

第六十一回 参議院運輸委員會會議錄第二十一号

昭和四十四年六月十日(火曜日)
午後一時二十一分開会

出席者は左のとおり。

委員長 岡本 悟君
理事 江藤 智君
委員 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
森中 守義君
佐田 一郎君
重政 庸徳君
平島 敏夫君
前田佳都男君
加瀬 完君
木村美智男君
瀬谷 英行君
田代富士男君
三木 忠雄君
中村 正雄君
市川 房枝君

委員

国務大臣

政府委員

事務局側

運輸大臣 原田 憲君
運輸政務次官 村山 達雄君
運輸省海運局長 澤 雄次君
運輸省船員局長 高林 康一君
運輸省港湾局長 宮崎 茂一君
運輸省鉄道監督局長 町田 直君
運輸省自動車局長 黒住 忠行君
常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

経済企画庁総合計画局計画課長 川口 嘉一君
通商産業省通商局通商参事官 経沢富次郎君
運輸省船舶局造船課長 謝敷 宗登君

本日の会議に付した案件

○理事の辞任及び補欠選任の件
○運輸事情等に関する調査
(東海道本線函南、三島駅間における列車脱線事故に関する件)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

○委員長の報告(岡本悟君)

問題ですが、貨物列車がいままでの国鉄の事故で
はたいがい原因をつくっているわけですね。これか
ら貨物列車が運行をされる限り、かなりこの危
険はあるものと見なければならぬのであります
が、六月八日の事故の場合はその原因を究明をし
ているということでありましたけれども、現在ど
の程度まで原因がわかったのか、その点を御報告
願いたいと思います。

○政府委員(町田直君) 実はまだ調査中でござい
まして、正式な報告が国有鉄道からございませ
んので、どの程度わかったかということをご報告
しますが、現在のところいよいよ競争脱線と思われ
るということ、そういうことで調査を進めてい
るということでございます。

○瀬谷英行君 この場合、複線区間においておそ
ろしいのは、鶴見事故や三河島事故のように、た
また下り列車が上り列車の線路まで支障を来た
すというところへおりあしく上りが入ってきたと
いうことになる、えらいことになる。それから
ATS装置であるとかあるいは乗務員の適切な処
置によって事故を未然に防止し得たということな
んでありますけれども、乗務員の場合、これは二
人乗っていたわけですね、機関士と機関助士と。
こういう面から考えてみて、この場合、二人乗っ
ていて適切な処置ができたというふうに考えるの
かどうかですね。もし一人であつたらばどうい
うことになるのか。それらの点で、この事故と乗
務員の関係、これは新たな問題を提起することに
ならないのかどうか、この点もお伺いしたいと
思います。

○政府委員(町田直君) 報告によりまして、ま
ず、脱線をいたしました列車がトンネルに入りま
したときに、ブレーキ管圧力が急激に低下をいた
しましたので、直ちに非常ブレーキを使用した。
そうして、なお、さらに対向車からの報告もあり
ましてすぐに現場に見について処置をとった、こ
ういうことに相なっております。その報告の限り
では、必ずしも電気機関士と助士の二人がいたた

めに非常に適切な処置がとられたというふう
には、この件に関してはそういうふうな判断ではな
いというふうな考えのわけでございます。

○瀬谷英行君 いまの連絡というのは、これは車
掌からの連絡という意味ですか、この点は。

○政府委員(町田直君) ブレーキ管圧力が低下し
たので停止いたしました、そうしてうしろへ見に
いったときに、対向車の機関士が現場を確認いた
しまして連絡を受けたということでございます。

○瀬谷英行君 対向車の機関士というのは「さく
ら」ですか。

○政府委員(町田直君) さようでございます。

○瀬谷英行君 脱線事故を見にいったということ
なんですけれども、前から十二両目と十三両目と
いうことになる、機関車からはかなり離れてい
るわけですね。それを見にいくということにな
ると、相当これはひまがかかるわけでしょう。私
はたまた昨夜の夜行に乗りまして、けさ東京へ着
いたわけですから、きのう私の乗っていた羽
越線の急行「鳥海」が踏切の手前であぶなく自動
車とぶつかりそうになったわけですね。それで機
関車の警笛を鳴らして急停車をした。そうしたら、
踏切にとまっておりました自動車とまさに、車掌
の話によると、三十センチくらい離れた鼻っ先を
汽車が走り抜けた。自動車もあぶなくその三十セ
ンチほど手前でとまったわけでありまして、それ
で、列車がその警笛を鳴らしてブレーキをかけて
とまったときには、この自動車のとまっておた
踏切を通り過ぎておた、後部の車も通り過ぎて
おた。だからたまたまあれは三十センチほどの
差でしたけれども、それがもう少し前へ出ておれ
ばぶつかってしまつたわけですね。つまり非常ブ
レーキをかけてみても、その現場をはるかに通り

過ぎるまでは汽車がとまれないわけですね。これは
きのう実際に乗っておてひやつとしたわけなん
ですけれども、貨物列車なんかの場合も、これを
見ますと現車四十九両、換算百七・八両、重量も
相当あるし、編成もかなり長いわけですね。こ
う長大な編成の列車が脱線事故を起こしたとい
うことになる、現場からは相当機関車は先行し
てしまふだろうし、それを乗務員が見にいくとい
うことになる、かなりの距離を歩かなければなら
ない、時間もかかるであろうということになるわ
けですね。こういうような場合には、機関車に二
人乗っていてこれは幸いだったということになる
んじやないかと、ごく常識的に考えてみて思うん
です。これは無理に、一人でも同じことだったと
いうことをこの際強弁をする必要はないんじやな
いか、こういう気がするんです。

それから「関係者」として「電気機関士」と「助
士」というふうに書いてありますが、車掌は乗っ
ていなかったのかどうか、その点はどうなんです
か。

○政府委員(町田直君) 一番最後に車掌が乗って
おりました。

○瀬谷英行君 全部で何人乗っておったんです
か、三名ですか。車掌は一人だけなんですか。

○政府委員(町田直君) 全部で三名でございま
す。

○瀬谷英行君 それなら「関係者」としてこの報
告に「電気機関士」と「助士」だけ書いてありま
すけれども、もう一人乗っておたならば、関係
者として車掌も何の何がしということに載
せておくべきじやないですか。何かこれを見ま
すと、二人しか乗っていないかのような錯覚を起
させるんですが、これは車掌はこの事故には関
係なしという判断で載せなかったんですか。

○政府委員(町田直君) そういうわけではござい
ませんけれども、貨車の脱線とか衝突の場合に
は、大体、機関士並びに助士をいつも書くこと
にしておりますので、それに従つたわけではござい
ますが、御指摘のようにもう一人書くのが適切で

あつたと思われま。

○瀬谷英行君 この長大な列車には都合三人しか
乗っていないかというふうになるわけですね。
こういう脱線事故があつて、そうしてしかも上り
線までふさいだ、こういう場合に、貨物列車の場
合、うしろの車掌と前の機関士との間の連絡はど
ういうふうになるようになっておたのか。無線で
連絡をとれるようになっておたのか。こういう
場合にはお互いに歩み寄つて連絡をとる以外に方
法がなかったのだから。その点はどうなつてい
るのか、お伺いをしたいと思うのです。

○政府委員(町田直君) この列車の場合は歩い
て歩いてと申しますが、無線というふうなも
のはございませんで、相互に連絡する場合には歩
いていく、こういう列車でございませ。

○瀬谷英行君 考えてもらいたいのは、四十九両
というたくさんある車を引っぱつておつて、それが
脱線して、十三両が築堤の下に転落する、三両が
上り線を支障する、こういうような大きな事故が
起きた場合に、車掌と機関士との電話の連絡方法
もない、こういう状態なんですね。そんな場合
に、乗務員がこれは前のほうに一人しかいなか
つた。その一人が今度うしろのほうへ車掌と連絡を
とるためにとこと歩いていて、ようやく線路
の上の異常を発見をする、発見をするひまもない
うちに上り列車が来る。たまたま今回の場合は上
り列車が徐行をしてきた、ATSという作用もあつ
た、タイミングもわりあいと恵まれておたか
つた、いいようなものの、これが瞬間的にこういう事
故が起き、しかも乗務員が一人であつたというよ
うなことになると、これはどうえらいことになるん
じやないかという気がするわけですね。その点、乗
務員が二人であつたことも一人であつたことも、
この事件の処置には何の関係がないかのように言
われたけれども、正直な話、これはたまたま二人
乗っておたけれども、二人乗っておたほうが
事故防止のためによかつたということにはなら
ないのかどうかですね。これはすなおな御見解とし
てはどうなんですか。

○政府委員(町田直君) 御指摘のように、二人あるいは後部の車掌等がいるというこのほうがいいということ、先生の御指摘のとおりだと思ひます。ということは、御指摘のように、一人が残つて一人が見に行くという方法のほうがよりいいということは言えるかと思ひます。ただ、繰り返して言ひますけれども、本件の場合、たまたま二人いたから、何と申しますか、対向車等の大事故も防げたという事案ではないというふうに私は考える次第でございます。

それからいまお話のございました後部との連絡等も、これは当然無線等で車掌と機関士との連絡をとるような方法を講じなければなりませんし、そういうものも徐々に——徐々にと申しますよりできるだけ急いで各列車について設備を国鉄においてやっている最中でございますけれども、まだそういうふうになつていない車がたくさんございまして、この場合はそういうケースであるというふうに考えられます。

それで、いまおっしゃつた一人乗務の問題との関係でございませうけれども、そういう点いろいろ考慮いたしまして、当然のことでございますけれども、一人乗務になります場合には、それに相当するようないろいろな車の施設等も変えていくという方針で国鉄としてはやっているとこのように聞いております。これはまた当然なことだろうというふうに考える次第でございます。

○瀬谷英行君 どうも局長の話だけだと、あまり具体性がないような気がするのですけれども、これはそれじややはり事故の原因というものがさらに詳細にわかつた段階で、国鉄当局の専門家から報告をしてもらいたいと思ふんです。これはあらためてその後の事故概要の報告というものをやつてほしいと思ひます。この報告だけでは、運輸省の報告だけではどうも不十分と思ひます。そこで、国鉄当局に対する報告の提出と、質問を留保するということで私はききようはやめておきます。

○森中守義君 ちよつと関連して、航空関係の場

合、たとえば松山とかあるいは羽田のああいふ事故の場合には、部外の第三者による調査団が編成されましたね。それから海難の場合には、海難審判所、こういうところで審判をする。ところが、国鉄の場合には、内部機構が非常に充実をされていふという意味で内部調査にゆだねられておるのか、まあその辺の事情がよくわからない。しかしながら、昨今における国鉄のこの種——一種の不可抗力的な事故というものはかなり件数からいっても多いと思ひます。それで、むしろその国鉄の充実された内部機構による調査を信頼しない、そういう意味合いではなくて、第三者による、つまり学術的な調査、こういうこともやはり何か、航空、海難等に対比しても言うわけじゃないけれども、一ぺんやってみたらどうか。幸い今回の場合には生命が失われなかった。不幸中の幸いというべきでしょうけれども、しかし何としても統計上車年に相当の不可抗力の事故が発生しているという事実にかんがみなければならない、これが相

当数の生命にでもかかわることになれば、これはもうたいへんだと思ひますね。そういう意味で、調査の態様についてどういうふうにお考えになつておるか。現状のままで可とされるのか、あるいは別途何らかの新しい方法を考えるというお考えか。まあそろそろこういう事故の発生を一つの転機にして検討を加えてもいいんじゃないかと思うのですが、どうですか。

○政府委員(町田直君) 国鉄の場合は、先生の御指摘のように、国鉄自体の組織が非常に何といひますか、はつきりしておりますし、中に研究所もございまして、それからこの競合脱線の場合は、現に北海道の実験線におきまして実験をいましている最中でございまして、そういうものの結果を待つて、特に競合脱線というものは非常にわかりにくいものでございまして、その結果を待つてまあ役所としても判断したいというふうに一応考えておる次第でございます。もしこの競合脱線の原因がいまの国鉄の組織でなかなかわからないというふうな事情でございしたら、あるいは

はおつしやるように第三者の方々のお集まりをいただきますして、この競合脱線というものにつきまして一つこの目標を置きまして検討会なり、研究会なりというものを設置する必要があるかと思ひますけれども、ちよつといま現在、ここ二、三年前から検査実験をしておる最中でございまして、いまのところでは競合脱線についてその結果を待ちたい、こういうふうにお考えしております。

○森中守義君 それと、直接この問題に關係はないかも知れませんが、例のE.L.D.L.、あの実施を国鉄はかなり先に延期したということが伝えられておるのですが、これは相当期間というのか、あるいは一定の時期を置いて再び実施に踏み切ろうというのか、その辺の経緯をひとつ。

それからいま一つは、例の調査団の報告書というものが、仄聞するところによれば必ずしも權威あるものではない、しかもその調査に参加された関係者の意向が完全に一致したものでもない、こういうふうに出ておる。で、しかも調査に参加された人たちの間に、あの報告書に對しかなり批判的な意見もあるやに聞いている。したがつて、かなり不確定な調査結果を基礎にして一人乗務に踏み切ろうというところに、何となく第三者的な見解からしても理解しがたい点が多い。したがつて、そういうことに対して運輸当局はどういうふうにお考えですか。

○政府委員(町田直君) 一人乗務の問題は国鉄の内部の問題でございまして、運輸省としては初めから国鉄の内部問題として国鉄の判断にまかせ、こういう態度をとつてきたわけでございます。もちろん、それが安全性に關係のございまして、面については十分そういう面からチェックはいたしますけれども、国鉄の内部の問題として国鉄にまかしております。この間の一人乗務の問題に關します国鉄と組合との話し合ひは、御承知のように六月一日から実施をするということを延ばした、こういうことと、九月を目途に——正確に覚えておりませんが、たしか九月を目途にいろいろな条件を話し合う、こういうことで話し合

