

第五十一回国会 運輸委員会 議 録 第三十八号

昭和四十一年六月一日(水曜日)

午前十時五十一分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 壽原 正一君

理事 田澤 吉郎君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小淵 恵三君

草野 一郎平君

高橋清一郎君

長谷川 峻君

勝澤 芳雄君

内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 福井 勇君

運輸事務官 龜山 信郎君

運輸技官 芥川 輝孝君

運輸局長 (船舶局長)

委員外の出席者

専門員 小西 真一君

五月三十一日

内航海運業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五二号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

内航海運業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五二号)

小型船舶造船業法案(内閣提出第二二〇号)

○古川委員長 これより会議を開きます。

第一類第十号 運輸委員会議録第三十八号 昭和四十一年六月一日

内航海運業法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。福井政務次官。

内航海運業法の一部を改正する法律案

内航海運業法(昭和二十七年法律第百五十一号)の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「左に」を「次に」に改める。

第二条第四項中「左に」を「次に」に改め、同項第二号中「内航海運業者」を「内航海運送業者を営む者」に、「内航海運取扱業者」を「内航海運取扱業者を営む者」に改める。

第三条の見出し及び同条第一項中「登録」を「許可」に改める。

第四条の見出し中「登録」を「許可」に改め、同条第一項中「登録を受けようとする者(以下「登録申請者」という。)」を「許可を受けようとする者」に、「左に」を「次に」に改め、第三号を削り、同項第四号中「使用する船舶」を「営業所の名称及び位置、使用する船舶」に改め、同号を同項第三号とし、同項第五号を同項第四号とする。

第五条を次のように改める。

(許可の欠格条項)

第五条 次の各号の一に該当する者は、第三条第一項の許可を受けることができない。

一 この法律の規定に違反して刑に処せられ、その執行を終わし、又は執行を受けることがなくなつた日から一年を経過しない者

二 第二十三条の規定により内航海運業の許可を取り消され、その取消しの日から一年を経過しない者

三 法人で、その役員のうち前二号の一に該当する者があるもの

第六条の見出しを「(許可の基準)」に改め、同条第一項を次のように改める。

運輸大臣は、第三条第一項の許可の申請が次の各号に適合していると認めるときでなければ、同項の許可をしてはならない。

一 当該事業の開始が一般の需要に適合するものであること。

二 内航海運送業にあつては、当該事業の用に供する船舶の船腹量が運輸省令で定める船腹量を超えるものであること。

三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

四 当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

第六条第二項中「登録」を「許可」に、「拒否しなければならぬ」を「してはならない」に改め、同条第三項を削る。

第七条を削り、第六条の二第一項中「内航海運業者」を「第三条第一項の許可を受けた者(以下「内航海運業者」という。)」に改め、同条第二項中「第三条第一項の登録を受けた」を削り、「一、その登録の日を「その許可を受けた日」に、「当該登録」を当該許可」に改め、同条を第七条とする。

第八条を次のように改める。

(事業計画等の変更)

第八条 内航海運業者は、事業計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。ただし、営業所の名称その他運輸省令で定める軽微な事項に係る変更については、この限りでない。

第六条の規定は、前項の認可について準用する。

3 内航海運業者は、第一項ただし書の事項について事業計画を変更したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 第三項第二項の届出をした者は、その届出をした事項を変更したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第九條第一項中「内航海運取扱業者」を「第三条第一項の規定による内航海運取扱業者の許可を受けた者(以下「内航海運取扱業者」という。)」に改める。

第十四条を次のように改める。

(事業の譲渡及び譲受け並びに法人の合併)

第十四条 第三条第一項に規定する内航海運業の譲渡及び譲受けは、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 内航海運業者である法人の合併は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

ただし、内航海運業者である法人と内航海運業者でない法人が合併する場合において、内航海運業者である法人が存続するときは、この限りでない。

3 第五条及び第六条の規定は、前二項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けて第三条第一項に規定する内航海運業を譲り受けた者又は第二項の認可を受けて内航海運業者である法人が他の法人と合併した場合における合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、許可に基づく権利義務を承継する。

第十四条の次に次の一条を加える。

(相続)

第十四条の二 内航海運業者が死亡した場合において、相続人が被相続人の営んでいた第三条第一項に規定する内航海運業を引き続き営もうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 相続人は、前項の規定により被相続人の死亡後六十日以内に認可の申請をした場合においては、その認可をした旨又はその認可をしない旨の通知を受ける日までは、第三條第一項の規定にかかわらず、当該事業を営むことができる。

3 第五條及び第六條の規定は、第一項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けた相続人は、被相続人に係る許可に基づく権利義務を承継する。

第十五條中「内航海運業者の登録を受けた者」を「内航海運業者」に改める。

第二十條中「内航海運業者」を「第三條第一項の規定による内航海運業者の許可を受けた者（以下「内航海運業者」という。）又は同條第二項の規定による内航海運業者の届出をした者」に改める。

第二十二條を削り、第二十一條の見出し中「休止等」を「休止及び廃止」に改め、同條第一項中「内航海運業者の下に」又は「第三條第二項の届出をした者」を「休止し」の下に「又は廃止し」を加え、同條第二項を削り、同條を第二十二條とし、第二十條の二中「第三條第一項の登録を受けた者」を削り、「内航海運業者」を「第三條第一項の規定による内航海運業者の許可を受けた者」に改め、同條を第二十一條とする。

第二十三條の見出し中「登録の取消」を「許可の取消し」に改め、同條第一項中「第三條第一項の登録を受けた者」を削り、「左の」を「次の」に、「内航海運業者の登録」を「内航海運業者の許可」に改め、同條第一項中「又はこの法律の規定に基づく処分又は許可若しくは認可に附した条件」に改め、同條第二項中「第六條第一項」を「第五條」に改め、同條第二項から第五項までを削る。

第二十四條第一項中「登録のまつ消」を「廃止の届出をしたとき、又は前條の規定による許可の取消し」に改める。

第二十五條中「内航海運業者」の下に「又は第三條第二項の届出をした者」を加える。

第二十五條の三の次に次の一條を加える。

（許可等の条件）
第二十五條の四 許可又は認可には、条件を附し、及びこれを変更することができる。

2 前項の条件は、許可又は認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該内航海運業者に不当な業務を課することとならないものでなければならぬ。

第二十六條第一項中「内航海運業者」の下に「若しくは第三條第二項の届出をした者」を、「内航海運業者」の下に「若しくは同項の届出をした者」を加える。

第二十八條中「第三條第一項の登録を受けた者」を「内航海運業者」に、「同條」を「第三條」に改める。

第二十九條の次に次の一條を加える。

（聴聞）
第二十九條の二 海運局長は、その権限に属する次に掲げる事項について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞することができる。

一 内航海運業者の許可
二 内航海運業者の事業の停止及び許可の取消し

2 海運局長は、その権限に属する前項各号に掲げる事項について利害関係人の申請があつたときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞しなければならない。

3 前二項の聴聞に際しては、利害関係人に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

4 第一項及び第二項の聴聞に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第三十條中「左の」を「次の」に、「五万円」を「十万円」に改め、同條第三号中「第二十三條第一項」を「第二十三條」に改める。

第三十一條中「左の」を「次の」に改め、同條第一号中「変更登録」を「認可」に、「第四條第一項第三号又は第四号に掲げる事項」を「事業計画」に改める。

第三十三條中「左の」を「次の」に改め、同條第一

号中「第二十一條」を「第二十二條」に改め、同條第二号中「第二十條の二」を「第二十一條」に改める。

附則
（施行期日）
1 この法律は、昭和四十一年十月一日から施行する。

（経過措置）
2 この法律の施行の際現に改正前の内航海運業法（以下「旧法」という。）第三條第一項旧法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定による内航海運業者の登録を受けている者で、引き続き当該事業を営んでいるもの（改正後の内航海運業法（以下「新法」という。）第三條第一項（新法第二十七條において準用する場合を含む。）の許可を受けた者を除く。以下「登録内航海運業者」という。）については、昭和四十四年三月三十一日までは、旧法（第十四條第二十七條において準用する場合を含む。）を除く。）の規定は、なおその効力を有する。

3 登録内航海運業者が昭和四十四年四月一日以後引き続き当該事業を営もうとするときは、昭和四十四年九月一日から同月三十日まで新法第四條（新法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定による許可の申請の申請の手続をするものとする。

4 前項の規定により新法第三條第一項（新法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定による内航海運送取扱業者の許可を申請した者が、その許可を受けたときは、その際現に供託している営業保証金は、その許可を受けた内航海運送取扱業者について、新法第九條第一項（新法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定により供託したものとなる。

