

第八十五回国会 運輸委員會 議 錄 第一号

本国会召集日(昭和五十三年九月十八日(月曜日)(午前零時現在)における本委員は次のとおりである。

委員長 増岡 博之君

理事 石井 一君 理事 小此木彦三郎君

理事 佐藤 守良君 理事 浜田 幸一君

理事 坂本 恭一君 理事 渡辺 芳男君

理事 石田幸四郎君 理事 河村 勝君

加藤 六月君 北川 石松君

佐藤 文生君 関谷 勝嗣君

田澤 吉郎君 西村 英一君

藤本 孝雄君 古屋 亨君

堀内 光雄君 箕輪 登君

太田 一夫君 久保 三郎君

佐野 進君 齊藤 正男君

田畑政一郎君 草野 威君

宮井 泰良君 飯仲 義彦君

米沢 隆君 小林 政子君

中馬 弘毅君

昭和五十三年十月十三日(金曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 増岡 博之君

理事 石井 一君 理事 小此木彦三郎君

理事 佐藤 守良君 理事 浜田 幸一君

理事 坂本 恭一君 理事 渡辺 芳男君

理事 石田幸四郎君 理事 河村 勝君

愛知 和男君 加藤 六月君

鹿野 道彦君 北川 石松君

関谷 勝嗣君 西村 英一君

藤本 孝雄君 古屋 亨君

堀内 光雄君 久保 三郎君

佐野 進君 田畑政一郎君

草野 威君 宮井 泰良君

出席國務大臣

運輸大臣 福永 健司君

出席政府委員

運輸省海運局長 真島 健君

運輸省船舶局長 謝敷 宗登君

委員外の出席者

通商産業省産業政策局長 黒田 直樹君

中小企業庁小規模企業部参事官 山口 務君

労働省職業安定局雇用政策課長 白井晋太郎君

消防庁技術監理官 矢野義郎君

消防庁消防課長 田中 暁君

参 考 人

(日本造船工業会副会長) 南 景樹君

参 考 人

(日本造船工業会専務理事) 浅野 芳郎君

参 考 人

(日本造船協合力事業者団体連合会会長) 宇野信次郎君

参 考 人

(全日本造船機械労働組合書記長) 穂刈 直巳君

運輸委員会調査室長 榎本 善臣君

委員の異動

九月二十一日

辭任

補欠選任

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

指定に関する請願(寺前巖君紹介)(第一三三三号)
は本委員会に付託された。

十月九日

国鉄の貨物取り扱い取止統合反対に関する陳情書(愛知県議會議長真木島)(第六五号)

国鉄の運賃値上げ抑制に関する陳情書(大津市議會議長三品光三)(第六六号)

身体障害者の国鉄運賃割引制度に関する陳情書(外一件)佐賀市天神一(四)の二六佐賀県身体障害者団体連合会長水田徳彦外一名(第六七号)

中央新幹線等中京圏総合交通体系の整備促進に関する陳情書(東海北陸七県議會議長代表石川県議會議長竹野清次外六名)(第六八号)

地方陸上交通事業維持整備法案等の制定促進に関する陳情書外九件(宇都宮市議會議長鈴木摩外九名)(第六九号)

地方バス路線の確保等に関する陳情書(北海道亀田郡戸井町議會議長吉田馨)(第七〇号)

名古屋空港周辺における航空対策の充実に関する陳情書外一件(愛知県議會議長真木島外一名)(第七一号)

造船等の不況対策に関する陳情書外一件(北海道議會議長佐々木豊外一名)(第七二号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

国政調査承認要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

特定船舶製造業安定事業協合法案(内閣提出第一一号)

○増岡委員長 これより会議を開きます。

国政調査承認要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸行政の実情を調査し、その合理化及び振興に関する対策を樹立するため、

陸運に関する事項
海運に関する事項
日本国有鉄道の経営に関する事項
港湾に関する事項
海上保安に関する事項
観光に関する事項
気象に関する事項

について、本会期中調査をいたしたいと存じます。つきましては、衆議院規則第九十四条により、議長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○増岡委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○増岡委員長 特定船舶製造業安定事業協合法案を議題とし、趣旨の説明を聴取いたします。福永運輸大臣。

特定船舶製造業安定事業協合法案
〔本号末尾に掲載〕

○福永運輸大臣 ただいま議題となりました特定船舶製造業安定事業協合法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

昭和四十八年の石油危機以後の船舶建造需要の世界的減退、昨年後半以降の円相場の高騰などに、船舶製造業は深刻な不況に直面しており、特に外航船舶の建造を主体とする総トン数五千トン以上の船舶の建造施設を有する特定船舶製造業におきましては、造船能力が著しく過剰となり、かつ、その状態が長期にわたり継続すると見込まれております。このような事態を放置すれば、これらの企業の経営は著しく不安定となり、雇用不安を生じると重大な社会的経済的混乱を引き起こすおそれがあるものであります。

こうした事態を回避し、特定船舶製造業における不況の克服と経営の安定を図るためには、特定不況産業安定臨時措置法の規定に基づいて定める特定船舶製造業に関する安定基本計画に従ってその過剰設備の処理を促進することが現下の急務であります。しかしながら、特定船舶製造業は、その特殊性から過剰設備の計画的な処理を推進するには、事業場単位でこれを行わざるを得ない事業者が相当数に上り、特に造船専業度が高い事業者においては、自主的な努力をもってしてはその円滑な実施が困難な実情にあります。

このような特定船舶製造業の実情に対処するため、特定船舶製造業安定事業協会を設立し、特定船舶製造業の用に供する設備及び土地を事業場単位で買取するなどの業務を行わせることとした次第であります。この法案を提案することとした次第であります。次に、この法案の概要について御説明申し上げます。

第一に、特定船舶製造業安定事業協会は、特定船舶製造業について学識経験を有する者が発起人となり、運輸大臣の認可を受けて設立されることとなっております。

第二に、特定船舶製造業安定事業協会の主な業務といたしましては、特定船舶製造業のすべてが廃止される事業場の設備及び土地をあわせて買取するとともに、買取した設備及び土地の管理及び譲渡等を行うこととしております。なお、同協会は、業務の開始前に、業務の内容、その実施時期等に関する業務実施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けることとしております。

第三に、特定船舶製造業者は、特定船舶製造業安定事業協会の業務に要する経費の一部に充てるため、同協会に対し、建造船舶に毎年度運輸大臣が海運造船合理化審議会の意見を聞いて定める納付金率を乗じて得た額の納付金を納付しなければならぬこととしております。

命令等につき、所要の規定を設けることとしたしております。

以上が、この法案を提案する理由であります。何とぞ、慎重な御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○増岡委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○増岡委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案について、本日、日本造船工業会副会長南景樹君、日本中型造船工業会専務理事浅野芳郎君、日本造船協力事業者団体連合会会長宇野信次郎君及び全日本造船機械労働組合書記長穂刈直巳君、以上四名の方々を参考人として出頭を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○増岡委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○増岡委員長 この際、参考人各位に一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、御多用中のところ御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

参考人各位におかれましては、ただいま議題となつております特定船舶製造業安定事業協合法案について、それぞれのお立場から忌憚のない御意見を述べたいと存じます。

なお、御意見の聴取は質疑応答の形で行いますので、さよう御了承願います。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。関谷勝嗣君。

○関谷委員 今回の法律に関しまして各論の質問をさせていただく前に、総論的なことでまず最初に運輸大臣に考え方を伺いたいと思うので、

けてございしますが、円高不況対策であるとか特定不況業種離職者臨時措置法案とか、あるいはまた中小企業倒産防止法とか、いろいろ国がこの不況を克服するために最大の努力をしておられると思うわけですが、今回また労働省から、業種別ではなくして地域別の離職者に対する対策の法案も出ております。そういうふうにあらゆる角度からこの造船不況を克服するための努力をしておるわけでございしますが、最近になりまして、まだまだ造船界に対する明るい見通しが余りない。そういうふうなことで、造船業の不況の現状に対して大臣はどういうふうにお考えであらうか、そしてまた、それにあわせて、外航、近海、内航という問題がどうしてもこれは不可分のもののごさいますので、今後この不況対策に対して根本的にはどういふふうなお考えをお持ちであらうか、それをお聞かせいただきたいと思います。

○福永国務大臣 ただいま関谷さん御指摘のごとく、いろいろな業種が不況であえいでおりますが、この中にあって、造船業は特に深刻な事情にあるということをおもひは十分認識いたしました。政府全体といたしまして、そういう考え方のもとに、それにふさわしいような施策を講じていかなければならない、こういうふうに考えております。

まず、不況の現況、そしてこれに対する対策というふうなことで御質問がございましたが、昭和四十八年の石油危機を契機とする世界的な景気の低迷、あるいは長引く海運不況の影響を受け、造船業は国際的に新規需要の減退に苦しんでおりますが、この世界的な現象の上に、日本の造船業にありましては、最近の円相場の高騰という国際競争力の低下要因が加わりまして、世界の他の地域よりも一層深刻な状態になっております。

このような現状にかんがみまして、政府としては、昭和五十一年度以降、造船不況対策といたしまして種々の対策を講じてきたところでありますが、最近の円高による需給環境の一層の悪化により、新造船需給の不均衡が長期化するこ

避けられないと考えられますので、今後は過剰設備の処理を円滑に実施することにより、造船業の経営の安定化を図る必要があると考えております。

しかし、設備の処理を行ってもなお当面の需給不均衡は解消されませんので、新規建造需要の創出を図ることとし、官公庁船の建造、計画造船推進による新船建造及び老朽船の解撤、経済協力による船舶建造等、いろいろのことを関係方面の協力を得つつ、鋭意推進していくことといたしたいと思います。

これらの新規需要によってもなお余剰労働力を吸収し得ない場合も考えられますので、雇用安定資金制度の活用により、できるだけ企業内での職種転換に努めるとともに、離職者については特定不況業種離職者臨時措置法の適用により、円滑な職業転換を援助していきたく存じます。

これを要するに、いろいろな方面から施策を講じてまいり、この深刻な不況の中にあえぐ造船業につきましても特に配慮をしてみたい、こういうふうに考えます。

○関谷委員 ちようどけきの経済企画庁が毎月報告いたしております経済指数を見てみましても、まだ景気がよくなる要素というのが非常に不安定な要素を含んでおるわけでございます。そんなことで、ぜひこの不況克服のためにあらゆる角度からの努力をひとつお願いしたいと思うわけでございます。

先ほど大臣の答弁の中にもございましたように、造船不況を克服するという点、活気を呼び起こすには、何といたしましても過剰施設の処理と需要の創出という二つの柱があると思うわけでございしますが、予算の面から見ましても、ひとつこの需要の創出というのに対して、五十三年度の補正は昨日通ったわけでございしますが、五十四年度からの予算面におきましてもどういふ対策をとろうとしておるか、御答弁をお願いいたします。

○謝敷政府委員 先生御指摘のとおり、現在の造船不況を克服して経営を安定化するためには、大きな柱として新規需要の創出があるかと思

います。一般的には公共事業等の投資によりまして景気が回復して物流が増加し、それによりまして新造船需要が出てくるということも期待するわけでございしますが、何分にも落ち込みが激しいことが予想されますので、直接船舶の需要あるいは造船技術を利用できるような新規需要の創出が必要であらうかと考えております。

そこで、私どもとしては、第一には、何といたしましても計画造船の拡充を図っていただきたいということで、五十四年度予算で計画造船の制度の改善とともにお願いをしているわけでござい

ます。さらにもう一つの大きな柱といたしまして、官公庁船の建造ということで、海上保安庁の巡視船艇等の建造をお願いしておりますが、これにつきましても、五十三年度補正及び五十四年度予算でお願いをすることにしております。

これと先ほどの新造船の建造需要の喚起とあわせまして、総体的に過剰船腹を助長しないという立場と、それから造船業の仕事量の確保の一助という観点で解撤工事の促進を図りたいということで、五十三年度補正予算で二十億を計上している次第でございます。

そのほか、経済協力による船舶建造の促進という点で、輸出入銀行の融資の拡充、それから海外経済協力基金におきまします船舶についての借款供与の枠の増枠等について手当てをしていきたい、こう考えております。

それからさらには、もう一つの大きな柱でございします大型海洋構造物の建設につきましても、たとえば石油備蓄のための大型タンク船の建造等を促進するために、石油関係の公団と連絡をとりつつ需要が具体化するよう努力しているところでござい

ます。○関谷委員 特に、こういう不況になりますと、計画造船制度というものの抜本的な見直しをこの時点でやらねばならないのではないかと、思うわけ

でございますが、局長いかがでしょう。○真島政府委員 御指摘の計画造船制度でござい

ますが、おっしゃるとおり、最近の計画造船による建造トン数は、これは五十一年度十六万総トン、五十二年には二十六万総トン、五十三年、いまいろいろと計画が出ておりますが、うまくいって三十万トンをちょっと超える程度ではないか、こういう形で進んでおります。

御指摘のように海運不況、造船不況あわせて考えまして、特に建造需要の喚起という点から、私どもは、五十四年度におきまして計画造船制度の相当思い切った改善ということを考えております。船主の金利負担をできるだけ軽減するということによりまして、国際競争力のある新船が相当多く出てくるというのを期待いたしながら、開

銀融資比率の改善あるいは据置き期間の延長というふうなことも含めまして予算要求をたたいましておる状況でございます。

○関谷委員 普通にいいますと五十三年度で三十万トンぐらいてあるということでございますが、それを補うものとして解撤促進ということで、計画を見てみますと、毎年百万トンの解撤と同時に百万トンの新造をやりたいというふうな考えがあるわけでございしますが、これは何といたしまして造船の方だけを見たのではやっていけないわけ

ではないわけでございまして、船の注文を出す船主の方に対する援助というものがなければ、これは車の両車輪のようなものですから、ただ造船だけ考えてもどうにもならない、今度は船主に対する援助というものをまた考えていかなければならないと思うわけでございしますが、それで大体、五

十年度で利子補給制度というのが一応終わってございまして、逆に言いますと、それを喚起するために利子補給をもう一度考える、その補給率というものができるだけ大きなものにしていくという考えが必要ではなからうかと思

います。○真島政府委員 御指摘のとおりだと思います。

が困難であるということとともに、その保有する固定資産に對しましてかなりの企業において借入の残高が相当多くなつてきております。したがいまして、特安法で経済的な援助の一つとして考へております債務保証制度について、親企業または金融機関の裏保証を得ることがきわめて困難な状況にあるものがあるということでございます。

それからさらに、三五%というような高率の設備処理をやつていくわけでございますが、なお需給不均衡が長く続くということで、たとえば需給均衡点を考へてみますと、造船は昭和六十年、平電炉が五十五年、アルミが五十八年、合成繊維等は五十五年というところで、そういう需給の均衡点がかかり先になつてきている、こういう点から、特安法に決められました債務保証制度と相まって、何らかの特別の措置が必要であらうか、こう考へた次第でございます。

○関谷委員 いまの答弁を伺ひましたが、その中で一番大きなのは、何といつても従業員数が多い、そしてそれが退職金といひましようか、そういうものもなくて倒産されたのでは社会的な不安を非常に大きくするというのが中心にあると思はれ、わけてございまして、今後とも労働省と密に連絡をとり合つて、そういうものに対する援助というものには強力に進めていただきたいと思つてございします。

それから、先ほどちょっと触れたと思うのですけれども、安定基本計画の策定期間がいつごろになるのであらうか、そしてまた、その内容はどのようなものであるかということ、予測の範囲であらうと思つてございしますが、その中心部分を御説明いただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 特定船舶製造業に關します安定基本計画につきましては、さきの九月二十八日に海運造船合理化審議会に對して諮問を行つております。私どもとしましては、十月末にその答申を得られるということでスケジュールを組んでおりますが、この答申を得次第、速やかに策定する所

存でございます。

この骨幹になるものは、さきの七月十四日の海運造船合理化審議会の中でおおむね議論が行われておるところでございます。内容として概略申し上げますと、まず一に、処理すべき設備の生産能力の合計は年間三百四十万標準貨物船換算トン程度とする。それから二が、設備の処理はおおむね昭和五十四年末までに行ひ、原則として基數單位で行ふものとする。三として、設備の処理とあわせて他部門への配置転換、雇用保険法等に基づく助成措置等の活用による失業の予防と雇用の安定化に努めるとともに、事業転換、集約化の推進による生産体制の合理化と経営基盤の強化に努めるとともに、関連中小企業の経営の安定に配慮するものとする。こういうような内容になろうかと考へております。

○関谷委員 この協会法を見ますと、第五の業務の中で決めておるわけでございますが、先ほどの局長の答弁のように、三百四十万トン設備処理をやりたいということ、この業務の第一に書いてありますけれども、「事業場における特定船舶製造業のすべてが廃止される場合に限る。」ということであるわけでございますが、その「すべて」でなければならぬという理由、これは一つの考へ方でございますが、特定不況産業信用基金だけでは十分でない、やつていけない、たとえば二つの船台があるときに、一つを売却して、それでも一つのものが運営できるというものであれば、それはもちろん企業がそれだけの努力をしてやつていけるのではないかと思ひます。しかし、この場合はすべてがなしになるわけでございます。修理部門でも造船にあればそれは残りますけれども、とにかくなしになつてしまふというやうなことでございまして、ちやうどこの両法案の間のもがないのであらうか、そういうやうな議論も相当されたと思つてございしますが、その「すべて」に決めた経過を御説明いただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 法律案の第二十九条の一項一号で「当該設備が設置されている事業場における特

定船舶製造業のすべてが廃止される場合に限り、」こういうやうな規定をしたわけでございますが、確かに先生御指摘のように、いろいろな方法があらうかと思ひます。

基本的に、特安法におきまして事業者が設備処理をしていくということは、安定基本計画に従ひまして設備の処理を自主的に行うというのがたてまえてございします。そこで、それに対して事業者に対する経済的な援助措置として特定不況産業信用基金による債務保証制度が設けられていくわけでございます。事業者はこの制度によつて設備の処理に必要な資金等を融資によつて調達しなければならぬ、こういうことになつておるわけでございます。

したがいまして、基本的な考へ方としましては、事業者が設備の一部を廃棄して他の残存設備によつて事業を営み、全体として目標とされていく設備処理が円滑に行われまふと、過当競争が排除されて船価が安定し、さらには需要の回復と相まって経営が安定して、その債務保証にかかわる融資を返済していく、こういう仕組みであらうかと考へております。これも確かに設備処理の一つの選択の方法であらうかと思ひます。

ところが一方、特定船舶製造業にありましては、先ほど来申し上げておりますように、設備が巨大な船台またはドックであるということ、それから原則として基數單位で処理すべきであるという考へ方があるわけでございます。したがつて、基數單位で処理いたします場合に、先生御指摘のやうに、決められた設備処理率に従つて船台またはドックを基數單位で処理していくという場合には、これは事業者の選択の問題であります。自力で残存設備を持つて営業をしていき、安定化の道をとれるという企業につきましては、これは債務保証基金の対象になり得る、こう考へたわけでございます。

ただ、もう一つは、五十二年の後半、五十三年度から五十四年度にかけましては、かなり中手

以下あるいは大手も含めまして財務内容が悪くなつてきております。また、なつてくる予想でございます。したがいまして、こういう点で過剰財務を処理するために一定の資産処分を行わなければならぬ、こういうことで円滑な処理を可能にするということでございます。したがいまして、この場合に事業場単位で処理をするという考へ方は、一つは、中手以下の専業度の高い造船業が将来償還をしていかなければならぬ金を借りるということとはなかなか困難な場合が予想されるわけでございます。したがいまして、信用基金制度と相まってこの種の買い上げ機関を設立することによつて、事業者の設備の処理に要する資金の調達を可能ならしめることが必要であるというふうに考へたわけでございます。

片やもう一つの見方としまして、協会の業務に要します経費のかなりの部分を、残存者の納付金等を政府の補助金に依存しているわけでございます。したがいまして、協会による買い上げというものは、これらの資金の出所を考へますと、協会による買い上げ以外に設備の処理の方法がない場合に限られるべきであるというやうな検討をしまして、その結果、業界のコンセンサスあるいは政府部内におきまして検討の結果としまして、両方踏まえて事業場単位の処理というふうにしたものでございします。

○関谷委員 これは希望でございますが、債務保証でやつていける造船所というのは、まだこれはいろいろ系列化された大手に近い造船所であらうと思つてございします。そしてもうこの協会に頼らなければならぬというのは結局は最終的な状態である、もう最後の道というやうな感じでございます。ですから、ちやうどその中間あたりのものに何か方法がないかと思つたわけでございますが、そういうふうに一応決定されておるわけでございます。したがいまして、極力弾力性を持たして運営をお願いしたいと思つてございします。

そんなことで、造船所といたしましても、最終的に協会へ申請するかどうかということを決定す

るといふのは非常にむずかしいと思うわけです。経営者の方、そしてまた組合もありましようし、また株主の方の御意見、これをどういうふうに扱ふのか、またお聞きしたいのですが、そういう本當に最後の処理であるわけでございますから、その決定ということが非常にむずかしいと思うわけでございますが、そういうことに對しては運輸省はどういうチェックを申請したときにするのであるか。これの細目はまた後ほど政令で決めるわけでございますが、それに対する考え方をお聞かせ願いたいと思います。

○謝敷政府委員 確かに、先生おっしゃいますように、現在の非常に厳しい造船不況を克服しまして中長期にわたって経営の安定を図るということ、は、事業者あるいは従業員その他関係者にとりましてきわめて厳しい選択の道かと考えられるわけでございます。

