

第三十四回
参議院運輸委員会會議録第十三号

(二五三)

昭和三十五年四月五日(火曜日)午前十時五十七分開会

出席者は左の通り。

委員長 平島 敏夫君
理事 天竺 良吉君
江藤 智君
村上 春蔵君
小酒井義男君

委員

佐野 広君
島島徳次郎君
三木与吉郎君
相沢 重明君
中村 順造君
松浦 清一君
加賀山之雄君

政府委員

運輸政務次官 前田 郁君
運輸省船舶局長 水品 政雄君
運輸省航空局長 辻 章男君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員

本日の会議に付した案件

○委員派遣承認要求に関する件

○航空法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(平島敏夫君) これより委員会を開会いたします。
まず、委員派遣についてお諮りいたします。

ただいま本委員会で審査中の航空法の一部を改正する法律案に關連し、名古屋空港の使用状況及び管制状況について調査するため、委員派遣を行いたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔異議なしと稱ぶ者あり〕
○委員長(平島敏夫君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
なお、派遣の日時、人選等につきましては、委員長に御一任願います。

○委員長(平島敏夫君) 次に、航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。
これより本案の補足説明を願います

○政府委員(辻章男君) 航空法の一部を改正する法律案の補足説明を申し上げます。

航空法の一部を改正する法律案の提案理由及び主要な改正点につきましては、さきに大臣から説明いたしましたので、私から若干補足いたしました。なお、条文の整理のための規定等の簡単なものについては、説明を省略させていただきます。

まず、第二条の定義関係の改正であります。第一に進入表面、転移表面及び水平表面に關し、ヘリポートの特例を設け、またこれらの表面の最大限を法律上明定する等、飛行場周辺の安全表面に關する規定を整備し、第二にジェット機等の高速大型機の就航に備へ、航空路の上空以外の空域にも航空

交通管制区を指定することができることとし、また公共用飛行場以外の飛行場についても航空交通管制区を指定することができることとするため、航空交通管制管制空域に關する規定を改正し、第三に、航空機の飛行方法に關する規制を明確化するため、計器飛行方式に關する定義を設け、第四に、新たに免許事業とする利用航空運送事業の定義を設ける等の改正をしようとするものであります。

第十六条及び第十七条の改正は、運輸大臣が行なう航空機及びその装備品の修理または改造の検査に關し、運輸大臣がその能力を認定いたしました事業場において、当該修理または改造を行なつた場合には、検査を省略することにより、航空機の安全性検査の合理化をはかるための規定であります。

第十九条の改正は、従来航空整備士が行なつていた航空機の整備の確認につきまして、外国においては、航空整備士以外の一定の資格を有する技術者が確認をすれば足りることとし、制度の合理化をはかつたものであります。

次に、第四十九条及び第五十条の改正規定であります。これは、飛行場周辺における物件の制限に關する改正でございます。まず、現行法におきましては、飛行場周辺における物件の設置の制限は、飛行場の進入表面または転移表面の上に出る物件に限られていたものであります。最近における著しい航空交通の発展にかんがみ、今後

しても同様に物件の設置の制限をいたしまして、航空機の離陸及び着陸の安全の確保をはかつた次第であります。

第五十一条の改正は、航空障害燈に關する改正でございます。航空の安全を確保するため、地表または水面から六十メートル以上の高さの物件の設置者に対し、航空障害燈の設置義務を課することとする等、所要の改正をいたした次第であります。

第五十一条の二の規定は、昼間障害標識に關する規定を新設したものであります。昼間において航空機から識別することが困難であると認められる煙突、鉄塔等につきましては、航空障害燈の設置の場合に準じて、昼間障害標識の設置義務に關する規定を置いて、航空の安全をはかつたものであります。

次に、改正案の第五十六条の二から第五十六条の四までの規定は、第一種空港等における安全表面の特例に關する新設規定であります。運輸大臣は、第一種空港及び政令で定める第二種空港に對し、計器着陸装置による航空機の精密進入の安全の確保及び高速大型機の離陸または着陸のために必要な飛行の経路の確保をはかるため、延長進入表面、円錐表面または外側水平表面を指定することができることといたしますとともに、これらの表面につきましてその表面の上に出る物件の設置を制限することとした次第であります。