いがつたというふうに出ております。それから第三者の機関の問題でございませうけれども、これも国鉄の労使が話し合ひまして、そこで論議が出ました。委員会の答へでございますので、その答への読み方につきましては、これは国鉄と組合との間にいろいろな意見の相違はあるかも知れませんが、いづれにいたしましても出ました答へを両者で十分話し合つて尊重する、こういうことでいくべきであるというふうにお考えしております。またそういうふうな現在に進んでいるというふうな理解をしておる次第であります。

○木村美智男君 ちよつと大臣一つお伺ひしたいのですが、最近例の、いま列車の問題が取り上げられたのですが、同時に自動車の問題で欠陥車というものが非常に問題化しておるわけですが、そこで運輸省としても、自動車の構造装置に起因する事故防止に關する通達というやつを出して、そうして何か業界に自肅を要望しているというのか、いろいろ注文をつけているようでありませうけれども、ただ問題は、欠陥車の対象となつてゐるものが自動車産業としては日本の中でも二大自動車産業といわれるトヨタと日産に實は關係をしてゐるだけに、これはやはりちよつと対策というものは相当突っ込んでやつておく必要があるのじゃないかというふうな考えられるのですが、どういう立場からこういう通達が出されて、そして主として何をどのように規制しようとしてゐるのか、それをちよつと伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲君) いま木村委員お尋ねの問題につきましては、先般、アメリカへ輸出しております日本の車の中で欠陥があるから回収しておるということをアメリカの新聞で取り上げておるといふ問題があつたわけでありませう。これはアメリカでは、メーカーが自分の車に欠点が出た際にはこれを周知してそしてその欠点を改めるという行き方をしておる、こういうことでありまして、日本の国では御承知のように定期的に点検をやるといふ程度でありまして、これによつて車の

構造上の安全というものを期しておる、こういうことになっておるわけでありますが、問題の車につきましてはその両社が自己の責任において回収をし対処しておった、こういうことが明らかにしたわけであります。

私といたしましては、この問題が法律規則という問題に直接触れるものではなくとも、そういうことについて業者が少なくとも五十万台のうちの一方は二十五万台を回収した、そうして欠点を改めておる、一方は十万台のうち七万台を回収して、その欠点を改めておるということであるならば、こういうことについてアメリカで公表ということをやっておるが、日本には公表しないという一つの理由もあることはあるであらうが、いまの自動車というものの立場から考えると、より安全を期して、よりよい製品をつくっていくことが、世界の自動車産業の中でアメリカに次いで二位を占めておる日本でありまして、アメリカにおけるところの輸出も年間増加をしているときでありますから、それはより一そう必要なことじやないかろうか、こう考えまして、局長に命じまして両社に対して、そのいま回収をしておるものをいつまでにこれをやるつもりであるかということを検討を求めるとともに、この二社以外の社におきましても、今後そういうことがあった場合にはこれを私のほうに届け出てもらうようにというようなことを指示をいたしまして、依命通達という形で業界並びに業者に対して意を達したわけでございます。私はこのことは、一つには、日本の産業というもののに対してどちらかというと悪いことでも産業の保護のためにはほかかぶりをしているというふうな傾向はとるべきではない、もちろん自動車産業がそういうことをやっておるとは考えておりません。私はどちらかというと、日本の自動車産業というものは、世界の第一であるアメリカに車を売ってその売り上げが伸びているのでありますから、私はその点について、日本の産業界がそのようなほかかぶり主義をとっているとは思いませんが、より一そうこれをよくしていくとい

うためにはそのような措置が必要なのではないか、また、行政府としてそのような指導をしていくのがつとめではなからうか、こういう見地に立つてこの措置をとったわけでございます。車をより安全にし、そして公害を防ぐ。いま事故の中でも一番多いのが車の事故でありますから、これは乗る者にも責任があるというところは、新聞紙上でも全くなりの乗り手のモラルの低下というものを嘆いておる状態でありまして、これはこれでまた対策を立てていかなければなりません、車自身にも構造上の欠陥がないことを万全を期していくことが必要であらうということを考えまして以上のような措置をとった、こういうことがあらましのことでございます。

○木村美智男君 大臣いま言われているように、十万台のうち七万台を回収をしたとかいう問題なんです、最近の自動車産業というのはやはり大量生産方式をとっているだけに、この車はよくてこの車は悪いというふうな関係にはちよつとないのじやないかと思うのです。むしろ七万台を回収した残りの三万台が事故を起こす危険性というか、蓋然性というものは、これはやはり依然としてあるわけですね。そうすると、どうも回収の問題について、この際やはりそういう欠陥があるということがはつきりしているとしたら、やはりこれは全面的な回収をすべきでないかというところが一つ。それからもう一つは、業界のほうでは自動車の売れ行きが悪くなつちやいかぬということから配慮がなされませんが、前向きに検討をするといつたようなことで、いまのところはお茶を濁しておるわけですよ。だけれども、この欠陥車というやつは、ブルーバードのP五一〇ですか、それからコナラのRT一五〇〇、だからこの二つがはつきりしているのですから、これはやはりそういうことを明らかにして、現在使用しているものについてやはり何か直ちに回収ができないところの検査、たとえば自動車会社負担によるところの検査、そういうことを直ちにやらねばならないところであつて、欠陥を持った車を走らせておるといふこ

との危険性は、これはやはり早急に取り除いていかなければいけない問題じやないかというふうに考えるので、こゝろで少しちよつとぬるま湯に入つたような感じに、たまたま輸出車から問題が提起をされたということであるからということから、ちよつとどうもあとの始末がなまぬるくなりそうな気がするのですが、最近特に自動車事故が多いために、この点は少しはつきりした態度をとつてもらわなければならないと思うのですが、この点どう考えられますか。

○国務大臣(原田憲君) 先ほどちよつと申し上げましたが、この問題につきましては、運輸省に両社の代表を招致いたしました、この対策というのについて明確な報告を求めておるわけでございます、明日これに対する返答が聞ける、こう思っております。いまその車が、それが原因でずぐひつくり返るというふうな点では技術的に私はいふことは、その車のその部品を取りかえていくということによつて、より安全が期せられるということがありますので、それをやっておる。それがわかりましたので、それを可及的すみやかにやるようにという意思のことを私は通達をいたしておりますので、そのことは業界からも十分承知した上で明日返答があるものと私は考えております。

○木村美智男君 そうすると、大臣あれですね、欠陥車といわれるものについてはもうどうということ欠陥がはつきりしている、だから、したがって部分的にその部分だけ交換をすれば、大体まあ通常のノーマルな車の状態になるのだということですね。その場合、じや、あと部品の交換その他等については、多少これはやはり運輸省として指導的につくらぬことまでやっていかないと、なかなか価格そのものの関係なんかからいって部品交換を渡るといったような状態で欠陥車を走らせる、それがひいては事故の原因につながる、こういうことになつてはいかぬと思うので、その辺もう少し

詳しく話してくれませんか。

○政府委員(黒住忠行君) 日産ブルーバードの場合は、四十二年九月から四十三年十一月までに生産されたものでございまして、一六〇〇ccでございまして、この不良箇所は、気化器のネジのゆるみでございますので、この対策として、ゆるみの点検をするわけでございます、ゆるみがあるものについては締め直すという対策を講ずるわけでございます。これが残っておりますものがあと三万台でございますので、その今後の点検と対策の計画については明日提出があるというわけでございます。それからトヨペットコナラの場合は、三十九年九月から四十三年八月までに生産されたものでありまして、一五〇〇ccでございます。これは約四六・五％が対策が終わっておりますけれども、この不良箇所はブレーキ管の腐食でございます。したがって、これはブレーキパイプを交換しなければならぬわけでございます、これは取りかえのほうでございます。それで、この部品等を交換いたします場合におきましては、メーカーのほうでそれを設置するわけでございますから、当然メーカーの負担でもって行なわれるというわけでございます。要するに、この二点とも、両方とも今後すみやかに対策を講じなければならぬので、その対策の計画を明日提出するといふことでございまして、それを見ましてすみやかに行なうように指導していきたいと思っております。

○木村美智男君 大体今日の段階の処置としては、まあ明日のこととありますから、いまのお答えで了承したいと思つております。

大臣、もう一つだけあなたにどうしても聞いておかなければならぬ問題がある。要するに、まだ予算委員会の段階ですけれども、やはりことはできるだけ公共料金は国鉄の運賃以外は極力押えるという立場で、いろいろうわさはあつたけれども、運輸大臣としてはバスその他については値上げをとにかく一応押えていく方針だということを明らかにしてきたわけですがね。ところが、また

最近中京三県についてバスの値上げを認めたようでありました。こうなつてまいりますと、だんだん、やっぱり私も指摘をしたように、運賃の値上げが足代全体にやばりかかつてくる、そして全般的な値上げムードをやはりかもし出してくるといふ結果に、実はそういう状況にいまなりつつあるわけですが、これはやはり運輸省として一つのいまの政府の方針というものを、国鉄運賃以外に認めないという、その原則をやはり貫いてもらわなければいかぬじゃないか、こう思うのですがね。これは中京三県のバス値上げを、新聞だからほんとうに認可したのかどうか、これは真偽のほどは大臣から答えてもらいたいのですけれども、この点はどうなのか、またあとに大阪なり東京なりいろいろ残つていますが、これに対してはどういう態度で臨むのかというのを伺いたい。

○国務大臣(原田憲君) 私は予算委員会を通じて本会議を通じて、公共料金の中の運賃の問題についてお答えをいたしておりますことは、まず地方の場合にはケース・バイ・ケースでやっています。私鉄の場合は大手十四社、バス、タクシーその他のはいわゆる六大都市、東京を含んで六大都市の場合はこれは極力抑制をする、こういう態度でまいるということを申し上げてきておるわけでありました。したがって、いまの中京三県の問題は、ケース・バイ・ケースというところに当てはまる問題でございまして、私の答弁は経済企画庁と同様な答弁をいたしております。運賃に対するところの責任者であります私から協議をいたしてきめる分、それからいわゆる関係に了承を得てきめる分、こう分かれておるわけではございません。運輸省から経済企画庁に協議を求めて、協議がととのつた場合に認可をしておるといふのがいわゆるケース・バイ・ケース、こういうものでございまして、それに当たるものがいまお尋ねの点であります。その際にも、大手関係の経営しておるバス等につきましては協議がととのいません。大手の場合には認められないということで協議が

とどのいけませんから、値上げはいたしておりません。今後極力抑制をするという態度で、これについては私はその態度でいくというところは依然として変わりないわけでございます。

○木村美智男君 大臣、だからね、その地方の關係はケース・バイ・ケースで臨むということになると、結局最終的には関東とか、あるいは大阪とか、北九州とか、中京の特に名古屋中心、こういうところの關係は残つていく。これはもう絶対に押えていくのだ、こういうふうな大臣、これは理解をしていいのですか、いまの答えは。

○国務大臣(原田憲君) 私は、極力抑制をするということをお自分の方針といたしております。

○木村美智男君 まあきようは関連をしてお伺いをしていくわけですから、これ以上やろうとは思つていませんが、ただどうしても、大臣、ケース・バイ・ケースというふうな答え方は、一面まあ理屈も、ある程度認めていかなければならぬような経営の事情というふうなことを含めてあるとは思いますが、しかしそのことは同時に半面では、やっぱり値上げを押えていく、歯止めをまつきりなくしてしまふということに通ずるわけですね。一方ではケース・バイ・ケースだということ、できるだけ認めるものを少なくするという役割を持つと同時に、逆の意味でいえば、無制限にとかくこれは認可をせざるを得ないという半面を持つわけですね。このところが非常に大事な問題で、そうなる結果として、大筋は国鉄運賃以外は公共料金を押えるのだという政府の方針はくずれのじやないかというところに、実は言わんとする点があるわけ、大臣、この点は相当慎重にしてもらわぬとこれはいかぬのじやないか。半面のはうがむしろ重点になつてしまつて、イモづる式にみな引き上げる結果になつていくだらうというところを心配するものだから、この点をひとつ大臣、今後の方針としてやはり明確にしておいてもらう。東京、名古屋、大阪、北九州については、たとえば今年度一ぱいは絶対に上げない、そ

ういうやはり一つの方針を立てておかぬと、無原則だと、やはりケース・バイ・ケースといつても最終的にはそれはイモづるに通ずる問題だからそれはうまくない。こういう点で大臣、もう一回き然たる運輸省としての方針を明らかにしておいてもらいたい。

それからタクシーの申請の問題は一体これはどう扱うか、いまのところ認めてないのじやないかと思うので、この点はあまりケース・バイ・ケースというふうなことを言わぬほうがいいのじやないのか。むしろ何というか、全体的に見て、そして料金体系なら料金体系というものも十分検討した上で考えるべきで、単なる経営の中で苦しいところだけはやむを得ぬから上げるといつたようなやり方をやれば、これは無原則な値上げを認めるといふ方針になつてしまふので、したがってタクシーの問題についても、ひとつこの際方針を聞かしておいていただきたい。