基本的には、特安法に基づきます処理と相まって行うことになりますので、まず特定船舶製造事業者がその事業場の全部を協会に売却する、この全部といえますのは、新造船部門だけとお考えになつていただいた方が御理解が得られるかと思いますが、その場合に営業の全部または重要な一部の譲渡に当たるといふようなことになりました場合には、商法の第二百四十五条によりまして株主総会の特別決議を得ることが必要とされております。こういう法律的事項は別にいたしまして、大株主あるいは大口債権者あるいは金融機関等と経営者が十分御相談されて、その合意の上で申し出が出てくるものと考えております。

また、従業員につきましては、労働組合に關しまして、特安法第十条によりまして、特定不況産業に屬する事業者は安定基本計画の定めるところに従つて設備の処理等を行うに當たりまして、労働組合と協議してその雇用する労働者について失業の予防、そのた雇用の安定を図るため必要な措置を講ずるよう努めなければならないこととされております。したがひまして、従業員の方とも十分な話し合いが行われて、その上で申し出がある

というふうに私どもは理解をしております。

○関谷委員　そういう関係各位の十分なる理解と
いうものを最終的にチェックしていただきますよ
うにお願いをいたします。

時間でございますので、最後に大臣に御質問させていただきますのでございますが、この協会といたしましては、公共性の非常に高い、そしてまた、むずかしい業務を遂行していかなければならないわけでございます。そんなことで執行体制といいましょうか、特に法人であれば理事長というのがトップにあるわけでございますが、今回は会長一人を置くというような考えも持っているようでございまして、どう言いましょうか、相当力のある人物と言いましようか、そしてまた、内容を持った人的構成がなければ、買い取った物を管理、譲渡、そしてまた、売却するわけでございますから、そのあたりの相当なる見識深い人たちでなければならず、協会の長期の収支計画なども含ましてどうとうお考えであるか、御答弁をお願いいたしたいと思います。

○福永國務大臣　ただいまもお話がありましたように、この協会の責任者には、申すまでもなく非常に大事な仕事でございますから、これをやるにふさわしいような人を選ばなければならぬ。現実的にもそうでございますが、同時に、機構そのものも、そういうことを念頭に置いたことでなければならぬ。さような観点からいたしまして、事務的にももちろん強力なものをつくらなければなりません。いまもお触れになったように、かなり高い視点から、また広い角度からこの事態に処してどうあるべきかということをさばいていけるような人を選ばなければならぬ。そういうことで、実は理事長もさることながら、特に会長を置いて、大きな意味でこの目的を十分達成させるようにしたい、こういうふうに思っているわけでございます。

なお、後段等におっしゃいました点につきま
ては、私も、そういうことを十分考えて、そ

の使命を十分に達成できるように強く考え、そういうつもりで対処をいたしておりますし、法案を
れ自体にもそういう気持ちを盛り込んだつもりで
ございます。

○関谷委員 終わります。

○久保(三)委員 法律案の質疑に入る前に二、三、運輸大臣にお尋ねしたいのですが、提案されているものは、言うならば造船不況の後仕末というか戦線処理というか終戦処理というか、そういううかつこうなんです。

そこで先般、佐世保重工の再建問題で、これはいまだかつてないことでありますが、再建したことが決して悪いことではありませんけれども、佐世保重工が再建せざるを得なくなる時点までにかんがりの数の造船所が倒産しているわけです。しかし、この佐世保重工が倒産しかつたときには、政府全体として異常な努力とか協力をして、たわけでありまして、今後とも御方針としてこういうことを引き続いてお続けになるのかどうか。もう佐世保重工に限って福田総理まで乗り出してやりになったというのならば、それはどういう理由に基づくのか。これはこれから審議する法案にも関係いたします。再建するやり方としてどういうやり方が一番いいのか。佐世保重工のでこ入れなどは最も有効適切におやりになったのではないかと、かというふうに思うのであります。

きよの新聞には、日経であり、また函館ドックの終戦処理というか戦線整理の記事が出ております。函館ドックと佐世保重工は大体同じようなクラスの造船所でありまして、片方にはいままでの法律というか制度、そして片方にはこれからの法律、そういうものでおやりになるのだらうと思ふのでありますが、佐世保重工について特別に異常な努力をされた政府の真意はいかなるものであるのか、それと同時に、これからも同じようなやり方でおやりになつていただけるのかどうか、お伺いしたいと思います。

○福永国務大臣　佐世保重工につきまして、いろ

いろいろな方面でいろいろな見方があるやうかと思いますが、私もひとつは、佐世保重工が佐世保なり長崎県の中で占めるいろいろな事情につきましても、これはかなり影響するところが大きい、あの町にいたしまして、佐世保重工がつぶれたらとても大きな影響がある、従業員にしても大ぜいの諸君が非常に不幸な目に遭うという二等、その他いろいろございますが、そういうようなことを考慮いたしまして、それより前にも確かに倒産したところ等もございますが、ちやうど私も運輸大臣に就任いたしましたして間もなくのところからあの問題がございまして、正直な話これ以上たくさん倒産が続くようでは大変だという危機意識も非常に強かったものでございますし、いまま申しましたその社会的、経済的事情等を考慮いたします場合に、何とかしてこれを倒産から防止しなければならぬ、こういうように強く感じまして、ともあれああした施策をとったわけでございます。あれでよかったかどうかにつきましては、いろいろ御批判もございましょう。だがこれは、いろいろ私自身は、ああいうような事態についてこれを政府がはっておくようなことでは政治ではないというような気持ちもございまして、あの種の行動に出たわけでございます。

函館トックが、これまた非常に苦勞をいたしておられますし、経営者も従業員の人たちもいろいろ私のところへも言つてきておられますし、何とかしてこれが妙なことになるようにということとは強く望んでおるわけでございまして、たとえば金融機関、メーンバンクの頭取とか、その銀行の責任者等に対しましては、私も、何とか大いに力を入れて倒産というように絶対に對ならぬようになしてもらわなければいかにということと、等も話をいたしましたし、まああの答えをそのときも受けておるわけで、その後、組合とも話をしながら、関係者一同が非常に苦勞をしていることについては、私もよく認識をいたしておるつもりであり、若干の手は打ったつもりでございします。

そこで、こういうようなことを今後も続けるのか、こういうお話でございしますが、久保さんに正直に申し上げますと、あの佐世保重工のころには、後にもますますそういうようなものが出てくるというところについては困るということがわれわれの強い考えでございしました。特に私の考えておったこととでございします。しかし遺憾ながら、佐世保はどうにかあんなたけれども、その後も容易じやないという事態がなお続いておりますことを非常に憂慮いたしておるわけでございしますが、今後どうするかと言われることにつきましては、これはいま直ちに同じようにやりますとか、今後はやりませんとかという言葉ではちよつと申し上げにくいことを非常に残念に思いますが、いずれにいたしましても、造船業全体について何とかしなければならぬ、そういう観点から今度の法案もあるわけでございしますが、もとより、これだけでもうあとは別に心配しなくても大丈夫だという事態ではございせん。せいぜいこれからも一生懸命に対策を講じていきたいと思つてわけでございしますし、皆さんのお教へ等もいただきながら対処してまいりたいと思つてわけでございします。これを要するに、今後も誠心誠意苦しい事態に対処してまいりたい、こういうわけでございします。

答へといましては至極明確を欠いたということ、私自身もそう思つておりますが、何とぞ御了承を賜りたいと存じます。

○久保(三)委員 大臣御自分からお話がありましたので、やばな質問であつたかと思つたのでありますが、少なくとも政策の実行については、変な目で見られたり変な解釈をされるようなことでは、政策自身あるいは政治自身に不信を買つただけでありまして、むしろむしろいひがきがあつてはいけなことは当然であります。言うならば一冊の本になるほどの話題を呼んで佐世保重工であります。われわれは、再建が悪いということではありせん、よそにもたくさんございしますというのを忘れて、それにだけ力点を置くということとは、何か公平を欠くのではないかというふう

思つてあります。

そういうことを反省しないで、これから政治をおやりになるとするならば、大変な間違いだと思つたのか、何かを有利に展開するために乗り出したのだとは私はとりたくありません。しかし、公平に見て、いま造船界は不況業種の中でも特殊な業種として、今後の行く末についても言うなら行く先不明ではないかとさえ考えられているわけでありまして、その中のただ一粒だけをつまみ出して、特殊な保護をするというふうなかつこうでは政策ではないと思つております。

まあ運輸大臣、苦しい御答弁がありましたので、大体一冊の本に書かれるぐらいの物語があるのだらうと思つてゐるわけでありまして、これからは絶対にそういう公平を欠くような施策であつてはいけな。できるなら佐世保重工と同じような形で全部の造船所に対してこ入れをしてほしいと思つております。これ以上申し上げても、この問題はけりがつかないようでありまして、一応先に行きます。

もう一つお伺いしたいのは、造船所が、いわゆる造船業がこまでふくれ上がったというか、造船能力を高めてきたということには、幾つかの理由はあるわけでありまして。

〔委員長退席、石井委員長代理着席〕

それだけに日本の経済や技術というか、そういうものに貢献した度合いというのでも評価しなければいけないと思つておりますが、それはさておいて、いまこの過剰設備を処理するという段階に來まして、この処理をしなければならぬまでにふくれ上がったことの責任というのはいまだにあるのだらうということ。経済全体の責任だと言へば、これは何をかいわんやであります。それはすべてに通ずることでありまして、まず第一に、造船所の船台を増強するについては、業者の判断が一つあります。それからもう一つは、それを許可する政府の責任というのがあるわけだ。ところが、いまだかつてごあいさつというか、説明の中でも

ごあいさつの中でも、政府の責任でこまで來てしまひましたという話は一言半句もないわけなんです。余つてきてもう船の注文がありませんから、こういうわけで買ひ上げの機関もつくりましよう、あるいは離職者の対策法も考えましようという話だけなんであつて、それじゃこの法律案なりこれまでにできている特安法というもののだけで、造船業一つとつてみても三百四十万トンこの際設備処理する、そうなたつた場合に、この目当てはたしか六十年を目当てにしているわけですが、その六十年までの間は落ち込みはないのかという、需給ギャップがさらに拡大していくわけだ、五十五年のころから多少上がつてくるだらうという、だらうというのです。それで六十年目標で三百四十万トンこの際減らそう、こういうこととであります。果たしてそれに責任を持てるのかどうかということなんです。責任を持つてというの、これも無理な話ではあります。責任を持てという計算もどこから出るのかということなんです。まあ計算の問題は別にして、その需給ギャップをどうやって埋めていくかという問題が問題の一つだと思つております。

だから、二ついまお尋ねしますが、一つは、これは運輸大臣からお答えをいただきたい。こまでにふくれ上がらせてきて、いまや処理をせねばならぬような事態に追い込んだこと、何で私が政府の責任にあるということなんです。何で私がこんなことをいま言うかということ、数年前から私もこの席で、船台の増強については慎重であるべしということをつたひたつた文をつけてきたのです。それにもかかわらず、業者の申請があれば大きなドックの新設に判こを押してきたのは何ならぬ運輸省、運輸大臣であります。そういうことについて責任を感じると同時に、これからの三百四十万トンを処理した後の問題に責任が持てるのかどうかということ。責任を持つためには強力な手段を講じようとするのか。単に買ひ上げだけでうまくいくはずのものではないのであります。その辺のことを先にお聞きしたいと思

います。

○福永国務大臣 まず最初に、概括的に御指摘の点等について申し上げたいと思ひます。

局長等から、これを補つての答弁もさせることに御了承をいただいたと思ひますが、最初の、たとえば佐世保重工の問題の処理等につきましては、まさにこういうことは公平に対処しなければならぬというお話、そのとおりには押勝をいたしてあります。また、その他の点についても、いろいろわれわれが心得ておかなければならぬことについてお話をいただいたわけでございます。もとより私も、そういうことを心得つつ対処してまいつたわけでありまして、ひとり佐世保についてどうこうということのみを考えてやつたことではございせん。

一冊の本という御指摘がございました。私も、その同じ本かどうかは別といたしまして一冊の本を読みました。しかし、わりあいに福永健司の名前はあの中に出てきていないのは、いい意味か悪い意味かは別といたしまして、その点はその一冊の本ということの関連では私は気持ちはいはわりあいに軽いのでございます。しかし、それはともかくといまして、そういうことで私どもが非難されるべきえこひいき等をしたということとは絶対にございせん。私は、まあ就任いたしまして間もなくの事態でございまして、もともとこの種の問題については専門家はございせん、ございせんが、政治をやる者の心得としてどうあるべきかということから、皆さんからごらんになると幾らか素人っぽいこともやつたかと思ひますが、今後についても、これはこれでいろいろの意味で将来への教訓を得ることともなりましたのでよく心得て今後に対処したいと思ひます。

造船全体がこういうような事態にまで來たことについての責任についてお話しでございしますが、政府といたしましては、現実にはこういう事態であるという、こういうことからいたしまして、まさに責任の一半は政府にある、少なくとも運輸大臣はそういうことを重々考へておかなければなら

ぬ、こういうふうに思います。ただ正直な話、福永健司になってから急に悪くなったというばかりじゃないわけではございますが、だからといって、私は、いままでの運輸大臣の諸君がうまくなかったということは言いたくないのでございませう。長い間のうちにこうなったという事は確かにかつてはございませうが、それらの責任は私が一身に感じて今後に対処する、こういう気持ちでなければならぬ、こういうふうに考えております。いろいろありがたいお言葉等いただきまして、重々参考をいたしまして今後に対処したいと存する次第でございませう。

○謝敷政府委員 補足をさせていただきますと、いまのような不況状態に陥った問題点というふうなことが一点と、それから今回算定した三百四十万トンについてどういう考え方であり、今後どう対応するかという二点かと考えます。

第一の点でございませうが、これは確かに先生御指摘のように、造船法によりまして設備の新設の許可と、それから臨調法によりまして法律目的が若干違いますが、船舶の建造許可を運輸省がやっておるわけではございませう。したがって、運輸省としましては、長期的には設備に当たっていろいろな角度からの検討をして、どういう基本的な方針でこれを処理するかということであり、これは海運造船合理化審議会にその問題について特に諮問をするという慣習をつくっておりますもの、こういった観点からでございませう。

造船業の国際的な発展を考えますと、まあ大体昭和の三十年の初期、四十年の初期、五十年の初期というふうにあるビッチで不況が出てきております。したがって、その時点その時点で海運審で見通しの作業を行ってきただけでございませうが、基本的に算出をする仕組みといえますが、そのものについて特にその手法上誤りがあるという点ではないのか。非常に簡潔に申し上げますと、世界のGNPを想定しまして、それから石油等いわゆる流体カーゴ、貨物と乾貨物とに分けて、地域別な世界の海上荷動き量を出し

まして、それから所用船腹と現存船腹の差を出し、かつそれに解散と損失船舶を勘案して新造船船量を決めていくという仕組みについては、最近では電算機が発達してきますからかなり早く早くやれるようになっていまして、基本的にはそういう仕組みでやっておるわけではございませう。

したがって、問題は、最初に入れます世界GNPあるいは世界各地域のGNPをどう見るかという点にかかってくるわけではございませう。確かに、昭和の四十年前半の終わりから四十五年、四十六年といった時点におきましては、世界のGNPも順調に伸びておりましたし、私ども現実実感として見てもかなりの船腹需要が、特にタンカーを中心として出てまいったという点でございませう。四十六年の答申で、それまでやや抑制ぎみにしてまいった路線を中間答申で変えてございませうが、このときのことを想定いたしますと、船台の予約とかあるいは長期にわたる手付を打って船台を確保する、そういう事態でありまして、船舶も非常に急騰したという事態がありまして、それなりの強い需要に対応して設備をスクラップをかねながら新設を認めてきたわけではございませう。

これは国際的にも欧州でいろいろなことを言っておりますが、基本的には同じ流れでございまして、四十八年の石油ショック以後、いわゆる成長率に対するいろいろな議論が出てきて、それから船腹の需給のアンバランスが顕在化したわけではございませう。

ただ、造船の場合に非常にむずかしいのは、船腹の建造に……(久保(三)委員「時間の関係もありますから、言いわけはいいです。反省をしていらつしやるかどうかを聞いていますのです」と呼ぶ)その点につきましては、今後とも海運造船合理化審議会の場における審議を十分念頭にに入れて対応してまいりたい、こう考えております。

○久保(三)委員 時間もございませうから、説明とか言いわけはいいです。ただ、先ほども言ったように、六十年代をめぐ

にして三百四十万トン削減ということですが、その間におけるところの需給ギャップはどうやって埋めまわすかということ、どういう工夫があるのですかというところをお尋ねしたわけなんです。その答えはないようですので後からお答えいたします。

局長の答えの前に、きょうはお忙しいところおいていただきました参考人の方々に、専門家でいらっしゃる参考人の方々に一応お聞きします。いま話をしましたように、皆さんも御承知のように、今度の処理というものは六十年代を目標にして三百四十万トンの処理をしよう、平均能力の三五%を処分する、こういう計画であります。その計画を妥当としても、将来六十年のときの様子をここで明確にだれも答えられる者はないのではないかと承知しております。ただ問題は、六十年までの間にも落ち込みがどんどん落ち込んでくる、五十五年程度くらいから多少上向きになるかなあという計算が出てきているそうですが、局長のおっしゃるのには、電算機があるから余り間違はないと言っているんですが、いままでも電算機があつたのだから間違っているようだから、それはどうも当てにならないのじゃないかと思うのです。

そこで、造船の副会長の南さん並びに中造工の専務の浅野さんお二人おいでですからお聞きしたいのですが、われわれが一番心配しているのは、三百四十万トンの処理をじゃあししようということ、皆さんも政府もそういうことで、あるいは従業員もそういうことで処理した、しかしその後さっぱりどうも需給ギャップは埋まらないで、どんどん悪化していくということでは、これじゃまだ足りないからもう少しやろうじゃないかというところになるのでは、これはなかなかそう簡単に乗れないのじゃないかというふうな心配しているわけなんです。そういうことについてどんなふうにいいますか。あるいは一言ずつお答えをいただければ大変ありがたいのですが……

○南参考人 ただいま先生からのお尋ねは、三百四十万総トンを設備廃棄して、果たしてそれでい

けるのかということのように承りましたのですが、現実問題としては、三百四十万トンの設備廃棄によりまして昭和六十年に需給が均衡するという一応のめどをつけて、その数字を出してまいったわけではございませう。したがって、その期間内においてももちろんそれを割り込んでかなり低い操業度になるという事は十分予想できるわけではございませう。それに対して業界といたしましては、この一応の設備廃棄のほかに、建造の総量の規制をやっていた方がいいというところをお願いいたしております。これは現在すでに操業時間において規制を、行政指導の形でやっていたのでありますが、なお不十分な点がございませうので、CGRTという総トンの制限によりまして、修正トンの制限によつて建造量の総量を規制していただくというふうなお願いを申し上げたいと存じております。これをやることによりまして、過当競争がなくなってくるというふうな私どもは考えております。

○浅野参考人 おおむね南参考人の御意見と同じでございませうが、六十年までの需給のギャップは、先ほど御当局から御説明がございましたように、経済協力あるいはスクラップの促進によりまして新造船の需要の促進というふうな需要の創出で埋める一方、やはりそのギャップがなおあります場合には、操業度の規制ということも考えていかなければいけないだろう、こういうふうな考えております。

ただ、操業規制のやり方につきましては、従来のやり方もございませうし、これからまた新しいお考えもあるのかもしれないけれども、その辺はまた私も内部で検討していきたい、こういうふうな考えておるわけではございませうが、操業規制はやって、やはりその間の調節をしていかなければいけないだろう、こういうふうな考えておるわけではございませう。

○久保(三)委員 船舶局長にお尋ねしますが、いまお二人からは、操業調整という規制という点で、特に造船の副会長さんからは、CGRTの

方法によってというお話がありました。運輸省としては、これからどういふふうな操業調整をするつもりであるのか、お答えをいただきたい。

○謝敷政府委員 中長期として過剰設備の処理をした上で、先生御指摘のような期間におきます需給のギャップがまだ残るか考えます。したがって、これから新規事業の創出に努力をいたしまして、その量を勘案して、それを上乗せして、どの程度の需要水準までになるかということ等を算定いたしまして、それを基準にして操業調整をやりたいと思っております。

この操業調整につきましては、五十二年度から実施しております造船法による大臣勧告という形でやっておりますが、その基礎とします単位につきましては、これまで全時間数でやっておりますが、先ほど来の業界の御意見もありまして、要するに事業者各位が相手の操業度がわかるようにという意味もあるかと思いますが、いわゆる標準貨物船換算トン数を導入して操業調整の水準をなるべく早く決めていきたい、こう考えております。

○久保(三)委員 そこで、これもやはり船舶局長にお尋ねした方がいでしょうか、残る船台としては六五％残る、そしてその残った船台は大型のものもかなりある、大型のものがかなりというより五千トン以上のものが大半残るわけですが、そこで、いま並列建造の問題があるわけですね。この並列建造は、いま一・五隻というか、そういう規制をやっているのが、これは今後どういふふうな規制をとるのか。並列建造を一切やめるのかどうか。というのは、中手以下は專業が多いというところであるとするならば、大手が並列建造をやるといふと、そこにかんがりの問題が出てくるわけですね。別に大手が悪くて中手がいいのだというふうな意味じゃなくて、仕事の分配という問題をやはり考えなければならぬ。この分配の問題は、やはり労働者の雇用の安定という観点から考えていく。職域が拡大できる大手七社を中心としたようなものは、かなりのシェアが拡大できるだろう

