

第八十七回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 八 号

昭和五十四年四月二十五日(水曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 箕輪 登君

理事 佐藤 守良君 理事 関谷 勝嗣君

理事 堀内 光雄君 理事 三塚 博君

理事 佐野 進君 理事 渡辺 芳男君

理事 西中 清君 理事 山本徳二郎君

小此木彦三郎君 田澤 吉郎君

玉生 孝久君 浜田 幸一君

藤本 孝雄君 古屋 亨君

太田 一夫君 久保 三郎君

齊藤 正男君 坂本 恭一君

田畑政一郎君 有島 重武君

草野 威君 玉置 一弥君

小林 政子君 中馬 弘毅君

出席國務大臣

運輸 大臣 森山 欽司君

出席政府委員

運輸省海運局長 真島 健君

運輸省海運局次長 妹尾 弘人君

運輸省船舶局長 謝敷 宗登君

運輸省船舶局長 向井 清君

委員外の出席者

外務省中近東アフリカ局外務参事官 堤 功一君

大蔵省主計局主計官 小粥 正巳君

通商産業省貿易局輸出課長 松田 岩夫君

資源エネルギー庁石油部開発課長 鈴木玄八郎君

運輸省海運局総務課長 川口 順啓君

運輸省海運局監督課長 大塚 秀夫君

運輸省船舶局造船課長 間野 忠君
運輸委員會調査室長 榎本 善臣君

委員の異動

四月十七日

石井 一君

小此木彦三郎君

浜田 幸一君

河村 勝君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

補欠選任

中馬 辰猪君

稲垣 実男君

増田甲子七君

受田 新吉君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

補欠選任

河村 勝君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

というものはきわめて深刻なものであるわけであり

ります。しかし、それをまたつづきに検討いたし

てまいりますと、いわゆるこの法案を提案する

に要した条件、いわゆる海運審小委員会の答申な

いし運輸省の海運局当局がこの対策に取り組んだ

ときと現在の情勢の中に、すでに二年近い時間の

経過を見ておるわけであり、結果的に言

うならば相当情勢の変化がこれにあらわれてい

るのではないか、そう判断をいたすわけでありま

す。

昨年七月に発表された運輸省の文書によりま

しても「要するに当面する問題としては、いわゆ

る円高傾向あるいは運輸コストの大幅な増高をも

たらしている船員賃金の上昇等を初め、東欧圏

海運の非商業的活動によるシェアの拡大策あるい

は発展途上国の自国船優遇策、これらの条件の中

でわが国の海運界は国際競争力を失いつつあ

る。」こういうように表現し、また海運審の小委

員会におけるところの答申の内容を見ましても、

全くこれと同じような考え方に基づくところの答

申をいたしておるわけであり、

そこで私は、まず大臣と海運局長に聞いてみた

いと思うのでありますけれども、この一年間、い

わゆる答申ないし見解が発表されてからの一年間

の経済情勢、運輸省発表において明らかにされて

おるような情勢と現在の情勢との間にどのような

違い、あるいは開きが出てきているか、こういう

点について冒頭まずその見解を明らかにしていた

だいたい。

○真島政府委員 昨年の海運審小委員会報告が出

ましてから現在までの間でどのような変化が起こ

つておるかという御質問かと思ひます。

基本的には、小委員会報告等で述べられておる

点、つまり日本船の競争力が低下して、東欧圏海

運あるいは他の外国船との競争力の関係から非常

に苦境が進みつつある、こういう点は余り基本的

には変わっておらないと私どもは認識をしております。

運賃市況につきましても、昨年末に小型タンカー部門等におきまして、イランの政情不安の問題、OPECの値上げの問題等を契機といたしましてある程度の上昇を示したわけでございますけれども、今年の一月に入ってから前と同じようにある程度横ばいになってしまったということ、外航海運が直面しております問題点、これにつきましては大きな変化はないと私どもは考えております。

○佐野進委員 大臣、またちょっと無理かな、じゃ、もう少し聞いていただいて、答弁してください。

私は、この法案の持つ問題について、冒頭申し上げておるように、表現は大したものではないが、その背景は本質的な内容を含めて非常に大きなものがある、こういう見地から質問しているわけです。したがって、いま海運局長が答弁された内容で、変化がない、こう言われたとすると、一年間の、今日の経済情勢の変化というものはそう簡単なものではないと思うのです。たとえば円高から円安に至る経過の動き一つとらえてみても、まさにこのことを予測し得た経済学者初め政府当局者はそういかなかったのではないかと。一時期においては百七十四円台でありましたが、いまは二百七十七円から十八円、これは金額に換算すれば大変な金額差になるわけです。したがって、このような大きな情勢の変化、これはちょうど七月から今年の四月の段階を見ても大きな変化があるわけですから。しかも、海運業界そのものの持つ本質的なものは、景気、不景気の波動の中で、結果的に言えば景気、不景気が繰り返される中で、好況、不況という方がいのかどうかかわりませんけれども、海運業界そのものにとつて結果的に蓄積された利益で不況下においてのキャパをする、こういうことがよく言われておるわけですが、そうすると、一年間の変化、特に諮問をしてからの時間的経過からするならば、相当長期にわたっている

わけですね。五十一年末でありますから今日に至ってはもう二年半以上たっている、こういうような時間の経過の中で起きつつある現在の情勢の把握に對して、いまの海運局長の答弁では平板過ぎるのではないかと。その時代時代の情勢の中での確にその情勢を把握しながらやっていく、ただ変わりがありませんじやなくて、変わりつつある情勢はあるとしても、本質的にどうだとか、いや客観的にどうだとかという答弁があつてしかるべきじゃないか、こういうふうに私は思う。そうでなければ、この海運政策というもののについては、柔軟に、しかも適宜適切な措置を講ずるということがなかなかむずかしいのじゃないか、そういう点について私は質問しておるわけです。

ですから、いまお話しのようなことでなく、もう少し——これはあなたが無理なら当然大臣が政治的な見地からお答えになるべきものでありますけれども、そういう点について、これからの質問をする上に必要なことですから聞いておくわけです。

○真島政府委員 御指摘のように、海運審の小委員会報告が出ましたのは去年でございますけれども、諮問をいたしましたのはさらに一年前前というところでございまして、円の問題で申し上げますと、私も正確に覚えておりませんが、二百六、七十円ぐらいのときから議論が始まっておりまして、一番円高になりました百八十円の時代、さらに現在二百四十円から二百六十円の間で横ばいになっておる、こういう状況でございます。そういう意味では、この問題は、海運が運賃その他ドル建てであるという点から言つて、円の高下によりまして影響は多大なものがございまして、ただ、私ども海運業界の業績をある程度見てまいりましたと、五十二年に中核六社を初めといたしまして経常収支で相当の赤字を計上するに至りました。つまり五十年に非常に悪くなりまして、五十二年にはある程度持ち直した形が出たわけでございまして、五十二年には再び非常な苦境

に陥りまして、ついに経常収支では赤字になってきたということでございます。さらに五十二年に入りまして、これは五十四年三月、つまり最終の決算はまだつきりわかつておりませんのです。が、五十二年九月期におきましても、恐らく五十二年度と同じぐらいいはないかという赤字が出ております。これは半期でございまして、前年度百七、八十億の赤字に對しまして五十二年九月には約八十三億、これがそのまま進むと同じような赤字、こんな形でございまして、五十二年の後半がどうなつてくるのか、これは確かにまだわかりませんが、余り急激な好転ということとは考えられないのじゃないだろうか、私どもはそのように考えておりました、定期船におきまして東欧圏その他の海運の問題、さらには国内的な日本船の競争力の低下の状況、これを去年と比べますと、それほど好転したということはないかな言えないのじゃないかという状況だと思つております。

○佐野(進)委員 大臣、もういいですか、大分疲れているようだけれども。大臣に伺いますが、いまの点、原則的な問題ですから聞いていただくわけですが、要するに、海運政策がそのときどきの情勢の変化に對して柔軟性を持ちながら、しかし、基本的には一つの確たる方針に基づいて対応していかなければならない、これは当然のことだと思つておりますが、今回の利子補給の問題は、その海運政策を展開する上に立つて最も必要不可欠な要件の一つであると考えて今回提案をされておると思つております。先ほど来私が質問しておるように、しかし、その提案の内容ととも、情勢はきわめて目まぐるしく変化しているといふことも、先ほど来申し上げておるのとおりであります。したがって、この対策がこの方向によつて打ち出されて実施される段階では時代おくれになるのか、あるいはいま提案されている問題の本質であるいわゆる体質の改善であるとか雇用問題であるとか、さらには造船対策、この造船の不況というものはいまなお続いておりますので、海

運とまた違った意味において深刻なものがあるわけでありまして、そういう面から判断して、これですべてが終わり得るという情勢ではないように考えるわけでありまして、この法案提案の、いわゆる表面的な文章はともかくとして、背景の深刻さと関連をどういふ情勢をとらえておられるのか。諮問してから二年半、答申が出てから一年、こういう情勢の中で、現段階における運輸当局の考え方をひとつお聞きしておいて次の質問に入らなければなりませんので、大臣の見解をひとつ聞かせていただきたい。

○森山國務大臣 いまのお答えに入ります前に、佐野委員のお許しを得まして、当面のストの問題について御報告をいたしたいと思います。

午前十時二十分に、国労、動労、全動労は電話によつてスト中止指令を出しました。立ち上がりは十三時以降をめぐらしてございまして、夕方ラッシュ時には正常運転になるだろうという段階でございます。

なお、こちらに参ります直前、午前十時から、私鉄労使を運輸省に招致いたしました。速やかに互譲の精神をもつて事態の収拾を図るよう要請をいたしました。ことしは、全委員の諸君御承知のとおり、でき得るならば、私鉄におきましても、国鉄におきましても、ストを回避しての春闘ということで微力を尽くしたわけでございまして、そして実は、昨晩以来一睡もしないで、洋服だけ着がえて、威儀を正して出席をさせていただいたわけでございまして、ストに突入をする結果と相なり、国民の皆さんに御迷惑をかけたことを深くおわび申し上げます。一刻も早く事態を収拾して、今後努力を傾倒してまいりたい、そういうことでございまして、どうかひとつ御了承のほどをお願いいたします。

また、この問題につきましては、御出席の委員各位から格別の御関心を賜り、御激励をいただき、御協力をいただいた点について、深く感謝を申し上げる次第であります。

本題に戻りまして、この法案につきましての運輸省における諮問から今日に至るまで情勢の変化があったということですが、特に為替相場につきましても、諮問当初に比べますと、一時非常に円高になり、近來また円安に戻っておりますという状況で、そのことはきわめて注目すべきことであります。それから低開港国あるいはソ連、東欧の船等、盟外船につきましては、世界の海運界がなかなかむずかしい問題に達着しておる、このことは全体として変わりはないということであろうかと思ひます。これにつきましては、条約問題等がありまして、これに対する国内措置等、目下検討中でありまして、後ほど御報告を申し上げます。しかし、確かにその意味で動いておるということは事実でありまして、そういう中でこういう形の立法はそのときどきの位置づけが變つてくるであろうというふうに言われます。しかし、それはさもあるかと思つております。しかし、日本海運の振興という観点から見ますと、このことは私はやはり必要である、これですべてが終わるものではない、が、やはり重要な一環をなしているものと位置づけていいのではないかと、いうふうに考えております。

御承知のとおり、わが国の外航海運政策は、貿易物資の輸送を確保するという観点で、商船隊の中核を日本船ということに置かなければならぬと、その日本船をいかにして維持確保していくかということが最重要問題であるということも御異存がないだらうと思ひます。

今回の利子補給船は、高度合理化船等を対象として、日本船の国際競争力を回復することによつて、日本商船の減少に歯止めをかけ、日本船の維持確保を図っていく、そういうことでこの利子補給の復活は、外航海運政策の趣旨に沿つたものであり、不可欠なものだと思つております。

ただ、諸外国の中には海運助成政策として補助金を出しているところもございまして。わが国は、従前ありました制度を利用いたしまして利子補給というものをやる、実質補助率は諸外国に比べて

必ずしも高いとは申しがたいことは事実であります。二〇程度にいたしたいということでもございまして、二・五ないし三・五というところで、利子の補助という問題について必ずしも当初所期したものになりませんでしたけれども、わが国におけるこの種の利子補給としてはこれは最高のものではないかというふうに思つておりますので、百点満点を目指しますと、はなはだなお足らざる面が今日までの経過においてもあつたわけでもございまして、しかし、今回の施策というものは、今日段階においても大いに意味がある、必要なものである、しかし、これで十分かとおっしゃれば、これはそういうことでそのうちの最も重要な一つであるということ御理解をいただきたい、このように考える次第であります。

○佐野(進)委員 答申で出された問題、あるいは運輸省の対策に出されている問題の内容から見れば、これが一つであるという大臣のいまの答弁は、まさにそのとおりであると思つておりますが、しかし、そのとおりであるとするならば、いわゆる基準の問題については、前回久保委員の方から詳細にわたつて追及があり、その関係が明らかにされたわけでありまして、全体的な行政の中で一つの対策として利子補給のみであるということになると、きわめて——それから派生するいろいろな効果を求められておるわけでありまして、これが全然無意味なものなんでしょう、決して言つておりませんし、こういうことを通じながらさらに前進、発展をさせていかなければならぬと思つておりますが、そうすると、このほかさらにに何がございまして、いわゆる直接的にこれだけで答申の内容が事足りたということではなくて、答申の内容が事足りたという中で対策として行わなければならない事項というものは相当あると思つておりますが、海運局長は、この問題についてどういふ点がまだ残されていると考えておられるか、この点をひとつ聞いて、先ほどの答弁に関連する問題をその次に聞いていきたいと思ひます。

○真島政府委員 今度のいま御審議をお願いしております利子補給関係の政策と申しますと、これはいろいろとはかの機会にも御答弁申し上げておりますように、まず日本船の国際競争力の強化、と申しまして、緊急整備計画といたしましてお願いをいたしております。それから、この三カ年間に、造船対策も絡めましてこれからできてまいります日本船の国際競争力を、少なくとも外国船並みあるいはそれ以上にしていきたいということでもございまして、これは先ほど大臣も申し上げましたように、日本の貿易物資の長期的な安定輸送という観点からすると、やはり放置しておいて外国用船の比率が今後どんどん高くなるということではならないという点に關する一つの政策でございます。

先ほど佐野先生からも御指摘がございましたように、わが国の海運業の運賃収益は、大ざっぱに言ひまして二兆円ほどでございますけれども、そのうちの五千六百億程度が定期船収入でございます。この部分、相当大きな部分になるわけでございますけれども、これにつきまして、開港途上国の自国貨自船主義といったような考え方、政策によりまして、非常に定期船海運秩序が混乱に陥りつつあります。それと同時に、東欧諸國の非商業的なベースの競争の形で定期船海運への参入、こういうようなことが次第に大きな問題となつてまいつております。たとえば日米の定期船航路につきまして、すでに約七〇程度の量を東欧國の海運が参入して占めておる。現在七〇というところは、それほど量ではないというふうにも思ひますけれども、東欧諸國、開港途上諸國の商船隊の育成と申しますか、建設と申しますか、そういう勢いは今後衰へることはないと見るべきでございまして、こういう状況がどんどん進むということによりまして、定期船海運のわが國のシェアというものがどんどん蚕食されていくということであつてはならないわけでもございまして、そういう意味で、UNCTADにおきまして採択された定期船同盟行動憲章条約、こういうものを世界の

界的なルールということでは何と確立して、われわれも、そういう面で定期船海運秩序の混乱回復ということをやつていかなければならぬ。非常に大きく分けますと、外航と申しますか、外航的にはその問題、国内的には日本の利子補給等によりまして、今後できてまいります日本船の国際競争力を強めて、ひいては海運企業の體質改善を進めていく、この二つになるかと思ひます。

〔委員長退席、関谷委員長代理着席〕

○佐野(進)委員 先ほどの答弁の中において外航海運企業の現状と今後の見通しについて若干の説明、報告があつたわけですが、これは私も調査いたしておりますので、この際聞いておきたいと思つておりましたが、時間の關係もありますので省略したいと思つたけれども、ただ一言だけ、各企業三月期の決算の内容、これは相当よくなつていゝるのではないかと、情勢もあるわけですが、企業體質改善に伴う努力によつて、他のほとんどの産業が黒字に転化している、こういうような状況の中で、海運もそれに追隨する形であるかは知りませんが、よくなつていゝるという情勢があるわけではあります。

造船におきましても、御承知のとおり、赤字であるとは言われながら、株式の面においては数十円の値上がりを示す会社等が出ておるわけでもございまして、造船界、特に海運界においては、経済界の先行き見通しの中で非常に明るい展望が開けている、一つのサイクルが陰から陽に転化しつつあるということでもありますので、こういう面におけるところの段階の中で、運輸当局として果たすべき役割りと仕事というものが、単なる利子補給ということだけでなく非常に重要視されると思つたので、この点については、ひとつ一層の努力をしてもならぬと思つたのであります。そこで、いまの話によるところの対外的要因——対内的要因については、いま申し上げたような利子補給その他のいろいろな情勢がありまして、対外的要因の中でいわゆる定期船同盟行動憲章の問題、東欧海運界あるいは低開港国等々の問

路線の上をいま走っている、こういうことでしたが、景気変動があるから若干違うのじゃないかというように私は陽の方を見ているわけで、あなたは既存路線を見ているわけだから、その見通しの違いによっていろいろな問題が出てくると思うのですが、私は、その陽の立場に立って見ても、今回のこの利子補給によるところの関連する行政指導等々をやっても、これはなかなかむずかしいんじゃないかという気がするわけです、いわゆる日本船という形においては。

