

第八十四回 参議院運輸委員会議録第六号

(一八〇)

昭和五十三年四月十一日(火曜日)
午前十時三十九分開会委員の異動
四月十一日

辞任

伊江 朝雄君

補欠選任

金丸

三郎君

出席者は左のとおり。

理事

安田

隆明君

山崎

竜男君

青木

薪次君

三木

忠雄君

井上

吉夫君

石破

二朗君

江藤

智君

佐藤

金丸

三郎君

柳沢

信二君

高平

公友君

平井

卓志君

瀬谷

英行君

田代

富士男君

内藤

功君

柳沢

鍊造君

山田

勇君

福永

健司君

山上

孝史君

謝敷

高橋

寿夫君

松本

操君

事務局側
員 常任委員会専門
参考人日本造船工業会
日本中型造船工
業会会长
日本小型船舶工
業会会长
日本造船協力事
業者団体連合会
長織田澤良一君
村上 忠二君
宇野信次郎君
赤阪 忍君

南 景樹君

副会長
副会長
日本船用工業会

村上 登君

登君

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○理事(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。
それではこれより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願
います。○青木薪次君 私は日本社会党を代表して、特定
空港周辺航空機騒音対策特別措置法案に對して反
対の討論をいたします。反対の第一の理由は、さきの審査の段階で明ら
かになつたように、本法による私権の制限、損失
補償等の措置が憲法上から見て、きわめて重大な
疑義があり、審査の中でその解明がなされていな
いということあります。反対の第二は、航空機材の改良、便数の抑制、
発着時間の制限、運航方式の改良等の発生源対策○特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案(第
八十二回国会内閣提出、第八十四回国会衆議院
送付)
○運輸事情等に関する調査
(造船不況問題に関する件)〔理事三木忠雄君委員長席に着く〕
開会いたします。○理事(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を
開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
本日、伊江朝雄君が委員を辞任され、その補欠
として金丸三郎君が選任されました。○理事(三木忠雄君) 特定空港周辺航空機騒音対
策特別措置法案を議題とし質疑を行います。質疑のある方は御発言願います。——別に御發
言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異
議ございませんか。

あります。

反対の第四は、基本方針の策定手続について、
地域住民の意向を十分に反映するための制度的保
障に欠けていることあります。知事が策定する
基本方針の案に対しまして地域住民は意見書を提
出することができますが、そ
の提出期限は、二週間ときわめて短く、また提出
された意見書の取り扱いについては何ら規定して
おりませんし、案作成の基礎となる資料の公表や、
地域住民に対する説明会の開催等も義務づけられ
ておりません。これでは地域住民に対する配慮に
欠けていると言わざるを得ないのであります。反対の第五は、特別地区内の居住者に対する補
償等の措置が不十分であることがあります。用益
制限に伴う損失補償、土地の時価買上げ、移転
補償等について一応の規定はしておりますが、そ
の内容が不明確かつ不十分であり、地区指定によ
る地価の下落、地区外への移転後の生業維持等に
対する十分な措置が規定されておらず、これでは
地域住民の不安や不満を増大させることは明白で
あります。反対の第六は、違反建築物に対する是正命令や
罰則の適用について善意の居住者をその対象に加
えていることがあります。違反建築物とは知ら
ず、苦しい家計から資金を上面してやつと宅地や
住宅を購入した人々等の善良な関係住民に対し、
さらに経済的負担を課ることになる是正命令や
罰則を適用することは過酷であります。違反建築
物に対する措置は、あくまで悪質な建築主等に限
られるべきであります。以上がこの法律の適用対象に予定されておりますが、
当面この法律の適用対象に予定されております新
東京国際空港について、先日不測の事態が発生
し、その開港が大幅に延期されることとなつたこ
とにかんがみ、眞の開港の条件は、空港周辺住民

の理解と協力であるというわが党の主張に耳を傾け、現在実施中の騒音対策を初めとする空港周辺対策をこの際地域住民の十分な協力が得られるよう抜本的に見直し、その充実を図ることを強く要請いたします。そしてかりそめにも成田問題に関して過激派対策と称して、一般のデモ集会の規制を行うがごとき治安立法の制定に反対するものであります。

以上をもって私の反対討論といいたします。
○内藤功君 私は日本共産党を代表して、たゞいま議題となりました特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案に反対する立場から討論を行います。

反対の第一の理由は、この法案が実施される特定空港周辺の一定の範囲内において、厳しい立地規制のため、著しく私権が制限されるという問題であります。わが党は、立地規制そのものを全面的に否定するものではありませんが、私権の制限という憲法上の重大な内容を含んでいるからこそ、その実施に当たっては、関係住民の意見が十分に反映される民主的な協議機関等の制度を確立することが重要であると考えるのであります。ところが本法案の内容には、そのような条項が何ら保障されておりません。

第二に、発生源対策と原因者負担の原則という点からこの法案は被害者である地域住民の権利を保護し、保障しなければならないにもかかわらず、一方的に航空機騒音の被害者である住民に対し、住宅など建築を禁止しようとしております。騒音問題で最も力を注ぐべきものは、発生源対策であり、この面での法的整備こそ優先すべきであります。このことを放棄して建築規制などの周辺対策で事態を糊塗することは空港設置者と各航空会社の責任を免罪する結果となるものであります。これこそ原因者負担の原則を放棄したものと言わざるを得ません。

第三に、本法案は防止地区内で建築しようとする場合は、自費で防音上有効な構造としなければならないというように防音工事を義務づけて、違

反対して最高二十万円以下の罰金という、きわめて強権的なものであります。また損失の補償と

土地の買い入れについて見ますと、補償措置がとられる区域は防止特別地区に限定され、防止地区における補償規定は皆無であります。また本法案によりますと、損失補償と買い入れ価格の基準を時価としておりますが、空港が開港されますと、いろいろな条件が重なって地価が大幅に下がることは大阪空港周辺の例からも明らかに予想されるところであります。したがって現在の家屋、土地を買い上げてもまともな程度の建物、土地の購入はきわめて困難であります。したがって、住民の意思に基づき自由に移転できるようきめ細かい対策を講ずる必要があります。もともと騒音公害、環境破壊という特殊な条件を勘案して、十分な補償をすることが国の当然の責任であると考えるの

であります。

第四に、航空機騒音対策基本方針の策定及び土地利用計画につきまして、飛行場周辺の住民の生命と安全を守るという義務づけが何ら規定されていないところであります。航空機事故は離発着時に最も多く発生しているのであります。このことはICAOの国際民間航空機構の報告からも明らかであります。

このような報告、調査結果から、いかに周辺の安全対策が重要であるか明白であります。このことは最も多く発生しているのであります。このこと

は、御異議なし」と呼ぶ者あり)

○理事(三木忠雄君) 他に御意見もなければ討

論を終わります。

○理事(三木忠雄君) 御異議ございませんか。

○理事(三木忠雄君) それでは、これより採決に入ります。

特定期間内に附帯決議案を議題とし、採決を行います。

○理事(三木忠雄君) 本件に賛成の方の挙手を願います。

と思うであります。先日の総理、運輸大臣の答弁でも、暴力集団に対し、寛容であり過ぎたと見て、軽減措置を講ずること。

三、農業者等移転補償を受けて転出する者については、その生業維持の必要な助成措置を講ずること。

四、本法による改善命令及び罰則の運用については、善意の居住者等に不当な負担をかけないよう十分配慮すること。

右決議する。

以上であります。

○理事(三木忠雄君) ただいま青木君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

○理事(三木忠雄君) それでは、これより採決に入ります。

す。

○理事(三木忠雄君) 本件に賛成の方の挙手を願います。

の理解と協力であるというわが党の主張に耳を傾け、現在実施中の騒音対策を初めとする空港周辺対策をこの際地域住民の十分な協力が得られるよう抜本的に見直し、その充実を図ることを強く要請いたします。そしてかりそめにも成田問題に関して過激派対策と称して、一般のデモ集会の規制を行うがごとき治安立法の制定に反対するものであります。

以上をもって私の反対討論といいたします。

○内藤功君 私は日本共産党を代表して、たゞいま議題となりました特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案に反対する立場から討論を行います。

は、とにかく早急に制度をスタートさせていたただきたいと存じます。制度ができ上がりりますれば、業界としては営業努力によって仕事を確保する自信が十分にございます。

第三に「発展途上国に対する経済協力の一環として、積極的に船舶を供与するようになっていた。きたい。発展途上国が船舶を求めるニーズはまさに大きいのでござります。しかしながら、従来のように政府が相手国の申し出を待って初めて検

つてまいりません。西歐のノルウェーあるいは西獨の政府が行つておりますように、發展途上國の需要を直接造船業の仕事に結びつけるように、在外公館をして積極的な働きかけを行わせていただきたい。これは現に西獨あるいはノルウェーが精力的にそういうふうな行動をやっております。

官公庁船の代替建造とスクラップ・アンド・ビルドによる国内船の建造については、できるだけ早く補正予算を組んで、五十三年度中の早い時期において実施できるようお願いを申し上げたいたいと存じます。この内需によって五十五年までの三十年に約一兆五千億円以上、年間にいたしまして五千億円以上の需要を創出することに相なりま

次に、中手の造船対策につきまして一言申し上げたいと思います。

中手造船会社は兼業部門をほとんど持っております。ほんとんど一〇〇%近くが造船事業でございません。ほんとんど一〇〇%近くが造船事業でございます。また、企業規模も大手の会社よりはきわめて小さく、中小企業より大きいといふうなまことに宙ぶらりんな形でござります。売上高で二百億円から五百億円程度の実績を上げております。会社が中心でございます。この中手の造船会社は、専業度が高いために仕事量の減少を他部門の仕事で補うことができないのでございます。しかも金融上の担保力や信用力が乏しいので、先行きの仕事がなくなりますと金融が急速に苦しくなつてしまります。新聞などをぎわした造船会社の倒産あるいは経営危機に陥った例がすべて中手以

下の造船所であることも、金融機関の警戒感を強めておる結果となつております。このまま推移いたしますと、秋口までに中手造船所で経営危機に直面する企業が引き続き出てくる。そして単に債務の大きいということのみならず、大量の離職者を出すという問題におきまして大きな社会問題となることを心配いたしております。

そこで、中手造船会社の救済策を早急に実施していただきたいのでございまして、具体的にはさきに述べましたスクラップ・アンド・ビルト方式による国内船の建造や官公庁船の代替建造を特に急いで実行に移していくただいて、これを中手造船会社に優先的に発注するような方針をしていただければまことにありがたいと存じます。先行きの仕事が約束されますならば、金融機関においても信用が得られ、所要の運転資金を調達する道がまた開けてくるものと存じます。

