

第六十一回国会 運輸委員会 議 録 第二十一号

昭和四十四年四月二十二日(火曜日) 午前十時三十五分開議

出席委員

- 委員長 砂原 格君
- 理事 阿部 喜元君 理事 大竹 太郎君
- 理事 徳安 實蔵君 理事 古川 文吉君
- 理事 小川 三男君 理事 山下 榮二君
- 加藤 六月君 金子 岩三君
- 川野 芳滿君 菅 太郎君
- 木部 佳昭君 四宮 久吉君
- 西村 英一君 福家 俊一君
- 福井 勇君 箕輪 登君
- 井上 泉君 板川 正吾君
- 神門至馬夫君 内藤 良平君
- 渡辺 芳男君 内海 清君
- 沖本 泰幸君 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
- 運輸省船舶局長 佐藤美津雄君
- 運輸省船舶局長 高林 康一君

委員外の出席者

- 厚生省公衆衛生 実川 涉君
- 局検疫課長 専 門 員 小西 眞一君

四月二十二日

委員池田頑治君辞任につき、その補欠として内海清君が議長の名で委員に選任された。

同日 委員内海清君辞任につき、その補欠として池田頑治君が議長の名で委員に選任された。

四月十八日

因鉄新井、飯山線建設に関する請願(小坂善太郎)

第一類第十号

運輸委員会議録第二十一号

昭和四十四年四月二十二日

郎君紹介(第四五八号)

因鉄の合理化計画反対に関する請願(林百郎君紹介)(第四五八号)

岐阜市を通過する東海道線等の高架化実現に関する請願(石田幸四郎君紹介)(第四七二八号)

海上保安庁に海難救助の飛行艇配置に関する請願(池田頑治君紹介)(第四七二九号)

同(内海清君紹介)(第四七三〇号)

同(春日一幸君紹介)(第四七三一号)

同(鈴木一君紹介)(第四七三二号)

同(竹本孫一君紹介)(第四七三三号)

同(玉置一徳君紹介)(第四七三四号)

同(門司亮君紹介)(第四七三五号)

同(吉田之久君紹介)(第四七三六号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

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(内閣提出第三九号)

○砂原委員長 これより会議を開きます。

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、審査を進めます。

○内海清君

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

○内海(清)委員 私は、この法案についての質問に入ります前に、簡単にひとつ私どもの基本的な考え方を明らかにしておきたいと思ひます。

まず第一に、私どもは四十四年度予算に計上されております外航船舶のいわゆる大量建造であります。これは賛成の立場をとっておりますのでありますが、これには賛成の規模の拡大に見合いません。すなわち、貿易の規模の拡大に見合いません。が、邦船積み取り比率の引き上げを現行に維持するために、長期的な大量建造計画が絶対に必要である、かように考えておるのであります。

それから第二に、今回政府案として提出されておりますこの利子補給法の改正案及び再整備法改正案の基本方向には、これまで賛成の立場でありました。なぜかと申しますならば、昭和三十九年の再整備法が開始されてから今日まで、わが国の海運企業というものは、減価償却不足と計画造船の元本の延滞をほぼ解消する目安がついてまいりました。が、しかし、まだ何と申しても、企業の本質は健全だとは申されません。のみならず、約三百六億の利子支払い償還分をかかえておる状態であるからであります。かつまた、国際海運の環境を見ますときに、これはきわめてきびしいものがあります。したがって、あくまでも国の責任におきまして大量建造を実現していく、そのための海運企業の能力を十分活用していく、こういう見地に立つておるわけでありまして、私どもはこういう意味から、この政府案の基本方針につきましては、大體肯定的な立場に立つておるわけでございます。

さらに第三にいたしましては、利子補給の問題でありますけれども、外航海運業というものは、本来的に国際競争産業でありますから、国家的要請に基づく計画造船につきましては、船主負担金利の引き下げをはかるために、暫定的に利子補給という企業力の助成策を続けざるを得ないのではなからうか、かように考えておるのであります。こういう方針に立ちまして、私どもは考えておるわけでありまして、こういう基本的な立場に立つて、若干の質問をいたしたいと思ふのであります。

すでに多くの質問者がありましたので、私の考えておりましたことも、ある程度質問にも出たようにあります。ことに私は、最近直接本委員会におりませんで、外からながめておりました、常々感じておる点等を加えながら質問申し上げたいと思ひます。したがって、多少現在までの質問と重複する点もあるかも存じませんが、この点も御了承いただきましてお答えいただきたい、かように考えます。

そこで、第一点として質問いたしたいと思ひます

ことは、今回政府が提案されたところの、四十四年度から六年間で二千五百万総トンの建造、この計画であります。ところが、この計画を見ますと、外航船舶建造だけが裸で提出されておる。これに関連いたします港灣の施設あるいは乗り組み員の確保、その労働条件、あるいはコンテナの輸送施設、あるいは荷役問題、さらには検査問題等をも含めまして、これらの関連事項が、この大量建造に伴ひましてどう整備されていくのか。この問題は、私の見るところでは、全く明らかにされていぬと思ふのであります。今日までの政府の長期経済計画が、近代産業の大企業の高成長を中心として置かれてまいりました。その関連の社会資本の充実というものが、いつも立ちおくれたきた実績があるのであります。この点を私は非常に憂慮いたしたのであります。

そこで、まず総論としてお伺ひたい。きょうは大臣が他の委員会で、御出席にならないことはなほ遺憾に思ひますが、責任のある立場でひとつ政務次官にお答えいただきたいと思ひますけれども、港灣、それから船舶、あるいは造船、検査、これらの関連政策をどのように整備していくおつもりであるか。各論としては後ほどお伺ひたいと思ふのであります。まず総論といたしまして、海運政策の総合的展望を明らかにしていただきたい、かように思ふのであります。

昨年十一月に答申されました海造審の提案いたし、外航船の建造以外の各般の施策についてお伺いいたすわけであります。

○村山(運輸)政府委員 お答え申し上げます。

ただいま内海委員御指摘のように、今度の外航船の建造計画は、今後六年間二千五百万トンというところでございまして、これが円滑に遂行されるためには、御指摘のように、これに関連する諸計画が一緒になって進められねばならぬのでございまして、御指摘のように、港湾問題、船員問題、あるいは造船能力の問題、さらには検疫制度、これが付随してまいらなければならぬのでございまして、この点につきましては、政府におきましても、できるだけその諸政策の遂行につとめてまいったのでございまして、すなわち、港湾計画におきましては、御案内のように、一兆五百億というオーダーで四十三年から五カ年計画を組んでございまして、その港湾の整備の審議会におきましては、船主あるいは港湾の管理者、こういった人たちの意見を十分お聞きすると同時に、今度の建造計画で何年後は一体何トンぐらいの船になり、それがどれくらい入るであろうかということを中心として、この点につきましては、今後さらに技術的にこまかい問題は、これから非常に詰めるということでございますが、大筋といたしましては、一応計画はすべて合っておりということでございますが、具体的問題については、今後さらに検討を要する問題は多々あると存じます。

それから、船員計画につきましても御指摘のとおりでございます。今後一般の労働力の不足の上に、特に船員につきましては、労働力不足が心配されるのでございまして、今度の予算編成にあたりまして、高級職員につきましては商船高専の定員増、従来四百名ありましたのを五割増で六百名程度にございまして、また、船員のほうも、だいたい足りないと思われるのでございまして、新たに新潟の村上に新しい海員学校を建てることとし、既存のものについても、定員増をいたしておるのであります。船員全体の需給見通

しをいま立てておりますが、全般的に申しますと、まず前半の三年間は何かいじくじやなからるか、後半になりまして少し不足感の感じがいたします。特にオフィサーの段階でなくて、むしろ主任部員のほうで少し心配されるのであります。それから一部申し上げますと、甲種船長、甲種機関長等についても、従来は年間大体百三十名程度が要請されておりましたが、最近大体の需要を満たしておるのでございまして、この一年ばかり少し足りないかもしれない点がございますので、これらの資格取得の制度について、これらの情勢に対応いたしまして、さらに弾力的な運用をやつたらどうかということで、現在検討中でございます。

造船設備につきましては、計画造船のほうとびつたり歩調を合わせておまして、船台の利用のしかた、それから明かし方等につきまして、この点等十分連携をとっておるといふことでございまして、

検疫の問題につきましては、御指摘のように、むしろ非常に小さい問題でございまして、検疫官が足りないということをおぼえておられまして、この点につきましては、今後さらに予算要求その他の段階でさらに一層努力する必要がある、こういうふうにお考えおられる次第でございます。

○内海(清)委員 ただいまのお話によりますと、大体二千五百万トン建造に見合った各般の施策を考へておる、こういうことでございまして、これらにつきましても、さらに少し各論的に掘り下げてみたいと思ひますが、いままでの経過を見ましても、今後の問題を見ましても、その問題が時間的に、今度の問題を見ましても、なかなか困難な問題が多いと思ふのであります。この間もいろいろ論議されておりましたが、たとえばコンテナ輸送の問題にしましても、これは海陸を通じての輸送体系を整わなければならないということでございます。ところが、現在までの状況を見ますと、なるほど直接運輸関係におきましては、ある程度これが進んでまいりまして、建設関係

との関連において、陸上輸送という面ではなかなか十分な時間的なマッチができていない、こういう面も見受けるようであります。そういうふうな点を一々あげますと、かなりの面にわたって言えると思ふのでありますので、きょうは時間のあります範囲内、それらの問題につきましても、できるだけお尋ねいたしたいと思ひます。

そこで第二点として、この二千五百万総トンという建造量であります、この問題についてひとつお尋ねいたしたいと思ふのであります。

第一番には、二千五百万総トンの算出根拠として、運輸省は昭和五十年までの年平均経済成長率を八・五％と想定しておる。そうして昭和五十年の通関輸出額を二百三十六億ドル、それから通関輸入額を二百三十三億ドルに想定して算出されておるよう思ふのであります。ところが、その後のいろいろな経過を見ましても、あるいは福田大蔵大臣は、今後の経済成長率は年率一〇％程度になるだろうというふうな考え方も述べられておられます。また、四十三年度の通関の実績から見ますと、五十年度のこの想定は、低過ぎるのではなからうかという気が私はいたすのであります。もちろん生きものでありますから、どういふ事態が起きてくるかわかりませんが、今日までの状況から推定いたしますならば、そういうふうにお考えの通りであります。したがって、二千五百万総トンでは輸出が六割、輸入七割という邦船積み取り比率の実現は困難なものではなからうかと考へるのであります。

