

第六十八回国会 運輸委員會議 録 第二十五号

昭和四十七年五月三十一日(水曜日)

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長 小峯柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 德安 實藏君

理事 内藤 良平君

理事 石井 一君

小此木彦三郎君

佐藤 守良君

關口 勝利君

井岡 大治君

金丸 徳重君

米田 東吾君

宮井 泰良君

田代 文久君

出席國務大臣

國務大臣 江崎 眞澄君

出席政府委員

人事院事務局長 島 四男雄君

職員局長 久保 卓也君

防衛庁防衛局長 佐藤 孝行君

運輸政務次官 高林 康一君

運輸大臣官房長 鈴木 康一君

運輸省海運局長 田坂 鋭一君

運輸省船舶局長 栗栖 義明君

運輸省港灣局長 手塚 良成君

海上保安庁長官 鎌瀬 正巳君

委員外の出席者

運輸委員會調査 室長

委員の異動

五月二十五日

辭任

石井 一君

補欠選任

石田 博英君

小此木彦三郎君 菅野和太郎君
菅波 茂君 村上信二郎君
羽田 孜君 中島 茂喜君

同日 辭任 補欠選任

石田 博英君 石井 一君

菅野和太郎君 小此木彦三郎君

中島 茂喜君 羽田 孜君

村上信二郎君 菅波 茂君

同日 辭任 補欠選任

勝澤 芳雄君 米田 東吾君

同日 辭任 補欠選任

米田 東吾君 勝澤 芳雄君

本日の會議に付した案件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

(内閣提出第九八号)

港灣に関する件(新潟港におけるしゅんせつ船

爆発事故に関する問題)

○小峯委員長 これより會議を開きます。

港灣に関する件について調査を進めます。

新潟港におけるしゅんせつ船爆発事故に関する

問題について質疑の通告がありますので、これを

許します。米田東吾君。

○米田委員 私は、去る二十六日新潟港内に発生

いたしました米軍機雷に接触、爆発を起こしまし

たしゅんせつ船海麟丸の事故につきまして御質問

を申し上げたいと思うのでございます。

政府側から本来であればこの事故につきまして

当然説明があるはずだと思うのでありますけれども、

時間の關係等で省略されておるようであります

すが、いま配付されました資料によりまして私は

若干の質問をしたいと思うのでございます。

まず最初に、現在なお一名の行くえ不明者が、

発見されませんでいます。これは五日目でござい

ますか、たつておるわけでございますが、この行

くえ不明者に対して人命尊重の立場からいまい

どんな捜査が、あるいは対策が行なわれておる

か。遺族の立場に立ちましてもいつときも早くこ

の行くえ不明の司厨次長の遺体というもののこ

れは遺体であるかどうか断定できませんけれども、

発見しておあげしなければならぬと思うわけ

であります。これを中心にいたしまして現在当

局でこのしゅんせつ船の事故の対策について進め

ている現況をまづひとつ御報告いただきたいと思

うのでございます。

○栗栖政府委員 このたびの新潟港におきます海

麟丸の事故につきまして皆さんをはなはだお騒

がせいたしました。申しわけございません。

これは私どもの直轄の船でございます。先生

御指摘のようにたいだいま一名行くえ不明者がご

いまして、これは事故発生直後から、おもに船内

と船外に分けてまして潜水夫その他を入れて捜査を

続けておるわけでございますけれども、いまだに

発見できないわけでございます。なお死亡されま

した次席船長さんはサロンで潜水夫によつて発見

したわけでございます。船内は何度も繰り返して

調べておりますけれども、御承知のような状態で

ございますので、あるいは見落としがあつてはい

かぬということで繰り返して進めております。そ

れからなお昨日の朝でございますか、船内であか

ない部屋がございました。これは水中切断で

あけまして潜水夫を入れましたけれども見つから

ない。で、現在船内を進めておりますけれども、

船の外、これは御承知のように入り口は信濃川の

河口でございますので、航路あるいは防波堤の外

側、そういうところに潜水夫とそれから漁船の方

々の応援をいたしまして、海底の捜査を進めて

おるといふような事態でございます。

○米田委員 目撃者の話によりますと、爆発と同

時に海麟丸の甲板あるいは船の上から七、八名海

中に飛び込んでおる。それが漁船あるいはあな

たのほうの救援の船で救われておるわけなのであ

ります。また一部この東突堤に自力で泳ぎついて

助かっておる方がおるわけでありまして、飛び込ん

だ人の数がはつきりしておるわけではありませ

ん、まあ六、七名、新聞によつては五、六名とい

うところもあります。不確定であります。したが

つて、あなたのほうはもつぱら船内におるのじゃ

ないかということとすつと捜査をされておるよう

でありますけれども、この飛び込まれた中にある

いは井崎さんがおられるかもしれぬ。あそこは流

れの早い港の入り口、河口であります。したが

つて、すぐあらはもう海洋のほうに押し出される

ということが当然あるわけでありまして、もつと広

く、しかも重点的に遺体の捜査についても少し

機動力を発揮して、早くやられたらどうかと思

はうのでありますけれども、いかがでございます

か。

○栗栖政府委員 私ども現地から報告を受けまし

たし、私どもの参事官を現地に派遣したわけで

ございますけれども、その当時の事後処理の模様を

聞きますと、船内は当然さがしておりますけれど

も、当時新潟港にいました潜水夫を、ほかの作業

に従事しておる者も全部集めまして、船内と船

外、両方調べております。ただ船外は、先生御指

摘のように、河口でございますので流れも早い

ということで、非常に船外の作業が困難をきわめ

た。なお、土曜日から日曜日にかけまして海洋が

しけまして、むずかしかったというふうな報告

も聞いてございます。したがって、手を抜いたと

いうことではなくて、極力現在もお一生懸命作

業は続けておるといふふうに御理解いただきたい

と思ひます。

○米田委員 これはひとつ早く、もう少し規模を広げて遺体捜索について全力をあげていただきたい、これは要望しておきたいと思ひます。

それから、原因はわかりましたか。はっきりしなかったようですが、新聞によりまして、二十九日にはあなたのほうで統一されました見解として、米軍が敷設した機雷である、それに接触して爆破したという断定をされたようでありますけれども、原因がわかりましたら、もう一回明確に教えていただきたいと思ひます。

○手塚政府委員 私のほうで現地の保安本部を中心にして、お手元の資料にもあるかと思ひますが、機雷の爆発によるものというふうに判定をいたしました。

その理由は、爆発地点と思われる海底から磁気機雷用のコイルが発見された。このコイル自体から、専門の自衛隊の鑑定も経たれてございますが、これは機雷のコイルであるということがわかったということが一つであります。それから船体の左舷外板の破口が内側にめくれている。これは内部からの爆発ではなくて、外部からのものであるということによるわけでございます。それから三番目に左舷のドラグアーム、これは御承知のとおり、この船の作業用のドラグアームの大部分が滅失した。二十五メートルの長さのうち十七メートル吹き飛んでおるといふ状態、さらにブリッジの前面のガラスから火薬反応というものが認められております。これは県警の鑑識課の鑑識の結果でございます。さらにもう一つ、目撃者が当時おりました、相当高い水柱が上がるのを視認し、爆発音を聞いておる。

以上のような理由によりまして、これは関係機関の皆さんとの合議の結果、機雷の爆発であるというふうに判定をいたしました。

○米田委員 さわめて明確でございます。いろいろ努力をされました海上保安庁並びに港務当局の皆さんに、ほんとうに私は感謝をしたいと思ひま

す。

私も現場を見せてもらいましたし、それからこの海難丸、その船にも行きまして、そしてこの破損を受けております甲板あるいは左舷の状態、船内の状態等を見せてもらいました。おそらく機雷によるものであるということについては、私も目撃者の状況からして間違いない、こういうふうに思っております。

そこで、ひとつ防衛庁長官にもお伺いをいたしたいのでございますが、このように原因が、一時は内部のエンジン過熱とか、あるいは燃料タンクの爆発ではないかと、いろいろ憶測がありましてたけれども、最終的に戦時中米軍が敷設したであろう機雷に接触をして、このような事故が起きた。四十六名中二名が、いまのところ一名行方不明、一名は遺体が発見されておる。残りの四十四名はすべて負傷され、その中で十二名が重傷、このうち痛ましい事態を実は引き起こしておるわけでありまして。私は犠牲者並びに被害者の方々にほんとうにお見舞いを申し上げますし、御冥福を祈るものでございます。

この新潟港は、特定重要港であります。しかも日本海側では最大の国際港、出入外国船の八〇％はソビエト船、最近では中国船、それから朝鮮民主主義人民共和国との関係におきましては、昭和十四年以来人道の回復として、年々帰国船が新潟港を出入りして、現在も二カ月ないし三カ月に一回船が入っております。非常に重要な役割を果たしております。かつこれは漁港が併設されておる港でありまして、そしてまた佐渡観光等の航路の玄関口でもあり、佐渡等におきましては、年々いま約二百万ぐらいの観光人口が新潟港を中心にして佐渡に渡っておるといふ非常に重要性を増しております。この新潟港は、私の調べたところによりまして、多少日時の点で正確な点があるかもしれませんが、昭和二十七年一月十五日には、運輸省の告示をもって、新潟港は、航路安全宣言というものが発せられて、安全でございますという内外に向けての保証を運輸省と海上保安

庁当局はなされておる。なお、その後、三十五年の四月の十六日、これは防衛庁が機雷等についての掃海完了宣言といふことが、掃海が完了して安全であるという告示をされておる。これを受けて、運輸省も新潟港の水路あるいは外港、外の関係を含めまして、全般的に新潟港の港域については安全であるという発表をなさっておるわけですね。

このように、新潟港は二十七年以来皆さんの御努力によって、戦時中から想定されておりました機雷の掃海あるいは障害物の除去、これらの関係が完了されて、安全な港であるという状態で、このような港の機能というものを今日まで持ち続けてきたわけでありまして、ゆめゆめこのような戦争の落とし子といわれる米軍の機雷が残っており、それによって事故を起こす――幸いに今回は客船等によりまして大量の市民の皆さんに犠牲を

しているということとはなかったのでございますけれども、いざれにしてもこのような事故が起きておるわけでありまして、まことに私は残念だと思つたのであります。この新潟港の掃海、それから航路安全、要するに新潟港の安全性というものの防衛庁が戦後新潟港にとつてまいりました掃海作業、それからその現状というふうなものについて御説明をいただきたいと思ひますし、あわせてこの事故を契機にして、いま新潟県の知事はじめ港務管理者あるいは市長、港務当局、あげて新潟港の安全について再点検をしてもいいという要請も当局のほうに出ておるはずだと思つたのであります。これはまた県民、市民の声でございます。昨年十一月には例のジュリアナ号の事件がございまして、あれも新潟港の港域の中にあつたといふようなことで、新潟港が非常に欠陥港ではないかというイメージを与えるようなことになつてまいりました。引き続き今回このような事故が起きておるわけでありまして、非常に港務当局とい

たしまして、またわれわれ、新潟の港によつて今後の新潟県の産業の発展あるいは民生の安定という方向で大いにひとつ盛り立てていかなければならないと思つておる立場の者からいたしまして、この状態というものはきわめて遺憾でございますので、何とかしてこれは、この欠陥港であるといわれる新潟港の汚名を返上して、再度、この新潟港は安全である、そういう名実ともに備つた安全宣言をしなればならぬと思つておるわけでありまして、それらの関係につきましても、ひとつ防衛庁当局から御説明をいただきたいと思つたのであります。特に、機雷の処理、掃海等の関係につきましては、いま日本の法規法令では、防衛庁がその責に当たる責任を負つておるようになっています。したがって、これは海上保安庁の関係もありまして、これも、まず防衛庁当局の姿勢が私は問題である、こう思ひましてお聞きするわけでありまして、お答えをいただきたいと思ひます。

○江崎国務大臣 今回あいつ不祥事が起きましたことは全く残念なことでありまして。そればかりか、二十数年という時日を経てから埋没されておつた機雷が刺激を受けて爆発して事故を起し、全く残念に思つております。

御心配の点は、同様私も政府当局としても全く遺憾に思つておりますが、実は、防衛庁としては航行の安全を確保するという上からいわれる掃海作業に当たっております。

そこで、毎年、まあ第二次大戦中の機雷を掃海して今日に至つておるが、全国的に見て九三％という成果をあげておるわけです。これは、航行に支障のないような海にする、こういうことで、まあ新潟港などはほんとうは一〇〇％なんです。一〇〇％地域ということになつておるわけでありまして、内海などが比較的におくれている。それはなぜおくれるかという、いけすがあるとか特定の漁場であるとかというわけで、いや、ここは網を引いても、いけすで何べんそれを利用しておつても危険はないから、そんなところへ入つてくれるな。うっかり入れば、いけすをどこかの地点に移してつくりかえなければならぬと

いうようなことで、これはやや不可能に属するところで、持ち主の拒否によって行なわれておらぬ、こういうところが七十数%というようなまだ低い地域になるわけであります。新潟港などは一〇〇%地域で、もう掃海完了、航行は安全でありますということを宣言までしておる。それが一体どういうことか、これは問題だと思ひます。

実は、自衛隊で現在実施しております掃海というのは、発火機構の生きている機雷の処分、これが対象になるわけです。その発火機構の死滅しておるもの、これはもう二十数年を経っておりまして、そういった機雷の処分までは行なっておりませんし、またそういう能力が事実上ないわけですが、問題は、あの機雷も埋設されておったわけですが、深く土中に、ヘドロの中に埋まっておりますが、深く土中に、これについては、実は昭和四十五年に山中総務長官のところが中心になりまして、運輸省とか防衛庁とか、各省が一緒に検討をして、埋設されておるものをどうして発見するか、これはどうも情けない話であります。これを探知する施設を持った会社というのは日本に一家しかないというわけですが、民間企業で、まあしかし、深く埋設されておるものというのは事実上危険度はない。もうすでに、炸裂する能力はあつても、その付属部品というものが全部腐食したりして、もう事実上発火はしないという、大体この安全度を考えての標準で査定しても間違いない、こういうことになっておるわけです。ただし、炸裂する能力は持つておりますから、これに強い刺激を与えようという、今度の場合のように爆発をして大事に至る。

そこで、そのときにいろんな申し合わせがあるわけでありまして、自衛隊は爆発物の除去及び処理に当たる。むろん、海上保安庁としては船舶の交通の障害等の排除をはかられるわけですが、爆発物の処理は私どものほうが引き受けるというわけですね。