5 登録内航海運業者（この法律の施行の際現に旧法第三條第一項（旧法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定による内航海運送取扱業者の登録を受けているものに限り、昭和四十四年四月一日以後においても、旧法第二十四條（旧法第二十七條において準用する場合を含む。）

の）の規定の例により、営業保証金を取りもとすことができる。

6 登録内航海運業者について、附則第二項の規定により旧法の規定がなお効力を有する間に相続又は合併があつたときは、相続人又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、登録内航海運業者の地位を承継する。

7 この法律の施行前（登録内航海運業者については、附則第二項の規定により旧法の規定がなお効力を有する期間の経過前）にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（運輸省設置法の一部改正）
8 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の五の次に次の一号を加える。

十五の五の二 内航海運業者を許可し、及び内航海運業者の業務に關し認可すること。

第六條第一項第八号の三の次に次の一号を加える。

八の四 内航海運業者の許可若しくはその取消し又は事業の停止

第二十三條第一項第三号の二の次に次の一号を加える。

三の三 内航海運業者の許可又は認可に關すること。

（港灣運送事業法の一部改正）
港灣運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）の一部を次のように改正する。

第三十三條の三第一項中「内航海運業者の内航海運業者又は内航海運送取扱業者」を「内航海運業法第三條第一項（同法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定による内航海運業者若しくは内航海運送取扱業者の許可を受けた者又は同法第三條第二項（同法第二十七條において準用する場合を含む。）の規定による内航海運送業者の届出をした者」に、「いう」を「総称する」に改め、「又は合併し」を削り、「第十四條」を「第十四條

の）の規定の例により、営業保証金を取りもとすことができる。

6 登録内航海運業者について、附則第二項の規定により旧法の規定がなお効力を有する間に相続又は合併があつたときは、相続人又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人は、登録内航海運業者の地位を承継する。

7 この法律の施行前（登録内航海運業者については、附則第二項の規定により旧法の規定がなお効力を有する期間の経過前）にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（運輸省設置法の一部改正）
8 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の五の次に次の一号を加える。

の二第二項」に改める。

(海運運送事業法の一部改正に伴う経過措置)

10 前項の規定による改正後の海運運送事業法第三十三条の三の規定の適用については、登録内航海運業者(この法律の施行の際現に旧法第三條第一項(旧法第二十七條において準用する場合を含む。)の規定による内航海運業者又は内航海運業者の登録を受けているものに限る、附則第六項の規定により当該登録内航海運業者の地位を承継した者を含む)は、附則第二項の規定により旧法の規定がなお効力を有する間、内航海運業者とみなす。

(特定船舶整備公団法の一部改正)

11 特定船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第二条第四項及び第五項中「登録」を「許可」に改める。

(特定船舶整備公団法の一部改正に伴う経過措置)

12 特定船舶整備公団法第十三条及び第十九条の規定の適用については、登録内航海運業者(この法律の施行の際現に旧法第三條第一項の規定による内航海運業者又は内航海運業者の登録を受けているものに限る、附則第六項の規定により当該登録内航海運業者の地位を承継した者を含む)は、附則第二項の規定により旧法の規定がなお効力を有する間、海上貨物運送事業者又は貨物船貨渡業者とみなす。

理由

内航海運企業の零細性及び内航海運における船舶過剰の実情にかんがみ、内航海運業の規模の適正化等によりその健全な発達を図るため、内航海運業を許可制とすることとし、あわせて所要の規定の整備を行ふ必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○福井政府委員 ただいま議題となりました内航海運業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。

内航海運は国内輸送機関の中で最も重要な役割を果たしている輸送機関の一つであります。内航海運量は著しく過剰であり、しかも老朽不経済船がきわめて多く、他方、多数の小規模企業が乱立している状況にあります。

このような状況にかんがみまして、さきに第四十六回国会において御審議の結果成立を見ました内航海運業法及び内航海運組合法により船舶量の最高限度制度が設定され、この制度の運用等により、船舶量のより以上の増加を抑制する等の措置を実施してきた次第であります。

しかしながら、わが国内航海運が国民経済の進展に即応するには、船舶量の増加を抑制するのみならず、過剰である老朽不経済船を整理し、近代化の経済船舶の建造をさらに促進するとともに、内航海運企業の零細性にかんがみ、企業規模の拡大、経営の適正化等によりその健全な発達をはかる必要があります。

この過剰船舶の整理と近代化の経済船舶の建造につきましては、今後さらに所要の措置を推進してまいる所存であります。内航海運企業の企業規模の適正化を推進するためには、事業を許可制とすることが必要であると考えます。

この法律案の主な内容は、内航海運業を従来の登録制から許可制に改め、特に内航海運業につきましましては、許可基準として一定の支配船舶の規模の基準を設けることとしたこととあります。現在内航海運企業の大部分は極度の零細企業であり、近代化の経済船舶を整備させ、国民経済の進展に即応させるためには、この際、企業規模の適正化を促進し、過当競争を防止することが必要と認められるからであります。

また、事業の許可制の採用に伴い、事業計画の変更及び事業の合併等について認可制を採用する等所要の改正をすることとしたしております。なお、事業の許可制への切りかえは、昭和四十四年三月三十一日までに行なうこととしたしております。

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、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○古川委員長 次に小型船舶造船業法案を議題とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。田澤吉郎君。

○田澤委員 この法律案は、提案理由の説明にもございましたように、小型船舶造船業の技術水準の向上と事業の健全な発達というものを目的としたしまして、事業の登録制、それら主任技術者の配置等を行ないまして、小型船舶の船質の改善をしていこうというのが目的のようでございますが、二、三納得のいかにない点がございまして、質問をいたしたいと思っております。

その第一の点としましては、五百総トン以上の船舶の建造または修理をする能力のある造船所においては、厳格な一つの許可制をとっているわけでございます。ところが、この小型船舶の造船業に關しましては登録制をとる、この二つを区別しているわけでございますが、これは一体どういう関係であるか。許可制をとれないものであるかどうかという点。それで、もしもこういうふうに区別するとしますと、小型船舶造船業法というものと現行の造船法というものが、その関係が一体どういうことになるのか、それが非常に理解しにくい点があるわけで、それを御説明願いたいと思っております。

○芥川政府委員 現在造船法によりまして、ただいま仰せのとおり、五百トン以上につきましては設備の許可制をしておるわけでございます。なお、やはり造船法におきまして、二十トン以上五百トン未満の造船所につきましては、届け出制をやってまいりました。ところが、御承知のとおり、木造船の鋼船化が非常に促進されまして、木

造船業者が鋼船業者に転換するのが非常に多くなつてまいりました。多くなつてまいりますのは、これは船舶の需要構造が変化するのでございまして、当然のことかと存じますけれども、ただ、従来の木造船技術をもちましてはなかなか鋼船の建造が困難である。したがって、非常に船として技術上問題のある船がたくさん出てまいることになりましたので、そこで、造船法によります届け出制ではその質の確保等につきまして非常に困難があると同時に、さらに、技術の劣るものをつくりましてその企業自体が弱くなつてまいることというふうな現象も多々見受けられましたので、そこで今回は一歩前進いたしましたして、二十トン以上五百トン未満のものにつきましては登録制というものを考えて、小型船舶造船業法案を作成したわけでございます。これは仰せのとおり、一足飛びに許可制にしてもいいのでございすけれども、最初からいわずに五百トン以上の造船所に対するような厳格なことを行ないますには、若干やはり何と申しますか、きつ過ぎるというふうな面もございまして、登録制で事足ればそれらのほうがいいのではないかと、いふふうな比較考量をいたしました結果、とりあえず届け出制から一歩前進した登録制としたわけでございす。

それから造船法との関係でございすけれども、造船法につきましては届け出制を本来としておるのを、ただいま独立しまして、これを登録制をしようということにしておりまして、本来はあるいは造船法でやるべきものかと存じますけれども、法体系としてはあるいは造船法を母法とするものかと存じます。この中小企業、むしろ中小企業のうち、別に法律をつくりまして明確に企業の経営の改善と船質の向上をはかることが妥当であらうというふうな考えで、別法律をもって今回小型船舶造船業法案をまとめた次第でございす。

○田澤委員 次に、ただいまお話のありましたように、届け出制から今度は登録制に変わったわけ

でございます。さらに主任技術者に一定の資格のある者を雇わなければいかぬというような拘束力の一つは与えたことになるわけでございますが、この拘束力だけを与えて、それに相当する小型船の造船業者に対してどういう援助策を考えているか、これをひとつお知らせ願いたいわけでございます。

