

第六十一回国会 衆議院 運輸委員會議録 第二十三号

昭和四十四年四月二十五日(金曜日) 午後六時十分開議

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 實藏君 理事 細田 吉藏君

理事 小川 三男君 理事 野間千代三君

加藤 六月君 四宮 久吉君

中川 一郎君 西村 英一君

福井 勇君 井上 泉君

神門至馬夫君 内藤 良平君

米田 東吾君 渡辺 芳男君

本島百合子君 沖本 泰幸君

松本 忠助君

出席國務大臣 運輸大臣 原田 憲君

出席政府委員 運輸省海運局長 澤 雄次君

委員外の出席者 専門員 小西 眞一君

四月二十四日

委員加藤六月君及び中川一郎君辞任につき、その補欠として吉川久衛君及び岡崎英城君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員岡崎英城君及び吉川久衛君辞任につき、その補欠として中川一郎君及び加藤六月君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員池田禎治君辞任につき、その補欠として本島百合子君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員本島百合子君辞任につき、その補欠として

池田禎治君が議長の指名で委員に選任された。

四月二十三日

海上保安庁に海難救助の飛行艇配置に関する請願(受田新吉君紹介)(第五〇六九号)

同(佐々木良作君紹介)(第五〇七〇号)

同(鈴木一君紹介)(第五〇七一号)

同(永末英一君紹介)(第五〇七二号)

同(吉田賢一君紹介)(第五〇七三号)

同(吉田泰造君紹介)(第五〇七四号)

同(麻生良方君紹介)(第五〇七五号)

同(小澤貞孝君紹介)(第五〇七六号)

同(神田大作君紹介)(第五〇七七号)

同(河村勝君紹介)(第五〇七八号)

同(小平忠君紹介)(第五〇七九号)

同(鈴木一君紹介)(第五二六四号)

同(田畑金光君紹介)(第五二六五号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

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 これより會議を開きます。

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。

質疑の通告がありますので、これを許します。

野間千代三君。

○野間委員 二、三、質問をいたします。

これは局長さん、大体日本の造船の費用は、先進的な海運国といわれている英、米、仏、西独などから見ると安いと思うのです。資料によると、

大体一〇%くらい安いんじゃないか、こういわれている。それから、あと船員費というのもだいたい安くないかと思うのです。しかも、今日までの助成の度合いは、世界的に見て一、二を下らないと思うのです。そういう状況であって、なおかつ自立体制というのが今日までおこなわれてきている、これは事実ですね。それから最近、それぞれ立ち直ってきている海運会社の傾向を見ると、かつて問題になった償却不足あるいは借入れ金の延滞、そういうものが最近ほとんど解消されている。ただ、解消されている内容を見ると、利子補給や利子の猶予などの金額と照らし合わせてみると、償却不足や借入れ金の延滞が解消されてきた要素の七〇から八〇%くらいで助成の要素ではないか、こう思うのです。そういう条件を考えてみると、自立体制は今日なおおこなわれていて、これからもなお一〇%の自己資金を持つようにしたいというながら、なおこういう厚い援助をしなければならぬという真の原因はどこにあるのかというところが、私は問題になると思うのです。それはどういふふうに御判断ですか。

○澤政府委員 まず日本の造船費用でございますが、アメリカは非常に高くて問題にならないわけでございます。英国はじつはヨーロッパの造船費用と日本の造船費用は、かつては日本の造船費用が安かったことは事実でございます。しかし、ここ二、三年来、ヨーロッパの造船費用と日本の造船費用はほぼ同じに相なりまして、昨年などは、日本の方が若干高いんじゃないかということまでいわれた次第でございます。

それから船員費も、これは再建整備の期間を通じて、ずっと上がってまいりました。船員費の正確なヨーロッパ諸国との比較は非常に困難でございます。というのは、向こうでは未開発国の人をずいぶん船に乗せて、インドであるとか、香港で

