

第六十一回 参議院運輸委員会会議録 第十九号

昭和四十四年五月十五日(木曜日)

午前十時二十五分開会

委員の異動

五月十四日

辞任

上田 哲君

補欠選任

岡本 悟君

藤田 進君

出席者は左のとおり。

委員長 理事

岡本 悟君

江藤 智君

金丸 富夫君

谷口 麻吉君

瀬谷 英行君

河野 謙三君

佐田 勉夫君

平島 幸一郎君

前田 佳都男君

山崎 五郎君

渡辺 一太郎君

森中 守義君

三木 忠雄君

中村 正雄君

市川 房枝君

澤 鈴木 吾郎君

原田 勝吉君

鹿野 義夫君

宮地 雄次君

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君
 運輸省船員局長 高林 康一君
 運輸省港湾局長 宮崎 茂一君
 運輸省航空局長 手塚 良成君

事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君
 局無線通信部長 大塚 次郎君

説明員 郵政省電波監理員 吉田善次郎君

本日の会議に付した案件

○新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案
 (第五十八回国会内閣提出、第六十一回国会衆議院送付)

○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、衆議院送付)

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案並びに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便宜一括して議題といたします。

政府から提案理由の説明を聴取いたします。原田運輸大臣。

○國務大臣(原田憲君) ただいま議題となりました新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

新東京国際空港は、将来における航空輸送需要の急激な増大と航空機の急速な進歩に対応できる力があげているところであります。

ところで、新空港の敷地予定地の一部は、国有

政府委員	経済企画庁総合計画局長	運輸大臣	原田 勝吉君	岡本 悟君	江藤 智君	金丸 富夫君	谷口 麻吉君	瀬谷 英行君	河野 謙三君	佐田 勉夫君	平島 幸一郎君	前田 佳都男君	山崎 五郎君	渡辺 一太郎君	森中 守義君	三木 忠雄君	中村 正雄君	市川 房枝君	澤 鈴木 吾郎君	原田 勝吉君	鹿野 義夫君	宮地 雄次君	鈴木 瑞吉君	岡本 悟君	
国務大臣	文部省初等中等教育局長官房長	運輸大臣官房長	運輸省海運局長																						

地である下総御料牧場によって占められておりますので、その移転先として、空港公団は、目下榜木農高根沢地区に新御料牧場を建設しており、その後、借り入れ金により外航船舶の増強につとめておりましたが、昭和三十一年のスエズブームの終息以後、海運市況の悪化を迎え、深刻な經營危機に陥りました。海運企業は、これにこたえて再建整備の目標を達成しつつ、大量の外航船舶の建造を行なってまいりました。

しかし、下総御料牧場は新御料牧場より大きいため、この建築交換後において残地が生じますので、当該残地を空港公団に現物出資することによりこれを同公團に取得させ、もって新空港の建設に資することとする必要があります。

このため、空港公團に政府が土地または土地の定着物を追加して出資できることとしたそろとすります。そこで、新東京国際空港公團法の一部を改正する法律案の内容について御説明申し上げます。

第一に、政府は、必要があると認めるときは、新東京国際空港公團に土地または土地の定着物を出資の目的として追加して出資することができる法律案の内容につきまして御説明申し上げます。

第二に、土地または土地の定着物が出資された場合における空港公團の資本金に関する規定、出資の目的とする土地等の評価に関する規定その他との関係規定を整備いたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いいたします。

次に、ただいま議題となりました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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

わが国海運は、経済の高度成長に伴い毎年増大する輸出入貨物の安定した輸送を確保するとともに、国際収支を改善する役割りになつております。

しかし、當面の最大の課題として空港用地の確保に全国に亘る建設が当たる新東京国際空港公團においては、建設されるものであります。これが建設に当たる新東京国際空港公團においては、當面の最大の課題として空港用地の確保に全効力をあげてあります。

ところで、新空港の敷地予定地の一部は、国有

地である下総御料牧場によって占められておりますので、その移転先として、空港公団は、目下榜木農高根沢地区に新御料牧場を建設しており、その後、借り入れ金により外航船舶の増強につとめておりましたが、昭和三十一年のスエズブームの終息以後、海運市況の悪化を迎え、深刻な經營危機に陥りました。海運企業は、これにこたえて再建整備の目標を達成しつつ、大量の外航船舶の建造を行なってまいりました。

しかし、下総御料牧場は新御料牧場より大きいため、この建築交換後において残地が生じますので、当該残地を空港公團に現物出資することによりこれを同公團に取得させ、もって新空港の建設に資することとする必要があります。

このため、空港公團に政府が土地または土地の定着物を追加して出資できることとしたそろとすります。そこで、新東京国際空港公團法の一部を改正する法律案の内容について御説明申し上げます。

第一に、政府は、必要があると認めるときは、新東京国際空港公團に土地または土地の定着物を出資の目的として追加して出資することができる法律案の内容について御説明申し上げます。

第二に、土地または土地の定着物が出資された場合における空港公團の資本金に関する規定、出資の目的とする土地等の評価に関する規定その他との関係規定を整備いたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いいたします。

次に、ただいま議題となりました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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

わが国海運は、経済の高度成長に伴い毎年増大する輸出入貨物の安定した輸送を確保するとともに、国際収支を改善する役割りになつております。

しかし、當面の最大の課題として空港用地の確保に全効力をあげてあります。

ところで、新空港の敷地予定地の一部は、国有

について欠くるところがなかつたかといふ尋ねでござりますが、私はその点はやはりいままでなかつたということで見のがされておる点があつた。いまおことばのようすに第二回目の事故はこれで運航者にももあらん何がありますが、世の中にはそういうむちやなことをする人もあることを予期しつつ事故が起こらぬような対策を立てていくということが十分である、こういう面から、いま申し上げましたように、現在の行なわれておる法律等もまとめて注意をして事故の起こらないようにならねると同時に、なお必要があれば法的な措置を講じると同時に、なま考へておるところでござります。

操縦管理の問題だから、抑止、制止すべきにがわらすしなかつたというその責任は免れないと思う。それで、こういうことを私は地元で聞いたことがあります。熊本に三角という港町があります。ここに島原とかあるいは長崎方面からやはりフェリーが入つておる。それで三角の港にすでに着岸をしている小船、漁船とかあるいは伝馬船等もありますが、こういう船が、フェリーがものすごい勢いで入港してくるものだから波が非常に荒くなつてしまつちゅう岩壁に腹をぶつけて浸水をするとかあるいは破損をするとか、もうそういう例があとを断たないと、こういうんですね。したがつて、九州商船のほうにそういう関係の漁業組合等が、入港の際にはもう少しスピードを落としてほしい、少なくともそういううすでに着岸をしている小船等の損耗を生じないよう注意をしてほしいという申し入れを何回もやつたんだそうですが、なかなか聞いてくれない。それをよく内容を確かめていけば、大体あの距離が時間でももつて一時間半ぐらいだと思ふんですね。何しろものすごい立て込んだスケジュールを立てているもんだから、そういうかなり速足で走つていかないとなかなかその時間どおりいかない。したがつて、実際の船のキャプテンあたりは、多少その事情がわかつて氣の毒たというように言つているんだどうです

けれども、まあ要するにその運航の回数が多過ぎる、その辺の配慮をしてあるものだから、やはり船長のほうでは時間から時間に間に合わないといふので船足を落とさない、こういう問題が背景にあるようですね。ですから、私はこの二つの事故と併せて、ほんとうに運航計画をどういう状態で立て、それを許可することになつて、いるかどうかわかりませんがね、そういう事情等が出先の海運局あたりでわかっているのかどうか。もう少し、さつき何か調査をやつたと、こう言われるのだけれども、運航状況がどうなつて、いるのか。そういうせがわでわざと運航させるために、よんどころない事故の発生というものが当然起り得るような気がする。したがつて、先ほど申し上げる熊本の三角の場合には人命は失われておりません。しかし、小船の被害というものは相当なものですよ。しがつて、もし人が失われたという事件があれば、今度のようなことがもつとこう社会で注目を浴びるでしよう。人の命が失われないような面でも、かなりそういうことの犠牲は多いのですよ。こういうことをどういうふうにお考えですか。

は運航回数をかげんするという措置をとりたいと思つております。

○森中守義君 これはね、やつぱり多少総合的に考えていきませんとね、にわかにそのスピードを落とす、回数を減少したとなると、いまのようないふべきことですか、たいてんな需要ですよ、当面そういうことで今まで問題がある。もともとこれはこういうことではないでしょうか。非常に、内航船のことだから、少しそういうことに対する何かこううものの考え方が甘過ぎるのじゃないかといふような気がするのですね。何も大波が来るわけでもない、デッドロックにのし上げるわけでもない、勝手が知り過ぎる、わかり過ぎるという、そういう安心感というものも多少船主側に、あるいは乗組み員の側にあるような気もするのです。だから私は、今日のようマイカーがふえる、船がどんどん車を運んでいくという、こういう新しい時代ですからね。しかも、そこには制限された隻数で動かしているということになれば、ますその辺から改善していくべきじゃないですか。もちろん九州商船をはじめそういう関係の会社等において、まあどのくらいの自力を持つておるか知りませんよ、おそらく一ぱいつくるにしても相当の金がかかるでしょうからね。そういう借入金借入金でまあやっている結果、数少ない船で大量に運ばうと、それで利潤をあけなければ採算がとれないといふ、そういう経営上の背景もあるかもしけなさい。むしろ現象的にもの処理をすることよりも、もつとこう基本的なものを考えていかねばならないと思うのですよ。何かそういう実情調査したことありますか。

○政府委員(澤雄次君) 先生御指摘の点はまことに重要な点でございまして、自動車の、カーフェリーに対する需要が非常に伸びてまいりまして、最近船舶整備公団がつくっております船もカーフェリーが非常に多いのですが、できる限り無理のない運航ができるように、業者に対しても需要がある場合には船舶設備、船舶をふやすようなどいことは指導をいたしておりますのでござる。

いますが、企業の經營内容その他から需要に応じ
きれない。したがつて、一ぱいの船舶でなるべく
多くの運航を行なうというような無理が生じてき
つつあることも一部においては事実でございま
す。これらにつきましては、私のほうとしても全
面的な調査を行なつておりますし、それから船を
建造しよう、カーフェリーをふやそうといふもの
につきましては、船舶整備公団を通じましてでき
る限りこれに協力してまいつておるわけでござい
ます。この三角の件につきましても、船の数が少
ないのでどうか、その点を早急に調査いたしまし
て处置いたしたいと思っております。

