

第四十三回 参議院運輸委員會會議錄第二十五号

昭和三十八年五月三十日(木曜日)

午後一時三十七分開会

委員の異動

五月三十日

辞任

前田佳都男君

後藤 義隆君

出席者は左の通り。

委員長

金丸 富夫君

理事

天埜 良吉君

谷口 慶吉君

岡 三郎君

委員

江藤 智君

河野 謙三君

後藤 義隆君

野上 進君

平島 敏夫君

村松 久義君

相澤 重明君

小酒井義男君

吉田忠三郎君

国務大臣

福田 一君

通商産業大臣

綾部健太郎君

運輸大臣

廣瀬 眞一君

政府委員

運輸大臣官房長

辻 章男君

運輸省海運局長

藤野 淳君

運輸省船舶局長

若狭 得治君

運輸省港務局長

比田 正君

労働省職業訓練局長

村上 茂利君

事務局側

常任委員 吉田善次郎君

説明員

通商産業省重工業局長

業品輸出課長

山下 英明君

本日の会議に付した案件

○海運業の再建整備に関する臨時措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する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(金丸富夫君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の変更について御報告いたします。

本日付をもって委員前田佳都男君が辞任され、その補欠として後藤義隆君が委員に選任されました。

○委員長(金丸富夫君) 海運業の再建整備に関する臨時措置法案、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する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、以上二案を便宜一括議題とし、前回に引き続き質疑を続行いたします。

○相澤重明君 きょうは、通産関係、労働関係を含んで私は質問をしたいと思っております。最初に運輸大臣にお尋ねしておきたいと思うのですが、運輸省

が今回の海運関係の法律を出すについて検討をいたされた中で、現在のような港湾施設では仕方がない、したがって、これを早急に改善をして、国際競争力に前向きな姿勢になれるように政府も考えていただくということで、運輸省として相談をし、さらに閣議においてそういう港湾諸経費等を値上げをするという考えのもとに討議がされた、こういうふうには承っているのですが、現状はどういうふうになっているのか、ひとつ運輸大臣からお答えをいただきたいと思っております。

○国務大臣(綾部健太郎君) 港湾のいろいろな労務賃の値上げにつきましては、閣議でまだ討議されたことはございせん。

○相澤重明君 それでは、私のお尋ねしたいと思うのは、運輸省が港湾関係の諸施設について改善をするということとを内定をして、しかしこれについては経済閣僚懇談会で相談をすると、こういう話が出ておったと私は思うんです。私は、従来から、経済閣僚懇談会の中には運輸大臣は当然入るべきだという意見を本委員会でも何回も何回も主張しておたわけなんです。したがって、新聞によれば、きょう午前九時から経済閣僚懇談会を開くと、こういうふうに出ておるわけですね。そういう報道をされておるのに、運輸大臣が、少なくとも港湾施設の諸問題が出されておるのに、閣僚として出席をしたのかしないのかということは、私はやはり聞いておきたいわけなんです。その点について

はどうなったか。もし御出席になって、そしてそれらの問題に取り組んだならば、どういふふうなことが経済閣僚懇談会として述べられたのか、大臣の御答弁をいただきたいと思う。

○国務大臣(綾部健太郎君) 先ほど申し上げましたのは、いわゆる閣議で出なかつたのでございまして、経済閣僚懇談会には毎回出席しております。しかしして、本日は、経済閣僚懇談会といたしましては、主とした議題は物価の抑制に関するものでございまして、それから月例の経済状況の報告と、それから今後の自由化に伴ういわゆる外貨の問題につきまして、大蔵大臣からいろいろな――まあ当然のことですが、たとえば日航機を海外に行くのに利用する、それからなるべく国産品を使うとか、あるいは輸出振興を第一目標として諸経済施策を進めていくとか等々でございまして、港湾の荷役に関する、いわゆる港湾労働に関する問題は議題にはなりません。相澤先生のおっしゃる、閣議でそういう話が出なかつたかというのには、閣議でございまして、経済閣僚懇談会はそのような話を出しませんでしたが、おそらくは申し上げたわけで、経済閣僚懇談会には毎回私は出ております。

○相澤重明君 そうしますと、けさ私は実は総理大臣の部屋の前で田中大蔵大臣とちょっと会ったんですが、きょうの閣僚懇談会にはどなたが御出席になったんですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 大體常連のメンバーで、宮澤企画庁長官だけが忌引でありますので出ませんでした。あとは総理大臣、農林大臣、運輸大臣、通産大臣、大蔵大臣、労働大臣、官房長官等が出ました。

○相澤重明君 その中で港湾の荷役料等については話が出なかつたという先ほどの御答弁だったですね。それは、話が出なかつたということなのか、慎重論にということだったのか、その辺はどのなんですか。全然話は出さなかつた、こういうことですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 全然話は出ませんでした。

○相澤重明君 そうすると、私はやはり、政府の経済閣僚懇談会が、少なくともこれらの物価の問題と国際収支改善の問題に関して、そして、港湾荷役料の問題を初め、プイの係留の問題、あるいはトン税、特別トン税と、この運輸委員会にとっても大きい問題がたたくさんあるんですよ。そういう問題が話が出ないで、今の国産品の奨励の話とか、日航機がどうだとかいう話だけだということ、何かせつかつのいい機会が私は少ししりつぽみになったような気がするんですが、そういう準備は事務局が今まで進めてきたと思うのですが、そういうことはあなた自身が閣僚懇談会には出すべきではないのでしょうか、これはどうなんですか。閣僚懇談会というのは、自由な意思の表明はできるのでしょうか。それはどうなんですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) プイの使用料、それからしけの使用料、それから灯台税、それから船舶不動産税を特別トシ税に変更してそうして外貨の増収をはかるといふ問題は出ました、労務に関する問題につきましては出なかつたといふことでございまして、それ以外の問題につきましては出ました。

○相澤重明君 これは、そうなる、事務当局の疎漏かな。とにかく労賃の問題というのは人件費の問題のことをさしておると思うのですが、この前も当委員会の問題になったのは、船舶に利子補給をするけれども、海上企業全体についてできるだけ前向きな姿勢をとつていこうというのが今回のことだから、したがって、管理部門側においても、あるいは作業費においても、この荷役料というものを無視するわけにはいかぬと、こういう点の話も私は聞いたと思うのです。だから、そういう中で、当然また運輸省の事務当局としても、今回のいわゆる荷役料金というものも含んで検討をされておられなければ、港灣関係についての改善というものについては、私はこれはなかなかむずかしいだろうと、ただし、それじや直ちに公示料金の料率を改定するとかしないとかいふことについては、それは慎重な話があるだろう、それは私はそういうふうな受け取れるのだが、そういう問題を検討されておつたのではないか、こうは思うのですが、それが、今お話を承つておるといふと、あなたは不動産と言われたが、固定資産税の問題や、あるいはトシ税等にどういふものを充てるか、あるいは幾ら上積みするか、こういうことについて

て話が出たときには、当然出べきものがなせ出なかつたかといふことについてちょっと疑問になつたわけですよ。それはなぜかといふと、すでに二十九日でしたか、運輸省が、そういう港灣諸経費の値上げということで、事務当局がそういう問題を全部洗つて実を出しておるわけだ。出しておるから、当然閣僚懇談会の際にはそういうことを出されなければならぬと私は思う。ただし、大蔵大臣が財政支出あるいは国際収支の面でどういふふうな、あるいは宮澤経済企画庁長官がどう出られるかは別ですよ。だけれども、あなたは当然、いわゆる港灣のこの重要な問題については、外航船舶の利子補給を提案をしておる以上、そういう関連のものについては当然出さなければならぬと私は思うのです。だから、きょうの三十日の経済閣僚懇談会は九時から開くのだから、その際には必ず提案をされるだろう、ただし、その提案をされるも、直ちにそれが実施とかどうかという点ではないけれども、少なくともそういう全般的な問題を含まなければ私は前向きなことにはならぬと、こ

う見ておる。またそういうふうな作業が進んでおると思つておるから、あなたに聞いたわけですよ。その点は、じゃああなたには全然事務当局は言つてなかつたわけですね。それは聞いてないですか。おかしい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 全般に問題を提起する段取りには、本日の経済閣僚懇談会はなつておりませんでした。

○相澤重明君 そこで、じゃひとつしほつて聞いておきましょか。今大臣のお話になりました、麦のたとえは

積み込みの問題ですね。これは、いわゆる不経済船舶あるいは高価船等の対策について、船舶所有者としても、そういう問題に非常に頭を悩ましておる。ところが、きょうの今の大臣のお話では、じゃそういうことも出たのですね。

○國務大臣(綾部健太郎君) それは出ました。それで、まだまだ事務当局の段階において検討すべきことがたくさんあるから、事務当局でもう少ししばらくうじやないかといふ結論になりました。私は提案といひましたしこれは、できることなら農林省がそういう不経済船舶を小麦の輸入のために一括用船してくるというのを希望するといふことを閣議で発言いたしました。それにつきまして、農林大臣から、用船といふわけにはいかないが、何とか不経済船舶を、少くともタンカーの不経済船舶を小麦の運搬用その他に改装するように、今事務当局にあらゆる面から検討させておるといふことで、経済閣僚懇談会はその点についてはそれだけの話でありました。

○相澤重明君 今の運輸大臣の不経済タンカー船の改造について、麦のバラ積みについて、できれば政府としてはそういう方向で進みたい、こういうお話があつたようですが、それはあなたが御提案されたのですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) そのとおりでございます。

○相澤重明君 そうすると、運輸大臣はどういう構想において、このタンカー、いわゆる不経済船といわれるタンカー船を改造してそして輸入食糧を積み込ませる、こういうふうなお考えになつたのか、それを少し、非常に重

要な問題なのだから、私はこれは聞いておかなければならないと思う。少し詳しく説明して下さい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私は大方針を海運当局に命じて、そうするためにはぜひやれといふことで海運当局に命じて、詳細な交渉は、農林省、企画庁、大蔵省四者の事務当局が目下検討中でございます。概括的に申しまして、そういういろいろな問題が、結論において私はそういう不経済タンカーを農林省が用船してくれることが一番望ましいといふことを言つたのであります。詳細の交渉の経過は、海運局長に説明いたさせます。

○政府委員(辻重男君) この問題は、昨年来海運関係者と輸入食糧を扱つております貿易商社との間でいろいろと討議されておつたわけでございますが、御指摘がございましたように、今スタンダードのいわゆる不経済船となつたタンカーの利用としては、非常にいい利用の方法ではないか、そういうことで、私どものほうでも、大臣からお話がありましたように、検討を命ぜられまして、関係省の意向も打診しつつ、いろいろ検討しておる次第でございます。結局、現在小麦の輸送に当たつておりますのは、一万三千トンくらいの船でございます。スタンダードのタンカーですと、約二万トンでございます。相当船型としては大きくなりますから、これで大量に貨物を運べばそれだけ安くやり得るのではないかと、いふことで、いろいろ検討しておるというところでございます。

○相澤重明君 今の説明では、運輸大臣から検討を命ぜられて、事務当局が検討した結果、スタンダードで二万ト

ン級を改造したらどうか、こういうことをきめた、そういう提案をされるといふことになつておるのですが、そういう船は何隻くらいで、どういう計画を考えておるのか、いまだ少し説明してもらいたい。

○政府委員(辻重男君) これは、政府のほうで積極的にそういう問題を全然話し合ひがないものを取り上げたのでございませんで、昨年来すでに海運関係者と輸入食糧を取り扱つております貿易商社の間で話し合ひがあつたわけでございます。その問題は、私のほうから申しますれば、不経済船の有効利用、そういう見地から検討をしておるといふことでございまして、今そういう船が何隻あるかといふことでございまして、全体では約四十隻近いのでございまして、その中で、これは二万トン・タンカーでなければいけないような、たとえばバルネオとか、そういういふような地域もございまして、できれば改装したい、ほかの用途に転用したいといふものが、二十数隻あるわけでございます。