あるとかというふうのを乗せておりますので、正確な船員費のコストの比較は困難でございますが、現在の日本の船員費の水準は、ヨーロッパ諸国の船員費の水準に近づいているというところがいわれております。従来の再建整備期間中の助成の度合いは、世界的に見ましても非常に高かったということは、先生御指摘のとおりでございます。しかし、お話しのように、償却不足も解消しましたし、延滞もなくなりまして、今後からは従来のような企業助成ということではなしに、今後でいていく一ぱい一ぱいの船が国際競争力のあるようにしていくことを主眼にして、この法案をお願いしているわけでございます。

それで、ヨーロッパ諸国の海運企業の体質というものは、日本に比べて非常によろしゅうございます。これは、自己資本比率も、ヨーロッパ諸国はほとんど五〇以上でございます。日本は全体的に見ましても、まだ一五に達していないという状況でございますので、こういう優秀なヨーロッパの海運企業に対しまして、ヨーロッパ諸国は海運助成をいま行なっております。そうして、その建造コストが四割ないし六割になるような助成を各国で実施いたしております。これらと同じ競争条件を持つようにしていただきたいというものが、今度の法案でお願いしている趣旨でございます。

○野間委員 そうすると、簡単に言えば、西欧の海運会社と日本を比べてみると、やはり国力の相違もあるでしょうが、企業力にまだ相当格差がある、これが原因だということですね。——わかりました。

それで、そういうことで、この企業力をつけていきたいということまでやっておいたわけですね。それで今後大量建造、計画造船を続けていくわけですね。そうすると、たとえ一〇%の自

己資本を持つにしても、相当多額の借り入れ金が行なわれてくる。やはり利子補給も、あくまでも補給ですから、補給の限度にある。五厘と二分二厘ですかの範囲にあるということになると、やはり相当借財ということも積み重なってくるわけですね。したがって、金利負担なりあるいは償却費の増大なり、そういうものは大層建造ということから見ると、やはり毎年相当ふえていくということとは、当然だろうと思つておられます。そういうものがやはり今後相当会社の財務に圧力を加える、財務負担になるということは、これはもう必然だろうと思つておられます。そういうものがなお自立をおくらししてやるように想定される。しかし、やはり積み取り比率をふやすためには、大量建造、計画造船でなければならぬ、こういう形ですね。これにほくは多少自己矛盾というか、そういうものが存在すると思つておられます。

そこで考へるべきことは、したがって、大量建造、計画造船の方針でいくだけでも、金利負担なり利子補給とか、そういう援助の方法だけでは、やはり今日までの行き方とそう変わつてないから、企業力の増大、自立体制をつくつていくということについてやはり問題がある。そこで、何かほかに国が援助をする、基本的に企業力を強化していく援助の方法が必要なのじゃないか。たとえば、いま航路がどうなつてくるのか、極端に言えば、もうかる航路であるとか、そうでない航路であるとか、いろいろあると思つておられます。そういうことなど、国のほうで海運政策として援助をすべき手段、政策というものがあつて得るのじゃないかというふうな気がするのですが、その辺はいかですか。

○澤政府委員 御指摘のように、海運企業がその企業力を強化し、自立体制を確立いたしますためには、単に財政援助を行ない、あるいは利子補給をするだけでは足りないわけでございます。先生御指摘のように、あるいは運賃同盟における日本船の秩序ある進出をはかるために、いろいろと政府が除になつて援助する、あるいは未開発国と

申しますか、開発途上にある国、これは非常に極端な国別主義をとりまして、自分の国の船でなければ荷物を積ませないというふうなことを申しておりますが、これらにつきましても、政府間でいろいろと折衝して、民間の海運企業がその航路に入りやすく、荷物を取りやすくしてやるというふうな問題、あるいは邦船間で不当な競争をしないように行政指導をする、このようなことが非常に重要なことであらうと思つておられます。