第五十八條及び第五十九條の改正規定は、航空日誌等、航空機に備えつけ

るべき書類について所要の改正を加えたものであります。

第六十条の改正は、無線設備を設置しなければ飛行してはならない空域について、所要の改正を行つたものであります。

第六十六条第一項の表の改正は、航空士を乗り組ませる義務に關し、規制の合理化をはかつたものであります。

第七十六条の改正は、航空機の機長の報告義務に關する規定を整備いたしましたものであります。

第七十九条の改正は、飛行場以外の場所における離着陸に關する規定の改正であります。現行法では航空機の飛行場以外の場所での離着陸は、やむを得ない事由がある場合に限り行なうのであります。航空の安全を確保されれば、必ずしもやむを得ない事由の有無を問ふ必要がないので、この要件を削ることとしたのであります。

事故の発生にかんがみ、航空運送事業者に、危険物の疑いある物件を航空機から取りおろす権限を与えますとともに、さらに、運輸大臣において航空運送事業者に對し、これらの措置を講ずべきことを命ずることができるとして、航空の安全に万全を期した次第であります。

第九十一条の改正は、七千三百メートル以上の高さの空域において、従来飛行規程が五千メートル以上あれば曲技飛行を行なつてもよかつたのでありますが、これを八千メートルなければならぬこととして、高速航空機の航行の安全をはかつたのであります。

改正案の第九十四条の二は、計器飛行方式に関する規定の新設でございます。計器飛行方式は、計器氣象状態において飛行する場合は、計器飛行方式により飛行しなければならぬことといたしますとともに、航空交通管制区または航空交通管制圏のうち、ジェット機等の高速の航空機が常時飛行する高度の空域等運輸大臣が告示で指定する空域を飛行する場合には、計器飛行方式により飛行しなければならぬことといたしまして、航空の安全の確保をはかつた次第であります。

第九十六条の改正は、飛行場内における航空交通管制に関する改正であります。飛行場内で飛行場の工事等の業務に従事する者は、その業務に關し、運輸大臣が当該飛行場における航空交通の安全のために与える指示に従わなければならないこととして、飛行場内における衝突事故の防止をはかつた次第であります。

第一百一条の改正は、航空運送事業者の免許基準に関する改正であります。

て、従前の規定に若干不備があつたものを補いますとともに、利用航空運送事業を新たに規制いたしますために条文を整理いたしました。

次に、第二百二十二条の二の規定を新たに設けまして、利用航空運送事業を営むようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならないこととし、航空貨物の運送秩序を確保することといたした次第であります。

なお、利用航空運送事業者の運賃、料金、約款等につきましては、次の第二百二十二条の三において定期航空運送事業者に対する規定を準用することに、ほゞこれと同様の規制を加えることといたしました。

第二百二十六条第一項の改正は、外国航空機の航行に関する規定の改正であります。従来、本条がイカオ加盟国の不定期民間航空機の出入国航空権を認めた国際民間航空条約と幾分食い違ひがあるように誤読されやすかつたので、趣旨を明確化するために条文を書き改めるものであります。

次に、改正案の第二百三十一条の二の規定は、外国人国際利用航空運送事業に関する新設規定であります。外国人が利用航空運送事業を行なう場合、運輸大臣の許可を要する旨を規定いたしますとともに、その運賃、料金等に関する規制を定めたものであります。

第二百三十五条の改正は、手数料に関する改正であります。航空機の大規模に伴い、検査手数料の最高限度額を引き上げるとともに、航空機または装備品の修理または改造をする者の認定に関する手数料を新設する等の改正をいたした次第であります。