と思うのですが、しかし、小さいものはそう簡単に仕事の分野を確保することはむずかしいと思うのです。そうなりますと、いままでの一・五隻並列建造の規制だけでよろしいのであろうかどうかというような疑問があるわけなのであります。この点についてはいかように考えますか。

○謝敷政府委員 操業調整の問題につきましては、確かに先生おっしゃるような問題点がまだ残っております。これまでの総時間数による操業調整だけの場合には、行政指導として大きな、たとえば三十万トン・デッドウェイトのタンカーがつくれるような超巨大のドック等におきまして貨物船をかなりの数建造されるということは、全体としての規制に公平を欠くのではなからうか、こういうふうな観点から並列建造を、先生御指摘のような一・五隻にとめてまいりたいわけです。

今回は、全体で過剰設備の処理を三五％やるという基本的な線が一つと、それから、その補完として操業調整を実施するというところでございまして、操業調整については総量のトン数を貨物船換算トン数で規制するわけでございまして、考へようによっては総量規制があるわけですから、個別船台の使い方については各企業者の自主的な判断に任せたらどうか、こういう議論もうなずけないわけではないわけですね。それと同時に、中手以下の、特に小さい事業者が、たとえば非常に小型の船を並べてつくられたのでは、心理的にもあるいは実態的にも影響が大き過ぎて、その点について何らかの調整をしてほしいということもあるわけでございます。したがって、この並列建造の問題につきましては、今後、造船業界の各グループ、規模別のグループの方の御意見も十分にお聞きをしながら、双方納得のいくような線を見つけて並列建造の問題については対応したい、こう考えております。

それから、これと並行いたしましたして、大きなところで小型船をつくらないということにつきましては、これは全体がタンカーの需要が落ちまして貨物船以下の船になっておるわけでございまして

ら、この点、全面的に分野調整のような考え方は、従来も大手のグループでも大分つくっておりますので、なかなかとりにくい点はあるわけでございします。したがって、特に船舶整備公団とか官公庁船等につきましては、技術的にできるものはなるべく中手の造船所に、かつ技術的に若干困難であつても大手とのジョイントベンチャーをつくるというような点で、適船が中手以下にも受注され得るような体制は今後も続けてまいりたい、こう考えております。

(石井委員長代理退席、委員長着席)
○久保(三)委員 どうも局長のお話は、これから皆さんの御意見を聞いて考えましようということなのであります。大事な点なので、ちようどいふあいばいに、きようは造工と中造工からそれぞれの方が来ておりますので、南副会長さんと浅野専務理事から、いま並列建造の今後のあり方について御意見を述べただければ大変幸いだと思います。

○南参考人 並列建造はすでに海外の造船所で実行しております。船舶が国際的な競争力を持たなければならぬという見地からは、当然私は並列建造はやるべきであるというふうに考えております。

ただ、並列建造ということになりますと、一つのドックが数基の船台に変貌するというところでございまして、したがって現在、当局がお考えになつておられます基数による制限ということとは、根本的に思想的に崩れてしまつたということに相なるのではないかと考えております。したがって、基数で制限をするという措置をおとりになるのなら、一つのドックはいかに大きくても一つのドックであるという原則を貫いていかなければならぬというところになると思ひます。したがって、その意味からは並列建造は不可ということになるというふうに私は考えております。

○浅野参考人 私どもの考え方は、並列建造に対しては絶対に困るということでございます。申しわけございません。

その理由は、ただいま南参考人のお言葉にあつたと思ひますが、一つは、そもそも船台は一隻の船をつくるべくして当初から計画されたものでございまして、これに二隻なり三隻なり四隻なりを同時につくるということは、一本の船台を二本、三本、四本に使うということになるわけでございします。これは、ただいまの三五％の設備の削減という基本方針でございします船台の数をなるべく減らしていかうという趣旨からも反するのではないかと、私はこう考えるわけでございします。

第二番目は、ただいま私も操業規制で需給のギャップを調整せざるを得ないと申し上げた次第でございしますけれども、操業規制をいかに厳密にきちんと数字的に吐き出しましようとも、需給のギャップが全くないということはありません。これは理屈の上ではあるわけでございしますけれども、実際問題としてあり得ないわけでございします。たとえば来年は百万トンとれるであろうと言つていろんな方が予想なさつても、必ず若干のずれ、あるいは大きくずれが出てくるはずでございします。その場合に、もし並列建造が認められま

すならば、営業力その他で非常に力のありますところが先にどんどんとつてしまつて、こういう結果になりまして、弱小造船所はいつかの時点で仕事にあふれるというふうな結果になると私も考へておるわけでございします。

この二つの理由で私は並列建造は反対だといふふうに考へておるわけでございします。

○久保(三)委員 船舶局長、あなたの意見が一つおくられている。いま造船界を代表するお二人から、それぞれお立場の相違はあろうが、こういう仕組みをやるについては、特に並列建造はするべきではないという明快なお話がありました。

運輸大臣いかがですか。船舶局長思案に困つていらるしいが、いまからお話を聞こうと言つたのだ、もう聞いたのだから、ここでははっきり言明なさつたらいかですか。

○謝敷政府委員 先生御指摘の並列建造の問題につきましては、理論的には標準貨物船トン数で総

量規制をすれば何ら不公平はないかと思ひます。したがひまして、並列建造の点について、これは一つは国内だけの競争ではございませんので、国際的な競争をしていく場合に、そこまで縛るならば、過剰設備の処理をし、かつ総量規制をやるなら、一つこの船台の使い方は自由にさせてくれ、たとへば二本船台を持っておつたとしても、それを一・五隻で回していくのも自由であれば、一本をやめまして遊休化して一本で三隻をつくっていくというやり方もあるわけでして、その点は各事業者が、どうやって自分の経営内容を改善するために船台を勝手よく使うかということにも重大に関係してまいりますので、よく業界の意見を聞きながら調整をしてまいりたい、こう考えております。

○福永国務大臣 久保さんから私にも答えるようにというお話でございます。

いま久保さんの御意見も、それから業界代表の方の御意見も伺いましたし、同時に船舶局長の話も聞きました。いずれの皆さんも私、よく信頼しているし、尊敬をいたしておるのでありますが、率直に申しまして、素人である私は、いずれを聞いても、それぞれるなるほどなというように感じております。だがしかし、この法律の精神等からいまして、そういう意見がある中でおのずから方向は決められていくべきであらう、こういうふうに思ひますので、せっかく局長等もあつたように言つておられますのに、私がまた違ったことを言つてもいかかと思ひますから、よくこういうことを踏まえて、法律の精神を生かすようにという観点から政治的にも判断をしてまいりたいと考えております。

○久保(三)委員 政府当局の答弁が一番あやふやで、いま業界のお二人からは、それぞれ代表するようなお立場からお話があつたわけでありまふ。個人的なお話だけでは私はないと思ひます。また法律の趣旨からいっても、先ほど南副会長さんがおっしゃるとおりに解釈しなければならぬじゃないかというふうに思ひます。それに対し

て船舶局長は、どうもわれわれ素人のせい、あなのおっしゃることがよくわかりません。どんな事情があるのか。あなたがこれからお聞きになる業界というのは、中造工、造工、日造協、それ以外にどこか聞くとこがあるのですか。どこか聞くところがあるならまたなんですが、どうも歯切れが悪い。きょうじゅうに運輸大臣と御相談いただいて、そういうきつとした方針を、どっちにするのか、きつと御返答いただきたいと思ひます。私の持ち時間ももう余りありませんから、これは後から一番最後にお答えいただくことになりまふ。御相談いただいて一番後からお願ひいたします。

それで、いまでもそうですが、再建のためにデンプングという過当競争がある、そこで、CGRTで今度は規制しようということでありまして、それは当然だと思ひますが、それでもなかなかむずかしいのではないかとふうに思ひます。というのは、国際的な競争の問題もあるし、また語弊があるが、そういう問題を考えなければならぬ。いわゆる船価を安定する工夫はどういうふうにして考えておられるのか。

それと同時に、雇用の問題に直接影響してくるわけですが、最近、佐世保重工とかこの社長は、再建策として就労時間を延長するということ、それから残業はもちろん通り相場をやつていく、こういう事情の業界でありますから、そう案をして金をもらつて働ければいいのだというやうなことで、ではできないとわれわれは思つてゐるのです。しかし、少なくとも雇用の縮小しない工夫が業界においても、それから政府の施策の中でもとられなければならぬ。雇用の拡大しろとは言ひにくいのです。というのは、設備が過剰なのでありますから、注文がないのでありますから、ですから、せめて雇用の縮小しない方法を確立しなければ、どんな政策があつてもはめたものではないと思ひます。ところが、いま言つたやうに残業はやるわ、就労時間は延長するわ、こういうことで

は雇用の縮小する方向なのでありまして、そのための船価の競争というものも出てくると思ひます。

そこで、労働省雇用政策課長にお聞きしますが、特安法第十条の問題、あるいは離職者の法律案の第三条には、事業者の責任というのがありますね、そしてその事業者の責任は訓示規定なんですね、しかし、訓示規定だけれども、少なくともこれを最後に担保してやるものは政府でなくてはならぬと思ひます。単に事業者の責任はこう書いてあるから、あなた守りなさいよというのではなくて、政府が担保する力を持たなければむずかしいと思ひます。そういう問題について労働省はどう考えておられるのか、これをお聞かせいただきたい。

それから、あわせてお聞きしますが、全造船の徳刈書記長のおいでであります、現況としていまのやうな就労時間の延長とか残業というのは、造船界ではないお身についたやうなものであつて、新しくやつておるものではないやうな話を聞きますけれども、今後はそういうものをやめさせなければ、雇用の縮小につながつていて、この三五%の船台の処理だけでは間に合はなくなつてくると思ひます。そういうものをわれわれは心配しておるのだが、組合としてはどういう考えでいらっしゃるのか。雇用の安定の方策としてどういう要求をお持ちであるか、お尋ねしたい。

それから、これは船舶局長にお尋ねしますが、先ほど閣下委員のお尋ねで大体明確になつていますが、今度のこの法案で買上げる設備と土地は、いわゆる新造船のドックを中心にしたものであつて、それ以外の修理とかスクラップとかではないというふうにならんと整理してあるはずだと思ひますが、そのとおりであるか、お答えいただきたいやうなことであります。

以上、何人かの方にお尋ねします。順次お答えいただきたいと思ひます。

○白井説明員 お答えいたします。

労働時間の規制の問題は、実は私、ちよつと所管が違ふのでございますが、いま先生が例にお尋

げになりましたやうな問題につきまして、造船業がこういう状況でございますのでいろいろ事情はあるかと思ひますが、過重な労働時間の延長等につきましても、労働基準関係機関を通じて指導を行つていくところでございまして、労働省としましては、そういう面での労働者の福祉と、いまおっしゃいました雇用の維持というやうなことで対処いたしているわけでございます。

一方、実際に処理が行われます場合の特安法十条の規定、それから臨時措置法におきます三条の規定、これは努力義務でございますが、その処理に当たつては、先ほど運輸省からも御答弁がございましたやうに、労働組合の意見を聞いて十分処理されるものと思ひますが、そういう指導とともに、実際に離職者が出てくるとか配置転換を行うとか、そういう場合には離職者臨時措置法におきまして、再就職援助計画を事業者から出していただくことになつておりました、その際は労働組合の意見を聞いて添付して出されるということ、実際に安定機関におきまして、その再就職援助計画が適切なものかどうかという処理をいたすことになつておりますので、その点での指導も十分加えてまいりたいと思つております。

○徳刈参考人 雇用の安定の問題については、総合的な仕事量の問題であるとか企業内容の問題であるとかいろいろあるわけですが、総合的な中で特に私たちが強く雇用問題について政府に対し、あるいはまた企業に対し要求しておりますのは、一つは、この機会に何とか労働時間を短縮することによつて現在の大量の首切りを防ぎたいと考えているわけでありまふ。現実には企業側が行つてきております人員整理の理由については、大きくは二つあります。一つは、仕事の絶対量が減つたことによつて起る人員の整理の問題がありまふ。それからもう一つは、過当競争によつてコスト競争にたえ得る、これを前提にした首切りがあるわけでありまふ。

いままでわが傘下の企業で約十社が希望退職、その他人員整理を具体的に رفتつたのであります

が、人員整理を行った後、かつて以上に時間外労働がふえたというのが四社あるわけでありました。したがって、これは明らかに過当競争を前提にした首切りであったと判断しているわけであります。

そこで、われわれが従前から運輸省当局に強く要求してまいりましたのは、新造船を建造申請する場合に、あらかじめ総工数その他を含めた基礎試算を出して申請を許可していただくわけでありますから、その時点で、時間外労働を組み込んだ建造申請については何とか却下させるなり修正させるなり、時間外労働については一切認めないという形で労働者の絶対量、雇用量を確保してもらいたいということを強く要求してまいりました。

○謝敷政府委員 私に対する御質問は、今回の特定船舶製造業安定事業協会の買入れの対象になるものは、五千総トン以上の新造船にかかわります設備及び土地に限るとのことです。○久保(三)委員 時間もありませんので、船舶局長に最後に一点確認というかお尋ねをした。

いま穂刈全造船書記長から話があったように、現実にはダンピングという船舶競争のために労働時間の短縮、それで、そのために失業者、離職者を出していくというケースがかなりある。今後もし予想されるのでありますが、時間外労働、その他の計画を中に入れてくるものについては運輸省でチェックをする、そういう仕組みがいまとられるべきではないかという話が出ておりました。一つには、労働省の方の安定計画にも関係するものだと思いますけれども、特に運輸省として配慮すべき点ではないかと思うのです。いかに思うか、これが一つ。

もう一点は、買い上げの申請が事業協会に出てくる、その段階には当然先ほど労働省の政策課長から話があったように、特安法十条あるいは離職者臨時措置法の第三条というか、そういうものが守られて具体化しているかどうかを見届けた

上でなければ、その買い上げの処理はしないということが筋だと思っておりますが、そういう指導的確になるつもりであるかどうか、この点をお聞かせいただきたい。

○謝敷政府委員 第一点の時間外労働の点でございますが、これにつきましては、五十二年度から総時間によります作業調整をした際に、二点ほど私どもは事業者に対して指導をしております。定時間労働の線を守ってほしいというのが一点、それから第二点は、外注比率等について従来の水準を守って関連中小企業者に対する配慮をしてほしいという二点を申し上げております。

したがって、基本的にはその考え方です。再建のためにやる場合については、基本的には先におっしゃるような線を守りながらどう対応していくかという点について、若干の弾力的な取り扱いは要するのではないかと思います。ただし、この場合といえども、労働基準法に反するようなことがあつてはならないことは当然であらうかと考えます。この点につきましては、船舶指導の上では今後とも続けてまいりますし、かつ作業調整を標準貨物船換算トン数でやりますので若干改善されるかと思ひます。

第二の点でございますが、これは先生御指摘のように、特安法の十条、それから特定不況業種離職者臨時措置法の第三条と第七条で、それぞれ義務規定と雇用の安定に関する計画を作成するということが決められておりますので、運輸省としましては、協会が事業者の設備及び土地を買収する場合に、あらかじめ事業者がこれらの措置をとったことを確認するよう協会を指導してまいりたいと考えております。

○久保(三)委員 もう時間が過ぎて恐縮ですが、海運局長にせっかく来ていただいて、お尋ねするのだったのに聞かないで引き下がってしまったかと思うのでお聞きしますが、さきく関谷委員から、スクラップ・アンド・ビルドによって海運のための海運政策を実行するということが中心であると

いうお話がありまして、そのとおりだと思うのですが、われわれの立場は、海運の立場と造船の立場と両方の立場で考えてもらいたいということなんです。海運界には海運界の事情もあるだろう、造船界には造船界の事情もあるだろう、この際は、やはり大きく国家の政策として考えた場合には、運輸大臣は一人なんですから、運輸省の中には局長が三人海運関係ではおられるけれども、ねらいは一つでなければいけないと思うのです。そういう意味で、来年度予算の要求について、ただ言うがままでは困るのであつて、この際こそ国民的なセキユリティーの問題から一つは考

えて、そして日本の海運はどうあるべきか、体質改善を含めて考えてもらいたい。集約をした後も何ら体質が変わっていないという実態ではどうかと思うので、そういう点について深い配慮がなければいかぬ。ただ単に造船不況だから、おれらは金利さえ安ければつくつてあげますよというようなことでは、ちよつと話が違ふと思うので、そういう意味で、あなたのお考えはどうですか。

○奥島政府委員 私どもも、いま先生のおっしゃられましたとおりの方と申しますか、基本的な姿勢で五十四年度予算要求もいたしております。

私、やはり海運の立場から申し上げますれば、日本の商船隊全体の中で、現在約五一、二%が日本船でございますけれども、やはり基本的には、日本船がさらにふえていつて外国用船は必要最小限になるのが理想的な姿であらう、ただ、現在の状況下で五一、二%という形になっておりますけれども、やはり今後長い目で見ますれば、質のよい日本船の建造ということによりまして日本商船の体質改善、さらにあわせて造船の建造需要の喚起、この二つを調和させながら進めたいと思つております。

○増岡委員長 午後零時五十分から再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時五十二分開議

○増岡委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。佐野進君。

○佐野(進)委員 今日造船不況の現状は、大変深刻な状態であること、これは午前中の質疑を通じて明らかにしたわけですが、私は、これらの問題と関連して、ただいま提案されておる法案の内容、そしてその状態をどう脱却するかについて、逐次大臣や各局長あるいは参考人に質問をしてみたいと思ひます。

最初に、大臣にお尋ねしたいのですが、午前中の質疑を通じて大臣もいろいろお話しになつておられましたけれども、私は、この法案の提案の内容をさきさきに検討していくと、要するに昭和五十五年、六年に対しては、全体の操業率の二五%ないし三〇%程度まで落ち込むであろうという海運審の答申、その他客観的ないろいろな条件を前提としてこの法案が提案されておる、こういうふうに判断し、昭和六十年に至つて三五%削減の効果がやつと平準化してあらわれてくる、そうするとこ七、八年というものはきわめて深刻な状態に造船界が置かれていく、こういうことになることを前提として審議をしておるわけであります。

一体、日本経済というものをわれわれが分析し判断していく場合、予測違いというものが、いろいろな角度から検討された結果、たびたび出てくるわけでありまして、したがって、その予測違いということがいい面と悪い面と二つにあらわれておる場合があるわけでありまして、この場合、大臣に端的にお尋ねしたいのですが、こし特安法が通り、それに基づくところのこの法案を提案されてこれから取り組むわけですが、最悪の状態を想定してこの法案を審議し、あるいは対策を立てている、こういうぐあいに判断していいのではありませんかという、甘い見通しかもしれませんが、私は私なりにそのように世界経済なり日本経済の状態を分析するところというふうな気もするわけですが、しかし、最悪の状況を前提として対策を立て

る方がより安全であり、よりベターである、こういう考え方であるとするならば、それもうなずけるわけでありますが、大臣は、日本経済の現状、世界経済の現状の中で造船界の置かれている状態、これはもちろん海運界がその前提になるわけでございまして、それらの状況の中で果たして昭和五十五年、六年という事態と六十年という事態、この二つをながめて、その前提として立てられている計画の基本線は予測としてどのように判断されているか。これは海運界の予測です。大臣の見解はまた別だと思いたすので、その点についてプラスであるのかマイナスであるのかという判断を含めてひとつその御見解をお聞きしたいと思います。

○福永國務大臣 佐野さんのいまお話の点につきましては、万理の上からいうと、福田総理じやないが、万理の一というように言えれば、これはもつと悪いことも考えられないでございせんが、まず常識的に見まして、いまお触れになりましたような対策でいけば、まずまずこんなところじやないかというように考え方でございまして、それにつきましては、ある程度数字的な根拠等もあるわけですが、一口に申し上げて、そういうような考え方で臨んでいるわけでございます。

日本経済全体のこれからの状況等を予測いたしますよりも、ややそれより造船については容易ならざる事態としての把握なり認識に基づいているというところは正直に申し上げます。これにつきましては、もちろん世界の不況の状態等もございしますが、また日本にとっては特に円高の影響等もございします。船につきましては、いかにせん残念ながらほかの業種等比べてより一層深刻であるという認識のもとで対処しなければならぬというように私も考えたわけですが、したがって、経済全体の動向と比較いたしますと、ややいま申し上げましたような傾向がございしますが、といって、これは決してわざとそういう深刻な事態にとらえているというわけではございません。むしろ造船に

ついてはそのぐらいでなければいかぬのじやないか、こういう観点からでございます。

六十年ごろには、いま申し上げておきますし、将来も講じますような一連の施策と考へ合わせまして、そのころになれば何とか曙光の見える状態になろうというように見ております。これも漫然たる見当ではなくして、いろいろそういうように判断してしかるべき材料があり、根拠があつてのことでございます。

いづれにいたしまして、これからの数年間非常な大事なことであるので、遺憾ない対策を講じていかなければならぬ、さように考えております。

○佐野進委員 いま大臣が答弁なされたようなことを前提として今回の法案が提案されておることは思ふのでありますが、私は、ここでよりよき状態になるよう、そういうようなことを希望する立場に立つて、予測についても、こういう最も厳しい状態の中から、少なくとも毎年毎年五十三年度よりは五十四年度の予測がより向上していくというふうなことになるべく、日本経済の運営に当たる政府も努力をするわけでございます。ところが、そういう点についてそうであるというところを前提として特安法を審議した経過の中で、それぞれ対象業種として幾つかの業種が挙げられておるわけでありまして、その中でいま最も落込み込みが激しいと見られておるの、この造船業であるわけでありまして、この造船業の現状と将来の見通しについて、それぞれ簡単に結構ですから、船舶の問題、海運の問題との関連を持つ海運局長さらに船舶局長、それからこの造船業以外の代表的な三つの業種において通産行政が携わっておるわけですから通産当局から、それぞれの業種の今日の状況と将来の見通し、時間がありませんから簡明に端的に、簡単によろしいから、次の審議のために必要でございますので、それぞれの見解をひとつお示しいただきたい。