そこでお伺いいたしたいと思ひますことは、邦船積み取り率の引き上げの目標を実現いたしたためには、二千五百万総トンに追加するプラスアルファの建造量を計画することがあり得るのかどうかということでありまして、そのように計画に一つの弾力性があるならば、今後の推移によって、ある時期においてこれが訂正されなければならぬであらうし、その辺のところをひとつお伺いしておきたい。もちろん、これにつきましては、造船の業界において今後六年間に二千五百万総トンとい

う、それを一つの目標として進んでおるわけでありまして、もしこういう計画が変更があり得るとすれば、このことはできるだけ早く察知してこれをやりますことが、海運のみならず、すべてのこれに関連した産業の発展という上に、きわめて重大な問題ではなからうか。こういう意味合いで、特別にお伺いいたす次第であります。

○村山(運輸)政府委員 ただいま御指摘のように、今度の建造計画の一つの目標といたしまして、積み取り比率を計画年次の最終年次におきましては輸出六〇、輸入七〇ということを一つの目安にいたしておるのでございまして。現状で申しますと、四十二年の実績では輸出が三七、輸入が四七でございまして、外国用船を入れますと、その上にさらに一〇％くらい積み取り比率が上昇するわけでございますから、それだけ四七、五七というふうにお考えようと思ふのでございまして。したがって、今後機械的に計算いたしますれば、実質的なシェアの拡大は、それぞれ一三〇程度努力すればいいという計算になるわけでございますが、その前提といたしましては、ただいま内海委員御指摘のように、経済成長率を八・五という中期経済計画の見通しによつておられるわけでございます。その後の実績を見ておきますと、日本経済のバイタリティが強いために、それを上回つて国民経済が伸びていることは、もう御指摘のとおりでございます。したがって、この目標を達成するためには、いずれの時期におきましてか、今度の二千五百万総トンという計画は、ある時期に改定をしなければならぬというふうにおぼえておられるわけでございます。ただ最初でございますが、いまのような計画を立てておられますが、実施の状況によりまして、できるだけ早い機会に、実情に即したような改定案を考へてみたい、かように考へておる次第でございます。

○内海(清)委員 この二千五百万総トンの建造計画というものは、わが国の経済の高度成長、各産業の成長を、海運の側から十分ひとつ援助しよう

ということ、いま一つは国際収支の改善という問題、少なくとも運賃収支をとんとんにしようではないかという、二つの大きな目標があったように思うのであります。そういう点から考えまして、わが国のこの経済の成長に見合つて十分計画が進められていかなければ、この二千五百万という建造計画の意味が薄れるのであります。そういう意味から申しまして、さらには先ほど来申しましたような、ただ単にこの目的だけではなしに、この大規模建造には多くの関連の産業があるわけでありまして、これまたきわめて影響が大きいという点でございます。これらの点で、この見通しにつきましては、できるだけ早く経済の発展の推移を検討しながら、弾力的にこれを改定していったらきたい、これは強く要望いたしたいと思うのであります。

それから第二点としてお伺いしたいと思つて、いま国際海運の体制といたしまして、外航船の稼働率をいかにして引き上げて企業収益を高めていくかということ、これはきわめて重要な問題であると思つております。最近の様子を見ても、専用船におきましても油と鉱石の混載船、何か油と鉱石とを混ぜておきましても、混載船、それから一般貨物船等は、三國間輸送の拡張、こういうふうな積極的な商圏拡大と申しますか、こういう競争がきわめて激烈になりつつある。当然であると思つて、その観点に立って見ますならば、今後の海運政策というものは、単に船腹の増加による邦船積み取り率の引き上げだけが目標ではなくなるのではなからうか。三國間の輸送の振興、それから専用船の多角的な活用というものを、つまり船腹の稼働率、これを引き上げる問題が大きく浮かんでくるのじゃないかと思つております。

私、しろうとなりに考えてみますと、わが国の立地条件から考えまして、この三國間輸送の問題、これはいろいろ困難な問題があると思つております。しかし、困難だからといって、これをそのままにしておいたのでは、この問題は解決しない。政府におきましても、十分この面の検討はす

でにされておることと思つております。どうして船腹の稼働率を引き上げていくか、そのことが、すなわち海運企業の基盤の強化と発展に直接つなげる問題であります。こういう点で国際競争に負けていったのでは、日本の海運業というものは、船腹はふえましても、いつまでたつても企業体質がなかなか改善できないということになると思つております。この点についてお考えがあれば、ひとつお伺いしておきたいと思つております。

○澤政府委員 先生の御指摘になりました三國間輸送の問題は、日本の海運が世界的な規模において今後伸びていくためには、非常に重要な問題でございます。ただいままで三國間輸送があまり伸びなかつた理由はいろいろございまして、一つは日本の輸出入の貿易物資の輸送が非常に忙しかつた。また、日本の海運企業の経営力、経営内容が非常に弱かつたために、長期用船契約のあるものを、計画造船の上におきましても優先的につくりだしてまいつたということがございまして、長期用船契約のありましても、日本の輸出入物資のピストン輸送ということに相なります。また、戦前のように三國間輸送が伸びない理由といたしまして、日本の商社が戦前におきましては、非常に活発に三國間貿易を実施いたしておつたのでござい

い。政府におきましても、十分この面の検討はすでにされておることと思つております。どうして船腹の稼働率を引き上げていくか、そのことが、すなわち海運企業の基盤の強化と発展に直接つなげる問題であります。こういう点で国際競争に負けていったのでは、日本の海運業というものは、船腹はふえましても、いつまでたつても企業体質がなかなか改善できないということになると思つております。この点についてお考えがあれば、ひとつお伺いしておきたいと思つております。

○内海(港)委員 三國間輸送ということが今後の船腹の稼働率を引き上げる、同時に海運企業の体質の改善に役立つ、こういう点から考えまして、これは非常に重要なことだと思つております。これは先日も論議されておりましたけれども、これは三國間輸送の助成がだんだん減りつつある、これはむしろ私は、國の施策は逆行ではないかという気がいたしますのであります。この点に關しては、私は運輸省はもとと強腰で政府内部においてこの主張を通すべきである、こう思つております。これがだんだん行なわれまないと、世界の海運界において、やはり体質の強い海運会社ほどこの点は競争力が強いわけでありまして、今後この点については十分意を注いでもらいた。

同時に、この集約当時の状況から考えてみますと、従来は主として三國間輸送に当たつたのは、集約に参加しないような、不参加の会社がそういう傾向にあった、したがって、集約以来、三國間輸送ということがますますわが國においては低下してきたというふうな感じを私は持つわけでございます。この不集約会社に対しましては、一応集約の効果がある程度あつたといつても、だんだん助成策も出てまいつたやうでありますから、これとあわせ考へて、今後、十分三國間輸送に足を伸ばさなければならぬと思つて、そういう点については、どういふお考えですか。

○澤政府委員 三國間輸送のための財政資金、あるいは助成資金等の取得につきましては、今後とも大いにがんばつてまいりたいと思つております。それから、非集約会社が三國間輸送に比較的活躍しておりましたことは、先生御指摘のとおりでございます。再建整備期間中には、非集約会社には國の財政資金は出さないということに相なつておつたのでございまして、再建整備期間が終つてからは、非集約会社に対しまして、財政資金をある程度出そうということが海運造船合理化審議会の答申にもございまして、政府もその答申を採用いたしましたので、今後は非集約会社の三國間輸送に対しても助成をしてまいりたい、このように考えております。

○内海(港)委員 この点はひとつ、四十四年度の予算はもう通つておるわけでございますから、来年度以降において十分考へていただきたい、かように思つております。

それから第三にお伺いしたいと思つて、最近におきまします造船工業界の世界の大勢を見ますと、造船コストがかなり上昇しておると思つております。私の調べましたものによりますと、一昨年か昨年にかつた実績を見ますと、一六%の上昇である、西独が一五%内外の上昇である、日本でも一〇%から一二%程度の上昇となつて、こういうふうな思つておるやうでありますから、大体いま世界の大勢として、どういふふうなものであるか、一応お聞かせいた

○佐藤(美)政府委員 お答えいたします。日本で受注しております輸出船につきましては、昭和四十三年度の船舶の上昇を見ますと、対前年度比六、七%の上昇となつております。これに對しまして、国内船の船舶の上昇というのは大体七%足らずでございます。ただいま先生のおっしゃいました今後の船につきましては、いろいろ新聞にもあるいは書いてあるわけでございますけれども、御存じのように、工賃の値上がりが大

○佐藤(美)政府委員 お答えいたします。日本で受注しております輸出船につきましては、昭和四十三年度の船舶の上昇を見ますと、対前年度比六、七%の上昇となつております。これに對しまして、国内船の船舶の上昇というのは大体七%足らずでございます。ただいま先生のおっしゃいました今後の船につきましては、いろいろ新聞にもあるいは書いてあるわけでございますけれども、御存じのように、工賃の値上がりが大

十数%でございます。昨年は一四%ほど上がりました。工賃の船舶に占める割合が大体二〇%くらいでございますので、船舶に影響するコストとしまして、大体三%近くの自然上昇ということになります。そのほかに関連工業品がござりますが、これが船舶の約四〇%近くを含んでおります。もちろん、その中には主機も含んでおるわけでござりますが、そうしますと、この値上がりは多少ござりますので、したがって、平均いたしますと四、五%の値上がりという事は、やむを得ないじゃないかというふうにわれわれのほうとしては考えております。

○内海(清)委員 これはすでに好むと好まざる、世界の造船工業界の一つの大勢であると思えます。わが国におきまして、造船業界はきわめて繁忙であったけれども、利潤はなかつたというものが、最近、船舶の上昇などで多少造船業界も上向きつつあると思えますけれども、設備の大型化と同時に、ずいぶん苦しいでまい。したがって、造船のコストの上昇ということ、好むと好まざるとにかかわらず、これはある程度認めざるを得ないというのが現実であると思えます。そういう観点に立ちますと、この二十五万総トンの計画の実施にあたって政府は、船舶がだんだん上がる、この船舶高を避けるわけにはまいりません。でありますから、この船舶高を不可避の方向として織り込んでいかれるのかどうか、この船舶高によりまして、所要資金量はやはり年々増加していかざるを得ぬであろう、その総額は当然に膨張する、こういうふうな考えるのでありますが、その点については、どういふふうにお考えになりますか、お伺いしておきたいと思えます。

