

ますので、このような規制は必要最小限にとどめたいというのが基本的な私どもの考え方でございますが、一方、計画造船等は政府の財政によって相当支えられておりまして、計画造船が円滑に有効に効率よく運用されるということは、私どももまた非常に期待するところでございますので、これらの計画造船に対する必要性がなお続くというようなことでございまして、本法を存続していきたい、またそのような事態が変りました場合にはまた特別にその事態に合わせて考えていきたいというところで臨時ということをお願いしておるわけでございます。

○小此木委員 そこで、昭和四十六年度の造船工事状況に関連しまして、新造船受注量が史上最高であった——これは昨年です。引き続き昭和四十六年度の受注量も前年度に続いて史上二位であった。その内容は残念ながら国内船の受注量が前年度のほぼ二倍であるのに、輸出船が半分に激減してしまった。まずその理由を説明してもらいたいと思うのです。

○田坂政府委員 四十六年度におきまして後半に輸出船の受注が非常に下降いたしました。これにつきましては、基本的には国際経済の停滞ということが基本であるかと思いますが、それにあわせまして通貨不安というようなものが相当程度影響をしたのではないかと私も思っております。

○小此木委員 そういう中で発注された船の契約がキャンセルされる、そういうものがふえつつあるということでありまして、実際その事実があるのかどうか。あるとすればその理由はどのようなことであるのか。また外国船の場合に、こういうことはあり得べからざるかであるかというのでありまして、外国船主が円の再切り上げというものを予測して一ドル二百八十円くらいを基本にして、なかなか商談の成立がないということですが、これは事実かどうか。またさらにこういふような全部を含めて不況を幸いにといいはおかしいのでありますけれども、不況を幸いに日本の造船界を外国の船主が買いたたくというよう

な傾向が生じつつあるということではあります、これも事実であるかどうか。以上について説明してもらいたい。

○田坂政府委員 まず、キャンセルの問題でございますが、この臨時船舶建造調整法で正式に許可した船舶、こういうもののキャンセルにつきましては、まだ実際はございませんが、まず先生の御質問は輸出船のキャンセルという問題であると思えますが、輸出船につきましても、私も私どもキャンセルの実例を聞いておりません。一方国内船につきましても臨時船舶建造調整法におきまして許可したもののキャンセルはキャンセルの実例はございませんが、船台の確保等の目的で従来から船主と造船所の間で口約束で先の約束をしておいたというようなものが、鉱石運搬船等を中心にしたという程度でキャンセルが行なわれておるということを聞いております。

それから、次にこれらの理由でございしますが、輸出船につきましても現在聞いておられないわけでございますが、国内船につきましても当面わが国の経済の停滞、特に鉄鋼の生産が予想よりも伸びないというようなことで、その予想された伸びに見合っていないという状況で、当面の必要性が考えられなくなつて、キャンセルといいますが、実質的な契約上のキャンセルではございませんが、口約束をいたしました船の取り消しをするというようないふことが起つたものと考えております。

次に、外国船主の買いたたきという問題でございますが、最近船舶の価格は従来から非常に低価格で押えられておりましたが、最近新造需要等が非常にふえまして、その傾向に従いまして大体コストに見合った、一般の商業ベースに沿った船舶にだんだん上がってきたわけでございますが、これは従来の船舶からいいますと相当に上がってきたというところで、やはり外国船主は相当、日本の造船業界が現在の当面の市況といいますが、造船業界の見通し、これらについてどういふふうに対処するかというところのサウンディングをやっておるといふような状況で、特に買いたたきをしてお

るといふような現状ではないと思ひます。

それから申しおくれましたが、確かに一ドル二百八十円程度の為替レートで商談を行なつておるのではないかとこのことでございしますが、私も私ども具体的には細部にわたつてさういふものについて調査をいたしておりますが、さういふ実例もあるけれども、大体いまのところはさう顕著な傾向はあらわれておらないというふうには判断いたしております。

○小此木委員 いま言ったキャンセルですが、口約束のキャンセルということですが、予約した分に對するキャンセルということではよろしゅうございしますか。

○田坂政府委員 計画造船の遂行にあたりまして、計画造船を有効に進めるために、三か年間の予約制度が一昨年来からしかれておりますので、これによる予約の取り消しが相当あるのではないかと考えております。

