

第六十五回国会 参議院運輸委員会會議録第六号

昭和四十六年三月十六日(火曜日)

午後一時十三分開会

委員の異動

三月十三日

辞任

鈴木 強君

補欠選任

藤田 進君

出席者は左のとおり。

委員長

鬼丸 勝之君

理事

金丸 富夫君

木村 陸男君

山崎 竜男君

大和 与一君

委員

重政 庸徳君

谷口 慶吉君

平島 敏夫君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

中村 正雄君

山田 勇君

国務大臣

運輸大臣

橋本登美三郎君

政府委員

運輸大臣官房長

高林 康一君

運輸省海運局長

鈴木 珊吉君

運輸省船舶局長

田坂 鋭一君

運輸省港湾局長

栗栖 義明君

運輸省鉄道監督局長

山口 真弘君

事務局側

常任委員会専門員

吉田善次郎君

本日の會議に付した案件

○踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(鬼丸勝之君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま議題となりました踏切道改良促進法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

交通事故の防止及び交通の円滑化をはかるため、政府といたしましては、従来から踏切道の立

体交差化あるいは保安設備の整備等その改良につきまして極力努力をいたしてまいりましたところであり

ます。特に、昭和三十六年に制定されました踏切道改良促進法に基づきまして、立体交差化、構造改良

あるいは保安設備の整備を行なうべき踏切道を指定いたしましたし、鋭意危険な踏切道の解消及び交通

の隘路の打開につとめてまいりました結果、踏切事故は年々減少する等相当の成果をあげることが

できた次第であります。

しかしながら、最近の自動車交通量の著しい増加等のため、踏切事故は、ここ二、三年若干増加

するとともに重大化する傾向にありまして、この点を考慮いたしますとき、踏切道の現状は

必ずしも満足すべき状態にあるとは申すことができません。

御承知のとおり、踏切道改良促進法は、改良すべき踏切道を指定することができる期限を昭和四十五年度末としておりますが、今後さらに踏切事故の減少をはかるとともに、踏切道における交通の渋滞の解消を促進するためには、同法に基づき行なっております改良促進の措置を継続する必要

があると考へ、今回の改正案を提案いたしました次第であります。

改正の内容は、踏切道改良促進法により改良すべき踏切道を指定することができる期限をさらに五カ年間延長しようとするものであります。

これによりまして今後五カ年間に踏切道の整備は一段と促進され、交通事故の防止と交通の円滑化に大いに寄与するものと考えております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(鬼丸勝之君) 本日は、本案に対する趣旨説明の聴取のみにとどめておきます。

○委員長(鬼丸勝之君) 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま議題となりました港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

港湾は、経済活動の重要な基盤でありまして、外国貿易を拡大し、生産の増強につとめ、地域格差を是正し、もって、国民経済の健全な発展に寄与するためには、港湾の緊急かつ計画的な整備を推進する必要があることは申すまでもないところ

であります。このような見地から、政府は、昭和四十三年度を初年度とし昭和四十七年度に至る港湾整備五カ年計画を策定し、これに基づいて港湾整備事業の実施を鋭意推進してまいりましたのであります。

しかしながら、港湾取り扱い貨物量は予想外の伸びを示し、当初の想定をはるかに上回っております。さらに、海上コンテナ輸送、フェリー輸送等の新しい海上輸送方式が本格化するとともに、地域開発のための新規港湾の整備、船舶の大型化と航行船舶のふくそうに伴う海難の防止、廃油処理施設の整備をはじめとする海洋汚染の防除等の要請が台頭するなど新たな情勢が生じてまいりました。

このような事態にかんがみ、新経済社会発展計画に即して港湾の整備を強力かつ計画的に実施する必要があります。

つきましては、昭和四十三年度を初年度とする港湾整備五カ年計画を策定することとなっており、現行の港湾整備緊急措置法を改正し、昭和四十六年度を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定し、その実施を促進することといたす必要があり

ます。以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(鬼丸勝之君) 本日は、本案に対する趣旨説明の聴取のみにとどめておきます。

○委員長(鬼丸勝之君) 次に、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を議題とし、質疑を行ないます。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○瀬谷英行君 利子補給の実績ですね、最近の実

續は一体どのくらいになっているのか、御報告をお願いしたいと思います。

○政府委員(鈴木理吉君) お答え申し上げます。利子補給の実績でございますが、最近、三十九年度から四十四年度まで一応申し上げたいと思

ますけれども、合計いたしました、四十四年度で申し上げますと、開港銀行と市中銀行合わせまして、約百三十億でございます。それから四十五年度は百四十一億、これはまだ年度を終わっておりませ

んけれども、予算ではそうなっております。それから四十三年度が約百八億でございます。それから四十二年度が百億台の前でございます。約八十四億、四十一年度が六十億、四十年度が三十二億、三十九年度が約十五億というふうなことでござ

います。

以上でございます。

○瀬谷英行君 外航船舶の運賃収入というのは、ずいぶんこの十年間にふえているわけなんですけれども、実際の外航海運の会社の収支状況というもの、いままでどういうまあ動きをしてきたか。いままでですね。それから、これからどういう動向をたどろうとしているのか。こういう問題について報告してほしいと思

います。どうですか。

○政府委員(鈴木理吉君) 運賃関係の収支でございます。いますけれども、もちろん、船腹が計画造船によりまして毎年増加しておりますので、その分だけ市況も変わりますけれども、やはり運賃は逐次伸びておる次第でございます。数量で申し上げるのでござ

います。

○瀬谷英行君 ええ。

○政府委員(鈴木理吉君) 再建整備が終わりましたのが四十三年でございますけれども、始まりましたのが三十九年度からでございます。三十九年度から申し上げますと、要するに運賃収入が主でございます。三十九年度が約二千四百五十億円という営業収入になっております。それが四十年

度は約三千億でございます。上期だけで三千億、かようなふうになっております。なお、四十五年度の上期では約三千億でございます。上期だけで三千億、かようなふうになっております。

なお、これに對しまして、費用でございますけれども、費用のほうは、やはり船腹がふえるだけ運航費、船費がかかりまして、これを申し上げますと、三十九年度が営業費用支出は約二千二百億、それから四十年

度が約二千五百億、それから四十一年度が約三千億、四十二年

度が約四千億、四十三年度が約四千億、四十四年度が約四千七百億、それから四十五年度の上期は二千七百二十億というところでございまして、これはまあ累次増加しております。したが

いまして、営業収入と差し引きましたと、三十九年度が二百六十九億、それから四十年

度が二百七十五億、四十一年度が約四百億、四十二年

度が四百二十億、四十三年度が約四百億、四十四

年度が三百五十億、それから四十五年度も上期が約二百九十七億というふう

に、営業利益のほうもそれに応じて上がっているのが実情でございます。以上でございます。

○瀬谷英行君 俗なことばで言えば、赤字か黒字かということになれば、黒字だということになるの

のでしよう。

○政府委員(鈴木理吉君) さようでございます。と

ええ、まだ上期しかわからないということですが、大体五百億

ぐらいの営業利益を見込むことができるということになる

のだらうし、今後ともその利益というものは逐次増加

をしていくというふうに見込まれるかと考えてよろしい

のですか。

○政府委員(鈴木理吉君) いままでの運賃市況のまま

でございます。特に四十五年度は、いま先生おっしゃった

ように、約五百億ぐらい見込まれると思

います。四十四年度に比べますと、いま非常に上が

っております。これは御承知のよう

に、昨年来の例のタンカー、それに並びまして貨物船

関係の運賃が非常に上がったのでござい

まして、その結果非常に成績があ

ったのでございまして、船腹がふ

えたことももちろんござい

開銀も合わせまして。したがって、輸出船は七分五厘、国内建造船は、計画造船は六分五厘というところで、一分の開きがある。この点はかなり国内造船が有利になっております。それからそれ以外に、たとえ輸出船の融資期間でございませうか、要するに延べ払いの期間でございませうが、輸出船は一応OECDの会議で八年以下というふうにきまっておりますが、国内造船の計画造船も合わせますと、一般造船としましては三年据え置き後八年というところで、この点もやはり国内造船が多少有利であるというところでございまして、こういうふうなことで、国内船のほうが輸出船に比べて見ているに比べて、国際競争力が多少すぐれておるといふふうに見ていんじゃないかと存じます。また、そういうふうな政策を持っていくべきではないかというふうな存じておる次第でございませう。