○芥川政府委員 現在法案で予定しております主任技術者の資格と申しますか、技能程度は、いわゆる船舶安全法の解釈を妥当にできるというふうな程度をものと考えておまして、その資格といたしましては、大学を卒業した者につきましては三年程度をものと考えているわけでございます。ただいまわれわれのほうで調査をいたしましたところでは、この程度あるいはそれに相当する程度の技能を欠くであろうと思う造船所が、大体二〇ないし三〇％程度出るのではないという調査をしております。したがって、本法案を施行するにあたりまして、二年の経過期間を設けまして、その間に主任技術者の養成のために講習会の開催等を行ないまして、安全法の運用につきまして、この趣旨を徹底させるというふうなことを考えておる次第でございます。

○田澤委員 それで、いまの拘束を受けるわけでございますが、やはりそれに相当する一定の――届け出制から登録制に変わった、それから主任技術者を大学卒業あるいはまた七年間の経験を経た者を採用しなければならぬということに相なるわけでございますが、こういう登録制をとることによって、何か小型船舶造船業に援助してやる、一定の拘束を与えたならば、やはり援助してやるという一つの政策がなければならぬと思うのであります。その政策は一体何であるかお知らせ願いたいのでございます。

○芥川政府委員 ただいま御指摘の点、これは援助のやり方はいろいろあるわけでございますが、とりあえず私どものほうで考えておりますのは、中小企業近代化促進法に基づきまして、財政資金年間約十億をもちまして、これの設備の改善を行

なうようにしたいと考えておるわけでございまして、本近代化促進法によります指定業種といたしましては、本年の三月にすでにこれを指定したわけでございます。

○田澤委員 次に、この法律の施行にあたって、小型船舶造船業者というものは非常に零細な中小企業者が多いわけでございまして、その団体の強化ということが非常に必要なのでございまして、ところが、条文の中で登録の窓口を団体としていくというところはちょっと問題があるかと思ひますが、団体の強化ということに対して、やはり行政指導がこれから非常に必要になってくると思うのであります。その行政指導に対しての具体的なあり方があるならば、お知らせを願いたいと思ふのであります。

○芥川政府委員 ただいま御指摘の点につきましては、今後われわれも御趣旨を体しまして十分木造船団体の強化という方向でやってみようと思ひ存する次第でございますが、先ほど申し上げましたような、たとえば財政資金による投資、あるいは主任技術者の講習会の開催等につきましては、木造船業界を十分活用いたしまして、資金といたしましては御承知のモーターボートのほうの金による資金をとりあえず活用いたしましてやってみようと思ひ存するわけでございます。仰せのとおり非常にこの業者の数が多いためでございますので、なかなか役所としても目が行き届かないというふうな点もございまして、われわれのほうも団体の強化につきましては、今後ともその方向でやってみようと思ひ存しております。

○田澤委員 この法案の要綱で示されておりますところによりますと、この法によって技術内容の非常に悪い事業者を抑制することができると、側面的には海運対策の推進になるというところがうたわれているわけでございますが、どういふ面で内航対策になるのであるかお知らせを願いたいのでございます。

○芥川政府委員 御承知のとおり、内航船舶におきましては、これの船質の改善等につきまして、

たとえば例の公団船の建造というふうなものを考えます場合に、現在の在来古船を解体いたしました、トン数の大型化というふうなことをやっておりますわけでございまして、したがって、それに要します技術は次第に高くなっているわけでございまして、これはわれわれのほうで安全法による検査をやつてまいりますと、いわゆる標準検査回数といたしまして、われわれの、この船では大体このぐらいの検査で合格するはずであるというふうな回数の予想を上回ります、その五割増しあるいは二倍の回数を検査しなければならぬというふうなことがございまして、そうなりますと、法律による検査は、いわゆる重要部分だけの検査でございまして、全般にはなかなか目が行き届かないのでございまして、今回のような主任技術者制度を置き、あるいは設備の改善をいたしまして船舶をよくなるというところになりますと、できる船舶がございまして、船主の期待されたおりの性能の船舶がございまして、したがって、内航でたいま要求されておりますいわゆる輸送量の増大、つまり高速化とかあるいは大量化というふうな面で十分小型船舶業者が期待に沿うというふうな考えますので、その意味におきまして、技術の向上が船主の期待とおりの利益の裏打ちになるのではないかと、いうふうな考えで、内航の振興にも寄与するといふふうに考えているわけでございまして、

○田澤委員 次に、登録制を一応施行いたしました、それから近代化基本計画によって設備を非常に改善していくということになるわけで、非常にいいことですが、反対に、ただいま内航海運業法の一部改正の提案理由の説明がありました、この内航海運業法によりますと、建造の規制とかあるいは需要面でこの小型船舶の行き先というものは非常に不安定な感じを与えるわけでございまして、この小型船舶の業界における将来の見通しやら、あるいはまた需要開拓等の具体的なあり方があるかどうか、内航海運業法との関係は一体どういふふうに進めていかれて、そうして小型造船というものはますます伸びていく方向にある

のかどうか、こういう点をひとつお知らせ願いたいわけであります。

○芥川政府委員 ただいま仰せのとおり内航につきましては、適正船腹量を見ましても約八十万総トン以上の過剰船腹が出てくるというふうな状況でございまして、内航の新造船の急速な増大というふうなことは現在ますますわれわれのほうでも考えられないわけでございまして、幸い公団の活用等によりまして、代替船の建造の促進というふうなものを大いに期待するわけでございまして、さらに、御承知のとおり、こういう業者は内航船のみならず、漁船あるいは輸出船に依存しておる面が非常に多いわけでございまして、漁船のほうも現状ではそれほど伸びが期待できないというふうなことに相なりますので、したがって今後は輸出船の振興というふうな面に力を注ぎまして、需要の確保というふうな面に努力を傾けてまいりたいと考えておる次第でございます。

○田澤委員 これで私の質問を終わりますけれども、先ほど来申し上げておりますように、小型船舶業法と現行の造船法というものの関係、あるいはまたただいま申し上げました内航海運業法と、この建造規制というものと小型船舶の将来のあり方と、しかも小型造船が非常に零細な中小企業であるという点を考えますと、将来ひとつこの小型船舶業者というものを対しては十分なあたったかい手を施してやつて、そしてこれをひとつ育成、助長してもらいたい。そのためにはどうしても、団体の育成強化ということが非常に重要だと思ふのであります。今後この法が通りますと、その間に二十年間、今後この法が通りますと、その間に二十年間、十分な活用をしていただいて、万全の措置を講じていただきたいということをお願い申し上げる次第であります。

○福井政府委員 いまお尋ねのような趣旨に沿ひましてやることにいたします。

○古川委員長 勝澤君。

○勝澤委員 私はまず最初に、最近の造船業の状況について、業界の状態あるいはまた建造の状

態、こういう点について御説明を賜わりたいと思
います。

○芥川政府委員 造船全般についてのお尋ねと存
じますので、造船の概況を簡単に申し上げます。

現在、御承知のとおり、日本の造船業は非常に
活況を呈しております。ことに輸出におきまして
これは非常に伸びております。それでこまかな数
字は申し上げるのを差し控えて、説明の便の
ために概略の数字を申し上げますと、日本が現在
建造しておりますのは、年間進水量で約四百万ト
ン、それから第二位、第三位、第四位はイギリ
スとスウェーデンとドイツでございますが、これ
が概数百万トンという状況でございます。日本の
造船業、これは主として大手の造船業でござい
ますが、非常な活況を呈しております次第でござ
います。

それから中小型船舶造船業合理化臨時措置法の
対象にいたしました三万トンまでの建造業者につ
きまして、促進法のおかげ等によりまして順調
に企業が伸びてまいりました。そのうちの優良業
者につきましては、次第に建造できる船舶の船型
が大きくなってまいっております。そこで、臨時
措置法では三万トンを対象にしておりましたけれ
ども、現在では、この対象工場のうちの手数社
につきましては、すでに一万トン近い船舶の建造
を計画できる程度まで伸びてきてまして、その仕
事の内容も輸出船まで受注できるといふ状態にな
つたわけでございます。

それから小型船舶の造船業でございしますが、今回
の法律の対象になっておる業界につきましては、
先ほど申し上げましたように、最近内航海運のあ
り方が非常に船舶化を要求するように相なりまし
た。木造船、鋼船全部合わせると千五百くらい
業者があるわけでございまして、そのうちの千が
木造船でございまして、それが木造船の需要減退に
伴いまして、鋼船を非常に建造してきておるとい
うのが概況でございまして。

○勝澤委員 造船法によりまして五百トン以上、
大型といいますが、これは一応許可基準があつ
て、運輸大臣の許可制になっておるようでありま
すが、この対象になつておる造船業は今日どうい
う状態になつておりますか。

