

量でございますが、いまだ統計が完全に出ておりませんが、現在の見込みでは、総計約千二百二十万総トンになる見込みでございます。

その内容でございますが、内航船等、これは内航船並びに漁船あるいは旅客船等でございますが、これが約六十万総トン、それからわが国の外航船でございますが、それが三百九十七万総トン、それから輸出船、外国船でございますが、これが六百六十二万総トン、合計、この数字でまいると一千九百九十九万総トンになるかと考えられます。

○井岡委員 そこでお尋ねをいたしますが、そういたしますと、大体世界の総トンの四七、八%から五〇%近くわが国で造船をしている、こういうように考えていいですか。

○田坂政府委員 そのとおりでございます。

○井岡委員 そこで、次にお尋ねをいたしますが、そのうち計画造船に乗っているのはどういう状況ですか。

○田坂政府委員 わが国の外航船が総計三百九十七万総トンと申し上げましたが、そのうち計画造船によって行なわれておりますのが二百六十二万総トンでございます。

○井岡委員 そういたしますと、内航については利子補給をしたものはありますか。

○田坂政府委員 内航船におきましては、利子補給等行なっておりませんが、そのうちある数のものにつきましては、船舶公園との共有という形で建造されたものがございます。

○井岡委員 そうすると、外航のほうで百三十万トン余りは自己資金でやっている、こういうふうな考えでいいですか。

○鈴木(珊)政府委員 大体そのとおりでございます。それ自体もお金の手持ちがある、こういうふうに見えていいですか。

せんけれども、きわめて業績が上がりましたことは事実でございます。したがって、従来よりは多少の手持ち資金があるということはい言ひ得るのではないかと存じます。しかし、それだからといって、自分の金だけで総輸送量をまかなうほどの大量の建造は、とてもできないというふうなわれわれは考えておる次第でございます。

○井岡委員 そうすると、逆にお尋ねいたしますが、外航船舶でこの計画造船に乗って建造した船舶の総トン数、それから、いま外航船舶の就航しておる総トン数は、どのくらいになりますか。

○鈴木(珊)政府委員 現在外航船舶で、これは四十六年の三月末現在で見ますと、グロストンといたしまして二千二百五十八万トンでございます。これは主として三千トン以上の鋼船でございます。われわれはこれを外航船腹と称しております。

それから、いまお尋ねの計画造船でどの程度つくったかという点でございますが、これにつきましては、計画造船は、手元にある資料で申しますと、昭和二十四年度からでございますが、これによりますと、いわゆる計画造船でつくりました船舶の総トン数の合計は、昭和二十四年度以降四十四年度までの間に千六百五十八万トンでございます。それに四十五年度分といたしまして約二百六十万トン、すでに建造したのもございまして、これから建造が上がるものもございまして、これも、その分は計画造船として財政融資いたしております。その分は全部で二百六十二万トン。したがって、合計いたしますと、昭和四十五年度までに約千九百万トン程度計画造船でつくっているというふうになります。

○井岡委員 千六百五十八万総トンでございますね。そこで、本年度の計画造船はどのくらいに見ていきますか。

○鈴木(珊)政府委員 本年度は、実は従来まで、昭和四十四年度から四十九年度の六年間に二千八十万トンをつくる、そのうち計画造船は千六百五十九万トンを計画造船でつくるとござい

ましたのですが、昨年経済見通し等が変わりましたので、それを改定いたしました。それで二千八十万トンつくるのをさらに二千八百万トンにふやすというふうになりまして、そのうち計画造船で千九百五十万トンつくるということでございます。そして、大体その千九百五十万トンを年度別に区分してきめたのでございまして、それによりまして四十六年度の予算要求をいたしましたわけでございます。予算で、国会で御承認いただきました量といたしましては、本年度は約三百萬トンの外航船をつくるということに相なっております。

○井岡委員 過去においてもですが、これからでも、外国の造船所にこの計画造船を発注する会社はありましたか。それと同時にある見込みですか。

○鈴木(珊)政府委員 ただいままでのところは、過去におきましては、外国の造船所に発注いたしました例はございません。

将来はどうかということでございますが、このたびのこの法律の改正案、これがかりに国会を通りまして成立いたしますと、国外へ計画造船でも発注できるという可能性が出てくるわけでございます。そういう制度に直すわけでございますけれども、場合によりましたらあるいはあるかもしれません。と申しますのは、たとえば、日本の船台が非常に一ぱいだとかいうような場合には、外国の造船所のほうでたまたま船台があいておるといふような場合があれば、あるいは船価のいかによってはそのようなことはあり得るかと思えますけれども、そうたくさんはないのではないかと

いうふうな存する次第でございます。

○井岡委員 そのところで私は若干見解が違うわけですが、わが国の造船の進水量の約五〇%は外国船舶を進水しているわけですね。これは、もちろん日本の技術が優秀であること、あるいは船台が、いわゆる近代船舶、巨大化した船舶の船台が日本に整っているからだと思ふのです。外国には二百万トン、三百万トンの船台なんてないわけ

なんです。それが全部こちらへ来てはいるわけなんです。したがって、これからも外航船舶というものはさらに大きくなっていくだろう、小さい小型船舶ならそれは別ですが、ところが、大きくなっていく、向こうのほうに注文したってできっこないじゃないですか。この点どう思われますか。

○鈴木(珊)政府委員 そういふ見方もあると存じますし、また船が大きくなると申ししても、大きなものはタンカーです。貨物船は、やはり港の関係等もございまして、あるいは運河等の関係もございまして、そう巨大なものもございません。したがって、大きくなると申ししても限度もございまして、貨物船等につきましては十万吨以下が特にどんどんふえますので、そういうものについては需要があるのではないかと

いうふうな存する次第でございます。

○井岡委員 十万吨と一口に言いますけれども、貨物船の十万吨というものは、タンカーと違つてかなり大きいはずですね。しかも、これからはおそらく私は貨物船はコンテナになってくるだろう、こう思うのです。そういうふうになってまいりますと、なおさら外国の船台というものは役に立たなくなってくるのではないかと。それから、日本への発注はますますふえてくるのではないかと、こういうふうな思ふわけですが、そういうふうなこともなかつたものが今後あるだろうということについては私はない、こういうふうに見ていいんじゃないか。ということは、それだけにやはりわが国の技術がいいということだろうと思ふのです。

○井岡委員 船船局長お見えになっておられますが、おそらく日本の造船は世界のトップをいっている、こういうふうにおっしゃるだろうと思ふのです。そのトップをいっているわが国の海運界、これは二位になるのか三位になるのかわかりませんが、それがトップよりレベルの下のところを発注するなんて考えられっこないじゃないか。どう思われます

か。

か。

か。

か。

か。

か。

○橋本國務大臣 お話のように、確かに中小造船業者及び内航海運業者は、船の建造については苦勞をしておるようでありませぬ。これはかつては、いわゆる中小企業業者もよかつたのでありますが、この十年の方、一つは道路等陸上交通が非常によくなった。したがって、トラックの非常な激増を来たしてお客さんを取られたために、なかなか自力で、いわゆる代替建造とか整備をするという事は非常にむずかしくなりました。

それで、長期展望を申し上げて恐縮であります。本州、北海道、四国、九州の海岸線は大体二万七千キロあります。将来は、昭和六十年の時点で考えますという、貨物の総出入トン数は現在の四倍程度になるのじゃないか、こういうことがいわれております。そこで陸上交通、いわゆる道路等トラックのキャパシティというものが、はたしてこの四倍に激増するものを引き受ける能力があるかどうかという、私は非常にむずかしいのではないかと思います。三分の一を内航海運で引き受けるか、あるいはそれ以上になるかは別にいたしまして、少なくとも総合交通体系という点から考えると、こういう点を研究していかなければならぬ。