○野間委員 いまの局長の御答弁は、そういう要件があるということですが、それは毎年のこと、そういう要件をどういうふうな解決をしていくかということが、きわめて重要な問題なんですね。これは大臣、そういう問題がある。そこで、そういう方面について、今後どういふ政策で対処をされていくかということが一つ。

それからもう一つの重要な問題は、海運会社がどうしているのかということ。ほくらの気になるのは、政府のほうでは、それだけ一生懸命やつてはいるが、それぞれ体質改善をしたり企業努力をして、日本の海運業として昔のように立ち直つてくるというふうにするために、企業、業界のほうではどういふふうな努力しているのだから、これが多少心配ですね。したがって、そういう方面に対する業界の対策と、それから運輸大臣として、いま局長の答えられたいろいろな条件に対する国の対策とあわせて、業界に対する指導力といますか、そういう方面も必要じゃないかと思つておられます。その辺はどうお考えでしょう。

○原田国務大臣 わが国海運が国民の期待にこたえて、これから発展していくための業界の基本的なあり方はどうだ、それに対する運輸大臣の指導方針はどうか、こういうお尋ねであります。新海運政策におきましては、再整備期間中に回復をいたしました企業体力を活用いたしまして、企業の自己責任体制を確立して、その自主性を発揮させながら、国民経済上必要な外航船舶の建造を推進していくことを基本理念といたしております。したがって、今後は再整備期間中における

企業経済的な助成措置を改めまして、企業の自主性を発揮させるため、計画造船において全額借り入れ方式の廃止、一定量の自己資金を投入させる等の措置を講ずるとともに、競争秩序の維持等について適切な行政指導を行ない、かつ国際競争力を確保するための必要な助成措置を実施することによつて、この基本理念を実現したいと思つておられます。

わが国の外航海運がきびしい国際競争に耐えていくためには、今後とも徹底した経営の合理化と邦船間の過当競争の排除が必要でございます。再整備期間終了後は、法律上集約体制の維持義務はなくするのでありますが、過当競争を避け、国家資金の効率的な使用をはかるため、外航海運における集約体制は、基本的に維持する方針であります。特に、巨額の投資と配船調整を必要とするコンテナ船の運営体制については、企業の自主的判斷による業務提携その他の協調体制の強化を強く期待いたしております。

○野間委員 ただいま大臣からたいへんごもっともなお答へがございました。けつこうなんです。が、ちよつと時間がたつておりますから、また別の機会に御質問いたしますけれども、この機会に、かねてから私どもが念願をしております日本の海運企業そのものの自律調整、これをとにかく確立することが急なんであつて、それに必要な援助をすべきだという考え方。どうも今度のこの新海運政策も、一〇〇の自己資金を持つたにしても、まだなお方針としては、従来のそれを踏襲されているという気がいたしますので、この辺を十分にひとつ御検討いただいて、なおこの法律が行なわれている期間であつても、切りかえられるものならば、企業努力、業界の努力等あわせて十分な御指導をいたして、海運の発展のために、運輸省のほうの適切な御指導をいただきたいと思つておられます。

以上申し上げて、もう一言お答へいたして終わります。

○原田国務大臣 ただいまの野間委員の御意見、ごもっともであります。私も微力でございますが、

が、全力を尽くして御要望にこたえたいと存ずる次第でございます。

○野間委員 終わります。

○砂原委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○砂原委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

これより採決いたします。

本案に賛成の諸君の御起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○砂原委員長 起立多数。よつて、本案は原案とお可決いたしました。

おはかりいたしました。

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きましては、委員長に御一任願いたいと思つておられますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○砂原委員長 御異議なしと認めます。さよう決せられました。

〔報告書は附録に掲載〕

○砂原委員長 原田運輸大臣より発言を求められております。原田運輸大臣。

○原田国務大臣 ただいま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について慎重御審議の結果、御採決をいただき、まことにありがとうございます。（拍手）

○砂原委員長 次回は、来たる五月七日水曜日午前十時理事會、午前十時二十分委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午後六時二十八分散會