○国務大臣(原田憲君) 公共料金に含まれるものはすべて一年なら一年値上げをしないということ、これをきめたらどうだという御意見であります。このことは四十四年度に対する政府の施政方針演説で申し上げたとおりでありまして、このことを中途で私は変えることはなかりと思つております。すなわち極力抑制をする、こういうことが姿勢でありまして、たとえば運賃問題につきましても、国鉄運賃問題についての質疑を通じて、同じ区間を走つておるものがなぜ異なつた運賃、しかも国鉄のほうが高いというふうなことがあつたのかという御質問を受けました。しかし、それでも運賃は上げたらいかぬということでありまして、私もそのことにつきましては、約束どおり抑制にとつておるつもりであります。地方におきましては、実際問題として、この運賃の値上げがよくなるの増収をなし得ない企業としてバス会社は経営難におちいつて、これではもうやめていくことができないという事例があり、それに対して新しい制度として地方公共団体、国を通じて助成をしてそしてこの経営を続けさせて、通勤者の

ための便宜をはかつていくという制度もつくつてくるからでございますから、地方におきましては、運賃収入というものが何としまして一番大きな収入であります。これ以外に大きな収入を持つておるものは、もちろん観光バスを経営しておるようなところもございまして、それとてやつていかなれない現在では、この運賃収入を考へてあげないことには、通勤者の迷惑というか、足が奪われるということもあるのでございますから、それらにつきましては、いわゆるケース・バイ・ケースでひとつ決定をしていくということはお解り解を賜つておきたいのであります。

それからタクシーの問題でございますが、これは私が申し上げておりましたとおり、乗車拒否問題という、お客さんから非常な非難を受けておるものがこのタクシーというものの現状でありまして、この声は特に大阪、東京というところで高いのであります。私はこれらの声を聞きまして、少なからずサービスをやつて商売をしておるものが、お客さんにサービスの悪いのは運賃を上げてくれぬからやと、こういう態度でいる限りは、私としては運賃値上げを認めるわけにはいかないのだというふうなことを御答弁申し上げてきておるのであります。これらにつきまして、行政的な指導によつてどうしてこれらのことが解決できるかという面も、責任上私も考えていかねばならぬことは言を待ちませんので、これらのことにつきましては、事務当局に命じまして対処するようにいま考えて研究をいたしておるところでございます。まずタクシー業者にとつては、サービスをよくするということと第一に望んでおきたいのでございます。それから態度につきましてはこれも同じことでございます。極力抑制するということ態度を持していきたい、このように考えております。

○木村美智男君 もう一つ、大臣、このタクシー問題はいまのところ認めるというまだ方針まではいつていないけれどもいろいろ検討している、こり言われるから、その検討をしている中で少し検

討してもらいたいことがあるのは、何か乗車拒否がやられているからタクシーは値上げを認めないのだといったような、それは別にことばの言い回しを取り上げるわけじゃないんですけれどもね、やはり現在、全体としてタクシーがとにかく評判が悪いということだけは残念ながら、これは皆さん認めざるを得ないと思うんです、個人タクシーを除いて。最近の乗車拒否の問題というようなのは特にひどい点があるので、われわれはわれわれの立場から何とかこれをなくそうということ、いろいろ努力はしているわけですが、しかし、この中にはやっぱり今日の給与体系というものが、一つ問題がある。タクシーの賃金体系を大臣一回洗ってみたい。これは本委員会でも何回か私も取り上げてみたんですが、はなはだしところに至っては、現在でも本俸が六千円だとか、あとは大体平均賃金で五万円なり六万円なりというものが、その大部分というものはこれはいわゆる刺激給、能率給、歩合給といわれるものによって生み出される額なんです。だからそういう賃金体系をとっていく限り、まあ馬の鼻づらにニンジンをつらさげて走り回らせるようなものだから、したがってそれが乗車拒否を発生させ、あるいは事故を誘発する、そういうやっばり根本的な問題がどうも今日のタクシーにおける賃金体系にあるので、このところをやっばりある程度メスを入れて、そうしてたとえさつきパスの場合、経営のことがよく言っておたけれども、経営の身をよくしていくかわりに、労働者の賃金という問題についても体系的なやっばり基本給によってある程度めしを食っていくようなものに近づけていく。全然能率給をなくせと言っているではありません。いまのような極端な刺激給体系では、これはもうそのこと自体が、もう毎日のかせぎの中で一日休めば——大臣、ぼくも実際に見てみたけれども、八千円ダウンしているんですよ、一日休むと。だから、それはもうこういうような賃金体系をとる限り、どんなに乗車拒否をやるなど言ったって、そのダウン分を何かで

取り返そうと思えば、結局百円、二百円のところはおつぼって、ちよつと遠くへ行くと、三倍、四倍ぐらいの割り増しをもらえろといった客を拾うやり方がどうしてもそこに出てくる、といった、そういう実態にちよつとメスを入れる必要がある。もう一つはサービス向上の問題。この三つの角度から、経営の立て直しと、国民に対するサービスの向上と、それから労働者の待遇改善、実質上は賃金体系に刺激給をできるだけ押さえていくということ、この三つの点を十分検討をしながら、かりにこのタクシー運賃値上げが、一年後なりあるいは一年半後に実施をされる、一年後なりあることをひとつせつかく検討されておるなら、ぜひ検討をしてほしい。これは要望事項ですが、そういう立場で扱っていかないと、どんなに運輸省が、あるいは警視庁の応援を得てまでやってみても、この乗車拒否は一向減っていかない。したがって、これは単なる取り締まりだけではもう乗車拒否問題は解決をしないところ、ここに至るに思ひますから、そういう意味で、これはいつのことかわかりませんが、値上げをする段階には、それは単なる経営の赤字をカバーするということだけじゃなしに、いま申し上げたようなサービス向上の問題と乗車拒否の他交通事故の関係を、これをなくしていくという意味での賃金体系をやっばりメスを入れて、具体的なもの値上げ分をどう使うかという、むしろ業者側の自主的な提案を運輸省側がチェックをして、これはおまえもこのところやらぬからこれは認められぬというくらい指導性をやはり近い将来打ち立ててほしい。そういう検討をひとつ、いま検討しているなら検討の中に入れてほしいということ、きょうは申し上げておきます。当面まだタクシー運賃は認めないのだから、認めない立場で先に向かつて検討すると言ふから、検討するならばひとつそういうことを材料にして検討してほしいというところをこの際申し上げておきます。これはまあお答えがあれば答えてください。

○国務大臣(原田憲君) いま木村さんのお話の点は等では先ほど私が申し上げた、事務当局にこういうふうにしてらうだということをやっておる中に含まれておりますし、事務当局も前から、私が就任する以前からタクシー経営の改善方策の中に取入れて検討をいたしておりました。したがって、そのような方向にしていかなければならぬと考える次第であります。

私は、運賃問題で思いますことは、あるいは予算委員会ですか、木村さんに答弁しているときじやなかったかと思いますが、お笑ひになりましてたけれども、運賃でも何でも上げるといふ人はないのです。安いほうがいいから、瑞穂の国で米の問題になると日本人は、米が高いなんていうたって、きょうもまだきまらぬくらい上げたいという人がおるけれども、運賃は一人もない、上げないほうがいい。しかしこれだつてみんなが上げれば上がったか。私はいかにこの問題にきまして、やっばり納得いくものでなければいけません、上げていいとは言わなくても、ここまでサービスをしてくるならまあまあだということがなければいけません。木村さんは三つの問題点をあげられましたけれども、その中の一番最大のものは私はお客さんに対するサービスということであらう、お客さんに対するサービスが、少なくとも夜の夜中に銀座で遊んで帰るときに自動車はなかった、それが乗車拒否だと、そこまではめんどろを見切れなくても、女子供が安心していつでもタクシーに乗れると、こういうことであれば、もしそのとにき上げさせてくれといったときにワーストと反対運動なんかは起きないものである、それだけに私は業者の諸君に、少しは経営というものの対して考えなければいかぬのじやないかというところも指導監督するという立場にございまして、言つてきおるつもりでございますから、十分心がけて、今後とも対処してまいりたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君) 本件に対する質疑は、この程度といたします。

○委員長(岡本悟君) 外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○森中守義君 前回に引き続いて少しくお尋ねいたします。

答申の中で「三国間輸送助成」という項目があります。この内容を拝見すれば、「将来は、三国間輸送活動をますます推進しなければならぬので、三国間輸送助成の方策を検討する。」、こういうふうになりたいわけであらうのであります。したがってこの内容からいいますと、ますますということは過去において十分でなかったという、こういう取り方が適切な受けとめ方ではないかというように私は考えるのですが、いままでにおける助成策というものは一体どういうものであつたか。具体的に申し上げるならば、助成費が予算上計上されているようですね、その当初から現在まで、単年ごとにどの程度の予算が投入されてきたのか。まあそれと、その三国間輸送について助成しなければならぬという意味合いが率直に申し上げてピンとこない、ついでにどういう状態の場合につまり国家資金が導入されるのか、その辺の内容をまず最初に承っておきたいと思ひます。

○政府委員(澤雄次君) 三国間輸送助成の目的は、日本海運がやはり世界的な規模における海運に発展いたしますためには、自国の貨物、貿易物資だけを積み取つてはなかなか伸びにくいわけでございます。それで、三国間輸送助成金を先生御指摘のように過去において交付をしてまいりました。その額は、三十九年度で九億六千万円、四十年で八億三千四百萬、四十一年で七億七千四百萬、四十二年で八億三千七百萬、それから四十三年度五億八千万、四十四年度は二億四千万、こう交付してまいつたわけでございます。

四十三年度までの大体の交付のしかたは、過去におきます三国間輸送収入の平均に對しまして三割を助成するというやり方でございます。四十四年度からは再建整備も終りまして、それか

らこの際、企業の自主的な体力をより活用すべきであるということ、純粋三国間と申しまして、日本に起点、終点を有しない、純粋に日本以外の港を出ましてまたそこへ帰ってくるという航路のみを対象にいたしましたので、この予算額がこのように四十四年度は大幅に減っているわけなんです。今後はこういう体力を利用して純粋な三国間だけを助成していく、日本を起点、終点として世界を回りながら途中で貨物を取るといふものは、企業の自主的な体力によってこれを開発することを期待する、こういうふうにより方を変えたわけでございます。

○森中守義君 わかりました。そうしますと、いま、純粋三国間ということですが、これで三国間輸送による積み取り比率あるいは運賃収入がかなりいままでの統計と変わってきますね。実際、その終点、起点の問題等ではないかと変わってくるでしょうが、そうなりますと、大体前年度までの四五〇積み取り比率、この中にいままでの形態として大体いわれてきた三国間輸送による積み取り比率の占める率はどのくらいあったのですか。

○政府委員(澤雄次君) 実は積み取り比率と三国間輸送とはある意味におきまして矛盾すると申しますか、矛盾する点があるわけでございます。これは三国間にたくさん出ますと、自国の輸出入物資の積み取りの量がそれだけ減るという結果に相なるわけでございます。それで、従来の三国間の輸送量で見ますと、日本船の全輸送量の約七割でございます。運賃収入で見ますと約八割でございます。

○森中守義君 確かにいまお話しの内容になるわけですね。しかし、その七割、八割というのが、これが相当の助成措置を講じてどの程度まで上乗せしていく見通しをお持ちなんですか。少なくともこの答申の中で言われている検討を加えるという検討の結果によりまして、将来の予測として大体七割ないし八割という、これをどのくらい上乗せしようという見通しをお持ちなのか。

○政府委員(澤雄次君) 新海運政策になりましてから助成を大幅に減少いたしましたので、企業の体力によって三国間輸送は開発しようということでございます。その助成期間も、当該航路を始めましてから五年間で助成を打ち切るという制度で、今年度の予算にお願いしたわけでございます。で、これだけの助成を交付いたしましたら、大体七割、八割という量は今後とも維持できるのではないかと、これは全体が非常に大きくなってまいりますので、パーセントとしましてはやはりこの七割、八割ちょっと上回っていくという程度のものを維持することは可能ではないか、このように考えております。

○森中守義君 この前、昨年の延長法のときだったような記憶があるのですが、木村質問に対して前の堀局長であったように思うのですが、要するに運賃収入としてはむしろ三国間の輸送のほうが非常に効率的なんだ、こういう答弁が過去に行なわれておるようです。それで問題は、いまのような運輸当局のこぼれをかりるならば、船腹の量が足りないこの状態で三国間輸送をやったのでは、国内輸送で手一ぱいだから回らないだろう、そこで二千五百万トンというつまり新船建造によってどの程度拡大されていくのか。したがって、いま堀局長の言われるように、将来の予測としてはおおむね七割、八割を維持することができるといふのでは、実質的に外貨を獲得するには、三国間輸送がより効率的であるというなら、ちよつとまずいのではないかと。ただ、これ以上に助成をするしないという議論は別です。私も、さっき言われたように、純粋三国間というこういう方式に変えられていけば交付金の額が漸次減少せられるというのは当然だと思う。しかしながら、この新船建造によってどの程度の——いままでのような状態によってどの程度のか、あるいは新しく増加された分をさらに大量に三国間輸送に振り向けていくのか、その辺のことが七割、八割の基調にかなり影響してくると思うのです。したがって、いまのお答えではちよつと予測をお尋ねするという御答弁

になりません。したがって、配船は、新しい建造計画が実行されていけばたくさん回すのか、現状程度にとどめるのか、あるいはむしろ一そう発想としては七割、八割を倍率くらいに伸ばすくらいの実施は構想が必要ではないか。しかも助成金はゼロ助成にだんだん近づける。こういうことを私はお尋ねしておきたいと思う。いかがですか。

○政府委員(澤雄次君) この二千五百万トンの中で、今後新しくつくり出す船で三国間に回らせるといふ予想をいたしておりますものは、貨物船で六十五万総トン、タンカーで五十五万総トンでございます。

