

(第一類 第六十号)

第六十八回国会 院 運 輸 委 員 会

議 錄 第二十一号

昭和四十七年五月十九日(金曜日)

午前十時三十六分開議

出席委員

委員長 小峯 柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 細田 吉藏君

理事 箕輪 登君

理事 内藤 良平君

理事 田中 昭二君

理事 河村 勝君

理事 石井 一君

理事 小此木彦三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 關谷 勝利君

理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君

理事 内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸省海運局長 鈴木 琢吉君

運輸省船舶局長 田坂 銳一君

運輸省鉄道監督 局長 山口 真弘君

運輸省鉄道監督 局長 中村 大造君

運輸省鉄道監督 局長 長浜 正雄君

運輸委員会調査室長 鎌瀬 正巳君

委員外の出席者

日本国有鉄道常務理事

内閣提出第九八号

陸運及び日本国有鉄道の經營に関する問題等)

線における車両破損事故に関する問題等)

本日の会議に付した案件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

状況でございます。

非常に船台の多くそうがございましたけれども、

国內船の建造に支障を来たしたということはございません。

円滑に国内船が建造されておるような状況でございます。

たいまの先生の世界的な規模で共同してやつてはどうかという御意見でございますが、その点

非常にいいと思います。

ただし、我が國最大の三十七万トンあるいは四

千五百トンといふ

りました。

私どもいたしましては事前に学識経験者からな

る五十万トンタンカー技術検討会を行ないまし

て、これの安全確保あるいは航路の適合性という

ものを検討いたしまして、造船所にそれらに対す

る処置を指示し、すでに三十七万トンは昨年無事

に建造され、また現在非常に良好な航海結果を得

るようになります。また四十七万ト

ンは現在建造に取りかかっておりますが、順調に

進行いたしております。

次に、船腹調整機能でございますが、日本—豪

州間のコンテナ船の建造許可にあたりましてわが

国に豪州向けのコンテナ船の発注がございました

が、これにおきまして本航路に

テナ船隊の配船計画に照らし、その調整を待つて

許可をいたしました。現在豪州航路のコンテナ船

は非常に円滑に進んでおるというような状況であ

ります。

具体的には国内船台調整機能につきましては、

国内船に対する、まして最近輸出船の建造需要が

たいへんふえまして、五〇%から六〇%は輸出船

が船台を占めるという状態であります。これらの

建造許可にあたりまして、国内船の建造用の船台

の確保ということがなされておるかどうかといふ

ことを十分チェックして輸出船の許可に当たつて

おりますが、これらにおきましてだいままで、

非常に船台の多くそうがございましたけれども、

国內船の建造に支障を来たしたということはござ

いません。

円滑に国内船が建造されておるよう

な状況でございます。

次に、船質確保並びに航路の適合性の判定、適

合性に対する機能でござりますが、これにつきま

しては具体的な例といたしまして最も顕著なもの

は、一昨年来大型船の建造が非常に増大いたしま

して、特にわが国最大の三十七万トンあるいは四

千五百トンといふ

りました。

ただいまの先生の世界的な規模で共同してやつ

てはどうかといふ御意見でござりますが、その点

非常にいいと思います。

たとえば、こういう船腹が過剰のときで

も船台をふやそうということがございましてなか

なか実行は困難ではないかと存じます。現在まで

過去におきまして、そういう世界的な規模で共同

していこうという例はあまりございませんで、大

体各国とも係船なり配船なりそれぞの業界で自

由にやつておるということで、好、不況に応じて

おるというような現状でございます。ただ問題は、

定期航路につきましては、限られた数の船主が參

加しておりますので、同団中のワク内で船腹を

不況のときは調整するというようなことは現在

までやつておりますし、船腹過剰の混乱を解消す

るというような同盟自身の内部統制といふような

ことは定期同団航路では実現しております。

なおこれは臨調法に関係がござりますが、日本

の近海区域でござりますと、たとえば東南アジア

まで入りますが、幸いといいますか日本船が近

海、東南アジアまで向かうことが圧倒的に多くご

ざいます。したがいまして、臨調法によりまして

許可をいたしました。現在豪州航路のコンテナ船

は非常に円滑に進んでおるというような状況であ

ります。

○小此木委員 その三番目の船腹需給のための調

整ということに関連しまして、これはもっと別な

広い意味でもつて――こういうことはわが国一国

だけが調整をしようと思つても、必ずしも全面的

にできるものではない。やはり世界各国が共同し

てこれを行なうべきであると思うのですが、これ

れども、ここらあたりでわが国がそれを率先して

各國に呼びかける、そういうような意思があるか

どうか、ちょっとお聞きしたい。

○鈴木(珊)政府委員 お答え申上げます。

ただいまの先生の世界的な規模で共同してやつ

てはどうかといふ御意見でござりますが、その点

非常にいいと思います。

たとえば、こういう船腹が過剰のときで

も船台をふやそうということがございましてなか

なか実行は困難ではないかと存じます。現在まで

過去におきまして、そういう世界的な規模で共同

していこうという例はあまりございませんで、大

体各国とも係船なり配船なりそれぞの業界で自

由にやつておるということで、好、不況に応じて

おるというような現状でございます。ただ問題は、

定期航路につきましては、限られた数の船主が參

加しておりますので、同団中のワク内で船腹を

不況のときは調整するというようなことは現在

までやつておりますし、船腹過剰の混乱を解消す

