

第八十七回国会

参議院運輸委員會會議録第六号

昭和五十四年五月八日(火曜日)

午後二時開会

委員の異動

五月七日

辞任

穂山 篤君

補欠選任

上田 哲君

五月八日

辞任

上田 哲君

補欠選任

穂山 篤君

出席者は左のとおり。

委員長

三木 忠雄君

理事

安田 隆明君
山崎 竜男君
青木 新次君
太田 淳夫君

委員

伊江 朝雄君
石破 二朗君
江藤 智君
佐藤 信二君
高平 公友君
山本 富雄君
穂山 篤君
瀬谷 英行君
広田 幸一君
田代富士男君
内藤 功君
柳澤 鍊造君
山田 勇君

国務大臣

運輸大臣

森山 欽司君

政府委員

運輸大臣官房長

中村 四郎君

運輸省海運局長

真島 健君

事務局側

常任委員会専門員

村上 登君

参考人

日本船主協会会長

永井 典彦君

日本造船工業会会長

真藤 恒君

全日本海員組合組合長

村上 行示君

一橋大学教授

地田 知平君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○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(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

まず、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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の審査のため、本日の委員会に日本船主協会会長永井典彦君、日本造船工業会会長真藤恒君、全日本海員組合組合長村上行示君、一橋大学教授地田知平君、以上四名の方を参考人として出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 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を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。森山運輸大臣。

○国務大臣(森山欽司君) ただいま議題となりました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の提案理由につきまして御説明申し上げます。

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りまして、きわめて重要な役割を担っております。

このような使命を果たすため、外航海運企業は、これまで外航船舶の整備に努めてまいりましたが、最近における日本船舶の国際競争力の著しい低下に伴い、海運企業が日本船舶を建造する意欲は乏しくなっており、運航コストの低廉な外国船舶へ依存する度合いを年々高めてつあるのが実情であります。

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まいりました日本船舶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。

このような事態を回避するため、利子補給制度の復活、拡充を図り、国際競争力のある日本船舶の建造体制を改善、強化しようとするのがこの法律案の趣旨であります。

なお、この措置により新船建造が促進されることは、未曾有の不況に直面しております造船業にとりまして、造船需要の確保を通じて、経営の安定化に資するところ大なるものがあると思うのであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、外航船舶の建造融資について政府が金融機関と利子補給契約を結ぶことができる期限は昭和五十四年三月三十一日までとなつておりますが、今回、昭和五十四年度以降の三カ年度において新たに政府が利子補給契約を結ぶことができることとし、このため、この期限を昭和五十七年三月三十一日までと改めることにいたしております。

第二に、昭和五十四年度以降において新たに締結する利子補給契約に係る利子補給率は、日本開発銀行の融資については当該融資の利率と二・五五％との差の範囲内において、また、一般金融機関の融資については市中の最優遇金利と三・六％との差の範囲内において、それぞれ定めるよう規定を改めることといたしております。

第三に、個々の利子補給契約による利子補給金の総額を計算する場合の基礎となる日本開発銀行の融資の償還条件につきまして、新しい利子補給契約の場合、船舶の種類のかんを問わず、一律に元本三年間据え置き十年間半年賦均等償還とすることといたしております。

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

○委員長(三木忠雄君) 次に、参考人から意見を聴取いたします。

この際、参考人の方々に一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、お忙しいところ本委員会に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。本日は、本案について忌憚のない御意見を賜りまして今後の審査の参考になりましたことと存じておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事の進め方について申し上げます。議事の都合上、御意見を述べ願う時間はお一人十五分程度にお願いいたしますと存じます。

なお、参考人の御意見陳述の後で各委員から質疑がございまして、お答えいただいたものと存じます。

それでは、これより順次御意見を述べさせていただきます。まず、水井参考人からお願いをいたします。

○参考人（永井典彦君） 日本船主協会の会長をいたしております水井でございます。

わが国海運の育成強化につきましては、かねがね一方ならぬ御指導、御高配をいただきまして厚く御礼申し上げます。

本日は、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意見を申し上げます。よとのこととさせていただきますので、御趣旨に沿って私の考えを申し上げます。

まず本論に入ります前に、海運不況及び海運界の現況について若干申し述べさせていただきます。

御高承のとおり、外航海運界は目下非常な不況下にあります。その原因は、石油危機後の世界経済の停滞により、世界の海上荷動きが伸び悩む一方、危機以前に発注された大量の船舶が相次ぎ就航してきたため、船腹需給のバランスが大きく崩れ、いまだその調整がつかないことにあります。

このため運賃不況は、タンカー関係については昨年後半より若くは若干の動きがあらわれましたが、これはOPECの原油価格引き上げを見込んだ駆け込み買いを背景とした一時的な船腹手当てによるものであったので、イランの政情不安による原油生産の減少等で再び低落し、一部期近の特殊な契約を別とすれば、ワールドスケール二、三〇程度が基調となっております。四十八年の好況時には大型タンカーで最高ペルシヤ湾からヨーロッパでワールドスケール四一〇を記録したことを考えれば、いかに市況が深刻であるか御理解いただけるかと思えます。

また、不定期船市況も、昨年穀物を中心とした荷動きにより一時ミブーム的状况を呈しましたが、USガルフから日本穀物成約運賃は十五、六ドル程度と、これまた四十八年当時の三十六ドル

の半分以下になっております。また、この低水準の運賃市況は、タンカーにおいて約六年間、一般不定期船において約五年間の長期に及んでおります。

こうした中で、市況に影響の大きい鉄鋼の生産上昇が望まれるところでありますが、いまだ需要は伸び悩んでおり、原材料輸入は停滞している一方、鉄鋼原料専用船の運賃積み荷保証の契約切れが続出しており、その再積み荷保証契約も期待薄にて、昭和五十四年度中にはさらに追い打ち的に、中核六社だけをとってみても、約三十隻二百萬重量トンが契約切れのいわゆるフリー船となる見込みであります。

また、これまで比較的安定していた定期船、コンテナ船舶部門も、四高その他輸出環境の悪化に加え、東欧諸国、発展途上国海運の進出などによりまして、定期船、コンテナ船積み輸出貨物が減少しており、大方の航路で二、三割方積み荷率が悪化し、自動車専用船舶部門も五十三年後半になって北米向けを中心に自動車の輸出が減退しており、船腹は過剰きみで先行き不安が懸念されるところであります。このように各部門ともきわめて厳しい状況でございますので、海運企業の経営はいよいよ深刻な状況となっております。

ところで、今後の見通しであります。先ほど申し上げました船腹過剰状況は、今後若干の経済成長を見込んで早急に改善される見込みはなく、世界の一般情勢も、微妙な国際通貨情勢に加えて、イランの政情不安や中越紛争に伴う国際間緊張等、きわめて流動的であります。さらにエネルギー情勢も予断を許さず、OPECの原油価格の引き上げ等明らかな材料は見当たりませんので、本格的市況回復にはさらに三年ないし四年を要すると考えております。

さて、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、私の考えを申し上げます。

御高承のとおり、昭和五十三年半ばの日本商船隊の中における日本船外航船腹量は約三千三百万

総トンであります。ここで御注目いただきたいことは、程度の差こそあれ、年々拡張を続けてきた日本船が、一昨年より減少に転じ、昨年は一昨年に比し、隻数で三十隻、総トンで約七十萬総トン減少いたしましたこととあります。一方、こうした日本船の伸び悩みや減少に反し、外国用船がふえ、五十二年半ばにおいては二千九百萬総トン強、五十三年半ばには三千二百三十萬総トンに達しました。その結果、わが国商船隊の中に占める外国用船の割合は、四十四年にはわずか一六％でありましたが、五十二年では四六％、五十三年度は約五〇％となっております。

御参考までにここ五十年間の計画造船制度による日本船の建造量を見ますと、四十九年度では百九十四萬総トン、五十年では九十四萬総トン、五十一年度では十六萬総トン、五十二年度では二十六萬総トンであり、五十三年度、すなわち第三十四次を見ても約三十萬総トンと、四十九年度の六分の一にも達していません。その背景には、海運不況の影響で船舶建造の必要性が薄いこととありますが、主な理由は、ここ数年米船員費を初めとする諸経費の上昇により日本船の国際競争力が大幅に低下し、日本船に日本人船員を配乗して保有、運航することが経済的に困難となり、コストが低廉な仕組みを含む外国用船に依存する傾向が高まったからであります。好況期には国際競争力の強弱は利幅の差で済みますが、不況期にはこれが航路の存廃、企業の存亡にかかわる致命的な要素となつてあらわれてまいります。その上、海運においては、好況期は常につかの間であり、海運企業はその間の長期にわたる不況に耐えねばならない宿命を負っております。

しかしながら、新造船建造に対する需要がないかという点、そうではありません。老朽船との代替を主体に、航路維持のためある程度の新造船は常に必要なのですが、日本船が極端に国際競争力を欠いているので、一言にして言えば、船は必要だが日本国籍船はつくりがたい現況であり、これはいい悪いの問題ではなく、海運会社が私企業

である以上、自然とそうなつていかざるを得ないということとあります。

以上のごく情勢はきわめて厳しいのですが、私は日本船は多面的な意義を有するので、これ以上日本船比率を下げねばならないような事態を何とか回避して、日本船員の乗った日本船を日本商船隊の中核に据えていかねばならないと考えております。

貿易を国とするわが国の経済、社会においては、日本海運は海上輸送の大動脈を担う基幹産業であると考えております。この中において日本船は、まず第一に、日本商船隊の中核としての重要な使命と意義を果たしております。その第二としたしましては、安定輸送の意義であります。計画造船制度により建造された船は、長期にわたる安定的にかつ比較的低廉に必要物資の輸送を担うとしてまいりました。その第三は、万一の場合においてわが国が必要とする物資の輸送を担当する経済的安全保障の意義であります。その第四の意義は、雇用安定の意義であります。わが国には技術優秀な約四万人の外航海運船員がおりますが、この職域を極力確保するとともに、その技量を保存することもまた重要であります。その第五には、わが国周辺の海域における海上安全の確保と環境保全であります。この面で日本船が果たす意義も無視できません。なお諸外国においては、経済的意義に加え、国防上の観点からも自国海運を保持していく考え方がありと理解しております。