○小此木委員 いずれにしても、さういふ苦難の時期というものを造船業界がこれから迎えていく、これを感じながら進めるために運輸省がどういふ措置をとっていくのか、あるいは指導していくのか。同時に、業界のほうでもさういふ際に自主的に相談というようなことが行なわれるのかどうか、この点説明してもらいたいと思ひます。

○田坂政府委員 当面大型造船所は四十七年、四十八年、四十九年の相当部分まで、二か年半ぐらゐ受注を持っておられますので、特段の処置をやる必要性は現在の段階ではございませんが、将来先生の御心配のように船台があくというような事態が予想される場合には、私も私もいたしましては操業度を下げて工事の平準化をはかつていくというふうな、各企業にそれぞれ自主的にさういふことをやるような行政指導を行ないたいというふうなことを考えております。

○小此木委員 いまちょっと話のあったドル・ショック、実際問題としてこのドル・ショックによるところの為替差損というものが業界に数字的にどのくらい打撃を与えたのか。そして、当時

はたしか業界に対する措置として税制措置のみの救済措置が行なわれたと思うのでありますけれども、それではたして足りたのか、あるいは今後ともそれ以上のことをする必要があるのか。要するに、これが四十四年に提案されたときに、少なくとも今後五年間はさういふ好況状態が続くのだということを運輸省が言ったとすれば、それはかなりな根拠を踏まえてさういふことを言ったと思うのです。さういふことにもかわらず、さういふ不況材料が続出している。さういふ際に、造船に對する助成というものはさういふことぐらいいいいかどうか、そこあたりをちょっと説明してもらいたいと思ひます。

○田坂政府委員 為替差損でございますが、造船業界に輸出船の占めますシェアというのは、先ほどちょっと申し上げましたように、大体五〇%から六十%で、相当大きなものでございします。これらのものは大部分が延べ払いによつてなされておりますので、造船所では相当大きな外貨債権を持っております。四十六年、昨年八月二十七日現在で造船業界が持っております外貨債権は約三兆円でございますが、そのうち外貨建て債権、これが一兆六千億以上でございます。これらによりまして造船業界は約二千四百六十億近い差損をこうわたつたわけでございます。このうち債務もありましたので、合計いたしまして造船業界の損失は約二千四百億というふうなものと考えておりますが、これは、造船業界の従来実績から見ますと、大体四期にわたつて利益が飛んだというふうなことになる。造船業界はわが国の基幹産業でございますし、相当に幅広く影響がございします。これらの産業が不安定になるといふことはたいへんなことだということで、政府もいたしまして為替差損に対する対策を講じたわけでありまして、その対策といたしまして、先生のおっしゃいました税制の面と、それから金融措置の面と、両面ございします。

税制の面につきましては、税の特別処置といたしまして、税の計算上の処置といたしまして、為

○田坂政府委員　諸外国の造船助成であります
が、わが国にない特異なもの等の主要なものをあげ
ますと、国内市場保護あるいは直接建造補助であ
るいは造船業の再編及び転廃業に対する補助等が
なされております。そのおもなものを御説明いた
しますと、国内市場の保護につきましては、輸入
承認制度とか輸入関税とか、自国建造の国内船
に対する海運補助、そういうものがございます。
また直接建造補助といったしましては、造船所に対

○田坂政府委員　確かに超大型船等、相当に建造
需要の多いもの、そういうものにつきましてはま
だ円建てを遂行していきたいということでごさ
います。中には、なかなか円建ての契約がむずか
しくなってくる、そういう傾向も見えております
ただ私どもといたしましては、せっかくほとんど
一〇〇％を円建ての制度を確立いたしましたの