○相澤重明君 このことについては、前回の当委員会でも参考人の招致をして、公述を求めた際にも、特に港灣事業者あるいは労働組合、こういうところから強い反対の意思表明がされておるわけですよ。いふことは、今のタンカー船に改造をして麦をバラ積みするといふところで、あの小さい口の中へホースを入れて吸い上げて、それは実際に全部が吸取できるものじゃないのです、船の中といふものは、したがって、労働条件の最も悪くなるようなことが予想されることから、こういう点については、改造するにしてい

も、その不便については十分慎重な配慮をしなければいけないのだ。それから、いまひとつ、前回河野委員からもお話がありましたように、いわゆる港湾荷役の手数料という問題について、政府関係の買上げの品目について、どうか、こういうものの品目については、やはりもっとこれは研究すべきではないかというところが、お話があったように、実際に港の近代化という中に取り入れるにしても、この点は、不経済船というレッテルをはったから、それによって直ちにこれが最も合理化でいゆる利潤がよくなるのだということにはならぬ、つまり他の面の作業上の問題等を考えていかなければ決してこれはよいものでないということが指摘されておる。また、そういう危険なことをやるべきでないというのが私どもの立場でもあったわけですが、今お話を聞きますと、四十隻ぐらいのタンカー船がそういうスタンダードのものがある、改造等に回すものが約半分ぐらいあるとすると、とにかく十五隻なり二十隻のうちに、政府としてはそういう方向に改造をさせて、そして合理化をするのだという考え方で事務当局は作業を進めてきた、こう理解していいですか。この間新聞によると四隻とか五隻とかいうので、当面閣僚懇談会では二隻ぐらいどうだろうというふうな話に持っていくようだという情報も聞いておったのだが、今の局長の言うのは、一体十五隻なり二十隻のうちの全部をやろうとするのか、それともそのうちの当面五隻とか四隻とかいうようなことで、その話を進めてきたのか、その辺はどうなんですか。

○政府委員(辻堂男爵) 現在、年間約二百萬トン余りの小麦が輸入されておるわけでございます。これは、海運関係者の意向としましては、その半分程度をそういうふうなスタンダード・タンカーを改造して輸送できるのじゃないか、かりに百万トンとしますれば、約七隻ぐらいのそういう船が使われるのじゃないかという一応の計算があるわけでございます。これは、積み地のほうにおきましても、水深その他によりまして、現在買い付けております港に二万トンのタンカーが入るのが困難なところもあるわけでございます。それからまた、揚げ地の事情としまして、いろいろと船型が大きくなる関係上制約があるわけでございます。そういう細目の点につきましては、海運関係者と商社関係とで具体的に港ごと、外国の積み地もあわせて検討しているというところでございます。先ほど二隻ないし三隻という意見が出ましたのも、これは商社側の見方としては、積み地、揚げ地の事情から考えて、七隻というのには困難ではなからうか、まあ二、三隻というところではなからうかという一部の意見でございました。これは政府が何ばいときめる数字のものではないのでございまして、そういうような輸送の合理化という見地から、どういふふうに考えていくかというところで、なお検討されておるところでございます。

○相澤重明君 結果論としてですね、前から当委員会ではいろいろ議論をされたように、とにかく不採算船とか不経済船というものはなくしていくんだ、このことについては変わりはないと思うのです。ないのだけれども、それは単に船主なりあるいは政府の考えだけで進めるのでなくて、関係のいわゆる業者も、労働者も、やはりそういう改善をする場合には、いろいろな意見というものを出して、ほんとうにみなぎが能率が上がり、働きたい場所というところにならなければ、私はやはり政府が進める政策としては片手落ちになると思う。それは、船主——持主だけの意見を言えば、なるべく手がからぬように、そうして、労働条件は劣悪であつても、とにかく自分たちがもうかりさえすればいいということであつてはならぬと思う。ですから、タンカー船を改造して、そうしてバラ積み的小麦を積み込んで、この作業というものはたいへんなものであるということもあるいは港湾事業者が言っているわけですが、その点について、今局長のお話を聞いておると、まあとにかく、業界としての希望もあるけれども、当面三隻なり二隻なりということが大体まとまりそうな気がするわけですね、話から聞いてです。そうすると、そういうときにはやはり、船員、あるいは荷役を行なう労働者、あるいは港湾事業者、あるいは人たちの意見というものを取り入れることには、私は全く一方的なことになってしまうと思うのだが、そういう点については局長はどういうふうにお考えになつて、また行政指導の面でも、これら船主あるいは船腹保有者、そういう人たちに對する考えを指導されておるのか、当委員会ではこれだけ私も強い意を申し上げているのですから、たとえばそういう事務当局でお話を進めるにしても、私は意見があつてしかるべきだと思う。そういう点については、局長はどういうふう

にお話しになつてゐるのか、聞かしてもらいたい。

○政府委員(辻堂男爵) この小麦のタンカーによります荷役につきましては、揚げ地においては、ニューマリーベールと申します真空を利用した吸上機でやるというふうな計画がございまして、そういうことに對しまして、一部港湾運送業者のほうから、それは特殊な荷役だから、別途の、今までの公示料金以外の新しい問題として考えてもらわなければ困るのだという御意見のあることも伺つております。で、そういう問題につきましても、どの程度のことかというの、これは海運業者、商社等の間でも問題としておるわけで、港湾荷役関係も入つていただいで、よく懇談していこうという意向のようになつておる次第でございます。

○相澤重明君 今の局長の御答弁を聞いておきますと、いわゆる業者の意見は聞いておるにすぎないのだということですね。だから、政府の行政上の指導というものは何らその中には含まれていない、現在の段階においては、ところが、今回政府が提案をしておる趣旨というものは、不経済船であるとかあるいは高価船対策というものを十分取り入れて、しかもこの企業の基盤を強化していく、こういうことでありますから、その中には、たとえば融資をするんだ、十年たつたらどうなるんだというこの前の提案をしておるわけですよ。それだけに私は、政府がたゞ業者の考えだけだということについては、これは少し的はずれではないか。やはり政府が積極的にそういう合理化をするならいいわけです。私も改造につい

ての合理化に反對しているわけではない。いわゆる採算が合うようにするにはどうしたらいいかということを研究しなければいけません、またそうしなければいかぬと思うけれども、それが直ちに労働者の労働条件にはね返ってきたり、あるいは港湾業者の人たちがやはり今までせっかく努力してきたものが、それがもう今回のこの法律改正に伴つて一方的に押しつけられていくということについては、私はやはり問題があるのじゃないか。だから、そういう点については、むしろ政府が行政指導をする立場にありはしないか、こう思つておるわけですが。今のお話を聞いてみると、全然行政指導ということとはなされていなくて、いろいろそういう船舶保有者、商社の人たちの意見を聞いておるにすぎないというふうな形だと私は思ふ。こういう点については、私は、原則として、タンカーのようなものを、不経済船というふうなレッテルをはつただけで、ただ改造をしたからといって、そこから決していものが生まれてこないという見解を持つてゐるのだけれども、そういう点については、これは政府に善処を私は要望したいと思ふ。もともと、たとえば同じ改造をするにしても、合理化をするにしても、実際の働く人たちの意見というものを入れないでやつたところ、これはちつともよくないしなない。先ほど申し上げたように、太いパイプをおろしておくわけですよ。それで吸い上げるわけです。ところが、全部は吸い取れないのです。これは各国の例を見たらわかるんです。今度はその取れないものを取りに行くにはどうすればいいか、労働者が中に入るん

です。こういうことを考えてこなければ、私は、今日までの輸送状況の中で、決して合理化したことにはならぬし、大臣も御承知だと思ふのですが、数年前に南方から輸送した中に、黄変米といふことで、ずいぶん私は悩んだことがあるわけですよ。あのときにはどうですか、米が足りないということ、たくさん米を買ひ込んだけれども、黄変米になつたために、ついに食糧にはできなかった。そうして、やむなくこの単価をうんと切り下げてアルコール等にこれは使つたんですよ。だから、あのときにも、もう家庭の奥さんたちからも、黄変米反対といふことで、非難ごうごうたるものがあつた。しかし、そのときには、何といつても食糧が足りないから輸入しよう、そうして無理に積んできたものが、中であらう事件が起きたわけですよ。これは、数年かかってようやく黄変米の問題は解決したんですよ。国家の損害といつたら莫大なものです。そういうことから考えてきて、今タンカーを改造して、バラ積みにして、もしそれがそういうことになつたら、どうします。これは私も、そのことが必ずしもそうなるとは言いません、もちろん言いませんが、そういうことも皆さんが考えて対策を立てなければ、私は、不経済船といふ単なる名前によつて、決して経済効果といふものは上がつてこない、こういう点を考えても、いろいろのこと、やはり働く人の立場といふものも十分尊重するような前向きな施策をとつてほしい、これは要望しておきたいと思う。そういう点について、大臣としてはどうお考えになりますか。

○国務大臣(後部健太郎君) いくら機械が発達しても、それを動かすのは人でございまして、その人の労働力を考えずに、そういう施策はやりませぬ。また同時に、最初からそれじゃそういうふうな指導せよといふと、官僚の企業圧迫とか、民業圧迫とか、いろいろ非難が起りますから、ある程度は当事者間でコマースやルベースでやれるようにして、そうして、その話がかないとき、もしくはそれが双方において不当なとき、たとえば労働者の賃金をむやみやたらに痛めつけてそれをやるとか、あるいは労働者がばかり優遇して機械設備を使わせないようになるとか、そういうような、まあ紛争と申しますか、交渉が行き詰まつたような場合に、私はただ行政指導をするのが政治じゃないか、運輸行政じゃないかと考えております。御要望の点は確かに拝承いたしました。しこうして、根本的な考え方におきましては、私は相澤さんとは違つていないと思ひます。

○相澤重明君 言葉じりをとつてたいへん恐縮に思ふのだけれども、労働者ばかりの賃金をよくするといふような今お話だつたけれども、大臣、私は大臣はそういう意味で言つたんじゃないと思ふのですけれども、きょうはあとで私は通産大臣を呼んでおるから、そのときにやりまされども、今回この日本が、日立造船と英國の会社が契約をした問題について、今一番国際的な大きな不信を持たれておるのは何かといへば、日本の労働者の賃金の安といふことなんだよ。言葉じりをとるわけじゃないのだけれども、そういうことを言われると、私は一言言いたくな。けれども、大臣の趣旨は違ふから、私は別にその点は追及しませんけれども、やはり近代国家といふものは働く人が国の宝ですから、働く人をよくしていく。いくら機械に金をかけたところで、しよせんは働く人の生活を守り、労働条件を守っていくことなんです、これは人の社会ですから。そういうことからいって、私は大臣のお話を、たいへんまあ大臣も努力をしてくださると、こう思ふから、それは見守つていきたいと思ふ。それをやつて下さい。そういうことによつて、どういふふうに政府が努力をされるかといふことを見て、その結果また私はこの問題については注文をつけたいと思ふ。きょうは、この不経済船、タンカーの問題については、今の大体大臣の答弁で、私は要望を申し上げたので、政府の善処をひとつ期待をしておきます。

その問題については、あと関係があるから、岡理事のほうにしばらく譲ります。

○岡三郎君 今不経済船の改装をして食糧輸送をするというお話があつたわけですが、どの程度まで進んでいるのですか、具体的に。つまり、経済関係懇談会でそういう話を、そうしてそれについて農林省が、これを一括使つてくれるならばいいなと、こういう話があつたというのですがね。これは、問題によれば、そういうふうな改装をしないで、ほかの方法を考えると、いふことなのか。今後の話し合いによつてこれはどういふふうにも変わっていくものか、その方針がもうここに固定して、あとこれに随伴して起るいろいろな問題についていろいろと話を進めていくのか、その点どこまで行つていくのですか、それちょっと大臣に聞きたいと思ふ。

