海運国際収支は八億六千七百五十万ドルの赤字が出た。しかし、政務次官がいま御説明になりましたいわゆる三本柱の助成政策によつて減価償却も相当順調に進んで、普通償却六百八億、特別償却三百二十六億、計九百三十四億の償却を実施してきた、企業体力、海運体力は相当向上してきた、この前提がまず第一点、そして、今回の新海運政策で二千五十万トンの大きな建造目標を打ち出して、そして、そのときにおけるわが国の高度経済成長のいろいろな計算、指数等を出して、輸出の積み取り比率が六〇％で、輸入の積み取り比率が七〇％、まあ大体海運収支をとんとんに持っていきたい、また、諸外国の助成政策も検討して新しい政策を打ち出したんだ、こういうように私は話を聞いたわけでございす。

それで、私がまず第一に質問したいのは、このように企業体力が相当回復した海運業に新海運政策というものを打ち出したねらいは、いま政務次官がおっしゃつておられましたが、もう一歩突き進んで、なぜこれを打ち出さなくてはならないかという点を、もう少しはつきり御説明しておいていただきたい、こう思うわけであります。

○村山達政府委員 これは大きなねらいとしては、大体二つございす。

一つは、海運会社が企業体質を改善したとは申すものの、なるほど従来から見ますと、ずいぶんよくなつておりますが、諸外国の企業体質に比べますと、まだ相当脆弱であるという点、どうしても指摘されねばならぬと思うのです。特に、その積み立て金等を考へてみますと、まだまだ非常に内部留保の状況が悪い。利益の状況から申しましても、最近年度で再建整備会社を全部合

わせまして、せいぜい五十四億程度の黒字にすぎぬ。体質的にも、なおこれを補強しなければならぬという点が第一点でございます。

第二点が特に重要な点でございますけれども、何と申しましても、船舶を増強するにいたしましても、国際競争条件を無視してやるわけにはまいらぬわけでございす。御案内のとおり、諸外国の建造に關する融資条件は、金利水準から申しまして、向こうのほうはやはり資金コストが安くつくということでございす。そして、各国とも建造補助なりあるいは優遇金利、利子補助をやっております、各国でやっておりますのは、大体四〇から六〇ぐらいの金利負担になっているのはなかるうかと想像されるわけでございす。それと競争しなければならぬという点が一つございす。

それから御案内のとおり、外国の船も、半分はわが国の造船所に建造を依頼しているわけでございまして、最低限わが造船所から出しておきます延べ払い条件と均衡をとる必要があるわけでございすので、その辺のことを考へまして、なおかつ今度、国際競争力を維持するために、必要最小限度の利子補給政策なりその他の助成措置をとるということ、そこにあるわけでございす。

○加藤六月委員 そこで具体的問題や抽象的問題や、いろいろ質問していきたいと思うのですが、いま次官がわが国の輸出船の問題に触れてこられましたね。われわれも今回の助成策の内容は、非常に前向きで進歩的なものがある。まず船舶建造

の実現というものと、その際における海運企業の財務の改善、いわゆる企業体力の充実というものは、両立するものかどうかというお考えについて承っておきたいと思ひます。

○村山(達)政府委員 これはもう、国際的海運界の市況がどうなるかということに最大の問題がかかっておると思いますが、少なくとも日本の経済成長は、当分の間、大体いまの水準で相当期間推移するのではなからうか。もちろん、国際的ないろいろな各国の商況等の関係がござりますけれども、日本自体で申しますと、経済成長力はまだ相当あると思ひます。

そういう面から見ますと、外航船舶はなお客観的に相当建造されるでありましようし、そしてまた、海運市況の状況も、よほどのハブニングでもなければ、大体現状でいけるのではなからうか。ただ、それにいたしまして、今度の融資条件あるいは税制等について、その辺のことは考へてゐるつもりでございまして、頭金の五〇、一〇〇というものは、前期三カ年に限つてゐるわけでございまして。特別償却についての輸入運賃の問題につきましても、二年の暫定的な措置にいたしてございまして、また、税制につきましても、新たに初年度一〇〇の合理化償却を導入したしてゐるわけでございまして。こういう財政あるいは金融、税制、これらの制度をもちまして、将来もしさらに強化する必要があるならば、十分弾力的な運用で現在の時点では間に合ふのではなからうか、こういう見通しを立てておる次第でございまして。