○森中守義君 いや、ですから、いままで回していたのを、今度新しい計画によってどのくらい増加するのか、その計画があれば教えてほしい、こう言うておるのですよ。

○政府委員(澤雄次君) ただいま申し上げましたのは増加分でございます。

○森中守義君 いままでは六十五万トンに対してどのくらい、五十五万トンに対してどのくらい、それをちよつと出さないと比較されませんがね。

○政府委員(澤雄次君) 従来配船いたしておりましたものは、タンカーで三十一万トン、それから不定期船が約十三万トンでございます。定期船が相当実は三国間に従事しておりますのですが、このうちいわゆる純粋三国間というものが、ただいまの統計が手元にはございませんので、定期船はちよつとわかりかねます。

○森中守義君 そうすると、これは三国間輸送の性質が多少変化するわけだから、在来、いまお示しになったものでは正確な数字は出てきませんね。ただ一口に言って、在来の十三万トンが六十五万トンとかあるいは三十一万トンが五十五万トンになるといふことで相当ふえていくわけですね。そうすると、七割、八割というものはかなり上昇するんじゃないですか。これが実は運賃収支にどう影響を与えてくるのか、その辺を実は聞いておきたいのですよ。ただ、言われる十三万トン、三十一万トンはこれからの純粋三国間輸送

とはかなり性格が違ってくる、だからここに数字の整理が非常に困難になるかと思うのですが、在来の方式から計算していくならば、船腹の相当大量のものが回されるわけで、七割、八割というのは、その二倍あるいは三倍、四倍に上昇していく、それなれば運賃収支というものはいささかこれは大きく変貌を来たすんではないか、こういう見方が成り立つのじゃないかと思うのです。少し念を入れた質問になりますけれども、ちよつとおわかりの範囲でお願いします。

○政府委員(澤雄次君) 御指摘のように、これだけの計画どおりの船腹が三国間に回ってまいりますと、相当の三国間運賃収入に相なるかと思ひます。現在三国間だけで運賃収入を何億ドル期待するということはちよつと計画の中に入っておりますので、正確にお答えいたしかねますが、あるいは御指摘のように、八割よりも上回っていくということに相なるかと思ひます。

ただ、三国間輸送を実施いたしますのが非常に困難でございます。船を投入すればそれで三国間に進出できるかといひましても、それだけでもなかなか三国間の荷物は取れないわけでございます。戦前は日本の商社が広く三国間貿易を実施いたしておりましたので、日本の船会社も三国間輸送は非常にやりやすかった。ところが戦後、日本の商社も日本の貿易を中心にしたしまして、三国間の貿易というものはまだまだ戦前ほどのシェアを占めていない、世界における勢力がまだそこまですべてではないというふうなことで、日本の船会社の三国間輸送は非常にやりにくい。それからいま一つ、三国間輸送の非常に大きな最近の輸送の形態になっておりますのは、ペルシヤ湾の油を南米その他に持つてまいりまして、南米の鉱石を日本、アメリカに持つていくという形が多いのでございます。日本の石油会社と申しますか、日本の資本が石油を押えていないという形で、石油の三国間輸送には日本船がなかなか進出しがたいというふうなことも実はございます。船をふやしまして、またそういう三国間輸送活動を日本の船会

社が、日本の商社が懸命に行なうということと相まちまして、三國間輸送を今後ふやしてまいりたい、このように考えている次第でございます。

○森中守義君 そうすると、貨物船の六十五万トン、タンカーの五十五万トンというのは、これは二千五百万トンを一応予定した計画配船というように私はさつき理解したんです。それであとで、一体それならば集荷活動はどうするのか、そのことが積み上げられて運賃収入にどう影響をもちますかという、こういう一連のものを私は実は頭に描いているいまのお話からいいますと、どうも集荷活動、なるほどそれは油田地帯とかそういうものにあまり日本の資本が進出はしていない、それだから背景はわかります。背景はわかるけれども、基本になる六十五万トン、五十五万トンの計画配船ということが、いま説明される以上の集荷活動はこれなんだ、それが運賃収入にどう影響をもちますかという一連のものがやはりプランに乗っていかない、六十五万トン配船をしてみた、五十五万トン出してみたら、物は集まらない、船はつなぎっぱなしということでもないでしようけれども、ちよつと要素としては非常に不安定な状態に立つのではないですか。その点もうちよつと正確にお答え願いたい。

○政府委員(澤雄次君) この貨物船、タンカーはいずれも巨大なもので資本を非常に要します。で、この三國間輸送も含めて荷物が取れますと船会社はこの船をつくるわけでございます。自分で荷物を取ってから船をつくる、こういう形に相なっておりますので、つうした船は確実に荷物があつたというのが現在の計画造船のやり方でございます。今後ともこの新海運政策の基幹はそういうことで進むことになつておきます。まづばかつと船をつくりまして、それから荷物を集めるということではなくて、たとえば先ほど申しましたように、ペルシヤ湾から南米への油輸送の契約を取る、それから南米の鉱石を日本の製鉄会社に運ぶ契約を取る、こういう契約を取りますと、初めて計画造船に申請をいたしますわけでございます。

す。したがっていまして、確実に荷物の取れたものが船をつくっていく、そういうものが今後六カ年間で、先ほど申し上げましたような数字にのぼるであらうという推定でございます。

○森中守義君 それではよくわかりました。ということになると、結局長期に契約が成立するかどうかというのが前提であつて、それで船を合せていくという、そういう仕組みなんですね。なるほどそうすると、結局六十五万トン、五十五万トンというのは、現在の船腹量と二千五百万トンを勘案した中で、おおむねこの程度を回してもいいであらうという、そういう余裕というのか、スベールが出てくる、そういう意味ですね。

○政府委員(澤雄次君) そのとおりでございます。○森中守義君 そこで、三國間輸送については確かにかなり運賃収入に影響をもちます問題だということもいろいろとわかってまいりました。これはひとつ関係の企業等に対してまして、うんと集荷活動が旺盛に行なわれて、できるだけ六十五万トン、七十五万トン、実際問題として配船をされる、それで収支改善に役立つように一そうの努力をしてほしいと思います。

それからちよつとこれはとつとびな質問になるかわかりませんが、世界の海上を走っているのが国のタンカーに限らずその他の船に限らないで、こういうことが将来考えられる、特にこれはまあこれから造船、あるいは既存船も同様でしようが……というの、すでに宇宙開発事業団法というの、いま国会に出されている。つてはこの事業団を中心に航行衛星それから気象衛星、こういうものが四十六年に上げられる。四十八年には通信衛星に発展しよう、これも一つの革命的なことだと思つておられます。それで、もしこういう航行衛星あるいは気象衛星等が上げられるなり、通信衛星が上げられるということになりまして、船舶の通信設備、衛星からの受信体制というものが、かなり船舶の構造として変化をもちますことになつておると思つておられます。それで、運輸省でも、ちよつと

さつき調べてもらつたのですが、気象衛星それから航行衛星ともに、気象研究所で気象衛星、それから航行衛星については航行電子装置研究所、こういうところでもいま研究開発が進められておるやうに聞いておる。ですけれども、これが実際の建造の際に考慮されているのか、あるいは既存船の中に改造が行なわれる予定であるのか、その点、どうなんでしょうか。それと、運輸省内における開発研究の状態はどうなつておられますか。

○説明員(謝敷宗登君) お答え申し上げます。宇宙開発事業団ができてまして、わが国で人工衛星の開発を行ない、それからロケットが開発されて、さきに通信関係について衛星が打ち上げられる。その後、気象衛星——気象部門なり、あるいは電子航法の部門において人工衛星が打ち上げられて、利用されるであらう、こういうことがいわれておりますが、船舶の運航あるいは造船の技術に關しまして、直接関係してまいりますのは気象衛星、航行衛星、通信衛星などだと思いますが、その場合に、主としてこれらの衛星は、船の自動化と申しますか、気象情報を衛星から取る、あるいは自分の位置、船舶の位置の情報を取つたり、あるいはその他の通信情報を衛星から取る、こういうことになつておるわけでありまして、現在、船舶局といつたしましては、船舶の自動化につきまして、船舶技術研究所、それから民間の造船所等とともに技術開発を進めておる最中でございます。ただ、問題は衛星の技術を使える程度の自動化船といふことはまだまだ先のことだらうと、先といひますか、この四、五年の間に具体的に実現するといふことではないといふふうに考へて、その点はたとえば気象衛星ができれば、その受信装置なり——これは直接受信にいたしますが、気象台でとつた雲の写真を通信衛星を通じて受信する、こういったことで、主としてその人工衛星の情報をつかまえる機械を備へつけばよろしいのではないかと申して、船舶の構造なり、それから大ききなり、そのものが直接大きくこれによつて

変わることはなくて、むしろ情報が非常にふえますので、自動化の方向に役立つ、こういうふうな考へております。

それから、これは担当の外でございますが、船舶局として聞いておりますところでは、気象研究所、それから電子航法研究所、これがそれぞれ気象衛星それから航行衛星の研究に着手している段階といふふうに聞いておられます、それらにつきまして、造船のほうからの技術的な要望は機会あるごとに申し上げております。そういう状態でございます。

○森中守義君 これは船舶それ自体の大半の構造を変化しなければならぬという事態にはなるまいとせんよ。いわば通信の装置の問題ですからね。

そこで、いま私がお尋ねし、しかもお答えがありましたように、気象衛星、それから航行衛星の試作、研究開発が運輸省の中で行なわれておるということですが、予算も多少ついておりますが、気象衛星の場合には千二百四十二万円、航行衛星が七百八十六万と二百二十五万ですから、そう驚くべき予算ではない。これは直接の担当ではないかともわかりませんが、大体どういふ開発研究の内容なのか、むずかしい学問、学術でなく、大体こういうものを開発しようとしておる、その程度のことばかりでせんか。

○説明員(謝敷宗登君) 人工衛星の場合に關しましては、省内で官房を中心にしてまとめられておりますので、そこで聞き及んでおるところでございますが、気象衛星につきましては、主として気象観測の場合に衛星の側から雲の写真、海面上、あるいは地表上の雲の写真をとる、そういうテレビカメラなり、あるいは普通のカメラが要るわけでございます。それから地表面の温度を測定するために赤外線放射計、赤外線をはかる放射計が要る。こういった人工衛星に積み込ます種々の測器、機具といひますか、気象をはかる機具の開発が中心でございます。

それから航行衛星のほうは、これは船の位置を

地上から衛星を通じましてはかるわけでございまして、これは一つの方法でございますが、あるいは衛星から船までの位置を船側がはかるとか、いろいろ方式がございます。その方式につきましまして、いま電子航法研究所でどういう方式が一番日本にとって有利な衛星を使った航法システムであるかという研究をしておるのが一つ、それからもう一つは、航行衛星の中に積みます中継機といひますか、地上からの電波の中継して、測定した電波の中継して、それから船に送り返す、地上に送り返す、こういった中継機を乗せなければならぬ、その中継機の研究、中継機等のいわゆる搭載機器の研究の段階でございます。したがっていま、予算規模も、人工衛星を具体的に作るというほかの例に比しますと、まだ少ない段階でございます。そういうように私は了解しております。

○森中守義君 これは例の国際商業衛星通信機構——インテルサット、これとの国際会議の関係等もありますから、日本の宇宙開発それ自体が必ずしもきわめてそのテンポを速め、しかも所期の目的を達するかどうかはなお疑問があるのですよ。あるいはしますが、いまでもじやないが、運輸省でロケットの開発までやろうといつても、これはできませんよ。そんなものではできません。一元的に、統一的に星あるいはロケットの開発を進めていく、こういう体制がいまとられていて、しかも予算も、たとえば技術庁が持っていたのも全部事業団に移管しよう、あるいは郵政、電通、NHK、国際電報、こういうところで持っていた予算も統合しようということと総合開発に乗り出すわけですね、十月から。したがって四十八年度に、すでにこれの実用段階に入る。入るのですよ。入るとすれば、二千五十万トンの最終年度とびしつと合う。何も合わせられたのではないですからね。しかし、はしなくもそういう符節を、同じ時期にすれば、これはむしろ事業団等にいるいろいろ協議をされて、受信装置は一体どうすればいいの

か、少なくとも宇宙開発が促進をされていく経過の中にこの問題がとらえられていかないと、さあいいよ星は上がったが装置はないぞというのじゃ、これはたいへんですよ。そうすると、これは国家的に必ずしも利益のいくものじやないの、この際技術庁あたりによく相談されて、時間の測定をするなり、あるいはどういう装置をしたほうがいいのか、まあ少くともそういう総合的な体制をとらなければ、わが国の船舶というものは、ある意味では立ちおくれしていくんじゃないだろうか、こういうことを私は考える。それで、いまにわかに気象庁あるいは何か研究所でやっているのを全部事業団に移管したほうがいいという、そういう極論まではここで言わないけれども、少くとも積極的に、そういう船舶の構造の一部に關係のあることですから、しかも四十八年、四十九年という一つの時期があるわけですから、その辺に對して前向きにもの考えてみたかどうかと思うのです。いかがですか。これはひとつ大臣、ほかの省庁に關係のあることですから、少し検討してください。

○國務大臣(原田憲君) 正直に申し上げて、私はそういうことは知らなかったもので、いま非常にいいお話を聞かせてもらったと思つています。いま宇宙開発事業団の何が出てくることは知つておりますが、四十八年に日本の技術で人工衛星までいく、それがちょうど五十年計画の四十八年にびつたりいく、その場合の考え方ということについて私は、そのことについて十分検討をさしてもらつて、前向きな姿勢でものを見たいと、このように考えております。

○森中守義君 それは突然の質問ですから、そういうことでけつこうですが、しかし実際の研究開発というものは、こういう予算ではこれは足りませんよ、正直に申し上げると。かなりの金が必要。ですから、できるならば外形の作業の段階くらいで技術庁なり、あるいは郵政なりとよく相談をされて、この対応策としてどういう体制をとるのか、ある意味では機構もこれでは規模が小さいか