この問題は、過日米議論がされておるうちに、外国用船、特に仕組船の問題があるわけであります。結果的に言うならば、これにどうやって歯止めをかけて、歯どめをかける中で日本船の在籍船をふやしていくかということに力点を置かなければならぬわけですが、これは議論としては存在しているわけで、いろいろありますけれども、特に海運審の答申の中でも、これは必要悪というか、むしろ必要なものだという位置づけをされておるように述べられておるわけでありますけれども、この問題をどう運輸当局としては位置づけられるのか、これをはつきりしなければ、その目標達成は至極むずかしいのではないかと私は考えるわけですが、この計画造船いわゆる三千四百萬総トンの確保を目指すためにどのような対策をこの際立てられるのか、この答申との関連の中でどうしているのか、もっと端的に言えば、いわゆるいま日本の実質的な保有船舶と称する割合の中で何%程度が必要と判断されるのか、それにどう対応していけるのか、この点をひとつ問かしてくだされ。

○真島政府委員 おっしゃるとおり仕組船の問題、非常に重要な問題でございます。小委員会報告で日本船を補完するというような表現で「認知」という言葉がよく使われるわけでございますけれども、そういうふうになっておるといふふうにあの文章は読まれるわけでございますが、私どもは、いま御承知のように、世界的には船腹は決してタイトではないわけで、非常に過剰なわけで

ございますから、新しい船をつくるという意欲は船主にとりましては非常に乏しい、そこで今度利子補給という形をとりまして日本船をつくれる体制をとって、これで日本船をとにかくつくらせるといふことをひとつやりたいというのが利子補給でございますが、仕組船の問題につきましては、将来の外国用船と日本船の比率がどの程度が一体いいのだろうか、そのいい比率に持っていくために今後仕組船というものはどういふふうに考えていったらいいのだろうかという、こういう問題かと思ひます。五十三年度中に、目的はやや違いますが、ドル減らしという緊急対策の中で、仕組船についても買い戻したらどうかという案が出まして、これが実現をいたしまして、相当数の仕組船が買い戻されたことは御承知のとおりかと思ひます。この制度は五十四年度にも継続していただく方向で私どもは関係省庁といふ議論をしておりましても、そういう形での日本船化、これが一つの方向かと思ひます。

ただ、仕組船を買い戻そうと思ひますと、やはり外国銀行から金を借りておるといふことで、もう一つは、仕組船といふのが比較的船舶が若いといふことから相当の債務残が残っておるわけでございます。これを一挙に返すと、外銀としてみれば、一挙に償還されるわけでございますけれども、一挙に償還されましても、実は今後七、八年は黙っていても相当高い金利の利息が入ってくるのが一挙にそこで返されてしまひまして、その一挙に返された金を有効に活用する当てがない場合には、逆に外国銀行はそれを拒否するといふ形で、実際問題としては、何百隻かあると言われております仕組船でも買い戻せるのが非常にわずかななつてくる、こういう状況もございまして、なかなかむずかしいわけでございます。

しかし、そういう方向も考えながら、外国用船の比率といふものをもう少し少なくしていく、こういう形で、私ども、理想的に一体外国用船の比率は何%がいいのか、これはなかなかむずかしい議論だと思ひますけれども、十年ぐらい前には実

は外国用船は三〇%足らずの比率でございます、そういうようなこともございしますので、今後の情勢を見きわめながら、そういう外国用船がもう少し低い比率になっていくように、日本船をつくらせるといふこととあわせて今後考えていきたいと思ひます。

○佐野(進)委員 まだ質問する事項がたくさんあるわけですが、時間がもうあと少しになりましたので、最終的に幾つかの点をひとつ質問してみたいと思ひます。

まず第一の問題は、日本船の国際競争力回復の問題といふことになるわけですが、要するに、今度利子補給をいたしまして、資本費の軽減と高度合理化による船員費の軽減、こういうことにより一定の競争力の回復を図ろうといふことにいたしましたわけでありましても、この内容はその実施といふことになりまますといういろいろ問題が出てくるわけでありまます。したがって、この問題を質疑していくということになりますと、一つ一つの問題で重要な課題が出てくることになるわけでございますから、時間の関係で、用意はしてまいりましたけれども質問ができませんのであります。

そこで、一つだけ聞いておきたいのですが、一体高度合理化船といふものが、乗組員を十八人程度に減らすことによつてその効果を上げ得るか、あるいは船員についてはすべてのことがなし得る、いわゆる運転士であるとか機関士であるとかあるいは甲板士であるとか、その他いろいろな名称を一つに統合して船舶士といふような名前をつけるのか、あるいはいろいろの問題が出ておるわけでありまます。結果的にその国際競争力を回復するために、いま七三%とか言われておる船員の陸上といふか余剰といふか、そういうような船員に対して、これらの措置を講ずること、いわゆる三百萬トン建造、これらの中でどの程度解消する考えであるのか、この点をひとつ聞いておきたいと思ひます。

中であまり合理的化によつて削減するという方途を考へておるのか、あるいはどの程度吸収する形の中で、これらの問題を合理的に処理しようとするか、その点についての、この高度合理化船といふ国際競争力回復といふ問題の中で、利子補給をしてその船をつくるという関連の中で、海運当局としてはどう処置をされようとしておるのか、この際聞いておきたいといふことです。

○真島政府委員 今回の利子補給対象船として高度合理化船とLNG船を取り上げておるわけでございますが、この高度合理化船といふのは、できるだけ船内の施設、設備を能率的な効率のなものをしまして、できるだけ少人数の乗組員で運航できる、そういう船にしたいといふことでございませう。

そういうことによりまして、まあ十八人という人数が議論に出ますが、これは現在の法制の中で一番少なくしたらどのくらいの人数になるだろうかといふことからばじき出された十八人という数でございます。

ただ、具体的にその船舶に何人の乗組員が乗り込むかといふことは、これはやはり十八人で運航でき得る船ではございませうけれども、実際問題として労使の話し合いによりまして、やはりそれでは困るといふことになれば、若干の増員が労使の間で決められてそういう方々が乗つてまいる、こういうことになるかと思ひます。

そうになりました場合に、一体予備員の方は現在より多くなるか少なくなるかといふ議論でございますが、私どもは、この利子補給をやります場合には、日本船が恐らく五十三年度と同じ程度、計画造船で三十萬トン程度しかできませんでしたけれども、その程度にしかならないのではないだろうか。しかし、利子補給といふことで日本船はよりたくさんできてくる、そういう意味では、海運企業が仕組船へ逃げる道をふさいで日本船ができてくる、こういう形の中でできるだけ船員雇用の拡大を図りたい。ただ問題は、その見返りといひまして古い船が代替で処分されていく、その

迎の關係で予備員の数がむしろふえてくるのではないだろうか、こういうことも懸念をされるわけでございます。

そこで私も、その過剰になってまいりました予備員を首を切れとか整理しろというようなことを指導するつもりは毛頭ございません。そういう意味では、私も、利子補給に乗りまして船をつくりたいという船主に対しては、その会社全体の中で船員の有効な活用対策といったようなものを一緒に出していただいて、それを見ながら労使の努力に期待をいたしたい、このように思っております。

○佐野(進)委員 それでは最後に船員局長に、いまの点に関連して伺いますが、あなたは、いま質問をずっと聞いておられて、私の質問せんとする意図がわかったと思うのでありますが、どの程度この予備員率の問題あるいは船員確保の問題、そして雇用問題を判断せられ、どう対策を立てられておるのか、その点をひとつ聞いて質問を終わります。

○向井政府委員 お答え申し上げます。

いま先生から御質問のごさいました予備員率の問題、これは技術的な数値でございまして、結果的に出てくるものについて理論的な説明をするという事はなかなか困難なところでございまして、結果的に出ております七〇数%、やはり相当過大であるという感じは否めないところでございまして、さらに新しい海運政策に基づきますところの雇用問題というものがどうなるかという事も、かなり重要な問題であるということは認識いたしております。

特に雇用問題につきましては、いまの船員行政におきまして最も重要な課題であるということでごさいます。大ざっぱに申しまして、離職船員に對します緊急対策を昨年来いろいろな手段をもって講じておる、さらにまた、過渡的な手段と申しますか、雇用船員の過剰問題につきましても、雇用安定対策等をこれから大いに推進していくところというところがございますが、やはり船員行

政上の雇用問題を考えます際に一番重要なのは、かなり長期的な観点からこれに取り組んでいく、やはり雇用問題と申しますのは、目先目先の問題も重要でございませうけれども、長期的な考え方の基盤というものが必要であるという事はもとよりでございまして、その点につきましては、私も、いま全力を挙げて取り組んでおりますのが、船員制度の近代化の問題でございまして。

これは二つの方向がございまして、一つは、快適な労働環境のもとに新しい近代化船への乗り組み体制を確立するためのいろいろ研究をする、さらに、それが実施に移せるようないろいろな手段を講ずるということで、鋭意、労使双方の努力の上に立ちまして、役所もこれに協力し、また学識経験者の知恵も借りまして推進しているところでございまして。

さらに、大きな問題といたしましては、国際的な動きがございまして、国際的にやはり船員の資質を大いに向上せよといふか、これはやはり十数年来相次いで起きましたタンカーの事故故といふものを踏まえまして、船員の資質向上ということも国際的に非常に大きな要件になってきておりますので、この動きをつかまえて、わが国における国内体制の整備を図っていく、それによりまして、結果的には日本船員の職域の確保あるいは拡大ということが世界の視野の中で図られていくという道が見出せるのではないかと、われわれとしては、かなりその点では長期的ではございまして、けれども、一つの明るい見通しを見出しているところにいるわけではございまして、そのような長期的観点の中で、いま先生いろいろ御質問になりましたような厳しい問題というものを何とか消化していききたい、その間におきまして、目先の問題としましては、先ほどちょっと触れましたような雇用安定対策というものをきめ細かく講じていききたい、このように考えておる次第でございまして。

○岡谷委員長代理 山本徳二郎君。

○山本(徳)委員 大臣、大分微細にわたって質問がなされておりますし、問題点も相当出ておりますので、同じことをお聞きしても、答える方もいやでしようし、めんどくさいから、余り同じようなことをお聞きしようとは思わないのですけれども、私は、この問題で基本的なことも問題があると思うのです。基本的にあるということは、先般参事をお呼びしたときに、ちょっと触れましたけれども、かつて四年間、こういう利子補給をしない船をつくらなかった、その間にいろいろ問題が起きた、たとえば仕組船とかマルシップ船とか念書船とかいろいろ問題が起きてきておる、そういう問題が起きてきて、これは大変だ、いわゆる船主の方では、そういうことではそれはもういかぬじゃないか、そろそろそんなのはやめて、日本の船をつくるべきだということになるし、一方乗っている船員の方は、おまえ上がつていこうやというところでみんな陸に上げてしまおうということで、アンバランスの状態だと思ふのです。

非常に平易な言い方をすると大変恐縮でありますけれども、それは運輸省として一つの指導性がないのじゃないだろうか。船をつくれと言え、はいはいと言いつつくるし、つくるなと言いつつ、全然つくらぬし、そうすると船主の方は困つてしまつて、それじゃひとつ安易に外国船を借りてくるかとか仕組船をつくらうかとか念書船をしようとか、日本の目の丸はつけているけれども、中身はみな黒、白、赤だったり、いろいろなことをするわけですね。そういう意味のいわば海運行政というものが私は安定してないのじゃないかという懸念を持っています。

そこで、運輸大臣はどうお考えになつておるのか、まず、そこからお聞きしてみたいのですが、いかがでございましょう。

【岡谷委員長代理退席、委員長着席】

海運局長じゃだめなん、基本のところだけちょっとお聞きしたい。大臣、どうでしょうね。私の言っていることが間違っているのなら、それはそうじゃない、非常に一生懸命やっているのだけれども、結果としてそうなんだというのならそれでも

いいのだし、それから結果としてそうではないのだ、やはり君の言うとおりでないのならそれでもないのです。別にそこを追及しようというのじゃないのです。私は、そう考えているのですが、大臣はいかがですかということを聞きしているのです。

○森山国務大臣 きわめて広範かつ茫漠たる範囲のお話でございまして、どういふようにお答えしていいか……

先ほど来お話がありましたことは、計画造船とか利子補給とかという問題いかにかわらず、国際的な海運不況というものが反映いたしまして、船腹過剰というふうな結果いろいろ問題が起きておるといふことですね。日本の海運業というものの、また海運の労使関係というものが、そういう時代の変化になかなか弾力的に対応し得ないという面がいろいろあるわけですね。船主側としても、ここでそういう時勢の変化に船主側として海運不況に対応するような弾力性を維持しようとするか、あるいは雇用関係その他がございまして、なかなか思ふ通りにいかぬ。それが仕組船とか外国籍船がふえて当面を糊塗するといふようなことで、海運不況というわけにかつて労使双方が血のにじむような努力をするよりは、問題を避けて、安易に外国籍の船を使つて外国船員によつて自己の海運業を営む、労使双方で不況に際会すれば、片づけなければならぬその問題を避けて通つて、そして労使間の問題よりは、これを外国船、外国船員というふうな形によつて切り抜けてきたというふうな問題が、やはり最も大きな点ではなからうかというふうに私は考えるのでござい

ます。

そうして船価の問題その他から申しまして、船腹過剰ですから新しい船はなかなかつくりませんね。したがつて、日本船の近代化という面についておくれをとるというふうな面もある。そこで、このままにほうっておくと、日本の商船隊の中核たるべき日本船というもののウェイトがだんだん

小さくなる、そういう動向は困るからということ
で、日本船の国際競争力の著しい低下に伴って海
運企業の日本船建造の意欲が乏しくなる、運航コ
ストの低廉な外国用船に依存する度合いがだんだ
ん高まっていくという実情に対応して、その中核
としてきた日本船の維持確保というものはますます
むずかしくなるので、この日本船の維持確保の
ためにこういう利子補給制度というものに入って
いく、そういう事の成り行きじゃないかというふ
うに私は考えておるわけであります。

○山本(徳)委員 名答弁とは思いませんけれども、
納得いたしておきます。

そこで、海運局長にお尋ねをしましょう。いま
大臣がそういうことで迷答弁をされたと思いま
すけれども、私は、その中でそれでは一つ一つ突
てみましょう。

たとえば、この利子補給によって高度合理化船
あるいはLNG船をつくらう、こういうことにな
るわけですが、ところが、いま大臣のお話にあり
ましたように、船腹がいままで過剰であったか
ら、これを外航船に依頼していくというもので
あったけれども、それでは国際競争に勝てない
ない、このため利子補給をして日本の船をつくら
べきだ、こうなるわけですね。そうなりますと、
いわゆる造船の基本でありますスクラップ・アン
ド・ビルドの方はどうなるのか。そのことを避け
ては通れないと思うんです。あなたの答弁の中
でも、その話は出てはいますけれども、余りはつ
きりしてない。いわゆる解散というものは全然
避けてしまつて、造船の方にだけ話が進んでお
る。さっきの佐野先生の質問の答弁の中にも出
ておる、だけれども、私は納得できないのです。た
とえば二百六十万トンが処分されるであろう、あ
なたはこう答弁しておる。何らかの方法で解散
されていくであろうと言ふんですね。そして新
に三百万トンはつくられるし四十万トンは余るで
あろう、こう説明しているのです。じゃ何らかの
方法というのはどんな方法ですか、まず、そこ
であります、第一点は。

それから第二点は、解散協会というのがあるの
ですけれども、その運用というものはどうなつて
いるのか、どういうふうになっているのか、そこは
どうなんですか。外航船というものは全然そ
んなことは度外視して、そして船だけをつくつて
いけばいいということなんですか。

○真島政府委員 何らかの方法と申し上げました
のは、船によつては売却ということも可能な船が
あるかと思ひましたので、そう申し上げたわけ
でございます。

なお、解散の問題でございますが、これは利子
補給の予算を要求いたします段階で、全体的に船
腹過剰さみであるという中で、造船対策といふこ
とはあるにいたしましたが、船をつくっていくと
いうためには解散というものが何らかの形で伴わ
なければ、実際問題としてむずかしいのではない
でしょうか、こういうことで解散の……

○山本(徳)委員 いや、その何らかの形というの
は何ですか、どういう方法ですか。そこが問題な
んです。何らかの形で解散されていくであろうと
言ふのだけれども、造船と解散とどうすればその
バランスがとれていくかというのを聞いていた
のです。ひとりではつておいて、余れば売つてし
まえばいい、ためならつていふ言ひの言ひなら、
それは全く自然の原理であつて、それでは指導も
何もあつたものじゃない。運輸省なんだから、運
輸省としてこれだけのものがあるのだ、二百六十
万トンは解散されなければいけないのだと言ふの
ならば、その二百六十万トンはどうすればいいの
かということがあるはずでしょう。そしてそのた
めにこの解散協会というのがあるのでしょうか。

○真島政府委員 それでは、解散協会の方のお話
を申し上げます。

この解散協会は、これは五十三年度の補正予算
で、船舶局サイドでございましたけれども、解散
のための二十億の助成予算がついたことは御承知
と思ひます。私どもは、今度の外航船舶建造緊急
整備計画に関連いたしまして、当時の二十億とい
うものは、三百万トンを造船所で解散をいたし

ますそのための助成金という形でございましたけ
れども、これではなかなか十分に解散船が出てこ
ないのではないだろうか、こういうことで、さらに
一年間延長いたしまして、もう百万トン解散とい
うことをする、そういうその四百萬総トンに對し
まして二〇%程度の単価アップをした予算をいた
だいたわけでございます。したがって、三十三
億六千万円、これに民間から同額の出捐がござ
いますので、六十三億円の予算をもちまして船舶
局サイドでつくりました解散協会、これが各船主
からスクラップ船を買つてきて解散をしていく、
こういう計画になつておるわけでございます。