るというような同盟自身の内部統制といふような

ことは定期同団航路では実現しております。

○田坂政府委員 本法律に規定しております一般

許可制度、こういうことは本来からいいますと、

民間企業の企業活動を制約するということになり

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す間は本法を存続していくたい、またそのような事態が変わ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ただきたいことで臨時ということでお願ひしておるわけでござります。

な傾向が生じつつあるということになりますが、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りますが、この臨時船舶建造調整法で正式に許可した船舶、こういふもののキャンセルにつきましては、まだ実例はございませんが、ます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いますが、輸出船につきましては、いま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

○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。引き続いて昭和四十六年度の受注量も前年度に統じ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はば二倍であるのに、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。

それから、次にこれらの理由でござりますか
輸出船につきましては現在聞いておらないわけで
ございますが、国内船につきましては当面わが国
の運送の事情、寺内失脚の三五郎を思つて申され

○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ふのは、先ほどちよ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ます。これらのものは大部分が延べ払いによっ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

○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、そういうものがあつてあるということありますけれども、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ういうことであるのか。また外国船の場合に、こういうことはあり得べからざることであると思うのでありますけれども、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二百八十八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。またさらにこういうような全部を含めて不況を幸いにといつてはおかしいのですけれども、不況を幸いに日本造船界を外国の船主が買いたくというよう

ような実例が起つたものと考えております。次に、外国船主の買いたきという問題でござりますが、最近船の価格は従来から非常に低船価で押さ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つた、一般的の商業ベースに沿つた船価にだんだん上がつてきましたが、これは従来の船価からいいますと相当に上がつてしまふことで、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か、造船業界の見通し、これらについてどうふうに対処するかということのサウンドディングをやつております。というような状況で、特に買いたきをしてお

それから、次にこれらの理由でござりますか
輸出船につきましては現在聞いておらないわけで
ございますが、国内船につきましては当面わが國
の経済の停滞、特に鉄鋼の生産が予想よりも伸びて
ないというようなことで、その予想された伸びに
見合つて用意した鉱石運搬船等が当面必要性が考
えられなくなつて、キャンセルといいますか、実質的な
質的な契約上のキャンセルではございませんが、
日約束をいたしました船の取り消しをするところ

○小此木委員　いずれにしても、そういう苦難の時期といふものを造船業界がこれから迎えていく、これを食いつながせるために運輸省がどういう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、業界のほうでもこういう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います。

○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、二ヵ年半ぐら
い受注を持っておりますので、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ふような事態
が予想される場合には、私どもいたしましては
操業度を下げて工事の平準化をはかっていくとい
うような、各企業にそれぞれ自主的にそういうこ
とをやるような行政指導を行ないたいというふう
に考えております。

○小此木委員　いまちょっと話のあつたドル・
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
にどのくらいの打撃を与えたのか。そして、当時

ありましたので、全くいたしまして造船業界の復興は約二千四百億円というふうなものかと考えておりますが、これは、造船業界の從来の実績から見ますと、大体四期にわたって利益が飛んだといふうことになります。造船業界はわが国の基幹産業でございまして、相當に幅広く影響がござりますので、これらの産業が不安定になると、いことはたいへんなことだということと、政府といたしましても為替差損に対する対策を講じたわけですから、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、両面ございます。