第三百三十七条の改正は、訴訟に関する

従来の規定が幾分明確を欠いておりますので、これを整備したものであります。

次に、第三百三十七条の二の改正は、運輸大臣の航空交通管制に関する権限の一部を防衛庁長官に委任するための改正でございます。

すなわち、従来、自衛隊の飛行場については、航空法の規定による航空交通管制は行なわれておらず、自衛隊において自主的に交通整理を行なつていたのであります。最近における航空交通の輻輳事情にかんがみ、運輸大臣においてこれらの飛行場に対しても管制圏を指定することができるとすることと、これらの飛行場に関する管制事務を防衛庁長官が行なう場合には、運輸大臣においてその業務の運営を統制することといたしまして、航空交通管制の一元運用をはかつた次第であります。

第四百三十三条から第四百六条までの改正規定は、今次航空法の改正に伴う罰則の整備をはかつたものであります。次に、別表の改正は、最近における航空事情に照らしまして、事業用操縦士の業務範囲を適正化したものであります。

最後に、附則でございますが、その第二条及び第三条は、本則の改正によりヘリポートの安全表面に変更が生じたこと及び航空交通管制圏が指定されるべき飛行場が、公共用飛行場から運輸大臣が告示で指定する飛行場に改まったことにより、いわば立法技術的な経過規定であります。

その第四条は、水平表面に関する経過規定でございます。第四十九条第一項の改正により、水平表面の上に出

る物件についても、進入表面または転移表面の上に出る物件と同様に、その設置が禁止されることになりましたが、この法律の施行の際、現に存する物件につきましては、法不遡及の原則から、改正後の第四十九条第一項の規定は、これを適用せず、もし、これらの物件が航行の安全を阻害するとき、運輸大臣においてこれを補償の上、その除去を求めることができることとしたのであります。

その第五条は、航空障害燈に関する経過規定であります。地表または水面からの高さが六十メートル以上の物件は、新法第五十一条第一項及び第五十一条の二第一項の改正規定により、当該物件の設置者において航空障害燈または昼間障害標識を設置しなければならぬこととなつたのであります。が、この法律の施行の際、現に存する物件につきましては、前条について述べたと同様の趣旨からこれらの規定を適用しないことといたしました。

次に、その第六条は、利用航空運送事業に関する経過規定であります。この法律の施行の際、現に利用航空運送事業を営んでいる者は、この法律の施行後三月以内に限り、免許または許可を受けなくても、なお従前通りその事業を営むことができることとしたのであります。

第七条は、罰則の経過規定に関する例文的規定であります。最後に、第八条は、本法施行に伴い運輸省設置法の一部に所要の改正を加えるものであります。

なお、この法律の施行期日は、六月一日を予定いたしております。

以上簡単にありますが、この法

律案につきまして補足して説明を申し上げましたが、何とぞよろしく御審議下さい。よろしく御願ひ申し上げます。

○委員長(平島敏夫君) 本案に対する質疑は次回に譲ります。

○委員長(平島敏夫君) 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のある方は順次御発言願ひ。

○天笠良吉君 この法律の有効期限はまだ昭和三十六年三月三十一日までであるのに、今これを延長したいというこの理由は、ここに書いてあります。うに、「造船の場合におきましては、着工の数カ月以前に契約が締結されるのが通例」、こういふことになつていますが、どのくらい前が多いのですか、その辺のところを一つ伺ひたい。

○政府委員(水品政雄君) その期間については、いろいろの場合がございますけれども、平均いたしますと大体半年くらいの場合が多いです。と申しますのは、着工までに期間関係が、特に事前の工事に期間を要しますので、普通半年くらい大体かかつているようなことになりますので、普通の場合、今申しましたように半年くらいで着工する場合が多いです。しかし、いろいろの場合がございます。現行法のままで消滅してしまふということになると、どういふ問題が出てくるか、そういう点を少し説明していただきたい。

○政府委員(水品政雄君) 過去の一例

を申し上げますと、十分な建造能力を持たない造船所、つまり技術的にもあるいは施設のにも十分な体制のない造船所が、外国船の注文を取りまして、それも実は取ったか取らぬか、最後には明瞭でなかったたのでございしますが、それによって建造の許可の正式申請じやございませぬが、申請するといふふうな非公式な申し入れをして、拒否をされたことがございします。そんなようなことは国際信義的にもいろいろ問題がございしますし、輸出船なんかの場合に、そういうふうな十分な技術を持たない造船所が、外国の事情を知らないことに事寄せて注文を取り、そして日本の造船の価値を低下せしめるというふうなケースがあるように思ひます。