もしれない、だから、将来のわが国の船舶の近代化あるいは効率化を促進していくという、そういうことも海運政策の主要点であれば、この問題について私は、よほど真剣に取り組んでいただきたい。したがって、これ以上この問題に言及することは避けませんが、少なくとも今日建造計画の中にこういう問題が一体考えられていたのか、いなかったのか、その点がはっきりすれば、事はよかつたわけですが、予算上の措置なり、あるいは機構上の問題なり検討の余地が十分にあると私は思うのですが、その点大臣からもう一回ひとつ御答弁をいただきたい。

○國務大臣(原田憲君) いま事務当局の説明では、自動化のことに入っておりますけれども、いまお示しの御意見に對してこれは予算が入っていないというのを私承知しましたので、今後この問題について十分検討をいたしたいと思つております。

○森中守義君 それから、この前ちょっと企業性格などについてお尋ねした記憶がありますが、もう一回、繰り返しになるかわかりませんが、ちよつとそういうことをお尋ねしてみたいと思つたのです。

昨年の八月、船主協会から「日本経済と海運——新海運政策に期待するもの」という、こういうパンフレットが出ています。この中で「長期計画建造実施上の問題点」というのがあげられていて、この中でこういうことをいっておるのです。『せつかく立ち直った海運の企業力を弱めることになりはしないか』ということである。『つまり計画建造によつて自主性が失われはしないか』ということに非常に懸念をする。このことを逆な意味から言うならば、よこすものはよこせ、介入、干渉はするな、端的な言い方をすればそういうことになると思つて。しかし、国会という立場あるいは政府という立場からいけば、税金を大量につき込む以上、あとは自由にやりなさいというわけにはいきませんよ。だからこの前私が提出を求めた、在来にわゆる企業に對する監督、規制あるいは将来継続されんとするその内容ということ、ほぼ資料に

よつてわかりましたが、どうなんですか、これが出たのは海運審の前ですね。したがって、海運審の中でそれら關係の代表からどういう意見の開陳があつたか、その辺からまず最初に承つておきたいと思つて。

○政府委員(澤雄次君) これは先生おっしゃいましたように、海運企業は自主的な活動は尊重されるべき企業であるから、企業の自主性は最大限に尊重してもらいたい、こういう意見の陳述がございました。

○森中守義君 そうしますと、提出してもらつた監督、規制ということですが、これは新しい計画によつて若干の手直しをされるのですか、それとも在来のとおりですか。

○政府委員(澤雄次君) これは先般の委員会でも先生の御質問に御答弁申し上げたかと思つて、従来の監督、規制の内容を現在再検討をいたしております。それでこの法案を御可決いただきましてあと検討結果を大臣に御報告申し上げまして、そして大臣の御指示によりまして新しい規制としてどういふものを残すかということを決したい、このように考えております。

○森中守義君 人に言わせると、そのことを二律背反の悩み、こういうことがよく言われております。ですから、その辺のことが實際問題として新しい規制上どういふように生かされていくのか、またどうすれば自主性が保障されるか。同時に、税金が投入されるわけだから、それに対応する姿勢は姿勢で求められなければならない。つまり二律背反、このことを具体的にどういふふうな解決されようかとされますか。これは非常に重要な問題だと私自身考えます。ですから、ただ問いました、聞きましたという、こういうことでこの場合は終わらざるを得ないかわからないけれども、できるならばもう少しこの辺を私は詰めた議論をしておいてもいいのじやないか、こう思うのですがね。

○政府委員(澤雄次君) この自主的活動と申しまして、船会社が申します自主的活動は、あるい

は先生がおっしゃいましたように、助成は多くくれ、干渉はするなという意味であるかと思ひます。しかし海運造船合理化審議会におきまして、答申として、自主的な活動を今後大いに伸ばすのだという答申をしていただいております意味は、これは船会社がいう干渉するなという意味ではございません。船会社のいろいろな自主的活動をしてよいとしても、それに対する、これは単に利子補給あるいは利子補給法上だけでなしに、国家としてのいろいろな規制がございます。たとえば対外活動を大いにやりますには、あるいは現地法人をつくらなければならぬ、そういう場合に、やはり外資法上いろいろな規制がございます。こういうものはできる限りは自由によれるようにしていつてやろうじやないかということもその一つの内容でございます。

それから利子補給法上も、資料として御提出申し上げましたように、いろいろ実情に詳細に、まあ船会社のほうから言わせると、重箱のすみをつつくような報告、監査を厳重に実施しておいたわけでございます。また、二千万円以上の固定資産を取得する——これは船関係の投資の場合でも、厳重に規制しておいたわけでございます。しかしこの辺は、たとえば海運関係に対する投資を行なうという場合には、この金額を二千万円まで下げなくてもいいんではないか、これを若干上げていいんじやないかというようなことをいまこまかに検討をしております。もちろん今後、後退はいたしましたが、相当多額の利子補給を今後六年間にわたりました船会社に支給するわけでございますから、運輸省といたしましては、この利子補給の効果を減殺するような活動をもし船会社が行なうようなことがありましては、これはまことに申しわけないことでございしますから、そういう点は従来同様に厳重に規制し、また監督をしてまいりたい、こう思っております。ただ、その内容はいま詳細に詰めておりまして、近く大臣に御報告をして御方針をきめていただくと、このように考えておるような次第でございます。

でございます。

○森中守義君 澤局長、企業の体力ということが最近しばしば当局のほうからも言われる。概念としてはわかるんですよ。そこで、具体的に考えた場合、つまり、自主性を一〇〇％尊重する、保障するということによって体力がつくのか、あるいは、若干規制は加えるが助成をするところによって体力がつくのか、その辺どちらに比重がかかるんですか。

○政府委員(澤雄次君) 非常にむずかしい御質問でございます。ここにお願ひしております助成は、今後国際競争場裏に日本の船会社として出ていく活躍するための最低限の助成をお願いしているつもりでございます。しかし、この助成だけではやはり外国の船会社と十分対抗してやっていると云うものではなく、やはり船会社の自主的な企業活動、経営努力、合理化というものをこの助成に加えてやって、初めて外国の船会社と対抗し競争ができるんではないかと。したがって、そういう自主的な企業活動は大いに伸ばすように今後ともやっております。もし国家のいろいろな法令で船会社の自主的活動を非常に阻害しておるものがあるとしたら、それはなるべく除去していきたい。ただ、利子補給という形で国が補助金を、助成金を船会社に支給しているわけでございします。この効果を阻害するような企業活動というものは絶対に行なわれぬように、それだけは最低限、国として、運輸省として規制をし、監督をしていかなければいけないのではないかと、このように考えております。非常に抽象的になりまして申しわけございませんが、非常に先生御指摘のとおりむずかしいところがございます。あるいは二律背反的なところがあるかもしれせん。その辺を十分に検討いたしまして、きめのこまかい指導をしてまいりたい、このように考えております。

○森中守義君 大臣、いま海運局長から、やがて成案を得て大臣の決裁を求めたい、こういうことです。その段階で具体的なことも詳細なものが

が引き出されてくると思うんですが。しかし、前回あたりからいわれるふろしきを広げたままお尋ねしてきておるんですが、要するに海運の当面の課題というものは、何かの本によれば、コンテナを中心とした輸送革新にどう対応するか、それと現在の二律背反をどう処理するか、大体しぼっていけば二点に尽きるんじゃないか、こういう論評を最近見たことがある。むしろそれよりも幾つかの重要な問題がありましよう。けれども、せんじ詰めて言えば、大体その二点に尽きるように思ふんですね。

そこで後段の、つまり二律背反の問題を、これは事務当局の事務上の問題もさることながら、政策的にどう大臣考えますか。どうすれば二律背反の悩みというものが解消されるのか。これも非常に抽象的な聞き方であり、勢い抽象的な答弁しか出てこないような気がしますけれども、これは私は行政の問題よりも政策の問題だと思ひます。あるいは政治の問題であるかもしれない。そういう意味で、大臣の可能な限度におけるお答えを一ぺんこの際聞いておきたいと思ふんですね。

○国務大臣(原田憲君) いま御審議を賜つております基本となるものは、この日本の海運会社が戦後まいっていったやうな助成策で立ち直った、こういう段階から、いまの体力回復という段階から、いま御指摘の日本の海運政策という新しい局面に同かつて進んでいくためにはなお引き続きこの助成策が要る、こういうことでありますから、御指摘のように私はこれは政策の問題であると言われるのはそのとおりであらうと思ひます。したがって、これから世界の海運の中で大きく伸びていくものは何かと言われると、いまお話の出ましたコンテナというものがこの海運の中で大きくクローズアップしてくるのではないかと、これはまあ私のしろうと考えでありますけれども、現実には、この前もお答えいたしましたように、私はそのように考えると、外貨埠頭公団施設というものを促進するために一臂の力を尽くしたつもりでおりますが、運輸大臣として就任いたしましたして、

それを現地に視察して、そこでこれぐらいの船でよいのかという質問、すなわち一万トン級ぐらいの船、せいぜい二万トン級ぐらいの船でいいのかねという質問をいたしておりましたら、その後イギリスにおいてはもっと大きな船をこしらえようという動きになってきたというのを聞き及んでおりますし、アメリカにおいてはもっと大きなスケールで、大陸一貫というところでコンテナ輸送ということを考える会社が出てきたというように、これを現実把握いたしておりますので、いまのうちに今後の新しい海運というものととて大きな面を占めてくるのではないかと。私はこれはそういう考えを持ちますが、それに対応していくためには、金は出すがくちばしはいれるなどというところで解決できない問題があるのではないかと。事実、集約して立て直していくまでも相当問題があったわけでございします。この集約をしまし、今日までの案になつてきた。今後それらの問題と対応するために政府がやはり中に入つて、こういうふうにしていくのがよろうじやないかというふうな口出しはしなかならぬということになつてくるのではないかと、私はこのように考えております。それが指導といひますか、監督といひますか、そういう大きな面での役割りではないかと、まあ役割りを果たさなければならぬというやうに考えております。一方、小さい面でもいいますと、先ほど局長は、会社の事業のすみからすみまでほじくるやうなことは、まあ会社の方として云々というやうな話が出ましたが、私はそのやうな問題はやはり大きくものをとらえて、海運というものを伸ばしていくということに対して有効なもの、これは伸ばしていく。しかし人間のやることでありますから、考え違ひが起きるやうなやうなことに對しては厳に規制をし監督をするというやうなことではなからぬ。

ここに資料として御提出をいたしております「助成対象海運会社に対する監督規制」というものがございします。その中に勧告、監査、報告、認可というやうなふうに分けて説明をいたしております。

すが、これらのことにつきまして事務当局からい
ま私に相談いたすと言っておりませんが、そのこ
ことは腹に入れたら、ひとつ十分運輸省として
海運政策が今後前半三年、後半三年といいたす
か、六年間十分能力、機能を發揮するように私と
しては注意してまいりたいと思ひます。

○森中守義君 それ以上深入りしてもちよつと無
理だと思ひますが、そうならばこの六年間のあ
とはどうなるのか。つまり言ひかえるならば、六
年間で企業の体力を一〇〇％に培養する、あとは
必要船舶はみずからつくり、みずから運輸し、し
かも国際収支に大いに役割りを果たさせるとい
ふことはあつたことと云ふのであるのか、その
辺はどうなんですか。少なくともこの六年の
間に体力はどのくらい伸ばさせるつもりなんです
か。

○國務大臣(原田憲君) この六年間の体力改善の
具體策は、具體的な数字は局長から答へさせるこ
にいたします。私は六年後にそれで十分かと言わ
れると、私はまだ日本という國の置かれてゐる、
今後とも引き続いて置かれる——これは永久に大洋
に囲まれた日本の國の立地条件からいひまして
も、この一億——昭和六十年には一億二千五百万
といわれておるんですが、この國民が裕福な、幸
福な生活、しかも道義心に満ちたりつばな民族と
して伸びていくためには、海運政策というものは
不可欠な政策であると思ひますので、その段階
で捨てておいたらよいという性質のものではな
らう、目進歩といふことばがございしますが、技
術革新といふものは一つ一つが進歩といふものを
生んでいくのでありますから、それは対応する政
策といふものが必ず必要になつてくる、このよう
な心がまえでおるつもりでございます。

○森中守義君 心がまえ大いにけつこうですが、
もつと具體的にいひますと、いまの大臣の御説か
らいけば國がある限り海運がある、海運がある限
りやはり助成が必要だ、こういう非常に類推した
解釈も成り立つかと思ひますね。そうなること

一体無限であり、無制限じゃないのか。海運があ
る限り助成しなくちゃならぬというなら、一体い
つわが國の海運業といふものは自前になるのか、
一人前になるのか、その辺が、六年間の措置とし
てどういふ成果を与えようとするのか、こういう
ことだと私は考へるんです。その点が非常に重
要な問題です。

○國務大臣(原田憲君) 私の申し上げることがあ
なたの言われたようにとられてはこれは私は遺憾
に思ひます。業界の人たちがいまの大臣はこうい
う答弁をした、だから引き続いて助成はあるんだ
というふうな親方日の丸式な考へに立つてもらつ
たら困るんであります。私はいまの六年間の
ことをできるだけやることによつて、それはもう
これで十分な海運といふものの政策が行なわれる
ことを期待いたしますけれども、先ほど申し上げ
ましたように、今後ともそういう心がまえと申
しましたのは、日本の海運といふものは大事であ
るといふことを私が考へておるということと申し
上げたのであります。助成策といふことをとど
ん伸ばしていくといふことではございせん。