そういう一つの前提に立つて考えますというのと、いわゆる内航海運、これは港湾計画と関係があるわけですが、現在五千トン級以上の、タンカーを含めていわゆる貨物船の入る港は、全国で大体百十港ぐらいです。これは日本の港湾政策がまだ途中でありませぬから、ある個所には集中しておる。たとえば、東京湾とか大阪湾とか伊勢湾とか瀬戸内海。しかし全国的に見ますと、いわゆる中長距離をいわゆる内航海運にまつという政策をとるならば、当然港湾の全国普及化ということを考えなければいかぬ。本年度から始まるいわゆる新港湾五カ年計画で二兆一千億圓、従来の倍以上のものを計画の中に組み入れたわけでございますけれども、それにいたしましたもまだ少ない。少なくとも昭和六十年の時点においては、現在百十港程度の五千トン以上の港は最小限度二

百港くらいつくる必要がある。同時にまた、いわゆる貨物船のトン数は従来少し小さ過ぎたのじゃないか。したがって、三千トンが大体標準貨物船になると思ひますが、少なくともそれ以上にする。結局は、小さな船であつてもある程度の中型船であつても、人件費はあまり変わらない。少なくとも省力化ということを考えるならば、やはり五百トン、千トンの船は少なくとも三千トンもしくは五千トンにだんだん格上げされてくるのではないかと、全部とは言いませんけれども、それは、やはり流通港湾というものが整備されなければならぬ。私は、大体平均しまして海岸線百キロに一つの流通港湾、五千トン以上の船が入るという港をつくって、同時にまた、つくられるところの貨物船も三千トンもしくは五千トンが中心になつていかなければ、昭和六十年の時点における貨物の総量をこなす得ない実情になるであろうと思ひます。

こういふような想定のもとに、従来外航海船に与えておつたいろいろな特典があります。一つは利子補給の問題があり、あるいは開銀資金、今回これは下げておられますけれども、それにしても六割強の開銀資金でまかなつておる。それに対して船舶整備公団がありますけれども、先ほど答弁がありましたように、一割をそこそこである。こういうのが、将来の総合交通体系の上から見て、いわゆる十分である。そういう意味から考えて、これは積極的な思い切つた措置をとらなければ、将来のいわゆる海運政策といひますか、内航海運政策には追いつかない状態になるのではないかと、あえて外航海運の問題と比較するだけではなく、一つの国内の輸送体系の上から考えて、内航海運をどうすべきか、体質改善等も考慮に入れながら積極的な対策を考えてまいりたい、こう考えております。

○井岡委員 いま大臣から懇切な御説明がありましたから、この問題は一応了としますけれども、海運局長にお願いをしておきたいのは、船舶公団をつくつてから約十年近くなるわけですが、それ以内航を就航しておるトン数と船舶公団でつくつたトン数を考えてみると、私はほんとうにこういうような開きになっていゝのではないかと、公団をつくつただけだということにはかならぬと思ひます。ここに中海運の苦しさがあるし、中小造船のいわゆる減びていくというか、消されていくというか、こういう宿命を持っていると思ひます。外航海船なり外航海運については、ほんとうに手厚い、大臣が言われたように開銀融資あるいはまた特別融資、いろいろなことをやられているわけですね。ところが、一方においては一つもそれをやっておらぬ。わずかに船舶公団によって標準船をこしらえてそれをあてがうておる、こういうことにはかすぎない、こう思ふのです。こういうことでは、私は最近のわが国の外航海運なり陸上運輸と申しますか、そういうものと比較して立ちおくれていくのは当然だと思ふのです。

そこで、私は大臣が言われたように、四倍になる、その三分の一程度だ、こういうことでございませぬけれども、私は陸上よりは海上のほうが、交通はひんぱんになったといへどもまだ広いと思ふのです。こういう点から考えてくると、事故の減少等も考えられてくるわけでございますから、なぜこういうところにもっと力を入れなかつたか、こういうふうにお尋ねをしたいのです。だから、今後の一つの構想などがございましたら、この際お聞かせ願ひたい。

○鈴木(理)政府委員 先ほど大臣が申されましたように、やはり海陸合わせて総合的な目から見まして、内航海運はどういう地位にあるべきかというところから見まして、現在の政策が貧困ではないか。まさに御指摘のとおりに存じます。私どももいたしました、ただいまたいへん御示唆のある御意見を賜りましたのでございませぬけれども、今後こういう点につきましては、外航海運に劣らず国内の重要な輸送機関でございますから、その使命が達成できますように、いろいろな点につきまして――単に補助、補助といひますけれども、税

の問題もありませんし、あるいは乗り組み員等の問題もございませぬ、いろいろな総合的な問題もございませぬと思ひますので、そういう面でも内航の使命が十分達成できますようないかに、ひとつ努力したいというふうな存する次第でございます。

○井岡委員 これ以上この論議を進めておつても、結局はオウム返し論議になつてしまひますから、私はこの論議はこれで打ち切りますけれども、少なくとも私は、わが国の外航海運に対する手厚い行政、一方ひるがえつて内航海運に対しては、これはまあ海運全体ですから造船を含めまして、それに対しては非常に貧困だということだけは、あなた方もお認めを願ひたいと思ふので、そして、これが早急に解決を願ひたいと思ふので、大臣は六十年代でなくとも早くくるんじゃないか、こういうような気がしてなりません。しかも、それが内航を犠牲にしたかどうかならぬ、格段の御努力を願ひたいと思ふのです。

そこで問題は、現在の、昨年度改定いたしました計画造船は昭和四十九年度、こういうふうにお答えになりましたが、それから先、これを打ち切りますか。

○鈴木(理)政府委員 現在のところは、四十九年度までを考慮しておるわけでございます。その後はどうするかというところにつきましては、その時点で立つてみないとわかりませぬでございます。その時点を、そのときの四圍の情勢によりまして、やはり資金を、海運業がいわば国民経済的要請である大量輸出入物資の輸送ということに耐えられないならば、そういう意味におきましては、やはり低利融資、長期融資という制度を行なつて大量の船をつくるということ、やはり国が援助すべきではないかと思ひます。これはいまからまだわかりませぬけれども、その時点で立つてその事態になれば、やはりそういうことが必要ではないかというふうな存する次第でございます。

○井岡委員 と申しますのは、私はこの制度自体は、いわゆる造船を含めて海運の不況当時に、何とかして手を貸してやろうじゃないか、いわばアフターケアとしての制度としてやってきたわけなんです。ところが、現実にはもう十分自立するだけの能力を持っている。したがって、私はこのこと自体は真剣に考える時期が来てるんじゃないか、こういうふうに思うわけです。同時に、先ほどの御答弁でわかったわけですが、これは外国に発注する船にも適用するのだ、こういってみたら、極端な言い方でございますけれども、実際これはから念仏ですよ。こんなものを出してみたら、注文するものがなければ何にもならぬことです。まあO.E.C.D.の決議だ、こういうことでおやりになるんだらうと思いませんけれども、私はこれはから念仏にしかすぎない、実効の伴わないものだ、こういうふうな言って差しつかえないんじゃないか、こう思うわけです。

そこで私は、大蔵省にちょっとお尋ねをいたしますが、大蔵省は輸出船舶について何かお考えになっておられるに承っておりますが、お考えになっておれば、ひとつお伺いをいたしたいと思うのです。