○加藤(六)委員 局長さんにお伺ひします。いまの次官の答弁、そうはつきりした答弁をいただいたような、いただいていないような気がするわけなんです、それは、一番最初に御質問申し上げましたように、千七百万トンに、これに二千五百万トン、今後六年間に、そうした場合には、輸入輸出六〇〇、七〇〇の積み取り比率を行なうのだといひますが、まず第一番は、荷物の確保について、はつきりした見通しがあるのかないのか、これが一点。

二番目は、二千五百万トン建造が完成したときにおける集約六社の問題が出てきておるわけですが、一応現在の時点に立つて、集約六社の船舶保有量というものはどのくらいになっておるのだろうか。それから、その場合における集約六社の自己資本比率、固定比率、そういう問題等を検討せられて、今回のこの案を出されたかどうかというところを、おわかりの範囲内でお答え願ひたいと思ひます。

○澤政府委員 二千五百万トンの荷物の確保につきましては、実は海運造船合理化審議会に御審議を願つておりますときに、あわせて経団連の各部会といひお打ち合わせをしたわけでございまして。それで結論をいたしまして、国際競争力のある船を日本の船会社がつくつていくならば、この二千五百万トンの船は十分に日本の経済界で用船していくことができるといふ結論でございまして。また、一部に、特に石油関係では、そのトン数では将来足らなくなるのではないだろうかといふような御懸念もございしましたが、これは新対策を実施してしばらくたつてから、もし必要があれば、トン数をまたふやすという方向で再検討することがございまして、ということをお願いしてございまして。日本は、日本の経済界で十分消化すると申しますか、用船をしていくという御確約を経済界からいただいております。

次に、二千五百万トンをつくりました場合の六中核体の船腹でございまして、四十三年度末で六中核体の持つております総トン数が九百七十五万トンでございまして、一応の想定のもとに、六中核体が今後六年間につくるであろうという数字を入れて考えますと、四十九年度の末には六中核体で千九百二十万トンの船腹を持つことに相なりま。

それから負債比率でございまして、現在六中核体の負債比率が六九五でございまして、今後新海運対策を実施してまいります過程におきまして、各社が一定の増資をしていくことを予定いたして

おりますが、増資をしてまいりますと、この負債比率は、大体現状を維持できる、あるいは現状よりちょっと悪くなるというところではないか、こういうように想定をいたしております。

それから自己資本比率も、現在六中核体の自己資本比率は二一・六で非常に悪いのでございまして。これだけの船をつくつてまいりますと、各社半額増資または倍額増資ということも予定してまいりますと、この自己資本比率も大体現状維持できる、このように想定をいたしております。

○加藤(六)委員 四十九年度における、たとえば負債比率は現状維持か若干悪くなる、自己資本比率はとんとんか何かで、ただし、その場合の前提条件というのは、半額ないしは倍額増資という状態だ。そのときに、いわゆる株主がその増資に必ず応じないか。それは日本の海運界に対して株主というか、国民が希望を持っておるか、あるいは発展の可能性を十分認めるかどうかということにかかってくるのではないか、こう思ふわけでございまして。

そこで、そういう問題をもう一歩突き進めまして、しからば、一応六年間の助成策というものは今回はずきり出しておる。ただその中で一つはきりしないのは、三年間は五〇と一〇〇の自己資金だ、あとの三年間は諸般の情勢等を見て判断する。わが党の出した案と根本的というか、非常に大きな違いというものが、ここにあるんじゃないか、こう私は思ふわけですが、その問題はさておいて、予約建造方式というものを、今度はなばなく取り上げられませんでしたね。そうすると、四十四年度は今年度の問題で予約建造はたちまち話がつかう。もうすぐ四十五年度の建造計画を立てる場合には、この予約建造という問題に対する自己資金を、いままでどおりの定期船五その他は一〇〇という内容が一体統一的な統制のかつかないのか。これは海運業者も心配するでしょうが、いまおっしゃったように、増資に応じんとする国民も——いまや特定の人が株を持つておるとは思ひませんけれども、国民もこの点をはつきりしてもらわなければ困る

という、六カ年間にわたる問題、これが一点。その次は、今回のものは二千五百万トン、六カ年間に限定しておりますね。そうして六年から先というものは一体どうなるんだらうか。国がいままで以上の助成政策というものを一体やっていくのだから、それとも、いままで私が承つた負債比率とか自己資本比率というのは、二千五百万トンを完成した四十九年度にどういうふうになっておるかというところを聞いたわけですが、今回の六カ年計画そのものが済んだあとに、一体、これは完全な意味の期限立法で、あとは助成するといふのか、しないといふのかということ等も、二千五百万トンの造船を完成し、海運収支の少なくとも運賃関係においてバランス上はゼロに出したいという大きな観点になってくるわけですが、六カ年間の前期における三カ年間の五、一〇〇という問題、あとどうするかという点の一点と、いま一つは、これは期限立法であつて、四十九年度には打ち切るのか、打ち切らないのか。いまから先のことはお答えいただくのはむづかしいと思ひますが、この二点について、大ざっぱでよろしいですから、御説明願ひたい、こう思ふわけですが。