○鈴木(珊)政府委員　お答へ申し上げます。

御指摘のように、外航船舶建造六カ年計画では、そのものになっております経済社会発展計画、そのでの諸指標が変動が生ずるものと思われますが、そういった経済指標に基づきまして、四十四年度から五カ年間というのを策定したわけでございます。したがいまして、昨今のようなドル・ショックを機会に、こういった経済界が沈滞した。それから今後の輸出の伸びというものが、いままで期待したように伸びないのではないか、そういった面で、経済政策の軌道が修正されるといふような時期にきていると思います。したがいまして、そういうときに経済企画庁のはうで、この海運計画のものをなしております経済計画のはうの諸指標が手直しされれば、それに基づきましてできております造船計画のほうも当然修正する必要があります。あるのではないか、かように考えております。

○小此木委員　そうすると、私はいつも思うのでありますけれども、一、体計画造船とは何であるか、という問題になってくると思うのであります。基本的に基調が悪くなると政府が建造を許可しない。産業界は、いまおっしゃった、たとえ鉄鋼業界では、一九七五年のわが国の粗鋼生産を一億六千万トンと見込んだけれども、いろいろな不況材料などでもって、一億二千万トンくらいになってしまふんじゃないか。したがって所要の輸入原料材料も、二億八千七百万トンから二億一千五百万トンに、七千二百万トンも減ってしまふ。こんな状況では、とても長期的な積み荷保証をするということはできない。ところが、この積み荷保証と八年の償還というものが可能でなければ開銀のほうで融資しないということであろうと思うのであります。私は、そこに造船計画というものはそもそも何ぞやという問題が出てくると思うのでありますけれども、要するに私が言いたいのは、景気、不景気の波の作用によって造船計画というものがぐらぐら揺れてしまつて、はたしていいのかどうか。極端にいえば、四面海に囲まれた日本においては常に船が必要である。そうすれば、やはり計

画造船をやった以上は、それに基づいてそれを遂行していく。その船腹がだぶついた場合には、財政措置あるいは財政資金の応用でこれをさばっていくということがあつてしかるべきであると思ひますけれども、この点、いかがですか。

○鈴木(理)政府委員 その点につきましては、一時的な好、不況によりまして建造計画を変えていくということは、これは先ほど先生御指摘のように、そういうことになつてはならないと思ひます。やはり日本の国民経済から見まして必要な物資、原材料の手当て、これがある程度保つという事でやっておるわけでございますから、一時的な好、不況でそういったものを変えてはいけないと思ひます。ただ、今回の場合はかなりな、いわば経済政策の転換の時期にきておるやに感じます。特に、建造計画のものをなしております経済社会発展計画そのものが改定される、修正されるというような場合でございますので、今回については、そういったものが変われば、これを変える必要があるのではないかと、いふふうに考える次第でございます。本来的には好、不況によりまして変えるべきでない、変えてはならないと思ひます。

○小此木委員 この際は、業界に対する適切な行政措置を怠らない、ということを中心にかけていただきたいのであります。

そこで観点を變えまして、わが国の造船業の国際競争力という点でもって、従来の実績や建造技術やあるいは労働力の確保、その問題についてお聞きしたいことがあるのでありますけれども、まず世界の中で、日本の造船力のシェアが高いというところの一番大きな原因は何であるか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○田坂政府委員 日本の造船業は、先ほど来申し上げましたように、世界の造船量の大体五〇%を占めておる、非常に高いシェアになっております。これは三十一年以来、世界で、建造量におきまして第一位になりましてからずっと増勢を続けまして、今日五〇%を確保したわけでございますが、その最も大きな理由といたしましては、世界に先

がけまして超大型船に関する建造施設あるいは建造技術等の開発に業界あるいは官界、私どもも含めまして開発に当たつてきたわけでございますが、これがちょうど船舶の需要が実際にあらわれ、くる前に、十分に開発が間にあつたということであつて、先行投資あるいは先行開発、そういうものが成功をいたした、非常にそういうことによるものかと考えておりますが、基本的には、また日本の造船業がわが国に非常に適した企業であるということが基本ではないかと思ひます。適しておると申しますのは、四面海に囲まれて非常に適地が多い、あるいは豊富な労働力に恵まれ、またその労働力が非常に優秀である。あるいはまたわが国の従来からの造船に対する技術レベルが基本的に相当高かつたというふうなことによるものかと考えております。