こういうことで、この解散も、造船所でのわづ
かな仕事量らしいやうでございますけれども、造船所
の助けになる、そういう意味では、この四百萬ト
ンというのは、必ずしも日本船だけを対象とす
る必要はないということで、世界的な船腹過剰の
中で日本船をやることも非常にいいことでありま
すけれども、外国船でも解散をすることは世界的
な船腹過剰にも貢献するということにもなります
ので、そういうことで現在、この解散協会で四年
間で四百萬トンという計画で解散を進めておると
いうのが現状でございます。

○山本(徳)委員 わかりました。これはもうこの
程度にしておきます。

そこで二番目に、これも大分御質問が出ており
ますから、私の疑問のところだけをお尋ねしま
すけれども、仕組船の話がしばしば出てまいりま
して、これが実は後ほど御質問申し上げる船員の予
備員率にも大変影響してきているわけでありま
す、仕組船の買い上げというのに対してはどん
なふうな状況であるのか、お聞きしたいと思いま
す。

○真島政府委員 仕組船の買い戻し制度、先ほど
ちよつと申し上げましたが、外貨減らし対策の一
環ということで五十三年度に実施をされました。
五十三年度中の実績で申し上げますと、買い戻さ
れた仕組船が三十六隻、六億ドルでございます。
○山本(徳)委員 それでは私、さつきもちよつと

話をしましたけれども、マルシップ船とか急書船
というのを御存じですか。それはどういふふうな
対策を講じているか、おわかりですか。

○真島政府委員 マルシップ船は、御承知のよう
に日本船を賃貸し渡しをいたしましたので、貸し渡し
先で外国人船員を主として乗せまして、さらにこ
れを日本側で用船し直して使つておるという形の
船でございます。これも決して望ましい姿である
というところは私も考えておりませんけれども、
なかなか法制的に完全排除ということはむずかし
いわけでございます。しかしながら、便宜置籍船
その他の船と同じように、国際海運界におきま
しても、そういういわば質の悪いと申しますか、技
能の劣つた船員を乗せておる船に対する批判とい
うものも次第に高まつてきておりますし、船主に
おきまして、そういう空気は十分はだで感じて
おるやうでございます。少なくともマルシップ
といふことも日本人船員を少しづつでも乗せてい
く、こういう方向に進みつつあります。根絶は望
ましいことでございますけれども、当面私ども
は、そういう形の指導というものをいたしまし
て、日本人船員の職場の確保に資するものと
国際海運界における批判をこういふ形で受けとめ
てまいりたいと思つております。

また、急書船でございますが、これはつくられ
ますときに、日本の海運とは競争関係に立たな
い、つまり日本にはやらないといふ急書船を入
れてつくられました輸出船でございます。近海
船、特に南洋材等の運搬の分野で多いわけござ
います。そういう形でつくられた船でございます
から、私も、日本の港には来ないということ
をさらに担保いたしますために、荷主であるとか
船舶運航事業者に対してきつとそういう趣旨を要
請いたしておるわけでございます。しかし残念な
がら、わが国の港には急書船が若干ございま
すけれども入つております。全体のわが国関係の
航路に就航する近海船の統計の中で、約延べ五千
隻程度でございますけれども、このうち二%程度
急書船が入つてきておるということございま

す。しかし、これは決して望ましいことではございませんので、今後とも関係の荷主、船舶事業者に対しまして、そういう趣旨を徹底して、できるだけ念書船が本邦の港に入港しないように指導を強めてまいりたいと思っております。

○山本(徳)委員 局長の決意もよくわかりました。先ほど申し上げましたように、仕組船にしても、マルシップ船、念書船にしても、いろいろな形態の船の利用があるのですけれども、結局は船員の雇用に大きな影響を与えているんですね。そこで私は、マルシップ船、念書船はやめたいというのをお願いしておきます。

また、仕組船については、買い上げは三十六隻、六億ドルと言っていますが、円高の中で、やや円安になってはきましたけれども、見通しとしてはまだ買い上げていく見通しがあるのですか、ないのですか。

○真島政府委員 先ほど佐野先生にもお答えいたしましたが一応この買い戻し制度自体が五十三年度というところで発足いたしました。しかし、昨年の十二月にさらに五十四年度もこれを続けていくということ、経済対策閣僚会議でも決定がございまして、現在の制度のままでいいのか、少し手直しをする必要があるのかということ、新聞等でも御承知と思っておりますけれども、たとえば航空機リースといったようなものについてはやめたかどうかという議論が行われておりまして、現在まだ結論がついておりませんが、私どもは、五十四年度もこの制度を継続していただいたいと思っております。

ただ、先ほど申し上げましたような非常にむずかしい状況がございまして、五十三年度に三十六隻買い戻しができたわけですが、五十四年度も、五十四年度にさらにこれを継続いたしますけれども、同じ程度に買い戻せるかどうかということも非常にむずかしいんじゃないか、全然ゼロとは考えておりませんが、それは大きな隻数が実現できるかどうかと思えないというのが現状で

ございます。

○山本(徳)委員 それでは、先ほど質問がございましたけれども、七三%の予備員率の問題ですが、これは合理化船になればなるほど予備員率が高くなるのじゃないか、雇用の確保ができないのじゃないか、私はそんなふうに判断するのですけれども、この点は船員局長、いかがでございますか。

○向井政府委員 お答え申し上げます。

予備員率につきましては、理論値として出てまいります数値というのが、労働協約に基づきます休暇の付与というのを主体にしまして計算されるわけでございます。五十三年度の労働協約に基づきますと約五〇%、実際上の経験値も入れまして五〇%ぐらいということが言われております。

ただ、予備員率につきましては、そこにあらわれております予備員、これは陸上勤務という状態の者も間々含まれておりますので、企業の経営上実際の辺が適正なものであるかというところは、個々の企業の判断ということで差があるわけでございます。船員養成上の問題点としては、先ほど申した労働協約との関係というところにあるだけの話でございます。しかし、七〇%を超えておるといふことにつきましては、これは相当大きな数字だということには当然言えるかと思っております。

それで、いまお尋ねのように、今後いわゆる近代化船がふえてくるに伴いまして新しい乗り組み体制が整備されてくるということになりますと、さらに予備員率が上がるのではないかと、このこととございまして、さき申し上げましたような結果的な予備員率というものがどう動くかという予想は、非常にむずかしいところでございまして、先生御心配のような要素も確かにあろうというところとございまして、われわれとしては、いわゆる陸上に上がっております予備船員の問題につきましては、雇用安定ということと主眼をいたしまして、再訓練によって企業内の雇用の確保ができるように何らかの手段を講じておくというふうなこ

とを中心いろいろな安定対策を講じていきたい。

しかし、長い目で見ますと、問題になりますのは、船員制度の近代化対策を大いに推進いたしますと、世界的に見て、日本船員の雇用の場の確保、拡大が図られるように持っていきたいということとございまして、先生御承知のように、すでにIMCOの場において、長年討議の結果、新しい国際条約も締結されたということでございまして、ここ数年のうちに精力的にこれの対応体制を整えまして、船員の雇用の場の長期的安定というところが図られるように努力していきたい。それによりまして、いま御質問の予備員率の問題も何らか解決の道がつかうような方向に持っていきたいと考えておる次第でございます。

○山本(徳)委員 合理化船をつくらせて予備員がいっぱいふえてしまつて困るということでは全く意味がないし、この辺は海員組合との話を十分煮詰めていただきたいし、雇用問題としてわれわれ非常に頭の痛いところでありまして、ぜひ強力に進めていただきたい、こういうふうにお願いをいたしておきます。

それでは、次の質問に移ります。合理化船と一つつくるLNG船でありました。まず、このLNG船をつくらうということになった経緯、それから見通しというものを、おわかりでしたら簡単にお聞かせ願いたいと思うのです。

○真島政府委員 LNG船の問題は、これは私もから申し上げるのはあれかもしれませんが、わが国の総合的なエネルギー政策の一環といたしまして、無公害その他の利点があるということで、LNGを相当大きなわが国のエネルギー源として活用すべきであるという観点からこの輸入が計画されまして、具体的には、私どもが利子補給対象といたしました直接の問題は、イランにおきまして、カリナガス・プロジェクト、これが相当進行しておるといふのが昨年の予算要求ごろの状況でございまして、これに対しまして、どうしてもLNG

船を日本船社でつくって運航していく必要があるということになりました。そういう意味で、LNG船の計画というものを、計画造船さらには利子補給の対象として取り上げたというのが従来の経緯でございます。

○山本(徳)委員 外務省に伺いますが、いま海運局長から説明のあったような状態でこのLNG船をつくらう、こうなったわけですね。非常に適切だと思ふのでありますけれども、さて、その海の向こうのイランの方はどうなっているのか。

外務省に、まず中東情勢とイランの国際情勢についてお聞かせください。そこから話を進めていきたいと思ひます。

○堤副委員長 中東情勢は、たゞいまイラン革命あるいは中東和平の進展等できわめて流動的でございますが、イランの革命は、ここの二月に起こったばかりでありまして、当面すぐには落ち着くとは思われません。一応事態は平準化しておりますが、宗教勢力のもとに臨時政府、暫定政府ができておりまして、諸々の政策を発表し、特に石油の輸出の再開等は順調にやっております。でございますけれども、行政機構の回復も完全ではありませんし、特に経済関係の活動が回復しておりません。ということで、しばらくの間はある程度の不安定要因をはらみつつ、一応平準化に推移する。

当面のイラン政府の最大の問題は失業でございます。失業を救済するということから雇用機会がぜひ欲しい、そういう要望がございまして、現在着工できるプロジェクトがあればすぐにもやりたい、そういう基本姿勢はございまして、経済の回復等も軌道に乗れば、相当に順調にはいくと思ひます。しかし、いままでのところは、革命後まだ日も浅いという状態で、軌道に乗っているといえますか、回復基調にあるとは申せない現状であります。

○山本(徳)委員 参事官さんで大変恐縮なので、本日は大臣にでもお聞きしたら一番いいところなんですけれども、見通しとしてはどうなんですか。このイランのホメイニ事件というものの、いま

の政府ができる前から中近東というのは非常に不安な状態を持っておる。特にイランについては、かなり前から問題があったところであり、結果としてあつたところから大変な大変だといふことになつてゐるんですけれども、石油の話は後で通産省にお聞きしますけれども、外務省としては一体どういふ見通しを立ててゐるのか。といふことは、外務省も通産省も、この見通しが立たないと、仮の話が、五隻のLNG船をつくつても意味ないじゃないですか。どうするんですか。船だけつくつてはとくんですか。外務省さん、どうですか。

○堤説明員 革命後の事態という特殊な状況でございまして、ある程度の中長期的な見通しといふことを申し上げるのは困難でございまして、けれども、いまのところ、事態が平準化してゐるということ、かつホメイニを中心とする宗教勢力が、革命をやつた後という指導力と申しますか、それで事態を十分に把握してゐると思われまして、で、ここ当分は大きなことは起こらないで推移するであらうと思ひます。

○山本(徳)委員 それでは、通産省さんにお尋ねします。鈴木開発課長さん、まずガスのお尋ねをする前に、三井の方の石油はどんなになつておりますか、まず、それからお尋ねしましょう。

○鈴木説明員 イランからの石油の輸入につきましては、三井を初めといたしまして各社いろいろ努力をいたしてゐるところでございまして、イランからの輸入はだんだん増加してゐるという状況でございまして。

○山本(徳)委員 そうしますと、私のお尋ねしたいのは、パルスガス田という、いわばペルシャ湾の中にあるガス油田、ここを開発しよう、こういうことですが、その状況はどうなつておるのですか。これはホメイニ政権とそれから今日の政治状況等、どういふ推移をしてゐるのかお尋ねしたい。

○鈴木説明員 イランからのLNGの開発輸入計画は、昭和五十七年の九月から二百六十万トン

輸入するといふことでイラン側と交渉してまいつておりまして、昨年の六月には基本的な契約が締結され、その後、細かい点につきまして話し合いを続けてゐるところでございまして。ただ、イランの情勢が急変いたしましたので、交渉は必ずしも順調に進んでおりません。今月に入りましてから、石油公団の関係者、それから、この関係の取引まともをいたしております日本カリナガスの専務を現地に派遣いたしまして、イラン政府あるいはガス公社と交渉をさせたところでございますけれども、基本的には、前向きに進めたいという希望は持つてゐるようでございますけれども、長期計画全体につきましてはイラン政府が検討中であるので、細かい点については前向きに話し合いをいまして、行くことはできないといふふうに言われてゐるところでございまして。

○山本(徳)委員 さて、そうなりますと、相手のあることでありますけれども、三井の石油開発プロジェクトについても問題が残つておるところへ持つてきて、このペルシャ湾のパルスガス、いわゆるカリナガスでありますけれども、このカリナガスも可能性が薄くなつてきてゐるのじゃないか、端的なことを言うと、薄くなつてゐるという状況の中で、それでもこのLNG船を、どうしてもつくらなければならぬのでしようけれども、つくるとすれば、その船はどこへガスを買いに行くのか。これは特殊船なんですよ。普通のタンカーじゃないんですよ。タンカーならそのまゝ石油を運んでこようと思へば運んでこられるのですが、これはチューメニというわけにもいかず、それからまた、いま東京ガスが買つてゐるのですか、インドネシアですね、そつちの方に利用するか、その辺のところは通産省はどう考へておられるか、まず通産省からお尋ねします。

○鈴木説明員 LNGの輸入に使用いたしますLNG船につきましては、通常の場合、LNGを積むところから国内の受け入れまでしかるべき装置をそろえた上で船を発売し、それに合わせて設備もつくつた上で導入いたしてゐるところでござい

ますので、簡単にこの船をあらにといふふうに移すわけにはいかないと考へております。したがしまして、通常の場合は、基本的にはプロジェクトがまとまるのを待ちまして、そのプロジェクトに合わせた形で船を建造するといふのが通常の形ではないかと考へております。

それからカリナガス、そして先ほど先生御指摘のありましたインドネシアの増量につきまして、通産省といたしましては、できる限り今後は日本の船で運んでいただくことが好ましい方向ではないかといふふうに考へております。

○山本(徳)委員 それでは、海運局長にこれからそろつとお尋ねを申し上げますが、いまのそういう外務省あるいは通産省の見通し、あるいは考へ方でありまして、そこで先般私は、参考人としておいでになられた永井さんだつたかにお尋ねしたときも、このLNG船について大分お尋ねしたのだけれども、たとえば四十八年にいわれる川重がアメリカの会社と契約をした船二隻のうち一隻はだめになつてゐるわけですね。そういうふうないきさつもありまして、あと一隻については、五十五年までこれは引き渡しは延期になつてゐるのです、船だけは一応つくつてゐるんだけれども、そんなふうに、いわゆるわりあいと見通しがつかないんですね。しかも、いま通産省の鈴木さんも言つておられますけれども、備蓄タンク、基地がちゃんとないといふ点で、非常に冷やして、そしてまた持つてきて温めて、ガスを沸かしてエネルギーにするわけでありまして、そういう過程を経ていく特殊船であります、この特殊船をつくるにどんなふうな見通しです、通産省は

かかったのか。いま外務省と通産省はそういう見通しだけでも、運輸省としてはどうなのか。当然ガスを持つてこなければならぬ船をつくるわけですから、先ほどの高度船なんかとちよつとわけが違ふんですね。それはどういふお考へでござい

ますか。

○真島政府委員 私どもが利子補給の予算を要求する段階では、先ほど申し上げましたようなこと

で緊急三カ年計画の中でLNG船という日本船の新しい進出分野といふことで、非常に有力な一つの海運の振興策であらうといふことで計画をいたしたわけでございます。しかし、いま外務省あるいは通産省の方から御説明がございましたように、イランのあつたような政情変化といふことになりましたと、これは情勢待ちといふか、ある程度確実な保証ができてこない限りは手をつけるわけにはいかないといふふうな考へております。

ただ、今後わが国としてどうしてもLNGといふものの輸入、これがエネルギー政策の観点から必要であらうといふことでありますれば、今後イランがどうしてもむずかしいといふことになれば、どこかの地点から輸入してゐるというプロジェクトが出てまいる、現に通産省のお話のように、インドネシアの増量の問題といふようなことがございまして。

ただ確かに、両端の基地の整備の問題、受け入れ施設の問題、さらにはどくらのガスを何年間輸入するか、そういうようなプロジェクトのある程度の確定がない限りは、LNG船の建造といふものにそう軽々に手をつけるわけにはいかないといふことでございまして、私ども、できるだけ早くそういうプロジェクトが固まつてLNG船の建造に手がつけられるようになる状態を期待しておるというのが現状でございまして。

○山本(徳)委員 通産省さんにもう一遍お尋ねします。

それでは、イランのいわゆるカリナガスがだめな場合、その代案としてインドネシアという芽があるわけですが、インドネシアについてはどのくらいの量で、どんな状況なんですか。

○鈴木説明員 私どもは、イランのカリナガスがまだだめだとは考へておりませんが、いづれにいたしましても、LNGの輸入は今後とも大幅に増大するといふことで考へておられまして、現在、昨年度の輸入が千六百六十万トンでございまして、昭和六十年には三千万トン、六十五年には四千四百万トンといふような形でLNGの輸入が増加

していくというふうに考えておるところでございます。

したがって、インドネシアの増量問題も、そのふえていく中での一つの問題というふうに考えているところでございますが、現在は、インドネシアと日本の各社とがすでに七百五十万トンにつきまして契約を結んで、実際に輸入が始まっておりますが、これはCIFで輸入しておりますので、日本の船は使っておりません。

