

第八十回国 参議院運輸委員会 會議録第五号

昭和五十二年四月二十一日(木曜日)
午前十時三十四分開会

委員の異動

四月十三日

辞任

宮田 輝君

補欠選任

黒住 忠行君

四月十四日

辞任

佐藤 信二君

補欠選任

楠 正俊君

四月十六日

辞任

楠 正俊君

補欠選任

佐藤 信二君

四月十九日

辞任

佐藤 信二君

補欠選任

梶木 又三君

福井 勇君

永野 厳雄君

小柳 勇君

戸田 菊雄君

四月二十日

辞任

藤井 丙午君

堀木 又三君

佐多 宗二君

藤田 進君

和田 春生君

補欠選任

永野 厳雄君

佐藤 信二君

福井 勇君

秦 豊君

向井 長年君

四月二十一日

辞任

江藤 智君

佐藤 信二君

永野 厳雄君

福井 勇君

秦 豊君

向井 長年君

補欠選任

林 道君

久保田 藤麿君

志村 愛子君

内藤 三郎君

藤田 進君

和田 春生君

出席者は左のとおり。

委員長

上林繁次郎君

理事

岡本 恒君

中村 太郎君

瀬谷 英行君

委員

江藤 智君

小林 国司君

佐藤 信二君

永野 厳雄君

福井 勇君

杉山善太郎君

秦 豊君

安武 洋子君

和田 春生君

松岡 克由君

田村 元君

後藤 茂也君

横田不二夫君

高橋 寿夫君

松本 操君

村上 登君

川崎 幸雄君

棚橋 泰君

大塚 茂君

政府委員

運輸大臣

運輸省海運局長

運輸省船員局長

運輸省航空局長

運輸省航空局次長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

社会保険庁医療課長

保険部船員保険課長

運輸省海運局監督課長

参考人

新東京国際空港公団総裁

本日の會議に付した案件

○外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○運輸事情等に関する調査(新東京国際空港問題等に関する件)

○委員長(上林繁次郎君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

十三日、宮田輝君が委員を辞任され、その補欠として黒住忠行君が委員に選任され、十九日、小柳勇君が委員を辞任され、その補欠として戸田菊雄君が委員に選任され、昨日、藤田進君及び和田春生君が委員を辞任され、その補欠として秦豊君及び向井長年君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関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。田村運輸大臣。

○國務大臣(田村元君) ただいま議題となりました外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関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。

國際海運の分野におきましては、伝統的に海運活動を事業者の自主性にゆだね、國家の干渉はできるだけ少なくすることが海運、ひいては貿易の発展に寄与するとの考えから、いわゆる海運自由の原則がとられてまいりました。

しかしながら、近時、發展途上國の中には、自國商船隊の拡充等を旨として、法律等により自國

關係貨物を自國船に留保する等の國旗差別政策を実施し、またはそれを強化するものが増加してきており、わが國海運は、このような國旗差別政策により大きな影響を受けております。

これらの一方的な國旗差別政策については、海運自由の原則を守る立場から、直接影響を受けている民間海運事業者が、個々に交渉し、あるいは海運同盟の場においてその実施を控えさせるための交渉をするなどの措置をとってまいりましたが、政府といたしましては、他の先進海運諸國とも協調して、外交交渉によりこれらの國旗差別政策を改めさせるよう努力してまいりました。しかしながら、このような措置だけでは十分な効果が期待できないのがその実情であります。

このため、日本・欧州政府間の団体である先進海運國閣僚會議におきましては、外交交渉によって問題が解決しない場合の究極的な手段として、國旗差別國の船舶の入港制限等を含む対抗措置を整備することが必要であるとの合意に至っており、欧州の先進海運諸國は、これらの國旗差別政策に対抗するため、すでに法律によってこれらの國の船舶に対する入港規制等の措置をとることができると確立しております。

わが國といたしましては、他の先進海運諸國と同じく、このような國旗差別政策を是正させるための外交交渉を推進する場合における究極的な法的対抗手段を整備する必要があるため、外國等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律を制定しようとするものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

本法律案は、第一に、本邦の外航船舶運航事業者が、外國等の國旗差別政策により不利益な取扱いをされ、その利益が著しく害されている場合

において、その事態に対処するため必要があると認めるときは、運輸大臣は、当該外国の外航船舶運航事業者に対し、一定期間内にその事態が消滅しないときは対抗措置を命ずることがある旨を通告することができるとしてあります。

第二に、右の一定期間内に、本邦の外航船舶運航事業者の利益が著しく害されている事態がなお消滅していないと認められる場合には、運輸大臣は、当該外国の外航船舶運航事業者に対し、その船舶について本邦の港への入港または本邦における貨物の積みおろしの制限または禁止を命ずることができるとしてあります。

第三に、当該外国の外航船舶運航事業者が運輸大臣の命令に違反した場合には罰則を適用することとしてあります。

これらのほか、運輸大臣が対抗措置の通告及び命令をする場合には、関係行政機関の長と協議して行うこととする等所要の規定を整備することとしてあります。

以上がこの法律案を提出する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速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(上林繁次郎君) 本案に対する質疑は後刻行います。

○委員長(上林繁次郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会に、新東京国際空港公団総裁大塚茂君を参考人として出席を求め、ことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。

なお、出席時刻等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(上林繁次郎君) これより運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

御質疑のある方は御発言願います。

○桑島君 私、成田の空港問題に絡んでかなり基本的な問題を幾つかたてておきたいと思ひます。

現在のA滑走路ですね、あれが完成したのは何年何月ですか。

○参考人(大塚茂君) 四十七年の暮ごろだったというふうに記憶いたしております。

○桑島君 数年前ですね、少なくとも。そうすると、いままでA滑走路が完成してから数年という、それほど遅延に遅延を重ねた最も基本的な理由をどう把握していらっしゃいますか。鉄塔がじやまだったんですか。

○参考人(大塚茂君) 最初は、土地取得につきまして地元で猛烈な反対がございまして、主としてその関係で大幅におくれました。その後は、鉄塔あるいは燃料輸送等のおくれということからおくれきておる、まあ大ざっぱに言ひましてそういうこと。そのほかいろいろ細かいことはございいます。かようなことでございいます。

○桑島君 結局、大きなフアクターとしては、阻害要因としては燃料輸送系統でしょう。その比率は非常に高いと思うんです。この燃料輸送の開設に手間取った一番大きな原因、責任、これはどこにあるとお考えですか。まさか、現地で反対をしている農民の皆さんとか、千葉のパイプラインに反対している反対派の市民グループとか、そういう人々に責任があるというふうな認識をお持ちですか。

○参考人(大塚茂君) 最初、本格パイプラインを計画いたしておりましたが、その計画が主として千葉市の地元の反対でうまくいかなかったというの、一つの大きなフアクターでございまして。その後、したがって、暫定輸送ということで鉄道による輸送の計画に切りかえたわけでございしますが、これに必要な鹿島に基地をつくるため、必

要な消防許可を得るのに非常に時間がかかったということが最も大きなおくれた原因でございします。そのほか、沿線市町村等の要望に對しまして、いろいろ話し合いにこれまた時間がかかった、こういうふうな点が燃料輸送のおくれた大きな理由でございします。

○桑島君 私は、原因とあわせて責任を問うてゐるんです。あなたの責任の感じ方というのは、やや失礼だが視野狭窄的で、非常に限定的にとらえようとしている、意識的に。そういう点が大変に不満です。責任に限定してもう一度答弁を願ひたい。

○参考人(大塚茂君) これは相手があることでございまして、相手の責任かこちらの責任かというふうなことはなかなか微妙でございまして、私が割り切つて申し上げるというのはどうかと思ひますが、公団側のやり方が私は万全であつたというふうなことは申し上げるつもりはございしません。

○桑島君 同じポイントで、田村運輸大臣はどのように感じていらっしゃいますか。特に責任に局限して。

○國務大臣(田村元君) もちろん現地の反対闘争について政府にも、公団にも、とりわけ公団には言ひ分があるかと思ひます。しかし政治、行政というのは、究極的には政府の責任になるわけでありまして、でありますから、その意味において公団総裁の責任は免れない、国民に対する責任は免れない、直接的には公団総裁の責任でございします。同時に、ひいては担当大臣である私のもの責任、これは国民の前でははっきりと認めなければならぬと思ひます。

○桑島君 非常に率直な御答弁だと思ひます。佐藤文生自民党成田空港建設特別委員長、この佐藤氏がかつて七五年七月十八日号の「朝日ジャーナル」で同じ問題に觸れまして、「これは明らかに政府の責任です。地域住民に責任はない。政治家が負わねばならない非常に重い、貴重な責任です。」と、こういうふうに断言していらっしゃ

る。いまの田村運輸大臣の御答弁も、そういう意味で非常に率直であつたと思ひます。何も、こういうことを限定して質問に入ろうというわけじゃなくて、一言確めかけたつたんです。

私は、本論としては、成田空港のこの騒音の問題にしろたいと思ひます。

これは大塚さんの方からいただいた資料なんですけれども、「新空港だより」というんですね。これに五十二年一月八日に運輸省から告示されました先ほどのA滑走路の騒音コンターが記載されています。これによりまして、皆さんの分類による第一種区域においては、「民家防音工事」というふうな書いてありますけれども、その実態は——民家と言へば独立家屋一戸全部なんですとか、それとも民家の中の特定の部屋一室または二室、こういうふうななっているんじゃないんですか。実態はどうなんですか。

○参考人(大塚茂君) 民家と申ししましても、一世帯について一室というのが基準でございします。ただ、家族が五人以上の場合には二室まで防音工事をすることに助成をいたします。

○桑島君 民家の防音工事についての大阪空港に関する高等裁判所判決——これはすでにお聞き取りだろうと思ひますが、あの高等裁判所の趣旨からいたしますと、いまのあなたの答弁は大変不足していますよ。正しくありませんよ、その答弁では。どうお考えになりますか。

○参考人(大塚茂君) 高裁判決の詳細を全部記憶いたしておりませんが、まあ十分とは私どもも考えておりませんが、現状においてはやむを得ない基準であるというふうに考えております。

○桑島君 公団の総裁というのとはちょっとシビアな認識をお持ちになつたらいかげんですか。いま空港問題は騒音問題だとさ言われていて、大変これ貴重な時間で残念なんですけれども、あなたがその程度のあいまいな記憶ではとても次に進めないから、あなたにお読みしますから、今度はしっかりと覚えていただきたいと思う、これは大事なポイントなんだから。

これは大阪国際空港の公害訴訟控訴審の判決です。大阪高裁昭和五十二年十一月二十七日判決。これを見ますと、木造家屋の一部のみに防音工事をした場合に明らかに不十分である。数名の家族がいつも一室ないし二室に起居することは不可能であるためである。したがってこの程度——ということとはあなたの言われるような一部屋ぐらゐに限定をしたものですね。この程度の防音工事は、家庭における生活全般の被害を緩和するには十分ではない、こう言っているんです。したがって、さしあたり応急的措置の域を出ないものというほかはない。だから改善せよ、これははいやしくも大阪高裁の判決の趣旨なんです。だから、その趣旨がすでに五十年に出ているのです。あなたの認識は五十年以前にとどまって、しかも恬としてそのことについて厳しい認識をお持ちになろうとしない。それは明らかに公団の総裁としては誤りではありませんかということを重ねてあなたに申し上げたい。どうなんですか。

○参考人(大塚茂君) 確かに大阪高裁の判決は一つの見識であるというふうに私も思っています。したがって、先ほど私が申し上げましたように、現状で私も必ずしも十分というふうには考えておりませんで、あくまでこれは応急的なものだとはいふように考えておりますから、なおひとつ、われわれとしても改善の努力は前向きにしていまいたい、かように考えておる次第でございます。

○秦豊君 だんだんそのことについては今後の質問の展開であなたに詰めたかと思えます。けれども、あなたの方の発表されたこの国際基準、八五以内あるいは八〇、七五コンターのこのエリア、この地域で土地規制法のこといろいろと取りざたされているわけなんです、その後の動きはどうなっているのですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 空港周辺の土地の利用規制、特に空港ができてからそこに入居してこられる方々をできるだけ少なくしたい、制限したいというところから、かねて空港周辺の土地の利用規制について立法措置を講ずべきだということが

言われておりました、私ども実は先国会からこれを出しすべく準備をいたしておりましたけれども、なかなか日本の立法論としてむずかしい点がございまして先国会に上程に至りませんでした。今国会に上程したとしても、建設省といま協力しながら何とか法案を上程すべく努力をしておるところでございます。なかなか立法論としてむずかしいという点がございまして、かなり難航しておりますけれども、何とかして上程したいと努力をいたしております。

○秦豊君 そのような動きであると私も承知しておりますが、それではこれに関連しまして、成田空港については航空機騒音に係る環境基準というものはどうあるべきだというふうに政府側はいままで取り決めてきたのか。これはすでに基準があるはずですから、明確にお答えを願いたいのです。

○政府委員(高橋寿夫君) これは環境庁告示で出されておりました、昭和五十三年に中間目標を達成せよ、五十八年には最終目標を達成せよということで一律に全国の空港につきまして適用されている基準を成田空港につきましても適用されるものと考えて、それをクリアすべき準備をしておるところでございます。

○秦豊君 あの基準というのは何項目かありますね。そして、たとえば国際基準の住居専用地域では十年以内に国際基準であるうるささの度合い、つまり七〇WECPNL、それから住居専用地域以外の地域であつて普通の生活を営む必要がある地域については七五以下とすると、いろいろ細々と比較的環境基準に規定されていて、そういうなお「達成期間等」の3のところには、達成期間内

で、そのいま言った環境基準を達成することがむずかしいと考えられる地域においては、家屋の防音工事等を行うことによつて環境基準が達成された場合と同じような条件を与えなければならぬ、たしかこうなっていますね。私の読み違いではないでしょうか、局長、これ。

○政府委員(高橋寿夫君) 先生のおっしゃるとお

りでございます。

○秦豊君 そうしますと、いまから六年後にはどうしても達成しなければならぬ、まさに田村運輸大臣が明言されましたように、究極的にはこれは行政の責任だと佐藤文生さんも言っている、それが常識だと思ふ。行政の衝に立つ人の、私は誠実に行政をしようとするならば、厳密にみずから拘束する基準だと思ふのです。そうなりますと、いまから六年後に達成されるべき環境基準としてのいま申し上げた七〇とか七五とかいうこのコンター、これは防音工事というのは財政の裏づけ必要ですから、いままでに不十分のものであつても、そうするとどうなるかという、防音工事等に必要ないわば騒音対策費、これを見積もって積算しなければいけませんね。そういう上では必要なのは、つまり、ずばり言えばA滑走路についてそのコンターなんです。

環境庁が取り決め、それが運輸省に通過され、行政の原則になっているA滑走路についての七〇、七五のこのコンター。これがどうしても行政措置を考へ、財源措置を裏づける上には目の子じやいけませんからね、大規模は許されませんが、行政の場合に、厳密に執行するとなれば、どうしてもA滑走路についてのコンターが基準になるんです、これこそ。環境基準、それから防音工事の財源措置、その大前提のような基準がA滑走路についての七〇と七五のWECPNLのコンターだ。私の認識ではそうなんです、当局側はどういうふうな受けとめていらっしゃいますか。

○政府委員(高橋寿夫君) 私どもは行政を進めていく場合の段階でいたしましては、さしあたり五十三年の中間目標をクリアすべきであるというところを当面の目標に掲げまして、これに必要なコンターを描き、そして、それに即しまして第一種地域等の地域割りをいたしまして、それをめどにいたしまして現在行政をしておりますが、それは五十八年が当然想定されますので、五十三年前提のコンターを描きまして、そしてそれに必要

な対策を講ずる、二段構えで進めているところでございます。

○秦豊君 二段構えでも三段構えでもいいんですけれども、私があなたの方に聞いているのは、一番大事な基準を算定するそのまた基準だから、環境基準のための基準だから、あらゆるものに優先してこれが行政機関を通じて、国会を通じて国民の皆さんに明らかにされなければならない。そのことがやはり、成田空港というものについてつきまといっているいわば国民的な疑惑というものは少しでも払拭するかどうか、ぬぐい去るという、軽減するかどうか、そういうものの私は保証になると思ふんです。

だから、あなたの答弁では何かばつととしてから重ねて聞くだけども、要するに二段構えはあなたの方の心組みです、要するに二段構えはあなたの方の心組みです、私の申し上げたコンターをお出しになる用意があるのかないのかをはつきり答えていただきたい。

○政府委員(松本操君) まず先生御指摘のように、五十八年に成田空港は最終目標に持つていかなければなりません。その前段といたしまして、これは先ほど先生引用されました告示にも出てまいりますが、五十三年の目標というのがございまして、これは屋外で八五、これが達し得ない場合には屋内で六五、この屋内でという点の解釈については、冒頭、先生から御指摘があったとおり、私も現在手がついておりますのは一室ないし二室でございますが、屋内でというのを完全に理解しようとするならば決して十分であるとは言えないと思ひます。しかし、それは限られた期間内に少しも落ちこぼれないように最低限のところまでは持つていきたい。これはただいま局長お答え申し上げましたような第一段階のところは最低限のところまでは持つていきたい。こういうことで五十三年度の目標値というものを念頭に置しまして、八五のWECPNLを一番外側に置きましたコンターをベースに現在地区割りが告示してあるわけでございます。

次に、五十八年ということになりますと、この

時点においてまさに先生おっしゃいますように、今後の過程でどれだけ金が要つてどういうふうにならなければならないのかということと詰めていかなくてはならないのはおっしゃるとおりでございますけれども、私どもの方が成田空港のみならず、そのほかの国内空港についても同様の立場にいま立たされておるわけでございまして、今後の交通量の変化あるいは機材の變更、路線構成の變更、こういうことを究明に盛り込んでまいりませんと、七〇ないし七五と、こういう形で余り誤差のないものを出していかうという場合に非常にむずかしい問題が現在ございます。

したがっていまして、現在のところは成田のみならず、ほかの空港もそうでございますけれども、一応五十三年目標の八五を念頭に置いてつくつてございまして。現在、だから、七〇と七五を出すのか出せないのか、こういう御質問に端的にお答えいたしますと、遺憾ながら現在私どもが持つておりますデータでは七〇ないし七五という数字をある程度の信頼性を持つて皆さんにござらん供するといふのは非常に困難である、むしろかえつて後で違つてしまふことになると思ひます。さしあたりは八五を念頭に五十三年目標の達成に努力すると、こういうことでいきなりといふような考え方でございまして。

○養豊君 まあそう答弁されるだろうと思ひましたね。いや、そういう答弁しかないと思ひますね、率直に言へば。つまり出す出さない、一たん出す。そうすると、非常に中間的なもので、峻烈な専門家の批判に耐え得ない。ならば、運輸当局は何をしておるかといふふうになつてまた負い目をつくる、それはいやだと。少なくとも御自分が局長であり、局長である間はもうやりたくない。そういう気持ちには通有性だと思ひますけれども、それじゃ伺いますが、一応何かいまは出すとかえつて誤解を招くといふふうにはアバウトなものをつくつていらつしやると思ひますが、一応つくつていらつしやるんですか、一応。どうなんですか。いまの口ぶりからすると、何かあるみたい