また、供給力削減と同時に企業基盤を強化する

方策かせひとも必要でございまして、このために現在御審議中の特定不況産業安定臨時措置法を十分活用できる制度にしなければならないことは言うまでもございません。なおしかしながら、この制度によります債務保証のみではこの中手の造船所は信用力の点で十分な処置がいたしかねますので、廃止設備の政府買い上げ、あるいは債務のたな上げ、あるいは長期低利の運転資金の融資等、抜本的な措置をあわせてお願いを申し上げたいと存じます。

○理事(三木忠雄君) ありがとうございました。

○参考人(織田澤良一君) 織田澤でございます。

の会の概要を御説明申し上げたいと思います。

いろいろお話をございましたけれども、私どもは大体総トン数で三万トンから以下の五百トンぐ

らいまでの船を主としてつくりております中、小型の造船所でございまして、現在百二社でござい

ます。能力的に言いますと、日本の全生産能力に對してざっと一二%前後、年間で申しまして二百万吨足らずの生産量を持っておるグレードでござります。

これの特徴と申しますか、泣きどころと申しますか、一番の問題点は、先ほど南参考人からもお話をございましたが、造船事業でございまして、船をつくることと船の修理をやること、それが主なる仕事で、大体売り上げの九五%程度が沿岸

係、船以外のものはほとんどやつております。これが、後でまた申し上げますけれども、今回の不況に対しても非常に弱点になっておる最大のポイントでございます。それから、現在の従業員の数は、ざっと五十一年の計算で約四万九千人程度でござります。

さて、そこで現在の不況の実情について申し上げたいと存するんでございますが、今日の造船業の不況の背景につきましては、ただいま兩参考人からお話をありましたとおりでございまして、特に私どもから追加して申し上げることはないと思ひますので略させていただきます。

いかに私どもの業界が困つておるかという実情だけをちょっと申し上げますと、まず建造をしておる実績でございますけれども、昭和五十二年度

でさうと百四十万トン売り上げております。ところが、五十三年度では、きょう現在で見まして、

さつと受注の決まっておるもののが六十五万トン、それから船舶整備公団あるいは内航船等でこれが大体注文をいただけると思うものが約十万トン、七十五万トン前後、それ以上、今年度五十三年度としては余り期待ができない」というふるいを書

年月日、いきなり其役がてまらないといふのが実情であります。さらに五十四年度に至りますと、現

ものがありませんで、造工さんと同じようになんと四年度の受注見通しというものは全く立っており

ません。ただいまの五十三年度の七十五万総トン何がしというのも、さつと従前の能力の三〇%程

度であります。

メンバーで十七社ございまして、大きいところで
波止浜造船から始まりまして十七社ございます。

それからまた、きょうの日本経済の報道で見ますと、大手は七千二百円ぐらいの春季のペースアップ等を考へておるというふうに出ておりますけれども、ムジウリ・メノウは、見合まで今日まつたところでは、造船事業という弱点が直接には影響しておるわけでござります。

かでも質上げができるか、また質上げを幾らかしようという意思決定をしておる造船所はほんの片手の指で数える程度でありますて、その他の造船所は現時点ではほとんど質上げあるいはベースアップという計画を持つております。今後、組合との他との交渉の中で非常に難航するだろうと思ふんでございますが、現時点ではそれだけの力がないということござります。

それからまた、もう一つの具体例を申し上げますと、すでに会員の約一割近いところが希望退職を募っております。すでに希望退職を実施しているところもありまして、これからも恐らく相当の数の減員の実態が出てくるんじゃないかと思っております。

ま申し上げましたように、手持ちの工事も七十
五、六万トンということで、さつと考えまして
も、昔の能力比で言いますと六ヵ月分かそこらし
がありませんので、今後も倒産が出るおそれは十
分にございまして、今年度後半あたりになつてど
ういう状態になるか、非常に憂慮しておる実情で
ござります。

不況の原因はいろいろございますけれども、特に取り上げた点を申し上げますと、一口に言つて、大型タンカーがなくなつたために大手の造船所が中小の船舶、たとえば二、三万トン以下の船舶になだれを打つて殺到しておりまして、いままで中小の造船所が安定してつくつておつた一萬ト

前後の船、こういうあうなものが現在ではもう全く上じて量的でち減つてゐる上に、ノエア内二の

大手の影響を非常に受けているというふうなことがあります。それから、もちろん需要そのものが減つておりますので、これを確保することは非常に困難なことです。これは非常に困難なことでありますけれども、さうに困ったことは、船価が非常にいま安くならない。注文を取りますためにやむを得ず低い船価で取らざるを得ないと、いうことが実情としてあります。まあ、いろいろほかに不況を持つてきている原因がありますけれども、後ほどまたいろいろ御質問があればお答えを申し上げることにいたしまして、要望等についてお話を申し上げたいと思います。

先ほど南参考人からもあるお願い申し上げましたけれども、いま私どもは、私ども自身で減量体制といいますか、操業の規模を懸命に縮小しておられます。運輸省からの操業縮縮のアドバイスでいきますと大体七〇%ということになりますけれども、現実には、もう実際は六〇%前後にしぼりまして各社とも減量体制をいま実施しておるわけでござりますけれども、いま申し上げましたようなことで、それでもなお注文が足りないのが現状であります。やはり、何と申してもわれわれとして一番に渴望することは需要の創出でございまして、端的に仕事が欲しいわけであります。先ほど造工の方からもお願い申し上げましたが、保安庁その他官公庁船の発注量の増加、それから先ほどのスクランプ・アンド・ビルト、これは年百五十万総トンということでいろいろ検討が行われておりますけれども、その程度のものはぜひ何かしてこれを創出するようなことをやっていただきたい。これらによりまして、これを全部中小に持ってくるなんということは問題外でありますけれども、ぜひ中小の造船所にもその結果が潤りますよう格別な御配慮をお願いできればありがたいと思う次第であります。

それからもう一つ需要の創出で申し上げたいことは、いわゆる経済協力船、これの強化推進でどう

ざいまして、このためには、現在のレートと、いうようなことではなく、最近の例ですと、もう諸外国では一〇〇%持つて、しかも相当長期の延べ払いをやつておる例が出ておりますので、われわれサイドにもぜひそのくらいのことでの踏み切りをやついただきたいと思うわけであります。

さらにつけ加えてお願いを申し上げますと、先ほども話が出来ました特定不況産業臨時措置法でございますが、おかげさまでこれが実施の暁になります場合に、仄聞いたしますと、債務保証に対し裏保証が必要であると、約三分の二だというふうなことでござりますけれども、裏保証が必要であるというふうなお話をございます。それから、いまのところではたしか五年償却ということでありますけれども、この二件につきましては、中小の中身はもう担保など一つもありません。したがいまして当然裏保証をするだけの力はございませんので、もし裏保証が必要だということになりましたおそれもございます。それから、これを利用させていただくについては、当然設備を小さくするわけでございますから営業力もなくなりますし、規模がその分だけ減りますので、経理内容とすれば当然これは悪くなります。したがいまして五年で償却というのはちょっと短いんではないか。われわれの業界としては、ぜひもう少しこれをひとつ延ばしていただけないんだろうかという期待を持つっておりますがございます。

それから、直接倒産のケースにつきまして、現に中小企業倒産防止共済法というのがございますけれども、これは借用の限度が千二百万円でございまして、五年積み立てで千二百万円でございます。われわれの場合には一隻当たり数億の船で仕事をしておりますので、資本金が小さいわりに動かす金の量が非常に大きい。したがいまして、倒産等が起きる場合でも債務の量はかなり大きいもののがございます。そんな事情で、もしできれば、この制度をさらに金額を最高は一億と

か一億二千とかという億の単位に一けた上げていただきたいたい。それから、できますれば、これは高いで、非常に各造船所とも赤字が累積をしつつあります。当然これは金融機関その他もよく承知しているらしくやることで、とみに最近運転資金その他が調達しにくくなっています。なかなかこれは具体的にうまい方法がないでございますけれども、何とかして不況産業に対して積極的にこの運転資金を融資をしていただけるような道を開いていただければ大変ありがたいと思うわけでございます。これは大変具体的にいい知恵を出しながらお話をされてもわれわれ自身でなかなか知恵は出ないでございますけれども、実際に困っているのは、一番困っているのはいま運転資金でございます。どうかひとつその辺のことについても先生方の格段の御配慮をいただければありがたいと思う次第でございます。

以上をもって御報告を終わりたいと思います。

○理事(三木忠雄君) ありがとうございました。

次に、村上参考人にお願いいたします。

○参考人(村上忠二君) 私、財團法人の日本小型船舶工業会会长の村上でございます。本日は国会において参考人としてわが業界の概況の報告を申し上げると同時に、諸先生の格別の御指導をお力添えを得たいということで、あわせて光榮に存する次第でございます。

まず、私の所属いたしまする団体について大きめに御報告を申し上げておきたいと思うのでござります。

財團法人の日本小型船舶工業会、これは昭和四十三年に、小型船造業法に基づきまして、運輸大臣の認可で設立された公益法人でございます。これには法律的に上限がございまして、主として

五百トン、それからその船の長さの五十メートル未満という上限で大体この業法ができるのでございます。またその以下に、全国の海運局単位に十の社団の法人組織を持ちまして、これが全国に分布されますわれわれの造船を営む小さいものも全部含めまして現在中央でこれを掌握し、その数は千百企業でございます。大まかな従業員の数を申し上げますといふと約三万三千人、それから下請関係、これは構内のみでございます、これが約七千程度の下請を抱えておるのでござります。

さて、このわが業界の造船不況ということを申し上げる前に、実は千百の企業体の全国の分布構成を見ますといふと、新潟を含めまして東北、北海道、これは主として漁船を主にした建造メーカーでございます。それから関東、中国関係は内航船、近海船、それから作業船と、いろいろな雑船を主にやっておる。それから西の方は山口、九州にかけて、これもまた漁船関係のメーカーでほぼ占めておられるということでございます。それらのものが今回の四十八年以降の不況に大なり小さり全部影響ございまして、ただいま造工あるいは中造工の参考人から御説明のとおりのことと全く変わらないような不況の構造でございます。ただ、ここでぜひ私申し上げたいことは、この上限の五百トンのわが業界というものは、主たるもののは漁船が多いということでございます。その漁船の中で東北、新潟を含むということは、日本海というところでございます。それから北海道の関係は、昨年の世界的な二三百海里の漁業専管水域の設定ということで大きい打撃を生じた次第でございます。こうしたことの詳細の説明を申し上げることによって、わが業界の全体のものが想像されるではなかろうかということで申し上げてみたいのでございます。