新しい増量につきましては、三百万トン前後につきまして日本のユーザーがプラタミナといま交渉しているところでございます。これは三百万トン前後というふうに考えております。話がまとまりますと、契約ができてから三年あるいはもう少し短い期間の間に輸入が始まるというふうに期待しているところでございます。

○山本(徳)委員 そうすると、プラタミナの三百万トンが仮に——いま私の地元であります日本海エル・エヌ・シーが準備をしているわけですね。これはもととはイランを対象にしていたわけだが、イランがこんな状況で、石油だって、一七%いままでも補給していたのが、一七%ないでしよう。七、八%くらいしか入ってないわけでしょう。にもかかわらず、新しくいまホメイニのそういう政権の中でガスを掘り出してくるのかどうか。そういう見通しが全くない。私はそこを心配するんです。船をつくることでこれに利子補給のあれをするのですけれども、つくるのはいいけれども、運んでくるガスがないということになれば、これは困ってしまうのじゃないか。そのときにはその船はどうするのか。三百万トン運んでくるからいいと言えはいいいいなるものですけれども、インドネシアに大きな期待をかけているけれども、それほどの期待ができるかどうかということとを私はさらに心配するわけです。もしインドネシアのいわゆるプラタミナがだめな場合には、それじゃ後はどこへ求めるのか。それは通産省として何か見通しを立てておりますか。

○鈴木説明員 先ほど申し上げましたように、い

ずれにしてもLNGは今後大幅に増加させたいと考えておりますので、インドネシアのほかにも交渉が進みつつあるもの、あるいはその前段階にあるものといったしましてはサラワク、オーストラリア、あるいは少し先になるかと思っておりますけれどもシベリア、それからアブダビの陸上、カタールといったようなプロジェクトが、いま検討されているか、あるいははされる前の段階である、こういう感じで考えております。

○山本(徳)委員 わかりました。いずれにしても、大変重要な問題でございますので、海運局長さん、それから船舶局長さん、これは港務施設をつくらなければいけぬので港務に入るのです、その辺はひとつ慎重に進めていただきたいし、エネルギー問題として非常に重要でございます。これを無視して通ることができないと私は思うのです。石油も重要ですけれども、ガスも非常に重要な問題なんです。日本にはないんです。何か問題が起きますと、すぐ阿賀沖のガスが噴き出してみたり、今度はちよつと南の方に行つてまた海から海底油田が出たり、ガスが出たりするので不思議でしようがないのです。問題がちよつと複雑になつてくるとガスが噴き出すのだけれども、大したガスじゃないんです。無論、日本を賄えるようなガスの量ではないということとは皆よく承知しているのです。そうすると、いま話がありまして、サラワクとかアブダビとかあるいはブルネイとか、いろいろな外国の領地、外国から買つてこなければならぬという悩みがあるわけでありまして、どうかひとつ慎重に事を運んでいただきたいと思ひます。

もう一つお尋ね申し上げますが、これも大変いろいろなことと波及をしておりますけれども、海上の問題であります。ソ連船ですね。海運局長、これは大変困つておられるようですね。ソ連の場合には国営の海運事業なものですから、ダンピングしようとして何しよう、兵隊さんを乗せていようと一向構わないんですね。日本の海運界も非常に困つておられるのです。この点、御承知だと思ひ

ますけれども、どういふお考えでいるのか、あるいはまた対策をとつておられるのか、まずお聞きしたいと思ひます。

○真島政府委員 ソ連中心の東欧圏の海運の問題だと思ひますが、御指摘のように全くの国営でございます。したがって、商業的なベースで船がつくられるわけでもございません。船員の給料も先進国など必要ない社会保険料とかそういうようなものも全く要らないというやうないろいろなことから非常に安くやれる。そういう点で商業的な競争のベースになじまない競争をいどんでくる、こういう状況でありまして、先ほど日米航路についてちよつと申し上げましたが、七%程度、ソ連船がすでに参入をして積み取つておるわけでございます。さらにアフリカその他の航路につきまして、これは西独その他が非常な脅威を受けておるわけでございまして、先進の海運国の共通の問題としてOECDの場でいろいろな議論がなされるわけでございまして、なかなか名案が出てこないというのが現状かと思ひます。

私どもも、ソ連の方が来られるようなときに、そういう問題を指摘いたしましては善処を求めておるわけでございまして、何しろソ連の国策という観点から、外貨獲得の観点でなかなか簡単に先進国側の言うような体制にはならない。

そこで私どもこれから、先ほどちよつと申し上げました定期船同盟行動憲章条約、これはソ連船の介入が定期船分野で非常に著しいということから、定期船同盟行動憲章条約、これが世界的なルールとして確立され、その中でソ連もそのほかの東欧圏の諸国も、定期船に関する限りそのルールに従うという方向が最終的に一番望ましいのではないだろうかということで、条約採択時にも、途上国の問題も含めまして日本は賛成をいたしておるわけでございます。

ただ、現在のところ、開発途上国の批准、加入は非常にたくさんあるわけでございまして、先進国の中で途上国との絡みでまたいろいろ

な紛争、議論がございまして、なかなか加入、批准ができていないという状況でございます。

私どもは、今度の五月からUNCTADの総会でも、当然議論になりますこの同盟憲章条約、この批准をできるだけ早くやつていく。その条約の附帯決議の中に、条約自体は定期船同盟についていろいろな規定を置いて規制をしておるわけでございますが、同盟自身についてそういうような妥当な規制をするということと絡みまして、同盟に入らない盟外活動をする船についても非商業的な競争というものはすべきではないという附帯決議が一緒についておるわけでございます。

したがって、同盟憲章条約が世界的なルールとして発効をいたしますと、私どもは、その附帯決議の線、これは現在のソ連並びに東欧圏海運諸国がやつております盟外的な活動、これをその附帯決議の線に沿つて何とか正常な姿に戻していくための措置、これは場合によっては法制的ないろいろな制度も含めまして検討をいたしてまいりたい、このように考えております。

○山本(徳)委員 ソ連は入っていないのでしよう、同盟憲章条約には。

○真島政府委員 ソ連は入っておりません。ただ私どもは、大体世界の主要な国が賛成し、各国がそれぞれに対応する、国内体制を整えるという中で、その国内体制の中で何らかの措置を考えてみたい、このように思っております。

○山本(徳)委員 それ問題なんです。彼らは全く無謀というか、発展途上国の救済、救済だといふようなことで、そしてそらばを無視してやるわけですね。いま言う定期船同盟の憲章条約には無論入らないし、全然無視しているし、それに仮に附帯決議をつけても、そんなものは無視だ、やるならおれの方は用船の制限やあるいは協定の破棄もやるぞと横やりを入れる、こういう状態なんです。私は非常に困つたことだと思つてゐる。わが仲間からも、これはぜひ日本国として運輸省何とかならぬのか、何もできないというのは、もう本心に情けない、こういうことなんですね。こ

これは労使合せての気持ちだと思ふのです。

そこで、いまここでどうにかしろと言つたつて、できるわけもございませんから、もう時間もございませぬから、私は、これも要望を添えて何か対策を考えるべきだ、こう思いますが、その一つは、用船の制限をするというふうな生意気なことを言っているのだから、用船の制限をするならしてみろというぐらゐな、附帯決議をするときに、その会議で厳しく言つた方が私はいいと思ふのです。こういういわゆる世界の公海を自由闊歩して好き勝手なことをするやり方は絶対許せないと、うふに思ひます。

以上御要望申し上げて私の質問を終わりますけれども、一つ抜かしましたので、ちよつと局長さんにお聞きしてお願ひしておきますが、最初の質問の中で、解雇委員会というのがありましたね。この中に労働組合も入れたらどうか、入れてもらいたいという話もあるのですが、これは可能性がありませんか。ある意味で要望にしておきますけれども……

○真島政府委員 私、先ほど申し上げましたのは、船舶局で設立いたしました公益法人の解雇協会でございます。委員会でございませぬので、その解雇協会に労使の代表が入るというふうなそういうような性質の協会ではないと思ひます。

○山本(徳)委員 以上で質問を終わります。

○箕輪委員長 午後一時から再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時二十五分休憩

午後一時開議

○佐藤(守)委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。小林政子君。

○小林(政)委員 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部改正法案について、今回の法律の改正は一つには、計画造船の利子補給というものを三年ぶりで復活する、しかも、その利子補給率の

引き上げも行っているわけでございます。さらにまた、財政融資の比率も五%アップをいたしております。償還の返済期間の条件についても、これまでの八年間半年賦均等償還から、今後は三年据え置きで十年の半年賦均等償還ということになります。法律がかかっているわけでございますけれども、私は、この中で何点かについて伺ひをいたしたいと思ひます。

一つは、この計画を達成することによって、雇用の問題というのが具体的に果たして解決をしてくるものだろうか。午前中からの論議を聞いておりまして、どうも何かはつきりとした計画策定と、それからまた、その中に雇用問題の正しい解決の方向といひますか、こういうものが各委員の質疑の中でも明確に示されておらなかったように思ふのでございします。

具体的に新しい計画造船、これはことしから三年間で三百万総トン、そしてそのうち利子補給の対象になるのは約二百五十万総トン、あとの分は計画造船ではあるけれども、利子補給の対象にはしてない、こういう内容でございます。

果たしてこの計画を達成することです、いま深刻な船員の雇用問題をどのように位置づけたいのか。確かに、利子補給を受ける船主、しかも計画造船をやる大きな船会社、あるいはまた船主団体とか造船とか、そういうところが一応のメリツトといひますか、そういうものが当然組み込まれているわけでございますけれども、雇用の問題という点になると、一体どういう基本的なお考えをお持ちでこの計画を推進されようとしているのか、まず冒頭に、この問題について伺ひをいたしたいと思ひます。

○真島政府委員 雇用の問題という御指摘でございますが、私どもの出しております三十九年の外航船舶の緊急整備計画、この背景には、先生御承知と思ひますが、放置しておきますと、今後ますます船員の雇用あるいは職場の縮小が高進するのではないだろうか、つまり船腹過剰の中で老齢船が退場を待たまいます、新船をつくる意欲は船

主にはない、こういう状況の中でつぶれた船の船員の方々がそのまま予備員になっていくという状況、この不況の中では今後二、三年間どうしてもそんなふうな懸念が大きいわけでございます。

したがうして、私も、船主に建造意欲はない、ただ在来船の老齢船が解雇され、あるいは売却されて、船員の職場がなくなっていく、これではいけないという立場から、船主に建造意欲は余りないけれども、利子補給というふうな差し水をすることによって、船主が何とか船をつくっていく、そのつくった分だけは、少なくとも放置していた場合に比較いたしますと船員の職場の拡大につながるのではないだろうか、そういう観点でこの緊急三十九年整備計画の審議をお願いしておるわけでございます。

確かに、合理化船というふうなことで乗り組み定員数の問題、そういうような問題がございしますけれども、仮にこの政策を打ち出さない場合には、その乗組員ですら、外人船員と申しますか仕組的な形の外国人の船員に奪われるという形でございします。私どもは、そういう意味で雇用対策をいたしまして何とか日本船をつくる、黙っているという観点がでない、この状態を打開したい、こういう観点のもとに出してまいっております。

ただ、三千数百万トンの日本船の中で三十九年間で三百万トンという数、非常に少のうございします。現在、不況下にある海運企業の構造といたしましては、全体の予備員の問題がどうなるかという問題については、私も、船員局とも御相談をいたしまして、雇用機会ができるだけ確保されるような措置を考えてまいりたい、このように思っております。

○小林(政)委員 日本船をできるだけふやしていき、こういうことで間接的なといひますか努力を続けていくのだ、このように伺ひをいたしました。

では、具体的にちよつとお伺ひをいたしたいと思ひますけれども、一体今回の新造船のこの計画で利子の補給のために必要な財源というのは、大

体見通しとしてどの程度三十九年で予定をしているのか、まず、その点をひとつ伺ひたいと思ひます。

○真島政府委員 予算書に書いてございします数字、五十四年度分、これは約三分の一とお考えいたしてよろしいかと思ひますが、歳出が七億一千万余、しかし、利子補給でございしますので、それにしつぱがつくわけでございます。これが七億を含めまして大体二百三十億というところでございします。したがうして、三十九年度の二百三十億に對する利子補給の金額は、大体その三倍ということでございします。

○小林(政)委員 今回のこの利子補給の財源といふのは年間二百三十億、その三倍といひますと七百億ですね。

○真島政府委員 年間と申しますと、たとえば五十四年度は七億でございます。五十五年度はさらにそれが、契約の状況その他によりましてふえてくる。十年間で二百三十億でございます。

○小林(政)委員 十年間の利子補給額、それが今年度の場合には三分の一程度の七億ぐらいですけれども、七百億といひますと、これは相当大きな額だといふふうに言わざるを得ないと思ひます。こうした七百億も国の財源を利子補給という形で使いながら、実際問題として四百万トンのスクラップ、それから新しい計画造船の合理化船だとか、あるいはまたLNG船だとか、こういう合理的な図をいいていく、しかも船員の定数もできるだけ低く抑えていくというふうなことで、七百億からのお金をつぎ込んで、こういうことをやるという点については、これはちよつと問題があるのじゃないか。具体的にこの計画を実施することによって、それでは船員の予備員率が具体的にどうなるかという計画もお立てになつていないのですか、そこをひとつお聞かせください。

○真島政府委員 予備員率全体がどうなるか、予備員率自体は御承知のように、労働協約で毎年議論しながら決まっております。予備員率自体が今後どうい

る、こういうことを頭に入れて具体的には組んだ計画ではないか、このようにも思われるわけですね。

それで私、一つには、発展途上国だけではなくて、先進国と言われているところの船員との対比と、それから日本の船員との対比という問題について、具体的にどのような調査をされていらっしゃるのか、その点についてお伺いをしたいと思っています。

○向井政府委員 お答え申し上げます。

先生いまお尋ねの点は、賃金比較の問題が主であると理解するわけでございますが、賃金水準の比較を国際的に行う場合に非常にむずかしいというところは御案内のとおりでございます。一般的に申し上げても、生活の態様の問題とか雇用の形態の問題とかで異なるものを直には比較できないということ、いろいろ比較には苦心のあるところなのでございます。

特に船員関係につきましては、雇用形態がわが国と一般諸外国においてはかなり違ふ。わが国においては御承知のように終身雇用制というものが基本になっており、外国においては期間雇用というものが主体になっておるといふ違いがある。これに伴いまして手当の関係、それに伴う諸経費の関係というようなものもかなり立て方が違つておるわけでございまして、それからもう一つは、これは当然のことでございますが、為替レートの問題というものもございまして、どうもなかなか比較が困難であるということなのでございまして、あえて比較するとなれば、たとえば基本給の国際比較というようなものがあるかと思ひます。

これは、さつき申しましたように、雇用形態の違いに基づきます諸手当、諸経費などというものを全部拾あててしまふわけではございまして、けれども、基本給で比較した場合には、これまたいわゆる士官と称せられます職員と、それから、それ以外の部員といわれます一般船員、これとに分けて見なければいけません。分けた場合に、職員の場合、そのうち士官の場合には世界的な水準、先

進国の水準とそう差がないところで、むしろ先進国の方がやや高いかなという感じの数値がござい

ます。一方部員、すなわち士官以外の一般船員でございまして、これにつきましては、やはり世界のレベルに比較してもちょっと高いかな、ことに先生お話しございました発展途上国との比較におきましては、いろいろな数値があるようござい

ますけれども、やはり三割くらいは違ふのかなという数字が出ております。しかし、繰り返して申し上げますが、これはあくまでも基本給の比較でございまして、国際競争力に直接結びつくような船員費が直ちに算定できるようなものではないということ、一つの目安のような数値としてお話しした次第でござい

ます。○小林(政)委員 いまのお話を聞いておりますと、これは基本給についてはということでございますけれども、やはり日本船がのところ非常に国際競争力が落ちている。これにはもちろん給料だけではないと思ひます、いろいろな要素があると思ひます。しかし、それにしても常に引き合いに出されるのが、あるいは船主が、これは何とかいまの時点を乗り切つていくというのか、そういう立場から便宜置籍船に対して、これをどう

ふやしていく、活用していく、それは安い賃金で船員が働いてくれる、こういうことで、もちろんそれだけの理由とは思ひませんけれども、しかし、主たる理由は、人件費問題を中心とする船員コストがきつめて低い便宜置籍船に対して、これを活用してふやしてきていた、こういうことが言えるのじゃないかと思ふのですが、どうでしょう

か。○真島政府委員 いま御指摘の仕組船の問題、あるいは便宜置籍船、同じようなことになるかと思ひますけれども、海運企業がここ数年來そういう形で外国用船をふやしていったという一つの大きな理由のものは、確かに、全体の一般船のコスト比較ということにおいて日本船がどうしても使ひ切れない、日本船を持っていたのでは荷主

が使つてくれない、こういう形の中で、ある意味ではやむを得ずそういう形になっていったという状況であつたかと思ひます。

○小林(政)委員 国際競争力の拡充強化といひますか、運輸省は、いままでの説明の中では、常に国際競争力を強化していかなければならない、そのために今回の利子補給をやつたのだ、しかも国際競争力を喪失している主たる内容は、船員費のコスト増である、こういうことを一方で言いながら、国際競争力を強化していく、こういうことは、結局はそこで働いていた船員について今後一

体どうしようとするのか、受けざるをどうつくっていくのかということも何も考えないで、実際にこういう政策を進めていくという点は、全く一方的であつて片手落ちではないか、このように言わざるを得ないと思ひます。