○芥川政府委員 造船法の対象という意味でござ
いますと、現在は届け出制を含めまして二十ト
ン以上は一応対象になるわけでございしますが、御
質問の御趣旨が五百トン以上の大型と存じま
すので、その点を申し上げます。

事業場の数で申し上げますと、いわゆる許可造
船所と略称できる造船所が百二十二事業場ござ
います。そのうち三十五がいわゆる大手造船所とい
う分でございます。これは先ほど申し上げました
ように、輸出船、国内船ともにたゞいまは活況を
呈しておりますけれども、大体この大手の生産力
が約九〇%に及ぶものでございます。

○勝澤委員 それじゃ次の質問をしながらいまの
関連をちょっとお尋ねいたします。

小型船舶造船業法という法律について、特に
この法律が必要だ、特にこういう単独の法律をつ
くらなければならぬ理由というものは、たとえ
ばこの法律の目的を見た場合、造船法の目的とあ
まり変わりがないわけでありまして、そういう点で、
造船法というものがあつた、それを基礎にこの小
型船舶造船業法というものをつくらなければならぬ理
由、先ほど申し上げた説明されておりましたけれ
ども、もう少しやはり私は、この法律をつくらな
ければならぬ真の理由というものは一体なかつた
という点について御説明願いたいと思つていま
います。

○芥川政府委員 先ほど申し上げましたよう
に、造船法を母法とするには違ひないわけござ
いますけれども、御承知のとおりの中企業を特
に対象といたしまして、この振興をはかるため
にこの部分につきまして抜き出しまして、小型船
造船業法の形でまとめたわけでございまして、な
お、小型造船と申しまして、先ほど御説明申し
上げましたように鋼船が非常に多くなつてまいり
ました。従来の木船、あるいは鋼船の中でも小型
のものほど、質のいいものが簡単にできま
せん、したがって発注者の期待にそむくような船が
多く、かえつてそれでは造船並びに海運の企業と

しての健全な発達も阻害されるのではないかとい
うふうに考えましたので、事業の発達ということ
と技術の向上、船質の向上という点を重視いたし
まして、特に小型船舶造船業法の形でまとめたわけ
でございます。この点につきましては、民間の御
意見といたしまして、たとえば国会に對しまし
て百件以上の多数の請願も出ておるような状況で
ございまして、したがってこれを抜き出しま
して重点をここに置くということがよりよいので
はないかというふうに考えた次第でござい
ます。

○勝澤委員 中小企業の振興をはかる、そういう
立から一応小型というものをここに取上げて別
の法律をつくる、しかしその法律の中身というも
のは何かといへば、あるいは、では中小企業の振
興という立場でこの法律がつくられておるのかど
うかといへば、その点については、私は、この法
律はそういう法律ではないように思つておるわけ
であります。それから、では事業の発達なり、ある
いは技術の向上というものがいまの造船法の中で
できないものかどうかといへば、ちゃんと造船法
の中ですらもできておるわけでありまして、もう少
しやはり積極的な意味を御説明願いたいと思つて
います。

○芥川政府委員 事業振興というふうなことに
ついて若干御説明申し上げます。

事業を振興すると申しまして、小型造船業者
のつくる品物自体が、いわゆる安全法の検査が必
要以上に、予定回数以上にかかるようなものであ
る、そうなりますと、安全法の検査で確保できる
という質の範囲はおのづからある限度にとどまり
まして、できてくる船舶は検査すれども合格する、
最低の合格をようやくかちとるというふうなもの
では、その造船所のつくる品物は劣悪というに近
いものが多々出てくるわけでございまして、したが
って、振興と言つて言い過ぎかと存じます
が、振興のさらに前段階、まずできる製品を合格
のものにした後で振興ということをはかる。その
意味におきまして、できる品物は安全法に十分合
格する品物を確保するというのを第一と考へた

わけでございます。これは振興の前提条件では
ないかと存ずる次第でございまして、その意味で、
振興をはかる基礎を固めるといふことを先ほど申
上げたわけでございまして、なお振興につきまし
ては直接、中小企業近代化促進法等に基づきま
す財政資金の確保とか、あるいは企業基盤の強
化、体質の改善等につきまして、中小企業近代化
促進法による近代化計画を策定してまいります
ので、それで振興をやつてまいりたいというふう
に考えているわけでございまして、したがっていま
の中小企業近代化促進法、小型船舶造船業法の二
本立てをやつてまいりたいという意味でございま
す。

○勝澤委員 中小企業近代化促進法で、この小
型船舶造船業法があるなしにかかわらず、近代化とい
うものが進められてきたわけでございまして、そう
いう立場からいいますと、この小型船舶造船業法が
できることによつて新しい問題が出てくるのかと
いうふうに見ると、別に新しい問題というものは私
は見当たらないように思つております。いま御説明に
なりました、たとえば技術の問題を取り上げてみ
ても、造船法の六条あるいは七条、八条によつて
当然できるわけでありまして、届け出制の中にお
いても当然こういうことが可能であつたわけでござ
います。可能であつたにもかかわらず、一体ここ
で新しくまた立法措置を講じなければならぬとい
う点を、もう少し私は、何といひますか、上つら
だけはいまの説明を聞いておると言つておるわけ
であります。ところが、もつと本質的な、この法律をつ
くらなければならぬ理由というものはあるものでは
ないか、こう思ふのです。ですから、その理由があ
るとするならば、その理由についてもう少し明確
なことをお話願わないと、造船法がちゃんとあ
る、造船法の中で届け出になつておつた、それを
登録制にするのだ、一体この造船法の中でどうい
うことができないのか。そういう法律のたてま
えからいってこれは別にしたほうが、見せかけの上
では、それはこの法律をつくることによつて小型
造船をよくしたのだということになつておるけれ

造船をよくしたのだということになつておるけれ
ど、第一類第十号 運輸委員会議録第三十八号 昭和四十一年六月一日

五

ども、中身が入っているのか入っていないのかという点疑問があるわけでごさいます。先ほど田澤委員も特に最後に、小型船舶法についての育成強化といいますが、そういう問題について申し上げているわけですが、そういう点からいって小型船舶法というものはこの法律ができることによってどう利益になるのかという点について、もう少し突っ込んだお話を聞かしていただきたいと思ひます。

○芥川政府委員 先ほど申し上げましたとおり、小型船舶法目的のいたしましては、登録制をしきまして、そして造船所でできる船舶自体をよくしたいという点に重点を置いております。たとえば船台、クレーン、ドック等につきまして、一定の基準によるものを備えた場合に、これを登録の有資格者としたします。さらに登録しました後に、一定の資格を備えた主任技術者というものを造船所に選任させまして、そしてその主任技術者の選任後事業を開始するというふうなことで、まずできる船舶の質の向上をはかってまいり、その何より先の決だと思つたわけでごさいます。そこらにつきましては、内容が技術的にも非常にこまかな指導を要するものでございまして、そこで小型船舶法という形でそれを抜き出して重点的にやつてまいりたいというわけでごさいます。

○勝澤委員 造船技術の向上というたてまえから考へてみるならば、私は造船法における許可の基準、許可のあり方、こういう観点の中でも可能だと思つたのです。またそういうことがかつて行なわれてきたと思つたのです。やはりここで新しく出てきた問題というのは、登録の問題だと思つたのです。いままでの前提の問題はなかなかお話ができにくいようでありまして、それじゃ次の届け出制の問題についてお尋ねいたします。

まず、こういう業法のたてまえからいまして、届け出制の場合、あるいは登録制の場合、あるいは許可制の場合、一応こういう考え方があられるわけですが、そのいかなる場合に届け出制

というものをとるか、いかなる場合に登録制というものをとるか、いかなる場合に許可制というものをとるか、この根拠になるものを一体どういうふうにお考えになったのかという点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○芥川政府委員 造船法によりまして届け出というものは、事業がこういう状態にあるという単なる報告みたいなものでございまして、それほど造船法自体といたしまして、届け出行政につきましてはどうかというふうなものを持っておるわけではございません。今回は、先ほど申し上げましたように、小型船舶の船質の向上と、それから造船業自体の健全な発達という二つの眼目に置きましたので、この法を特に定めたわけでごさいます。従来、造船法による届け出は、今後この法律成立後は当然小型船舶法による登録制になること、登録をしなければ造船業ができないということに相なるわけでごさいます。