るというような現状ではな、と思、ます

9
6

三

るというような現状ではないと思います。
それから申しあげましたが、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
のではないかということをございますが、私ども
具体的に細部にわたつてそういうものについて
確立といたしてござりますが、どうぞ見附つて
お聞かせください。

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ないのか。要するに、これが四十四年に提案されたときに、少なくともそのままであるべきだと思ふ。

弊差損を早期に繰り上げて算入いたしまして、欠損を生じた場合は、その後十年間、益金から順次これを控除していくということで、税の支払いを後期に延ばすというふうな処置をいたしたわけでございます。

一方、金融処置いたしましては、外貨建て債権にかかわります輸銀の返済金につきまして、差損相当分につきまして約定金利で六年から十年間返済を猶予するという処置をいたしたわけでござります。

たものにつきましては、輸銀と市中銀行の協調融資を行なつておりますが、輸銀の融資を拡大するという処置をとりました。これらによりまして造船所の差損の相当部分がカバーされるというところになりますが、造船所が期待しております一〇〇%のカバーにはなりません。ただ一方、現在の財政事情から可能な最大限度のことを私どもはやれたというふうな考え方を持っておりまして、これ以上のことは造船業界の今後の企業努力によつてこれをカバーしていただきたい、そういうふうに考えておりますし、また何とか努力すればカバーできるのじゃないかといふふうに考えております。

○小此木委員 ついでに聞いておきたいのですけれども、そういうことを含めて、わが国の造船業に対する対抗するために外國ではどういうような救済措置を申しますか、助成措置を行なつているか、これを聞かしてもらいたいと思います。

○田坂政府委員 諸外国の造船助成でありますのが、わが国にない特異なもの等の主要なものをおげますと、国内市場保護あるいは直接建造補助等あるいは造船業の再編及び転売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したと、国内市場の保護につきましては、輸銀と承認制度とか輸入関税だとか、自國建造の國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

しまして、建造船価または建造コストの何%かを補助金として交付するというようなことがござります。一方再編 転売業に対する補助といたしましては、そのような事態に対しましてそれを補助金の交付あるいは融資制度、そういうものが行なわれております。

○小此木委員 いま通産省が中心になって検討中といわれるところの為替損失保険制度ですが、それに対して運輸省側はどういう考え方を持っているのか。またさらに業界側はこれに対してどういう反応を示しているのか。あるいはまた、諸外国にこのような制度が現実に行なわれているのか、これを説明してもらいたいと思います。

○田坂政府委員 為替差損保険制度の創設につきましては、現在通産省がこの制度創設の検討をいたしておりますわけございます。私どもいたしましては、この制度は将来の為替不安を解消する方策といたしまして有効なものと考えております。具体的には任意保険制度にするかあるいは強制保険制度にするかとか、補てん率をどういうふうにするかとか、また料率をどういうふうにするかとか、細部にわたってはまだ十分に問題点が詰められておらない現状でございます。一方造船業界におきましても、私どもと同じような考え方から、この制度の創設について強い希望を持っております。諸外国におきましては、西独並びにフランスにこの制度がございます。

○小此木委員 業界が運輸省と同じように待望しているということですけれども、大手の業界のほうでは、そういう制度よりもむしろ円建とということをつかりしたものにしたほうがいいということなんですが、そこらあたりはどうなんですか。

○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を遂行していきたいということでございますが、中には、なかなか円建ての契約がむずかしくなつてくる、そういう傾向も見ええております。ただ私どもいたしましては、せっかくはとんどん〇〇%を円建ての制度を確立いたしましたの

で、その制度と申しますか、慣行を今後とも推進していきたいというふうに考えております。大手の造船所も確かにそういうふうに考えております。

○小此本委員　そこでお聞きしたいのです
が、現行の新造計画というものを運輸省は修正する考え方があるのかどうか。現行の造船計画と、いろいろのは、日本経済が好況で海運マーケットも大へんよかつた。そういうときに作成されたわけですね、経済成長率も年平均一〇・六%ですか、海上荷動きが大幅に拡大することを前提にして立てられたというわけでありますけれども、いまいろいろ申し上げましたドル・ショックあるいは円の切り上げ、それによるところの産業界の大打撃でもって船腹の需給バランスが大幅に狂ってしまった。二十九次船では鉄鋼業界が専用船の積み荷保証を積極的にすることを控えあるいは中止する。さらに石油の業界もタンカーの用船計画を縮少する、こういう際に、建造の達成というものはできることであるか、またできないとすれば、これをどういうふうに手直しするのであるか、そこを説明してもらいたいと思います。