ところが、この地下に埋設されております分については、こういうことになっておるわけでは

す。四十五年十月十四日、機雷事故に対する対処方針というものがあつて、その第一は、未掃海域については地元と調整をはかりつつ引き続き海上自衛隊が掃海作業を実施する。

それから第二項で、海底を機雷するような港湾工事が行なわれる場合は、残存している機雷の爆発の危険性があるので、運輸省港湾局及び海上保安庁は、工事実施責任者に対しこのような工事の施行前に確実に機雷の探査を行なうよう十分の指導を行なう。これはまあ、埋設機雷を探知する設備を持つておるのは民間会社一社という情けないようなことですが、それはほとんどないということの意味するわけですね。そういう危険がうんとあるならば、これは五社にも十社にもなるわけですが、したがって、その機雷するような、特に河口であるとか内陸地帯に近い――まあ今度あれば河口ですが、内陸地帯に近い沿岸海域であるとかいうところををしゅんせつしたり何かする場合に、よくこれを探知するということに規定づけられて、その結果機雷の存在が確認された場合は、海上自衛隊がその連絡を受けてこれを除去する。土中に埋まっておるものでも、あるぞということになつたらこれは自衛隊、私どものほうが責任をもつて処理する。

三として、なお国としては、機雷事故が発生するようなおそれがある場合には、損害のてん補手段として船舶等に対する損害保険を活用するよう十分の指導を行なう。まあこれは一般常識論であります。

そういうわけで、実は防衛庁におきましても、地下ですでに機能を失つておる、ただ、爆薬が装てんされておるわけですから炸裂する能力はあつても、もう機雷としての機能を失つておる、しかも土中に埋設されておるものについては、これを探知する能力がない、こういうわけでありまして、そこで、またこれは防衛庁の守備範囲でもないということになっておるわけですね。このいわゆる政府の統一見解でもそういうことになっておりますが、そうかといって、こんなことが起こつてい

いはずのものではありません。

そこで、きのうも同じような心配に立つての御質問が参議院の運輸委員会でもございました。たまたま運賃法の審議の最中で、隣に運輸大臣もいらっしゃいましたので、これは従来総務長官が調整役を買つておりましたので、したがって総務長官を中心に、関係省庁急遽この結論を急ごうじやないか、そして、こういうことについて自衛隊も将来責任を持つてということであるならば、これは掃海艇ではなくて、いわゆる埋設されておる、埋設しておる機雷を探知する探知器等の設備をしなければならぬかというふうに考えておるわけでありまして、従来は航行に支障のない――新潟港の場合は航行に全く支障はないわけでありまして、そういうことが機雷等の処理完了というような宣言になつてあらわれておるわけでありまして、埋設されておるものは、これはあらう。新潟港だけでいいにしても、三百数十発まだ埋設されておるのではないかと。しかしこれはよほどの、今回のようなああいう例外的なことのない限りは、危険性はない。もう鈍感、死滅しておるもの、こういう認定に立つておるわけでありまして、今回の船が、御承知のとおり二千トン級のしゅんせつ船でありまして、しゅんせつの何か付属機器等を曳航しながら来たもののようですね。したがって、危険ありということ、機雷するような場合には、あらかじめ十分探知をして安全を期されたいという、この統一見解の二項にたまたま触れた。全く残念に思つております。したがって、今後こういう繰り返しになりませんように、十分ひとつ横の関係省庁と連絡をとりまして今後に期したい、かように考えております。

○米田委員 いま長官お話しになりましたように、いろいろ盲点は実はあらうかと思ひますけれども、しかし長官も認められておりますように、現に新潟港周辺には約三百七十七発程度の、これも推定でありますから、はたしてそれととりあるということはもちろん断定できませんが、当時米軍が新潟港周辺にばらまいたであろう数から、い

ままで処理したものを引いた残りが大体三百七十七発程度というふうにいわれておるわけでありまして、少なくともこの程度のものがあるんじゃないかという疑いだけは、これはもうはつきりあるということになるわけでありまして、かりにこれが死んだ機雷であつたといつたとしても、このようなものをかかえて新潟港が安全であるという宣言を出すことは、これはできないと思ひます、それはまた、かりに出したところで、これはもう虚構でしかないんじゃないか。ことに長官も御承知だと思いますが、新潟港は信濃川の河口港であります。毎年いま第一港建設局が、このしゅんせつ船のよくな大型のものを配備して、そうして年間でしゅんせつ船だけで約百万トンのどろをさらつておるというのであります。それでもなお、河口の流れに依つて大量に吐き出されるもの、そのほかにある。相当な土砂が上流から流れてきておる。

それと一つは、この図面にもありますけれども、ちょうど新潟港の中心部の、中央埠頭から北埠頭のこの中心部のどてつばらに通船川という川がありまして、この川の流域は、実は新潟の北越製紙の木工場で、これが紙、パルプのたいへんなヘドロを出しておるわけですね。非常にいま、これは公害防止の立場で問題になっておりますけれども、ヘドロの処理はまだ未解決であります。これが新潟港の海面に、しかも港の中心機能を持つた中央埠頭、山の下の埠頭等のどてつばらにこれが出しておる。そのほかに、この山の下の工場地帯でありますから、廃棄物が多いのであります。絶えずこの新潟港は、ヘドロその他で埋められておる。したがって、しゅんせつというものは、これは新潟港の維持のためには決定的な条件になつておるわけでありまして、それは避けることができないとすると、ヘドロやあるいは上流からの土砂で押し出されてくる。それから新潟は、毎年一回や二回は大水があります。要するに水害が多いところでありまして、そうしてそれは、長野県に降つた雨でも、信濃川から全部新潟を通して日本海に入る。非常に海底の移動が激しいところでありま

す。これはもう私どもしろうとの考えからしても、三百七十程度の機雷がかりにどこかに死んでおったとしても、そういう港の海底の変動、あるいはヘドロあるいは土砂の流出等によって、いつ水路といわれる安全なところに押し出されてくるかわからぬという危険性があると思う。今度のしゅんせつ船の場合でも、海嶺丸の場合でも、私のいたいた資料によりますと、当然これは新潟港の中心水路、しかも大体マイナス十二・五メートル程度は維持されている中心水路、そのややはじつこのほうを通つたようでありすけれども、中心の水路であります。ここにこのような機雷があるはずはない。これはもう二十年間ずっと、しよつちゅうしゅんせつをやつておるわけでありすから、したがって、いま長官がおつしやつたように、四十五年の統一見解以降、新潟当局も通達か何かを出されて、その第二項ですか、その線に沿つた指導をなされておるようでありす、それを受けて新潟一建の場合も、拡張するやうな場合は直前で探査をしてやつておるようでありす。しかしあけてある水路を、たまつたところを掘るやうなことは、これはやつておらない。これは新潟当局の指導でもやらぬでもよろしいとなつてゐる。そういうことで、やらなかつた部分が今回たまたま偶然ですか、こういうふうになつたわけでありす。したがって、これは私は、どうしても新潟港のそういう持つてゐる条件の特殊なものからいまして、この際ひとつ掃海作戦を防衛庁を中心として、海上保安庁なりあるいは一建なり新潟当局なりが中心になつて、しかもこれは港管理者を主体にしなければならぬと思ひますけれども、大々的な掃海大作戦をやつてもらわなければならぬじゃないか、こういうふうには思ふのでありますけれども、いかがでございますか。これは長官と新潟局長からも、ひとつ確固とした御返事をいただきたいし、それから海上保安庁長官からも、これは水路だけ責任を持てばいいということではありませんから、水路の安全を期するために港のそういうしゅんせつというよう

なものが必要になつてくるし、それからこういう障害物除去というものが当然付随してくるわけでありすから、海上保安庁としても、私は、責任をもつて港の安全というものは維持していただくなければなりませんし、ひとついまの私の質問について答弁もいただきたいと思ふのであります。いかがでございますでしょうか。

○江崎國務大臣 さつきも申し上げましたように、従来は航行に支障を来さない、そういう標準で掃海作業を行つておつた。今回の場合は、常時しゅんせつされておるところでそういうことがあるはずがない。なるほど御指摘のように、これは川がずいぶん流れ込んでおりますし、この地域そのものが信濃川そのものであるというやうな特殊性からいまして、ヘドロと一緒に、台風でもあればこれが移動する。死滅した機雷であつてもこれは炸裂する能力は残しておるというわけでも、もう少し政府側の訓令に基づいて事前に調査をする必要はあつたのではないか。あるいはいまおっしゃるやうに、常時やつておるところだからその必要はなかつたか、このあたりはいわゆる運輸省においてはつきり結論づけられるところと思ひますが、万一一つ、まさかと思つたことがこういう形になつてあらわれた以上は、これは政府としてほうっておける話ではないと思ひます。きつめて例外中の例外で、こういうことがしばしば起るくらゐなら、さつきも申し上げるやうに、埋没されておる機雷を探知する機器を持つた会社が日本じゅうに、この鉱工業の発達した日本に、たつた一社だけということはないわけですから、全くの例外中の例外ではありますから、この悲惨事にかんがみまして、先ほども申し上げるやうに、急遽ひとつ横の各関係省庁と連絡をとりまして善処することにいたしたいと思ひます。

○栗栖政府委員 ただいま防衛庁長官もおっしゃいましたけれども、私のほうにいたしましては、現実第一線部隊が働いてこういう事故を起こしましたので、その点、どこかに盲点があつたのではないかということとは痛感しておる次第でございます。従来も、先生おっしゃいましたように、新しく掘るところは必ず磁気探査あるいは潜水探査をやつて、過去にも、ほかの場所でありすけれども、見つけた例もございすけれども、新潟は四十年以来、もっぱら維持しゅんせつであるというものであります。その辺もう一べんとくんと検討しなければいかぬと思ひますけれども、やはり私どものやつてゐる作業につきましては、具体的にどういう方法でどうするかということは今後早急に検討いたしまして、こういう事故のないやうに十分配慮してまいりたい、そういうふうに考えております。

生の御説明にありまふやうに、非常に土砂がしよつちゅう流れ込んで水深が変化するという事態、これは海図等を見ましても今後水深につきましてはいろいろ問題があるかと思ひます。従来も水深十メートルというのは確保されてゐるというたてまえでありながら、それ以上の水深のものが、おろを見て掘きくをし直後の十二メートル半というのを目標にして入るということもやつておりますが、これらの問題についてやはり一定の規制なりを考へていく必要があるのではないか、こういった問題は直接私たちに関係があります。したがって、先ほど防衛庁長官も言われますやうな横の連絡を十分とりまして、いま私どもの本来業務を含めまして、再度十分な検討をいたして安全確保に万遺憾なきを期したい、かように考えております。

○手塚政府委員 海上航行の安全のみならず、全般的な安全につきまして私どもは大いに責任を感じておるわけでございますが、本件につきましては先般、四十五年に各省連絡会議でいろいろ今後の対処方針が出ております。そういう点は今後厳重にこれを履行するやうに、特に一般航行につきましては従来まず安全である、こういうことになつておりますので、新潟につきましては掃海完了というところで航行は安全である、こういうふうになつております。問題は、やはり今度事故が起つてしまつたやうに、海底を攪拌するやうな、ショックを与えるやうな工事作業というものが一番問題ではないかと思ひます。これは先ほどの連絡会議におきましても十分その探査をするということがいわれておりますので、これは長年やつておることであるからその必要はない、省略でよろしいというやうなことを今度新潟でやつておつた、その辺が一つの問題であらうかと思ひます。私どもは、港長という立場におきまして、やはりそういった工事作業等についての許可を与えるというやうなこともございまして、従来これについては国の立場では協議を受けるということを進めておりますが、この際こういつた問題について今後なお一そう注意をする、探査を厳重にやるというやうなことを条件づけ、その履行を十分に監視をする。なおまた、この新潟特有の先ほど先

○米田委員 ぜひひとつお願いしたいと思ひます。なお長官、この磁気探査、要するに機雷の探査機能といひますか——磁気だけじゃないかもしれませんが、こういうものにつきましては、ひとつぜひ今後新しい開発や装備の増強というやうな面についても私は要望したいと思ひますし、このことは新潟当局に対してましても私は要望しておきたいと思ひます。

あともう時間もございせんので、もう二つだけこの際お聞きしておきますが、海嶺丸の構造について私はひとつ問題を提起しておきたいと思ひます。

聞くところによりまふと、この海嶺丸は、四十五年でありますから、秋田港におきましても突堤の根っこか何かにぶつかつて、船体に約八十センチ程度の亀裂を生じて浸水しておる。コンクリートのブロックに鉄の船がぶつかつて、鉄のほうに亀裂をして浸水したということでありす。

それから今回のこの事故でありますから、私も船に乗つてみまして、爆発したのは推定は船首のほうであります。ところが、水はどのように入つたかわかりませんけれども、船尾のほうは全部水没

はなにかということとは痛感しておる次第でございます。従来も、先生おっしゃいましたように、新しく掘るところは必ず磁気探査あるいは潜水探査をやつて、過去にも、ほかの場所でありすけれども、見つけた例もございすけれども、新潟は四十年以来、もっぱら維持しゅんせつであるというものであります。その辺もう一べんとくんと検討しなければいかぬと思ひますけれども、やはり私どものやつてゐる作業につきましては、具体的にどういう方法でどうするかということは今後早急に検討いたしまして、こういう事故のないやうに十分配慮してまいりたい、そういうふうに考えております。

○手塚政府委員 海上航行の安全のみならず、全般的な安全につきまして私どもは大いに責任を感じておるわけでございますが、本件につきましては先般、四十五年に各省連絡会議でいろいろ今後の対処方針が出ております。そういう点は今後厳重にこれを履行するやうに、特に一般航行につきましては従来まず安全である、こういうことになつておりますので、新潟につきましては掃海完了というところで航行は安全である、こういうふうになつております。問題は、やはり今度事故が起つてしまつたやうに、海底を攪拌するやうな、ショックを与えるやうな工事作業というものが一番問題ではないかと思ひます。これは先ほどの連絡会議におきましても十分その探査をするということがいわれておりますので、これは長年やつておることであるからその必要はない、省略でよろしいというやうなことを今度新潟でやつておつた、その辺が一つの問題であらうかと思ひます。私どもは、港長という立場におきまして、やはりそういった工事作業等についての許可を与えるというやうなこともございまして、従来これについては国の立場では協議を受けるということを進めておりますが、この際こういつた問題について今後なお一そう注意をする、探査を厳重にやるというやうなことを条件づけ、その履行を十分に監視をする。なおまた、この新潟特有の先ほど先

聞くところによりまふと、この海嶺丸は、四十五年でありますから、秋田港におきましても突堤の根っこか何かにぶつかつて、船体に約八十センチ程度の亀裂を生じて浸水しておる。コンクリートのブロックに鉄の船がぶつかつて、鉄のほうに亀裂をして浸水したということでありす。