○田中説明員 お答え申し上げます。
昨年から本年初頭にかけまして、新聞紙等でも報道されておりますが、大蔵省といたしましては、輸出船舶に対する財政補助あるいは財政援助の措置は、漸次これを量的に規制してまいりたい、こういうふうに考えております。
と申しますのは、一つは財政資金の効率的利用の見地という観点がございます。と申しますのは、輸出船舶につきましては、日本の造船会社が外国の船主から注文を受けまして受注契約をいたしますと、自動的にこれに輸銀資金がつくという形になっておまして、これに備えの措置がございませぬ。結果的には、先ほど運輸省から御説明もございましたように、国内の総船舶建造量の六〇%ぐらいが輸出船舶向けられておる。これを考えてみますと、同じ船をつくり、財政援助

をする場合に、外国の輸出船にやるのがいいのか、あるいは国内船の建造を進めるのがいいのかという問題がございます。そういう観点から、財政資金の効率的利用、あるいはそういう船舶建造が、国内船、輸出船どちらに重点が財政援助として向けられるべきかという観点を考えてまいり、今後何らかの方法で量的な規制をしてまいりたい。ただし、これは財政援助をする量の規制でございまして、輸出船をつくらなければならないか、あるいは輸出量を規制するということは毛頭考えておりませぬ。

○井岡委員 私は、特にこの点を考えていかなければならないと思うのは、マルクが、今度は変動相場制にしたようだけれども、私はあれをやったからといってドルの弱いはなかなか直らなれる、こう思うのです。その次には必ず円がねらわれる、こう思うのです。すでにアメリカは円の問題を出してきています。しかもそういうような状態の中で、依然としてこの輸出船に対して輸銀の融資をやり、利子は安くする、こういうふうなやり方をやりますと、なおドルの流入というふうなことです。そういうものが多くなってくるだろう、こう思うのです。こういう点を考えてみると、私は一日も早くこの現在の輸出船舶に対する規制をやっていく、いわゆる融資の規制をやっていく、こういうことをしないとたいへんだ、こう思うのです。この点でございます。

○田中説明員 私どもが輸出船舶に規制を考えた際は、ただいまのような外貨問題、特にドル不安、こういうことは念頭に置きませんでした。いま新しくこういう事態が発生いたしましたので、これは単に船舶輸出だけの問題でございませぬで、日本の貿易構造の問題でございまして、これは別途の観点からしるべきところで御配慮いただきたいと思っております。

○井岡委員 あなたの立場から言えばそうでしょうけれども、私は大蔵省としての立場から考えると、私の係はこれですから、係以外のことは答えられません。私はやはり大蔵省というものは一

つのなわ張りを守っているだけだ、こういうふうにしかならないと思うのです。日本の役人でしょう。そうだとすると、新しい事態が起こった。しかもこれは予想しておったことなんです。O.E.C.D.の決議を尊重するというのも、多分にこれらの問題が考えられて尊重されたのだからと思うのです。こういう点を考えてみると、私は、単に別なところで考えるのだというのではなくて、新たな問題が発生したわけですから、その上に立ってさらにこれらの問題を含めて検討することではないか、私は全体の解決にはならぬと、こう思うのです。

○田中説明員 御主張の点につきましては、大蔵省におきましても、外貨急増対策をどうするかという問題といたしまして、一つには資本取支の問題がございまして、同時に貿易取支の問題がございまして、貿易取支の問題等につきまして、輸出金融全般、船舶のみに限りませんで、輸出金融全般のあり方を、今後どう持っていくべきであるかというふうな観点も含めまして、ただいま省内で検討中でありませぬ。

○井岡委員 時間が来ましたから、私はこれでやめますけれども、いざにいたしまして、先ほど申し上げましたように、これはなるほどO.E.C.D.の決議を尊重されて改正をなされるのだからと思っておりますけれども、全く実効の伴わない改正であって、実態に即しておらない、こういうこと、この点を明らかにしておきたいと思うのです。同時に、先ほどお願いいたしましたように、また大蔵省も考えておいてなるようですが、いわゆる輸出船舶に対してのみ恩恵の措置を講ずるのでなくて、内航自体について多くの問題をかかえておるわけですから、これらの問題に鏡意大蔵省なり主管省である運輸省は特に意を用いてもらうことをお願いして、私の質問を終わりたいと思っております。

○井岡委員長 ちょっと速記をとめて。
〔速記中止〕

○福井委員長 速記を始めて。
次に松本忠助君。

○松本(忠)委員 船舶局長にお伺いします。
日本造船工業会が昨年の秋にまとめた世界の造船新規需要、この見込みでございまして、昭和五十年、たいぶ先の話であります。その時点において三千万五千総トン、すなわち四十四年度の実績の六二・七%増になる、こういうふうにいわれているわけでありませぬ。一方、世界の供給力は二千九百万総トン、百四十万五千総トンの不足を生ずるという見込みだそうでありませぬけれども、この数字について船舶局長はどのようにお考えであるか、承っておきたいと思ひます。

○田坂政府委員 昭和五十年の世界の船舶需要につきましては、ただいま先生のお話のように、造船工業会は約三千万五千総トンの需要を見通しておりますが、一方私どものほうに、大臣の諮問機関でございまして海運造船合理化審議会、これがございまして、昨年私どもが今後の造船施設の整備のあり方につきまして御諮問いたしました御答申によりまして、これらの数字の行き違ひにつきましては、それぞれの見解の差があるかと存じますけれども、この二千三百万総トンにつきましては、現在私どもといたしまして、検討をいたしたいというふうな気持ちで考えております。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕
○松本(忠)委員 その見込みの違ひが非常に多過ぎるように思う。わずかに百万トン前後のものならともかく、七百万トン以上は見込みの違ひというものがあるわけでありませぬ。この点について、いざが正しいのか。船舶局長の言われている二千三百万総トン、これが正しい把握なのか、あるいは造船工業会が調査したところの三千万五千総トンというものが正しいものなのか。まあこれはいろいろ見解の相違もあるかと思ひますが、どうしてそういう差が出るのか、その点局長の見解をひとつ……。

○田坂政府委員 この需要見通しの差につきまは、ただいま最近の実勢は、大体造船工業会の見通しのような形で進行しているように考えられます。二千三百萬トンを海運造船合理化審議会が御検討願いますときには、時期が昭和四十二年、その時点の今後の経済成長の見通しを基本にいたしたもので、少し資料が古かったという点があるいはあろうかというふうに考えております。

○松本(忠)委員 海運審のその見方が、非常に古い資料をもとにしてつくったものと言われるわけでありませうけれども、こういうものが日本造船工業会から、昨年の秋まで一応発表されていくという時点で立ったときに、局長として、運輸省として、その造船工業会の根拠あるものと自分たちの調べたもの、その差の大きさ、それが、資料が単に古いというだけでなく、もう少し日本の将来の造船、そういう点を考えたときに、世界の趨勢の中で日本の造船というものが占めるシェア、そしてまた日本の輸出産業としても非常に重要な位置を占めておる、そういう点から考えて、昨年の秋からこの問題は大きな違いがいわれていくわけでありませうが、この点について、もう少し海運審としても、確認たる資料のもとに将来の見通しを立てるのが当然ではなからうかと私は思うのですが、この点はどうです。

○田坂政府委員 先生の仰せのとおり、最近の資料によりまして、もう一度見直しをお願いしたいというふうには現在考えております。

○松本(忠)委員 大体いつごろまでにその作業は終わる考えですか。

○田坂政府委員 大体五月下旬ごろ海運造船合理化審議会の総会をお願いいたしまして、それ以後早急に作業を、事務局をつかさどる私どももいたしまして十分資料を整えまして、御審議をお願いしたいというふうに考えております。