助成策といふものはできることならこれはもう効
果をあげたらそれは打ち切つて、自力で伸びてい
くといふことがこれはもう助成の目的でございま
すから、助成といふものはそのために行なうので
ありますから、言をまたないわけでございます。
今後ともそういうことにおいては、答へが違つて
おるようでございますけれども、その意のあると
ころは十分おくみ取り願ひたい、このように思ひ
ます。

○森中守義君 大臣、あまり相違点はないので
す。私も永久にこれをやれといふことではない。
むしろ、それはもういいかげんにどこかでピリオ
ドを打たなければならぬだろう。それならば、新
海運政策として銘打つてすべし出すこの六十年計
画でどういふ効果を期待するのか、少なくとも六
年間の計画終了後は自前で行けるところまでの体
力を持たせようという期待、あるいはその可能性
をこの計画の中に持つのかどうなのか。少なくと

も計画終了後はどうなるのですか。さつきのお話
からいけば、むろん六年後のことですから、いま
にわかに想定はできないにしても、率直に私の意
見からするならば、もうこの六年間でどんぴしゃ
り体力は一〇〇％になる、あるいは一五〇％にな
る、これ以上國家助成を求めなくても、みずから
つくり、みずから動かす、みずから外資を集める
という、そういうようなことを期待したいのだ
が、この六十年の計画にその可能性ありやいな
や、こういうことが、言ひかえるならばそれはど
うなるのですか、実はこういう質問なんです。あ
まり食い違つてゐると思ひません。

○政府委員(澤雄次君) 大臣の御答弁をちよつと
補足させていただきますと、海運造船合理化審議
會の審議の経過におきまして、先生おっしゃつた
ようなことはやはり議論に相なりしました。これは
海運審の答申の最後の「結語」のところにも出て
おります。「しかし、前文にも述べた通り、新海
運政策においては、企業の自主性尊重を基本方針
とするのであるから、企業としては、最高の経営
努力を傾注して、財務内容の充実に努め、將來國
の直接助成を減少することに努めなければなら
ない。」このとき議論に相なりしましたことは、この
六年間でとにかく自前でやるだけの体力をつける
ように努力をしなければいけないのだ。ただ、六
年後にどうするかといふことにつきましては、そ
のときの世界各國の金利状況、あるいは諸外國に
おける海運助成の程度、また輸出船につきまして
各國がある程度の援助を行なつております。その
輸出船政策は六年後にどうなるのかといふような
ことを勘案しながら、外國船に出して助成と
申しますか、便益と同じ程度のものは最小限度自
國の船にもつけないければいけないのではないかと
いふようなことが審議會で議論に相なつたわけで
ございます。ただ、六年先の金利状況、あるいは
そのような各國の輸出船政策といふものがいまか
ら予見することが非常に困難でございますので、
海運審におきましてはこのような結語で結びたい
ということが海運審における審議の経緯でござい

ます。

○森中守義君 そこでちよつとこれと相對する問
題といふことになりませんが、專業でない、つまり
石油会社等、自社船のタンカーを持つておるのは
すべてが大体自己資金ですね。それと非集約のも
もある。そういうことでしよう。それでいなが
ら、むろんタンカー等の場合には、これは海運が
專業ではない。專業ではないが、自分でつくり、
自分で動かす。ところが專業である非集約の船主
等においては自分でつくり、自分で動かして
わけです。しかもある意味ではつまり集約船と相
當對抗するやうな、あるいは競争といふのか、自
前でもつてやつておるわけですね。したがつて、
それでいておるのに、片一方ではそうしなく
ちやならぬといふところに多少論理的な矛盾を私
は感ずるのです。ついでには、そういう自社船のタ
ンカーであるとか、あるいは非集約船の採算の状
態、これはどういふことになつてゐるのか、それ
とよく言われる積み取り比率といふものは、こ
ういふものを加へてゐるのか、加へてゐないのか、
ただ集約してゐるだけなのか、その点はどうなん
ですか。

○政府委員(澤雄次君) 積み取り比率といふのは
もちろん全日本船舶の積み取り比率でございま
すので、こゝういふ非集約船主あるいは石油会社の船
も含んでおるわけでございます。先ほど御指摘の
二つのグループのうち石油会社は、これは自分で
荷物を持つておりますし、自分で自由に運賃をき
めることができます。また、非常に企業としても大
きいわけでございますので、船をつくり出す場合
の外資の導入あるいは造船所の延べ払い等がわり
に容易にできるということで、従来とも石油会社
は大きな船をつくつてまいつたわけございま
す。

それから專業の非集約でございしますが、このう
ち集約会社と同じやうな大きな船をつくつており
ますのは実は二、三社でございましてこれらの船會
社がどのやうにして船をつくつてまいつたかと申
しますと、やはり大量に二百万トンなら二百万ト

ンという計画造船が日本の造船所に力をつけているわけでは、日本の造船所のベースとして力をつけておるわけでは、それに基いて日本の造船所は延べ払いを大いに活用しておる。五〇%あるいはそれ以上の延べ払いをこれらの非集約会社に行ないまして、そうして船をつくらせておるというのが実情でございます。でございますので、こういう非集約会社は確かに国家の助成なしに大きな船をつくり、また配当を実施いたしておりますが、非常に数が少ないのですから、計画造船をベースにして造船に力がついた、あるいは資金繰りができた、こういう資金繰りを利用してこの二、三社のものは非常に船をつくらせておるというのが実際の金繰り面からみた実情ではないかと、このように考えております。

○森中守義君 いまのお話を返すようですが、たとえば外資導入ができるかあるいは造船所の延べ払いができるか、こういうお話なんです、大抵中核六社とそれらのものは、たとえば資本の規模とかあるいはその厚みとか、そういうものからいった場合には、その大きな格差はないんじゃないか。ある意味では六社の中の一、二、三ぐらいのものはかえってもっと実際のあれからいえば高い立場にあるかもしれない。ですから、そういう意味では外資導入あるいは延べ払い、そういうことはそう大きな理由にならないような気がする。しかしながら、たとえそれが少数であったにしても、やはりつくり、動かしておるという事実、それとさつき澤局長が言われたように、積み取り比率ということになれば集約、非集約、あるいは専用船の区別はない、込みにしてその数字にあらわれるし、わづら外資をそれでかきまわす、こういふことから考えていけば、率直に言つて私は今回の助成措置の中で区別をしていいかどうか、だいた疑問があると思う。つまり、ともに外貨をかきまわす、ともに国家産業、国家経済に寄与しておるということになれば、集約、非集約の差をつけるということがいいのか悪いのか、少なくとも政治あるいは政策という、そういう

立場から考えていけば、むしろ落差をつけるというのはかえっておかしいんじゃないか、常に法のもとに平等でなければならぬという普遍の原則が、こういう実際の政策の面に生かされていんではないか、こう思うんですが、しかし現実には差がつけておるんですからね。従前のようにゼロでなかったんだからまあそれで一步前進じゃないかという、こういう見方もありましようけれども、元来やっぱ平等にすべきじゃないか、こう思うんですがどうなんでしょう。

○政府委員(澤雄次君) 先生御指摘の点も、新海運政策を起案されるにあたりまして、海運造船合理化審議会におきまして、非常に議論されたわけでございます。で、従来計画造船の――再建整備前でございますが、非常に悪い点の一つとして指摘されてまいりましたことは、計画造船の総花主義という点で、おおよそ日本人であればだれでも計画造船の船は当たり得るということがあるという弊害を生じてまいりました。また、そのために船会社の体力に集中的に助成できなかったという欠陥として指摘されたわけでございます。再建整備でこれを非常に集約集中を実施したわけでございます。法律的に五年たつてこの集約というものは、法律上の意味の集約はなくなるからもう集約は解いていいんじゃないか、ばらばらにしていいんだということではないんです。いま、いまして、やはり今後ともこの五年間に法で強制した集約というものは、やはりそれを中心にして日本海運を強化していかなければいけないということは大方の御意見であつたわけでございます。新海運政策におきまして、やはり利子補給をつけ開銀融資を行なうには集約参加会社に限るんだ――ただ、先生のおっしゃいましたように、非集約でもやはり船をつくれればそれは外貨収支に貢献するんじゃないか、だから集約の秩序を破壊しない限度で、非常に国際収支改善の効果のある船の計画を持つてきた非集約会社には、利子補給まではつけられないけれども開銀資金を四割ないし三割融資

すべきではないか、こういう海運審の御意見もございまして、その線に沿つて運輸省としてもそれを新海運政策の内容といたしたわけでございまして。

○森中守義君 少し飛び飛びになりますが、非集約の場合、輸出船と比べた場合にずいぶん悪いですね、非集約の場合、そこで輸出船ということになれば、これも集約、非集約にかかわらず外貨をかきまわすという、そういう意味からいけば、造船もこれは重要でしようけれども、やはり長い目で見ると海運政策、そのことは集約、非集約はかわりはないと思う。ということになれば、同時に、非集約によつて外貨を得るというわけであれば、大体そういう輸出船並みぐらいには――輸出船並みという輸出船になつてしまふわけだけれども、そういう政策上のバランスはいま少し考慮してもいいんじゃないか、どうもその辺で少し非集約の場合には、同じ国策という線上に乗せられながら、もう少し手厚いものが必要じゃないか、こう思うんですが、その点はどうですか。

○政府委員(澤雄次君) 確かに先生のおっしゃるような点もございまして、輸出船になりまして外国の船会社は八年の延べ払いと、金利六分という、日本政府の助成が得られるわけでございまして、非集約船主の場合は開銀融資が四割あるいは二割得られるというだけで、これは六分五厘でございます。確かに輸出船の場合の外国の船会社に比べて不利に相なるかと思ひます。

ただ、これは経過的な問題がございまして、五年前に海運の再建整備があるいは集約を実施いたしましたときに、この集約に参加した船会社にはこれだけの助成を行ないまして、これだけの利子補給をしますというのを申して集約を実施したわけでございまして、これは日本の船会社の数があまりに多いので、助成の効果がないうことで集約を御承知のように実施したわけでございまして、そのときに、非集約の方は、自分は助成は要らない、だから集約には入らない、国も何にもおれた

ちの企業には干渉するな、こういう経緯で実は非集約の方は集約に参加されなかった。それで、五年が経過して法律上の集約の規制はなくなつたわけでございますが、せっかくここまで五年間集約秩序を育ててきたものを、五年たつたらこれをばらばらにしていいんだということではないのだというところが大方の意見でございますので、やはりこの集約を中心にして、これをこわさない程度で、この集約の秩序にひびを入らせない程度で国家の助成をくれという、非集約の方には再建整備も終わったことですから四割ないし三割の開銀の融資を行ないまして、というのが海運審の意見になつて出たわけでございまして、これも毎年毎年レビューと申しますか、毎年毎年検討していくというところで、ただいま申し上げましたのは、とにかくこの四十四年度に関する限りこういう方向でいこうということが決定いたしましたわけでございまして、輸出船の場合の外国の船会社よりもあるいは不利になつておりますことは先生御指摘のとおりでございますが、そういう経緯のもとに現在のような方針をとつていられる次第でございます。何とぞ御了承をお願いしたいと思います。

○森中守義君 そこでこの項目の最後のお尋ねになります、先日もちよつと触れたかと思うんですが、いま局長が言われるように、非集約の場合もいままでなかったものがついた。それは、さつき言われるように、たとえ外資の導入であるとかあるいは延べ払い等、これが実質的に上積みされるわけだから、かなり体力がいままでよりもついたと見なすか、いやかと思ふんですね。それに加えて、最近のタンカー業界等の趨勢をべつとしてみますと、おおよそ二万トンあるいは三万トンクラスがスクラップ・アンド・ビルドということだからかなり大型になつた。これに加えてさつきから問題になつておるつまり輸送革命、コンテナ時代を迎えるということになると、なるほど集約秩序というのは、これは守つていくべきだと思ふ、それは貫くべきだと思ふんですね、しかし、海運界のこれから先を多少読んだ場合、いわゆる

行政当局あるいは政府あるいは集約関係者がお考えになるような状態でいくかどうか、かなり私は荒々しい時代が来るような気がしてしかたがない。つまりそういう多少の波乱が予想される。この六年間集約が完全に破壊はされないにしても、集約自体の中で再編成という動きが、先日ちょっと何かを引用したように、すでに露呈され始めている。そういうことがさらに勢いつかれて、全体的な海運界というものがかなり荒れるんじゃないか。つまり、集約体というものが完全に維持されるかどうかというところはかなり疑問になっていくような気がするんです。そういう際に、この六年間の予定ないしは計画がすんなりとそのまま推移できるかどうか、この辺は私はかなり大きな問題が横たわっているように判断する。むしろこれはしるうとの判断ですから、いやそういうことは懸念に及ばないと言われればこれにこしたことはございませぬけれども、現実にはそういう事態が何かに予測されるような気がするんです。そういうことに對して、一体将来の見解をどういうようにお持ちであるのか。もしそういう、つまり混乱時代が来た場合にどういう対策をお立てになるのか、この点ひとつあらためてこの機会にもう一回問ひ直してみたい。

○政府委員(澤雄次君) ただいま先生御指摘になりましたように、今後六年間の日本の海運界が波瀾やかにすべり出すものであるとは決して考えておりません。御指摘のように、後進海運国からの攻勢、あるいはコンテナ船舶の大型化、さらに船員費を含む船費の上昇等、日本海運界といたしましては、今後大いに企業努力、企業の合理化をやらなければならぬという世界海運との競争にはうちかかっていけないだろうと思っております。