○小此木委員 わが国が造船というものに地の利を得ていたり、あるいは労働力が確保できる条件に恵まれていたり、さらには船舶が安いとか、納期が確実だとかいろいろの理由があると思ひますけれども、そういうものを今後も維持できるかどうか。かりに維持できなくなるとすれば、十分そういうことでもって国際競争力というものに耐え抜けるかどうか、その点聞きたいと思ひます。

○田坂政府委員 国際競争力といふのは、まずコストの面それから船質の面あるいは先生の話しのように納期の点、そういうものが関連してくるかと存じますけれども、コストの面につきましては原材料が、造船業はいろいろな各界の生産物の集合産業でございますが、鉄鋼を含めまして関連産業等が非常に安定した供給力を持つておる。

次に、労働力につきましては、現在なお相当の労働力の確保ができる見通しでございますが、造船業の配置から申しますと、周辺都市に相当配置されております。都市におきまして労働力の確保という点につきましては、今後問題があらうかと思ひます。これらにつきましては、総合開発ということも含めまして、地方に分散配置していくと

いうことが必要かと考えます。これらのことが適正に行なわれれば、労働力の確保にもその問題がない。

次に、納期の点でございますが、納期の点につきましては、先ほど申し上げましたように、関連産業や現在開発いたしましたいろいろな合理化生産施設、そういうものを駆使いたしまして、まだなお十分な納期の確保ができていく。諸外国に比べて相当確実な納期を確保していく。

一方、船質の点でございますが、これはもちろん諸外国に負けるようなことは絶対ないといふふうに考えております。

○小此木委員 先ほどあなたからことばがありましたけれども、わが国の造船技術が国際的にも非常に高度なものであるとされておる反面、船舶局が四十六年度の技術導入件数というものを五十六件と集計したといわれていたわけでありましたけれども、その技術提携の対外支払料金というものは昭和四十五年度においては七十五億円のほつていて、件数においては四十三年度が三十三件、四十四年度が三十六件、四十五年度が四十件と次第次第に多くなつていくわけでございますけれども、こういう状態を見て、運輸省当局でさえ、日本の技術力が高い、高いと言われるけれども、その中身を分析してみると、大半が外国から技術を導入してあるんだ、これではほんとうの世界一といえないからもう自主開発によるところの技術のレベルアップを考えてもらいたい、ということをおっしゃるようでございますけれども、さつき言われたように、日本の造船技術が高いといわれるゆえんはどこにあるのか、また同時に日本の造船技術開発研究というものが現在進んでいるのかどうか、そこらをもひとつ説明してもらいたいと思ひます。

○田坂政府委員 日本の造船技術につきましては、私ども、まあ我田出水になるかもしれませんが、少なくとも世界の造船技術のレベルと遜色はないといふふうに考えておりますが、先生の仰せ

のように相当程度の技術導入、また近來におきまして相当程度の技術導入があつたり、また特許料の支払い、そういうものがございまして、造船業につきましては、先ほどちょっと申し上げましたが、非常に広範な製品、そういうものの集積産業、集合産業でございますが、これらの中には、やはり一部には外国の技術を、また外国の開発にかかわるものを利用したほうが性能がよろしい、あるいは有利だといふふうなものが残念ながらまだあることはいふまでもない。

それからまた特許料でございますが、これのおもなものは船舶の推進のために使われます主機関あるいは補助機関、そういうものが非常におもなものでございまして、これらにつきましては、本来諸外国の開発にかかわるものが多うござい

メインエンジンにつきましてもディーゼルエンジンあるいはタービンあるいはボイラー、補助機関につきましては発電機あるいは発電機の原動機といふようなもの、それらのものにつきまして、一部わが国独自の技術におきまして開発したものでございまして、大部分が外国の開発にかかわるものである。造船量が非常にふえてきて、それらのものの使用が非常にふえていく傾向から、外国に払う特許料も相当にふえてまいつたわけでござい

一方、今後の開発にどういふふうに対処しておるか、また現状はどういふふうな御質問でございますが、わが国の造船の技術開発の最も特徴といたしましては、官民、それぞれ民間企業が一致いたしましてオープンに共同研究をやっておるといふことございまして、官のほうにおきましては船舶技術研究所あるいは船舶局、民におきましては財団法人日本造船技術センターあるいは各企業の研究所、そういうものが共同いたしまして諸般の研究開発を進めておる。これを有効に活用運営していきたいといふふうに考えております。