それから国内船につきましては、現在財政投資をやつて、わが国の海運の再建にいろいろ努力をしている過程におきまして、船舶の非常に過剰なところへ向かつて船を作るというふうな計画がないとは保証できないと思ひます。そのほか船質改善という観点からいろいろ問題になる。とにかく、船でさえあればいいというふうな建造が全然ないとは保証できないと思ひますので、そういうような事態が起こり得る可能性があると思ひます。

○中村順造君 この法律によりまして、今の日本の造船——この前の委員会でも私ちょっと申し上げましたが、造船能力、造船技術、こういうふうなものをつつの制限と申しますか、規制を加えるような形にはならないか。運輸大臣の許可という事で、それらのものに自動的に規制をするというふうな形にはならないものかどうか。

○政府委員(水品政雄君) この法律自

体では、御指摘のような技術の問題、施設の問題に規制を加えるというふうなことはできないと考えております。また、あり得ないと思つております。

○中村順造君 いや、今、小酒井委員の質問で、やはり運輸大臣の許可によつて、無制限と申しますか、内容によつて、こういうふうな客弁がされておるわけですが、その基準というものがあつたわけですか。

○政府委員(水品政雄君) 不許可にない得る場合の基準を、海運造船合理化審議会の答申に基づきましてきめるように法律でなつておりますが、その基準が告示で出ております。四項目規定してございします。

○中村順造君 それで実際問題として、この法律の適用によつてやはり不許可になつた実例がたゞさんあるわけですか。

○政府委員(水品政雄君) 実際問題としては、この法律で不許可になつた実例はございせん。さつき申しましたように、そういう計画がありまして、事前に、この法律のある関係で、途中でやめてしまふというふうなケースはございしましたが、実際に建造申請をして不許可にしたという例はございせん。

○中村順造君 この法律があるために、そういうことが結局規制を受けるわけですから、申請をしない。従つて法律によつて自動的に規制を受ける、こういうことになるわけですか。

○政府委員(水品政雄君) さきうでございします。

○中村順造君 その四項目の内容というものはどういふものですか。

○政府委員(水品政雄君) 臨時船舶建造調整法第三条第二項の規定に基き、同法第二条の許可の判断の基礎となる事項という告示が出ております。これは昭和二十八年十月に出ております。その一項に、「当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の質的低下をきたらすおそれのないこと。」二項に、「当該船舶の建造が、それを配船しようとする航海区域又は航路における船腹の需給状況からみて著しく過剰となるおそれのないこと。」第三項に、「当該船舶の種類、船型、構造及び性能が、それを配船しようとする航路及びその輸送需要の性質に適応していること。」第四項に、「当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の公正なる海外活動に著しく不利な影響を与えるおそれのないこと。」以上四項目になつております。

○中村順造君 私が申し上げるのは、結局、日本の造船技術、造船能力、これは非常に世界的に高く買われております。それで外国の方にもその輸出をするというふうな条件下にもあると解釈して差しつかえないわけですね、現在の日本の造船能力からいまして、それがこの法律があるために、そういうことがやはり無制限だといふことはいけませんけれども、それはやはりある種の規制を受ける。しかも、そこにはやはり基準という、この四つの基準が設けてありますが、この四つの基準というものは、きわめて常識的な基準で、ただ心配されるのは、そういう面に運輸大臣の監督権というふうなものが介入して、今度は不自然な形になつて、造船界における圧迫、こういうことにはならないのかどうか、その点が心配です。

○政府委員(水品政雄君) 御指摘のような点は、過去においてはなかつたと思ひますが、それからは、今後におきまして、この法律があるために、日本の造船事業活動の阻害をなす、あるいは技術のいろいろ制約を与えるというふうなことは、この法律自体では、そういう目的を持っておりませんし、そういうことは、もちろん運用をされておられませんし、御心配のような御懸念はないと思ひます。