○森中守議君 これは何も運輸省に限らないで、
水産庁あたりでも多少似たような傾向があるんで
すね。つまり、國際漁業あるいは遠洋漁業につ
ぶる力点が置かれて、近海あるいは沿岸漁業につ
いてはあまり重視されていない。したがつて、運
輸省もそうだと私は言わないので、まあ、い
まからその審議に入ろうという、こういう運輸の
問題でも、國際的なものについては、かなり政策
的な力が入れられておるけれども、内航船等につ
いてはあまり重視されていないような、概念の問
題ですがね、そういう気がするんですよ。思わぬ
ような事故が発生をする。この辺のこと一ぺん洗
い直してみたらどうです。いま海運局長が、まあ
これから需要がだんだん増大するだらうから、さ
らに新船をつくるとか配船をするような配慮をし
たいということで、ものの考え方としてはわかりま
すがね。具体的にそういうものがいつ日程にの
ぼってくるのか、実現をするのか、まあ要するに
取り締まる法律があるから取り締まりを強化す
る、あるいは力によつて規制をする、これだけが
は済まされない、ような問題がありますよ。その辺
が私は大臣のほうでも特に考えてもらわねばなら
ぬ問題だと思うんですね。力が、法律があるか
ら、その罰則なり何なりを適用するとか、あるいは
行政指導をもつと強化するということでは解決
できない側面がずいぶん多いと思うんですね。ま
あそういうことはいま一通りのお話であらかたわ

○森中守義君 その裏を返して言えば、なるほど
いま言われた国鉄の推進会議、今回のものと、ま
あ言つてしまえば、それが非常に立ちおくれて
おる。要するにぎりぎりの段階のところまできて
いたものだから一〇〇名採択せざるを得ないとい
う、こういう見方も成り立つかと思うのですが
ね。そういう意味で前の中曾根さんが大臣とのとき
に、一度運輸行政については抜本的に洗い直して
いくと、もう行きつくところまで行きついてし
まって、このあたりでぎりぎりの妙策を確立しな
ければどうにもならぬのだ、こういうことを今回
この委員会で発言をされた印象を私はまだ耳に残
しているのですが、したがって、さきの国鉄の推
進会議の結論といはあるは今回これとい、
大体運輸大臣としては、国鉄は国鉄なりにむろん
これは相当長時間にわたる審議の経過で余すとこ
ろなく問題点が浮き彫りにされた一つの答申を私
ども持つておるわけですが、要するに両方ともこ
れによつては、問題となつてゐる今日の運輸行
政はやや水準化した、平準化したと、こういうよ
うに行政の長官として判断されますか。

○國務大臣(原田憲君) まあわれわれが生活をし
ていく上においてはやはり理想というものはあく
まで次から次と私は浮んでくるものであると思ひ
ますから、満足ということはなかなか限りのない
ものであります。この海造審の答申も、いままで
の海運というものに対しやってきたことが、ま
あおかげさんで効果があがつたから今後それでい
いかというと、まだそろくなればならない、
こういうたてまえの答申をいただいておる、この
ようにも私は理解をいたしております。したがつ
て、この問題がこれで解決したというふうには断
つもりでございまして、この海造審の答申に対し
ていま森中さんのお尋ね、これは十分過ぎるぐ
らいじやないかというわけで、こうあるべきだ
ないかと私自身は思つております。

定はできないのでございまして、今後ともこれら
の目標を達成して、その次にまた考えていかなければ
いいかぬということはもう必然のことであろう
と思いますが、一応今回は、今後六年間に対する
ところの海運政策としてこの答申を受けた。きよ
う御提案を申しました私どもの法案を中心御審
議を賜わり、これの結果を得ますならばまずまず
今後の方策というものは間違いない、このように
考えておる次第でございます。

○森中守義君 具体的な内容は次の機会に譲りたいと思うのですがね。そういうことでちょっと気になる点をひとつ聞いておきますが、答申の別紙の中で、五十年度の国民総生産、この中で四十年から五十年の年平均成長率を八・五%に見ておりますね。この八・五%を基調において今回のこの計画をおつくりになつたのですか。

○政府委員(澤雄次君) さようございます。これは昭和五十年度までの政府全体としての計画がまだなかつたものでござりますので、経済社会発展計画における平均成長率に近い線で伸ばしたわけでございます。

○森中守義君 それで海運局長、それが問題なん

だ。おそらくその発展計画というものは、先ほどお示しになつた、四十二年九月七日から四十三年の十一月二十五日に至る期間には、すでにもう存在しておりましたよ。存在していだし、若干の手直しは行なわれてゐる。したがつて、実際の実績を基礎にしてこれがもしだきたものであり、かつまた立法措置が、あるいは予算措置がとられておるということであれば、もう少し慎重であつてよかつたと思うのですね。どういうことかといえど、企画庁が出した発展計画の実績というこの統計によれば、八・五%じやありませんよ、一二・六%になつてゐる。したがつて、早くも四%くらいの狂いを生じている。その誤差を持ちながらこの計画が実行に移されていくことになれば、これから六カ年間の中にどういう変化を生ずるのか。まあそういう意味で、私は全体的な経済計画の中にどういう比重を置くのか、あるいはそ

そういうものを要素にしているのか、この合審の示されている添付資料それ自体に若干の疑問を持つし、それをうのみ、まるのみにして立法措置、予算措置、あるいは計画に移行しようとする運輸省それ自身の考え方がわからない。相当大きな誤差が生じますね、六年間で。どのくらいの誤差を生ずるのか、いまにわかつに私もここで試算をしていいわけじゃないけれども、要するに八・五%を根拠に置きながらやったのだが、すでに実績においては一二・六%ということになります。数字を見ただけでも、かなりの大きな変化があるのであります。その個々的な内容は次の火曜日にもう少し詳しくお尋ねしたいと思うのですが、私のことで言わんとするのは、合審の審議された経過というものが、一年あまりかかる非常に慎重であつたことはけつこうなんだけれども、はたして現状をすばり踏まえているかどうかについては疑問がある。そういう意味で、一体答申を受けて立法措置あるいは予算措置を講じた運輸省の、どうも少しき内容的にずさんな点があるのじやないかというよう思ふんです。その点どうですか。

社の体力から見て十分かどうかということも相当に議論をされました。二千五十万トンの程度であれば、船会社の体質を悪くしないでこれを建造することが可能であろうという結論に達したわけでござりますが、経済成長率を、御指摘のように非常に高く持ってまいりますと、そうすると所要船腹量というものはもつと非常に多くなるわけでございます。しかし、そうしますと、はたしてこの程度の対策でそういう大量建造ができるかどうかという問題が起きてくるわけでございまして、それやこれを海運造船合理化審議会で検討いたしました結果、現在の時点においてはこの六ヵ年計画は、この八・五%を前提にしてやることが妥当である、こういう結論に相なったわけでござります。

○森中守義君 ここは大いに議論の分かれるところであり、もう少し詰める必要があると思う。私はそのときはそのときで、もう一回再検討すればいいという、そういう趣旨で法律が提案をされる、あるいは予算が措置されるというようなことは、あまり立法院としては好ましいとは思わない。ですから、ある程度数字というものはきちっとしたものでなければならぬし、いかにもそのときはそのときだというならば、いいかげんなものだというように、簡単な言い方をすればなるのですね。それじゃ困るのでよ。それで、それは次の機会にもう少し私も研究してきますが、非常にたいへんな差がある。同時に成長率が高まった段階においては、その時点でもう一回再検討するということは私はとりたくない。そういうものの考え方の上に立ってもう一つ聞いておきますが、なるほど二千五十五万程度の大量造船をやれば、積み取り比率は七〇%台ぐらいに上昇していく、ひいては国際海運収支も好転をする、こういうことのようあります、わが国が二千五十五万トン、六年間でやった場合、外国はどうなるか。そのままの状態で足踏みしますか。おそらく二千五十五万トンわが国が新しい船腹量を保有した場合には、外国はそれを待つのではなくて、それなり

にもつと上昇していくのじゃないか。そうなると積み取り比率を高めるために、少なくとも七〇%段階にするために、これこれの船腹の保有量が必要だというこの議論というものは、将来を見た場合に、必ずしもそれで海運収支が黒字基調になるということには言い切れないのじゃないか、こう思うのです。先ほど大臣の説明の中に、国際競争力を高める、こういうお話がありました。しかし問題は、わが国が力を入れるよう、外国といえども相当力を入れることになるでしょう。そういう米英等の主要な各国の建造計画というものはどういうふうに判断されますか。

○政府委員(澤次次君) まことに御指摘のよう、歐米の海運諸国も非常に手厚い海運助成を実施いたしております。そのうちにはわが国よりももっと厚い助成をしておる国もございますので、今後欧米諸国も新造船をどんどんつくってわが国の貿易に対して競争をしてまいりと思うわけですが、さいます。ただし、この計画をつくりますに際しましては、経済界の方とも非常によくお打ち合わせをいたしまして、経団連あるいは石連——石油連盟それから鉄鋼連盟等とも御相談をいたしましたて、こういう荷主の方々も、日本の船会社が国際競争力のある船をつくっていくならば日本船を使いましょう、こういうことを言われまして、今まで実際にそのように日本船を使っていただいているわけでござります。国際競争力のある船といいますことは、外國船と同じ運賃を出せる船なん。船会社の経営努力によつて、これだけの助成を行なえば欧米諸国と同じ運賃を出していいける、このように確信をいたしておりますので、この法案を御承認いただきましたならば、私は日本の船会社は十分国際競争力のある船をつくつていて、積み取り比率を予想どおりに上げることがであります。このように考えております。

る議論になるかわかりませんが、私は別な角度から、必ずしもそううまくはいかぬ、やや悲観的な考え方を持つんです。それは、日本の場合にはあくまでも貿易ベース、あるいは純粹な海運ベース、こういうことで新船建造というものが計画をされる。しかも政策としてそれが採用されているということなんですが、外国では必ずしもそうはいかぬのじゃないか。というのは、必ずしも外国は純粹な貿易ベース、あるいは海運ベースではない。そういう側面を多分に持っていますよ。だから日本が利子の補給等をやって、それで正常な海運収支を確立したい、こういうことは別に、外国では軍事的な意味合いでこれにかなり力を入れている。そうなると、将来の国際社会をどういうようにならねばいけないかはこの議論じゃないけれども、やや私は日本の場合とは変わった性質のもとにおいて、相当新船の建造というものが促進されていく可能性が十二分にある。そうなると二千五六十万トンの新船の建造が終了し、それで積み取り比率が高くなつたといふ、そういう単純な理論では割り切れないような気がする。たとえばアメリカを例にとりますと、商船法というのがある。一九三六年にまでありますね。一九四六年に戦時建造余剰船舶売却法。この二法が一体何を意味しているのか、非常に私はこの点が重視しなければならぬ側面を持っていると思うのです。だから、幾ら日本がつま立ちをして国策として新船建造に力点を入れてみても、なかなか国際水準に到達をする、ひいては海運収支が黒字基調に転ずるということは容易なことではない、こういうように思うのですが、いかがですか。

つくりますと、その船価の五五%までが国が補助する、こういう制度になつております。またイギリスでは、船をつくりますと船価の二五%までがただ金をくれるという制度になつております。しかし、こういう制度を実施いたしましても、アメリカの船はふえていかないのでござります。アメリカの積み取り比率は年々下がつております。イギリスもこういう制度を実施いたしましても、船が政府の思うようにふえていかないという状態でございます。この点やはり日本の海運といふものは、成長力のある経済、日本の貿易をバックにいたしまして、日本の荷主の協力といふことと船会社自体の合理化の努力ということによりまして、再建整備期間中も非常に伸びてまいりましたわけでござります。これは世界の驚異でござります。また今後六カ年間におきましてこれだけの助成を行ないましても、たとえ、その助成は英米の助成策より低いということはございましようが、私は必ずやこの計画を達成して国民の期待にこたえるであろうと、このように確信をいたしております。