○勝澤委員 その点はよくわかるのですが、いままで届け出制をやつておつた、今度は登録制になる、あるいは大きなやつはみな許可制になっておつた、この区別を一体何によつてするのかという点が、実は明確にされてないわけですね。逆に言いますと、大型のほうは許可制になるわけですね。造船法の三条の二によつて許可の基準が出てくる。この許可の基準を見てみると、第一項には「日本経済として適正な造船能力をこえることとならないこと。言うなれば、日本経済から見れば、造船能力はこの程度でよろしい、だから新設なり増設しようとしても、ある程度ここで造船業界の整備といふことも、過当競争の防止といふことも、あるいは設備投資の規制、こういうものを一つのファクターにもつて見ながら、大きなものについては一つの規制というか、押えようとしたわけですね。それから下のほうについては、君たちは自由にとかくやらないで、こうやってきたわけですね。自由にやらないで、届け出制だけでよろしいのです。こうやってきたのです。悪いことばで言うなら、上はひとつまぐ話し合ひで、ある

いはあなたのほうの行政指導で、あるいはあなたのほうの法律の指導によつて過当競争させないようになさうじゃないか、下のほうは自由にやりなさい、こういうふうなことが造船法というのを見るときに出てくるわけですね。ですから、そういうふうなことを見ていくと、一体届け出制の場合、登録制の場合、許可制の場合といふものは、どういう立場でのことを考へているのか、こういうことにならうと思つたのです。いまは資本主義経済、自由主義経済ですから、そういうものにおいては、一体届け出制とか登録制とか、許可制といふものは、どういう場合に届け出制になるのか、どういう場合に登録制になるのか、どういう場合に許可制になるのかといふことを運輸省は造船の行政の上から考へておられるのか、こういうことですね。

○芥川政府委員 先ほど申し上げましたように、また先生のお説のとおり、届け出制と申しますのは、いわゆる現状を報告するにとどまるものでございまして、したがって仰せのとおり、大體自由に企業を営み、これを運営していくというところ、ございまして、それを運営していただくというふうな事情で、鋼船の急速な発達というところ、質的に、小型造船所が、極端に申しますと、質的に質の向上をはかるというところは、先ほどから申し上げたところ、先ほど申し上げましたように、先ほど御披露申し上げましたように、たとえば主任技術者制度の例をとりましたと、三割は、現在の届け出業者ではどうも欠格するのではないかと、いふふうな状況でございまして、そこで現在の造船所の技術レベルの向上というところを重点にいたしましたので、今度の法案を出したわけでごさいます。先生御指摘の、どこから届け出にし、どこから許可にし、どこから登録にするかという点につきましては、先ほど申し上げましたように、届け出制では欠陥が認められませんでしたので、あるいはな

まぬるいというお話があるかもしれませんが、それを一歩前進いたしましたので、今度登録制にしたというのが実情でございまして。

○勝澤委員 結局この届け出制から登録制にした中で、二、三割の業者を格上げする、こういうお話、これを逆に言うと二、三割切り捨てだ。格上げになるのか、切り捨てになるのか。一体その二、三割を含めて小型造船業界に具体的に、財政的、経済的にどういうことが行なわれるのかという点なんです。財政的な援助といふ点も、行政的な指導といふ点も、そういう点は具体的にどう考へておられますか。

○芥川政府委員 その点につきましては、先ほど申し上げましたように近代化促進法によりまして設備の改善につきましては、年間約十億を考へております。また主任技術者の質の向上につきましては、講習会等を開きまして、安全法の内容の徹底等、あるいはさらに技術的な問題になりますと、木船ではそれほどの問題になりませんが、鋼船では必要とされる重量、重心の計算とか、いろいろ造船技術的な講義をいたしまして、そして主任技術者の質を向上さしていくというふうな考へておるわけでごさいます。

○勝澤委員 大型の場合においては許可になつておる、小型の場合においては届け出制だ、いまのお話を聞いておると、それでは今度登録制か許可制かという問題です。大型の場合には許可制になつておる。小型の場合には登録制でまだいいのだ、いや許可制にすべきではないだろうかという一つの議論の立て方もあると思つた。こういう問題についてはどう考へておられますか、大型との関連において。

○芥川政府委員 仰せのとおりでございまして、これは許可制でやるか登録制でやるか、われわれのほうもいろいろ研究したわけでごさいますけれども、許可制でやるほど嚴重にいきなりやりますと、非常に各種の障害が予想されますので、先ほどから申し上げましたように、とりあえず届け出制を一歩前進した形で登録制をしき、そしてさらに

登録の資格を失うような問題が出てまいりますれば、それを何とか改善してやるという方策を考えて、とりあえず一歩前進したところを今度法律の形で提出したのでございます。

○勝澤委員 造船業法の許可の基準の場合、私は、この許可基準というものは、日本経済の適正な造船能力をこえないということで、能力というものがある一つの大きなファクターになってくると思う。それから今度は小型船舶造船業法の場合の登録拒否の場合は、これは特定の設備がありさえすれば登録ができることになっておる。この相違はどういうふうな理解したらよろしいのですか。

○芥川政府委員 造船法にいます「日本経済として適正な造船能力」という点につきましては、これは先ほど大手の造船所の問題のときに御説明申し上げましたように、世界の造船市場で大きな規模を占めておるといふふうなことから、日本経済に対して輸出を通して非常に寄与しておるわけでございます。そこで日本の造船能力を考えます場合に、許可工場が先ほど申し上げましたように九〇％以上の造船をやっておるわけでございます。したがって、日本の必要とする輸出の中で占めるウェイトが非常に大きいわけでありまして、そこを考えた上で造船能力をきめるわけでございます。それから小型船舶のほうにつきましては、もちろんその点も考慮に入れるわけでございますが、さらに地方経済の振興というふうな点も、いろいろさらにこまかな考え方をしなければならぬというふうな存じまして、ここに書いてありますような基準で、特定の設備さえあればこれを登録するといふ形に持っていたわけでございます。

○勝澤委員 そこで大手に対する行政のしかたと、それから中小に対する行政のしかたでは、私はやはり変わっていると思うのです。大手については一つの許可基準というものを設けて、それは日本経済の適正な造船能力という点で押えておる。それから中小については、別にそういうことが考えられていない。あるいは小型についても

第一類第十号 運輸委員会議録第三十八号 昭和四十一年六月一日

いうことが考えられていないのですけれども、運輸省で定める特定設備の基準にさへ合っていればいいということで、届け出制から登録制にいたすことが、そんなに効果があるのかどうかという点について、いままでの造船法のたてまえからいって少し私は疑問があるわけでありまして、しかし、いままで届け出制でやっておったものを登録制にすることによって二割も落ちる、あるいは格上げのことをやらなければならぬということを考えてみれば、その中では相当過当な競争が行なわれてきて、大手は別として、下のほうではなかなかやりくりがたいへんだという状態の中から、こういうふうなものが考えられてきたと思うので

次に小型船舶、二十トン以上五百トン未満と、こ

○芥川政府委員 五百トン未満のほうは、造船法の許可の対象でなくて、届け出制の範囲という趣旨でございます。二十トン以上の点で申し上げますと、たとえば安全法あるいは船舶法等につきま

○勝澤委員 二十トン未満の業者の状況と、それ

○芥川政府委員 二十トン未満につきましては、

○勝澤委員 この法律が制定されることによって

○芥川政府委員 たえばクレーンの大きさである

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

にはこれを取り締まりの対象にするというふうな形で行政をいたしておるわけでございます。

○勝澤委員 そうしますと、一応大手はよい、中

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

○勝澤委員 この法律が制定されることによって

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

○勝澤委員 この法律が制定されることによって

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

いはこれに相当するような資格を有する者、それ

○勝澤委員 そこでこの基準をつくる場合におい

○芥川政府委員 これは小型船舶造船業法に基づ

○勝澤委員 中小造船工業会というものがあ

○芥川政府委員 その点につきましては、この小

○勝澤委員 そこで、やはり基準を作成する上

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

○芥川政府委員 ただいまの点につきましては、この小

もちろんこれは運輸省の独断でやるような問題でございまして、ことに地方事情あるいはその地域の事情というふうなものも多々あると存じますので、業界と十分意見を交換しながら、適正な法の運営を期したいというふうに考えております。

○勝澤委員 最後に、私は、この小型船舶造船法というのが一応業界の人たちの希望によって、とにかく登録制度をしくことによって、今日起きておる海難事故防止のための技術の向上とか、あるいはまたこの造船業界の整備とかいう点を十分お考えなされて、この陳情があるいはまたこの業界の要請があるいはまた運輸省のお考えが一致してこの法律が出てきたもの、こう思います。したがって、ひとつこの法律については、私の立場から見れば、造船法の上からいって、この法律自体ではそう期待されるものはないと受けれないと思うわけであります。しかし、こうして一応中小企業の振興、近代化の促進、こういう立場からこの法律をつくられたというならば、相当やばいまままでと変わった決意を持ってこの業界に対する育成強化といえますか、あるいは財政援助といえますか、あるいは技術の指導といえますか、こういう点について考えなければいけないと思うのですが、こういう点についてひとつ締めくくりに御意見を最後に聞かせ願いたいと思います。