○真島政府委員 海運関係について簡単に申し上げます。

やはり五十五年までは、なかなか現在の低迷状況というのとは簡単に回復しないだろうという感じでございます。五十五年以降六十年に向けては、海運審でもいろいろ御審議をいただきまして、海運審でも、緩やかに商船隊規模がふくらんでいかなければならぬという、その程度は、日本船、外国用船を合わせた全体が一〇〇％台の後半程度、五年間でこの程度の緩やかな回復に向かうのではないかと、こんな感じでございます。

○謝敷政府委員 造船について御説明をいたします。

今回の設備処理をいたしました後の六百四十万貨物船換算トン数に需要創出対策を行わないとしますと、五十四年度が一番底になりまして、約四三％くらいの能力に対する比になると思ひます。しかし、その後は若干回復をしてみたい。

需要創出対策をあらゆる手段でやつて、考へたのとおり積み上げられるとしますと、五十三年度が削減後の能力に対して六五％、以下五十四年、五十五年と上がつてまいるか、こう考えますが、基本的にこの問題について問題になります円高の基調がどういふふうに変化するかという点については、今後慎重に見守つて、その時点で対応してまいりたい、こう考えております。

○黒田説明員 お答え申し上げます。

通産省の所管の三業種、平電炉、合成繊維、それからアルミを御指摘だと思ひますが、これらの業種につきましては、一部の業種で先生御指摘のようには、若干一般景気対策の効果、あるいはこの法律とは別の形で、つまり生産調整対策といううなものを実施した効果などが上がつて、業況が、たとえば市況あるいは稼働率が若干向上しているものもございします。ただ、特定不況産業安定臨時措置法で目指しております構造造的な対策、つまり長期的な需給ギャップの解消策という観点から見ますと、いづれの業種につきましても、平均的には二割程度以上の需給ギャップがあるのが現状でございます。そういう意味では、特定不況産業安定臨時措置法に基づきます過剰設備処理

対策を中心とする対策の必要性はいささかも変わつていない、こういうふうには認識しております。

○佐野進委員 いまそれぞれお尋ねしました、通産関係の業種についてはそれぞれ、一部景気対策その他の中で、特安法を制定する事態から見ればやや好転の状況にある。私も、いろいろな調査の中でそのように知つておるわけでありますが、そういう状況の中で特に運輸省関係の造船関係だけが落ち込みが激しい。これは先ほど久保委員の質問でもございしましたが、やはり運輸政策の一つの失敗の具体的なあらわれではないか。

日本経済全体が悪いのですから、何も運輸行政だけが悪かつたということ強く指摘する必要もないのですが、特にひどくて、これからますますひどくなる、こういう点については、特定不況産業と云われるそれら不況産業の中における特殊な状態をあらわしていることは、いままでのその責任というものをこの際強く感じ、それを感じた上で積極的な対策を立てていただく必要があるのではないかと、こういうぐあいに判断せざるを得ないわけがあります。

そこで、今日のそういう情勢の中で対策を立てていくわけでありますが、いわゆる造船業と言ひまして、大手七社、中手十七、あるいはそれ以下十六、さらにその他二十一と、六十一業種あるわけですが、それがおしなべて同様の状態でないというところは、午前中の質疑の中でも明らかにされておるわけでありまして、

したがって、これら業種全体をその対象として対策を立てていくわけでありますが、一体政府は、それら業種の中においていづれの部門に重点的に対策として非常な重要な意味を持つてくると思うのであります。政府のその対策の重点について、原則的な問題でありますから、大臣からひとつお答えをいたしたい。

○福永國務大臣 大手、中手あるいは中小企業等、いろいろな造船関係の企業がある中で、それぞれに苦悶をいたしておりますが、大きく見てそういう

ものうち、どういふところに特に重点を置いていくかという御趣旨のお話でございませう。全部が全部苦勞しておられますので、全体のことを考えなければならぬというところは当然でございませうが、その困り方の中でも、ないしその力等からも申しまして、何としても中小以下のものについては特に考えなければならぬということがございませう。大手ももちろん苦勞しておられますが、大手は大手なりの力を持つておられるというところは、自主的にいろいろ可能であるという面もあるし、また大手は大手なりに船以外のことにしてもある程度いろいろの道を打開していくということ等もおおむね可能でございませうから、そういう点から申しまして、みんなについて心配をしていかなければならぬのだが、中でも力関係その他から申しまして中小のもの、特に小さいものについては考えていかなければならぬ、かように存じております。

○佐野(進)委員 大臣のお答え、よくわかりました。そこで私は、そのお答えを前提として質問を進めていきたいと思いますのでありますが、今日のこの対策の重点をつぶさに検討いたしますと、結果的に仕事がないのだ、仕事がないのだから整理をしなればならぬ、整理をすれば当然その対象として設備の廃棄をしていかなければならぬ、設備の廃棄には金がかかるから金を出していくのだ、こういうことの一言に尽きるように感ぜられます。私は、それが悪いと言っておるのではないのであります。しかし、それでは対策としてきわめて片手落ちではないかと思うのであります。

とにかくかわらず雇用問題が発生し、失業者が相当程度出ていくであろうということが予想されるわけでありませう。

そこで、この問題について船舶局長と労働省にお伺いをしたいと思つてございませうが、この造船業再建の方策の中で五十五年、六年ないし六十年を目途として特にギャップの最も大きいこの数年間におけるところの状態、それに対応するいわゆる本対策が実施された場合発生するであろうと予測される失業者の数は一体どの程度のものであるのか、これに対してどのような対策を立てられんとおられるのか、端的でよろしゅうございませうから、ひとつ数字をもつてお答えをお願いいたします。

○謝敷政府委員 先生御指摘の造船の不況対策の一つの柱でございませう雇用についてどう考えるか、こういうことでございませうが、まず第一に、何はさておきましても、仕事量を増加するというのが基本的な雇用対策だと考えております。そのために、先ほどもちよつと触れましたが、新規需要の創出を、船だけに限らず、造船技術を使い得るものを掘り起こしまして、需要を積み重ねていくということを考えております。

それで五十二年、五十三年、五十四年、五十五年にかけて、大体千億から四千億、五千億弱ぐらいの新規需要を何とか確保したいというのが雇用対策の第一点でございませう。

それから、第二点としましては、これは労働省にお願いをいたしまして、雇用安定資金制度その他の種々の制度によりまして、企業内におきまして雇用機会の確保と離職者の再就職についてお願いをしていくわけにございませう。

今日、日本経済の置かれておる状況の中で、総理大臣もたびたび答弁し、今回の予算委員会における最大の論議ともなつたのは、いわゆる雇用問題であります。百三十万を超える完全失業者が常時存在する状況の中で経済の再建もあり得ない、こういうようなことが指摘されておる中で、この政策をそのまま実行するならば、好むと好まざる

現在、今回の協会の法案の対象になります六十一社からどのくらいの離職者が出るかという点につきまして、基本的にはかなり操業調整をやつてまいりましたので、設備処理から直ちには出てこない勘定でございませうが、企業内の余剰労働力の抱きかかえという問題もありまして、今後、具体的に安定基本計画に従つて、各事業者が設備縮小

計画に伴ひまして雇用計画を立ててまいるかと思つておりますが、その時点で、具体的に数字をつかまへ、かつその数字が少なくなるようにできるだけ需要の創出に努めたい、こう考えております。

○白井説明員 答えたいと思つております。いま運輸省の方から御説明がございまして、今、今回の設備の買い上げでどの程度の離職者が出るかにつきましては、現在のところ予測が困難でございませうが、運輸省ともよく協議いたしまして詰めてまいりたいと思つております。

労働省といたしましては、いまお話しもございまして、需要創出といひますか、雇用維持のための諸措置が進みまして、また雇用安定資金制度等を活用いたしました転換が行われるというようなことにございまして、離職者の発生をできるだけ防いでいくということが必要だと思つておりますが、万一離職者が出た場合につきましては、求人開拓、職業紹介等の措置とともに、現在ございませう特定不況業種離職者臨時措置法等を活用いたしまして、離職者の再就職の促進に努めてまいりたいと思つております。

○佐野(進)委員 私の聞いてゐるのは、具体的に数字を挙げて答えてくれということだから、予測だから将来変更はあるけれども、予測できないことではないと思つてゐるのです。たとえば、要するに皆さん方がいままでやってきた事業の中で、四十九年に造船業では十八万四千九百人、五十二年のこの三月で十五万九千人、造船の下請は九万人、この三月で五万人、このわずかに三年ちよつとの間にこれだけの数が出、これがさらに増加していくであろうということはだれも否定することのできない今日の状況です。そういう状況の中で、一体どれだけの予測できるのかと言つたら、出たとき対策を立てますな、ということをお聞きしたい。

それによつて、今日このようになつたが、じやない。要するに、今日このようになつたが、すでに三年の間に下請に至つては四万人、本工に至つても約三万人ですが、三万五千人というようにな膨大な数の離職者が出てゐる状況の中で、さらに三五%を削減し、さらに需要創出をしたとして

も、五十四年、五年においては二五%ということも予測されてゐる、そういう状況の中で、その対策がきわめて重要であるということはだれしも否定することができないわけでありませう。

そういう状況の中で、特にいま新法が審議されておるという状況の中で、労働、運輸両当局がいまのようなお答えでは私はきわめて不満だと思つてゐる。これは予測の数字だから大臣に聞いたつてしようがないと思つてゐるが、少なくとも事務当局は、至急あらゆるデータをそろえて、これらの問題についてその対策を立てるためにひとつ検討を進めるよう、ここでもつと言いたいだけども、時間の関係があるからやめますけれども、その点を強く指摘し、要望しておきたいと思つてゐます。

さて、その次に、質問を続けていきたいのであります。このような状況の中で、結果的に言ふならば、先ほど申し上げましたとおり、好むと好まざるにかかわらず雇用問題というものが重要な課題となつてくることは当然であります。特にその雇用問題の中で最も重点として指摘されなければならぬことは、この対策の対象になる企業として六十一企業を対象にしておられるわけでありませうが、すでにその中の十三企業あるいは十二企業でございませうが、和議の申請、そして更生法の適用企業になつておる、こういう状況の中に置かれておるわけでありませうが、これらの方々がもうすでに更生法の適用になつておるとは言ひながら、千人近くおつた人たちがほとんど数十人になつておるといふような企業もあるし、あるいはいまだ再建途中の中で必死に努力をしておる企業もある、その実態は千差万別であるわけでありませう。

しかしこれら企業が、今日いわゆる新法、この法律を審議する経過の中でその対象企業として存在しておるといふことの持つ意味は、きわめて重要であらうと思つてゐる。いわゆる差をつけるのかつかないのか、同じようにするのならばそのギャップをどうやって埋めるのか、それを埋

めるために何が必要なのか、これらの点については、当然、この法律案を提案するまでの間に十分なる審議が行われておつたと考えるわけでありするが、この取り扱いに対する原則的な考えについて、船舶局長から簡単に明瞭でいいですからひとつお答えをいただきたい。

○謝敷政府委員 安定基本計画の対象企業六十一社のうち十三社が会社更生法、和議法等の申請会社であるが、二社適用会社になつておるケースもありますが、これらはいずれも本法の対象会社として差別をしないで、責任者から買い上げの申し出があれば買い上げの対象にするということにしておりです。

○佐野(進)委員 だから、その差別をしないということの持つ意味は、現在実態としていわゆる完全操業をしておる企業に比べると大きな差があると言ふのです。その差のある現状に対して、力をつけるという意味を含めて差別をしないということなのか、現状のままその対策を立てるのか、そのいずれにあるのかということをお聞きしておるのです。

○謝敷政府委員 先生が御指摘のように、十三社につきましても、それぞれの対応が行われておるわけですが、基本的な考え方としては、修繕を、新造部門を縮小し、あるいはやめて、修繕を中心にして、あるいはその他の事業に転換するというのが、再建のための更生計画の中での、あるいは更生計画を考えようとする基本的な方向のように見受けられます。したがって、これらの企業が資産をなかなか処分しにくいような状態にあるわけですから、仮に申し出がありまして、ここで買い上げて資産処分ができるとなれば、それによつて得た資金は会社の再建のために役立つもの、こう考えております。

○佐野(進)委員 局長、端的にお答えいただきませう、これからの質問に対してもね。

要するに私の聞かんとするところは、十三社がいま更生法適用、和議の申請をしていて企業として半身不随の状況にある、しかしその状況はき

わめて深刻な実態である、したがって、先ほど議論もありましたけれども、この残された大手七社を除く他の中手以下の企業についても、いつこのような状況になるかわからない状態の中にある企業もあるわけでありまして、これらの企業の存在というものを対して、現在すでに更生法適用になつていて企業とすればの企業との間に存在する条件というものは、まさに紙一重であると言つていいと思うのです。したがって、紙一重であるという企業の実態の中でその企業に対して手をつたう打ち方、この十三社に対して打つという打ち方と関連してきわめて重要な意味をこれから持つてくると思う。だから、何ら遜色のない形の中において、紙一重を乗り越えた形の中で、これらの企業についても対策を立てるのだということであるならば、この法律の持つ意義はきわめて大きいと私は判断するわけでありませう。

そこで、この点について政治的な見解も含められますから、大臣にそのことをお聞きしたいと思ふのであります。

それに関連して、私は、大臣にもう一点、この際聞いておきたいと思ふのです。

それは会社更生法が制定されたのが昭和二十七年でありまして、さらに、その内容を補強する意味で、昭和四十二年、百二十二条の二を追加して今日までその適用が行われておるのであります。しかし、その間時間の経過は、この法律を制定した当時と現在の情勢の中において、実質におけるところの大きな内容の変化を、具体的に更生法適用企業の存在する中においてわれわれは感じ取つておるわけでありませう。すなわち、この更生法適用は、一般中小、それに取引関係のあった中小企業、いわゆる労働債権その他最優先債権はともかくとして、それ以外の、あるいはそれに準ずるといふ形の中における企業ないし債権者に対して、いわばそれを切り捨てて企業を存続させるといふ形の中で非情なる対応を迫られる場合を数多くわれわれは見るのであります。

今日、造船業界は、いまやまさに会社更生法適用がすでに六十一社の中で十三社もあるという状況、さらにふえようという状況の中で、このまま会社更生法適用の状態の中で逃げ込めばいいという企業はそれでよろしいでしょうけれども、そのことによつて逃げ込まれたために存在する多くの関連企業の苦しみは筆舌に尽くしがたいものがあると思ひます。

したがって私は、そういう状況に対して、造船業界だけの問題でなく産業界全体の問題でありませうけれども、特に深刻な状況下にあるこれら更生法適用寸前の企業ないしはすでに適用されている企業、さらにはまた関連する全企業に対する、あるいは労働者に対するところの対策の温かきといふか、必要な措置を講ずる意味においてもこの会社更生法適用にはきわめて慎重であらねばならぬ、同時にまた、法そのものに対しては、いまやまさに再検討すべき時期に来ているのではないかと、こう判断するわけでございますが、これは政治的な問題でありますので、大臣からひとつお答えをいただきたい。

○謝敷政府委員 更生法の適用申請あるいは適用会社と、そこにいくまでのすれすれのところで努力している会社と、一般に両方あるわけですが、私が、私どもも、この法案の対象業種として議論をいたしました際にいろいろ議論がございました。そこで、ただ更生法申請中あるいは更生法の更生計画に従つて更生中の会社といへども、能力のある者については、その能力を活用して今後再建をしていくわけでございますが、したがって、その中で全体の処理の円滑な達成のために対象にすべきではないか、こういう考え方では対象会社にしたわけでございますが、問題は、こういった更生手続申請中あるいは更生計画が決まった会社が買い上げの対象として検討されます場合には、これは当然、過去の債務の返済について、もし更生計画が決まっておれば、その変更ということもあり得ますし、あるいは更生計画を作成中のところであれば、この買い上げによつて得た資金の過去の債務に振り充てるべき償還計画というものがある

然出てくるわけでございます、その意味で、先生が御指摘の未払い労働債権あるいは関連中小企業者に対する債権の切り捨て部分についても、当然、債務の償還計画においてそれらの見直しが行われるものと期待をしておるわけでございます。

○福永国務大臣 まず、前段の紙一重云々の表現でお話ございました点につきましては、いま局長もお答えいたしました点が、まあ紙一重でございますから、そこいらのところは、これに対処する運輸当局といたしましては、紙一重であつても、そういうことに関係する人たちにできるだけ思いやりをいたしつゝ処理していくべきものだ、こういうふうに考えております。

後段でお話の事柄は、まさにそういうことが世の中には相当あるし、特に造船業界については仰せのごときことを考えなければならぬと思ひます。

そこで、いずれにいたしましても、現行法制ないしこれから御審議等をいたして次々とつくるであろう対処方策等は全面的に活用することがまず大切でございますが、お話しのように、それだけではこれからのことを考えるとなかなか容易ではない点、私どももきょうも感じます。でございますから、できるだけ努力をし、なお将来等のことにつきましては、そういうことについていかにすべきかということについて十分検討してまいりたい。そして必要なことはさらに対処するという姿勢でなければならぬ、こういうふうに考えております。

○佐野(進)委員 この問題については、議論すれば長くなりますので、あとは省略したいと思ひます。

ただ、要望といたしましては、紙一重の企業を更生法適用企業にしないために全力を尽くす、佐世保重工の例に見られるように、たとえ小であつても中であつても、当局は全力を尽くしていただくと同時に、下請代金等については、これらは本工の労賃と同じような形の中で対応させるように、いますでに起きつつある問題についても万全

な対策を講じていただきたい、これを要望しておきたいと思うわけです。

さて、法案の内容について具体的に質問してみたいと思うのですが、この法案の内容をそれぞれ検討いたしましたところ、幾つかの私どもにとりましては好ましくないという判断される内容、いわゆる好ましくないというところはきわめてわずさであるという判断される内容をつぶさに見ることが出来るわけでありまして、たとえば一条におけるところの資金の問題、あるいはまたそれらに関連する、いわゆる特安法三章十三条の信用基金との関係における三十九条を初めいろいろの問題があるわけでありまして、これらの問題について質問をする時間がないので省略せざるを得ないことは残念であります。

ただ一点だけ、ここでそれらの問題に関連して船舶局長にお尋ねをしておきたいと思うのであります。いわゆる資金の調達について、当初九十四億あるいは出資金その他の形の中で対応しているわけでありまして、いまはもう十月の十三日でありまして、そういったしまして、今年度といえますと来年の三月三十一日までであります。これらの中で相当膨大な資金を投入して対策を立てなければならぬ事態が予測されるわけでありまして、この資金はいわゆる特安法の信用基金との関係の中でどういう位置づけをもって対応されるのか。全く信用基金との関係はなく、この法律独自の立場に基づいてそれぞれ融通し、その資金をもって万全の措置として対応することが出来るのかどうか、その点、原則的な問題でありますから、ひとつ船舶局長から聞いておきたいと思っております。

○謝敷政府委員 特安法に基づきまして安定基本計画を十月末を目標に定めてまいりますが、これによって三つの対応が事業者によって選択されるかと思っております。

一点は、自力で処理する場合でございますから、これは大手が御出資になると思っておりますが、自力で必要な資金を調達して処理を行うということになるかと思っております。

それから、特安法の信用基金の活用につきましては、大手の一部あるいは比較的経営良好な中手の事業者は、特安法によりまして信用基金により債務保証を得て処理を行っていくかと思っております。

今回お願いをしております協会は、基本的には政府の出資十億はこれを補正予算で計上されておりますので、協会の設立に当たり出資をし、民間が合わせて十億出しまして、これによってやっていくわけでございます。

考え方としては、中手以下の事業者でこの協会の買い上げを選択される事業者につきましては、この事業協会の法律が認めただけから、できるだけ早く発足をさせて、開銀からの融資とあわせて市中銀行の融資を受けて、買い上げの業務が本年度中にも発足できるようにしたい、こう考えております。

○佐野(進)委員 要するに、この問題については大臣にお伺いしておきたいと思うのですが、資金的な対応というものは万全を期して行うことができる、こういうぐあいに判断してよろしいかどうか、いいならいい、悪いなら悪いと言だけ……。

○福永国務大臣 おおむねそういう考え方で対処しているつもりでございます。

○佐野(進)委員 そこで次に、質問を進めてみたいと思うのであります。第二条に関連いたしまして、いわゆる六十一社のうち五十四社、そのうち倒産、いわゆる更正法適用申請十三社を含むわけでありまして、主としてこれらを対象として、いま船舶局長がお話しになりましたように、対策を立てていかれるわけでありまして、いたしますと、この十三社の関連はどのような形になるのか、これに力をつけるのかつかないのかという先ほどの議論もあります。それだけの企業はすでに政府関連のところから発注を受けて仕事を、あるいはこれからの需要創出の問題に関連して仕事を受けることは恐らく不可能であろうと思っております。輸出その他の問題につきましても一般企業との間に大きなギャップが生じておるわけ