○中村順造君 さつき小酒井委員に対するお答えで、いろいろ造船界に及ぼす影響というふうなものも言われたわけですが、たとえば発注者側の条件とか、こういうふうなことが今まで説明されたわけですが、こういうことを根拠にして、やはりこの法律は、端的に申しますならば、日本の造船に対する一

つの規制をするものか、保護するものか、こういう法律の性格を私は聞いておるわけですか。

○政府委員(水品政雄君) この法律の目的は、先ほども申し上げましたように、財政投資をやつて、わが国の海運経営の基盤強化をはかるというところに阻害をきたすようなことを排除したいという目的でございしますので、ある程度の制約といひますか、そういうことはやむを得ないと思ひますのでございします。しかし、さつき説明申し上げましたのは、一方外国の受注船等、ことに小型の船等、造船所の事情もよく知らない、そういうふうな能力もないところが受注をするというふうな商談がありとすれば、そういう点はこの法律で排除できるわけではございまして、そういう意味で、その造船所についてはあるいは相当な規制になるかもしれないけれども、全体の日本の造船振興の面からやむを得ないことである、このように考えます。

○中村順造君 今の説明では、たとえばりっぱな船を作るだけの能力のない、いわゆる造船所がその受注に応ずる、こういうことは不都合だ、こう言われるわけですね。これは私もわかります。しかし、完全に能力があつて、りっぱな船を作り、かつた、そのことを通じて国の利益になる、こういう造船所がたゞさんあるわけですね。これに対する圧迫にはならないか、こういうことを心配しているわけですか。

○政府委員(水品政雄君) そういう場合に、当然いずれの基準にもかからぬようなケースは起こりませんので、造船

所に対する圧迫というよりなことはな
いと確信しております。

○中村順造君 私も船のことはあまり
詳しくわからないわけなんです、言
われていところの、現在の日本の造
船界と申しますか、その状況、これに
対する現在の状況なり、将来の見通し
についてはどういふお考えを持ってお
られるのか。

○政府委員(水品政雄君) 造船界の現
在までは、御承知のように、ちよつと
建造量の御説明を申し上げたいと思
いますが、造船の建造量について、起
工、進水、竣工というよりないろいろ
の段階があつて、いろいろその段階に
よつて数字が違ひますので、ここでは
受注量で御説明申し上げたいと思ひま
す。

昭和三十年におきましては、国内
船、輸出船の受注量の合計は二百五十
九万九千トン、約二百六十万トンでござ
いました、それから三十一年には
二百八十万トン、三十二年には二百六十
九万五千トンというふうに低下をいた
しまして、三十三年には百七十七万二千
トン、そして三十四年度では、まだ
正確な数字が出ておりませんが、八十
数万トンというふうに受注が減少いた
しております。それで現在は工事量と
いたしましては、三十五年におきまし
ても従来の受注残がございまして、
造船の経営に大きな障害が起ることとい
うようなことがなく済ませる見通しを
持っておりますけれども、このように
受注が次第に減つてきまして、三十五
年度、三十六年度におきましては、ある
いは七十万トンと合計で割るといふよ
うなことも考えられますので、そう
いうことになりまして、来年度に入り

ますところから相当不況の様相が濃く
なつて参るということを心配しておる
わけでございます。

○中村順造君 今のはまあこれは受注
トン数ですから、現在どうだ、こうだ
という議論は成り立たないと思うので
す。もちろん残もありませんしね。造船
界が不況だとか、将来どうだとか……
しかし、将来のことを言へば、明らか
に現在の状態から判断すれば、日本
の造船界というものは世界一な造船能
力を有し、造船技術を有しておりますが
非常に見通しは暗い、こういうこと
は今の情勢から判断すれば言えるわ
けですね。

○政府委員(水品政雄君) さういふこと
でございます。

○中村順造君 そいういふ中で——私が
心配しておるのは、現在三十六年まで
効力があるわけですが、先ほどお話し
がございましたようにです、これを
を、さらに大幅に四十年までも延ばさ
なければならぬだけの条件が別にある
のかどうか。それをどうして——
これは三十六年の三月ですから、来
年一ぱいあるわけですね、法律の効
力は、ところがこれをさらに四十年の
うることになります、もしこれが延長
されて、まあ一般的な通念とすれば、
きわめて常識的な判断によつて規制を
される問題であつて、これは問題にな
いと、こつたところの言えるかもしれ
ませんけれども、全体の日本の造船界
から見て、特に輸出船といふふうなも
のも考慮に入れる場合、あるいは国内
船にいたしまして、向こうたとえば
四年間、五年間といふ長い見通しに
立つてこの法律を作用させなければなら