次に伺ひたいのは、深刻ないまの雇用不安にさらされてはいる船員労働者は、仕組船などの便宜置籍船やマルシップを本場の意味で規制をしていかなければ雇用の安定はあり得ない、私は、このように考えておりますけれども、これに対する基本的なお考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○真島政府委員 仕組船の問題については、たびたびお答えをいたしておりますけれども、石油ショック以来の不況の中で、特にこの数年來そういうものがふえてまいつております。私どもは、これは決して望ましい方向ではない、日本商船隊全体の姿というものを、そういう形から日本船を中核とした構成に改めていく必要がある、そういう意味で、仕組船については、これはまたまた目的がドル減らしというふうな目的のもとに政策が出てまいつたわけではございませんけれども、買戻していき、買戻すということとは日本船にすることとではございまして、仕組船というのは日本人の乗つておるものもありま

すけれども、外人の乗つておるものでありますれば、それは日本人の船員に乗りかわつていく、そういう形でこの仕組船というものを、少なくとも今後ふえる方向を抑えていく、あるいは現在あるものを買い戻しというよう

な形で減らしていく、こういう形で考えてまいりたいと思つております。

チャーターバック船についても、全く同じようなことでございまして、マルシップにつきましても、先ほども若干お答えをいたしたわけではござい

ますけれども、なかなか法制的に根絶ということ

はむずかしいわけではございまして、少なくともそういう船に日本人の船員が乗り込んでいけるといふ状況を今後つくりながら、基本的にはこういうものがなくなるような方向で指導してまいりたい、このように思つております。

○小林(政)委員 確かに、仕組船の買戻し、これは三十六隻です。五十三年度に実施をいたしておりますけれども、しかし、これは内容はいろいろと調べてみますと、全体では三十六隻でございまして、三光汽船とかジャパンライン、こういう二社だけで占める割合が船の数では二五%、それから金額にしては三六%と非常に大きな率を占めているわけですから、とにかく、この三光汽船やジャパンラインについては、一時期、仕組船などを使って外国用船で大変もうけを上げてきたと言われておるような、そういうことが新聞に載つておりましたけれども、今回対象にしたこの仕組船というのは、一体どういう船なのか、その内容をまずお伺ひしたいと思ひます。

○真島政府委員 仕組船というのは、実は非常にいろいろな定義がございまして、必ずしもこれが決定版だというのがないわけではございましてけれども、大体わが国の船社が、海外等に子会社をつくりまして、そこへ外人から金を借りまして、船は日本の造船所でつくつて外国の子会社の所有船という形にいたしまして、これを日本の船社が用船をして実際に運航支配をする、こういうのが仕組船でございまして、今回の三十六隻というものは、大体そういうような船が買戻されたわけではござい

ます。○小林(政)委員 結局、こういう仕組船というのは、日本が支配をする船といひますか、ペーパー

カンパニーのような形で子会社なり外国の船主から、いま説明があつたように、造船を日本で作るにしても外国から金を集めてやる、こういうようなことで、結局、海運市況が非常に盛況のときは、それなりにある程度かせぎまくれるわけですが、今日のように非常に不況になつてまいりますと、やはり運賃との関係もいろいろあつたりして、結局、資金繰りが急速に苦しくなつてくるというふうなことも一つはあると思うのです。

もちろん今回の場合は、外貨減らしといいますが、それとの関係もあつて買い戻しをするということになつたということですから、この輸銀の貸し付けの条件などというのは、では具体的にどういふ条件で貸し付けを行つていくのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○真島政府委員 五十三年度に実施いたしました仕組船の買い戻しの条件等でございますが、金利につきましては、長期と中期とに分かれておりまして、長期外貨貸し、これは三年を超えて十年以内については六％ということになっております。中期と申しますのは三年以内ということで、これは貸し付けの相手方の選択によりまして二つの方法がございます。一つは年四・七五％、それから輸出銀行の外国為替資金特別会計からの外貨借入金、これは現在三・六二五％でございますが、これに〇・一二五を加えた利率ということですが、どちらかの選択が許されているわけでございます。融資の金額は、原則として当該船舶の買い戻し価格ということでございます。償還は十三年から当該船舶の船舶に当たる年数を引いたもの、ただし十年限度という形でございます。その他外国への譲渡につきましては、買い戻し後三年間はこれを許可しない、こういう条件でございます。○小林(政)委員 いまの輸銀で肩がわりをしてともかく買い戻したという船については、この海外売船の期限というのは、三年というふうにおつしやいましたけれども、これは三年たてば海外売船が自由にできるということなんですか。

ございますけれども、三年を経過したら当然に売つてもよろしいということではございませんで、やはり一船ごとによむを得ない合理的な理由があるかどうか、これを審査して決めてまいることになつております。

○小林(政)委員 しかし、いまの三年というのは、どういふところから三年というふうにしたのかはよくわかりませんけれども、その根拠をまずひとつお示しいただきたいと思ひます。そして私どもが心配するのは、やはり私、これも一つ調べてみましたけれども、これは三光汽船の一番大きな今度の買い戻しの船でございます。タンカーで、三千八百五十六万ドルの購入価格で買い戻したわけですから、それを一ドル二百円で日本円に換算しますと、三千八百五十六万ドルというのは七十七億一千二百万円になる。そうすると、外国の銀行からお金を借りておられるわけですから、これは海運局の人に聞きますと、ユーロダラーというものを活用して、そしてそのお金を借りておられるけれども、金利は一〇％から一五％だ、こういうふうになつておられると、結局、買い戻しは輸銀融資でやるわけですが、輸銀融資でもってこれをやりましますと、まあ長期ですから金利が六％ということ、七十七億の六％ということになりますと、これは四億六千万円ということになります。したがって本来、年間に七億七千万円外国の銀行に金利を払わなければならないのが四億六千万円で済むわけです。したがって、その差は年間三億一千万円、これだけ金利差というものが出てくるわけですね。

こういうことまでして、そして日本の輸銀のお金を使って買い戻したものが、三年間たてば、これはまた海外売船をやつてもいい、あるいはその他の活用をやつてもいい、こういうことになぜなるのでしょうか。私は、こちら大変疑問だと思ふのです。この点について、これだけの大きな日本本の輸銀の金を使って買い戻したものが、三年たてばもうそれで期限が切れたということは、何らかの見直しが必要なのではないか、このように思

いますけれども、いかがでしょうか。

○真島政府委員 御指摘のような問題は確かにあると思ひます。船は、やはりある年数たちますると、売船するといふような手法でいろいろと海運企業も経営するところがあるわけでございますが、仕組船は船舶が相当新しい船が多いわけでございます。まして、五十三年度中に買い戻しました三十六隻、これを平均してみますと大体三年くらいになつておられるわけですね。そうしますと、つくりました時点から見ますと、大体六年ないしそれ以上の期間を、はつきりした売船制限という形で押さえるという形と似ておられるかと思ひます。このことと計画造船でつくられた船にきまして売船まかりならぬという期間が五年間であるということとのバランスがここに働いたのではないかと、私ども、というよりはむしろこれは金融当局で最終的にはお決めになった数字でございますが、その裏には、そういうような形があつたのではないだろうか。ただ、これは計画造船の場合五年、買い戻しの場合買い戻し後三年間というものが決まつておられますけれども、その後といへども、私ども、売船についてはよほどしっかりした理由がない限りこれを許さないという運用をいたしておるわけでございます。

○小林(政)委員 これは私、やはり非常に疑問を持しました。海運政策上も、どういふところから三年というものが出来たのか。この点について、輸銀の資金を活用して、そして買い戻すわけですね、そのために、いま私が申し上げたのは大きなタンカーですけれども、この一つの船だけで年間金利息負担が非常に軽くなる、こういうすぐく有利な条件ですね。私は、こういうことまでやつて、そしてその買い戻した船が、三年たつたら今度はもう法律の方ではどうなつても構わないみたいなことであつてはならないと思ふのです。この点については、時間の関係もありますので、強く要望をいたしておきたいというふうに思ひます。

いただいた資料で「計画造船の海外売船の実績表」というのをいただいております。これによりまして、具体的には海外売船の実績というものは、四十九年から五十三年の間に、中核六社では百七十隻、その他では六十七隻、合計で二百三十七隻というふうになつておりますけれども、この中にいわゆる海外売船をやつてまた日本がチャーターバック、再雇用と言ふのですか、再雇用船をしていふというものが含まれておられるのかないのか、その点わかつたら数字を挙げて教えてもらいたい。○真島政府委員 ちよつといふ数字を持ち合わせおりませんので、調べさせていただきますと思ひますが、このチャーターバックと申しますのは、要するに売船をしてしまつて、それを今度再度日本の船社が用船する形、これがチャーターバックでございます。いまの私どもの制度の中では、海外売船とかあるいは海外に用船貸し渡し、こういうものは、海上運送法上の手続に従ひまして許可なり何なりということを押さえる方法がございまして、ある程度の実態がつかめておられるわけでございますけれども、用船をわが国の船社がする場合、いわゆるチャーターインの場合には、OECDに加盟いたしますときに、そういう問題について政府が手を触れてはならぬということで、そういうことが条件になつてわが国がOECDに入つたという経緯もございまして、制度的にこれを政府として押さえる手段がない。そういう意味では、全然別途の調査をしないと、ある程度責任を持った数字のお答えがでないというのが実は現状でございます。

○小林(政)委員 私は、いま幾つかの例を挙げて、海外売船は輸銀で買い戻した船が三年、あるいは計画造船が五年で、数字をきつてここに運輸省から出してもらつて——そういうものがどうなつておられるかということ、ひいてはこれが雇用対策に重大な影響があるからなんです。せつかくつた船が結局は海外で便宜置籍船や仕組船みたいな形で、そして賃金の安い乗組員を乗せて日本の市場を奪つていくというようなことに対する歯

どめをどうかけていくのかという点がお考えの中にきちんと入ってれば、当然こういう問題についても何らかの対策を立てるということが必要なことではないだろうか、こういう点からお伺いをしたわけです。

結局、国際競争力、国際競争力ということ言われているわけですが、便宜置籍船に対して、今度は船をつくる段階で輸銀の融資をやっていますね、便宜置籍船に対して輸銀の融資を行っていますね、その中に仕組船というのは、前はあったけれども、いまはないのかどうか、その点もひとつお答えをいただきたいというふうに思っています。

○謝敷政府委員 一般的に便宜置籍国と言われている国は、かなりいろいろありますが、私どもで特に大口でございましてリベリアとかパナマ、こういった国向けの輸出船につきましては、先生おっしゃる通り輸銀で融資をしております。ただ、この中で仕組船がどうかという点につきましては、輸銀の段階ではその実態はつかんでおりません。

○小林(政)委員 私は、最近仕組船について、便宜置籍船、リベリアとかパナマの船については、融資は輸銀からしてはいないというふうに海運局から聞いていますけれども、前に新聞が何かで、前はやってたという記事を読んだことがありましたので、これはいままでも全然ありませんでしたか、その点がひとつ、それからもう一つは、時間が参りましたので、国際競争力ということ重視されていってしまっているから、そうだとすれば、私は、むしろ日本の市場に安い船員を乗せて入ってくる便宜置籍船に対して輸銀融資の援助ということになりますと、これは日本海運のやっていると、結局は国際競争力を高めていくと言いますが、逆行するようなことをやっているのじゃないだろうか、こういう疑問を持つわけですから、この二点についてお答えをいただきたいと思っています。

○謝敷政府委員 輸銀の融資は、先生御案内のように、延べ払いの船に対して輸銀の融資をするわけ

でございます。したがって、輸出船の中で延べ払いで輸出をするか、あるいはキャッシュペストで輸出するかという点につきましては、いろいろ傾向がございまして、最近で言いますと、昨今のような田のレートが安定していない状況では、なかなか延べ払いというものがふえませんが、むしろ減少している傾向にございます。たとえば五十三年度で申しますと、便宜置籍国でありますリベリア、パナマ向け九十万トン、六十六隻輸出をしておりますが、そのうち輸銀融資にかかわっておりますのは、わずか七隻ということで減っております。したがって、輸銀の融資が即ち、むしろレートなりそのときの受注あるいは発注の条件でかなり変わってくるということが第一点でございます。

それから、仕組船が入っていたかどうかという点につきましては、先ほど御答弁申し上げましたように、いわゆる便宜置籍国向けの船籍の所有まではわかりませんが、それが果たしてチャーターバックされるかどうかという点につきましては、輸銀融資の段階ではわからないうわけでございまして、したがって、あつたかどうかという点については、かなりのものが仕組船として使われているというので、あつたのではないかと考えますが、量については明確にできないわけでございます。

それから、日本が船を輸出することによって、日本船と競合関係に立つのではなからうか、こういう点でございます。これは一般的に申しますと、確かに輸出をしなければいけないわけですが、片や外貨を獲得するなり、あるいは日本の産業の規模の拡大といえますが、そういった意味で、輸出ということについては日本の各産業ともやらざるを得ない、こう考えております。

「佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席」
その際に、果たして輸出船に対して条件がほかの国より有利であるかどうか、あるいは国内船に比べて有利であるかどうかという点が判断の基準にならうかと思いますが、船舶の輸出につきまして

は、先生御案内のように、OECDで統一の条件をつくっております。したがって、各国ともに特に有利な条件で輸出を出さずということにはなっておりません。それから一般的に申し上げまして、国内船に対する優遇措置よりも有利であるというふうな考えでおりますし、ほかの国でも同様な制度で国内船については輸出船よりやや有利な条件で出しておるところが多いというふうに承知しております。

○小林(政)委員 きょうは本日は討論をやらうと思つたのですが、できないことになりましたので、最後に大臣に私はお伺いをいたしたいと思つています。

大臣、いまお聞きのように、今回の利子補給とこのことは三年間で七百億からの資金を要する、こういう非常に援助を船主に計画造船で行うわけです。片や造船も実際には仕事がない、こういう中で今回の措置で、中核六社の船主から注文が来るという見込みで、大手造船は非常に希望に燃えているようにございまして、参考人の方からも、中造船のあの方が委員会でも、やはり仕事の面で計画造船を私たちがの方に回してもらいたい、こういう意見も出ておりました。そうしていま深刻になっているこの船員の問題について、今度の計画の中には具体的に何一つ盛り込まれていない、こういう考え方の上でこの問題について一方的にこういうものを実施していくということは、私は、日本の海運政策の上からも、いろいろ輸銀の問題あるいは海外売船の問題、こういう点からもやはり大きな問題が残されていると言わざるを得ないと思つています。結局は、いままでの計画造船そのものは、やはり大きな船会社に集中していく、こういう力の集中といえますが、こういうものにすぎないのじゃないか、そして一番深刻な立場に置かれているこの船員の問題は何一つ具体的に取上げられていない、このようなことは、日本の海運政策上きわめて問題ではないか、このように思つておりますけれども、大臣の見解をお伺いし

て私の質問を終わりたいと思つています。

○森山国務大臣 御承知のような海運不況の中で日本の商船隊というものをこれから確保しなければならぬ、そういう中の一の方策としてこのたびの法案が用意された、しかし、それだけですべてが片づく問題ではない、そういうふうに考えます。したがって、いろいろな述べられた御意見等につきましましては、現在の海運不況の中で政府としてもできるだけの措置を講ずる必要もございしますが、同時に、船主側におきましても、やはりそれぞれの立場で最善の努力を尽くしてもらわなければならぬ。特に海運労使間において、今日の不況に直面をしておいて、それだけのやはり血のにじみ出るような努力が欠くことのできないような様相になつていっているという現況は、どうかひとつ御理解をお願いしたいと思います。

過剰船員に対する問題でございますが、緊急措置として船員の雇用の促進に関する特別措置法等の不況対策法令の整備、これに伴う予算措置、業務体制の整備などがありまして、それぞれ所要の方策を現に進めておるところであります。必ずしもそれは十分じゃないかもしれませんが、しかし、安定した船員の職場の確保のために長期的視野に立つた施策が必要でありまして、国際的な海運業の情勢を踏まえて、これら急速な近代化の方向に対処して船員の職場の長期安定を図る必要があると考えております。

特に、新しい船員制度の確立につきましては、船員の資質の向上についての国際的な動きが盛まっていること、船舶の技術革新がさらに進展する見通しがあること等に十分着目いたしまして、優秀な技術を持つ日本船員の職域の確保に関する施策を講ずる必要があると考えておりますが、いずれにいたしましても、今日の海運の不況というところ、したがって、過剰船員対策というものは、これは一つには、海運労使の間で血のにじみ出るような御努力を願ひ、同時に、政府としてもそれを支援するような対策を講じていかなければならぬ、そういう方向で努力をいたしてまいりたい、

そういうことでひとつ御了承をお願いいたします。なお、この機会にちよつと御報告申し上げておきたいと思ひます。

午前中、国勢、動向、全動向は、本日十時二十分にスト中止指令を出したと御報告いたしました。が、これは事務上の連絡のミスでありまして、正式のスト中止は十二時三十分に出されたものとあります。訂正をさせていただきます。なお、十二時二十分に出されたものは、スト中止の準備指令ということであります。

私鉄につきましては、午後二時十五分から少数の中央集団交渉に入る予定でありまして、まだ解決をいたしておりません。中間的に御報告申し上げます。

○小林(政)委員 終わります。

○運輸委員長 中馬弘毅君。

○中馬(弘)委員 他の委員の方々からほとんど問題は出し尽くされましたので、少し基本的なことで、御答弁を聞いておりました。この外航船舶の緊急整備の目的というのが何であるのかはまだ少し明確ではないので、その点について質問をさせていただきます。