○澤政府委員 お答え申し上げます。二十五万総トン計画を立てますときには、一定の造船コストの合理的、と申しますとおかしいのでございますが、一定のコスト上昇ということ、もちろんその資金計画には考えてござります。ただ、日本の船主の発注します計画造船は、日本の造船のベースをなすものでござりますし、

その量も自己資金船を合わせますと、いまや三百万総トンをこえようとしておりました、非常に大きなベースになつておるわけでござります。日本造船所と日本の船会社との関係は、単に一回や二回だけの関係ではござりませんが、これから非常に長いおつき合いをしていく関係にあると思えます。したがって、この造船の船舶というものは、単にコストだけではないに、いわゆるプライスと申しますか、あるいは長い間の顧客関係というふうなことも考えていただきまして、造船所と船会社の間で船舶交渉にあたりましてはよく話し合つていただいて、そしてなるべく安い国際競争力のある船を、日本の船会社に供給していただきたいというふうな考えておきますし、省内でもそういう実情でござります。

○内海(清)委員 もちろん、いまのお話しのとおりであり、しかし、実際の問題としては、そこにやはりそれぞれの立場によつて、なかなかむずかしい問題も出てくる。したがって、それぞれ主張の立場によつて、国家的な見地に立つてこれを調整していくのが、政府の役目ではなからうかと私は考えるのであります。でありますから、これは従来のあれから考えますれば、政府内でも非常にむずかしい問題だと思つておられますけれども、やはり両産業が国家的立場において健全に発展していくという見地に立つて、政府におきましても、それぞれの時点における情勢を確実にキャッチしてこれを調整していく、この点がきわめて大事な点ではないかと思つておられます。どうかこういう問題につきましても、もちろん従来も慎重にやられたわけでありませうけれども、今後はより一そこの御検討をお願いしたいと思つておられます。

それから次の問題といたしまして、海運企業のあり方について少しお伺いしたいと思つておられます。その第一点は、二十五万総トンという大量建造に臨みまして、海運企業は定期船で五%、その

他に一〇%の自己資金を投入するのだ、そうして四十七年度以降、各企業の経理状態を考慮して、その投入量をさらにふやす方向に進む、こういうことに相なつておると思つておられます。少なくとも第六年度の自己資金の比率をどの程度に高めるとか、一応の構想はあつてしかるべきだ、かように考へるのであります。私は、この海運企業の株式の復配というものは、これは喜ぶべき現象であると思つておられますが、長期建造に自己資金負担が必要である、こういうことからいたしますならば、当然に船舶の償却その他のいわゆる企業体質の健全化のために、できるだけ社内留保、こういう企業努力を政府はもっと強力に指導せなければならぬのじゃないか、こう思つておられます。さらに、各船会社の企業体質改善のために、各企業間の業務提携あるいは企業合併、こういうふうなものも積極的に指導していく、これが必要ではなからうかというふうな考へるのであります。この点についての考へ方を、ひとつお伺いしたいと思つておられます。

○澤政府委員 まず第一点の自己資金でござりますが、四十四年度から四十六年度までにつきましては五%、一〇%の自己資金が企業内部の留保金あるいは増資の資本金等を充てて、実施できるといふことが確実でございましたので、まず三年間だけきめたわけでございます。四十七年度以降につきましては、一応の見通しは持つておつたのでござります。また、海運造船合理化審議会におきましても、四十七年度以降の自己資金については案も出たのでござります。しかし、四十七年度以降、海運の経営内容は一体どうなるか、あるいはそれまで各船会社の増資が、どの程度順調に行なわれるかというふうなことにつきまして、現在の時点からきめてしまふよりも、いま少したちまして、四十七年度の直前において船会社の経理内容をもう一度再検討して、自己資金投入量をきめるほうが、もつときめこまかい親切な行政ではないかというふうに相なりまして、このようにきまつたのでござります。

それから船会社の増資を進めていきますことは、これは負債比率の改善という面からもちろん、あるいは自己資金の能力の充実ということからも、これは船会社自身としても今後大いに増資につとめていくべきである、このように考へておられます。

それから企業間の業務提携等につきましては、これは海運造船合理化審議会の答申にもござりますが、この五年間の集約体制というものは、さらにこれを今後とも維持強化する、それから企業が業務提携を強化して、日本の船会社の間で不当な競争を行なうことのないように、今後とも提携強化、集約体制の維持強化ということを希望するといふことが海運審の答申にもござりますが、これは再建整備の法律がなくなりましたので、政府が法律をバックにして指導するといふことはできませんが、海運審の答申に沿つて、船会社が自主的に提携強化をすることを強く期待しているわけでございます。

○内海(清)委員 企業の体質を強化する、そのために増資も必要だ、増資するためには配当も必要だ、非常にむずかしい問題があるわけですが、しかも、現在までも国が相当助成してきた、そういうふうなもので大きい配当がされるということについては、これもまた国民感情としても、いろいろな問題があると思つておられます。そこでこの配当は、集約会社はだいたい復配したのです。各企業の業績によつては、配当は今後ますます行なわれていくだろうと思つておられますが、これについては、たとえば金融業のような、配当については一定の期間見直しを立ててこれを押える。少なくとも国際的な産業でありますから、それらの点が非常に困難なことはありますけれども、そういうふうな考へ方も生まれてくるわけでありませう。そういう点についての考へ方を、あればちよつとお伺いしておきたいと思つておられます。

○澤政府委員 配当の問題は、先生御指摘のとおり、非常にむずかしい問題が含まれていると思つておられます。

ます。国の助成を受けている企業が、非常に膨大な社外流出をかってにやるといふことは、これはやはり許されないと存じます。しかし一方、増資は自己資金を充実していくということも、これは財務比率の改善の上から、非常に重要なことと存じます。したがって、今後の新海運政策のもとにおきましては、やはり一定の配当基準というものを政府でつくりまして、業界に示して、増資が可能な範囲で、しかも内部留保ができるように、すなわち、配当性向が一定の比率を保てるように、そのような基準を考えて業界を指導してまいりたい、このように考えております。

○内海(清)委員 この点が、今後、海運企業がだんだんと基盤が強化されるに従って起きてくる問題だと思つております。この点をよほどよく指導されなければ、やはり海運業というものに対して、国民的な理解が十分に得にくいという面が出てくるわけでありまして、したがって、もしも海運界が、いつまでもこの好況が続くとも限りませんが、あるいは不況が来たおりに、さらに一そう海運界が苦境におちいる、こういう点は、長期的な考えに立つて今後進めていかねなければならぬ問題だろ、こういうふうな考えるのであります。

時間がありませんから、だんだん進みますが、第二点で、集約が大体終わりました、その結果を見ますと、集約の目的は大體達成いたしました、すでに船会社の企業力に格差が出てきた、こういうふうには私は感ずるのであります。ところが、海運審の答申は、集約体制に参加してない企業に対しても、オーナーを含めて今後は計画造船の对象としていく、こういう答申が出ておるわけでありまして、このような中小規模の企業の育成方針、これは主として、中小企業と言つたほうがいいかと思つておりますが、それを今後どういふふうにして育成していけるかという点につきましてもお伺いしておきたいと思つております。

○海政府委員 ます、集約に参加していません会社

の中でも、先生御指摘のように、系列会社あるいはオーナー、専属会社とあります。これらの企業の立ち直りの程度は、中核会社に比べて非常におくれていると思つております。これは、法律上の要件はもう充分に満たして、償却不足は解消し、延滞も解消してはおりますが、企業の内留保その他の中核会社に比べて、格段の相違があることは、御指摘のとおりでございます。海運造船合理化審議会の答申におきましても、これら立ち直りのおくれているオーナーについて、政府を含めまして、今後関係者は一そうの協力をしうということがいわれております。それで、今後の計画造船におきましても、中核会社と共有をすることが、あるいは現在の計画造船以外に、開発銀行の資金を使ひまして、スクラップ・ビルドという制度を主としてオーナー向けに採用いたしてあります。このスクラップ・ビルドによつて、今後ともオーナー中心に船をどんとつくらせるといふようなこと、あるいは再建整備期間中は、オーナーは自分の全船腹をその親会社に貸さなければならぬ、こういう法律上の要件になっておりましたが、今後は自分の親会社以外にでも、採算がよければその船を貸したいといふようなことで、今後とも政府も船主協会も、その再建と申しますか、企業の経営内容の改善に大いにつとめてまいりたいと思つております。

それから、集約体制に参加してない会社は、従来、造船所の延べ払い資金を中心にして船をつくつてまいつたわけでございます。造船所のこういう融資の力も融資の量もだんだんと減つてまいりますので、財政資金を少しつけば船ができるというふうな場合には、集約体制を妨げない限り、こういう非集約にも財政資金を貸していただくか、こういう海運審の答申でございます。政府もその線に沿ひまして、非集約会社のつくづく困難取支改善に非常にお力のある船について、今後財政資金をつけてまいりたいと思つております。

○内海(清)委員 一応の集約が済みしたのでありますから、今後この方面につきましても、日本海運全体の立場から申しますならば、十分意を注いでいただかなければならぬ問題であらうと思つております。

時間の関係がありますので、先に進みたいと思つております。

それから第四点としてお伺いしたいのは、主として船員の問題であります。二十五万総トンの建造に伴います船員の問題——海運審に提示されましたこの資料を見ますと、外航船の船員の需給の推計が出ておるわけでありまして、これを見ましても、四十二年から五十年まで一貫して供給不足の姿が出ておるのであります。今後、外航船施設の省力化といふことはだんだん進んでまいりますが、しかし、就労組織の高度技能化が一面ではあるわけでありまして、これを考へますときに、海上労働といふものは、いわばますます人間疎外の労働となるのではないだろうかといふ気もいたします。したがつて、陸上への転職希望がだんだんふえていく。船員の専門の学校を出ても、最初から陸上希望がかなりあるという、これは今後十分考へなければならぬ問題である。ことに、六年間二千五十万総トン、さらにこれにプラスアルファの建造が生まれまるといふときに、これに当たつて、これではたしてどうであらうか、こう思つております。