○小此木委員 いまの見込みでは、具体的にどのくらいの手直しとすることが行なわれるのですか。
○鈴木(瑞)政府委員 まだ企画庁のほうの作業が詰まつておりませんので、その点、はつきりしておりませんけれども、たとえば鉄鋼業界あるいは石油業界のほうにおきまして、それぞれの見通しを立てております。たとえば鉄鋼関係で申しますと、大体五十年を目標としておりました粗鋼生産ですね、それを割ないし、割五分くらい減産する。石油もそれに伴なしまして、それほど需要は伸びないのではないか。やはり一割くらいの減をいま見込んでおるようございます。そういった各業界での見通し等も根拠といたしまして、経済企画庁のほうではさらに数字を詰めていくだらうと思います。したがつて、現在のところはまだはつきりした数字はつかんでおりません。

造船船をやった以上は、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い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(班)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、と思います。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、これをある程度保つということをやつておるわけでござりますから、一時的な好、不況でそういうものを変えてはいけない、と思います。

建造計画のもとを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りますので、今回については、そちらもとが変われば、これを変える必要があるのではないか、というふうに考へる次第でござります。本来的には好、不況によりまして変えるべきでない、變えてはならない、と思います。

○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、ということを心がけていただきたいのであります。

そこで観点を変えまして、わが国の造船業の国際競争力という点でもつて、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りますけれども、まず世界の中、日本の造船力のシェアが高いといふことの一一番大きな原因は何であるか、その点をお伺いしたいと思います。

○田坂政府委員 日本の造船業は、先ほど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つております。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ったしましては、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たわけでござりますが、これがちょうど船舶の需要が実際にあらわれて、くる前に、十分に開発が間にあつたということです、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ふことが基本ではないかと思います。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従来からの造船に対する技術レベルが基本的に相当地高かつたというようなことによるものかと考えております。

○小此木委員 わが国が造船といふものに地の利を得ておれば、あるいは労働力が確保できる条件に恵まれている、さらには船価が安いとか、納期が確実だといろいろな理由があると思いますけれども、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ふものに耐え抜けるのかどうか、その點聞きたいと思います。

○田坂政府委員 國際競争力といいますのは、まずコストの面それから船質の面あるいは先生のお話のようにな納期の点、そういうものが関連していく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りますが、鐵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。都市におきます労働力の確保ということにつきましては、今後問題があろうかと思います。これらにつきましては、総合開発といふことも含めまして、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。これらのことが正に行なわれれば、労働力の確保にもそう問題がない。

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の合理化生産施設、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るいく。諸外国に比べて相当確実な納期を確保しておける。

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にない、というふうに考えております。

○小此木委員 先ほどもあなたのことばがありましたが、われが國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五六六件と集計したといわれているわけでありますけれども、その技術提携の对外支払い料金というのも昭和四十五年度においては七十五億円にのぼっている。件数において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っているわけでござりますけれども、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おるんだ、これではほんとうの世界一といえないのである。しかし開発によるところの技術のレベルアップを考えもらいたい、ということを言つておる。そういうふうに、日本造船技術が世界でも同感なんですね。しかもなお、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ふものが現在進んでいるのかどうか、そこをひとつ説明してもらいたいと思います。

○田坂政府委員 日本の造船技術につきましては、私ども、まあ我田引水になるかもしませんが、少なくとも世界の造船技術のレベルと遜色はない、というふうに考へておますが、先生の仰せ

のようすに相当程度の技術導入、また近來におきましても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ります。

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、そういうものの開発にかか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うふうなものが残念ながらまだあることはいなめません。

それからまた特許料でございますが、これのおも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すござりますが、これらにつきましては、本邦から開発にかかるものが多うございまして、来諸外国の開発にかかるものが多うございます。

メー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、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、一部わが國独自の技術におきまして開発したものございますが、大部分が外国の開発にかかるものである。造船量が非常にふえまして、それらのもののが非常にふえるという傾向から、外國に払う特許料も相当にふえてまいつたわけでございます。

一方、今後の開発にどういうふうに対処しておるか、また現状はどうかというような御質問でござりますが、わが國の造船の技術開発の最も特徴といつたしますところは、官民、それぞれ民間企業が一致いたしましてオーブンに共同研究をやつておる、ということでおきまして、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團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ただきたい、というふうに考えておりま