です。あるんですか。

○政府委員(松本操君) 私のお答えについての先生の御理解が大変私の意図と違つてきましたので、一つつてあるの、これを出しますといふ問題があるからいまは出せないと、こういう趣旨ではございませんでございまして、現在私どもが持つております予測コンターの作製技術という、その点から判断いたしました、八五まででしたらまず大体間違ひのないところが出せる。それでも、先生御承知かと思ひますが、大阪あたりでは予測コンターと実測値が違ふやないかといふふうなことで二年ばかり議論がございまして。したがっていまして、七〇とか七五とかというあたりになりますと非常にむずかしいので、実はそこまでのデータをそろえてつくつていくだけの自信が私どもはない。

したがって今年度、五十二年度には、環境庁にお約束した中にもございまして、予測コンター作製の精度向上の技術開発をしたい。それをやりませんと、五十三年の終わりに、つまり来年度の終わりににはもう目標が来てまいります。そうしますと、どうしても五十八年目標を次に必要なければならない。それは一種、一類または二類の住専であるかにかよつて七〇または七五といふのを、今度はまず誤りのないところで皆様にござらん供しなければならぬので、目下私どもはそれに精を出しておる。あるけれども自信がないので、あるいは後でとか言われるといやだから出さないといふ趣旨ではございませんで、純粹に申し上げて、技術的にござらん供するほどの技術をいま持つていないというのが実情でございまして。

○養豊君 それじゃ、ちよつと角度を変えましょう。この書類は、建設大臣を被告とした空港のための土地収用に関する裁判のこれ準備書面なんですけれども、そこでは「WECPNL七〇以上の騒音ゾーンは原告らが主張する程広大ではない」という表現が準備書面の百三十三ページに記

載されているんです。これは大塚さんの所管でもあり、松本さんの方にもかぶさつていくことだと思ひますが、そうすると、いやしくもこれ厳正な法廷に出す書面、準備書面の中に、原告らが主張するほど七〇のゾーンは広大ではないと言ひ切れるならば、これは行政府から出たんですから、さうすると、あなた方は何らかの基準をお持ちになつておるという証左、裏づけになりませんか。その点、双方の方々からお答えを願ひたいんだが。

○参考人(大塚茂君) 私の方から実は建設省の方へ意見を申し上げましたので、それが裁判所の方へ提出されたといふいきさつになつておるようでございます。七〇WECPNLの騒音コンターというのは、先ほど航空局の次長から申し上げましたように、五十八年の最終目標でございまして、まあいまのところはわれわれとしてはつてはおりません。ただ裁判で、大体滑走路の末端から約五キロ、北の方は霞ヶ浦の北の方から九十九里浜付近まで七〇の範囲に入るといふようなことが裁判で主張されたようでございますので、現在の八五をつくること、状況から簡単に、これはもう本当に簡単に目の子でやつてみても、大体三十キロ前後まではなからうかといふような大体的見当だったんですから、建設省の方へ、われわれの方としてはそんなに大きくはないはずで、すといふことを申し上げたといふふうに聞いております。

○政府委員(松本操君) いま先生お説きになりましたように、非常に漠然とした答えしか実は書いてないはずでございまして、原告の主張するようにならぬに広くはないと思ひますと、なるはずがない、こういうふうな言ひ方をしておると思ひます。これは私、それ自身を詰めていまお答えしているわけではございませんで、私の先ほど申し上げましたお答えとの関連性において申し上げますならば、現在の八五云々のベースを出しますときに一つの前提がございまして。

つまり輸送需要なり、機材なり、あるいは路線別の距離なり、こういうものを前提にしてつくつ

ておりますが、それが実はかなりシビアな状況で押さえておる。そういうふうなことから、ただ計算機に入れたまじりタカタカ計算をいたしますと、それはさうさうと出でまいりますが、しかし、恐らくそんなにはなるはずがないといふことを申し上げておる趣旨でございまして、私どもはこういうものを持つておつて、それとの比較考量において何十キロだが何十キロだと、こういうふうなくつきりした議論ではないわけですね。したがつてその表現も、まさにいまお説きいただきましたように、やや漠然とした、そんなに広大になるというふうには考えられないと、こういうふうな主張をしておるものと私は理解をしております。

○養豊君 それはお二人とも間違つた、正確な日本語を使つていらつしやらない。「七〇以上の騒音ゾーンは原告らが主張する程広大ではない」と。広大ではないと推測されるとき、広大ではないものと思はれるとかといふ言葉を使つていますか。「広大ではない」といふことは、きつぱり断言しているんです。あなた方二人の答弁を聞いてみると、ほとんど基準もないけど、原告はこれほど大きいのを言つておると、そんなはずはないと思ひたいという願望であつて、こんなに傲慢に「広大ではない」と、きつぱり司法当局に出す書面に、これはあなた一般の私人同士のレターではありませぬよ。こういうものに「広大ではない」なんて断言的に書いておいて、答弁のときには、いや、かなりアバウトですと言はんばかりの答弁で、しかも確たる技術的な進歩も、裏づけがないからコンターはどうもいまのところは二段階でやりますとか、そういう答弁。

つまり、あなた方の対応自体が、全般的に成田については、もう後手、後手、後手もいところなんだ。その一つがここにあらわれている。ところが行政がときどき高姿勢になつて、ある局面を乗り切りたくなると、こういうふうな何の基準もない、何の裏づけもないくせに、傲慢にも原告の主張を退けるために、それほど広大ではないと、珍しく断言をしたりする。こういうチェンジ・オ

ブ・ペースというか、使い分けを運輸当局はさんざんやるんですよ。これは間違った姿勢ですよ。こういう傲慢なことを言っているわけじゃない。もしこれを断言できるほどの裏づけがあるならば、それを断言するのは誠実な対応です。この個所についての答弁ははなはだしくいままでの答弁で一番不満だから、その点を重ねて大塚さん、あなた答えていただきたい。間違っているとお考えになりますか。

○参考人(大塚茂君) われわれは、先ほど私からも、また松本次長からも申し上げましたように、現在のデータだけで簡単に見当をつけても五十キロの距離までは及ばないと、これだけは私は断言して差し支えないというふうに考えております。

○政府委員(松本操君) 私、先ほどお答えをいたしましたのは、いま急におっしゃるようなチェンシ・オブ・ペースをしてごまかしているということではございませんので、先ほど具体的に申し上げませんでした。たとえて申し上げますならば、現在の八五のコンターを出しますときに、たとえジャンボ化率が三五%であるというふうな前提を置いて計算をしてございます。恐らくそれの前提をずつと先へ伸ばしてまいりますと、われわれ計算したわけでございせんからわかりませんが、非常に広い範囲が出てくるというふうな可能性はあると思います。

ところが、現実論といたしまして、羽田の国際線は、ちょっと私、数字を明確に記憶しておりますが、昨年の時点で五八、九%になっておったかと思ひます。したがってジャンボ化が進みますと、いま大阪でもいろいろな議論がございすように、当然音が音源で下がってまいりますので、同じ機数を飛んでおりましてその分だけ小さくなってしまう。そういうふうなことをあわせ考えますと、原告側の方も、どういう基準で計算したかというのを明らかにしていただくのはなかったのではないかと思います。私も持てる手持ちの常識的な判断においてなした限りにおいて、こんなに広くなるはずはない。こういうふうなこ

とから、いま再々お読み上げいただいているような答えを書く、こういう経緯があったのではないかと、こういうふうな考えております。

○参事 決してお二人の答弁をよしとはしません。しませんが、一応時間の制約もありますから次に進めたいと思ひます。

それじゃ、空港の第二期工事ですね、これはいつから始まって、いつ終わる御予定ですか。

○参考人(大塚茂君) いまのところ、もう始まつておると言えは始まつておるわけでございます。工事用の道路等の建設に着手をいたしておりますから。しかし、滑走路そのものの工事自体ということとは、第一期の開港した後、財政当局その他と相談をして本格的な工事の着工を決めたいというふうに思っております。第三次空港整備五カ年計画では、その期間内にB滑走路の本体だけは完成をするという計画になっております。

○参事 つまり、第二期工事は五十五年度には終わりたいわけですね。そうですね。そうしますと、第二期工事の場合はB滑走路が問題になります。B滑走路の騒音予測コンターというのは、これはいつお出しになるのですか。

○参考人(大塚茂君) 正式な地域指定をします告示は、これは政府の方でおやりになるのでございしますが、Aランにつきましてその前に、空港公園で予想コンターというのを住民の方々の今後の生活設計の参考という意味で発表いたしておりますので、その予想コンターを現在作業中でございまして、これはもう少し遅くないうちに発表できると思っております。

○参事 そうですね。もういよいよに漠然と何でもソフトフォカスにするから誤解を生ずるのです。同じ問題について衆議院の予算委員会での同僚議員が聞いているじゃありませんか。そうしたらあなた方は、一、二カ月以内に必ずと明言していただきますね。予算委員会では、いまの答弁は、やってみて、手をつけてみたらどうも危なっかしいというので、参議院の私に対する答弁ではやややわらかくトーンダウンするということではありませんか。

か。一、二カ月以内に必ずと明言された答弁はやっぱり修正されるのですか、どうなんですか。

○参考人(大塚茂君) 別に修正はいたしません。まあ多少のずれはあるかもしれませんが、大体一カ月以内ぐらいに発表するつもりであります。

○参事 結構です。じゃ、その一月ぐらいを待ってみたいと思ひます。

じゃ、その今度一月以内ぐらに出すデータですね、これは一体いつの時点を確認し込んだものですか。言い方をかえれば、いつの時点を確認したものですか。

○参考人(大塚茂君) これは環境基準の最終目標達成年度でございまして五十八年の航空需要を予想しまして作成をいたしております。

○参事 言いかえれば、第二期工事完成後、つまり昭和五十五年以降と、こうなるわけですね。そうですね。大塚さん、こうなりはしませんか、論理的に。先ほどからずっと松本さんにも聞いているのだけれども、そうなりますと、八五以上のコンターではなくて、七〇及び七五以上のコンターに当然論理的になるわけですね。そうじゃないでしようか。

○参考人(大塚茂君) 論理的には先生のおっしゃるとおりだと思います。ただ、七〇とか七五ということになりまして、まだ現段階において、五十八年のそう狂いのないコンターをここで作成をして発表するというのは自信がございません。したがって、生活設計の大体参考にしていただくという意味にいたしたくという意味でございまして、われわれが比較的自信を持つていいますので、現実的に正式のコンターを決めた場合にも、その大きな違いはないだろうというふうに考えられ八五WECNL以上のコンターを現在作成中でございます。

○参事 これは念を入れておきたいのです。やっぱりこれも将来大事なポイントになりますからね。つまり、総裁、これ理解していらっしゃるのではありませんか。八五以上のコンターに意味があるというのは、このことは、とりもなおさず環境基準

に基づいて五十三年末までですね。それはそうですね。そうすると、それ以降というのは、ちがつとおっしゃったけれども、五十八年末の七〇、それから七五のみが問題になるのですよね。この理解は正確でしょうか。

○参考人(大塚茂君) はい。八五以上ももちろん問題になりますが、七〇ないし七五というのも当然問題になるわけでございます。

○参事 大分話が筋道が立ってきまして、あなたがそこまで認められたとしますと、A滑走路について五十八年末目標である七〇及び七五WECNLというのは、予測値として出せることになりやしませんか。そこまで二人の認識が共通したのだから、基準があるのだから。そうじゃありませんか。それが当然じゃありませんか。

○参考人(大塚茂君) 五十八年以降七〇ないし七五が問題になることは、これはもう先生と一致した意見でございすけれども、現在の段階でそのコンターを自信のあるやつがつけられるかどうかということになりまして、先ほど申し上げましたように、また松本次長からも申し上げましたように、現在の段階ではわれわれとしては自信がない、こういうことでございす。

○参事 大塚総裁も、局長も、局長も、どうもどうもとする、出しにくいというのは、対象エリアが余りにもワイドなんです。それがわかっているのです。わかり始めているのです。そこで、余りにも広大な地域になっているからなんです。

これは予算委員会でも時間がなかったからやめたのですけれども、これは(地図を示す)私たちが民間の航空機騒音の第一人者に委嘱をしましてつくったコンターなんです。あなた方はつくってできないとおっしゃるのだけれど、専門家はつくっているのですよ。しかもあなたの方の出したデータと踏まえているのですよ。それはあなたの方がないところですよ。五十一年新空港運航予測シミュレーションというのがありますね。その予測

シミュレーションに基づいて航空機騒音の研究家、つまり専門家が作成したコンターがこれなんです。専門家はつくっているわけですね。あなた方も専門家だからつくれるわけなんです。問題は、やろうとしたけれども、余りにも課題が大きいの、厳しい。一体もう予算の裏づけを考えただけでも気が遠くなる。大蔵省の厳しい顔が目につく。でもこれは自信がないというわけで、だんだんだんおっくうになっているのです。

これは専門家が作った場合に直線進入、直線発進の地域で七〇WECPL以上のものは——この地図を、もし御不審ならば、あなた方専門家がから見ればいいんだが、一番外側のやや長崎市のところ、これを当てはめてみると、北は土浦市、それから南は九十九里の方まで、九十九里の沖合いまで出るのです。陸地を越えているのです。そうしますと、これ国勢調査の、国調の五十年調査のデータを当てはめてみても、南北百キロメートル、東西十キロメートルという、とても広い広大な地域のものになるというのを専門家はすでにはじいているのです。あなた方の出したデータによってですよ。われわれが恣意的につくったラフなものじゃありません。あなた方のシミュレーションを拝借しただけなんです。ニュースソースはおたくなんです。そこで、これに含まれますと、千葉県では十三の市町村、茨城県では八つの市町村でありまして、五十年の国調を当てはめると六万世帯を下らないという数値が当然これ出てくるんですよ。恐ろしいような数値だと私自身は思い直しているんです。思っているんです。

だから、あなた方はできない、とおっしゃったが、専門家はできるとおっしゃったし、しかもこのことは航空機騒音問題研究会、これは芝浦工大の小坂さんが代表なんですけれども、実は皆さんもこれ御存じじゃないでしょうか、五十嵐さん、東大教授で、政府機関の審議機関の一つである中央公害対策審議会の騒音騒動の部会長をなさっているから、これは皆さんも御存じだと思えますが、その教授がこれをずっと、何とか検証されて、非常に正確だと、だれがつくってもこれ以外のものではないだろうというのを言われたらしいんですよ。だから、私もこれをレクチャーを受けて持ってきたんですけれども、だから、これは航空機騒音対策の第一人者が、まあこのデータは正確だと言いつく、しかもその基準になったシミュレーションはあなた方の出したシミュレーションであることを思えば、きょう延々として答弁されたあなた方の答弁よりは、いかに不誠実であり、粗雑であると言わざるを得ないと思えますが、いかがお考えですか。

○参考人(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうなおそれが現在の状態ではまだあるというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君 ですから、基本的にあなたの総裁としての責任を全うしようとする大塚さんの、失礼だが基本的なありようが——それはレクチャーをどうぞお受けになっているんだらうけれども、基本的にずれがあると思えます。これは、感ずすとは何たる発言ですか。あなた方が当該最高の責任者のお一人なんですよ。やがて直面しなければならぬ問題について、なぜ先見性を持って緻密に対応しようと思わないのか。民間でもあなたのデータ

を引用すればこれができるんですよ。あなた方はあらゆる専門家を動員し得る立場にある。問題は、やろうと思わないからなんです。やって出てくる結果がすでに恐ろしいからなんです。未だ恐ろしいんですよ。そのことだけはわかっていて。私は、あくまでその問題だと思えます。間違っているらうしやる、あなた方。そうだと、いつまでもいつまでも問題が積み残しになって、いつまでも成田は係争の中心になり続けます。しかも、その責任はみんなあなた方にある、きっぱり対応しようと思いません。あなた方にある、私は、必ずそうなると思えます。この点についての答弁は要りません。

○参事君 そうですね。それじゃ五十三年にどうなっているかというところでございますが、御案内のように成田空港は国際空港になっておりますので、したがって、これも御案内のとおり、現在三十二カ国から東京に入りたいと、こういうことをいって要求をしてくておる。これらの交渉をこれから延々とやっていくわけでございますので、現実にはどうなるかというのはいくわかりません。さらに、さっきも申し上げましたように、機材がどう変わるかというのはいくわかりません。したがって、一応これを出しまして、これはこれなりに私どもは根拠のある推測値だと、こう考えておりますが、実際にそれが変わってきた場合に当然見直しをし修正をしますと、こういう手段をとるべきと思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

○参事君(大塚茂君) まあ、おっしゃられますコンターでございますが、これは権威ある方々がおりになったことであって、私はそれなりに権威のあるものだというふうに思っています。ただ、私もその責任のある地位におります者は、いま先ほどから申し上げましているように、現在の状況で五十八年の自信あるものを発表するということはできないということでございます。内部的にいろいろ前提を設けまして計算をしてみ、やってみるといふようなことは、これは幾らでも大胆な前提を置いてやるならばできないことではございません。しかし、その結果が現実には正式なコンターと非常なずれが起るというふうには思っています。おりますので、そうした大胆な前提を置いてつくったコンターを、予測コンターとはいえ、公団が発表することは感ずることが多いんじゃないかというふうに思っております。

たしますと、大体七万五千かそのくらいの数字であらうかと思ひます。で、そういうことを前提にいたしまして、そしてそのときにどういう機材が飛んでいるのか、路線構成がどうなっているのかということが実は非常に問題になってまいります。そこで、先ほど来先生お示しの予測コンターの手法といたしましてどういうふうな手法を使つたのか私よくわかりませんが、お話を伺つておいた限りでは、公団の方で出したシミュレーションのデータをベースに機材その他を据え置いて、こう出していかれたんではないかと思ひます。

したがって、先ほど来しつば申し上げておりますように、仮に70とか、DC10とか、こういうふうなものがあるにせよ、一機当たりの音が場合によつては六、あるいは八、十、こういうふうな下がつてきてしまふから、同じ便数でもそれだけ入つてきてしまふ。非常に私どもが困つておりますのは、これは決してその七〇、七五のエリアが広過ぎて困つてゐるのではございませんのであります。これも先生非常にお詳しいようでございますので御理解いただけるかと思ひますが、横軸に距離をとつて縦軸に音の大きさを出してまいります。これはわれわれが俗に言う片ログ目盛りというやつでございますから、ログリズムのカーブでございますので、余りよくわからないんですが、あれは十デシベル違うということではエネルギーは十分の一、二十デシベルということとは百分の一ということでございますので、ちょっと違つただけでえらく違つてしまふ。