そこで第一に、船員の定着を求めするために、乗船期間の短縮と休暇の増加ということが必要ではないかといふことを思つております。これを実施するといふことは、船員の予備員率といふものに影響してくるわけでありまして、これを引き上げなければならぬ、こういうふうな考へるのではありません。運輸省が海運審に出されたこの資料によりまして、私はきわめて不安が多いと思つております。この点についてどう考へるかという点。

さらにいま一つは、商船高等専門学校の新設に伴ひまして、予算面で見ますと二百名の増員、これは先ほど次官もお話になりましたとおりであります。

○高林政府委員 お答え申し上げます。

先ほど政務次官からお答えがございましたように、全般的に二十五万総トン計画に伴います船員需給の見通しを立てます場合に、海運審へ提示いたしました資料よりも、船型が全般的に大型化しておる。したがつて、隻数が減るといふようなことと、見通しはそのときよりは若干変わつておりますけれども、大體六カ年計画の前半期におきましては、ある程度この充足は可能であるといふふうに考へられます。ただ、計画の後半期におきましては、部員層を中心に、相当不足が出るのではないかといふふうに考へておるわけでございます。

こういうふうな点につきましては、現在、就労体制を逐次変へつつあり、たとへば現在もコンテナ船等におきましては、かなり部員の省力化が行なわれておりますけれども、今後できていきますところの新造船につきましても、そういうような省力化が可能なような自動化機器、そういうものの設置をもう一段推進していくことによつて、若干程度これを緩和することができるといふふうに考へておるわけでございます。

いま御指摘のございました休暇の問題でございますけれども、この問題につきましては、休暇の増大——ことに定期船につきましては、コンテナ船等において非常にスピードアップしておる。また、専用船につきましても非常にスピードアップしておる。したがつて、船員は非常に単調な海上生活のみを繰り返して、それも陸上における期間が非常に少ないといふような現象が逐次大きくなつておる。そういうふうな意味におきまして、やはり休暇といふものを基本的には増加する方向で考へるべきではないか、こういうふうな思ひます。ただ現在、法律的には有給休暇といふものがそれぞれきまつております。それ以上とだけだけの休暇をふやすべきであるかといふことは、毎年労働

使の間におきまして休暇のふやし方について、労働協約の改定で常に交渉が持たれ、それによって設定されておりますけれども、こういうようなことはやはり労使交渉におきまして、今後の船の姿を見きわめつつ、労使協定において非常に妥当な姿に持っていけるように、これはお互いに研究する、こういうことを言っております、われわれもその研究の結果に期待したいというふうに考えております。

それから第二の、商船高等専門学校は本年度から二百名増加いたしました、今後これをさらにふやすかどうか、この点につきましては、先ほど申しましたように、不足はむしろ主として部員のほうに大きくなっていくのではないかと、もう私どもは考えております。そういう点で、もちろん二千五十万トン計画がさらにまた伸張するという事態があれば、いろいろまた検討し直さなければならぬと考えておりますけれども、現在の段階におきましては、その二百名をさらに増加するということは、将来また船員雇用関係がどのようになるか、もう少し見きわめないと結論が出せないと思っておりますので、もう少し検討させていただきますたいというふうに考えております。

○内海(港)委員 一応はわかるようであります。結局は、船員の定着率の問題が、この段階では非常に重要になってくると思ふ。一応なるほど、商船高等専門学校二百名で将来の数字上の計画は立つ。しかし、それがはたして船に乗るか乗らぬかというところに問題がある。乗っても、それが定着するかせぬかというところに問題があるわけであります。そこで、定着をさせますためには、船員に對します、いま申しましたような休暇の問題、あるいは乗船期間の短縮とか、あるいは労働条件の引き上げとか、一般の陸上労働者と船員の就労状態の違いというのから、やはり船員には船員としてのそれぞれの条件を付与していかなければ、定着しないと思ふのであります。その点がいまむしろ非常な問題になるのじゃないだろうか。こういう問題になりますと、政府はとかく労働

使間の問題と言ふのでありますけれども、たとえば休暇の問題にしてもその他の問題にしても、やはりもっと政府として一つの基準なら基準を立てて、そうして労使間の目安とするというふうな、もっと労使間におきますこの問題の解決のために、政府がうんと指導的な立場に立つべきではないかと、いつも私に私に思ふのであります。そのこと、いつも船員問題ではこれが悪循環をしておるといふ気がいたします。そういう問題についてのお考えがあればお伺いしたい。

○高林政府委員 やはり、たとえば休暇の問題にいたしまして、一つの目安を立てて考えるべきではないかということでございます。その目安につきましては、現在、船員法によりまして、これらの条件の場合にこういうふうな有給休暇を与えなければならぬとか、その他いろいろ、いわば最低基準と称すべきものは、法律におきましてはつきりこれを立てておるわけでございます。ただ、これをさらにどの程度まで伸ばしていくかということになりますと、やはり具体的には、その休暇をふやすということ、先ほど先生御指摘のように予備員率が高くなる。現在、外航におきましても、職員の予備員率は大体三四割でございます。こういうふうなものがどの程度まで高くなつていくかというふうなことになると思います。これはやはりその労使間においていろいろ問題があるところが実態だと思ふ。そういう点につきましては、やはり政府といたしましては、最低基準というふうなものは当然指示すべきでございますけれども、それだけアップさしていくかということとは、それぞれ労使間においてやっていくこと、ほろが妥当ではないかというふうに考えております。ただ、先生御指摘のように、将来の問題といたしまして、非常に定着率が悪いというおそれが出てまいりかと思ふ。そういう点は、海上労働の特殊性というものが、なるべく陸上の労働と近くなるようにするために、休暇の増大というふうなことを考えていかなければならぬだろう。しかし、そのためには、基本的には乗り組み

定員そのものを乗船中にもっと少なく、そして、できるだけ陸上における期間のほりを多くするというシステム——全体の就労体制をどのように変えていくか、しかも、そういうような乗り組み定員を少なくいたしますためには、過重労働にならないように機械の力を借りていかなければならぬ。この辺、全般的に船舶職員制度の問題ともかみ合せて考えていかなければならぬと思ふので、私もそういうふうな問題意識で、現在、船舶職員制度あるいはその他の問題について検討を進めておるといふのが現状でございます。

最後に、検査業務の問題につきまして、ちょっとお伺いしたいと思ふのであります。海運業界にとりましては、検査業務の改善ということ、非常に重要な問題とされておるのであります。検査がスムーズに行なわれないために、船舶の損失がかなり大きいのであります。私があるもので見ますと、わが国の船舶の平均時間六時間というふうなものが出ておったようでありまして、最近どうなつておるかかわりませんが、もしかりに一船六時間といたしますと、この損失というものは、特に船においできわめて大きいものになるのであります。この検査業務のそういう面を是正するということは、いまきわめて重要な問題ではなからうかと思ふのであります。政務次官から、先ほど検査業務についてもお答えいただきましたが、運輸省として検査業務の現状をどういうふうに見ておられるか、この点をまずもつてお伺いしたいと思ふのであります。

○内海(港)委員 検査業務の改善については、非常に重要な問題です。したがって、この点については、また機会を得ていろいろ議論をしてみたいと思ふますが、きょうはこの辺で終わらせておきます。

○内海(港)委員 いま局長お話しのように、検査の損失という問題は、海運業にとつては最も急務の問題であると考えられておるのであります。そこで厚生省の方にお伺いしたいと思ふのであります。こういふ状態を改善するために、やはり検査法のある程度の改正が要るのではないかと、同時に、これは検査官の増員を伴うわけでありまして、私は思ふますに、たとえば健康地から直行して来るような入港船の検査というものは、従来よりもっと簡易化されていいてはならないか。たとえばタンカーのごときは、ほとんどピストン往復でありますから、向こうで油を積み込む時間というものは、最近よく短くなつていまして、したがって、船員はほとんど上陸していません。ところが、これがみな一律同様に、従来の検査のやり方からいへば行なわれておる。あるいはまた夜間の検査は、特殊な場合を除いては、ほとんど行なわれておらぬというのが実情だと思ふ。私も造船所におりましたから、この状態もよく知つておる。しかも造船所というものは、都市にあるところもありますし、いなかにあるところもある。いなかの造船所は、検査官に検査を願うために、非常に手数がかかるといふこともあります。これはある程度はやむを得ぬのでしようけれども、サービス行政の面を、検査におきまして十分これから考えていただくなければならぬのじゃないだろうか、こういうふうに考えるのであります。この問題は、いまの法律でも、なおその範

圈内で、十分そりいうサービスマ面の改善をなし得る面もあると思ひます。同時に、検査法の改正をやらなければ実施できぬ面もあると思ひます。が、この検査法の改正の意思があるかどうか。また、現在の法においてどの程度までサービスマし得るかどうか、そういう面についてひとつお伺いしておきたい。

○実川説明員 検査待ち、いわゆる検査を待つてゐるために、損失が相当の額にのぼるといふお話は、私も承知しております。ただし、これは全部が検査を待つておるための損失とは解せられないのでございまして、中には、港灣施設が十分でないために、目的の泊地に至ることができないで、検査が終わつても待つておる、そういうものまで含まれておるようでございます。

ただ、私どもの検査というものは国際衛生規則——もとの国際衛生条約でございまして、それとも、これが基本法になつておりました、そのねらいといふことは、国際交通の阻害を最小限に抑へ、しかも国際間における疾病の蔓延を最大限に抑へ、これが伝統的なねらいでございまして、先生御指摘のように、国際交通を阻害する面がありますれば、極力抑へておるわけにはございませぬ、私もかように考へておるわけではございませぬ。たとへば大型のタンカーには、水深が浅くて、検査区域に入ります場合には、水深が浅くて、とても入れない、あるいは巨大船のゆえに操船上の問題、たとへば急速の停止ができないとか、あるいは急速の転回ができないとか、そういった海上交通安全上からも問題がございまして、かかる船につきましても、現行法のワク内におきまして、直ちに予定泊地に直行せしめまして、そこで検査を実施しておる、こういうような方策も実は講じておる次第でございまして。

ただ、これまた先生御指摘のように、中には現行のワク内ではできない問題もございまして、この点につきましては、あたかも検査の基本法であります国際衛生規則が今年の七月に、現状に合せて全面的な改定が予想されております。これ