て目的に最も適した型のもので構成される商船隊を保有すべき必要がある。かかる商船隊の開発を促進し、かつその維持を助成することが米国の政策であることをここに宣言する。」こういつてある。これに当たるのがいまのベトナムですよ。あるいはまた諸外国に相当のアメリカの基地を持つている。したがつて、この政策宣言にあるように、商船イコール軍事編成、こういう二面の性格を持つてゐるわけなんで、かなりアメリカの商船がいわゆる戦闘作戦行動に組みえられる。そういうことが積み取り比率を近年やや低率な状態に置きかえている傾向だ、こういうふうに私は見る。パリ会談がどういう状態になつてゐるか。やがてやがて平和が訪れる。アメリカが純然たる平和産業に切りかえたときに、今まで軍事目的に軍事編成化された商船というものはもとの商船に返ります。そういうときになると、相当ダイナミックな威力を發揮するというふうにまたなるであろう。私はこう見る。だから、なるほど指摘されたように、若干の下降線をたどつてはいるといまわれわれが考えなくちゃならぬのは、アメリカがこういう商船法による政策宣言であれ、あるいは売却法による政策宣言であれ同じ趣旨のものなんだけれども、われわれとしてはやはり、平和というものを念頭に置いてそういう国際社会に日本本の商船がどういう位置づけになるかということを考えると、こういう特殊な時代に特殊な問題で低率化している外国というものを引き合いに出すというのはいささかこれはどうかと思うのです。ですから、おそらく強大国においては多かれ少なかれアメリカの商船法的なそういう性格を基調にしてやつてはいると見なければならぬので、そういう時代に日本だけが、平和国家だからあくまで平和貿易をやるのだからということで、現在の積み取り比率を確保してはいるという見方のほうがより適切じゃないか。国際社会全体がそういう状態に

○政府委員澤雄次君) 確かにおっしゃるようないふうに考をなされた場合には、もつと日本は衝撃を受ける可能が、そういう見方についてはどういうふうに考をますか。

澤局長、そういう精神教育は大いにけつこうです。そういう考えでなければとても日本の海運政策はできないことはわかっているんですが、しかし、少なくとも海造審の答申を受け立派な措置を講じよう、あるいは特殊な長期計画をやろうという場合には、もう少し内容として——むろん私の言つておることがすべてたゞは言いませんよ。けれども、こういう問題もあるとうようなことが総合的に判断の基礎にならなければまずいのではないか、こう思う。そこで残念ながら海造審の答申には先ほどの成長率のそれがある、あるいはその積み取り比率についても六年経過した後でないと当たったか、はずれたかといふ答えは出でこない。むろん途中において再検討を加えるというお話でもあるから、そういう結果論をいまにわかに予測はできませんけれども、長期の計画であればあるほどもつとそういう内容と私の意見であり、一つの指摘ですからね。

そこで、そういうような意味で、一体それならば六年間にいわゆる中核六社というのはどうなつていくのか。もちろんこれは独禁法の適用除外になつておるかどうかいろいろ検討してみると、

除外になつてはならないようですね。この中にも多分、中核六社というものは独禁法上の制約もはめているような気もする。しかし、それは後日の議論としまして、かなり手厚い保護政策をとりながら、一体中核六社あるいは系列会社、これらの収益状態を見れば相当いいんですね。ですから、自己資本を前期三年においては定期船で5%その他で10%、あるいは後期三年においては関係各社等の経理状態等によって吟味すると、こういうことを言われておりますが、中核体で四十三年九月決算において三百八十九億三千六百万と相当な収益をあげておりますね。それと中核六社の個々的なものも出ておりますが、郵船にしるあるいは三井船舶でも川崎でもジャパンラインでも山下新日本でも昭和海運でも相当の収益をあげておる。大体コンスタントにいっておりますよ。こういうように見てくると、はたして三百数十億という収益をあげながら自己資本の投入というのはさしき申し上げたような率でいいのかどうなのか。端的な言葉をすればこれだけもうかっておる。しかも利配もやつていながら何かも国におんぶしたうまいらないんじゃないのか、そういう気がするんですが、手元にもっと正確な資料があれば、四十三年の九月及び四十四年三月決算の内容をひとつ示しておいてください。

が、後二期三年においてどうするかということも実ざいます。しかし、今後の船会社の投資なり経営が一体どうなるかということの一応の予測はいたしておりますが、いま確実に予測することはできまない。これはやはり三年たった時期において再検討をして、自己資金の投入率をきめるほうが妥当であろう、こういう結論になつたわけでござります。と申しますのは、今後この二千五百万トンの大規模建造を推進してまいります一方、中核体は特にコンテナ投資というものが膨大な額になることが予想されているわけでございます。これは諸外国がコンテナ船を日本に入れてまいりますので、どうしても日本船もこのコンテナを推進しなければいけない。これは非常に膨大な額になりますので、それやこれをもう一度、もう三年たった時期において再検討しよう、こういうことになります。もちろんその趣旨は、現在よりも自己資金の投入額をふやす方向で検討する、こうじうことでございます。

○政府委員(宮地茂君) 仙台と熊本が一学年の入学定員、八十名ずつの百六十名でございます。それに香川県の諸間が百二十名、三校で合わせて二百八十名でございます。

○森中守義君 郵政の場合に、この三校で卒業する、あるいは在校の学生も含めまして国家試験に合格する通信士は何名ですか。これはできるならば過去何年に何名すつというように、二、三年以前のものから教えてもらいたい。

○説明員(大塚次郎君) ただいま先生の御質問の学校別の人數はちょっと手元に持ってまいりませんので、後刻調べてお答えいたしたいと思いますが、とりあえず四十年度、四十一年度、四十二年度の受験者の合格率を申し上げさせていただきたいと思います。三校の合計の合格率でございますが、第一級無線通信士については、四十年度は八・六%、四十一年度は七・三%、四十二年度は九・一%でござります。また、第二級無線通信士につきましては、四十年度は七・八%、四十一年度は二〇・九%、四十ニ年度は一〇%でござります。また、第三級無線通信士につきましては、四十ニ年度は三一%、四十一年度は三三・四%、四十ニ年度は三三・四%、四十ニ年度は二九・九%となつております。

○森中守義君 文部省の場合ですね、電波三校を出した諸君で船舶に乗り組んだ卒業生及び陸上に就職した卒業生はどういう比率になりますか。

○政府委員(宮地茂君) 海上と陸上を一〇〇といたしまして海上のほうの率を申し上げます。三十八年度七%、三十九年度一三%、四十年度三八%、四十ニ年度四七%、四十二年度一九%これが海上への就職。逆のほうが陸上。

○森中守義君 そういう比率からいきますと、四十一年の四七%が最高ですね。これは学校当局では特別に就職指導、つまり海上だとかあるいは海上以外に一般官公序あるいは会社、そういうような特に計画的なものはやっていないですね。個人の選択にまかしておるのでですか。

○政府委員(宮地茂君) これは特に計画的には

やつてないようでございます。それに三十八年度から四十二年度の先ほど私申し上げました数字をごらんいただいてもわかりますように、年によりまして非常に不同でございます。コンスタンツな数字になつてないということと、就職といふものが年々需要側のいろんな理由で一定の数字がつかみにくくということは学校側――校長等が申しておることでござります。でございますから、その他いろいろな数字から見ますと、無線通信士になります電波高校の卒業生は非常に足りないよう見えますけれども、校長に聞きますと、就職をぜひさしてやつてほしいということで会社側に就職のお願いに行つておるというような実態のようでございます。で、いま先生お尋ねの件は、もちろん個人の意思が中心でございまし、こういうふうに年々海上就職率が違いますのも、学校自身が計画性がないというよりも需要側がどうも固定をしていないというのが実態のようでございましょうか。

○森中守義君 そこで、現状では需要にほぼ対応できるような状況だというので、現状においてはそう心配もないよう思うのですが、そこで運輸省の場合、二千五十五万トンという、要するに大量新造船をつくった場合、オペレーター及び機関部員とか、あるいは甲板員とか、そういう総体的な総合的な船員の需給計画というものはお持ちですか。

○政府委員(高林康一君) 二千五十五万トン建造を外航船舶について今後やっていきますけれども、現在のところ私どもといたしまして計画を策定中でございますが、その場合に、大体の大まかな見通しといたしましては、計画の前半期におきましてはある程度充足は可能である。しかしながら、計画の後半期におきましては相当需給が窮屈になつてまいります。ことに機関士の部門において需給が相当窮屈になつてくるというふうに現在の段階においては見通しておる状況でございます。

○森中守義君 これは造船の二千五十五万トンというのは動かしがたい計画としてびしやっときているわけですね。むろん人の問題はこれは多少流動しますから、しかも個々人の職業選択の自由が憲法上保障されておるわけだから、なかなかその辺のむずかしさもありますが、おおむね充足可能ということで、ちょっと二千五十五万トンという大量建造になれば問題だと思うのですよ。それでこの六年間のいすれかの期間に船員の需給計画といふものはつくるのですか。そうじやなくてある程度その場その場で、たとえば新造船に対しては個別の会社が雇用関係を結んでいくとか、あるいは転船をさせるとか、あるいは合理化によつて減員をしてそつちに振り向けるそういう柔軟な体制をとるのですか。画一的にやるのか個々的にやるのか、その辺はどういうことになりますか。

○政府委員(高林康一君) ただいま先生御指摘のとおり、人の問題は相当流動的な要素がござります。したがいまして、私どもは船員需給につきましてびしつつ、これだけ、たとえば一船に何名乗

らせらるというふうにきめるということは——もちろん船舶職員法上の最低限といふものがございまして。しかしながら、それ以上どういうふうにやるかというようなことは、船の具体的な性格によつても違うと思います。したがつて、その辺は相當弾力的に考えていくべきであろう。そこで船舶職員法上の最低限の人数をもつてするならば、これは大体職員部門につきましてはほぼ充足といふことは、最終の年次ぐらいにおいては相当窮屈になつてまいりますが、可能であろう。しかしながら、どれぐらいそれ以上に乗せていくのか、代替船についてはどうのような配置転換をやっていくのか、その辺はやはり労使間、あるいは全体的な見通しにおいて弾力的にやっていくべきであろうと感じで、いま船員需給について大体の需給見通しを策定しておる段階でございます。