いずれにいたしましても、諸外国では、海運へ直接または造船を通じて間接の建造助成と税制面における保護措置がとられていた例が多く見られ、たとえばソ連船、すなわち資本費面、船員費面等において、自国海軍と渾然一体となつて自由主義圏海運秩序の混乱要因となつてソ連海運は別格といたしまして、イギリス、アメリカ、西独、フランス、ノルウェー等の諸国は、建造助成や融資に対する政府保証等の措置をとり、自国商船隊の保護育成を図つておりと理解しております。

さて、先ほど、日本の外航船は三千三百万総トンと申し上げましたが、私は将来とも最低限度この程度の規模の日本船を日本商船隊の中核として維持していきたいと考えております。そのためには、今後とも逐年老朽化する船舶を新しい技術を取り入れた近代船に代替建造していく必要があります。またLNG輸送等新しい分野において日本船を建造していく必要があります。いかに不況下であれ、船舶の代替が進められなければ、商船隊の規模は縮小、老朽化する一方であり、したがって、これを可能とするために、日本船を建造、維持し得る体制を整備して、船主の新造船建造意欲を喚起していただくことがぜひとも必要であると考へております。

このような観点から、利子補給の復活を初め、財政融資比率の引き上げなど、このたび御審議いただいている外航船舶の緊急整備措置は、国際競争力の欠如にあえぐ日本海運にとって、内容的にどれ一つ欠けてもつまらないものと考えております。

さて、いま一つの国際競争力回復の柱は、船員費の合理化であります。船員費上昇の原因は、船員賃金水準がわが国賃金労働者のそれと同様に、経済の高度成長を背景としてかなりの上昇を示しているのに加え、週休二日制の実施に伴う代償休暇など労働条件改善に伴って予備員の必要数が増え、さらには海外売船等により余剰船員が増加したことにあります。これに追い打ちをかけたかっこうになっておりますのが円高であります。

船員費の合理化は、第一義的にわれわれ海運労働自身の問題でありますので、われわれといたしましては、かねがねこのような船員費の圧縮を図るべく、労使の話し合いを鋭意詰めつつ、乗り組み定員の合理化、予備員率の引き下げを図るとともに、高度合理化船の建造、船内就労体制の見直しにより、時代の要請に即応した新船員制度の樹立に取り組んでいくところであります。

以上を申し述べてまいりましたが、われわれといたしましては、速やかに不況を克服し、かつ

一刻も早く日本船の国際競争力を回復し、わが国海運に課せられた使命を遂行したいと考えておりますので、諸先生方、今後一層の御支援、御鞭撻をお願いいたします。

私の説明を終えるに当たり、このような海運企業の現況にかんがみ、今回の法律案については一日も早く成立させていただくことを心よりお願い申し上げます。

終わります。ありがとうございました。

○委員長(三木忠雄君) ありがとうございます。

次に、真藤参考人をお願いいたします。

○参考人(真藤恒君) 造船工業会の会長の真藤でございます。

まず最初に、この間から造船が非常に悪くなりまして、いろいろお願いをしました一連の造船関係の助成法案その他お聞き入れたことにつきまして、まことにありがとうございます。

そういうことで、一応この造船の不況対策及び当面の需要喚起ということについていろいろやっていたいただきましたが、現在、いま船主協会の方からお話がありましたように、海運造船まだ不況の中にございまして、はかばかしいマーケットの回復はしておりません。ただこういうふうになりまして、われわれ同業者皆、ビークのときの造船の操業度の三分の一に落ちてしまし、生産制限を厳しく運輸大臣の指導のもとにやっております。ようやく一ころのような過当競争の場からは幾らか逃れることができて、いわゆるオーダーリーマーケットイングができる形になりつつあるところでございます。しかしながら、現状におきましてはこの三分の一近く落ちてしまった操業度を、オーダーリーマーケットイングで五十四年度、五十五年度の前半を操業していくのがやっとなことだといふ、まだ少し足らぬきみだという状態でございます。かてて加えまして、今日われわれの頭痛の種になっておりますのは、さつきお話が出ましたように、世界的な不安定な石油の需要供給のために、従来より船数のございまして六万トンないし八万トンぐらいのタンカーがこわす

かに出ておりますのを受注してございましていま申し上げたような状態になっておりますが、このマーケットも少し長い目で見ますとそう長く続きそうにはございせん。

それで私ども、御存じのように、こういう状態になりましたために同業者全部いろんな業務対策をやりました、三分の一に落ちてしまった操業度に見合うだけの人数にわれわれの組織の中の人間の数を、社内でも横断したりあるいは特別希望退職を募ったりいろんなことをいたしまして減らしたんでございすけれども、この減らして残った人間をなかつた状態にございすので、今後ともうにかつかつた状態にございすので、今後ともこのいま御審議いただいております計画造船の利子補給の問題をぜひ実現させていただかなければ、さらに第二段の人員の縮小ということをやらざるを得ない状態にございすのでございす。

そのほかに、なぜひお願ひいたさなければならぬことは、国々の船舶、たとえば海上保安庁あるいは防衛庁、その他地方自治体に相当船齢の古い船をまだ御使用中でございすので、こういうものをぜひこの次の予算の御編成のときに、代替建造なり何なりに特段の御配慮をいただきまして、われわれ業者の努力で縮小いたしました最小限度の造船部隊の人間の保持ということができるようにお願ひいたしたい、お願ひしなきやならぬという状態でございすので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

簡単にございすますが、全体の概況を申し上げます。

○委員長(三木忠雄君) ありがとうございます。

次に、村上参考人をお願いいたします。

○参考人(村上示行君) 全日本海員組合の組合長をしております村上でございます。

私は、海で働く船員の立場からこの改正法案に対する意見を申し上げます。この法案の趣旨は、利子補給制度の復活、拡充によりまして日本船の建造を図ろうとするものであると説明されておりますので、その限りにおいて私はこれに賛成する

ものであります。

御承知のとおり、太平洋戦争におきまして壊滅した日本海運を再建するためには、国の財政資金投入による計画造船が大いに力を発揮したのであります。これは日本経済と国民生活発展のためには必要不可欠であるとの基本認識があつたからであると思ひます。今日、構想不況と言われながら日本の海運はその存続が危ぶまれておりますが、日本海運が必要不可欠であるという基本認識につきましては大きな変化はないというふうで考へております。先ごろの運輸省の海運造船合理化審議会の中間取りまとめにおきまして、日本海運の意義というものが再確認されておるのであります。

そこで、厳しい国際競争にさらされておる日本海運を維持し発展させるためには、資本費の安い船をつくるという政策は当面の急務であらうかと思ひます。先進海運国におきましてもいづれも手厚い海運政策を実施しておるのであります。したがって、私はこの法案に賛成するものであります。同時にこの政策を効果あらしめるために、二三の希望を申し上げておきたいと思ひます。

その一つは、仕組み船の規制ということでありまして、せっかく日本船建造の道をつけていただきながら、果たして海運政策として成果が上がるのか、私ははなはだ疑問であると思ひます。海運審の中間取りまとめの中でも、過度の外国用船がないよう指導を強化すると述べておりますけれども、単なる指導ぐらいでは歯どめはできないということが過去の実績で証明されておると思ひます。東大の名誉教授村義太郎先生は、海運審の席上次のように述べておられます。

海運集約体制の欠陥は、外国用船についての規制がなかつたことである、今日の日本海運の危機は用船の失敗にある、スエズブームの後で船主は苦い経験をしたので、よもや失敗を繰り返すことにはあるまいと思つて集約のときに外国用船についての規制を設けなかつたけれども、船主はあ

敗をまた繰り返した、このように批判しておられるのであります。

申すまでもなく、仕組み船というのは船籍を外国に置いて、脱税と安全法規無視と低賃金によって利益を上げようとする国際道義に反する慣行であり、海難の多発や海洋汚染によつて批判されておるのであります。このような不正競争を放置し、ある意味では奨励しておいて、日本船を建造すると言つても、それは大きな矛盾に突き当たると思うのであります。したがつて、日本船建造の道をつけると同時に仕組み船の規制が必要であります。

次に、もう一つの希望を申し上げますが、今次国会に上程見送りとなりました海上運送法の一部改正案であります。これをぜひ早急に取り上げていただきたいと思ひます。発展途上国海運並びに東欧圏海運に対して何らかの対策が必要なのは世界の先進海運国の認めるところでありまして、日本海運存続のため海上運送法の改正は急務であると考えます。聞くところによりますと、外務省と運輸省の意見調整に手間取つて今国会は間に合なかつたといふことですが、日本商船隊の維持、発展のため、世界一の海運国らしく、もっと積極的な対応を希望するものであります。最後に、船員の雇用安定について希望を申し上げます。外航船主と全日本海運組合は船員の雇用安定について次のような確認を取り結んでおります。

今後の海運政策については、国民経済及び国民生活に必要な安定輸送力と日本船員の雇用安定を確保するため、適正規模の日本船船を保有する長期的、計画的な政策を求めるとを基調とする。すなわち、海運労使はこの基調に従つて労使協議会で具体的な雇用安定対策に取り組んできたのであります。この協議が必ずしも円滑に行われず、新造船の建造が低下をし、一方で仕組み船が増大をして日本船員の職場が縮小してまいりました。数字的に申し上げますと、外航二船主団体で昭和四十八年一月の所有船舶数九百七十六隻、

船員数四万七千名であつたものが、本年一月では六百九十四隻、船員数三万九千名になつております。つまり、この六年間で二百八十二隻の船舶が減少しております。これは一九〇%の減になります。船員の方は八千名の減少で、これは一七%の減になります。

このような減少は労使確認に違反する事態であります。組合としてはやむを得ず関連職域への出向や外国船への混合乗船にも協力してまいりました。海運審の中間取りまとめの中では、船員の子備員率は七三%にも達していると述べておりますが、これは船主が新造船や代船なしに海外売船を行つたため子備員率が高くなつたわけでありまして、しかしこれらの子備員も遊んでゐるというわけではなくて、それぞれ社外出向や外国船への混乗で働いておるのであります。したがつて、現実には海運審で指摘されておるような高い子備員率とはなつていないのであります。