に合わせまして、私どもも現在慎重に検討を進めておる次第でございまして。検査のねらいとするところ、目的とするところを十分果たしつやつていきたい、かように思つておるわけでございます。

○内海(清)委員 お話しのように、もちろんこれは国際的な問題があることは、私も承知しております。したがつて、全面的な改正にあたりましては、その国際的な問題が解決しなければならぬと思ひます。幸いにして、今年の七月にその会議があるようでありまして、これによつて次の国会には、ぜひともひとつこの改正案を出すように御努力願ひたい、こう思つております。同時に、それまでにおきましても、現行法の範囲内において融通のつく限り、サービスマ行政として、厚生省のほうにおいてもお考へいただきますことが、きわめて重要なことと思つております。この問題につきましましては、私どものほうでもできるだけ勉強いたしたいと思ひますが、最後に、七月にそりいう国際的な会議がありますならば、それによつて次の通常国会には、現行法の改正が提出されるように御努力いただければ、どうもか、こういふ点についてお伺ひして、終わりたいと思ひます。

○実川説明員 現在私ども、厚生大臣の諮問機関でございまして伝染病予防調査会の中に新たに検査特別部会を設けまして、検査方式の改善につきましまして慎重に努力を重ねております。ただ、七月に全面改定を予想されております国際衛生規則、これが審議を待ちませんと、各条の全貌が明らかでございませぬので、提出時期につきましましては、ちよつとここではお答へいたしかねますけれども、そういうふうな努力を重ねておることをお答へ申し上げます。

○内海(清)委員 終わります。

○阿部(喜)委員長代理 松本忠助君。

○松本(忠)委員 従来船舶建造におきましては、全額借入れ方式でございまして、今回の改正案におきまして、いわゆる自己資金を投入する、こういうことになつたわけでございます。こ

の点につきましては、一応承知はいたしておりませぬけれども、確認の意味におきまして、自己資金を投入するようになったその間の事情についてお答へをいただきたいと思ひます。

○村山(運)政府委員 お答へ申し上げます。

御指摘のように、従来の再建整備期間中におきましては、全額借入れの方式をとつてまいつたのでございまして、再建期間も終つてまいつたのでございまして、再建整備会社の財政的基礎の確立がよりよくなりまして、延滞元本はほとんどゼロになり、普通償却不足もほとんどゼロになり、なおかつ特別償却も相当実施する状況になりました。今後は、一応できましての新築約体制、それから再建整備の基礎の上に、さらに国民経済的視野におきまして、積み取り比率を一定水準まで向上いたしました。国際収支の改善に資することにも、わが国の貿易物資の安定輸送という将来の大目的に対しまして、二千五百万トンの建造計画をやつておるのでございまして、さらに従来と違ひます一つのやり方は、すでに企業体制がある程度できたものでございまして、企業側のいわば自主性を發揮していただく、同時にまた、そのうらはらでありますところの自己責任体制というものを漸次取り入れていくというところは、当然のことであらうと思つてございまして、自己資金についても、外国輸出船等との競争条件をならみ合ひながら、企業の体質も十分働かしたしまして、必要最小限度の自己資金をお願いするということになりました。御承知のとおり、定期船につきましましては五〇%、その他につきましましては一〇%の自己資金を、少なくとも前半三年においては持つていただくと。後半につきましては、先ほど海運局長からもお答へいたしましたように、これを引き上げる方向で考へておるわけでございます。いろいろな計算の基礎では定期船一〇%、その他の船については二〇%ぐらいであらうかというふうなことで、試算の基礎にはしておるわけでございますけれども、具体的な決定は、その時点になりまして、海運市況の状況、海運会社の体質改善の状況

等を勘案いたしまして、具体的にその時点で決定したい、かように考へておるわけでありませぬ。

○松本(忠)委員 その前半の三年間におけるいわゆる船舶に対する自己資金の投入量というものが、いまお話しのとおり定期船の五〇%、その他一〇%、このようにきめられたわけでございますが、そのきめられたことについての根拠になつた数字、その点についてお答へ願ひたい。

○海政府委員 根拠になつた数字といひまして、まず定期船は今後コンテナがやはり中心になりまして、相当大量のコンテナ投資が必要であるということから、定期船とその他のものとの自己資金投入量に差をつけようということ、五〇%というふうに低くなつたわけでございます。それから、總体的に申しまして一〇%の基礎になりまして、この三年間における船会社の——いわゆる自己資金と申しましても、いろいろ計算の方法はございまして、増資がどの程度可能か、それから内部留保がどの程度可能か、あるいは特別償却の引き当て金にどの程度充当されるであらうかというふうなことを計算いたしました。一〇%であれば、まず無理なく他から借入れ等を実施しなくてもできるであらう、こういうこと以一〇%といふことをきめたわけでございます。

○松本(忠)委員 いま海運局長のお話でございまして承知しますが、後期の三年についてはその時期——いづれはきめなければならぬわけでありませぬけれども、「海運企業の経営状況等を考慮して定める」といふふうになつておりました。また、そのほりのおよその見通しとしては、定期船において一〇%、その他二〇%ということをおきめになる予定と承知いたしました。その後期をきめる時期は一体いつごろなのか、二年後なのか、それとも三年目に入つてきめるのか、この点についてはどうでしょうか。

○海政府委員 これは船会社の経営の実態をなるべく確実に把握するために、四十六年度において決定したい、このように考へております。

○松本(忠)委員 私は、現時点において後半をきめたいという事は、やはり予約建造制度をつつた趣旨に合致しないというふうに思われますけれども、この点、海運局長はどう思われますか。

○澤政府委員 それは御指摘のとおりでございます。後期三年についての自己資金投入量が決定して、後期三年については、予約制度の運用の上において、いろいろ不便のあることは事実でございます。ただ、財務当局あるいは開発銀行とたまたま相談いたしております。船会社のほうも、自己資金投入分を除く部分の七割を財政資金で出す、これは決定いたしております。それで、そういうやり方で予約をやっております。船会社の方がその自己資金投入量をご程度に予定されるかという問題はあるかと思っておりますが、先ほど事務次官もお話しを申し上げましたように、海運審の答申の決定の過程におきましていろいろの数字が出ております。船会社のほうもそれらの数字をある程度承知していると、このように考えております。

○松本(忠)委員 そこで後期につきまして、いまのお話で四十六年度におきまになる御予定であるというふうに承りましたけれども、この後期をきめる場合に、海運企業全体の経理状況を把握した上で、なるべくたくさんの会社、こういふふうに言われたように思いますが、やはり何となく中核の六社の企業経理状態というものが一番つかみやすいところから、それをつかまえられることと思っておりますけれども、非集約の経理の状況等については考慮に入れるのか入れないのか、この点を確認しておきたい。

○澤政府委員 非集約会社に対しては、利子補給法その他の監査を実施いたしております。私のほうでは、実は非集約会社の経理内容を確定には承知いたしておりません。海運審の答申の中にも、非集約会社に対しては資金補完の意味において、四割ないし三割の財政資金を融資するということがうたわれてございますので、非集約会社の経理内容は考慮しないというふうに考えてお

ります。

○松本(忠)委員 自己資金の問題の質問が、ちょっと戻りますけれども、自己資金とは何ぞやという定義についてお答えをいただきたい。

○澤政府委員 自己資金というものの定義は、御指摘のように非常にあいまいでございますが、海運造船合理化審議会が審議をいたしました途中の経緯及び答申の趣旨にかんがみまして、これは実質的に企業の内部留保と認められるものでなければならず、と考えております。具体的な判定基準につきましては、運輸省と開発銀行とで協議をしておりますが、理論的には、増資をした資本金、企业内部の剰余金、いろいろな準備金、それから引き当て金、これらの増加額がその自己資金の主要な原資になると考えております。

○松本(忠)委員 そこで現実の問題といたしまして、社内留保してある資金があるかないかということですが、増資の面は別としまして、それ以外に、準備金であるとか、引き当て金であるとかいうようなものが、実際上に金そのものがあるのかないのかということになると、これは非常に無理ではなからうか。現実には、それだけの金を金庫の中へ入れて、あるいは銀行に預金してあるとは思えないわけでありまして、そうなると結局、市銀から借りなければならぬというふうに私も思っております。先ほどの御答申の中でも、借り入れないで済むというふうなお話もございましたが、完全に内部留保してある資金、借り入れをしないので、その頭金が五割なり一〇割なり出せるものかどうか、現実の状態について何っておきたいと思

います。

○澤政府委員 この増資の資本金あるいは企業の上から内部留保金、これは理論的には、資金繰りの上からも支出し得るものであると考えております。特に、この前半三年の間におきましては、自己資金を取得するために、銀行からその目的をもって借り入れをするという必要は非常に少ないのではないかと考えます。もちろん資金繰りの関係

係でございます。資金にいろいろな糸目はつけてあるわけではございませんから、資金繰りの関係上、この自己資金に充当するために、短期の借り入れをするという事は必要な場合があるかと思っております。社長の決算上は、前期三年においては、銀行から借り入れをするという必要は非常に少ない、大局的に見まして非常に少ない、こういうことは申し上げられるかと思っております。

○松本(忠)委員 これは大いに意見を異にする問題であると思っておりますが、現実の問題として、私はそれだけのものがあるとは思えないわけです。増資ならばいざ知らず、新しく金が入ってくるのならばいざ知らず、確かに準備金、引き当て金等については、金の高では決算面ではそれがあらわれているにしても、はたして現金として保有されているかといえ、普通の会社ではそれが無い、このように思うわけですが。しかし海運局長は、銀行から借り入れをしないで済むと確信があるように感じますけれども、実際問題として、私はこの点にまだまだ疑問を抱いております。全然借りないで済めば、それはそれにこしたことはない、また、後半においずと海運業界が立ち直ってきた、あるいは定期船において一〇割、あるいはその他において二〇割の頭金をどんどん出せるような状態になつてほしいことは、私も国民の一人として当然それは望むわけでございますが、現実にはそれだけの金が金庫に眠っているか、あるいは銀行に当座預金として残っているか、定期預金として残っているかということになると、非常に疑問な問題じゃなからうか、こう思うわけですが、この点について次官はどう思われますか。

