

第五十八回 参議院運輸委員會會議録第八号

昭和四十三年三月二十八日(木曜日)

午後零時十七分開会

委員の移動

三月十四日 岡本 悟君 補欠選任 豊田 雅孝君

三月十五日 井野 碩哉君 補欠選任 紅露 みつ君

三月二十七日 豊田 雅孝君 補欠選任 岡本 悟君

出席者は左のとおり。

委員 谷口 慶吉君 岡本 悟君 重政 庸徳君 大倉 精一君 木村美智男君

委員 木村 睦男君 河野 謙三君 紅露 みつ君 沢田 一精君 小酒井義男君 森中 守義君 田代富士男君 岩間 正男君

政府委員 運輸大臣 中會根康弘君

運輸大臣官房長 町田 直君

運輸省海運局長 堀 武夫君

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君

事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員 運輸省海運局長 高林 康一君

本日の会議に付した案件

○理事の補欠互選の件

○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(谷口慶吉君) たいだいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。去る二十七日、井野碩哉君が委員を辞任され、その補欠として紅露みつ君が選任されました。

○委員長(谷口慶吉君) 次に、理事の補欠互選についておはかりいたします。

委員の異動に伴い、理事一名欠員となっておりますので、その補欠互選を行ないたいと存じます。互選は、投票の方法によらないで、委員長にその指名を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。それでは理事に岡本悟君を指名いたします。

○委員長(谷口慶吉君) 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。

これより質疑を行ないます。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○木村美智男君 簡単に質問をしたいと思うのですが、この臨時船舶建造調整法の一部を改正する

法律案を審議するにあたって、海運整備期間といふのが大体ことしの五月だったか七月だったかその辺で終わるようになっておるようでありまして、これからの海運政策、これは船の問題だからあるいは所管が海運局長かもしれぬけれども、建造法の問題にやはり関係を持つてくるものだから、大体そういう意味で、どういふ考え方を保持しておるかというところが、何か話によると、合理化審議会に諮問しておるようなことも聞いておるわけですね。したがって、まだ運輸省としてはそういう政策的なものではないかというならば、それでもやむを得ないと思いますが、その辺どうなっていますか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 先生いまおっしゃったように、海運関係は海運局で所掌しておるわけでございますけれども、われわれのほうのこの建造調整法と関連しますと、結局船舶の確保という問題がまず第一に上がって出てくるわけでございます。これは海運政策の現在行なっております大量建造、そういうことでございます。それから、なお、需給調整というところでございますけれども、それにつきましても多少船腹の、ある荷物に依じた過剩船腹とか輸出船との荷物の取り合いの問題とか、そういう問題の需給調整がございまして、したがって、この法律の点から申し上げまして、この法律が必要であるというところになるわけでございます。

○木村美智男君 船をこれからつくるということ、あるいは調整をしなければならぬということに関連をしてお伺いをするのですが、現在の、何というんですか、日本船の積み取り比率といたしたよりものが今日の時点ではどういふ状態になつておつて、今後これをどういふ方向に持つていくとしておられるかという方向でございますね。これは

やっぱり船をつくることの問題と関連をしてお伺いしたい。へん大事な問題なので、ちょっと伺います。

○政府委員(佐藤美津雄君) これにつきまして、昭和四十一年度の邦船の積み取り比率と申しますのは、前年度の輸出が三六・三%、それから輸入の四三・二%に比べますと、それぞれ三六・九%、四七・三%と若干改善されてきております。これはいづゆる現在行なつておられます大量建造方式の効果であるというふうにわれわれは考えております。したがって、われわれ造船の面から申しますと、この大量建造は、やはり海運の国際収支に十分に寄与するものであるというふうに考えております。なお、この現在の国際海運収支は四十一年度の赤字が五億七千三百万ドルでございましたが、これがさらに五億九千二百万ドルと四十二年度は多少悪化しているわけでございます。

○木村美智男君 大量建造の結果、積み取り比率が上がつてきているということでも数字的にも示されたわけですが、これはほんとうは、理想を言えは、どのくらいになることがいいんですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 今後の見通しといたしましては、経済社会発展計画というもので一応示されているわけでございますけれども、それに依りますと、邦船の積み取り比率は輸出において五五%、輸入において六三%を目標とする、それで昭和四十二年以降は昭和四十六年まで約九百万総トンの建造が必要である、かように一応考えて、これをいづゆるわれわれの考えの基礎にしているわけでございます。

○木村美智男君 そうすると、大体九百万総トンを建造していけば、この目標の五五%なり六三%に到達するということになるんですか。

それからもう一つは、九百万総トンつくればということは、すでにもう運輸省の具体的なこれか

らの船腹建造計画といふかね、そういうものとして
もう策定をされているのかどうか、こういう点を
をお聞きいたします。

○政府委員(佐藤美津雄君) 一応、経済社会発展
計画において示されている、これはオーバオール
の考え方でございますけれども、運輸省といはし
ましては、先ほど先生おっしゃいましたように、
ただいま海運造船合理化審議会のほうに諮問をい
たしまして、それによつて詳細の計画を定めるよ
うになると思ひます。

○木村美智男君 それじやまだ具体的な造船計画
としてはできてないということですね。合理化審
議会に相談をして、その答申を待つて運輸省は今
後五カ年計画ですか、これを立てるんだと、こう
いうふうに了解していいんですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) わが国の船につきま
しては、一応経済社会発展計画におきまして、先
ほど申し上げましたように、一応の目標としまし
て、それに準拠してやることにしておりますし、
今後新しいものとあつたまの計画が出るかと思
ひます。造船のほうから申し上げますと、去
年の五月にやはり海運造船合理化審議会のほうに
おきまして、世界の海上荷動きから見まして、世
界の建造船腹の需要量、また、それに伴つて日本
のシニアの従来の経緯から、大体これくらいの船
腹を毎年建造する必要があるという見通しを立て
ておるわけでございます。

○小酒井義男君 関連をして大臣に見通しとして
伺いたのですが、実際の問題として積み取り比
率を輸出五五%、輸入六三%というふうな率に
持つていく可能性があるというふうにお考えにな
つておるかどうかというところが一つ。

それからもう一つは、いままでも輸出が伸びて
きたというのと同じような考え方で、これからも
輸出入がどんどん伸びていくものかどうか、テン
ポが私は相当いままでもよりも減退するのじやない
かというふうに思ひます。そういうことに對す
るどういふふうに見通しをされておりますか。大
臣にひとつそれだけ二点。

それからもう一点は、大臣でなくてもけつこう
ですから、たとえば輸出、輸入を五〇、五〇まで
持つていくとすれば、九百万トンの建造目標をど
こまで下げることになるか、そういうことをひと
つ事務当局のほうからお聞かせ願ひたい。

○國務大臣(中曾根康弘君) 小酒井委員御指摘の
とおり、きわめて困難な事態にあると思ひます。
と申しますのは、日本の貿易量で見ますと、輸入
と輸出のバルキーカーゴ等の量は、十対一の比
率であります。したがつて、こういうふうな
貿易構造にある限りは、邦船の積み取りの方向へ
転換するといふのは、なかなか苦しい状態にある
わけでありまして、しかしながら、ほつておきま
すと、現状以上に積み取り比率は悪くなる可能性が
起きてきます。と申しますのは、日本の経済成長
はかなり高度でありますから、貿易量がふえてい
くからであります。そういう意味におきまして、
最低限現状を割らないように、そして現状からさ
らに、でき得べくんば経済社会発展計画の線に進
めていくようにわれわれとしては全力を尽くさな
ければならぬと思ひます。そういう面から
九百万トンという量は、まあバイタルな、致命
的なラインであると私たちが考えておりました。
現在の計画造船が一応こととして期限は終了いたし
ますけれども、来年以降もそういう意図のもとに
さらに大きな発展計画を海運審からも出していた
だきまして実行していきたいと思ひのでありま
す。