○福井政府委員 御指摘の勝澤委員よりの点につきましては、十分中小企業の振興とか、あるいは財政、技術援助等につきまして、熱意を持って進めることにいたしたいと存じております。

○勝澤委員 あとは私、この次に参考人をお呼びになるようでありまして、その業界の方々の意見を聞いて少し質問を続けたいと思います。ちょっと所用がありますので、これで終わります。

○古川委員長 内海君。

○内海(清)委員 この小型船舶造船法案につきまして御質問申し上げたいと思いますが、きょうで終わらぬかもしれませんけれども、この委員室が一時から使われるそうでありますので、適当な時に打ち切って、次にやらしていただくということにお願いしたいと思います。

この法案の目的は、先ほどから言われておりますように、小型造船業におきまして造船技術の適正な水準を確保することによりまして小型造船業の健全な発展をはかる、これが主目的であると思っております。同時に、これによりまして小型船舶の船質を改善して海難を防ぐ、こういう目的も含んでいようであります。

そこでまずお尋ねしたいと思いますが、この附則の経過規定の2であります。本家の施行の際に、造船法によりまして届け出をしまして小型船舶の造船業を現在営んでいられるもの、これにつきましてはその適用を二年間猶予して、その間に十分な指導または助成措置を講ずる、こういうことになっていくわけですね。ここにいますところの指導または助成、これは具体的にどういうものか、意味するものか、またそのためには資金的な裏づけ、これをどういうふうにするつもりであるか、特に木船から鋼造船に移ったもの、そういう業者については相当の資金の需要が出てくるだろう、こういうことも考えられるわけでありまして、ついでに本年度の程度の資金が確保されて、大体どの程度の数の業者にこれを融資しようと考えておられるか、その点について伺いたいと思います。

○齊川政府委員 二年の間にあります振興対策の内容を申し上げますと、先ほどから申し上げましたように、中小企業近代化促進法、あるいは中小企業近代化資金助成法、あるいは中小船舶造船業合理化臨時措置法等によりまして財政の融資をもちまして設備の改善を行いたいというふうに考えているわけですが、これは御承知のとおり、一般ワタの問題に相なりますので、ただいまではどれだけの数字ということをごで申し上げることはできないわけですが、年間約十億でございます。この財政資金につきましては、中小企業金融公庫から出るわけでございます。

それから主任技術者の養成につきましては、とりあえず船舶振興会からの助成金を活用いたしまして講習会を開催したいというふうに考えているわけでございます。金額等につきましてはまだ未定でございます。

○内海(清)委員 これはまだ大体の運輸省の目的であると思いますが、最初に御質問いたしました指導または助成という、この具体的な内容はどういうふうにお考えになりますか。

○齊川政府委員 技術の指導の基準といたしましては、先ほどから申し上げておりますように、小型船舶につきましてはやはり安全法の定めする基準を一応技術管理の基準にしたいというふうに考えております。

それから助成の基準といたしましては、これはいろいろあると思うのでございますが、一応現在では中小企業近代化促進法によりまして近代化の基本計画を策定しておりますので、これによりまして、たとえば先ほど御説明申し上げましたような中小企業金融公庫の金をもって設備の改善をはかるというふうなことをやってまいりたいと考えております。

○内海(清)委員 そうすると、ここで言います指導というものは、大体安全法によってこれをやっていく、それから助成は主として促進法でやっていく、こういうことですね。それからこの資金につきましては、いまお話がございましたように、年間約十億の財政融資であります。中小企業金融公庫の金を使いたいということでありまして、さらに主任技術者の養成は船舶振興会からの拠出によってやっていく、こういうことで了解したいと思っております。

次に御尋ねしたいと思っておりますのは、現行の届け出制を廃止して今回登録制を実施することになるわけでありまして、ところがこの法案を見ますと、第七條でございますが、登録の際におきましては、特定の設備が運輸省令で定める技術上の基準に適合しないときには、その登録を拒否する、こういうことになっておるわけですが、こ

の「運輸省令で定める技術上の基準」、これは具体的にどういう内容を持つものであるか、これはできれば詳しくお示しいたきたい。

○齊川政府委員 これは先ほど申し上げましたように、運輸省令によりまして定めるものでございまして、ただいまわれわれの持つておりますのは船舶局の原案のようなものでございまして、今後これをもちまして技術的に各方面と御相談の上きめたいというふうに考えております。その意味で原案としてお聞きいただきたいと思うのでございまして、二、三、たとえば引き揚げ船台につきましては、その船台の材質でございますとか、あるいは陸上部の長さ、耐圧部の長さ等いろいろこまかくやっておりますのでございまして、それから船をつくりましては、御承知のとおり原図が必要でございまして、御承知のも一定の床面積が必要ではないかというふうに考えておりますので、原図の面積も省令に入れたいと思っております。さらにできます鋼船は、御承知のとおり、電気溶接を中心にしてきてまいるのでございまして、したがって溶接の設備あるいは溶接の定盤あるいは鉄板を切り出す切断機能力というふうなものも一つの基準に考えたいというふうに存じております。その他まだこまかな点を申し上げれば相当たくさんあると思っておりますけれども、そのうちのおもなものを御説明申し上げますと、以上のとおりでございます。

○内海(清)委員 この運輸省令で定めます技術的な基準、このことがきわめて重要な問題だと思っております。それが今度の法令の目的を十分達し得るか得ないかという一つのもことになるのでございまして、いろいろ私には考えるのであります。いまお話のような船台でありますとか、あるいはクレーンでありますとか、あるいは溶接設備であるとか、いろいろあると思っております。この点は、そういう関係から考えますと、これは資金に影響してくる問題である。でありますから、資金をあらかじめ予想してこれをやると、なかなか片方が進んでいかぬのじゃないか。だから現状にお

の「運輸省令で定める技術上の基準」、これは具体的にどういう内容を持つものであるか、これはできれば詳しくお示しいたきたい。

○齊川政府委員 これは先ほど申し上げましたように、運輸省令によりまして定めるものでございまして、ただいまわれわれの持つておりますのは船舶局の原案のようなものでございまして、今後これをもちまして技術的に各方面と御相談の上きめたいというふうに考えております。その意味で原案としてお聞きいただきたいと思うのでございまして、二、三、たとえば引き揚げ船台につきましては、その船台の材質でございますとか、あるいは陸上部の長さ、耐圧部の長さ等いろいろこまかくやっておりますのでございまして、それから船をつくりましては、御承知のとおり原図が必要でございまして、御承知のも一定の床面積が必要ではないかというふうに考えておりますので、原図の面積も省令に入れたいと思っております。さらにできます鋼船は、御承知のとおり、電気溶接を中心にしてきてまいるのでございまして、したがって溶接の設備あるいは溶接の定盤あるいは鉄板を切り出す切断機能力というふうなものも一つの基準に考えたいというふうに存じております。その他まだこまかな点を申し上げれば相当たくさんあると思っておりますけれども、そのうちのおもなものを御説明申し上げますと、以上のとおりでございます。

○内海(清)委員 この運輸省令で定めます技術的な基準、このことがきわめて重要な問題だと思っております。それが今度の法令の目的を十分達し得るか得ないかという一つのもことになるのでございまして、いろいろ私には考えるのであります。いまお話のような船台でありますとか、あるいはクレーンでありますとか、あるいは溶接設備であるとか、いろいろあると思っております。この点は、そういう関係から考えますと、これは資金に影響してくる問題である。でありますから、資金をあらかじめ予想してこれをやると、なかなか片方が進んでいかぬのじゃないか。だから現状にお

いて、この基準はどこまでは行かなければならぬというところがまず設定されて、しかる後に資金的な手当てが出てくるのが至当である、私はこう考へるのであります。それらの点はいかがですか。さつき申されましたような資金の用途というものは、大体そういうことを考へてきめられたものであるかどうか、御意見を伺いたい。

○芥川政府委員 お説のとおりでございます、先に設備の一定の基準を考へまして資金はじき出したものでございます。

○内海(清)委員 しかしこれは、どの程度の数の業者にとどの程度融資するかというところは、先ほどの答弁ではまだわからぬようで、そうすればその予測はつかぬはずであると思うが……。

○芥川政府委員 仰せのとおりでございますが、私のほうといたしましては、一応昨年の十二月末におきまして五百十一工場を対象といたしまして調査いたしました、そのうち三百七十六の工場が回答してまいりました。