であります。これらに対処するところの十三社を含めて対策を立てるとすれば、ただ買い上げをする、消滅させるということではなくして、再生をさせるという意味を含めてもそれぞれに對して万全の対策を立てる必要があると思っております。それが、それに対する見解はどうですか。

○謝敷政府委員 この協会は、御案内のように五千総トン以上の新造船を事業場ごとに買い上げでほしいという申し出があった場合に買い上げるわけでございます。基本的には、その買い上げられた事業場においては五千トン以上の船の建造はできないことになっております。したがって、この協会に買い上げの対象になりました事業場あるいは企業におきましては、二つ事業場があるところはそこに新造船を集中してやる、それから買い上げられた事業場しかないところは、現在、会社更生法等の適用申請あるいは適用計画が決まった会社に見られますように、修繕なりあるいはその他の部門の拡大によって、企業としての長期的な安定化のための努力をする、こういうことになろうかと思っております。

したがって、買い上げられることになった企業におきましては、五千総トン以上の船舶の建造はその事業場においてはできないということでございます。そのほかの道を選択するということになろうかと思っております。

○佐野(進)委員 私の質問する前提が大変不備な点がたくさんあるということをお前提にして質問しているわけですから、これらの点について一つ一つの具体的指摘をしながらだしていくと時間的な余裕がございません。ただしかし、あなたの方も法案を提案された経過の中で万全でないというところは、恐らく諸情勢の中で判断しておられると思うのでありますから、それらの不備な点については、実施の段階で十分誠意を持って対応されるよう、それぞれの具体的な問題に対しては強い要望をしておきたいと思っております。

そこで私は、この問題で大きなネックになるのは、二十九条において業務実施計画が業務の前に

できていなければならないというようなことになっておるわけでありまして、先ほど九十六億が消化できるかできないかという問題も質問してみたいわけでありまして、私は、冒頭質問をいたしておりますとおり、今日の造船不況を克服し、健全なる発展をさせる上において一体いづれの道を選ぶべきか、雇用の問題を前面に置いて行くべきか、あるいは整理の中において縮小再生産の形で問題の処理を図っていくべきか、いずれが正しいかということについて十分御判断なされ、議論された上で今日の結論を出されておると思うのであります。

しかし特安法における六条、十条という条文を、私もこの法案と関連して判断いたしますと、いわゆる雇用問題が発生する対象である労働組合あるいは労働者というものが、そう安易にこの法案あるいはその実施事項について同意を与えるということについては非常にむずかしい条件が出てくるのじゃないかと予測されるわけです。同意を与えなかった場合はその実施ができないのかどうかというところまで発展してくるわけでありまして、

したがって、きょうは労働組合の代表の方も見えになっておられますが、一言、この問題について同意を与えるということとはどのような条件の中で予測されるか、簡単によろしくございまして、参考人から御見解をお聞かせいただきたいと思っております。

○穂刈参考人 今度の買い上げ法案につきまして、原則的に私どもは反対の立場をとっているわけでありまして、

言うまでもなく、事業場を閉鎖するということが前提になりますので、閉鎖されますと当然、全員解雇その他にかかわる問題が発生してくるということをお前提にしているわけでありまして、したがって、どうあっても、企業再建のために売却をせざるを得ないという場合には、完全に雇用を保障するという明確なものがないければ、これについてはなかなか同意しかねるのではないかと……

うに思っております。

○佐野(進)委員 いま労働組合の代表の方からもお話が合ったように、私も、この問題についてはきわめて重大な懸念を表せざるを得ないと思ひます。したがって、これら実施に当たっては、万全の対策を立てられるよう、この機会に強く要望しておきたいと思ひます。

そこで、さらにこの法案の中でもう一点指摘しておかなければならない問題は、要するに納付金の問題であります。今日の状況の中においても造船界は四苦八苦の状況である、にもかかわらず五十四年、五年は、さらにその需要が落ち込んでいく、政府が五十四年度の予算の中で相当大幅な予算を編成したとしても、それはなかなか思いどおりにならないということが予想されるわけであり

果たしてこの納付金が政府の予想するように行われるかどうかということは、非常に疑問があるわけでございますが、きょうは造船界の代表も来ておられるようでありますので、この納付金についてどのように判断されるか、簡単によろしくうございしますから、お一人からお答えをいただきたいと思ひます。——まだ協会ができておりませんからお答えできませんか。できるかできないかだけで結構です。

○南参考人 納付金につきましては、当然、残存業者が負担すべきものという前提に立ってわれわれはその納付をいたす覚悟でおります。

○佐野(進)委員 残存業者がメリットを得るといことが前提でそういうお答えになったと思うのであります。そのメリットが、先ほど来の質疑応答を通じて御判断になり、なおかつ事業を運営しておられる南参考人もよく判断しておられると思うのでございますが、前途はなかなか容易ならざるものがあります。したがって、それに対してできるだけ実情に合った対応をせられることが望ましいと思ひます。——私は、懸念があるというところだけを強く指摘し、あなたの方の御見

解は御見解として承っておきたいと思ひます。

さて、そういう状況の中でこの法案が、質疑が終了するならば可決されるのであります。しかし、これだけではどうしても今日の造船不況を解消するということはきわめて困難である、先ほど来質問しておられるようにそう指摘せざるを得ないと思うのであります。

そこで、いわゆる造船不況対策関連予算として船舶局が、五十三年の九月に、この臨時国会における補正予算あるいはまた来年度の予算編成に対する要求、要望等を含めて文書をつくられておられるわけでありまして、それを私も読ましていただき、特に今年度の補正予算の審議の経過等を見る中でいろいろ感ずるところがありますので、その点について質問をしてみたいと思ひるのであります。

まず、大臣にお尋ねをいたしたいと思ひのであります。まず、今年度ないし来年度におけるところの、特に来年度予算編成における造船不況対策に対しては、過剰造船施設の処理推進ということだけでなく、造船業再建に対してどのような御構想をお持ちであるか、簡単に結構でございますから、原則的な見解をお示しいただきたい。

○福永國務大臣 ただいまお話の点についてはいろいろございしますが、後刻、局長等から数字をもって申し上げることもさらに適當であらうと思ひますが、私どもとしては、官公庁船をできるだけよいけい発注するような措置をとりまして、業界も何とか食いつなぎがしていけるようなことにしなければならぬと、あるいは計画造船等もできるだけ強力に推し進めたいとか、こういうようなこと等を言っておりますが、詳細につきましては局長からお答えをさせることにいたします。

○佐野(進)委員 時間がありませんから局長、後でまとめてひとつ聞きますからいいです。そこで、さつきちよつと落としたのであります。が、法案の中でもう一点、局長に聞いておきたいと思ひのであります。第二十九条の業務の中で買取した土地、施設はどのように処理をするのか。

これらについては買取をした後そのまま放置しておくのか、あるいはリース等を考えておられるのか。

たとえば特定の事業場を買収した場合、所属下請企業の新造以外の解散その他の仕事にこれを活用させるような方向も当然考えてしかるべきだと思ひうのであります。そういう点について、この法案を作成する経過の中でどうお考えになつておられるか、その点について買い上げ施設の活用の問題と関連してお聞きしておきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 買い上げました施設及び土地につきましては、先生いま御指摘のとおりでありまして、買取しました土地につきましては、その臨海性の特性に着目をしていたしまして、できるだけ有効に売却ができるようなことで考えていきたいと思ひます。

それから、買い上げました施設につきましては、基本的には有償売却を考えておりますが、何分にも特殊な施設もございまして、それらはスクラップ等にせざるを得ないかと考えております。

ただ問題は、先生御指摘のように、買い上げられた事業場を使いまして、過渡的に労働力の移転が円滑にできるまでの期間、新造船以外の部分にリースする等につきましては、十分配慮できるやうに考えていきたいと思ひております。

○佐野(進)委員 そこで、私は、これからの問題について若干質問をしてみたいと思ひのであります。

まず、造船不況対策の中における需要創出については、幾つかの議論があることはすでに先ほど来明らかにされておられるわけでありまして、私は、その中で一つの重点目標として、船舶解散の需要創出ということがあらうと思ひのであります。五十六年度までに三百万総トンの船舶の解散工事を促進する、こういうことが言われておられるわけでございますが、これは当然、下請関係も含まれるものと考えるのであります。これは下請だけというように判断するのか、あるいは事業者だけがそれを行うのかという点についていろいろ議論もあると思ひのであります。

私は、先ほどの質問の中でも申しましたが、九万人が五万人になるほど大幅な失業者を出しておる下請関連の企業のためには、この事業はきわめて重要な意味を持つと思ひのであります。きょうの点についてどう御判断なされておられるか。きょうは幸い日造協の宇野会長もお見えになつておられるようでございますので、この点についての御見解をお聞かせをしてみたいと思ひのであります。

○宇野参考人 造船の不況に対して、解散問題を日造協としては五十年の後半から提案してきたのです。しかしこの解散も、われわれとしては、単に下請だけがやるのには資力、設備の面で限界があるので、元請が主になつて解散をやることを提案してきたのです。これは現在でも過去においても終始変わらぬものです。また、解散事業そのものが全部じやない。これはあくまでも新造船のアイドル、修繕船のアイドル、こういうものはアイドル防止のためにこれを加えるべきだということもつけ加えてやってきたのですが、残念ながら過去において、元請当事者のいわゆる無自覚あるいは非協力ということのために、もう一つ、それに追い打ちをかけるようなスクラップの暴落があつたために実行に移れなかつた。五十年度に補助を受けた解散も、予算を余すような結果にもなつてしまつたが、最近の状態においては、ようやくスクラップの条件も回復し、元請企業もこれに対してある程度やらざるを得ないという状況から、これが軌道に乗つてきて、今年度の補正予算では、ようやくわれわれの目的の第一歩を踏み出したというやうに考えております。

今後は、これに対しては、せっかく成立した予算をいかに活用し、いかに有効にこれを動かすかということについて十分な対策を講じたいと思ひます。今後つくる財団も、単に補助金を出すだけの団体にせず、これをもとに将来に解散事業が自立できるようなものにしたいと考えております。

○佐野(進)委員 解散事業が今日造船不況対策

として重要な柱であるということは、いまさら言
を待つまでもないと思うのであります。しかし、
これの需要創出とその処理は、至難な条件が幾つ
か横たわっていることは事実であろうと思うので
あります。

そこで私は、海運局長に対する質問、さらに解
撤事業振興のための一つの考え方、これに對して
宇野会長の御見解をお伺いしておきたいと思うの
であります。

この予算要求の中にも、いわゆる船舶局以外の
所管に属するものとして、老朽船の処分の促進と
して解撤助成金五十億が出されておるわけであり
ますが、これらについては、それぞれ船主に対
する問題等いろいろあると思いますが、海運
局長は、これの達成が可能であるのか、可能では
なくて、絶対できるという確信のもとに行動され
ておると思いますが、その見解を、この際できる
ということをお伺いしてお答えをいただいておき
たいと思うわけであります。

○真島政府委員 いまお話にございました解撤助
成金五十億を現在要求しておるわけでございま
すが、この趣旨は、御承知のとおり来年度百万総ト
ンの建造需要を造出するというところに絡みまし
て、船舶過剰を防止する、そういう意味から、船
主に解撤船を出してもらう、こういう趣旨でござ
いまして、なかなか現在海外売船もできず、解撤
すると申しまして、やはり多少まだ価値のある
船舶ということで、これを解撤に踏み切った
だくためには、そこに何らかの差し水が必要では
ないか、こういう趣旨の予算要求でございまして、
こういうもので解撤が促進されることと私どもも
確信をしております。

○佐野進委員 そこで、宇野会長にお伺いして
おきたいと思うのでございますが、今日の造船不
況の中で、下請を含む造船業全体がきわめて深刻
な雇用不安に襲われておることは、もう先ほど来
御質問申し上げたとおりであります。したがって、
それを解除し、需要を創出するためにも、解撤事
業は下請関係事業者にとってはきわめて重要な問

題であるということ、これまた先ほど指摘したと
おりであります。しかし、それが今日まで、五
十二年度は予算を計上しておきながら、五
十二年度は予算を計上しないというような条件の
中に置かれた状態、これは結果的に言うならば、
この解撤事業に大きなリスクを伴う、こういう点
が指摘され、そしてそのような状況になったと思
うのであります。しかし、このようなリスクを解
消し、安定した形の中で解撤事業が行われるとい
うことは、今日造船業の不況脱却のためにきわめ
て重要であるとするならば、一体どのような方策
を行うべきであるかという点について、その御見
解をひとつお聞きしておきたいと思うわけで

あります。さらに、時間がございませんで、大臣ないし
船舶局長に最後の質問をしておきたいと思うので
ございまして、先ほど来質問を続けておりますと
おり、私どもは、今日の造船不況を脱却するため
に、この法案の持つ意味を非常に高く評価するに
やぶさかでないわけであります。しかしまた特安
法、引き続くこの法案の内容の中に、この法案が
安易にかつ一方的に実施されるとするならば、多
くの被害者を出し、多くの害がまたそこに流れて
いくであろうということも、率直な感じとして持
たざるを得ない。そういうような立場でわれわれ
としてはこの法案の審議に臨んでおるわけでござ
いまして、それらの不安解消のために、具体的
にどのように対応していけるか、先ほどの質問
に関連してお二方からその見解をお聞きして、質
問を終わりたいと思ひます。最初に宇野会長から
答弁をお願いいたします。

○宇野参考人 最近成立した補正予算における三
百万トンの解撤から出るスクラップその他につ
いては、われわれは業界との折衝において、処理に
ついて何ら危惧を持っておりません。しかし、わ
れわれはこの点だけでは造船の不況が決して救わ
れない。将来これが三百万トンが順次五百万トン、
千万トンまでいかなければ雇用対策にならない、
現在の造船の下請を救うのには、いわゆる六割の
失業保険よりも十割の仕事が欲しいという意味が

ら、将来多量に出ることの想定のために解撤事業
の促進の新しい案を提案しておるわけでありま
す。

それは、スクラップの処理が一番ネックであつ
た、そこで、そのスクラップをいかに安易に処理
していくかということについては、これを毎年八
百万トン、九百万トン使う国の小型棒鋼に変化し
ていけばまずルートはつく、もちろんこの解撤か
ら出る数量にもよりまますけれども、少なくとも
三百万トン、四百万トン出る場合には、市場のい
ろいろな影響を考慮して、いわゆるわれわれにすれ
ばひもつきの方法で、公共事業あるいは国の必要
なもの棒鋼に使用してもらうという一つのひもつ
きでスクラップを処理したい、そしてそのスク
ラップは一定の電炉業者あるいは棒鋼業者に流
し、その製品を国の公共事業なりあるいは国の施
設に使ってもらう。

ただ、そこに問題が出てくるのは、この間の流
通機関の上に立ついわゆるブローカーの問題であ
ります。われわれとしては、スクラップが安定
して流れるには、できるだけ途中のピンはねを抜
ける、いわゆるスクラップを出したところからそ
のまま電炉業者に流れ、そのままその製品になっ
たものが一般のところに流れる、途中のいわゆる
ピンはねというところにあるいは手数料というか、こ
ういうものを抜きますれば安定した製品が出てく
る。これはやはり単にわれわれが力に力を尽く
してもできませんが、政治的な意味からこれを考
えていただくなら、またできないこともないと考
えております。

○福永国務大臣 およそ法律には、積極的にどう
こういう意味があるとか機能を発揮するとかとい
う反面、これが適用、実施等について十分心得
ておかなければ、その反面において弊害を生ずる
というようなこともあり得るわけでございまして、
ただいま問題になっております法案につきましま
しても、きょうな点は十分考慮していかなければな
らぬと思ひます。なるほど買い上げてもらおうと
いうことで、買い上げてもらうことだけに急いで

そのみに頭が走って、これと関連する従業員の
問題等について抜かりがあつてはならぬと思ひま
す。法案の中にも示されているところでありま
す。事業者から設備や土地を買い上げるにつ
いては、その前に従業員に対する諸般の措置、特に雇
用安定とか、これと関連するようないことにつ
いてどういふようにせよということが示されてお
りますが、協会の方に對しましては、運輸省とい
まして、その種の措置がとられておるかどう
かという点にきょうなところまで十分チェックして
対処するように指導してまいりたいと考えておりま
す。

○佐野(進)委員 終わります。

○増岡委員長 絨仲義彦君。

(委員長退席、石井委員長代理着席)

○絨仲委員 私は、この協会法の質問をする前に、
この協会法のバックグラウンドになります日本の
造船業の現状、そして見通し等について、最初に
何点かお伺いしておきたいと思ひます。

最初にお伺いしておきたいのは、手元の資料に
ありますけれども、海運審の答申が出ておるわけ
でございまして、今後のわが国における船舶の建
造量の需要見通し、これが貨物船の換算ベースで
いいますと、本年度が四百七十七万トン、五十四
年度は二百六十六万トン、さらに五十五年度は二
百四十九万トンとどんどん落ち込んでくるわけで
ございまして、これは五十年を一〇〇といたしま
すと、その建造能力に對して二九%という最悪の
事態でございまして、いまわが国として、また運輸
省として、当然一番取り組まなければならぬのは、
どうやって倒産を回避するか、また、そこで
長い間造船の中に生き抜いてきた方々の雇用不安
を解消するために最大の努力をすること、これが
現在のわが国、運輸省に当然課せられた最も緊急
かつ重大な課題だと思ひます。

見解をまずもってお伺いしたいと思います。

○謝敷政府委員 造船業の不況の克服と経営の安定のために過剰設備の処理をいたしますが、それにも増して大きな努力をすべき点は、先生御指摘のとおり、この過渡期間におきます造船需要をどうやってある一定の線以上に上げていくかという問題かと考えております。

先生御指摘の海造番の数字は、これは竣工ベースでございますので、起工の数字で申し上げたいと思っております。直して申し上げたいと思っておりますが、五十三年度で起工ベースにしますと三百五十三万トン、五十四年度で二百七十四万トン、それから五十五年度で三百六万トンとなつて、その後上がつてまいります。

〔石井委員長代理退席、委員長着席〕

しかし、これをもつては五十四年度が一番底になりまして、能力に対する比が設備処理後で四三％というわけでございまして、現在考えております計画造船、官公庁船等の新規需要の創出によりまして、五十四年度で設備処理後の能力に対して七〇％、五十五年度で八〇％を超えるような形にぜひ持つていきたいと考えておるわけでござい

ます。

○福永国務大臣 私は、ただいま局長が申し上げましたようなこと等について鋭意努力すべきものであるというところは、これは当然といたしまして、考えようによっては少し回りくどいと言われるかもしれませんが、そんなこと言つてそういう面に頭を用いないといつても容易じやございませうから、需要創出等に当たりましては、まあ官公庁船をどうするか計画造船をどうするか、そういうことの船本来のことも当然ではござい

ますが、同時に、いままでは造船関係をやつていなかったようなことについても、ぜひ仕事を伸ばしていく措置をとらなければならぬのじやないか。

とには簡単にはまいらないとしても、現在アマゾンで九ビルの数倍あるようなフローティングなプラントを日本からつくつて向こうへ出した、これはなかなかいまだ外国では評判になつていないようございまして、あの種のものをどんどんやるか、あるいはこれまた少し素人の考えのようにも言われておりますが、同じ空港をつくるにしても、いろんな面で陸上につくるよりは、多くの人からまだその方がいいと言われる浮遊式の海上の空港をつくるか、まあこういうようなことを言えば、その他にもいろいろ類似の考え方があろうと思ひますが、いままでは造船がやつていた仕事よりもはるかに広い範囲の仕事をつくつていくというようにすることが必要である。

ただ、こういうことになりまして、それじや早速あしたからというわけにはなかなかいかぬので、回りくどいと言へば回りくどいことではござい

ますが、いままでは操業度ベース等いろいろなお話がございまして、船といふものは総トン数であるとか、あるいはいろいろな形での呼び名があつて、めんどくさくなつてまいりますので、私は、ここで画一的に話を簡単明瞭にわかりやすくするため、ちやうど海造番のこの報告は貨物船換算トンで報告が出ておるようございまして、これを

もとに私はお伺いをさせていただきますけれども、ただいまも質問いたしました、いまさしあ

たつては、五十三年度で補正予算がつきました撤工事、これは今後、五十三年度から五十六年度まで続けてまいるわけですが、貨物船換算トン数で申しますと、五十三年度は日にちも短いことがありますが、一萬トン、それから今後は六萬トンぐらゐのペースで平年度いくかと思ひます。それから官公庁船につきましては、在来の方も含めてでございまして、たとえば五十三年度につきましては、海上保安庁のトン数は七十七万トンでその他を加へまして官公庁船全体で四十七万トン、五十四年度は海上保安庁が十七万トンから二十三万トンにふえまして防衛庁を入れて五十三万トン、計画造船で増加分だけを申し上げますと、五十四年度百

三十万トンでございまして、追加分の七十万トンを換算いたしますと四十八万トン。それから経済協力では、大抵通年度ベースで五十四年度ぐらゐから二十六万トンぐらゐのオーダーになりまして、通常船舶では八十六万貨物船換算トン数になる。それから海上備蓄等については、十四万貨物船換算トン数から後年度にいきますと五十万貨物船換算トン数になるというところでございまして、基本的には五十四年度で官公庁船の五十三万貨物船換算トン数と計画造船の四十八万貨物船換算トン数、これが二つの大きな柱で、後年度になりますと海洋構造物等がこれに加わつてくるということとでござい