○小此木委員 それに関連して、ラッシュ船であ

るとかコンテナ船であるとかあるいは原子力船であるとか、そういうものが建造が進められているわけでありすけれども、そういうものにもやはり技術料とか特許料とか、そういうものがあるとするば支払わなければならないと思ひますけれども、そういうものは船価に対して何%くらいであるのか、簡単に教えてください……。

○田坂政府委員 総体に、先ほど先生のお話のございました昨年度の特許料七十五億、これは総船価の一分未満、総生産量の一分未満と考えております。

個々のコンテナ船あるいは原子力船、ラッシュ船等でございますが、コンテナ船については特に特許料の支払いはないかと思ひます。それからラッシュ船も、これは特許料という意味になりすかどうか、これは米国の開発にかかわる設計でございますまして、特殊船でございますから、図面を買ってきたということで、図面料を支払っております。一方原子力船でございますが、原子力船につきましては相当部分、いろいろ外国の技術を取り入れておりますので、どの程度特許料を払っておるかという詳細な数字は持ち合わせございませんが、相当程度の特許料はこれにかかわるものとしてあるというふうに考えております。

○小此木委員 そうすると、当然技術導入の面で問題にされなければならないことが、たとえばLNG船というような問題でも問題になってくると思ひのでありますけれども、私の聞く範囲では、大手各社が五十一年度に第一船完成ということを目標に建造体制を固めているといわれているわけでありすけれども、わが国の産業の需要の高さあるいは技術革新のスピードアップの状態、そういうようなものを考えてまいりますと、そんなスローモーションぶりでは、はたして世界情勢というものの対応できるのか、さらにまた大手五社が五十一年度にそれなりに建造体制というものを固めているとすれば、具体的な助成措置と申しますか、これに対する助成措置というものを運輸省は進めているのかどうか。

またさらにいま申し上げたLNG船をつくるとすれば、その技術導入料といひますか、あるいは特許料、当然大きなものになってくると思ひますけれども、そういうものは船価に対して何%くらいのものであるか、説明してもらいたいと思ひます。

○田坂政府委員 LNG船につきましては、たゞいま先生仰せのとおり、大体五十一年度完成、あるいは早ければ五十年完成という目標で、わが国の大造船所は建造体制、技術開発というものを進めております。それで間に合うかというふうなお話でございますが、これは海運事情等もあらうと思ひますが、現状の研究開発の進行程度あるいは建造体制の進行程度、そういうものから考えますと、私どもはそのころに船舶を完成するというのがもつともよろしいステップかというふうに現在考えております。需要側の要請につきましてはいろいろございすますが、諸外国の船主等の配船等も現在相当あるように聞いております。わが国の船主の需要につきましては造船所はそれに対処しておるといふふうに私どもは聞いておりますので、需要にこたえられておるのではないかとこのように考えております。

一方、これの特許料等でございますが、大体船価の比率においてきめられる例が多かろうと思ひます。そこで、大体の比率船価に対する特許料といひまして、二%から二・五%程度の約束がなされておるようになり承知いたしております。

○小此木委員 コンテナ船にしてもラッシュ船にしてもあるいはLNG船にしても、そういう特殊な船が今後の造船界あるいは海運界というものをにぎやかにしてくると思ひます。それと同時に、一般の船も、技術的にもあるいはいろいろな面でますます近代化、能率化してくる。そうすると、一般の船もどんどんよくなっていくというふうなことになるまいかと、いままでは、十年前の船といふものが、老朽とは言われないまでも陳腐なものになってしまふ。いままでは十年前のものであったけれども、こういう状態になってくると三

年、五年でもって古くさいものになってしまうのではないかとこの憂慮も当然あらうかと思ひます。ございすますが、そういう場合の対策は従来どうやってきたのか、あるいは今後どうやっていくのか、ひとつ答弁願ひます。