○政府委員(辻重男君) 私から事務的な段階で申し上げますが、これは、先ほど申し上げましたように、船会社と貿易商社の間で、どういふふうな改装の方法がいいとか、あるいは積み揚げ地の関係から、どういふふうな港でなければ困難であろうとか、あるいは日本のサイロの能力の問題、あるいはまた運送条件の問題、そういうものもろの問題につきまして検討をしておるわけでございます。今の小麦輸送の輸送の形態は、食糧特別会計は内地の岸壁で商社から荷物を引き取るということになつておるわけでございます。輸送の責任、それからその輸送費、運賃の負担、そういう問題は、あるまゝ入札的なことによりまして落札した商社が海運会社と話し合つてきめるといふ建前になつておるわけでございます。話し合ひは民間ベースで行なわれておることに対して、政府としては、不経済船の有効利用という見地から非常に望ましい、側面からこれを推進することを協力していこうといふふうな立場にあるわけでございます。

○岡三郎君 そうすると、その穀物、輸入食糧は、政府が荷主になるのですか。

○国務大臣(後部健太郎君) そのとおりでございます。

○岡三郎君 政府が荷主になるということになるという、ますますこれは重要な問題になると思ふのですがね。

ここで、先般のこの委員会において、日本港湾労働組合連合会の古賀執行委員長がこういうことを言つてゐるのです。――「私は特に不経済船について衆議院運輸委員会においての進藤参考人の公述を重要視しております。それは、タンカー等の不経済船舶は輸入食糧輸送に改造すると言われているのでありますが、ごくわずかな費用をかけて改造をして、危険な非衛生的な状態で食糧が積載されて、荷役作業が強制される危険性が多分にあることとあります。聞くところによりまして、すでに船主側と政府はその対策の構想が練られてゐることとあります。輸入食糧は政府荷主でありますから、このような危険な非衛生的な改造の船舶の荷役作業は行なわれないことを申し上げ、荷役作業の設備に万全の措置をとられるようお願いいたします。つまり、ここで、まあこれは横浜港としては大きな労働組合ですが、――横浜港だけではございませぬが、こういうふうな荷役作業を行なわないといふことを言つてゐるのだね。その行なわれない理由としては、危険であるといふこと、非衛生的であるといふこと、いかにも当面を糊塗するところのずさんな改造であること、こう言われておるのですが、一体どのくらい金をかけて一隻改造するのですか、どういふふうな改造するのか、ひとつ構想を聞いておきたい。これは重要ですよ。ストライキが起るかもしれないからね。

○政府委員(辻重男君) 現在海運関係者で考えております構想を大ざっぱに申し上げますが、大抵費用は六、七千万円ぐらゐかかるといふ見積もりで

ございまして、改装をいたしまするお
もな点は、今石油類を積むために、全
然タンクには穴がないわけでございます
す。これを、ハッチを作りまして、
ハッチから積み込み及び揚げをしよう
ということでございます。それで、積
み荷に際しましては、これは各積み地
に機械設備があるわけでございますか
ら、これを使うわけでございます。揚
げに際しましては、ニューマーベ
カーと申しまするいわゆる吸い上げ機
を使いまして、これで荷役を迅速化し
ていこうという構想でございます。

なお、ちなみに申し上げますと、す
でにもうだいぶ前から、大西洋の、ア
メリカからヨーロッパ向けにつきまし
ては、これはもう全然改装をせずに、
タンカーで小麦を多量に運んでおるわ
けでございます。それについてのトラ
ブルはあまり聞いてないわけなので
ございます。先ほど申し上げましたよ
うに、私どものほうは、港関係者か
ら、荷役はやらないということではな
しに、荷役するについては特別なま
料金を考慮せなければ困難だというふ
うな意見があると聞いておるわけに
ございます。

大体以上のような次第でございま
す。

○岡三郎君 そうするというと、この
参考人の言っていることとあなたの聞
いていることは、ちょっと食い違っ
ていると思うのです。荷役作業の設備
に万全な措置ということになると、一
体どういう措置をとるのですか。

○政府委員(辻重男君) 先ほど申し上
げましたように、ニューマーベカー
というものをそのハッチの口から挿入
いたしまして、吸い上げ式に小麦を吸

い上げてはしけなりあるいは岸壁に盛
り上げていくという、そういう荷役方
法をとってはどうかということござ
います。

○岡三郎君 そうするというと、今ま
あ聞いているという、その荷役作業
に伴う労賃ですか、労務費を上げてく
れば大体よろしいと、こういう話な
んです。それならばですね、七千
万、六千万という改装費、これは当然
船会社が出すと思うのですが、それ
はどうなんですか。

○政府委員(辻重男君) これは当然
該船舶を持っておる船主の負担にな
ると思ひます。

○岡三郎君 大臣に伺いますが、ま
あ二百万トンの小麦をそうやって輸送
するということになりますか。そうす
るという、政府が荷主でこれ運ん
でくるということになった場合におい
て、かりにです、その労務費その他
においてですね、まあの程度これか
ら話を進めるかわからぬけれども、そ
の主體的な構想というものは、運輸省
の海運局があつてやらせると、
こういうことなんですか、そうでな
かったら、当事者間においてこれをや
らせるのか、はつきり大臣も答えた
と思うのですが、もう一ぺん明確にし
てもらいたいと思ひます。

○岡三郎君 大体今のところ労務費に
おきます。

対してどのようなことを考えているの
ですか、これは私も一ぺん参考に関
しておきたいと思ひますがね。放置す
れば、これは争議行為になると私は思
うのです。一方的に改装して、これに
よつて荷役をせよと言っても、片っ
方のほうは、そのようなおかしな改装
はなかなかうまくいかぬ、それで一歩
進んで労務費の値上げをしてくれれば
いいと、こういうことになっているよ
うですがね。一体これは、大臣ではこ
ういうこまかいことはわからぬかも
わらぬが、どういうふうになっている
んです。

○政府委員(辻重男君) 私どもまあ抽
象的に港運関係者から特別な料率を考
えてもらわなければ困難であるとい
うことを伺つておるわけでございます
、具体的にどの程度の金額、こうい
うふうな点につきましては何も伺つて
おりません。

○岡三郎君 港運関係者と船主との間
で話をしても、一体働く労働者はどう
なんだい。これは労働者は全然ち外
に置いて、港運業者がそれを雇つて
いるのだから、港運業者は港運業者と
して労働組合と話し合ひをして賃金を
めればいい、こういう考え方ですか。
○政府委員(辻重男君) これは、港運
関係者がどういふことでそう言つてお
られるかというところは伺つておられ
るわけですが、おそらく、そういう問
題になりますれば、労務関係者とも港
運業者は話し合ひをして、その上で折
衝されるものであるというふうに考え
ておるわけでございます。

○岡三郎君 ひとまずここで関連はや
めておきます。
○相澤重明君 そこで、今のタンカー

の不経済船改装という問題を今まあ少
しばかり話をされたのですが、ここに
専門家のそれこそ天竺さんもあるの
だけれども、政府が今把握している貿易
外収入というものは、この港運関係
はどのくらいあるのです。

○政府委員(辻重男君) 三十六年度の
実績で申し上げますと、日本の受けが
約四千六百万ドルでございます。そ
れから払いのほうが一億二千六百万
ドル、バランスとしまして約八千万
ドルの赤字になっておることござ
います。

○相澤重明君 今の、いま一度数字を
言つて下さい。

○政府委員(辻重男君) 三十六年度の
実績でございますが、受けが概数で申
しまして四千六百万ドル、払いが一億
二千六百万ドル、バランスとしまして
八千万ドルの赤字ということござ
います。

○相澤重明君 次に、三十七年度も
う出ていますね。三十七年度幾らに
なつています。
○政府委員(辻重男君) これは、三十
七年度は一部推定が入つておると御了
承願したいと思ひつてございます。そ
の前提に立ちまして、受けが四千三百
万ドル、払いが一億四千二百万ドル、
バランスとしまして九千九百万ドルの
赤字ということでございます。

百万ドルでございます。
○相澤重明君 それを改善するには、
どういふふうにするのですか、このバ
ランスの悪いのを改善するには、どう
するのですか。

〔委員長退席、理事天竺良吉君着
席〕
○政府委員(辻重男君) これはまあい
ろいろ考え方もあるかと思ひつてござ
います。大体この港運経費と申しま
すのは、受けのほうは、外国船が日
本に参りまして日本の港に入る際に支
払うもの、一番大きなものは港運荷役料
関係であります。そのほかに、トン
税でございます。それから、あるいは岸壁、
ブイの使用料、そういうふうなもので
ございます。払いのほうと申しますの
は、これは日本船が外国の港へ行きま
して、先ほど申し上げたような港運荷
役料その他を払うものの払いでござ
います。で、もちろんこの港運関係経
費でバランスとして赤字になることが望
ましいのでございまして、けれども、こ
れは性質上、日本船がふえまして、日
本船で運ぶ量がふえればふえるほど、
港運経費におきましては赤字がふえる
のが常識でございます。極端なことを申
し上げれば、日本船の荷物を全部日
本船で運んだとしますれば、受けはセ
ロになる。したがういふ、ただ港運
経費だけでこの国際収支の問題を黒字
にするということ、今後とらば、日本
本船を増強して積み取り比率を上げて
いこうという考えからしますと、矛盾
する要素であると考えております。私
どもはむしろ、海運というものを貿易
外の収支の全体の問題として、港
運経費に赤字が出て参りましたも、運
賃関係で改善してこれをカバーしてい

く、そういう方向に進むべきじゃないか、海運局はさように考えている次第でございます。

○相澤重明君　そこで、今局長さん言ったように、受けの場合ですね、外国船が支払うわけでありますが、今の外国船に払ってもらう、このときに、小麦だとか米の輸入について外国船が持っている量というものは、年間を通じて日本船と外国船とのバランスがどういうふうな状態でありますか。何隻ぐらい、何トンぐらい、その比率は十分の二とか、五分の一とかいうことはあると思うんですが、どうなっております。

○政府委員(辻重男君)　これは、穀物関係では日本の積み取り率は非常に少のうございまして、三十七年度あたりでは約一割程度というふうなところでございます。

○相澤重明君　そうするというと、三十七年度一割程度、三十三年度当時には非常に多かったのが、だんだん悪くなってきた、そして三十七年度には一割程度というふうな落ちてきた理由は何かですか。それは結局、日本船が運べない条件というものは、どういう条件なんですか。三十三年度は七、八割を日本船で運んでおったものが、それが一割程度に三十七年になったというところは、どういう理由なんですか。

○政府委員(辻重男君)　これは今のアメリカの太平洋岸から日本向けの穀物運賃が日本を中心とした運賃の中では相対的に低いということでございまして。言葉をかえて申しますと、たとえば木材でありますとか、そういうふうなもの運ぶほうが小麦を運ぶよりも船主として有利だということで、日

本船としてはそちらのほうに多く持っていたというところでございます。

○相澤重明君　どうも少し、私のピン트가違ふのか、局長の答弁のピン트가はずれているのか……つまり昭和三十三年ころは小麦等については七、八割程度まで日本船で輸送をしておった、それが三十六年になり三十七年になると二割になり一割になってきた、今のあなたのお話では、それはどういう条件かというところ、日本の船が同じ荷物を運ぶなら歩率のいい木材とか貨物とか他の荷物を運ぶ、したがって輸入する食糧関係については外国船でほとんどが持っていて、ここのところ今の御説明です。私はそればかりじゃないと思うのです。どうなんですか。つまり外国は、やはり日本に輸出をするに ついても、自国船で輸出、自国船で送らなければいけないというところはないのですか。これは日本に輸出するの に、日本船でそれでは積み取りに行きます、こう言つて、日本船が、あるいは日本の商社が行つても、いやそれは困ります、私の国の品物をあなたの国が買ふのだけれども、私の国の船でこれを輸送して下さい、こういうような条件があつて、しかも外国はそれが非常に強い。こういうことがやはりプラスされて、今言った輸送というものが三十七年度には一割になってしまつた。そこで日本としては、外国船の多いことと、日本の船腹の保有量が少ないこと、そのかね合いも含んで、今更さらたにたくさん船を作つて貿易取引を上げよう、こういうこともあるんじゃないですか。私は、その点、単に日本の船がどちらかというと経済効果を上げるために小麦とかあるいはそう