それから今回のこの事故でありますから、私も船に乗つてみまして、爆発したのは推定は船首のほうであります。ところが、水はどのように入つたかわかりませんけれども、船尾のほうは全部水没

はなにかということとは痛感しておる次第でございます。従来も、先生おっしゃいましたように、新しく掘るところは必ず磁気探査あるいは潜水探査をやつて、過去にも、ほかの場所でありすけれども、見つけた例もございすけれども、新潟は四十年以来、もっぱら維持しゅんせつであるというものであります。その辺もう一べんとくんと検討しなければいかぬと思ひますけれども、やはり私どものやつてゐる作業につきましては、具体的にどういう方法でどうするかということは今後早急に検討いたしまして、こういう事故のないやうに十分配慮してまいりたい、そういうふうに考えております。

○手塚政府委員 海上航行の安全のみならず、全般的な安全につきまして私どもは大いに責任を感じておるわけでございますが、本件につきましては先般、四十五年に各省連絡会議でいろいろ今後の対処方針が出ております。そういう点は今後厳重にこれを履行するやうに、特に一般航行につきましては従来まず安全である、こういうことになつておりますので、新潟につきましては掃海完了というところで航行は安全である、こういうふうになつております。問題は、やはり今度事故が起つてしまつたやうに、海底を攪拌するやうな、ショックを与えるやうな工事作業というものが一番問題ではないかと思ひます。これは先ほどの連絡会議におきましても十分その探査をするということがいわれておりますので、これは長年やつておることであるからその必要はない、省略でよろしいというやうなことを今度新潟でやつておつた、その辺が一つの問題であらうかと思ひます。私どもは、港長という立場におきまして、やはりそういった工事作業等についての許可を与えるというやうなこともございまして、従来これについては国の立場では協議を受けるということを進めておりますが、この際こういつた問題について今後なお一そう注意をする、探査を厳重にやるというやうなことを条件づけ、その履行を十分に監視をする。なおまた、この新潟特有の先ほど先

聞くところによりまふと、この海嶺丸は、四十五年でありますから、秋田港におきましても突堤の根っこか何かにぶつかつて、船体に約八十センチ程度の亀裂を生じて浸水しておる。コンクリートのブロックに鉄の船がぶつかつて、鉄のほうに亀裂をして浸水したということでありす。

それから今回のこの事故でありますから、私も船に乗つてみまして、爆発したのは推定は船首のほうであります。ところが、水はどのように入つたかわかりませんけれども、船尾のほうは全部水没

はなにかということとは痛感しておる次第でございます。従来も、先生おっしゃいましたように、新しく掘るところは必ず磁気探査あるいは潜水探査をやつて、過去にも、ほかの場所でありすけれども、見つけた例もございすけれども、新潟は四十年以来、もっぱら維持しゅんせつであるというものであります。その辺もう一べんとくんと検討しなければいかぬと思ひますけれども、やはり私どものやつてゐる作業につきましては、具体的にどういう方法でどうするかということは今後早急に検討いたしまして、こういう事故のないやうに十分配慮してまいりたい、そういうふうに考えております。

聞くところによりまふと、この海嶺丸は、四十五年でありますから、秋田港におきましても突堤の根っこか何かにぶつかつて、船体に約八十センチ程度の亀裂を生じて浸水しておる。コンクリートのブロックに鉄の船がぶつかつて、鉄のほうに亀裂をして浸水したということでありす。

はなにかということとは痛感しておる次第でございます。従来も、先生おっしゃいましたように、新しく掘るところは必ず磁気探査あるいは潜水探査をやつて、過去にも、ほかの場所でありすけれども、見つけた例もございすけれども、新潟は四十年以来、もっぱら維持しゅんせつであるというものであります。その辺もう一べんとくんと検討しなければいかぬと思ひますけれども、やはり私どものやつてゐる作業につきましては、具体的にどういう方法でどうするかということは今後早急に検討いたしまして、こういう事故のないやうに十分配慮してまいりたい、そういうふうに考えております。

○手塚政府委員 海上航行の安全のみならず、全般的な安全につきまして私どもは大いに責任を感じておるわけでございますが、本件につきましては先般、四十五年に各省連絡会議でいろいろ今後の対処方針が出ております。そういう点は今後厳重にこれを履行するやうに、特に一般航行につきましては従来まず安全である、こういうことになつておりますので、新潟につきましては掃海完了というところで航行は安全である、こういうふうになつております。問題は、やはり今度事故が起つてしまつたやうに、海底を攪拌するやうな、ショックを与えるやうな工事作業というものが一番問題ではないかと思ひます。これは先ほどの連絡会議におきましても十分その探査をするということがいわれておりますので、これは長年やつておることであるからその必要はない、省略でよろしいというやうなことを今度新潟でやつておつた、その辺が一つの問題であらうかと思ひます。私どもは、港長という立場におきまして、やはりそういった工事作業等についての許可を与えるというやうなこともございまして、従来これについては国の立場では協議を受けるということを進めておりますが、この際こういつた問題について今後なお一そう注意をする、探査を厳重にやるというやうなことを条件づけ、その履行を十分に監視をする。なおまた、この新潟特有の先ほど先

聞くところによりまふと、この海嶺丸は、四十五年でありますから、秋田港におきましても突堤の根っこか何かにぶつかつて、船体に約八十センチ程度の亀裂を生じて浸水しておる。コンクリートのブロックに鉄の船がぶつかつて、鉄のほうに亀裂をして浸水したということでありす。

しておるわけでありませう。しかもいろいろの説明によりまして、この船尾が水没して地についたのはほとんど瞬間的になっておる。大体三分か四分ぐらゐの間に浸水しているというのであります。ドカンとやられて十二メートル程度の穴があいたというのは船橋から前の左舷のほう。ところがうしろのほうに先に水没したというのは一体どういうわけなんだ。船の場合はその部屋、部屋に防水の壁というものが厳重になされて、隣の部屋まで浸水しても次の部屋は防げるという設計がなされているはずだと思ふ。普通の汽船や漁船はそういう設計をしているわけでありませう。ところがこれはそういうようなことを聞かされておりますので、この海麟丸の構造というのについて再検討する要はないか。工作船でありますからしゅんせつ機能を最大限に発揮するために、安全というものが見失われていないか。作業員の安全、乗務員、勤務者の安全というものが見失われておらぬかというところを指摘しておきたいと思ひます。これは検討をお願いしておきたいと思ひます。

それから作業員の皆さんが、いま港灣当局に対して、安全が保障されなければ就労できないという意思表示をされて、就労の態度を保留するという通告をしておるというふうに聞いておるわけがあります。私は、いまの新潟港のこの現状からいまして、からだを張って船に乗ってしゅんせつをやる作業員の皆さんが、そういう心配をされて強く安全性を求めているのは当然だと思ひし理解できるわけですね。このことについて港灣局長はどういうふうな安全性の確保について対処されるようにするか。勤務条件等についてももう少し検討してくれという要望も出ておるようであります。夜間作業等についても検討を要するというふうにいわれておるわけがあります。今回は幸いに十二時前後という昼間でありましたから混乱も非常に少なかつたと思ひますが、もし夜間であつたら、これがまた爆発でありますから、はたしてどうなつておつた

かということをお考えとりつ然たるものを感じるわけでありまして、夜間作業についてもまた何とかせよということとはわかるような気もいたします。このことについても検討していただきたいと思ひます。作業条件の改善等についてひとつ局長から答弁をもらいたい。

それから次に、人事院からおいでをいただいたおるのでありますが、いろいろ調べてみますと、犠牲になられた二人の方並びに傷害の公務員の方々の今後の対策でありますけれども、まずお二人の補償の関係をみますと、国家公務員災害補償法の関係からいまして、きわめて十分だと私は直感的に思ふのです。人事院はこの法律の所管だそうでありませうけれども、公務員の命をどういうふうに見積もつておられるのか。いまこれだけ人命尊重が第一の政治課題になっている。交通災害等によりまして強制保険が五百万円という強制力をもつて処理されておる。ところが今度の場合は、身を挺して港灣の安全あるいは維持のために犠牲になられたお二人の方が、年金に於いて遺族の方にわずかに九十万円程度、一時金にして葬祭料を含めて三十五万、六万、四十万円程度、それしか出ないような法律、これを人事院は一体どういうふうにお考えになつておられるのか。国家公務員の命をどういうふうに評価されるか。基本的な問題だと私は思ふ、言ひわけは成り立たないと思ひます。こういふ状態に放置しておいて、この公務員の災害に対する法律の不備は、もう人事院の怠慢だと私は思ひます。現状に適應しない。したがつて、これは早急に現状に見合った補償額の引き上げあるいは算定基準の改正、その他適当な措置を加えなければならぬのじゃないか。いま時間がありませんから詳しいことは私申し上げませんけれども、こういう程度で放置しておくことは許されません。私はそれだけではつきり申し上げておきまして、人事院当局のこの問題についての見解をひとつお聞きしておきたいと思ひます。この間、前国会で、臨時議員立法で、警察官なんかについての補償について何か相当な措置を實はした

と思ふのでありますけれども、このように港灣関係の職員なり、公務員の皆さんが犠牲になられて、そしてあまりにも差別のある現状の法律の不備、これはひとつ早急に直さなければならぬと思ひますので、御見解を聞いておきたいと思ひます。

なお、港灣当局に対しては、現在入院されている負傷者の方々は、実は後遺症なんかの関係も残ると思ふのであります。治療その他万全の措置をとつてもらうことは当然であります。今後後遺症の関係等につきましても、負傷者の皆さんが心配のないように、ひとつ法律等十分に活用して十二分の措置をしていただきたい、このことを御要望申し上げておきたいと思ひます。

以上の二つの点を御質問しまして、これについてお答えを聞いて、私の質問を終わります。たいへん時間をとりまして恐縮でございます。

○栗栖政府委員 先生の御質問にお答えする前に、ただいま入りましたニュースでございますが、先ほど御報告申し上げました行くえ不明の井崎さんでございまして、今日の午前十一時五十八分に船内の操舵機室で発見されました。御報告申し上げます。

先ほどの先生の御質問にお答え申し上げます。船体構造につきましては、特殊船であるから手を抜いたのじゃないかという御質問だろうと思ひますが、実は作業船であるということ以前に、近海区域を航行する船舶ということで、船舶安全法によりまして検査をしていただきまして、これに合格しております。したがつて、一般の船舶と同程度以上の構造を持つておると考えております。なお、この船は特殊な、いわゆるドラグサクションと申しましてアームを引っぱつて走る船でございまして、横腹のところによくぶつかるといふ危険性がございまして、ぶつかる場所につきましては、特に補強してございます。したがつて、船体が弱かつたからあつたのじゃないかと考えている次第でございまして、

それから次に、作業につきまして、先生御指摘のように、第一線の作業員が危機感を持つて不安に思つておられますけれども、これは皆さんが不安がるのは当然でございます。したがつて、事故のありました翌日でございますけれども、どりあえず口頭で、いま作業をやつておる場所についてもう一ぺん、いろいろな磁気探査もやつてございますけれども、データを整理して検討しよう。そして、その結果を作業員にも話をして、皆さんが安心して働ける状態になるまでは作業をやれという指示を出してございまして、具体的に新潟の今度のケースを詳細に調べまして、技術的にどうこうということとは別にいたしまして、とりあえずそういう措置を講じてございまして、

それから、勤務形態の問題でございますが、確かに一般と違ひまして、こういう港を出入りする船でございまして、こういう特殊性もございまして、ただ夜間航行につきましては、むしろ新潟の場合、御承知のように昼間船が出入りして、場合によつた出入りの少ない夜にやらなければいけないというところもあるわけでございます。そういうことにつきましまして、私ども条件につきまして今後職員の意見もいろいろ聞きながら、職員組合とも十分話し合つて詰めてまいりたいというふうに考えておる次第でございまして、

○島政府委員 お答えいたします。私どもの立場といたしましては、公務員の勤務条件が少しでもよくなるようにということを中心にかけておるものでございまして、ただその問題については、何といつても国民の御納得が得られなければならぬということで絶えずやつておるつもりでございます。

ところで、こういう災害補償につきましても、十分手厚い補償をすることによつて、安んじて公務に励むということが必要なことは先生のおっしゃるとおりでございます。ただ公務員法の中でも、公務員の勤務条件については民間の情勢に適應しなければならぬという規定がございまして、

また災害補償につきましては、労災あるいは労働基準法、その他の社会保険制度とのバランスを失しないようにしなければならぬということが義務づけられておるわけでございます。

現在の国家公務員の災害補償の内容でございすが、これは国内的には、いま申しましたように労災とバランスをとって実施している次第でございます。また国際的に見ましても、ILO百二十一号条約で国際水準が定められておりますが、それとも見合ったものでございします。したがって、現行水準は、国際的また国内的には一応適色でないものであるといふことは、この労働災害補償法に定められているほか、協約なりあるいは就業規則等によって若干上積みがなされておるやに聞いております。いわゆる法定外給付があるように聞いております。そういうものについて今後十分調査しまして、その上で今後の問題について対処していきたいというふうに考えております。

○米田委員 いまの答弁だけは納得できない。これは私は、きょうはいたいた時間がある切れておるから論争いたしません、いずれかの委員会でもまた人事院に来てもらいましてやりまされども、全然見解が違ふのです。国際的にバランスがとれておるとか、他の法令との関係があるとか、そんなことは言いわけとしてはわかりまされども、少なくとも国家公務員の災害補償をねらったこの法律、これはとにかくはじき出した金額を見ればわかるじゃないですか。三十万や九十万で、命を失った人に対して手厚い保護がなされておりますんで、あなた答弁ができませんか。年金だ、一時金だという違いは多少ありましようけれども……。だから、私はそこを言っているのであって、企業や各省がそれぞれけんをしておる積みすとか、そんなことはどこにもあることなんです。あなたのほうで調査するのはかつてでありますけれども、そんなことで、この法律はまかなえまさんということは、私は言わされね

いと思うのですよ。ですから、これはもう一回、私は別の委員会へ来てもらいましてもう少しあなたのほうと詰めたたいと思ひますが、いまの御答弁では納得できません。これははつきり申し上げておきたいと思ひます。ひとつ善処をお願い申し上げます。

○小峯委員長 次に、臨時船舶建造調整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。

○内海(清)委員 臨時船舶建造調整法の一部改正は、すでに今日までいろいろ質問をされております。特にこの法案の内容そのものにつきましては、特別に大きく議論するものもきわめて少ないかと思ひます。しかし、この法律を適用するにつきましては、その環境と申します、現在の海運船舶の状態、こういうふうなものから少し論じなければならぬのじやなからうかと考えておるわけでありま。