そのしかも先の方がどうなつてゐるのかというあたりになつて、先ほど御答弁申し上げたように現在の予測技術では非常に精度が落ちてきてしまふ。そこで、それをベースにしてあつたのだという議論をしてみても、非常に当てにならない数字、自分自身がよくわからぬ数字を皆さんにごらんに入れると、こういうことになりはしないか。それはやはり避けるべきではないかというので、五十二年度精いっぱいかつてこの研

究開発をいたしまして、五十四年というのがもうちゃんと見えておりますから、五十二年じゅうにはその新しく開発した手法によつて五十八年コンターを出してまいりたい、こういうふうな考へてゐるわけでございます。

○参事官 まあ、あなたがもし局長としての職責の範囲内でもしわれわれの、民間の専門家の手法について興味と関心がおありならば、いつでもお引き合わせをし、謙虚にそれを聞く耳をお持ちならば、いつでも御紹介の労をとります。恐らくその緻密さに驚嘆されると思ひます。そんなに、出すや否や、世を惑わすとか、とんでもない。非常に失礼な発言だと思ひます。五十嵐さんを除いて、およそ航空機騒音でその人より該博な情報と論理を持った人をほかに知りません。私は、だから、何か運輸当局と大塚さん等の発言は、はなはだもつて不満であるけれども、余り細々やつてゐると当委員会の審議になじまぬから一応先に進めなければならぬ、いつでも御紹介します。その程度の謙虚さはお持ちになつていただきたい。

がらつと変へますけれども、成田では、大塚さん、民間の防音工事にかけた費用の細目基準は一体どんなことになつてゐるんですか。

○参事官(大塚茂君) かけました細目基準と申しますと、補助率のことですか。

○参事官 金額も含めて、部屋敷を含めて。

○参事官(大塚茂君) 一室につきましては、既存の部屋の防音工事につきましては全額補助をいたしております。それからやはり二室につきましては同様でございます。ただ成田の場合は、ほかでやつておりませんが、最初千葉県が始めました、新しく防音室を増築するという場合にも補助を認めておりますが、その場合には一室の場合が約七〇%、それから二室の場合が五五%の補助。その上に、その防音室分につきましては千葉県の方から若干の補助金の上積みもされております。○参事官 そういうときはお差し支えないから、もう部下の方が出してこられた精密な数字を朗読

された方がいいですよ、あいまいな記憶よりは。やつぱり一室百三十万円、既存家屋の改造は。そうですね。それから二室、五人以上の家族構成、二百五十万円、これは一〇〇%助成と。あなたの言われた増築防音室、この場合は一室三百万で助成率七〇%、二室五百万ならば五五%が助成の限度と、こうですね。そういうふうな答へていただいた方が明瞭になりますから、今後そうお願いしたいんですが。

そうしますと、仮に私は専門家のお力でつくり上げたこのコンターで、国勢調査を当てはめて六万世帯、いまあなたの方と確認を合つた金額の助成、これをやってみますと、必ずしも、しかも大阪高裁が言つてゐる通りに満足でない防音工事を当てはめたとしても大変な、六万世帯にこれだけの財源の裏づけが果たして将来可能ですか。もうこの低成長の枠組みというのは当分、これ半恒久的な日本経済の非常にフェータルな枠組みだと思ふんだけれども、にもかかわらず成田空港、国際空港、六千億円投下した、どうしてもやらにやいかぬ、そろそろいいでしよう、じゃどうする。で、実際に問題に直面してみると、防音工事だけで恐らく数千億円の国費の負担が必要になります。これはしかも二十年先の話じゃない。もうやがて、逐年訪れてくる行政上の大課題です、これは、数千億円を下りませんよ。その計算もまた非常に甘いと思ふんだ、はくは。もつとかかと思ふ。要求も大きくなつてくる、司法もそれを援助するとなつた場合に、行政の対応はもつと厳格さを要求される。もう気の遠くなるような数字だと私は思ふんです。そうはお考えになりませんか。B滑走路、C滑走路、一斉に機能した場合のこの騒音対策費、自信を一本お持ちなんですか、あなた。

○参事官(大塚茂君) 六万戸という数字を私どもはまだ確認はいたしておりません。しかし、たとえ何万戸になりましても、現在やつておる程度の防音工事は、これは絶対私にはやらにやらぬと考へております。

○参事官 四十九年の八月に航空審議会が新関西空港として例の泉州沖を答申したんですが、あの答申が一番アクセントを置きましたのは、実は騒音対策じゃなかったんですか。それは御存じでしょうか。

○参事官(大塚茂君) よく存じております。私どもも今後空港設置について一番大きな問題は騒音問題だというふうな認識をいたしております。○参事官 その認識だけはお持ちのようですね。でも、その答申の説明書を読むと、騒音は、現在、空港が直面してゐる最も重大な問題である。この対策いかんが今後の航空輸送の命運をまさに左右するといふ認識を享有すべきである。これが答申の実に私は常識的な、妥当な表現だと思ふんです。しかもその答申では、各候補地について、成田の比じゃありません、成田のように甘くありません。甘くなくて、七〇W E C P N L以上のコンターをちゃんとつくつてゐる。下限が七〇です。八五じゃありません。ただだか一五じゃないかとおつしやうたいたかもしれないがそんなものではない。厳密さが違う。手数が違う。そうして今後の環境アセスメントの重要性、それから六年後に、六年後ですよ、考えられる騒音対策及びその予算、こういうものは泉州沖のこれは一種の知恵だと思ふんだ。成田でさんざん苦しい体験を積み重ねた、関西では繰り返したくないという知恵の反映だと思ふ。

ならば、当然やはり私がいままで御質問申し上げてきたように、六年後に考えられる騒音対策、膨大な財源、あるいはその予算を策定するために、ぜひこのA滑走路について、せめて関西並みの七〇、七五以上のコンターを作成し、発表すべきではないだろうか。重ねてその問題に返りますが、運輸大臣、これはやつぱり局長レベルの問題ではなくて、行政の最高責任者、大臣の決断と裁量にかかわる問題が多分にあると思ひますから、いままでの質疑をお聞きになつていて、その所感を合せてこの問題についてお答えいただきたい。

○國務大臣(田村元吉) 実は正直のことを申し上げて、案さんが余り詳しいので、非常に高度なやりとりで私もいささかの戸惑いを感じておったのであります。いま私の感想を言えということでありますが、私もこれほどの専門的な問題については大胆に物を言ふ実勇気がありません。でありますので、十分航空局、あるいは空港公団から説明を聞いて、その上で判断をいたしたいと、こう考えております。

○秦豊君 コンタのことは、ではや技術論的になりますから繰り返しませんでけれども、運輸大臣に重ねて……

やはり成田、これは苦しい国民的な体験でした。今後ともそうであり続けるでしょう。じゃ、いまこそ私は、田村運輸大臣が運輸行政を取りしきっていらっしゃるということは、お世辞でも何でもなく、あなたがいらっしゃる間にせめて道筋をつくっていただきたいことが一つありますのは、成田に対する環境アセスメントですね、これをしっかりと充実していただきたい。厳密かつ的確に行っていたきたい。せめて泉州沖、新関西空港並みに、あの関西が踏んだ手順、それから公平さ、厳密さ、あれでも足りないという専門家の声が多いけれども、それは一応おいて、せめて成田についてのアセスメントについては、はなはだしく粗漏があるし、欠陥だらけだと私は思いますので、田村運輸大臣のもとにおいて、いま私の要望した成田についての新たな、厳密な環境アセスメントをこの際やはり積み直していただきたいという、泉州沖並みの水準にまでせめて引き上げるのが行政としての誠実な対応ではないかということ、重ねてあなたから答弁をいただいておりますかと思ひます。

○國務大臣(田村元吉) 泉州沖の場合は五十一年度から始めるということで、率直に言つて成田を初めとして各空港の苦い経験というものが、いま案さんおっしゃったとおりあすこに生かされておることは事実であります。新幹線の騒音の問題についての教訓、経験、これもあすこに生かされて

おります。また、アクセスその他の問題も生かされておる。ですから自然条件とか、社会条件とかいうものを徹底的に最初から洗つていこう、こういうことでもあります。ところが成田の場合におきましては、もうすでに開港を目前に控えておるわけでございます。さつき案さんから、おまえこの間五十二年と言つたが度を落としたのでは、忘れたのではないかとのお話でございますが、私は五十二年中には開港できるものと実は考えております。別に度を落としたから度外であつたというわけではないわけですが、だからといひまして、こういう時期でございますから、成田開港への諸準備のアクションを全部ストップして洗い直せ、これはちよつと私正直のこと無理だと思ひます。

しかし、航空局長に私が指示いたしておりますことは、泉州沖はあそこまで、相当りっぱなことで、これはもう画期的な私はアセスメントだと思ふんです。でございますから、泉州沖はあそこまでりっぱにやられるんだから、今後成田においても開港したからもうすべて終わったというのではなしに、これからも引き続きいろんなアクセスはした方がいいんじゃないか。特にいまの大阪空港ですね、大阪空港はその都度、その都度のいろいろな問題が出て、そして事実上のアセスメントをやっておるわけですね。また対策も講じておるわけです。

でありますから、今後成田に関しては単なるアフターケアというだけではないに、実際にまだ飛行機は飛んでいないのでございますから、はつきり言つて、いまのすべての調査、データというのは全部これは机上のものでございます。でございますから、飛行機が飛んだ時点でもう一回現在のデータ等と全部対比していく、そういうような環境アセスメントというものが行われてよい。だからこれだけは——私は先般も申し上げたんですけれども、この委員会が、私が運輸大臣をやめるのはいつのことか、余りそう遠い将来ではないと思ひますが、私が仮にやめても、この

精神だけは生かしてもらいたい。これだけは私から強く高橋航空局長に指示してございます。むしろ指示というか、強い要請をしてございます。

○秦豊君 時間ですから控えませんが、単に騒音だけではなくて、アクセスの問題も掘り下げてみると、たとえば道路、それから京成の輸送量の限界、それから成田新幹線の絶望的な見通し、佐藤文生氏も地上はため、地下、費用二倍、こういうことを率直に指摘していらっしゃる。あらゆる意味でアクセスの問題も、やはり成田空港にまつわる私は大きなデッドロックだと思ふけれども、もうきょうはそういう質問を時間的に許されていませんから、別の機会にまた皆さん方の見解も伺つてみたいと思ひます。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱ひに対する特別措置に関する法律案を議題とし、質疑を行います。

御質疑のある方は御発言願ひます。

○杉山善太郎君 大臣はもうお見えになつておりますが、海運局長も船員局長もお見えになつておりますね。

配付されておるこの法律関係資料の中で、「国旗差別措置の概要」に各国の差別政策例がうたつてございますが、この項目に当てはまる国々の名と、この項目に照らして、その国々のとつておる具体的な差別政策というものの概要を説明いたしたいと思ひます。

たとえば、本邦運航業者が現段階で不利益の取り扱いを受けて利益が著しく害されておる、そして対等の競争条件下にない措置をとつておる相手国というものは具体的に言つてどの国か。もう一点は、当面通告または対抗措置をとらなければならぬ相手国はどのようにマークされておるか。

これは、きょうは外務省関係の方を来ていただいておりますが、何れも措置しておりませんが、たとえば業者間または外交上どんな交渉をこれから進めていくか。当然この法案は審議すべき過程を仮定して、一応これはひとり歩きをする法律だと、こういうふうに予割した場合に、そのことも含めてひとつ簡潔にお答えいただきたいと、こう思ふんです。

○政府委員(後藤茂也君) お配り申し上げました資料に関する詳細なる御説明につきましては、海運局監督課長から御説明をいたさせたいと思ひます。

○説明員(棚橋泰君) 先生ただいまの御質問でございますが、国旗差別に関する具体的な手段と申しますか、そういうものについて簡単に御説明を申し上げます。

いわゆる発展途上国等が、わが国等の先進海運国に対しまして行つております国旗差別の具体的な手段はいろいろございます。

まず一つは、その国が輸出入の許可をいたしません際に自国の船に積むことを強制する、いわゆる逆に申し上げますと、輸出入する際に自国の船に積まなければ許可をしない。したがつて事実上の取引ができない。こういう手段を使う例が一つございます。

それからもう一つの例は、これは主として輸入に使うわけでございますが、自国に貨物を輸入いたします際に、ちよつと旅行者に対してビザを発行するのと同様に、貨物に対して査証、すなわちビザを発行いたしまして、そのビザがなければ自国に貨物を輸入できない、そういう手段をとる場合でございます。その場合に、自国船に積まない場合にはビザを与えない、こういうやり方が一つございます。

それから、たとえば関税ないしは所得税というような税金の課税を使いまして、自国の船に貨物を積み取つた場合には関税を安くする、そういうような手段ないしは自国の船に積み取つた貨物による収入は所得税の課税を下げる、そういうような形もございまして。

そのほか、輸出補助金等について自国船を使つた場合には補助金を厚くする、ないしは自国船を

使わない場合には補助金を出さないというようなもの。そのほか、荷物を積み取り、輸出入をいたします輸出入の貨物を一カ所のフレート・ブッキング・オフィスというふうなものをつくりまして、そこに集中いたしまして、そこを通さないと一切輸出入をさせないということにいたしました。その一元的な組織で、自国船に積まない場合には取り扱わないというふうなことを行うというふうなことです。そのほかいろいろございしますが、先生御質問の具体的な手段というのは大体そういうふうな手を使っておることが多いようございします。

なお、御質問の、どこの国がそのうちどういう手段を使っておるかというの、いろいろ組み合わせがございしますので、また特定の国を指摘してこの場で答え申し上げますのはいささか問題もございしますと思ひますので、具体的な手段についてだけお答えを申し上げます。

○杉山善太郎君 それはそれとして、韓国ですね。これは自国船による一〇〇%積み取りを留保しておるといふふうに私は判断いたしておりました。したがって邦船との、わが国の船との積み取り比率は具体的に一体どのようになっておるか。で、簡潔にお答えをいただきたいと思ひます。韓国に対しては対抗措置をとっておらない理由は、一体政治的に何か背景があるのかどうかといったようなことも大体一括お伺ひしたい。なければ、あるならあるという形で、これは必要に依りては、大臣の政治的な判断にかかっているかと思ひますけれども、一〇〇%確かに韓国の自国船による積み取りを留保して、邦船との比率というものは一〇〇%韓国の国旗差別によつて、韓国の荷物は韓国の船でやっておるということ、この点はどうかというふうにやっておられるんですか。

○説明員(橋本泰吉) 私から最初に数字の点だけ御説明を申し上げます。

先生おっしゃる通りに、韓国は国旗差別の手段をとっておりますが、必ずしも韓国船が十分ございませぬ関係で、一〇〇%ではございせんが、

数字で申し上げますと一九七五年におきまして日本からの輸出、すなわち韓国にとつての輸入は日本船の積み取りが四・六%、それから日本への輸入、すなわち韓国から日本への輸出につきましては日本船が一五・一%、平均をいたしまして、合計をいたしまして輸出入貨物の日本船は八・九%しか積み取っていないということになっております。

○政府委員(後藤茂也君) ただいま御説明申し上げます。ただいま日本と韓国との間の積み取りの関係でございしますが、それらに対してただいままで私どももいたしまして韓国とどういふことをやってきましたかということについて御説明を申し上げます。

ただいま御指摘になりました韓国の国旗差別政策、これは一九七一年に韓国で海運振興法という法律を成立させ、施行したところに端を発するものでございしますが、私どもはそれ以来日本国と韓国との間で相互に海運の自主性をお互いに尊重しながら海運自由の原則というものに基きまして、両国の海運がお互いにどこを奪うと、反映し合うという精神のもとに日本と韓国との間の海運関係を政府間の話し合いで整理をいたすという考え方のもとに、端の申せば新しく日本と韓国との間で海運協定を結ばうという線で、韓国との間にたびたび交渉を行つてきております。残念ながら、申し上げましたように七一年からの交渉は、ただいままでその実を結んでおりません。今日もなお韓国と私どもとの間にはそういうことについての交渉が進んでおるといふのが実情でございします。

○杉山善太郎君 衆議院の段階では、慎重審議であつたかいは別として、ともあれ附帯決議を付してこちらに回つておるわけでありませぬ。きょういなる通俗的なお経読みがあつて、もちろん予備審査の段階において、われわれも資料をそれなりに目を通しておるけれども、あれを思い、これを思ひますという、この法案というものが本院を通過すれば、当然法のたてまえからしてや

はりこの法律の対象にならなかならぬです。したがつて、国旗差別というふうな問題についても、韓国といえども厳正に配慮すべきであるというふうなふうに考えるわけですが、この法律がひとり歩きをして、そういう背景と、そういう必要性のためにこれはつくられておるのではないかと、マニクして韓国というものの、大臣どうですか、この点については。

○国務大臣(田村元吉) この法律が成立いたしましたときに、どの国に対してどういふような特定の国に対する特別な配慮というものはする必要はないと存じます。すべて相手国は平等に扱わなければならないと、こう考えております。

○杉山善太郎君 対抗措置をとる場合、紛争がエスカレートをするというところは、これはその仮定すべき過程の中でやむを得ないかもしれませぬけれども、だからといって、法の精神というものをひん曲げて、やはりこれを右往左往するようになつてはならないと、そういうふうには私はそれなりに位置づけしておるわけでありませぬ。

したがつて、この本法の第四條第二項に懸念している状態が生じて、ひいては国民経済や国民生活に多大な影響が出ないという保証はないんじゃないかというふうには私は受けとめておるわけなんです。究極的にはこれは外交関係とならざるを得ないが、この法案は紛争を拡大させ、解決を困難にさせることにはあつても、事態を迅速、円満に解決することにはならないか。たとえはいま、この問題は非常にデリケートであるから、そして対等、平等の原則の上に立つて、その事実上遭遇した場合にいろいろと処理しなけりやならぬ問題であるからという形で、現実存在する国といふものが浮き彫りでやはりマニクされてないところからいふと、それはいま現実には、そういう国が具体的にあるからという法案をつくるというひとつの背景があるのではないかと、こう判断される。

特に発展途上国の多くは資源国であります。海外に依存する日本は単に対抗するだけではなくて、海運以外の面でも援助、協力関係の確立を通じて友好関係をつくり上げていくということでは、この法律はうまみもなければ、本當につくつたその持味がないんだというふうな考へております。無論、日本は資源小国だ、資源小国だと言つておるけれども、資源を持つ国はやはり南北問題路線から言つても資源だけは持っているわけでありませぬから、したがつて、この国旗差別だとか、この法律ができたからということだけではこれはだめだというふうな関係で、海運以外の面でもやはり外交路線、その他の協力関係を通じて友好関係をいくという、そういう手だてをしなければならぬんだと、そういうふうな考へるわけですが、この点について大臣の見解はどうですか。