いう米という食糧というものを外国船にまかしてやるのだ、こういうだけではないうような気がするのですが、その点どうですか。

○政府委員(辻重男君)　これは、今御指摘ございました自国船主義という問題がございまして、アメリカのシブ・アメリカンあるいはその他東南アジア諸国においてはそういう傾向がありまして、その問題も海運では重大問題として、われわれはそれに絶えず対抗策をやつておるわけでありまして、太平洋からの小麦輸送に関しましては、そういう影響は全然ないわけでありまして。外国船と申しまして、この大部分はヨーロッパ第三国船でございます。先ほど申し上げたように、日本船としては、近海の小麦以外のほうが有利だということで、そちらに行つておるといふことでございます。

○小酒井義男君　ちよつと関連してお尋ねをしたいのですが、先ほど国際收支の中の海運関係の港務経費等の点で説明があつたのですが、ところが、たとえば三十七年度の積み取り比率を見ますと、貨物船が三八・七、油送船で四三・四、輸出のほうで五三・三、こういうことになりました。そうすると、大体輸出で五〇％を少しは上回つておる程度で、輸入のほうでは、これは貨物と油送船関係の量が違ひましようけれども、大体四〇％前後のところにおるといふ概算の数字になるのですけれども、しかもたいへんこちらから支払いがふえていくことが多いということ、これは何か料率なんかで非常に日本が低いところに置かれておるからそういうことになるのか、何か原因があるのじゃないですか。

○相澤重明君　これはむしろ港務局のほうでいろいろ資料を持つておると思ふのでございまして、おっしゃるとおり、日本の荷役料率とアメリカとを比べますれば、アメリカのほうが高いことは事実でございまして。そういうふうなものもこのバランスの上に影響してくるということも事実でございまして。

○小酒井義男君　そういう点について、何か均衡のとれるような方法を考へる必要があるのじゃないですか。

○政府委員(辻重男君)　これはまあ私そういう点について所管でもないのございまして、個人的な意見になつて恐縮でございまして、港務経費だけをとらえてそれを国際並みに持つていくという、その点だけを国際並みのものにするというふうなことが、日本全体の経済の中でどういふふうな影響を与えてくるか。これは、港務役員の料金というものが上がりますれば、外国だけじゃなしに、日本の船ももちろん上がりますし、それからいづゆる内航関係のほうを見ても、全部適用になつてくるわけでありまして。そうなつてきますれば、現在輸出振興というふうなことが言われておりますが、原料を輸入してそれを輸出するということになれば、輸出の価格についてもある程度の影響を持つ。そういうふうな全般の問題から大局的に考えなければならぬ問題じゃないかというふうに私も考えておるわけでありまして。

○相澤重明君　私は今のこの政府から出していただいた資料に基づいて実は尋ねておつたのですが、今小酒井君がたまたまこの資料の点をお話しになつたわけですが、これでいって、結局一番心配をされることは、貿易自由化が進めば進むほど外国の船がたくさん入つてくるのですよ。そうですね。それに對して、今のような、そういうふうな状況でいけば、日本のいわゆる貿易外収入の大幅な赤字ということが出てくるわけですよ。そうでしょう。それがために改善をするというのが、先ほど閣僚懇談会で言われた趣旨でしょう。その中には、トン税があり、特別トン税をどうするか、ブイの保留の問題だとか、いろいろな点が出てくるじゃないですか。そういう点が改善策として総合的に計画をされなければ、貿易自由化というものは、今池田内閣の至上命令として、少なくとも通産大臣はここの秋にはさらにもっと積極化するということをして池田総理の指示に基づいて進めておるでしょう。

○小酒井義男君　そういうところから、私はやはり、この点については、政府として積極的な改善策というものを持たないと今の局長の言うのも一面あります。これはつまり外国の船舶だけにかかるわけじゃないのですから、日本の船舶についても当然かかってくることは、これは事実です、事実ですけれども、それが改善策をとらなければ、私は貿易自由化の中で日本は太刀打ちができないういふ点については、どうしてもやばい、こういうふうな思ふのですよ。そういう点についても前向きな姿勢をとるとすれば、私が先ほど申し上げたように、港務の施設の問題はやはり拡大をしていかなければいけない、近代化していかなければいけない。それで、当然これは引き上げなければいけない。

○政府委員(辻重男君)　これはむしろ港務局のほうでいろいろ資料を持つておると思ふのでございまして、おっしゃるとおり、日本の荷役料率とアメリカとを比べますれば、アメリカのほうが高いことは事実でございまして。そういうふうなものもこのバランスの上に影響してくるということも事実でございまして。

○小酒井義男君　そういう点について、何か均衡のとれるような方法を考へる必要があるのじゃないですか。

○政府委員(辻重男君)　これはまあ私そういう点について所管でもないのございまして、個人的な意見になつて恐縮でございまして、港務経費だけをとらえてそれを国際並みに持つていくという、その点だけを国際並みのものにするというふうなことが、日本全体の経済の中でどういふふうな影響を与えてくるか。これは、港務役員の料金というものが上がりますれば、外国だけじゃなしに、日本の船ももちろん上がりますし、それからいづゆる内航関係のほうを見ても、全部適用になつてくるわけでありまして。そうなつてきますれば、現在輸出振興というふうなことが言われておりますが、原料を輸入してそれを輸出するということになれば、輸出の価格についてもある程度の影響を持つ。そういうふうな全般の問題から大局的に考えなければならぬ問題じゃないかというふうに私も考えておるわけでありまして。

○相澤重明君　私は今のこの政府から出していただいた資料に基づいて実は尋ねておつたのですが、今小酒井君がたまたまこの資料の点をお話しになつたわけですが、これでいって、結局一番心配をされることは、貿易自由化が進めば進むほど外国の船がたくさん入つてくるのですよ。そうですね。それに對して、今のような、そういうふうな状況でいけば、日本のいわゆる貿易外収入の大幅な赤字ということが出てくるわけですよ。そうでしょう。それがために改善をするというのが、先ほど閣僚懇談会で言われた趣旨でしょう。その中には、トン税があり、特別トン税をどうするか、ブイの保留の問題だとか、いろいろな点が出てくるじゃないですか。そういう点が改善策として総合的に計画をされなければ、貿易自由化というものは、今池田内閣の至上命令として、少なくとも通産大臣はここの秋にはさらにもっと積極化するということをして池田総理の指示に基づいて進めておるでしょう。

○小酒井義男君　そういうところから、私はやはり、この点については、政府として積極的な改善策というものを持たないと今の局長の言うのも一面あります。これはつまり外国の船舶だけにかかるわけじゃないのですから、日本の船舶についても当然かかってくることは、これは事実です、事実ですけれども、それが改善策をとらなければ、私は貿易自由化の中で日本は太刀打ちができないういふ点については、どうしてもやばい、こういうふうな思ふのですよ。そういう点についても前向きな姿勢をとるとすれば、私が先ほど申し上げたように、港務の施設の問題はやはり拡大をしていかなければいけない、近代化していかなければいけない。それで、当然これは引き上げなければいけない。

その中には荷役料の問題や労務費の問題も当然含まれる、こういうふうな解釈すべきだと私は思う。そのことは、必ず私は、おそらくあとで官澤経済企画庁長官が閣僚懇談会の中でそれは言うと思うのです。それはもう僕と官澤君の意見だつてそう違わないと思うのです。事實貿易自由化をわれわれが――

私は社会党だからとは貿易自由化は反対なんだが、しかしそれはまあそれとして、いわゆる池田内閣の大方針としてやっても、貿易自由化が進めば進むほど、外国の品物が入ってくるし、船がたたくさん来ることはわかつているのです。赤字はどんどんふえていくということなんです。これは改善策がなければ、貿易自由化をやりました、日本の国の経済諸経費について、ますます貿易外収支は不足いたします、これじゃ私はならぬと思う。そういう点で、私はひとつ、きょうはまだ事務局の話を聞いただけで、実際にこれから政府がやることだと思ふのです。ですから、運輸大臣にはぜひ

そういうところを十分ひとつ事務局の積算されたことについて検討をされて、前向きな姿勢をとっていく、それではなければいかぬ。だから、その中には、労務費も上がるし、荷役料金も場合によれば適正化ということでは上がつてもよろしい、外国の船にも私はかけてよろしい、そういう見解を持つてゐるのです。そういう点は、ぜひひとつやつてもらいたいと思うのです。そこで、今の港湾関係のそういう諸経費についての再検討をされるわけですが、これは大臣、きょうの経済閣僚懇談会の後、今度はいつごろそういうことについて……、まず政府は定期的

的に経済閣僚懇談会を持つてゐるのですか。

○国務大臣(後部 徳太郎君) 大体大きな経済問題が起つたときにやるのが原則で、定例的ではございませんが、大体月に二回くらいやつております。今度は、OECDの問題があるから、おそらくは来月早々にやるだろうと思ひます。

○相澤重明君 それでは、今の経済閣僚懇談会のことから話は進んでしまつて、肝心なところの質問ができなくなると困りますので、労働者の訓練局長をひとつ呼んでみたいと思ふんです。

村上訓練局長にお尋ねいたしますが、まず第一は、今回当委員会が海運関係の審議をしてゐるわけでありまして、現在日本の海運関係の労働者といひますか、これを二つに分けて、船員の人数はどのくらいになつてゐるか、それを遠洋と近洋に分けて――細部に分けていただければなおいいのです、それが一つ。

それから、船内荷役等に従事してゐる労働者、いわゆる港湾労働者、沿岸でなければならぬ。それから船内とに分けていただければなおそれもちつてゐるが、そういう人数、どの程度になつてゐるか。それからその次に、この港湾労働者の中で常用と日雇いの区分はどの程度になつてゐるのか、できれば人数をあげてその区分をひとつ御説明をいただきたい。

第三は、そういう常用あるいは日雇いの港湾労働者に対する訓練はいかなる方針をとつてゐるか。今国際収支の改善ということが私どもとしては最も大事なことでありますけれども、その

ことに対して、作業能率を上げるといったところで、やはり技能が向上しておらなければこれはなかなかできないわけですね。そこで、職業訓練ということでは私もよく知つては非常に大事なことである。その職業訓練ということ

は、一体どういう方法で行ない、どのように人数的に、年間ならば年間どのくらい職業訓練というものは実施されてゐるか、また今後どういふふうになつてゐるか、それを拡大していこうとするのか、その点について、まず第一に以上三點についてお答えをいただきたい。

○政府委員(村上茂利君) まず、船員の数、労働者の数等についての御質問でございますが、実は船員の数につきましては正確な数字を承知いたしておりませんが、約六万六千ないしは七万程度じゃないかと存じますが、私も労働省といたしまして、雇用形態別ないしは常用、日雇いの種類別に分類いたしましたものがございまして、三十六年中毎月平均の数字を申し上げますと、常用労働者につきましては約一万六千、それから日雇い労働者につきましては約四十八万というふうな把握いたしております。なお、御承知のよう

に、荷役に従事する労働者につきましては、いろいろな作業形態と申しますか、職種形態があるわけでございまして、その細部につきましては分類についての資料は、ただいま持ち合わせておりませんけれども、常用につきましても、キー・マンとその他のものを分類いたしますと、一万六千のうちの、キー・マンが約六千、その他の者が約一万というふうな承知いたしております。また、日雇い労働者につきましても、四十八万のうち、キー・マンが約