そこで、最初にお尋ねしたいと思ひますのは、実は大臣御病気で委員会に出てこれないという状況でございまして、一日も早く御全快を祈りたいと思ひますが、次官おられますので、簡単にひとつ、これは大臣にお尋ねしたいと思つておりました問題でございしますが、お尋ねいたしま。

御承知のように、去年の十二月に、いわゆる交通の総合体系というものがございました。これはこの前の国鉄運賃法の場合にも私の問題でいろいろお尋ねしたわけでございしますが、しかしこのときには国鉄問題が中心でございました。この総合交通体系というのはいろいろ、産業立地の問題その他社会情勢の変化によって、わが国におきまする交通運輸の各機関がそれぞれ分野がきめられ、それがしかも有機的にあるいは具体的に実施

されて、初めてわが国全体としての交通運輸の問題が解決していくのではないか。しかしあれを見ましても、主として国鉄問題が中心あるいは陸上問題が中心な点がきわめて多いと思ひ思ふのであります。そのときの大任の御答弁を見ますると、私がいま申しましたような趣旨の質問に対して「総合交通体系における有機的の輸送機関の関連でございします。それについて御質問でございします。御承知のように、昨年の六月御答申をいただきました運輸政策審議会におきまして、またたいたいま御指摘をいただきました、昨年の暮れにおきまする関係におきまする総合交通体系の決定におきまして、各輸送機関の特性を勘案をいたしまして、その分野を一応定めた次第でございします。あるいは航空あるいは海上輸送あるいは陸上輸送、陸上輸送のうちにおきましても、道路輸送によるトラック、乗用車、タクシーその他のもの、あるいはまた鉄道の大動脈でございします国鉄を中心として、私鉄その他の関係というふうなあり方をきめた次第でございします。」と申して、これをひとつ有機的に進めていくのだ、こういう御答弁がございまして、以下は国鉄を中心としてお話をいたしましたわけであります。そういう意味合いからいたしまして、この総合交通体系の中における海運というものの位置づけ、これは見ましても、ごくわずかな点が出ておるわけで、御存じだと思ひますから一々申し上げまされども、どういふふうな位置づけになつておるのか、こういうこととでございします。御承知のように、少なくとも国内輸送の面における、かつては物資の輸送で四二、三%のシェアを占めておった海運であり、現在では多少低下いたしておる。陸上輸送の面は出ております。そのことについての御見解をひとつ承りたい、かように思ひます。

○佐藤(幸)政府委員 大臣の本委員会における答弁をお読みいただいたわけですが、さらに私から大臣の答弁に補足という形で申述べさせていただきます。御承知のとおり、日本の造船、海運というのは

基幹産業でございします。特に造船は世界の建造量の約五〇%を占めておる。しかしながら、造船と海運とは特に密接な、表裏一体の関係にございします。先般のドルショックによつてきわめて大きな打撃を受けておる。これに対して政府は、日本の基幹産業をいかに永続的に世界の造船並びに海運界における現在の立場を維持させるかというところいろいろ苦慮されてその善後策を講じているのは先生御承知のとおりでございします。したがいまして、今後は世界の五割の建造量を占めている日本の現状と、同時にまた輸出の秩序を保ちながら国際協調を進めていかなければならぬ、こういう考え方に立つて造船政策並びに海運政策を進める所存でございします。しかしながら、必ずしも樂觀を許されないので、現在経済企画庁において計画されている新しい海運政策ともきわめて関連が深いので、経済企画庁と調整をとりながら長期的視野に立つた日本の海運政策を打ち出したい、かように考えております。

○内海(清)委員 いま御答弁をいただきましたが、私の質問がちょっと要領を得なかつたのかも知れませんが、この総合交通体系というのは日本の国内のものですね。だから、これは日本の国内の交通輸送体系というものについてきめられておる。それによつて今後政府としてはその線に沿つて各交通運輸面を進めていくということとでございします。これはこの前の国鉄の場合もその線に沿つていろいろ議論されたわけで、この総合交通体系における国鉄の位置づけというものの、国鉄の分野というものがそれととりいくなれば、国鉄の再建も早いであらう、緒につくであらうということとを私もいろいろ御意見を申し上げたわけですが、そこ、いま御承知のようにわが国におきましても、海運、ことに内航海運、これは非常な不況にあるわけですが、ところが、総合交通体系で見れば、いままでわが国内における物資の輸送のかなりの分野を占めておった、そういう方面についても特別なものを見ない、安全であるとか、港灣の

ことではじき出したのが二千八百万という船腹でございいます。そのうち千九百五十万トンのは国の財政資金をしまして建造するということとでございいます。ただいま先生御指摘されましたように、昨年来のドル・ショックを契機といたしまして国内、国際景気が非常に後退いたしました現在、非常に海運不況のさなかにございいます。まず第一に荷動きが非常に減っております。それから船が停余つておるということで国際海運市況が非常に停

滞しておる。こういうときに従来のような船腹の建造でいいのだろうかという疑問がございます。いま御指摘のとおりと存じます。

そこで私どもといたしましては、実はこのもとになつております経済社会発展計画というものが今後手直しされるのではないか、そういう準備を経済企画庁はやつておるということを聞いております。したがいまして、理論的には、やはりこの前提となります経済社会発展計画というものが手直しされれば、それによつて立ちますところの海

運政策、建造計画というものも当然変わってきてしかるべきだと存じます。したがいまして、私どももいたしましては現在まだ作業に入っておりませんけれども、たとえば鉄鋼におきましては一九七五年、要するに五十年の目標が粗鋼生産で非常に減る。数字的に申し上げますと、これは通産省が一応試算しているのをごさいますけれども、原案では一九七五年時点、昭和五十年時点で粗鋼生産の見通しが二億六千万トン、それがおそらく一億二千万トンくらい下がるのではないかと、約四千万トンくらいで進むのではないかとということ、やはりそれに伴いまして輸入する鉄鉱石あるいは粘結炭でございますね、そういうものの輸入量も、現在の原案では、たとえば鉄鉱石につきましては一億九千二百万トンでございますのが約五千万トンくらい減るんじゃないかというような試算をやっておりますのでございます。また輸入の原油につきましてはやはり多少スロウダウンいたしました、原案では五十年時点では三億四千万キロリットルくらい輸入するのではないだろうかとい

う見通しでございましたのが、約一割減つてお
まして約三億キロリットルくらいになろうかとい
うことで、これは通産ではございませんで、石
油国会のほうでそういう試算をしております。
そういうようなことで、生産面での手直しの検
討が現在進んでおりますので、いずれ相当固ま
った時点におきまして私どもの結論のほうもそ
れに伴ひまして改定していこうというつもりで
おります。

したが、いまして、絶対量が減るわけではございませんけれども、いままでの伸び率がスローダウンするんだ、したがっていままでのような船腹が要るかどうか、これははじいてみないとわかりませんけれども、多少スローダウンするのであらうと私どもは予想しております。したが、いまして、そういうような情勢でございます、この秋に入るころにはひとつそういった面での検討を、特にこういった政策を担当をして検討していただくと、ころの大臣の諮問機関でございます海運造船合理化審議会がございますが、そこでひとつ問題を提起いたしましたいろいろな角度から検討してみたいというように現在考えておる次第でございます。

○内海(清)委員　いまお話しになりました数値も私ども承知しておりますが、いづれにしても、これはおそらく七月になれば来年度予算の概算要求されると思います。したがって、この経済社会発展計画が秋になるとすれば、それまでには、もちろんこれが前提になってそれが出てくれば、あなたの方のほうの来年度予算に対する計画も手直しが必要になってくるかもしれませんけれども、少なくとも運輸省ではそれまでに一応の考えを固めなければならぬと思うのであります。したがって、いまの粗鋼の生産量の減あるいは原油の輸入の減、そういうふうなことを勘案されまして一応のめどをつけられると思うのであります。これに對しましては今後の、いろいろこの経済社会の状況もなお変わってくると思いますが、いろいろな言われどおりますのは、本年度のいわゆる大型予算、骨子の刺激予算というものがかなり効果が出てきた

のではないかと、いう見方もあるし、またいろいろそれに対して、もう樂觀論もないように思ふのであります。私どもはしろうとでなかなかこういう点を迷うわけでありますが、そういう点につきまして何か海運局のほうで見通しをつけて、こういう線で一応いこうではないかというふうなお考えがもしあるならば、ひとつこの際お伺いしたいと思ひます。

○鈴木(逋)政府委員 実は数字的にまだどういった作業に入っておりません。したがっていま数字でもってどうのと申し上げられませんですけども、まず国際海運については、いまの通貨不安の問題等まだ残っておるようでございます、依然としてやはり国際的な荷動きが非常に鈍いだらう、これは二、三年くらい続くだらうという業界の観測が主でございます。あるいは外国業界の観測もそうでございます。そういう国際通貨不協並びにそれに基づく世界的な荷動きがもとに戻るのはかなり先だと見ております。いま一つは、したがっていまして現有の世界船腹、それから現在船台にある新造の船、これが稼動いたしますとかかなり船腹が余裕が出てくるのではないか、かなりだぶつくのではないか、両方の点でしばらく海運市況は立ち直らないだらうという見通しを私どもは、実は精密な計算ではございませんけれども、そういう予想は立てております。それにつきましてそれでそれは何トンぐらいただという作業はまだまだ進んでおりませんけれども。

それから国内輸送につきまして、やはり当面では、鉄鋼の粗鋼生産が減りましたために、鉄鋼輸送の荷動きが減ったことから市況の急速な悪化が始まりました、現在まだ内航船舶が一割以上くらくらい過剰だという状態が進んでおります。

〔委員長退席、宇田委員長代り着席〕
これにつきまして、は御承知のようにいろいろ対策を考えて現に実施しつつあるわけでございますけれども、これも国内景気が立ち直らないと、やはり内航市況もなかなかこれによって立ち直らないだらうということでございます。ただ、政府全

般のそういった景気浮揚対策が早く功を奏するとなれば徐々に回復に立ち向かうと思いますが、現在ではまだしばらく底をついているというような状況でございます。いずれにいたしましてももう少ししばらく市況その他経済情勢の変化等を見守りまして、いずれそういった作業に入りたい、こう思っておる次第でございます。

○内海(通)委員　いまの段階でございますから、

はつきした数字的なものは出ないだろうということはよく承知しております。

それに関連しましてもう一つこの際お尋ねしておきたいと思ひますのは、この改定の新海運政策案によりますと、計画造船に対する利子補給の問題、これは四十八年度からは少しシビアになっていることは御承知のとおりであります。したがつて、こういう海運市況の不況ということが反映して、いわゆる船主関係、船社関係におきましては、これに対してすでにいろいろあなたの方のほうにも要望も出ておると思ひます。いろいろな要望もあるようでございます。つまりもう少し財政的な処置がほしいということがあるように私どもも聞いております。その点に対してはいまどういふふ

うにお考えになつておられるか。

○鈴木(彌) 政府委員 先ほどまでは船腹量の問題でございましたのでが、計画造船では船腹量とにも、そういう諸般の問題も含めてやつております。そのおもなものが先生御指摘の利子補給でございます。実はこの改定新海運政策では御指摘のように四十八年度、九年度は開銀によりまする利子補給を、コンテナ船を除きましてやめにしてしまふとシビアな手をつたつたのでございまして、できるだけ自主的に海運業界が立ち直れるようにということ、そういうシビアな措置をとつた、

ます。したがって現在のような状況ですと、かなり外航海通企業の企業基盤が弱まってくるのじゃないか。したがって国際競争力自身も外国船に比べますと弱まってくる、これはある程度算定できますというふうに考えております。特にこの三月期決算を見ますと、一応八分配当、六分配当を続けておりますけれども、かなり苦しいでございます。むしろ資産の処分、船を売ると

○内海(清)委員 現在の大勢としては、大体そういうことだと思っております。いまお話しのように、海運の問題は、ただ国内の他の問題とバランスをとるというだけではない問題がある。世界的な情勢を把握してやらなければ国際競争ができないという面もございます。しかし、いまま

で国内的な議論としては、海運には相当の助成があるではないかというふうな議論もよくされてきております。そういう国内の他の産業に對しまする国の助成ということ、こういう面も十分今後考慮する必要もございまいけれども、何と申しましては、貿易立国として立てておりますわが国としては、この海運の国際競争力ということは、国の基本にかかわる問題だ、かように私は考へるのであります。それらの点を、世界情勢等も十分考へられまして、この際——これはあとでまたお尋ねいたしますけれども、海運の経営状態も非常に悪化しておるようでありまして、わが国の海運が国際的に十分働かざるやうな体制をつくっていくということが重要な問題だと思ひますので、その点はひとつ十分考へていただきたいと思ひます。

次には、いまの海運局長のお話からいたしました、いずれにしても、今後わが国のいわゆる外航船舶の建造量というものは、これはダウンしていくであらう。これは衆目の見るところだと思ひます。したがって、これを今度はわが国の造船の立場から見ると、これまた一つの大きな問題であります。今日のわが国の造船の能力から考へまして、それが減るならば、これを何かで補ていかなければならぬ、こういうことであります。それを補うのが、すなわち輸出船である。しかし輸出船もやはり世界の景気の停滞、経済の停滞というものが大きく影響しておるということで、これは当然影響を受けるものであります。輸出船について見ても、四十六年度の受注量といふものは、四十五年度に比べてほとんど半分くらいに減つておるといふ状態でありまして、特にこの四切り上げ以後のわが国の輸出船の成約といふものは、きわめてはなはだしい状況であります。非常にダウンしておるといふ状況、御承知のとおりであります。しかしこれをやはり何とか、国内船が減るならば輸出船で補うという方向に持つていかなければ、これまたわが国の造船業といふものが三十一年来世界のトップを行つて

おりますけれども、大きな問題になるであらう、かように思ふのであります。ひとつ船舶局長さんに、この輸出船の受注の見通しはどういうものであらうかということをお尋ねをいたしたいと思ふのであります。

○田坂政府委員 先生御指摘のように、輸出船の受注見通しについては、私も四十七年度の受注見通しを一応先日立てたわけでございまして、当面世界的な景気停滞あるいは四切り上げ後の競争力の問題、また現在の国際通貨の不安定の問題、そういうことで、今年度の受注量につきましては、相当下がった量で考へていかざるを得ない。大体前年度の三〇%ぐらい落ちた五百萬総トンぐらいの予想を立てております。またその次の四十八年度につきましては、まだ明らかにはそう伸びませんが、またこれも現在の見通しではそう伸びていく傾向も見られませんが、ただこれは長期的に見ますと、世界の経済の動向が変わつてくるのじやなからうか。そういうときには、やはり海運界の伸長は相当見られる。あわせて造船界も相当大きな受注量があるであらう、輸出も相当伸びるであらうという、長期的にはそういう見方で、私も造船界の今後の動向につきまして、そういう基本的な考へ方で政策を進めておるわけでござい