○国務大臣(田村元吉) まさにおっしゃるとおりであります。この法律は紛争解決が非常に困難になつた場合の究極的な対抗法でございしますから、当然海運業者が被害を受けた場合には、その海運業者の段階で十分に話し合いをする、一方において外交交渉でことなまで話し合つていくということが最も大切なことでございします。言うなれば、この法律は伝家の宝刀でございします。簡単に絶対に抜くべきではありません。ただ究極的な対抗法としてわれわれは持つておかなければならぬ、こういうことでございします。でございしますから、この法律を仮に発動させなければならぬというふうな差し迫つた状態になりまして、なおかつ関係省庁とも十分相談をいたしまして、事態の円満なる解決を外交交渉で図ることになお全力を上げなければならぬと、こういうふうな考へておるわけでございます。

○杉山善太郎君 具体的に申し上げますが、アメリカは、ざばり言つて自国船優先主義ですよ。イギリスや北欧などの先進海運国の海運自由の原則と対立しておることもまたこれは既成の事実です。アメリカが国旗差別主義をその世界最大の海運国であることは、国際海運の混乱がここに一つの原因があるんだと、その上に南北問題が加わつてきておるのでありますから、国際海運の秩序

を守るには、国際的協議というものがどうしても必要であります。また先進海運国というエゴというものは今日ではもう通用さしてはならないし、また通用すべきでないというふうに考えます。

国連の場では、わが国は国際海運の秩序とその発展のためにどんな努力を行つてきておるか。国連による国際間の合意は一体どのようになっておるか。これはきょうは実は外務省のどなたかと聞つたんですけれども、事海運の実態から言つて、これは運輸行政の中の一つのメーンだと思いますので、この点について、海運局長どうですか。

○政府委員(後藤茂也君) 国連の場で海運問題がどのように議論されて今日に至っておるかということについて御説明を申し上げますけれども、この海運問題は国連の場で討論をされるようになりましたのはUNCTAD——国連貿易開発会議、この中に海運委員会が設けられたところからでございます。このUNCTADの海運委員会を中心として、この南北問題の一つのあらわれといはしめて、いわゆる新興海運国と、それから古くからわれわれ日本国の属しておりますような先進海運国との間のそういったいわゆる南北問題、その南北問題の一つのあらわれといはしまして、世界に古くからございます運賃同盟に対する規制の問題ということが議論をされて今日に至っております。その後者につきましては、一九七四年にジュネーブで国連定期船舶同盟行動憲章条約というものが採択されました。

それまでの運賃同盟をめぐる海運の南北問題といふものの議論の集大成がこの同盟憲章条約でございまして、基本的には従来先進海運国の船会社が自主的に私的なカルテルを結んで、そこで定期船の運航あるいは運賃、そういうことについて自主的にそれを取り決める。新興海運国あるいは発展途上国の側から申しますと、そういった先進海運国の船会社が、運賃なり船の動かし方というものを運賃同盟という武器を通じて押しつけてくる、このように理解をされておったわけでございましてけれども、そういった考え方のもとに、運賃同盟の今後やってはならないこと、やるべきこと

といふことがこの同盟憲章に盛りれておるわけでございます。同時に、この同盟憲章は、すべての貿易統治国は、その国のナショナル・ショッピング・ラインをもつてその貿易貨物の運送に参加させる相手国と均等な権利を有するべきであるといふ精神がうたわれておりました。ここで発展途上国あるいは新興海運国といえども、その国の貿易物資については自国の海運を参加させる権利があるといふ精神が条約の形でうたわれたわけでございます。

日本国は、この長い間の国連内部における海運の問題について積極的にその討論に参加をいたしまして、いま申し上げました七四年の同盟憲章条約の採択の場合には、実はこの条約案文をめぐるまして先進海運国の間に意見の分裂がありまして、この条約案文を賛成すべしとする日本、ドイツ、フランス、その他の国と、それからこの条約は適当でない、賛成すべきでないとする北欧、英国、その他の国と分裂をしたという事実がございますけれども、日本国はその間にあって、新興海運国といわゆる先進海運国の間の今後の妥協と、今後の世界の海運秩序を導いていくための貴重なガイドラインとしてこの条約に賛成し、かつそれを盛り立てるといふ立場を表明したわけでございます。

簡単に、國連の場で海運の問題というものをどのように世界的に議論してきたか、日本はどういう立場をとってきたかということについて御説明すればそのようなことです。

なお、先ほど私は韓国^{大韓民国}の海運振興法を七一年と申し上げましたけれども、六七年の間違いでございます。

○杉山善太郎君 いまの国連の場の概要というものについて、私もそれなりにこれは理解はできますが、具体的な問題として、これは新聞にも出ておる。毎日だと思いましたが、アメリカはことにタンカー、アメリカ国旗主義を極端に最近、エネルギー問題の位置づけとも関連をするかと思えますけれども、そういうぐあいに出ておるわけです。

が、これはやはりこの時点では、まづ法体系として特別措置ができるわけでありませんが、もちろんそのアメリカの、いまこの新聞に出るような「写真入りで、ごらんになりましたか。ああいうような問題について、いま国連の南北問題等を含めてこのデリケートな問題を交通整理をしていこう」という問題について、アメリカはわれわが道を行くんだという一つの覇権に等しいような、一つの自国船主義をとっているように判断できるんですが、客観的に見てこれをどうとらえておりますか。

○政府委員(後藤茂也君) ただいま御指摘の、アメリカのこういった問題に対する態度でございませけれども、御指摘のように、アメリカは一九三六年の商船法制定以来、ヨーロッパや日本と若干立場を異にいたしまして、自国の海運というものを何とかして維持、保存しようという政策をとつてきております。ただ、従来までのところ、この法律なり国家権力でもってアメリカに出入する貨物の積み取りについて、實際上強力なる政府の干渉を行う、貨物留保政策を行うということにつきましては、種々例がございませけれども、実を申しますと、アメリカの側から見て実効を上げていないということも言えるのではないかと存じます。

なぜならば、アメリカの海運というものは膨大なる政府補助金によりまして建造費及び運航費を補助されておる。そこで、他の国と競争が維持できるといふ状態を長々続けてきておりまして、し

たがいて、そのようなアメリカ政府の政策にもかわりませず、世界海運史上においてアメリカ海運が占めておるシェアというものはそんなに

大きくない。また、アメリカ国が膨大なる海上貿易貨物を出しておりますけれども、そのアメリカ自身が出している海上貿易貨物にアメリカ海運が参加している割合もそんなに大きくない。そういうところが現在のアメリカの海運政策なり海運事情でございます。

御指摘のように、新カーター大統領は、石油の

タンカによる海上の汚染の問題の処理につきま
して、あるいはアメリカが輸入する原油の輸送に
つきまして、アメリカでつくり、アメリカ船員を
乗せ、そして、船として汚染対策その他の点では
非常に優秀なるタンカーでもってアメリカに原油
を運ばせたいということで、いわゆるオイルリザ
ーベーション法案というものを議会上に提出をし
て議論をしておるという事実がございます。

ただアメリカの最近におきます動きを見ておきますと、アメリカがそのような考え方に立つて、世界の關係を自分たちと同じ座敷に呼び込んで、そういった形の國際條約をつくるという方向にその努力が注がれているようにございます。

もちろんその結果われわれは、去年は予定をしていたが、ＩＭＣＯの会議で政府間海事協議機関、そこでタンカーの構造であるとか、汚染防止対策であるとか、そういうことを議論する国際的な場でございますけれども、去年は予定していた

かった会議を、ことしになってアメリカからの要請で急遽たびたび聞くようなことをいま考えておりますけれども、そのような形でわかりまするように、アメリカの考え方というのは、世界的な国際秩序というものを無視して、エゴを通そう

リカが掲げておりますような新しい秩序というものについて、他の関係国の同調を求めようという方向でアメリカはいま努力を重ねておるようでございます。

その限りにおきましては、まあ具体的にその国際的な会議の場で日本国がどのように対処すべきかの問題は今後さらに慎重に検討を要するといったしましても、直ちにこれをもってアメリカが世界の海運に横車を押しておるといふふうに即断する

のは若く早いのではないかというのが私どもの考
え方でございます。

○杉山善太郎君　まあ、他を言う前に、アメリカ
や韓国のことばかりではなくて、顧みて日本海運
の外航部門において、近年に、これは純血の日本
船のほかに仕組み船、それからチャーターバック

船、マルシップなどと呼ばれる用船が増大して
おるといふことは、これは客観的にも主體的にも既
成の事実なんです。このために、日本船員は海外
の売船による失業とか、チャーターバック船によ
る外国船員の低賃金との競争の中の谷間に落ち
込まれておる。あるいは、生活の実感というもの
が同化されない外国人との混雑、混じ合つて、強
制的に、これが悪ければおまえは失業してもやむ
を得ぬじゃないかというふうな、そういう労働条
件が結局押しつけられてきておる。

で、船員の雇用関係とか、賃金初め労働条件
の向上のために、一具体的にはどのような対策
と施策を現実に即し、たとえば海員組合にして
も、通信労働組合にしても、いろいろとこれら
の問題は自衛上実際に直面をして苦悩しておるわ
けであります。行政ルートの中でこれをどの
ように——現実はどうであるが、将来はかくして
交通整理をしていかなければいかぬというように
思うんですが、その点について、これをひとつお
答えいただきたいと思ふんです。

○政府委員(横田不二夫君) お答えいたします。

ただいま先生御指摘のとおり、船員の雇用需
要は非常に厳しゅうございまして、外航船主の主
要の団体だけで見ましても予備員率は七〇%近く
になっております。また失業船員、主として近海
と内航から出てくる失業船員が多いんでございま
すけれども、ここ一年ばかり一万人前後を低迷し
ている。最近若干求人倍率が上がつてまいりまし
て、ここの一月で〇・三倍になりましたけれども、
まだまだ陸に比べればひどい状況にあるわけ
でございまして。こういう状況のもとで、これから
どのようにしていくかということに展望いたし
ますと、ただいま御指摘のように、日本船船が絶
対数において、絶対多数に占めて減つており、こ
れからふえるという見込みが必ずしもはつきりし
ていない。そういう意味で非常に先行きを憂慮し
ているわけでございます。そのため、この際に
長期的な船員雇用対策を確立すべきである、まず
基本的な方向を明確に持たなければならぬ、か

ような認識のもとにこの二月十八日、船員中央
労働委員会に對しまして、船員職業安定法に基づ
き諮問をいたしましたわけでございまして。すなわち今後
における船員雇用の対策の基本的なあり方につ
いてということと諮問をいたしました。

この中で、現在のこの問題に対する基本的な考
え方を公労使の中で明確に踏まえていただいて、
その上で現状を把握し、それから今後の動向、船
員雇用需要がどのようになつていくか、この点を
共通認識を持った上でこれから対策を考えてい
く、こういうふうな方向で審議が進んでいくわけ
でございます。二月からすでに数回——船員職業
安定法というものが船員中央労働委員会にござ
います、そこで公労使委員の参加のもとにす
でに数回会議を重ねられております。

で、大体どのような対策かと考えられること
は、一つは現在企業内に雇用されている船員、先
ほど申し上げたように、その中には予備員とい
う形で船に乘れない人が多いということ、これをこ
ういうふうな状態をできるだけ船に乘れるように
していく方法はないものか。それから第二点は、
失業している船員に対する救済、それから再就職
の促進ということを考えなければいけない。それ
から第三点には、われわれの預かつております対
象船員はわずか二十数万ではございまして、それ
も、海上労働の特性のゆえに運輸省の船員局でや
つておるわけでございます。いままでこのよう
な厳しい雇用需要にぶつかった経験がございま
せんで、またそのような行政体制も必ずしも十分
には備わっていないということで、この行政体
制の整備の問題、大きく分ければこの三つの点に
ついて慎重な審議をしていただいております。

できるだけ早く御答申をいただきまして、公労
使の一致した意見のもとに、少なくとも労使の一
致した意見のもとに来年年度早速実施すべきこと
を御指摘いただければそれに従つてやうていき
たい、かように考えている次第でございます。

○杉山善太郎君 手近な問題を申し上げま
すけれども、これは広範多様にわたつて十分配慮しな

ればならぬ重大な問題だと思ひます。具体的には
広島県沼津郡常石に神原汽船という会社があるわ
けであります。この会社が発展したと思ひます
けれども、日本船員失業対策協議会というものが
あるわけですね。これは五十二年二月から発足し
ておるようでありまして、外国船員の乗り組む
いわゆるマルシップにですね、その外国船員にか
つて日本人の失業船員を配乗させる制度がとられ
ているようでありまして、これは船員職業安定法
違反のおそれがあるというふうな、われわれはそ
れなりに判断をいたしております。たとえば船員
職業安定法の三十三条、五十三条に基づいてもこ
れは問題があるんじゃないか、こう思ふんであり
ますが、この具体的な日本船員失業対策協議会と
いふものを認知しておられますかどうですか、こ
の点についてひとつ。

○政府委員(横田不二夫君) ただいま御指摘の日
本船員失業対策協議会と称するものは、いまのと
ころ任意団体でございまして、私どもとしては、
わが運輸省の監督する公益法人等の団体とは見て
おりません。しかしながら、中国海運局の船員部
におきましては、いま御指摘の団体のやつており
ますことについては十分監督をしております。こ
ういふことについては、船員職業安定法によれば、運輸大臣の
許可を受けた公益法人、あるいは許可を受けた労
働組合でなければ職業あつせん事業はできないこ
とは確かでございます。そういう意味におきまし
て監督はしております。ただいまのところ失業
対策協議会の方は、求人側の代理者として人を求
めてきており、それから全部、管轄する中国海運
局所管の船員職業安定所を通じてあつせんがされ
ている、こういうこととございまして、ただいま
のところ違法は認められない、かように考えて
いる次第でございます。

○杉山善太郎君 これは一片のしゃくし定規の法
律論だけで片づかない問題で、既成の存在として
そういうものが客観的にも主體的にもあつて、あ
の手この手でいろいろな方法が処置されておる。
そのことがいま言ったように、やはりわが日本の

海運業の外航、それから内航等の中でいろいろ混
乗的にこれが複合しておる。

具体的問題として、この制度は船員の間では
常石方式というふうに通念化されてきています
よ。これは大型船員といひ、それから仕組み船に
乗り、あるいはマルシップに乗っている船員も、
この常石方式といふことが、定着はしていません
けれども、これはやはりいま中国海運局の管下で
もよほどこの問題についてどの程度配慮し、また
これを中央の海運局なり船員局で把握しておられ
るかとは別として、この協議会は全国の失業船員を
あらかじめプールしておるわけですよ。ただあの
地域社会におけるだけではない、船会社の求め
に応じて、船長以下ワンセットを乗せてやつぱり
マルシップとかというふうには配乗しておるわ
けであります。

私はここに一つの資料を持っております。これ
ども、マルシップと名のつくものが大体百八十
隻あります。これは船主は日本であります。乗組員
は通信長以外は全部外人なんです、実際問題は
そういうふうな関係からいまして、形式的には
中国海運局に登録されておる求職者を、船員職業
安定所を通して船会社が採用していることにな
つておることはいまおっしゃつたとおりでありま
す。事實は、協議会が集めた求職者を、職安を通
して海運局に登録し、登録即採用をしておること
が明らかなんです。したがって、明らかに労務
供給と職業紹介に協議会が介在をしておるとい
ふにわれわれはこれをうかがい知つておるわけ
であります。協議会が求職者一人に十萬円の手
料を船会社から取つておるというふうなまで流
れておるわけでありまして。確証を持っております
からこれはうわさでありますけれども、われ
われは追及して調べる筋を持っておりますから
よく探査してみようと思ひます。一体これは実態
をひとつ行政監督の面から十分知つていただきた
い。

ただこれは、たとえば本四国架橋の問題に關連

をして、あの地域社会における職場を失う船会社、それからその船というふうなもの、混雑的に非常に混乱をする一つの禍のセンターになるんじゃないかというふうに心配をしておるわけでありまして、この点についてひとつ十分、まだ先もありまうけれども、これはポイント、これは大変なことになりまうよ、実際問題は。

○政府委員(横田不二夫君) ただいま先生が御指摘になりました、仮に違法行為があるようであれば、これはまたこれにけしからぬことでございまして、そういう違法行為があるようであれば厳重に取り締まりたいと思います。ただ、同じ神原汽船が別に持っておりますといいますが、関係がある常石海運という会社がございまして、この常石海運という会社と全日本海員組合とが労働協約を結んでおります。この労働協約は、内航三団体の労働条件をベースにいたしまして、ただし長期雇用でない、二年を限度とする期間雇用という形になっております。この労働協約の条件をなぞらえて失業対策協議会の方の求人の方は人を求めている、こういうふう聞いておりますので、その辺についても大体失業対策協議会の動きは地元の日海の支部等からもよく聞いておりますから、違法なことがないようにはいたしたいと思ひます。

なお、さらにつけ加えて申し上げれば、昨年の八月二十七日に、船員中央労働委員会の方から運輸大臣あてに建議がございまして、非常に船員の労働協約状況が厳しいときでもあるので、先ほど申し上げた、まず船員雇用に関する基本対策を早くつくるといことが第一点。その次に、「いわゆる丸シブ等について期間を定めた雇用契約等により失業船員の配乗を図る等、職域の拡大に努めること」、こういう建議事項がございまして、非常にむずかしい事情でございすけれども、これを適法に何とか行おうということも私どもの立場なのでございす。そういうことで、われわれの立場といたしましては、日本船員は日本船舶に乗り込むことができるようにする、そのようにありたいと思ひますし、そのようにできる日本船舶が

ふえることを望んでいる次第でございす。
○杉山善太郎君 この問題は、ここを転機として出先の海運行政局と状況をひとつ調査をして資料を私にくださうな、それはね。これお約束いただけますか、状況調査をして。
○政府委員(横田不二夫君) 承知をいたしました。

○杉山善太郎君 それから、やはり神原汽船にまつわる問題であります、これは自社船の五隻のうち二隻は海外へ売却しております。過剰になった自社船員を常石方式で他の船に配乗しておるわけでありまして、この常石方式は、失業船員が対象であるために、神原汽船は自社船員を偽装解雇させて乗船させておる、これは悪質なやり口じゃないかと、こう思ふんです、実際問題は。これ予備船員なんですよ。それを偽装的に他の船に乗船をさせておるわけでありすけれども、こういう点については全然関知しておられませんか、状況証拠を把握しておられませんか。
○政府委員(横田不二夫君) いま先生御指摘の事柄については承知しておりますので、早速そういう事情があるかどうか調査をいたしてみたいと思ひます。