二万三千、その他の者が四十五万八千というふうな把握しております。

これらの労働者の中でいわゆる技能労働者に相当する者について、どの程度の訓練を実施してゐるかという点につきましては、現在の職業訓練法によりますところの訓練が、先生御承知のように、都道府県または雇用促進事業団が行なつております公共職業訓練と、それから使用主が行なつております企業内の訓練――法律上は事業内訓練と申しておりますが、大まかに分けまして公共職業訓練と事業内職業訓練があるわけでございまして、このいわゆる職業訓練法によつて定型化された訓練は、実は港湾荷役関係についてはほとんど行なわれておりません。はなはだこの点は遺憾に存じますけれども、全体として振舞ない、このような状況でございます。なお、職業訓練全体の規模といたしましては、現在公共職業訓練で七万四千人の訓練を行なつておりますが、本年度訓練所の増設等を行ないまして、来年三十九年におきましては、訓練規模としては約十三万程度の規模に拡大したいと、かように考えております。なお、一方事業内訓練についても、補助制度によりまして、できるだけ訓練を促進いたしますように助成いたしておるわけでございまして、これは、産業界なり企業が、みずから訓練の必要性を十分痛感していただきまして、積極的にやつていただかなければ、これは政府側のほうから一方的になし得ないという事情もありませんので、公共職業訓練ほどは飛躍的に拡大してゐない。過去においても少なかつたし、今後においても努力はいたしなすけれども、正確な数字は把握できな

い。こういうような状態でございまして。

○相澤重明君 今の局長の御答弁で、公共職業訓練の場合に、現在まで七万四千人で、三十九年度には十三万人にしたい。この中で一応の分類として言えることは、炭鉱の離職者がどの程度、これはやはり一番大きな問題です。それから、それから駐留軍の離職者はどの程度、一般のそういう離職者といふものはどの程度、こういうことが数字上でございますか。

○政府委員(村上茂利君) 公共職業訓練の細目といたしましては、都道府県が行ないます職業訓練の定員が約五万一千でございまして、そのうちに、いわゆる将来の技能労働者養成のための養成訓練としては三万三千程度を考へております。

それから、転職訓練としては一万八千程度のものを考へておりますが、この中に、炭鉱離職者、駐留軍離職者、中高年令層離職者対策といったような各種の転職訓練が含まれております。しかしこれは都道府県が行なう職業訓練でございますが、それ以外に、雇用促進事業団が総合職業訓練所において訓練を行なつておりますが、その総数は約二万四千、そのうち養成訓練を行なつておりますのが約一万、転職訓練が一万三千、こういう数字に相なつております。

そのほか、三十八年度におきましては、離職前訓練であるとか、移動訓練、その他機動的な訓練を実施いたしまして、短期訓練を行なつておりますので、先ほど申しました七万四千の残余の数字は、そのような機動的な訓練に沿つて行なう、こういうことになりまして。

○相澤重明君 通産大臣が忙しい中見

えたので、なるべく通産大臣のほうを先にやりたいと思うんですが、関係ですからちょっと局長のほうをいま一つばかり。

今のお話を——運輸大臣も聞いて下さい。今の話を聞くと、全体の中で公共職業訓練については七万四千八、それからそれを政府は拡大をして三十九年度には十三万人ぐらいにしたいんだ、けれども現在までのところこの港湾労働者の職業訓練については遺憾ながら訓練はない。若干の事業内における訓練はあるでしょう、それはけれども、そういう公共職業訓練としては行なわれていない。こういうことは、これは今聞いたわけでしよう。そこで、先ほどのたとえば不経済船のタンカーを改造をして小艇等のバラ積み等をやっても、そういう新しい時代、新しい方法による技術というものを身につけなければ、これはなかなかできるものじゃないのです。しかし、これは、私はクンカーを改造してそういうふうにするというんじゃないんだ。私は、先ほど言った、労働者の労働条件がよくない、働く者の生活を守れない、そういうことをやってはいけません、こういうことなんです、それはそれとして、今の職業訓練法に基づく訓練というものが、残念ながら港湾労働者にはない。都道府県知事がやっているのも、ほとんどが、技能訓練といふ、あるいは転職者といふ、ごくわずかで、すね、今の局長から答弁いただいた。全部としても、技能者が三万三千、転職が一萬八千でしよう、今答弁されたのは、こういうことから見ると、五万一千人でありまして、これで近代国家としての労働者に技能を身につけると

いうことには、私はほど遠いと思うんですよ。それから、やはり現在働いておる者でも、再訓練すればなおよくなくなるわけですね。なお技術が向上するんです。ですから、今まで訓練を受けたことのない者に訓練をするとか、現在やっておる養成、さらに近代社会における訓練というものが、必要なのだと思います。この二つがあると私は思うんです。そこで、政府が三十九年度に十三万人の目標を立てても、これは公共職業訓練である、こういうことに解釈していいわけですね、局長。

○政府委員(村上茂利君) 労働省としては、一応訓練生の定員のワケを予算上確定いたしております。それにつきまして、どのような職業の訓練を行なうかという点につきましては、各都道府県と連絡をいたしましてきめておるわけでございます。現在通常の荷役業としては、単純労働者として玉掛の作業であるとか、あるいは起重機の運転とか、その港湾荷役関係に近接した職種はあつたのでございます。あるのてございまして、今後これをどうするかという点につきましては、ワケの問題は別として、ワケは一応準備してございまして、どのような訓練職種を設けて訓練を行なうかという訓練技術的な問題になって参ります。その点につきましては、私も訓練そのものにつきましましては、各産業界におきまして、この技術水準並びに産業界におけるいろいろの御希望がございまして、で、そういった面の盛り上がりというのを、そういった面で新職種を選定いたしまして訓練を遂行して行なつておる、こういうことでございまして。また、御指摘のように、新規採用者に対する技

能訓練のみならず、すでにおられますところの労働者に対する再訓練、追加訓練ということは非常に大事なことでございまして、いずれにいたしまして、当該企業内におきまして、この認識と熱意というものと相俟つて推進していくような状況でございまして、港湾関係につきましても、他の産業と全く私どもは同様に考えておるわけでございまして、今後十分検討の余地があるというふうに考えております。

○相澤重明君 できればあとで局長、この都道府県における訓練状況というものを資料で提出してもらいたい。どの都道府県でどういうふうな、どのくらい養成をしておるか、訓練をしておるか、これは資料でよろしいです。そこで、運輸大臣に。今お聞きになったとおり、港湾の労働者が常用が一萬六千人、しかし日雇いは四十八万人もおる。これが問題なんです。これはNHKの問い合わせじゃないけれども、ここが問題なんだ。常用といふのはわずかに一萬六千人かそれしかない。だから、貿易自由化が進んで、たくさん出入船ということになるれば、これは多くの人がいなければいけません。これは多くの人がいなければいけません。でも船込みになることは事実なんだ。そこで、私、その労働者の人たを、まず雇用安定と申しますか、確保するということが第一の条件。確保したただけでは、これは能率が上がらないわけなんです。そこに職業訓練、技能訓練といふものが必要になってくる。そこで、私はぜひ大臣にこのことをひとつ認識してもらつて、労働大臣と相談をされて、積極的にこの職業訓練ができれば、いい体制を作ってもらいたいと思ふんです。私は一つの提案をしたいと思ふんです。それは、そういうことがい

思ふんです。それは、そういうことがい

○政府委員(村上茂利君) 先生の御意見、技能訓練の見地から学校制度によつてはいかがかという御意見でございしますが、実は達成しようとする目的、知識教育的なものであるならば、あるいは学校といった形でもいいかと思ふますが、問題は、機械を操作したり現実に貨

物を扱ったりするといふようなスキルの訓練でありますから、それはあながち学校であることを要しない。これは私どもが技能訓練と知識教育の差を一応区分いたしております、訓練におきましてはスキルの技能の訓練を行なうのだ、こういう建前を貫いておるわけでございます。学校であることを必要としない。要するに、当該企業におきまして、その必要に応じて、その問題は処理していけばいいのではなからうか。でありますから、問題は、すぐれた指導員と適切な訓練施設があれば足るのであります、それがもし訓練法上の定型化された事業内訓練として認定を受けるかどうかという点になります。一応訓練水準は整いますけれども、その名称にこだわる必要はないのじゃないかと、いふふうに私も考えておるわけでございまして。

ところで、そういった施設をかりに市がやるという場合に、何らかの補助措置があるかどうかということでございますが、昨年度試みに実施したのでございまして、中小企業団体が共同で事業内訓練を行なうとする場合に、教室とか実習場とかがなかなか建てられないという場合に、市または都道府県が共同訓練のための施設を設置し運営するという場合に、国がその四分の一を補助するといふ制度を設けて、本年は十五カ所設置する予定に相なつております。そのような施設ができれば、そこで中小企業の業者も、自己の事業場で採用しておりますところの労働者をその共同訓練所に派遣いたしまして訓練するいうことが可能になるわけでございまして。今申し上げ

げましたのは一つの例でございまして、そっくりそのまま港荷役労働者に該当するかどうかはさらに研究の必要はありますけれども、現行制度上一応考慮すると、そのような方法も私もは考えられるのじやなからうかというふうな感じをいたしてあります。しかし、いずれにしても、その労働者を使用いたしますところの港荷役業者なりあるいは海運業者が、その点を十分御認識いただきまして、訓練をやるという熱意と、それから事業内における訓練の組織化といったような点につきまして、現在よりもさらに一般の関心を深めていただきたい、それが先決ではなからうかというふうな考えでおる次第でござい

ます。

○相澤重明君 職業訓練についてもまだ質問が残っておりますが、大臣時間がないようですから、通産大臣のほうに先にお尋ねします。

そこで、きよう通産大臣にお尋ねする主とした問題は、日本の船舶建造の能力、これに対する政府が計画造船あるいは戦艦の代替建造あるいはその他のいわゆる船舶の建造等についてどう前向きな姿勢をとるかということについて、今まで本委員会、海運企業の再建整備に関する法律や、あるいは外航船舶に対する利子補給、こういう問題で質疑を行ってきたわけだ。そこで通産大臣にお尋ねしたいのは、現在の造船業者の能力というものは、二百萬トンから二百三十萬トンぐらいのトン数はあるだろう、こう言っておるのだが、外国に輸出する船舶、これはどのぐらいの通産省としては考えを持っておるか、この点を最初にひと

つお答えをいただきたい。

○國務大臣(福田一君) 今、日本のいわゆる海外へ輸出できる造船能力というものはどうかというお話でござい

ますが、大体昨年度——三十七年度においての実績を見てみますと、二百七十七萬総トンぐらいいつておるわけでございます。詳しいことは、説明員を連れて来ておりますから、説明員からひとつ御聴取下さい。

○説明員(山下英明君) 今大臣が申し上げました数字は、三十七年度の輸出実績でございます。三十七年度の輸出実績でございまして、その輸出実績が、契約でとるか、それから契約はしてその上で通産省の承認を得たものであるか、あるいは実際にそういうものとの関係なしに向こうに引き渡されたものでとるか、数字がたいへん違つて参りますが、私どもが政府として一番標準にとっておりますのは、まん中の承認した数量でございまして、それが、貨物船で三十萬トン、タンカーで百三十四萬九千トン、その他鋼船、これが全部一般の鋼船だけについて申し上げまして、そのほか小さい雑鋼船とか中古船とか改造船あるいは賠償船等を除いておりますが、一般の新造船の鉄鋼で作った船、その総計が百七十七萬二千トンでございます。

○相澤重明君 そこで、まだ現在、あなたが最後に言われた賠償船ですね、これはどのくらい残っているのか、いわゆる建造をして支払うものはどのくらい残っているか、隻数、トン数が。