二十八年にできました利子補給法制定の趣旨は、これは戦災による日本商船隊の壊滅的な打撃、これを再建するというものでございました。そしてこれは、その努力がありまして、便宜置籍国のリベリアを除けば世界一の船舶保有国になつておるわけでございます。したがって、これが五十年三月末で利子補給を打ち切つたということは、その趣旨が達成されたということかと思ひますが、今回の緊急整備計画は少し目的が違つたのではなからうか。それであれば、その目的は何なのかという点でございます。

これは先ほどから聞いておりますと、大体船員雇用対策の方にも重点があるようでございしますが、一方で造船不況対策でもあるし、また、そのスクラップ・アンド・ビルドによる高度合理化の整備だとかというようなことにもつながつて

おろうかと思ひますが、實際この法案の目的というのとは何と考へておられますか。

○真島政府委員 確かに、御答弁してまいります間に、いろいろな効果と申しますか、そういうことと関連して話及びますので、この今度の三百万総トンの建造は一体何が目的なのかということ御疑問が出たかと存じますが、まあ外航海運、これは申すまでもなくわが国に対する貿易物資の安定輸送というものをその使命としておるわけでございます。貿易物資の輸出入に非常に多くを依存しておりますが、国にとって、この使命は非常に重要なものであるわけでございします。

そういう観点で、先ほどもお触れになりましたように、戦後わが国の外航海運企業、これが外航船舶の整備増強ということ、ある意味では拡大強化という路線を定めて、それに乗つて計画造船制度あるいは利子補給の制度というものがこれを助けて、日本外航海運を世界的なものに育て上げたわけでございします。石油ショック以来の不況に直面いたしました。現在まですでに数年間の不況の中で出てまいりました問題といたしまして、これは従来のようなとにかく拡大強化ということではなくて、まず現在保有されておる日本商船隊の中の日本船、これを維持する、少なくとも維持するということが当面進むべきではないか。ある意味では、そういう拡大強化に對比いたしますと、まあ守りというか維持、とにかく維持していくという方向に基本的に海運政策の方向も変わつてきたという点が一つございします。

維持確保と申しましても、現在のそのような状況の中では、船腹過剰の中で処分、解散される船が出てくる、新しく日本船をつくるという意欲は出てこない、そういうことが船員雇用の問題にも非常に悪影響を及ぼしますし、日本商船隊の構成のひずみをますます増大させる、そういうことになるわけでございします。

〔委員長退席、堀内委員長代理着席〕

したがひまして、今回の利子補給ということとは、今後つくられる日本船の国際競争力、これを

維持強化いたしましたして、日本船の建造体制が今後充実強化される、これによりまして必要な規模の日本船の維持確保を図る、これが主たる目標、目的でございます。

○中馬(弘)委員 いろいろ挙げられますが、その効果とかあるいは目的にそれぞれ何か矛盾するものなところが出てくることを私は危惧しているわけでございします。

まず、その日本商船隊の世界一の座を確保しなければならぬといひますか維持するということが、果たして今後の国際情勢の中で日本のためにいいことかどうなのか、非常に摩擦が多くなりはないかという疑問も出てくるかも知れません。一〇％でなければならぬということも理由としてはどういふことなのか、まず、その辺からお願ひします。

○真島政府委員 現在の日本商船隊の規模を維持すること、あるいは日本船の現在の規模を維持することが、国際的な摩擦を起こすおそれがあるというふうな御懸念かと思ひますけれども、しかし、日本船の保有量、これは実質的に各国別に言へば、確かに世界第一位で三千数百万トンという数字は相当大きな数字でございますけれども、世界全体の海上荷動き量、これの中で日本を中心とする動きというものが全体の二割でございます。ところが、日本船は世界船腹の二割などにはとてもいっておられないわけでございまして、そういう意味で、日本商船隊全体としてもさらにその倍程度でございますけれども、全体としての積み取り比率の面から言へば、当然のことでございますけれども、日本商船隊全部含めて一〇〇％はおろか大分下の方でございます。全体の貿易量のうちの二割という非常に大きな貿易量、海上荷動き量、これを、日本の必要な物資を輸入する、あるいは輸出していく、日本商船隊がどの程度を確保するかということが問題かと思ひますけれども、私は、現状のそういう中で現在の日本船の量あるいは日本商船隊の規模、こういうものが決して過大なものであるというふうには考へておりません。

でございます。

それじやたとえば、もつと減つたら困るのか、あるいは非常に致命的かという問題は、これはまた、そのときそのときの世界の経済状況なり荷動き量との関連で考へなければならぬことかと思ひますけれども、当面しばらばらの状況をなめまですと、決して現在の規模が過大に過ぎるということとで国際的な摩擦が起きてくるというふうなことは余りないのではないかとこころに考へております。

○中馬(弘)委員 そこを少し明確にしておく必要がございますが、いまの御答弁ですと、何か特定の基本的な戦略なり目標があるようには伺えないわけでございしますけれども、そこをばつきりしておかなければいけないのではないかとこころなものでございまして、私は、いまが多過ぎるとか少な過ぎるとか言っているのじやなくて、今後の問題としていまの規模を維持することが、日本の国策として得策なのか、あるいはもう少し下げてもいいのか、いや、国防あるいは安全保障上からももう少し多い方がいいのか、その辺のことが少し明確でないのじやないかという気がいたしますが、そのあたりはどうでございしますか。

○真島政府委員 安全保障と言ひましても、私どもが考へる安全保障と申しますのは、エコノミックセキリティと申しますか、経済的な安全保障ということでございますが、そういう観点から海運審議の議論というものはございまして、そういう観点から、たとえば日本船は一体最低限度どのくらいを考へたいのじやないかという議論、それから当然のことでございますけれども、船員の雇用対策というふうな面からの日本船の必要規模、あるいは現在、外貨減らしというふうなことで国際収支の問題は逆に黒字が多過ぎるというところでございますけれども、非常に長期的に見れば、国際海運収支という面から海運収支の中の赤字というものの幅を余り大きくしないで、少なくとも一定の幅にとどめる必要があるのじやないかとこころに考へております。

いだろうか、あるいは安全面その他の観点をも含めまして、今後の便宜置籍船等に対する国際的な批判の高まり、そういうようなことも総合的に考へて、あの小委員会報告は、当面五十二年程度程度の日本船の維持というものがまず目標になるのではないかと、こういうふうに述べておられるわけでごいまして、私も、その基本的な考え方を踏襲いたしておるつもりでございます。

○中馬(弘)委員 このことはあえて要望しておきます。今後の海運政策上、どの程度の割合を日本船が負担するか、分担するといったようなことをもう少し明確にしておいていただきたいと思います。

それから、高度合理化船の整備という大義名分でございますけれども、これはどうしても必要なことではあると思うのですが、いまの船腹過剰の中にあってそれをやるのが船員雇用対策とどう結びついてくるのか。逆に、解散も含めてスクラップ・アンド・ビルドしていきまると、しかも、それが高度合理化船ということになりますと、これは船員雇用対策に対してはマイナスになってきているわけでございますが、その辺はどうでございますか。

○真島政府委員 高度合理化船の問題、これは先ほども御質問がございまして、若干同じような趣旨のことを申し上げたと思ひますけれども、現状を放置しておく、何らの策を打たないという状況の中では、これはある意味では一方的に船員雇用の場が縮小するだけの姿にならねない、これを私も一番懸念いたしましたわけでございます。つまり日本船をつくるという意欲がない、一方、ある程度古くなり老朽になりました船は売船なり解船なりということで船員の職場はマイナス一方である、そういう形は船員対策上も非常に問題であるということ、私も、利子補給という形で日本船の建造意欲というものを船主に起こしてもらうためにこの制度を考えたいわけでございますが、ただ、つくってまいります場合に、やはり荷主がそれを使ってくれるということでは全く意味

がないわけでございます。荷主が使ってくれるだけのコストの船という観点から高度合理化船という構想が出てまいったわけでございます。そういう意味で、乗組員数を従来の船よりもできるだけ少なくできないかということ、高度合理化船が構想されておられるわけでございます。

そういう意味では、非常に極端に申ししますと、これ以上はうってよくとますますマイナスになるものを、高度合理化船の建造によって少しでも職場の開拓を図りたい、私もいろいろ御質問がございまして、先ほどもいろいろ御質問がございまして、船員全体の雇用の問題をその場合に一体どう考えていくのかということとは、当然私も考えなければならぬ問題でございます。まして、船員局等とも御相談しながら今後の措置を考えてまいりたいと思ひます。

○中馬(弘)委員 船舶局長にお尋ねしますけれども、これは造船不況対策としての効果はどうお考えでございますか。

○謝敷政府委員 今回の外航船舶の緊急整備計画によりまして、計画造船で今後三年間に百万トンずつつくるということでございます。従来の計画造船によりまして建造量が三十万トン程度でございますので、これによる増加分七十万トンというふうに見込みますと、これは標準貨物船に直しまして、平均しまして年間約六十万トン程度になります。この量は、私もとしましては、五十四、五十五、五十六の間で、さきの海運造船合理化審議会の答申の基礎となりました需要見通しですと、標準貨物船換算で年間約三百二十万トンというふうな考へておりますので、これに対して一九％の需要増ということでございます。このほか官公庁船その他の需要増をいろいろ見込んでおりますが、いわゆる需要創出の柱のうちでは一番大きいものだということに考へております。

ちなみに、これだけの量がふえまると、雇用効果としては年間約一万人分の仕事量に相当する、これは直接でございまして、間接に造船の雇用増が他の雇用増に及ぼす影響が一・一七というよう

な数字を入れますと二万人以上というふうな考へております。

○中馬(弘)委員 いまの御答弁のように、造船不況対策としては非常に大きな効果をもたらすものだと思つてはいるのですが、それと同時に、日本の造船業ないしはまた海運業として高度合理化船がどうしても必要だということ、これも本来の目的だと思つてございまして、これも本来の目的を余り表面に出されずと非常におかしい感じがするのですが、そこはどうですか。もちろん、別の方法も少し考へておられましょうけれども、これに余りウエートを置いたら目的としておかしいことになりはせぬかということです。

○真島政府委員 今回の政策は、もちろん本筋といたしまして、海運の国際競争力の回復、そのとおりあえずの差し水と申しますか核をつくる、そういう意味で、日本船をできるだけつくれるような状況に持っていきたい、これが一番大きな目的でございます。もちろんその背景に、いま船舶局長からお話申し上げましたような造船の問題もございします。ただ私も、この政策全体の中の柱と申しますか、国際競争力回復という柱が大きな柱でございますけれども、しかし、海運造船合理化審議会ではいろいろと御議論をなさいましたその中で、国際競争力の強化がなぜ必要かということ、この背景には、やはり経済的なセキエリティーの問題もございしますし、船員の有効活用の問題もございします。あるいは便宜置籍船等に対する国際的な批判の高まりというようなことから、日本船をできるだけ中核として余計にしていかなければならぬ、こういうようなこともございします。あるいは先ほどお話ししましたような長期的に見た海運国際収支というような観点もございまして、これらが総合された形で今回の利子補給の政策の提案というところになったと思つておられます、それが前面でそれが主でないかというように、これを私も実は考へておりません。しかし一番問題は、日本船の国際競争力の強化ということにすべてが集中されるかと思ひます。

○中馬(弘)委員 先ほどお話が出ておりまして、若干企業の方に建造意欲が、いまのところないとおっしゃっておりましたが、最近政府の建造予定を大幅に下回っておりますし、そういう状況のもとで制度をつくっても、意欲がなければなかなか実現するものではないと思つております。しかし、私企業の経営マインドを無視して行政指導で実施しても、その結果は余り思わしくないでしょうし、しりぬぐいをまた行政がしなければならぬようなことになってまいります。いろいろな補助金行政へのそういった悪例を挙げれば枚挙にいとまがないわけでございますが、そのあたりはどうお考えでありましょうか。

○真島政府委員 確かに、現在の状況の中で普通に考えますとなかなか新しい船をつくらうという意欲が出てこないということは確かでございます。ただ私も、昨年来予算要求を通じ、あるいはこの国会の始まりから、各海運企業の意欲が一体どうあるかということを見ておたわけでございますけれども、今回の利子補給の復活ということによりまして、これは船社にとりましても相当の意欲が起つてきておると私も見ております。もちろん、この法案が御審議をいただきまして成立しなければ、実際に利子補給制度を実施に移すわけにはまいりませんけれども、現在、計画造船という形ですでに相当数の船舶の建造の予定がなされておまして、これは利子補給制度が現実のものとなりますことを予想いたしまして、四月から六月ぐらいまでの間に何とか着手をしたいということで相当量の計画が出てきてまいっておりますので、案外私も考へたよりも船社の意欲はある程度出てきておるのじゃないか、このように考へております。

○中馬(弘)委員 船員余剰の問題、あるいは船員コストが非常に高くなつてきて国際競争上思わしくないと、これに対する対策をということで、ここに余りにウエートを置きますと、問題は少しおかしくなってくるような気がいたしまして、このような質問をしているわけでございます。この計画

造船の復活は、同時に、これは解散もすることになつておりますから、しかも、合理化船ということになりますと、船員余剰に逆に拍車をかけるということになるというやうなことでございます。また、幾ら高度合理化船をつくっても、一方で船員費の高騰傾向、賃金アップはもうろんでございますが、週休二日制あるいは予備員率の上昇といったことをストップさせる制度を確立しなければ、これは悪循環といひますか、イタチごつこのやうなことになるわけでございます。そういうことになつておきますと、海運企業は日本船よりも仕組船に、あるいは荷主は安い外国船にということになつてまいりまして、本當の根本的な解決にならないのじやないかと思ひますが、その点はどうなんでしょうか。

○真島政府委員 私どもの今度の利子補給制度の復活、これは全体の海運の体質強化なり競争力の強化のうちの一部分について政府ができる限りのことをしたということでございます。やはり海運審の小委員会報告のように、労使の間での非常な努力ということによつて船員費の問題に真剣にアプローチする、こういうことがもう一つの要件でございましょう。そういう意味で私ども、現在、春闘という形で労使が真剣な討議をしておると思ひますけれども、その中から今後の海運労使の行くべき基本的な方向というものが模索されて出てまいり、そういうものをながめながら、私ども、今回打ち出しましたこの利子補給制度というある意味での助成政策を、さらにそれを基盤にいたしまして検討し、実りのあるものに育て上げていかねければならない、このやうに考えております。

○中馬(弘)委員 仕組船の買い戻しの話なども先ほど出ておりましたが、これに對しては、相当な企業に對しては補助といひますか、別の利子負担の形で軽減策をとつていくわけでございます。先ほどから何度も言ひますやうに、これを船員雇用対策として考えるならば、こういう回りくどいことをしなくても、もう少し船員の

離職者対策あたりに大きな金をつぎ込む方が、また逆に、船員をどこか外国の方に技術援助的な形で派遣したりすることの方が、むしろ短絡的で、非常に効果があるのじやないかという氣もするのですが、それはいかがでしょうか。

○向井政府委員 お答え申し上げます。先生御指摘のやうに、確かに、海運不況の問題と船員雇用の問題とが悪循環を起すことといふことは非常に正しいこととございまして、それをどこかで断ち切りましていい方向に向かわせなければいかぬということはおっしゃるとおりだと思ひます。船員政策の中で雇用対策が非常に大きな重点事項になつてゐることはもうろんでございまして、さしあたりましていま一生懸命やっておりますのが、緊急対策としての離職船員対策といふことでございまして、かなりの予算もつぎ込みまして、先生さつきおっしゃいました外国船への配乗といふやうなことも手がけてゐるわけでございます。

そこで、やはり雇用対策といふことは、長期的観点から一つの大きなところを押さえてかかれませんと、さつきおっしゃいましたやうな悪循環を断ち切るということにならないといふことをわれわれも理解いたしておりまして、われわれとしてこれから全力を挙げて取り組んでまいらうとしておるの、船員制度の近代化の問題でございまして、これは近代化船への新しい乗り組み体制、良好な労働環境のもとという条件つきでございまして、そういう新しい乗り組み体制の確立、それから国際的に出ております船員の資質向上、これは相次ぎます世界的なタンカーの大事故といふものを受けまして、国際会議でも新しい大きな条約が採択されて、今後は質の低い、悪い船員を乗せて世界の海を歩くといふことはなかなかできなくなる、船員といふものは非常にしっかりした基準のもとに働かなければならぬといふ大きな潮流が出てまいりました。このあたりが悪循環を断ち切る一つの大きなポイントであらうとわれわれも考えておりますので、そのやうな国際的な船員制

度近代化の大きな流れをつかまえて、日本船員、これは非常に優秀な資質を持っておりますから、その日本船員の雇用の確保、拡大といふものを図つてまいりたい、そのやうな方向が、ただいまとられようとしております海運政策にも、大筋において、長期的観点に立てば表裏一体の關係を持ちながら一致するものであらうと考えておる次第であります。

○中馬(弘)委員 予定いたしましたところは、ほとんどさつきから他の委員の方々が質問されましたので、あえて、この法案の目的をもう少しはっきりさせると同時に、日本の海運政策をもう少し基本的なところで明確にして、船員雇用対策は雇用対策、日本の競争力の強化は強化といふことでの施策をお願ひする次第でございまして、以上を申し述べまして、質問を終わらせていただきます。

○堀内委員長代理 太田一夫君。
〔堀内委員長代理退席、委員長着席〕

○太田委員 大分質問が進んでまいりまして、もう最後になつたのでありますが、この際、若干重複するやうですが、利子補給の臨時措置法について改めてお尋ねをいたします。

まず第一に、どうもわからないことがあります。それは私どもの久保先生からも最初にお尋ねをされましたが、「わが国外航海運は、貿易物資の安定輸送をその使命としており、貿易物資の輸出入に多くを依存しているわが国経済にとつて、きわめて重要な役割りを担つております。」このやうな提案の趣旨、考え方から「このまま推移した場合、外航海運がこれまでの中核としてきた日本船の維持確保はますます困難となり、貿易物資の安定輸送を確保する上で、憂慮すべき事態に直面することが予想されるのであります。」このやうな面して、これが提案の趣旨ですから、貿易物資の安定輸送を確保するといふためにこの法案ができたといふことになつてますね。目的はそれだけで