○村山(達)政府委員 先の話なものですから、なかなか確定的には申し上げにくいのでございまして、海運審の答申にもございまして、漸次自己責任体制を整えていきたいという気持ちには変わりないのでございまして。そこで、三年後の頭金はどうかというところでございまして、正式にはきまつておりませんが、いろんな計算の過程では、まあ少しふやすことが可能かどうか、たとえば定期船一〇〇、その他二〇〇くらいというものが可能であるかどうかということ、試算の段階でいろいろとやつてゐるという状況でございまして。しかし三年後、はたしてそれでいけるかどうかということになりますと、その時点でなければ、なかなかわからないわけではございまして、その意味で期待はしながらも、なお弾力的な態度をとつておると申し上げていいたらうと思ふのでございまして。

それから、六年後はどうなるか、これもやはり同じことで、基本的の態度は同じでございますが、ただ考えられますことは、国際競争力を維持しなければならぬわけでございまして、将来の世界金利がどうなるかということと非常に関連があるわけでございまして。経済活動が盛んになればなるほど、やはりどうしても金利は高くなる傾向になることは当然でございます。安い金利が望ましいのでございまして、なかなかそこまでいくかどうか。特にわが国のように、経済活動がほかの国よりもとりわけ高いわけでございまして、のですから、期待はしながらも、はたしていまの助成措置をやめることができるかどうかという点は、われわれとしては、なお非常に弾力的に考えていかなければいけない。そうでない場合も十分考えられるのでございます。

関連して申し上げますと、一つは自己資本の問題がございまして、日本のように、貯蓄形態が現在のように主として金融機関に集まるという習慣を持っているところ、そうしてまた資本市場、発行市場におきましても、また、特に流通市場においてまだ整備をしていない環境におきましては、どうしても国民の貯蓄が金融機関に集まってくる。したがって、資金調達がいや応なしに集まったところから借りることになるわけですから、経済活動が非常に活発であるということとあわせ考えますと、六年後にい言ったような資金調達は、自己資本の面でいまいち割合的にいえないことは、なかなか困難なことじゃなかろうか、こういうふうな考えておるわけでございします。

結論をいたしましては、望ましいことはやはり自己責任体制を強化するということでありますけれども、他方、現実的な国際競争力の保持ということは、至上命令でございますが、その時点で考えてまいりたい、かように思います。

○加藤(六)委員 大体わかりました。しからば、昭和五十年からの問題については、そのときの国際情勢その他を勘案して、わが国の海運政策と

いうものを再検討し、そのときにはいろいろな方法を当然考慮しておるというお話を前提としまして、私は了承いたします。

そこで、先ほど承りましたところ、現在は中核六社が九百七十五万トンである。そして四十九年度の二千五百万トンが完成したときには九百二十万トン、大ざっぱな数字を申し上げますと、九百七十万トンほどを中核六社がつくる。あとの千八十万トン前後は中核以外がつくるわけですね。そこで、今回の答申にもあります、企業体制という問題が答申に出てきておるわけでございしますが、今後中核六社、集約六社というものは、いままでもおりの形で推進していくのか。先ほど次官の答弁で、自主性尊重、自主的判断というところで若干御説明がありました。この集約体制というものは今後どうしていくのか、あるいは今後の取り扱いをどうするのかということについてちょっと御説明いただきたい、こう思います。

○村山(連)政府委員 再建期間中の船舶から考えましても、やはりいまの集約体制は基本的には維持していくべきであり、また、いかなければならぬと私は思っておるわけでございします。ただ、自主性という問題から申しまして、また、資金効率の点から申しまして、かりに非集約会社でありましても、一部の財政資金を導入することが呼び水になって、そして船腹の増強に大きく寄与し得るような環境があれば、財政融資をすべて集約会社以外のものに閉ざすべきではない、かように考えておるものでございしますから、今度はその道を聞くというのが一つの今後の試みでございします。

ことしで言いますと、九百十億の財政資金のうちの一部を非集約会社に門戸を開放しようというのは、その辺にあるわけでございします。さらに先ほど申しましたように、船造会社につきましても用船について自主性を上げていく、また、外航船でございしますから、相当近代的大型の船を要求されるわけでございまして、単独ではなかなかできない場合があると思うものですから、今後は運輸省におきましても共有方式で、ひとつ中核六社