○説明員(山下英明君) 去年の実績は九百六萬トンでございます。それと、あと私どもの持ち合わせておりますのは、本年度の輸出目標の数字でござい

ます。

○相澤重明君 だから、賠償船の話を聞いているのだよ。賠償船は今何隻、何トンぐらいい残っているのか。去年の実績は九百六萬トンと言ったのです、今あなたのそれでもう終わりのかな。

○説明員(山下英明君) 本年度の承認の予定額といいますが、目標額は千五萬トン——たいへん申し上げておるわけ、これは金額でございまして、先ほどの九百六萬ドルでございまして、たいへん申し上げておるわけ、三十七年度の実績、これが九百六萬九千ドルでございまして、それから、三十八年度の目標は一千五萬ドルでございまして、訂正いたします。

○相澤重明君 それで、今三十七年度が九百六萬九千ドル、三十八年度が一千万ドルの予定である、この金額はわかりましたが、トン数、それと、トン数が出るという単価が出るわけですね。幾らという単価が出る。その単価とトン数を知らせて下さい。

○説明員(山下英明君) ちょっと今手元に資料がございませんで、さっき調べましてお答え申し上げます。

○相澤重明君 これは、いづれあとで資料を提出してもらってやらぬとだめですからね。資料を提出してもらってからやりませう。

そこで、通産大臣に聞いておきたいのは、けさあなたは経済閣僚懇談会に出ましたね。そこで、この輸出船舶についての延べ払い条件というものはどうなっておるのですか。その条件をひとつお話しいただきたい。

○國務大臣(福田一君) 個々の問題については資料で申し上げなければい

ませんが、一般ルールといいたしますと、昨年度あたりまでは、大体欧米といいますが、いわゆる共産圏と、さにあらざるものとに分けて申し上げてみますと、共産圏の場合は、去年は大体延べ払いは六年、頭金三〇%、それからほかのところ、それ以外のところは、大体頭金二五%前後で大体七年、大体そのくらい。それから最近ソビエトとやりましたのは大体六年ではございまして、最後の半年分を繰り上げておるにしまして、大体これが基準に相なっておりますわけでありませう。

○相澤重明君 大体あとの答弁は運輸大臣とあまり変わりがないです。よく勉強したと思いますが、(笑)そこで、私は聞いておきたいのは、今、日本の船舶が外国から比較して高いのか、安いのか、こういう点については、通産大臣はどう把握しておりますか。

○國務大臣(福田一君) この価格の問題につきましては、大体それぞれの会社が契約をいたしておりますから、総合的に高いか安いかわかると、なかなかむずかしいので、いづれにいたしましても、これはイギリスと日本、あるいはイタリアとか何とか、競争相手が多々ある。その競争相手の間をしのいでいわれる注文をとるわけでありませうから、注文がとれたときは、場合によっては安かった場合もあるし、あるいは条件がよかったから高かったけれどもとれた場合もある、こういうことに相なるのでありまして、概括的に安い高いかというところは、ちょっと申し上げるわけにはいかぬ。それはやはり条件がありますから。たとえばは安くて、延べ払いの条件がう

んと短いということになれば、これは向こうのほうで金が出せないからちょっと買えないということもありませうから、そこら辺は、概括的に高いか安いかわかるところではちょっと申し上げかねると思ひます。

○相澤重明君 そこで、私が知りましたのは、日本の輸出船舶というものは赤字輸出であるということが比較的世論としていわれておるわけですね。現実に、私どもはいろいろお話を聞いてみると、国内のいわゆる日本人船主の作った船舶よりは外国へ輸出する船舶のほうが安いと、こういうふうにいわれるのだが、そういうことがありませうか。これはどうです、通産大臣。

○國務大臣(福田一君) その場合においても、実は条件の問題がすぐ加味されて参るのでございまして、国内においても、これはきまつておりますが、海外に売る場合において、非常に条件が日本側に有利であるというふうな場合もあり得るかもしれない。条件が、たとえば普通が七年だというのが八年も十年もの払いということになれば、やはり高くしなければ割が合わない。そういうふうな、いわゆる会社として、あるいはケース・バイ・ケースで値段をきめておるものでありまして、それはど国内の場合と海外に売る場合とに違いがないのじやないか——これは、契約の内容でありまして、海外でもそういうことは絶対に知らせません。たとえば、イギリスがソビエトに船を売った場合に、条件はどうかというところはなかなか教えない。これは商売の秘密であり

ます。日本の場合も、商売の秘密でありまして、それまで立ち入ってわれわれがみんな教えろというわけにいかない面もありまして——しかし、概括的に見ると、そう違わない。あなたのとおっしゃるように幾分は安いのじやないかと感じるはいたします。しかし、こういうことは全部それぞれの場合々々によりますので、私としてはそうお答えを申し上げるよりほか答弁の仕方がないと、かように考えております。

○相澤重明君 私の聞きたいのは、生
ほど申し上げたように、わが国の造船
能力というものをから考えて、今政府が
進めようとする計画造船の量、あるいは
この三十八年度一ぱい、来年の三十
九年の三月を一応目標に終わろうとす
る戦艦船の代替船あるいはタンカーの
問題もあるので、とにかくそういうこ
とを含みながら、二百萬から二百三
十萬トンの能力を持つておるのに、今
のこれでいくとあくではないか。造船
能力から見ればもっと量をふやすこ
とができないだろうか。そうすれば、
輸出をするのに一番いいような気がす
る。これは国際支取の改善にもなる
し、わが国の産業の発展にもなるの
だから、そういう能力を持つておるわ
が国の造船業者に対して、あるいはそ
こで働いておる人たちにに対して、心配
のないようにするにはどうしたらいい
か、これを実は聞きたいわけですが、
あなたに。

そこで、国産機械の外国輸出につ
いては、あなたは延べ払いの問題も何
かきめたでしょう。発表しましたね。そ
れについては、六十億からの、これは
預金部運用資金ですか、預金部運用資

金だろう、六十億は。
○**國務大臣**(**福田一君**) それは入るほうです。輸出じゃなくて。

○相澤重明君　入るほうかまあ、それはそれとして、それとも聞いておきたいのだけれども、それと同時に、輸出をするのは、国際収支が改善すること、なんだから。

そこで、船価が外国よりも高ければやはり契約は少ないので、外国だつてみずみず赤字になるのに発注するわけがないのだから。そこで、船価が高いという一番根本になるのは何か。その中で、私はいろいろあるだろうと思うのだよ。いろいろあるだろうと思うが、やはり船を作ることからいひければ、鉄鋼というものは無視できないだろう。そうすると、この鉄鋼に対する政府の政策というものは、わが国の建築業界はもちろんだけれども、造船界におけるウェイトというものは、私は過少に見るわけにはいかぬと思うのですよ。その鉄鋼政策をどうするか。すでに八幡なり富士なりがいろいろ相談をしておるようですね。新聞ではもう、ことしトシ一万吨とか一万五千とか値上げするとか、盛んにやっているでしょう。そうすると、ますます船価が高くなるように思うのだが、その場合に、たとえば造船利子の補給をするように、鉄鋼生産者に対する補給をするのが――価格差補給金というか、あるいは利子補給という、ある程度のそういうものがなければ通産省というのは業者の勝手言うままになって、そうして実際に国際収支を改善するとか貿易自由化とかいっても、これはなかなかむずかしいのじゃないか、こういうことに思えるのだが、どうか、この点

ひとつ説明して下さい。

○国務大臣(福田一君)　まず、最初の御質問からでございますが、安ければやはり売れるんじゃないか、売ればやはり船台がふさがるのじゃないか、こういうお話だと思います。しかし、私が見るところでは、大体船台の関係は、確かに船台自体は今割合にあてていますけれども、しかし、これはあな

たのは、専門家でいられるので、私
がそういうことを申し上げるのはどう
かと思うけれども、十万トンの船一ぱ
い注文を受けるのと、それから一万ト
ンの船十ぱい受けるのとは、船台のあ
き方からいえばうんとあいてしまうの
だけれども、実際に人を使うとか何と
かということになれば、そのとおりに
はいかないかもしれないけれども、そ
れぞれ似かよった面が出てくる。似か
よったというか、ある程度のパーセン
ト、七割とか八割の人を使うとか、そ
ういうことになると思うのです、集約
して。十万トンというのと一万トンと
いうのとは違いますが、そういう
いうこともあります。ありますが、海外
へ安売りをして、赤字になってでも
売ったほうがいいのかどうかという問題
は、これは私は、そういうことをして
おるかどうかということとは別に、し
て、いわゆる事業をやっているものの立場
から考えますと、これは機城屋さんな
んかによくある例なんですけれども、
自転車操業というのをやっている。動
かしてないというのと、手形のあれで
もつてつぶれてしまうことになる。そ
ういうことからいうと、赤字でもいい
からとったほうがいいじゃないかと
いうこともあり得る。それはしかし、
業者々々が自分の考えでひとつやるよ

うに、やらせるといふ一応は建前をわれわれとしてとっているので、赤字になつてはいかぬとか、これ以下の値で売つてはいかぬとか、これ以上で売れということは、われわれとしては指示はしておらないわけです。そこまでは。そうなると、もしそれ以下に売れといったときに私のところは損してもなぜ売らなければいけないのですか。

損した分はあなたが補てんしてくれ
ますかと、すぐこうくるわけです。こ
れが自由主義経済のちよつとまたつら
いところなんです。そういう意味で
は、統制経済でしたら、命令でもって
これを売れとか、売るなとかという割
り切つていけるわけですが、損した分
はめんどろみてくれますか——一々注
文をとつたたびにこつちがタツチし
て、損した場合には補てんしてやる、
こういうわけにはいかないから、それ
は自分の力でやりなさいということをし
ています。しかし、輸出をできるだ
けするようにするということについて
は、なるべくやつたほうがいいわけ
です。でありますから、日本の経済の
許す範囲においては、延べ払い等も十
分考慮していく。しかし、延べ払いの
問題も、そう単純でないのです。金を
持っている人に延べ払いする場合と、
あまり金を持っていない、どうも信用
のないところへ延べ払いする場合とで
は、年限を片一方は短縮する。片一方
は延ばす。これはどうも自由経済の原
則としてお認め願わなければいかぬと
思うのです。

いずれにいたしましても、あとの問
題になりますという、いわゆる鋼材
というものをできるだけ安く造船業界
に与えるような工夫があつてしかるべ

きではないか、特に計画造船の場合なんかそうじゃないか、確かにおっしゃるとおりでございまして、これはある程度指導をいたしております。計画造船の場合は、これは政府がタッチして作らせているものでありますから、大體指導いたして、できるだけ安くするようにはお考えおるわけでございます。

第三番目の御質問でございます、一
鉄鋼業界はこのごろまた値上げする
らしいじゃないか、値上げを一万千
円も二万円もした日には造船業界に与
える影響が深刻なものがある、もしそ
ういうようなことがあった場合には、
価格差補給金というようなものを鉄鋼
の業界のほうへかけるか、あるいは造
船業界のほうへ出すか、どちらか考え
てもらいたい、こういう御質問と思
うのでありますが、実は、今御承知の
ように、製鉄業界はいわゆる操短を
やっておるわけでございます。操短を
やって、しかも一応の建値というもの
をきめておるわけで、標準価格とい
いますか、大体そういうものをきめてお
る。操短をやっておって、そして今度
値を上げるといふようなことは、私と
しては認めがたい、通産省としては認
めがたい。大臣といたしましては。ま
た通産省としても、今そういう鉄鋼業
界の値上げを認めるという考えはござ
りません。また、そういうことはしな
い方がいいと思っております。全部フル
生産やってみても、どんな必要性が
あるのだということであれば、また値
段の問題を考えてもいい。物を少なく
作っておって、値段だけつり上げられ
るということ、これは、あなたのは
でたいへんいつも問題にしておられ