ます。一方現在手持ち工事として大手造船では——輸出船にかかります分としては大体大手造船でございまして、大手造船では、二年半ぐらいの受注量は持つておりますので、当面の造船業の操業度に対しましてそう極端な影響はなからうと思つております。

○内海(通)委員 まあいま非常に成約状況が悪くなつておる。これをもつと推進するためには、これはあとで御承知のように、輸出船は、いま申し上げれば、御承知のように、輸出船は、いまほとんど九十何%というものは円建てでやつておる。しかしそのために成約がむずかしいというものも出ておることは事実です。したがって、差損リスク保険というものがいま考へられておりますが、こういうものを早急に創設することによつて

これを補う。この面は当然なざるべきだと私は思ふのであります。もちろんこれは運輸省の主管でないかもしれませんが、しかし、この造船の輸出ということを考へるならば、運輸省としてもこの点は真剣に考へて、通産省あたりと連係しながらやつていかなければならぬ、こう思つておるのであります。その点につきましてひとつお伺ひしたいと思ひます。

○田坂政府委員 先生仰せのように、最近に至りまして、非常に旺盛な新造船需要というものを踏まえまして、わが国の輸出船の大部分が円建てになつております。この傾向は、私も、本来非常に好ましいことだ、この傾向は今後も進めていきたいというふうな考へておりますが、また先生御指摘のように、最近の国際通貨、特に円の不安定といふことが非常に困難なケースも間々見えるやうになつてまいつております。そこで、先ほどの輸出船の減退に對処するため、ドル建てであるいは外国通貨で受注をしなければならぬというふうな傾向も相當ふえるかと思ひます。そこで、そのために起るよりリスクの防除をいたしまして、先生仰せのやうな為替差損保険というふうなものが通産省で考へられております。私も、造船の契約によりまして、船舶が非常に高くなつたので、為替差損もおのずから非常に大きくなつてくるということでございまして、特にこの点につきましては、造船を忘れないやうに、早く内容のいいものをつくつていただくように通産省にお願いしておる次第でございまして、まだ細部につきまして詰りが十分行き届いておらない。通産省も私の立場は十分理解していただいております。

○内海(通)委員 この問題は、私は早速を要する問題だと思ひまして、先般も通産省の担当官のお話を聞きましたけれども、これはもう運輸省としては、この際総力をあげてやつていただきたい。ただ通産省の主管だからということでもさうへまかすということであつては相ならぬと思ふのであ

ります。

この為替差損の問題につきましては、去年の十二月の四切り上げで造船界には大きな差損が出てきた。それに対する政府の措置もあつたわけでありまして、これに對しましては、私はいろいろ考へておる問題がある。これはいまこゝでいろいろ議論する時間ございませんから、いづれ時期を要したいと思ひますけれども、この為替リスクの問題は、四切り上げがあるんじゃないかというので、少なくともわれわれのほうでも、四十五年の予算編成期ごろからいろいろ運輸省にも問題を持ち出してきた。四十六年の予算編成期にも申し込んできたし、四十七年の、本年度の予算編成期のおりにも大臣にお話をした。これはちょうどニクソン声明の出る五日前、去年の八月十一日に私は、局長もあの席におられたと思ひます、申し入れをしておいた。ところが、それに対する、今度の差損問題に対する政府の措置というものの對して、私は実は大きな不満を持つておるわけでありまして、持つておるわけでありまして、これはきょうは省略したいと思ひます。

それでは、時間がございますので、これは簡単に御承知いたしますが、さつき海運局長からちよつとお話がありましたが、いま内航の海運市況が非常に悪いということです。これは実はなはだしいものがございまして、これに對しても、あらかじめ本年度の予算でも、政府も解撤なりあるいは係船なりというふうないろいろな措置を考へられておつたはずでございまして、それらがどうなつたか、さらにいまのこの不況に對してはどういう対策を考へておられるのか、その点を端的にお伺ひしたいと思ひます。

○鈴木(通)政府委員 内航につきましては、去年の暮れの、まあ予算の編成時期でございまして、まあ当面の過剰船腹でございまして、これをどうするかという問題、それとあわせて、こういう不況になるたびにひどい目にあうというものはおかしいじゃないか、もつと體質を構造的に直すべきじゃないかという両方の意味からの反省を

行ないまして、業界ともいろいろ要望をお聞きしたりいたしまして、結果、まず当面といたしましては、まあこれはうしろ向きと言われますけれども、一般の貨物船が約一割ぐらゐ船腹が多いという算定が出ますので、約二十万デッドウェイトでございすけれども、これを係船する。それからもう一つは、そのうち五万トンはずしてしまふ、解散するということで予算折衝いたしました結果、約二十二億ばかりの財政資金をつなぎ資金として、係船した解散した船主にはそういうつなぎ資金を貸すということでまいりました。先般その予算も国会で御審議いただきました。予算決定いたしました。実は四月、予算がきまりましたあとから直ちに——それまでに準備いたしておりました。現在この係船につきまして、現在すでに十万吨ばかりの係船の実施の実績があがっております。これはまだ今後出てくると存じます。大体十三万トンくらいいくのじゃないかと思ひます。それから解散のほうにつきましては、約五万トンを予定しておったのでございすけれども、現在は、実際に解散のほかに、船をよそへ売る、外国へ輸出するといふものも入っております。合わせまして約十万重量トンの希望が出ております。

そういう状況でございますので、実は前回の昭和四十一年、二年にかけまして、やはり内航不況ということで係船、解散をやつたのでございすけれども、一年くらいに間に景気が直りまして、むしろそんなに、解散なり係船する希望が減つてしまひまして、当初よりもずっと減つてしまつたという例がございす。今回そういう点は十分念を押しまして、業界ともお打ち合わせをしたのでございすけれども、今回不況もだいぶ長引くということで、大体予定いたしました数量、あるいは解散の場合はもう倍くらい出てきておるといふような現況でございすので、こういった対策も実を結ぶのではないかというふうに、いま進行しております。

それからいま一つ、いまのほうしる向きといひますか、そういう面での当面の対策でございすけれども、将来、これから今後不況になるたびにそういう船をつなぐとかいうふうなことではなしに、内航海運企業自身の企業体質を直すべきじゃないかという点につきましては、現在この業界等の間で、たとえば海運組合の組織の問題とかあるいは内航海運企業のオペレーターの船を持つ義務づけの量をふやすとか、あるいは今後できるだけ、一ぱい船主じゃないに集約した形で複数の船を持つように、要するに企業規模の適正化といひますか、そういう面をどうしたらいいだろうとか、いろいろ、組織面なりあるいは組合の調整機能の問題なり、あるいはオペレーターとオーナーとを別々にして、適正な用船料がオーナーに落ちるようになすべきだとか、荷主からきまつた運賃をちゃんともらふとか、そういうふうな面につきましていろいろ対策を考へております。私もこれは内航体質構造改善要綱というふうなことで呼んでおりますが、現在内航総連合をはじめ傘下のいろいろな組合と、この問題につきまして一つ一つの問題を取り上げまして、内航海運業法あるいは内航海運組合法に基づきまして、自主的にそういう面での改善が行なわれるように、いまいろいろやっております。たとえば組織の改正問題につきましてもだいたひ結論が出てまいりまして、なるべく早目に実施していこうじゃないかということであるいは期待しておるわけでございす。

なお、それ以外に、申し落としましたけれども、たとえば海外で、ちよと日本の内航船くらの船がほしいという発展途上国がございすれば、そういうところへ積極的に船を譲るといふことも考へておりまして、現在、たとえばインドネシアの内航海運の再建問題につきましては、日本から海運造船アドバイザーグループを派遣いたしました。インドネシアの内航の再建といひますか、それには日本の船が相当寄与するのじゃない

かというふうな問題も検討しております。あるいはバングラデシュの国内輸送の再建につきましても船が要するというところで、こういう点につきましても積極的に、機会があれば日本の船を、中古船も新船もありますけれども、そういうところにひとつ買つてもらおう、そういうことも考へております。いろいろやっておりますのでございすけれども、できるだけ成果があらますように努力いたしてみたいと思ひます。

なお、これだけではとても成果があるかどうか、私は実は自信がないのですけれども、できるだけやってみまして、まだ足りないところがあれば足してやつていくということで、一步一步前進してやつてまいりたいというふうに考へてゐる次第でございす。

○内海(清)委員 内航海運対策というのは非常にむずかしいといふことは、私は十分知つております。いまお話しした四十一年度の、なかなか政府の施策が進まなかつた。まあ幸ひにして、あのときは景気が比較的早く直つてきたといふことがこれを救うたわけであります。今度、はたしてそういうふうな状態になるかどうか。いろいろ考へておらるやうでありますけれども、これはもう早急にやらなければ、業者がもう立ち行かぬやうになつてはおそいんです。どうも従来の、あるいは政府においていろいろ計画は立てられますが、それが早急に、強力に実施されたといふことがきわめて少ない、ことに内航に対しては、これはまあむずかしい面があることは十分承知しております。してありますけれども、今回の場合は、私はなかなか容易なことではないといふように見えておる。それだけに、ひとつ運輸省のほうでも格別な意をこれに払つて、早急に実施していただかなければならぬ。いろいろありますけれども、時間がございせんから私は申し上げませんが、いずれまた機会があれば論じたいと思ひます。

さらに、いまの内航に関連して今度は造船関係でありますけれども、これがまた非常な不況であ

ります。ことに東日本といひますか、東北のほうはまだ漁船などがあるからある程度いいけれども、西に至りましては実にはなほだしいものであります。もう五百総トン以下のものは半減以下になつておるといふことであります。あるいは二千トンくらいのもので、これは幸ひ特殊船といひますか、タンカーとか作業船とかいふものがある程度あるために、いま何とかこれをやつておるといふ状況であります。一般的にいひますならば、中小造船といふものは非常に問題になつておる。それは一年もたちますとむしろ非常な社会問題になるんじゃないかといふぐらゐに私は考へております。これに対します適切な対策があるのかどうか、ひとつお尋ねしたいと思ひます。時間がございせんから、簡単にひとつお願ひいたします。

○田坂政府委員 先生の仰せのとおり、内航海運並びに最近の近海海運の停滞によりまして、これらを操業の中心といたしております西日本の造船所、特に西日本の造船所がたいへん操業度の低下によりまして苦しい状態にあり、また今後非常にきびしい状態になるかと思ひます。これに対する積極的な方策をいたしまして、需要が減退いたしましたので直ちにどうこうする積極的な政策が非常にむずかしいと思ひますが、私も苦慮してゐるわけでございす。まず第一点といひましては、何とかこの苦境にたえるといふことで、一般の中小企業対策としてなされております運転資金等の融資のほかに、造船関係のみに限ります特別な融資を行なつていく。それから将来対策といたしましては、これらの造船所の基盤強化、近代化、合理化、そういうものを進めまふとともに、新たな需要といふものを喚起していく。それは一つは、先ほど海運局長からお話がございしましたような発展途上国、そういうものに對する需要の開発、それからまた新規の高性能船舶の開発をいたしまして、新たな需要を開いていく。すでに私ども内航海運の非常に需要の多い499あるいは999のタンカー等につきまして

益の率を見ますと、三十九年が三・六である。そして四十六年の下期を見ますと、これが三・四まで下がつておるのであります。これが非常にいいときは、四十五年が最もいいので六・三である。

たがいで、比較いたしますと確かに悪くなっております。これはこういった不況ということを

午後一時四十七分開議

○小峯委員長 休憩前に引き続き、会議を開きます。

建造というものは進んだ、こういうことであります。第一回の改正は第二十四回国会、これは昭和

三十一年、第二次改正が第三十回国会昭和三十一年、第三次改正は第四十六回国会昭和三十三年、第四次改正は第五十八回国会昭和四十三年と、このように改正をしておるわけでありますが、このように何回も延長するのなら一つの法律として、改正しなくてもいいものがある程度長期につくったらどうなんだ、こう思うわけなんです。それとも、それができないのは法制局に遠慮をされておるのかということを考えるわけですが、その点はいかがですか。

○田坂政府委員 臨時船舶建造調整法は先生御存じのように、外航船舶の建造にあたりまして一船ごとにその建造の許可をやっていくというふうなことでございますが、こういうことは一方民間の企業の自主的な活動ということから考えますと非常な制約にもなるかと存じます。そこで民間の自主的な活動というものを考えれば、こういうものはそう永続させるべきではないという基本的な考え方を持ちまして、一方わが国の外航海運の健全な発展、これに先ほど申し上げましたようないろいろ必要な要因がございます。それを果たしていく必要のある期間、臨時的にこの法律を存続させていくという考え方でございます。

○宮井委員 それならその逆からいいますと、わが国の造船界はもうすでに一本立ちしておる、そういうふうに見える点もあるわけですね。本法の制定の趣旨にありますように、前船隊の再建について政府は調整機能を持たなくてもよい、このような法律はなくてもよいという考えもあるのですね。逆に言うところな法律は要らないじゃないか、またこの法律はあつてないようなものと同じだ。この法律ができてからいままでも不許可になったことが一度もない。さすればもうこのような法律はなくてもよろしい。こういう意見もあるのです、この点はどうですか。

○田坂政府委員 確かに申請された船舶で、申請された段階以後にこの法律によりましてこれが不許可になった実績は一隻もございません。ただ、たとえば先ほど申し上げました船台調整、この点

につきまして御説明いたしますと、最近輸出船がわが国の建造能力の約六〇％程度を占めておりますが、この輸出船の建造許可にあたりましては、国内船の建造につきまして船台の確保が十分にされておるかどうかというふうなことを事前に十分チェックいたしまして許可がなされておる、この法律が事前に働いておるということではないかと考えております。また現在、三十何万トンあるいは四十何万トンの超大型タンカーの建造許可がなされてきておりますが、これらの建造許可におきましては、その船舶の建造にあたりましての当該造船所が持つております計画、特に安全、またこの船舶が航行いたします航路につきまして、その船舶の適合性、そういうものを事前に十分チェックして、そして許可をいたしておるというふうなことで、本法は最近の大規模化あるいは高度化、あるいは受注の形態、そういうものの変化にあたりまして十分によく働いておると私は思いますが、我田引水するわけでございせんが、考えております。