らぬという、その判断はどこにあるの
か。

○政府委員(水品政雄君) 昭和四十年
までこの法律の延長をお願いしたいと
いふのは、まあそのくらいいまで
が、財政資金による建造によつて、わ
が国海運の再建をはからなければなら
ない一応の目安ではないかといふふう
に考えられますので、国が財政資金を
投入して建造を続ける限り、その大き
な方針に逆行するようなものでもし起
つた場合に、国はある程度の規制す
る権能を持つていふ必要があるのじや
ないかといふような考えから、四十年
まで延長をお願いしておるわけであ
ります。

○中村順造君 非常に大事をとつてお
られるといふことはわかるわけなん
ですが、私、今の日本の造船界全体の情
勢から判断をして、一方では非常に見
通しは暗くなる。これはまあその通り
あなたもお認めになつたわけなんです
からね、造船界の情勢から言へばです
よ。しかし一方では、やはり何らかの
規制的な措置のできる法律をそのま
ま長期にわたつてまた改正をする、こ
ういふところに多少の矛盾があるのじや
ないかといふ点が心配されるわけなん
ですが、その点はどうなんですか。

○政府委員(水品政雄君) 大筋から申
しますと、この法律はごく常識的な基
準でやつておりますので、お説の通り
だと思つてございしますが、さつきも
申しましたように、この法律で規制し
なければならぬといふケースは、そ
う数は多くないと思ひますけれども、
非常に少ないケースでありながらやは
り規制を必要とすることが起り得る
と考えられますので、こつた規制の

法律をどうしても持つていふ必要があ
るようによつておられます。

○中村順造君 それは、先ほどのから
の説明では、現行この法律があるから、
だから規制をしたといふことは実例は
ないと、こつた説明でした。しか
し、法律があることによつて間接的に
規制をしておるといふことは事実なん
です。だけれども、先ほどちよつとお
話がありましたように、完全な姿に立
ち直るまでは、こつたお言葉もあつ
たわけなんです。これはまあいろいろ
利子補給だといふいろいろな問題と関
連して、非常に大切な問題だと思ひ
ますけれども、政策的に非常に長期
の見通しを立てる必要があるかどう
か、といふことにも問題があるわけ
です。そのうちに日本の海運業界が
どうなるのか、あるいは世界の経済
の動向がどうなるのか、こつた問題
とこの造船といふのは非常に密接な
関連があるわけなんです。ただ、そ
ういふことははっきりわかるわけなん
ですけれども、しかしその中で一つだ
け、今の日本の造船界の現状でいへ
ば、これは非常に暗いといふことは、こ
れはまた事実なんです。現在の時点にお
いては、しかも造船を間接的ではある
けれども、規制する法律が、これまた
長期に改正をするといふところに私は
ちよつとわからぬところがあるわけな
んです。もう少し具体的に、一つは世
界の経済の動向あるいは今の海運業界
の将来の見通し、それから造船界にお
けるこつたところの見通し、それらと関連を
して、この法律を四十年、五十年とい
ふ長期にわたつて一挙に改正をしてお
かなければならぬといふ考えの、根本

的な点を一つもう少し具体的に御説明
願ひたい。

○政府委員(水品政雄君) 海運の再建
の計画といふことになりまして、こ
で数字的に御説明をする準備をた
ましておりませんが、利子補給
の点等から考えまして、少なくとも五
年くらいはできるだけの財政資金を投入
して建造計画を続けなければならぬと
いふふうに考えられますので、それ
で、さつきも申しましたように、その
期間はどうした規制の必要があるとい
ふふうに考えておるのでございます。