○田坂政府委員 世界の供給力につきまは、私どもわが国の造船業が世界の大体五〇%を占めていくというふうな考えに立ちますと、大体昭和五十年、そのころには約三千万トンをこえる数字にならうかと、そういうふうな考えでおります。

○松本(忠)委員 聞くところによりますと、三菱重工業では米国のシェブロン・シッピングから二十萬重量トンの大型タンカーを二隻、全額現金決済、こういう話で商談がまとまって受注した、こういうことを聞いて商談がまとまっておりますが、これは事実でありますか。

○田坂政府委員 事実でございます。

○松本(忠)委員 従来、これの支払いの方法というものは、大体六年から八年くらいにわたる長期延べ払い方式が普通の状態だったと思うわけでありませう。いまのようなことが行なわれてきたということは、非常に珍しいことですね。それだけに、供給力が非常に少ないということの見通しから、こういうふうな米国のシェブロン・シッピングも金を前に渡して、そうしてつくってほしいというようなことになってきているんじゃないかと思うわけですね。

川崎重工業のほうにも、昨年ノルウェーから、ずっと先の五十年の納期、大型タンカー二隻について、トン数あるいは船価など、これも未決定のまままで建造を予約した。しかもその額九億円で、受け取ったという話でございますけれども、こういう点についても当局としては確認をしていらいまいますか。

○田坂政府委員 川崎重工業が九億円を受け取ったというふうなことは、確認はいたしておりませぬが、最近におきまして、ただいま先生のおっしゃるような現金船が非常にふえる傾向にはございませぬ。これは昨年、輸出船に對します金利条件が上がりまして、それから、先ほど大蔵省からお話がございましたけれども、大蔵省の輸出船に對します輸銀の融資の量的な規制、こういうものがだんだん必要になってくるというふうな情勢で、造船界といたしましても、船主の可能なものからは現金で契約をいたしまして、国の財政資金を使わないようにだんだんしていきたい、こういうふうな考え方、そういうふうな点から現金船が従来よりもふえてきておる、そういう傾向にはございませぬ。

○松本(忠)委員 大臣、いまのやりとりでおわかりと思いますが、輸出船の關係が非常に好況であるといふことはいえると思うのです。たいへんけつこうなことでございまして、日本のためにもたいへん喜ばしいことであると私は思うわけでありませぬけれども、当局として手放しでこの好況を喜んでいいかどうか伺いたいわけですね。

特に、この好景気の陰にありまして、日夜造船作業に精励しておる労働者、この諸君の安全作業についてはいろいろ問題があると思うわけですね。先般五月七日に、一瞬にして死者八名、重傷者三名という大事故を起しました日立造船の神奈川工場タラップ転落事故、こういうものは冰山の一角ではなからうかと私は思うわけでありませぬ。新聞の記事でございませぬが、八日に行なわれました合同現場検証によりますと、事故が発生したタラップの構造そのものが机上計算で、全くずさんな設計で、このタラップの荷重は八十キロが限度だ、言うならば作業員が一人乗っただけでやると、こういうぎりぎりの許容量であつて、そこへ十一人も連続して上がっているわけですから、踊り場が倒れるというのは当然のことだといふふうな監督署の見解を新聞で見ました。とうとう人命の犠牲、この上において造船界の繁栄があつて、常に労働者が資本家の犠牲になつていく、こういうことは許せないと思うわけでありませぬ。会社側の安全管理の欠陥を手放しにそのままに放置しておいてはならない、私はこのように思うわけでありませぬ。

そこで、こういう問題は労働省の所管だ、こういうことではなしに、国務大臣としてこの造船という問題、日本の重要産業の一環、しかも、この造船というものは巨大な構造物だけに非常に危険が一ぱいあるわけですね。こういう点を考えましたときに、主管大臣として造船所の労働問題も、全然ノータッチというわけにはいきまいと私は思うわけでありませぬが、特に今回の事故について、大臣としての率直なお考えを伺つておきたいわけでありませぬ。

○橋本国務大臣 今回の事故につきましては、まず死者の方々に對して心から御冥福をお祈りするとともに、御遺族の方々に對しまして謹んで哀悼の意を表する次第であります。

【宇田委員長代理退席、委員長着席】
また負傷者の方々に對しましても、一日も早く回復されることを祈念してやみませぬ。
労働災害問題は、もちろん一般的にいえば労働省の所管でございますが、船舶行政を扱うわれわれといたしましては、造船関係事業場における作業の安全については、常日ごろから強く関心を持ち、また留意いたしておるところでございます。今回のような大事故が起りましたことはまことに遺憾千万で、関係者に対しては心から相すまない次第と思つております。

日立造船の神奈川工場は、従来統計から見ますと、四十四年度のいわゆる災害率といひましようか、そういう点では全国平均をはるかに下回つておりました、安全対策については非常に注意をしておつたものと考えられるわけであつたにもかかわらず、今回のような事故が起きました。これはまことに遺憾千万であります。現在事故について検証中でありませぬけれども、新聞及び松本さんのお話にあつたように、さような事実がありとすれば、これはまことに遺憾というだけでは済まない問題でありまして、もちろん、造船の繁栄あるいは海運の繁栄とともに、それに働く労働者の皆さんがやはり一体となつて繁栄し、また安全でなければならぬことは申すまでもありません。そういう意味におきましては、運輸省といたしましては造船業界に對しまして、特に安全対策ということについては強く関心を持ち、かつ総点検等の方法によつて、日ごろからあやまちを起さない

ようにということ強く指示してまいっておるの
であります。今回の事故によりまして、なお一
そうその点については痛感をする次第でありま
すので、最善の措置を講じてまいりたいし、かつま
た、今回の事故につきましては厳正な立場で処置
をいたしたい、かように考えております。

○松本(忠)委員 大臣からこの問題に対して懸
念のお話がありました。了とするわけでありま
す。なか、なくなられた八名の方、また御遺族の
方はほんとうにお気の毒だ。私も、負傷者は
一日も早く再び就労できるようになってほしい
し、また御遺族に対しても十分の補償がなされな
ければならないと思うわけでありま。

そこで、労働省の北川安全衛生部長にお伺い
したいわけですが、今回の日立造船のタラッ
プ転落事故について、事故の概要、それから遺族
並びに重傷者に対する補償、また監督官庁として
今後の対策について伺っておきたいわけでありま
す。時間もありませんから、簡単にけっこうでござ
いますけれども、お話し願いたいと思ひます。

○北川説明員 いま先生御指摘のように、五月七
日、日立造船所の神奈川工場におきまして、おれ
ごん丸の改修工事に伴ひまして発生しました労働
災害は、当日の午前八時四十五分ごろに、同工場
の一号ドックに入渠改造工事中のおれごん丸で、
日立造船所の所属の労働者四名、それから同下請の
小山工業の労働者七名、計十一名の方がタラッ
プのぼっておられたところ、タラップが労働者と
ともに墜落をいたしました。約十四メートル下の
ドックの底に転落した。いまのところ、死亡な
された方が八名、重傷の方が三名、こういうふう
になっております。

事故の発生後、直ちに現地に本省から保官を派
遣いたしました。同時に、現地の警察当局といた
し、原因を追及中でございますが、先生御指摘のよ
うに、本原因につきましては、タラップの上部を
取りつけてございましたコンクリートのバランス
ウェイト、これの力学的計算に基礎的なミスが
あったのではないかと、そういうような疑いを持っ