ますので、これらの点を考えながら今後とも一層努力をしまいたい、こう考えております。

○救済委員 もう一点、ちょっとお伺いしておきますけれども、政府借款ベース、いわゆる経済協力基金の問題をここで云々することはちょっとどうかなと思うのですが、しかし、造船というものがこのような深刻な状態にあるときに、やはり何らかの努力があつてしかるべきかなとも考えるわけでございますが、その辺、船舶局長としてはどういふお考えであるか、お伺いしたいと思います。

○謝敷政府委員 経済協力につきましては、従前は船舶はきわめて有力な魅力のある商品ということで、あえて経済協力ベースに乗せなくても伸びていったという時代があつたわけですが、昨今は、この考え方はがらり変わりました、政府部内、関係各省におきましても、船舶の経済協力による提供ということについては認識は一致しております、なるべくこれを具体化する方向で進んでおります。

輸出組合等の調査によりますれば、希望のあるところは二十二カ国、約二千七百億ということが言われておりますが、この中で具体的には私もとしましては五十三年度から経済協力基金にかなりの額の受け入れができるような措置を講じたつもりでございます。この量は、平年度ベースで言いますと、四百億強ぐらいのベースになりまして、今後ともこの状態で、経済協力によりまして相手方のインフラストラクチャーの建設とかあるいは内航海運等の建設とかに有効に役立つような船舶の提供をしまいたい、こう考えております。

なお、これに加えて、新しく来年度輸出入銀行に経済協力に關します融資の枠を設けていただくよう現在要求をしようとしておりますが、これも欧州諸国等が開発途上国に対して提供し得る条件に見合うような形で新しい枠を設けたい、こう考えております。

○救済委員 それでは次に、海運局長にお伺いしたいのでございますけれども、海運業界も非常に

厳しい現状にあることはわれわれも十分認識した上でお伺いするわけでございますけれども、やはり日本の将来のために、もちろん海運、造船ともに発展しなければなりません、さしたたて造船不況打開という問題、この問題は船舶局だけの問題ではなく、やはり海運局の果たす役割というものが非常に大きいのではないか。

ただいまお話ございましたように、船舶局でもいわゆる計画造船というものがその大きな柱の一つになっておる、このようなことでございしますが、昨年までの計画造船の実績を見ますと、目標といひますか、来年度目標よりも非常に下回った実績しかない。そうなつてまいりますと、やはりそれに対する海運局の役割が非常に大事なものであるとなつてくると思ひますので、まず海運局長がその辺のところをどうお考えか、お伺いしたいと思ひます。

○真島政府委員 御指摘のとおり、先ほどもいろいろ御質問がございましたが、私も、海運、造船一体と申しますか、海運不況の中で日本船舶の国際競争力を高めて、日本船の持つ地位をさらに向上させたい、そういう趣旨から、従来の計画造船制度のままで、やはり五十三年度も三十万トンを超えるかどうかという程度の計画しかできないわけでございますので、この計画造船制度を大幅に手直しをいたしまして、来年度百万総トンの国内船舶の建造を確保いたしたい、このようなことで計画をいたしております。

○救済委員 手元に計画造船の実績等が挙がつておるわけでございますが、五十一年度は概算で十六万四千トン、五十二年度で二十五万七千トン、五十三年度で五十五万トン、こういう数字がずっと来ておるわけでございますが、来年度はそれを相当上回るといひますか、倍近い計画量になるわけでございます。補正で三十万トン先取りすることによつて、約七十万総トンになるというお話でございますが、こういうことになりますと、やはりこのものが従来のように思うようにいきまませんでしたということになりますと、事はそう簡単な

形では終わらないのではないか。そういう意味合から、重ねて局長の見通しを伺つておきたいと思ひます。

○真島政府委員 私ども、来年度の予算要求におきまして、百万総トンの建造を確保するために、従来のと申しますか、四十九年度以降廃止になつておりました利子補給制度の復活ということ、それから開銀融資率の向上、あるいは据置き期間等の延長というような改善を加へまして、でき上がつてくる船が国際競争力を十分に持つ程度の助成ということ、これならば船主の建造意欲も相喚起されるだろうということで、現在予算要求を行つておる次第でございます。

○救済委員 この問題は、造船不況解決には非常に大事な柱でございますので、何とぞもう一段の努力ということを要望する次第でございます。

そこで、海運局長にもう一点伺つておきたいのは、今度造船不況の対策として、いわゆる解撤業というものが造船、中造船、そして日造船の三者一体となつての形で始まるわけでございますが、やはりこれに対する海運局の対応の仕方というのは、これまで非常に大事じやないか。今度の予算措置で、先ほどお話ございましたが、簿価とスクラップの差額については助成をいたしますといふことから、ある程度の見通しはあろうかと思ひますが、これがやはり本年度と来年度で約百万トンの解撤作業を行うということになってまいりますと、海運局の指導というものがこのことを円滑にするためには大事じやないか。特にこの造船不況のためには、まあ商売の上からいけば、たとえば外国船の安いのがあればそれを買つて解撤してという、いわゆる解撤という立場になればそういうこともあろうかと思ひますが、やはり海運並びに船舶の両方の健全な発展ということになりますと、解撤する場合もむしろ安い船をということだけではなくて、国内船を一隻でも多く解撤できるものは解撤して、それが新しい需要創出の効果を生む、新船を建造しようという船主側の意欲が沸き立つようなそういう形が一番好ましいと思ひう

けてございますが、そういう点での局長の考えをこの際伺つておきたいと思ひます。

○真島政府委員 解撤につきましては、先ほども御質問ございましたが、私も、五十四年度に五十億円の解撤助成金を要求いたしておるわけでございます。

この趣旨は、いま先生がおっしゃいましたとおりでございますが、確かに、解撤工事ということだけから考えれば、安い外国のスクラップ船を買つてきて解撤するということが造船所の工事は確保できるわけでございます。したがいましめて、私も、五十億円、一応八十万トンの解撤ということと要求をいたしておりますが、いずれにいたしましても、来年度百万総トンの建造計画を私も考えておりますので、それと同量の解撤がスムーズに実施されるように努力をいたしたいと思つております。

○救済委員 ちょっといまの話で再度確認して恐縮でございますが、やはり国内船をやるというお考えをお持ちのようでございますが、たとえば具体的に指導するということはいかかかと思ひうのでございますけれども、しかし、少なくとも百万総トンの中でやはり船舶局としてもこの程度は国内船を解撤すべきじやないかなというような腹案等がございましたら、念のために伺つておきたいのです。

○謝敷政府委員 百万トンのうちかなりの部分を国内船の解撤をしたい、こう考えております。

○救済委員 それでは、法案の方の質問に入りたいと思ひますのでございます。

以上のような造船業界の現状を踏まえて何点か質問をさせていただきますけれども、雇用の問題でございますが、これはこの法案そのものにかかわる問題でございますから、重ねてお伺いするようになりましますけれども、三五%を目途としてこの設備の削減が始まるわけでございます。

そこで、やはり一番懸念されますのは、先ほど来何回か指摘されましたけれども、雇用の問題が非常に大きな問題であらうと思ひますのでござい

す。この法案を盾にして逆に合理化という名前のものといわゆる首を切るという、このようなことの一つの大きな手段といえますか、口実を与えるのではないかと、この点が一番懸念される点だと思ふのでございます。造船所で働いている方は確かに現状は大変だ、でも職を奪われることは、家族の生活等を含めましてなお一層深刻な問題でありまして、この法案の持っている趣旨はなるほど好ましいものでありますけれども、それによって起こる、働いていらつしやる方の生活の不安というものを無視して強行されるということはどうしても避けていただきたい。

そういう意味合いにおいて、この協会法をもって設備の買い上げ等を行われていくけれども、やはりそこには雇用不安は与えないという確かな歯どめといえますか、そのようなものがありまさんと、安易にこの法案だけが先に走つた場合に、特に造船の持つ地域経済に与える影響等を考えますと、大きな社会問題になりかねません。

そういう点で、まず、この法案を運用する際に雇用不安は起こさない、少なくともかくくしかじかです。御安心くださいというような船舶局としての明確な指針がなければ、私は、この法案は安易に進めるべきではないのではないかと、こう考えますが、その辺をお伺いしたいと思います。

○福永国務大臣 御説の点は、私も全然同感でございます。確かに、設備の処理が行われるという一面はございますが、これととも造船業全体を何とか健全な姿で明日以後に対処せしめたいというところでやむなく一部設備の処理が行われる。

このことについては、従業員について考えるならば、残る全部というか、やめるところも加えて全体のための考慮も十分に加えつつ、一面においてそういうことになるのでありますから、これによつて離職するにせよは転職する、そういういろいろな事情の人々に対して、現行法制等でも可能なのであるだけのことをしなければならぬ。また必ずしも法制上あるなしは別といたしまして関係者がそういう心配をしなければならぬ、こういうこ

とについては重々留意すべきものであらうと思ひますし、また、その設備の処理等をいたしますに ついて、法案に示されておりますようにかなりまとまつた単位においてその実が上げられるというようなことでございまして、そういうことによつて雇用の関係について事情の変更が当然あることが予想されますだけに、そういう従業員の人々と、それから経営者等においてよく相談をいたしまして、後のことについてもいろんな考慮をめぐらして対処するということが望ましいし、また運輸省当局にあっては、そういうことを重々頭に置いて対処しなければならぬ、さように考えております。

○藪仲委員 いま大臣のおっしゃったことは、もうそのとおりでございます。われわれも、現実に現場でそのような形でこの法案が運用されていってほしいと心から願つておる立場でございます。

私も、造船の町を抱えたところに住んでおりますけれども、先般来御指摘ありましたように、造船の方——造船の方と云うと大変失礼でございますが、造船で働いていらつしやる方が他の職業に転業なさつたとき、じや、より以上に経済的な環境がよくなるかという、そういう点でも必ずしも十分ではありませんし、また長い間造船で暮らした方が他の職業に簡単にかわれない、こういう問題も抱えていらつしやるわけでございます。

こういうことを考えますと、私は、この運用に当たつて、これは一つの考えでございますけれども、造船を、いま大臣がおっしゃつたように健全な形にすべきだということで、設備の処理はやむを得ない、ただ、それによつて大きな雇用不安、首切りというものが伴うという点を前提にいたしては、少なくとも十分避けようという点を前提にいたしては、もしもそういうことが大きな社会不安になるようでしたら、その点については、いわゆる造船の立場の方に対して、社長に対して、首切りは行な、これはあと数年間このような形がなければというような形で行政指導がある意

味ではできないものか。また、そういう混乱を生ずるようなところは、むしろ当然、買い上げてほしいと言つても買い上げ対象については検討しなければならぬとか、何かその辺の歯どめ、さらには希望退職やおやめになる方もあらうかと思ひますが、やはりそういうときに、その方の将来の職業までも十分配慮するような手続がございませうと、私は、非常に大きな、か悪い意味での影響が多過ぎるのではないかと、そういう点での配慮は、いかかものか、お伺いしたいのでございませう。

○謝敷政府委員 この法案が成立いたしました後におきまして、この協会の運用につきましては、先生御指摘のような点を十分配慮するように業界を指導するつもりでございます。この協会に買い上げを申し出るということは、事業者の選択の自由でございます。その事業者がその企業あるいはひいては日本の造船業全体の健全な発達ということを頭に置きながら、かつ雇用に対する配慮を十分にした上で関係者の合意を得て申し出があるものと考えております。

特に、特安法の十條の規定あるいは特定不況業種離職者臨時措置法の三條、七條の規定によりまして、具体的には七條によりまして計画を立てなければならぬということが規定されておりますので、その点を十分協会が確認をした上で買い上げ業務が行われるように指導をしてまいりたい、こう考えております。

○藪仲委員 重ねて確認をいたしておきますけれども、この法案の持つ確たる面と、また非常に懸念される面は雇用の問題でございまして、どうかこの法案によつて雇用不安が起きないようとするという点を、私は、この法の運用に当たつて十分行政官庁としての責任はおとりいただきたい、こういう点を指摘しておきます。もう一点、この法案の持つ非常に懸念される点を申し上げますと、いわゆる設備を処理しなれば、造船業全体が円滑なといいますか健全な体

質にはならない、こういうことでこの協会ができたというところは理解いたします。ところが、この運用のあり方次第では、これはまた非常に大きな問題があらうかと思ひます。この法案そのものをすんなり読めば、この造船不況を救済しよう、そのために何とか力の弱い中手等の設備処理のために協会をつくつて、何とか設備を円滑に処理してあげましよう、この救済という眼目、これはよくわかります。ただ、ここで私が指摘しておきたいのは、いわゆる協会が、また何年か後にはその購入した、買い入れたところの土地並びに設備を、再利用のために整地をするなり何なりして売却しなければならぬ、そして償還に充てるといふ、この手続があるわけでございませう。

そこで、私が懸念しますのは、では、再利用可能な土地は買上げけれども、中には再利用が非常に困難な土地もあるかもしれません、これは具体的な問題になりませんと、私も、具体的な例を挙げ申し上げることはできませんけれども、これは当然考えられることだと思ひますが、そのときに救済という立場に立てば、再利用ということにたとえ今後十年の間に非常に困難であつても、これは設備を買い上げましようという判断に立つと思ふのです。しかし逆に今度、再利用をして売却するといふ観点に立ちますと、再利用不可能なところは買えませんが、こうなるわけでございませう。この法案、そしてまた協会そのものの体質の中に、そういう相反する二つの立場というものがここに介在するわけでございませう。

私は、少なくともこの協会が償還しなければならぬといふ義務を負うということとはわかりません。でも当面、海造審の答申にありましように、来年、再来年というのには底をつくわけですから、このとりになるかならないかは、船舶局長並びに運輸大臣の決意いかんで幾らかでも前進するといふことは、私は確信しておりますけれども、それでも状況は悪くなる。そのときにさしたつての分、たとえはこ五年の分には、再利用ということが優先しと以前に、ある意味では救済というところが優先し

なければならぬのじやないかという考えもあるわけですが、これも運用のいかんによつては、再利用を優先するか救済を優先するかという判断が、結果において非常に大きな違いをあらわすわけでございます。

この辺については、事柄が重要でございますので、船舶局長と大臣の基本的な運用に対するお考えをこの際伺つておきたいと思つたのです。

○福永国務大臣　ただいま御指摘の点につきましては、当然、現在の造船業界をどうするか造船業をどうするかという観点から、この法案のねらつております目的達成のために十分配慮をすべきものであります。いま救済が再利用かということと順序を誤つてはならぬというお話でございます。そのとおりには私も考えておる次第でございます。土地のブローカーなら、後で売れるかなというのを考えて買つたことになりましようが、この法案によつて示されております協会というものはそういうものではないと存じます。まさに造船業をどうするかという大きな目的から対処すべきものでございますから、ただいまお話の点につきましては、お話のように本来の使命を当然優先して考えていく、こういうことに徹するように指導してまいりたいと考えております。

○謝敷政府委員　ただいま大臣が御答弁された点に尽きると思つたので……

○飯仲委員　それでは、局長には具体的な問題でちよつとお伺いしたいのでございますが、この中に事業場単位という形で処理ということが挙げられておるわけですが、一つの造船所で二ないし三カ所の事業場を持つていらつしやうて、そのうちの事業場を閉鎖する、こういう場合もあるかと思つた。中にはその中で集約をしてきて、一つの事業場しか現在ございません、しかし、その中に二万トンと五千トンと千五百トンというような形のドックがございまして、この二万トンの部分は処理をいたしたい、こうなつたときに、その一基の部分だけ処理するということが可能だろふと思つたのでございますが、事業

場単位ということの中に基數単位での処理ということもあるのだなと思つてよろしいかどうか。

それからもう一点は、これも具体的な問題になりますけれども、たとえば二つの事業場を持つておまして、会社といたしましては、こちらの事業場を継続してまいりたい、もう一つの事業場、Bという事業場は売却をしたい、処分したい、こうなつたとき、たとえば、ただいまの話で恐縮でございますが、Bというところは再利用の見通しとしては非常に困難な要素が多分にある、Aというところをむしろ購入したい、いわゆる造船所として残しておきたい施設の方は再利用が非常に可能だ、もう一つの事業場の方は再利用が困難だ、売りたいのはここの再利用困難なところですよと、こうなつたとき、協会に再利用の困難な方を申し入れた場合、具体的な選択をここで伺ひするわけでございますが、再利用困難な方でも購入を十分検討していただけるかどうか。これも具体的というよりも、いわゆる推測の域を出ない質問ではなはだ恐縮でございますが、こういう場合があつたときにはどうするか、判断の基準のめどとして伺ひする意味でお答えいただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員　法律で規定しております事業場単位、これは新造船の事業場単位ということでございますので、前者の御質問の、二万トンと五千トンと千五百トンというところで、二万トンを処理するというのは、かなりの量の処理になるわけでございますが、五千トンが特定船舶製造業の範囲に入りますので、これは二つを処理する、千五百トンを残すという場合には買い上げの対象になります、五千トンを残しておきますと、これは事業場の一部処理ということになります。買い上げの対象にならないかと思ひます。ただ、その場合に四千五百トンであれば、当然二万トンは買い上げの対象になると思ひます。それから、後者の点でございますが、これは先ほどの大臣の御答弁にもありましたように、再利用

用が直ちにできるようなことでありますれば、この協会は要らないわけでございますので、この協会のできました趣旨は、再利用困難なことは現時点では十分わかつております、これを十年間にわたつてこの協会がそれを持つて可能なように造成をして売却していくということでございますので、後者は、先生おっしゃつたとおりに、買い上げは可能かと思ひます。

○飯仲委員　それでは、この法案につきましては、以上の雇用問題あるいは運営点での考え方については、先ほど来大臣のおっしゃられたようなことを十分御配慮いただいて運用していただきたいということをお願いする次第でございます。

そこで、消防庁の方お見えになつていらつしやいますので、先般来つたと造船の問題が論じられてきたわけでございますが、ここで私は、消防庁の方に伺ひしたいのですが、日本の造船の持つてゐる技術というものは非常に優秀であり、なおかつ高度なものを持つていらつしやるといふうに理解しておるわけでございます。そこで問題は、いまこの造船を他の業種に転換しよう、あるいはほかの仕事ができないだろうかということが、各地域あるいは地方自治体で真剣に検討されて、公共事業の発注なんかできないだろうかというようなことが論議されております。

そこで、一つお伺ひしたいのは、さきの国会でも、大震立法が成立したわけでございますが、巨大地震が来るのではなからうか、こういうことで強化地域の指定もあつたわけでございますが、この地震というもののうちで一つ検討されておりますのは、いま消防庁が全国に設置なさつております百トンあるいは四十トンという水槽があるわけでございます。この百トン、四十トンというもののについて、要は政府の予算措置といひますが、補助の対象ということが問題でございますが、これは両方の生い立ちがちよつと違つたわけでございます。百トンの方は予算補助という形で始まつたことであり、片や消防法の範囲内で消防利水をと

うするが、消火作業をどうするかということで始まつたいわゆる法律による補助でございますので、なかなかそこに問題があるかと思ひますが、特に私がここでお伺ひしたいのは、四十トン水槽なのです。

この四十トン水槽は、もう御承知のように、現在の消防組織法に始まりまして、この消防の施設をどうするかというところから、消防施設強化促進法で基準が示されて補助対象になつたわけでございますが、この補助対象でございますと、コンクリートの厚さが二十五センチというような基準がございまして、これに該当しないと補助対象にはなりません。私は、それなりにこの法案は意義がありますし、全国にそのような四十トン水槽を置いておくことは、非常にありがたいことであり、有益なことだと感じております。ただ、地震というこの条件が加わつたとき、各地方自治体では、耐震といふことをその貯水槽に上乗せして発注をするわけですか。それじゃ、この四十トン水槽が弱いのかという、そういうことではございません。それなりの強度を持つてゐることはわかります。ただ、工法や何かで非常に日数もかかりまして、問題も多い。しかし、造船の技術として開発した四十トン水槽というのは、工法から何から非常に好評を博し、強度の面でも十分耐震性をクリアできるものがあります。

ですから、決つていまのコンクリート貯水槽はだめですよということとはさらさらございせんが、造船技術を生かしてそういうものをつくつたときに補助対象にならないという大きな壁がございまして、小さな地方自治体等では、困つた問題として提起されてゐるわけでございます。特に地震が想定される地域等については、百トンと同じような形で何か特例の措置を講ずるなり何なりで補助の対象にならないかどうか、何とか検討いただけないものかと思つたのでございますが、いかがでございますか。

○矢野野説明員　ただいま先生御指摘のとおり、耐震性百トンと一般の四十トン防火水槽とは、そ

の経緯、歴史が異なっておりまして、ただいま問題になっております四十トンの防火水槽については、鉄筋コンクリートというふうに基準を定め、それを告示で決めてございます。これはそれなりに意味があるわけでございまして、御指摘の耐震性というのを考慮して、百トンについては鋼製によるいわゆる鉄製タンクというものを現在採用しておりますので、そういうことも勘案して、四十トンの防火水槽についても今後耐震性を付与する、そういう性質のものであり、かつ強度、耐久性、価格等、総合的に検討いたしました上、積極的に四十トン貯水槽についても補助対象にすべく検討してまいりたい、かように考える次第でございします。