なお、外国船への混乗といふのは、簡単なようであります。実は多くの問題を含んでおるのであります。職員を派遣して部員は発展途上国船員といふ場合が多いのであります。風俗、習慣の異なる途上国船員を指導して安全運航を図ることとは大変むずかしいことであります。しかし、私たちは生き残るためにこの苦難の道を受け入れておるのであります。それは日本海運が基幹産業として位置づけられ、日本船員による日本船といふ本隊が存続するといふことを信じているからであります。この本隊がなくなつて外国船への混乗ばかりといふことになれば、やがて船員のなり手はなくなると思ひます。海洋国家日本は一定の日本船が必要であり、日本船員の雇用不安は一時的なもの、必ずや雇用安定は得られると私たちは確信をしております。この確信の方向へ国の海運政策は進められねばならない、その第一歩がこの改正法案である、このような理解のもとに私はこの法案に賛成の意見を申し上げます。

なお、御参考までに、一、二の数字を申し上げておきたいと思ひますが、先進海運国に行つておる

船員費の助成についてであります。アメリカでは運航差額補助という形で船員費の約六〇%相当を補助しております。スウェーデンでは船員に対する特別税制という形でこれは船員賃金の約三〇%に相当しております。イギリスでは税金については本国を三十日以上離れておる船員については二五%の割引戻し金がございます。一年以上本国不在の場合には一〇〇%免税になっております。それから、次に海難の発生についてであります。この十年間の統計につきまして日本船と便宜置籍船の比率を見ますと、日本船一に対して便宜置籍船の海難は八・三、つまり八・三倍の海難を便宜置籍船は起こしておるということが数字的に明らかになっております。

また、海洋汚染の問題であります。日本船と外国船の油汚染発生率は、日本船を一とした場合外国船は七六に当たつております。このことは何を物語つておるかといふと、年間約三万トンの油のかたまり、油塊で、やがて外国船ばかりになつていけば日本の近海は汚染をされてしまつていふことを物語つておるのであります。

以上で私の意見を終わります。

○委員長(三木忠雄君) ありがとうございます。次に、地田参考人にお願ひいたします。

○参考人(地田知平君) 私、一橋大学の地田と申します。

いままで海運、造船及び船員組合の方々からそれぞれ詳しいお話がございましたので、私はその点をいささか略させていただきます。話が抽象的になるかも知れませんが、利子補給法のわれわれの理解する意味での理論づけといふことを申し上げたいと思つております。

それで、海運不況についてはたゞいま永井さんの方から非常に詳しいお話がございましたので繰り返す必要はないと思ひますが、ここで私が申し上げておきたいことは、この不況の中にいろいろな世界海運について変化が起きているといふことを申し上げます。その変化と申しますのは、いろいろもうすでに御承知のことと思ひますので繰り

返しませんが、国際情勢が非常に大きな変化をしてきているといふことでございます。

もう一点、日本の海運の場合について言いますと、そういう環境の変化のほかにいま一つよく言われますように、そしていまもそれぞれの参考人の方からお話がありましたように、日本船の構造的な弱点と申しますが、俗に国際競争力がなくなつたといふ表現でもつて言われておりますが、この点については、国際競争力についてはすぐ後でもつて申し上げますが、とにかく、そういう構造的な弱点があるといふことと出でたといふことでございまして、そして、その結果、先ほどからもお話がありますように、日本船が少なかつても絶対量では昭和五十二年ぐらゐから減少してきております。そのために、日本船に対して日本の国が期待している役割りといふものが十分に果たされなくなるおそれがあるといふ結果になつてゐるわけでございます。

そこで、私は日本の海運業自体としてもそうでありませうけれども、日本の政府として、政策の目標は結局この国際環境にどういふふうに対応していくかといふこと、それといふ一つは日本船の国際競争力を確保するといふことに尽きるかと思ふのであります。その場合の日本政府のかかわり方といふことについては後でまた幾らか抽象的に申し上げたいと思ひますが、ともあれ目標はそこに当面置かれなければならぬといふふうになつております。

構造的な弱点とは、いふことは、先ほどもお話ししましたように、俗に国際競争力の喪失といふことでもつて言われておりますけれども、国際競争力といふのは非常にあいまいな表現でございます。一体国際競争力といふのは何かといふことになりまして、われわれのわからないものでございまして、一言で言つて、私は市場に企業が生き残れる力、それが国際競争力であるといふふうになつております。したがらしまして、市場の状況が悪くなり、不景気が訪れますと、その市場に生き残る力の弱いものから次第に脱落していくといふことにな

るわけでございます。その意味では、今日の日本のいわゆる国際競争力というものが露呈してきましたのは、やはり過去にないような海運不況の結果であるというふうに考え、そして、国際競争力というものをいかなる場合にも維持するということは、結局どんな不況のもとでも生き残れるような力を培養するということに尽きるところであります。

そこで、国際競争力と言われるものの中身について少し申し上げておきたいと思うのでございますが、これは御承知のように、企業というのは総力でもって競争を営んでいるわけでございまして、したがっていまして、その中には経営者の経営能力というものもありまして、あるいはまたそれをバックアップするいろいろな機関の助力というものもあるかとも思うんでありますけれども、その中の一つの重要な要素は、これはコストであるというふうに考えることができます。これは一般の産業の場合と全く同じことだろうというふうに理解しております。

しかしながら、海運の場合には国際競争の対象となります。コストというのは、フルコスト、つまりコスト全体が対象になるわけではございません。そのうち国際的に優劣を決めるのは国際的に違うような費用だけでございます。

話がささか抽象的でございますけれども、一例を挙げますと、燃料費というものは、これは船が運航するためにぜひ必要なわけでございまして、この燃料費はどの国の船でもある港でもって補給すれば大体価格は同じでございます。もちろん、企業によって買い付けの仕方が違いますから幾らかの差はありますが、しかしながら、国際競争力を決定的に左右するようなコストではございません。

そこで、国際競争力の中でもって一番重要なものは何かと申しますと、これは海運業における慣習的な費用分類によりますと、船費というふうに言われているものでございます。この船費というのは要するに船を持ち、そしてその船を運航可能

な状態に置くために必要とする費用でございまして、その中には減価償却費も入りますし、あるいはまた金利も入ります。それから修繕費も入りますし、船員費も入りますし、あるいは保険料も入ります。いろいろ費用項目がございまして、その中でもって特に国際的に違うコストといえますと、結局は資本費と船員費の問題に帰着すると思っております。

そこで、ここまで申し上げると大体国際競争力というものを回復する方策というのはこれはもう方向がはっきりすると思われ。それは一つは資本費をなるべく安くつける、いま一つは船員費をなるべく安くつけるということでございます。

それからもう一つ考えられますのは、船員費と資本費というものは、ある意味では相関関係と申しますか、相関関係というのにはちよつと言葉が悪いですけれども、お互いに関連がある項目でございまして、これは一般の産業の場合においても全く同じでございまして、資本の費用に対して船員、労働力の費用、つまり賃金、あるいは賃金という言葉は適当でございせんどもって船員費というふうに申し上げております。あるいは労働費というふうに申し上げておりますけれども、その労働費が資本コストに比べて割りに高くなりますと、なるべく労働力を少なく使つて資本を多くするような生産の仕方に改めていくのが普通でございまして、これも一種の構造改革と考えて差し支へございません。その意味では日本の海運業はすでにかなり前からそういうことに着手しております。それを一言でもって表現いたしますと、資本集約的な船になるべく集中していくというところでございまして。

資本集約的な船と申しますのは、具体的に申し上げますと、たとえばコンテナ船であるとかあるいは大型の貨物船であるとか、あるいはまたLNG船であるとか、あるいはまた同じ形の船であってもなるべく労働力を少なく使うようなそういう船ということになるわけでございます。こういうものに改めていくということが考えられるわけ

でございます。

要するに、私が申し上げたいことは、国際競争力をつけていくためには、一つには資本費というものを安くすることが必要であらう、いま一つは労働費というものを安くすることが必要であらう。この労働費というのは賃金という意味では決してございせん。賃金は実は労働費の一部でございまして、それ以外にたかさんの付帯費用がかかっているわけでございまして、その全体を含めた上で安くするということでございます。そしていま一つは、なるべく資本集約的な船を持つように構造的に変えていくという、そういう三つの方法が考えられるわけでございます。

そのうち、先ほど申し上げましたように、すでに資本集約的な船の建造というのはかなり進んでおります。また将来もこういう船の建造に重点を置いていかなければならないということも、将来の資本費あるいは船員費のあり方から言つて当然だろうというふうに思われます。

いま一点は船員費の問題でございまして、これも、この主要な部分は労使間の交渉によって決まる性質のものでございまして、外部から特にそれに対して手を加えなければいけないという性質のものではございせん。むしろ、苦難の道はあつたにしても、それによって打開していくことが、それが将来の労働間の健全な発達にとつて望ましいことであり、かつまた企業の健全な発達にとつて望ましいことであると私は考えます。その結果、残るところはやはり資本費の減少ということになるわけでございまして。

そこで、私は本日の議題というふうに承っております。利子補給につきましまして、これはやはり資本費を引き下げるといふ意味を持つという点で日本船を維持する上で非常に重要であり、かつまた国際的な競争力を維持する上でもって重要な方策と考えているわけでございます。

もう一点、利子補給について申し上げたいと思うのでございますが、先ほどどなたから、いわゆる仕組み船という問題がございました。仕組み

船についてはここでもって詳しく申し上げる必要がございせんけれども、実は仕組み船をチャックする一つの方法として資本費を引き下げるといふ政策は考えられるということ、これは比較的注目されていないでございまして、そういう効果があるということを一つ申し上げておきたいと思つております。

そこで最後に、一体政府は利子補給でもって足りるかということについて申し上げておきたいと思つてございまして。で、もちろん政府の仕事としては、先ほど申し上げましたように、新しい国際環境に対応するような方策を考えたいということも、これも政府が指導的な立場をとらなければならぬと思つております。しかしながら、私は政府というのは、国際競争力を培養するということが必要であるならば、その条件づくりをすることにどうするべきである。それ以上政府の企業に対する干渉は、とりわけ海運業のように非常に経営の上でもって弾力性とそれから機動性を必要とするような産業では、むしろ政府の干渉というのは有害であつてはならないと確信しております。その意味で、当面は主要な一つの政策の柱としてはこれが考えられる。繰り返して申し上げますけれども、主要な一つの柱としては、利子補給ということが考えられるというふうに思つてございまして。