なお、輸出、輸入の問題につきましては、世界
貿易の伸びがことしあたりは昨年比に比べると若干
落ちる様子であります。大体六%ないし七%とい
う程度に落ちる模様であります。今後のゴールド
ラッシュであるとか、ポンドやドルの問題とか、
後進国との関係等を見ますと、いままでのような
率で伸びていくということは、必ずしも予断を許
さない状態であると思ひます。そういう意味にお
きましては、われわれとしては、あらゆるチャン
スをとらえて、世界貿易が拡大発展するよりの政
策を強力に國際的にも推進してもらひたい。これはや

はり一つは國際貨幣の安定ということと、それか
ら関税やその他において輸出入の障害になるよう
な措置をできるだけ排除していく、そういう線を
國際的にも推進するとともに、日本自体も輸出を
ふやすという努力を國內的にもしていかなければ
ならぬと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) 日本の造船のほうか
ら見ますと、大体世界の造船事業、これに沿いま
して現在のシニアをできるだけ確保するというこ
とでございます。先生のただいまおっしゃいまし
たことは、まあ國內のことにつきまして貿易量と
九百万トンの関係だと思ひますので、海運局長に
お願ひします。

○政府委員(堀武夫君) 途中から入つてきました
ので質問の趣旨十分のみ込んでおりませんが、積
み取り比率の五五%、それから輸入の六三%とい
うのは維持できるか、きびしい輸出環境、國際經
済環境にあつてそういうものが維持できるかとい
う御趣旨に理解してよろしゅうございませうか。

○小酒井義男君 五五、六三ということを目標に
して九百万トンの建造というのを考えた場合に
に、これがもう五〇、五〇より出ないというよう
なことになれば、最終的にです、その場合に
この九百万トンという建造は少し過剰になります
ね。その場合はどのくらいの建造が必要になるか
という数字をお尋ねしたのです。

○政府委員(堀武夫君) この経済社会発展計画は
十二年から四十六年までの計画でございます。ま
して、その間に約九百万トンの船をつくる必要があ
ると、その前提はいまおっしゃいましたように輸
出五五、輸入六三というのでございます。で、
この九百万トンというのは、船の場合には四十六年
の年というのを使えないのです。これはもうその
年までに船ができていなければならぬわけでご
ざいますから、船舶建造計画としては四十五年ま
でということになります。したがつて、四年間と
いうことになる。したがつて、九百万トンの計画
のうち、百万トンはこれは自己資金船でまかなわ
れるであろう、九百万トン全部が計画造船ではな

いという前提で考えております。そうすると八百
万トンを四年。そうすると大体二百万トンペー
スでやればよい。こういうことになるわけござい
ます。大体四十三年度は二百二十万トンといわれ
ておりますし、本年度は二百万トン、その前の年
が百九十万トンですか、大体二百万トンという
ペースです。で進んでおるわけでございます。そ
れで、四十三年度までもう組んでおりますから、
もうあと四十四年ですか、もうあとわずかでござ
います。それで、もしこの五〇%ということに落
ちるならば、多少少なく済むではないか、計算
上そのようになるかと思ひますが、いまちよつと
ややこしい計算をしておりますので、いま五〇%
減ると、それになんぼ少なくて済むかという計算
はすぐちよつとここで申し上げにくいのでござい
ますが、若干は当然減るわけでございますが、わ
れわれとしては、もうあとちよつとのことござい
ますから、大体このペースでいつていいのでは
ないかというふうにお考えをしております。

○木村美智男君 大臣、いまね、今後経済成長に
伴つて貿易のほうは大発展をさせていかなければ
ならぬということ、そのためには一つは通貨
の安定をそれから阻害要件を排除していくとい
うことが問題だと、こう言われた。この前、そうで
すね、二週間ぐらい前かと思ひますが、新聞で拝
見しますと、大臣きわめて後進国というか、ある
いは新しい貿易地域の開拓といひますか、非常
に意欲的な方向が出されておつたやうな気がする
のですが、特に最近のアメリカの課徴金の問題な
どから考えれば、貿易はむしろ発展というより
も、どつちかといへば縮小、あるいは現状維持的
な傾向にあるというふうにいひまはる想定をされ
る状況の中で、一方では一〇%ないし一二%ぐら
いの経済成長ということになつてくれば、貿易の
発展の方向をどこに求めるか。かりに対象をどこ
に求めるかという問題だけではない、その中身と
して日本が大体今後貿易を進展させていく品物と
いうものは大体どういふ産業に求めてやつていく
かというよりのこと。一つは海運というか船舶建

造といひますか、輸出船とか、そういう意味合
いを含めて大臣に、少し新聞だけでよくわからぬ
から、雄大な構想をひとつお伺いをしたい。

○國務大臣(中曾根廉弘君) 大まかに考えてみま
して、やはり一番大きなポイントは国際通貨の不
安定を排除して国際的流動性を強めていくとい
うことが一番基本的問題点であるように思ひます。
現在ゴールドラッシュというふうなことで、やや
硬塞の感がありますが、私の感じではそれほど悲
観的ではないのであります。よく金が一オンス七
十ドルに切りかえられるのではないかと何と何と
憶測しておりますけれども、私はそういうことは
信じておりません。あれほどゴールドラッシュが
あつてもフリーマーケットですから四十四ドルま
で上がったので、政府は政府間の市場は認めるけ
れども、民間市場からの金は買ひ上げない。そう
いう断絶してしまふと民間市場の金が余つてく
るわけですから、そういう面から見ても、金は下がる可
能性がある。現に四十四ドルから三十三ドル台に下
がる傾向にありますし、要するに金にはあまり神
経質になる必要はないじやないか。現に日本を見
ても、戦後日本は金と断絶して日銀券を刷つてお
りますけれども、経済成長をしておりませんので、
そういう意味では昔の金本位制者流の考え方をと
らぬのです。むしろ大事なこととは、物価と国際収
支のしりを見ていけばいいのであつて、現在の通
貨の基本はその国際信用力あるいは経済的自力、
馬力の信用からきているだろうと思ひます。それが物
価とかあるいは国際収支にも出てきておるだろう
と、そう思ひます。世界経済もやはり日本経済
と同じようなもので、国際的なチームワークで国
際通貨を維持して、それでやつていくという意
思の協力で、それに対する体制ができておれば必
ずしも金というものを必要としない大勢である。
現に金プールというものが事実上崩壊したとか
言つておりますけれども、ポンドやドルの再建に
ついてみんな協力するという意思は表示してある
ものですから、別な大きなものが沈静して、SD
Rをつけるということはむしろ金から断絶すると