○鈴木(珊)政府委員 老船船といひますか、つきましては、やはり能率が落ちますし安全の問題等もありすので、耐用年数が来る前に代替建造する。要するに船質改善をするというふうなことで、従来そういう面での指導をやっております。そのささえになりますのが、大きなものとしてはやはり計画造船制度を通じてそういう意味での船質改善をやっております。もちろん、今後ともそういう面でのいわゆる体質改善と船質改善という問題は進めていきたいというふうに考えております。

○小此木委員 不経済船対策ですか、そういうようなものはそういうことの対策として従来行なわれてきたのですか。

○鈴木(珊)政府委員 仰せのとおりでございます。要するにたけ労働集約といひますか、手数のかからない船をつくる。たとえば機関部でもそれはどの機関部員がいなくても済むようなモーターコントロールとかそういうふうな方式、そういうたけでできるだけ無人化に近いような——無人化といひますか、手数を省くような意味でのそういう技術的な性能を持った経済船をつくるというところが現在行なわれている次第でございます。

○小此木委員 技術の革新とともに船舶の大型化といふことも盛んに行なわれるわけでありすけれども、大型化といふことが運賃の合理性あるいは航行の安全性、そういうふうないろいろな要素を当然持たなければならぬと思ひますけれども、大型化といふものは一体どのくらいが限界であるのか、またどのくらいが理想的であるのか、ここらあたりを教えてくださいたいと思ひます。

○鈴木(珊)政府委員 大型化の問題、特にタンカーの問題がいま非常に大型化が進んでおりま

す。現在三十四、五万トンくらいまでできております。技術問題はあとで船舶局長が御説明すると思ひますけれども、運輸の面で申しますと、やはりこういうふうな大型化がどんどん進んできたといひますことは、それだけ経済効率が上がっているといふことではないかと思ひます。日本の場合、特に大量の石油を輸入しておりますから、できるだけ安く石油を運んでくるということが輸出業界、生産業界から要請されております。それにはやはり船舶大型化がその分だけ運賃が安くなるというところは、現在までの実績が示しております。したがって、もちろん通過するマラッカ海峡の喫水問題等もございすけれども、その場合もロンボク海峡を通る、そういう問題があろうかと思ひますが、やはり大型化したほうが経済的な面ではコスト面から運賃が安くなる。したがって、一般船舶への影響というものも大きいといふことではないかというふうに考えております。したがって、今後とも経済性追求という面から大型化して行くのではないかと、かように思ひます。

なお、タンカー以外の面につきましては、鉄鉱石が限度だと思ひますけれども、これはあまり大型化しても、今度はそれを持ってくるに精錬する施設等、そういう面での限界がございす。現在のところではそれほど大きくならないのではないかと申しております。タンカーにつきましては今後さらに大きなものになるのではないかとこのように存じておる次第でございます。

○田坂政府委員 造船技術あるいは建造技術、そういう面からの大型化の限度につきまして、現在造船業界が持つておりますあるいは整備を進めております造船施設から申しますと、能率的につくるといふ観点からは現在の能力では、大体デッドウェイトで五十万トンくらいがちょうど限度のところかと思ひます。また物理的に、それではいま進めている設備でどのくらいまでできるかということになりますと、タンカーにおきまして大体百万トンくらいまでのタンカーは建造できるという設備は物理的には持つておりますが、これで百万

それからたとえいま発言力に關しまして先生の御指摘のように、日本が造船なり海運の面で何か非常に横暴だというような風潮があるかというお尋ねでございますけれども、海運に関する限り先進十三カ国が——これはアメリカは入っておりませんけれども、欧州の十二カ国と日本、十三カ国が集まっておりますCSGというグループがございます。日本はその一員になっておりまして、その中で特に日本が態度が悪いとか横暴だとかというような非難はございません。先進国の中で非常に協調してやっていくという精神でやっております。したがって、特に発展途上国に対しましての商船隊の育成につきましては、日本といたしましては、二、三の主要な発展途上国と協力して、