以外のものについて、それは共有方式でどんな建造を進めるようなことに頭を使うべきではなからうかということ、今後の新海運政策については、この辺にも十分指導してまいりたい、かように思っております。

○加藤(六)委員 あまり時間もございせんので、簡単にばんばんとまとめたい、こう思います。

そこで、私が考えまして、しかも答申を読ましていただきました、そして出された法案を読ましてもらいまして、小さい問題はたくさんあるわけでございますが、この答申の中には、船員対策あるいはコンテナ対策、港灣整備等いろいろ問題があるわけでございしますが、せっかく二千五百万トンをつくらせて、運賃収支をバランスゼロにしようとしたとしても、この港灣経費その他で二億四千二百万ドルのおかつ赤字が出るような計算をされておるわけです。これについてまず港灣経費、これが非常に大きいように思われるわけでございしますが、これについてのいわゆる海運業における環境整備と申しますか、そういう問題が非常に重要な問題になってくるんではないかと思ひます。これは海運局長のなんでもなくて、港灣局長でないかと思うのですけれども、希望がございしますならば、こういうようにしないと、さらに海運国際収支全体のバランスがよくとれないということがあったら、この席で承っておきたい、こう思うわけです。

○澤政府委員 ただいま先生のおっしゃいましたことは非常に重要なことでございまして、運輸省といたしましては、二千五百万トンの船をつくりましても、その船がよく回るようにしていただくかなければならぬわけでございします。先生も御心配になりましたように、現在でも港は、特に神戸とか横浜とか、こういう大きな港におきまして船の滞船が非常に目立っております。棧橋の指定を受けるのを待つ船が、毎月相当の量あるわけでございします。それでこれは港灣局ともいろいろ相談をいたしまして、御承知のように港灣整備

五カ年計画を閣議決定していただきまして、この線に沿って港灣の整備を促進してまいろう。それから今後、コンテナ船が非常に増えてまいらると思ひます。これにつきましても、埠頭公団の手によりまして、コンテナの棧橋を整備していくということを検討いたしております。その他検疫制度、検疫による船待ち等も相当ございします。これは運輸省の所管ではございせんが、関係省といろいろ協議を進めまして、これらの点の解決もあわせて行なっていきたい。このように環境を整備いたしまして、二千五百万トンの船がでましても、これがよく回転するように、できる限りの努力をしてみたい、このように考えております。

○加藤(六)委員 実は滞船状況の説明と、さらにふえんされまして検疫問題のことまで、いま局長からお話がございまして、私は全く同感でございます。特に、せっかくこれだけのものをやりましても、わが国の各港灣におけるパース待ちの滞船時間というものは、年々長くなってきておる。昭和三十九年が二十二・九時間一隻当たりというものが、四十二年においては四十五・六時間というものになっておる。しからば、一隻一時間船が滞船するとどれだけの損失になるかというところは、当然数字で出るわけでございします。これは運輸省の政策として当然取り上げてもらってよくやらないと、いわゆる企業体力の回復ということにならないわけですが、それより私は、局長さんがおっしゃるように、港灣整備五カ年計画その他あるいは外資埠頭公団、いろいろな問題でいま必死でやっているわけですが、次官、ここで問題になるのはこの検疫という問題——きょうは実は検疫問題と船員問題を取り上げて十分議論いたしたかったわけですが、特にこの検疫問題が目に見えない滞船損失になっておるわけですね。いろいろな計算がありますが、かりに一隻一日滞船すること損失が八十万円ぐらいになるとしまして、この検疫制度というものは、特に日没から日の出までは原則として検疫しない。この問題は、いわゆる検

疫法第十条のただし書きの問題が一つあるわけですが。これは、いま単に日本の海運業界ではなくて、諸外国からわが国の港に入ってくる船全部からも大きな問題になっておるわけです。

二番目は、検疫官の数の不足といいますが、その表はいろいろあるわけですが、船舶の増強に比例して、検疫官の数が思うほど伸びていない。これは、検疫というものは機械化し、合理化しようにも、なかなかできないわけですね。そうすると、その要員の確保の問題、これが第二番目の問題です。

第三番目は、検疫の簡素化という問題等も取り上げなければならぬのじゃないかと思ひます。この三つの問題が環境整備の中における、港湾と並んで私は非常に重要な問題だと思ひます。これは担当外でございしますから、答弁は要求いたしません。こういう点について、今後運輸省も関係者に十分働きかけていただくようお願いしておきます。