す。これは昨年においてサケ・マス・母船を含めまして母船式のものが四隻、これに付隨する巣船が五百五十一、それから北転船、底びき船、これが百七隻と、それからカニ、ニシン、こうしたもので減船になりましたのが一千隻を超えて一千二千五隻に五十二年度が決定したということが、わが業界、もちろん漁業界にもパニック状態ということが発生いたしましたして、業界においても漁業者がそういう想像もできない事態でございまして、それに関連するわれわれの造船業も出漁直前までの諸経費、すなわち出漁準備金すら回収の見込みが立たないというようなことができたのでございます。これはゆゆしき状態なんで、中央の財團組織といいたしましても懸命にこれの対応策を講じました。所管でございまする運輸省の船舶局の方にも申し出まして、この実情というものをつぶさに御理解をしていただきまして、当面の問題と、それから長期にわたるという対応策についてコンセンサスをしまして、とりあえずということで運輸省の方でも政府の管掌する機関を窓口といたしまして緊急融資の措置、それから振興会の資金、こうしたものの特別措置をしていただきまして、昨年はたしか振興会資金には二百海里問題について新潟、東北、北海道にわたりましてたしか二十億ぐらいの振興会資金の増額がございまして、それがこの北洋関係に困られる地域に融資の枠の拡大があつたはずでございます。こんなことで五十二年度は大いに助かったというような現状がございました。

それから、昨年のこうした状態におきまして、東北においては、事北洋に関する日本海を含めましての建造の予約的なもののキャンセルされましたのが三十八隻ありました。これは漁業家が先行きの不安と見通しがないためにこれは取り消し、若干待てというようなことの打撃が大きく発生した次第でございます。そんなことが今日一体どうなつておるかということは、事北洋に関するの受注は一隻もございません。

訪ソされまして、漁業交渉ということございま
す。この受けとめ方が実は重大なのでございま
して、われわれは成功することをいねがうもの
と、それから悲観的なものと両方持ち合わせてお
る次第でございまして、どうも漁業家の方では悲
観的な見方で、たとえことしがよくてもこれは長
いことないんじやないかと、そういう觀点であれ
ば、むしろ残るよりも減船される方がいいという
言葉すら耳に入るような状態でございまして、東
北、北海道においては、この北洋漁業、北洋漁区
から漁獲の縮め出しを食うということは本当に重
大なことで、この対処の仕方を検討しなければい
けないと、こう感じておる次第でございます。
それで、実はわが団体でも、いろいろ財團でござ
いますし、それから地方では社団でございまし
て、経済行為的なものはなかなかできませんの
で、行政的な関係の範囲でいろいろ話し合いをし
ておるんでございますが、昨年から今年にかけて
しての不況で困っていることは、いろいろ織田澤
参考人も申し上げられたと同様のものでございま
して、この千百の企業の中で近代化と称して設備
をし、能率的な近代化を図ったのでございます。
これが、実は調べてみますというと、おおむね短
期資金でこれを賄つておったと、これは高度成長
下でござりまするのでそれでよかつたんでござい
ますけれども、今日低成長の中で安定を求めてい
くという場合に、この短期資金の処理と処置とい
うものが困るんでございまして、これはぜひ先生
方のお力添えで、やはり長期で低利の資金が導入
されることによって、私は、一番困る東北の場合
でもみずから手で、みずからの中惠でもつて何
とかこの不況を克服することができるのではないか
ろうかという感じがするのでございます。いまほ
んどに困っているのはこの資金の回転でございま
して、これが長期資金に変わること、また
五十二年度において、運輸省において措置されま
したような方法の拡大がわれわれの業界に大きくな
り後力添えになるではなかろうかと、こう感ずる
のでござります。

また、われわれも自主的に、この北洋問題の行きの不安をただこまねいて見てゐるわけではありません。これはわれわれも自主的に解決しなくてはいけないと、ということは、幸いに企業そのものが規模が小さいのでございまして、何と申しますか、小回りがきくといいますか、従来新しい船をつくっているメーカーといえども、こういう時代に入ればおのずと自分の身を守るという方法は修繕に変わっていくと、これは沿岸関係の、二百海里以内の漁業もこれは盛んでございまするので、この方面の受注、それから修繕というものは多くなると思うのでございまして、これらの方面に方向転換をするということで生きる道がある。そういう場合でもやはり高度成長下の設備投資資金の短期のものがネックになるということになりますので、こうした点の御配慮がいただかなければ本当にありがたいと、こう感じておるものでございます。

かなかなか容易じゃないというようなことを危惧する
ものでございます。

こうした新潟、東北、北海道のわが業界のこと
を詳しく申し上げた次第でございますが、それと
大体大同小異で、関東それから中國あるいは九州
の方のわが業界の会員の姿であるということを御
理解をいただき、一段のこの辺に対するアドバイ
スあるいは御工夫の恩恵をおかりいたしましたれば
幸いと存する次第でございます。

以上、簡単ではございますが、説明を終わらし
ていただきます。

○理事(三木忠雄君) ありがとうございました。

次に、宇野参考人にお願いいたします。

○参考人(宇野信次郎君) 私の意見陳述が多少前
参考人の余った時間を使わしてもらうようなこと
になるのかもわかりません。その点御了承願つて
おきたいと思います。

二月の十三日に現在の造船不況に対してもう一
回の日造船が主催、地方の関係四団体と造工、中
造工の協賛を得て造船危機突破大会をやりました
ときに、各党から大変な御激励と御支持のお言葉
をいただいたことをここに改めて厚く御礼申し上
げたいと思います。折あしく私、病気で入院中で
ありましたので、代理の者をやりましたんで手落
ちは多少あったと思いますが、その決起大会に
引き続いでの、また今日皆さん方にお願いし、ある
いは各党の方々にも一度御了解願いたいのは、
現在の下請の状態から、この決起大会に対して、
各党あるいは政府に要望しましたことの実現の促
進のための大会をやることになりましたことを御
了解得たいと思います。決起大会やって、また間
もなく、いまいろいろのことをやってやっておる
のにまた催促するのかというような御批判はある
かと思いませんが、前三人の参考人と違いまし
て、われわれ下請の立場はもう時間の余裕がない
ところまで追い詰められておるわけです。そのた
めに、造船業全体に対しても前参考人の言われた
点が大部分でありますするが、立場を変えて下請の
現在の状態を皆さん方にぜひ御了解を願って御支

援を得たいと思うのであります。大体われわれの日造協といいますのは、正式に社団法人日本造船協力事業者団体連合会と大変長いので、略称を日造協と言つておりますが、現在の組織としては、事業団体が六十一、それからそれに所属する中小の事業が二千、このまた大変減りましたが七万の従業員が現在加盟しております。この加盟の状態は各造船所においてあります。この加盟の状態は各造船所においてあります。この中で、造船不況に最も大きい影響を受けましたのは構内の下請工で、御存じのように、約三万人の人間が統計では減少しておりますのであります。しかし、われわれは、この在の実勢であります。この中で、造船不況に最も大きな影響を受けましたのは構内の下請工で、御存じのように、約三万人の人間が統計では減少しておりますのであります。しかし、われわれは、この下請というものが、一般的雇用関係を持った労組と違いまして、いわゆる需要と供給、元請、下請という関係から、仕事がなくなれば簡単にこれは労組のいわゆる首切りではなく、これをわれわれの内部で処理しなければならぬ、下請企業で処理しなければならぬ、その下請の資力のなさは、現実においてわれわれが特定のものを除いて大部分は、三万人の人間を減らされても、これに払う退職手当といいますか、ほとんどこれはゼロに等しい。ようやく予告手当の一ヶ月を繰り上げて払う、中には多少そこに退職手当のつくところもあるでしよう。その状態を踏まえて私は一つの義憤を感じるような問題をきょうの新聞で見てているんです。いわゆる佐世保重工が希望退職を募った、そのときに希望退職を上回る千六百人近くの希望者があつた、それに対する退職手当が八十億になると、当初は希望退職といつて五十億ぐらい用意したのが間に合わないから八十億になつた。ところが八十億になるこの退職手当は別としまして、それにかかる、これは真であるか偽であるかわかりませんが、労組の委員長が、退職手当の支給がおくれたら暴動が起きると、われわれに言わせると余りにも納得できない状態が横行している。先ほども控え室でちょっと雑談しましたが、成田

の暴力集団に等しいようなことを労組の一委員長が言っている。しかば、このわざか、退職手当とてなし、一ヵ月の予告手当で首を切られている下請の従業員は何と見るでしょう。労働者はあり得ないんです。ここに国の政治をわれわれは強く發揮してもらつて、この下請の救済に当たるには変わりはないわけなんです。大企業の労組だけがそういう権利があり下請はないということはありません。この希望は、われわれは、いま前の参考人が述べたとおりですが、それに加えて、最も深刻な造船の下請に対して何らかの救済の手を即刻伸ばしていただきたい。それがこの決起大会に引き続いて促進大会を四月の二十五日によることになりますが、ぜひこれは皆さん方が各党に帰られて、この深刻な実情を御理解の上、御支援と何らかの対策を講じていただきたい。

るうとしましても能力の限界、設備を持たない、あるいは資金を持たない、そういう関係からぜひ国の力で何らかの買い取り機関、いわゆる買船公団なり、あるいは新公団の設立が困難なれば、現在の船舶整備公団の法律改正でやつていただくなり、ともかくも、ドルを利用して外航船を買つてその解体作業を各造船所に流していただきたい。特に、仕事のないところに流していくただきたい。その解体については造船工業会もこの六日の政策委員会でやることに賛成しております。われわれの要求、あるいはいろいろの情勢の変化が真藤造船会会长からわれわれの方に話がありました、が、造工が解散をやつてもいいかと、もちろん、これはわれわれの望むことはぜひやつてほしい。ただ、本工がかかるということについても話がありましたが、それは本工が全部やつたんじゃ何にもならないけれども、ある程度本工と合同で解撤事業を造船所でやってくれるなら手を上げて賛成する、ぜひやつてほしいということで、これはその後、六日の政策委員会で決定されたということを聞いております。

従来、解撤事業の進行がいかなかつたのは元請企業がこれに協力しなかつたというよりも、関心を示さなかつた。もちろん、元請企業としてもいろいろの理由があるでしよう。それは頭金のある新造船と違つて、金のかかる解撤船、買船に金のかかる解撤事業、あるいはスクラップその他処理にリスクの伴う解撤事業、あるいは新造船から比較して一〇%ぐらゐの作業量しかないといふいろいろのデメリットがあるとしましても、私たちはこの解撤事業を本業にしろとは言つていい。いわゆるアイドル防止で、あるいはわれわれの構内工、下請の企業を維持するためにやつてほしいのです。あるいはある程度の大型になりますと元請の協力がなければできない。こういう点におきましては解撤事業を雇用につなげるのにはやはり撤組合をつくっておりますが、ごく微々たるもので、これを再三お願いしてきておるわけです。それが余りに進まないのでわれわれの手で八組合が解