○杉山善太郎君 私もこれは大正の末期から昭和にかけての船乗りでありますから、大体こういう会社ありますんでしたけれども、だんだんだんだんと上辺は交通整理ができておるよう行政整理ができておりますけれども、非常に最近のマルシブだとか、あるいはチャーターバックであるとか、あるいはいろいろな図式による方式が定着しようとしておるわけでありまして、これは十分いまこの法律ができるという過程の中で十分配慮しながら、人格を持ったそれなりの労働組合もあるわけだし、行政面においていろいろな機関もあるわけでありまして、十分正すべきを正してやっていただくということが必要だと思ふんです。
で、このマルシブに配船をしておる日勢海運というのがあるのですが、これは御存じで

あります、この会社は。
○政府委員(後藤茂也君) 日勢海運という会社がございすことはよく承知しております。
○杉山善太郎君 まあとにかくマルシブで、これはもうこういう制度は好ましくないからという制度でありますけれども、金もつけのいい制度にはないという発想が、意識するしないにかかわらず日本の海運界に潜在的にあるのではないかと、この点で心配をしておるわけでありすけれども、とにかくこういうような類似の船が百八十隻もあるんだと、したがって、船籍もこれはこちらにないのではありませんし、乗っている乗組員もそれぞれ通信局というものを持っておるわけですが、通信士だけが一人、二人しか乗っていない。あとはみんな外人でありますけれども、そういう中で、マルシブに配船をしておる日勢海運は通信士労働組合との間で、それなりに労働協約というものがあるわけでありすけれども、対象船員に給料は支払っております。これは非常に良心的だと思ひますけれども、しかし、これらの対象船員が未組織を含む百八十隻のマルシブに乗り組む日本船員は、若干の例外を除いて船員手帳の交付を受けられないでおるわけでありす。船員保険は申請しても全員が受けられないでいるわけでありす。

この具体的な例は、これは日勢海運にあらわれた事実でありますけれども、社会保険庁では、雇い主が外国であるため使用者負担分の保険料が徴収しがたいことを理由にして、国民皆保険というたてまえからいって非常な不利益を受けておるわけでありす。こういう船に乗ることを意識して乗っているわけでありせんけれども、やはり船員手帳を持っておてもその手帳が具体的に功を奏しない。したがって、こういう制度の中にコンベア式に巻き込まれて、マルシブ方式の中で苦悩しておるということでありまして、船員手帳がないことと、そしてそのために国民皆保険であるにもかかわらず、海上労働の中で特殊な苦悩をしながら、やはり船員保険の適用対象外で受け

られない。これを地方自治体に上げてもらえばちよつとというふうでどうもいま道が開けていない。
しかし現実には、いまこれはあなたの方でも資料をお持ちになつておるでありまうけれども、百八十隻も具体的なものがあるわけですよ。相当な乗組員でありまして、これは社会問題であり政治問題であり、道義的にもこういうマルシブ方式というものを、この運輸行政の中で、船員行政にしても、運輸行政の中にしても、一体あつていかうか。しかも、やはり旗国方式の中ではどういふ国旗が立つていようと、日本船員が苦悩の中でやはり忍ぶべきを忍んで働いておると、こういうことでありますから。——もう時間ないでしよう。
○政府委員(横田不二夫君) マルシブと申しますのは、御承知のように日本船舶の所有者が外国船主に裸で貸し渡した船、これをまた別の日本船主、場合によっては当該、もとの貸し渡しをした日本船主である場合もありますけれども、一般的には別の日本船主が定期雇用船をしていて、そうして運航していると、こういう状態のものを言うと思ひます。その場合に、裸で日本船主から外国船主に貸されたものでございすので、船員の配乗は外国船主が行い、その配乗される船員は、先ほど御指摘の船舶通信士を除いて全部が外国人である、これが通例でございす。したがって、これは所管は厚生省でございすけれども、船員保険につきましては船舶所有者というものが——船舶所有者に相当する船員の雇入れをした借入人でございす、これが外国の船社でございす。この船員保険法は適用はないと、こういうことにならうかと思ひます。で、いま一人乗つておる日本人の無線通信士につきましても、これも雇い主が外国船主であるということから船員保険の適用はないということになるわけでありまして、こういうふうなことが生じるもとは決して私は好ましいとは思ひませんけれども、そうなるという現状はやむを得ないと、こういう感じを持

つわけでございます。

○杉山善太郎君 特に百八十隻の中から日勢海運というものをマークして言ったのは、これは通信士以外に日本船員もこの日勢海運には乗っておるという、そういう点についても十分ひとつ精査されて、今日やはり労働協約というものを、それなりにやはり人を見て法を説きながら、スタイルを整備しながら乗っておるわけでありするけれども、しかしながら、いま言ったようなこの船員手帳の交付が受けられないと、こういう一つのシステムである限り、これは変則ですよ、実際問題は。しかも、私がこれが非常に問題だと思ひますのは、これらの船はどういう貨物を積んでおるかという、やはり日本の人と物と財政金融によつてすべての生産工程が成り立っておるという背景の中で、資源国から物を持ってきたり、生産した物をまた持っていくと、そういう中で、一つの苦肉の策としてこれがいま制度化されようとしておると。裏道を歩いておるけれども、道は、だれか一人歩けば、どんどんどんどん通れば、よほどやはりこれは行政の面、政治の面でしっかりと歯どめをかけて、正常な方向へかじを取りなさらないと大変なことになるんじゃないかと、そういうふう

海運事情の中にはこの好ましからざる制度というものがある。それが盛んに行われておると、そういうことを私は憂うわけでありするが、いづれ本件はさらに究明する必要があると、こう思うのであります。私どももこれは勉強しながら、勸告を出している面もあるんですけれども、いま運輸大臣になつておられる田村さんには、これはこの海運、航空、陸運、総合的に、運輸行政というものは多様にわたつておりますけれども、とにかくこの海洋の上に浮かんでおる日本列島のやはり海運行政に対する、港灣も含めて非常に多様であると思ひますけれども、特にやばい物と財と人との関係について重大な配慮をして、外交路線はもちろんのこと、所管の海運、船員、港灣というものを十分配慮して、これを根回ししていただいて、正常な方向へかじを取つてもらう必要があるんだというふうに私は考へるんです。

あと一点でありますけれども、ついでに、時間もないようでありますからこれで終わります。最後に、いまのことも含めて大臣、頭の中に置いておいていただきながら、この法案提出の背景には、日本海運が国際協力を通じて海運の発展と日本船員の福祉向上を図るのではなくて、売船、仕組船、マルシップなどの低賃金方式で世界の海運になぐり込みをかけることを正当化しようとするものであるというふうに、私もはそういう側面を、強いて追及すればさうでないという保障はどこにもないぞというふうに心配しているわけでありする。したがって、政府はそのことに手を加すのではなくて、十分歯どめをかけて交通整理をする責任があるんじゃないかと。この法案の審議よりも、日本人である船員労働者を救済するための努力こそが先決であると、そういうふうに考へるわけなんです。

したがって、船員の雇用対策に関する施策と、労働条件の安定確保に関する施策についても早急に確立する必要があると思ふのであります。たとえば、いま漁業の水域の問題、領海の問題であるとか、二百海里問題等も含めて、非常に職を失う人もありますけれども、そういうものも含めて、労働条件の安定確保という問題や雇用保障という問題についても、やはりかかつて運輸行政の対象の中に位置づけられるというものが多角的に多いということを私は指摘していくわけでありするから、これで質問を終わりますが、この点について大臣の立場でひとつお答えをいただきたい、こう思ふんです。

○委員長(上林繁次郎君) 午後二時三十分まで休憩いたします。

午後三時四十分休憩

○委員長(上林繁次郎君) 午後三時三十分開会

○委員長(上林繁次郎君) 運輸委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告いたします。
本日、秦豊君及び向井長年君が委員を辞任され、その補欠として藤田進君及び和田春生君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱ひに対する特別措置に関する法律案を議題とし、質疑を行います。
御質疑のある方は御発言願います。

○安武洋子君 まず、国旗差別について伺いたいします。
現在、日本が国旗差別を受けている国はどれくらいあるのでしょうか。

○政府委員(後藤茂也君) 国旗差別政策の態様にいろいろございまして、それを正確に国の名前で数え上げるといふことは、時として多かつたり、少なかつたりすると思ひますけれども、きわめて大ざっぱに申しまして、約十五ぐらいの国がそれぞれ形で、何がしかの形で貨物留保に関する法令をつくつておりますとか、あるいはその国に入ります船会社の運賃同盟の同盟規約に干渉をいたしますとか、そのような措置をとつておると承知しております。

○安武洋子君 昨年――五十二年ですね、差別を受けた国々などのような外交交渉をなさつたか、お答えいただきたいとございます。

○説明員(棚橋泰君) 昨年というふうに限定をされますとちょっとあれでございしますが、従来から……

○安武洋子君 限定しているんです、昨年に。

○説明員(棚橋泰君) 従来から差別を受けております国に対しては、当初は民間差別を受けておりまして、被害を受けております民間事業者による交渉というものを……

で、その国は、先ほど申し上げましたようにいろいろございすけれども、特に昨年というふうに限定をいたしますと、たとえば昨年は南米のある国に……

○安武洋子君 大変あいまいな言い方をなさいますので、この対抗法案をなぜつくらなければなら……

○説明員(棚橋泰君) 実は、昨年というふうに限定をされますと、昨年一年間は……

○安武洋子君 簡単にやってください。

○説明員(棚橋泰君) 先ほど申し上げました南米のある国でございしますが、この国におきましては……

○安武洋子君 国名はおっしゃってください。

○説明員(棚橋泰君) 国名は、できましていろいろ外交上の問題もございまして……

そのA国におきましては、一九六九年に政令が出まして、わが国のみならず、そこに乗り入れて……

その結果、一九六六年には、わが国の海運業が七七％積み取っており……

一九七五年に至りまして、両国間の政府間の交渉があれば、政府間の合意があれば……

これに基づきまして、運輸省といたしまして……

は、その国との間におきまして事実関係の調査というものを……

○安武洋子君 簡単にやってください。

約束をいたしました。その善処をする旨の約束を取りつけてきたわけ……

○安武洋子君 第五條の關係機關の長との協議、これは具体的に……

○政府委員(後藤茂也君) この法律に基づきます措置を……

○安武洋子君 じゃ、いまいどうなっているんですか。

○説明員(棚橋泰君) そのような経過がございまして……

○安武洋子君 私の調査では、いまの国名おっしゃらないで……

○國務大臣(田村元君) 本省の課長が行った程度……

○安武洋子君 簡単にやってください。

うわけでありまして、それまでにやはり十分の交渉をしたという実績が示されて……

○安武洋子君 簡単にやってください。

○政府委員(後藤茂也君) この法律に基づきます措置を……

○安武洋子君 簡単にやってください。

第二に考えられます協議の相手方は通商産業省、長でござい……

○安武洋子君 簡単にやってください。

○安武洋子君 簡単にやってください。

○安武洋子君 簡単にやってください。

間でも危惧の声が上がっているんです。ここにこの文章がありますけれども、「この対抗立法は、そもそも自由貿易政策の精神に反するものである。例えば、わが国が対抗立法を制定し、伝家の宝刀である対抗立法を発動すれば、発動の対象となった船舶の所属する国は、わが国からの輸入を停止する措置を講じるなどの報復措置をさらに強め、わが国以外からの輸入に切り替えることを行なうであろう。したがって、この二国間の円滑な貿易は阻害される結果を招くこととなり、わが国海運も、これに伴って打撃を受けることとなるのはいうまでもない、こういう危惧もあるわけなんです。

それから、私はさらにお伺いしたいんですけれども、韓国が最も国策差別、これをやっているのだと思うんです。午前中に、これについては外交交渉をしている。こういう御答弁をなさっているわけなんです。この外交交渉も事務レベルの交渉でしかないわけなんです。私は、これは政府が安い運賃の韓国船、それから安い賃金の韓国船員、これを容認しているからこそういふまいな態度をとり続けていらつしやるというふうな思っているんです。経済性のみを追求しまして、荷主の利益を何よりも優先する。そういう私は政府の姿勢のあらわれではないかと思うわけです。日本船員はこれによって大変な打撃を受けておりまして、失業状態に追い込まれておりますし、また日本の船主の方も倒産、売船、こういう不況に見舞われているわけなんです。私は特に問題にしたいわけなんです。現在船員の方の雇用問題、これが大変深刻になっております。ここ二、三年の求人倍率でこの趨勢をお伺いしたいわけなんです。ここ二、三年の求人倍率の推移をお伺いいたします。数字を挙げてください。

○政府委員(横田不二夫君) お答えをいたします。

月間有効求人倍率でお答えをいたします。御承知のようにこれは新規求人求職、それから月末未済求人求職を含む月間の有効求人倍率であります。

が、四十七年の月平均で一・四七倍、四十八年月平均が一・五一倍、四十九年月平均が一・六一倍、五十年月平均が〇・四四倍、五十年の一月に一割ったわけでございます。五十年が月平均〇・二三倍、五十二年の、ここの一月が〇・三倍と、こういう状況でございます。

○安武洋子君 近海分野の求人倍率ですけれども、これは五十年は月平均で〇・一三、こういうことになっていると思うんです。ほかと比較しても最も深刻な数字があらわれておりますけれども、この数字、間違いないと思います。

○政府委員(横田不二夫君) 間違いないと思います。

○安武洋子君 近海部門のこの不況ですね、これは不況業種指定も受けておりますし、失業船員に対する失業保険の給付、これが五十二年の三月十四日まで二カ月間の個別延長、これがされているわけなんです。こういうことをしなければならぬいほいほの雇用状態は深刻なわけなんです。この中で私は指摘したいわけなんですけれども、日本船であるにもかかわらず韓国や東南アジアの外国船員、これが乗船しているマルシップ、この船が日本の船員の職域を侵している。このことは大変重大なことですけれども、海運白書の中でもここ一、二年の間に急速にこのマルシップが増大しているという指摘されているわけです。経済性の側面からだけこのようなマルシップが放置されて増大していくというふうなことで、日本の船員の雇用が狭められているというふうな重大な問題が、いま私たちの目の前にあるわけなんですけれども、このマルシップの増大傾向、その実態、どういうふうな把握されておられますでしょうか。

○政府委員(後藤茂也君) 御指摘のように、最近、近海部門におきます不況というのはいわゆる深刻でございます。このようになりまして背景、原因というのについて若干の御説明を申し上げます。まずならば、近海部門の大宗貨物は御承知のとおり南洋材でございます。二、三年來の日本経済の急激なる不況、投資の激減、家を建てる数の減少

ということから、材木の輸入量というものが激減をいたしました。この南洋材を大宗貨物といえます。近海船マーケットというのについては著しい需給のアンバランスが生じました。もちろんその結果といたしまして運賃が暴落したわけでございます。他方この日本の、よく言われておりますけれども、日本の海運の他の国との比較における国際競争力というものが、船員費の高騰によりまして日本が非常にコストが高く、それと競争する外国の船がコストが安く、日本の国の船がそれと太刀打ちができないような状態になりつつあるという事態が他方ございます。

そのようになりますについては、もちろん日本国の一般的な賃金水準が上がってきたということとともに、円の外貨に対する換算率が三百六十円から三百八十円へ、あるいは最近のごとくさらに二百七十円へと、そのように変わってきたこともあるいは影響があるかと思っております。そのような結果、運賃が暴落をいたしました場合に、そのような運賃を収受して用船者はそれを用船料として船主に支払った場合に、それは日本の船員のコストというものが賄えるような用船料が払えないほどに運賃が暴落したわけでございます。そういうことような背景のもとで、日本の船を近海船として新しくつくるといふ人はほとんどなくなつた。

それから、先ほど来お話が出ておりますが、チャーターバック船、現に日本の船を持つておる船主がそれを外国に売却をする。しかし、荷物はある程度あるものですから、用船者はその外国に売られたる船をさらにチャーターバックしてそれを使う。その間に、いままで日本の人が乗つておつた船といふものが、国籍が変わると同時に乗つておる人も変わるといふような現象があらわれました。

また同時に、新たに船舶をつくるという計画を立てる人が初めから、つくる船がでさう上がつた晩に日本の人を乗せないで外国の船員を乗せるといふことを念頭に置いた、そういう船のつくり方というものを考え出す人がありました。先生が御指

摘のようなマルシップというふうなものが大量にあらわれるようになりまして、これらはすべてはいろいろと考え方がありと思っておりますけれども、日本の海運というものが日本で作られ、日本人が持ち、日本人がそれを運航するという形の日本の海運というものがわれわれとしては最も望ましい姿だといふふうに思っておりますけれども、そういう形で熾烈なる国際競争をやるについては非常にやりにくくなつておると、こういう背景があつて、いま私が申し上げましたようなマルシップ、あるいはチャーターバック船、かつてそのようなものがなかったものが日本の海運市場にあらわれ始めてきた。このように私どもは理解をしております。

○安武洋子君 私の質問にまともにお答えいただいております。私はマルシップの増大傾向、これはどういふふうになっているのかということでお伺いしておりますし、その実態をお伺いしているんです。ですから、一体いまマルシップと言われる船が何そうくらしいあるのか、そういうこともお答えいただかなければなりませんし、私はマルシップというこの形が日本船員の雇用を狭めているんじゃないかと、こういうことも御質問しております。それにお答えがございません。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

○説明員(柳橋泰君) 数字でございますが、先ほど局長が申し上げましたように、マルシップは日本船を外国に貸し渡しますので、私どもが把握できます数字は、日本船を外国に貸し渡しますときに、届け出ないしは許可がございまして、その件数だけは把握をできます。その件数で申し上げますと、昭和四十六年の年次におきまして五十三隻、百三十七万総トンでございましたが、一番最近、昭和五十一年年次では百二十六隻の二百五万トンの増加をいたしております。さらにもう少し最近、五十一年の十二月末という数字をとりますと百六十九隻、二百十九万総トンでございます。ただし、これは統計の都合上二千トン以上の船をとつてございまして、二千トン未満の船も加

えますと、もう少し数字が多いんではないかと思ひますが、わかりますのは一番最近の、五十一年の十二月末については、二千トン以下も拾つてございしますが、それによりますと貸し渡しの船は——失礼しました、百六十九隻のうち実はこのマルシップに相当するはいわゆる裸で貸し渡す、船員なしで貸し渡す、そうして船員を配乗して日本へチャーターするわけでございしますから、そのうちの裸用船だけをとらないと数字がわからないわけではございしますが、その数字は二千トン以上で先ほどの百六十九隻のうち百四十四隻でございします。それを二千トン以下も細かいものも全部拾いますと百九十二隻、百六十九万九千トンという数字が出ております。ただし、これはあくまでも裸貸し渡しをした船の数字全部でございまして、その中でどの程度が船員を配乗してまた日本に用船されて返ってきたかということとは、ちよつと統計的には把握ができませんというところでございしますが、この相当部分が先生おっしゃるところのマルシップというものになってチャーターバックされてきているんではないかというふうに考えております。