○宮井委員 その点で政務次官の御見解を伺いますが、私が申しましたのは、必要な法律ならば、何回も改正しなくても長期的にがっちりしたものをつくったかどうか。逆に言うところ、不許可のものはないし、いまそれが一つの力を發揮しておるという御答弁でしたけれども、われわれにはそれがわからぬ。逆に言いますと、このような法律はもうなくてもいいんじゃないか、そのように思うわけですが、その点を御答弁いただきたいと思ひます。

○佐藤孝政府委員 率直に申し上げて、国際情勢が現状のような状態ではなくて、また為替差損という予期せざる事態が到来しなければ、私はおっしゃるとおりこの法律は必ずしも必要だとは考えませんが、現在のような世界の海運界並びに造船界の現状、先般の為替差損による打撃等を考えたとき、やはりこの法律を有効に生かしてそういう社会環境の変化に伴うように調整することが必要じゃなからうか。やがて現状のような国際情勢

じゃなく、もっと緩和された自由経済ができるような時代になったときは、宮井先生のおっしゃるのとおり本法は必要なくなるのじゃなからうか、かように考えますが、現在の時点では、むしろ本法の趣旨を生かして、国際協調をはかりつつわが国の基幹産業を守つていきたい、かような考え方が本法を提出した理由でございます。

○宮井委員 為替差損の問題は、後ほどまた私も御質問いたしますからあれですが……
そこで次の問題に移りますけれども、本法が制定され、その後、改正されるたびに四年間延長されておつたわけですね。ところが今回は二年間である。この二年とした根拠はどの辺にあるのか。この点をお伺いいたします。

○田坂政府委員 本法案が特に直接的に結んでおります計画造船、改定新海運整備計画が四十九年まで立てられております。この海運整備計画のございまして、一応この法律の延長をお願いいたしたいということでございます。

○宮井委員 そこで、この船舶の建造給付事情ですが、年度別起工予定量を見ますと、国内船においては四十六年に五百萬総トン、四十七年は五百四十五萬総トン、四十八年は五百九十九萬総トン、四十九年は六百三十五萬総トン、輸出船は四十六年、六百九十五萬総トン、四十七年が九百五萬総トン、四十八年が一千三十一萬総トン、四十九年は一千二百三十五萬総トン、この数字はこれはこれでよろしうございせんか。

○田坂政府委員 ただいまの先生のおあげになりました数字は、国内船につきましては新海運整備計画の計画造船とそれから自己資金船とを合算した数字じゃないかと思ひますが、私も承知いたしております数字から申し上げますと——ただいま先生のおあげになった数字は、これは海運造船合理化審議会の造船施設部会で従来の受注見通し、現在の受注をいれておられます四十四年、四十五年の数字を成長を見込んであげたものでございまして、現在の状況から申し上げますと、四十九年度あるいは四十八年度あるいは少し見直す

べき点があるうかと考えます。
○宮井委員 いや、私の質問どおり答えてもらわないと困るのです、この数字はよろしいのですかどうかという。次に聞くことをあなただけで答えてしまったのです。私は次に、この見通しは変わることはないかと、こういうふうな予定しておつたわけですが、それは見通しは変わる。じゃどうなるわけですか。

○田坂政府委員 新経済社会発展計画等の見通しの変更といひますか、再検討というふうなことも現在経済企画庁で進められているやに伺ひますが、それらの数字をもう一ぺん私もできましてから検討させていただいて再検討したいと考えております。現在のところ数字で申し上げるまでの段階には至っておりませんが、大体この数字がある程度ダウンしてくるのじゃなからうかというところの見通ししか持つておらないのが現状でございます。

○宮井委員 そういう数字をもうちょっと早く計算してもらいたいですね。この法律を出してくるときに、そういう見通しをやっておかないと、ある程度減る予定でそんなふうなそんなあやふなことでは、われわれはこれをちょっと審議するのは判断がつきにくいわけですね。ある程度の数字なんというものは四十六年に何萬総トンというぐらゐのところがやはりちょっと掌握しておいてもらわないと……

その点はちよつと考え直してもらいたいのと思ひますが、ドル・ショック以来の通貨不安で受注が減少してゐる。これはいまもそういうお話でございますけれども、数字にしてどのくらい減つていつておるわけですか。

○田坂政府委員 ドル・ショック、昨年の八月十七日に変動相場制に移りまして以後、輸出船の受注はたいへん困難になっておりますといひますか、減つてきております。昨年度、四十六年度におきましては、四十五年度に比較いたしました輸出船の受注は五七％に減つております。それから四十七年度におきましてはさらにそれが三〇％ぐ

自分の國に出入りする貨物は自分の船で運びたい、こういう熱意は當然のことと存じますし、また經濟面からもその國の經濟界からいつて當然だと思ひます。これにつきましては、先進海運國もそういうた道を歩んできたわけでございますから、これはわれわれも理解できるわけでございます。したがいまして、そういう國々がやはり健全な商船隊の發達をはかるといふ意味で、そういうたような差別政策をとるといふことはわかるのでございますけれども、それだけに終つたんでは困るのではなからうか。まだ開始時期でございいますからやむを得ぬと思ひますけれども、だんだんそういう商船隊がそろつていつたら、これはやはり自由競争といふことを原則として海運活動を行なうのが道じやないだらうか、こういうふうに存じておるわけでございます。と申しますのは、たとえば、ある發展途上國が自分の國から輸出する大量の原料、國を全部自分の國の船で運ぶんだ、どこの國の船も来てはいかぬといふことになりますと、世界の貿易の流れ、その流れというもののが非常に阻害されたらあるいは効率を害するものでないかといふ危惧がございまして、また、そういうたものを輸入することによつてある國のほうにおきましては、潤滑に輸入が入らないといふようなこともあります。したがいまして、先進海運國としましては、そういう國がりつばな商船隊をつくるように、資金の面なり、技術の面なり、あるいは船員の問題でいろいろ援助していこう、助成していこう、協力してやっていこうといふような配慮をいたしまして、それでそういうりつばな水準まで引き上げていこう、そしてお互いに自由に競争しようじやないか、かようなことを先進海運國間で話し合つて、思想統一をしておるわけでございます。そういう趣旨でございいますので、そういうたようなことを主張する國々があるいは主義がぶつかり合うといふようなことがありますが、そういう問題はやはり國際的な調整問題だと存じます。ところが、いまのような開發途

上国ならいいんでございますけれども、アメリカとかいうような国で、そういう先進国でありながら、やはり自分の国のは自分の国の船で運ぶというような政策を掲げて、他国の船が通ることの辺の事情、非常に複雑でございます。が、いずれにいたしましても、今回のUNCTADの会議におきましても、そういう問題が討議されたのでございまして、やはり先進海運国といたしましては、やはり後進国のそういった要望を受け入れながら、たとえば同盟等に入れないというようなことはしないで迎へ入れる、りっぱな商船隊をつくらなければならない、そういう自由競争だぞという趣旨でまいっておりますのでございまして、したがって、今後それに反するような政策等につきましては調整の問題は残るかと思ひますけれども、現状はそういうことでございまして、私どもの海運政策におきましても、現在そういう面でも対処していきたいというふうに考えている次第でございます。

○官井委員 それでは発展途上国に対しては、商船隊がらっぱに自由競争できるようにするまで援助していくことですが、その点はそれでは具体的にわが国としてはどのような援助をいたしておるわけですか。

○鈴木通政府委員 発展途上国の海運に対する援助でございますけれども、今回のUNCTADの会議の総会が終わったのでございすけれども、そこでも発展途上国の商船隊の開発、整備という議題があげられて、要するに、今後十年間以内に発展途上国の商船隊は世界の船腹の一割には達するくらい力を出させる。そのために先進海運国は協力しようという内容の決議もありまして、それには先進国ももちろん満場一致で採択いたしました経緯がございます。日本いたしましても、現在は、一番多く行なわれておりますのは港灣の施設等についての援助、これは技術援助もございまして、それから資金の援助も賛成もやっておりますし、それから資金の援助も

一部やっております。これからの大いにやってくるつもりであります。それから、たとえばインドネシア等におきまして、外航海運の整備をするというところでございまして、それに必要な小さな造船所でございますね、あるいは船を修理する造船工事、そういうもの、あるいは港灣の整備、そういうものにつきまして技術的な援助あるいは資金援助をやるといふかまえております。その他いろいろございまして、これからのいろいろ出てくるものと存じます。

それからまた、定期航路の面におきましては、たとえばいままで非常に排他的だった定期航路、たとえば欧州と極東の間の定期航路、そういうところへたとえばマレーシアとかタイランドとか、そういった発展途上国の船も入れる。そのためにシェアを分けてやるといったような意味でも、そういったような協力ももちろんやっております。今後そういった問題もだんだん出てくると思ひます。特にラテンアメリカあるいはアフリカ等におきましても出てまいらると思ひます。船員の養成等も含めましてそういった意味の援助をやっていくたい、こういうふうに考えております。

○官井委員 それでは次に、これはちよつとまた別な観点からの御質問になるかも知れませんが、船舶の大型化は最近とみに著しいものがあるわけでありまして、これによりまして、二千五百総トン以上について、上限についても船質調整機能のチェックでやれる、この法律において上限のチェックはできる、こう思ひます。思ひますが、際限なく大きくしていくのかどうか、何らかの限度を考えておられるのかどうか、この点をお伺いしたい。

○田坂政府委員 船舶が十分な機能を発揮いたしますのに関連いたしまして、港灣の施設もございまして、また、良質な船舶を建造いたしますには、建造にかかわります技術、また施設、そういうものもございまして、現在の物理的なそういうものから考えますと、現在の建造能力は大体総デッドウェイトでいまして五十万デッドウェイトトントくらいが限度かと考えておりますが、今後の大型化の要請、こういうものはさらに続いていくものと思ひます。また、技術革新もそれにフォローしていき得るものというふうにも考えておりますが、その上限につきましては、私も現在、一昨年運輸技術審議会に諮問いたしました、百万デッドウェイトトンのタンカーの開発上の問題点、これは港灣施設、造船施設等もあわせて問題点の抽出とその解明、方策というものも御諮問いたしておりますが、この審議会が現在進行いたしております。その審議の段階におきまして、百万トンの建造には相当ないろいろ開発しなければならぬ問題点がたくさん出ております。これから考えますと、現在の日本の持つております技術を最大に発揮いたしまして、この十年といひますか、近い将来に日本が建造可能になる船舶の上限は百万トンあるいはそれよりちよつと下というふうな、私は現在の審議の過程からそういうふうな判断をいたしておる次第でございます。

○官井委員 後ほどお尋ねしようと思ひましたが、いま言われたように運輸省は四十七万七千重噸トンの建造許可のあと、運輸技術審議会に百万トントンの建造許可の技術開発を諮問した。石川島播磨においても四十六年、百万重噸トントンをすでに建設しております。百万トン時代が来るというわけでおるわけでありまして、一方、せんだつても海上安全交通法で非常に論議になりました大型巨船優先の政策であるということで、百五十メートル以上の船舶はすべての船舶に優先して行くということで、一般船舶あるいは漁業船との問題等もからんでたいへん問題になったわけでありまして、この船舶の大型化に伴わない現在の港灣施設整備、ちよつとこれは観点が港灣局長あたりへいくと思ひう、まあ政務次官もいらつちやっておりますから——何回もお聞きしたこともございすけれども、CTS装置、シーバース、パイプライン構想ですね。あるいはまた瀬戸大橋などもでき上がっていくということ、さらには油の流出事故等勘案いたしますと、はたして九州の喜入などは多少なりとも大型船に備えての港灣整備というものができておると思ひますけれども、あるいはまた大型タンカーのほうに日本の油の需要に応じてかたがたっていくこともいわれております。もちろんマラッカ海峡を通らなくてもいい、ロンボク海峡を通つていっても採算がとれるから大型船のほうがいいという、こういう考えもありすけれども、いま申し上げましたような内航の現在の政府の港灣政策その他のことから勘案して、はたして百万トントンのタンカーというものが上限としていいものかどうかという点は、大いに論議をされていかねばならない。後ほどお尋ねしますが、まだ欠陥船というふうな問題もありますし、その点総合的にちよつとお答えいたしたい。政務次官でもいいし船舶局長でも……

○田坂政府委員 政務次官のお答えになります前に、先ほど先生のお答えになりました百万トンの建造の施設がもうすでにできておるじやないかという問題と、それから運輸省の諮問、いま審議の過程の一部を御説明申し上げまして、御質問の一部のお答えにいたしたいと存じます。

運輸省の百万トンの諮問におきまして、まず百万トンのタンカーというものは大体どういう船になるだらうかということが最初に検討されました。それによりまして、大体百万トンの船は、長さが約四百九十メートルくらい、幅が八十五メートルくらい、深さが四十四メートル、それで走りますとき満載で喫水が三十三メートル、馬力が九万馬力、大体四万五千馬力の推進機二軸で推進するといふような船になるかと思ひます。

先生のお話がありました石川島の、下にできております建造施設は、この船が物理的にはつくれるといふような施設ではあります、これは能率的にあるいは経済性あるいは安全性、すべてのことを考えますと、この施設で完全に百万トンができることは私も考えておりません。

それから、私も今後さらに超大型化を進めていく場合に、何におきましても最も大事なことはその安全性であるといふことの観点から、審議会

の審議におきましても、たとえば構造あるいは推進関係あるいは機要関係というふうな縦割りの検討部会で御検討願っております。この全部を見渡して安全はどうだという安全部会で全体的な安全については御審議を願っております。申し上げたいのは、十分に安全を確保できるまではこういふのは手をつけていかなければいけません。とでございまして。ただ、タンカーにおきましては非常に油の輸送量がふえてくる。そういうことで大型化のほうがかえって安全ではないかというふうな観点で、百万トンタンカーをつくるのが全体的な輸送形態として安全かどうか、形勢的な意味におきまして検討もあわせて現在審議をいたしておる段階でございまして。

以上でございまして。

○官井委員 それでは次に、先ほど政務次官からも出ましたが、ドル・ショック以来為替差損が非常に出ています。一ドル三百八十四から三百二四などといわれておまして、約六十円の損害である。造船業界は非常にショックを受けておるわけでありまして。政府の対策として、差損の三分の二は税法処置で何とかする、キャッシュではやらない、三分の一は企業努力をせよ、このように言っておられるのでありますが、そのとおりに指示しておられるわけですか。

○田坂政府委員 為替差損につきましては、先生がおっしゃるように、たいへん造船業につきましては、政府といたしましては何かしらのこれに対する救済措置を必要だと考えました。そこで税制の面とそれから金融の面と両方の措置によりまして、政府の財政上可能な救済措置をいたしたわけでございまして、三分の二の点につきましては、その当時造船界が政府の処置につきまして計算をいたしましたところ、これは大体差損によりまして収入が減りまして、法人税等が当然支払わなくて済むというふうなことも勘案いたしますと、大体三分の二になろうかというふうな業界が試算した数字がございまして。それから言いますと、あと