それからほかの国の助成関係でございませうけれども、これはおまな海運国が大体海運助成はやっております。ただしノルウェーは、これは日本に次ぎまして船腹を多く、たくさん持っている国でございませうけれども、この国は助成というものを、これはたとえば間接的にはどうか知りませんが、これは、直接助成はやっておりませう。けれども、この国を除きましてほかの国はほとんどやっております。まあノルウェーでもおそらく間接助成があるいは税制関係でもってあるかと思ひますが、いわゆる直接助成だけ見ますと、イギリスにおきましてはやはり計画造船ということで、政府保証によりまする融資というのを現在金利五分五厘というふうなことで、また融資期間八年、融資比率八割というところで政府が保証しました市中融資という制度をやっております。これはいわゆる利子補給というのをはやっております。

それからアメリカは、御承知のように、建造する場合に、国内船の建造に對しまして船価の四五%を補助しておる。それから、それ以外に政府保証によりまする市中融資という制度もやっております。これはやはり金利も六分以下、融資期間は二十五年という非常に長い期間でございませう。非

常にこれは保護が厚くなっております。なお、運航補助もアメリカはやっておりまして、これは運航の差額補助ということで、特定の航路につきまして運航の赤字の補助をやっております。それからまた、別に優先積み取りといひませうか、運航の面で、対外援助物資とか余剰農産物の輸送につきましては、アメリカ船を先に優先的に積ませるんだという政策もっております。アメリカが一番海運に對する保護が厚いのではないかと存じております。

それからなお、西ドイツでございませうけれども、西ドイツは、やはり融資といひまして、復興金融公庫等がございまして、そこで金利が六分、それから融資期間が十二年、融資比率七割というふうな建造融資制度をとっております。これは利子補給といひませうか、船主に對しまして船をつくる場合の建造補助、船価の一割を船主に對して直接補助をしていられるという政策をドイツはとっております。

フランスも同じように復興金融の融資をやっております。この金利六分五厘、これはフランスは利子補給制度となっておりまして、利子補給制度をやった結果六分五厘の金利と、融資期間も七年というところで公的の低利融資をやっております。それからなお建造補助、これは造船所に対して補助するのでもございませうが、これは船主が造船所に對しまして船価の一割を補助しているのがフランスでございませう。それからなお、要するに運航補助といひましては、まあ半官半民会社が、要するに半公共会社が二社ございませうが、それに対して運航コストの補助、これは郵便物等の輸送についてこういう補助をやっております。優先積み取りといひましては、石油の優先積み取り権といひものをフランス国籍船に對しまして確保しているといひような一連の助成政策をやっております。

なお、イタリも同じように公的融資といひまして

まして金利が、利子補給をいたしましたあと、三分五厘という程度で十年の融資期間の動産銀行融資といひものをやっております。あと、建造補助といひましては、船価の一割を、これは造船所に對しまして船価の補助をやっていられる。それからまた、運航関係といひましては、国営の海運会社が四社ございませうけれども、これに對して毎年運航差額補助を出しているといひことでございませう。あとギリシアも同じような低利融資の制度をやっております。こうやってみますると、大体おまな海運諸国、ノルウェーを除きまして、ほとんどございませう。

以上でございませう。

○瀬谷英行君 それはわかりましたが、それじゃ外国で船舶の建造に對するそういう融資という形で何らかの財政援助が行なわれているとしても、かりに今度立場を変えて、日本の造船所で外ラ船を建造するといひ場合に、日本の造船業に外ラ船になるような形で政府のほうの融資が行なわれますか、つまり、この、いまの法案で出ているのは、外国の造船業にも計画造船の門戸を開放するというのが趣旨のようだけれども、それは逆の例があるのかどうか。日本の造船業に對して外国の政府なりあるいは船舶会社等からいられる形で、それが自国だけじゃなくて、日本の造船所で建造する場合にも、まあ何らかの形でもってこの財政的な援助が行なわれているといひような事実がいままであるのかどうかといひことでございませう。

○政府委員(田坂統一君) イギリスの助成といひまして、英國の船主が外国の造船所に建造を依頼いたしましたときに、キャッシュグラントといひまして船価の二〇%が政府から補助されるという実例がございませう。

○瀬谷英行君 イギリス以外はどうですか。

○政府委員(田坂統一君) キャッシュグラントにつきましてはイギリス以外でございませうけれども、イギリスとスペインとアメリカ、こういう国はやはり日本と同じような助成をやっております。

す。以上であります。

○瀬谷英行君 日本と同じような助成をやっているといひのですけれども、日本はこの法律案がでなければやらないわけでしょう。いままでのところ日本は、外国の造船業界に對する間接的な援助といひようなことは、いままではやってなかつたわけですね。日本より先がけてそれじゃイギリスなりスペインなりアメリカなどはやっていって、こういう意味なのかどうか、その点はどうですか。

○政府委員(田坂統一君) さような意味でございませう。

○瀬谷英行君 そうすると、OECDで問題になったのは、結局イギリスなりアメリカ、スペイン等がやっていた、いままでやっていた措置を、それらの国以外の国にも広げるべきであるといひ話がよりどころになったといひことなんでしょうか。

○政府委員(田坂統一君) そういうことでございませう。

○瀬谷英行君 じゃ、OECDでそういう申し合わせが行なわれたといひことは、いままでのイギリスアメリカ以外の国々が、それぞれの国内において必要な立法措置あるいは財政措置を講じて歩調を合わせるということになるんですか。

○政府委員(田坂統一君) 法律措置でやられておりますのはわが国でございまして、わが国は本國の御承認が得られれば、そういう措置をいたしますといひ約束をいたしました。諸外国におきましては、ほとんどが立法措置でございませう。行政措置でやっておりますので、大体前回のOECDの理事会の合意によりまして、その措置がなされるわけでございませう。

○瀬谷英行君 立法措置でなく、行政措置ということになると、イギリス、アメリカ、スペイン等は行政措置でやっておったといひことですか。

○政府委員(田坂統一君) そういうことでございませう。

○瀬谷英行君 とすると、立法措置では日本が



いいですと残りは、経常利益が約二百六億出てお  
ります。この二百六億に對して、利子補給  
は、四十四年度は約九十億ぐらいと思つて、  
これがなくなると、もう半分も減つてしま  
う。したがって、これをあと特別償却いたし  
ますと、税引きあと、前の利益はなくなつてしま  
うということになりまして、さようなふうに見ま  
すと、まだまだこれでは体力化されないのでは  
ないかという点が一点でございます。

それからいまいつは、何と申しまして、大量  
の物資を安定して運ぶという至上命令と申しま  
す。一つの役割りをなっております。したが  
りまして、やはりマーケットどおりの運賃を要求し  
まして、その運賃を運びますと、それは鉄鋼も石油もで  
ございますけれども、たいへんな値上がりは国内  
に起こつてくる。ところが実際のところ、長期  
の、要するに積み荷保証の契約で、たとえば十  
年とか十五年とか、リーズナブルな用船で、長期  
の用船でも鉄鋼、石油、石炭等を運んでお  
るわけでございます。それは要するに、こうい  
つた低利の融資の金で船がつかれるということから  
そういうふうになるのだから、それがな  
ければマーケットプライスで荷物をちようだいし  
なければならぬ。そうすると、猛烈な——石油  
でも石炭でも、マーケットプライスを加味しま  
すと、非常な運賃を払わなければならない。これは  
非常な輸入物資の値上がりになってきて、国内に  
物価高を及ぼす、物価抑制といひますか、コスト  
低減の非常な大きなささえを、実はこの利子補給  
制度ないしこういう造船制度によってやってお  
るという事実も否定できないことじやないかと思  
います。