ておりますが、今後なお詳細に事情を調査いたし
たいと思ひます。

なお、遺族の方に対する補償につきましては、
さつそく労災補償によりまして規定の支払いがで
きるように事務体制を整え中でございます。負傷
者の方に対する治療費、あるいは休業費、あるいは
なおつてから障害が残ります場合の障害補償等
支給その他万端遺憾のないように、遺族の方ある
いは負傷された方々の生活を保障すること十分
の注意をいたしたいと思つております。

○松本(忠)委員 一言だけ伺いたしたのでありま
すけれども、このタラップ、こういうものはやはり
安全装置というものは、一つだけやうであるもの
なのか。その一つがもしだめになつたとしても、
もう一つ、要するに二重の安全装置ができていて
難を免れることができる、こういうふうにするの
が常識じゃないかと私は思つております。今回など
はその点はどういうふうになつていたのですか。

○北川説明員 今回の事故をいろいろ調査をして
みますと、タラップを船のデッキにかけるために
特別にバランスウェイトをコンクリートで約七ト
ンのものをつくつております。その支点、足のつ
け方等に、力学的な計算で間違いがあつたように
私は思ひます。それで、われわれが万全と思ひま
すのは、船の側壁に直接タラップがつけられてお
れば、しかも固定されておれば、こういう問題が
起きなかつたのではないかとと思ひますが、その辺
につきましては、あとから考えますと、便利なもの
を考へていたようである安全に欠けておつたと思
ひます。そういう点が、生産を進めながら労働者
の方の安全性を同時にチェックするという体制
が、日ごろ日立では安全にたいへん御熱心であつ
たのに、遺憾な事態であつたのではないかと、そう
いうふうに思ひます。

○松本(忠)委員 いずれにいたしましても、この
ような問題が再び起きないように、十分ふだんか
らの点検、こういうものも万全にしていただい
て、そして事故を未然に防ぐように、また機構
そのものが、現在のようなやり方が便利であるけ

れども、それが危険を伴つていゝるのでは何にもな
らぬと思ひます。この点監督を強化して、再び事
故の起きないように万全の措置をとつていただき
たい、このように思ひます。

次に、船舶局長に伺ひますが、日本の造船業界
がいわゆる空前の受注ブームにある、わき返つて
いるんじゃないかと思うわけでありま。した
が、いままで、ドックの建造計画、設備増強、こ
ういうものに取り組んでいゝるうちに聞き及んでお
ります。百万重量トンのドックの建造計画、こ
ういゝものが石川島播磨重工業からも出ておるよ
うでございますけれども、当局はこれらの建設につ
いては許可をしたというふう聞いております。

○田坂政府委員 最近の新造船の建造需要が非常
にふえてまいりまして、先ほど五十年の見通し
でいろいろお話がございましたが、実勢は確かに
造船工業の見通しのような形を示しております。
ので、これに対処いたしますために、特に大型造
船所が大型建造設備を増強したいという計画
を、非常に多くの造船所が持つておる次第であ
ります。

これらの許可につきましては、わが国の世界の
造船量に對して占めるべき建造量、あるいは
今後のわが国の建造需要量、そういうものを私
どもなりに一応見通しして、ある程度の——これ
ら全部を許可いたしますと、供給過剰になるとい
う見通しでございますので、新造設備につきま
しては、新たに設備をつくり出す段階におきま
して、ある程度旧設備をスクラップにしてい
くというふうな施策をあわせて、今後造船界の設備
の合理化、あるいは先ほどちょっと申し上げまし
たけれども、大型、中型、小型造船界のそれぞれ
シエアを譲つていくような施策もあわせて考へまし
て、この新造設備計画の増強を認めていきたいと、
私も事務的に考へておる次第でございます。

全般的な許可につきましては、先ほど申し上げ

ましたけれども、昨年海運造船合理化審議会の御
答申をいたしまして、その趣旨に基づきまして今日
までやつてきております。これが変わつてくる傾
向でございますので、新たに見直しをお願いした
いというところでございますが、特に急ぎますもの
で、総体的情勢に大きく影響のないものにつ
きましては、すでに許可をいたしたものがござ
います。

○松本(忠)委員 局長、答弁はたいへん懇切丁寧
であります。許可をした事実があるのかという
こと、それはいつなのか、そしてまた着工はい
つなのか、完成はいつなのか、それをお伺いして
おるわけ。

○田坂政府委員 石川島播磨重工業の知多工場の
ことかと存じますが、それにつきましてはいま
許可をいたしておりません。計画は、大体四十八
年度から稼働したいという計画のようござ
います。

○松本(忠)委員 そうしますと、昨年の秋に三菱
重工業で百万トンのドックを長崎県に建造する、
これに着工したという話を聞いておりますが、
こつちはやつていゝるわけですが、いまの石川島播
磨重工業のほうは、百万トンドックの申請は出
ておるけれども、まだこれに對して当局は許可を
してない、こういうことと了解していいわけ
か。

○田坂政府委員 そのとおりでございます。
○松本(忠)委員 そこで将来、いまの石川島播磨
重工業の百万トンドックのほうも、許可をする考
えがあるかどうか。

○田坂政府委員 事務的には、新造船の需要量が
非常にふえてくるという見通しでございますので、
私もといたしましては、許可の方向である
べきじゃないかと考へておりますが、いづれ海運
審の御審議等も十分にいたしたいと思ひます。
○松本(忠)委員 それで、海運審の決定によつて
それがなされることと思ひますけれども、いづれ
にしましてもこのように大型のドック、百万ト
ンドックといわれる、こういうものが続々と建造さ
れてくるということになりますと、そしてまた大
手造船五社が、続々とこのようなドックの建設に

かかるようなことになったら、設備過剰になるおそれはないかどうか。先ほどもスクラップするんだというお話もありましたけれども、設備過剰が結局は過当競争、そういうことになってくるおそれが十分にあるんじゃないかと思うわけでありませう。

そこで、いまもお話が出てまいりましたので論を進めますが、このスクラップということは、大体どれくらい旧設備をスクラップして新しいものを許可するのか、その辺のめどはどういうふうになっておりますか。

○田坂政府委員 まず第一に過当競争の問題でございますが、基本的には現在、先ほど先生からもございましたように、昭和五十年程度くらいまでは確実な新造の需要がある、それに対してわが国の造船所が相当の供給をいたしていかなければならぬというところで、当面相当の新造設備の増強は必要かというふうに考えられます。また今後の経済成長等を考えますと、それが大幅な変更はなからうというふうな考えでございまして、もし相当需要の變動がございまして過当競争等が起こる、あるいは需要が減ってくるというふうなことがございましてしたときには、造船工業会は自主的にその需要に対処していくというふうな考え方でございまして、その考え方に期待をいたしておるわけでございます。

次にスクラップの点でございますが、事務的に私どもが現在の段階で考えましたわが国の供給力というものを考えまして、大体新造増強設備の二五％に当たります旧設備をスクラップしていきたいというふうな考えでございまして、これは供給力の問題と、それから旧施設を代替していくということと、それから大型造船所、中型造船所、小型造船所の今後の造船界のバランスというふうな、いろいろのことを考えての施策でございます。

○松本(忠)委員 そうしますと、一律に二五％廃棄するというわけじゃないわけですか。要するにケース・バイ・ケースでいく。特に私が申し上げておきたいのは、大手五社の造船所と中小の造船

所、これについてはいろいろ条件が違うわけでありませうから、一律に二五％なんということは当然あるまいと私は思うのでありますけれども、この点については実情に即してやるのか、それとも頭ごなしに二五％というところで切ってしまうのか、その辺の明確なお答えをいただいておりますか。