○森中守義君 それは会社関係等における当事者間の合理化に関するいろいろな話し合いにもよりましようが、やはりその原則になるのは船舶職員法の最低ぎりぎりの義務的な要員、これはどうしても確保しなくちゃならない。あとは完全にアルファという理解をしていいかどうかわかりませんがね。したがつて最低ぎりぎりのこの二千五十五万トンで割り出した場合にどうかといふ、この計画は持つていなければまずいのじゃないですか。それと、これはしばらく私農林水産のとき、水産庁で非常に問題になつたのですが、いまたいへんなんですよ、沿岸あるいは近海漁業になりますと。なぜかといえばみんな国際漁業に取られる、あるいは外航船舶に取られるというわけあります。ほとんどの沿岸、近海の船主というのには四苦八苦しておる。しかも、そういうことが非常に危険な反面を持つておるんですね。たとえば、海上保安庁に明らかに違法であり、脱法であるとしていますよ。その原因は何かといえば、結局人が足りない。そこで、たとえば出港させないで、港に係船をする、こういう措置をとらなければな

知らないのだけれども、法律的にはとらないで出てしまうという、こういう例も決して少なくてはない。そういうのがたまたまさつきのフェリーの話じゃないけれども、やっぱり要員不足等のために、あるいは過度に失する稼働状態のために、海上における事故が絶えない、こういう一つの側面も持っている。なるほどこれはよく話に出るんだけれども、沿岸あるいは近海よりも、国際船外航船に乗るほうが遭遇もいい。しかも船内の設備等も違いますからね。ですから、沿岸あるいは近海の乗り組み員というものが全部そっちのほうに転用されるという可能性が非常に強まっていますね。これは、いや、それは水産庁、農林省がやることだから、運輸省の計画には関係ありませんといって済まされない、国全体としての問題があると思うのですね。それで、なるほど流動性を持っているというのはわかりますけれども、なにか、それかといって、いきなり、正確に雇用関係を結ぼうというのに、いや君は希望するけれども乗ってはならぬとか、そういう規制のしかたは法的にはできないでしようけれども、その辺のことがやはり二千五十五万トンを大量につくるという策というものはやはりとるべきでなかろうし、それを回避するためには、計画的な乗り組み員の養成あるいは配置計画——個人がどういうものを選択するかは別としまして、つまり計画というものはその中に正確なものとして樹立されなければ、なかなか二千五十五万トン、一口につくるといつても、簡単に船は動かぬのじやないかというようにも思うのですよ。だから、さっきのお話だとか、いや別段計画的なものは考えない、しかし後半期には窮屈になるだろうという、何だからんだでやりくりしながら充足できるんだという船員局長のお答えでは、あまりにも平板過ぎて、具体的な内容に乏しい、こう思うのですよ。どういうふうにお考えですか。

○政府委員(高林康一君) 御指摘ございましたように、外航船の船員といふものをそれだけ切り離して船員の需給を考えるということはできないわけでございます。現実に、たとえば本産高校、水产大学というようなところを出た人も外航船に大半、大部分といふのは少し言い過ぎでございまが、相当程度いっておる。あるいはまた内航船の船員といふものが外航船の船員にいっていると、いうようなことで、外航それから内航、漁船その他の間の流動関係といふものは相当程度はなはだしいのでございます。そこでいま先生御指摘になりましたように、そういう問題につきましては、漁船の場合、ことに比較的小さい型の漁船のほうに非常に労働の需給逼迫が現実にあらわれておる、また内航についても逐次あらわれておる、こういうのが現状でございます。そこで需給関係を考えます場合には、やはり内外航、漁船を通じて考えていくべきであるというような考え方で私どもおります。

その場合具体的な対策としてどうするかということでございます。基本的にはやはり船員の養成というものを充実していかなければならぬ、これはまず根本でございます。具体的な措置といつましても、商船高等専門学校の定員を四百名から二百名さらに増加いたしまして六百名にするということと、それから海員学校は、これは主として内航の職員、または外航の部員を養成いたして、毎年大体千人くらいの卒業者がございますが、これを一校増加いたしまして、再来年度からさらにこれを――いま校舎の建築にとりかかるというようになります。本年度の措置をしたわけでございます。こういうようなことでやつておりますけれども、問題は船舶試験によりまして、その試験によりまして船員制度というものをこの段階においてはいろいろ考え方直すべきでございます。そこで、現在の船舶員制度のあり方といたしましては、海技従事者國家試験によりまして、その試験によりまして免許を与える。その資格を持つているものでなければ免許を与える。その資格を持つているものでなければ

れば乗せられない。船ごとにいろいろな資格の区分けがございます。それであまりにも実地試験が重視されるというような傾向が過去にございましたので、私どもいたしましては、むしろ経験によって安全を相当担保できるという考え方で、一定の経験年数を持つ者は、職によつていろいろ違つたまゝして、いわば下部の船員を上級職員に登用する道を大幅に開きたい。それから漁船には不足でございますのは乙種二等航海士、または機関士の部分でござります。これにつきましても、御存じのように、漁船におきましては漁労長、あるいはいろいろな部員が非常に多くございます。これは一定の経験年数を持つ者については、乙種二等に上がるようないとうように職員制度の改正をはかりたい。さらに根本的に、先ほど外航につきまして申し上げましたように計画年度の末におきましては、かなり機関士を中心にしてまいります。そういう関係で自動化船といふものを作成——二千五六十万トンというものに自動化といふものを大幅に取り入れていくことが想定されます。たとえばノルウェーにおきましては、機関室については無人とするというような船が出ております。そうしますと、この機関士不足という問題について、これをやはり無人化するという可能性があるのではないか。しかしながら、その機械の信頼性というような観点から、船舶運航の安全上、やはりいろいろまだ問題がござります。そういうような問題点を含めまして現在、船舶職員制度をどのように改正すべきか、漁船、内航、それから外航を含めて、そういうような点について昨年九月から海技審議会にいろいろ御諮詢申し上げております。そういうような点もあわせて検討しているという現状でござります。

専くされないところがござります。結局、需給の観点と、安全という観点とをどのようにして調和させるかということになりますので、いろいろ各方面で意見がござりますが、それらについていま詰めをやつておりますけれども、なおまだ若干の時間は要る。少なくとも本年一ぱいはかかるんではなかろうかと見通しております。

○森中守義君 いま船員局長が言われるように、問題は教育ですよ。一般警備要員とか、どこでもすぐ使えるという、そういうのは船の場合はごく少数民族ですから、特殊な技術を持つた職員でないとできませんからね。それで運輸省は、所管の海技大学、航海訓練所、それに海員学校、これに今度は、文部省所管で東京商船大学、神戸商船大学、商船高等専門学校、それとその電波三校、特殊なものがありますね。これでいただいた資料からいきますと、ほとんど海上要員の一定の資格を持つて乗員せしむべき者の教育の大半、大体この数からいくと文部省は六百四十名ぐらいですから、三つ合わせて、電波高校のものを合わせると約八百名ぐらい、あとはみんな運輸省の特殊教育をやつているわけだな。そこでこれは、非常に今日の大学問題等がこういう騒然たる時期ですからね、そこまで手が回らぬという文部省側の意見もあるかもわからぬけれども、ことに電波高校の場合には、数年前から高專に切りかえたらどうか、こういう学校所在地の父兄の中から強い要請があるておりますよ。私のところにもよく見える。その話の内容を聞けば、先ほど電波の通信部長が言われた試験の合格者、これが従前に比べていくと非常に悪くなつたと、こう言うんですね。非常に少ないですよ。本来ならば——本来というのか、電波高校創立時代には優秀な学生が集まつてどんどん試験に合格したんだが、その後は非常に低率な状態にある。こういうことだと思ふんですね。いわゆる国立の高專を幾つかつくりましたね、そういうところに優秀な学生が流れていく。したがつて、電波高校には、二流、三流という言い方はこなれは失敬千万でしようけれども、高專がない時代

のようないい学生が比較的少ないのである。したがつて、生徒の質の低下というものが非常に目立つておる。こういうことが、有資格者をつくっていくべき国家試験に合格率が悪くなっている。こういう話を私は聞いたことがあるんですよ。これはなるほど、考えてみりやそのとおりだと思うんですね。だからそういうことを除去して、できるだけ有能な人材を、しかも国家試験に合格するような、つまり電波高校往年の権威を保たせるために、いまの高校から高専に昇格させたらどうか、こういう話がある。おそらく文教委員会でもずいぶんこのことは議論が展開されたかと思うのです。ですから、そういうようにして選択するのか、あるいはこういう特殊教育というものは元来これは通信省、郵政省で持っていたものですからね、そちらのほうにお返しをするか。そしてまた、さつきあげた東京商船大、神戸、あるいは商船高等専門学校、こういうものは運輸省に引き取ってもらわなかして、総合的な海上における要員計画が、より完璧なものにするためには切りかえていくほうがかえって合理的であり、しかも能率的であるんじゃないかというように思うんですよ。さつき申し上げたように、海上の大体まあ九割近くは、ほとんど運輸省の所管の教育機関で養成しているわけですからね。これが大体今日のわが国の海運界をささえておる最大の支柱じゃないかといふようにも見て差しつかえないと思うのですね。なかなか官地局長、あまり問題が問題だから軽々に言うわけにもいかぬですがね、これは一つの問題点だと思います。私は率直に言って、先ほど船員局長の言われる審議会の答申がことし一ぱい無理だということであれば、その前に計画することはちよつと困難ですね。一応答申を受けて、それを基調にして新しい立法措置を講ずるとか、あるいは船舶職員法の手直しをするとか、何かそういう方策をとらねばならない。そうなるとすでにもうこの六ヵ年計画へたすると二年度、三年度くらいでないと具体的に要員の配備計画というものはできないと思うのですよ。だからできるならば文部省

Digitized by srujanika@gmail.com

の、この商船三校及び電波三校、これも合わせてひとつ検討してみたらどうです。何も文部省役員だからよそへ直せという、そういういやな意味はありませんよ。いまのように非常にむずかしい事態だから、できるだけあなたのほうも手を少なくしたほうがいい。ちゃんと専門家が郵政省は郵政省におる、運輸省は運輸省おるのでしから大臣、これはどうですか。商船三校は運輸省に引き取るよう文部省に話してみたらどうですか。

○國務大臣(原田憲君) これはたしか行管でこの問題を議して一応の結論を出しておるのに私は承知しておるのですが、政府委員から答弁をさせまして、もしされで十分でなければ、また私がから私の考え方を申し上げさせていただきたい。

○政府委員(宮地茂君) いまのお尋ねの点二つあつたと思いますが、電波高校を高専にするかどうかということと、またそれもあわせまして所管がえをするつもりはないかというお話をございますが、実は現在、工業関係が高等専門学校といふ制度がございます。学校教育制度につきましては、御承知のように戦前の学校制度が戦後非常に大きく変わりまして、その大きなねらいの一つは、戦前の学校制度といふものは万人に平等な扱いがなされるようになつてなかつた。たとえば中学校へ行く者は高等学校へ進める。高等学校へ行つた者は大学へ行ける。ところが実業学校――商業学校、工業学校と――のようなところへ行きまして、上の高等学校へは行きにくい。一次の入学試験には受けさしてもらえないとかいったようなことで、学校制度が非常に複雑でもございましたし、またある学校に入りますと袋小路になつてゐるといったようなことから、そういうこと以外にたくさんございますが、一つの考え方方はそういうことで、学校制度は一応その本流を原則として、まあ簡素に、あまり複雑多岐にわたらないようにいたくそいうようなことが中心でございます。とにかくそいうようなことから、戦後六・三・三・四といったようなものになりまして、ただそうい