いう方向に進んでおるので、私はむしろそういう
計画経済的な管理通貨制度に世界は移行していく
というふうに見ておる。そういう意味からSDR
がどんどん出てくるようになれば、世界貿易がど
んどん発展してくる。また第二の発展の時期がく
るように思ひますので、現在は停滞してあるけれ
ども、将来全般的にわたつて悲観的な考へ方は
持つておるものではないと思ひます。しかし、当面の
問題として、アメリカがベトナム戦争を続行して
おる限りアメリカの帳じりは流出が續くと見ざる
を得ない。流出というよりも国力その他に対する
力が多少衰弱するだろう、そういうことはベトナム
戦争が續く限り、現在のテンポで續く限りそう
いうことは考えられる。そういう意味において、
国際貿易が障害に遭遇することはあるだろうと思
ひます。そういう中に、日本経済をどこに発展さ
せていくかといひますと、一つはやはりドル圏、
ポンド圏というふうな、わりあいに国際通貨を
持つておる面に向かつて日本の適正なものをもど
ん輸出するということがあり得ると思ひます。
たとへば自動車なんかはこれから大いに伸びてい
くんじやないか。船がこれだけ十年間世界一出し
ておりましたので、自動車もアメリカに伸びはじ
まりましたが、この伸びの度合いでいくと、西独を
い越し、アメリカでは次には自動車の輸入の問題
が相当問題になるくらい自動車は伸びていくだろ
うと思ひます。そういうものがほかにもあつて、
従来の雑貨その他のものもそういう日本の適性を
持つた特殊の財貨に移動していくことが一番い
ひ、そう思ひます。雑貨類はやはり香港とか、
台湾とか、低労賃の国に追いつかれてきて、い
れは苦しい目にあつていくように思ひます。しか
し他面において、東南アジアとかあるいは中国だ
とか、そういう未開拓の分野に伸びていく。ある
いはアフリカとか、南米とか、これは必然の流れ
であつて、国際社会が多元化していく。しかも第
三次世界大戦のようなカストロロイの可能性が
ないというふうな、こういう段階においては、あ
らゆる国と友好関係を結んで、貿易を促進してい

くといひることが私は良策であらうと思ひます。そ
ういふ観点からしても、共産圏貿易あるいは後
進国と申しますか、開発途上の国と申しますか、
特にアフリカや南米等についてもわれわれとして
はもつと力を入れる分野である。そういう努力を
して、いろいろな市場を開拓していけば、日本と
しては国際立地の条件は非常にいいのであります
から、悲観するにあたらなないと、そう考へてお
ります。

○木村美智男君 問題が船の問題だからね。(笑
声)きよりは御高見を承るだけにしておきまし
て、ただ、いま言われた中の自動車なり、船なり
という、たいへん身近な質問になるのですが、何
か外国船が非常に日本で、日本の造船所に注文を
してくるといふ問題、これは外貨獲得の面から考
へても、私は相当重要視していい問題だと私は思
うのですが、しかしそれについて、逆に日本船
が、たとへば今日のような状態の利子補給制度を
とつておつても、なおかつ、まあとんとんくら
いで、それでなければどうも日本船は太刀打ちでき
ぬという状況にあるといふことは、私はこれはど
うもあり方としてうまくなかつたと思ひます。利
子補給という問題が、たとへば海運整備をしてい
く一時の手段として国が手伝つたといふ、そうい
ふ意味といふものはこれはあつたと思ひます。す
けれども、それがいつまでもささえられていか
なければならぬのだといふことはだんだんなくな
つてきておる。もうすでに、何といふか、各会
社における償却問題にしても、それから約手代金
ですか、こういうものもほぼ解消できるといふ段
階になつてくれば、当然これはもう利子補給金的
なものも打ち切らるべき運命にあるだろう。そう
いふことを考えなきやならぬ時期にきておる。し
かし、一たんはずせば日本船は競争に立つていけ
ないといふことについては、しろうと考へからい
ければ、それは少し外国船を安くつくつておられ
ぬのか。そのところばらばら何か考へていかな
ければならぬのじやないかといふふうに考へるわ
けです。

○國務大臣(中曾根廉弘君) 日本の輸出力の中
で造船の果してきた役目は、私は非常に多いと思
ひます。ともかくも日本の輸出金額の中で一〇%
程度を占めてきて、しかもそれが国際的に制肘を
受けてない。向こうがボーダータックスとか課徴
金とか、いろいろなものを作る場合には必ずガツ
トであるとか、いろいろな国際的制約を受けるわ
けですが、日本が国内的に輸出船舶に対して補
助、助成措置をとるといふことは、別に国際的
なクレームはこないわけですから、そういう意味から、
日本の持つておる技能と、それから鉄鋼、そういう
力を一〇〇%動かしながら、外貨獲得に国際的波
紋を起さずして、いままでも貢献してきて意味に
おいて、造船の力というものを直直していいと思
ひます。そういう面から見て、これだけの補助
や助成措置といふものは切るべきではない。日本
としては非常にアドバンテージのあるいい方法を
やつておる、国際的なクレームがつかないといふ
意味においても、これが、通産省が輸出奨励金と
かりベートをやると必ずガツトその他報復措置
を受けてくるのですけれども、造船においてはそ
ういふことがなくして公然とやられておるわけ
です。そういう意味から、日本としては非常にド
ル箱であると私は考へます。それから将来につ
きまして、これからの国際的な造船競争と申しま
すか、海運競争はもつと激しくなると見通
されます。イギリスにおいても二五%の補助金を
一隻について国が出しておる。四はいつくると一
はいは国がただでつくつてくれるといふ形にな
る。その程度の助成をイギリスがやつておるとい
う現状を見ますと、日本としてもこの程度の奨
励、助成の措置といふものは当然継続するべきで
ある。ただし、さらに拡大していくためには、業
者が蓄積した自己の資本力を、今度は再生産に転
用すべき段階にきた。その点もわれわれは次の段
階では大きく取り上げて、業者の努力を要請しな
ければならぬ場面であると思ひます。しかし、
それらはプラスアルファとして新しい段階に
て活用していくべきものであつて、国策の機関と

いうものはもつと保護奨励措置をとる方向にい
べきであり、後退すべきではない、そう私は思
います。

○木村美智男君 その利子補給をどうするかとい
う問題は、もう少し先へいつてからあらためてこ
れも議論したいと思ひます。大臣の言うように、
もうかるから造船利子補給は今後継続していくの
だということにはわかに賛成しかれるので、こ
れは、そこはいろいろ問題のあるところだから、
きよりの直接法案に関係をしては参考までに何
たわけですが、そうしますと、このいまの利子補
給の関係は、これはあとでまた法律問題として出
てくるから、そういうことで質問としてはやめま
すが、最近、船の建造の問題について、特にコン
テナ船の建造問題が、これはいわば海運の革命と
もいわれているような状態で、非常に何という
か、日本でも大きなウェイトを持ってきているわ
けですけれども、これをいま二つのグループに分
けて、そうしてやるようなことを運輸省としては
指導をして現実に進めているようですが、国際的
には大体コンテナというものの運用というのは一
本化したり、場合によっては外国とまで共同し
て、そうして運営を行なっているというようにそ
ういう状況なんです。ですから、そういう面か
ら考えれば、私は日本の場合にもこれはグルー
プを分けてやるという事について、やはりもう少
し検討をする必要があるのじゃないか、かり
にグループを分けてやるうとするならば、たとえ
ばAグループはタンカー専門であるとか、Bグ
ループは定期船のほうをやるのだとか、むしろそ
ういう使い分けならいけれども、荒物屋じやな
い、とかに何かどうも屋を、両方のグループが
やっているとどうも運用は、ほんとうに効率
的を運用であるかどうかという事についてはも
う少し検討する必要があるのではないか、これは
海運局長になるか船舶局長になるかわかりませ
んがね。

○国務大臣(中曾根康弘君) その前に……海運
あるいは航空輸送の問題で、コンテナあるいは航

空貨物の問題というものは当然次に起きてくる大
きな問題であるだろうと思ひます。そうしてまた
将来性のある課題であるだろうと思ひます。しか
し現実において、今日の時点において、日本はそ
の線に強く乗り出していかどうかということにな
ると、現実の政策を行なうものとしては、若干慎
重にならざるを得ないのであります。コンテナを
現在船につけてやっても、相当な赤字になるとい
うことはもう明らかでありますし、日本の海運會
社がいまそれほどまだ充実もしていないのに、今
日コンテナ船に踏み切つてまた相当な出血をし
て、それで国全体のバランスの上から見て適当
であるかどうかという観点がありはると思ひま
す。