る独占価格ということにも相通じてくるわけでごさいます、こういうことは、特定産業の問題でしはしばしばおしかりをいただいております、ごさいますけれども、われわれは、そういうことは断じて考えておらないのでございまして、今後しばらくは、ごさいます、そういう急激な変化があれば別でありますが、私としては、まだまだそんな値段を上げるべき筋じゃない、したがって、できるだけ安く、やはり今までのような工夫でこの造船業界にいわゆる資材を提供するように指導をするつもりでいる次第でありまして、そういう意味でひとつ御了承を願いたいと思うのでございします。

○相澤重明君 これは、少し私と今度は通産大臣と逆な立場になったんだが、通産大臣は、まだそういう相談を正式に受けていないし、現状の御答弁だからそうおっしゃっている、私は思ふんです。しかし、日本の鉄鋼業界が減産を昨年したのを、そのままで今年もいくかという、そうじゃないわけですね。さつき私が申し上げましたように、もう八幡にしても、富士にしても、業者が幹事会で——理事会というかね。官邸部会をやっても、もう復活をしよう、それで昨年のあの落としたときの値段前の値段近所には値段を上げていこう、それはトン一万なり、一万五千なり、それは品種によっても違うわけですが、とにかくそういうことでやろう、しかも、アメリカの新聞を見てごらんないや。日本の業者がくず鉄を買って、アメリカのくず鉄は値段を上げたじゃないですか。そんなことをあなた知らないで国際間の議論はできませんよ。それを私はちゃんと見て

いる。見てから、いざれ通産大臣も、うん、そうかな、ということになると思うんだが、とにかく、しかしそれはそれとしてね。通産大臣とか、公正取引委員長という立場では、物価を上げない、こういう立場を堅持することは正しいと思うんですよ。私も、社会党も、つまり物価を下げるほうに努力すること政府と今まで話してきたのだから、それはそれでいいと思うんだけれども、しかし、鉄鋼業界がいか自主規制をしていても、需給安定ということから考えてくれば、これはやはりできるだけの能力を發揮させるということ、やはり政府が、あなたがすべて業界にまかせ切りだということけれども、私は業界にまかせ切りじゃだめだと思ふ。やはり政府も、日本の経済拡大のためにはかくあるべしという方針を出さなければならぬのじゃないですか。そうするということ、その幅は幾らになるか知らぬが、これはいやでもそういう時期が来る。私は来ると見ているんですよ。通産大臣は、今議会答弁だから、公式の席じゃまさか私に値上げを認めるといふわけにはいかぬと思う。私も、そうやってほしくないけれども、現実にはいやでもそうなりはせぬか。

そうすると、船舶の輸出について、特にいわれる造船に対して利子補給をするという現在の立場において、鉄鋼が上がるのがわかっておりながら、この補給でもって一体やれるかやれないかというところが私の疑問点の一つなんです。そうすれば、先ほど質問したように、あなたもお話しになったように、造船にかけるか、鉄鋼にかけるかは別ですよ。国家財政投融資をそれだ

けまで持っていて、とにかくわが国の経済拡大をはかる、国際収支を改善しようというときに、一体どこに主眼を置くか。今は造船に利子補給をして造船業の建て直しをやるわけだ。しかし船舶は今ほそれでいいけれども、今度造船業界そのものから考えてきた場合に、今まで私はたくさん資料を政府から出してもらったけれども、これではやっていけませんというのが私の見通しなんです。これは経済拡大をどういうふうにお互いに理解して、見通しているかということが今の問題、基準だと思ふんですよ。そこで、私も社会党としては、そういう値上げは、あなたのおっしゃるとおり、反対なんだけれども、最悪の場合、そうなら困りはせぬか、そのときはどうしようか、その対策があつてしかるべきじゃなからうか、こういう点で、鉄鋼界で今値上げをしようという常務会、重役会の意向が、あなたのようにも、公正取引委員長のほうにも提案されてくるだろう、相談されるだろう、そのときに政府はどうするかというのを聞いておきたかった。

今、なるほどむずかしい点だけれども、微妙な点だと思ふすけれども、今船舶保有主だけに利子補給をしておるのでありますが、これだけでは私は足りないと思ふ。海運企業を再建整備するには、その関係業種に対して全般的に前向きな姿勢をとらなければならぬ。先ほどあなたが来たときに話しておいたのは、いわゆる労働者の労働条件とか、生活賃金の問題とか、あるいは港運業者に対する適正な事業をもちえるような方法だとか、あるいは造船

船業者に対する、船台をあげないで、そしてしかも単価というものは、輸出する場合に、あまり外国に負けないようにするためにどうすればいいかというところは、これは考えざるを得ない。しかもわれわれは、知らぬような形で、おられるけれども、国際的には日本の鉄鋼がいかなる位置にあるかというところは、位置づけをちゃんと知っておるわけですね。しかも、アメリカでくず鉄の値段がはね上がった、実はアメリカの商人は怒っていますよ。新聞読んでごらんない。そういうことからすれば、この点はあまり楽観ムードではない、この点ではないか。けさの池田総理大臣の言うようなことになってくるのじゃないか。あまり楽観ムードに酔うと、かえってせっかく作った施策であるけれども、一カ所だけに終わって、実際みんなの歩調をそろえて経済の拡大に向かつていくことができないのではなからうか、そういう点で、あなたの御説明については、少しどうも逆の立場になつてしまつたけれども、それでどうなんでしょう、ほんとうの話は。

○岡田大臣(福田一君) 物事はすべていいときのことばかりを考えておつてはいけぬ、やはり悪いときのこともある、考えなければいけません。御趣旨には、私は全面的に賛成であります。ただ、私が先ほど申し上げましたのは、くず鉄の値が上がりつておりますものを知つております。八幡や富士の連中が値上げの相談をしているのも知つておりますし、操短緩和のこともやつておることは承知いたしておるのです、しかし、日本の造船業界の場合に

おいて、世界と太刀打ちをしていく場合においては、日本の鉄鋼が世界の鉄鋼と比べて非常に高い場合においては、それだけのハンディキャップがつくことはわかりますけれども、現段階におきまして、アメリカのいわゆる鉄鋼の市価と日本の鉄鋼の市価と比べますと、それほどの差異はない。日本の鉄鋼業界というのは、それだけ実は伸びたわけでありまして、国が大いに力を入れた関係でありますけれども、日本鉄鋼業界は、世界の鉄鋼業界と大體太刀打ちができる設備を持つておるというふうには見えておるのではありません。したがって、日本の鉄鋼が上がるのは、むしろ海外の鉄鋼の値が上がるのにつれて上がつておるのであつて、今の段階では、海外より安いという現段階でございします。そういう段階において、いわゆる操短を緩和せられるということは、やはり値を上げることをむしろチェックする部分があるわけでありまして、われわれとしては、できるだけ操短の緩和のほうは認めるつもりでございしますけれども、いわゆる建値というものをもう一べん上へ上げようという考えは、今のところ全然ないわけでありまして、また、その必要はしばらくの間ないのじゃないか。

ということ、鉄鋼というものを使うのは、ほとんど設備をふやしていく、あるいはまた、そういうビルディングやなんかをどんどんふやしていくという場合に、鉄鋼の需要が大いにふえてくるわけでありまして、去年あたりは、いふんふえたのですが、国内で使いきれないものだから、ダンピングして海外に輸出したという事態さえ起き

ておるわけでありまして、今の鉄鋼業界の自主生産能力から見、将来の需要供給の関係をみますと、鉄鋼はそれほどいわゆる一万円も一万五千円もトントン上がるという段階ではない。これがもし上がるとすれば、海外の値が上がって、それに引きずられて上がってくるのじゃないか、こういうふうに考えておるのであります。海外の値が上るときには、向こうだって造船が高いですから、それは十分に太刀打ちすることが出来るわけなんです、そういう意味で私は先ほどあなたに御答弁したわけでありまして。

しかし、あなたが御説明になったように、事実問題として上げざるを得ない特殊事情が起きたときにはどう考えるのだという御質問と私は承っておりますので、そういうときには、もちろんわれわれとしても十分ひとつ考慮をいたして参りたい。しかし、その場合に、いわゆる価格差補給金でやるのか、どういう形でやるのか、ということとは、これは政府全体としての問題もございまして。そのときにひとつ研究をさしていただいて、あなたからいい御注意をいただいたということを胸に秘めて将来の施策を考えていきたい、かように考えておるわけでございます。

○相沢重明君 それと同時に、通産大臣、私の心配するのは、実は鉄鋼の量をふやすことはもう既定の事実。それは幾ら政府が押えようといったって、これは、能力があるものを昨年はい業界が自主規制をしたのですよ。ところが、今のような時期になれば、これは困るから、あなたの言うようにどうしても伸ばしていこう、こういうこと

になっておるのです。今の常務会がやっておることは、必ずしも私は伸びると見ていますよ。ところが、あなたのほうで五%にするか一〇%にするかは別です。けれども、業界が必ず鉄鋼の量を上げてくることは事実です。

ところが、もしあなたの説明のとおりいくと、一体そのしわ寄せはどこへいくかという、労働者に来るのですよ。だから、私が一番心配するのは、政府の指導いかんによつては、労働者の低賃金政策を押しつけていく、こういうことになりかねない心配があるから言っておるのですよ。もちろん、外国と競争をするのだから、外国に負けちゃいかぬ、そういう気持は、われわれ国会議員としては皆同じだと思ふ。その間で、せっかく政府が利子補給までして船舶建造をさして、そして外貨を多くとる、こういうのだが、そのもとになるところの鉄鋼業界なり造船業界のそのいわゆる建造価格、この価格がうまく輸出船舶の費用に合わないようになると、実はそのしわ寄せというものが、働いているものに来てしまう。ボーナスも出せません。給料も分割払いです。舞鶴の、何ですか、造船所は、ついにつぶれなければならぬようになった。こういうようなことになったのでは、それはあなたの意思にも反するでしょう。日本の国は、何も、幾ら機械をよくしてオートメにしたところで、国民の生活を守らなければ、あなた、政治じゃない。そうですね。だから、労働者の賃金を安くして、そしてしわ寄せがすべて働くものにくるといふことになったら、これは心配だから、そういうときには、国策として推進する

以上は、そういう点に思いをいたしておかなければならぬと、私はこう思うのです。

そこで、あなたにひとつ具体的に聞いてみていいですか。——そこで具体的に聞きたいのは、先日、日立造船が英国の海運会社のコートライン社に二十二日に契約をしたわけですね。あなた御承知のとおりですよ。ところが、これについて、どうですか、英国の労働組合は猛烈な反対をしているじゃないですか。海外の情報では、日本の労働者の低賃金がいわゆる契約高を安くして、そして英国の労働者の生活を圧迫すると言っているじゃないですか。今これを読んでみると、この英国の海運会社コートライン社は、日立造船との間に六万七千トンのタンカーを総工費二百二十九万ポンドで建造する契約を結んだ。この発注をめぐって英国の造船関係労組が反発して、しかも英国の下院でもウイリアムズ・これは保守党議員ですよ。保守党議員のウイリアムズ議員が、下院でもって政府に対して猛烈に食ひ下がっているじゃないですか。なぜ政府はこういう英国の業者及び労働者を圧迫するようなものを許したのだと。そして英国の船のボーラーマンの労働組合の人は、ストライキをやると、こういうことまで今この新聞は報道しておるじゃないですか。

こういうことが私は——今、英国と日本の造船との契約の問題で英国で起きている問題だけれども、これは単に英国だけじゃない。今、ILO総会に各国の代表が出ております。労使が互いに出ます。これは必ず問題になります。日本はこれほど低賃金政策をと

っておるのかと。だからこそ、池田内閣が幾らILO条約を批准しますと言ったところで、ただ形ばかりで、今まで何年かかってでも批准しないのだ、日本の労働者というものの人権というものを認めないのが池田内閣じゃないか、その代表が、今度の英国のこの船を契約したことに現われてきたんじゃないかという——私が言うのじゃない、向こうが言うだろうと、こう言うのです。