○小此木委員 それに関連して、ラッシャー船であ

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ありますけれども、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れば支払わなければならないと思いませんけれども、そういうものは船価に対して何%くらいであるのか。簡単でけつこうですか……。

○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%未満、総生産量の一%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、ラッシャー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います。それからラッシャー船も、これは特許料という意味になりますかどうか、これは米国の開発にかかる設計でございまして、特殊船でございますから、国面を買ってきましたといふことで、国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ります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るものと見ておられます。

○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う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指し建造体制を固めているといわれているわけあります。我が国の産業の需要度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、はたして世界情勢というものに対応できるのか、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いますか、あるいは特許料、当然大きなものになってくると思うのですけれども、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います。

○田坂政府委員 LNG 船につきましては、ただいま先生仰せのとおり、大体五十一年完成、あるいは早ければ五十年完成という目標で、わが国の大手造船所は建造体制、技術開発というものを進めています。それで間に合うかというふうなお話をございますが、これは海運事情等もあるうと思いますが、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ますが、諸外国の船主等の配船等も現在相当あるよう聞いております。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りますとい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いうふ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たしまして、二%から二・五%程度の約束がなされておるよう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ャー船にしてもあるいは LNG 船にしても、そういう特殊船といふことも盛んに行なわれるわけありますけれども、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、そういういろいろな要素を一般の船も、技術的にもあるいはいろんな面でます近代化、能率化していく。それと同時に、一般的の船も、技術的にもあるいはいろんな面でます近代化、能率化していく。そうすると、一般の船もどんどんよくなってくるというようなことになつてしまりますと、いままで、十年前の船といふものが、老朽とは言わないまでも陳腐なものになつてしまふ。いままでは十年前のものであつたけれども、こういう状態になつてくると三

年、五年でもつて古くさいものになつてしまふのではないかという憂慮も当然あるうかと思うのですが、そういう場合の対策は從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、ひとつ答弁願います。

○鈴木(珊)政府委員 老齢船といいますか、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ますので、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ようなことで、従来そういった面での指導をやっています。そのさせえになりますのが、大きなものとしてはやはり計画造船制度を通じましてそういう意図であります。もちろん通過するマラッカ海峡の船質改善をやっています。もちろん、今後ともそういった面で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して、要するになるだけ労働集約といいますか、手数のかからない船をつくっていく。たとえば機関部でもそれはどの機関部員がいなくとも済むようなりモートコントロールとかそういうような方式、そういうたできるだけ無人化に近いような——無人化といいますか、手数を省くような意味でのそういう技術的な性能を持つた経済船をつくっていくということが現在行なわれている次第でござります。

○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ありますけれども、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、そういういろいろな要素を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、ここあたりを教えてもらいたいと思います。

○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あります。技術問題はあとで船舶局長が御説明するところに大量の石油を輸入しておられますから、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ことは、現在までの実績が示しております。したがいまして、もちろん通過するマラッカ海峡の喫水問題等もござりますけれども、その場合もロンボク海峡を通る、そういうた問題があらうかと思いますが、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、一般物価への影響というのも大きい、ということではないかといふうに考えております。したがいまして、今後も経済性追求という面から大型化をしてくるのではないか、かように思います。したがって、タンカー以外の面につきましては、鉄鉱石が限度だと思いますけれども、これはあまり大型化しても、今度はそれを持つて精錬する施設等、そういうた面での限界がございます。現在のところではそれはほど大きくならないのではないかと思つております。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いふうに存しておる次第でござります。

○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界につきまして、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う観点からは現在の能力では、大体デッドウエートで五十万トンくらいがちょうど限界のところかと思います。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吨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っておりますが、これで百萬

トンのタンカーを建造するということになりますと、またさらに建造能率とかあるいは他の面で整備をしなければならないということがあらうかと存じます。一方、造船技術、設計あるいは安全、そういう問題から申しまして、今後のタンカーの大型化に対処するために現在運輸技術審議会に百万トンタンカーの開発上の諸問題点をいたしまして、港湾施設あるいは造船施設を含めてどういう問題点があり、どういう解決をしなければならないかということをお尋ねいたしまして、現在審議が続いている段階でございます。特に私どもは、安全の面に重点を置いた審議をお願いしておるというのが現状でございます。