〔委員長退席、田澤委員長代理着席〕

これを一応まとめまして、その上私のはうの対象業者であらうという数を推定しまして逆算したものでございます。資料の内容といたしましては、この回答工場三百七十六の資料を基礎にして、さらに推算を加えたものでございます。

○内海(清)委員 そうすると、大体五百十一工場の中で三百七十六の回答があつて、それを基準にして推定した、こういうことでありますが、これが適用されますのは五百十一工場ということですね。

○芥川政府委員 適用対象工場が五百十一というのではなくて、対象工場といたしましては約千五百でございます。この調査の対象といたしましては、千五百全部にやりますと、何と申しますか、回答の来ないものが多いのではないかと、いうふうなことも考へまして、そこでこの千五百の工場のうち適当な分類をもちまして五百十一を調査の対象としたわけでございます。

○内海(清)委員 その点はわかりました。そうす

ると対象工場は千四百七十六ですか、これが対象になるわけですね。それは間違いないわけですね。

○芥川政府委員 ただいまの数字でございますけれども、内海先生のおっしゃるとおりの数字で間違いのないでございますが、正確に申しますと、企業数が千四百七十六で対象工場が千四百八十九、こういうことでございます。

○内海(清)委員 わかりました。

それでは次に参りまして、これはまあどうかと思ひますけれども一応お尋ねしておきたいと思ひますのは、四条関係によりまして、業者は事業の種類及び事業場ごとに登録を受けることになっておるわけですが、ところがその登録は今年の場合無期限だと思ひますが、これは適当な期間をつける必要はないのかどうか。他の建設業法とか建築士法とかいうふうなものを見ますと、あるいは二年とか三年というふうな期限がついておるものが通常じゃないか、こう思ひますが、この点いかがですか。

○芥川政府委員 お説のとおりで、これは無期限でございます、一ぺん登録いたしましたすとずっとそのまゝというものが今回の法律でございます。

○内海(清)委員 それで期限をつける必要はないかというところをお尋ねしておるわけですが、

○芥川政府委員 有効期限につきましては無期限でございます。失格条件その他が出る場合には適宜措置するのは当然でございます。

○内海(清)委員 これはこたわる問題でもございませぬけれども、大体法の形態からいって、従来他の法案にはそういうふうなものが多いように思ひますからお尋ねしてみたいわけですが、

次も同様なことでありまして、今度の法案には無登録営業の禁止規定がないわけですね。四条関係で登録を受けないで業務を営んでおる者に対しては、二十四条の一号によつて十萬円以下の罰金という罰則はこれはあるわけですが、これもやはり他の法律の關係を見ますと、そういうものがあるようであります。だから無登録営業禁止

の規定を設ける必要がないのかどうかということでございます。その点の御意見を……。

○芥川政府委員 ただいま御指摘のとおりでございます、御指摘の点につきましては二十四条の運用等によりましてやれるのではないかと、いうふうに考へたわけでございます。

○内海(清)委員 まあこれは、法の形態上からいって、そういうふうな一項があるのが好ましいのではないかと、いうことでございます。

それから次は、小型船舶の造船業者は本法の施行によりまして、第七条の一項で定められました運輸省令の技術上の基準を常に維持しなくてはならない、こういうことになっておるわけですが、当局は業者に対してこの基準を常に維持継続させなければならぬ、こういうことがあるわけですが、そのためにはどういうふうな手段あるいは処置を講ぜられるのであらうか。たとえば、定期的に事業所の立ち入り検査をやるとか、あるいは調査をやるとか、そういうふうなことが行なわれるのかどうか、こういうことであります。

○芥川政府委員 ただいま仰せのような、定期的な実態調査をするというふうなことはさしたり考へておりません、御承知のとおり、この種の船舶を建造いたしますと必ず船舶安全法の検査を受けるわけでありまして、したがって、その設備状況等につきましては関係官庁は十分これを知悉いたします経路を持つておりますので、船舶検査のほうとよく連携をとりまして、一定の設備基準の維持ということにつとめてまいりたいというふうに考へております。

○内海(清)委員 その点は了解いたしますが、結局この法の目的からいって、船舶検査というものが今後そういう造船所の建造船舶に対しては厳格に行なわれなければならないというところ、これは当然であると思ひます。ところがこの小型造船所でつくり出す船というものは、これは私が調べたの間違つておるかも知れませんが、三十九年の調べを見ますと、年間約四千五百隻、鋼船が四千四十八隻、木船が四百五十隻、この四千五百

隻程度のものが建造されておるのです。それに対していま検査官が何人おられて、現在の検査官でこれが行なわれるのか、これが十分行なわれなければ今回の法の目的を十分達することができないのじゃないか。特に技術水準を常に維持さすといういまの局長の御答弁のそういう面とも考へ合わせまして、そういうことが考へられるわけですね。これは今度も増員にはなつていないのじゃないかと思ひますが、それらの関連はどうですか。

○芥川政府委員 船舶検査官の定数につきましては、ちよつと資料を持つておりませんが、正確な数字を申し上げられなくて申しわけないのでございますが、現在約二百三十名持つております。そこで、仰せのとおり非常数の多い船舶の検査につきましては、たとえば旅費の増額によりまして機動性を發揮して何とかやっておるというのが実情でございますが、検査の点につきましては、もちろんわれわれは増員ということを中心から希望しておるわけでございまして、正直に申し上げますと、四十一年度の予算のときも、実はこれを大蔵省に説明したわけでございまして、若干資料等の不足もございまして、今回は旅費の増額によつて検査官を機動的に運営するというところで四十一年度はやつてもらいたいということに落ちついたわけであります。検査官の増員につきましては、これはわれわれも年来の希望であるわけでございまして。

○内海(清)委員 四十一年度は旅費を増額して機動的にひとつやろうというところでございまして、これは業者の側から考へますと、非常に困るというのです。つまり工程の關係で、検査をしてもらいたいときになかなか来てもらえないということなんです。これは生産の向上にも大きな影響がある。したがって、今度の小型造船業の育成、繁栄をはからうという趣旨から申しまして、その点は大いに考へていただかなければならぬ問題だ、こう思ひます。しかし、これは四十一年度は認められておらなければ、いまここで言つてもしょうがないわけでありまして、当然四十二年以降にお

きましては——これは小型だけを考えましてあれだけの船でしよう、これに他のものもあるのですから、検査官はこの小型造船だけについておるものじゃない。だからその点を勘案して、少なくともこの法にいまするこの業界の発展をいねがうならば、そういう点はむしろ役所が助けてやる、検査官は必要ときにできるだけ早く行って、そして特に小型では検査官がなお技術上の指導もやる、このくらいまでいかなければなかなか法の趣旨に合わぬと思う。四十二年以降はこれはぜひとも確保されなければならぬ、こう思うのであります。ひとつその点についての御所見をお伺いしたいと思います。

○芥川政府委員 先ほど申し上げましたように、本年度につきましては、一応旅費の増ワタ等によりまして機動的に運営するというところでございしますが、その場合には、たとえば図面承認の本局への集中の問題であるとか、大きな工場につきましては検査の一部をその工場に代行させるというふうな検査の合理化、簡素化という点も含んでおるわけでもございますけれども、やはり船舶安全法の検査と申しますものは、われわれのほうからいましてはいわば一種のサービスというふうなこともございしますので、仰せのとおり、検査官の増員につきましては、来年度はぜひ増ワタを実現したいというふうなことを考えておるものでございます。ただ、御承知のとおりの実情でございまして、定員の増加というものは非常に困難かと存じますが、われわれもできるだけの資料をそろえまして大蔵省に説明して、何とかこの増員を実現したいというふうなことを考えておるわけでございます。

○内海(清)委員 私はそういう問題につきましては、この間の港湾運送事業法の問題でも申し上げたのでありますが、ことし間に合うならば来年度増員する必要はないという理屈もまた出てくるわけですが、こういうことにつきましては、どうも運輸当局は少し弱いんじゃないか、法律をつくって、それが十分その効果を發揮するようにするためには、やはりそういう体制を整えていかなければならぬ、これは当然であると思うのであります。まあことしは増員できないのでありますから、現在の検査官の人に——そう御苦労を願うということになると思ひますけれども、検査官が増員にならないかのためにこの法が十分効果をあげなかったというところのないようにお考えいただきたい、これは要望を申し上げておきたいと思ひます。

それから次にお尋ねしたいと思ひますのは、今日小型造船業は、ずいぶん業者の人があつたわけですが、さっきの対象では千四百八十九ですか、これの中で、本法にいますところの主任技術者程度の者がいない事業所、こういうふうなものが大体どのくらいございしますか。