現実、御指摘の一つのコンテナにつきましても、日本の中核体の六社は世界の全部十指に入っている大きな会社でございますが、一社でコンテナに取り組むということではできない。この大きな中核体でもできないのでございます。みんなグループを組ませまして、カリフォルニアにつきま

しては日本六社を二つのグループに分けまして、シアトル、バンクーバー方面につきましては六社を全部一本のグループにさせましてコンテナ船をつくらせて、米船との競争に對抗させているという状態でございます。今後のコンテナ船につきましては、やはりこのように集約体の中でさらに企業提携をさせてコンテナ化を進めさせなければならぬ、このように思っております。タンカーも、現在の二十万トン程度ならまだ一社でつくっておりますが、これがさらに大きくなり三十万トン、四十万トンになってまいりますと、一つの会社だけでは危険で、二つの会社で共有する、あるいは三つの会社で共有するというような事態が生じてまいるかと思うのです。この現在の集約体を維持していればそれでいいんだという考えは決してございませぬ。集約体の中の企業の提携、協調ということとは今後とも運輸省として強力に行政指導をしてまいりたい、このように考えております。

○森中守義君 それは局長の願望のようですからこれ以上申し上げません。

港務局長見えておりますか。——それじゃ、澤局長大体おわかりでしょうね、ちよつと港務関係をお聞きしておきたいと思う。

港務整備五カ年計画が四十三年から四十七年までになっているようですね。そこで今回の新海運政策が四十四年から四十九年までということと、多少期間が相違しているんですね。そうすると、一体これだけふくれ上がるわが国の海運が今日の港湾で消化能力があるかどうか。言いかえるならば、いわゆる港務整備五カ年計画が新海運政策と相對應してつくられたものなのか、最初それをちよつとお聞きしたいと思うんです。

○政府委員(澤雄次君) これは私のほうの主管ではございませぬが、港務整備五カ年計画の基礎も、やはり経済社会発展計画と同じ数値の伸びに基づいて立てられております。したがって、この四十四年—四十九年の新海運政策の中間時点における四十七年、港務五カ年計画が最終年度四十七年でございまして、この時点における輸出入

量の推定は両者ともほぼ一致いたしております。港務整備五カ年計画のほうは日本船だけでございませぬで、そのときの日本の輸出入量の総量を消化するに足る設備を予定いたしておりますので、これは十分にこのときの輸出入量を日本船であるうと外国船であろうと消化できる、こういう前提に立って港務計画が立てられていて、このように港務局長から聞いております。

○森中守義君 たいへんな誤差が生じなければけっこうですがね。そこで具体的にお尋ねしておきますが、つまり新海運政策の終了年度ですね、輸出総量、輸入総量、むしろこれは加えることの内航船関係も勘定に入れなければなりませんし、それと外国船、それを区別して大体どういう数字になりますか。

○政府委員(澤雄次君) 私のほうの推定では、昭和五十年におきます輸出数量は五千四百三十万トン、輸入数量は五億五千七百九十三万トン、これは海運造船合理化審議会の答申の最後の表についております。

○森中守義君 いまお示しになった数字のほかに、内航船による輸送量、それから外国船による輸送量、どんなことになっておりますか。

○政府委員(澤雄次君) これは輸出入量の総量でございまして、日本船と外国船とを加えたものでございまして、日本船はのうち輸出六〇、輸入七〇を取る予定に相なっております。それから内航輸送量は、実はいま数字を持っておりません。

○森中守義君 企画庁見えておりますか。

○委員(岡本悟君) おります。

○森中守義君 いま運輸省の海運局長が告示になった内容ですね、つまり、輸出入で五十年段階で五千四百三十万トン、輸入量で五億五千七百九十三万トン、大体こういうものをほぼ固まつた推定の数字というようにお考えになりますか。

○説明員(川口嘉一君) 私どものほうの主管いたしております経済社会発展計画は、御承知のように、昭和四十二年度から四十六年度までの数字でございまして、この運輸省のほうの計画のほう

と年次がずれております。直接私どものほうでは、昭和五十年でございまして、あるいは四十七年の数字を公式には持つておりません。ただいま、御承知のように、経済の成長の実績が経済計画で想定いたしました数字とかなり乖離いたしておりますので、目下これを補正するための作業の最中でございます。その補正作業におきまして輸出、輸入の数量あるいは価格の伸び率というものは十分各界の御意見を聞きながらきめてまいりたいと思っております。いまのところ企画庁としてどう考えておるかという、その数字を申し上げるわけにはまいりませんが、いま運輸省のほうから御説明を承っているところでは、最近の趨勢から見ましてそれほど無理のないところのように私も了解いたしております。

○森中守義君 ちよつといまお話の中にあつた発展計画の補正をされるようですが、これはあれでございまして、なるほど四十六年度までのものなんですが、さらに十年延長するの、あるいは五十年に手を届かせるのか、四十六年までの補正よりあるいはもっと先のものを見ようということか、その辺はどうですか。

○説明員(川口嘉一君) 補正ということにこだわりますと、四十六年度を終期といたします経済社会発展計画の残りの期間ということになるかと思ひますけれども、せつかく補正といひますか、作業をいたします以上は、もう少し先に延ばしたところまで見たほうが、政策当局といたしましてもあるいは国民、各経済界といたしましては便利ではないかということで、これを若干年延ばすというところで検討いたしております。ただ、どの年次まで延ばすかというところはいろいろ議論がございまして、短くすれば昭和四十八年まで、もう少し長く展望をするならば昭和五十年までと、そのいずれかのところへしぼって考えてまいりたいと、いまのところまだその最終年次を何年度にするかというところはきまつておりません。

○森中守義君 これはちよつと私は全体的な問題だと思ふのは、いま政府機関で各界にいろいろな

長期計画がつくられておりますね。ところが、その内容あるいは時期を見ますと、必ずしも同一でない。しかるに、各計画の基礎になっているものは社会発展計画ですよ。それを踏まえていろいろな計画が立てられている。しかも一例をこの海運計画にとりましますと、四十六年までならんでいる発展計画、それが三年も四年も先までやろうということになる。と、せんだつても企画庁の計画局長と少し問答したのですが、非常に無理がきている。むしろこれに限ったことではない。だから私は課長にそういうことを言つては多少どうかと思うのですが、少なくとも政府機関で長期計画をつくる場合、根拠になるものはこれなんだ、しかもその規定づけられている、にらんでいる日限はこれなんだというので、それに合わせていかないとそれを越える分になると一見見通しはどうかんだというので、分析論争になる可能性が非常に強い。ところが、つまり学会等における論争ではないのですよ。政策を執行する、政策を計画する問題ですから、これは少し目盛りが違つてくる結果においてたいへんな誤謬を起すことになる。それを私も非常にその辺の各省庁との調整を考へてもらわなければならぬと思うのですが、いまさしずめこの海運計画というものはそれにぶつかつていられるのですよ。だから、なるほど発展計画が補正をされるという記事も出ていて、この補正の内容は七〇年代の援助を探るといふことであつて、相当長期ににらみをかきかえようとしていられるけれども、一体国内経済はどうあるべきか、あるいは一連の計画をするにはどうすればいいかという内容を探求しようとしていられるのではないのです。今度企画庁が計画されている内容は、途上国に対する援助体制ですよ。私はある意味ではこれは補正とは言えない、こう思うのです。そこで、これはひとつ企画庁でも一ぺん話を詰めて、国の総合的な部門部門の長期計画というものは一体どれに合わせるのか、その辺のことを調整してもらわないと、おそろくほかの委員会でもこういう

う計画を論議する場合には同様な意見が出てくると思うのですよ。これはひとつお帰りになつてすみやかに長官なりあるいは官房長なり局長に協議してもらいたい。

かたがた運輸大臣、これは確かに依頼するものは発展計画でそれは四十六年までだ、この計画は四十九年までだということになればずいぶんやりむずかしい問題が起きますよ。そういう点でひとつ、経済閣僚懇談会なりあるいは協議会というのがありますね、その辺で基準計画の根拠はどこに持とうというのを統一してもらわないと困りますよ、これは。だから、結果的に、見通しがどうだとうだとうということになると、所管の局長ではちよつとやはり直接担当でないだけに、企画庁の意見も述べる、企画庁は四十六年までという、その後のものはまだにらみを持つておりませんという事になりますか、非常に無責任な審議になると思う。そういうことを考えると、できるだけ早い機会に各種の長期計画については一定の基準を、こういういう段取りでやるということを一されるほうがいいんじゃないかと思うのですが、どうですか。これはひとつ企画庁は企画庁なりに、大臣はみずから経済閣僚懇談会か何かの席上で、この辺のことは一ぺん問題を提起してもらいたいと思うが、どうでしょう。

○国務大臣(原田憲君) 森中さんの御意見並びにお尋ねは、先ほどの集約の問題から発展してきまして、今後のわが国の海運というものが荒れ模様になりやせぬかということから、その見通しについて局長に御質問がありました。私は答弁に立つたところ、答申は「企業体制等」といふことと、基本方針と「集約体制」といふことを基本方針とする。また二番目には、「企業の自主的判斷による合併、系列の強化、業務提携等」は、これを強く期待する。というように今後をいっております。これは世界の中における今後の日本の海運政策というものを考えるときに、御指摘のようないまの六社でもどうだろうというよう

な問題も含んでおるのではないか、こういうことも議論の中に出てきた結果、このような答申が出てきたのではないかと私は愚考いたしておるのであります。したがって、これらの問題を解決するために日本は日本の港湾、それから一番冒頭にあなたに御質問になりました船員の確保、これらが一体にならなければこの目的を達成することは困難でございまして。したがって、集約体制というものがいままなくったといつたとしても、やはりそういう体制を組んで再建をしてきた日本の海運政策というものを伸ばしていくということ、この港湾、船員というようなものを考えるときに、力がついたらからおればかつてにやるといふことで十分打ち出していきける、このように私は考えておる次第であります。したがって、その港湾政策あるいは船員政策という場合にこれをどうするか、その基本を、運輸省は海運政策の場合は四十九年まで六年見ておるが、いまのところその一番基本になる、経済政策の根本である経済社会発展計画は四十六年までじゃないか、こういうことでございす。私は、この問題につきましましては、御指摘のうちに、日本の一方においては六十年を見越した全

国総合開発計画というものを経済企画庁から政府の方針として発表された今日、これをもう一つ裏づけるための経済見通しというものについてどうあるかという点については、できるだけ一貫したものを立てるようには関係において発言をし、御期待に沿つて万全を期していくようにつとめてまいりたいと思ひますが、いまのところこの海運政策におきましては四十九年を見越しておりますが、これは議論になりましたが、四十年から五十年までを見て、八・五％という現在のことをもつて万全を期して、前半三年は間違いない、こういうことで、この間から討論なり御意見を戦わしておるうちに、間違ひはないという態勢で進んでおるといふことはひとつ御了解賜りたい、このように思ひます。

○説明員(川口嘉一君) 先生の御指摘になりました経済社会発展計画と、まあ海運もそうでございすけれども、先ほどもちよつとお話に出ました港湾その他道路にいたしまして、それぞれ公共事業の五カ年計画といったようなものとは若干その計画、そのときそのときの従来のいきさつもございまして、年次がずれておる点は御指摘のとおりでございまして。しかし、それぞれの五カ年計画を策定するにあたりましては、企画庁のほうと申しますか、経済社会発展計画を基礎としてそれと適合性をとるようには私どもは十分協議をいたしましてつづつておりますが、若干の年次のズレはございすけれども、一応私どもとして経済社会発展計画の示します線に沿つて計画され、実行されておるといふぐあいに了解いたしております。もちろん年次が全部同じに統一されればそれにこしたことはない、非常に便利なことは先生の御指摘のとおりだと思ひますけれども、実情はそういうことでございす。

それから、いま援助のことをおっしゃいましたのですが、この計画はもちろんその援助のことだけを中心をやつておるわけではございせん、経済政策——経済社会生活を含めまして経済政策全般にわたつての計画を立てるわけではございす。それぞれいろいろ非常に広範な分野にわたつておりますので、それぞれ分科会とか、あるいは援助ににつきまして研究委員会といったような形で個別に項目を選んで検討をいたしております。その援助の問題についてのものがたまたま先生のお目にとまつたのではないかと存じますが、ただ援助だけをやっておるといふことではないということはお承知をいただきたいと存じます。

○森中守義君 これはなるほど、御承知のように、なかなか各省庁それぞれ沿革もあり、歴史もあるわけでありまして、鑄型ではめたように同じスタートラインに立たせるのは無理かも知れませんが、少なくとも発展計画というものが基礎に置かれて、それに経済の動向ににらみをつけながらやつていられるわけですから、できるだけ見通しは正確になるように、その辺がやっぱり問題だ、

こう言っているわけなんです。

ですから、それはいま運輸大臣も一ぺん閣議で議論してみようということですし、企画庁におかれても極力そういう長期プランで対応性がとれるような措置をとっていただきたい、こういうことを要望しておきたいと思うのです。

○説明員(川口嘉二君) 全く御説のとおりでございます。私どももいたしまして、見通しをできるだけ科学的に正確に立てて、いままでのように計画を立てばすぐ見通しが狂うということがないように、今度こそは、今度こそはということでは、実は努力をいたしておるわけでございます。それから四十六年度ですと切れちゃってあと見通しがないのではないかと、いうふうなことにございまして、やはり私どもも常に反省をいたしておりまして、いま経済計画基本問題研究委員会というように、そこでそういう問題も含めまして検討いたしておりますが、五カ年計画でありまして、途中半次で、まあことし四十四年でございまして、四十六年で切れるのではなく、先五年間ぐらゐの見通しは政府としても、計画の本文を改定する、しないにかかわらず、持っていたい、こういうふうな努力をいたしまして、それを各省庁の計画なり政策なりの立案の便に資したというふうなことはいま考えております。