それから第三点が、先ほど申しましたように、  
国際的な競争力の問題もございまして、やはり少  
しでも有利なような条件で日本海運というものを育  
て上げたほうがいいんじゃないか。いわんや、外  
国も同じような助成をやっておるといふことで  
ございまして、私もいたしまして、少なくとも  
ともこういう利子補給という制度でございまして、

たい、それ以外は船主の自主的努力に大いに待  
つところだといふふうにかゝる次第でございま  
す。

○瀬谷英行君 コストの面を考へてみた場合、外  
国の造船所と日本の造船所とを比較をした場合  
に、どういふことになっているかというところが一  
つと、それからこれは今後の船舶の形態に關係す  
ることですが、たとえばコンテナ船なんというの  
は最近かなり多くなつてきた、将来じやこのコン  
テナ輸送方式というものが大量輸送方式の中心に  
なるということになるのかどうか、日本の国内の  
輸送、内航海運の場合、じやコンテナ輸送方式と  
いうものは相当考へなければならぬのかどうか、  
これは輸送の様式の問題でありまして、この機会  
にひとつ運輸省としての見解を承りたいと思いま  
す。

○政府委員(鈴木理吉君) 御質問第一の船舶の  
点でございますけれども、日本の場合はやはり外  
国に比へまして、二割ぐらいの差が——安いとい  
うふうにわれわれ見ております。

それからコンテナの件でございますけれども、  
コンテナ、要するに外航船のコンテナ整備とい  
うのは、これはいわゆる定期航路でございますね、  
つまり雑貨を輸出し、雑貨を輸入する定期航路の  
面でコンテナ化される、それ以外の、たとえば石  
油は、これはタンカーなんですけれども、鉄鋼石  
とか石炭とかあるのはニッケル鉱とか、いろいろ  
なものがございまして、そういうものはコン  
テナ化できないのでございまして、大型化の専  
用船といふところに行くのではないか。したが  
りまして、この定期航路の船をコンテナ船に切りか  
えていくということがこれから行なわれつつあ  
る。現在やっておりますのが、太平洋のサンフラ  
ンシスコと日本の間であり、シアトルと日本の  
間、豪州の間、その定期航路をやっております  
でございます。したがって、今後は、たとえば  
欧州と日本の間の定期航路、それからスエズを通  
るニューヨーク米國大西洋岸への定期航路、その  
他まだ南米とかいろいろございまして、あ

るいは東南アジアとか、逐次コンテナ化して  
いくということでございます。それ以外は、いわゆる  
不定期船あるいは定期航路でも専用船でいくとい  
う趣旨でございます。ただし、非常に船価が高  
うございますので、また、特定のピアを使う必要が  
あるということ、非常に船価がかかるというこ  
とはコンテナについての特性ではないかというこ  
とでございます。国内海運につきましても同じよ  
うなことなものでありまして、たとえば石油とか石  
炭とか鉄鋼とかセメントとか木材とか、そうい  
うものはコンテナ化し得ないものである、これは  
専用船で運ぶべきじやないか。したがって、  
カーフェリーのようにいきなり車を積んでしま  
うというふうなものにするわけではありませんで、  
そういう分野は、そういう方面の新しい輸送技  
術のシステムを発達させなければならぬ。した  
がつて、すべてがコンテナ化するわけではありま  
せんので、専用船とコンテナ化と両方相待つてい  
くといふふうにかゝる次第でございます。

○瀬谷英行君 二割程度二つちのほうに安とい  
うことになれば、外国の造船所ではなるべくつく  
らせないほうが利益には合致するやうな気がする  
わけですね。そうすると、こういう立法措置を講  
じてまでめんどうを見る必要があるのかどうか、  
疑問が出てくる、その点はどうか。

○政府委員(鈴木理吉君) おっしゃるとおり二割  
増しでございますので、なかなか対外発注する  
チャンスはあまりないのではないかと思ひます。  
ただ、理論的には、たとえば日本の造船所が注文  
がばいばいで船があかないといふやうなときに  
どっかの国があいていけばそへいくといふこと  
はあると思ひます。つまり長い間待つよりも、二  
割高くてもよそへ出したほうが早くできるとい  
うこともあると思ひます。

それからいまいつは、これは実行といふのは遠  
いかもせぬけれども、やはり国際協調とい  
いますか、要するに国内で助成している船を外国  
でつくれるのだといふ、国際協調といふことは大  
そういふたてまえ、体制をつくるということは大

事ではなかるかといふふうにかゝる次第で  
ございまして。

○金丸富夫君 ちよつと関連。

先ほどの説明で、利子補給をなぜやるのかとい  
うことについて、現状に立脚してのいろいろの説  
明があつたのですけれども、私の前も、その点  
は理解しておつたからお尋ねしなかつただけ  
どもね、いわゆる船舶の再建計画といふものが  
あつて——まあ率直にいえばわが国の船舶は大戦  
によつてほとんど大部分がなくなつた。というこ  
とは、陸上のバスとかあるいは客車とか貨車とい  
うものなくなつたのとは比較にならない大きい  
痛手をこうむつておるから、それを国が見てやる  
べきだ、そうして船腹を増強する必要があるの  
だ、ということ、戦後ずつとやつてきたわけだ  
ね。その残りが今日やはりまだいわゆる船舶業者  
の資金的、経済的大きい負担になっておるからと  
いうことで、これはやつておるわけですね。だか  
ら今度の造船関係の平和を維持するといふ意味  
からいけば、何も、船舶業者に——この利子補給を  
外国の造船業者に認めるといふことは大体意味が  
違つたわけなんです。ただし、均衡を維持するとい  
ふ意味からいけば、わが日本は国内法によつて、  
利子補給を法律によつてきめられておる、ところ  
が外国の業者に對する日本からの依頼については  
それが認められていないといふことは差別をして  
おるんじゃないか、自國の造船業者を特別保護す  
るといふことになるからそれを取り除けといふ意  
味が、そもそも今度のOECD——経済協力開発  
機構での協定になつたと私は承知しているのです  
が、それは間違いないですか。

○政府委員(田坂鏡一君) 先生の御指摘のとおり  
でございます。

○三木忠雄君 それでは、この法案のいろいろな  
問題は先ほどから論議されたと思ひますが、私は、  
特にこの法案が通過した場合にたとえどつた  
効果があらわれてくるかといふことですね、この  
点について。

願いたしてあります。発端は二つございまして、まず第一には、わが国の造船界が戦後の荒廃から立ち直りまして、昭和三十一年以来世界第一位の造船量を確保するようになりまして、特に最近におきましては世界の造船量の五〇%を建造するようになったわけでございます。そこで、世界のリーダーといたしまして世界の造船界と国際的に協調をしていくというふうなことが必要であるというところで、諸般の自由化を進めてきたわけでございますが、これが最後に残った自由化であるということが一点。