私、非常に話が抽象的でもっておわかりにくかつた点もあるかと思つております。時間の制約もございまして、また御質問でもあれば詳しく申し上げます。

以上でございまして。

○委員長(三本忠雄君) ありがとうございます。

以上で参考人の方々の御意見の開陳は終了いたしました。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○青木新次君 永井会長にお伺いしたいと思つておりますが、時間がございせんから、ひとつ端的に結論を申し上げていただいた方がい

と思つてあります。

今回の利子補給によるものを含めて計画造船が七十万トンと三十万トンと、こういう区切りになつてゐるわけで、合計百万トンでありますけれども、業界として、先ほども言われましたように、なかなかこの計画造船の実態が予定されたよりも実際はいままでのデータで少なくなつてゐると、こういう中にあるわけですが、今回の利子補給によつて相当な建造意欲が出てくるのかどうか、この点もひとつ端的にお伺ひしたいと思ひます。

それから、さらに永井さんにお伺ひしたいと思ひますのは、純増分として、あなたのお話を前にちよつと読んだことがあるわけでありすが、欧州航路のコンテナ化によるもの二隻のほかは老朽船の代替建造だということに言われたのを覚えてゐるんですが、これはたとえば村上組合長さんのおっしゃつたように、たとえば二十五人乗り、これは最低だと思つてありますすが、二十五人乗りの船が十八人になりますならば、かゝつて予備員がふえるんですね。日本の船を何としてもふやすということが必要なんでありまして、外国用船をつぶして日本船をふやすということでない、実はいけないと思つてあります。そういう意味で、海運審の答申を踏まえて長期的抜本的なものを急ぐべきだと思つてありますすが、この点について御意見を伺ひたいと思ひます。

それから、村上参考人にお伺ひしたいと思ふのでありますが、船員費を中心とするコスト増が日本船の国際競争力低下の原因と言われているのでありますけれども、海運対策部会の小委員会報告書では「船員費を極力低減する。」というように言われているんですが、そうすると予備員と乗組員定員数のあり方などを含めまして必要措置を労使間で協議するにしても、大変な一昭和四十四年当時には四二・三％であつたのが、今日、昭和五十二年ではもうすでに七三％ぐらゐに予備員率がなつてきているということに

なりまして、これは大変な事態になると思つてあります。労使間で具体化する決意といひますが、その点を村上参考人と永井会長にもこのことをひとつ触れていただきたい。

それから、地田先生にお伺ひしたいと思つてあります。船員費の低減についていまお話がありましたし、資本費についてはこの利子補給で相当下げることができると。船員費の問題は、これはもう労使間で介入することは問題であるけれども、小委員会の報告では、「これを可能とするための船員政策上の諸対策が講ぜられることが必要」だといふのであります。今回の利子補給法は、小委員会の報告に言う資本費の低減を満足させるだけのものではあつていいのかどうかという点についても、船員費との関連でひとつ波及効果をさして、船員費だけの低減というふうな問題等について、ある意味で非常に予備員がふえてきて問題なので、その方向で船員の雇用というふうな問題を含めた中で救済する方向にこれといふかなきやいけないというふうに考へてゐるんですが、その点についての御意見を伺ひたいと思ひます。こゝろ思つてゐるんであります。

以上です。

○参考人(永井典彦君) 青木先生の御質問にお答えいたします。まず、今回の措置によつて建造意欲が沸くかどうかという御質問に対する当方の考へ方でございますが、新しい船をつくる場合には、その船が国際競争力を持った船であるかどうかということがまずわれわれ私企業の立場において検討する最初の基本的なポイントでございます。今回の措置が実現されましたならば、先ほど地田先生のおっしゃつたように、いわゆる船員費と資本費両方の問題点につきまして、資本費の方では何とか他の外国のコストと競争できる範囲にまで下がつてくる。あとは船員費の問題でございますが、これも現在の情勢に合はして労使間で鋭意打ち合わせをしておりますので、何とか結論が出るということ我希望しておりますので、そうした場合には国際

競争力を持った船が今回の措置によつてつくれると存じますので、そういういたしますと建造意欲は相当沸き上がつてくるものと確信しております。具体的には何トンぐらゐ出るかということには非常にむづかしい御質問でございますが、いまはつきりわかりませんが、少なくとも七十万トン以上のものは出るのではないかと、個人的にはそう思ひます。

二番目の御質問の老朽船の代替建造その他でございますが、今度つくります船がいわゆる合理化船となりまして、現在三十人前後乗つております船が、十八人とかどうかかわりませんが、十八人前後にまで乗組員の数が減少できる船ができるといふと、その船の競争力というものは相当強化されます。あとは予備員費の問題がございまして、それも打ち合わせの結果ある程度の理解を得られまして、ある程度予備員の減少が図れるといたしますと、船員費全体のコスト減になり、その船の競争力が出てまいりますので、そうなりますと、いわゆるいま外国用船をしてゐる船を、いわゆる仕組みの船を買ひ戻しまして、それに日本船員を乗せて日本船にするということも将来出てまいるとわれわれは確信しております。

以上でございます。

○参考人(村上行示君) 現在労使間で政策協議会を設けまして、雇用安定を中心にした労働条件の見直し等にも取り組んでおります。長期的には船員制度の抜本的な改革を行うという方向で対処をしてまいりたいというふうに考へております。

○参考人(地田知平君) 私に与えられました御質問は、一つは資本費の減少だけでいいかということと、それから雇用の問題をどうするか、こういう御質問であつたと思つてますが、前者につきましては、私ちよつと先ほど申し忘れましたけれども、海運審の小委員会報告にもありますように、資本費だけあるいは船員費だけというやり方ではとても国際競争力にはつかないのではないかと、私、これは数字は大変あいまいなことである。頭の中にある範囲のこと

で、間違つてゐるかも知れませんが、そううんと大きな間違いはないんでないかと思つてますが、大体船員費が、船の種類等々によつても違ひますけれども、先ほど申し上げました船費の五％ぐらゐを占めてゐるんでないだろうか。資本費は二〇％ということでございます。その程度じゃないかというふうに思つてゐます。そうしますと、仮に資本費を一〇％下げたところでも全体の船費のうちでは二％、そして二〇％下げたところでも四％、あるいは三〇％下げたところでも六％、あるいは四〇％下げたところでも八％、というふうな割合で、運賃がその水準で決まつてゐるような船とコストの違ひは大体三対一というふうになつてゐるというふうな間にあります。が、もしもそれが真実であるとするならば、この船員費を五％に数字の上では下げなければいけないことにならうかと思ひます。しかしながら、私先ほど申し上げましたように、国際競争力というのは費用だけで決まるものではないかもしれません。そのほか経営能力その他いろいろありますから、必ずしもここまで下げなければいけないということは申しません。もっと高くてもいいと思ふんですけれども、しかしながら、資本費だけ、船員費だけではとうていコストの上での国際競争力を回復することには十分でないといふことは言えると思つてゐます。

それから、第二番目の雇用の問題でございますけれども、これはただいま労使間の交渉が続いてゐるというふうに私承知しておりますので、余りこの点について申し上げたいとは思ひません。余りけれども、やはり基本的には労使の努力というところがあるだろうと思つてゐます。そのほか、また必要とあれば国の助力が必要だろうというふうには思ひますが、ただ、私いろいろなところでもつて陸上産業等を見ても、不況になりまして労使両方、一方的に利益になるような解決策というのはいり得ない。どうやって損を少なくするかということが問題だろうと思つ

んです。つまり使用者側にしても労働者側にしても、どうやって損を少なくするかということに私は尽きるんじゃないかというふうに思うんですが、これはあるいは間違っているかも知れませんが、これはあるいは間違っているかも知れませんが、一応私の現在考えているところを申し上げて、ただいま労使の交渉が続いておりますので、その点御勘弁願いたいと思います。

以上でございます。

○磯山篤君 最初、永井参考人にお伺いするわけですが、先ほどお話があった問題に関連をするわけですが、これから利子補給をして造船に当たると言う問題が片方であるわけです。しかし、政策的に言うとならば造船を買い戻すという問題もあるわけですね。すでに、輸出入銀行の緊急外貨貸し付けの数字を見ても、三十隻前後ぐらいの分量の金が準備されているというふうに見えているわけですね。

そうしますと、まあ解体の問題もありますけれども、利子補給をして造船をする造船計画と、国のその買い戻しの仕組みの展望というものを十分に持たないと、また似たような問題が起きるわけですが、永井参考人及び真藤参考人に、その辺の、ここの二年展望してみようというふうにお考えになっているのかということとをまず最初にお伺いをします。

それから、仕組み船の、あるいは便宜置籍船のお話が繰り返してあるわけですが、先ほどの運輸大臣の提案理由は、私は少しこれは説明が十分でなかったと見るわけですが、国際競争力が落ちてきたから外国用船に依存する度合いが強くなったというふうな説明をされていますけれども、歴史的に、あるいは数字を具体的にみると、まあそこは資本主義の商売ですから、もうかる方に手をつけるということ、仕組み船あるいは便宜置籍船に政策の重点を全部かけて、それで国際競争力というものをみずから落ちてしまったというふうな、数字を具体的に見れば、年度ごとに追ってみればそういうふうに見えるわけですね。その意味で

言くと、船主協会も相当の責任を負わなきゃならないと思うんですね。責任をどうこうという議論をするつもりはありませんけれども、かようなことになった一部は負っていたかなきゃならぬ問題だというふうな思われるわけですね。

それから当然仕組み船、まあ用船の問題について、相当規制をこれから国際的に提案をしていかなければ、ますます日本海運としては国際競争力を弱めてしまふ。いまのようなやり方をしておきましても、国際競争力よりも便宜置籍あるいは用船との関係で、これまた数字を見ればはつきりしますけれども、用船との関係で国際競争力が落ちていくわけですね。皆さん方が発行されております本をしばしば読んでみますと、日本の船員費三に対して用船の方は一だというふうな言われているわけですね。その三には、皆さん方も重要なかかわり合いがあったわけですから、この便宜置籍船、用船の問題について、安全の問題あるいは海上の環境保全というふうな広い分野から言ってみて、この辺で十分反省をして、国際的な何か問題の提起をしてしかるべきではないだろうか。これは日本ですからこういう議論が行われているわけですが、アメリカなりイギリスなりその他同じような状況になれば、また相手の国から同じような問題提起がされるのは当然だと思われませんか。そのことについてのお考えを伺います。