大手企業、あるいは中手の大がこれに取り組んで
そのつなぎにやってほしい。
私はいまでも過去においても実に不思議に思つ
ていた。仕事がない、仕事がないと言うながら、
一方にはここに供給する余剰船舶がまだまだ五
年、十年続く解撤市場をなぜ造船メーカーが研究
しなかつたのか。なぜそこからメリットをつくる
ための努力をしなかつたのか。デメリットだけを
出してメリットを追求しなかつたということにつ
いては、私はやはり造船業界の責任者である造工
なり、あるいはその他の大手の責任の一端を負わ
なければならぬと思う。ただもちろん、いまの事
情は私たちもわかつておる、いま言つたように、
リスクとデメリットの続くものについては。しか
しながら、現在はわれわれの下請ともかつて二十
数年来元請企業と協力して定着しておるのである。
要するに、仕事がなくなつたらいつでも引き下
がるというような過去の造船業のやり方ではな
い。二十新年定着した従業員がいる、これを当然
維持しなきゃならぬ。できなければ、たゞいま言
つたようにわずかの手当で整理をしなきゃなら
ぬ。これもとらの子の本当にかけがえのない従業
員を整理しているんです。ところがわれわれは現
在まではもうやむを得ない。しかし、これからな
お増加の予測される構内工の減少と下請の作業量
の減少についてはもうがまんができないと、待て
ないと、といって元請にこれを求めるることは困難
で、ここに政治の力でどうしても国の方でこれを
やっていただきたい。いわゆるいまこそ国の政治
力を発揮するときだと思います。従来のときと違
つて少なくとも基幹産業の造船業のうちのまた一
半を抱つていたこの下請企業のためにも、せひと
も國の力をもつてこのわれわれの望む解撤事業の
御援助を願いたい。大体そのようく進んでおると
いうこともわれわれも漏れ承つておりますけれど
ども、現在の状態で進みますと六月、七月かほと
んど構内においては造船の元請の仕事の減少によ
つてお手上げになる。これは企業が壊滅すること
になるんです。元請あるいはそれに類するものは

この外注に出しているものを内作に切りかえる、あるいは一番無抵抗な下請をやめさせる、これは一番榮なことです。しかし、これだけではわれわれは納得できない、できないんです。納得するわけにいかないんです。といって佐世保の労組のように退職手当がおくれたからといって暴動になるなんというふうな、こんなばかばかしいことは言いません。できるだけのがまんにがまん、あるいはあらゆるものを研究して無から有を生むために解散事業といふものを三年にわたって研究しておるんです。微々たるわれわれが研究してもある程度の成果が得られるのを——相当の過去においては新造船といふとも赤字続きであったんですね。利益なき繁栄を続けた造船界がこの利益を得るようになつたのは下請の協力はもちろんであるが、そこに元請企業のたゆまない努力と開拓があつたんだと、その力をもつてすれば現在台湾においては少なくとも四、五万人の人間の雇用につながっている解説事業をなぜほつておくんだと声を大にして申し上げたいと思います。ぜひこの点においては繰り返しお願いしたいのは、この下請企業も本工場の一つの組織はありませんが、少なくとも造船協定という組織がある以上は、われわれはこの下請を守るためにどうしても皆さん方のあるいはわれわれの力が足りないとこにはどこまでも努力はしますけれども、ぜひ現在においては造船業界の一つとして、決して私たちがこれを專業にしようとは言わない。ただ、需要のまだ相当続いている一つの組織はありませんが、少なくとももつながらると、こういうふうに言っているんですね。ですから新造、修理、また解説と、こういう三つを取り上げてもらいたいということは、いま申し上げているんじゃなく、三年来申し上げておることです。こうすることを前提としまして、ぜひともこの本日の運輸委員会ではわれわれの意のあるところを御了承願いまして、そして何とか早急の御援助を下請を代表してお願いする次第でございます。

あといろいろな問題につきましては、資料に

従つて御質問について御回答したいと思います。どうぞよろしく。

○理事(三木忠雄君) ありがとうございました。

○参考人(赤阪 忍君) 日本船用工業会の赤阪でございます。

船用工業会の育成につきましては日ごろ何かと申します。

御高配をいただいております。御礼申し上げま

す。また、本日は、わが国の船用工業の現状をお

話し、かつたお願いを申し上げる次第でござ

いました。ますけれども、こういうような機会をお与えい

ただいて大変喜んでおる次第でございます。

まず、船用工業会の概要を申し上げたいと存じ

ます。

船用工業は船舶に搭載されるもろもろの機械と

いうものを製造して、これらを造船所さんにお納めしておるわけでございます。場合によつては船主さんにじかにお納めする場合もございます。こ

ういうような次第でございまして、業種が非常に多うございます。大変複雑な状態があるわけでござりますが、いずれにいたしましてもこの船用工

業会と申しますこの企業は、すべて造船所さんあ

るいはまた海運業者さん、さらには漁業家の皆さん、こういうようなところに大きく依存をして商

売をさしていただいているわけでございます。こ

ういうような船用工業の製造事業所は全国で約八

百社でござります。このうち三百社がわれわれの

日本船用工業会に会員として所属いたしております。

全国八百社における船用工業関係の総生産高

は、統計によりますと、昭和五十一年度、これは

まだ非常に多いころでござりますけれども、約八

千九百億でございます、最近ではもう半分ぐらいになつてゐるというふうに聞いておりますが。こ

の船用工業に所属する企業、これはいわゆる中小企業といふものが圧倒的に多いわけでございま

す。

ちなみに私ども船用工業会の会員である三百社

のうちについて見ますと、その七〇%が中小企業でございます。

したがいまして、私どもがまず第一にお願いを

ない会社、企業といふものは、これはもうほとんどの全部が中小企業だと、こういうように申し上げて差し支えないで存じます。この三百社における

従業員五万八千名、こういうように達しておるの

でございます。

先ほど来造船所の皆さん方からのお話をございました。世界的な不況と言つてしまえばそれまでござりますけれども、この造船不況といつも

はまさにわれわれ業界にももちろんぶつかってき

ているわけでございます。最盛期に比べますと、

受注量、仕事量といふものは半分以下という情け

ない惨めな状態になつてゐるわけでござります。

し、また今後の見通しということにつきましても

かなり悲観的だというように考へておるわけでござります。最近のわれわれメンバーや中堅企業といふ企業は五社でござります。かなり長い造船不況でございまして、企業体力の消耗と申しますか、まことに極限に達してゐるのが昨今の偽らざる実情でござります。

さらに、昨年の八月ごろからでござりますが、

特に中小の造船所さんの倒産、これが相次いで起

こりました。先ほどもそういうお話をございま

たけれども、したがいまして不良債権といふもの

が私どもメンバーの中にも非常な巨額に達してお

ります。

先ほど来申し上げておりますように、私ども船

用工業の企業は、その大半が船舶に搭載する機器

類といふものを製造しておりますのでございま

す。その減少ということ、そのまま企業の浮沈につなが

るわけでござります。こういうような非常な危機

的な状況に対しましてわれわれメンバー自身もで

き得る限り安定した企業経営といふものに向か

て総力を結集して努力しておる次第でござります

けれども、何分にも船舶建造量、これの減少とい

うもの、これが余りにも減少量が大きいのです

から、なかなかわれわれ自身非常に苦慮してお

ります。

したがいまして、私どもがまず第一にお願いを

いただいたい、こういうふうにお願

と全く同じでございます。工事量を何とかしてい

ただきたい。これがまず一つの大きなお願いでござります。その内容方法といふものにつきましては、先ほどの造船所の皆さん方がお話をくださいましたように、スクラップ・アンド・ビルトの方式であるとか、官公庁船の老齢船というのに

対する代替建造であるとか、あるいはまた船舶輸出の問題、さらには漁船関係、「百海里」の問題を通じてござります。

いまとよう、いろいろ複雑な制約はござりますけれども、何とかこの建造といふもの活発に得れるような措置といふものをお願いしたい、かよう

う存する次第でござります。

そこでもう一つ、私どもの業界と申しますのは、とにかく中小企業、せいぜい中堅企業といふ

もの、専業のメーカー、専業の企業といふものが圧倒的に多いわけでござります。したがいまし

て、こういうようななかなか転業その他思い及ばないところでございまして、とにかく船一筋にい

ままでやってまいりましたし、また、そのほかの仕事というのになかなかやりきれないというのが

実情でございまして、したがって、せっかくのい

ろいろなこういう需要の発注といふものをわれわれのような専業メーカー、そういうところにぜひ均てんされるよう、この点は強く御要望申し上

げたい次第でござります。

それから、もう一つの問題、これは先ほども申

し上げましたけれども、造船所の倒産のあたり、

現在まで百七十億の不良債権といふものが発生

いたしております。したがいましてこういうよう

な意味におきましては、まさに經營上ぎりぎりの

ところに追い込まれておられます。また、担保余力

というものもほとんど使い果たしているというの

が実態でござります。したがって、これ以上もう

造船所の倒産あるいは船主さんの倒産、もうとて

も耐えられないところでございまして、これにつ

きましては具体的なお願いとして、先ほど造船所

の方からお話をございました。こういうような方

法につきまして、ぜひひとつ促進していただきた

い、実行していただきたい、こういうふうにお願

いする次第でござります。

それからもう一つの問題といたしましては、とにかく担保力というのもほとんど限界に達しております。中小企業の場合には、従来からこの方面でいろいろな便宜を図つていただいております。ござ、名古屋の場合は、貴重品を申します

○理事(三木忠雄君) ありがとうございました。
以上で参考人の方々の御意見の開陳を終わりました。
それでは質疑へまいります。

それから、今後の造船界として進むべき道が、

つたものにつくりかえていこうという努力は進めているわけです。しかし、こういうものが、また反面、従業員の雇用不安に直結すると、スクラン

するわけですから。建造需要の予測というものは、そこで非常に立ちにくいくらいと思うんですけれども、

またたが、最船の場合には、債務者と申しまでか、そういうようなものが非常に額が多いものですから、したがって、大変勝手な言い分とは存じますけれども、いろいろ信用保証協会その他の大変少ないわけで、この辺の増枠といつのをお願いしたいわけですけれども、さらにつこれを中堅企業、こういうような恩恵に現状沿していいない中堅企業、こういったところに、つづいて、どうぞよろしくお手伝いください。

企業の方にまちがつてお力をもつたときたい。こういうように希望する次第でござります。先ほども具体的なことで織田澤参考人からお話をございましたこの連鎖倒産防止共済制度、この一千二百万、これは中小企業の範疇においても少ないと存じますし、まして中堅企業というものの、この船舶関係の特殊性による存じますけれども、これは非常に少ないわけでございまして、ぜひひとつこの辺の御配慮をお願い申し上げたいと存じます。