それから第二点は、OECDの場におきまして、造船作業部会におきまして、ここ数年來、造船業の正常な競争条件を曲げる要因の漸進的な排除ということで議論されてきたわけでございますが、一昨年四十四年に、この処置といたしまして、第一点は、輸出信用条件の統一化ということがなされました、頭金二〇%、あるいは支払い条件、支払い延べ払い期間八カ年、あるいは金利は六%ということが決定になったわけでございますが、この決定と一緒にまた、各種の政府助成を逐次漸減いたしました、正常な競争条件を曲げるという要因の一つにこれを考えて、逐次に削減していくという旨の勧告が採択されたわけでございます。そこでまた次に、第十三回、昨年の十月のOECDの造船作業部会におきまして、先ほど申し上げました信用条件のうち金利の引き上げを行なったわけでございますが、あわせて先般の、先ほどの勧告、政府の助成の削減ということの勧告の趣旨にかんがみまして、政府助成を受けた国内船の建造を自国造船所に限定するいわゆるタイピングを排除していくことが合意されたわけでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、海外から日本に造船依頼があると思うのですね。その実態で、実際に、日本はいままで極端に言えば閉鎖的であつたわけですね。ところが、海外で、そういう補給法で実際に援助しておるそういう実例はどういうふうなぐあいになっておるわけですか。  
○政府委員(田坂鋭一君) 海外におきましては、イギリスがキャッシュグラントという形におきまして、海外に発注いたしましたときにその船舶の二〇%を補助するという形がございまして。  
○三木忠雄君 それで、イギリスとかその他の各国、日本に、造船の技術を評価して非常に発注も数多くあるわけですが、現実には、いまの時点における日本の造船業についてはそういう点は考えられると思つておるのです。しかしながら、将来、いまだんどん進行しているコンテナ船の問題であるとか、あるいは高速船の問題、あるいは将来考えれば原子力船の問題が出てくると思つておるのです。こういう問題については、造船技術上からいえば日本よりもすぐれている点が諸外国にあるのじやないかと思つておるのですけれども、この点はいかがでございませうか。  
○政府委員(田坂鋭一君) ただいま例をあげられましたコンテナ船、超高速船あるいは原子力船につきましては、わが国の今日までに建造いたしましたスピードの最高は速力二十八ノットでございまして、現状は、わが国の今日までに建造いたしましたスピードの最高は速力二十八ノットでございまして、現在欧州でつくられておりますのは最高が三十ノットでございまして、この三十ノットにつきましても、わが国も可能性といえますか技術レベルが十分ございまして、この国際入札には参加したような現状でございまして、でございますので、スピードの点におきまして、速力の点におきまして諸外国に劣る点はないかと考えられます。一方、原子力船でございまして、原子力船につきましては、原子炉の開発におきまして、わが国は、現状におきましては、アメリカあるいはイギリスあるいは西独等に対しましておられておりますけれども、それ以外の、原子力船をまとめていくという技術におきましては、そう極端な差はないというふうにお考えしておりますので、現在、原

子炉の開発を早急に進めたいということで検討並びに研究を進めておる次第でございまして、そこで、特段の例外的な事象がない限り、そういうものにつきましても、外国に発注されるということはないかと考えております。  
○三木忠雄君 これは現在の造船技術を船舶局長相当高度に見積もつておられるわけでありまして、うけれども、現実にはコストの面とあるいは世界的ないろいろな技術の面から考えますと、あるいは将来実用化されるであろう原子力商船の問題、これを考えてきた場合には、どうしても、たとえば船主は、日本の船主組合が海外に発注したいという例は絶対皆無だとは言えないと思つておるのです。こうなつた場合には、やはり今回の法案と同じような条件が、やはり日本の造船所を飛び越えて、そういう原子力船とかあるいはコンテナ船、高速船等は海外に発注するという例が私には数多く出てくるんじゃないかと、こう考えるわけなんです。ね。こうなると、今回この改組体制に持つていったこの法案が、どこまで国内の造船技術あるいは造船業界を保護するかという問題とからみ合はれますと、非常にこれは十年先、二十年先の問題になつてくると、そこまでの見通しのついた上でこういう問題に取り組んでおられるのかどうか、この点について伺いたいと思つておる。

○政府委員(田坂鋭一君) ただいま先生の御質問の、わが国の船舶が外国の船よりも高いような状態が起る可能性があるが、そういうときに相当の数量の船舶が外国の造船所でつくられる心配はなからうかという御趣旨かと存じますけれども、現在の建造されております原子力船「むつ」におきましては、これは相当高価な船になっておりますが、これにつきましては、わが国の最初の開発の原子力船であるということ、それから、わが国の原子力関係に対しまして非常な配慮ということから特別な安全性をこの「むつ」には要求して重裝備、安全性におきまして重裝備になつておるといふようなこと、まあ経験不十分というようにも加味されまして、「むつ」は非常に高い船になつておりますけれども、外国の建造します同様の設計でやりますすれば、わが国の現在の造船設備、造船技術、こういう合理化されましたレベルからいいますと、あるいはまた資材、関連工業品、そういうものが非常に安定的に供給されるというふうな現状からいいますと、まだ半分といえますか、現在の見通しでは外国の船舶に負けるというふうな見通しは、私どもは見通しは、私どもは心配をする必要はなからうというふうにお考えしております。

○三木忠雄君 そこで、非常に高く評価されているわけでありまして、それと関連しまして、経済協力の問題とこの造船技術の問題が非常にいまだ国内でも問題になつておるわけでありまして、けれども、運輸省で造船の技術援助強化ですね、これが叫ばれている、この問題についてはどういふふうにお考えになっておられますか。  
○政府委員(田坂鋭一君) 先ほど申し上げましたように、世界の五〇%の建造をするような、わが国の造船界は発達いたしましたので、将来、世界の安定的な船舶の供給ということが基本的に考えていく必要があるということが第一点と、それから今後国際的な協力を十分にしていかなければならないということから、造船業につきましては、積極的に今後進めていきたい。今日までも政府ベース、コンボ計画による技術者の研修、専門家の派遣も行なつておりますし、また、民間ベースでは企業間で技術提携並びに経済的な援助も行なつてきておるわけでございまして、また、最近開発途上国から、自国の産業の開発あるいは海運の育成という面から、わが国に技術援助並びに経済協力の要請が非常に高まっておりますので、今後わが国の海外協力、経済協力政策の一環といたしまして、造船技術の援助を、一そう総合的に強化していくという方針でありますが、わが国の中小造船所との関係につきましても十分留意しながらこれを行なつていきたい、そういうふうにお考えしております。



がありますし、また、大手の造船所におきましても、新設設備の非常に大きいところにおきましても、既存の造船所工場全部を廃止しなければならぬ、あるいは休止しなければならぬというような状態に追い込まなければならないというような事態も、この二五%一律に運用いたしますと起こってくるケースが考えられます。そこで、全体的にこの二五%をめどに設備の調整をいたしたい、あるところは、あるいは二五%をオーバーするところがあり、あるところはまた二五%を下回ると、全体の生産力が問題でございますので、悪平等にならないようにというふうな考えで現在を進めております。

○三木忠雄君 そのらのさじかげんは、私はわからないのですがね、実際に何かはっきりした基準もない。ただ、自主調整、こういうふうにもいわれているわけなんです。こういうふうな点で、実は、大手はほとんど百万トンの造船の設備をしたとかいろいろなことが報道されますけれども、また、具体的にそういうふうな設備は整っていつていられるでしょうか、あるいは近代化、合理化というものは、大手のほうは非常にやりやすいかもしれないけれども、中小の造船所、これはやはりそこへ全部し寄せがきて、極端にいえば中小の造船所はつぶれていと言わんばかりの運輸省の行政じゃないか。これは勘ぐり過ぎるかもしれないけれども、そういう隘路が出てきているのじゃないか。この二五%の廃棄処分について確かに問題点を含んでいる、問題があるのじゃないかと思っておりますが、この点はどうでしょうか。