○真島政府委員 先ほど若干触れましたけれども、先生もお述べになりました提案理由、これはもちろんそれが一つの――一つの申しますか、この法案提案の目的の背景としてそういう状況があるといふことでございまして、したがひまして、そういう状況を回避せねばならないといふことで、一つは、まず日本船の建造体制を充実強化する、これがこの法案のねらいでございまして、そのための利子補給制度の復活、こういう筋になるかと存じます。

○太田委員 だから、貿易物資の安定輸送を確保することが目的ですかと言つてゐる。そういうのが目的なのか。いまの話だと、建造体制を確保するといふなら造船じやないですか。船をつくることと目的だ、それは安定輸送を確保することが目的なのか、船がなくては困るから船さえつくればいいといふことなのか、何ですか。

○真島政府委員 もちろん、目的といたしましては、海外物資に非常に多くを依存しておりますわが国にとりまして、貿易物資の安定輸送が一番上にあると申しますか、最高の目的でございまして、○太田委員 大臣、あなたに聞きますが、いま日本貿易業者は船をつくらなくてもらなければ安定輸送ができぬと思つておるとお考えですか。

○森山國務大臣 外航海運といふものは、貿易物資の安定輸送といふものを、わが国においては使命としておりまして、これは物資の輸出入に依存しておるわが国経済にきわめて重要な役割りを果たしておる。この使命を果たすためにわが国の外航海運は外航船舶の整備に努めてきたが、最近、国際競争が著しく落ちてきて、運航コストが高くつくといふやうなことがありますから、外国用船に依存する度合いが年々高くなつておる。このままに推移した場合、わが国の外航海運が、これまで中核としてきた日本船の維持確保がますます困難になつて、貿易物資の安定輸送を確保する上で憂慮すべき事態に直面することが予想される。したがつて、わが国外航海運が、これまで中核としてきた日本船の維持確保を主たる目的として今回の法案は制定されておる。あわせて、そのことが

長期的に見て、雇用の確保につながり、あるいはわが国の今日の造船業に寄与する、こういうふうには私は理解をいたしております。

○太田委員 外国用船の輸送量がふえてきたから、日本船の輸送量が減ってきたから、そこで、日本船輸送量の割合を上げるために今度この利子補給制度をやるのだ、これがその中心だと考えていいわけですか。

○森山国務大臣 国際競争力のある日本商船隊を維持するというところに主たる眼目があるわけでありまして。そのことが、ひいては長期的に雇用にも絡まり、あるいはまた日本の造船業の今日の状況にも寄与する、こういうふうな考えております。

○太田委員 これは局長でよろしいが、国際競争力のある日本商船隊とは、いまの日本商船隊ではあるかに及ばぬ線でありませんか。

○真島政府委員 「はるかに」という表現が適切かどうかは、私もちよつとあれでございませうけれども、現在の日本船の競争力は、外国船に比べて大分落ちてきておることは確かでございます。

○太田委員 競争力が落ちてきておるといふのは、どういうことを指すのですか。具体的に何を指しているのですか。

○真島政府委員 具体的には、結局、荷主が船を必要とする場合に、一体幾らの運賃で運ぶかというところが取引の重要なポイントになるわけでございまして、日本船を使用しようといいたしますと、外国船よりもどうしても運賃競争で劣ってくる、こういう状況が最近に出てきておる、こういうこととございまして。

○太田委員 それは運賃同盟の同士の間でそういうことが起きておるのですか。どこの間で起きたのですか、運賃の格差が日本の方が高いというのとは。

○真島政府委員 定期船海運の場合は、同盟の中で同盟と荷主との話し合いということもございまして。さらに同盟と逆にいわゆる盟外船との間で競争にもなります。不定期船の場合は、直接に荷主と船主との話し合いの中でそういう結果が出て

まいるものと思っております。

○太田委員 もっと詳しく聞きたいのですが、あなたの方の考えでいらつしやるのは、日本船といふのは必ずしも現状において劣つてはいないが、外国用船に少しづつ奪われておるから何となく気に入らぬ、だから、自国の貨物は自国の船で輸送したい、自国貨物自国船主義といふものを今後一層発展させるつもりでこういう造船に踏み切つたと考えるべきだと思ふが、そうじゃありませんか。

○真島政府委員 外航海運の場合、わが国も含めましていわゆるOECD先進諸国の間でそういうような取引と申しますか、荷主との折衝その他具体的な海運活動、営業活動、これは海運事業者の自由な活動、つまり自国船であるから自国貨といふようなこととなく、どこの国でも、どこの国に行つても、自由に取引をして運ぶ、いわゆる海運自由の原則といふものの中で現在わが国は動いておるわけでございまして。

わが国には、経済協力開発機構、いわゆるOECDに加盟する際に、海運取引について政府が自国貨物自国船主義といふような主義を採用しないという約束をいたしました。OECDに入つておるといふ経緯もございまして、政府が民間の当事者間の取引に干渉して積み取り比率を自国貨について高めよう、そういうようなことは今後もしない考え方でありまして。

○太田委員 海洋自由の原則、自国貨物自国船主義を主張するのじゃないということならば、なぜ日本商船隊があれだから日本商船隊を拡大せなければならぬという思想が出てくるのですか。よその船が幾らでもあつて、わが国の貨物はそのよその外国船によつてもいまだ十分需要供給の関係はバランスをとれる状態にあるのに、わが中古船を解體いたしましてスクラップにして、それでさらに新鋭船をつくるというのとは、それは海洋自由の原則というのじゃなくて、若干自国船主義というのが表面に出てきておるじゃありませんか。そう

○真島政府委員 確かに現在、世界的に船腹過剰でございます。そういう意味で、海運自由と申しますか、取引自由ということで、安い外国船がたくさんあるのを、それを使えば日本船などなくともいい、こういう考え方に立てば、私どもの今度のような政策は出てまいらないわけでございまして。私どもは、日本船をこれからどしどし増強しようといふようなことは考えておりません。海運の報告にもございすように、現在ある程度の日本船をとにかく維持していく必要があるのじゃないだろうか。それは経済的な安全保障の観点あるいは船員の雇用対策の観点あるいは安全公害的な面からの便宜置籍船に対する国際的な世論の方向、さらには全体としてのわが国の海運国際収支の観点、そういうような観点を総合いたしまして、今後の日本商船隊の中の日本船の比率というものを、少なくとも現在以上に悪くしない、これが海運政策の基本的な考え方はないか、こういうことでございまして。

○太田委員 現在よりも悪くしなければいいのですか。現在よりも悪くしないなどと言つたら、この趣旨と大分離れておるじゃないですか。現在よりも悪くならなければよろしいなんて、そんななまぬるいものじゃないでしょう。それは積み取り比率で言うなら、輸出が日本の船によるものが二一%、輸入が四四%と下がつて、戦前から考えてみたら、何とも情けないありさまになっておることとはみんな知つておる。現在よりも悪くしないなんて、あなた、そんな消極的なものですか。

○真島政府委員 現在よりも悪くしないという意味は、海運の報告を読んでいただくとかわかつておると思いますが、当面、五十五年ぐらいまでを見通した対策と申しますか、考え方でございまして。その後、六十年というような時点を見通した場合には、日本商船隊全体の規模も、これは世界貿易量の見通しということと関連いたしますので、数字的にはつきり予想をすることはむずかしいわけでございますけれども、ある程度の増勢が当然考えられる。その場合に、日本船の比率とい

つたようなものをこれから高めていくという方向で、いまほうっておけばどんどん落ち込んでいく、これをとにかく歯どめをかけるというのが今回の三カ年計画でございまして、その後、世界貿易情勢その他を見ながら、当然、必要とあれば増強に転じていくということも考えなければならぬと思つております。

○太田委員 いまのこういう現状は、日本が外国船の大きな大きなマーケットになつてしまつたのだ、悲憤やる方ないといふものがどこからか出てきて、そこで日本の商船隊ががんばれといふことになつて、商船会社は余りもつかつておらないから力を入れておらない。要領よくそろばんを合わせなければならぬ。計画利子補給船三百万トン、解體四百万トンなんですよ。これはあなたの方の出された数字を差し引きすると百万トン減るわけだ。それは新しい船ができたと言へばそれだけのことでありますけれども、大体日本の荷物を外国船によつて余りかき回されたくないといふのはだれでも思つておることであるし、なぜ日本の船会社がいまのようなでいたつたかといふことを考えてみるならば、よほどの助成措置を講じませんと立ち直らない。積み取り比率のことを先ほどちよつと申し上げましたからそれに触れませんが、わが国の船による荷物の輸送というのは五十二年度とも自国船の輸出は二一%、輸入の方は五十一年度、四七%が五十二年度四四%と下がつてしまつた。情けないじゃありませんか。それは何だと言へば、荷主から考えてみてわが国の船に積み込む方がそろばんに合わないのです。なぜ合わないのか、それは船会社の経理が悪いからといふこととに帰すると思ふのです。自己資本の比率も少な過ぎる。借金でもうけようなんてことを考えておるのとは不動産屋ぐらいでいいのだ。船会社までそんなことを考えさせておる政府の方がどうかしておると思ふ。

自己資本の比率が非常に低いということについて

て局長はどうお考えですか。

○真島政府委員 確かに、海運会社の自己資本比率は非常に低い、わが国の産業の中でも低い方かと思ひます。これは昭和二十八年以来、利子補給制度あるいは計画造船制度というようない開銀融資、これに頼ると申しますか、これを一番のてことして日本の商船隊がこまごま増強されてきたというところが、やはり一つの大きな原因かと思ひますが、御承知のように、海運企業は非常に運賃市況に敏感に反応をしようかり、あるいは非常な不況に陥るといふ状況がございまして、なかなか内部蓄積といふものがむずかしくなつた。そういう点で、海運審の小委員会報告でも内部留保のやり方と申しますか、企業体力の涵養といふことにしても、税制面その他を含めて今後検討する必要がある、こういうことで私も、当然そういう問題についてこれから検討をしていきたいと思います。これは多少の税制上の手直しをいたしまして、利益が出ないという形の中ではその恩恵が受けれないといふようなこともありまして、とりあえずは、日本船の増強のために利子補給といふことで二、三年を乗り切つてまいりたい、このような考え方で今回の御審議をお願いしておるわけでございます。

○太田委員 大臣、私は、もう一回大臣の所見を聞きたいのですが、二、三年これで乗り切ろうといふのですが、二、三年乗り切れないと思つて仕方がない。それは荷主が余り日本船を喜んでいませんよ、お気づきかどうか知りませんが。これで二、三年乗り切れますか、いまのいい方向に向かつて。大臣、あなたの信念はどうですか。

○森山国務大臣 日本船を使ひたがらないという理由は、日本船が高つくつとことだと思ひます。運航コストが高つくつ。運航コストといふのは、一つは船価であり、一つは船員費ですね。そして船価が高つくつといふことは、それだけ能率的な船がだんだん少なくなつていくといふことであらうと思ふのです。どこの国でも、と申します

か海運国と言われる国では、できるだけ安くつくるような船をつくるように奨励して、船価の何%を補助するといふやり方がありますし、わが国のように利子補給といふやり方であるやり方もある。まあ二%ぐらいの限度で考えますれば、二〇%を超えるような補助もできたかもしれませんが、わが国の金利体系で一番低くしても二・五というところでありまして、補助率は一〇何%というようになつておると思ひます。しかしそれは、能率的な船を安くつくつていく、少しでも安くつくつていくといふ、船価を低からしめるという努力をするといふことであります。そしてそれは、できるだけ人数も少なくして運営できるように、船員費の高さをカバリーできるようにして、合理的な船を、今回の利子補給の対象としてや

つていく、こういうことであります。方向としてはそれはそういう方向で当面やつていく。何もしないでそのままほうつておいたら船価は高くつて、船員費は高くつて、そして船員費の問題でいろいろ労使間の交渉をやれば、これはもうなかなか片づきませんから、そういうことを議論する間に外国用船を使った方が安くつきますから、それはもうむずかしい問題は避けて外国用船がだんだんふえてきたといふのが、わが国の実情であらうと私は思ひますから、そういう事態に対処して、能率的な船をつくつて、そしてそれを少しでも安くつくつていくために今度の法律ができたものだと思ひます。

それで大丈夫か、いつまでもつかといふ話ではございませうけれども、わが国のように海外から貿易物資を運び、また送り出すといふことをやつていかなければ立たない国においては、外航海運といふのはそういうところに一番大事な眼目があるわけでございますし、そういう際に、やはりわが国においては、国際競争力のある商船隊を維持するといふことを中心にして考えていくべきである。こういう外航海運について、自分の国で日本船を、たとえばわが国において日本船をつくらなければならぬといふ法律をつくることは、これは

許されませんが、しかし、国際競争力ある船を持つておれば、そういう法律がなくても日本の船を使つて外航海運の主力を運営していくことができれば、それなりのやり方がある。そういう方向に持っていかなければならぬといふことであります。自国船主義と言つて、それはわが国においては日本の船を使わなければいけません。そういうことは今日の国際的な約束で許されてない。しかし、日本の船を使つた方が有利だから日本の船を使うといふことは一向差支えないわけでありまして、そういう有利な状況をつくり出すように、今回の法律も船価低下といふ観点から考えている、あるいはその合理化によつて船員費の低減といふことも考えているといふふうなことを考へておられます。そういうことにはわが国の商船隊を維持しなければ、これは船員の職場といふのは大層のことに減つていくといふことになるわけでありまして、長期的にはわが国の船員の雇用対策といふものになつていくといふふうなことがわれわれは考へておるわけでありまして、また、今日の造船不況といふ観点から見ても、そういう船をつくつていくといふことが、今日の時勢になつておるといふふうな、これはまあ副次的かもしれないけれども……。

今回の立法の中心といふのは、あくまでも国際競争力ある日本商船隊の維持といふことであります。法律でもつて、能率が悪くても高くても日本船を使えんといふ、そういうようなことは許されないのであります。それは経済法則に従つて自由になつていくといふのが今日のたてまえであります。しかし、そういう自由競争の中において日本船を使つた方が有利であるといふ情勢をつくるための政策をわれわれは推進していきたい、そういうふうな考へております。

○太田委員 荷主といふものは賢いものでしてね、大臣。単にイデオロギーでは荷物は来ないです。だから五〇、五〇になるように、せめてわが国の輸出入貨物の半分はわが国の船で運ぶことができるほどの信用と実力といひますか、サビー

スと申しますか、よきをわが国の商船隊は持つべきですね。イデオロギーでやるというなら案外話だが、それはいかぬ。だから、なぜ商船隊がわが国の貿易界をかき回そうとしておるのですか。だから、いまあなたのおっしゃつたことは、それでよろしいですよ、自由貿易ですからね、それはいいでしょう、そのことは別に反対しません。反対しないけれども、自然にそうなるように持つていくといふために、よほどいま政府の政策も商船会社の経営方針も変わつてこなければいけないと思ひますね。

そのためには、先ほど申し上げたように、いまの商船会社の持つておるところの営業方針というのは、どうも自国船主義ではない用船主義になつておるところは間違ひないわけなんだ、それで私はそう申し上げるわけです。

この際、通産省にお尋ねをいたしますが、あなたの方は、どういう考へで日本の海外貿易を見ていらつてゐるか。わが国の船が高ければ外国の船に行つても、荷物が動いても仕方がないといふのか、これは成り行き任せでございませうか、その辺のところをちよつとお聞かせいただきたい。

○松田説明員 私どももいたしまして、日本の国は、申し上げるまでもなく貿易立国で成り立つておるわけでございます。貿易の健全な発展はまさに日本の海運の健全な発展がなければ全うできないと思つております。先ほど来運輸大臣の方から御答弁がありましたように、それは申しまして、先生御案内のように、今日のわが国のたてまえは輸出面を見ますと、大変な円高の中で多くの零細中小企業、輸出業者の方では輸出ができないといふような状況にまで立ち至つておるわけでございます。したがって、荷主側といたしましても、必然的にできるだけいいサービス、いい値段のところを運輸を求めるといふのもやむを得ない点でございます。したがって、私どもとしては、当然、日本海運の健全な発展を祈つておるわけでございますが、まさにそういうことがなりますように、日本の海運が本當にいいサービ

スをいい値段でしていただけるように希望して
おるといふところでございます。

○太田委員 通産省のいまのお答えというのは、
一つの平均的なお答えだと思ひますが、大体日
本の品物を輸出輸入する人たちは、何も日の丸の
旗で運んでもらわないと品物が悪くなつたりど
うとかなつたりと思つておられませんか。やは
りそらばんでございませう。それで、日本船とい
ふのを押しつけることなんか決して喜んでおら
ないと思ふんです。それは一つは、いままでの円高
というものが左右しておつたと思ふ。

で、どうですか、いまのような為替レートに相
なつてきまして、将来の見通しから、円が安くな
つたといふその見通しから言へば、通産省の方で
は日本の船に相当程度戻つてくると見通されま
すか。荷主の気持ちをどういふように見ていら
っしゃいますか。