この船用工業の企業の運営としんものなどとんどすべて実は注文生産でございます。そう申し上げては造船所の皆さんに失礼かと存じますけれども、慣習的に代金支払いはまことに長期にわたっております。いただいている手形その他も、ここで申し上げればびっくりするような長期の手形でございまして、それだけに債権確保という問題で非常に不安的な面を持つ体質の非常に弱い企業群でございます。先ほどから何通も申し上げておりますように、そういう企業が打ち続くな長期の不況におきまして体力というものがもう限界に達していると、こういうような点、重々御勘案の上せひとも本日の機会を十分ひとつ有効に生かしていただきますように心からお願いを申し上げる次第でござります。

○参考人(南景樹君) お話し合いをしておりま
す。船主協会と話をいたしております。また、私
どもの方の造船重機労連の方からは海員組合の方
と話し合いをいたしております。

○青木薪次君 進水船舶のうちに一九七六年で七
九%が輸出向けとなつておりますね。それから、
千五百八十万トンのうちの千二百五十万トンですか、
これが輸出船だと。それから、国内向けは三
百三十五万トンと記憶いたしておりますが、国
内船の需要開拓のみでは、この深刻な造船不況の
問題についてはなかなか打開することは困難ではな
いですかと、したがって、世界に向けて新たな
市場を開拓すべきだと思うんですけれども、
これまでのようない量ではなくて質的転換を図る
べきだとする意見がいま述べられているわけです
けれども、これについて意見を述べていただきたい

○参考人(南景樹君) ちょっと御質問の意味がわからかねますすが……。
○青木薪次君 いまの特定不況産業の安定臨時措置法ですか、参議院へ来たわけではす
れども、実際問題としては、従業員のこれは雇用保証であります。それで、建設需要の
予測はこれは不確定であつてはならないと思うんですけれども、慎重にしなきゃならぬと思うんですけれども、日造工、それから中型、小型、それぞれどれども、日造工、それから中型、小型、それそれどちらくらいの造船能力が必要に見合つたものとして受けとめていいのか、ちょっと簡単にひとつお伺いいたしたいと思います。

○参考人（織田澤良一君） ただいまの御質問が審査ではどうしてもこの処理をすることが困難でございますので、私どもいたしましては何とか政
府の手で受けざらをつくっていただきまして、こ
れらの方々の再教育、なお再教育後の再就職と、
ことに公共事業関係に対する再就職につきまして
御援助を仰ぎたいと考えております。
ございまして、今回、ただいま海造審で御審議をいただいておると思ふんでござりますけれども、
その結果を拝見いたしませんと、われわれとして
率直にどのぐらいといふことが判断がつかないわ
けでござります。
で、一番の問題は、それまで――ひとつころその
予測が立つかという、海造審の結果まで待つてお

○参考人（織田澤良一君）　ただいまの御質問が審査ではどうしてもの処理をすることが困難でござりますので、私どもいたしましては何とか政府の手で受けざらをつくつていただきまして、これらの方々の再教育、なお再教育後の再就職と、ことに公共事業関係に対する再就職につきまして御援助を仰ぎたいと考えております。

も非常に頭を痛めておりまして、個々の企業の範囲ではどうしてもこの処理をすることが困難でございますので、私どもいたしましては何とか政府の手を受けざらをつくっていただきまして、これらの方々の再教育、なお再教育後の再就職と、ことに公共事業関係に対する再就職につきまして御援助を仰ぎたいと考えております。

○参考人(織田澤農一君) ただいまの御質問が実は一番私どもの困つておる問題でござります。予測につきましては、前回海造審で出された数量が

ございまして、今回ただいま海造審で御審議をいただいておると思うんでござりますけれども、その結果を拝見いたしませんと、われわれとして率直にどのぐらいということが判断がつかないわけでございます。

で、一番の問題は、それまで——いつどろその予測が立つかという、海造審の結果まで待つてお

られないような実態もございまして、そういう場合に、いまのような人間をどういうふうにこれから

りませんが、大体推定しておりますところ、あるいはその後のわれわれの会員の動きを見まする

できる相談として、
にをつくるてもらひ

たい。

手間の給料の安いのは能率で十分にカバーできる
というように私は体験してきました。

ら扱って処理していくらしいかということは、私どもの最大の悩みでございます。で、先ほど申し上げました、われわれが専業で、それが一番泣きどころだと申し上げたのもそこでございまして、急速にわれわれ自身の力で他の業種を開発するとか、そういうことがとりあえずとしては火力がございません。どうしても、ただいま南参考人からもお話をございましたけれども、国の力をひととこで御援助いただきまして、何とか失業していく人たちの生きる道を探していただかなければならぬというふうにいまは考えております。

○参考人(林上忠二君) 秋の方の業界の設備過剩
云々と云ふことは、甚しあたつて考えてはおりま

○青木耕次君　日吉島の宇野参考人へお同いでした
せん。また、その要因もございません。設備その
ものも莫大な資金を投じて云々といううのでござ
いませんので、先ほど申し上げましたように、自
主的に、修繕といふものを重点的に考え、見直し
ておりますので、その方に活用の活路があると
思っております。

依存率といいますか、下請をどんどん切っていく
ということのために相当な一三万人ですか、先ほどお話を
本当に私ども思つたより以上に深刻さということ
がよくわかるわけであります。で、下請に対する
元請とか下請とかという問題じゃなくて、全く一
軒の家のような状態で、新しい一つの仕事のモラ
ルというものが出てくるという中において、こ
れを切っていくことは断腸の思いだと実は
思つんでありますけれども、この離職者が一仕
方なく切つて失業していった離職者ですね、その
再雇用の把握というものについては、お調べにな
っておられますか。

りませんが、大体推定しておりますところ、あるいはその後のわれわれの会員の動きを見ますと、三万人のうち四五%は大手から中手あるいは小手造船会社へ移動していく。それから二〇%近くが建設業の方へ移動している。それから一五%近くが自家業の農業、漁業の方にいっている。あるいは鉄鋼、化学、サービス、そういうようなものに二〇%かと推定をしておるんですが、なかなか調査の方法が難駭であります。現在のわれわれの届く程度の推定ではそのようにいまなっております。どうやら今までの三万人はそういうような状態でおさまっておりますけれども、これから減らされる見通しはもう深刻なことです。もうぎりぎりに来ておる従業員をどういうふうに処理するか。

もう一つ、先ほどちょっと申し述べた中に落としましたが、いわゆる倒産関係の不良債権で、われわれの現在の会員の中では造船所が十七社、下請が百社影響を受けて、金額は四十億の被害を受けておる。この不況に追い打ちをかけるようない本当に血と汗のかたまりの工賃が下請であるがためにたな上げを食うと、大手の本工はこれに対しへは保障されておるんです。で、われわれの中では何とかしてこれは手がないかといつて通産省あたりにもいろいろお願いに行つたんですが、現状においては会社更生法とかあいうものにかかるものはどうにもしようがないという答えなんですね。しかし、どうにもしようがないでほうておかれ、将来なお倒産会社の影響を受けますと、それこそ佐世保の委員長じゃないけれども、退職手当がおくれるぐらいのものならいいが、暴動が本当に起きかねないんですね。といって金を払わないで暴力を振るえば直ちにつかまってしまうと、いうんで、まさか成田の暴徒のまねもできませんし、一番この下請の企業、あるいは従業員は善良なんです。いわゆるおとなしいというんじやないであります。まあ善良な者であり、私たちはこれ以上どういう弱い人たちをいじめてもいたくない。そのためわれわれとしては、できない相談でなく、

できる相談として外航船を貰ってひとつ仕事のな
にをつくつてもらいたい。

手間の給料の安いのは能率で十分にカバーできる
というよう私は体験してきました。

ただ、日本の場合は台湾のように公害の対策が
相当必要である。しかし現在の解撤の場合におい
ては公害対策がほとんど十分になつて、船も洗浄
されときますから、いわゆる心配された大きな公
害はないと思います。ただ台湾の場合は、もう一
つ、少なくとも回収したものはすべてのものがお
金になる。それこそ船から揚げた古机からいすま
ですが、値は安いかもしれないけれども、従来私た
ちが行つたときには売れておる。そういう関係か
ら、解撤をし、また平電炉のように自分で伸鉄を
やり、それからそれをまた一般に売るといふよう
な、いろいろのメリットを追求しておるわけで
す。またある程度連携を解撤業者が保つて、船舶
を自分の能力に応じて買っておる。そして解撤の

できる相談として外航船を買ってひとつ仕事のな
にをつくつてもらいたい。

大体、私どもの組合は運輸省の指導によって船
舶振興会から事業資金なり、あるいは倒産における
緊急融資なんかを受けております。これは現在、
船舶振興会にお世辞を言うんじやありませんが、
かなりの額を融資受けておるんです。少なくとも
われわれの受けたいまでの援助と、こういうよ
うな融資のやつは百億に近いんじゃないかとい
う。こういうように船舶振興会ですらやつてもら
えるんだから、国としてこの際ひとつ思い切つ
われわれのためにやっていただきたいというのが
われわれのお願いなんです。

○青木次君 船舶の解撤作業は、台湾で大体三
万人ぐらいという話を聞いたんですけども、
日本の場合にはコストが高くて採算がとれないん
じゃないかというようなことも一部には聞いてい
るわけです。で、くす鉄の価格の変動のためにそ
のスクラップされたものを売却を見合わせていい
というような話を聞いているんですけども、そ
の現状はどんなものでしようか。そしてまた、台
湾では世界の半分が解撤されているということを
聞いているんですけども、日本でその相当部分
を解撤していくことにした場合は、いまの
経営の状態からいって可能と考えてよろしいかど
うか、その点ちょっとお伺いしたいと思います。

○参考人(宇野信次郎君) 台湾の解撤事業につい
ては、私自身が二年前に現地へ視察団をつくって
詳しく述べてきました。現在は二年たつておる
が、どのようなやり方をしておるかわかりません
が、そのやり方、解撤の方法はごく原始的なんで
す。いわゆるドックももちろん何にもない埋め立
て地の海浜に船を横づけして、そうしてその土ど
みは、岸壁もありませんから、くず板、鉄板で土ど
めをしております。そうして十五トン程度のテリ
ックを並べて、それで解撤したやつを陸に揚げて
それを壊わしている。これはわれわれから見れば
その陸上の解撤もほとんど手作業なんです。これ
が現在の日本の造船技術の造船所でやれば、こ