○政府委員(田坂鏡一君) 機械的に二五%の運用をいたしますと、先生の御指摘のような事態も考えられますので、総合的な、各造船所それぞれの自主的な事情をよく聞きまして、全体的に二五%でありたいというふうな運用を今日考えておるわけでございます。また、あわせて、先ほども申し上げた御説明が不足であったかと考えられますけれども、中小の造船所におきましては、もう一つ問題は、造船所の技術能力ある

いは管理能力、こういうものからいまして、設備、全体の生産力だけではない、そういうものをあわせて考えなければなりません点が大手とちよと違った点でございます。

○三木忠雄君 これはひどいようですけれども、二五%廃棄の問題については、もう少し納得のできるような、やはり二五%ときめること自体も、将来の造船計画の問題に合っているかどうかという問題も、これは論議されなければならない問題だと思っております。二五%ほんとうに廃棄していかぬのかどうか、将来の輸送計画と合わせてみて、二五%廃棄してしまつて実際にうまくいくのかどうか、こういう問題も論議されなければならないと思つております。あるいは、どの基準で二五%調整するかどうかというところも、やはりもう少し明確に納得ができるような方式をつくり上げなければいけないのじゃないかと思つて、国民が納得するような。その点はもう少し努力されたほうが私に思つておりますが、いかがですか。

○政府委員(田坂鏡一君) 現在確かに先生のおっしゃる点はあろうかと考えられてまして、私も、大臣の諮問機関としてあります海運造船合理化審議会の先生方にも十分にお知恵を拝借したいというふうな考えでもおりますし、それから、このことにつきましては、造船工業会並びに中型造船工業会の幹部の方々は、すでに十分な、基本的な方策につきましても合意がなされておるという状態でございます。

○三木忠雄君 それでは次の問題、最近大型船の建造が非常に話題になつて、運輸省は大体何万トンくらいまで大型船を認めるのかどうか、この点について。

○政府委員(田坂鏡一君) 船舶輸送の合理化というところで、昭和四十年に、巨大船の設計—試験設計といひますか、巨大船建造に對します問題点につきましても造船技術審議会から御答申をいただきました。それに引き続きまして、昭和四十三年度、五十万デッドウェイトトン・タンカーの試験設計を運輸省の船舶局を中心いたしましたして完了

いたしました。昨年、実は四十七万トン並びに三十七万トンの大型タンカーの建造許可をいたしたわけでございます。これらにつきましては、技術的あるいは建造上、設備上の問題は今日十分に解決してはいると考えられます。引き続きまして、今後の輸送の合理化によりまして大型化が進んでいくであろうということで、運輸技術審議会が昨年七月、百万トンタンカーの建造につきましても、技術並びに設備あるいは港灣施設、そういう点につきましても問題点の解明ということで御諮問をいたしました。審議が進められておる次第でございます。この百万トンのタンカーの問題点を解明いたしました。そこで何万トンまでの船舶が現在望ましいかということのめどを立てまして、それから、そのめどの立ちました大ききのトン数に向かつて諸般の施策を進めたい、こういうふうな考へておる次第であります。

○三木忠雄君 それでは、大型化になってきますと、非常に私たちが疑問に思ふことは、経済性と安全性の問題ですね。これはどういふふうな考へていけばいいのかわ、いろいろ論議をされておると思ひますけれども、やはり大型化になればなるほど、安全性はもちろん考へておると思ひますけれども、やはり経済効果というか、経済性というものを非常にねらつてくる。その例が、やはり大型鉱石船等の沈没事故等が起つておるのでありますが、こういう点についての技術的な研究あるいは保安体制、こういう問題は、積極的な研究は進んでおるのかどうか。経済性と安全性の問題についてはどういふふうな考へておるか伺ひたい。

○政府委員(田坂鏡一君) 先生の仰せのように、商船でございますので、やはり経済性を無視するわけにはいきませんけれども、技術屋の基本的な態度をいたしまして、また、特に船舶のような自然界の猛威にさらされるものといひまして、こういうものにつきましても安全性あるいは確実性、これは経済に優先するものと、古来からいひますか、本来そういうふうな考へるべきものであると私も考へ、また、昔から私も教育され

てきておるわけでございます。そこで、経済性を優先して、安全性なり確実性を疎外するということは、技術屋には基本的にはないというふうな考へておるわけでございますが、間々、技術は必要にして十分な安全性をとつて、その上に十分にまた効率のよい経済性を付与するという点が問題でございますので、先生の御指摘のような御疑問が起る場合があるかと考へるわけでございまして、今後とも十分な配慮をその点にはいたしていきたい。

それから現在、大型船の海難後、私もは従来から進めてきたわけでございまして、具体的に運航マニュアルあるいは構造の計算方式の精密化あるいは海洋気象の予報体制の確立、あるいはナビゲーションレコーダーによりまして運航状態の記録をとるといふような具体的な方法、並びに点検結果から出ましたタンク内の異常な腐食あるいは異常なクラック等につきまして、それぞれ具体的に検討を進め、また、施策を講じておる次第でございます。

○三木忠雄君 それではこの前、総点検をされたと思つてすけれども、その結果について、一応、総点検されてどういふ問題があつたか、この点を御示し願ひたいと思つて。

○政府委員(田坂鏡一君) ただいま先生の御指摘の総点検でございますが、これは「かりふおるにあ丸」の海難事故にかんがみまして、昨年二月十六日に次官通達によりまして、類似の大型鉱石運搬船六十九隻の点検を船舶所有者に指示して、これを日本海事協会が行なつたわけでございまして、その結果は、昨年の十一月にすべて終つておりました。成績の解析といひますか、その結果を出しておりますが、まず点検の結果といたしまして、損傷の数は船によって相当なばらつきが見られますが、一部の船舶においては相当の数の損傷があります。特に船齢別に見ますと、定期検査直前の船舶、こういうものに多くの損傷が見られました。次に、接岸損傷を除きまして、これらの損傷は、外板または強力甲板等、重要な構造部材には



亀裂あるいは凹損が少なく、ほとんどの損傷がタンク内部の部材に発生しており、損傷は比較的軽度のものである。船体強度に重要な影響を与えるものは全くありませんでした。なお、凹損は船首部に多く、また、亀裂は船尾部に多い傾向がありますが、これは船首部は波浪による衝撃、船尾部は機関の振動と関連しておるものと考えられます。次に、一部に接岸損傷が発見されましたが、中には外板の凹損が比較的軽微でありまして、内部部材にかなりの大きな損傷が発生している例がございました。

次に、プラスチックタンク内の内部部材の衰耗が予想以上に進行している例が見られました。これはタンク上部にその傾向が顕著でございまして、電気防食がタンク上部には効果が少なかったためかと考えられます。

次に、一部には船舶の小部材におきまして局所的な溶接忘れが発見されております。

以上でございまして。

○三木忠雄君 それで、まあ一例でありますけれども、先ほどの報告の、たとえば定期検査の直前の損傷が非常に多い、こういう結果も発表されておるわけでありませぬけれども、この定期検査の期間ですね。これはどの程度になつてゐるか。あるいはまた、これがあまりにも長過ぎるんじゃないかという、こういう乗り組み員たちの声もあるんですね、この点についてはどういふふうにお考えですか。

○政府委員(田坂統一君) 船が大型になりますと、通常の船舶で航海中あるいは停泊中に乗り組み員によって行なわれませぬ点検、そういうものが非常に多くなつてまいりましたので、現在の定期検査のみに点検を行なうという事は、非常にこういう実例からいまして不適当なことと、海事協会におきまして毎年部分部分的に定期検査に準ずるタンクの検査を実施するようにその後改めておられますし、また、乗り組み員の点検が容易に行なわれますように、足場等をタンク内に設置するような基準も設けております。