で、われわれはそういう観点から、航空貨物の
問題とコンテナの問題については、非常に精密を
して、あやまちないようにやっておりますが、コ
ンテナの問題につきましても、今度の二十四次船
におきましては、そういう観点から、もうしばら
く見たらどうか、外国船の模様、出血の模様、そ
ういうような問題をもう少しよく見て、そして日
本が乗り出していったらいいのではないかと、そ
ういう気がして、たしか二十四次船にはコンテナ
船は……詳細については政府委員から答弁させま
すが、基本方針はそういう考え方に立つてやつて
おるのであります。

それから海運会社の編成の問題につきましても
は、これは政府委員より答弁させます。
○説明員(高林廉一君) コンテナの問題につきま
しては、今後の海上定期航路におきましてはやは
りコンテナは大きい趨勢になるというふうには考
えております。そういう観点から、コンテナの対
象になりまます航路は、主として北米あるいは欧州
あるいは豪州、まあこういうふうな航路がコンテ
ナ化が比較的早い時期に着手されるというふう
に考へておるわけでございます。ただ航路の姿に
よつて、コンテナ化の速度がいろいろ違つてく
るかと思ひます。そういう観点から、北米太平洋
岸航路につきましても、これを近く開始いたしま

すけれども、豪州航路につきましても、これは現
在の段階から見ましてやまだ時期が早いという
観点から、先ほど大臣のおっしゃいましたとお
り、二十四次船におきましては、豪州関係のコン
テナは一応見送つております。今後やはり荷物の
動向によりましてコンテナ化を進めてまいりたい
というふうには考へております。

その場合の企業体制の問題といたしましては、
先ほど御指摘のございましたように、大体ヨー
ロッパ系統の海運会社におきましては、これが会
社を合併するとか、あるいはまたグループ化をす
る、そして別の会社をつくるというふうなやり方
をとつております。アメリカ関係につきましても
は、それぞれ単独の会社がやっておりますというよ
うな姿が多いのでございしますが、わが国といたし
ましても、現在海運企業の再建整備の期間でござ
いますので、業界のこのコンテナ化に伴ひまして
過当競争の生じないようにということ、しかしな
がら過当競争を排除するともにも有効競争原理と
いうものを導入するとういうふうな考え方で、現在
北米太平洋岸については二つのグループでもつて
これをコンテナ化をはかつていくという体制を進
めつつあります。

ただ、御指摘のとおり、この二つのグループの
ほうがより効率的であるかどうか、やはりコンテ
ナ化の大きい影響というふうなものを考へます
と、もつとこれを一本化するほうが妥当ではない
かというふうな考え方もございしますので、私ども
といたしましては、さらにコンテナ化のスピード
その他の面を見ながら、いかにして有効に、こと
にコンテナについては非常に諸外国との競争が激
化すると考へられますので、どのような体制が有
効であるか、これらの点に關心して、今後海
運造船合理化審議会の御意見等も承りながら、今
後に企業体制のあり方を進めていきたいという
ふうな考へておるわけでございます。

それからコンテナに限りませず、一般的な企業
体制の問題といたしましては、先ほど先生のおつ
しやいましたように、タンカーとか定期とかそれ

それわけて特殊専門的にやるという考え方も非常
にメリットがある。それが能率を上げる上にいい
という点もありますけれども、やはり全般的に定
期あるいはまた不定期あるいは専用船、タンカー
というふうな総合的な経営をやりますことが、景
気変動の波に対応するとういうような点から見て妥
当な場合があると思ひます。したがいまし
て、企業体制といたしましては、若干の会社につ
きましては、やはり今後総合的な経営という姿のほ
うが妥当ではないかというふうに一応考へており
ますけれども、これらの問題につきましても、再
建整備後の海運体制、企業体制のあり方というよ
うな問題と關連いたしまして、海運造船合理化審
議会の御意見を承りながら結論を出していきたい
というふうな考へておる次第でございします。

○木村美智男君 もう一つ簡単に。
この提案説明にありますね。要するに本法をつ
くる趣旨として、とにかく国家経済の要請に適合
したものに結果としてなるように調整をする、あ
るいは「わが国国際海運の健全な発展に支障を及
ぼすことのないよう調整する必要」上この法律を
もう一期延期するのだ、こういふふうに、これは
船舶局長ですか、書いてあるわけですが、抽象的
には調整する力をこれに持たせるのだということ
で、何かものさしがある程度あつて、そこへ合
せていくという意味の調整を意味するの。実際
に出してきた問題にぶつかつて、そのときの状況か
らケース・バイ・ケースでとにかく調整ができる
権限をこの法律として持つて持っているのだとい
うことなのか。そこら辺でもし前者のほうであるら
ば、大体的なものさしといふものはどうい
うものを指しているのかといふことを伺いたいわけ
です。それで終わります。
○政府委員(佐藤美津雄君) このものさしとし
ましては、第三条の許可の基準の第一項にあり
まして、「当該船舶の建造によつてわが国の国際海
運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこ
と。」という事と關連いたしまして、これにつ

ては第二項で、「運輸大臣が海運造船合理化審議会にはかり、その意見を尊重して決定し、これに従つてしなればならない。」このようにふりになっております。それで海運造船合理化審議会にはかりまして、告示によりまして、四項目ほどこれに関する告示を出して、それによつてやるわけであります。

○大倉精一君 時間がないようですから……。私はこの提案理由を讀ましてもらいましたけれども、しろうとなりに素朴な質問をしたいと思つてから、簡単に答えてもらいたいと思つてます。

第一番には、輸出船と国内船ですね。これは造船にとつてどつちが有利なんでしょうか。端的に申しましてどつちが有利になりますか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 大体造船価格から申しますと同じでございます。ただ輸出船の場合は非常に先物が多いという問題、それからやはり外国人好みの特別を要求することがありまして、船価の面では多少高くなる、しかし大体同じというふうに考えております。

○大倉精一君 そこでまあ私讀んでここに疑問に思つたのは、外国船はもうすでに昭和四十六年度以降のものまで引き合ひがあるというのですが、国内船はわずかに着工前、二カ月か三カ月前より契約ができない。ここにやはり問題があるのではないかと思つたのです。造船業にとつてみれば、注文があるかないかわからぬものを待つてゐるわけにいかない、こうなるのですが、もつと先のほうの契約がなぜできないのか、ここに疑問を持つたのですが、そういう点について御説明を願ひたいと思ひます。

○説明員(高林康一君) 国内船の建造は、現在大部分開銀の財政資金によりまして建造されるものがほとんどでございます。したがつて、この国内船の建造の場合、開銀の財政資金ワクというものが毎年設定される、それから、同時に利子補給というふうなことが毎年度、予算で定められておりますので、これについて結局数年先のものを定めるということが現在のやり方といつたしまして

は非常にむずかしいというところで、結局その年度年度ごとに契約をいたしまして、その年度ごとに契約をするというふうなやつておるのが実態でございます。その原因は主としてやはり財政的なワクの関係というところでございます。ただ、やはりそういう点におきましては、発注の弾力性という点においては非常に欠けるところがございますので、現在のところ予約制度というふうなものをやつて、そしてある程度予約をするというふうな関係で困難であるというところで、あまり活用されておられません。しかし御指摘のように、こういうような問題をやはり今後発注の弾力性をどういうに確保していくか、市況に応じてやつていく必要があると思ひますが、発注のこのやり方をどのように弾力的にするか、さらに私どももいたしまして検討を進めて、今後の海運対策の一つの問題といたしまして考えていきたいと思ひます。