○小此木委員 次に、関連する問題でありますけれども、海運界の中の南北問題として、海運の世界でも発展途上国パワーというものが火をふいています。サンチャゴで開催されたUNCTADですか、国連貿易開発会議、それにおいても先進国側がたじたじになつたといわれるわけでありますけれども、日本政府はこの会議にどのくらいの構成規模で出席したのか説明してもらいたいと思いま

す。

○鈴木(瑞)政府委員 UNCTAD会議には海運問題以外に通貨問題等たくさんございまして、私のほうに関する限りは海運問題でございますので、海運の代表としたしましてはもちろん運輸省のはかに、たとえば関係の荷主業界、それを代表する通産省の方も加わっております。運輸省に関する限りは、海運局の次長が代理になつて加わっております。それ以外の規模は、愛知先生が團長になられまして最初お出になりました。それからあと外務省から審議官、大使等も三、四人加わりまして、総勢三十名近くの団体かと聞いております。そういう規模でやつておりまして、現在会議中でございます。

○小此木委員 時間がないようですからまとめて聞きますけれども、先進国グループが世界的に二百以上の運賃同盟というものを張りめぐらして、そして配船の調整とか価格の協定というもの

をやつしているといわれるのですけれども、一等最初の問題のようなことになりますが、日本政府はこれに入っているのかどうか。二番目に、商船隊の育成について、南側が現在のシェアが七・四%を、今後十年のうちに一〇%まで引き上げる、そしてそういう目標達成のために北側が資金であるとか技術援助であるとか、あるいは信用条項の緩和であるとかそういうものに応ずるよう言力と申しますか指導力といらものは当然高くなればならぬと思うのでありますけれども、実際問題として高いのであるかどうか。そしてさらに、逆にそういうことが一面における威勢のよさと申しますか、権威というようなこともないでありますか、横暴といふべき声があるということを聞いておゆうけれども、最近ヨーロッパにおいてわが国の造船業界あるいは海運界に対する、どういうことか多少の非難の声があるということを聞いておるわけありますけれども、もしあるとすれば、それは一体どういう理由であるのか、ひとつまとめてお聞きしたいと思います。

○鈴木(瑞)政府委員 お答え申し上げます。

第一番目の同盟の加盟状況でございますけれども、世界じゅうに定期航路の運賃同盟はおそらく二百以上あると存じます。日本はいわゆるリーディングの海運国でございますから、日本の船がそれはもちろん各國それぞれ非常に前向きに、安いと申しますか金利とかございますが、要望しやすい期間とか金利とかございますが、要望し入れる、そういうことによって自国商船隊を育成するわけでございますけれども、それについての融資条件等をかなり低い有利な条件、たとえば延べ払いの期間とか金利とかございますが、要望しております。これは政府対政府の援助の場合ももちろん各國それぞれ非常に前向きに、安いと申しますか金利とかございますが、要望し入れる、それ以外に一般商業ベースに乗りました金融、これにつきましてもうんと有利にしてく

れといふ要望がござります。これに対しましては、今回のサンチャゴ会議におさまして、やはりそういう要望に対しまして、先進国側といたしましては、そういう要望はよくわかります、できるだけそういう要望に沿うように今後検討いたします。たとえば、黒字基調の財政経済といらものの中では、そういう原材料を輸入しなけれ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は、あるときには運賃を安く抑えられた。たとえば北米から南米の東南へ行くとか、あるいは極東の香港越して欧州へ行くとか、あるいは香港越して南米へ行くとか、三國間航路もござります。そういったところでは、日本が配船しておる限りは同盟に入つておりますけれども、そういうことは、たとえば北米から南米の東南へ行くとか、あるいは極東の香港越して欧州へ行くとか、あるいは香港越して南米へ行くとか、三國間航路もござります。そういういろいろなことがあつたでしょけれども、たとえば、これはやはり日本の造船界、海運界といらものは日本経済の偶發的な取引と申しますが、たがたがた発言するということはございませんけれども、一応先進海運国の中で十分話し合つて、それで思想統一いたしまして発展途上国側に対しまして議論をしておるというのが現状でございま

す。

それから、たとえばいま発言力に關しまして先生の御指摘のよう、日本が造船なり海運の面で何か非常に構築だといふような風潮があるかといふお尋ねでござりますけれども、海運に関する限り先進十三カ国が——これはアメリカは入つておませんけれども、歐州の十二カ国と日本、十三カ国が集まっていますCSGというグループがござります。日本はその一員になつておりますけれども、その中で特に日本が態度が悪いとか横暴だとといふいうような非難はございません。先進国との間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。したがいまして、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もそういう線で今後とも前向きに協力を