それから、村上参考人にお伺いするわけですが、国会としてはいろいろな状況を考えまして、去年おとし、いろいろな雇用に関する法律、政策というものをつくったわけですね。一例ですけれども、例の雇用センターというふうなものもあるわけですね。これは海員組合だけの問題ではない。総合的な協力によって雇用の拡大というものを図るわけですが、国会がいろいろな法律をつくったにもかかわらず、数字の上では余り前向きな雇用というふうな状況になっていないんですが、海員組合からながめられて、雇用の問題についてもう少しこういう点を考えてくれるならば促進がされるであろうとか、あるいは知恵がわくのではない

だろうかというふうな御意見があれば、ひとつお伺いをしたいというふうに思います。

それから、地田先生にお伺いをしますが、政府としてやるべきことは、まあ余り具体的なことにはないかというお話があったわけですが、その一つの方法として造船の場合に利子補給というのものが、先生が専門的な分野から考えてみまして、環境整備上特に国会として考えなければならぬ主要な問題点といえますか、特徴点というものが、ひとつ教えていただきたいと思います。

○参考人(永井典彦君) 磯山先生の御質問、私に對しては三つあったと了解いたします。

最初の御質問は、新造船並びに仕組み船の買い戻し等の将来の展望はどうだろうかというお話でございまして、仕組み船と申しましていろいろ種類がございまして、外国の船会社と仕組んでいては買い戻しができません。それからまた、その仕組み船に對して金融をしております金融機関の了解もありませんし、それから、それに現在乗っております船員の雇用契約というものもございまして、仕組み船を日本の都合のためにどんどんどんすべてをキャンセルして買い戻すということはなかなか困難でございまして、一応の仕組み船の買い戻しには限度がございまして、したがって、今後はある程度新造船によりまして代替建造をやつていかざるを得ないのじゃないかというふうには私は考えております。

それから二番目の国際競争力の低下は、むしろ仕組み船をやつたから競争力が低下したのじゃないか、それに対して船主協会も責任を負えというお話と存じます。

われわれが国際海運のもとで営業しておりますときに一番必要なのは、すなわち非常に抽象的な言葉でございまして、いわゆる国際競争力でござい

います。一番端的に申し上げますと、一つの船の運航コストというものがまず最初の国際競争力になつてくるわけがございまして、その一つの船の運航コストが外国の船の運航コストと比べて非常に高い場合には、その船は国際競争力がないということが断言できるわけがございまして、すなわち運賃というものは世界共通の一本の運賃でございまして、一つの運賃に對してコストの高い船と安い船とが競争いたします場合は、当然高い船は負けるといふのは自明の理でございまして、いままでの日本海運におきましては、いろんな理由によりまして日本船の一艘当たりのコストが非常に高くなつてまいりましたので、いわゆる仕組み船をいたしましてコストの安い船をまけて使ひまして、一つの会社の全体のフリーボードのコストをアベレージダウンしてやつたという意味もございまして、したがって、仕組み船をやつたから国際競争力がかえつて逆に低下したのではないかというの、必ずしもそうではないと私は考えております。

それから、国際的に提議をしたかどうかという御趣旨がちょっと私にはよくわからなかつたのでございまして、要するに、われわれといたしましては世界の海運の秩序がいま非常に乱れつつあります。したがって、その秩序を取り返して健全な世界海運というものををつくり上げるためには現状のままではまいりませんので、何か一つ秩序をつくり上げる基盤となる考え方ををつくり上げる必要があるというふうなわれわれ考えております。たとえば、現在マニラのUNCTADで論議されたいと思つて、同盟行動憲章というものを日本が批准いたしましたので、一日も早く世界の定期航路の一つの基準というふうな意味の国際条約にできれば、これも世界海運の秩序を回復する一助になるんじゃないかと思つて、そういう意味におきます国際的な日本の主導というものは今後とも重要でございまして、それを心がけて動いてい

○参考人(眞藤恒君) まことに失礼でございますが、私に対する御質問のポイントをちよつと了解し損ないましたので、お差し支えなければもう一遍繰り返していただきたいと思います。

○磯山篤君 簡単に申し上げますと、国の政策としては仕組みの買戻しという問題があるわけですが、船舶を日本の国籍にし、それから日本船員を配乗するという問題も片方あるわけですね。片方では造船をする。その造船に対して利子の補給を行う。日本の船舶量全体から言えば、ある意味で言えば矛盾をする問題です。できるだけ調整をしよう、集約をしようというときに、国の政策と皆さんの政策がここでもぶつかり合いになるもので、仕組みの買戻しのこれからの展望と、これからの造船の計画との調整はどういうふうになされるのか、そういう問題です。

○参考人(眞藤恒君) わかりました。私どもの立場から申し上げますと、仕組みの船でありましても、実質は日本の海運の経営能力の中で動いているものでございます。たとえそれをお買い戻しになりましたとしても、それが日本の海運全体の経営能力の邪魔になるというものじゃないというふうに考えますので、一向差し支えないと考えます。

○参考人(村上行示君) 一昨年議員立法の形で船特法を制定していただきました感謝をしております。余り成果が上がっていないんじゃないかということもございますけれども、これは外国船主からいろいろ引き合いはたくさん来ておるわけでありまして、安売りをしたんでは何をしておるかかわからぬことになっておりますので、やはり適正な労働条件で紹介をしていきたいということで、日本船員の優秀性というものが認められて漸次外国船主に対する紹介もふえていくというふうに思っております。

なお、特に部員を教育をいたしまして免状を取らせて外国船に乗せるということが、部員が余っている現状から考えまして非常に必要でありまして、そういう意味でいま教育という面についてい

ろい努力をしております。そういう点につきまして、またいろいろ国の御理解も仰ぎたいというふうに考えております。

○参考人(地田知平君) 政府のなすべきことというところでございますが、先ほど申し上げましたように、一つはやはり国際問題にどうやって対処していくか、日本の海運業の維持のためにどうやって対処していくかというところが非常に大きな重点だろうと思っております。そのほか、海運造船審議会の小委員会報告にもありますように、税制の問題もあろうかと思っております。さらに各種の法律、とりわけ労働法について、やはり事情に合うように、そのときどきの状況を考慮した上でどう調整していく必要があるかというふうに思います。

○瀬谷英行君 村上参考人に一つ伺いをしたいのですが、仕組みの規制を希望されておりましたけれども、これを奨励をしてきたんじゃないかというお話がございました。一体奨励をしたのはだれなのか、これを規制をするすべしだというのが規制をしなければならぬのかという問題。それから海上運送法改正についての希望を述べられましたが、どういう方向でもって具体的にどういうふうにしてほしいというふうに希望されておるのか。その点をお伺いしたいと思います。

○参考人(村上行示君) 仕組みの規制につきましては、やはり政府が一定の考え方で船主を指導すべきであらうというふうに考えます。奨励といふのは、やはり船主が仕組みの船をつくるという方向を奨励してきたということがやはりとりもなおさず一つの奨励の形になってきたんではないかというふうに思っております。

それから、海上運送法の改正につきましては、いまUNCTADの場でもいろいろ議論をされておりますが、そういう方向で日本国としても対応を考えてもらいたいというふうに思っております。

○太田淳夫君 それでは永井参考人に質問させていただきますが、衆議院においても参考人として御出席をされてそのときに御意見を陳陳されていらつしやいます。船主協会では、本当のことを言うとは日本船をつくりたくない、こういう意味のことも御発言があったように聞いておりますが、これは利子補給をやつてもやはり外国用船をつくらなければならない、こういうお考えかどうか、ひとつお聞きしたいと思います。

それから二点目は、船腹過剰ということですが、その実態はどのような実態でございましょうか。また、いつごろこれはバランスするものと考えられるのか、あるいはそのバランスする船腹量というのは一体どの程度の量を考へてみるかということですが、それから三点目は、海運審の海運対策部会小委員会ではこういうような意見を述べておるわけですが、「今後長期にわたる日本の外航海運のあり方を明らかにするために、従来のごとく、極力多くの日本船を建造しこれを保持し何らかの新しい見地に立つてこれを判断する必要がある」と、こういうふうに述べているわけですが、これに對してどのようにお考えになられるか、その点をお聞かせしたいと思います。

それから、先ほどから国際競争力の回復ということがいろいろと議題になっておりますが、この利子補給をすることによって国際競争力の回復と安い船をつくりそのコストを下げるのか、それとも、船員コストが高いと言われているのか、それによつてこの穴埋めをするという考えなのか、その辺の点をお聞きしたいと思います。

次に、村上参考人にお聞きしたいことは、日本船のコストのうち外国船に比較して著しく不利である船員費を極力低減する、このため、予備員あるいは乗組員定員数のあり方などを含めた対策がこれには必要であるという御意見もあるわけですが、この点についての考え方、また対策があったらお聞かせしたいと思います。

地田参考人につきましては、いま同僚議員から御質問があった点と重なりますが、国際情勢の変

化ということが非常にこの日本の海運業界にとりましても将来を展望する際におきましても大きな意味がございまして、中東紛争等の問題の影響等もありませんが、先生の今後の国際情勢の見通しについてちよつとお尋ねしたいと思います。

それから、永井参考人にもう一点だけお聞きしたいんですが、ソ連及び東欧圏あるいは発展途上国の海運が最近やはり日本の海運にとりまして非常に大きな影響を与えておると、こういうことでございまして、この影響、具体的な例がありましたらお願いしたい、対策に対する御要望がありましたらお聞かせしたいと思います。

以上です。

○参考人(永井典彦君) 太田先生の御質問に對してお答えいたします。

日本船をつくりたくないという断定的な表現で申し上げたわけじゃないと思ひますが、利子補給がでる前の情勢では日本船をつくるのに非常に困難であるという状態がございました。このたび利子補給制度が実現されるといふことは、たとへば、少なくとも資本費の面においては諸外国と、若干まだ不十分とは思ひますが、ひけをとらない程度の助成になるわけでございますので、あとは船員費の問題につきましまして、組合と協力いたしまして、うんと国際競争のできる船がでる上があると存じますので、今後は新造船ができるようにならばついていきたいと思ひます。