○大倉精一君 まあそういう点をですね検討して

もらわれないという、外国船はほとんど四年も五年も先のものを注文して、しかもこの提案理由によりまして、五年間ぐらいはまだ大型船というものが独占になっておると、そういう中で国内船の船台を確保するというのがこの法律の趣旨ですから、したがつて、いまのお話で開銀の問題やいろいろあると思つて、すけれども、二、三カ月前より注文が出せない、あるいは契約ができない、こういうものをほつといて、そして外国船だけをチェックするということはこれはやはり抜本的な問題にならぬと思つて、先ものを見通しつけるような行政指導なり考え方をしないという、この法律のほんとうの趣旨は生きてこないと思つて、いかがでしょうか。

○國務大臣(中曾根康弘君) それは全くお説のとおりであるだらうと思ひます。ただ、いまの国レーションになっておりますので、開銀のほうも

それに合わせて財政計画を立てておるので、昔のよりな継続費みたいな形で包括的に委任されたいのですけれども、その点がやはり財政上の問題として検討すべき問題であるだらうと思ひます。そこでことは、二十四次船の割り当てにつきましては、そういう点も考慮しまして、大体船会社の財務諸表は開銀が調べて體質を見て、それと運輸省は政策に基づいて割り当てるといふ形をとつておりますが、開銀とも特に相談をして非常に速い事務ペースの仕事を進めさせまして、去年から見ると非常に早い期間に大体文句のないもの内示をさせて、船台その他の手当て、鋼材の手当て等もやらせております。問題点だけ少し残してあります。そういう点はこれは特に心がけて、行政措置を行なつた次第であります。今後ともそういう点の改革は大いに心がけてまいりたいと思ひます。

○田代富士男君 きよは一時半までという時間が、最終時間が示されておりますから、いろいろ問題点聞きたいと思ひますが、まづお聞きしたいと思ひますから、最初にお願ひしておきたいと思ひます。

いまいろいろお話がございましたが、いま日本の造船界というのは、御承知のとおり輸出船の進水量では三十年以来世界一の実績を今日まであげてきておられるわけなんです。これは日本の国にとりまして、こんな輝かしい業績はないんじゃないかと思つたわけなんです。ところが、いまのお話にもありましたが、国内船の船造価格と外国船の船造価格はほぼ同一である、特に外国船は好みによつていささか値段の差はある、そのように申されましたが、まず日本が輸出量——輸出の進水量では世界一であるけれども、外国船と国内船とのくらの比率で歩んでおられるか、それと同時に、世界的に見まして造船需要は今後どのようになっていくかという将来の見通しですね、それに対してやはり対策というものをい

まから立てておかないかと思ひますから、最初にその点を運輸大臣にお願ひしたいと思

うんです。

○國務大臣(中曾根康弘君) 詳細は船舶局長等から答弁させていただきますが、国内船と輸出船との問題というのは、いろいろいまでも御批判がございまして、輸出船に非常に補助を集中して外国へ出す船を安く出させて、それが日本船を食つてくる、外洋へ行つてから食つてくる、そういう矛盾があるではないかという批判がございまして、しかし実情を見ますと、大体競争力はフイフイ・フイフイくらいでいつているだらうと私は思ひます。国内の建造量の中で、じゃ何割割くらいになっているかということは、正確に船舶局長から答弁させていただきます。

○田代富士男君 今後の見通し……。

○國務大臣(中曾根康弘君) 造船業の将来の見通しという点でございますが、世界経済が発展していきは当然造船業というものが発展していきはすありますが、世界経済の発展の見通しとも関係いたしますが、私はわりあいに楽観論者でありまして、国際通貨制度というものが鎮静し安定していきは世界貿易も再び上昇速度を高めるといふ気がいたしまして、長期的に見たら相当な速度で造船業というものはまだ発展していくのではないかと、このように考えて、国内的にもそういう用意をしておかなければならぬように思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) 実は四十年度は大体国内船と輸出船の比率がほぼ同じでございますが、四十一年、四十二年は大体国内船の一に對して輸出船が二のような状態になっておりました。なお四十三年度以降は先ほど御説明ございましたように国内船は非常に少なくなつておりました、ほとんどが輸出船になっております。計画造船が入つておられませんので少ないわけですが、これが入りますと大体建造が一対二というふうなことに四十三年度はなりまして、それから四十三年度以降は全部輸出船という予定になっております。それから世界の建造需要の見通しでございます

が、昭和四十五年を見ますと、大体世界の建造需要は千五百萬トン、それに対してこれは海運造船合理化審議会で見通しを立てた日本の建造需要は七百二十萬トン、それからさらに昭和五十年、これにつきましては世界の建造需要は千八十万トン、これに対して日本の建造需要は千六十万トン、すなわちこれぐらいの、五〇%ぐらいの比率でつくつていこう、こういう考え方でございます。

○田代富士男君 いまお聞きしたのでは昭和四十五年の世界の建造需要が千五百萬トンで日本の国内は七百二十萬トン、五十年が二千八十万トンで千六十万トン、将来ともに約五〇%の比率を占めていくんじゃないか、そういう今後の見通しである。現在日本の造船業界におきまして約世界の四七%ぐらいのシェアになつてゐるのじゃないかと思ふわけなんです、これはやはりいままでの中で、西洋関係の造船界というものが不況におちいりまして、御承知のとおりこれはO.E.C.D.の場におきまして、この問題が取り上げられまして、真剣に論じられたことはすでに御承知じゃないかと思ふわけなんです。そうして、近年に至りまして、その造船業界を見てまいりますと、まあ急激に好転のきざしを見せてきておる、その一つのあらわれが油送船あるいは鉱石専用船の大型化の傾向が目立ってきた。これは一つは船主としても、競争上からも大型船で経済性の高い船を建造していったほうが合理的であるという関係から、そういう発展を見てきたと思ふわけなんです。もう一つは、いまも申しましたとおり、日本のシェアが四七%という大きい比率を示しているために、何とでもいま運輸大臣が申されたこととあり、一つの船に対して二五%の資金を政府が出すというくらいに政府並びに企業努力によりまして何とでも日本の国に對抗していきうという、そういう面が着実にいま見えてきておるわけなんです。そういうことも考え合せて、ただいま申された見通しというものが出てくるわけなんです。また、現在手持ちの受注量とい

うものも、まだこの四、五年くらいは困らないというところでございますが、きよりの問題になつていましてこの臨時船舶調整法は、国内船の造船のために支障を来たさないためにといつてもいま審議されておられますけれども、いつまでも私はこのような事態が続くだろう、そう願ひもし、そうあらねばならないと私も思ふわけなんです、しかし、現時点における世界の造船業界の状況がそれだけの建造能力がなかつたために、日本の造船が伸びてきたけれども、相手が伸びてきた上に、現在のこの実績といふものを維持していくことは並みだいでいふことではない。もしもこれが、やはりそれだけの設備をしなければならぬ、受注もとらなければならぬ。そういう場合に、日本の造船業界の実績といふものが落ちてきた場合に、こういうことは考えたくないのですが、やはり備えあれば憂いなしといふこともありますが、そういうことも現在考えていらつしやるのかどうか。また、そういう心配は要らない、あくまで強気で行くのだというお考えであるか、その辺のことに付いて御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) ただいまの御質問に對しまして、一応海運造船合理化審議会の答申に基づきまして御返事申し上げたわけでございすが、当時、去年の五月でございすが、すでに日本の新造大型のドックの動向、それから外国の動向、それを全部一応検討いたしました。つくつた資料でございます。しかし、確かに向こうの設備もだんだんと大きくなり、かつ設備されてまいりますので、この辺の建造需要の伸びの変動といふのは、多少あろうかと思ひます。