○穀仲委員 造船不況対策の一環とは申しませんが、いろいろな意味で日本のとうとい技術は残すべく何とぞ検討のほどをよろしくお願いいたします。

そこで船舶局長、簡単に一言お答えいただきたいのですが、いまの協会法の規定についてなのですが、土地を買収あるいは設備を買収したときに、不動産取得税とか固定資産税の問題が出てくると思うのです。特に大きいのは不動産取得税というものの、造船の土地というのは非常に広大な地域が多いものでございまして、これが非常に金額になるのじゃないか。こういうものについて税制面での減免措置をある程度講じておきまないと、土地の値上がりというようにも起きかねませんので、再処理がしにくくなるということから、税制面で何か来年度以降改正するお考えがあるかないか、あればある、なければない、その点だけ一言お答えいただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 御指摘の税制につきましては、本法案で、協会の公共性、公益性にかんがみまして、取得税の非課税、非収益事業に係る法人税及び事業税の非課税の措置を講じておりますが、このほか、御指摘の税の軽減につきましては、政府部内においてできる方向で検討させていただきたい、こう考えております。

○穀仲委員 よろしくお願ひします。

それから、通産省中小企業庁の方に、いまの造船不況に関連してちよつとお伺ひしたいのでございしますが、いま商工委員会等で行われる城下町法案というものが、特定不況地域の法案が審議されておるわけでございします。どの地域が指定されるかということがいろいろ話題になっておるのでございしますけれども、それはそれとして、私は、造船を抱える町というものは、とてもこの城下町法案でカバーできるような数ではなからうと思ひわけでありまして、仮に、その特定不況地域に指定されなくても、造船それ自体の持っているアセンブリ産業としての地域社会に与える影響というのは非常に大きい。八百屋さんから仕入れの弁当屋さんまで、造船所を生活の対象として商売をやっている、城下町法案で地域指定にならなくても、造船に関連するような、あるいは特定不況地域に指定されるようにならぬのは、あの地域指定法案の中に出てくるような税制であるとか、いろいろな金融面での優遇措置がとれないものかどうか、そういうものをその法案の中に読み取れないものかどうか、むしろそういうものを追加させていただけないかというふうな考えがあるのです、いかがでございしますか。

○山口説明員 お答え申し上げます。

このたび国会に提出しております特定不況地域中小企業対策臨時措置法案でございしますが、これは従来からございします中小企業対策とか、あるいは構造不況産業対策、こういったものと相まって効果を発揮するもの、こういうふうな理解いたしております。

そこで、今回の対策は、従来の中小企業対策に加えて措置しよう、こういうことでございします。したがって、特定不況地域の対象にならないようないわゆる不況業種とかあるいは不況地域一般につきましては、従来から中小企業信用保険法によります信用補完措置をやっておりますが、これらの積極的な活用というものを図りますか、たと

えば政府系中小企業三金融機関によります倒産対策緊急融資制度あるいは中小企業為替変動対策緊急融資制度、こういったものをさらにきめ細かく運用していく。さらに本年四月から発足いたしました中小企業倒産防止共済制度とかあるいは赤字企業に對します既往高金利の軽減措置、こういった金融面での支援、倒産防止対策等々につきまして、今後ともこれら中小企業対策につきましてもきめ細かく運用してまいりたい、こういうふうに考えております。

○穀仲委員 いまの説明はわかるのです。私の聞きたいのは、税制面はいかがですかということ、この点いかがでございしますか。

○山口説明員 税制面の対策につきましては、租税は法定主義ということになっておりますので、特定不況地域にならないところについて特定不況地域と同様の措置をするということにはまいらないと思ひます。ただし、いま質問されております御趣旨の中で、造船及び造船関連企業という場合には、別途すでに前国会でございまして、認定中小企業者につきましては同様の税制措置がすでに講じられております。

○穀仲委員 きょうはこの程度にしておきますけれども、円高対策でもフォローできない面をどうするか、今後十分中小企業庁で御検討いただきたい、このことは重ね重ね御要望しておきます。

最後に解散の問題、きょうは造船、中造、日造協の皆さん方、お忙しい中大変御苦勞さまでございします。この問題でちよつとお伺ひしたいわけでございしますが、この事業は三年ほど前から日造協の皆さんが大変御熱心にならうと御苦勞され、技術の開発や買船あるいはスクラップをどうするかというふうな問題までいろいろ御努力なさったその労を多とするものであります。

このたび、それがいわゆる造船業界全体の問題として造船も中造も一緒にやりましようという形になってまいりました。しかし、そうなるわけになりますと、船を買うとかあるいはスクラップを

処理するとか、こういう点でやはり業界としてどうなのか何らかの財団法人なら財団法人というものをつくって運用がなされていくと思うのでございしますが、そういう面でも、一体となった話し合い、さらには円滑な運用というものを、せつかく運輸省が本気になってこれをやろうという段階でございします。効果あらしめたい、これは皆さん方のお考えであらうと思ひます。また、その仕事の内容につきましても、弱い立場の日造協の皆さんを守るために、仕事量の確保には日造協のいわゆる下請の皆さん方に仕事量が厚い、いろいろな配慮もあつてほしい、こうわれわれは願うところでございますが、この造船解散についていろいろお考えもあらうと思ひますので、最初に船舶局長さんのいわゆる局長としての考え、あと各業界の代表の皆様方、造船、中造工、日造協の皆さん方の考えを、簡単に結構でございしますので、お伺ひをさせていただきますと思ひます。また、それが終わりましたら、恐縮でございしますが、最後に、もうもろの問題を含めまして大臣の御見解を承けて私の質問を終わりたいと思ひます。

○謝敷政府委員 解散の事業につきましては、買船、船を買う市場の動き、あるいはスクラップの市場の動き等、非常にむずかしい問題があるわけでございますが、今度の補正予算で二十億の基金の運用の助成金を認めていただきましたので、これにさらに二十億を船舶振興会から加えまして、この三年強の間に三百万トン程度の解散を行うことにしたい、こう考えております。

そこで、先生御指摘のように、五十二年度は下請事業者が協同組合をつくりましてやったわけですが、なかなか思うように任せなかつたわけですから、ようやく三事業体が共同してやるような機運が出てまいりましたので、私どもとしては、造船工業会、中造造船工業会、日本造船協力事業者団体連合会の三団体が協力して新しい組織をつくっていただくまして、そこにこの補助金を交付して事業の円滑な推進を図っていただきたい、こう考えるわけでございます。もちろんこの補助金は、特に

下請事業者対策という色彩が濃いわけてござい
ますので、たとえば解散を行います場合に、本工
一に對して下請一以上の従業員が可能なるように指導
してまいりたい、こう考えております。

○南参考人 造船工業会といたしましては、先
ほど来御指摘のとおり、今後数年間の仕事量の不足
という大きな問題に對処いたしまして、中型造船
工業会及び日造協と協力をしてこの解散を進めて
いきたい、むしろわれわれの方からお願いをいた
しました問題でございませう。

なお、先ほど御質問にございました廃棄工場の
従業員の雇用の問題、これにも深くかかわって
おりますので、私どもは、前向きに取り組んでま
いりたいと思っております。

○浅野参考人 解散につきましては、工事量の確
保、雇用の対策、そうしまして過剰船舶の処理、
ひいてはそれが新造船の需要の造成につながる
という意味で大変に有意義な事業であると考えて
おります。私どもの会員のうちにも、すでに解散部
という専門の事業部を設けておられるところもあ
るような次第でございませう。

○宇野参考人 今度の船舶解散促進協会、これは
仮称になっておりますが、これについては、船舶
局長がただいま申されたような方針で実行しま
すが、われわれとしては、先ほど佐野委員から御
質問がありましたように、これを単なる助成金の交
付機関に充てるといってだけで終わらせるので
なく、少なくともこれを生かして将来に大きな解
散事業が自立できるようなことにしたい。そうい
う意味から、この協会に對して日造協が三カ年
にわたって行ってきた調査研究の資料を移管し
て、鉄鋼、船舶等の関係団体の協力を得たいと思
っております。

なお、すでに船主協会、電炉工業会、全国小
型鋼協会有るいは全国伸鉄工業組合とも折衝し
て、本問題についての各業界の円滑化に努力し
たい。現在においては鉄鋼側でも、船舶解散によ
って生ずる鉄の引き受けを前もって検討中であ
ります。こういう意味から、われわれについては

過去のわれわれの雇用対策が一番中心でありま
す。これを生かす意味においても、今度の協会に
ついては、われわれとして関係官庁の指導のもと
に、日造協が責任を持ってこれに当たりたいと
思っております。

○福永国務大臣 越中さんは、私に對しては
という表現をなさったので、必ずしも解散に関
するものばかりでもないと思いますが、質問者は申
すに及ばず、参考人の各位等からもいろいろ御
意見の御開陳等がございました。これらのことを
十分念頭に置きつつ諸般の施策に誤りのないよう
にいたしてまいりたいと存じます。

○越中委員 終わります。どうもありがとうございました。

○増岡委員長 米沢隆君。

○米沢委員 余り時間もありませんので、早速
間に入りたいと思ひます。

まず、運輸大臣にお尋ねしたいのでありますが、
今回の造船の安定事業の実施に当たりまして、特
定不況産業安定臨時措置法、いわゆる特安法によ
らずに、もっとも中身を見ますと、大手の会社に
つきましては、場合によっては特安法の信用基金
に依存する場合があるという含みがありますけれ
ども、その他につきましては、この協会方式とい
う形で事業を進めていくということでありま
すが、この協会方式を選択された理由について、重
ねて、なぜ特安法ではないけなかつたのかを御説明
いただきたいと思ひます。

○福永国務大臣 現在の事態につきまして對
処する方途はいろいろあるわけですが、この
たび政府が提案をいたしましたものにつきま
しては、ある程度範囲を区切って、いま御指
摘のようになつておられるわけではございませ
う。いざいざにいたしておられるわけではござ
いませう。ある方策をいざいざに実施してまい
りたいと考えておられるわけではございませ
う。の部門だけ特に大事とかんとかというの
ではなくて、それぞれに事情を異にしている
面も若干ございませう。そういうことを考慮し
つつ今度の

ような法案としてまとめた、こういう次第で
ございませう。

○米沢委員 協会方式をとられるというこ
とは、いわゆる特定の不況産業を安定させる
ための臨時措置法をつくって信用基金をつ
くり、その債務保証によって設備処理をス
ムーズにやうていこうというそのことが、必
ずしもその全部がそういう信用基金によつて
やることができない、したがって、こういう
協会方式というものが編み出されたと思
うのでありますが、ちょうどあの特安法が審議
される過程において、運輸省では独自の立法
をされたいという動きが幾分ありました。その
ときに、この協会方式が頭にあつたのだと思
ひます。ところが、特安法一本でいこうとい
うことになりまして、そしてあの法律の中
に「船舶製造業」という一項目が入れられて
お茶を濁されたわけでありませう。しかし、
現にこういうふうにして問題になつてまい
りますと、いわゆる自力のあるところのみ
しか特安法に言う信用基金を利用できない、
その他については別の法律をつくって對処し
なければ設備の処理もスムーズにいかない、
そういう問題がいま明らかになつておるの
だと思ひます。

そこで、通産省の方にお尋ねしたいので
ありますが、このように特安法に言う信用基
金で、そして結局、その債務保証という手段
でしか救済できないような特安法になつてい
るわけでありまして、そういう意味では、こ
の特安法そのものに限界があるというふう
に断ぜざるを得ないわけでありませう。し
たがって、この造船の設備廃棄に關し
まして、このような協会方式をとらざるを得
ないようなことになつてしまつたわけであ
るわけでありませう。ほかの不況産業を抱
える通産省の立場として、このような協会
方式をとらざるを得なくなつたことにつ
いて、どういふ判断を持っておられるのか
、聞かせてほしいと思ひます。

○黒田説明員 お答え申し上げます。
一口に構造不況産業と申しましても、その
不況の深刻さと申しますか、業界の状況
あるいは構造不況に陥つた原因その他、一
様でないわけではございませう。

いませう。特安法は、こういういわゆる
業種に共通的に見られます過剰設備の
処理を推進するために制定されたわけ
でございませう。

基本的な考え方としては、あくまで
企業あるいは業界の自助努力を前提
といたしまして、いま先生御指摘の信用
基金あるいは指示カルテル制度とい
うようなものを新たに創設すること
によりまして、構造不況業種の過剰
設備の処理を計画的に推進してい
こう、こういうことでございませう。

ただ、業種別にどのように過剰設備の
処理を、この法律に基づいて進めてい
くかという点につきましては、特安
法に基づきまして、いま御指摘の信用
基金あるいは指示カルテル制度とい
うようなものを新たに創設すること
によりまして、構造不況業種の過剰
設備の処理を計画的に推進してい
こう、こういうことでございませう。

したが、業種別にどのように過剰設備の
処理を、この法律に基づいて進めてい
くかという点につきましては、特安
法に基づきまして、いま御指摘の信用
基金あるいは指示カルテル制度とい
うようなものを新たに創設すること
によりまして、構造不況業種の過剰
設備の処理を計画的に推進してい
こう、こういうことでございませう。

したが、業種別にどのように過剰設備の
処理を、この法律に基づいて進めてい
くかという点につきましては、特安
法に基づきまして、いま御指摘の信用
基金あるいは指示カルテル制度とい
うようなものを新たに創設すること
によりまして、構造不況業種の過剰
設備の処理を計画的に推進してい
こう、こういうことでございませう。

おおむね適切を期するというようなことをねらい
といたしておるわけでございまして、物の言い方
によりまして全然別個のもののようにも聞こえま
すが、これを利用する側では、この両者を利用し
得るということであり、いずれがより適切な方法
であるかという選択のもとにそれぞれ利用され
る、こういうことでございまして、この点を補つて
申し上げておきたいと思ひます。

○米沢委員 重ねて通産省の方に御見解を聞きた
いのでありますが、特安法といういわゆる一般法
をつくられた趣旨は、少なくとも不況業種とい
ろあるけれども、公平に行政を進めていこうとい
う意味もあると思ひます。ところが、これ
で救われぬ部分を、みんな業界ごとでござい
特殊立法をつくっておれたのはこの法律でやる、
こうなりましたら、特安法そのものの意味がな
なつてくると私は思ふのです。ということは、特
安法では救われぬ部分がたくさんあるという事
実を示すわけでありまして、そういう意味では、
特安法そのものが法的に非常に欠陥がある、ある
いは法体系として見直さねばならぬ部分があるの
ではないかと思ひます。

もう御存じだろうと思ひますが、この信用保証
基金をつくられる基金の造成の場合にもかなりて
こずったはずだと私は思ふのです。それから信用
基金を實際利用する場合にも、今度は銀行さんの
裏保証という関係では、本当に救われねばならぬ
部分が、この信用保証基金が裏保証の問題で挫折
すると私は思ふのです。ですから、大手であり、
ある程度信用力があるものしか、銀行が結局安心
してお貸しできるようなところしかこの信用保証
基金なんか貸してはくれない、そういうものにな
る可能性が十分あると私は思ふのであります。

そういう意味では、業界ごとに対策をやるとい
うことがだめだとは申しませんけれども、少なく
ともこの特安法そのものの、信用保証基金を銀行
が頭を振らなければどうしようもないというその
部分だけでも何とか解消できる方法はないだろう
かという感じがするのであります。どうでしょう。

うか。

○黒田説明員 ただいま御答弁申し上げましたよ
うに、大部分の業種につきましては、私ども、こ
の特安法に基づくスキームで現在業界が陥ってい
る不況の克服を図っていく考えでいろいろな対策
を検討しているわけでございまして。

ただ、業種によって本当に非常に固有の問題と
申しますか、業界の事情からいってどうしても何
らか別の支援策が必要であるというようなことが
安定基本計画の策定、検討の段階で出てくれば、
そういう対策はもちろん考えていきたいというこ
とでございまして。

ただ、私も現在考えておりますところでは、
まだこの安定基本計画の検討がいろいろな業種に
ついて始まったばかりでございまして、いわゆる
構造不況業種というもののすべてについていろ
ろ検討しているわけではございませんが、必ずし
も特安法の体系が全部各個別の業種の対策で塗り
かえられてしまふというところまではいか
ないのではないかと一見通しを持っております。

それから、基金の保証の問題でございしますが、
先生十分御案内のように、この基金はいわゆる裏
保証ということで関係金融機関なり、あるいは関
係企業の協力を仰ぐたてまになつております。
これについては、先生御指摘のように、一面でそ
ういう金融機関なり各関係企業の協力を仰がなけ
れば信用基金が使えないというような解釈と申し
ますか、見方もあり得ると思ひますけれども、た
だ、あくまで企業の再建、要するに過剰設備の処
理を通じての再建が最終目標でございまして、や
はりそういう企業の再建を目標としていために、
関係の金融機関であるとか関係の企業、そういう
ものの協力があつてこそ初めて再建が可能なの
でございまして、その辺、運用に当たつてできる
だけこの法律の趣旨が当然生かされるように図つ
てまいりたい、そういうふうに考えております。

○米沢委員 私は、この法律は見方によつては、一
造船業界を救済するという一面もありますが、一

番喜ぶのは銀行じゃないかと思ふのです。倒産し
た会社のやつも買つてやるわけですから、その分
だけ担保が抜けたり借金を返してもらつたわけだ
から、この法律は銀行が一番喜んでおると私は思
います。そういう形で、これは銀行救済的なニュ
アンスが多いわけでありまして、しかし、先ほど
から何回も申し上げましたように、信用基金は裏保
証で銀行が余り頭を振らない、基金の造成につ
いても余り乗り気ではなかつた、そういうことを考
えますと、やはり特安法に言うこの信用保証基金
で設備処理をスムーズにやつていこうとする場合
には、何らかの形でそれだけの部分についてはか
なり強力に行政指導あたりを加えてもらわな
い限り、特安法は何にもならぬ法律になつてしま
う可能性があると思ひます。その点、ぜひ強力
な行政指導を要請したいと思ひます。

それから、先ほどの運輸大臣の話の中にありま
したように、造船の設備処理につきましては、特
安法を使う場合もあるし、あるいは協会方式でや
る場合もある、場合によつていろいろと使い分け
ていくという議論でありましたが、きょうは日造
工の南さんが来ておられますのでちよつとご聞き
したいのですが、いまから大手はこの買い上げ方
式ではなくて、特安法の信用保証基金を利用して
の設備廃棄という形になつて思ふのであります
が、どれくらい實際信用保証基金に頼るといふ
うな試算をなされておられるのか、お聞かせいた
だきたいと思ひます。

同時に、信用保証基金を借りる場合に銀行の協
力を得られるような情勢にあるのかないのか、御
判断を聞かしてほしいと思ひます。

○南参考人 ただいま造船工業会としては、この
信用基金に対してどの程度の要望があるか、ある
いはまた、それがどの程度可能であるかというこ
とについての検討はまだいたしておりません。

○米沢委員 まあ検討されてないと言われたいら
うおしまいであります。しかし實際、海運審あ
りのおしるしが出て、そして安定計画の中では三
五%の削減をしようなんというの、ほぼそ

う形で決まるであらうという段階において、企業
自身が、じゃ自分たちの会社の場合どうなるだろ
うか、その場合どうしようかという検討が重ねら
れていないということ自体が、大変のんびりした
話だという感じがしてなりません。しかし、検
討されてないというのだったら、何も言うことは
ありません。

本題の協会の問題に入りたいと思ふのでありま
すが、協会方式によつて設備処理計画がなされた
場合、それがただ買い上げというだけにするので
は何にもならぬわけですが、やはりこれが再建につ
ながる、あるいは安定につながる前向きな方向に
動かなければならぬわけでありまして、前向きの
方向に行くという前提は、一にかかつて安定基本
計画に組み込まれるであらう三五%程度の設備処
理というその数字の整合性といひますか、信憑性
が一つあると思ひます。それが本当であるのか
どうかということですが、それからもう一つは、そ
れでもなお昭和六十年まで続いている受注予
測と設備処理後の造船能力六百四十万トンとの
ギャップを現実の問題として埋め切れるかどうか
という二つが大きな懸念問題だと思ふのでありま
す。

そこで、お伺ひしたいのは、いろいろと検討を
重ねられて三五%という数字が出たのだらうと思
ひますが、三五%という、現在の能力よりも三百
四十万トン削りさえすれば、六十年の時点におい
ては需給が均衡すると読まれた根拠というものを
ちよつと説明してほしいと思ふのです。

それから、ちよつと重ねて同時に回答いただ
きたいのは円高ですね。もう先ほどからの議論の
中にも、円高がかなり大きな影響を与えておると
いうことでありましたが、ちよつとこの海
造審でこのあたりを議論されたのは、大体六月以
前、七月前半から以前の問題だと思ふのです。そ
れから今日に至るまで円はますます高くなつてお
るわけでありまして、円が高くなるということは、
それだけ皆さん方に対する影響は大きいわけで、
結局、設備廃棄を三五%程度にするというその数

字にも影響するような問題ではないか、そう私は思うのでございます。

そういう意味で、特に昨日の新聞にも一ドル百八十四円ぐらゐつたというところで、また円高騒ぎが起つておりますので、今後の造船業の経営安定化策について、設備処理をやらうというわけでありまして、三五%程度の設備廃棄というものは下方修正されるような用意はないのかどうか、いまの三五%程度で結構なのかどうか、そのあたりも含めて、円高の影響も含めて御説明いただきたいと思います。

○謝敷政府委員 簡潔に御説明をいたします。

三五%、三百四十万トンを出てきたゆえのところでございしますが、これはことしの三月ごろから、安定法の始まる前に海運造船合理化審議会の需給検討グループがずっとやってきたものでございまして、その以前から私どもは非公式には検討してきたわけでございます。

考え方といしましては、基本的にかかってきますのは、今後の世界の各地域におけるGNP及びそれを受けたエネルギー消費、それから石炭、鉄鉱石、穀物等を中心とするドライカーゴの動き、こういうものが基本になるわけでございします。