しましむるをうけた。總て今後とも東洋に協力していくという姿勢でいくべきではないかというふうに考えておる次第でございます。

○小此木委員　最後にひとつ政務次官にお答え願いたいのですけれども、先ほどの問題を繰り返すわけでありますけれども、要するに日本の造船、海運界というものが戦後の日本経済の成長の中でこれだけ大きな発展をしたということは非常にりっぱだと思つております。このように発展し

てきたと自體が日本經濟の成長に大いに役立
たといえますすれば、なおさらこれは偉大なこと
だと思ふのでありますけれども、そういうことが
あるときは外貨の節約に役立った、具体的にはそ
ういうような原材料を輸入しなけねばならない日
本産業の宿命と申しますか、そういう宿命に協力
するために、あるときには運賃を安く押えられた。
逆にいえば、黒字基調の財政經濟というもので
どのくらいの運賃が妥当であるかといふもので
不当なものがあるはいはれたかも知れない。
そういういろいろなことがあつたでしようけれど
も、そうだとすれば、これはやはり日本の造船業、
海運界というものは今後とも一緒になつて日本經濟

の牽引力となつてもならなければならぬと私は考へるのです。そうしてくると、先ほどの計画造船といふものは日本経済の偶発的な屈折と申しますか、偶発的でもないでしょうけれども、そういう

う屈折によっていろいろと手直しされるといふことが私は本質的におかしいと思ふのです。そういうことで運輸省はもつと独自の確固とした計画といふか、あるいはそういうような場合の助成措置とかそういうものを今後き然として持つべきである、遂行すべきであると思ふのでありますが、この点の考え方を政務次官から最後に聞かしていただきたいと思ふのです。

○佐藤(幸)政府委員 私も御指摘と同様な考えを持つておるものですが、造船と海運とに分類して考えてみますと、海運については先ほど来質疑応答の中にございましたように、四十四年度以降六十年に二千八百万総トンを建造することを骨子とした改訂新海運政策に基づいて今日に至っているわけでございます。しかしながら先ほどのお話もございましたように、最近のドル・ショック、為替差損その他により、必ずしも現状は満足はいく現状じゃございません。経済企画庁は新しい視野に立つて経済計画を現在手直しの作業中でございます。したがって、海運政策については経済企画庁ともよく相談いたしながら、長期的展望に立つた海運政策というものを固全体として考えてまいりたい、かように考えております。

また造船については、これも海運と大体同様のことがいえるかと思いますが、御承知のとおりわが国の基幹産業の代表的なものでございます。しかしながら現在の日本の経済界の状況、特に海運の不況等によって、必ずしも直面している現状は樂觀を許さない状態でございます。世界の需要の約五〇%を占める指導的な立場にあるわが国の造船工業でございます。したがって、日本の立場というものが世界の造船界をリードしていくといつても私は過言でないと思ひます。そういう現状を踏まえて、今後国際協調の上に立つていかに日本の造船政策を推進していくかということは、御指摘のように私は、きわめて大切な問題ではなからうかと考えております。

運輸行政全般を見たとき、いろいろ御指摘される部局もございしますが、海運三局というのは比較

的今日では安定した行政である、私は運輸行政の中ではそういう評価がされているものと判断いたします。したがって、目先のことにこだわらずに、将来の長期的展望に立つて、日本の世界の海運界に占める造船工業並びに海運行政を今後とも維持していく方向で、事務当局を奮励し、私ども一緒になつて検討してまいりたい、かように考えております。

○小此木委員 どうもありがとうございます。

○小峯委員長 次に、陸運、航空及び日本国有鉄道の経営に関する件について調査を進めます。

この際、日航機の東京国際空港滑走路上における事故及び新幹線における車両破損事故等について、政府当局から説明を求めます。佐藤運輸政務次官。

○佐藤(幸)政府委員 最初に、日本航空所屬DC8-61型の事故について申し上げます。

概要から申し上げます。お手元に資料は配付してありますから、そのお手元の資料をごらんいただきたいと思ひます。

日本航空所屬DC8-61型JA804六機は、同社の定期航空三六九便(東京・福岡間)として、昭和四十七年五月十五日十七時二十五分、管制塔からランブアウトの承認を得ました。同機は、十七時三十三分ごろ、滑走路三三Rによる離陸を承認され、十七時三十五分ごろ、離陸のためRWY三三側(C滑走路)から滑走を開始しましたが、滑走後二千フィート(約六百メートル)付近から滑走路を逸脱して、約千フィート(約三百メートル)逸脱した後、同機は再び滑走路上に乗り上げ、滑走路に対してはほぼ直角の状態に墜落いたしました。