それからわれわれとしまして、日本の現状、造船界の復興したその現状をできるだけ確保していきたいと、かように考える次第でございます。

○田代富士男君 いまのあれでは、さつきの答弁から一つも前進してないと思ふのですけれど、時間もありませんから、まあその程度でとどめておきたいと思ひます。いづれにしても強気が、また世界の諸情勢を調査し、いろいろな動き

を見た上に立てたことであるから間違ひはないという確信を持つた上に進めていこうという御意向じやないかというのを押すわけなんです、まあそこまで強気で海運国日本の意気を示していこうという意気込みもわかるわけなんです、この臨時船舶建造調整法の法案は、御承知のとおり昭和二十八年に制定されて、当初四年、昭和三十三年三月三十一日までの特設立法であつたのが、逐次本法の有効期間を延長し、昭和三十一年あるいは三十五年、三十九年の改正によりまして、四年間の延長を行つてきて、現在の有効期間四十四年三月三十一日までとなつてゐるわけなんです。こういう造船といふものに対しては、契約期間が四十四年といふことはありませんし、前もつてこれを改めようという趣旨はわかるわけなんです。いま強気で造船の問題に取り組んでいらつしやる政府の立場であるならば、これが逐次このように有効期間を延長して改正をやつてきておられますが、このように次から次に変えるのになかつたならば、恒久的に立法化したらどうか、あるいは今後この法案を不要とする場合が出てくるのか、まあ私はそういう点でいまして、日本の造船界は現状ではよろしいけれども、これが不況におちいつた場合はどうするかと聞いたのは、この法案が逐次切りかえられてゐる。そこまですでたら恒久的に立法化して、それだけの確信があるなら取り組んだらよいのじゃないか、そういう点をお寄せた上の質問であつたわけなんです、この点についても一度御答弁をお願いしたいと思ひます。

も問題になると思ひますけれども、差しあつては一応臨時に今回お願ひしたということとございまして、また御指摘の点も含めまして、この次の時点に至りましたならば十分に検討していただくたいと、かように考えます。

○田代富士男君 いま申しましたけれども、この有効期限を次から次に延長しておいでになりましてけれども、運輸当局として實際運用面でのこのことを行政指導されてきたか、またその結果、こういう効果が出てきたか、もしこの法案がなかつたならば、どういふ都合なことが起るのか、それをこれがあつたためにこのようになつてきた、あるいはどのように行政指導してきたかという運用面の証拠があつたならば実績をお示し願ひたいと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) この法律の目的がまあ大体三本柱、すなわち船台の確保、すなわち船腹の需給調整、それからもう一つは船質の確保といふ三つの柱に支えられてゐるわけでございすが、先生のおつしやつたことにつきましては、われわれが今回法律改正をお願いしたのは、大體現在の段階で、まあもう一度お願いしたわけでございすが、それでも今後なお強気というところがこのまま続くとすれば、相当その時点において

それから需給調整の関係でございますが、これにつきましては、たとえは近海の、国内船があるブームがきまると、非常にたくさん建造計画が出てくる。そういうときには、もちろん海運政策の面でございますので、十分海運局のほうと相談しまして、そしてある程度それをしほつていく。それからさらに余つたものは、余つたと申しますか、さらにその建造の時期を先に延ばす、そしていわゆる需要の増加に對処させるという具体的な例がござい

ます。それから輸出船でございすが、輸

ます。それから輸出船でございすが、輸

出船と邦船との競合の問題、これにつきましても、非常にいろいろなケースがございます。もうすでに最近あまりないわけでございますけれども、長期積み荷保証をとる目的で日本に注文をするというような船につきましては、これがF0Bで日本の船主に肩がわりできるようなもの、これを肩がわりさせるという方法をとっております。それからCIF輸送で、これは肩がわりももちろんできないし、運賃も非常に安いというものにつきましては、一応これはできるだけ支障のないというのを確認してから許可をするという方法をとっております。具体的な資料もございまして、どうでしょうか。

○田代富士男君 きょうは時間ありませんか。いま話をされましたけれども、私はこのように国内船の建造のための船台の確保とかいろいろあります。これによって大企業造船会社というものは、いぶん擁護されていっているわけなんです。まあ日本の国としても、一つの国策としての当然のことじゃないかと思っております。いま三つの柱がございました。船台の確保と、それから輸出船の建造の問題と、造船所の適正能力の検討、船質の確保という、これは三本立てになっておりますが、私は大きな造船会社はこれです。よろしいのですが、この恩恵が中小の造船会社に対してこれと同じ程度のそういう擁護がされているのであろうか、この問題を心配するわけなんです。やはり大企業優先という政策を免れ得ない問題が多く起きてきております。直接これには関係ありませんけれども、中小の造船会社の一つを取り上げますと、木造船の業者は四十年四月の現在では企業数が約千四百二十の企業数、工場もそれに匹敵する千四百四十の工場がございますが、これらの企業をずっと調べてみますと、四十年で木造船の造船量が約三万トンと推定されているわけなんです。前の三十九年度は約四万総トン。そうしますと約二五%の減少になっております。そしてもう一つさかのぼりまして、三十二年の造船量を見ますと、十一万総トンになっていっているわけなんです。それから比べますと、十一万総トンと三万総トンと比べますと、七年間にしまして、隔世の感が深いわけなんです。このように木造船の造船量がだんだん、だんだん減少してきている。これは一つは、船舶が鋼船化されてきたということも一つの理由になっていんじゃないかと思うのです。それともう一つは、内航二法の制定によりまして、内航船の建造規制、それと同時に、沿岸漁業が不振になったために、そういう関係の建造需要が減少してきた。そういうところで木造船の造船業者というものは、新造船建造というよりも、現在はいままでにすでに建造してきた木造船の修理によってかろうじて経営が成り立っている。そして一部そういう木造船業者というものは、小型の鋼船の建造あるいはその修理に転業をしていっているのが現在の実情じゃないかと思うわけです。

○田代富士男君 きょうは時間ありませんか。いま話をされましたけれども、私はこのように国内船の建造のための船台の確保とかいろいろあります。これによって大企業造船会社というものは、いぶん擁護されていっているわけなんです。まあ日本の国としても、一つの国策としての当然のことじゃないかと思っております。いま三つの柱がございました。船台の確保と、それから輸出船の建造の問題と、造船所の適正能力の検討、船質の確保という、これは三本立てになっておりますが、私は大きな造船会社はこれです。よろしいのですが、この恩恵が中小の造船会社に対してこれと同じ程度のそういう擁護がされているのであろうか、この問題を心配するわけなんです。やはり大企業優先という政策を免れ得ない問題が多く起きてきております。直接これには関係ありませんけれども、中小の造船会社の一つを取り上げますと、木造船の業者は四十年四月の現在では企業数が約千四百二十の企業数、工場もそれに匹敵する千四百四十の工場がございますが、これらの企業をずっと調べてみますと、四十年で木造船の造船量が約三万トンと推定されているわけなんです。前の三十九年度は約四万総トン。そうしますと約二五%の減少になっております。そしてもう一つさかのぼりまして、三十二年の造船量を見ますと、十一万総トンになっていっているわけなんです。それから比べますと、十一万総トンと三万総トンと比べますと、七年間にしまして、隔世の感が深いわけなんです。このように木造船の造船量がだんだん、だんだん減少してきている。これは一つは、船舶が鋼船化されてきたということも一つの理由になっていんじゃないかと思うのです。それともう一つは、内航二法の制定によりまして、内航船の建造規制、それと同時に、沿岸漁業が不振になったために、そういう関係の建造需要が減少してきた。そういうところで木造船の造船業者というものは、新造船建造というよりも、現在はいままでにすでに建造してきた木造船の修理によってかろうじて経営が成り立っている。そして一部そういう木造船業者というものは、小型の鋼船の建造あるいはその修理に転業をしていっているのが現在の実情じゃないかと思うわけです。