う形でいたしましたが、一方におきまして社会の発展、経済の進展、いろいろこういう面から、産業界から、それとしてもこういう中堅技術者がほしいのだといったような社会的な希望もございました。そういうことで、工業関係だけ、これは多少六・三・三・四から見ますと変則でございますが、工業高等専門学校というものをつくりたわけでございます。ただ法律にも規定しておりますように、高等専門学校でも何も工業に限らないでいろいろややたらいいんじゃないかという意見ももちろんございましたが、先ほど来申しておりますような学校制度に対しまして、特例的な高等専門学校であるということで工業高専をひとまずやりまして、非常に評判もよろしくござりますし、またこれをつくったのは暫定的とか変則とかいうこと以上に意味があるんだといったような評価も受けております。そういうなことからここ数年間工業だけでなく農業とか商業とか、とりわけ電波のようなものは工業と言つてもいいんだから、これを高専にしたらどうだといったような意見もありますし、また陳情もございます。そういうことで現在私どものほうにおきましては、電波高校を高等専門学校にし得るものかどうか、また、するとなれば、一度に制度だけつくりましても、そこでどういう授業をやっていくかといった教育内容、教育方法、いわゆるカリキュラムであるとか學習指導要領であるとか、いろいろそういうものを必要としますので、あわせて検討をしております。それがいまのお尋ねの第一点だと思います。

もちろん文部省の所管であるとうまいかないから、これをそれぞれの省に移すといふことも確かになつた一つの考え方と思います。しかしながらわが国の学校教育、これをたとえば医療行政は厚生省の所管だから医者の養成は厚生省がやつたらどうか、あるいは農業に従事する農業高校や、その他農業関係の大学は農林省でやつたらどうか——昔は水産講習所が農林省にございました。しかしながら、そういうたよなことは、やはり学校といふものは基本的な将来活躍する素地を養い、基礎的に必要な知識を授けるということで学校教育として行なうべきであろうといったような考え方がある、そこで御指摘の点は、むしろどの所管ということよりも、よりよい教育をさせよというような意味でもあらうかと思いますが、私はそのように受け取りたいと思っております。これ所管を変えたら文部大臣ではうまくいかぬので、運輸大臣ならうまくいくかもしませんが、しかしながらそういうことはよく聞くんですね。最近文部省の所管だから大学が騒ぐんで、特に商船大学なんかは運輸省に持つていいたらびしょと上からの命令が下に通じて騒がない学校になるんだというようなことを私は審議会でも聞きました。それはそれなりに私ども一がいになわ張り根性からそういう議論をねつけんじゃなくて、謙虚にこれは承っております。しかし、ただ所管を変えたからうまくいくというようなものではない面も相当多くございますので、今後ともまずい点は所管とかなんとかいった役人争いのようになると聞こえるようなことじやなくって、本質的に教育そのものの検討をしてやるべきである。

ちなみに申し上げますが、航海訓練所というのが運輸省所管で今日ございます。これは戦前文部省の所管でございました。戦時中に高等商船の卒業生などは、これは海運士官等にもなつたり、いろんな関連から閣議で一時的にこれは当時の通信省でしたかが所管するとといったようなことで、戦

後、大学、高等学校のはうは文部省所管に返りますが、それで学校教育それ自体がガバメント・ラインのオーガニゼーションのそれを踏まえておるわけですから、あなたがあなた方がいま言われるようになりますけれども、運輸省に言わせると、商船大学はまだ返つてない、こういうようなことになりますよ。商船大学は、昔は遞信省にあつたわけだ。
○森中守義君 局長、すいぶんたいへんなPRを聞いたわけだけれども、これはあなたの航海訓練所がまだ文部省に返つていないのでどう言われるようですが、あなたがちあなたの方がいま言われるようになりますけれども、運輸省に言わせると、商船大学はまだ返つてない、こういうようなことになりますよ。商船大学は、昔は遞信省にあつたわけだ。
そこで、むしろこれは昨日も原田大臣も出ていたが、商船高校でございます。それで壮行会がございましたが、商船高校でございます。現在の上級生は高等学校ですから、商船高校でござります。それと乗つて世界一周の旅の教育をしてくださるのは、所管的には運輸省所管の航海訓練所なんです。これは学校当事者としては、自分が教える子供を他省所管の人預けて、それは別に商船高等学校の教育の一部であるというのではなくて、そういう形でやりたいという要望もございまして、この航海訓練所の所管につきましては、行政管理局のほうへこれは数年前でございますが、文部、運輸両大臣のほうからそれぞれ申し入れ書と申すのでしようか、正式の文書で出されております。ただ最後に、くどうございますが、私ども所管争いと世の中を受け取られるようなことではなくて、どうすればいまの教育でいっぱい船員が教育できるかということで努力もいたしておりますし、そういう意味におきましていろいろ御批評、御批判、御指導を賜わりたい、こういうふうに考えております。

では教育の議論をすることが本来の使命でないからそれはそれとしても、言われることもうなすがないこともないのですけれども、たとえば商船大学であろうと電波高校であろうと、入学せんとする学生の方向といふものは、一つのものを選択して入ってくるわけですからね。もうその時点において職業の選択を行なつてはいるというのですよ。そうでしょう。卒業してどこへ行くのか、それは船より弱電メーカーがいいから弱電のメーカーに行こうという、そういう電波高校出身の学生もいましようが、大体しかしこういう特殊学校の入学希望者というものの将来といふものは、希望したときにすでに職業の選択を行なつてはいる、こういう見方をすべきじゃないかと思うのですね。だから戦前において東京高等商船あたり、これは通信省の所管であったということ、これらのことば私はそういうように何も戦前のことはすべていいが、いまの教育がいけないという意味合いじやないけれども、いまここで二千五六十万トンという大量の新船をつくつて大いに海外雄飛しなければならないのに、一体要員の需給計画はどうだ。それを詰めていく場合に、教育が特殊な教育を必要とするにかかわらず、所管が方々にまたがついてたんじやどうにもならぬ。特に商船大学等の場合、養成されているのが二百名、二百四十名、六百四十五名、こういう、しかもあれでしょ、一挙に必要な人間だけをじやどこに増員をしようということも、そう簡単に文部省の予算上の問題、あるいは予算に関連をする教授の問題、収容施設の問題、なかなかそう簡単にいかぬと思うんですね。そういうことを考えると、より合理的にするために、つまりこういう乗り組み員等の教育機関といふものは運輸省に渡したほうがいい、あるいは電波高校のときは郵政省に私はお返しをしてもらいたい、こういうふうに思うんです。しかし、いざれにしても二千五十万トンということを考えると、船員局長はあまり気にならぬようなお話をされども、私どもとしてはちょっと無視できなさい。国民の税金である利子の補給を受けた、しか

もそれは本来なら昨年で終わっているべきはずなんですが、そういうことでありますけれども、いつまで一体海運政策といふ議論にはまざり過度に失するような保護政策をとらねばなりません。一年間の延長をやつて、日切れになればまた六年間ということで、これはあとの議論になりますけれども、どうなんだ、国鉄といふべきだという気にはならない。特に同じ大臣の所管でありながら、この前から運輸大臣はずいぶん国鉄でさんざんやみも出た、一体海運はどうなんだ、国鉄と比べたらどうだ。そこまでこの委員会でだいぶ議論になった。要するに国鉄はいびられるだけいびられた。海運はチヨウよ花よと大事にされるという、こういうものだとえで言うならばそういうう聞きがある。しかし、それでもほんとうに外貨を獲得して国家経済を高めねばならぬという見地に立つならば、それも私は一つの政策だと思う。そのことを否定はしないけれども、しかしそういう重要なものであれば要員というものはあなたが考えるほど、後半において機関部員は若干窮屈になるとだろうが、ただ、流動性をうまいぐあいに把握をしながら充足できるような対応策がある、こういう単なることばとしては済まされない問題があると思うんですね。だから、これは文部省の局長にこの場で約束せぬかと言つてもしょうがないかと思いますが、多分に閣議でこの辺の特殊教育のあり方というのか、所管というのか、そういう問題で一べん運輸大臣閣議で議論してみてもいいんじゃないですか。それとこの次は行管呼びますよ。行管の見解も問うておきたい。大臣は行管で結論が出たようなお話をしたけれども、その返事はありませんか。

に大体賛成です。これは森中さんの考え方自体が、かりに社会党の中でも教育という問題で議論なさったいろいろの考え方あるだろうと思つております。あなたの考え方がすなわち政党の考え方として言うといろいろの議論があるんじやないかと私は思いますけれども、私も私見として、これは森中さんの考え方方に私は賛成であります。日本の教育制度が戦後変わりまして、いわゆる六、三、三、四という単線型の制度でオープンで、だれでもいらっしゃいやという教育をやって、これが一応の効果をあげたことは私否定できないと思つております。したがって、たとえばこういう制度をとつておるのはソビエト、日本、それからアメリカ、こういう国がそうであります。そうでないヨーロッパにおいては、いまドゴール政権下の、ドゴールは引退しましたけれども、フランスにおいてあるいはイギリスにおいて、あるいはドイツにおいてでも、ヨーロッパにおいて大学制度が問題にされているのは、日本のような制度をとるべきではないかということが問題になつて、もつとオープンにすべきであるということから出発しております。

飯を食つて苦勞をしていといふことなんんで、その学校で一生懸命育てたが、遠洋航海へ行つて、一ぺん苦勞してこいと、その間船の専門家が訓練をするといふことは私は喜んでいいんじゃないか、こういうような気持ちを私は持つわけであります。ましてやそのことについて、こっちでなければ教育ができないというような取り合いをするということは、これはいわゆるセクショナリズムといふものであつて、その勉強をする生徒にとつては本来の目的とするところではない。やはりしかし学生は、私も経験がありますけれども、学生といわれると、大将はだれかというと文部大臣、こういうのがその時の印象がありました。たとえば戦争中にもう学校へ通えなくなつて、今度は市長さんが中心になつて、市長の命令で何でも聞くんだと言われたときに、何を言うかと、おれたちの大将は文部大臣であるのに、市長は何を言うかと、学生のときには反抗したこともありますけれども、しかしその当時も講習所とかがあつたわけです。そこでやられた教育は悪かつたかといふと、私はそうは思わない。そういうことから考へると、私は教育制度という問題について検討をするべき時代が来ておる。今後の、特に二十一世紀を目指して進んでいく時代に入るためには、私は教育制度というものを全般的に考えて見る時代が来ておるのではないか。ちょうど三派全學連があつておるが、それはけしからぬことではあるけれども、これは何がゆえに起つてきたかといふことをわれわれ自体が受け取つて検討すべきときが来つておる、このようく考えております。

ただ私は、ますます技術革新というものが進んでいきますがゆえに、そういうことを考えますときに、人間というものの力をたよつてものを動かしていくということは——従来日本人はそういう考へ方が多いんです。特にわれわれの世代からで、そうしてようやくわれわれ日本民族といふも