○中村順造君 専門家が来られたよう
ですから、私も長くあれなんです、
ただ私が言わんとするのは、この前、
利子補給のときいろいろ議論がされま
したように、やはり日本の国としては
世界経済の中で、日本の海運業界にお
いても非常に隆盛をきわめる——遠く
海外に飛躍をしていく。もう一つは、
それに並行して、やはり日本はあまり
外国から船を買つておるとは考えられ
ないのですけれども、先ほど来申し上げ
ましたように、日本の造船能力、造
船技術といふものは世界一だと評価が
されていふ。これだけのものを持つて
おりながら、しかも日本の海運は、政
策の貧困とかこつたことは抜きにし
て、やはり現状、海運界は困つてお
る、われわれの期待に反して。しかも
能力、技術を有しておる造船業界も
将来の見通しは非常に暗い。これでは
国民の期待に反するし、また国の利益に
もならない。海運業界はあげて非常に
隆盛になるし、さらにそれに並行して
日本の造船界も非常に将来が明るいとい
ふことをわれわれは期待しておるわ
けです。私はこの法律の内容といふも

のを詳しくここでとやかく申し上げませんけれども、いずれにしてもきわめて常識的なものではあるけれども、この法律があることによって何らかの造船業界は規制を受けるような感じがするわけなんです。さらにそれをここで一挙に四年、五年という長期にわたって改正しなければならぬ、こういうところに若干問題がありはしないかというところでお尋ねしたわけなんです。そういうことでございますから、それについて、そういう心配はないのだと今ここで答弁されても、世界の経済がどうなるか、あるいはそれに並行して海運界はどうなるか、あるいは造船界がどうなるかということは言えないと思います。しかしただ、法律上どうしてもそれだけの期間においてしななければならぬというその根拠をお尋ねしたわけなんです。

○政府委員(水品政雄君) 造船所に対する規制、規制という点についての御指摘と思えますけれども、これはさつきも申し上げましたように、非常に常識的な基準でやっておりますので、實際上当然の建造契約とかそういうことがこの法律でもって制約を受けるというところはないうございまして、非常に特殊な場合——さつき申しましたような、施設もろくに持っておらないというような造船所が、外国で注文をとってきたというようなケースに対しては制約になります、全体の造船所がこれで規制を受けるとかいようなことは、過去にもございまして、今後もそういうふうなことはないと確信いたしております。

○中村順造君 では、最後に、結局私の認識の相違かもしれませんけれども

も、現在の日本の実情からいって、まあ過去、造船界が安定をしたという前提に立つなら、この法律を適用しなればならぬような造船所があるかどうか。あなたの御答弁の中を見ますと、あたかもあるような、この法律をなくすれば、そういう不都合が起こるような心配があるような御答弁なんです。結局安定した今日においては、そういうものは自然的に淘汰されておる、こういう判断をするから、非常に私の認識とあなたのお答えが違ってくるわけなんです。私は、もうすでに能力のない者が受注をして不都合を来たすというふうな、日本の造船界にはそういうものはないのではないかと、こういう考え方からお話を申し上げておるわけなんです。その点がまだ日本の造船界が、私再三申し上げるように、世界一の技術を持ち能力を誇るなら、日本の造船界にはそういうこの法律を適用しなればならぬような不都合はない、という判断なんですかね。あなたの御判断は、いやいやまだそこまではいっておらぬと、こういうことなんですか。

○政府委員(水品政雄君) 日本の造船界の技術水準等がそういう仮定で申し上げておるわけじゃないんですが、たとえば漁船等は、御承知のように、漁船に対する深い経験が必要とするわけなんです。第一流の造船所が必ずしも持っている漁船を作るという技術は持っておりません。ところが外国からの漁船の注文等が、工事量が不足になりますと、とにかく注文を何でも受けたというふうなことがどうしても経営上起こりますが、造船所として、りっぱな経験、技術がないような所に漁船の注文があつて、相当話を進めるとい

うようなケースも現状においてはなしと申されません。私の申し上げておるのはそういう点でございまして、そういう造船所にはそれぞれ特質がありまして、そういうものなりつばなものができるはずであります。