手間の給料の安いのは能率で十分にカバーできる
というように私は体験してきました。
ただ、日本の場合は台湾のように公害の対策が
相当必要である。しかし現在の解撤の場合におい
ては公害対策がほとんど十分になって、船も洗浄
されてしまいますから、いわゆる心配された大きな公
害はないと思います。ただ台湾の場合は、もう一
つ、少なくとも回収したものはすべてのものがお
金になる。それこそ船から揚げた古机からいすま
で、値は安いかもしれないけれども、従来私たち
が行つたときには売れておる。そういう関係か
ら、解撤をし、また平電炉のように自分で伸鉄を
やり、それからそれをまた一般に売るというよう
な、いろいろのメリットを追求しておるわけで
す。またある程度連携を解撤業者が保つて、船舶
を自分の能力に応じて買っておる。そして解撤の
船舶が私たちが行つたときも「三十杯並んでお
るんですね。そして自分たち手のあいたところで
解撤しておる。スクラップが安過ぎると手をとめ
るというようなことも聞いております。そこに、
日本の場合にはスクラップの、私たちが通産省に
もお願いしてある備蓄が何とかできなかいか。これ
は一番解撤のデメリットになる原因なんですね。ス
クラップの値段の高低が激しい現在の状態では、
かなり赤字を少なくして解撤ができるというよう
にわれわれは試算しておるんです。たとえば、現
在二億ドルのドルで買船をしますと、いわゆる四
百四十億、これが四百四十万総トンの船が買え
る。あるいは回収材が約二百万吨出る。それでこ
の解撤費用を二十九十九万ぐらいかけまして回収材
が六百五十億ぐらいになる。そうしてこれに對し
ては収支がやはり八十億ぐらいの赤字になる。で
も、一般に雇用が百二、三十人、年間雇用を認める
というような、一方で雇用の特典が出てきておる
んです。これをしかし、現状においてその程度です
が、そのデメリットについていろいろの点で御考
慮願えば、造船所に對してやるところにおいてこ
れを資金を長期あるいは低金利で融通してもらお
うとか、適当な価格で払い下げてもらうとかいうよ

うなことをすれば、それが何とか解消できるんじ
やないが。これはもちろん仕事のないときのつな
ぎであって、われわれとしては最も一番手早い雇
用につながる事業だと。その他にはわれわれとし
ては見当たらないし、あるいはどの業界において
もいわゆる新造船以外の仕事量がこれでカバーで
きないと考えておるんです。要は、ようやく造船
工業会も解散をやると言つてくれましたから、こ
の造船工業会でこれから専門的にいろいろの問題
点を煮詰めてもらつて、造工の話では一ヶ月ぐら
いでその点を煮詰めて、そして運輸省あたりに御
相談に行くというようなこともちよつと聞いてお
ります。いろいろの点はこれをやる気なれば相当
考慮する余地があると思います。

○青木薪次君 船用工業会の赤阪参考人にお伺
いいたしたいと思いますが、先ほどすべてが注文
生産であり、代金の支払い等についても慣習とし
て手形支払い等が非常に多い。長期の支払いが多
いのだけれども、参考のために、もしできるの
だったら何ヵ月くらいの手形決済か、その点もお
伺いしたいことと、それから連鎖倒産の防止共済
制度の関係については、最高千二百万円で、きわ
めてこれは少ないわけで、お説のとおりであります
して、これは今度四月一日から発足いたしました
ので、これをひとつやすために、しかも中堅企
業等に適用できるという方向を、われわれ
も同じ考え方でありますことをまず申し上げたいと
思つておりますが、なおこの中小企業金融公
庫ですね、政府系の三公庫等につきましては、千
二百万円が場合によつては、不況産業として指定
されたような場合、その他の関係等については増
枠ができるというよう私たちは聞いておるわけ
ですけれども、その点どういうような御理解をさ
れておられるか、お伺いいたしたいと思います。

○参考人(赤阪忍君) 問題二つございました。
最初の方の手形期日の問題でございますけれど
も、これは船用工業会として調査いたしました平

均といたしましては五ヵ月と、こういうようによくあります。ただ、私どもの場合、ここにお客さんが三人いらっしゃいまして、この方々は非常に短い手形、お支払いもよろしいわけで、こういう方に對してもっと悪い例を教えてしまいますと大変なことになっちゃうような気がいたすんだけれども、この平均五ヵ月と申し上げましたけれども、実はもつともっとこんなのがあるかなというような例はたくさんある、平均としてはこうですけれども、そうでないものも非常に多くござります。そういうようなことが非常に不良債権の場合に額を大きくしているというようなことで、何かそこまで申し上げちゃうのはちょっとはかかるような気がいたしますので、この辺で御勘弁をお願いしたい、かように存じます。

それから、二番目の問題でございます。そのことも承知いたしておりまして、会員の中でそういったものを利用、活用と申しますか、利用さしていただいている向き、当然これはございます。ただ、ここでも——くどくなつて恐縮でございますけれども、中小企業のあれでも、とにかく數千万とか、場合による億の単位というような不良債権が出てしまうのですから、なかなかそういったことでは追いつかないような、こういうような感じがいたしまして、非常にどちらかしらなあとうような、そういう実感を持つております。

お答えになりましたかどうですか。

○田代富士男君 五人の参考人の方にはお忙しいところをおいでいただきまして、本来あるならば時間をわけしましてゆっくり皆さんの御意見を承りたいわけでございますが、時間に制限がござりまするものですからまとめて質問をしたいと思ひます。

と出ておりましたけれども、海運造船合理化審議会のいま審議が現在なされておりまして、その答申も待つてという考え方もあるかしりませんけれども、どうもそういうようなテンポが遅いような感じがしてなりません。だからこの造船危機といふものは構造的な問題もありますし、また石油危機後の世界的経済の不況、そこからタンカーによる大量の船腹過剰等が発生しておりますけれども、さりとてこの景気がすぐに回復するかと見れば、いまのところ世界経済も日本経済もしばらく長くこの状態は続くのではないかということが有力な見方であるならば、そういう海造審の答申を待たず、基本的な造船界としてはこのように行くぞという自主性、自主的な努力という強いもの、相手に訴えるものを私たちお聞きしておりますけれども、大変だなと思いますが、その大変だなと思つてている相手に訴えるもの、実質的ななるほどと言われるようなものがまだ乏しいのではないかと、私は率直にそういう感じがいたしました。そういう点から世界的に見渡した場合に、今後の船舶建造の見通しはどうなるかというそういう見通し、その場合、これに見合つたわが国のドック、船台の調整を業界としてどのように進めていくことを見た場合はこの二、三年、中期的に見た場合には十年先ぐらいはどうなるかというそういう見通し、その場合、これに見合つたわが国とのシェアはどのくらいになつていくのか、短期的に見た場合はこの二、三年、中期的に見た場合には十年先ぐらいはどうなるかというそういう見通しを見きわめた上で、造船施設の廃棄をするか生んでおりますけれども、造船業界として十年後、二十年後に再びつくろうとした場合、各方面から余難を受けることはならないのか、こういふ点を見きわめた上で、造船施設の廃棄をするかどうかということも確認しなくてはならないのではないかと思います。また余剰の施設の廃棄を行つた場合に、いまも問題になつておりますが、余剰の労働力が生まれる、転業の問題、雇用の問題、この点をどのように解決していくか、この

点、まずはお尋ねしたいと思います。
それから引き続いて、造船の国際間における将来展望についてでございますが、御承知のとおりに、お隣の韓国経済というものが非常な成長をしております。十年間に実に実質一〇%前後の高度成長を続けております。いまや電気機器あるいは合板、織維、造船などでは競争力では日本を上回っている一面も見られます。こういうようなところから考えて、いた場合に、日本と同じような大工業国がお隣に出現をした、これはわれわれがわが国の経済の体質、まして造船業においてはこれは一応検討する余地があるのではないか、今後どのように対処していくのか、そういう意味から私はいま欧州共同体等でもなされておりますように、国際分業体制というようなものに対しても考え方を進めて将来の打開策をいまから検討しておかなくちゃならないのではないかと思うのでござります。

時間があればもっと詳しく思いましたが、時間がありませんからはしょってまいりますが、それから現在の造船業界の不況克服には国際的な協調と世界各国との相互理解というものが必要ではないでしょうか。現在EC諸国を初め各国の間に、日本の造船業界はカンペニー・ユニオンであるという認識が非常に強くございます。そういう意味から日本の造船界の合理化努力に對して強い不信感を持つております。したがいまして、諸外国のこうした認識と不信感を取り除くためにも業界を初め、あるいは労働組合間の国際交流を活発にしまして、わが国の雇用構造のあり方等についても理解を得るよう努めることが必要ではないでしょうか。これがひいては国際的な環境づくりも不況克服に役立つのではないかという、こういう考え方を持っておりますが、御意見を聞かしていただきたいと思うのでございます。

それから最後に、IMCOのTSPP発効に関してもお伺いしたいと思います。

条約についてはわが国の批准を推進するとともに、国際的にも一日も早く発効するようその条件

[View Details](#) | [Edit](#) | [Delete](#)

を整えていくべきものと考えておりますが、この条約の発効によつて、わが国造船業界の仕事量がどの程度ふえると見込んでいらっしゃるのか。条約批准発効に関して希望がありましたならばお述べいただきたいと思います。

以上が南参考人に対する質問でござりますが、次に織田澤参考人にお尋ねをしたいと思います。

織田澤参考人のお話もございましたとおりに、いま織田澤参考人の工業会の従業員は約四万九千人であるというお話がございました。この四万九千人といふことは、この中で協力工員という人はどのくらいいらっしゃるのか。いまも宇野参考人からお話をありましたけれども、だから、私はこの一割かそこらのそういうような退職者等も出ているとか、いろいろお話をありましたが、協力工員に対しましてどのような対策を講じようとしているのか。協力工員の再就職の問題、そちらあたりに對するお考え方を時間があれども、宇野参考人にもお聞きしたいと思いましたが、時間がありませんから、そちらあたりを織田澤参考人からお聞きしたいと思います。

また、大手の造船業界が不況になれば、いままで織田澤参考人の造船会でおつくりになつていていた中型、小型の造船に対し踏み込まれてくると、これには分野調整法等もございますけれども、どうぞ宇野参考人にもお聞きしたいと思ひましたが、お仕事なさつていらっしゃいますが、造船業界といふこの業界といふのは受注生産をしている特殊な業界でございまして、注文がとまればそれだけ倒産といふ、そういう側面があります。こういう体質がある。この体質を改善していくなくちやならないと思うわけなんですが、現時点においては、村上参考人は、修繕に方向転換をするなり、また、企業別に内容の見直し等をやつて、短期融資を長期融資にかえてもらいたいと、こういう御意見もありましたが、これとともに、根本的な体

質改善もやっていく必要があるのではないかと、私はこのように思いますが、これに対する御見解をお聞かせしていただきたいと思います。宇野参考人、赤阪参考人にも私はお聞きしたいわけでございますが、時間がありませんから、いま宇野参考人が申されました、このような不況を克服していくためには、S.B方式実施に至るまでのつなぎとしてこういう解消作業等もやらしてもいいたい、三年來の念願である、そうして下請企業としての従業員を守つていただきたい、この情熱あふれる御意見といふものは、今後の運輸委員会の中において生かしていきたい、このように私は宇野参考人に申し上げておきます。