○三木忠雄君 具体的にこの定期検査の期間ですね、これはどの程度になつておるのか。それから今後の大型船等については定期検査の総点検はいつやるというようなことは、これはきまつていないと思つておられます。だから、今回大型船の沈没事故があつたために総点検を行なつたわけでありませぬけれども、実際にこういう大型船についての点検の義務といひますか、そういうものは明確にしておるかどうか。

○政府委員(田坂統一君) 定期検査の期間は四年でございまして、その間毎年中間検査一種、二種でございまして、それが比較的タンクの内部等を詳細に見る慣例ではございませぬが、この事故以来、海事協会におきまして、タンクの内部の検査を十分にやるといふふうに変更してそれを実行いたしておりますが、本来船主側におきまして自分の財産でございませぬ、常時これを見ておるのでございまして、十分な点検が行なわれるように私どもは期待をし、また、指導もしておる次第でございまして。

○三木忠雄君 定期検査は十分やるといふ、こういう話なんです、実際に船主として見れば、長く停泊しておればそれだけ経費もかかると、そういう点で、どうしてもやはり定期検査以外の検査というものについては手を抜きがちじゃないかと思つておられます。そういう点が非常に乗り組み員たちにも不安がらしてゐるような問題が数多くあると、こう聞いておるわけですね。あるいはまた一面、今度は、この間のような総点検をやると、船主側としてそれだけの経済的な負担が非常に多くなつてくる、こういうものをどこで見るとか。この点についてはもう少し検討を加えなければならぬんじゃないかと思つておられますけれども、いかがですか。

○政府委員(田坂統一君) 総点検につきましては、必要のつと行なうものでございまして、これは特定の時期に行なうというものではございませぬが、これに要します経費、費用、そういうものにつきましましては、現在特段の配慮はなされてお

りません。また、本来船舶の整備ということはその所有者に相当の責任があるということから考えまして、そう大きな負担にならなければ特段の配慮はいかかかと考えられるわけでございます。先ほど申し上げましたように、タンク内部に足場板をといひますか、点検用の設備を設けるといふふうなことも十分に基準の中に織り込みまして、常時点検がスムーズに行なわれるようにいたしたいと考えております。

○三木忠雄君 それで、具体的に定期検査を行なう問題、これにからみまして、新造船もどんどん建造されてくる、こうなると、船舶数の増加に伴つて検査官と船舶数との間の問題が非常に私は危険が出てきてゐるのじゃないかと思つておられます。検査官の養成の問題、現在の船舶数と検査官の割合から比べまして実際にうまくいっているのかどうか。私はデータの点に見まして非常にきつ状態に置かれてゐるのじゃないかと思つておられます。したがつて、その検査官も十二分な検査がでない、実際にはやつていないと言わねばばかりの問題が随所に話を聞くわけですね。形だけはまあ書類上押えてゐるような問題があるんでしようけれども、具体的にには相当手が抜かれてゐると、こういうふうな話も私はちよちよ耳にしているわけなんですけれども、実際に造船の検査官とこの検査の問題については、船舶局として、将来どんどん新造船がされる中であつて、養成の問題、あるいは検査官の育成の問題をどう考えていくか、この点について伺つておきます。

○政府委員(田坂統一君) 船舶の増加あるいは船舶の大型化、新造船の出現等によりまして、検査の件数並びにその内容が複雑多様化してきておられます。これらの検査に対処いたしますために、現在全国に検査官といひますか、国の検査官といひまして二百四名の検査官を配置し、また、船級船につきましては、日本海事協会が検査員二百十九名をもちまして、両者合計年間四万一千隻程度の業務を処理してゐるわけでございますが、年

増加いたします業務を処理いたしますのに、国の検査といひましては認定事業所あるいは型式承認等、検査の合理化といひますか、検査の効率化をはかりまして、これに対処いたしたいと思つておられます。海事協会のほうの検査につきましては、その増勢が非常に多くなつておられますので、まず第一には検査員の増加によりまして強化していくというところを、現在計画を立てて逐年実施しておるわけでございます。必ずしも現在十分ではないと、十分過ぎることはないという状態ではございませぬが、これらによりまして対処していき、船舶の安全を十分に確保していきたいといふふうにお考え

ておられます。

○三木忠雄君 四万隻——定期検査、いろいろな検査の問題、あるいはこれから新造船の問題、これを海事協会を含めて、わずか四百名で検査を進めていくと、しかし合理化あるいはいろいろの問題があるでしようけれども、具体的に四万隻を四百人程度の間で実際検査し切れるかどうか、この点、私は非常に疑問だと思つておられます。したがつて、大型船の最近の海難事故等も、手抜きの問題の結果、こういう問題が起つてきてゐるのじゃないかと思つておられます。したがつて、船舶の検査官については、相当強化をはかつていかなければならない。その年次計画といひますか、昭和五十年までの造船計画と船舶の検査官との養成のつり合ひですね、どういふ計画を立てられて現在進められてゐるか。とかくすると、船のほうはつくるけれども、実際に検査官の養成のほうはおくれているという問題が、私は非常に懸念される点じゃないかと思つておられます。この点については船舶局長どう考えておられますか。

○政府委員(田坂統一君) まず、第一に、非常に増勢が顕著であります日本海事協会におきましては、具体的に申し上げますと、現在の二百十九名を昭和五十年には、毎年二十人養成いたしまして、大体最終年次六〇〇アップといふことを現在考えておられます。一方、国の検査官につきましまして、この増員が非常にむずかしい点もございませぬが、増員につきまして十分努力いたしますほか

に、検査の合理化をはかる、効率化をはかるという点で、認定事業所制度の拡大並びに型式承認制度を広く行なっていくというようなこと、あるいは計画的な検査の実施というようなことを現在考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 それでは、次に沖繩の造船の問題でありますけれども、調査団が運輸省からも派遣されて、いろいろ調査されて帰ってこられたと思うんですが、私は沖繩へ行きまして、非常にまあ沖繩の造船業の発展というものは大事な問題ではないかと思つて、この点については、運輸省として、今後どういう方針で沖繩の造船業の育成をはかっていかれるのか。

○政府委員(田坂鏡一君) 先生仰せのように、昨年九月に、沖繩の造船業の現状と将来の施策をいかにするかという観点から、造船調査団を派遣したわけでございますが、この結果——立地条件においては相当土地造成が容易な場所が多く、さらに土地の造成費用も本土よりは比較的安全に入手できる。それから労働供給面におきまして、島内需要に對しましては、十分な余裕を持っておる、今後とも相当期間この期待ができるという事、さらに船舶用建造資材につきましても、ほとんど資材と同様なことであるということでございます。今後の需要につきましては、島内需要のみに限定いたしましたも、今後、十年間にわたりまして、毎年約三千総トンクラスの船舶が、年間六隻程度のご期待できるといふことでございます。また、修繕事業につきましても、進出が予定されております石油精製業、原材料精錬業などの需要によりますもの、また、原材料の輸入貨物の航路にも当たりますので、かなりの需要が考えられるということでございます。

以上のような報告でございますので、沖繩におきまして、適当な規模を持った近代的な造船業の育成を主眼といたしまして、企業の進出、地場企

業の拡大、振興をはかつていく考えでございます。これらは、進出企業と、それから現在ありまう造船業との協力によつて進めていきたい、これが考え方でございます。なお、造船業の適地といたしましては、小型造船業につきましては、中部西海岸、それから中級造船所につきましては、中部東海岸が有望と考えられております。

以上が、造船調査団の報告と、報告の結果、現在私どもの考えておる現状でございます。

○三木忠雄君 もう実際に、具体的に運輸省としてもこの造船業の問題については手を下さなければならぬと思つておる。この調査団の報告等によつても、政府にやってもならぬ点がある。何点か指摘されているわけですが、たとえば、発展期間中の本土企業との競争制限の問題であるとか、あるいは長期低利の資金の融通の問題であるとか、あるいは既存造船所に対する経営技術の指導の問題とか、こういう問題が指摘されておるわけであ