していかなければなりませんけれども、先ほどの問題を繰り返します。したがいまして、特に発展途上国に対しましては、日本といたしましてもそういう姿勢でいくべきではないかといふふうに考えておる次第でございます。

○小此木委員 最後にひととび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しますけれども、要するに日本の造船、海運界といらものが戦後の日本経済の成長の中できただけ大きな発展をしたということは非常にrippidaだと思うのであります。このように発展してきたこと自体が日本経済の成長に大いに役立つたといたしますれば、なおさらこれは偉大なことだと思いますけれども、要するに日本の造船、海運界といらものが戦後の日本経済の成長の中できただけ大きな発展をしたということは非常にrippidaだと思うのであります。

○小此木委員 最後にひととび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しますけれども、要するに日本の造船、海運界といらものが戦後の日本経済の成長の中できただけ大きな発展をしたということは非常にrippidaだと思うのであります。

その御指摘のよう、日本が造船なり海運の面で何か非常に構築だといふような風潮があるかといふお尋ねでござりますけれども、海運に関する限り先進十三カ国が——これはアメリカは入つておませんけれども、歐州の十二カ国と日本、十三カ国が集まっていますCSGというグループがござります。日本はその一員になつておりますけれども、その中で特に日本が態度が悪いとか横暴だとといふいうような非難はございません。先進国との間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

う屈折によっていろいろと手直しされるということが私は本質的におかしいと思うのです。そういうことで運輸省はもとと独自の確固とした計画というか、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うのであります、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うのです。

○佐藤(孝)政府委員 私も御指摘と同様な考え方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、四十四年度以降六九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ります。しかしながら先ほどのお話を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の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って経済計画を現在手直しの作業中でございます。したがつて、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、長期的展望に立った海運政策と、いうものを国全体として考えてまいりたい、かよう考えております。

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つて、必ずしも直面している現状は楽観を許さない状態でござります。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ります。したがつて、日本の立場といふ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います。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ろ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と部局もございますが、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した。

したがつて、目先のことにしてしまわらずに、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、事務当局を督励し、私ども一緒にこれから先の検討をしてまいりたい、かよう考えております。

○小此木委員 どうもありがとうございました。

○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。佐藤運輸政务次官。

○佐藤(孝)政府委員 最初に、日本航空所属DC 8-61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おりますから、そのお手元の資料をごらんいただきたいと思います。

日本航空所属DC 8-61型JA8-046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、管制塔からランプアウトの承認を得ました。同機は、十七時三十三分ころ、滑走路三三Rによる離陸を承認され、十七時三十五分ころ、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、滑走後二千五百メートル付近から

滑走路を逸脱して、約千五百メートル(約三百メートル)逸脱した後、同機は再び滑走路に乗り上げ、滑走路に対しほぼ直角の状態で擱座いたしました。

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。

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み員が乗っていたが、旅客十

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、フライト・データ・レコード・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。

乗務員からの事情聴取、フライト・データ・レコード・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。

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電車が停電状態となり、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、復旧にとめました結果、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つとめ、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、多數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。

この事故を重視し、十八日、

人財を命じ、約一ヶ月間にわたり、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さに遺憾であります。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。ダイヤは十

五時ごろ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、國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、まさに遺憾に存じます。

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の把手の側板が破損し、この破片が乗客に当たったものであります。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したが、特に東西線のごとき事故は、今まで一度も経験されない

事故でございます。三件について、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、輸送機関としての國

民の負託にこたえるよう、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、午前十一時三十分から委員会を開くこととし、本日午前十一時四十九分散会

去る三月末の総武線の事故にかんがみ、安全総

点検を命じ、約一ヶ月間にわたり、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さに遺憾であります。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。ダイヤは十

五時ごろ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、國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、まさに遺憾に存じます。

この事故の原因は、この車両の床下に設けられ

た主電動機の把手の側板が破損し、この破片

が乗客に当たったものであります。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したが、特に東西

線のごとき事故は、今まで一度も経験されない

事故でございます。三件について、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、輸送機関としての國

民の負託にこたえるよう、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、午前十一時三十分から委員会を開くこととし、本日午前十一時四十九分散会

去る三月末の総武線の事故にかんがみ、安全総

点検を命じ、約一ヶ月間にわたり、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

したことはまさに遺憾であります。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。ダイヤは十

五時ごろ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。

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發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

W