○村山(憲)政府委員 バランスシートの問題と、それから資金繰りのお話だろうと思っております。その点から資金繰りのお話だと思っております。バランスシート面でも、もしその引き当てのような、たとえば積み立て金あるいは払い込み資本金とか、あるいは準備金等があれば、バランスシートの面から言えば、決して不健全だとは思わないのでございます。そういう意味で、かりに金繰りの関係

上、一時借りましても、それは自己資金でないとは、バランスシートの観点から申しますと、なかなか言いたいと思っております。ただ、資金繰りで申しますと、おっしゃる通りに、必ずしも資金を拘束しておりません。たとえば退職金引き当て金自体は、その資金の運用先を限定してありますけれども、その限定された国債なりあるいは預金を担保にして金を借りやすいかぬとはいっておりませんから、実際には資金繰りは、そのときそのとききまらるると思っております。いま海運局長の言われたことは、まさにそうあってほしいものでござい

ますけれども、かりにそうないからといって、そうなるか非常に不健全なかなと言え、決してそういうことではないと思っております。ですから、最終的には、一つの借り入れ目的から見まして、そういうことは、一つの理想的な形ではありましようけれども、先ほど申し上げましたように、逆に申しますと、財政資金を出しますのは、この限度でございまして、こういうことになつても、それほど今度の再建策が、このために大きな政策効果が減殺されるというほどのものではない、かように考えております。

○松本(忠)委員 その自己資金の問題については、見解を少々異にしておりますが、いずれにいたしましても、本法は個々の海運会社に対する補給でなくて、日本海運界に対する補給である、このように私は考えるわけですが。そこで、その自己資金を直ちに投入できると局長は言われます。私どもは、それは実際問題として、資金繰りでできるければ、やはり市中銀行から借り入れなければならぬだろうと思っております。借りていかぬとは言いませんけれども、そうなつてくると、やはりすぐ借り入れできるというか、見返りの担保があつて、十分に借り入れできる態勢にあるというのか、やはり中核の六社だけになつてくるのか、はなからうか、こうなつてくると、六社以外の会社は、ワク内にあつてもつくないことになるのか、結局、中核の六社だけがこの恩恵

に浴してしまつて、大企業がのさばる、と言つては、ちよつとことばが過ぎるかもしれませんが、この危険があるのではないか。結局、力のあるところに造船が片寄つてしまふ、こういうおそれはないか、この点を心配いたしますので、確認をしておきます。

〔阿部(喜)委員長代理退席、徳安委員長代理着席〕

○澤政府委員 御指摘のように、会社の決算におきましても、また、経理状況におきましても、中核会社のほうが余裕のあることは事実でございます。また、再建整備期間におきましても、この計画造船が中核会社に偏向したということも、これも事実でございます。しかし、今後の新海運政策のもとにおきましては、系列会社あるいはオーナーに対しても、単年度でそういう余力ができてこなくても、あるいは二年分を合算して考えて自己資金の量を算定する、またはこの中核会社に対しても、共有で系列会社あるいはオーナーと船を持つことを強く要請いたしております。

また、先ほど御答弁申し上げましたように、開銀のスクラップ・アンド・ビルドという制度がございます。これは計画造船のような厳重な条件を要求いたしております。主としてオーナー会社が、これによって容易に船がつくれるようにということ、オーナー中心に考えております。これらの制度を利用いたしまして、今後の系列、また、オーナーにも大いに船をつくらせていっていただきたい、このように考えております。

○松本(忠)委員 それで、系列会社その他についてはわかりませんが、非集約の船主に対してはどういうことになりまふか。

○澤政府委員 非集約に對しましては、これは海運造船合理化審議会の答申にもございしますが、再建整備期間中は、財政資金は非集約には一切つかないということをやつておつたわけでございます。しかし、今度の新海運政策の期間におきましては、集約の秩序を妨げない範囲で、非集約の方でも、国際収支の改善に非常な貢献のある船をつ

くろうという方がありまして、しかもそれに四割ないし三割の財政資金をつければ船ができるというふうな場合には、財政資金をつけていこう、こういうことを答申を受けて、政府もそのように実施いたす所存でございます。

○松本(忠)委員 はい、わかりました。それで、次に市中融資について、利子補給率を一定にするということがございしますが、具体的にはどういふ指導をなさいますか。

○澤政府委員 これは海運に対する市中融資の金利が、実は従来非常に高かつたわけでございます。これはいろいろな原因があると思ひますが、海運企業に対する投資があまり、何と申しますか、安全確実なる投資ではなかつたというふうなこともあるかと思ひます。それから再建整備期間中におきましては、市中銀行は自分の力で利子の猶予をしておつたわけでございます。これらの関係で、非常に海運向けの金利が高かつたと思ひます。再建整備が終つたので、今後は市中銀行の実際金利がどうあろうとも、現在市中銀行が各重要産業に設備投資として融資しております金利のうちで最も低いもの、これは最優遇金利と申しておりますが、この最優遇金利と六分との差を利子補給しよう。最優遇金利は、御承知のように二銭二厘五毛でございます。年利に換算いたしまして約八分二厘でございます。この八分二厘と六分との差を利子補給しよう、そういう最優遇金利が実際に受けられるかどうかということ、これは船会社の企業努力にかかわるわけでございます。

○松本(忠)委員 それでは次に、建造目標を六カ年間で二千五百万総トンと定めてございす。しかし、建造目標が従来のペースに比べて大量建造に過ぎることはないか、このように思ひます。いただきました資料から検討いたしましたけれども、このように感じられるわけでございますけれども、こゝろなつた場合の船台の確保、そういうものについては、十分のことができておられるかどうか、この点をお伺ひしておきたいと思ひます。

○澤政府委員 二千五百万総トン計画の策定にあたりましては、日本の各船会社の経理内容を相当詳細に電子計算機にかけまして、一体これが無理かどうかということを検討いたしました。この程度はいくということから、実はこういう結論が出たわけでございます。それから、船台の確保につきましては十分かとお話でございますが、これは自己資金船を合せて、年間三百萬総トンの建造規模に達しております。それで現在の規模を六年間少しづつ伸ばして行くわけでございますが、これは、日本の造船所は日本の船会社と非常に長い間の顧客関係にございすので、造船所自体といたしましても、日本の船主のために、ある程度の船台は予定しているというのが実情でございます。またさらに、先ほどお話ししたように、ことしから採用いたしますので、この制度に基づきまして船台を確保に確保してまいりたい、このように考えております。

○松本(忠)委員 詳細については、あとでまたお伺ひすることにして、一応三十九年から四十二年までの四年間の中期経済計画におきましては、七百四十三萬総トンに對して実績が六百九十八萬総トンというふうには思ひます。この数字が間違いないとすれば、四十五萬総トンが未達成であつたと思ひますが、そゝろなつてまいりますと、この達成できなかった原因はどこにあるのか。

○澤政府委員 先生御指摘の数字、ちよつとあとで検討させていただきますのでございす。が、われわれのほうの数字では、七百四十三萬総トンの計画に對しまして約九百九十八萬総トンの船ができております。

○松本(忠)委員 私が入手した資料ですと、そゝろなるように思ひます。私のは、九年度は幾らになつていすか。私のほうの数字は六百九十八萬というふうになると思ひます。計

○澤政府委員 先生御指摘の数字、ちよつとあとで検討させていただきますのでございす。が、われわれのほうの数字では、七百四十三萬総トンの計画に對しまして約九百九十八萬総トンの船ができております。

画造船だけの数字であると思ひます。

○松本(忠)委員 計画造船なら合いますか。

○澤政府委員 合います。御指摘のとおり数字でございますが、この期間に、そのほかに自己資金船が約二百六十六萬総トンできております。それから御質問の昭和三十九年度におきましては、計画造船が百二十一萬総トン、自己資金船が二十四萬総トン、合計百四十五萬総トンでございます。

○松本(忠)委員 四十年から四十一年、四十二年、そゝろまで言つてくだされ。

○澤政府委員 四十年は計画造船が百八十三萬総トン、自己資金船が四十二萬総トン、合計二百二十五萬総トン、四十一年は計画造船が百九十一萬総トン、自己資金船が六十二萬総トン、合計二百五十三萬総トン、四十二年は計画造船が二百三十三萬総トン、自己資金船が七十八萬総トン、合計三百一十一萬総トンでございます。

○松本(忠)委員 それならわかりました。そこで、四十二年から四十五年の経済社会発展計画の四カ年間の目標は九百九十八萬総トン、この実績に對しても四十二年度は二百三十三萬総トン、そゝろすると、これに自己資金のものも入れて二百八十一萬総トンということになるわけですね。そこで、二千五百万総トンに對して、これを六カ年間で単純に割りつけた場合には、年平均三百四十一萬総トン、こゝろなると思ひますけれども、はたしてこれが完全にできるのかどうか、また、建造船舶の船種別内訳はどうなのか。定期船、一般貨物船、専用船あるいは油送船等々、年度別にその内訳をお知らせ願ひたいと思ひます。

○澤政府委員 二千五百万総トンができるかという御質問でございますが、二千五百万総トンにつきましては、これは国際競争力のある船を日本の船会社がつくる限り、日本の産業界はこれを使用する、こゝろなつたお話し合いが経緯その他とできております。それから、船会社の体力的にもこの二千五百万総トンはつくられるだろうということ、これは会社の経理内容を相当詳細に電子

計算機にかけました結果、このような結論を出したわけでございます。

それから船種別の建造量でございますが、これは一応二千五百万総トンをつくりましたときの算定の試算の根拠でございますが、コンテナ船その他の定期船あるいは自動車専用船等が四百四十万総トン、それから不定期船が六百四十万総トン、それから鉱石専用船、石炭専用船、これに対しまして三百五十万総トン、それからタンカー六百二十万総トン、合計二千五百万総トンであります。

○松本(忠)委員 これについて、それぞれ年度別に詳細に出ていると思いますが、それは時間の関係もありますから、またあとで伺うことにいたします。

そこで、この二千五百万総トン、これを建造するにつきますと、六年間で総額どれくらいかの財政負担となるのか、金額は全体で幾らになるのか。

○澤政府委員 実はこの二千五百万総トンのうち、千六百五十万総トンを計画造船で考えております。千六百五十万総トンに要します建造費は一兆三千億でございます。そのうち財政資金で八千億の投資を予定しております。