○安武洋子君 マルシップに配乗されている外国船員に対する船員手帳の発給状態、これはどうなっておりますか。

○政府委員(横田不二夫君) 五十二年二月二十二日の調べでございしますけれども、全体で千四百六十六名でございします。

○安武洋子君 千四百六十六名ということになりますと、単純計算をしますと、いま二千トン以上のマルシップ船は百四十四艘と、こうおっしゃいました。それに定数二十三、こういうふうに出ていますと三千三百十二と、こういう数字が出ると思ふんです。そこから、大体いまおっしゃった千四百何名を引きますと千九百、これぐらいが手帳を發行されていなくてというふうになると思ふんです。私も資料を入れましたのは、このマルシップ船というのは大体百八十艘ぐらいじゃないかと、こういうふうになっております。

すが、これは単純計算いたしますと四千四百四十と、こういう数字が出ます。ですから、手帳を發行されている千四百何名を引きますと、二千七百ぐらいが手帳を發行されていない、發行していない方がはるかに多いということは、これはどういふことなんでしょうか。

○政府委員(横田不二夫君) 先生の御指摘の趣旨は、日本船舶でありながら、日本の船員法が適用されていないといふことか、その執行が確保されていない、その結果船員手帳がその程度しか發行されていない、こういう御趣旨での御質問だと思ひます。それで、そういうことでございします。その基本についてお話し申し上げますと、日本船舶には日本の船員法が適用される、これは間違ひございません。しかしながら、このマルシップの場合に申しますか、外国に裸貸し渡しをされた場合には、その船に配乗をする船主は外国船主でございします。したがって、配乗をするための雇入れ契約、雇用契約をやる場所は、法律的には外国であるという場合が普通であります。ただ、それを日本の港でやる場合も例外的にあるうかと思ひます。

したがって、日本の港でやります場合には、雇入れの公認とあわせて船員手帳の交付も申請する、それで持つていくという部分があるわけでございします。外国でもって雇入れ契約が行われることになりまして、船員法は——船員法でなくともすべての法律がそうであらうと思ひますが、旗国主義をとるといたしまして、日本の法令は日本の領土に相当する船舶の中でだけしか適用がないわけではございします。執行ができません。しかも執行となりまして、外国の港にある、あるいは外国の外の水域にある日本船舶の船舶内における法令の執行ということは非常に困難でございします。

したがって、結局は完全に執行できるのは、日本の領水内に当該船舶があるときに、日本の、私どもの方で言えば船員事務官、あるいは海上保安官等の当該官吏が乗り込んで法令の執行に当たり、あるいは指導を行うと、こういうことにならうかと思ひます。

したがって、非常にくだくなりましてたけれども、最初の雇入れ契約をやるのが外国船主であり、したがって、外国でそういう船外から船に配乗させる、そういう法律行為が外で行われるということになりますと、それを完全に追及ができません。それを仮に日本の港へ来たということで、船員あるいは船長を船員事務官がた法律違反だといふことで責める一方ではまいらない。これはやはり一応適法に外国に対して、外国の船主に対して貸し渡されている。いたしまして、当該外国との関係を損うようなやり方ではまいりませんので、したがって、われわれの船員事務官といたしましては、一応乗船監査をして、そういう船員手帳を持つてない外国人船員を発見した場合に、船員手帳の交付を受けるように指導をいたしているところでございします。そういう関係がございしますので、おっしゃるとおり計算は合わない、こういうことになるわけでございします。

○安武洋子君 計算が合わないといふと思ひなんでしょうか。大体船員法第五十条にどう書いてございしますか。この五十条には、「船員は、船員手帳を受有しなければならぬ」と、こういうふうになつております。「船長は、海員の乗船中その船員手帳を保管しなければならぬ」と、こうなつていのは御存じだと思ひますけれども、この法律がなおざりにされてもいいと政府はお考えなんでしょうか。

○政府委員(横田不二夫君) 日本の船舶内に日本の法令が施行され、適用され、その執行が確保されることは望ましいわけではございしますけれども、しかしながら、いま申し上げたように、雇用契約をして配乗をする船主は外国船主であるというところが問題でございまして、当該外国は外国で日本の船員法に相当する制度も持つておりますし、向こうの、当該外国の船主として、当該たは外国としては適法に行われている、こういうことになるわけでございします。で、日本へ来た場合に、その日本の港の中でそういう違法事実を発見

した場合に、先ほど申し上げたように、直ちに違法ということで取り締まりにすぐ入るんではなくて、行政指導から始めておると、こういうことでございします。

○安武洋子君 望ましいと考へておられる日本の法が適法に適用できないような、そういうあり方自体がおかしいんじゃないんですか。

○政府委員(横田不二夫君) もとがマルシップが存在するということ、で、マルシップというものが、先ほど海運局長から答弁がありましたように、国際的なやむを得ない事由によつてそういう形態が生まれていゝるわけでございしますけれども、われわれとしては非常に好ましくないと思ひますけれども、好ましくないといたしまして、その結果に対しては、日本の法令を日本船舶に適用するにいたしましたも慎重にいたさざるを得ないと、かように考へていゝるわけでございします。

○安武洋子君 何もそんなのは慎重じゃないと思ひます。私はやはり手抜きだと思ひます。ですから、こういう問題については、日本の法を適用するといふふうには法律でなつていゝるんですから、私はこういう実態を直ちに把握をして、全員に船員手帳を發給するという態勢をとられるべきだと思ひますけれども、大臣、いかがでございしょうか。

○國務大臣(田村元吉君) 確かに私も聞き及んでおつてそういう感じがいたすのでありますけれども、ただ問題は、外国船主であるということ、これはやはり法律上なかなかむずかしいと、これだけは法律上どうもいたし方がないというふうな感じでございます。

○安武洋子君 だから、マルシップそのものが私はおかしいといふことを言つていゝるわけなんです。

確認いたしますけれども、マルシップは日本船舶の船です。ですから船員法が当然適用されます。もう一度念のために聞きますが。

○政府委員(横田不二夫君) 日本船舶でございしますから、船員法の規定によつて船員法は適用はされます。ただし、執行ができるかどうかは別の問題

題でございます。

○安武洋子君 法律が適用されるのに執行されるかどうかは別だと、法律解釈でそんなものがあるんですか。

○政府委員(横田不二夫君) 外国において船員を乗組させる、雇い入れをするということになりますと、そのもの場所を押さえるわけにはいきませんので、また、日本の港に仮に来港いたしましたも、平穩に貸し渡しをされた日本船舶、それに適法に外国で乗組した船員でございます。したがって、直ちに違法という態度で臨むわけにはいかないと、こういうことを申し上げているわけでございます。

○安武洋子君 違法ではないとおっしゃいますけれども、その時点でやはりこの法律どおりになつていないわけですか。ですから、法律どおりにしようとする努力されるのは当然じゃないんですか。そういうふうになさいますか。

○政府委員(横田不二夫君) 私どもは、先ほどから法律論を申し上げて大要恐縮でございますけれども、日本の船舶に対する日本の船員法の適用を放棄するつもりはございませんので、われわれとしてはできる限り最大の努力をいたすと、こういうことで現地もそのような気持ちで当たっておりますわけでございます。われわれもそのように今後も続けたいと思っております。

○安武洋子君 じゃあ雇用条件ですね、これはどういうふうなチェックをなさっているんでしょうか。

○政府委員(横田不二夫君) 先ほど来申し上げておりますように、マルシップと言われるものが、外国船主に貸し渡されてしまつておりますので、外国船主と当該外国の船員との間の雇用条件にまでは関与するのは法律的にできようがございませ

ん。

○安武洋子君 船員手帳をおたくの方でちゃんと出されて、その船員手帳を見られると、こういうふうになっていると思ふんです。その船員手帳に労働条件の項がございせんのですか。

○政府委員(横田不二夫君) 記載されている場合もあると思ひますし、具体的に、外国人に交付された船員手帳にどのような労働条件が書いてあるのか私自身確認したことございませんので承知しておきます。

○安武洋子君 日本船舶の船に外国人が乗つてい

ると、この人たちの労働条件については全く知らない、チェックもしないと、こうおっしゃるんですか。

○政府委員(横田不二夫君) いまの点につきましては、五十年に、これは局長ではございせんが、船員局といたしまして、所管の労働基準課長から通達を出しております。これは先生も御承知だと思ふんでございすけれども、それによりまして海運局の方で船員労働官が立入監査などをして場合に、船員手帳を受有するということについて指導をいたしております。そういうときに、あ

わせて労働条件についても指導をいたしておりますが、たとえば雇入れ契約の公認を受けに來るような場合、その場合には当該雇入れ契約について当該の外国政府ですでに公認されているような労働条件であればそれでよろしいというふうにいたしておるわけでございます。労使の關係の労働条件につきまして、日本の、たとえば大きな組合である全日本海員組合が志向しているような労働協約を直ちに推奨する、こういうわけにもま

いらな

いらないと考へております。

○安武洋子君 雇入れの公認手続はどのように行なうわけですか。

○政府委員(横田不二夫君) 所管の海運局の窓口におきまして、通常の手続で行つてるところでございす。

○安武洋子君 通常の手続って、そこで労働条件チェックしないんですか。

○政府委員(横田不二夫君) 手続といたしましては、船員法に従つてチェックをいたします。いたしますが、いま申し上げたようなことで、労働条件については雇用契約の面で行われております。その雇用契約が外国船主と当該外国人との間で外

国で行われているという点、その国の慣習もあるという点等を考慮して、直ちに日本の労働条件といふものを推奨するといふわけにはまいらないんじゃないかと、かように思ふわけでございます。

○安武洋子君 じゃあ、チェックをなさつた雇用条件と実際の労働条件が違ふと、こういう実例がある場合にはどう措置をなさいますか。

○政府委員(横田不二夫君) なかなか外国に貸し渡してしまつた船でございすので、したがいま

おる労働条件が違ふといふことを船員の申し立てでもあればともかく、なかなかむづかしいことだと思ひます。しかしながら、船員の申し立てによつて雇入れの際の労働条件と、契約による労働条件と実際の労働条件と、契約による労働条件とを通じ当該労働条件、雇入れの際の労働条件を守るように指導をいたしたいと思ひます。

○安武洋子君 別に船員の申し立てだけでなく

て、船員労働官というのをおたくの方でございす。それで、マルシップについては海員組合も調査をしておりますし、また船舶通信士労働組合、こ

こも実情を調査されております。私の手元にいま「マルシップ」外国人乗務員の事情」と、こういう船舶通信士労働組合のまとめた一冊が雇ひ

ておりますけれども、私はこの中を読んでみまし

て、いかにこの労働条件といふものが劣悪であるのかといふようなことを感じるわけなんです。マルシップといふことも、先ほどから大変逃げ腰でございすけれども、日本の船員法の適用を受けている船なんですか。こういう実態を見ますと、私は運輸省の行政指導と云ふのが全然なされていないといふような疑問を抱かざるを得ないわけなんです。それどころか、むしろ低コストの船員増大のためにこれを見逃しているといふふうには思ひ

ないわけですか。私、こういう実態を見逃してきた政府に大変責任があると思ふので、この実態とい

うのを少し挙げてみたいと思ひます。

ここでは、まず「船員保険に加入している者は皆無に等しい」、「有給休暇制度はない」、あるいは「韓国での標準的な家族の生活費は百六十ドル位。未経験船員の賃金は百二十ドル、エーブルシーマン百六十ドル」、これは日本の賃金労働者の三分の一ぐらゐの賃金ですね、こういう低賃金を押しつけられてい

る。それから、「リーダー、VHF電話の免状を持つた者はひとりもない」、これは船舶安全法の第四條、ここには「電波法ニ依る無線電信ヲ施設スルコト」といふふうになつておりますが、こういう人が一人もないといふことは、これがないとすれば、マルシップについてもこのうものは施設を要しない船舶にはなつていないわけですから施設をしなければならぬ。これで船舶安全法の違反。もしこれがあつたに、免許のない者がこれを操作していたといふふうになれば、これは電波法違反ではなかつたかといふふう

に思ふわけですか。

それから「外航航路の経験者は船長と甲板長のみ、はじめて商船に乗つた者が三分の一もいた」、これは韓国ですけれども、私はそのほかの調査も持っておりますけれども、韓国ではほとんど船員と言えないといふふうな、技術レベルの低い人たちが急遽船員にされて乗つてい

る。これは安全面からも非常に問題があるうかといふふうに思ふわけです。それから、「機関長と操縦長が下船させられたが交代者なく欠員。マニング会社は一船毎の請負いであるから、欠員者の支払わないですむ給料は会社の収入となる」、こういうふうなことがあるわけですか。これはこういう状態では海難事故につながるんじゃないか。

それから、船員法の施行規則の五十條です。これは「食料を支給しなければならぬ」といふふうになつておりますけれども、満足に食料も支給されてお

か。
これはまずごく一部を挙げただけなんです。こういうふうな状態を一体御存じなのかどうか。私はこういう状態を放置してきた

(理事 額谷英行君退席、委員長着席)

政府の責任、実に重大だというふうに思うわけですが、いまだ述べたのはごく一部ですけれども、私の述べたような実態についてはどう措置をなさいますでしょうか。

○政府委員(横田不二夫君) 私の考えでは、率直に申し上げまして、外国に貸し渡されたということによってこういう法の適用が困難になつておる。これが本当の率直なところであらうかと思ひます。したがって、現状においてはこのマルシッ

プがそういう形で、あるいはその他の形で外国用船が行われる。これは海運を維持していくためにやむを得ないところであらうかと思ひますけれども、基本的なそのやむを得ない事情から、こういう結果的には好ましくないと思はれる事態がある。したがって、率直に申せば日本船舶がこのよう

な形で貸し渡されることが少ない方が望ましい、こういうふうな考えをわけでございます。
○安武洋子君 貸し渡しをしない方が望ましいと、それはそれとおりなんです。しかし、私がいま申し上げたのは、こういう実態について即刻手を打たなければならぬ。そのことについてはどうなさいますかという質問にはお答えになっていない。私に申し上げますが、これは定期用船をして

いる会社、日本籍であるわけなんです。ここには入れるわけです。私はまず何よりも立入検査をしていただきたい、こう思ひます。それから、船についても、内地の各港湾に入港したとき、このときに厳重に点検をすればいいわけなんです。ですから、臨時検査を行つていただきたい。そのときに労働条件ですね、いま申し上げた賃金とか、労働時間とか、休日とか、あるいは有給休暇の問題、定員の問題、こういう労働条件を押さえていただく。さらには、食料の問題も押さえていただく。就業規則も備えなければなら

ない、こういうふうになつております。だから、就業規則もどうなつてゐるか調査していただきたい。で、私はその調査結果をぜひ報告をしていただきたい。こうお願いいたしますが、いかがでございますか。

○政府委員(横田不二夫君) 日本の港にマルシップが入つたときに、それを、そうしたときにできるだけ船員労働官の立入検査によつて法を厳重に指導するというのを、先生のおっしゃるとおり努力させていただきたいと思ひます。現在も努力しているつもりでございますが、これからもさらに努力を続けたい、こう考えます。

○安武洋子君 定期用船をしてゐる会社の立入検査、これはすぐやれるはずですよ。やつていただけませんか。

○政府委員(横田不二夫君) 船内の船員の労働条件は雇用契約によつて決まつておるものですから、したがって、配乗をして、仮にそういう悪い労働条件であるとしても、そのものは雇い主、すなわち配乗をした外国船主になるわけでございます。したがって、それを船員が配乗された船として定期用船をしてゐる会社に対しては立入検査等のことはできないと、こう思ひます。

○安武洋子君 定期用船をしてゐる会社については何の責任もない、これは私はやはりおかしいと思ふんです。こういう雇用形態というのは、マルシップそのものがもととおかしいわけですから、こういうマルシップに乗船してゐる人たちの、そういう人たちの責任も持たなければならぬと、か、この人たちの災害補償を一体だれがするのか、労働条件の保障をだれがするのかと、こういうことになる、一体これはだれが責任を持つんですか。

○政府委員(横田不二夫君) 国際的にはやはり乗組員を配乗をいたしました当該外国の船主がまず責任を持つべきであらうと、かように考えます。

○安武洋子君 外国船主が持つといひましても、ほとんどがペーパーカンパニー、そういう状態でも

もあるし、実際に外国からいろんなことが及ばないといふことで、先ほどからずいぶん逃げ腰なんです。それでは完全に責任がこの人たちに對して持ち切れないじゃないですか。その点はどうか考えなんでしょうか。

○政府委員(横田不二夫君) 先生の御意見もごもっともと思ひますけれども、現実の問題として外国の船主である、外国に貸してしまつた船であるという基本においては、法律関係変えるわけにいきませんので、そういう点からいたしまして、われわれとしてはやることにおのずから限度ができてしまふ、こういうことでございまして。

○安武洋子君 では、船の貸し渡し期間の問題についてお伺ひいたしますけれども、五十年の八月の通達で二年以上、これを六カ月の許可、こういうふうに変えられませんでしたけれども、なぜですか。

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。日本の船舶の外国に對する貸し渡しというものの規制をさらに厳にするという趣旨で二年を六カ月に変更したものでございまして。

○安武洋子君 なぜ貸し渡しを厳重になさるんですか。その目的は何なんですか。

○政府委員(後藤茂也君) 先ほども申し上げましたように、基本的には日本の海運というものは日本であつたらぬ、日本人が持ち、そして日本人がそれを動かしてゐる。そのような日本海運というもののが最も望ましい形の日本海運であるというものがわれわれの基本的な考え方でございます。したがつて、船が外国に譲り渡される、あるいは貸し渡されるというもので、いま私が申し上げました日本の、日本国との紐帯というものが一つ二つ切れていくということは一般的に言つて望ましくない、そういうことで、こういう現象に対して私どもが基本的な監視の目をより厳格にするというところでございまして。

○安武洋子君 望ましくないから監視の目を厳格になさると言つておられますけれども、実態というのは六カ月以上にはなつていないわけなんです。五カ月二十九日で更新、更新と、こういう手

続がなされて、半永久的に継続されております。こういう点をどうチェックなさいますか。

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。許可なり、報告なりの実績を調べてみますと、六カ月以上の期間で許可を受けたケース、それから六カ月未満の形で報告をしてきておるケースとがございまして。あるいは、ただいま御指摘のような六カ月未満の用船というものをさらに延長する場合が私はあり得るんではないかと思ひます。事実上、それがたとへば許可を受けるべき行為を、それを免れる趣旨によつて初めから六カ月以上の期間の貸し渡しをするつもりであるけれども、六カ月未満の形にするということがわかれば、それは違法な行為として取り締まるべきものでございまして、そのようにいたします。ただ、貸し渡しということは、先ほど申し上げておりますように、これは商取引でございまして、その個々の商取引について、全般的にあるいは禁止したり制限したりというふうなことを、いまここでやろうということは考えてはおりません。