りまして、運輸省として、この問題については具体的にどういふふうに取り組んでいられるか、あるいは具体的な対策を講じておられるか、お尋ねいたします。もう対策庁のほうでも相当具体的な発表を進めておられますけれども、運輸省として、この造船の問題等については、ちよつと私はおかれておるんじゃないかと思つておられます。○政府委員(田坂鏡一君) 先ほど申し上げましたように、造船企業といふものは、非常に進出の實行におきまして手間がかかります点、どうも非常になかなかうまくいかないといふ点、時間のかかる点でございますが、現在、技術的に非常に基盤のしっかりしたところと、それから地元企業と十分協力できるような並びに指導性を十分に持っている、こういう内地といふ点、日本国内の現在の企業に、二、三すすめまして、企業の進出の話を進めておる次第でございます。また、その先が実際の進んでおらないという点でございますが、だいたい固まっております。

○三木忠雄君 これは公害企業と違つて、非常に

現地から私は歓迎される業種じゃないかと思つて、造船業というのはですね。御承知のように、公害があれば少ない。そういう点で、あるいは労働力を非常に要求するという、こういう問題から考えまして、あるいは四面海に囲まれておる沖繩にとつては、造船業の発展というのは非常に大事なことじゃないか。しかしながら、本土からの大手企業が入り込んでいまして、これはもう現在の微弱な企業体質は飛んでしまふと思つておる。こういう点をもう少し調整するなり、あるいは企業体質、沖繩の地場産業育成の意味から、技術陣を派遣するとか、あるいは現地にいろいろな発展できるという問題であるとか、この点については具体的な計画はできておるのでしょうか。

○政府委員(田坂鏡一君) どうも失礼いたしました。その点につきましては、総理府のほうと十分に話し合ひをいたしまして、具体的にきまりました。その方策を進めていくということ、基本的には合意をされておりますので、十分に対処ができるものと私どもは考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 こちらから行く分だけじゃないに、現地の企業に對して強化育成をはかつていくという意味のいろいろな税制措置とか、あるいは融資の制度であるとか、そういうことは考えていらつておるのでしょうか。

○政府委員(田坂鏡一君) 現在の私どもの考え方は、こちらから行く企業が現地の企業と十分に協力いたしまして、新しい近代的な造船業を進めていくということを考えておりますので、その企業につきまして十分な施策をいたしますか、助成策をなしていくというふうな考えでおります。

○三木忠雄君 いつも私たち現地に行きましても、あるいはそういう中小の造船業の人たちから聞く声も、どうしてもいまのような船舶局長の考え方みたいになつておる。結局こちら側から進出する企業があつて、それに対する対策という問題だけなんです。現地の沖繩のいままで

造船業で苦しんできたそういう人たちに對する、今後返還になったときにおきましてもその企業が成り立つような、やはり融資とか税制とかそういう体制を考えていかなければならぬんじゃないかと思つておる。こちらから進出する企業の側ばかり考えているわけですね。向こうからいへば、本土に搾取されるみたいな感じですが、現地の沖繩の造船業界にとつてみれば、非常に企業も微弱であるし。そういう点の考え方をもう少し、融資の問題でもあるいは税制の問題でも、現地の企業が成り立つような方法をやっぱり考えていかなければならぬんじゃないかと、こう考えるんですけれども、どうですか。

○政府委員(田坂鏡一君) ただいまの先生のお話はごもっともであります。造船業におきましては、現地の造船業が内地からの進出企業と一緒に企業を行なっていくという形態を希望いたしております。そういう形で進んでいくのではないかと考えておる次第でございます。現地の造船業もそれを希望しておるわけでございます。

○三木忠雄君 これは私も現実にそういう問題を聞いているわけですが、全部が希望していると言われると、私も具体的な例をあげて話をしたい問題があるんですけれども、現実に一、二の代表した企業をとつて、そういうふうな希望だと言われると、私は非常に意見を異にするわけなんです。それは一部の業界の代表とか、そういう造船業の何人かの代表はそれは言われるかもしれませんが、けれども、そういう声だけを聞いて、沖繩の造船業全部を推しはかるといふ行き方はちよつとまづいんじゃないかと思つておる。そういう両面があるだらうと思つておる。そういう希望しているものもあるだらうし、あるいは、どこまでも自分たちだけで、経営技術なりいろいろな面をはかつてくれればわれわれ独立していけるんだという企業もあるわけですね。そういう点もやはり両面から考えていかなければならぬんじゃないかと、こう考えるんです。

○政府委員(田坂鏡一君) 基本的には沖繩の造船

業の振興でございますので、先生の仰せのように、これに加わらないものにつきましても同一な条件がなされるように今後配慮いたしたいと考えておるわけでございます。

○三木忠雄君　じゃ、最後に、運輸大臣に二、三まとめてお聞きしておきたいと思うんですけども、この法案を審議するにあたって一番問題は、私たちはやっぱり利子補給という問題が前々からも非常に議論されてきたと思うんですが、やはりこれだけの八分配当から一割に何とかしたいと、こういう造船界の非常な盛り上がりが出てきているところが、一割配当にすると、利子補給の返還規定の問題といろいろからんでくると、こういう問題で、いろいろ運輸省にも陳情が参ったり、いろいろ調整されているんじゃないかと思うんですけども、いつまでこの利子補給を続けていかれるお考えがあるのかどうか、この問題が一つ。それから、いま検査官の問題でいろいろ論議もしたんですけども、これは船舶だけではなく、自動車の車検にしても、いろいろ運輸省といろいろの許認可事務といろいろの非常な多いわけなんです。あるいは検査、特に手を抜いてはならないような問題が、人命に影響のあるような問題が数多くある。こういう問題、どんな企業が發展してくると同時に、そういう検査体制が非常に微弱であるとして考えていかれるのか、この点について伺いたいと思うんです。

○国務大臣(橋本登美三郎君)　利子補給制度をいつまで続けるかというお話ですが、これは新海運政策の中でも明らかにしておりますように、最近造船界もたいへん状態がよくなってきたおるわけでありまして、もう十年という間世界の第一位を占めてまいっておるわけでありまして、しかし、現在の世界情勢で見ますと、ことにイギリスあたりは非常に国家助成策というものを強くやっております。ただ、ヨーロッパ諸国は労働賃金等その他物価等の関係があつて、やっぱり割り

第十部　運輸委員会会議録第六号　昭和四十六年三月十六日【参議院】

高になつておるといふことから、外国の日本に対する船をつくる依頼が非常に多いというわけでありまして、しかし、これは国の金、一般の税金を現行のままでありますから、自立経営ができる状態が実現しますれば、もちろんこれはやめるべき性質のものだと思ひます。そこで、今回の新政策におきまして、順次減らしていく、あるいは開銀の融資率も多少下げていくとか、全体の増しの状態をだんだんに薄めていくということ、一ぺんにシヨッキングな打撃を与えないというやり方です。やめてまいりまして、四十九年度にはほとんど利子のなくなる状態にまでもつていきたい。その後において今後どうするかということ、国際造船界の情勢等にもらみ合わせていかなければならぬと思ひますので、四十九年度以降は一切やらないのだと、こゝから断定はできませんが、原則としては、これはひとつ自立経営ができるよう指導してまいりたいと、こう考えております。

ただ、配当と利子補給の関係ですが、大体現在の指導方針は八分を押しつけておるわけでありまして、おそろく船会社のほうとしては、もう少し見てもらいたいという意向が強いだろうと思ひます。一つは、御承知のように、いわゆる社債を買つても八分以上に回る、あるいは転換社債であれば一割以上に回る、こういう状態のときに八分を押しつけられるということになれば、なかなか増資というみずからの力を集中していくという方面に非常に力が足らぬ。こういう意味で、いわゆる造船界にそのような希望があると思ひます。いま直ちに運輸省としては配当の引き上げを認めるという考えを持っておりませんが、しかし造船会社はさうな考え方を持つの、いまの金利高といふ点から、そういう点から見ると、ある程度は同情せざるを得ない点もありません。しかし、国の金を使つておるのですから、できるだけこればがまんしてもらいたいと思つております。