最後にもう一つお伺いしておきたいのは、いわゆる船員対策の問題でございします。船員対策が、われわれいろいろあちこちから模様を聞きまして、いわゆる外国船員を雇う問題その他が出てくるわけですが、あるいはまた、海員学校の増強の問題、レベルアップの問題、こういう問題等が出てくるわけですが、船船局長、船員局長はこの席へおいでになりませんが、わが国の船員対策というものは、今後どうなくてはならぬかという点について、次官のほうから御所見をひとつ承っておきたいと思ひます。

○村山(達)政府委員 検疫制度につきまして非常に重要なポイントを御指摘いただきましたが、これは実は目に見えないようございしますが、われわれもこれが今後の海運界の発展の大きなポイントと聞いておりますので、今後せっかく努力してまいりたいと思つておるわけでございます。

船員問題につきましては、最近におきます労働力不足を反映いたしまして、やはり省力投資その他が急がれるような環境でございしますので、これ

の整備につきまして、せっかく氣を使つておるわけでございますが、今年度はとりあえず、商船高等専門学校の定員を二百名増加する、あるいは海員学校につきまして、村上に新たに八十名つけることにいたしまして、十分とは申しませんが、できる限りの努力をやつておるわけでございますが、今後ともこの点の増強を推進してまいりたいと思つておるわけでございます。実はこの問題はやはり運賃との関係、それから賃金との関係、こういうところとも非常な関係があるわけでございますので、海運界の体質改善に、今後さらに船員の確保のためにも体質改善につとめてまいりたい、こう思つておるわけでございます。

○加藤(公)委員 大体私の聞きたいことの三分の一ぐらい質問させていただいたわけですが、昭和四十四年度の予算というものと新海運対策というものをいろいろ比較検討してみますと、次官、たとえばこの審議会の答申では、三国間助成というものをこれからのわが国の海運の問題として強く訴え、取り上げておられる。ところが、予算上の措置を見ますと、逆とは言いませんけれども、必ずしも前向きな三国間助成をやつておるとは思えない。あるいは開銀と輸銀とのワクの問題等を検討ししましたも、輸銀関係における輸出船の財投のワクはふえておる。開銀関係においては、いまも申し上げましたが、自己資本の投入という関係があつて、これは金額的、ワクの的に見ると減つておる。こういう矛盾を感じるわけで、わが国のこれからの海運対策というのは、総合的に、環境整備もあれば、三国間助成もあれば、全体的に大きくくめて持つていかなくちゃならない。いままでの企業助成的なにおいが若干なきにしもあらずであつたけれども、一番最初私からも申し上げ、次官からも御答弁がございました、わが国の経済成長というものと国際経済の動向というものを考えた意味の新海運政策であるということから、非常に前向きで、相当きびしいけれども、これを克服しなくてはならないという気持ちがわれわれの中にもあるわけですが、ひとつそういう三国間助

成とか、いろいろな問題に手抜かりのないようにやつていただくことを希望いたしまして、私の質問は終わらしていただきます。どうもありがとうございます。

○村山(達)政府委員 最後に最もむずかしい点を御指摘いただいたわけでございますが、もとより積み取り比率を上げることが大事であるが、三国間輸送も大いにやらなければならぬ。これは結局、船腹量の問題になるわけでございます。一定の船腹に限定いたしますれば、積み取り比率を高くいたしますれば、三国間輸送が少なくなりま

す。三国間輸送を上げますと、積み取り比率が少なくなるといふ関係にございしますものから、どうしてもこれはその時点においてどれだけ船腹増強ができるか、それが全体の財政資金なりあるいは民間の資金を導入することによつてどこまでできるか、そういう国民経済的資金量の関係と、それに耐え得る企業体質を持つていかどうか、こういう総合判断にかかるわけだろふと思つてございします。しかし、わが国の経済の体質、貿易立国であり、海運国であるということを考えますと、どうしても海運界の体質の強化、それによりまして外航船腹の増強ということが、他よりはどうしても優先されるべき政策ではなからうかとわれわれ実は思つておるわけでございます。そういう観点につきまして、今後はできるだけ増強をはかりまして、積み取り比率とあわせて三国間の輸送についても、今後さらに拡大してまいりたい、かように思つておるわけでございます。

○砂原委員長 次回は、明十六日水曜日午前十時より委員会、委員会後理事会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十七分散会

昭和四十四年四月二十三日印刷

昭和四十四年四月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局