ちよつと補足をさせていただきます。

○森中守義君 澤局長、例の外貿埠頭公団ですね、これは一口に言えばコンテナに対する一つの対応措置だろうと思うのです。これはどうなんですか。将来の、まあ将来でなしに今日ただいまの問題でもあるのですがね、一体、そういう新時代を迎えるビジョンとかあるいはスケジューリングとか、そういうものを組んだ上で公団をつくり、大阪、神戸等に建設が急がれているのですか。

○政府委員(澤雄次君) これは三年前に海運造船合理化審議会で、今後コンテナの伸びはどうかなるだろうという答申を運輸大臣にいたしました。それを一応の基礎といたしまして、京浜に十一、阪

神に十一のコンテナ埠頭をつくる計画を立てたわけでございます。これだけで十分かどうか、またその埠頭の長さは二百五十メートルでございまして、その長さは二百五十メートルで十分かどうかというふうなことにございまして、目下海運造船合理化審議会でもまた今後の見通しを再度立てております、小委員会をつくって立てておりますので、その結論によりましては、あるいは海運当局といたしましてはこれをもう少しふやしてくれということをお願いするようにならざるかともわからない、そのように考えております。

○森中守義君 要するに新海運政策と港灣整備政策というものは、両輪のように一体のものである。したがっていまや、二十万トンさらに五十万トンという超大型船がどかんと横づけしてもちつとも困らない、そういう状態ができて、このように言い切れますか。

○政府委員(澤雄次君) 易々としてでき得るということではないかと思ひますが、港灣整備五カ年計画といたしましては十分に今後の輸出入量をさばくに足る計画を持っているというところは言えると思ひます。ただ、施設だけではございせん、港灣の労働の確保あるいは機械の整備というふうなこともあわせて行なわなければならないことは当然であるかと思ひます。

○森中守義君 次によつてこれはやっかいな話なんです、例の輸出船の中で中国への輸出船の問題なんです、これは昨年のこの委員会でも延長法審議の際に、前大臣の中曾根さんと木村委員との間でかなり突っ込んだ意見の交換がありました。その記録を先ほどちよつと読んでみました、なかなか中曾根さんハッスルして、事務当局のしりをたたくのです。外貨を取るためには大いに中国に鉄鋼船を出していかせざるならなく、ちや、吉田書簡何ものぞ、こういうものす、こいパンチをきかしたわけなんです、ね、そういういきさつが一つある。それからいま一つは、ことしの三月十三日、総理と通産大臣と不肖私との間にこの問題で若干の論争が展開された。で、しかもそ

の中で大平通産大臣はこうおっしゃっているのです。要するに輸船をつけた、それでプラント輸出をやりたいという申し出があるならば、これは当然受理せざるを得ないし、また審査すべき性質のものである、早く言うならば在来のケース・バイ・ケースというもので、より一歩進んで、やや消極的といひながら在来の行き方を一歩踏み出した、こういうことが感じられているのです。むろん今日のわが国の造船界は、過去十年間という長い間、世界の王座とかあるいは第一位といわれてきたので、そこまで無理してはなくても、引く手あまたなんというところであれば別なんです、しかし先日のOECDのあの採択された内容等を見ましても、順風満帆の状態で日本の造船界が将来行き続けるかどうかというところはかなり疑問だと思ひます。そういうことを考えれば、よその国に中国の船が発注されるよりも、すぐれた日本の技術、しかも隣国のことですからね、これにも大いに手を伸ばしたほうがいいのじゃないか、こう思ひますが、前大臣と同様に原運輸大臣もお考えですか。

○國務大臣(原田憲君) 中共向け船舶輸出については、森中さんお話しのように、昭和三十九年十一月、これは日立造船株式会社が輸銀融資に基づき五年間延べ払いの条件で一万二千五百重量トン型貨物船一隻の建造契約を締結して、政府として、この契約をすみやかに履行させ、また国内金融については別途考慮する旨を決定しておいた。しかしながら、中共側は、日本政府が本件に關し輸銀融資を確約しないことを理由に、上記契約を廃棄してきた。現在のところ上記の中共側の考え方は変わっていない模様でありますので、わが国造船業としても、船舶輸出商談を再開する契機をつかめない状態でありまして、しかしながら、中共の潜在需要というものは大きく、残された大市場でございますので、今後とも船舶輸出の具体化には努力していく必要があろうかと、このように考へる次第でございます。

○森中守義君 いま私はここであらためてその輸

銀の問題を取り上げようとは思ひませんが、あえてやっぱりその問題に入らざるを得ない。そこで、なぜ一回契約されたものが解除されたか。問題はその辺にあるかと思ひます。そのみならず、もう少し掘り下げていった場合に、大問題点が三つある。その一つは言うまでもなく国交の關係でありましよう。いま一つはコモリストの關係でありましよう。それと関連する輸銀使用の問題。まあ要約すればこの三つのことが中国につきまして、この問題に限らないです、全体の貿易に適合する問題かと思ひます。しかし船の問題については、具体的に言つて、いまの三つのことが直ちにひかかる。そこで、それだけの問題について大臣どうお考えになりますか。

○國務大臣(原田憲君) 中共向け船舶輸出の申請があつた場合には、臨時船舶建造調整法第三条の基準に適合するかどうかについて審査し、これに適合すれば許可するということになると思ひます。でこの法は、わが国の國際海運の健全な發展に資することを目的とし、「当該船舶の建造によつてわが国の國際海運の健全な發展に支障を及ぼすおそれのないこと。」及び「当該船舶を建造する造船事業者が、その船舶の建造に必要な技術及び設備を有していること。」を許可の基準にしております。なお、輸出船の許可にあつては、船舶は輸出貿易管理令の承認を要する品目となつておりますので、事前にこれは通産省と協議をしております。こういうことになるわけでございまして。

○森中守義君 元來、輸銀というのはいわば政府機関みたいなものだから、政府がよろしいといえれば自動的にこれはきまるのですよ。したがって、輸銀のワクとか、そういうものにあまり關係ないと私は見ています。そこで、いま大臣がお述べになつた幾つかの条件によれば、コモムのリストとは全然關係ありませんね。結局、契約の申し出があれば、いまお読みになつたそういう各省の条項に該當すれば當然契約は成立する、こういうふうに理解していいですか。これはもう非常に重要な

問題だと思ふのですが、そのとおりでしょう。
○國務大臣(原田憲君) いま申し上げましたように、輸出船でございますから、輸出船の許可にあたりましては、輸出貿易管理令の承認を要する品目となつておりますので、事前に通産省と協議をしておいて、こういうことでございます。

○森中守義君 そこで貿易管令では、四十八条かなんかで非常に抽象的な表現を使つていますが、コムとか、チンコムとか全然言つていないんです。したがつてそうならば、いま大臣が言われたようなことに該当すれば中国との契約は成立する、こういうふうに理解してよろしいですね、よろしいですね。

○國務大臣(原田憲君) これは、通産省のほうから輸出許可ということになりますと、よいと、こういうことになるわけです。

○森中守義君 どうも大事なところで逃げられては困りますね。通産省おいでになるから通産省に聞いてみましょう。これは通産省の場合には、これはコムリストというものが一応象徴的な制限のワケだと思ふんです。しかし、どうなんですか。ことしの三月の八日の読売によれば、コム会議の席上で、アメリカはコムに対して、対中国への輸出はなお一そう強化せねばならない、こういう意見。日本は逆に、緩和すべきであるというふうに相対立したという記事が出ておる。しかし結果的には、コムは全会一致で決定を見るところだから、アメリカが妥協するか、さもなければ日本が妥協するか、二者択一だ、こういう記事が出ておるんですね。中でも船舶等については、元来これは除外すべきである、リストから除くべきだ、こういうことが言われている。むしろこのことは、若干の沿革をたどつていきますと、今回のリスト改正の会議の前に、ソビエトがイギリスに対して捕鯨母船の発注を大量にしたことがありまして、それをコムがいちやもんをつけた。そのすき間を縫つて西ドイツが大量にかつぱつたという、こういう実は沿革があるんですね。しかしいづれにしても、船舶というものは、その他の原子

関係の機械等と違つて、はずしてよからうというのが、西欧各国等々の一致した意見のようになっているんですね。それで日本の場合には、一体中国への船舶の輸出についてはリストからははずすという意見をお持ちになつておられるのか。これは、依然としてリストに残しておくべき意見であるか。ただ、ことばのやりとりとして大臣と私がいまやりましたように、そう単純なものじゃ片づかぬんです。実際問題としていまだ少し詰りません。その点ひとつ、通産省のお考えを承つておきたいと思ふます。

○説明員(経沢富次郎君) お答え申し上げます。

リストの改定の問題は、新聞などで報道されておりますように問題になつております。いま御指摘のような船舶の問題とか、その中身の問題につきましては実は目下交渉中でございまして、外交上の問題でございまして、現在、こちら側が、日本がどういうふうな考えているという中身の問題については申し上げられませんが状況でございまして、よろしく御了承願ひたいと思ふます。

○森中守義君 これは、なるほど非常にむづかしい問題でしょう。本来ならば、外務省も一緒に来てもらふべきであつたかも知れませんがね。しかし、いつまでもそういうことを繰り返していったんでは決着つきませんよ。一体船というものが、コム発足の当時のように、いわれていた高次元の戦略的な価値を持つのかどうか、それが一つの道、他面、それは別に国際友好とか、あるいは経済交流とか、少なくとも私は今日の時代はそういう時代に入つたと思ふ。それで経済交流ということになれば船なんですよ。そのことが重視されるあまり、新しい海運政策ができていない。二十万五千トンの大量建造をやらう、むしろ国家財政をそれに投入する、これは異例の計画を審議しているわけなんですからね。そうならば戦略が経済かということになると、もはやそのコムができたときの情勢と一変しているという見方を私はすべきだと思ふ。

そこで具体的になかなか答えにくいという参事官のお話ですがね。會議にどういう態度で臨んだと、このくらいは言えるんじゃないですか。船舶ははずすとか、在来のようにそのワケの中に置いておくとか、そういうことはそれは言えるんじゃないですか。むしろこれは足らない、まほろしの何とかといわれるようなものですか。ね、外交上の秘密でも何でもありませんよ。船舶は一体はずすのか、はずさぬのか、日本政府の立場はどうであつたのか、これひとつおっしゃつてもらいたいと思ふ。

○説明員(経沢富次郎君) お答え申し上げます。

実は再三のお尋ねでございしますが、現在のところ、日本の考え方を申し上げたことが以前ございませぬし、一応内容は外交上の問題で発表できないというところになつておりますので、御了承願ひたいと思ふます。

○森中守義君 もう一回ひとつ、気の毒だけれども、遠慮要りません、大声でやつてください。委員長、再答弁。

○委員長(岡本悟君) 経沢参事官、もう一回、ちよつとこつちまで聞かぬ……

○説明員(経沢富次郎君) 私どもは、考え方としてはもちろん緩和のほうにというふうな考えておるわけですが、その内容の、具体的にどういう面をどういうふうに具体的に緩和するかという内容については、いま目下交渉中でございまして、内容は申し上げられませぬということでございます。御了承願ひます。

○森中守義君 あとはひとつよくように推察をしてほしいというお答えのようなんです、推察はいたしますがね。しかしさつき私が申し上げた、三月十三日の通産大臣の答弁はかなり正確なんです。大体貿易というのに対してそのおのの国の国家環境によつてわが国は選択すべきものじゃないという、これは私は貿易の原則でなければならぬと思ふんですね。これは私ども周辺の社会生活の中においても、前のおやじはどうも頭がはげて人相が悪いから物を買ふのをやめたというよ

うなものでもない。そういうことで大平さんの答弁というのは、その国の国家環境によつて貿易は選択すべきじゃない、その原則を踏まえていると云つておるのですよ。しかし戦後のきびしい国際環境の中において、いやなんだけれどもこういう措置をとらざるを得ない心境を理解してほしいと、こう述べておる。それを一歩脱却をして、いままでもケース・バイ・ケースといつてきたのが、この際申請があれば受理しよう、選択しようではないかと、こういうことは通産大臣も言つておるんですね。むしろ、コム會議に臨む通産省の内容であるとか、あるいは活躍された内容もおおむね知つております。知つておるなら聞かぬでもいいじゃないかということになるだろうと思ふが、そうはいかぬ。具体的に、中国への船舶の輸出の問題ですから。ですから、だいたい時間もちましたしね、またこれは日を改めてもう一回通産大臣と丁々発止するような機会もございまして、運輸省の場合には通産と協議をする。しかし運輸自体のものの考え方、あるいは裁量すべき内容としては、あまりコムリストであるとか、あるいは国家間の関係とか、そういうものとは別のものとして、つまり運輸サイドでいくならものごと片づく。だから、運輸サイドで片づけようとするならば、あまり障壁を来さないように、実際オファーが来たり、いろいろするかも知れませんが、まあしかし伸ばさなければいけませんよ。しかも、国際的にわが国の造船技術は評価されているわけですからね。それでうんと日中間の貿易交流を高めていって、LTでであらうと、あるいは友好サイドであらうと、もう少し近隣諸国との友好関係を深めるには、ますますこういうところから出発すべきだと思ふ。そういう意味で、うんとひとつ運輸省に協力してあげてください。

運輸大臣、たとえば日立なら日立が具体的に申請してきた場合、さつきお読みになつたようなことで処理されますね。
○國務大臣(原田憲君) これは先ほど申し上げま

昭和四十四年六月十九日印刷

昭和四十四年六月二十日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局