○松田説明員 大変むずかしい御質問で、正直申
しまして、先行きの円高そのもの、あるいは円安
になるのか円の高さ、実は私も、非常に見
通しに苦慮しておる状況でございます。いずれの
方向に向かひましても、国際的な競争関係と申
しますのは、円高、円安だけの要因でございませ
んで、先生御案内のように、発展途上国の方から
大変な輸出面で申しますれば追ひ上げがござい
ます。したがひまして、いずれにしても、私も
いたしましては、できるだけ先ほど来申し上げ
ておりますように健全な、いい海運業になつて
いただければ自然に日本の荷主さん——御案内のよ
うに日本の荷主さんと日本の海運界は、現在ま
とにいい関係にあると私、思つております。そ
ういふ意味で、十分条件は整つておるわけでござ
いますから、海運界の方でつばなサービスをして
いただけるような体制になれば、当然、日本の荷
主は日本の海運にもっともつと依存したいと思
つておるものと思つております。

○太田委員 大蔵省にちよつとお尋ねいたします
が、わが国の貿易上の収支が、国際収支が大幅な
黒字になつており、黒字を減らせと強大国やその

他の国々から言われて四苦八苦しておるわけであ
ね。そこで、その黒字減らしのためならば、
自国船、自国船と言ふのは、いささか方角が反対
じやありませんか。いま運輸省が考えておられます
自国船拡大強化策というのは、利子補給までして
、そして強大な優秀な商船隊をつくらせて、わが
国の輸出入の荷物をさらに多くわが国の船で運ば
うという政策は、少なくとも国際収支の黒字に悩
んでおる——悩まされておるわけですね、わが国
は。その悩まされておるわが国として、当面ちよ
つと矛盾した政策ではないか、その辺をどうお考
へになりますか。

○小粥説明員 お答え申し上げます。

今回の利子補給措置につきましては、先ほど来
お話がございましたように、直接的には国際収支
問題が目的ではございませんで、貿易物資の安定
的な輸送を担う日本船の船腹量を維持する、その
ための国際競争力の強化といふことでございま
すし、あわせて深刻な不況に悩んでおります造船業
への需要喚起といふことが目的であらうかと私も
も考へております。したがひまして、こういう目
的に對しましては、今回の措置はまことに必要適
切な効果的なものであらう、こんなふうに見て
おるわけでございませう。この措置の結果、日本船
の船腹量が増大いたしますと、外国船への依存度
が減ることになりますと、これは先生御指摘のよ
うに、国際収支の一部門でございませう海運収支に
つきましては赤字が改善する要因になることはそ
のとおりでございませう。ただ、これは今回の措置
によつてつくられた船が就航してからの話で
ございませうから、いわば中期的な効果でござい
ます。

一方、これも先生御指摘のように、ただいまの
ところわが国は経常収支の大幅黒字という現象が
積もつておまして、これが海外からいろいろと
注文をつけられておる現状でございませう。た
だ、現在の国際経済環境を考えますと、このような大
幅な経常収支の黒字でいつまでも対応している
というわけには当然まいりませう。一方、国内の状

況を見ますと、幸い政策努力も実つてまいりまし
て、最近では御案内のように、国内景気が着実に
回復をしてきております。したがひまして、最近
の経常収支、特に貿易収支につきましましては、黒
字幅がかなりはつきりと減少傾向にございませう。す
なわち輸出の伸びが鈍り、輸入がかなり急ピッチ
でふえてきております。

今後の状況を考えますと、最近でこそ若干の円
安現象がございませうけれども、ここ数年の円レ
ートの上昇効果も合めましてこれまでのような大
幅な経常収支、特に貿易収支の黒字が蓄積をして
いく、そういう状況は次第に解消されていくので
はないか、こんなふうに私も考へておるわけで
ございませう。

貿易外収支の重要な部門でございませう海運収支
につきましましては、海運造船合理化審議会の御議論
などでは、将来は海運収支につきましてやはりパ
ランスをすることが必要ではないか、こういう御
意見もあるようでございませうけれども、私も、
将来の日本の国際収支を考へてまいりますと、わ
が国は、やはり対外援助、経済協力あるいは長期
的な資本投資、これは相応にいたしていかねば
ならないので、これを賄ひますためには経常
収支では、国際的にある程度許容される規模の経
常収支の黒字は多分必要であらう、その辺を考へ
ますと、経常収支の一部門でございませう海運収支
につきましましては、海運造船合理化審議会の御意見
までまいりませうと、この赤字が今後さらにふ
えていくといふことではなくて、海運収支の赤字
をある程度の規模にとどめることがむしろ望まし
いのではないかと。

そんなことを長期的に考へてみますと、先生の
御指摘もございませうけれども、今回の措置は別の
政策目的のためには必要でございませうし、今後、
中長期的に日本の国際収支の状況はこれまでとは
かなり変わつてまいり、そんなことでこの政策は
受け入れられるべきもの、こう考へている次第で
ございませう。

○太田委員 この海運の大手六社の最近の株価の

動きを見てまいりますと、二カ月ほどの間にか
なり変化が出てまいりまして強くなつてまいりま
したね。特に山下汽船それからジャパンプライン等
の不定期船関係が強くなつてまいりましたのです
が、これはどういふことに原因しておるかと御判断
ですか。だれでもいいから答えてください。

○真島政府委員 中核六社の経営状況が、株価の
動きと関連してどういふふうに見られるかといふ
ことだと思ひますが、私も実は、具体的にはど
うしてそういうふうになつておるのかあれで
ございませうけれども、やはり最近非常に局地的と
申しますか、ある特定の航路なり荷動きなりがミ
ニブーム的に動く状況が世界各所で見られるよう
でございまして、そういう航路なり荷動きに關連
の深い営業活動をしておる船社が、ほかの船社に
比べてやや強気になる、そういうふうな形が出て
きておるのではないかと、このように想像いたしま
すが、具体的に何が山下新日本をある程度強くし
ておるかといふことについては、確実には情報を
得ておりませう。

○太田委員 造船利子補給ですから、余りいいイ
メージはないけれども、新時代の海運政策として
は私はやはり評価してよろしいと思ふのです。た
だ、ここでは条件がついておるから、条件が
ついておるといふのは、高効率船ならいいといふ
ことだろうと思ひますが、定期船を主力としたと
ころの大手には余り大きな変化がないですね。そ
こに独特のものがあるでしよう。大阪商船、三井
船、日本郵船とかはそう大きく変わつており
ませう。川崎汽船も主力が定期船でしよう。主
力が定期船のところは変わらなくて、ジャパンプ
ラインとか山下新日本汽船とか昭和海運とか、そ
ういふ不定期船を中心としたところが強くなつた
といふのは何かといふ一つの考へ方があると思ふ。
これは私、不思議に思つておるのですが、解明
してくださる方はいませんか、なぜそうなつたの
か。不定期船の方がいいといふのは、何か不定期
船に妙味があるといふことだと思ひますが、非常
に問題のある赤字会社などに至つても必ずしもそ

んなに悪くない。そう利益を上げていないところでも株価が上っております。ジャパンラインなどは余りもうかっておられないけれども、株価としては二カ月前よりは二十五円上がっている。これは私、やはり何か原因があると思うが、そのことがおわかりなら知らしていただきたい。まじめにやっておる定期航路を持つておるところは上がらない。このことをわが国の海運政策のトツプである皆さんの方から聞いておきたいと思つたが、時間がありせん。きょうはこれで終わりますけれども、少なくともつくるべくしてつくれ、強大になるべくして強大になつていくように指導されることを私は望んでやまないわけです。

時間が参りましたので私の質問を終わります。いまの質問と意見に何か御見解がありましたら聞かしてください。

○森山國務大臣 日本船と外国船のコスト比較をいたしますと、船員費が日本は外国船より非常に高いのです。コストが外国船より非常に高いという一番の根源は船員費が高いということであります。ですから船員の方は、補助をしなくても補助をしたヨーロッパの船価と比べてほぼ横並びというのが現状なんです。それで船価に対して利子補給をするということは、金利負担をうんと減らすということでありまして、その金利負担をうんと減らした分を船員費の高い分で埋め合せて、そして船員の方も、たとえば日本の定期船が乗組員二十四人でやっているのを十八名、予備員率が七三％にしているのを五〇％というように線が出れば、要するに利子補給によるところの金利負担の低下ということといたまのようなことを含ませるとようやく国際競争力が出てくる、こういうこととでありまして、いま日本の場合には格別な利子補給をしなくてもヨーロッパの利子補給をしたのとはほぼ横並びの船価なんです。高いのは船員費なんです。その高い船員費を穴埋めするために、一つは金利を下げてということでありまして、それが今回の利子補給です。もう一つは、いままで定期船で二十四人乗り組んでいたものを十八人にす

る、予備員率七三％のものを五〇％程度にするというような形で船員費を下げるように努力をすれば、国際競争力は出てくるということなんです。だから、船価を低減するということでありまして、運航コストというのは大きなものでありますから、運航コストの中の船価というものは、それは皆利子がつくわけでございますから、その利子負担というものを今下げることによつて総合的な船価の低減を図り、一方において高い船員費の穴埋めをしてもなお足りない分は、ひとついまのように乗組員の数を減らすとか予備員率を下げるとか、そういうことで国際競争力を増進しようということをやつていくわけでございます。

こういう数字を私も見ますと、今日の日本の海運対策として、国際競争力のなくなつて今日の日船員費というものは、あるいは船員の賃金というものは、あるいは予備員率の異常な高さというものと、そういうものを今度の利子補給で穴埋めするということによつて国際競争力をつけよう、そういうことでございまして、先ほど来何か会社の自己資本が足りないとか何とかおっしゃいますけれども、外国船との対比調査に関する限り、これは大分御認識が違つたのではないかと私は思つております。

私どもに資料がございまして、一度御検討願ひたいと思つたのです。やはり本場の事実を見て、ひとつ国際競争力を持つようなことでみんなど努力しなければ、これはとてもやれません。国もこうやつて金利を下げる、そして先ほど来何回も申しますように、こういう措置を講じなくても、日本船の船価は向こうで補助金をもらったヨーロッパの船価と大体似たようなものなんです。これは、だけれども、利子補給をして船価を下げて、利子負担を少なくして、その分でいままでの異常に高い船員費を一方において穴埋めすると同時に、この船員費の構成も、人数を減らすとか、あるいは予備員率を低下させるとか、そういう努力をすることによつて国際競争力ができるわけでありまして、そういう努力をしなければ、日

本の商船隊というものは、これは壊滅に瀕するのでございますから、黙つて見ては行かぬわけにいかぬから、国としてはこういう施策を講じておるといふのが率直な内輪の話をございまして、どうかひとつ、ここに資料がございまして、後ほど差し上げますから、ぜひ御検討願ひたい。

○太田委員 終わりますけれども、大臣、それはそれでわかります。そのとおりで、そういう議論の立て方はわかりますが、ただ、日本の船会社というものは、いま大手六社を見ましても、自己資本の比率というのは、日本郵船が一・二・八でありまして、五・九に至るまで全く資本は借入金依存ですね。今度の場合のように、それは安い金利には間違ひはない、借金として見れば、これは市中銀行だらうが、開発銀行だらうが、金利は安い。金利は安い、果たしてその金利でどれだけのメリットがあるのか。私は、やはり自己資本というものの充実をもうちょっと求めていかねければ堅実な海運は育たぬと思つたのです。

大臣、この自己資本の比率が低いという点については、ちょっと時間がオーバーして悪いですが、もう一遍一言答えてください。

○森山國務大臣 自己資本を充実することが好ましいことは、何も海運企業に限つたことではない。どんな仕事だって、借金経営だけでやつていられるよりは、自己資本を充実してやつていった方がいいことは、もう間違ひはございません。それから、いま海運会社が景気いい、何か株が上つていっているということ、私、株に興味ありませんから存じませんが、しかしながら、いま大手の船会社がみんな外国用船で、もうとにかくこういう高い船員費とまともにぶつかるのはいやだ、そこで、とにかく外国用船で外国船員を使つて、それで問題を避けて通つておるわけですが、それは収益が上がるのでございまして、しかし、それでは困るのではないかと、やはり日本船でやつてもいい、そういう考え方のもとに、国際競争力がある日本商船隊の維持というのが、この法

律案の基本的な考え方でございますから、こちらに資料が十分ございまして、役所の連中は遠慮して申しませんが、どうかひとつ、この辺の実相をごらんいただきまして御理解をぜひお願いしたい、こう思う次第でございます。

○太田委員 これは議論しておつたら始まることとすけれども、私は、いまの不定期船あるいは専用船会社の株の多いのは、大臣、これは思惑買いだと思つてます。スエズのエジプトとサウジあたりの争い、これがいかに相なるかという問題がありまして、ですから私は、簡単に船会社というものが見直されてきたというのは、中東に戦争でも勃発してスエズが再封鎖されたらなんといううなつまらぬ、とんでもない危険な思想が入つておるような気がしてしょうがない。これは私どもも、平和政策をもつて海運立国とする日本国の国会においては、単に戦争待望論というようなものを喜ぶわけにいかぬわけですから、まあ大臣の御意見はよくわかりますが、ひとついい資料がありましたら資料を見せていただきまして、納得のいくようにその資料で御説明いただくことを希望しておきます。ありがとうございます。

○森山國務大臣 急なことで十分御答弁できまして、まことに恐縮でございます。

○箕輪委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○箕輪委員長 これより討論に入ります。討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案について採決いたします。本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○箕輪委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○箕輪委員長 この際、本案に対し、関谷勝嗣君外四名から、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党及び新自由クラブの五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者から趣旨の説明を求めます。関谷勝嗣君。

○関谷委員 ただいま議題となりました本案に対し、附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党及び新自由クラブの五派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

附帯決議の案文は、お手元に配付してありますので、その朗読を省略させていただきます。

御承知のように、わが国の外航海運は、多年にわたり、わが国の貿易物資の低廉かつ安定的な輸送に寄与し、日本の経済社会の発展に重要な役割を果たしてきていたものであります。最近に至り、日本船の運航コストの増大により、その国際競争力が急速に失われ、外国用船への依存度を年々高め、それにつれて日本船員の職域は次第に狭まり、その結果、過大な予備船員を抱える状態に立ち至っております。

また一方、発展途上国及び東欧圏海運の進出等による国際環境の変化により、国際海運秩序が不安定な状態に置かれております。

かかる情勢にかんがみまして、政府は次の事項につき適切な措置を講ずべきであるということであり、

その一は、わが国外航海運企業がその経営体質を改善強化し、国際競争にたえ得るよう当事者自身が自主的努力を行うことはもとよりのこと、政府は適切な助成、指導を行うべきであるということとであります。また、伝統的に優秀な日本船員の雇用の拡大に努め、政府は、貿易物資の安定輸送にきわめて重要な意義を有する日本船を中核とする商船隊の整備を行うよう諸般の措置を講ずべき

であるということとあります。

その二は、わが国海運の健全な振興を図るため、定期船同盟行動憲章条約の批准の促進及び東欧圏海運に対する適切な措置等、国際海運秩序の維持に必要な諸施策を積極的に推進すべきであるということとあります。

その三は、今後の新船建造に当たっては、大手造船業に偏することなく、中小造船業の需要の確保に十分配慮を行うべきであるということとあります。

これが本附帯決議案の内容であります。何とぞ御賛成を賜りますようお願い申し上げます。(拍手)

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

(案) 我が国外航海運の重要性にかんがみ、政府は次の事項につき、適切な措置を講ずべきである。

一 我が国海運企業の国際競争力の強化を図るとともに日本人船員の雇用の拡大に努め、日本船を中核とする商船隊の整備を行うこと。

二 国際海運秩序の維持に必要な諸施策を積極的に推進すること。

三 今後の新船建造に当たっては、中小造船業の需要の確保を十分配慮すること。

右決議する。

○箕輪委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。本動議について、別に御発言もありませんので、直ちに採決いたします。

関谷勝嗣君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

附帯決議を付することに決しました。

○箕輪委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○箕輪委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○箕輪委員長 この際、森山運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。森山運輸大臣。

○森山運輸大臣 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案につきまして慎重御審議の結果御可決をいただき、まことにありがとうございます。

なお、ただいま御決議のありました各事項につきましては、政府といたしまして御趣旨に沿って十分配慮してまいりたいと存じます。

○箕輪委員長 次に、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。森山運輸大臣。

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案

(「本号末尾に掲載」)

○森山運輸大臣 ただいま議題となりました船員

の雇用の促進に関する特別措置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。

船員の雇用の促進に関する特別措置法は、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に關して必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため、昭和五十二年十二月に制定されたものであります。

現在、この法律の附則第二項の規定に基づいて、事業規模の縮小等に伴い相当数の離職者が発生している近海海運業、内航海運業、はしけ運送業、船舶製造修理業の四業種に係る離職船員の再就職を促進するため、昭和五十五年一月一日までに離職する者に対し、就職促進給付金を支給する特別措置を講じております。

しかし、これら近海海運業等は、石油危機後の世界的な輸送需要の停滞、日本船の国際競争力の低下等の事情に加え、国内産業の一部の業種の構造的な不況の影響も受け、今後とも引き続き事業規模の縮小等がなされ、これに伴って離職船員が相当数発生すると予想される状況にあります。したがって、この就職促進給付金の支給に関する特別措置の対象となる者の離職日に關する期限を特定不況産業安定臨時措置法等の他の不況対策立法の期限に合わせ昭和五十八年六月三十日まで延長する必要があると見られます。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○箕輪委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る二十七日午前九時五十分理事會、午前十時委員會を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十一分散会

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律

船員の雇用の促進に関する特別措置法（昭和五十二年法律第九十六号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「この法律の施行の日から起算して二年を経過する日」を「昭和五十八年六月三十日」に改める。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

近海海運業等に係る事業規模の縮小等に伴い離職船員の発生が今後においても引き続き予想される状況にかんがみ、就職促進給付金の支給に関する特別の措置の対象となる離職の日に関する期限を昭和五十八年六月三十日まで延長する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。