○松本(忠)委員 それでこの内訳として、四十四年度におきましては九百十億、これは二十五次船として二百五十万総トン、このようになるわけでございます。この総額一兆三千億を年度別に内訳を示しますと、大体どのようになりますか。

○澤政府委員 総船価で申しまして、四十四年度に契約する総船価は千五百二十三億、四十五年度は千八百八十九億、四十六年度は二千二百二十六億、四十七年度は二千三百十六億、四十八年度は二千四百五十七億、四十九年度は二千六百六十一億、合計一兆二千九百七十二億でございます。

○松本(忠)委員 そこでちょっと問題が変わりますけれども、輸送方式をとらなかつたこの理由はどうか。筋論からいけば、私たちが当然輸送方式をとるべきだと考えておりました。この点につきましては、前回の場合にも公明党として提言もしておりますが、なぜこれをとらなかつたのか。また、とつたとすれば、輸送方式の場合には財政投資の負担は幾らになるか。これは総額でけつこうですが、見込みを知らせてもらいたい。

○澤政府委員 海運審の答申の過程におきましては、確かに輸送方式をとるべきではないか、開発銀行に対して政府が出資をすべきではないかという議論はあつたわけでございます。ただ、これには技術的にも、また財政的にも、いろいろ問題がございます。まず財政的には、開港の現在の海運融資の金利は六分五厘でございますが、これをかりに五分五厘に一分下げるために、この六カ年計画に要する国の財政資金は約一千億円出資が必要になるわけでございます。それから、これは利子補給によります場合よりも高額の出資になるというところが一つ、それから開発銀行の現在の構成が、若干の政府出資はございますが、出資によって金利を下げるという制度をとつていないわけですね。とつておりませんために、開港のうち、はたして海運にだけこういう制度がとれるかどうかということについて非常に疑問があるというところで、やはり従来の利子補給制度を採用したわけでございます。

○松本(忠)委員 そうすると、計算上は総額でどれくらいになるかということも立てていませぬか。

○澤政府委員 先ほど申し上げましたように、金利一分を下げるために、この六カ年計画を実施いたしますために、一千億円の出資が必要でございます。

○松本(忠)委員 それでは、時間の関係もありませんから次に移ります。

国際海運業界の競争はきわめて激烈であります。また、コンテナ輸送は予想以上の進展を見せておると思つて、これらの状況から考えまして、日本海運業界を取り巻く環境もきわめて流動的であつて、予断を許さないと思つておるのです。こうなつてきた場合に、海運の国際収支の見通し、四十三年度においては八億三千二百万ドルの赤字を見込んでおるし、最終の五十年度におきま

てはそれが非常に少なくなつて、二億四千二百万ドル、ここまで低下させる、このように言つておられるわけでございますけれども、はたしてこれができるのかどうか、机上の計算ではないのか、こういう点を疑問に思つておるわけですね。冒頭にも申し上げましたとおり、わが日本の海運業界を取り巻く環境も非常に流動的であり、六年間完全な見通しが立つかどうかということ、私どもも非常に疑問に思つておるわけでありまして、そこで、この海運の国際収支の見通し、四十四年度から五十年度の二億四千二百万ドルまで低下する、その間の足取りはどうかというふうになつていくか、この見通しを伺つておきたいと思つて。

○澤政府委員 実は、海運の国際収支の見通しにつきましては、年度別に見通しは立ててございませぬ。これは八・五の経済成長率によりまして、昭和五十年度におきます輸出貿易量を算定いたしましたので、船腹がそのときにわかつてございませぬ。最終年度の昭和五十年度の国際収支の見通しだけを立てておるわけでございます。これは御承知のように、運賃収支でとんとん、全体で二億四千二百万ドルの赤字、こういう算定をいたしております。

○松本(忠)委員 その見通しについても、単なる数字の上でそういうふうな算定したというだけでございます。そこで邦船の積み取り比率が向上しても、昭和四十二年度においては八億六千七百万ドルの赤字である、この点はどうかというところに原因があるのか。

○澤政府委員 基本的な原因は、船のほうも大量建造を毎年続けてまいつたのでございませぬが、日本経済の成長のほうも船の伸びよりさらに大きかつたということが、基本的な原因であると思つておる。それから日本の貿易構造が、輸出と輸入の貨物の量にこれを換算いたしますと、輸入が圧倒的に多くなつて一対一程度でございまして、この貿易構造の上で海運の国際収支を改善してまいりますためには、非常な努力が要するといふようなことが原因であつた、このように考えております。

○松本(忠)委員 二千五百万総トンの大量建造ができたとして、これに見合うところの貨物が期待できるかどうかという問題、生きた経済の中におきまして、聞くところによりますと、海外に出ている日本の国の海運会社のいわゆるセールスマンが、外国の海運会社のセールスマンと対抗して負けない実力があるのかどうか、これは語学上の点においても不十分であり、海外に行つておる者の年齢も比較的若い、そういうところから、日本のセールスマンが常に外国の海運会社のセールスマンに押しまわられておる、こういうことを聞いておるわけでありまして、そこで、外国のいわゆる海運会社と戦わないで、簡単に言えば、当然邦船で運搬するような貨物だけをお互いに取りつくりたいと思つて、こういうことでは日本の利益はふえてこないと思つて、こういう点について、海運行政では指導できるのかできないのか。また、やる気があつたのか。また、運輸省海運局の管轄ではない、通産省の管轄だと言われるのか。通産省の管轄であるとなれば、通産省と連携がとつてあるのか。どうか。こういう点について伺つておきたいと思つて。

○澤政府委員 この二千五百万トンの船ができましたら、これは十分利用するということにつきましては、経団連もその他の産業界も、日本船が国際競争力のある船である限り、これを利用してまいらうということをお申しております。

〔徳安委員長代理退席、阿部(喜)委員長代理退席〕

それから、たとえば石油業界その他におきまして、この計画では過小に過ぎるのではないかというふうな話もございませぬ。この荷物の取得につきましては、船会社が総力をあげてこれに取り向かつていくことを確信いたしております。それから日本の船会社の経営陣の強化につきましては、これは先生御指摘のとおりでございまして、戦前のいわゆるベテランが去り、戦後の新しい人が育つ過程でございませぬ。今後、戦後採用した優秀な船会社の陣営の人が、大いに海外におい

ても外国と競争して荷物を取ってくるというものを期待いたしております。また、日本船同士が貨物を取り合うというようなことは、これは誠に構まなければならぬことではございまして、われわれといたしまして、常に船主協会に對して、そのようなことのないように勧告をいたして、そのようになさることを望みます。法的にも、利子補給法の中に、邦船同士が不当な競争をする場合には、運輸大臣はその排除を勧告することができる、不当競争の排除を勧告することができるという規定もございまして、われわれとしてそのようなことのないように、今後大いに指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○松本(忠)委員 そうですと、これはあくまで運輸省海運局で指導をする、そういうことであつて、通産省のほうには何の関係もないということなんですね。

○澤政府委員 一応運輸省海運局が、その当面の責任官庁であると思つて。

○松本(忠)委員 次に、輸入量の四十三年の見込みが三億三千四百一十トン、こうしてございまして、五十一年にはこれが五億五千七百九十三万トン、実に七割も増加するわけではございまして、この見込みを立てた基礎はどこにあるのですか。

○澤政府委員 これはGNPの伸びを一応経済社会発展計画と同様に八・五%にとりまして、そして五十一年の貿易の輸出入の量を算定いたしました、これは運輸省だけで実施したわけではございまして、関係各省とも相談の上、このような数字を策定いたしましたわけではございまして。

○松本(忠)委員 そこで、邦船の積み取り比率が四十三年度におきましては五一・八と見込んであるように承知しております。五十一年には七〇%にするというふうにございまして、これは確実に七〇%まで積み取りができる力を持つてゐるのかどうか、この点はどうでしょうか。

○澤政府委員 これは現在でも輸入の積み取り比率は、先生御指摘のように四十二年四七・四、四十三年五一・一でございまして、これは純日本船だけのものではございまして、日本の船会社が、船が足らないために外国船をチャーターして雇つたものを入れてみると、四十三年の輸入の積み取り比率は約六三・八%の見込みでございまして、したがいまして、今後この二十五万総トン計画を推進してまいりますと、あとちよつとのところでございまして、七〇%というものは達成が可能である、そのように確信いたしております。

○松本(忠)委員 これは海運局からいただいた資料で、いまのお話のよう、輸出の場合にも、日本の輸出の商社が外国船を用船して運んだ分は加えていない、こうなるわけではございまして、加えると、四十三年度が四七・七%ということになるから、あと一三%くらいだから達成できる、そういうことになつたならば、やはりこの資料の一・二ページの1のところに、輸出が六〇、輸入が七〇というふうにして書いてあるわけですが、この資料の二ページのほうの「海運積取比率の推移」というところも、もう少しの説明を加えていただいたほうが納得できるのではなからうか。いわゆる輸出商社が外国船をチャーターして運んだ分も加えた数字を、やはりここへ出していただいたほうが理解が早いのではないかと、ちよつと不親切だといふふうにも私は思つております。荒々のことはわれわれもわかつておりますけれども、こういう点について一そうお役所のPRを十分にする意味においては、これはやつていただいたほうがいいのではなからうか、こう思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。趣旨が同じということ、その内容については非常に改善されているというところは、私も認めます。

○澤政府委員 その趣旨におきましては、両方の趣旨は同じでございまして、利子補給の返納規定を今度の新法においては合理化させていただいたわけではございまして。

○松本(忠)委員 わかりました。趣旨が同じということ、その内容については非常に改善されているというところは、私も認めます。

○澤政府委員 わかりました。趣旨が同じということ、その内容については非常に改善されているというところは、私も認めます。

○松本(忠)委員 わかりました。趣旨が同じということ、その内容については非常に改善されているというところは、私も認めます。

○松本(忠)委員 わかりました。趣旨が同じということ、その内容については非常に改善されているというところは、私も認めます。

○松本(忠)委員 それから、昭和二十八年ごろのものについては大体十五年ぐらゐ経過しているわけですが、ここで過去に返納された事実があつたのかないのか、この点を私どもも承知しておらぬのですか……。