そこで、私は日本海の沿岸でその実情がどのようになされているかという実例を調べてみました。大企業に対してはこれだけの擁護がされているけれども、どのようか——こういいますと申し上げました会社をとりまして、全部調べるわけにいきませんから、舞鶴方面を調べてみました。そうしますと、このように時代の流れというものは、木造船から鋼船に切りかわりをしていくという、どうすることもできない状態になっております。そこで、鋼船を建造する場合には主任技術者を置かなくてはならないという、今回の制度になってきております。だから、現在まではどうなっていたかといえば、いま木造船の新造建設がないために、せめて鋼船の修理でもというところではまだ許されておりました。木造船の造船所でも鋼船を上架する。そうして鉄鋼所の関係の技術者を呼びまして、その修理が終わった時点で、舞鶴に合格いたしますと、それを認められてきた。しかし今回は、その主任技術者がその会社にいなかったら、船は上架することはできません。

も、それを修理することができないという規定が認められない。そういうために非常に苦しんでいるわけなんです。そうして、中小の木造船所におきましては、その講習を受けなくてはならない。大阪におきましては、日本小型船舶工業会近畿支部というところで二十七日間の講習を受けなされるようになります。五月の初めからこの講習が行なわれますと、こういう中小の造船を経営している人々は、その日その日をどうするか、困っている。それに、いままでも鉄鋼所の人が修理をして、そうして検査を通って、何ら支障をきたしてない。それにどうして主任技術者を置かねばならないのか。これは船質の確保という、いままでのこの法律の中にもうたわれておりますけれども、こういうことが、中小の造船界に及ぼす影響というものは、この委員会では知らないくらいにきびしい問題が多いのです。じゃあ、そのために一月間権限にふる間どうするか。また、いままでも鉄鋼所の人が修理をやっていた。何か支障があるか。こういう声が強いわけています。こういう点に対してどうしようとお考えを持っています。いろいろか、お聞かせ願いたいと思っております。

○政府委員(佐藤美津雄君) この臨時船舶建造調整法は、船の建造段階で一応船質確保のために役立つというところでございまして、特に事業の保護を考えると、ただいま先生おっしゃった、中小企業の事業の保護育成という面からわれわれが行なっております小型船舶の造船業法に基づく造船所の登録と主任技術者の確保というところでございまして、最近、御承知のように非常に——昔は検査だけ、これが通ればだれがつかってもいいのだというところでございまして、最近の状況は、そうではなくて、業態自体が非常に近代化され、それから非常に進歩的になっておりますので、それに相応するよう指導をやりたい。しかもこの裏には、中小企業近代化促進法というものがござい

まして、いろいろな税制の優遇措置とか、そういうものがございまして、それとかみ合わせてやっているわけでございますので、中小企業の補助育成という面をやっていることを御了承願います。

○田代富士男君 時間がありませんから、最後にもう一つは、これも舞鶴です。舞鶴で一番大きい造船会社です。名前は一応伏せておきますが、Hという造船会社ですが、これは外国船には手をかけておりません。日本の国内船をおもにつくっている会社でございますが、ここで一番の悩みは何かと言いますと、現在トンの数測度法が目まぐるしく変わる。この点を国として、政府として、そのような測度法を変えるのはとても簡単なことでございますが、これが業者にとってはどのような被害をこうむっているか、この法案の趣旨説明でもありましたとおり、四十四年三月までとなつていいます。これをどうしていま延長しなくてはならないか。造船界の契約というのは、特殊な契約で、数年前に契約をしなきゃならぬ、これは政府の答弁の中でもそのように言われております。これは木造船の業者においても言えると思うのです。船主と造船所が何トンの船をつくる、船主のほうは何トン契約するといった場合は、それによって船体の長さ、幅、深さ、やはりもうぎりぎり一ぱいのところまで船主の要望に応じて設計をやりましてつくります。ところがその間に何らの前ふれもなくして、そうして測度法が変わる。そうしますと、設計したトン数も変わってしまいます。そうすると、船主がどのように何トンと契約したにかかわらず、このように変わつたじゃないか、このように船主のほうから文句を言われる。自動車業界の例を申し上げますと、こういう変更がある場合には、四年前に通知がされるということも聞いておりますが、あまりにも目まぐるしく変わってしまう。せめて一年前、二年前に業者にはわかるようにしてもらいたい。業者は、国内船の場合、木船の場合は御承知のとおり、なま木ですぐ船をつくるというわけにはまいりませ

も、それを修理することができないという規定が認められない。そういうために非常に苦しんでいるわけなんです。そうして、中小の木造船所におきましては、その講習を受けなくてはならない。大阪におきましては、日本小型船舶工業会近畿支部というところで二十七日間の講習を受けなされるようになります。五月の初めからこの講習が行なわれますと、こういう中小の造船を経営している人々は、その日その日をどうするか、困っている。それに、いままでも鉄鋼所の人が修理をして、そうして検査を通って、何ら支障をきたしてない。それにどうして主任技術者を置かねばならないのか。これは船質の確保という、いままでのこの法律の中にもうたわれておりますけれども、こういうことが、中小の造船界に及ぼす影響というものは、この委員会では知らないくらいにきびしい問題が多いのです。じゃあ、そのために一月間権限にふる間どうするか。また、いままでも鉄鋼所の人が修理をやっていた。何か支障があるか。こういう声が強いわけています。こういう点に対してどうしようとお考えを持っています。いろいろか、お聞かせ願いたいと思っております。

○政府委員(佐藤美津雄君) この臨時船舶建造調整法は、船の建造段階で一応船質確保のために役立つというところでございまして、特に事業の保護を考えると、ただいま先生おっしゃった、中小企業の事業の保護育成という面からわれわれが行なっております小型船舶の造船業法に基づく造船所の登録と主任技術者の確保というところでございまして、最近、御承知のように非常に——昔は検査だけ、これが通ればだれがつかってもいいのだというところでございまして、最近の状況は、そうではなくて、業態自体が非常に近代化され、それから非常に進歩的になっておりますので、それに相応するよう指導をやりたい。しかもこの裏には、中小企業近代化促進法というものがござい

ん。船主の要望に応じまして材木を乾燥させなくちゃならない。どの程度に乾燥さすか、準備が必要になってくるわけです。ところがこのように測度法が目まぐるしく変わる。このために造船業界というものは非常に迷惑をしている。こういう点に対して何とかわれわれ中小の造船業界を守ってもらいたいという要望があります。そういう通達を出していくところの当局といたしまして、これは運輸大臣、指導監督の立場として一考を要すると思ひますが、このような問題に対しては運輸当局の責任者としてどういうお考えであるのか。ひとつ運輸大臣の御所見をお伺いし、また担当の局長にどのようにその処置をやっていくのかお願ひして私の質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(中曾根康弘君) そういふふうな測度法がしばしば変更されては非常に御迷惑であると思ひますので、実情をよく調査しておきます。

なおこの法律をしばしば延長しましたのは、許可認可というより本政府が権限を握っている法律であるので、そういうふうなものはなるだけ政府が握らぬほうがよろしい、民間の自主にまかせるのが一番理想である、そういうふうなものを永久に政府が握っておくということは民主主義の上からも考えたいという趣旨が働いていて、そうして時限的にそのつど国会の御承認を得るといふ考え方でやっておるのだと思ひます。このやり方がやっぱりいいと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) 私のほうで法律改正のとき、あるいはおそらく省令の改正の問題もかかっていると思ひますが、一応PRは前広にやっておるはずでございますけれども、いま先生のおっしゃったように、もしそういうPRが行き届いていないとすれば、十分改めてやるようにいたします。