○中村順造君 まあそれはわかりますけれども、私の聞く範囲では非常に高度な技術な能力を持つておる日本の造船界が、いわゆる工作機械の方に転換をするとか、あるいはいろいろな船でなくして機械部門に転換をしなればならぬと、これはやはり国としても非常に損失だし、われわれとしても嘆かわしいことだと思ふのです。だから結局望むところは、やはり世界一と評価をされておるなら、造船界はどんどん発達をさせると、こういうことを考へておるからこういうことを言つたわけなんです。

○委員長(平島敏夫君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(平島敏夫君) 速記をつけて下さい。

それでは本件に対する質問は、本日はこの程度にとめておきます。

○委員長(平島敏夫君) 航空法の一部を改正する法律案に対する懇談会に入ります。

午前十一時四十六分懇談会に移る

午後零時二十四分懇談会を終る

○委員長(平島敏夫君) 懇談会を閉じます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十五分散会

四月一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、個人タクシー大幅免許等に関する請願(第一四六四号)(第一四八四号)(第一四八五号)(第一四八六号)(第一四九〇号)(第一四九一号)(第一四九八号) 一、新東海道線鉄道の横浜市日吉地区通過予定線変更に関する請願(第一五八〇号)

第一四六四号 昭和三十五年三月十九日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二八個人タクシー同盟婦人部内 倉持マサ子外四十八名

紹介議員 重盛 壽治君

今回のタクシー増車分二千八百台の配分にあたっては、法人営業車に比べて走行キロ数が二分の一である個人営業車を二対一の割合で大幅に免許せられたい。なお、個人タクシー同盟会員である申請者のうち、適格者については優先的に免許せられたいとの請願。

第一四八四号 昭和三十五年三月十九日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二八個人タクシー同盟婦人部内 堤ハツエ外四十八名

紹介議員 天竺 良吉君

この請願の趣旨は、第一四六四号と同じである。

第一四八五号 昭和三十五年三月十九日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二八個人タクシー同盟婦人部内 名執かつ外四十八名

紹介議員 村松 久義君

この請願の趣旨は、第一四六四号と同じである。

第一四八六号 昭和三十五年三月十九日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二八個人タクシー同盟婦人部内 増山幸恵外四十八名

紹介議員 秋山俊一郎君

この請願の趣旨は、第一四六四号と同じである。

第一四九〇号 昭和三十五年三月二十一日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二八個人タクシー同盟婦人部内 友田まき子外四十八名

紹介議員 赤松 常子君

この請願の趣旨は、第一四六四号と同じである。

第一四九一号 昭和三十五年三月二十一日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二八個人タクシー同盟婦人部内 山形ます子外四十八名

紹介議員 横山 フク君

この請願の趣旨は、第一四六四号と同じである。

第一五四八号 昭和三十五年三月二十一日受理

個人タクシー大幅免許等に関する請願

請願者 東京都渋谷区美竹町二

八個人タクシー同盟婦

人部内 寒河江幸江外

四十八名

紹介議員 中村 順造君

この請願の趣旨は、第一四六四号と同じである。

第一五八〇号 昭和三十五年三月二十二日受理

新東海道線鉄道の横浜市日吉地区通過予定線変更に関する請願

請願者 横浜市港北区日吉本町

一、七七七東海道新線

日吉地区通過反対期成

同盟内 関本源吉外三

千七百七十四名

紹介議員 相澤 重明君

新東海道線鉄道の建設について、本年二月上旬から横浜市港北区の下田町及び日吉本町地区内を測量されたが、同線の設計計画によると、港北区人口の六割が居住する東横電鉄沿線の日吉地区内にて、S字型に東横線を三箇所も交差していることであり、納得し難く、同線の当地区通過には反対である。また、風致地区、学園都市、高級住宅街として知られている当地区を通過するよりも、新線の新横浜駅を横浜線の中山寄りになると、土地買収経費も、東横線の三分の一ないし四分の一にて、できると推察せられるばかりでなく、東京方面から直線コースとなり、特急列車の使命とする時間も短縮され

るから、同新線の敷設は、日吉地区以西の鴨居付近にせられたいとの請願。

昭和三十五年四月八日印刷

昭和三十五年四月九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局