それから第二の、検査官の問題ですが、先ほど船舶局長から御答弁申し上げましたように、急激

に船が増産されてまいります大勢に対して、はたして検査官が十分かと、こゝ言われましますと、完全無欠であるという答えは出てまいりませぬけれども、ただ、型式認定の問題その他いわゆる制度上の合理化を一方においてははかかっていく、できるだけ安全性とかあるいは適正な検査といふものからほど遠い問題、形式的な問題、こゝうものはなるべく近代化、合理化をしてまいらせまして、そうして必要な人員を、実際上の必要な船の安全性その他に、十分に構造上の方面に強く振り向ける、こういう制度を合せてまいりまして、そうしていま海事協会が考えておりますような六〇%アップを目ざしてやつていけば、まあまあ現在の難関を通り抜けるのはなかるかと、こゝは考

えておりますが、一方においては、問題は技術者の問題でありますから、技術者の養成という面もこれはおろそかにしてはいけないのであつて、いわゆる学校等にも十分ひとつこれら増員方をお願いして、そして補充人員といふものを十分に備えていきたいと、こう考えております。

先ほど沖繩のいわゆる造船界あるいは造船事業、港湾の修築といふまじょうか、そういうものの建設に関連して造船の話が出ましたが、私はやっぱり沖繩といふところが、将来考えますといふと、中国にも近い、あるいは韓国にも近い、台湾にも近いのでありますから、ある程度の船—あまり大型船はどうかと思ひますが、中級船の需要はものによつては出てくるのではないかと。ただ問題は、なるほど労働力が安いといひましても、単なる労働力じゃ造船には向かないのでありまして、ことに近代化されましたから、一方において造船関係の技術者の養成といふものをやはりあわせて考えてやる、こゝういふことがありませんと、ただいよいよゆる人夫が幾らおつたつて船がで

き上がるものじゃない。こゝういふ意味では、労働力が豊富だといふことは、内容的にもっと質的向上をはかつていかなくちやならぬ。こゝういふ意味

か、まあ技術養成所もしくは工業高等学校といひますか、造船に関する、こゝういふものをやっぱりこれは併用して、沖繩対策のほうで考えていくべきものであらうし、また、私どものほうからも注文したいと思ひます。

もう一つは、私は、ある意味においては修繕造船所といひまじょうか、修理造船所、こゝういふものも必要ではあると思ひますが、これもまた大型船になりましますと、たとえば東京、大阪等に参りました大きなタンカーをあそこまで持つていくといふことになりますれば、非常なロスになる。したがつて、やはりこの修繕造船所といふものは国内でも非常に少ないのでありまして、先ほど来から、いわゆる大型船の損傷の問題が起きておりました、これはもつと修理造船所が充実しておればこゝういふ問題はもつと時間的ロスを省いてできるわけですね。ところが、その修理造船所といふものが非常に数が少ない。それがために、ドックに入れるためには一週間もしくは十日も待たされる、こゝういふ点も一つの隘路になつておると思ひます。その意味において、いま横須賀のドックが、沖繩返還と同時に基地が返されるという話もありましますから、私としては、これは国有であれば、こゝういふことを考えていく必要があるのじゃないか。こゝういふぐあいに、破損の問題につきましても、これは検査体制、検点の問題もありませんけれども、ただ点検したところであつて始末をしなればどうにもならぬと。こゝういふ意味において、まあ船舶局長にも、海運局長にも話をしておるの

でありまします。ただ、現在のところは船をつくるというこゝうのほうは有利であるといふことと、修理造船所といふものは経営的に困難である。どこに困難なところがあるか検討しなければいけません。こゝういふこともあわせて、船の、大型船の安全性といふものを高めていかなければならない。ただ点検しつぱなしで、あと修理が十分でないといふことではいたしたかたがありませんので、それらを含めて総合的に対策を急速に樹立するよう

に、かような指示をいたしております。その一環として検査官の増員等も検討してまいりたいと、かように考えておるわけでありませう。

○金丸富夫君 先ほどの技術協力に関連してちよっとお伺いしたいと思いますのは、本案によって新たに海外造船業者に対して日本が特に計画造船による利子補給を認める、こういうことになりませうから、これはあまり外国に頼むというふうなことはないかもしれませんが、海外に進出し、おのわが国の造船業者ですね、これがあればこれに対してわが国の船主が造船を発注するということは可能だと思ふのです。ところで、発展途上国における関係は、先ほどお話しのように、技術協力だけではだめだ、まあ資金も要するというふうなことで、実際それは困難だろうと思ふのですが、そこで、発展途上国にわが国の産業の系列といひますか、そういうものが出ていっているところはどこでござい、その能力はどのくらいのものか、その点をおわかりになっておればちよっと参考のために伺わせていただきたいと思います。

○政府委員(田坂鏡一君) 現在顕著なものはブラジルに出ています。イシブラス、それからシンガポールに出ています。ジュロン造船所、それから顕著なものは台湾の造船所に対します。技術指導、こういうものがございます。あとインドに、技術者等に技術協力をやっております。

○金丸富夫君 技術協力は、その他オランダにもいっているのでしょうか。ですが、事業として、たとえばブラジルの石川島造船とか、それからシンガポールは……

○政府委員(田坂鏡一君) やはり石川島でございます。

○金丸富夫君 そういうものでありますというのと、それに日本が計画造船を頼むというふうなこと、あるいは労働力その他の関係で向こうでやっ

ていけば日本よりもあるいは安いかもしねというふうなことがちよっと想像されるわけなんです。これはそうすると、いまのところでは技術協力でないものはシンガポールそれからブラジル、

そういう程度でございますか。  
○政府委員(田坂鏡一君) その程度でございます。

○金丸富夫君 今度のは、この利子補給は、いまの計画造船以外にはやらないわけですね。  
○政府委員(鈴木理吉君) 利子補給というのは計画造船だけなんでございまして、自己資金はやりませぬのです。  
○委員長(鬼丸勝之君) 他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ぬか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり  
○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認めます。本日はこれにて散会いたします。  
午後三時十七分散会

三月十一日本委員会に左の案件を付託された。  
一、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案  
(予備審査のための付託は一月三十日)  
一、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は二月九日)

三月十二日本委員会に左の案件を付託された。  
一、病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願(第一三三二号)  
一、過疎地域における不採算路線のバス運行確保に関する請願(第一五四三号)

第一三三二号 昭和四十六年二月二十七日受理  
病院、学校等の環境を破壊する新幹線の路線変更に関する請願  
請願者 広島県安佐郡祇園町長東字谷一、  
九二一ノ九 多葉井栄子外百名  
紹介議員 藤田 進君  
この請願の趣旨は、第一五〇号と同じである。

第一五四三号 昭和四十六年三月三日受理  
過疎地域における不採算路線のバス運行確保に関する請願  
請願者 愛媛県松山市一番町四ノ四ノ二  
愛媛県議会議長 吉田忠雄  
紹介議員 堀本 宜実君

過疎地域における不採算路線のバス運行確保に対し、政府は積極的な財政措置を講ずるとともに、抜本的な対策を確立されたい。

理由  
本県においては、過疎現象の進行により、農山漁村等における生活機能の低下が目だっている現状にある。

当該地域における住民の生活機能の維持向上のためには、交通体系の確保整備が重要な課題であり、特に公共性の強いバス路線の確保は、住民生活の上からも欠くべからざるものである。