また赤阪参考人の方から、ちょうど赤阪参考人の船用工業会といふものは造船業界と正比例する業界である、そういうところから、この業界がこのような不振をしていたら大変である、その中においても、ただいま遠慮をしながら申されましした長期手形、そういう支払いであるということであり、長期不況で体力が限界である、何とかそういう融資等、あるいはそういう万般の面の優遇措置をあわせて講じてもらいたい、というこの御意見も、いま申し上げましたとおりに、運輸委員会の中で生かしていきたいと思います。

与えられた時間がわずかでございまして、皆様方の御意見をすべてお聞きする時間までありますんけれども、いま申し上げたことをまとめて質問いたしますと、それぞれの参考人から御意見を聞かしていただきたいと思います。

以上です。

○参考人(南景樹君) 申し上げます。

海造審の答申を待つて構造改善に入るのはちつとテンポが遅いのじゃないかというふうなおしかりを受けたわけでございます。実は私ども、急激に業界の相場が悪化しつつござりますので、先生のおっしゃるとおり、まことにそういう感がいたします。ただ、先生もおっしゃったように、造船不況、造船の危機は、受注産業であるがゆえに、不況がなくなると非常に急に来るというお話、そ

ういうことがやはり原因となりまして、ここにまことに急速に悪化してまいりました。ことになります。

に、先ほど申し上げました中手造船所におきまでは、この夏あるいは遅くとも秋、冬ごろから船台の上に船が全くなくなります。これに対しまして、とりあえずの緊急の対応策として、私どもは何かスクランプ・アンド・ビルトで仕事を与えていただくということを希望いたしております。

そこで、いろいろの業界内部でも協議をいたしておりますが、どうもこのスクランプ・アンド・ビルト以外に当面の仕事を求めるという手段がないのではなかというふうに考えておる次第でござります。

なお、お話をございました、造船業界の将来に対する構造改善に対する構え方といいますか、あるいは処し方において真剣味が足らないというふうなお話をございまして、まことに御指摘の点も

あろうかと存じます。ただ、大手造船所におきましても、いま申し上げましたとおりに、運輸委員会の

造船所の場合は経営サイドが各方面に直接出向いてお雇用は他の部門にできるだけ吸収すると、すなわち配置転換あるいは出向等をもつてできるだけこれに充てるという方針でございますが、中手

造船所の場合は経営サイドが各方面に直接出向いてお願いして探つていただいておりませんけれども、きわめて一部分にすぎません。大部分が受け

ざらなしで離職するという実情でござりますので、先ほどお願い申し上げましたように、何とか

造船業労働者の例もござりますので、政府の手におきましてこれを再教育して公共事業関係に転用していただきたい。また、十分そういう場所で働き得る能力を持っておる者が大部分でございます。

次に、国際間の問題でござります。ことに韓国

に対していかに対処するかというお話をございますが、これは先般造船工業会におきましても韓国に対する対処の仕方といふものが取り上げられまして、その結果なるべく近い将来に一応韓国の造船所と話し合いをすると、そしてお互いにまず意思の疎通を図つていいこうじゃないかということを考えておるわけでござります。先ほど先生のおっしゃったような国際分業といふことも十分考えられますので、そういう見地に立ちまして国際間の

協調に努めてまいりたいと思ひます。なお、労働組合と海外の労組との交流ということはすでに実施をいたしております。

次に、IMCOの問題につきまして、条約発効した場合にどれだけの仕事量になるのであるとういうお話をございますが、わが国におきましては七万重量トン以上のタンカー約百九十隻ございます。これをSBT方式に改造をいたしますと約九百億円程度の仕事量でございます。このほかに外国船の受注が相当、恐らくはこの数倍可能ということになつてまいりますので、かなりな仕事量に相なつてまいります。なお、COW方式を採用した場合にどういうことになるかということをございますが、この場合には国内船及び外国船を合わせまして約一千億程度の工事量になるというふうに考えられます。

以上、お答え申し上げます。

○理事(木戸忠雄君) 参考人の方にちょっとと申し上げます。

なるべく簡単に、ひとつ要領よくおまとめいただきたいと思います。

○参考人(織田澤良一君) 最初の御質問でござりますけれども、四万九千人と申し上げましたのは五十二年の一月から六月の平均でございまして、そのうち本社員が二万二千人、それからいわゆる協力工が二万七千人でございます。

ちなみに、この員数の中には先ほど申し上げま

した倒産した会社の従業員の

実情をちょっと御報告申し上げますと、倒産前で本工が四千三百名、それから協力工が約六千名でございまして、合計一万三百名でございました。それが三月末現在で本工が約千五百名、それから協力工が九百名でございます。したがいまして、倒産によつた減員は本工が二千八百名、それから協力工が五千百名が失職する形になつております。

この実績からどらんをいただきましてもおわかれりのとおりで、当該各会社は、私ども現実そうで

ござりますけれども、自分たちの会社の直接に使つておる従業員をどう就職をお世話をするかといふことでももう十分にいつております。当該各

知事とか市長とか、その他各地区のいろいろな団体あるいはその他の企業に要請をいたしまして、そういう運動ができるだけ会社側としてはやっておりますけれども、なおかつそれで十分な成果を上げておる実情ではございません。それから一方協力工の方の状態については、これはさらにもう一度見たくても方法がないということをございます。先ほど宇野会長からもお話をございましたが、これは本当にもう何らかの政治的な力で解決していただく以外には方法はないと思います。

それから、第二のお話の分野調整の問題でございますけれども、私どもの業界でもこの問題は始終議論には出ておりません。その理由は、いま現在現有しております造船設備と現状での受注の中身が必ずしも一致しております。たとえば、いわゆるスーパータンカー、デッドウェイト三十万トン以上の船をつくるのに適しておるような建造ドック、現実はそういうところは一つもありません。そういうところで大きくて六、七万トン、小さいところは一万トンぐらいの船までつくれておる実情でございまして、分野をお互い企業同士で分け、一番合理的なサイズで分けるというようなことは現状ではできません。遺憾ながら現実には実施できないということでございます。

○参考人(村上忠二君) 業界のこの受注問題でござりますが、これは發生主義でございます。しかし、国内船でござりまするので、これは漁船に限ります。許可漁業でござりまするので、代替建造というのは毎年あるということ。ただし先ほど申し上げましたように、北洋関係については残念ながら最悪の場合が発生するのではないかと、こういうことでございます。

それで、実際には倒産しました会社の従業員の実情を伺つておきましたと申しますと、倒産前で本工が四千三百名、それから協力工が約六千名でございまして、合計一万三百名でございました。それが三月末現在で本工が約千五百名、それから協力工が九百名でございます。したがいまして、倒産によつた減員は本工が二千八百名、それから協力工が五千百名が失職する形になつております。これから将来ということでござりますけれども、これは決して暗い見通しは持つておりますけれども、これは決して暗い見通しは持つております。

○内藤功君 時間の関係でお三人の方だけにしばらくまとめて質問をしたいと思います。

まず、南参考人にお伺いいたしますが、先ほど日造協の会長さんの宇野さんの方から出ましたお話を聞いておる限りには、何らかの政治的な力で解消していただけないといふふうにありますけれども、現時点では結論に到達しておりません。その理由は、いま現在現有しております造船設備と現状での受注の中身が必ずしも一致しております。たとえば、いわゆるスーパータンカー、デッドウェイト三十万トン以上の船をつくるのに適しておるような建造ドック、現実はそういうところは一つもありません。そういうところで大きくて六、七万トン、小さいところは一万トンぐらいの船までつくれておる実情でございまして、分野をお互い企業同士で分け、一番合理的なサイズで分けるというようなことは現状ではできません。遺憾ながら現実には実施できないということでございます。

○参考人(村上忠二君) 業界のこの受注問題でござりますが、これは發生主義でございます。しかし、国内船でござりますので、これは漁船に限ります。許可漁業でござりまするので、代替建造というのは毎年あるということ。ただし先ほど申し上げましたように、北洋関係については残念ながら最悪の場合が発生するのではないかと、こういうことでござります。

それで、実際には倒産しました会社の従業員の実情を伺つておきましたと申しますと、倒産前で本工が四千三百名、それから協力工が約六千名でございまして、合計一万三百名でございました。それが三月末現在で本工が約千五百名、それから協力工が九百名でございます。したがいまして、倒産によつた減員は本工が二千八百名、それから協力工が五千百名が失職する形になつております。これから将来ということでござりますけれども、これは決して暗い見通しは持つておりますけれども、これは決して暗い見通しは持つております。

○参考人(南景樹君) 解消のメリットにつきましては、実は過去、戦前におきましては解消はほとんど日本の独壇場でございましたが、戦後はほとんど

ころでは、全国地方銀行協会の副会長さんのお話を聞いておる限りでは、何とかこれは明るい方で、中小造船に対する金融支援は限界に近づいている、こういう談話を最近発表されているという道が新たに開けるだろうという大きい期待を持つております。

○内藤功君 時間の関係でお三人の方だけにしばらくまとめて質問をしたいと思います。

まず、南参考人にお伺いいたしますが、先ほど日造協の会長さんの宇野さんの方から出ましたお話を聞いておる限りには、何らかの政治的な力で解消していただけないといふふうにありますけれども、現時点では結論に到達しておりません。その理由は、いま現在現有しております造船設備と現状での受注の中身が必ずしも一致しております。たとえば、いわゆるスーパータンカー、デッドウェイト三十万トン以上の船をつくるのに適しておるような建造ドック、現実はそういうところは一つもありません。そういうところで大きくて六、七万トン、小さいところは一万トンぐらいの船までつくれておる実情でございまして、分野をお互い企業同士で分け、一番合理的なサイズで分けるというようなことは現状ではできません。遺憾ながら現実には実施できないということでございます。

○参考人(村上忠二君) 業界のこの受注問題でござりますが、これは發生主義でございます。しかし、国内船でござりますので、これは漁船に限ります。許可漁業でござりますので、代替建造というのは毎年あるということ。ただし先ほど申し上げましたように、北洋関係については残念ながら最悪の場合が発生するのではないかと、こういうことでござります。

それで、実際には倒産しました会社の従業員の実情を伺つておきましたと申しますと、倒産前で本工が四千三百名、それから協力工が約六千名でございまして、合計一万三百名でございました。それが三月末現在で本工が約千五百名、それから協力工が九百名でございます。したがいまして、倒産によつた減員は本工が二千八百名、それから協力工が五千百名が失職する形になつております。これから将来ということでござりますけれども、これは決して暗い見通しは持つておりますけれども、これは決して暗い見通しは持つております。