○委員長(谷口慶吉君) ほかに御発言もなければ質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。別に御意見もないようですから、討論はないものと認めて御異議ございませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(谷口慶吉君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。
〔賛成者挙手〕

○委員長(谷口慶吉君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。
なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、先例により委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ございませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(谷口慶吉君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
本日はこれにて散会いたします。
午後一時三十七分散会

三月十八日本委員会に左の案件を付託された。
一、観光施設財団抵当法案

観光施設財団抵当法案
観光施設財団抵当法
(目的)

第一条 この法律は、観光施設に関する信用の増進により、観光に関する事業の発達を図り、もつて観光旅行者の利便の増進に資することを目的とする。
(定義)
第二条 この法律で「観光施設」とは、観光旅行者の利用に供される施設のうち遊園地、動物園、スキー場その他の遊戯、観賞又は運動のための施設であつて政令で定めるもの(その施設が観光旅行者の利用に供される宿泊施設に附帯して設けられている場合にあつては、当該施設及び宿泊施設をいう)をいう。
(財団の設定)

第三条 観光施設を観光旅行者の利用に供する事業を営む者(以下「事業者」という)は、抵当権の目的とするため、一又は二以上の観光施設について、観光施設財団(以下「財団」という)を設定することができる。
(財団の組成)

第四条 財団は、次に掲げるもので、同一の事業者に属し、かつ、観光施設に属するものの全部又は一部をもつて組成することができる。
一 土地及び工作物
二 機械、器具及び備品
三 動物、植物及び展示物
四 地上権及び賃貸人の承諾あるときは物の賃借権
五 船舶、車両及び航空機並びにこれらの附属品
六 温泉を利用する権利

第五条 土地、建物、船舶(総トン数二十トン未満の船舶及び端舟その他ろかいのみをもつて運転し、又は主としてろかいをもつて運転する舟を除く)、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第四条の自動車又は航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第一項に規定する航空機は、所有権の登記又は登録を受けなければ財団に属させることができない。
(財団設定の制限)

第六条 事業者は、第四条第一号に掲げる土地又は同条第四号に掲げる土地に関する権利が存しないときは、財団を設定することができない。
(所有権の保存の登記)
第七条 財団の設定は、観光施設財団登記簿に所有権の保存の登記をすることによつて行なう。
(財団の性質)

第八条 財団は、一個の不動産とみなす。

(財団を目的とする権利)
第九条 財団は、所有権及び抵当権以外の権利の目的とすることができない。ただし、抵当権者の同意を得て賃貸するときは、この限りでない。
(観光施設財団目録)
第十条 財団について所有権の保存の登記を申請する場合においては、不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)第三十五条第一項に掲げる書面のほか、観光施設財団目録を提出しなければならない。

(工場抵当法の準用)
第十一条 財団については、工場抵当法(明治三十八年法律第五十四号)第八条第二項及び第三項、第十三条、第十五条から第二十一条まで、第二十二条第二項及び第三項並びに第二十三条から第四十八条までの規定を準用する。この場合において、これらの規定(第十五条第一項、第四十二条ノ二第一項及び第四十二条ノ三第一項の規定を除く)中「工場財団」とあるのは「観光施設財団」と、「工場」とあるのは「観光施設」と、「工場財団目録」とあるのは「観光施設財団目録」と、「工場財団登記簿」とあるのは「観光施設財団登記簿」と、「自動車」とあるのは「自動車、航空法第二条第一項ニ規定スル航空機」と、「管轄陸運局長」とあるのは「管轄陸運局長、運輸大臣」と、「陸運局長」とあるのは「陸運局長、運輸大臣」と、同法第十五条第一項、第四十二条ノ二第一項及び第四十二条ノ三第一項中「工場ノ所有者」とあり、同法第三十八条第一項及び第四十四条ノ二中「所有者」とあるのは「観光施設ヲ観光旅行者ノ利用ニ供スル事業ヲ営ム者」と、同法第十五条第一項、第四十二条ノ二第一項及び第四十二条ノ三第一項中「工場財団」とあるのは「観光施設財団」と、「工場」とあるのは「観光施設」と読み替へるものとする。
(政令の改正に伴う経過措置)
第十二条 第二条の規定に基づく政令の改正の際

現に存する財団に関しては、改正前の政令の規定による観光施設でその政令の改正により観光施設でなくなつたものは、改正後の政令の規定による観光施設とみなす。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 担保附社債信託法(明治三十八年法律第五十二号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項中第十三号を第十四号とし、第十二号の次に次の一号を加える。

十三 観光施設財団担当

(地方税法の一部改正)

3 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項第五号中「及び道路交通事業財団」を「道路交通事業財団及び観光施設財団」に改める。

(国税通則法の一部改正)

4 国税通則法(昭和三十七年法律第六十六号)の一部を次のように改正する。

第五十条第五号中「及び道路交通事業財団」を「道路交通事業財団及び観光施設財団」に改める。

(登録免許税法の一部改正)

5 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

第十一條第一項中「自動車交通事業財団」の下に「観光施設財団」を加える。
別表第一第五号中「又は自動車交通事業財団」を「自動車交通事業財団又は観光施設財団」に改める。

三月二十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、人命保護推進のための自動車の安全規制強化

化に関する請願(第二七二六号)

第二七二六号 昭和四十三年三月八日受理

人命保護推進のための自動車の安全規制強化に関する請願

請願者 東京都練馬区西大泉一、五二二

吉川作治

紹介議員 木村美智男君

人命保護推進のための自動車の安全規制強化措置として、すみやかに左記事項の実現を図られたい。

一、非常時用具規制

1 車両故障又は路上修理中、踏切内又はトンネル内等で車が動かなくなつた場合、列車及び他車等に対し即時停止の合図ができる信号用の赤ランプ(三百メートル四方から昼夜をとわず完全確認できるもの)を備え付けさせること。

2 発炎筒は五分間以上発火力あるものを備え付けさせること。

3 消火器は全車両に備え付けさせること。

4 シートベルトを備え付けさせること。

5 小型トラックにも安全まくらを備え付けさせること。

二、人命保護の徹底を期するため、右の五品目を車に備え付けていない大小貨物自動車、ライトバンを含む全乗用者に対し、「車検の時」車検合格証を渡さないこと。

三、右の五品目を車に備え付けている自動車には、もよりの安全協会印のある携帯実施証明書(レッテルをはらせること)。

理由

一、当局においても、何かと交通安全のための規制を行なつてはいるが、死傷者は上昇の一途をたどるのみである。(昭和四十二年は、死亡者一万三千六百十八名、負傷者六十五万五千三百七十七名、人口百五十三名について一名の死傷者)

二、本年二月、運輸省自動車局から「自動車の安全性規制の強化について」と題して項目をあげて規制しているが、残念ながら実践性に欠けて

いる。
三、前記五品目を備え付けていなければ、実質的に事故防止にならない。

三月二十五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案
港湾整備緊急措置法(昭和三十六年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。
第三条第一項中「昭和四十年」を「昭和四十三年」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(港湾整備特別会計法の一部改正)

2 港湾整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

附則第十五項を第十六項とし、第十四項を第十五項とし、第十三項を第十四項とし、第十二項の次に次の一項を加える。

13 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(昭和四十三年法律第 号)による改正

前の港湾整備緊急措置法第三条に規定する港湾整備五箇年計画に係る港湾整備事業で国が施行したもの(昭和四十二年以前年度のこの会計の予算で昭和四十三年以後の年度に繰り越したものに)より国が施行する港湾整備事業を含む。は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で国が施行するものに含まれるものとする。

昭和四十三年四月三日印刷

昭和四十三年四月四日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局