それから、二番目の御質問の船腹過剰の状態でございますが、たとえばタンカーは昨年末の状況では全世界で約三億五千万重量トンございまして、それに対して実需必要とする量は二億六千万トンでございまして、九千万トン、約一億トンが過剰になっております。また、タンカー以外のいわゆるドライカーゴ貨物船の分野におきましても、同じく五十三年末の状況では一億四千万トンぐらゐるのでございまして、実際に必要の量は一億一千万トンぐらゐるのでございまして、これまた三千万トンぐらゐる余剰になっております。この解消は今後三年ないし四年は、私、不可

能ではないかというふうに個人的には思っております。

それから、この利子補給が実現されたならば、それによって得た助成金を船員費の穴埋めに使うのかというお話でございましたが、そういう意図は毛頭持っておりません。すなわち、利子補給だけでは国際競争力はまだ確保できない、利子補給と同時に船員費の合理化を図りまして、そのある程度の実現ができましたならば初めて船の建造が可能となるのでございますので、その場合には補給金額を船員費の方に回すということなしに船がつくれるというふうに私は考えております。

それからその次の御質問を聞き漏らしましたのでちよつと飛ばさせていただきますが、ソ連船、発展途上国の海運の状況でございますが、ソ連船はいわゆる国営海運でございますが、コストがあつてなきがごとき状況でございます。そのソ連船が全世界にわたりまして定期航路に進出してまいりました。ある航路におきましては運賃を同盟のレートの四〇％近く下げて営業をやっております。全荷動きの一五％ぐらいをソ連船が確保しているというところがたくさんございます。これに對しまして先進海運諸国——日本も含めましてでございますが、共同いたしまして對抗策を考えているわけでございますが、何分強力なソ連の国営海運でございますので、なかなか適確な對抗手段が現在のところなくて、われわれとしては悩んでいる次第でございます。

それから、発展途上国の方の海運の活動はまたソ連とはちよつと異質でございますが、すなわち、発展途上国におきましては、その国の外貨獲得とかその国の国威の宣揚のために海運を持つという考えが非常に濃厚でございます。それでそういう国々が船を持っております。これに對しまして、そういう国々は非常に強力に援助いたしまして、たとえばその国に輸出入される品物の五〇％、少なくとも五〇％はその自国の海運によらなさいいけないというようなことを法規制いたしまして、積み荷のコントロールをするというようなことをやっております。

やっております。これに對しまして、発展途上国に對する問題につきましては一昨年でございまして、対抗法を立法していただきまして、こういう国に對しては日本としても同じような手段を講じてそういう国に對して對抗策をとるという法律ができております。ただ、ソ連に對してはできていないわけでございますが、ソ連それから発展途上国ひつくるめまして、今度海上運送法の改正という形で對抗をすることができるような法改正をしていただきたいというふうに実は考えておつたわけでございます。

と申しますのは、現在UNCTADで討議されております同盟行動憲章——同盟というのは運賃同盟でございますが、運賃同盟の行動憲章が批准されまして、国際条約になりますと、これによりまして同盟に入っております定期航路の船々は非常にいろいろな規制を受けるわけでございます。それに対して同盟に入つてない船が自由奔放に、勝手気ままな営業をするというところは明らかに不公平でございますので、その場合には同盟に入つていない船、それがソ連船であろうと発展途上国の船であろうと、全部ひつくるめまして、そういう船をある程度の規制下に置くということが海上運送法の改正によつてできるようになっていただきたいというのがわれわれの希望でございます。

以上でございます。

○参考人(村上行示君) 船員のコストということ、日本船のコストということがよく言われるわけでありまして、私もまあ経済性というものを無視することができませんので、必要なものは就労体制や船員制度の合理化ということには取り組んでおりますけれども、まあ発展途上国の船員との人員比較等でコスト論を言われても、それはもう、そういうことは真つ当な議論じゃないというふうに私も考えているわけでありまして、それから、船員の子備員の増加でありますけれども、これも先ほど申し上げましたように、まあ新しい船をつくらずに海外売船をしたために職場

が減少して、予備員がふえたわけでありまして、そこであらう、そういう人も別に現在遊ばしておるわけじゃありませんで、それぞれいろんな形で働いておるわけでありまして、そういう点についてはやはり職域の確保という面での対応を考えていく必要があるというふうに思っております。

なお、まあコスト、コストと言われますれば、日本船と外国船の比較をした場合、やはり先ほど申し上げましたように、海難の問題なり海洋汚染の問題なり、そういう問題を考えた場合、やはり日本船員の有用性というものがあつてはなにか、これは明確にコストの上では出てこないかもしれませんが、そういう点をもつとやっぱり考えてもらいたいというふうに思っております。

○参考人(地田知平君) 私に對する御質問は、国際情勢一般の変化ということではないというふうな理解しておりますし、また、世界情勢一般の変化でありますならばもつと適当な方がおられると思ひますので、そこに譲りまして、海運についての関連でもつて申し上げますと、私も私なりの判断ですけれども、国際的にいま一番問題なのはやはり南北問題だろうと思ひます。その影響の一環としてやっぱり海運の南北問題ということが考えられる。先ほど例にお挙げになりました中東情勢も、広い意味ではやっぱり南北、南の国が抱える政治情勢のあらわれと考えて差し支えないと思ひますけれども、まあそういうことから北問題を中心にしてきわめて大きな展開を遂げていくであろうというふうに思ひます。で、まあ一言申し上げるとそれで尽きると思ひますけれども、ただ問題は、日本全体としての南北問題に對する中で海運をどういうふうに位置づけていくかということが非常に大きな問題だろうというふうに思ひますけれども、ただ南北問題の一般について、あるいは海運における南北問題についての将来の展望ということになりますと、非常に不確定要素が多いので、いますぐどこでもつて明確に

どうということは言えないと思ひますが、その点御了承願ひたいと思ひます。

以上でございます。

○内藤功君 村上参考人にまずお伺いをします。いわゆる高度合理化船あるいはまあ超合理化船と言われておりますものがどういふふうなものになるか、いろいろと議論がおりますが、二十六人の人間を十八人で運用するということが言われておる。現在のまあ雇用不安が増大をしておるといふ中で、またいろんな海難事故が頻発しておるといふ状況の中で、海員組合の委員長としての村上参考人がこの点についてどういふお考えをお持ちかということをお聞きしたいと思ひます。

それから二点目は、技術革新に伴う部員の再教育というものが現状におきましてどのように進められておるかという進みぐあいですね、特にこの中年あるいはまあ中年と言つてもいいですが、中高年の方々の再教育というのは非常に困難があると思ひますが、この点はいかがでありますか。

三点目は、現行船員法の七十条、甲板部員の定数問題、これについてのお考えがございましたらお話しを願ひたい。

永井参考人に一点お伺ひいたします。

先ほどから御議論のありました仕組み船、チャーターバック船など、便宜置籍船あるいはマルシッブの問題、規制せよという意見も相当強く言われております。このまま放置してよいというふうにはならぬと思ひますが、この規制論について永井さんのお考え、特に何らの規制も要らないと、何らの規制も不要だと、こう言われるのか、そうではないのかという点についてお伺ひしたい。

以上です。

○参考人(村上行示君) 船舶の就労体制の合理化につきましては、やはり現行の法体系の中で考える場合には、現行の法律を守るような形の定員が必要でありまして、安全と労働時間の確保という

形で対応していかなければならぬというふうに思いますが、将来的にはやはり船員制度全般の改革という中でこういう問題にも取り組んでいきたいというふうに考えております。

それから技術革新に伴う部員の教育問題につきましても、いろいろむづかしい点もございますけれども、現在やはり日本の船員は大変優秀でありまして、大半がやはり海員学校を卒業しておられるという形で、基礎的な教養も持っておりますので、いろいろな再教育の場を提供すれば、非常に希望者も多くて効果も上がるとおもうふうに考えております。

それから船員法七十条につきましては、この船員法という法律自身が、一九四六年の国際条約に基づいてできております非常に古い形法律でありまして、この七十条だけにこだわるのではなくて、やはり船員法全体をもっといまの新しい国際条約に合致するような方向に変えていくと、そういう中で船員の労働時間の問題、休暇の問題、そういう問題にも取り組んでいく必要があるんじゃないかと、そういう労働時間、休暇との関連で定員の問題も決まってくるというふうに思っております。

○参考人(永井典彦君) いま内藤先生の御質問の中に、仕組み船、チャーターバック船、便宜置籍船、マルシップというふうにおっしゃいましたのでございますが、これは若干のおの性質が違つたものを持っているわけでございます。いわゆる便宜置籍船といふのは、日本以外の国、たとえばギリシャとかアメリカ、そういうところが純然たる経済的な目的のために、非常に質の悪い船をたとえぱりベリヤ、パナマ籍にしてそれを運航するといふような傾向が便宜置籍船には多いのでございまして、これに對しましては、非常に航海にも危険を伴いますし、いろいろな海上汚染問題その他もございしますので、そういう意味の便宜置籍船に對しましてはある程度の規制というものが私は必要でないかと存じます。ただし、仕組み船と申しますのは、建造の段階から日本の船主が日本の

造船所とよく打ち合わせをいたしまして、目を光らせておりますので、それほど、いわゆるサブスタンダードといふような、クラスの低い船は通常ございせん。したがって、先ほど申し上げましたようなゆる便置籍船というふうなものが持つております非常に危ないものはこの仕組み船には私はないと確信しているわけでございまして、そういう意味においては、便宜置籍船と仕組み船とはちよつと違つてございまして、これを規制するといふことについては、どうして各船主が仕組み船に走つたのか、チャーターバックをしなけりやならなくなつたのかという原因、この原因を解消したならばひとりでに仕組み船といふものはなくなつていくものであらうと存じます。したがって、その原因を解消せずして仕組み船をすることだけを法律その他でがっちり規制するといふことは非常に困難であります。またそれは得策ではないと私は考えております。

以上でございまして。

○内藤功君 いまの村上さんのお答えの中で、中・高年の問題にお答えがまだ出ていないように思ふんですが、さつきのお答えの中に含まれていて、この御趣旨なら私はそれでよろしいんですが、特にございまして再度伺いたい。

○参考人(村上行示君) 中・高年の再教育といふことも大変むづかしい問題でありますけれども、これは海員資格を取らせる方向なり、あるいは技能資格を取らせる方向なり、いろいろな形で資格を取らせる教育をして、それぞれこれからの職域確保に伴う働く場を見つけていきたいというふうに考えているわけであります。