○田坂政府委員 先生仰せのとおり、一律にやることは考えておりません。造船工業会でも、それぞれの造船所の自主的な計画にのっとってやっていたらいいというふうな話でございまして、そういうふうなことでやりたいと考えております。

○松本(忠)委員 わが国の輸出造船業界が現在かかえている受注量は、非常に多いように聞き及んでおります。大体まる三年分ある、こんなふうにいわれておりますけれども、先ほども申し上げておきますように、商談が非常に好条件で定められていく、したがって、造船所のほうも相当気ばった船舶を要求してもこれにきまっております。うふうに聞いておられます。そこで、船舶がウナギ登りになっておるといような事実があるようでありませうけれども、具体的にどれくらい上がっておりますのか、四十五年度から現在の時点まで、あるいは四十八年度、四十九年度に建造するものについては幾らぐらになるのか、おおよその見当をひとつお知らせ願いたい。

○田坂政府委員 二十万デッドウェイトのタンカーに例をとってみますと、受注ベースでございまして、昭和四十二年の輸出船を一〇〇といたしますと、昭和四十三年度は一〇九、四十四年度一二〇、四十五年度が一六六、こういうふうな数字になっております。これは、この年度にそれぞれ受注いたしました船舶の指数でございます。

それで、この船がいつ渡されるかということとは別問題でございますが、たとえば四十五年度に受注いたしました、一六六の指数を示しました船舶

が、昭和四十八年度に引き渡されるといたしますと、そう極端な上昇になっておるのかどうかは、その時点の見通し、物価あるいは労働賃金、そういうものの上昇とのかね合いでございまして、私ども明確に、それが非常に極端な上昇かどうかは、お答えいたしかねるわけでありませう。

○松本(忠)委員 四十五年度で一六六ですね。そうすると、先ほど申し上げましたように、四十八年度あたりになると、この趨勢がそのまま続いていくものかどうか、この点はどうですか。

○田坂政府委員 四十五年度に受注いたしました船舶の指数が一六六でございまして、これは四十八年度の引き渡しのものでございまして、これは四十八年度の船舶につきましては、そのときの需給バランスが非常に大きく影響するのではないかとおぼしめますので、この傾向につきまして、このままずっといくかどうか、私ども見通しいたしかねております。

○松本(忠)委員 輸出船関係はそれでわかりましたけれども、国内船のほうの船舶はどんなふうになりますか。

○田坂政府委員 国内船につきましては、同じく二十万デッドウェイトのタンカーについて見ますと、これは大体その年の完成船ではないかと考えられますが、四十二年に輸出船を一〇〇と言いましたが、その一〇〇に対して一〇三でございまして、四十三年度におきまして一〇四、四十四年度におきまして一〇九、四十五年度におきまして一二二、こういう指数になっております。

○田坂政府委員 これは、たとえば四十五年度におきまして輸出船が一六六、国内船が一二二、こういう指数でございまして、国内船の一二二は四十五年の引き渡し船がおもである、それから、輸出船は四十八年度ごろの引き渡し船がおもであるということが一つの大きな差になっております。またもう一つの理由は、輸出船のほうは仕様内容の複雑さ、そういう面も相当に影響しておるのではないかと、そういう面も考慮方もできます。

○松本(忠)委員 それから、四十六年度から四十九年度の計画造船の建造量、これに対して、業界が受けている計画造船用の予約船台、この関係はどうなっておりますか。完全に消化できるような体制なのか、それとも不足しているのか。またさらに、五十年代にはそれがどうなるか。

○田坂政府委員 計画造船につきまして、現在正確に受注あるいは予約を受けておりますが、これらのものにつきましては、完全に消化ができるという見通しでございませう。

○松本(忠)委員 五十年代の見込みはどうですか。

○田坂政府委員 現在の国内船の計画造船の進捗状況からいいますと、五十年代におきましても十分に消化できる、あるいは余力があるというくらいじゃないかと考えられます。

加、これ以外にも好調になった原因があるのかなのか、その辺もあわせてお答えを願いたい。

○鈴木(瑞)政府委員 お答え申し上げます。中核六社につきましては概要を申し上げたいと存じます。ただいま先生のお話のように、海運会社はこのほど相当な業績を上げております。特に昨年、四十五年の九月期から急激に業績が上がりまして、たとえば四十五年九月期の、私も経常利益というのを見ております。これは営業収入と営業費用を差し引きまして、それ以外に営業外損益というのを差し引きした結果残った数字でございます。われわれこの経常利益を標準にいたして比較するのでございますけれども、たとえば四十五年九月期におきましては、六社合計で経常利益が二百九十九億という数字にのぼっております。これは過去におきまして、昭和四十二年度でございますが、四十二年度におきましては上期、下期を合わせまして経常利益が二百九十億でございます。ところが、四十五年の九月期、上期だけで二百九十九億と非常に大幅に上がっております。それから、つい最近の四十六年三ヶ月決算でございますけれども、これはまだ公表しておりませんが、私どもが集めております情報によりまして推定いたしますと、この三ヶ月の経常利益を見ますと、九月期が二百九十九億でございますが、二百八十億というところでございまして、さらに上回った数字が出ております。これは再建整備以来最高の経常利益の数字だと存じます。

ただ問題は、この経常利益が出ましたあと、その利益の中から今度は特別償却、船の償却を行ないますので、それを行ないましたあとが税引き前の利益でございます。これは実は船が相当その間ふえておりますので、特別償却の範囲もふえております。したがって、たとえば四十五年の九月期を例にとりまして、経常利益が二百九十九億に對しまして、特別償却等を差し引きしました結果、税引き前の利益が五十一億、それからこの三ヶ月におきまして、二百八十億の経常利益から特別償却等に回します金等を二百三十億差し引きします

と、五十億ということでございます。この辺の、要するに税引き前の利益といたしましては、四十二年あるいは四十三年とあまり差はないというのが実情でございますが、その分だけ多く内部留保ができたというふうには私どもは解しておる次第でございます。

○松本(忠)委員 いまの説明で大體わかりますが、要するに四十五年度の上、下合せて、三期はまだ出てないけれども、大體局長の見通しとしては、償却前の利益が約五百億近いということになるわけですね。償却後が百一億ということになるわけですね。六社の成績としましては非常によくなってきているわけでありまして、非常によくなってきた原因、これについて、いま私も申し上げましたような運賃の値上がり、それから船腹の増加、当然これはあるわけでありまして、けれども、そのほか何か特殊な事情があるわけでしょうか。

○鈴木(瑞)政府委員 やはり何と申ししても運賃の値上がりでございます。これが響いております。ただし、この運賃の値上がりは響きましたものは、いわゆる計画造船でつくりまして十年船価回収、つまり積み荷保証の長期の契約を結んでいるもの、これにつきましては、この運賃が上がりますしても影響を受けておりません。そうじゃなしに、たとえば外国用船いたしました、その用船をしたもので油を売るとか、あるいは油と鉱石を同時に相互に積めるような船でありまして、鉱石のほうをやめたいという値段の油を積む、こういうようなものも伸びておりまして、いわゆる計画造船の長期積み荷保証契約のものにつきましては、六社に関する限りはマーケットプライスの影響はないというふうには私どもも思っております。なお、それ以外に売船も大きな要素になっております。

○松本(忠)委員 この收支の状況が非常に好転していること、この状況があと四、五年は続くと思われうわけでありまして、これは私の考えであります。当局としては、この見通しはどう思われますか。