同機は、エンジンに火災を見たので、直ちに消火しましたが、機体は大破されました。

同機には、旅客二百三十四名及び幼児九名、機長以下九名の乗組員が乗っていたが、旅客十五名及び乗組員一名が軽傷を負いました。

次に、調査状況を御報告いたします。

本事故については、本省及び東京空港事務所において、十五日の二十三時三十分から十六日の一時までの間に乗務員から事情聴取、及び十六日の四時三十分から六時三十分までの間に滑走路及び芝生地帯におけるタイヤ痕跡の調査を行ない、なお、現在次の事項について調査中であります。

乗務員からの事情聴取、フライット・データ・レコーダー及びコックピット・ボイス・レコーダーの解析、機体及び発動機関係の技術調査、以上、鋭意積極的に原因究明に当たっております。

次に、新幹線における車両破損事故について御報告申し上げます。

五月十七日十七時四十三分、新幹線静岡―三島間において、時速二百キロで運転中の上り「ひかり」六八A電車が停車状態となり、緊急ブレーキが作用して急停車いたしました。直ちに運転士は、CTCに無線連絡するとともに、車両状態を調査したところ、八個のパンタグラフが全部破損または脱落していたほか、地上設備も約一・四キロにわたり吊架線の断線、碍子の破損、鉄柱の湾曲等の被害が発生していることが判明いたしました。

このため、十八時、対策本部を設け、復旧に当たりました結果、下り線は二十二時、上り線は二十二時十八分に送電を開始し、故障電車は、三島基地より救援を迎え、二十三時五十八分三島駅に収容した後再び現場復旧に努め、十八日二時二十五分開通いたしました。

この事故により、上下二十六本の列車が運休しましたほか、多数の列車に大幅な遅延を生じました。なお、この間静岡―三島間で折り返し運転をし、不通区間は在来線で輸送いたしました。この事故による旅客への影響は、約五万人に及びましたが、この間臨時列車の運転、給食その他について努力いたしました。

国鉄においては、この事故を重大視し、十八日、本社に山口常務理事を長とする架線・パンタグラフ事故対策委員会を設置して、徹底的に原因の究明に当たることとしております。

去る三月末の經武線の事故にかんがみ、安全総点検を命じ、約一カ月間にわたり、各般の点検を実施したにもかかわらず、この種事故が発生しましたことはまことに遺憾であります。今後は、原因の究明を待つてこの種事故の再発防止に万全を期するよう指導いたす所存であります。

なお、十八日も当該事故の影響により、合計三十一本の列車運休を行ないましたが、ダイヤは十五時ごろはほぼ正常に戻りました。

以上、御報告いたします。

次に、帝都高速度交通東西線の車両故障による人身障害事故について御報告申し上げます。

五月十八日、十八時三十八分東西線行徳―浦安間において、国鉄乗り入れ車両の故障による人身障害事故が発生し、乗客に重傷者一名、軽傷者一名を出しましたことは、まことに遺憾に存じます。

この事故の原因は、この車両の床下に設けられた主電動機たわみ接手の側板が破損し、この破片が乗客に当たったものでありますが、なお、事故原因の詳細につきましては、鋭意調査をいたしております。

また、負傷された方には、医療、お見舞いについて誠意をもって当たるよう指導しております。

以上、事故報告を申し上げますが、特に東西線のごとき事故は、いまだ一度も経験されない事故でございます。三件については原因の究明に鋭意努力中でございますが、早期に原因を究明し、再び事故の発生しないよう、輸送機関としての国民の負担にこたえるよう、行政指導並びに努力をする所存でございます。

○小峯委員長 これにて説明は終わりました。次回は、来たる二十三日午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開くこととし、本日はこれにて散会いたします。

昭和四十七年五月二十五日印刷

昭和四十七年五月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W