○柳澤謙造君 永井参考人にお尋ねしてまいります。

一番目は、先ほど外国用船が五〇%がらみふえてきている、だが日本商船三千三百万トンは確保していきなさいという御意見がありました。この資料で見ましても、昭和四十八年から五十三年のこの五年間の推移、これを見ますと、日本商船隊そのものは千六百九十八万総トンふえている

わけですね。しかし、その中で内訳を見れば、日本船はわずかに二百四十一万トン、外国用船が千四百五十八万トン、外国用船の方が六倍の割合でふえてきているわけなんです。先ほど三千三百万総トンは確保したいと言つていられるけれども、二つうような情勢で果たしてそれができるのかどうだろうか。私が心配しますのは、いまのような状態であつたならば日本海運といふものはアメリカ海運の二の舞になつてしまはせぬかという危惧なんです。その辺についてどういふお考えを持てられているかというところが一番目の質問です。

それから二番目は、昨年の秋ごろから国際的に係船が大幅減つてきました。タンカーの方もカーゴの方もです。この辺はこれで定着をしていくのか、それともまた変化が起きるのか。その辺についてどういふ見通しをお持ちかということが二番目の質問です。

それから三番目は、まあ実質的には日本が世界一の海運国であるはずなんです。ところが、世界一の海運国であるにもかかわらず客船というものは一杯も持つていないんですが、客船をお持ちになつて運航するといふお考えはないのかあるのか。その三点御質問いたします。

○参考人(永井典彦君) 確かに柳澤先生の御指摘のとおり、四十八年から五十三年にかけて日本の国旗を上げた日本船の増加率は非常に少なく、外国用船がふえてまいりました。その結果、日本商船隊の外国用船に占める割合が五〇%弱になつてつたといふわけでございまして、これは確かにいま先生もおっしゃいましたように、このままだとどんどんまいりますと日本籍船が減りまして外国用船ばかりになつてしまふということになります。日本の経済、安全保障の意味におきましても非常に危ない状況になつてまいりますので、われわれの方をいたしましては、できるだけ今後日本船を確保いたしまして、少なくとも三千三百万トンぐらゐは確保いたしまして、日本商船隊の中で外国用船——この外国用船といふのは、どうしてもやっぱり荷動きに変動がございま

すので、そのバッファとして必要でございまして、ゼロというわけにはまいりませんが、外国用船の比率を下げまして日本船を維持していきなさいと考へております。日本の国はアメリカのように自給自足できる国ではございせん。食糧さえも外国から船によつて運んでこなきゃならぬ国でございまして、そういう意味におきまして、日本船の意義と責任をわれわれは十分に自覚しておりますので、今後ともそういうおそれがないように努力していきたいと考えております。

それから係船が減る状況は、確かに減つてはいるわけでございまして、しかし、なぜ減るのかということがちよつとわれわれにもよくわからない。すなわち、マクロに見ました船腹の需給状況は、先ほど申し上げましたようにタンカーで約一億トン余つてゐる、それから一般の貨物船で約三千万トン余つてゐる。タンカーで三割、一般貨物船で二割余つてゐるわけでございまして、こういう状況の中で係船が減つてくるというのはちよつとわからないのでございまして、ただ、一億トン余つてゐる、三千三百万トン余つてゐるというものは全くマクロの観察でございまして、いろいろ船型によりまして違つたマーケットが形成されておりますので、そのおのおの違つたマーケットの中で非常に船の不足している部分がある。たまたまその船型の船が係船されておる、それを解除するといふようなことによつて係船が減つてゐるんじゃないか。それからまた長いこと係船いたしますと船の傷みがひどくなりまして、将来それを金をかけてまた運航できるようにするといふことは非常に経済的に困難になりますので、適当なところで係船をスクラップにする、そういうふうなことで係船が減つてゐるんじゃないかといふふうに思ひます。原因が、実はいま申し上げましたようにはつきりしないのでございまして、その見通しも実はきましても係船の量は大体現在程度で、余りふえもしないけれども、徐々に減つていく形じゃないかといふふうに推察いたします。これは全くわか

らないんで、推察でございます。

それから、確かに先生の御指摘のとおり日本は世界一の海運国でございまして、客船は非常に少ないわけにございまして。一隻もないというお話でございまして、実はここに恐縮でございまして、私の大阪商船三井船舶の子会社の商船三井客船というところで約一万トンの「につば丸」という純客船を一隻持つております。ただ、これは現在総理府の「青年の船」等にお使い願つておりまして、ほとんどいわれるそういう団体客でございまして、先生のおっしゃる客船というのは、いわゆるクルージングといいますが、船の旅を楽しむためのそういう目的のための客船というふうには了解いたしませんでございまして、この「につば丸」も、たとえば青年の船の間に若干余裕がございまして、一般のお客さんを募りまして一週間ぐらいのクルージングをやっておりますが、そのときは相当皆さん乗つてくれます。私も一度それに乗船したことがございまして、非常に乗船された皆様は船の旅を楽しんでございまして、いわゆる海軍思想の普及という意味においては非常に効果のあるものだといふふうに考えております。また、青少年がそれに乗りまして外国へ行きまして、外国の風俗、習慣を見ることが青少年にとりましては非常にいいことだと思ひますので、そういう意味においては客船といふものは一隻では足りないんじゃないかと思ひますが、ただ、客船とありますと一万トンの船で約八、九十人の船員が乗るわけにございまして、八、九十人の船員の人員費その他を考えると、私の方でいたしまして一隻だけではございせんので、私の方では一隻と思つておりますが、なかなかこれがうまくいかない。そういう意味におきまして、青少年の教育、それから海軍思想の普及のために客船といふものはぜひつくらせていただけるような措置を講じていたしたいといふふうにお願ひいたします。

○山田勇君 地田先生にお尋ねいたしますが、先

日、先生は運輸省広報誌のトランスポートの三月号で、「運輸白書を読んで」と題しまして、海運、造船の問題点を論評されておりますが、その締めくくりに、先ほど同僚議員が質疑なさいますした南北問題、それから発展途上国やまた東欧圏の海運進出など、これまでの秩序に対する挑戦の形で問題が起きているといふふうに書いておられます。その秩序の問題ですが、新しい秩序の中でこれから物事は考えていかねばいけないといふふうに出ておられますが、その新しい秩序、まあその内容はまだ判然としないがといふふうには先生は書いておられるんですが、今後の「世界経済の新しい秩序」をどのように予測されておりますか。それが第一点。

それから、東欧圏の海運問題は大変な深刻な問題であります。自国関係航路など、三國間航路にまで大幅に進出し、自由競争の原則から外れ、予算を度外視したような海運政策で、わが国を初め先進国の商船隊の活動の場を徐々に侵犯していき、海運、貿易立国のわが国を脅かして、不況と相まって、私はこれは重大な問題であると思ひます。国としてこれからどのような解決策を先生はお考えでしょうか。この二点と、永井参考人にお尋ねいたします。

いま柳澤先生がおっしゃったように、商船のこととございまして。私ら子供の時分には「ぶらりる丸」だとか「新田丸」だとかいふようなものが港々に入れば大挙して学校から見学に行つたりして、いわゆる海運国日本の国民として誇れるようなりっぱな豪華客船などがありましたし、そういうものが広く大きく世界にPRをしたと私は思ひます。そういういろいろな世界情勢の変化の中で、民間船といふものが、そういう船がどんどんなくなつていつてしまつたといふところに私は問題があると思ひます。先ほど来船員の雇用問題だとかコストの問題など言われておりますが、こちらで、一社でできなければ、先ほど言つたように、大きく全部が集まつて、何か世界に誇れるようなそういう船を一隻おつくりになるということなど

は今後ともお考えにならないのでしょうか。たとえば瀬戸内海航路の関西汽船の新造船をもうこの間見てまいりました。これはすばらしい船です。これは乗るのを非常に楽しみにしております。そういうふうなものを、その点も一度何かそういう船をつくつていただきたいと思ひます。ですが、その辺の御意見を伺いたいと思ひます。

○参考人(地田知平君) 第一点の南北問題を中心とする新しい秩序がどうなるかといふことでございまして、この海運の問題というのは、海運だけが動いておるわけではございせん、やはり世界の大きな流れの中で動いておる。その場合に一番参考になるのは貿易の問題だろうと思ひます。いま、御存じのように、貿易は非常に保護主義が台頭しまして、その意味では不自由になつてきていると思ひます。これは戦前もそういう状態を繰り返してまいりましたので、私はやはり一応海運の場合でも不自由になる傾向といふのは避けられないのではないだろうか、そうしてちよつと貿易が同じように不自由がきつた結果、相互に不利益であるといふことを悟つて初めてまた自由に戻るといふような形をとるのではないかと、いふふうに思われるのであります。

それで、海運の場合について申し上げます、やはり秩序といふのは、どうも戦前では非常に悪い保護政策として非難されておりました、自国船優先主義と申しますか、あるいはまた国旗差別と申しますか、そういう政策がかなりこれからは進展するのではないだろうか、その場合に、やはり日本としてはそれにどういふふうに対応しながら日本の海運を維持していくかといふことが一つ問題だろうと思ひますが、私、読んでいただいて大変光栄なんですけれども、その中でも書きましてたように、ちよつとはつきりした見通しといふのはなかなかむずかしいといふことを最後に申し上げておきます。

それから、ソ連の問題、共産圏の問題なんですけれども、御存じのように、やはり非常に、跳梁という言葉が適当かどうかわかりませんが、既存

の海運国に対して挑戦しているといふことは事実だろうと思ひます。コストが無視されているかどうかはちよつと私たちはよくわかりませんが、それでも、ただ言えることは、ソ連の国としてはそれなりの合理性は持つておるだろう、つまり安くてもあるいはコストを無視しても、全体として利益になるからこつといふことをやっているんだらうといふふうには考えることはできると思ひます。

そして、もう一つ問題点は、ソ連の海運業といふのが、たしか定期船の場合について言いますと海運同盟には入つていないように思ひます。その入つていないといふことは、要するに入れば競争に負ける能力が持つていないといふことだろうと思ひます。しかしながら、その定期船同盟憲章でも明らかに国際的に認められまして、同盟といふものを中心として将来の海運秩序といふものを考える。もちろん既存の同盟とは大分違ひますし、また先ほど申し上げました幾らかの不自由さといふのは加わつていますけれども、その中で考えていくといふことは、やはりソ連の海運業に対しては国として何とか適切な措置といふものを講ずる必要がある、少なくとも同盟に入るように仕向ける必要があるのではないかと、いふふうに思つております。