のが維持できる、二人だったら滅びてしまうということですから、児童手当といふ——話がえらくほかへ飛びますが、いろいろ言われておる世の中ですから、これは私はできるのだけ人力というものにたよらないでいくということを考えながら、今後の教育というものを中心はどうしていくかということも考えておかなければならぬのじやないか。

私は冒頭に申し上げましたように、これは文部大臣の所管のことございまして、私の私見でございますが、閣議と申しますより、いま各政党が教育という問題について非常にそれぞれの立場で考え、これを日本の国将来ということに結びつけて検討しておることと考えあわせながら、森中さんのお考えについて、私は先ほど冒頭に述べられたことについては同感を感じておりますので、そのようにお答えを申し上げます。

○森中守義君 なかなか格調の高い演説で聴き入

りますね。私は元来二十一世紀なんて言われると非常に弱い。そういう意味で格調高かつたと、こ

う申し上げておくのですかね。私は田引水で運

輸省に返せ、あるいは郵政省に返せ、それは單な

る感じの問題ではないです。私はいま大臣の言

われたように、多少私の意見を言うならば、いま

大学の問題は管理上の問題であって、教育上の問

題とは思っていない。それと同時に、外国と日本とのそれを比べた場合に、何といつても日本の

場合には文科優先の教育ですよ、そこに問題があ

る。だから、いま文科系と理工系を比べてみた場

合どつちが多いかということになると、例外なく

文科系統が多い。はたしてそれで日本の将来の産

業経済を背負つて立つような青年教育ができるか

ということになると私は現状とならない、むしろ

理工系をもつとあやす。しかも理工系というのは

単なる概念の理工系ではなく、実務教育をもつと

したらどうか。そういう意味で、先ほど言つてい

るようすに、すでに特殊な学校に志を立てたもの

は、そのことが直ちに職業に結びついておる、そ

ういう意味で有能な職業教育をするためにはおの

う思ひます。

○森中守義君 なほお考えいただいて、文部大臣なり関係の閣僚あたりともよく相談をして、できるだけ早い機

会に一応の目鼻をつけてもらいたい。

零時半になりましたので、きょうはこの程度で

私は終わります。

○委員長(岡本悟君) 午後二時まで休憩いたしま

す。

午後零時三十四分休憩

午後二時十分開会

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を開いたします。

休憩前に引き続き、外交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、質疑を行ないます。

○金丸富夫君 新海運政策について若干質疑を行

ないます。

政府は今日のわが国海運業についてどういう認

識の上に立って新海運政策を行なおうとしておる

のか、この点をひとつ基本観念をお伺いしたいと

○政府委員(澤雄次君) 再建整備五カ年間ににおいては、船会社の償却不足は解消いたしました。また、延滞も解消いたしたのでございますが、諸外国の海運企業が、海上の海運企業の体力は、日本の海運企業によってはまだ相当に強固でございます。それで、この改善の時期、再検討の時期が来ているんではなにか同意したい。しかも今日の教育制度それ自体が、さつきも言うようにガバメントの一つの恣意からぬけれども、長期計画の中で要員の配置といふものは最大の課題だ。ではそれをどう充足するかということになるならば、一たん教育の問題までも、しかしその海運政策を推進をする最高の長官である運輸大臣が、この辺のことはどういう趣旨なんで、だからこれは一回、二回の閣議等でほんときめるという筋合いのものではまるで入ってみてそこで合理化をやつたらどうか、このようにお考えいただいて、文部大臣なり関係の閣僚あたりともよく相談をして、できるだけ早い機会に一応の目鼻をつけてもらいたい。

零時半になりましたので、きょうはこの程度で私は終わります。

○委員長(岡本悟君) 午後二時まで休憩いたしま

す。

○金丸富夫君 いまのお答えですが、要はこのた

だいまの現状において、わが国の海運が前からの再建整備計画によつてやつてきた結果、非常に順調なる業績に立ち返つたといふその前提に立つて、今度の新海運政策を行なうということですね。そういうことになれば、この海造審の趣旨にもありますように、従来のように企業助成を中心とするこういう構想からは脱却して、そうして相

当程度回復した企業体力というものを基盤において、そうしてできるだけこの経営の自主性を發揮する、こういうことが書いてあるようですから、そういうことになりますれば、ただ、いまのわが

○政府委員(澤雄次君) 海運造船合理化審議会の審議の過程におきましても、この二千五十五万トンを日本海運が今後六カ年間に建造していくにつきまして、海運会社の体力がこれにたえるかどうかでありますか、ということが、非常に熱心に御審議を得たわけでございます。それで、これはいろんな角業界がこれに十分たえ得るかどうか、この点はどう認識されているでしょうか。

○政府委員(澤雄次君) 海運造船合理化審議会の審議の過程におきましても、この二千五十五万トンを日本海運が今後六カ年間に建造していくにつきまして、海運会社の体力がこれにたえるかどうかでありますか、ということが、非常に熱心に御審議を得たわけでございます。それで、これはいろんな角業界がこれに十分たえ得るかどうか、この点はどう認識されているでしょうか。

○政府委員(澤雄次君) 海運造船合理化審議会の審議の過程におきましても、この二千五十五万トンを日本海運が今後六カ年間に建造していくにつきまして、海運会社の体力がこれにたえるかどうかでありますか、ということが、非常に熱心に御審議を得たわけでございます。それで、これはいろんな角業界がこれに十分たえ得るかどうか、この点はどう認識されているでしょうか。

○政府委員(澤雄次君) 海運造船合理化審議会の審議の過程におきましても、この二千五十五万トンを日本海運が今後六カ年間に建造していくにつきまして、海運会社の体力がこれにたえるかどうかでありますか、ということが、非常に熱心に御審議を得たわけでございます。それで、これはいろんな角業界がこれに十分たえ得るかどうか、この点はどう認識されているでしょうか。

があるということは言われたわけでございます。それが可能であれば、この建造計画は十分達成できる、こういう結論に達したわけでござります。

○金丸富夫君

それで、その点の認識は十分おありになるであらうから、この新海運政策に踏み切ったのであらうと思います。それについて、ま

ずこの海運二法実施後の今回のこの海運整備、これの結果はどうなつておるのか。その点はつきり確認しておく必要があるわけなんで、あなたのほうから提出されましたものによりますというと、各中核会社、系列会社、専属会社別に出ておりますが、おおむね四十四年三月、これは見込みでありますけれども、原備償却不足解消状況はゼロになります。それから、元本約定延滞解消状況として、延滞金九百三十四億、これもゼロになるというようになりますが、これには間違いないのですか。

○政府委員(澤雄次君) 間違いございません。○金丸富夫君 利子の猶予をすればこの整備期間中に猶予利子——利子の猶予をしたといふものはどの部分に属するわけですか。この元本約定延滞額九百三十四億のうちに入るわけですか、どうですか。

○政府委員(澤雄次君) これとは別でございまして、再建整備法に基づきました猶予利子は十七次船以前、すなわち昭和三十七年四月三十日までに計画造船として建造いたしましたものの利子、これを五年間猶予したわけでございます。その額が開発銀行分で三百四億円、市中銀行分で三十六億円に相なります。そのうち市中銀行分は、これは政府が何にも助成していかなかったわけでござります。開発銀行分は開銀が猶予した利子相当分を政府が開発銀行に交付しておつたわけでござります。その交付した分を返還するについての規定でございます。

○金丸富夫君

わかりました。そうするという

と、ともかく中核六社、それから系列二十九社、それから専属三十七社、合計七十二社について現在はこの約定延滞額、あるいはまた償却不足といふようなものは、もちろん全部この四十四年三月三十一日といふところで、全部解消になつたわけですね。

○政府委員(澤雄次君)

さようでございますが、この約定延滞を解消いたしましたのは集約会社七

十二社のうち整備計画提出会社四十社についてでございます。その会社は全部約定延滞を解消いたしました。

○金丸富夫君

整備計画の分が何社でございますか。

○政府委員(澤雄次君)

整備計画提出会社が四十社でございます。

○金丸富夫君

大臣がお見えになりましたから一

点だけお伺いしたいんですが、この新海運政策

については現在のわが国海運が相当立ち直ったか

ら、もういわゆる今までのようすべて企業助

成というようなことは一掃して、そうして、できる

だけ自主経営の線に持っていくという認識の上に立つてやられるということをいま局長から答弁い

ただいたいりますが、それに関して、この再

建整備計画の場合に、最も大きく重点を置かれた

のは、わが国海運業者のおのおののグループに分け

て、いわゆるこの海運業のレベルアップを行なっ

て、そうして六つのグループにこれを統合してい

く、あるいはまたこれに系列、専属の方式でもつ

てやつていくことによつて、この再建整備

計画を進めるということに承知いたしてまいつておるわけですが、今度のこの新海運政策にあたつて、すでに海運業は十分に立ち直つたのだから、こ

ういうものはむしろ回収していくんだということではないと思うのですが、たとえば統合その他は大いにこれを推奨するというようなことが海造審

の条項の中にもあります、ただ一点、私の非常

にまだ理解ができないのは、非集約会社に対して

も融資することといたしました。

なお、利子補給につきましては、これらの資金

補完のための融資には支障がないと考えます

のと、ここ当分の間、非集約船主に対してもこれは行なわないことにいたしております。

同時に、以上の措置については海運造船合理化

審議会も同趣旨の答申を行なつておるところでござります。

○金丸富夫君 その非集約船主というものにや

と、非常にむしろもう統合はどうでもいいんだと、いうようなことにもとれるわけですが、これは私が、むしろまだ勉強が足らないのかもしませんが、その点についてのいきさつが、言いかえれば統合しておるいまの体制において、新海運政策において

いても、融資、利子補給等を行なうということです。

○政府委員(澤雄次君)

いたよろしく思つておるんですけど、この点はいかがですか。大臣にひとつお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲君)

新海運政策の要点の中

は、いまお話しのよう、企業の経営力の充実と

海運の秩序ある发展をはかるためには、今後な

お、この四十四年度以降六カ年に二千五百万総ト

ンを目指して建造計画を進めていく、そのためにはこれらの助成策が必要であると考えております

が、今後も集約体制はこれを維持するようにつと

め、こういうことが一点ございます。それから

りこの措置を考慮する——考慮するというのほど、いう点が知りませんが、いろいろ理由があるだろと思ひますが、これをやることによっていわゆる集合体の結束というか、そういうものは乱れると、それはありませんか。

○政府委員(澤雄次君)

大臣が御説明申し上げましたように、非常にむずかしいことでございますが、集約秩序にひびを入れないときに限つて非

集約の船主にも財政資金を考慮する、こういうこ

とでございまして、具体的に申し上げますと、や

はり計画造船は集約船主を主体にして考える、大

部分のものは集約船主に計画造船を割り当て、利

子補給をつける。ただわずかな量でございます

が、非常に非集約船主といえどもいいアイデアを

持つていい船をつくるとされる、しかしどうし

ても資金が集まらないというような場合に、若干

の開発銀行の資金を融資することによってその船

ができるというようなときには、それまでとめる

部分のものを集約船主に計画造船を割り当て、利

子補給をつける。ただわずかな量でございます

が、非常に非集約船主といえどもいいアイデアを

は、いわゆるレベルアップと秩序維持、そして国際競争力というものをどこまでも旺盛に育成していくという観点でお進みになるならば、私は別に支障はないと思いまするが、この点のいわゆる措置というものを、具体的な措置というものを誤りのないようひとつ十分享じにやつていただきたいということを申し上げます。