○芥川政府委員 先ほど申し上げましたように、対象工場の抜き取り調査をしておりますので、正確なことを申し上げられないわけでもありますが、二割ないし三割は、今回の法に定める主任技術者の資格に對しまして足りないのではないかと、いふふうなことを考えております。

○内海(清)委員 これは今後重要な問題だと思ひますけれども、主任技術者の資格に相当しないような人が技術主任でやっておるというのが二割ないし三割ある、この問題は、ことに小造船所では主任技術者を得るために相当経費が増大するといふことも考えられるわけでありまして、これらの点につきましては、実情をよくごらんになって、ひとつ十分その辺は行政指導の上でやっていたかなければならぬ問題ではなからうか、かように考えるわけでありまして、

それから、この主任技術者の問題に関連しまして、十一号の項三号ですか、それから十一号の二項四号、運輸大臣が同等以上の知識及び技能を有するものと認めたと規定されておるのでありますが、この運輸大臣の認定基準というものをお知らせいただきたい。

○芥川政府委員 これにつきましては、ただいま考えておりますのは、講習会をやりました、まだ最終的にはきまっておりますけれども、たと

えば小型鋼船につきましては約三カ月の講習期間を置きまして、そしてその講習の内容といたしましても、造船に必要な基礎等も含めまして一定の講習を受けた場合に、その講習終了者に対して資格を認定するというふうなことを考えておるわけでもございます。

○内海(清)委員 そうすると、その講習の内容になつてくるわけですが、内容によつて基準がきまつてくるということになるのです。大体お考えになつておる基準はあるのだと思うのですが、その点いかがですか。

○芥川政府委員 まだこれも船舶局原案を出ないのでございしますけれども、たとえば講習の内容といたしましては、小型鋼船と木船とを分けまして、そして小型鋼船につきましては造船の基礎等のようなもの、あるいはさらに溶接に力を入れる点等もございします。それから生産管理等の問題も十分時間を費やす、また安全法の基準を徹底することが主眼ともなつてまいりまふ点もございしますので、これらの点につきましても安全法関係の内容の徹底といふふうなことを重点にやつていくつもりでございします。

○内海(清)委員 これは三カ月間の講習で、その講習を終わった者はこれを認定するということがよくあります。実際、現在小型のそういう該当するところにおぼしきようなものがないところでは、たして講習をやつて十分養成できる人があるかないか、こういうことも問題になると思ひますけれども、いづれにいたしましても、この点は十分考へいただかなければならぬ問題である、こう考えるのであります。

時間がありませんから次に移ります。主任技術者が必要なわけでありまして、これが何らかの理由で——転職とかいふこともあるでしょうが、その事業所で欠けた場合、いなくなつた場合、この場合には直ちに登録の取り消しにはならぬと思うのでありますが、その場合にはいかなる処置をおとりになるかということですね。

○芥川政府委員 その点につきましては、十六条

によりまして、事業の休止届けを出して造船を休止するといふように指導したいと考えております。

○内海(清)委員 十六条の休止の項をこれにほめようといふことですね。そうすると、技術者ができるまでは造船を休止させる、こういうことなんですね。わかりました。

次に、これは十七条関係になりましようが、登録の取り消しの際、この十七条の一項で「この法律又はこの法律に基づく処分違反したとき」といふ項がございします。これはどういう意味を持つのですか。

○芥川政府委員 その点につきましては、たとえば十五条の2のような場合でございまして、この設備の基準を維持するために必要な修理、改造等を行なわないうような場合をさしておるわけでもございます。

○内海(清)委員 そうすると、「この法律又はこの法律に基づく処分違反したとき」といふことは、大体十五条の2をさす、こういうことでもございします。それでけっこうですか。

○芥川政府委員 大体それでございしますけれども、そのほかにもたとえば十三条によりまして運輸大臣は命令を出しますので、そういうふうな命令に違反した場合をさしておるわけでもございします。

○内海(清)委員 わかりました。次に、二十六条関係で「使用人その他の従業者が」云々、こう規定してあります。この使用人と従業者というものの区別はどういうことになるのですか。

○芥川政府委員 これは使用人を含んでおります。従業者の例としての使用人でございします。その意味で「使用人その他の従業者」といふことでもございします。

○内海(清)委員 そうすると、従業者の中に使用人も含むということですね。どうもこういうふうに分けて書いてあると、その意味がちょっと誤解を生むと思うのですがね。「使用人その他の従業

者」でありますから、使用人の中にも従業者も入るのじゃないか、どうなんですか。

○芥川政府委員 先ほど申し上げたとおり、全体として使用人も従業者でございます。

○内海(清)委員 そうすると、従業者も使用人であり、使用人も従業者である、こういうことですか。

○芥川政府委員 この場合は従業者が一番広くて、従業者の一部に使用人を含む、こういう意味でございます。

○内海(清)委員 そうすると、従業者の中に使用人を含む——そうですか、どうもはつきりしませんけれども、一応言われたとおりに了承しておきたいと思ひます。

次に、この際特にお尋ねしておきたいと思ひますことは、この小型造船所に対しまして近代化への助成措置であります。先ほどお示しになりましたが、いままで中小鋼造船業に対しては、いわゆる中小型鋼造船業合理化臨時措置法、これが適用されてきておるといふことで、それでこの臨時措置法は、申し上げるまでもございせんが、中小の造船産業の振興的な性格を持っておるものだと思ふのであります。これが今日まで中小鋼造船業の設備の近代化には大いに役立ってきたと、私どもはその点は高く評価するわけでありまして、さらに新たに中小造船企業に対して——これは木船、鋼船を含みますね。これに対して中小企業近代化促進法、この指定業種として指定されたわけですね。これは企業の健全な発展の意味から申しまして、まことにけっこうなことと思ふのであります。この促進法が実際に中小造船業に適用されるのはいつごろからでありますか。

○芥川政府委員 中小企業近代化促進法の適用は、本年四月八日以降これを適用することになったわけでございます。

○内海(清)委員 これは木船、鋼船両方でございますか。

○芥川政府委員 木船はその前からでございます。鋼船につきましては、四月八日以降適用を受

けますので、現在では両方とも適用を受けております。

○内海(清)委員 運輸省からもらいました資料によると、近く指定をされるというふうな書き方になっておるわけでありまして、それでお尋ねしたわけですが、それじゃすでに鋼船についても四月八日以降これが適用されておる、こういうことですね。

○芥川政府委員 そのとおりでございます。

○内海(清)委員 この促進法によつて中小企業造船所に近代化資金がどの程度いくか。先ほど言われました十億ですか、そういうふうなものはこれに該当するのかわりか。

○芥川政府委員 財政資金のワケといたしましては、木造船について二億、それから鋼船についてはまだきまつておりませんけれども、近代化促進法によりまして企業近代化計画といたしましては、民間の分を含めまして五年間、約二十五億というふうな計算しております。

○内海(清)委員 木船については二億、鋼船については五年間に二十五億、こういうことになっておるようでありますが、これは実際は基本計画ができ、実施計画ができて、そうして原資の割り当てがあつて融資という順序になると思ひますが、鋼船についても、もうすでに原資の割り当ては五年で二十五億ですか、融資はいつごろから始まるのですか。

○芥川政府委員 御指摘のとおりで、鋼船についてはたゞいま近代化計画を策定しておるところでございます。先ほど申し上げましたのは木船の鋼船化の分でございます。鋼船につきましては今後計画を策定いたしまして、そうして実施をするという段取りになっております。

○内海(清)委員 鋼船についてはこれからということですが、これはひとつできるだけ早く明示していただきたい、かように思ふわけであり

〔田澤委員長代理退席、委員長着席〕
それから、今日ではこの臨時措置法と近促法、

これが適用されるわけです。臨時措置法は中小の鋼造船、それから中小の造船業に対しては促進法ということですが、これはさつきもちょっと触れましたけれども、この二つはある程度性格が異なると思うのです。この二つの関連はどういうふうにして実施されるか、その点をひとつ伺ひしておきたい。

○芥川政府委員 中小型鋼造船業合理化臨時措置法につきましては、ただいまのわれわれの調査では、この中で中小企業近代化促進法の適用を受けられない大きな業者が十九あるわけでありまして、この十九の企業者につきましては、臨時措置法が失効した場合には、当然そういうふうな振興法はなくなるわけでありまして、若干今後問題が残りますので、現在これについてはいろいろと全般的に検討した上で対策を考えたいというふうな考へております。

○内海(清)委員 そういう問題が今後私の質問にも出てくるわけでありまして、時間があまりありませんから、この辺できょうは打ち切りまして、次回に譲らせていただきたいと思ひます。

○古川委員長 次会は、明後三日金曜日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十五分散会

昭和四十一年六月六日印刷

昭和四十一年六月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局