以上です。

○参考人(永井興彦君) われわれとしては客船を持ちたいという気持ちはいまだに変わっておりません。と申しますのは、客船の意義と申しますか、効用といふものは、先ほど申し上げましたように、大変な海軍思想の普及にもなりまして、青少年の教育にもなる、それからまた老後の慰安にもなるという意味で、いろいろな意味におきまして非常に有意義な船でございまして、客船を運営いたしたいという気持ちは依然として変わっておりません。かつて運輸省におきまして、太平洋客船建造のために調査費の予算がついたことがあつたといふふうに記憶しておりますが、何分、運輸するに当たりましては異常にコストがかかるといふので、相当の国家補助が必要となり、また建造費も、

まあ二万トンぐらいの豪華客船になりますともう二百億円以上という非常に膨大な金になりますので、なかなか普通のペースで運航することは不可能であるというので取りやめになったというふうな記憶しておりますが、非常に有意義でありますので、ぜひこれはつくれるような時代が早く来ることを希望しております。問題は、客船を運航することによる乗組員の場合は、一つの種別の特が技術がございまして、普通の貨物船の乗組員がすぐ客船に乗り込んでうまくいくというものではないと思います。その乗組員の技術を、これまた非常に平叙なことにしまして恐縮でございますが、昔の移民船からの伝統を生かしたいと、残したいと思ひまして、それと、「いっぽん丸」を残しながら運航しながら客船運航の技術を残しているわけでございまして、それがまだ残し切れる間に豪華な客船をつくらせていただきたいと考えております。

○委員長(三木忠雄君) 以上で参考人に対する質疑は終了いたしました。参考人の方々に一言ごあいさつを申し上げます。本日は、長時間にわたり貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして厚くお礼を申し上げます。どうもありがとうございます。本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後四時三分散会

四月二十七日日本委員会に左の案件が付託された。

- 一、首都圏の鉄道高架線化促進に関する請願(第二〇八七号)
- 一、国鉄地方交通線の運行確保に関する請願(第二二一九号)
- 一、自動車検査登録代理士立法化反対に関する請願(第二二二二号)(第二二二七号)

第二〇八七号 昭和五十四年四月十三日受理

首都圏の鉄道高架線化促進に関する請願
請願者 東京都世田谷区桜丘五ノ三二ノ六
首都道路整備協力会内 橋富士松
外三十二名
紹介議員 町村 金五君
首都圏の交通緩和と災害防止に資するため、一日も早く、国道と都道の交差する地点における国鉄と私鉄の高架線化を実現されたい。

理由

一、東京都の人口は千三百七十九万五千六百六十六人以上で全国人口の一割以上であり、また自動車も全国の自動車台数三千四百七十七万二千八百十台に達し、東京都の自動車台数は二百九十五万六千四百九十八台以上となつたので各所において交通難が発生している。日本の自動車は明治四十年には東京十四台、横浜六台、京都二台、すなわち全国で二十二台しかなかったのが、大正十二年の関東大地震の時には全国の自動車台数は一万五千七百三十一台に対し東京は四千三百台と言われたのが、これから五、六年後には全国の自動車台数は三千八百万台を突破することになる。また、昭和元年から昭和五十三年末間における全国の交通事故は死亡者三十八万五千四百九十九人に対し負傷者は千五百五十四万七千五百三十三人であり、昭和五十三年末全国の自動車台数三千四百七十七万二千八百一十一台に対し関東地方の自動車台数は九百八十一万五千九百五十五台で、全国の三分の一近くであり、五十三年度の自動車事故による死亡者は全国で一万七千八百八十三人に対し関東地方の死亡者は二千六百八十八人であった。

二、関東に大地震が再発したら大正十二年九月一日の関東大地震の百八十倍の災害が出るという学者が発表しているが、これが事実とすれば東京は全滅と言ふことになる。関東大震災は、東京を中心に横浜、横須賀、鎌倉、小田原の湘南地方を始め房総半島に至るまで、建物は倒れ、水道が止つたうえ火事が八方に起り東京の大部分は見るも無残な焦土と化したのである。特に東

京の中心たる下町全部は一面の焦土と化し、その被害は、当時東京市の総人口三百八十五万九千人に対し、被災者は百五十四万七千三百五十一人、焼失家屋四十一万三千五百戸、死亡者八万四千四百十四人であった。以上のような実情を訴える。(資料添付)

第二二一九号 昭和五十四年四月十七日受理

国鉄地方交通線の運行確保に関する請願
請願者 新潟市学校町通一番町六〇二新潟
県議会議員 遠山作助

紹介議員 長谷川 信君
国土の均衡ある発展を図るため、また、国鉄の公共性にかんがみ、国鉄地方交通線を従来どおり維持、運行するよう強く要望する。

理由
運輸省及び国鉄は、国鉄経営の改善を図るため、地方交通線の廃止あるいは地元地方公共団体への移譲等を企図しているが、伝えられている。しかしながら、新潟県のごとき豪雪、過疎地帯において、地方交通線は地域住民及び産業にとつて不可欠の輸送手段であつて、その廃止の与える影響は極めて多大なものがある。また、地域住民の割増運賃の負担あるいは財政悪化の著しい地方公共団体にとつて、その移譲による財政負担は到底堪えられないところである。国鉄は、我が国における基幹的交通機関であり、その公共性を軽視して、国鉄経営の改善を単なる企業の見地から求めることは、当を得ない。

第二二二二号 昭和五十四年四月十七日受理

自動車検査登録代理士立法化反対に関する請願
請願者 和歌山県御坊市南二二三和歌山県行
政書士会内 古山勝次

紹介議員 世耕 政隆君
この請願の趣旨は、第五三四号と同じである。

第二二二七号 昭和五十四年四月十七日受理
自動車検査登録代理士立法化反対に関する請願

請願者 岐阜県羽島市竹鼻町二、六六五
安井隆博
紹介議員 藤井 丙午君
この請願の趣旨は、第五三四号と同じである。

五月四日本委員会に左の案件が付託された。

一、自動車検査登録書士制度の創設に関する請願(第二二二二号)(第二二八〇号)(第二二八一号)(第二二〇二二号)

第二二七二号 昭和五十四年四月二十日受理
自動車検査登録書士制度の創設に関する請願
請願者 東京都新宿区四谷一ノ一〇東陸管
内自動車標板協議会内 白木龍夫

紹介議員 江藤 智君
我が国における三千五百万台を超える自動車保有の現状にかんがみ、自動車の検査、登録等に関する申請業務の合理化と円滑化を図るため、自動車検査登録書士制度を設けられたい。

理由
一、自動車検査登録業務の特性
1 自動車は、道路運送車両法に基いて国の行う検査を受けた後、登録しなければ公道を運行することができない。また、自動車の検査、登録に関する手続は、自動車の販売、整備と一体となつて処理されている。

2 自動車の検査登録申請書(マークシート)は、コンピューター処理を行つてゐるため、特殊な用紙により、所要事項をコード化された数字により記入するなど、適確に記入するには、相当の知識と経験が必要である。

3 検査・登録の申請は、陸運事務所においては、即日処理を原則としてゐる。これは、検査・登録申請書の添付書類に自動車重量税、自動車税等の印紙や証紙による納付書及び自賠責保険証明書があつて、その額が多額に上るため、事故防止の必要があるからであり、即日処理を行うために、検査・登録申請事項

の記入や必要書類の編綴にエラーがあつてはならないのである。

二、自動車の検査・登録に関する業務量

自動車の検査・登録に関する申請及び届出の業務量は、年間(昭和五十二年)合計三千五百四十二万件にのぼる膨大な数量である。この手続の大部分(九十七パーセント)は九十八パーセントは、自動車業界によつて処理されている。

三、行政書士法との関係

現在自動車の検査、登録に関する手続は、一部(一パーセント)三パーセントは行政書士が処理しているものもあるが、その大部分は、前述のごとく販売、整備その他自動車業界によつて処理しているのが実情であり、したがつて、自動車検査登録士制度が創設されても行政書士の権益を侵すことにはならない。むしろ、行政書士の資格を有する者には、自動的に検査登録士士の資格が与えられることになる。

第二八〇号 昭和五十四年四月二十三日受理
自動車検査登録士制度の創設に関する請願(二通)

請願者 茨城県水戸市住吉町二九二ノ五社
団法人日本自動車販売協会連合会

茨城県支部内 堀和誠三郎外一名
紹介議員 郡 祐一君

この請願の趣旨は、第二一七二号と同じである。

第二一八一号 昭和五十四年四月二十三日受理
自動車検査登録士制度の創設に関する請願(三通)

請願者 群馬県前橋市城東町一ノ六ノ八群
馬日産自動車株式会社取締役社長
天野健太郎外十二名

紹介議員 山本 富雄君

この請願の趣旨は、第二一七二号と同じである。

第二二〇二号 昭和五十四年四月二十五日受理
自動車検査登録士制度の創設に関する請願(十二通)

請願者 岐阜市曙町四ノ一五社団法人岐阜
県自動車会議所会長 田口利八外

十一名

紹介議員 浅野 拡君

この請願の趣旨は、第二一七二号と同じである。

五月七日日本委員会に左の案件が付託された。

一、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

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

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

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法(昭和十八年法律第一号)の一部を次のように改正する。
第五条第一項中「こえる」を「超える」に改め、同項第一号を次のように改める。

一 日本開発銀行による融資に係る利子補給金については、当該融資契約が結ばれた日以後元本三年間据置き十年間半年賦均等償還の条件で当該対象融資の総額を償還するものとする。

第五条第二項中「五・五パーセント」を「二・五五パーセント」に、「六パーセント」を「三・六パーセント」に改める。

第十七条第一項中「三万円」を「十万円」に改める。

附則第四項中「昭和五十年三月三十一日」を「昭和五十七年三月三十一日」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 昭和五十年三月三十一日以前に結ばれた外航船舶建造融資利子補給臨時措置法第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約により支給すべき利子補給金の額の計算については、なお従前の例による。

昭和五十四年五月十八日印刷

昭和五十四年五月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局