の三分の一は業界の企業努力でもってこれをカバーしていただきたいというふうに私どもは考えておる次第でございまして。

○官井委員 それならば、アメリカはベトナム戦争などでドルのたれ流しをしておる。そして円の再切り上げがまたいま問題になっておるわけでありまして。八年間の延べ払いでは相当の損害になると思ひますが、それでいいのですか。

○田坂政府委員 ドルの価値が下がってきた、あるいは円の切り上げがあるというふうなことが言われ出しましたのは約二年前のことかと存じますが、造船界は幸いにいたしまして、そういう傾向が見えましては幸いにはちやうど非常に旺盛な新造需要にもささえられたわけではございますが、従来ドル建てでやってきた受注を円建てにほとんどどの部分を変えてまいりました。そこで外貨債権三兆円のうちのドルにかかわるものは一兆六千億、その約半分であるというのがいまの実態でございまして、今後の問題といたしまして、またさらに円の不安があるということで、先ほど御審議がございましてけれども、一部ドル建てによらないとなかなか受注がしにくいというふうな状態も出ております。これらに対処いたしまして、今後通貨の調整がさらに行なわれたというふうな場合に対処するための方策は、私どももいたしまして為替差損保険等を推進する等の処置は講じていきたいというふうに考えております。

○官井委員 次に、世界的に見まして海運界は不況が押し寄せておる。また造船の意欲が非常におとろえてきておる。輸出船の受注実績はしたがって激減しておる。四十六年度の実績から比べ四十七年度は約半分になる。一カ月十隻相当の受注があったのが一カ月一隻、十分の一に落ちておる、これはそのようになっておるかどうか。鉄鋼の不況で鉄鋼船の建造をやめておるし、国内船も造船金を払って建造取り消しの状態である。二、三年前の好況の時期と全然違う。暗雲が晴れる見通しがない。この点はどう対処されるか、これをお伺いします。

○田坂政府委員 船舶受注のいまの商談の傾向は、大体先生のおっしゃるとおりかと考えます。一方、造船界は先ほど申し上げましたけれども、従来までの非常に旺盛な新造需要にたいする

ために、施設の整備を続けてまいっておったわけではございますが、これらの観点から言いますと、この一、二年の間の受注動向は、非常にこれが長く続くということになれば非常に憂慮すべき事態かと考えます。ただ、現在大型造船界は、二年半ぐらゐの工事量の受注をすでに持っておりますので、この不況が極端に長く続くことがなければ、何とか造船界は耐え得られる。それから長期的に見れば、私どもはさらに海運の造船需要は非常にふえてくるのではないかとこの観点で現在おります。

○官井委員 二年先ぐらゐの受注があると言われますけれども、これはやがて取り消しの状態になつてくるのじゃないかというふうなことも思うのです。それでこのような状況から見まして、この改定海運政策をまた改定せねばならぬのじゃないか。改定海運政策のまた改定、こういう状況ではありませんか、どうですか。

○鈴木(瑞)政府委員 改定海運政策の改定ということになりますか、やはり見直しはしなければならぬと思ひます。

○官井委員 そこで計画造船の手直しは必要ないか。国内でも船台を拡張して設備投資もよく大きなものとなつておる。この点どう対処されていくかですね。過剰投資になつておるのじゃないか。この点はどうですか。

○田坂政府委員 船舶の施設につきましては、許可ベースで考えまして、現在の能力は総体的に千二百萬総トンぐらいの建造能力があるかと考えますが、現在のような不況が相当長期に続きました場合に、ある程度造船の操業度を下げる必要が出てくる。そういうふうな事態が起こりましたら、私どももいたしましては、各企業ごとに自主調整をやつていくように行政指導をいたしたいというふうな考えでおります。

○官井委員 中堅造船界では昨年あたりから大型ドック計画が相次いで出ておったわけですね。どのくらい許可されたのですか。

○田坂政府委員 昨年来からの許可につきましては、中型の造船所の大型化でございまして、中に二形態ございまして。従来たとえば五千トンの建造船台でありましたものが、そのまゝ七千トンとか八千トンとか、その船台の長さあるいは幅をふやしていくという大型化の形と、それから旧式になりまして造船所を廃止あるいは休止いたしまして、新たな立地に新たな近代的な造船施設をつくり、またこれが相当の、従来二万トンぐらいの建造能力でありましたものが七、八万トンぐらいの建造能力になるというふうな二つの形態でございまして。これら二つを合せてまして、いまちよつと計算いたしますが、すでに許可いたしましたものにつきましては四十一万総トンぐらい、今後数カ所の造船所が後段の超大型造船所の合理化、近代化ということで計画されておるものがございまして。

○官井委員 それは設備過剰になつておりませんか。

○田坂政府委員 当面の需要、当面の受注ということから考えますと、先生の御心配のような傾向も一部にはいふまでもない。ただ、中型造船所は非常に設備が旧式化いたしております。それからいまの立地条件が都市に片寄つておまして、今後都市労働にはなかなかたよれないというふうな実態がございまして。また、現在の施設がいまの船舶需要になかなかフィットしてないというふうな状況もございまして。また一方、船舶業は公害のきわめて少ない産業ということで、地域開発という面から、各地からの招致がございまして。これらの観点からいまして、当面の需給の状況と将来の需給の状況、両方を勘案いたしながら、これらの施設の増強については対処してまいりたいというふうな考えでおります。

○官井委員 それでは、そろそろ時間がなくなつてきましたからひとつ簡単にお答えいたしたい

と思いますが、GNP自由世界第二位、造船トッ
プという海国日本でありますけれども、タンカー
あってロマンなし、ロマンというのは客船であ
る、一般には、船旅は外国船まかせである、これ
は情けないという声があるわけです。船旅とい
うのは全部外国船にまかしてある。政府予算で建造
調整費というのがオリンピック前についたが、こ
れは伊勢湾台風の復旧費で吹き飛んだといわれ
ております。この点、客船といふものは、現在各県
へ行きますと青年の船といふことで、各農村の青
年などを募りまして東南アジア方面へ青年がどん
どん行っております。これは青年の夢を育てる
という意味において非常に必要なことであると私
は考えております。この点はどうかお考えになつて
おりますか。

○鈴木理政府委員 海運の関係をいたしまして
は、ぜひそういった客船も日本が持たたいとい
うことで非常に熱望しております。しかし、現状で
は、そういった旅客船の採算問題等もございま
して、必要な輸入量、輸出品をまかなう日本の貨物
船をつくるのに精一ぱいだというところでございま
して、どうも旅客船まで手が回らぬかというの
が現状でございます。したがって、国で、先
般そういうような動きがあったと聞きましたけれ
ども、そういったような助成でも大幅に出せば大
きな客船もつくっていくと思ひますが、財政情
勢もありましてなかなか現在まで実現しておら
ないのでございます。これからは、そういった健全
な、いい意味でのレジャーあるいは国際的な見聞
を広める、いまの青年の船とかいうふうなこと
で、そういったような面も大いにこれから必要
と存じますので、船会社等におきましてそういう
ような希望があればぜひそういうものを実現さし
たいと思つておりますけれども、いずれにいたし
ましても金の問題がありますので、そういう点の
問題を克服しながら、かつて日本が客船で世界を
リードしたのでございますが、そういった意味で
はなしに、健全な意味でのクルーザーといいま
すか、そういう客船をぜひ持ちたいというふうに突

は私どもは急願しておるところでございます。具
体的にいま特にそういった計画はございませんけ
れども、念願はいたしておる次第でございます。
○宮井委員 世界最大のコンテナ船、五万四千五
百総トン型コンテナ船の「えるべ丸」は、引き渡
し前に欠陥船として引き渡しがおくれたというこ
とがありました。その後どうなりましたか。
それから、一緒に質問してしまひますが、「ば
りば丸」「かりふおるにあ丸」、これは相当論
議をあれしましたが、どちらも原因不明で片づけ
られておる、それでいいのかどうか、この二点を
簡単に。

○田坂政府委員 まず「えるべ丸」でございます
が、「えるべ丸」は本年の三月二十四日に大阪商
船三井船舶に引き渡されました大型の高速コンテ
ナ船でございます。建造に当たりましたのは三井
造船の玉野造船所でございまして、結論から申し
上げますと、修理は非常に順調にいきました。現
在非常に好成績で運航いたしております。この事
故は、本船は超大型の船舶といたしましては世界
最初の三軸、三つのプロペラで推進しておるとい
う船舶でございますが、この両側のプロペラを回
しますシャフト、軸が非常に少しい量でございま
すが、推進中に片寄りがございまして、その軸受け
が焼損したというふうな事故でございました。簡
単な事故でございましてけれども、ちやうど事故
の修理に当たりますとドックがあつておりません
で、約一カ月間ドックをさがすために時間を費や
したということでございます。軸受けに流します
潤滑油のみぞの彫り方を変えたという簡単な修理
だけであつたのでございます。
次に、「ばりば丸」「かりふおるにあ」でござ
います。先生御承知のように、「ばりば丸」につ
きましては造船合理化審議会の建議、一方「か
りふおるにあ」の事故につきましては大型専用船
海難特別調査委員会でございますかの御審議を得
まして、この過程におきまして、原因につきまし
ては先生おっしゃる通りに証拠となりまして船がご
ざいませんで、調査委員会では明らかにし

得なかつたわけでございますが、現在海難審判庁
でさらにこまかくこの調査をいたしておるわけ
でございます。これらの造船合理化審議会あるいは
調査委員会におきまして、それにいたしましたも
いろい配慮すべき点、それらについてそれぞれ
こまかくいろいろとすべき対策についての御質疑
がございまして、これらについて、私どもはすべ
てにわたつて現在進めておりますが、これらの対
策はいま現在順調に進んでおる段階でございま
す。

○宮井委員 それでは、時間が参りましたから、
最後に総合的に政務次官に御答弁をいたして終
わりたいと思ひますが、先ほどの論議をひと
つ締めくくるといふ観点におきまして、ドル・
ショック以来為替差損で造船業界が非常に困つ
ておるといふような問題あるいは輸出船の長期の受
注のために船台を予定してどんどん設備投資をし
ておる、しかし、この際取り消しされるものではな
いかというふうな問題等をかかえて、わが国の造
船界が非常に苦境に立つておると思ふのですが、
その点運輸省といたしまして、また政府として今
後根本的な抜本的な対策を講じていくというよう
なお考えをお聞かせいただいて、質問を終わら
たいと思ひます。
○佐藤(孝)政府委員 造船と海運というのは御指
摘のように表裏一体の関係にあると私は思いま
す。先般の為替差損並びに内外の需要の減退、円
の切り上げ等、きわめて前途楽観を許さない現実
に直面しているのでございます。考えてみると、
日本の造船工業といふのはわが国の基幹産業の一
つであり、この基盤強化、育成が、わが国海運に
対する船舶の安定供給のみならず、世界の需要の
五〇%を建造している現状から考えて、世界海運
界に対する船舶供給の責任からも、ぜひとも今後
とも永続的に日本の基幹産業としてこれを守つて
いきたい、そういう考えから、日本の置かれて
いる立場をよく認識し、さらにまた秩序ある輸出
を考え、国際協調を推進してまいりたい。造船に
ついてはかように考えております。

また海運については、御承知のとおり改定新海
運政策がありますが、現在の情勢の変化からかん
がみまして、これもまた再検討せざるを得ない事
態に至つておると思ひます。経済企画庁におい
ても経済政策の見直しについて多少手直しも加える
ようでございます。これと歩調をあわせつつ長期
的視野に立つた日本海運並びに造船政策というも
のを早急に樹立してまいりたい、かように考えて前
向きで進めていく所存でございます。

○宮井委員 以上です。
○小室委員長 田代文久君。
○田代委員 まず次官に御質問いたしますが、日
本の船舶造船事業というのは現在世界第一位に
なつておる。しかもこれが将来としては世界のそ
ういう業界から日本の国際的な面から見ても、こ
の占めるシェアというのはおそろく日本が世界を独
占するんじゃないか。現在過半数というところに
なつておるんじゃないか。それが六〇%あるいは
七〇%、八〇%というふうになるのじゃないかと
いう国際的な懸念、これはよしあしは別として、
とにかくそういうところまで進展してきておるわ
けですね。そういう発展の原因はどこにあるかと
いうことをまずお聞かせ願ひたいと思ふのです。
○佐藤(孝)政府委員 その原因ということでは
が、とりもなおさずわが国の海運政策の基本的な
見直しについて誤りがなかつたという点が第一に
あげられると思ひます。同時にまた、民間企業並
びに政府の造船業に対する意欲的な取り組み方、
それから技術の面、それに伴う設備、こういうい
ろいろな要素と、世界の客観情勢が同じ方向に向
いておつた、それが日本の造船工業界が世界の過
半数の船舶の需要を満たす結果になつたのじゃな
からうか、こう判断しています。
○田代委員 これは私どもの見解は非常に違つて
おります。たとえば技術が非常に進んでおると
いう点ではこれは納得できます。しかし、船舶の
見通しが正しかつたかどうかというふうなこと
も、これは結果的にはいえるかもしれないけれど
も、私はこのように世界第一になつた根本原因と

いうのは、日本のそういう業界は政府によって非常に至れり尽くせりの援助がなされた。税制的にもあるいは金融的にもそういう点が実に至れり尽くせりの手が打たれてきたということが第一点と、それから第二は、これは日本の造船船舶企業に従事する労働者の賃金、労働条件が非常に劣悪である、安い。これがあなたたちから言われると、これは国際競争に勝つためにはやむを得ないのだとおっしゃるかもしれませんが、実に私はここにあると思うのです。あなたのおっしゃったような、日本がそういうふう到大発展をした基礎というのはやはりこの点に置かなければならないのじゃないかと思いますが、どうですか。

○佐藤(幸)政府委員 造船企業に従事している従業員の努力にまつところも私は多いと思います。私の聞く範囲においては、日本の造船工業界がそういう従業員の労働力の犠牲の上に立って躍進をしたということは当たらないのじゃないか、かように考えております。