和四十四年以降六カ年間の建造目標といたしまして今回の新海運政策がスタートするわけですが、この目標は海造審の中にもありますように、五十年の時期においていわゆる運賃収支がゼロになるということを目標としてやるのだ。こういうこととが書いてあるわけです。その点からいわゆる二千五十五万トンというものがはじき出されて、そしてそれが年次別に割り当てられてこの表になつておるよう理解しておりますが、この表自体は昨年度あたりの実際の計画造船の数からすればあまり無理はないよう思います。たださりながら最後のいわゆる国際収支の点において毎年五億ドル、四億ドルあるいは八億ドルといふべく赤字になるものを、何としてもこれを解消しなければいかぬといふことに大きな目標があるであろうと思ふわけですが、さてそれを達成するには何としてこの船舶をよけいにつくるということだけではやはり解決はできないのだ、これはもちろんこの運賃収支をゼロに持っていくためには、わが国の船でよけいに荷物を運ばなければいかぬ、いわゆる積み取り比率の問題に帰すると思うのですが、この積み取り比率の表を拝見しますといふと、例年三七%前後から、あるいは——輸出が三七%前後、それから輸入が四五%、四七%といふような数字を大体ずっとたどつておりますね。これを二千五十五万トンで運賃収支をゼロにするということから考えて、ちょっとこれは達成できないの

じやないかというような気がいたしますが、これについては十分の確信が政府におありでしようか。

れると、輸出の積み取り比率が四四・一%、それから輸入の積み取り比率が五八・二%と相なつております。

この方面的の積み取り比率等おわかりでしたらひとつ教えていただきたい。

○政府委員(澤雄次君) まず現状でござりますが、先生御指摘のように輸出三七%、輸入四七%、あるいは四十三年度は五〇%程度になる見込みでございますが、これは実は日本船だけの積み取り比率でございまして、船が足りないので日

それから四十三年度につきましては、外国用船の量が非常にふえてまいりましたので、先ほど申し上げましたような約五〇%、六〇%。
○金丸富夫君　幾らになつておりますか。
○政府委員(澤雄次君)　外国用船の量ですか。

生御指摘のように非常に自国家自國船主義を強く主張いたしております。こういふ傾向が一番強いのは韓国それからインドネシアでござります。また、これはアジア地域ではございませんが、南米の諸国、これは一致して非常に強い自国家自國船

本の船会社が外国船を借りて外国船を用船して運んでおります分を含めますと輸出で約五〇%、それから輸入で約六〇%のところまで現在でもきてるわけでござります。これは船が足りないもの

○金丸富夫君 そうです。
○政府委員(澤雄次君) 外国用船の量は約六百万
トン、これは重量トンでございますが、約六百万
トン。

主義をとつております。それからアメリカ合衆国も、これは政府援助物資につきましては、米国船優先主義をとつております。これらの国に対しましては海運自由の原則を何ば言つても通りません

ですから、外国船を船会社がチャーターして日本の輸出入物資を運んでいるわけでございます。この六カ年間にこれだけの船をつくっていただきましたならば、これは荷主と海運造船合理化審議会の運営を図るうえで二つ打合せることになります。

○金丸富夫君 私もこのコンテナ計画のときにそ
の点お伺いしたのですけれども、結局それだけの
外国船を現に使っておるということであるなら
ば、思いきっていわゆるフル・コンテナの船を大

ので、いろいろこの国別に交渉をいたしておりました。いたしておりますが、ただいまのところありません。いたしまして成功をいたしておりません。東南アジアの各国別の積み取り比率をただいま持つ

たわけでございますが、経団連特に石油業者、鉄鋼業者、これらの方は運賃が同じであるならば日本船を使いましょうということを申しておられましたので、外國船と同じ運賃を日本船が努力して出

したことを記憶しておりますが、六百万トン、私のあれによりますと、七百十六万トンですから、ずいぶんと積み取り比率が上がってきたということになるわけです。

東南アジア向けの輸出で全体をまとめて申し上げますと、三十八年に四二%までいったものが四十一年には三三%に輸出は下がっております。それから輸入も三十八年で六七名までひつております。

していく限りこれだけの積み取り比率を達成することは決して不可能なことではない、このように確信をいたしております。

ところで、それじゃいま北米航路それから低開発国との積み取り比率とか発展途上国、こういうものは非常に政府の方針自体によって困難な面とか便宜な面いろいろあるのじゃないか。早い話がこ

ましたが、五九%、そういうふうに下がつております。
○金丸富夫君 オーストラリア、ニュージーランド方面の太平洋地域ですね、これはどういうこと

おると言うのですが、もっとも外国船も、この雑誌を見ますというと、四十一年に月五十八万重量トンといいますか、そうするというと、十二で七百十六万重量トン程度になるわけですね。そうす

の前、前運輸大臣のとき韓国向けのこちらの輸出問題について、いろいろ韓国船を使え、いわゆるペイ・コリアンですか、そういうことを言われて、われわれは非常に不満で強く現地の交渉にこ

になつておりますか。

○政府委員(澤雄次君) オーストラリア、ニュージーランドは、今までのところ自分の船を持つておりません。外航に出る船をほとんど持つてお

ると、それが加わると、そいう数字になると、それが加わると、そいう数字になりますか。四十一年でそいう数字がここに書いてある。三十九年の約六倍くらい。このところ伸びたようですが、四十一年度はとにかく月五十一

これを主張してもらいたい、こちらの輸送力といふものについて少なくともフィフティーフィフティーぐらいのところでやつてもらいたいといふことで主張したのですが、この低開発国、まあ発

りません。この方面におきましては、むしろ日本海運と英國海運との競争でございます。これは日本船のほうが絶対的に優勢でございます。いま確かな数字を持っておりませんが、たしか積み取り

八万トン、そうすると七百十六万トンですか、そういうことになると思いますが、これを加えるとそういうことになりますか。

展途上國としますか。こういう方面はいろいろと違うだらうと思います。そうして主として船を持つてゐるところは、持たないところは別でありますけれども、そうでないところはおそらくわれわれの國の船と使つさうと、いふことで担当もこれか

比率は六〇%ぐらいに相なっているかと思います。
○金丸富夫君 ところで、四十三年でわが国の船
腹量は世界で第五位千九百五十九万総トンという
ようなことを表していふのです。世界第一

トンといふのがあります、これはまあいわゆる税の関係で国籍を入れてゐるというのがあると思ひますが、こういふのには、わが国の船舶所有者が向こうに籍を持つといふようなものはございま

ているのでござります。これが実現いたしましたら、私は必ず日本船はそれだけの積み取り比率を日本の荷主と協力して実現できると、こう確信いたしております。

その場合には、日本の商社に船の指定権がござい
ますので、日本船を使いやすい。ところが、これ
が輸入になりますと、日本から申しまして輸入、
アメリカから申しまして輸出の場合には、向こう

そういうものについてはよほど強力なる御指導をなさる必要があるという感じがいたすわけであります。

○政府委員(澤雄次君) 現在までのところ政府と
しては承知いたしておりません。

○金丸寅夫君 ともかくもこの積み取り比率とい
うことが、結局これが予定の輸出六〇%、輸入七〇%
という線を維持できればいわゆる最終目標の運賃
収支ゼロというところにいくであろう。しかし、
これが努力ができないという状況になつてくれ
ば、いかに船腹をふやしてもその目的には到達で
きないということになるだらうと思うのであります。
積み取り比率自体の向上ということはどうい
う方法で具体的にやられておりますか、その点を
ひとつ知らせていただきたい。

○政府委員(澤雄次君) わが国の海運は——非常
に幸いなことに日本経済がどんどん伸びていく。
この日本の貿易は、世界の貿易市場におきまして
也非常に大きなペーセントを占めておりまして、
船会社にとりまして、荷物は幾らでもあるという
ことでござります。それで結局、そのときのそと
きの外国船の提示する運賃あるいは世界のマー
ケットの運賃というものを日本船が出せる限り荷
物は幾らでもあるということが言えるかと思いま
す。それで、運賃が同じなら日本船を使いましょ
うということを経済団体連合会も鉄鋼連盟も石油
連盟もまた消費者筋も申しております。それは運
賃が同じであれば日本船を使うほうが荷主にとつ
ても有利でございます。これは同じ日本人同士で
ございますから、いろいろと融通がきくというこ
とかと思います。それで結局、ここにお願いして
おります海運助成策を実現していただきますなら
ば、もちろんこれだけでは十分ではございません
が、船会社の経営努力、それから企業の合理化と
いうことを進めていくならば、日本の船会社は外
船と同じ運賃を出していけるに違いない、こうい
う確信のもとにわれわれはこの助成策をお願いし

らの輸出についても輸入についても、それ自身が日本の中商社がすべてコントロールできればそういうことになりますね、しかし、おそらくコントロールできないことがあります、十分にいままでできずに、しかも、四十一年の数字からいっても七百六十六万重量トンというようなものがみみすず外国船に取られるということは、運賃か、しかしされば、そういうことがきかない、そういう商社の自由に輸入についても輸出についてもならないということと、それから運賃が外国船を使うことによって利益だということのそろばんが出来るからこそ、こういうのが日本のを使えないということになるのだろうと思います。こういう点について、たとえば輸入については、いまの場合、石油とか鉱石とかこういう大量貨物は別ですけれども、一般雑貨というようなものについては、やはりそういうぐあいに、わが国の商社がアメリカなりあるいはまたカナダなりそういう方面の荷物をコントロールできますか。また、できる方法がありますか、それはどういうことにしておるのでありますか。手をつかねて来るのを待つというのではなくて、積み取り比率は決して向上しないということになる。何かやっているのだろうと、こういう気がするのですがね。

○政府委員(澤雄次君) 先生御指摘のとおりでございまして、結局、貿易形態が、日本の船会社が荷物を取れるかどうかということが決定される大きな要素の一つであるわけでございます。輸出は元来がC.I.F輸出と申しまして、運賃込みで輸出する。したがいまして、日本から申しますといふと、輸出の場合には日本の商社が、アメリカの場合にはアメリカ渡しで商品を売るというケースが非常に多いわけでございます。これは輸出の大体七〇%くらいがC.I.F輸出であるかと思います。

ざいます、C.I.F輸出が普通でございますから。したがいまして、船会社の努力といたしましては、向こう側の外国にいる商社に食い込みまして、日本向けに外国の商社が輸出する場合になるべく日本船をたくさん使ってくれるようによつてことをいま懸命の努力を日本の船会社はやってゐるわけでござります。今度のコンテナ化にいたしましても、日本からアメリカへのコンテナは十分取れるだらうが、アメリカから日本へはほとんどコンテナが取れまいといふのが発足前の予想でございましたが、日本の船会社が懸命の努力をいたしました関係で、帰りのコンテナにつきましても非常にたくさん荷物を取つております。今後ともそういう努力を船会社としては懸命に行なつていくものと確信いたしております。