○安武洋子君 海上運送法第四十四条の二です。ここに、運輸大臣は、許可によつて船腹の供給が需要に對し著しく不足にならず、かつ海運の振興に著しく支障を及ぼすことのない限り、これを許可しなければならぬ。言葉を変えて言えば、海運の振興に著しく支障を来す場合は許可をしてはならないというふうなことです。これを七十五国会で、日本船舶の職場が狭まらないように裸用船の規制を期間を短縮して実効を上げたい、当時の海運局長さんはこう御答弁なさつていらつしやいます。裸貸しですね、これは外国船員を乗せて、非常に日本の船員さんの職場を狭めてゐるわけなんです。これが増大してくるというふうなことは、非常に深刻に日本船舶の職域に影響を与え、船員の失業を増大させるというふうなことで、決して海運の振興にはならない、つながらない、逆である、こういうものは私は絶対に許可すべきでない、こう思ひますけれども、いかがお考えで

でございますか。

○政府委員(後藤茂也君) ただいま先生がお説き上げになりましたその条文に基づきまして許可をしなければならぬと思っております。大体このマルシップをめぐる問題、非常に背景が私は複雑であり、むずかしい問題だと思っております。

で、やはり先ほど申し上げましたように、これは日本の海運の国際競争力というものをいかに維持していくかという問題に突き当たるのでありまして、その点につきましては今後とも、海運造船合理化審議会にいま諮問しておりますけれども、基本的な今後の対策というものを検討させていただきたいと思っておりますけれども、少なくとも現状におきまして、ここで日本の人が乗った日本の船というものが商売上立ち行かなくなりつつあるというの、これは現実でございます。そこで、いまのお話が出てきておりますマルシップというのは、そういった背景のもとに出てきているものでございまして、われわれはそうのように理解しております。それを規制したら、それなら日本の船員の雇用の機会がふえるかということにつきましては、私はそういうふうな議論は当たらないのじやないかというふうに思っております。

○安武洋子君 貸し渡しをした船に、日本の船主が定期用船している場合にですね、外国の船主というのには単に乗組員を配乗するだけというふうなことなんです。で、これは外国人労働者の受け入れ規制ということを閣議了解なさっておりますが、これに違反をすると思ひますけれども、大臣いかがですか。

○政府委員(横田不二夫君) 御指摘のように四十二年以降、最近では五十一年の六月十八日でございますが、雇用対策法に基づきます雇用対策基本計画、これを労働省の御提案で、閣議決定の際に労働大臣から、外国人労働者の受け入れ問題につきまして発言がございまして、現在外国人労働者を特に受け入れる必要はない、こういう趣旨の御発言がありました。これに基づきまして、現在までのところ外国人労働者はなるべく使わない、こ

ういうたでまえになっております。船員につきましても、日本の船主が配乗する船舶については、たとえ外国船舶を乗用したものでありましても、日本人以外の者は雇い入れてはおりません。

ただ、先ほどから申し上げているとおり、船員の配乗が日本船主が行うものでなくて外国船主が行う形になっている、日本のいわゆる外国へ貸し渡しをした、裸貸し渡しをした船舶についてはこれまでは配乗を規制することはできない、日本人でなければならぬ、こういう規制はできない、こういうことでございます。

○安武洋子君 好ましくない、好ましくないマルシップについてはおっしゃりながら、現在の日本所有の外航運船舶、これは千二百十五隻と思ひます。そのうちのマルシップ、そちらの方で答えになったのが百四十四隻、私どもの調査では百八十隻ですが、百八十隻にしますと一五%、そして百四十四隻でも一二%を占めているんです。これが近年、海運白書でも書かれていっているように、一、二年で非常に増大をしている、歯どめをしなければならぬ、こういうふうにお考えにならないんですか。海運白書はどういう意図でお書きになったんですか。

○政府委員(後藤茂也君) 先生がいまお述べになりました数字は、大体そのとおりであろうと思ひますけれども、そこでお触れにならなかった問題があると思ひます。すでにこの二、三年の間に二百隻から三百隻の船が海外に売却されておるんであります。つまり売却をする、あるいはマルシップが生まれる、これは先ほどから私が申し上げておりますように日本の海運、日本人を乗せて、そしていまの船員制度のもとで運航されているというところを前提にして考えますならば、現実にはそれと競争して走っている外国の海運との間にコスト競争で立ちおくれおるんであります。したがって、その点についてわれわれが対策を立て得るにあらずんば、いまここでマルシップそのものをただとらえてどうこうしようとしても、結果的には先ほどから申し上げておりますように、船員

の雇用の問題にプラスにはすぐにつながらないと、そのように私どもは考えております。

○安武洋子君 政府に、大臣にお伺いいたしましす。

私は、日本船員の労働市場を確保するというのは、政府にとつては重大責任ではなからうかと、こう思ふわけですが。先ほどの答えというものは経済性のみ優先して、私はやはり荷主の利益を優先している政府の態度にすぎないと、こう思ひますが、日本船員の労働市場が狭められている、この問題を再三申し上げております。日本船員の労働市場確保、そのことは政府にとつては一体どういう位置づけなんでしょうか、大臣、どうお考えですか、お答えいただけますか。

○国務大臣(田村元吉) もちろん、申すまでもなく、日本の雇用政策を最大中心にすべきものと、このように考えております。

○安武洋子君 この人たちは船員保険法が適用されるのが当然だと思ひますけれども、これは法第十七条です。いかがでしょうか、適用されておりますか。

○説明員(川崎幸雄君) 船員保険は、船員保険法でいいますところの、船員として船舶所有者に使用される場合に船員保険が適用されることとなっております。ただ、先ほど船員法にもございまして、外国船主に雇用されております場合には、実際にわが国の保険制度を適用することを強制するべきでございますので、適用いたしております。

○安武洋子君 船員法の第十七条にはこういう規定がございまして、「船員として船舶所有者二使用セラルル者ハ船員保険ノ被保険者トス」、こういう法的矛盾はいかがお考えでしょうか。

○説明員(川崎幸雄君) 現実にはわが国の保険制度の適用を行います場合には、船舶所有者に對しまして、たとえばもろの届け出の提出とか、あるいは保険料の納付、場合にやりますと国税滞納処分等の例によりまして差し押さえをやる、こういったような措置が必要でございますので、外国に在

所がございまして外国の雇用主に對しまして、こういった義務を履行させるというすがございまして、事実上これを適用することはできないわけでございます。

○安武洋子君 法律の適用もできない、こういうふうな状態に置かれていられるわけですか。ここでは法律の適合性のないようなマルシップというものが私は検討されるべきだと思ひます。

大臣にお伺いいたしますけれども、この船員保険法では、船員として船舶所有者に使用された者はこれは船員保険の被保険者とすると言っている。だけれども、厚生省の方ではその適用は事実上不可能で、こういうふうにおっしゃる。こんな矛盾に満ちたマルシップ、このあり方です。法も適用できないような。こういう事実をやはり私はいまこそ検討するべきだ、こういうふうにお考えいただけますか、いかがでしょうか。

○国務大臣(田村元吉) 大変これはむずかしい問題だと思ふんです。たとえば、日本の船主が外国から裸で船を借りてきて、そうして日本の船員を雇用した、その場合に恐らく日本政府は、日本の法律の適用を求めらると思ふんです。裏返せばそういうことになりまして、大変むずかしい問題ではあります。個人と云つた運轉大臣という立場ではあります。私はマルシップというのに対しては批判を持っております。から、マルシップそのものに対して運轉省は今後十分の検討をするべきものというふうに私自身は考えております。

○安武洋子君 いまの大臣の御答弁を受けまして、昨年の十月に私どもの共産党の香取議員が質問をいたしました。そのときに、当時の浦野労働大臣の御答は、日本の船をどんどん外国に貸してしまふ、国内の労働者を守っていくためには運轉省と相談して検討をしたい、こう答へられていたわけですが。私は大臣にお願いしたいんですけれども、労働省ともう相談をされていると思ひます。どう考え、どう対処されていくのか、今後のマルシッ

プ全体に対してどう措置をされていくのか、決意を込めてもう一度大臣にお伺いをして私の質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(田村元吉) マルシップについて法律上のいろいろな問題点がございます。でありますから、私も単にこれはおかしいという程度ですべてを割り切れるものではございません。先ほど来局長から苦しい御答弁を申し上げておるということだけでもおわかりいただけたと思うのであります。しかし、いまの御提言に対しては、幸い私は労働大臣経験者でもございますので、労働省とこういう問題について一度洗い直していろいろと相談をしてみたい、このように考えます。このようにいま御答弁申し上げておきたいと思ひます。

○和田春生君 まず最初に、主題であります海運の対抗立法についてお伺いしたいと思います。海運局長、あなたに質問ですから、ひとつ。諸外国の立法例を見ても、対抗立法として、表現はいろいろありますが、大体七つぐらいのカテゴリに分けられるんじゃないかと思うんですが、一つは、輸送または運賃の規制、二番目には、用船契約の禁止あるいは制限、三番目は、輸送契約の締結に関する制限あるいは禁止、四番目に、料金または課徴金等を付加するという点、五番目には、船舶入出港の制限または禁止、六番目には、貨物の、日本の場合は日本の港における積みおろしの制限や禁止、七番目は、関税その他いろいろな措置というようにことが考えられるわけですが、また実際、実例でもそういう制限例があるわけですが、このいま私が申し上げたうちの五番目と六番目の船舶入出港の制限禁止と、貨物積みおろしの制限禁止と二つに限定をしております。この二つに限定して十分であるとお考えなのか、ほかの方法を採用しなかった理由はどういうことなのか、その辺をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。御指摘のように、外国の立法例を検討いたしました

すと、いろいろな対抗措置が具体的に決められておりますこと、御指摘のとおりでございます。私どももいたしましたし、そのような立法例を参考にいたしまして、日本国で最も実効の上がりそうな、期待できるような措置というものをいろいろ検討いたしました。そして御指摘のように、第四条に具体的に列挙した二つの措置というものを選んだわけでございますが、私どもの考え方では、このような措置がきわめて簡単明快であり、そして、これでもって今後考えられます事態に対処するのには十分であるというふうに判断いたしましたわけでございます。なお御承知のように、関税定率法の第七条に、すでに日本の似たような事態に対処して対処する、もう一つ産品に対する課税という方法がすでにあることは御承知のとおりでございます。

○和田春生君 そうしますと、現在日本が受けている国旗差別、あるいはこれから受けるであろう差別というものを対しては、今回の提案をされた内容において十分対抗し得ると、こういう考えのもとにこの二つに限ったというふうに確認してよろしゅうございますか。

○政府委員(後藤茂也君) そのとおりでございます。

○和田春生君 それから、この種の法律というのは、これは適用しないのが本来望ましいわけですが、しかしわれわれの考えでは、そう言っても最近における日ソの漁業問題なんかも見ますように、相当いろいろなことをやってくるやつもあるわけでありまして、やはり対抗する場合にきちんとしてやる、また断固としてやる、こういうことが必要だと思ふんです。それは何も積極的にこちらがけんかを売れということではないんです。しかし、こちらに、本院に回ってきた資料によりまして、衆議院の運輸委員会における附帯決議というふうなものがついておりまして、「国際協調を重視して最善の努力を払い、本法の発動について慎重を期すべきである。」というふうなものであるわけですね。

どうもわれわれ海運の実情を見ておる者だと、できるだけやめろ方がいい、やるときにはいつでもやれるふうにしておけ、これはいい、これはいい、わおどかしでございまして、対抗措置ですから。したがって、運用ということに当たっては余り憶病ではなくて、やっぱりぐあいの悪いときには断固としてやるぞという姿勢があるが、だからやらなくて済むようなことになるわけでありまして、法律はつくったけれども、おっかなびっくりでへっぴり腰だということになれば、そこをどうやって達されて、結局日本の方が差別を受けて追い込まれるということにもなるわけでございますから、こういう点につきましては、ひとつこれは質問というよりも、運用上における運輸省の、質問としては私の方から注文をつけておきたい。私の感覚からいけば、むしろこの種の立法は遅きに失したと、こう思っておるわけでありまして、これはひとつ要望しておきたいと思ふ。

それはその点として、次の質問に移りたいと思ひますが、これは相手側が明白に日本船に対しての差別をやってきたときに、こういう対抗措置があるわけですか。ところが、最近、国際海運の中で大きな問題になっているのは、これもありますけれども、それよりもソ連、あるいは東欧諸国が積極的に国際海運に乗り出してきて、それぞれの国と外国との間ではなくて、それらの国以外の第三国輸送に割り込んできている。しかもこれらの国は、経済体制からいって一般のわれわれの国のような自由な企業の体制ではございませんから、採算を無視して既存の運賃、あるいはその航路における秩序を破壊するがときダンピングをやるとか、相当国際海運市場を荒らすような結果を招くという行為をやってくる。これは採算をもとにする企業の場合には、めちゃなことをやると自分の企業がつぶれますからおのずから制限がありますけれども、国家がバックアップをして採算を度外視してやってくるという形になると、これはなかなか大変な問題になる。これがやはり非常に大きな問題になってきていると思ふんですね。そ

ういう問題に対してやはり対抗するといひますか、防戦もしなくてはならぬと思ふんですけれども、その点はどういうふうにお考えになっていま

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。

ただいま御指摘のように、今回御審議をお願い申し上げております法案は、現在世界海運で大きく話題、問題になっておる二つのうちのひとつである南北問題に対処する具体的な方策が述べられておりまして、他のもう一つの問題である東西問題に対処するいわば回答というものをこの法案の中に入れていない、そのとおりでございます。私どももいたしましては、今回この法案を検討するに当たりまして、南北問題のみならず東西問題についても、ただいま御指摘のようなソ連のとき、国家と一体になった特殊な社会体制のもとにおける海運企業が、これがその航路における既成の運賃秩序を乱して非常な安値で荷物をかきさらっていくような行為というものを対する対抗措置を入れることについて検討いたしましたのもまた事実でございます。

私どももいたしましては、いま申し上げましたように、結果としてはその部分を入れない法案を御提案申し上げたわけでございますが、なぜそうなったかという点につきましては、御説明申し上げますが、一つはやはり立法技術上の問題といたしまして、ただいまの日本の独禁法の考え方、そのもとにおける運賃同盟に対する考え方という考え方に照らしまして、運賃同盟の外で、運賃同盟が決めておる運賃よりも安い運賃を用いる商売のやり方というものを法律的に規制するということの理屈の上での整理というものに相当にまだ問題が残ったということと、さらにそのような形の立法というものにつきましては、貿易界を含めた国内全般の同意、了解を得るのになかなか困難な問題があったということで、残念ながらその問題をいわば後に積み残したということで、今回はソ連海運が現在世界でいろいろと問題を起しておるよ

うな問題についての対処、方策というものをここに
入れられなかったわけでございます。

○和田春生君 この法律にそういう措置を入れる
のが適当かどうか、これはほかの関連もあると思
いますし、国内だけでは処理できない諸外国との
関係もあると思います。しかし、いろいろな問題
が国際海運に最近起きてきておりまして、必ずし
も伝統的な海運自由の原則のもとにやり得なくな
ってきているということも事実であります。それ
から、経済的な問題を無視してやるといふ形にな
りますと、公正な経済関係の上に問題を処理しよ
うとする方はとても太刀打ちできません。たとえ
ば最近日本の沿岸におけるソ連船の操業について
問題になっているように、何千トンという母船を
持つてきて日本の沿岸で底びきをやるなどという
ことは、普通の漁業の採算からいけば成り立たな
いけれども、ただ魚をどれだけとってこいという
ノルマをかけるという形になれば、銭勘定を無視
してやりまわりますから、それは日本の定置網を
ひっかけてばりばりやっただけとにかく根こそぎ
やれと、こういうような形で沿岸漁民に被害が出
てくる、そうするとこれはやっぱりたまらぬこと
になるから、十二海里法でこれはひとつ外へ出
て行ってもらわぬと困るというような形になつて
くるわけですね。

海運の關係でも、やはりそういう採算を度外視
していろんなことをやられるという形になると、
これはなかなかわが国の海運にとっても大変むず
かしい問題が出てくるんじゃないか。やたらにカ
ルテルを結んで運賃を上げるといふことは、
これはまた別の問題がありますけれども、そうで
はなく、そういう不公正な競争というものを排
除するという面において手おくれにならないよう
に私は積極的な取り組みをしていく必要がある、
そういうことを考えて、さらに伝統的な、公正な
海運を望む各国とも協力をして、国際的な海運
秩序をつくるという面について日本も努力をす
る必要があるんじゃないか。

とかく海洋法の問題を見てもあるいはいろいろ

な問題についても、伝統的な海運の自由あるいは
海洋自由、そういう原則にばかりふら下がつてお
いて、日本側がへつり腰であり、非常に何とい
いますか、後向きな考えというよりも、前向きな
考えをせずにちゅうちょしているうちに事態がど
んどん進んでいって、取り残されて気がついたと
きは追いつめられてばたばたと、こういう
ことが多々ように思います。したがって、この点
については運輸省としても積極的にやっぱり取り
組んでいっていただきたい、いますぐこれ法律に
入れるとか、あるいはこの法律はそれが入ってな
いから欠陥であるというような意味ではなしに、
そのことを要望したいと思うんですが、運輸大
臣、これいかがですか。

○國務大臣(田村元吉) 実は一月でございました
か、二月でございましたが、フランスの運輸大臣
のカブアイエという人と、オーストラリアの運輸
大臣のニコソンと相次いでやってまいりました。
そのときの私のとの会談の議題で、最も大きな問題
の一つは東欧海運に関する問題でありました。
先進海運国の非常な悩みでありますので、この東
欧海運という問題につきましては、日本だけで
なく先進海運国との間で十分な話し合いも進んで
おるわけでありまして、一國だけだとかく
ということより、やはり国際会議のまいたの上
に乗っけて皆で共同防衛をしなければならぬ、こ
れは当然のことだと思ひます。でありますので、
海運局もこの問題については非常に神経質になつ
ておりますので、早急にわが国としての対応、そ
れから国際会議という場における対応、この両方
に対して最善の努力をいたしたいと考えておりま
す。

○和田春生君 これはぜひそういうふうに強く要
望しておきたいと思ひます。なおそういう海
運秩序をつくるという立場から見ると問題に
なるのは、先ほど来もう幾つか質疑が重ねられて
おります例のマルシッブの問題であります。これ
は日本人の船員が乗って、日本の船主が運航する
日本の商船隊を確保しなければならぬ。そういう

考え方については恐らく七百数十人おる国会議
員の中で私が一番強く念願していると思ひんで
す、これは私の立場からいって当然であります。
しかし、先ほど来の質疑をちよつと伺つておつて
私疑問に思ひましたのは、きちんとしようと思え
ば、具体的にやれることを考えてやらなくては
いけないわけですね。やれないことを追ひ求めてお
つて、そしてやれないからだめだめだ責任逃
れをしておつたんでは、事態はいままでたつても
解決をしないんじゃないか、そういう感じが強く
するわけです。