なほ、時間の関係もありますから、次の質問にもあわせてお答え願いたいわけですが、中核六社の最近の事業年度別の配当率、これがいつも問題になるわけでありまして、最近やはり八分配当ということが大體の基準になっているようでありまして、中核六社はいずれも八分配当なのか。私も一応調べてはございますけれども、念のために伺っておきたいわけでありまして、

○鈴木(瑞)政府委員 運賃市況の見通しでございますけれども、いま松本先生は四年くらい続きますけれども、私の方で入手いたしました市況の指数の統計を見ますと、特にタンカーは、昨年の十月に指数が二八六と最高を示しておりますが、実はそれ以後、昨年の暮れあるいはこの三月ごろにかけては、二八六の指数がずっと下がっておりまして、三月におきましては二二九に実は下がっております。それから不定期船の運賃も、実は昨年の十月ごろがピークで二二八でございましたが、最近八七に下がっております。このこととございまして、必ずしもこの好況が続くとは私どもは見えておりません。特にタンカーにつきましては、いわゆるタックスプラインが開通したと、あるいはリビアの石油輸出が再開したと、あるいはスエズ運河の開通も近いというような要因がございまして、タンカーの市況は下がっております。したがって、私どもは樂觀を許しておりません。したがって、私どもは二年も三年も続くとは、私どもは実は思っておりません。

それから配当のこととございまして、六社のうち昭和海運だけが六分配当でございます。以上でございます。

○松本(忠)委員 中核六社はそれでいいですけれども、系列の二十三社の中で配当しているのはどれくらいありますか。それから配当はどれくらいやっているのか。さらに、専属になって船を貸している十四社があるわけでございますけれども、

これらのほうは何社くらい配当ができておりますか。それから配当を現実に幾らやっているのか。

○鈴木(瑞)政府委員 系列と専属の両方入れて全部で四十三社でございますが、そのうち二十三社が配当をしております。

○松本(忠)委員 専属になっている十四社のほうは……

○鈴木(瑞)政府委員 私は系列と専属を足しまして申し上げたのでございますが、もう一ぺん分けて言いますと、系列が二十三社でございます。そのうち配当しているのが十三社でございます。それから専属が十四社でございます。そのうち配当しているのが四社でございます。

○松本(忠)委員 これは非常に好況に終始しているわけでございます。造船界、海運界、いずれも非常によくなっているわけでございます。

そこで、この外航船舶の建造融資の利子補給の実績、これらをもひとつ確かめておきたいわけでありまして、とにかく私どもも承知している範囲では、三十九年度の十五億、その辺から始まりまして四十二年が八十四億、四十三年が百八億で、大體この辺までは私どもも承知しているわけでありまして、四十四年の実績、それから四十五年は予算面では幾らとあるのか、その辺の数字をひとつ示していただきたいわけでありまして。

○鈴木(瑞)政府委員 四十四年の実績は、利子補給支給額は百三十一億でございます。それから昨年度、四十五年度は百四十二億、四十六年度、つまり今年度の予算が約百五十億でございます。

○松本(忠)委員 大臣に伺いたいわけでありまして、利子補給制度について、四十四年の六十一国会と記憶しておりますけれども、四十四年度以降六年度に限ってこの外航船舶の建造のための融資について、船主の負担する金利を軽減するための措置が定められた、このように私は記憶しております。そのときに外航船舶の建造融資利子補給臨時措置法、こういうふうな臨時措置法とい

第一類 第十号 運輸委員会議録第十七号 昭和四十六年五月十一日

九

うように名前がここで変わったように私は記憶しております。そのとおりだと思います。そういう点考えますと、もう四十九年度以降は利子補給の必要はないんじゃないか。いま船舶局長、海運局長からいろいろとお伺いしました造船業界、海運業界の好況、こういう点から考えまして、このような制度は——いまきめられていたのは、これはやむを得ないとして、四十九年度以降はもうその必要がないんじゃないか、こう思うわけでございますが、この点について大臣はどのようにお考えになっておられるか。またその時点になると、しばしば再延長とかいうようなことに、きょうはございませんというお答えがあったとしても、またその時点になると、情勢が変わりましたというところで、再延長ということになるんじゃないだろうかという心配もあるわけでありまして、けれども、先ほどから申し上げておりますように、非常に好況でもありません、まずその必要はなからう、私どもはこう思うわけでありまして、大臣のお答えを聞いておきたいわけでありまして。

○橋本國務大臣 海運企業にいたしまして、これは國策ではありますけれども、あくまで自主的な努力によって自立体制ができることが望ましいわけでありまして。したがって、四十六年度におきまして、この内容につきましては、御承知のようにより多少改定をいたしました。四十九年度の時点でもうなるかというところは、残念ながらいま、確定的にやめるとかやめないとかいうことを申し上げる段階ではございませんが、今日のいわゆる海運業界の好況が続いてまいりますれば、前提の条件から考えて、もちろんこれは十分考慮しなければならぬと思っております。

ただ、計画造船をやりましたのは、御承知のようにより何とて日本は輸出入が非常に多いのであります。したがって、日本の船主が持つ船が、全体の輸出入に対する船腹の上において割合が非常に低下する場合は、運賃政策において非常なマインナスの点がある。したがって、大体四八%から五〇%前後のものは日本の船主が持つておるとい

う条件が、運賃政策の上において非常に大事なところである。こういう点を考えまして、今後もう——先ほど申し述べましたように自立体制が好ましいのでありますから、四十九年度の時点において、その必要はないというように海運業界の体質改善が十分行なわれれば、もちろんこれはやめることになると思っております。今日この時点において、これをやめるかどうかという点については、なおしばらくの間時間をかしてもらう必要があらうと思っております。

○松本(忠)委員 大臣のお答えは、大臣という立場からすれば一応当然のことだと私も思っています。しかし、確認するようでありまして、この好況が四、五年は十分続くであろうというところを考えると、当然四十九年度においては火を見るより明らかであるというところは、火を見るより明らかであることだろと思うのです。そういう点から考えまして、むしろこういふものをやめて、当面の問題、一番困っている問題、要するに國鉄のほうへお金をどんどん回してやらなければならぬ時代だ、船のほうはもう片がつくんじゃないか、こんなふうに思っていますので、橋本さん個人としてはどうお考えになるか、ひとつ念のため伺っておきたい。

○橋本國務大臣 國鉄の赤字問題は別個の問題でありますから、皆さんの御協力を得て、國鉄の赤字問題についての抜本策といえますが、根本問題は検討してまいりたいと思っております。ただ、先ほど申しましたように、日本は、運賃によって左右せられることがありますと、日本の輸出貿易のみならず国民生活に大きな影響を及ぼすことになりまして、この点等を考えて、これから大所高所に立っての対策を考えなければならぬ、さように考えておられます。

○松本(忠)委員 そこで、今回の法改正の問題につきまして確認するわけでありまして、要するに、今回の法の一部改正というものは、要するに、自國の船主が自國の造船業者に発注する場合にのみ助成を与えるという現行の制限を廃止して、外國の造船業者に発注する場合にも同様の助成を与えることにする、各國の造船業者が、船舶の建造を平等に受注できるような状態にするための国内措置、このような措置がとられるものと承知するわけでありまして。要約するならば、日本の船主が外國の造船所で外航船舶を建造する場合にも政府は利子補給をする、こういうふうなことでございすね。しかし、現実の問題としては、先ほど井岡先生からもお話がありましたように、こういうことはおそろしく起り得ないだろうと私は思うわけでありまして。