○金丸富夫君 いまの、たとえばサンフランシスコあるいはロサンゼルスとか、ああいうところにしましても、なるほど相當に日本向けのものについて努力されている何がありますが、これはやはり組織的にこれを相当強化するよう御指導をなさらぬと、ともかく向こうにおる商社が、こちらから行つた觀光案内ぐらいに一生懸命になつておつて、そういう点に身が入らないというのをたびたび見かけ、そういう氣のするのに私どもあつたのですが、できるだけ新計画によつてそうしていいのだから、それでもやはり収支はとんとんに積み取り比率を何としても上げていく。それで積み取り比率が七〇%でなくして八〇%あるいは九〇%に上がれば、二千五十五万トンつぐらぬでしたのですが、できるだけ新計画によつてそうしていくわけですから、だから、こういう点について積み取り比率自体、それを運ぶ船がなければ困りますけれども、いずれにしてもこの積み取り比率

いろいろ増減はござりますけれども、おおむね全体で六百億程度の資金がかかるのじゃないかと、こういうふうに考えておりまして、その四〇%でございますから、いわゆる二百四十億をこれは船社の側で負担をするということになつております。負担をすると申しましても、公団のほうが船社から金を借りるわけでございまして、これは七分五厘の利子をつけまして金を借りるわけでございます。二百四十億でございますが、これはちょっととかのぼりますが、何年間で二百四十億かという問題がありますが、このいまのコンテナの需給の計画から、いまの計画では八年くらいになつておりますが、あるいは六年くらいになるのではないかと私ども考えておりますが、そういたしますと、年間三十億ないし四十億くらいの船社の負担になりますて、その分が先ほど申し上げました船社から公団が七分五厘の金利で借りられる、こういうことになりますのでありますて、初年度はこれが二十億でございまして、そのうち八億はこれは別途の関連のところから借りまして、船社から十二億借りたわけでございますが、これにつきましては、公団が借用証書を入れまして借りた。したがいまして船社側にも非常に御不満がございまして、いわゆる焦げつきだというようなことで、公団債を発行してくれといふ非常に強い要望がございました。それと四〇%の比率を下げてくれぬか、どちらかにしてくれという要望がございました。四〇%の引き下げはできなかつたのでございますが、四十三年度の金から公団債を発行することにいたしております。したがいまして、船社の資金繰りのほうはだいぶ楽になつたといふふうに私も考えております。その後、年間三十分ないし四十億でございますので、船社もそれはたいへんでありますよ。大体いまのような公団債発行というようなことで落ちついているのじやないか、かように考えております。

例は、これはフル・コンテナがどういうふうに利用されるかという、これが一番キーポイントになります。ところが、このコンテナはどういうことになりますとき、このコンテナはどういうことになります。つまり、この船は新たにこちらの船で使うものは全部こちらでつくるというのか、あるいはアメリカと話し合いで共通にやるといふのが、いろいろと奥地にも行きりますね。この点はどういうことになつて来りますか。もしかしておらぬとするなら、今後は、このコンテナ自身の保有、運用について、どういうお考えをもつて進まれるか、この点をお聞かせ願いたいと思います。

千六百五十万トンでございます。千六百五十万トンを計画造船でつくる。それから四百万トンは、いわゆる自己資金と申しますか、全然、政府の助成の対象外でつくる、一応こういう予定にいたしております。それで、この千六百五十万総トンに要しまする建造費用は一兆三千億でございます。そのうち、開発銀行融資は八千億でございます。

○金丸富夫君 そうすると五千億は市中ですか。
○政府委員（澤雄次君） 市中及び自己資金でござります。

○金丸富夫君 ああそうですか。自己資金、これ入れて……。

これまで計画造船でずっとやらされました二十四年以來を見ましても、四十三年度までで六千九百二十三億円程度になるようになりますが、そうすれば、今後のこの計画については、これははるかに資金量から考えれば倍ぐらいいになるというようになります。まあ倍までにはなりませんが、というような非常な計画で、まことに重大な新海運政策と言わざるを得ないと思うわけです。四十四年度は財政資金の手当では予算で九百十億、さようでございましたね。まあかよくなことでまいりまして、このいわゆる金利の表を見ますといふと、いろいろ今までは從来より変わつて、少し政府のいわゆる助成策というものは後退と、これはまあ初めからそういうことをうたつてありますから、当然だと思いますが、こうしたことでもう一つ我が国海運を新たにこしらえようということの大いき計画を、しかし業者がよろしいということになつたのでしょうか。これはやはり前は海運二法において再建整備計画ということでありましたから、それは性質上今度とは違います。違うけれども、さらにこの段階において資金においてはほとんどその倍、まあこれは新しい今日の金ですから、多くのなるのも倍というようなものを、これはやらなければならぬということについては、相当政府としてもやはり何かの面において、いわゆる業者というものを助成というものをしなければならない。今回の

この利子補給であると、こういうあいに考えますが、まあそれがすでに助成策であると、こういうあいに考えますが、アメリカあるいは英國、ノルウェーその他各方面の海運助政策を見ますというと、まだこれよりももう少し一步踏み込んだ助成策をとつておるところもございますね。ただここで比較をしますといふと、よく海運業者から、わが国の貿易収支の赤字がなかなか取れないのは政府が力を入れないのだ、言いかえれば助成策が足らない、助成措置が足らないためだということをよく聞いておったのですが、この提出の表を見ますというと、まあ大体いいところをいつているのじやないかという気がいたします。ただこのうちで税制措置、これについてはたとえば合理化機械等の特別償却制度とか、登録免許軽減措置とか、あるいは輸出割り増し償却制度、あるいは輸出所得控除制度というようなものが再建整備の場合にも、これはこのままやられておったと思うのですが、これはそのままでなっておりません。この点はちょっと後退しないから、このところでひとつ業者を大いに助成したということになるわけですか、金利は引き上げましたがね。

い。そうすると二年過ぎたらこれはなくなると、そういうことになるんじゃないでしょうか。
○政府委員(澤雄次君) これは租税特別措置法の立て方が全部そのように相なつておりますて、大半部分の特別措置は一年、二年、特別長いもので三年と、そういうことでその期限が来ましたときにまたころがす、というのは、従来の例のように了解いたしております。

○金丸富夫君 わかりました。

この利子補給契約は金融機関と政府がやるわけですね。そうすると、それによって利子補給がなされた部分があわせて出世払い、営業成績が上がったならば、一定の期間を限つてこれをそのまま営業成績に比例して納付金で政府に返すと、そういうことでございますか。なかなか書いてあるのがむずかしいものだからよくわからぬです。

○政府委員(澤雄次君) さようございます。

政府が利子補給契約を銀行と結びまして、銀行は政府から利子補給金を受けますと、それに相当する分だけ船会社に対して利子分を減額するわけでございます。で、船会社はその減額された利子を銀行に払うわけでございます。それで船会社が年一割をこえる、対資本金利益率一割をこえましたら、こえた部分の何分の一かずつを政府に返す、このようない仕組みに相なつております。

○金丸富夫君 この二千五十五万総トンをつくると、いうこと 자체の目標、あるいはまたこれをつくることに対する財政措置、そういうこと全体から考えてみてまして、いまの積み取り比率といふようなことが非常に大事な問題になつてくるであろうし、今後この制度が発足せられましても、わが国海運は、森中委員から指摘された経済成長率八・五%というようなことは、これは低位にあるからまだそれよりもうんと出るのだということであつても、海運競争力、国際競争力というものは、そつ簡単に――わが国だけが船を持つてゐるわけじゃない、またわが国だけが新政策をやるのではおそらくないのでないか、そういうことになりますと、わが国今後の海運の前途といふものは、

は、相當に引き締めていかなければならぬであろう。それにはやはりいまの集中制度というかレバレルアップの点はくすさないように、どこまでも指導してやつていただきたいことが、最も肝要である。それからまたいまの積み取り比率を上げるという船腹増強以外の手段というものを大いに考えて、そうして指導していくことが運輸省としてぜひとといふべきではないかねばならぬのではないか、かように考えるわけであります。

与党の質問で、みなあくびばかりしているようですから、この辺で私の質問を終わることにいたします。

○委員長(岡本悟君) 本日は、この程度といたします。

本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十七分散会

五月八日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月二十五日)

一、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法
(第四三五二号)

一、ボート産業対策に関する請願(第四三一四
号)

五月九日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月二十五日)

一、信富鉄道の予定線編入並びに早期着工に
関する請願(第四二七七号)(第四三三九号)
(第四三五二号)

一、ボート産業対策に関する請願(第四三一四
号)

第四二七七号 昭和四十四年四月二十五日受理
信富鉄道の予定線編入並びに早期着工に関する請
願

紹介議員 古池 信三君

請願者 岐阜県吉城郡神岡町神岡町長 尾
内広行外五名

信富線を予定線に編入のうえ早期に着工された
い。

理由
一、国鉄神岡線の開通により奥飛騨地方地域社会の民生向上と産業の発展が促され、隣接経済圏との交流がますます高まりつつある。
二、臨海富山・高岡および中部内陸松本・諏訪市新産業都市における地域開発には、現在の国策化の発展と均衡ある社会開発の推進力となる。
四、なお、これら地域における地下資源、森林資源、観光資源の開発など、わが国経済の安定成長に必要欠くことのできない国家的重要基幹幹線となる。

三、信富鉄道は、北陸圏と首都圏を最短距離に結び、国土中央を縦貫する国土開発のための幹線鉄道となり、さらには飛驒・甲信地区の産業立地化の発展と均衡ある社会開発の推進力となる。

願
第四三三九号 昭和四十四年四月二十六日受理
信富鉄道の予定線編入並びに早期着工に関する請願
願
請願者 長野県松本市大手町松本市長 深澤松美外百十五名
紹介議員 小山邦太郎君
この請願の趣旨は、第四二七七号と同じである。
願
第四三五二号 昭和四十四年四月二十八日受理
信富鉄道の予定線編入並びに早期着工に関する請願
願
請願者 長野県松本市丸の内松本市議会議長 上条大輔外五名
紹介議員 林虎雄君
この請願の趣旨は、第四二七七号と同じである。
願
第四三四四号 昭和四十四年四月二十六日受理
ボート産業対策に関する請願
請願者 東京都中央区銀座東八ノ一九日本モーターボート協会内鹿倉吉次

紹介議員 鈴木 省吾君
ポート産業対策の強化を図るため、適時適切にして強力な措置を講ぜられたい。
理由
わが国におけるポート産業は、まだその初期であつて、海岸スポーツの健全な普及の促進並びに施設の整備など幾多の解決すべき問題点をかかえてゐるので、もしも、わが国の事情だけで判断するような、国内的、近視眼的な考え方で諸施策を講ずることになれば、不健全で無秩序な発展をきたすことになり、さらに、将来の輸出産業としての発展を阻害するおそれがある。

昭和四十四年五月二十七日印刷

昭和四十四年五月二十八日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局