そこで、やはりこれも対抗立法ではありません
が、日本の海運の健全な発展を図るという面から
非常に重要な問題ですから二、三お伺いをしたい
んですけれども、一つは、先ほどの質疑でちよつ
と私疑問に思つたんですが、運輸省当局はマルシ
ッブというものをどういふふうに理解をしている
のか、どういふものをマルシッブと呼んでいるの
か、というのをまず伺つておきたいと思ひます。
○政府委員(後藤茂也君) マルシッブという、よ
その人がつくった言葉でございまして、私も
それをどう理解しているかといふことになりまし
と、多少正確なる運輸省の統一見解というもので
ございませぬけれども、大体私どもの理解で
は、マルシッブというのは日本籍である、日本に
登録された船である。しかし、その船を動かして
おる人たちはそれは日本人ではない。したがつ
て、その場合には先ほどから問題になっておりま
すように、配乗をしてる会社は日本の会社では
ない。第三の要件をいたしまして、その船の活動
は、やはり日本中心の貿易に従事しておる。そう
いったような要件を備えたような船といふふうに
マルシッブという言葉で理解しております。

○和田春生君 よろしいですか。そうしますと船
籍は日本だと、その場合、それを動かしている船
員は日本人船員じゃないとおっしゃいましたね。
しかし活動は日本を中心に行つておると、この三
つの要件だとおっしゃつたわけですが、その用船
主ですね、それからオペレーター、そういうもの

はマルシッブというものを考えていく場合の概念
の中に入つてこないのですか。

○政府委員(後藤茂也君) いま第三の要件に日本
関係のトレードに従事しておるといふことを申し
上げましたけれども、その場合には、実際上の問
題をいたしまして、それは日本の荷物を持つてお
る会社がそれを定期用船して、オペレーターして
いるということにつながるというふうに私は理解し
ております。

○和田春生君 そうしますと、たとえば日本籍の
船であっても、外国の船主に裸で貸したと、その
外国船主がそれを自由に動かしているという場合
には、これはマルシッブの対象からはずれるでし
ょうし、海運取引からいって、そういうことはし
ようし、各国間にあることですから、これは規
制するとか、どうかといつてみてもしようがな
い。やっぱり一番問題になるのは、日本籍の船を
裸で外国船主に貸して、そのチャーター主がしば
しばダミーであったり、ペーパーカンパニーであ
る場合もある。そうして、それに外国船員が乗
つて、それを日本の船主がチャーターバックをす
るなり、そういう形で日本に關係のある荷物を運
ばしている、大体こういう考え方が、このものが
マルシッブだといふふうになつてくると思ひので
すが、そうすると、そういう形の船の実態が、ど
うも先ほど来の運輸省側の答弁を聞いてみます
と、はつきりしないといふのですが、はつきりし
ないといふのはおかしいので、はつきりしてい
なくちゃいけないのじゃないか。

調べようは幾らでもあると思ひます。日本
籍だけれども、外国船主に全部チャーターされ、
裸チャーターをしてる船は何隻おると、それが
どういふふうになつておるかといふことを全部は
つまびらかにできない、それは外国船主が採用船
した船をどういふふうに使つておるか日本政府の
及ぶところじゃないが、私がいま質問で確認した
形になつてくると、その全貌はつかまれておつて
当然だと思ひますし、あれほどマルシッブ、マル
シッブと言われてきてるんですから、一体それは

各社別にどういふのがあると、どういふ形になつて、どういふ船が出てゐる、それ一体どういふ各人の船員が乗り組んでゐるというのが、何百何十人まで一人も違わぬくらいびたりというわけにいかないかも知れぬけれども、ぼくはわかつておつて当然だと思うのですが、その辺がわからないというのはいけません。

○説明員(棚橋泰君) 先生御指摘のとおりだと思ふのでございませうけれども、わからなくなる要素が二、三ございまして、一つは、裸貸し渡し許可ないしは届け出というものが非常に細かく波動をいたします。そういう関係で、ある時点をつかまえて、その時点で船が何隻あるというふうな静止した時点はとらえられますけれども、非常に変動が激しいということが一つだと思ひます。それから裸の貸し渡しはそういうことでございませうけれども、今度は貸し渡しまして、外国人を主として配乗をしました船を、わが国の海運会社が定期用船でチャーターバックする、この行為を把握するといふことが非常にむづかしいといふことでございませう。

これは大きな船会社等でございますが、ある時点まで調査をいたしますと把握ができるわけでございますけれども、御承知のように海運のいわゆるオペレーターとしておりますオペレーターといふのは非常に数がございまして、しかも、許可免許事業でございませんとし、関係から、非常に数が多い変動も激しいといふようなことで、なかなか把握しにくい。特にこういうマルシップといふような行為をおやりになる会社の中には、いわば極端に申し上げますと、テーブル一つに電話一本といふような形の非常に小さい会社も含まれておるといふような形で、実は正確な把握が非常にむづかしい、こういうことだと思ひます。

○和田春生君 表面的にはそういうことでしょうけれども、海運業に對しましては、いろいろな許可認可や、あるいは船の建造、その他の問題を通じて、運輸省の監督権といふのは大変強いわけですね。われわれが接觸しておりますけれども、そういう

おっしゃるような電話一本、机一本ぐらいな船主でも、こんなことで困つてゐるんだかというやうな話があると、よく聞いてみると困ることはないで、なぜそんなことを困つてゐるんだかという、いや、やつぱり運輸省ににらまれるとこわい、ですからね、私たちは言いたくても言えませんが、このことを言つてゐるぐらいですからね、これ相当地なものと思ふんですね。

ですから、ある一定の期間なら期間を限つて、そういう報告を出さない、実態を把握するため。そういう措置をとれば、それは完全に一〇〇%といふことは無理にしても、もぐりだつておるわけですから。ずっと全貌について、どういふ船が、どういふ形態で、いわゆるマルシップとして運用されてゐる、その場合のマルシップに該当するのはいくら、こういう、こういう条件に該当するものをマルシップといふとか、マルシップと言わなくてもいいですよ。それについての実態調査をするから報告書を全部出さないといふ、そして乗組員等全部調べていけば、大体どういふ形になつてゐるかといふ全貌がわかると思ふんですね。

そういうものもつかんだ上で、それはその全部排除できるものか、あるいはそれは全部排除することは無理だけれども、ある程度それは日本人船員の手で運航した方が長い目で見れば望ましいのか、そういう方向に持つていくのではないかと、こういう措置が私はとれるんじゃないかと思ふ。そういう点についてどうも運輸省の方ですね、もう一つ積極性が足りないといふ気がして仕方がないんですね。

マルシップはけしからぬ、けしからぬと言つてゐるばかりじゃなくて、生まれてきたには生まれてきた必然性があるわけですから、その中で実態を正確に把握をして、できることとできぬことといふものをまずつかんで、できることは積極的にやつていくと、できない点についてはこれは非常に無理なんだから、それならばこういう対応策を構ずるか、これはやむを得ないといふふうになつていきますと、いろいろな疑心暗鬼もなくな

つてくると思ひますし、労使関係における対応といふものも大変そういう面では対応しやすくなつていく、あるいは雇用対策で検討する場合にも、基礎的ないろいろな材料が整うんじゃないか。そういうことをぜひやつてもらいたいと思ふんですが、これ海運局長ですか、船員局長ですか、どちらでもいいですが、ひとつ。

○政府委員(後藤茂也君) マルシップについてのびしつとした実態の把握といふものができておらぬではないかというおしかりの点は、私は全くその御指摘のとおりだと思ひますし、私どももいたしましては、先ほど監督課長御説明申し上げましたように、むづかしい問題があることはありますけれども、さらに努力をいたしまして、マルシップの実態といふものについて、より正確なるものを役所として把握するように努力をいたしたいと思つております。

また、先ほど来御説明申し上げております私どものマルシップについての考え方も、そこいらの実態の把握に十分でない点があるがゆえに、多少いまのところはまだ上澄みであるといふ点があることをみずからそのように感じます。その点につきましては私もどういたしましては、実際のマルシップといふものがどういふふうなかつてゐるのか、それをおとすといふことについて、より詳しく実態の把握に努めまして、そして全体として合理的な対策といふものを打ち出すように努めてまいりたいと思つております。

○和田春生君 これは運輸大臣にも最後にぜひ御見解を承りたいと思ふんですが、そういう実態をまず正確に把握をするといふことが大前提ですけれども、それを把握した上で、これに對してどういふふうに対処するかといふ問題が出てくるわけですね。この点、対抗法は私は必要だといふことを認めましたけれども、ぎくばらんに、心情的に言つて、開発途上国が自国船主義を打ち出して、われわれもだんだん海運を強めていって、やはり自国の海運を育てたいと、こういう気持ちを持つことは南北問題からいつても、先進国として

頭ごなしに否定するわけにいきませんよね。日本だつて、かつては英國なんかは大先進海運国だつたんですけれども、追いつき追い越せと言つてやつてきたわけですから、それは開発途上国がそういう気持ちを持つといふことをわれわれは否定するわけにいかない。

そうすると、たとえば近海航路などといふものについては先ほどお話がありましたけれども、これはどう考へてきてもその国とわれわれの国との経済レベルが違ふし、賃金水準も違ふといふうな面から考へていけば、人件費コストだつて大きく違ふわけですから、どうしても非常に高度なコンテナとか、あるいはLNGその他の先端的な技術的にも高い船は別にして、そういう近海のうな、だれでもとつきやすいところからだんだん追いつられてくるといふのは世界の必然性だと思つて、開発途上国は、おまえの国は全部締め出して海運なんかに出させないんだ、先進海運国だけで世界の海運は自由にするんだつて、そんなものはとても通用しないと思ひますから、こういう不当な差別に對する対抗措置は必要ですけれども、実態的に見ると、やはり開発途上国海運といふものはだんだん追いつてくると思ふ。

そういう中で、やはり日本海運といふものを守つていこうとするといふ場合に、たとえばいま言つたようなマルシップの実態といふものがわかつて、これが何百隻おつて乗組員が何千人だ、ところが一方は、先ほど話があつたように海外に売船をやつて船員が残つてくるという形で、七〇%、八〇%、大きくは一〇〇%の予備員を抱えてゐるわけ。この諸君は船に乗りたくて仕方がないけれどもなかなか乗れないといふ状況になつてくる。それならば、そういう予備員を抱えて、日本人船員といふものを日本の船主は雇用しておつて、そのほかにマルシップといふものに対しての費用を投下してゐるわけですから、逆にそのマルシップに乗つてゐる外国人船員にかえて、現在の過剰な日本船員がそれを全部動かすといふ形になれば、その人件費は要らなくなるわけ。全体として

非常にコストの面でも減額をされるし、しかもいいわけですね。船員にだって悪くないわけですが、職場が広がるわけですから。待遇が落ちるわけじゃないわけですね。ごろごろうちでやとって、奥さんからも余り長くごろごろして、早く船に乗らんかいなって疎んぜられて、肩身の狭い思いをしとらんではないわけですからね、これは。船に乗れるわけですから。そういう政策というものを全般的に考えるという道も開けてくるとはいい。

それがいいんですから、いま船員労働委員会をやつとるように、ばかげた話ですよ、マルシッブに日本人の船員を乗せるというんですからね。日本の国籍に、外国船員が乗っている中に、混乗で日本人船員をちよばちよば乗せて雇用を少しでも広げようかと、それはなるほど五十人でも百人でも乗れば多少は広がるかわからぬけれども、まことに因循こそくなやり方で、何とか雇用対策の穴をあけようとしているようなことをやっているわけでしょう。もつとグローバルに考える、私はそういうことが必要なんじゃないか。

そのためにはやはりマルシッブなるものの設置できない実態というものを把握する。頭ごなしに全部が悪いというのじゃなくて、その中で何ができるかというのを考えていく。そして雇用対策でもそれはコストの負担を伴わない、しかも船員の労働条件の切り下げにも結びつかないような形の雇用対策、こういうものを考えていく道もあるように思う。それがすべての解決の方法じゃないが、そういう点に大きく踏み出していくということも必要じゃないか。困るから対抗立法だけじゃなしに、積極的に日本海運がやっぱり生きていくという道を発見するというのが必要だと思っているわけですね。

この点について海運局長、船員局長、いろいろお考えがありましたら承り、最後に運輸大臣の所見を伺いたい、こういうふうに思います。
○政府委員(後藤茂也君) 御質問の前半において御指摘になりましたこの対抗立法というものと、

新興海運国に対する海運国たる日本の立場というものについてまず御説明申し上げたいと思えますけれども、私もどなたも申し上げても、ことに東南アジア諸国の自国海運を育成し、自国の貿易にそういう海運を参加させたいとするまじめな意欲、それからまた、そういうものの実現のためにやっております各国の努力というのに対して、できるだけそういうものに対して理解をし、同情をし、また、なることならば日本国として、海運の局面においても経済的、技術的な協力を惜しまないというのが私どものこういう問題に対する考え方でございます。したがって、私もどなたもがかつてのように、あるトレードの100%を日本船で独占しているというような時代が今後ともどの分野についても続くものとは考えてはおりません。

むしろ、これから先の日本海運の活動分野というのは、シェアにおきまして、そういう新興海運国がだんだん発達してくるというものに応じて、いわば糧食なるところに落ちつくんだではないか、とめどもなく広がっていくというふうな、そういうかつかつか描いておつたような、そういう夢を見るという態度はとるべきではないんだらうというふうな考えをしております。

現在のマルシッブを取り巻く全体の対策につきまして、先生御指摘のようなお考えというものは、非常に私は痛いところをつかれた、ポイントをおつきました問題だというふうに承りました。私も、先ほど申し上げましたように、このような事態になった日本海運というものを今後どのようなところにアクセントを置いて、重点を置いて伸ばしていかなければならないか、また、どういう対策が必要であるか、日本のために、現在あたりまえのこととされておる日本のいろいろな制度というものを、どこをどう見直さなければならぬかというように、重点を置きまして、海運造船合理化審議会や御審議をいたしまして、お考えをいただいております。全体として、いわばあしたの日本海運の姿というものをさ

らに的確につかまえて、今後の対策というものを遺漏なきを期したいと思っております。
○政府委員(横田不二夫君) 船員雇用を預かる立場の船員局といたしましては、ただいま海運局長から答弁がありましたが、さらにまた、海運企業に対する海運局の側の御指導を期待し、またそれと相まって、協力いたしまして、船員の雇用がいま申されたような形で改善されることに努力をしてみたいと思っております。

○国務大臣(田村元君) いま御指摘の二点であります。まず第一点の方は、こういう対抗立法をつくる。しかし、だからといって時代の趨勢というものを見誤つてはいけません。かつてのわが国の姿そのものを時に東南アジア等に見出すことができないのではないかとお話をした。私は、実はAA研——自分の所属する政党的ことを言つて恐縮ですが、AA研という場で東南アジアを担当してまいりました。日本人は、意外に東南アジアを知らない面があります。非常によく知っておりながら知らない面がある。それは、彼らがいま燃えるように抱いておる素朴なナショナリズムというものであります。

でありますから、そういう点について深い理解を示しながら、しかもわが国が迷惑をかけられちゃ困るんでありますから、そういう、理解を示しながらも、時に厳しい態度をとっていかなくやならぬ、そういう感覚の上に立つてこの法律を持つておきます。でありますから、この法律はあくまでも伝家の宝刀ではある。しかし、その切れ味はすばらしいものだ。しかし、簡単に抜かないというふうなことが、いまおっしゃったようなそういうことであらうかと思つてます。

それからマルシッブの問題につきましては、これはもうまさに和田さんおっしゃるとおりだと思つてます。とにかく、一遍洗ひぎらいマルシッブの問題点をまず把握することだ。そしてその上で、もう頭から概念的に、マルシッブ、マルシッブと言つけれども、これを仮にやめさしてみたと

ところで、果たして日本の船員の雇用にどれだけのプラスかというそういう概念的なものでなしに、一つ一つやはり洗ひ出して、そして可能なことは全部それを詰めていく、これはもうおっしゃるとおりだと思つてます。業界との話し合いも深刻にやつていかなければならぬでしようし、そういう意味において、さつきから実は有能な海運局長、船員局長であります。私の非常に信頼しておる局長たちでありますけれども、答弁を聞いておりまして、やはり御指摘のように、いささか概念的な面があつたように思ひますし、これはもう本人が認めたんでありますから、はつきりしておりますが、これから一層この問題で真剣に、いまのような考え方の上立つて対処するように指導、監督をしていきたいと思つております。

○和田春生君 終わります。
○瀬谷英行君 附帯決議の相談は早いですけれども、若干これらの問題と関連します。マルシッブの問題については十分調査をするというお答えがありましたので、できれば本委員会に、このマルシッブの実態についての資料を各委員に配付していただいた方がいんじゃないかと思つてますので、期日その他、まあのぐらひのものにするかということによつていろいろあると思ひますが、できるならばそれをひとつ資料として提出方をお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(田村元君) それは結構でございますけれども、現時点までに調査ができておる程度のものしかお出しできないと思つてます。いま、これから具体的に十分調査をいたしますというところをお約束したわけですが、これは相当やつぱり時間かかると思ひますから、そこいらをちょっとお含みお願いしたいと思ひますけれども。
○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後五時六分散会

三三

四月十五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願(第三一五〇号)(第三一五八号)(第三一六三号)

一、国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願(第三一五七号)(第三一六四号)
一、気象通報所の全廃を即時中止し測候所への拡充、強化に関する請願(第三二六二号)

第三一五〇号 昭和五十二年四月七日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 神奈川県茅ヶ崎市赤松町四ノ三六
山口房江外一万九百九十九名
紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三一五八号 昭和五十二年四月七日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 群馬県藤岡市藤岡一、五〇三ノ八
松井準一外一万七千名
紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三一六三号 昭和五十二年四月七日受理
国鉄運賃再値上げ反対、ローカル線・貨物縮小反対に関する請願
請願者 山形県酒田市光ヶ丘二ノ一二ノ一
一宮津薫外五百三十四名
紹介議員 香取タケ子君

この請願の趣旨は、第一九四九号と同じである。

第三一五七号 昭和五十二年四月七日受理
国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願
請願者 福岡市東区唐原七〇四ノ一七
川民男外四千九百九十九名
紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第三一九〇号と同じである。

第三一六四号 昭和五十二年四月七日受理
国鉄を再建し、運賃値上げに反対の請願
請願者 大阪府豊中市宮山町三ノ三ノ一二
中島美代子外四千九百九十九名
紹介議員 香取タケ子君

この請願の趣旨は、第三一九〇号と同じである。

第三一六二号 昭和五十二年四月七日受理
気象通報所の全廃を即時中止し測候所への拡充、強化に関する請願
請願者 福島県郡山市逢瀬町多田野大界三
ノ三 本田美和子外九十四名
紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第三一九〇号と同じである。

四月十九日日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月二十五日)

一、外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律案

第三号中正誤

改正
三 一 四 三木忠夫君
三木忠雄君