そこで、そういうことに対して、通産大臣だってこれは黙って見ているわけにはいかぬ。私は何も、民間の会社が外国の商社と契約したことだから、それに対していい悪いということ言いたくはないけれども、そういうところには追い込まれておるこの業界というものの救済をしなければいかぬ。そのことは、もし黙っておれば、私もがそういう点をお話をしなければ、日本の労働者階級はますます低賃金政策に追い込まれる。こういう点を私は心配をするわけです。だから、通産大臣はそういうことではないと思うのだけれども、そういう点で、この英国のこのマンモス油送船の日本の日立造船と契約したことに對するあなたの見解をひとつ聞かしていただきたいと思います。

○國務大臣(福田一君) 確かに、あなたのおっしゃったとおり、英国でこれが問題になっておることは事実でございますが、しかし、必ずしもこれに對して、英国の国内においても意見が統一しておるわけじゃない。保守系の新聞であるマンチェスター・ガーディアンなどは、船会社が安いものを買うのはあたりまえじゃないか、

それを国内のものをどうしても買えない、そういうことの言える義理がないじゃないか、それじゃ自由主義経済にならぬじゃないか、こういうことを言つて大いに論じておることも事実であります。あなたもすでに御存じのとおりであります。また、議員の中にも同じような意見を持つておる者もあるものであります。その意味でも、必ずしも英国の意見は統一したものであるとは私は言い得ないと思つております。しかし、あなたのおっしゃる意味は、そういうことよりも、いわゆる造船業に働く労働者の待遇がこれによつて搾取をされて、しかも輸出をされるということになってはたいへんだというところでございまして、これは私は、個々のこの契約の内容、あるいはまた、それに基づく實際のこの労務費をどういうふうに見ておるかといううなことからこれは判断すべき問題であつて、イギリスでどう言つたからといって、これは、私たちがそういうことを問題に取り上げてやつたら、今後私たちは船舶の輸出ということではなくなつて、向こうの労働組合なんか、ちよつとあれは安過ぎるじゃないか、これはもう日本がダンピングしてゐるのだ、というようにことを言われて、そのたびにわれわれがそういうことを認めないなどということを言つては、これは私は、日本のいわゆる輸出振興ということではできないと思ふ。そして、あなたのおっしゃる意味も、決してそういう意味じゃない。要するに、日本の造船業界に働く労働者のいわゆる待遇をよくめんどろを見なければいかぬじゃないか、こういう御趣旨であるとすれば、これは私はよくうな

ずけます。

しかし、その問題になると、その船価の問題より何より、その中に含まれておる労働費というものをどういうふうに見ておるかということが一番大きい問題であらうと私は考える。ほかの面におきまして努力して、労働費の面においてはやはり今までと同じようにして、競争したのだとすれば、これはあなたは何も御心配はないのではないかと。したがって、個々の問題としてひとつ御研究をお願いいたすべきではないかと、こう思うのでありますが、ただ、こういうような契約の内容といふものは、実は、これを特にこういふところでほじくり出したりなんかいたしますと、すぐそれがまた輸出の問題に非常に響いてきたり、ますます日本の輸出産業をいじめることになり、ひいては、今度は労働者の失業問題等にもつながってくるということになると、あなたの御趣旨にも相反するのではないかと、かように考えるのでありまして、まあひとつ、そういう意味でこれは御了承をお願いをいたしたいと思ひます。

○相澤重明君 通産大臣の言うことは、普通の人の話ならばそれでいいのであります。ところが、これは日本だけのものじゃない。国際間における日本の立場、こういうことから考えていくと、ひとりよがりのことを言っておつても、大臣、だめなんです。通用しないのだ。ましてや、いわゆる欧州共同市場の問題を考えると、これはなかなかそう簡単なものじゃない。あれだけアメリカとカナダを含んで欧州と経済問題を議論されたことはまだ耳新しいことじゃないですか。しか

も、そのことがいわゆる日本の造船業者と英国の業者とのその契約をしたこととが、はたしなくも、たつたちよつとしたことだけれども、それが今国際世論になりつつある。だから、その中には、あなたの言う、保守党の人の中にも必ずしも意見が一致しているんじゃないと私も承知しておる、読んでおるから。それからまた、そのことは必ずしも英国の全部の意見でもないでしう。けれども、そういうことが議論をされることは、日本に対するやっばり大きな関心の目というものが、これは離れないわけですよ。ですから、私どもとしては、これはきょうはそれ以上のことは言わなくてもいいでしょう。

いいだらうけれども、私は、この問題は決して小さい問題ではなくて、特にILO条約批准の問題をめぐって、今回のこういう問題は、私は必ず欧州の労働者に取り上げられる問題だ。だから、政府もそのことを用意して、今日から準備をされても悪くはない。だから、特にそのあげくの果てに、日本の労働者が、なお労働条件なり賃金条件で悪くされるということとは、これは許せないから、それはあなたも私も意見は違わないだらうと思う。こういう点についてお話ししたわけです。

それはそれとして、時間がなくなつたようですから、いま一つだけ。これは、大臣の説明は今後もやってもらえますから、きょうはいま一つだけ聞いておきたいのは、この港湾の関係の事業者というものは、きわめて中小企業なんです。あなたは、中小企業等についての関係法律案についてはたくさん出ておることは御承知のとおり。あなたの所管ですからね。そうで

しょう。ところが、港湾関係の中小企業、特に先日当委員会と与党の天坊委員からお話がありましたトラック事業に対する助成というものが中小企業対策の中に入つておらない。なぜそれを今回は入れようとしなかったのか。この点について通産大臣としての意見を聞いておきたいし、できれば――私は文句を言うだけじゃありませんから、むしろあなたが、若干やっばり事務当局から聞いておるところで足りない点があるかもしれないから、その場合には入れたほうがいいんじゃないか、今提案をされているんだから。その中に入れば、そういう中小企業のいわゆる業者の人たちも救われるわけですよ。これは昨年は、せつかくこの中小企業の法律を作つて、その中にはこの運送業者というものも入つておつても、今提案しているのに入つていないんじゃないですか。こういうことに対する業界の強い意見もあるから、私はこの際通産大臣に聞いておきたい。

○國務大臣(福田一男君) そのお答えをする前に、先ほど賠償船のトン数の御質問がございましたが、今調べが済みまして来ておりますから、あとで報告をさせていただきます。

お答えをいたしますが、お話のこととは、はしけとかあるいは自動車運送業というような問題を取り上げておいては、中小企業基本法としては、もうもちろんその中に入れておるわけでございます。それはどういう形で入っておるかという、日本標準産業分類というのがあるわけです。それで、はしけの運送業などは、この分類がずいぶんたくさん何千種とあるものですか

ら、大きい分類から中分類、小分類といくわけですが、大きい分類では、運輸通信業というものがございす。中分類では水運業というのがございす。そのまた下に内陸水運業というのがある。その内陸水運業の中に、はしけ運送というものはちゃんと入つておるわけでございます。

それから今のトラックのお話がございましたが、トラックは運送業の中にちゃんと入れてございす。ただ、中小企業というものは、御承知のように、横割りにした場合ですから、基準をきめなければいかぬわけですね。そうすると、基準は人と金で基準を切つておるわけですが、その人と金の分は、今度の中小企業基本法では、資本金が五千万円以下であるか、または従業員が三百人以下、こう言つておるわけです。それからサービス業、たとえば運送取扱業などはサービス業で処理をしておりますが、こういうものは資本金一千万円以下、また従業員三十人以下、こういうふうにして、ちゃんと、いわゆるそういうような運送業について、同じこれを中小企業としてわれわれとしては育成をしていくという建前で中小企業基本法を出し、関連法規も出しておるわけでございます。御了承をお願いしたいと思います。

○相澤重明君 大臣、そこで説明して入っているんだよ、中小企業基本法には入っているんだよ、それはいいんだ。私の言いたいのは、中小企業近代化促進法、その中の業種指定ができておるかおらぬか、それはどうなんですか。

○國務大臣(福田一男君) その場合は、実は現段階においては、今まだ入れて

おりません。今後ひとつ検討をいたしたい、かように考えておるわけでありす。

○相澤重明君 だから、あなたの今お話しになったように、入つておらないのだ。ところが、ほかはみな入つておるわけだ。そこで私が言うのは、同じ中小企業を育成するという政府の方針で、基本法を初め、関係法律を出しておるのに、昨年きめて、今年もこの近代化法を出しておるに、かわらず、なぜその中に入ることができないのか、それじゃ中小企業を育成するということにならないのじゃないか、こういうことで、この間天坊君からもそのことが言われたわけです。だから私は、当委員会においても、この関係港湾業について、やはり全般的に前向きな姿勢をとらせるといふことが専門委員会としてのわれわれの役割ですから、せめてあなたに出てもらつて、あなたにやはり参議院の運輸委員会というものは熱心だということに感謝をされなければならぬのだな。こういうことで、ひとつ、検討なんて言われているが、入れて下さい。これは入れた方がいいじゃないですか。中小企業基本法に入れているじゃないですか。何で入れない。入れてはいけないという理由があれば明らかにして下さい。

○國務大臣(福田一男君) 御承知のように、今あなたが御指摘になった法案は、三月にあなたがたばかりです。まだ実施はいたしておらない。ただ、そのときの説明には入つていなかったということは事実であります。したがつて、今後われわれはこれを検討するといふことを申し上げておるわけです。あなたのほうで入つておらないのはけ

しからぬというが、入るか入らないか、これからきめた上でなければわかりやしない。これからきめるわけですね。あなたの御趣旨を十分考慮に入れながらきめよう、こう言っておるので、すから、御了承願いたいと思います。

○相澤重明君 大体私の言うことが通つたらしいから、私もそれで了承するがね。これは入れないということになつたらしいんですよ。政府は、中小企業を育成するということで法律を出してあるが、少なくとも、中小企業基本法を初め、中小企業関係の法律に、そういうあなたの説明されたように入っているわけだ。だから、あなたが私の言うことで了解されたということとで、さうはあなたに対する質問を終わります。時間があればもっとやるんだけれども、予定されたことだから……いいね。それでよろしい。

○國務大臣(福田一君) ちよつと説明員にさっきの数字だけ……。

○説明員(山下英明君) 三十七年度の賠償船のトン数を申し上げます。実績で一万五千九百トンでございます。それから先ほど申し上げました数字で、ちよつと訂正させていただきます。思います。百七十七万二千トンと申し上げますが、あるいはそれが政府の承認の数字として申し上げたのではないかと思います。これは契約の総額でございます。もしそういうことであれば、たいへん失礼いたしました。承認の数字は、百四十三万四千トンでございます。

○相澤重明君 今の数字は、あとで速記録に出るだろうからあれですが、さうすると、さっき私のお尋ねしたのは、賠償の船舶に対する金額はわかっ

午後四時二十七分散会

す。

たけれども、単価がどのくらいかというところについて、これはどういふうにお答えになつたのですか。

○説明員(山下英明君) 私どものところは、総トン数の一万五千九百トンで九百万ドルを割って平均単価を出す程度でございます。

○相澤重明君 これは、できれば、この前の昨年の当委員会だったかね、賠償船に対する隻数とか、トン数等を各

国向けに分けて実は出したわけです。そこでできれば、どうせさっきの資料を出していただくのですから、三十七年度それから八年度のこと、これはもう一千百万ドルというのは、あなたのほうで計算があるわけですね。そういうことについて、各国向けに對してどのくらいなのかということの資料、できれば作つて出してもらいたい。

○説明員(山下英明君) かしこまりました。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(金丸富夫君) 速記をつけ

て。

それじゃ、一時休憩いたします。

午後四時休憩

午後四時二十六分開会

○委員長(金丸富夫君) これより再開いたします。

本日の質疑はこの程度といたします。

次回は、六月四日午前十時開会ということにいたします。

本日は、これをもって散会いたします。

昭和三十八年六月六日印刷

昭和三十八年六月七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局