○松本(忠)委員 私、六十一国会のときの話からすれば、四十九年になると現行のいわゆる計画造船に対する利子補給制度というものはなくなるんだ、期限立法だと解釈していたわけでありまして。そういう点から考えましたときに、この臨時措置法そのものが四十九年にはなくなるんじゃないか。それはどうなるかわからないというふうには大臣も言っていました。現実には、あの法律は四十九年には一応消えてしまふんじゃないか。こうなつたときに、きょう問題

になっておるところのOECDの關係はどうなるのでしょうか。これは存続されるのですか。四十九年になると臨時措置法そのものがなくなつちゃうのですよ。そのときに、OECDの關係から出たものはどういふふうになるのですか。

○鈴木(瑞)政府委員 これはもう、利子補給法がなくなれば問題はなくなるわけでございますので、OECDに対しては、まさにOECDでいっているとおりの問題になるわけでございますね。要するに、利子補給法がなくなつてしまふと補助がなくなるものでございまして、自分の國の造船所に対して発注する場合には、利子補給をやるとかやらぬとかいう問題が全部消えてしまふものでございまして、そうすれば、OECDのいっているような趣旨に合つてくるわけでございます。問題はなくなつてくるわけでございます。

○松本(忠)委員 最後の質問であります。これは問題がちょっと違つてまいります。御了解願いたいのですが、先月の二十七日でしたか、四次防の構想が中曾根防衛庁長官から発表されました。海上自衛隊の増強も計画されておりますが、現在の自衛艦の建造について、運輸省と日本造船工業会、そして防衛庁、この三者の關係はどういふふうになるのか、この自衛艦の建造について運輸省はどのような立場にあるのか、この点をお聞かせ願いたい。

○田坂政府委員 運輸省といたしましては、わが國の船舶の円滑なる建造ということ船舶行政の一環として考えておりますので、防衛庁の四次防がきまらましてこれだけの艦艇が必要であるというふうになりますれば、それを円滑につくつていくようにつとめたい、そういうふうな考えでおるわけでございます。

○松本(忠)委員 防衛庁の佐伯さんに伺いたいのであります。われわれはもう四次防の問題については徹底的に反対なわけでありまして、一応聞いておきたいわけですが、その四次防の海上自衛隊の關係というものは、いわゆる三次防の二・三倍、一兆三千三十四億、このような内容が

○松本(忠)委員 私、六十一国会のときの話からすれば、四十九年になると現行のいわゆる計画造船に対する利子補給制度というものはなくなるんだ、期限立法だと解釈していたわけでありまして。そういう点から考えましたときに、この臨時措置法そのものが四十九年にはなくなるんじゃないか。それはどうなるかわからないというふうには大臣も言っていました。現実には、あの法律は四十九年には一応消えてしまふんじゃないか。こうなつたときに、きょう問題

○松本(忠)委員 私、六十一国会のときの話からすれば、四十九年になると現行のいわゆる計画造船に対する利子補給制度というものはなくなるんだ、期限立法だと解釈していたわけでありまして。そういう点から考えましたときに、この臨時措置法そのものが四十九年にはなくなるんじゃないか。それはどうなるかわからないというふうには大臣も言っていました。現実には、あの法律は四十九年には一応消えてしまふんじゃないか。こうなつたときに、きょう問題

○松本(忠)委員 私、六十一国会のときの話からすれば、四十九年になると現行のいわゆる計画造船に対する利子補給制度というものはなくなるんだ、期限立法だと解釈していたわけでありまして。そういう点から考えましたときに、この臨時措置法そのものが四十九年にはなくなるんじゃないか。それはどうなるかわからないというふうには大臣も言っていました。現実には、あの法律は四十九年には一応消えてしまふんじゃないか。こうなつたときに、きょう問題

一応示されているわけでありませぬ。聞くところによりますと、全体で八十六隻の艦艇の建造が見込まれている。その中には八千トン級の大型ヘリコプターが六機搭載できるようなヘリ空母が六隻ある。以下いろいろあるようでありませぬが、一応これらの艦艇の建造、艦装というものは、いわゆる商船をつくっているところのいまの日本の造船所でやるわけですね。そうしたときに、やはり商船と違って、これらのいわゆる自衛艦というものは相当装備にも時間がかかる、造船にも時間がかかるというふうにも聞いています。

こうなると、いわゆる四十六年度の艦艇の建造もあるし、また四十六年度以降五十二年までのいわゆる四次防のものもある。こうなると、いりますと、それだけが要するにいまの日本の計画造船、それらのものにプラスされて建造されるということになるわけですね。こうなると、一体船台はあるのかないのか。無理押しをしてどうでも防衛庁のほうがこれをつくるのだということになったときには、商船のほうが速慮しなければならぬような関係になるのかどうか。この辺のところ、防衛庁の無理押しが行なわれるようなところでは、はなはだ私どもは困る。どうしても日本の商船の建造、これを最優先に考えなければならぬというふうにも思っておりますけれども、この点について防衛庁ではどのようにお考えになつておられるか、一応お伺いしておきたい。

○佐伯説明員 お答えいたします。

御承知のとおり、大型船、超大型船の建造船台あるいはドックというのは非常にふくそうしてございませぬが、私どもの考えております艦艇は、これらの船台ないしドックで建造する対象外のものではないかと、それほど問題になるとは考えておりませぬ。こういうことでございませぬ。

○松本(忠)委員 それほど問題にならないと言われども、総トン数からいえばそれは二十六万トンですか、そんなにないから、タンカー一つというふうにも考えて問題ないというふうになるかも

しれませぬけれども、各種各様の船があるわけですね。それが、大きな造船所もあるだろうし中型の造船所もあるだろうし、方々に配置してつくるのだから、一応問題ないだろうということから、いまの答えが出てきたのじやなからうかと思つておられますけれども、私どもは、やはりこういう問題については、十分商船優先ということ考へていただきたい。その上での余裕があったならば、防衛庁のほうでこれはつくるといふふうに基づ本的に考へてほしい、こう思つておられます。では、以上で終わります。

○福井委員長 ほかに質疑はありませぬか。――なければ、本案に対する質疑はこれにて終了いたしました。

○福井委員長 これより本案を討論に付するのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福井委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○福井委員長 この際、橋本運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。橋本運輸大臣。

○橋本國務大臣 ただいまは、外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案につきまして慎重御審議を願いました。その間、種々

貴重なる御意見を拝聴いたしましたので、それらを十分踏まえて、万全を期してまいりたいと存じます。

ありがとうございました。

○福井委員長 この際、小委員会設置に関する件についておはかりいたします。

すなわち、小委員十名からなる日本固有鉄道に関する小委員会を設置したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○福井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、小委員、小委員長の選任及びその辞任、補欠選任並びに小委員会において参考人から意見を聴取する必要が生じた場合、その人選等所要の手続につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○福井委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

なお、小委員及び小委員長は、追つて公報をもつて指名いたします。

次回は明十二日午前十時理事会、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。

午後一時十五分散会

運輸委員会議録第五号中正誤

ページ段行 誤 正

九四三 かどうか。 どうですか。

同 第六号中正誤

ページ段行 誤 正

二末九 働く 動く

同 第十四号中正誤

ページ段行 誤 正

六二末 いままでの いままでの

二三三 之しい 乏しい

六一二 追縦 追従

六三二 午前十時 午前十時

六四六 行目は削る 行目は削る

六四末 行は削る 行は削る

同 第十五号中正誤

ページ段行 誤 正

二一七 申います。 申います。

四二七 最少限 最少限

三三三 需要 需給

同 第十六号中正誤

ページ段行 誤 正

二一末 ためしたい ためしたい

三二七 も少し もう少し

三三末 問題 場合

四一三 考えで お考えで

昭和四十六年五月十八日印刷

昭和四十六年五月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局