○田代委員 これはとてもないお考え方です。全くそれは造船業者あるいはそういう大企業から見られた観点であって、ほんとうに客観的な正確度からいいますと、日本の労働者の賃金が、とにかくそういう先進的な造船業界と実際に比較されても半分あるいはいっところでその五、六〇％というような低賃金でやられてきている。しかもそれは密度の高いあれでやられている。災害も多いというようにできています。この観点をはずすならば根本的に私は間違っていると思うのです、実際に。そういう業者、企業本位の観点から日本の造船業が世界第一になったというようなことを言われたのでは、これは絶対に納得できません。しかしいずれその点は、他の点につきましてもこれは大いにけんかいたしますから次に行きます。

それとの関係で先ほど為替差損の問題の御質問がありました、非常に答弁が上すべりみたいな答弁ですね。とてもあんなことじゃ私も納得でき

きないのですが、実際三分の二の為替差損に対する政府の援助というやつは、金額で見積もって当時約二千五百十億程度じゃないかと言われておったように思いますが、これは間違いないと思いますか。

○田坂政府委員 当時いろいろ精算が各所でやらせていろいろな数字が出ましたが、正確に申し上げますと、造船業の為替差損は二千四百五十億でございまして、一方造船業は外貨の債務を保持しております。これから来る差益が約五十億ございまして、これから差益を引きますと二千四百七億、これは現在私ども考えておる今回の円の切り上げによって生じた造船業の差損であるというふうに考えております。

○田代委員 そうしますと、そういうような援助を前提として三分の二ということになりますね。そういたしますとそれの根拠ですね。根拠はどういうところにあるのですか。そういう援助をなさねばならないという根拠ですね。

○田坂政府委員 給付的にいまして、先ほど来から造船業はわが国の基幹産業である。それでこれに携わります従業員の数でいまして二十五万人、また関連工業を加えますと約五十万人、非常に幅広い産業でございまして、これらの産業が円滑に運営できないということになりますと、基幹産業であるということもあわせ考え、また国民生活に相当の影響があるということを考えますと、ここで救済措置はぜひ必要である。一方この差損をこうむったこと、これが必ずしも企業だけの責任ではないということをお考えをしまして、救済措置をお願いしたわけでございまして、

○田代委員 そういたしますと、いわゆる企業の努力と申しますか、企業自身が大体これについて責任を持つというのはいまだ残り三分の程度、これは金額にしまして八百億近くあるいは七百数十億、こういうことになりますか。

○田坂政府委員 この差損の対策によりましてどれだけのカバーができるかということにつきましては、各企業をそれぞれ異なった状況にあります

し、また経理の状況も違ってくるということで、私どもこれでも何%あるいは何分の一がカバーできるかというような詳細な数字は持っておりません。ただ、当時これらの処置がきまりましたときに、造船工業会におきまして試算されました数字が大体三分の二ぐらいであらうというふうなことであったわけでございまして。私どももいたしましては財政の許す範囲内においてこれだけの処置をいたしたということでございまして。

○田代委員 そうしますと、業者が持たれる経理上のものと、またさつきちよと出ていましたけれども、差損というものは単に造船業だけでなく、ほかの産業も差損を受けておりますが、それは全部同じ比率なり考え方によってめんどう見ず、政府としてはこういうことになっているわけですか。

○田坂政府委員 外貨建て長期延べ払い債権を保持しております企業全体に対する処置でございまして。

○田代委員 これは私も計算してみたのですが、三分の一度業者の努力いろいろなことによって、たまたまは自分で責任をお持ちになつておるといことになっておるようですね。しかし実際上はいろいろの措置によって、これがほとんど消えてしまつておるのではないかと、こういう計算を私どもするのですが、その点どうですか。

○田坂政府委員 この差損対策が全部消えてしまつて効果なしということではございましょうか。

○田代委員 そうじゃなくて効果は大ありで、それは業者のほうとしては、自分のほうでとにかく負担するようなのは消えてしまつておるのではないかと、こういう意味なんですよ。

○田坂政府委員 その点におきましては、この三ヶ月の決算におきまして、相当数の造船所が減配を余儀なくされておるというふうな実態から判断いたしましたも、またこの処置がきまりましたあと、各業界からほうはいとして起こりました不満、そういうものから考えましても、私どもは差損が全部これでカバーされておるとは考えられま

せん。

○田代委員 ではこれはほかの面から御質問いたしますが、昭和四十七年度につまり財投から二千七百億円の船舶輸出の確保のための措置がとられたわけですね。この総額の中には、為替差損対策として決定された輸銀優遇融資に伴う所要資金を含む、こういうことになっておるわけですね。そういういたしますこの融資というのは、この中に含むといわれるのは大体どれぐらいなんですか。

○田坂政府委員 輸銀の融資につきましては、まず本来造船の輸出につきましては国際的に信用条件がきめられております。各国それぞれそのきめられた条件に従うためにいろいろな処置がございしますが、金利が七・五%で頭金二〇%、あとの残りの八〇%は八年間延べ払い、この条件以上でやるといこととでございまして、日本の市中銀行の金利が高いというふうなこと、資金量の確保というふうなことから輸銀の融資がなされておるわけでございまして。そこで本来、差損対策がございせんければ、大体二千五百五十億がそれに必要な額でございまして、融資量を少しふやせるというところで百五十億が追加融資になる計画になったわけでございまして。

○田代委員 そういたしますと、この所要資金を含むというのを百五十億とおっしゃいましたが、これは例の三分の二の援助というやつとは全然別のワクなんですか、それはどういうことですか。

○田坂政府委員 三分の二ということにつきましては、先ほど来から御説明いたしておりますが、三分の二ということをおのけて、今回の差損対策、その中の一環でございまして。

○田代委員 では次に進みますが、私どもとしましては、とにかくこの差損問題が起きたのは、佐藤内閣の政策の間違いからきたことなのであれなんです、これはあまりに優遇され過ぎておるのではないかと。労働者に対してこれぐらいやってもらえれば、私どもも手をあげて拍手をいたしますけれども、これが全く逆になつておるのではないかと、これを言いたいわけなんです。

そこでお尋ねしますけれども、四十七年度に三百四十万トン数それから四十八年度に三百八十八万トン数が計画造船で建造されるということになっておるようですが、この計画造船によつて四十七年度あるいは四十八年度なされる政府の援助というやつは、これは一般会計から利子補給などを含めまして一体どれくらいの金額になるんですか。

○鈴木(瑞)政府委員 お答え申し上げます。

まず四十七年度の三百四十万トン外航船をつくるということに對しまして、財政資金は千二百億でございます。これは開銀融資でございますね。それから利子補給は百五十六億という予算をお認めいただいたわけでございます。

○田代委員 いまのは四十七年度ですね。

○鈴木(瑞)政府委員 さようでございます。

○田代委員 四十八年度分も聞きたいんですが、大体四十七年度で傾向がわかりますからけっこうですが、これも政府としては非常に至れり尽くせりの計画造船で、これは船主としては非常に歓迎されるところでしょ。

ところで、現在、船主協会がいわゆる為替差損の問題とかあるいは甚だしいわけております不況というようになことを口実にして、政府援助の拡大を逆に提起されておるといふことを、新聞などで承っておりますが、事実、そういうことが起きておりますか。

○鈴木(瑞)政府委員 船主協会、これは業界の代表でございますけれども、先般の総会におきまして最近の業績の悪化から——四十八年度以降開銀に對します一部の利子補給、これをやめにするというところを、私も先般の新改定海運政策で定めたのでございまして、それを四十八年度からやめることをやめにくれ、それを四十六年、四十七年のペースに戻してくれということを要望しております。事実でございます。

○田代委員 非常に不況だといわれますけれども、為替差損なんか現実に出ておりますから、そういうことはそこだけを見るといわれるか

もしませんけれども、部門別に——これは新聞発表なんですけれども、「各社とも造船部門が順調。これは過去に受注した新造船が売り上げに立ってきたため、特に三菱重工業の造船部門は昨年九月份に比べ、四五・九%増一五・〇%近い増というふうな、こういう数字が出てくるわけで、単純な形で不況だ不況だと世間でいわれるようなことではないと思うんですね。これは、この船主協会としては非常に深い読みでやられているんじゃないかと私は思うのですよ。

そこで、時間があるから申し上げますけれども、大体、これはあまりに至れり尽くせりの、何もかも政府がおつかふつちやって損はさせないという形で、これは最初の質問に返るけれども、そういう至れり尽くせりの援助で、世界第一位のところまで来ている。私は世界第一位のことは反対ではありせんけれども、なり方が世界第一でなければいけない。労働者が非常に犠牲になることに對しては賛成できないわけだ。そこで、やはり計画造船政策は、当面としては非常に問題じゃないか。政府は、船主協会がこういうさかねじを食わずような形で出てきていることに對して、助成の拡大をすつとやられるのかどうか。あるいは計画造船というふうなもの、これをおやめになるつもりはないかどうか。私はやめるべきだと思ふんです。その点の御答弁を願いたい。

○鈴木(瑞)政府委員 いま御質問の中に、船会社と造船会社とごっちゃにされておるところがあると思ひますので、そこは誤解のないように願ひたいと思ひます。私が申し上げたのは、海運会社の集まり、船主協会でございますね、これがそういう政策を打ち出して、それで開銀への利子補給をやめるのをやめにくれといふことを言っております。先生御指摘の、いまの三菱造船とかいうのは、それは造船会社のことでございます。海運会社と違つてございまして、造船会社のほうは多少益を出していると思ひますけれども、海運会社のはうはかつ八分配当がやつとできた。九月份はおそらく申核五、六社の中でも配当がで

きなくなるかもしれないということでございます。この点ちょっと誤解のないように願ひたいと思ひます。

なお、造船会社のほうは差損関係で非常に苦しいということでございますけれども、いま御指摘の点は、船船局長から答弁があると思ひますが、船会社のほうは、三月份決算はかつかつ、いままでの八分配当、六分配当が維持できた。九月份はそれがあふないだろうといふことでございます。非常に苦しい状況に立ち至つております。そこで、先ほど申しましたように船主協会が、利子補給をやめにするとはひとつ考え直してもらいたい、こういうことを先般總會できまして、政府に要望いたしております。

実は私も似たしましては、計画造船というのは、要するに日本の輸出入をまかなうための船腹、ある程度必要とする船腹をつくっていくといふこと、いま一つは、海運会社に對しまするいまの利子補給というふうな助成、この二本柱でやっておりますわけでございますけれども、最初の船腹のほうにつきましては、今度経済社会発展計画のほうで見直されれば、それに基づきまして私どもがつくりました船腹量というものも見直さざるを得ないだろう。

いま一つの助成のほうの問題につきましては、いまそういったような要望がなされておりますが、これも三月份決算等を勘案いたしまして、一体どの程度企業基盤が弱つていんだらうか。特に競争相手が外国船でございますから、要するに外国船との採算点を比較いたしまして、それが非常に弱いといふことであれば、やはり考慮に入れないければならぬのじゃないかといふことで、これから検討に入るところでございます。できましたらば九月早々にでも、海運造船合理化審議会という大臣の諮問機関がございまして、そこいらいろ専門家が出ておりますので、そこでいろいろ面々御討議いただきまして、その面では結論を出しただきたいと思ひます。現在、ここですぐ補助を強めるといふふうにきめたわけでは

ございせん。そういう要望があつたので検討中だといふことでございます。

○田代委員 そうしますと、いままでやつてこられた計画造船、これはやめるべきだと私も先ほどから申し上げておりますが、これはとにかく変更されるか、いままでどおりのようなふうなやり方ではないか、やらない方向だ、詰めればこういうことになるわけですか。

○鈴木(瑞)政府委員 私のことは足りなかったと思ひますけれども、いままでの計画造船をいまここでやめるというわけではございませんで、いま中できめております建造量でございますね、その量がはたしてそれでいいかどうか。つまり、多少生産が落ちてまいりましたので、それに見合つた船腹といふことで手直しが必要ではないか、こういうことでございまして、それが船腹量の問題でございます。

もう一つ助成の問題につきましては、そういう業界の要望もあります。しかし、私も似たしましては、来年度から二年間はもう海運の利子補給はやめにするというふうにきめておりますので、その点は一体どうしたらいいだろうかと、両方の点を検討して手直ししていきたいといふふうに考えているところでございまして、計画造船そのものをやめにするわけではございません。

○田代委員 これは意見になりますけれども、いままでのような形の、そういう量が減るからという問題はわかりますがね。しかし、質的な問題で、そういう船にくるまつたような形で造船事業をとにかくただ育てるというふうなことになることについては、われわれはこれは賛成できないと思ひます。ですから、この計画造船についてのいろいろの援助については、私は相当これはチェックするなり変更するべきではないかといふことを申し上げたいのです。

次に、時間ありませんから申し上げますが、現在非常に公害がふえておる中で、いわゆる国際的にも無公害燃料の液化天然ガスタンカーの造船というものがいま非常に問題になっておるわけ

すね。ところが、これが日本には一隻もまだない
そうですね。とにかく国際的にはそういう無公害
燃料の液化天然ガスタンカーをどんどんつくると
いう方向に向いているのに、日本ではなぜつくら
ないのか。それからまた、これをつくらない、で
きない原因はどこにあるのか。また、運輸省当局
としてはこれをどのように指導されておるのか、
そういう点で質問したいと思うのです。

○田坂政府委員 わが国の造船界がまだ一隻も
液化天然ガスの運搬船、これをつくっておらな
い、それはLNG船のことだろうと存じますが、
本来、先ほど来から政務次官から申し上げられ
たと思います、造船界は海運界とのうらはらの関
係で、実質的な需要を見て私どもその体制を整え
ていくということでございますが、最近におきま
して相当この需要が出てきたということで、造船
界はLNG船の建造体制を現在整えつつありま
す。造船界といたしましては、いまの船台事情等
もあわせ考えまして、また安全対策等もあわせ考
えまして、大体昭和四十九年あるいは五十年、そ
のところには十分に建造体制が整う。これは船台が
あいてくる、LNG船をつくる船台が用意できる
ということもあわせ考えて、そのことを予定し
て、そのために鋭意いま準備を進めておる段階で
ございます。

○田代委員 終わりますが、ではいまの造船、こ
れは運輸省としてもそういうのは今後非常に需要
がふえるので、そういう方向で指導しているとい
うふうに理解していいわけですね。

○田坂政府委員 大体そういうことでございま
すが、本船は非常に危険物の性格もございま
すので、安全対策、また従来の船舶形態とはちよ
っと違う面がございまして、これらの船の品質管
理、あるいは私ども携わっております検査体制を
どうするかということもあわせ考えながら、この
LNG船の開発には十分推進をしていくというふ
うに考え、またその方向で現在進んでおるわけ
でございます。

○小峯委員長 これにて本案に対する質疑は終了

いたしました。

次回は、明後六月二日、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。

午後三時二十三分散会

昭和四十七年六月八日印刷

昭和四十七年六月九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

H