○澤政府委員 これまでに五億利子を返納いたしております。

○松本(忠)委員 その五億というのはこの会社の分ですか。

○澤政府委員 会社の名前を申し上げようか。

○松本(忠)委員 はい。

○澤政府委員 昭和海運三千九百万円、共栄タンカー二千五百万円、東京船船二百万円、沢山汽船二千三百万円、森田汽船一億三千三百万円、照田海運三千九百万円、岡田商船四千七百万円、共同汽船六百万円、板谷商船五百万円、大阪船船一千万円、太陽海運二千九百万円、中村汽船一千三百万円、関西汽船三千八百万円、三光汽船一億六百万円、合計五億七百万円ということになります。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

○松本(忠)委員 わかりました。五億七百万円でも返還があつたということは、けっこうなことだと思つております。

は、いろいろ議論いたしたのでございますが、もちろん実際には、そのときの状況によるわけでございます。おそれく前三年間、つまり自己資金を五〇％、一〇％という、これは大体新海運政策では、同じ状況を見通しているわけでございますから、おそれく前三年間については、同じ措置をとって、もろわなくちゃ困るだろうというところは、党の税制調査会におきましても、また、国会においても、税制当局の説明しているところでございます。あとの後半の問題につきましては、これはまさにその時点の問題だと思っております。そのときにおける海運界が、なお税制の面から援助を必要とするかどうか、そういう点をにらみ合わせた上で今後検討したい。打ち切るということはいまからきめていくわけではないということだけ申し上げておきます。

○松本(忠)委員 それから、輸入運賃について二分の一としておりますけれども、大蔵省ではゼロを主張していた、このように聞いております。輸入貨物を邦船で運搬したその運賃を、特別償却の対象とするのはおかしいと思っております。これは私は、大蔵省の意見が正しいと思っておりますけれども、なぜこれを二分の一としたのか、この辺について次官からお伺いしておきたい。

○村山(達)政府委員 輸出振興税制でございますから、その意味でございますと、輸入運賃が入るのはおかしいじゃないかということもございまして、二つ、三つ理由があるわけでございます。

一つの実質的な理由としましては、輸入運賃でございまして、もし外国船がそれを運んだといえますれば、それだけ外貨が要ることになりますから、消極的意味の節約にはなるということも確かでございます。しかし、それに対してはいろいろな反論がございまして、それなら同じような業種で消極的節約をはかっているところはたくさんあるじゃないか、それにも認めるべきじゃないかという議論も当然あるわけでございます。

しかし、第二の理由といたしましては、何と申しましても、海運界の再建と申しますか、拡充――

海運界は今度の目標に従いまして、二千五百万トンの建造をやるといことが一番大きなねらいであるわけでございますが、それを急激にかりに理屈だけで一挙に解消いたしますと、なかなか大きな影響がありますから、一方においてそういう議論があるところでもありますので、その影響をある程度緩和した。

それから第三の理由といたしましては、今度新造船につきましては、普通の産業機械と同じように、初年度十分の一の合理化償却制度を導入いたしましたわけでございます。これは普通の産業とのバランスから考えれば、当然なことだと思っております。そういうものを入れますれば、かりに二分の一に押さえても、一挙に下げたとしても、各海運会社、船主に与える影響は、それほど大きなものではないのじゃないか。

おおよそそれぐらいの三つの理由からいたしましたので、このたびは二分の一にとどめおきたいこととでございます。そのことは期限は二年間でございますが、先ほど申しましたように、二年後どうするか、あるいは三年後どうするかという問題は、今後の状況によってきめていこう、こういうこととでございます。

○松本(忠)委員 船舶局長にお伺いしたいのですが、四十四年から四十九年までの間に使用に耐えなくなる外航船舶はどれくらいできるのか。いただいた資料の一二ページにある必要船腹量の表のうち、必要建造量二千五百万総トンといううちにかっこがございまして二百九十万総トン、こういうふうに書いてありますけれども、これはこの代替分という意味ですか、ちょっと確認いたしました。それとも違いますか。

○佐藤(美)政府委員 合計して、代替分といたしまして二百九十万総トンでございます。

○松本(忠)委員 私の申し上げた二百九十万総トンは、要するに使えなくなる分をそのまま代替する、新規につくる、こういう意味ですね。

○佐藤(美)政府委員 おっしゃるとおりでございます。

○松本(忠)委員 次に、最近の大きな話題になっております原子力船あるいはコンテナの革命、ターナーの大型化、こういう点についての検討は十分加えてあるかどうか、この点を船舶局長から伺っておきたい。

○佐藤(美)政府委員 原子力船につきましては、一応四十七年度からこの船が動き出すことになりまして、この船と申しますのは、ただいま石川島播磨でつくっております第一船でございます。それでは第二船以降につきましては、具体的な計画はございません。ただ、御存じのように航送コンテナ船その他の大型船、そういうことに関連しまして、原子力船のほうが経済性があるのじゃないか、こういうわけでございまして、この点につきましては、原子力委員会今後さらに詰めて計画を立てるようになると思っております。

○松本(忠)委員 ただいまお話しがありました石川島播磨でつくっている第一船というのは、いつごろ竣工の予定なんですか。

○佐藤(美)政府委員 六月の十二日に進水いたしまして、それから別のほうに持ってまいりまして、竣工するのが四十六年の末でございます。

○松本(忠)委員 船舶局長に伺うわけでございますが、先ほど内海委員の質問に対しまして次官からも御応答がございましたので、一応了承はしておりますけれども、いわゆる甲種の船長、甲種の機関長等が後半において相当足らなくなる、これに対する充足の面については、まだ確たるお話がないようでありまして、実際上この充足はできるかどうか、見通しはあるのかないのか、この点を重ねて伺っておきたいと思っております。

○高林政府委員 甲種の船長及び甲種の機関長でございますが、大体この二千五百万トンの計画をやっていきます場合は、平均いたしまして船長百三十名、それから機関長同数の百三十名が、大体毎年必要になってくるというふうに考えられます。

ところで、現在のこの甲種船長及び甲種機関長は、主として商船大学あるいは商船高等専門学校を出た人が大部分なっているわけであります。商

船大学は毎年三百二十名入学しております。それから商船高等専門学校は本年度から六百名でございます。合わせまして九百二十名、これが大体航海士、機関士、半々というふうになっております。こういうような学校の定員の状況から見まして、大体この百三十名ずつ毎年必要とするところの人間の、基幹になりますところの学卒者は、大体供給され得るというふうに考えます。

なおこの甲種船長、機関長につきましては、海技試験という国家試験がございまして、免状資格についての試験が必要でございます。この甲種船長の過去三年間における受験の合格者は、大体平均二百名、それから機関長は大体平均百三十名から百五十名というふうな人が合格しております。そういうふうな海技試験の状況、それから学校が定員をふやしておるといふようなこと、そういうようなことから見まして、百三十名ずつというものが大体確保可能であらうというふうに考えます。ただ、若干不安がございまして、現在こういうふうな甲種船長、機関長の免状取得は、筆記試験と口述試験というところで全部やっております。それで合格率は大体四〇〇％くらい、この点は、筆記試験はある程度免除して、経験を尊重してやっていく、実地から上がっていくような人も

甲種免状を取れるようにというふうなことをいまま船舶職員制度を改正して、実地経験を尊重して、上級取得免状をやらせたいということを考えておりますので、こういうふうな点からも、相当補充は可能であらうかと考えております。

○松本(忠)委員 最後に、マラッカ海峡の浅瀬の問題でありますが、これがしばしば事故発生の原因となっております。海図にあらわれていないところの浅瀬の調査等について、日本海運界にとつては大きな問題であります。この調査については、何らかの具体的な方策がなければならぬと思っております。質問を終わりたいと思っております。

○村山(達)政府委員 仰せのとおり、マラッカ海峡につきましては、最近二十万トン以上のタンカー

が航行することになりました。これはすいぶん古い調査でございますから、航行の安全のために、あらためて調査を必要とする段階でございます。ことしの一月から三月まで、実はわが海上保安庁で調査を終了いたしました。現在その結果を集計中でございます。すでに公表いたしましたように、海図と違っておる浅瀬が、もう二十一カ所も指摘されているわけでございます。これから海図をつくりまして、どういふ地域に航行安全上の標識あるいは灯台、ブイ等を置かなければならぬか、これをこれからそれぞれ詰めてまいるのでございますが、いずれその計画ができませんと、どこの国がどういふ負担をして、そういう施設をやるかという問題になるわけでございます。従来例でいいますと、こういう場合は、その海峡の利用国と、それから沿岸、その海峡の周囲の国が分担するのでございます。見通しとしては、インドネシア、マレーシアが主でございますが、外国から財政援助をもらっているようなところがございます。財政負担はなかなかむずかしいんじゃないか。最終的には、この海峡を利用してあります海運国が協議いたしました。それらの負担において持たなければならぬのではないかと、いろいろ考えておるわけでございます。

○阿部(喜)委員長代理 福井勇君。
○福井委員 今朝の新聞を見まして、関連質問とありますが、船舶に若干関係があるので、お尋ねしてみたいと思いますが、研究課題としてこの次にお答えくださればいいのです。

運輸省所管の公営競技のうちで、モーターボート・レースの利益金の均てん化の問題は、すでに御承知のとおりであります。きょうの新聞で見

ると、ある新聞では、これを今国会に出して了承を受けるといふようにとれる記事もあり、まだいろいろ検討しなければならぬというようにとれる記事にもなっておる新聞もあり、わかりませんが、自転車は通産省だし、モーターボートは運輸省が今日まで海事思想の普及という非常にりっぱな名目で育ててこられた、その所管でありますから、十分検討して、今日までその方面に努力してきておるその施行地域の町村が、赤字のところもあり、赤字のところもあるし、ところどころによって千差万別でありますから、十ば一からげに均てん化という美名のもとに、まだ赤字の借金で苦しんでおるようなところでも、へたな了承をしないということで、大きい宿題として、特に運輸委員会が私が希望して、この次の何らかの委員会でお尋ねしたいと思っておりますから、自治省側と通産省側、競馬は農林省側、そういう方面とも十分連絡をとって、満点の答えがいただけるようにお願いしたいと思います。それだけです。答弁は要りません。

○阿部(喜)委員長代理 次回は、委員長の指定により、明二十三日水曜日午前十時理事会、午前十一時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時九分散会

第一類第十号

運輸委員會議録第二十一号

昭和四十四年四月二十二日

昭和四十四年五月八日印刷

昭和四十四年五月九日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局