○参考人(南景樹君) 解消のメリットにつきましては、実は過去、戦前におきましては解消はほとんど日本の独壇場でございましたが、戦後はほとんど

工賃の関係でございます。工賃が安い台湾とかあるいは韓国で解撤をやっておるのが実情でござります。

次に、日造船さんが大手の仕事に対して四〇%の下請を御希望になっておるのは伺っております。おりますが、現在この仕事のない時期に從来以上のお仕事量を日造船へ回すということは非常にむずかしい問題でございまして、一にかかるて工事量の多寡によるものと考える次第でございます。

次に、大手各社の船舶比重の低下という問題でございますが、これは結局船舶の受注が減ってまいりましたので、プラントその他の陸上工事との相対的な関係において船舶の比率が低下してまいりたものでございます。この傾向は今後とも進むと考えられます。

○参考人(織田澤良一君) 御報告いたします。

第一の運転資金の調達問題でござりますけれども、私どもの会員皆さんからは非常に調達難だという苦情が年じゅう来ております。年じゅう来ておりますが、具体的にそれでは幾らどの銀行がどうだといふことは報告がございませんので、具体的な例をいまここでちょっと申し上げることはできませんが、後日、具体的なものが調べがつきましたらまた改めて御報告いたします。それから一般に申し上げられるのは、われわれの地方のメンバーは大体地銀が主でございます。ごく少數の造船所がいわゆる都市銀行、大手に關係がございますけれども、一般には地方の銀行が主でございますので、地方の銀行さんが信用状態その他ちょっと手控えられるとすぐにその影響が出てくるということであります。

それからもう一つ、先ほどの分野調整の問題でござりますけれども、ちょっととこれ、私のお答え申し上げたことが御質問に外れておったかもわかりませんが、たとえば造工と中造工の間では話し合いは年じゅういたしております。いたしておりますが、一般的な話が多うございまして、具体的に船価の問題等で打ち合わせをした例はございません。

せん。実態はそういうことで、一般的な打ち合われは年じゅうやつております。

○参考人(村上忠二君) 本四架構橋関係でどういふことかと、こうなんでございますが、実はこれは大手さんなり中手さんの方にお仕事がたくさんございますというと、われわれの業界にも落ちこぼれがあるという期待感と、それからああした本四架構橋のようなことが促進いたしますと、それに付随する作業船それから調査船、そういうこま

い船も当然出てくるので、そういうものに期待をして促進をこいねがつた次第でございます。

○柳澤鍛造君 最初に南参考人にお聞きするんですけど、先ほどS B方式での国内船建造ということは年間百五十万トンずつ三年間に三百五十万トンや

りたい、それに付いて簿価と船価の差について政

府で見てほしいんだという御発言があつたんです

が、その辺のところの意味をもう少し言つていた

だきたいことと、それからこの年間百五十万トン

という数字は見通しがあってなのか、それともそ

れだけのことは何とかしてもらわない限りいまの

造船業も持ちこたえられないというところから

はじき出した数字なのか、その辺をもうちょっと

御説明いただきたいと思います。

○参考人(南景樹君) まず簿価と船価の差額の問

題は、一般船の償却が十五年でございますが、十年前後というとなお償却残が残っておられます。

その船をスクラップ価額で売却しますと船会社に赤字が出来ますので、その赤字を補償していただきたいと、こういうことでござります。

それから量につきましては、船齡十年以上の日

本の船舶が約八百万総トンございます。そのうち

二百万総トンは沿岸その他の船でございまして、それを差し引きますと、約六百万総トンの外航並

びに近海の船舶、十年以上の船齡の船舶がござりますので、二百万トンずつ三ヵ年間にわたりてこれを解撤さしていただきたい、その見返りとして五百五十万総トンの新造船を建造するということでござります。造船業界が現在のような仕事が全く枯渇しております折でございますので、ぜひとも

百五十万総トンのビルドをお願い申し上げたいと存じます。

○柳澤鍛造君 次に、織田澤参考人にお聞きするんですが、先ほど、ことしのところで、いまのところ六十五万トン、あとせいぜい見積もつても十萬トンぐらいしか見込めないんだということです

が、従来の能力からいければ半分ぐらいしかないといふことになる。一般的な平均のところでよろし

いんですが、船殻部門がいつどろでなくなることになるのかということです。

それからもう一つは、特定不況産業安定臨時措置法のお話が出たんだですが、裏保証が求められていました。最近でも——最近

でもといつてもこれはまだ法律ができないので、いま審議の最中ですが、最近でもそういうことが言われているかどうか。この二点、お聞きしたい。

○参考人(織田澤良一君) 第一点でございます

けれども、大体船殻という言葉で、どうでございましょうか、船台があくつかどうかで申し上げたいと

思いますが、どうも平均してことしの九月、十月

ごろにはばつばつあく船台が相当出てくるという

ことでございます。大体十月と考えていたい

らしいと思うんでございますけれども、それから第二の問題でござりますけれども、実

はきょう現在もあるところでちょっと伺つてみた

んですが、その後いまの裏保証の問題がなくなつたという話を聞いておりません。ですから今まで

もやはりそういうことが御検討中なのではないか

と思います。

○柳澤鍛造君 次に、宇野参考人の方にお聞き

たいんです。

先ほどドル減らしとして二億ドルの外国船を買

つてスクラップをしたならば年間百四、五十万人

の雇用が創出されてくるんだ、大変ないアイデ

アといいますか、考え方だなと思つて聞いておりましたが、それで、やつていつてそのくず鉄がどのくらい出てくるんですかということを知りたい。先ほど、スクラップをつくって、経局取

支の差では八十億の赤字だということも後から聞きましたのですが、くず鉄がどのくらい消費されておって、輸入しているのもあると思うんですが、そういう輸入している量なんかと比較してこの二億ドルの外国船をつぶしていくたならば、スクラップがどのくらい出てくるかという関連で一つの見通しを持ちたいと思うのでお聞きするんです。

○参考人(宇野信次郎君) 大体くず鉄の貯段は、いま私の方のごく最近の値段でやりましたのは市価の二万四千円で、回収品の販売価格を申し上げますと、伸銹材がいわゆる三万四千五百円、いわゆる炉前のくず鉄が二万四千円、故鉄が二万三千五百円、非鉄が二十万あるいは鋼鐵が三万五千、再生品が十万というような、いろいろの市販の相場を集計しましたのが平均トン数で回収品が三万三千百十五円という、これはあくまでも一つの計算でござりますから、多少の変更は出てくると思います。それで現在の状態は買い値がいま言ったように二百二十四円の計算で買船費を出してやらなければなりません。先ほど申し上げましたように、回収材が約二百万トン近く、百九十五万トンですが、解撤費用は一トン当たり一万五千円、それからいまの回収品がトン当たり三万三千円。したがって買船と回収費の差額が八十億円というような程度が出てきますが、この程度の一つのめんどうを政府で見ていただきたいというようなこと。

それから鉄鋼の量におきましては、いまの五十七百六十、輸入量は百四十四万トンというような数字が出ておるわけです。大体が質問の要点からちょっと外れたかわかりませんが、そのような私どもの調査になつております。なお、御不満の点はまた再度御説明したいと思います。

○柳澤鍛造君 これは宇野参考人よりも南参考

人の方がよろしいかと思いますが、先ほど解撤作

紹介議員 坂倉 藤吾君	三十一名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。
第三六六一号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 宮城県石巻市吉野町一ノ二ノ三〇
請願者 和歌山県那加郡岩手町山崎五一ノ三五 上田定子外百十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 小谷 守君
野口 忠夫君	紹介議員 野口 忠夫君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。
第三六六二号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 阿部孝志外百五十九名
請願者 宮城県仙台市南小泉古城東五二ノ八 遠藤啓七外百九十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 小谷 守君
吉田忠三郎君	紹介議員 吉田忠三郎君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。
第三六七四号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 山崎 昇君
請願者 千葉県館山市沼八一九 西脇榮一 外百七十七名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 山崎 昇君
紹介議員 野田 哲君	紹介議員 野田 哲君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。
第三六九六号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 潟谷 英行君
請願者 富山県砺波市三合 森ふみ子外一 万八千三十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 潟谷 英行君
紹介議員 坂倉 藤吾君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 潟谷 英行君
第三七一七号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 広田 幸一君
請願者 山形市城南町一ノ一六ノ五五 真壁直人外百六十名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 広田 幸一君
紹介議員 小山 一平君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 大森 昭君
第三八一四号 昭和五十三年三月二十八日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 片岡 勝治君
請願者 千葉県野田市下三ヶ尾六〇七 藤昇外八十八名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 片岡 勝治君
第三九八〇号 昭和五十三年三月三十日受理	第三七一八号 昭和五十三年三月二十七日受理	紹介議員 安恒 良一君
第三八四二号 昭和五十三年三月二十八日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 川村 清一君
請願者 山形県山市楠見中七一ノ二 岡新二 外百十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 川村 清一君
第三七一九号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 戸叶 武君
請願者 山形県山田市綠町五ノ七 斎藤啓治外八十六名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 戸叶 武君
第三七三四号 昭和五十三年三月二十七日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 志苦 裕君
請願者 宮城県仙台市宮城野一ノ四ノ三三 外百七十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 志苦 裕君
第三七八四号 昭和五十三年三月二十八日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 松前 達郎君
請願者 宮城県山田市宮城野一ノ四ノ三三 外百七十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 松前 達郎君
第三七六三号 昭和五十三年三月二十八日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 松前 達郎君
請願者 九 上地啓司外二百三十九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 松前 達郎君
紹介議員 広田 幸一君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 松前 達郎君
第三九〇六号 昭和五十三年三月二十九日受理	安全輸送確保に関する請願	紹介議員 鈴木 正一君
請願者 東京都港区六本木五ノ三ノ八 吉田秋二三外七十四名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 鈴木 正一君
紹介議員 松前 達郎君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 鈴木 正一君
第三九〇七号 昭和五十三年三月二十九日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 鈴木 正一君
請願者 千葉市幸町二ノ一〇ノ一八 金子清次外百十八名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 鈴木 正一君
紹介議員 秋山 長造君	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 鈴木 正一君
第三九四九号 昭和五十三年三月二十九日受理	國鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願	紹介議員 鈴木 正一君
請願者 青森市篠田一ノ二四ノ一九 奈良栄藏外百九名	この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。	紹介議員 鈴木 正一君
第三九八〇号 昭和五十三年三月三十日受理	理由	地方交通を維持整備し、住民の足と生活を守ることは交通政策上極めて緊急の課題である。しかしながら近年における経済社会情勢の進展に伴つてバス、鉄道など地方交通の経営が悪化し、そのため生活路線が休廃止されるなど地方住民の日常生活に大きな影響を及ぼしつつある。