そこで、現在手に入れ得るOECD、そのほか国内の関係機関の長期にわたるGNPその他の指標を中心にいたしまして、ハイケースとローケースを想定しております、ここに挙げております数字はハイケースをもとにした数字でございします。

まず、需給の見通しですが、初めに国際的な世界全体の造船船腹量を出していただくわけでございます。その次に問題になりますのは、日本のシェアと言つたら、ちよつと言ひ過ぎかもしれませんが、日本がどのくらい建造し得れば妥当であるか、この点もまた大きく関係してくるわけでございします。

それで、世界全体は先ほどのような数字で検討したわけですが、基本的に御理解をいただきたいと思ひますのは、七六年から八〇年までの間と八

一年から八五年の間、それから八六年から九〇年の間、この三つの期間に分かれるわけですが、七六年から八〇年まで、来年までは基本的にはタンカーとかバラ積みカーゴはゼロという数字が出ます。それから八一年から八五年は、したがってGNP想定である程度の量が出てまいるわけですが、その間は、実際には七六年から八〇年までの間手持ちの残存工事がありますから、それで本当はキャンセルしてゼロになれば次の五年に上がるのですが、それを先食いしているという形でございします。次の五年間はなだらかに右上がりで上がる、こういう想定でございします。それから、それを全部八五年までに処理をします、その次の五年はローケースもハイケースも余り差がございしません。

そういうことで、二つとつたわけですが、従来日本の造船業は世界の五〇%をやつてまいりましたが、今後のことを総合的にいろいろな角度から検討いたしますと、先生方の御判断は、約三分の一ということで見ているのが基本的に妥当ではなからうか。これは三分の一で過大という見方と、いや少な過ぎるという見方と両方ありました、そういうところに落ちついたわけですね。

それで、日本の供給能力を検討いたしました結果、貨物船換算トン数で九百八十万トンという数字が出まして、じゃ、ここから一体どこまで設備削減をすれば、過当競争防止に長期的に役立ち、かつ余り大幅な供給制限といたしますか、そういうものに陥らないという水準をどこに決め得るかという、こういう議論があつて、先生いま御指摘のように、少な過ぎるじゃないかと、あるいは高過ぎないかとということ、三百四十万トン、三五%の率について議論がなされましたが、少なくとも供給制限というような事態を避けるためには、設備削減としては上限のハイケースをとつて六百四十万とすることが妥当であらうということ、これが決まったわけでございします。

したが、いま、今後の推移については、これはあくまでも設備処理として六十年までが妥当な

線でありまして、操業がこういう状態になるかどうかについてはローケースの見方もあるわけですね。そういう点を勘案いたしますと、私どもとしては、設備処理は三五%、三百四十万トンをやりまして上では、あとは新規需要の造成と見合いながら短期間の間は操業調整をするという基本的な考え方を出したわけでございします。

それから、先生御指摘の円高の影響につきましては、これは確かに、この検討をしております時期の数字は、せいぜい年末までの感觸でございまして、ことしの年初以降の点は入つておらないというのが実態でございします。しかし、最近の受注状況を見ておりますと、大体月三十万トンペースで一月から三月ぐらゐまでいったのが、四月、五月がそういう状態で、その後六月、七月が十二万トンから十五万トンぐらゐに落ちました。六、七

とそういう状態で、八月はやや回復し、九月も回復しているという状況でございまして、これは今後の推移にまたなければいけません、基本的には造船の競争力という点では、急激に短期的な変動という点についてはなかなか耐えがたいのですが、ある程度長期的にはこれに対する対応も立てながらやっていくわけでございまして、その意味においては、実際の需要という点では、ローケース、ハイケースの見方があるということをお説

明させていただきます。○米沢委員 いろいろな見方があつて、将来のこととだからわからぬ部分があるかもしれぬけれども、三五%程度で下方修正しなくても結構だということに考えていいわけですね。

そこで、この設備処理をなさる場合、いまごろ聞いたら怒られるかもしれませんが、業界自体はこの三五%程度をそれぞれ削減するというところで、もう現時点では合意は見えておるわけですね、日造工の南さんにお尋ねしたいと思ひます。

○南参考人 三五%につきまして、業界のコンセンサスは得ております。

○米沢委員 ところで、この設備処理をやらうという話し合いの中で、その対象になるのが六十一

社あるわけですが、その中で十三社が倒産しているわけですね。そしてこの設備廃棄をするという相談の中で七社が手を挙げなかったというのです、これはどういふ理由からでしょうか。

○謝敷政府委員 私どもに特安法によります業種指定をしてほしいという申し出がありましたわけですが、六十社のうち七社が先生御指摘のとおりでございします。これらの会社は、いずれも会社更生法手続申請中のところ、ございまして、その手続上間に合はなかつた、あるいはできなかったというところ、ございします。

○米沢委員 会社更生法の手続中からですか、和議の申請手続ですか。——次に、昭和六十年までの需給ギャップをどう埋めるかという問題ですが、この問題はもう先ほどから再々取り上げられておりますけれども、かなりの努力をしない限り、先ほどおっしゃつたように、六百四十万トンに削つて、それからまた需要が全然それについていていないわけですから、大分埋めなければならぬ。それなりのかなりの努力が必要だと思ひますが、そこで、当局におかれまして、五十四年度の運輸省の概算要求なんか見せてもらいますと、大変積極的なやる気を見せておられるのであります、いまから大蔵省との折衝でそれがどうなるか、そこが一番大きな焦点ですね。

そこで、運輸大臣にお尋ねしたいのであります、あの要求とおりうまくいったら、ある程度万々歳でありまして、あれが削られなくてもいいから、こんなに議論を重ねた意味が余りなくなるわけですが、成算について大臣の話をちよつと聞かせてほしいと思ひます。

○福永国務大臣 いま御指摘のもののみならず、運輸省全体といたしまして、おおむねいままでよりはかなり積極的に出ております。積極的に出て

いるには、それなりの理由があるのではございしますが、見方によつては、そういうことであるから思ふとおりにいかぬのじゃないかというようにごらんになる向きもあるかと思ひます。私も、どうも言い出しましたことは、なるべくそのとおり

やらぬとおもしろくない性分でございまして、せいぜい努力いたしたいと考えておりますが、いまの御質問のように、それがそのとおりいかなかったらどうかという点につきましては、少なくとも現段階では、何とかしてそういうようにいたしたいと思います。うまくいかないときのことは考えておりませんと申し上げるより実はしょうがないのでございますが、いずれにいたしましても、米沢さんの御意見等にも沿うように大いに努力をいたしまして、目的を達成するようにいたしたいと考えております。

○米沢委員　一生懸命がんばっていたんだけど、
ことでありますが、しかし中身を見ますと、たと
えばほかの不況産業なんかに対する対策よりもか
なり突っ込んだ積極的な施策をしろということが
入っておりますから、ほかの業界との関連で、大
蔵省が本当にうんと言うかといううちよつと疑わし
い部分も、うまくいったらそれは結構であります
けれども、造船ばかりそんな調子にはいかぬとい
う形で削られる可能性のある部分もたくさんある
ような気が私はしてならぬわけですね、そういう
意味で御健闘を祈りたいと思います。

それから次に、先ほどから申し上げておりますように、需要見通しの六百四十万トンというものととのギャップ、その埋める際——実際に埋められるのかどうかをいろいろと考えたときに、大変不勉強で申しわけないのでありますけれども、標準貨物船舶に換算したら何トンだとか、何かいろいろと単位がありまして、それからまた官公庁のつくるもの、何艘と言ったり、実際何艘が何トンに当たるのかは、全然わからぬので、本当に埋まるかどうかは、ある程度一定の換算したトン数でないと、また、そういうものをよくにも教えてくれないと、実際はわからないわけです。

そこで、ぜひここで聞かせていただきたいのは、政府の需要創出せよとする部分、それは標準貨物船換算してどういふところで六十年まで伸びていくのか、そのところをちよつと教えてほしいと思うのです。

○謝敷政府委員 どうもいろいろなトン数を使つて恐縮でございますが、従来から船の種類構成がかなり変わつてきておりますので、私どもとしては、初めて貨物船換算トン数という表現を使つてゐるわけでございますが、御説明を申し上げますと、六十年までは運輸委員会の調査室のお出しになつておられます資料の数字、これは竣工ベースでございますので、これを約半年ぐらい前にずらしていただきますと着工ベースになつてまいります。したがつて、これは省略をさせていただきますまして、当面問題でございます五十六年度までというふうに見積もつてゐるかという点で御説明をさせていただきますと思います。

まず、需要創出をしない場合をずっと申し上げていきます。五十三年度三百五十三万トン、これは貨物船換算トンですが、以下省略します。五十四年度二百七十四万トン、五十五年度三百六万トン、五十六年度三百七十六万トン。これに對しまして、私どもがいま考へて検討をして、実行を各方面にお願いしておりますのを、新規需要ということで申し上げますと、五十三年度が六十万トン、五十四年度が百七十七万トン、五十五年度が二百四十三万トン、五十六年度が二百十八万トン、こういうことになりまして、合計をいたしますと、全部うまくいったという仮定で説明をいたしますと、五十三年度が足し算をしまして四百十三万トン、五十四年度が四百五十一万トン、五十五年度が五百四十九万トン、五十六年度が五百九十四万トンということで、私どもとしては、五十五年度のいわゆる需要創出対策を行った場合、このままのいわゆる需要創出をしますと、設備処理後の能力に對して八六%というような数字になりますが、せめてこのくらいの水準には何とか早く持つていきたい、こう考へておる次第でございます。

○米沢委員 どうもありがとうございました。
このいまおっしゃった新しい努力分については、計画造船というのが入っているわけですね、やはりギャップを埋めるかぎを握るのは、この計画造船が本当にうまくいくのかどうかにかかって

いると私は思います。
そういう意味で、いろいろと御努力をいただいておると思うのでありますが、船主協会の合意というものは一体どういうふうでいま話し合ひが進められておるのか、ちよつとお聞かせいただきたいと思います。

○真島政府委員　船主協会との関係でございますが、私どもも、予算を要求いたします際にいろいろと御相談を申し上げまして、船主協会といったとしても、現在各方面に船主協会としての要望という形でパンフレットを出しておりますけれども、その中に私どもの予算要求の数字をそのまま取り入れて、いろいろと各方面にお願いをいたしております状況でございます。

○米沢委員　この計画造船をやつていく場合に、船主協会からいろいろな注文がついたり、造船工業会からいろいろな注文がついて、金融の面だとか融資比率の問題とか償還の関係とか金利の問題等々いろいろと大変きめの細かいかなり突つ込んだ――突つ込んだと言いましようか、かなり有利になるようなものがうまくいかない限り、この話には応じられない、そんな話があるやに聞いておるのでありますが、大臣、この船主協会との合意を得、あの概算要求に出ておりますあいうかつこうで船主協会がオーダーをし、つくる方もオーダーをし、そしてこの百万トンあるいは次の百二十三万トン、その次のやはり百二十三万トン、確実に達成できる可能性みたいなものをどういふふうに考えておられるのか、大臣に聞かしていただきます。

○福永国務大臣　いろいろの見方がございますが、私は、何とかうまくいくというように見ております。ただ、それだけ申し上げますと、あいつはちよつと甘いということにお考えかもしれないかもしれませんが、大体私は、もともと甘い人間ではございませんが、この点につきましては、各方面からいろいろ話を聞いて、その上でこんなところだ、こういうふうに考えておるわけでございます。

○米沢委員 時間もありませんので、最後に関連

の下請企業対策についてちよっとお尋ねしたいのでありますが、この対象になっておる六十一社の中でも十三社倒産をしておるわけでありまして、日造協の皆さんから御陳情等を読んでみしても、かなり倒産したところに債権があるわけですね。そういうものを何とかしてほしいといういろいろな注文も出てきておるわけですが、特に昨年つづれた十三社、債権総額十億円以上が十七社くらいあるのですが、そこに債権を持つておられる下請企業の方々に對してどういふ対策が打たれたのか、政府の見解を聞かしていただきたいし、日造協の方に、實際そういう売り掛け債権みたいなものが一体どういふふうになっておつて、どういふ御要望があるのか、そのあたりを聞かしていただいて、質問を終わりたいと思います。

○謝敷政府委員　昨年の夏以降十三社が倒産、会社更生法の申請もしくは和議法の申請をしているわけでございますが、私どもとしては、そういういった事態に陥る前に個々に御相談を受けて、かなりいろいろな努力をしたわけでございますが、関係者の協力が一部得られなかったり、もろもろの事情でやむを得ずそういう事態になったわけでございます。その際に私どもとしては、まず造船業の倒産によりまして、その周辺の関連工業及び下請事業者団体が関連倒産をしないようにということと通産省にお願いをして、関連倒産防止の制度の指定をしていただくと同時に、私どもとしては、緊急融資としまして、そのほかに船舶振興会の融資制度の活用をやりまして対応してきたつもりでございます。

今後のことでございますが、関連工業下請事業者につきましては、通産省のもろもの中小企業制度の適用を受ける指定をしておりますし、これらによりまして影響を受ける関連工業あるいは下請事業者の対策について今後とも努力をしてみたい、こう考えております。

○委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席
○宇野参考人 造船不況について、倒産した企業のためにわれわれ日造協に加盟しておる会員だけ

でも現在五十億、これは中には不良債権があるというので銀行が貸し出しを警戒するというので自分で捨てておる業者を除いて、はっきりしたもののだけでも五十億円、特に最近の白杵造船では十億以上の不良債権を抱えて、下請はいま四苦八苦しているわけなんです。幸いに現在、白杵の場合には地方の県なり市なり、あるいは特定の場合には船舶振興会の緊急融資等どうにか切り抜けておられますけれども、この不良債権を抱えて、過去の不良債権以上に、この再建法の届け後現金で払うといった債権すらまだ未払いになっておる点があつて、これはこのまま放任すれば、その下請はいずれ関連倒産で大きな被害を受けると思ひます。

それで、われわれとしていまでも納得のいかないのは、下請の場合でも特に構内の場合には労働債権なんです、ほとんど労働債権でありながら、下請というために、本工は賃金が保障されながら、下請は全部たな上げを食つていて、こういうようなやり方が現在許されているものかどうかが、会社更生法についてもわれわれはかなりの問題点が出てきていると思ひます。

それで、本法は昭和二十七年に制定されたのですが、この結果は、一將功成り万卒枯れるというやうな例が出てきており、中には悪質な、詐欺に類したやうな更生法の申請もあるやに聞いております。この場合に、はちばち二十七年以来見直しの必要が出てこないか。また、この中にこれを幾らかでもカバーするために、中小企業対策のために昭和四十二年、第二百十二条の二を追加しましたが、せっかくの条文も利用されてない。ということ、現地の弁護士すら、この条文は利用価値がないと言つてほとんど取り上げない、せっかくの法律の条文すら取り上げていない。

こういうやうなことで、会社更生法におけるこの被害というものは甚大なものがある。三重造船以来十九社、ひつかつたのは百五十件、現在わかつておるものが、先ほど述べた五十億円、こういうやうな状態は、このままいくと、一部の会社

は救われても、下請は将棋倒しになるおそれがある。これについてはぜひ、この運輸委員会の関係でないかも知れませんが、会社更生法については御検討をお願いしたいことを希望するわけであります。

○米沢委員 終わります。

○佐藤(守)委員長代理 小林政子君。

○小林(政)委員 福永運輸大臣に、まずお伺いをいたしたいと思ひます。

造船不況の問題は地域経済と密接なつながりを持つておりますだけに、造船の不況とかあるいは倒産という事態については、地域の中で関連下請企業並びにそこで働いている労働者また地方自治体あるいは町の商店に至るまで、地域経済に関連を持つて大きな打撃を受けているというのが、いまの現状でございます。

本来、この問題に対しての不況対策、これについては、何と言つても雇用の安定であり、そしてまた需要の創出をどう図つていくか、このことを抜きにしては不況対策というものはあり得ないと私は考へております。

政府も地域不況対策ということをとつてはきておりますけれども、しかし私は、こういう立場から今回の法案を見てみますと、これは結局は企業の廃止やあるいはまた閉鎖というものであつて、不況対策とは全く矛盾するものではないか、このやうに考えますが、大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○福永運輸大臣 小林さん御指摘になりますやうに、造船の不況というものは、地域経済と大きく関係を持つていられるものでございまして、これをいろいろな面からとらえる必要がありまして、なかなか雇用の安定とか需要の創出とかというものを強く考へていかなければならぬことは当然でございます。

ただし、先ほどのお話のように、いま政府が出しております法案等は、そういうこととどうも矛盾しているんじゃないかなどという御批判もございしますが、私も、いま申しましたやうな雇用の

安定とか需要の創出とかということと関連しつつこの種の措置をとつていられるつもりでございます。

ただ、率直に申しまして、小林さん御指摘のやうに、雇用の安定なり需要の創出なりというものを一枚看板に挙げたやうな法案の形ではもちろん出ておりません。そういう意味においては、こういう点についてより一層の重点を置かなければならぬということもあるいは言ひ得るかと思ひますが、いまおつしやつたやうに、われわれがいま出している法案ないしは最近出したものが、決してそういうことと矛盾するような、背馳するようなことをいたしてはいないわけでもないということについては御理解を賜りたいと存じます。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席)

○小林(政)委員 午前中の討議のときにも、今日のやうな深刻なこの造船の過剰設備を処理しなければならぬというやうな事態を迎えた国の責任について、大臣は、私も責任を感じていて、やうな御答弁をされておりましたけれども、私は、やはりこの今日の事態を招いた原因がどこにあるのか、この点については、やはり深く掘り下げて検討をしていく必要があるというふうに思ひます。もうこういう事態になつたのだから、それに対処して目先の解決法というやうなことであつては、問題の本質をはつきりさせることはできないというふうに私は思つております。

こういう立場で、一、二お伺いをいたしたいと思ひますけれども、石油ショックの前の四十七年十月、OECDの造船部会の下部機構で、そのサブグループが需給の見通しというものを立てたことがあつたと伝えられております。そして五十年の時点で、これについての見通しが正式に作成された、こういうニュースが当時の海軍新聞にも載つておりますけれども、この問題については当時、四十八年三月七日付の海軍新聞を見てみますと、運輸当局の能力算定というのは、千七百四十万総トンというのを能力算定として出して、また造船工が提出した能力算定というのは二千六百四十万総トンと

非常に大幅な食い違いがあつた、そしてその調整は難航を余儀なくされた、こういうふうな海軍新聞には報道されております、また四十八年の運輸省の出しました運輸白書、これも見てみますと、結局この原因は、わが国造船業の新規設備投資ないし設備拡張によるところが大きいとして、わが国造船業の能力拡大を阻止する動きを当時示していたということが書かれております、五十年の需要量は供給量を相当下回るものとなつたため、わが国としては、これに対して西欧諸国の要求にどう理解を示し、国際協調を推進していくかという点で腐心をした、大変苦心をした、苦勞をした、こういうことが四十八年の運輸経済年次報告に載つておりますけれども、私は、やはりこの問題について具体的に、造船工業会の数字と、そしてまた運輸省の見込んだ数字というものの違いという問題、なぜこのやうな事態が起きたのか、そして結局は、この問題についてどう解決がされてきたのか、その経緯も含めてお伺いをいたしたいと思ひます。

○福永運輸大臣 小林さんが冒頭に、今日のやうな事態を招いたことについて、私以下関係者がこれを深く掘り下げて検討するとともに、大いに反省をし、責任を感じて対処すべきであるというやうな御趣旨のお話でございまして、私も、そうあるべきだと考へております。

いまお話になりました点は、率直に申しまして、これは皆昔の連中のころのことでございますけれども、それらをすべて受けて今後に対処する責任はまさに私にある、こういうふうに思つております。

したがつて、四十年代のころのこと等について四十九年ころまでのつもりで言つておるわけでございますが、ただいま伺いましたいろいろの数字等につきましても、局長その他もつともいまの局長も、そのころから局長だったというわけではないのでございまして、こういうことを十分に踏まえて、いま御指摘のやうな食い違い等が

あるならば、それはどういふわけでそうであるのか、そうであるとするならば、今後どう対処すべきかという事は非常に大事なことでございまして、いま私よりもやや数字に明るい局長以下から答弁させまして、こういう諸君とともに今後については私は私なりに十分責任を感じつつ対処したいと存する次第でございします。

○謝敷政府委員 先生御指摘の四十七年、四十八年当時の日本のOECDにおきます需給問題に関する立場について、記録等を参照しながら、私自身もつまびらかでございせんが、御説明をさせていただきます。

四十七年の十二月の第六作業部会、これはOECDの造船関係の作業部会でございしますが、その下に需給のサブグループがございします。OECDの造船部会そのものは、三十八年、OECDに日本が加盟する前からオプザバーとして参加をしておりました。私も、個人的には三十八年と四十四、五年ごろ参加をし、さらに最近参加をしておりますが、基本的にヨーロッパの諸国と日本側の立場は時によりかなり変わります。その立場の差といひますのは、日本がかなり技術革新をやります。供給能力を伸ばすのではないかと向こう側の心配に對しまして、日本としましては国内の供給力不足がないようにという立場で対応しておりますので、いろいろな時期において意見の相違があったことは事実でございします。

四十七年の当時は、これはそろそろもう一度需給見直しをしようではないかということで集まったようございまして、まずサブグループで一九七五年、昭和五十年の供給力を推定してみようというところから始まったわけでございします。したがいまして、先生御指摘の、五十年において運輸省が千七百四十万トン、造船工業会が千九百六十万トンという数字につきましては、いま資料を持っておりませんが、そういう国際的な供給力算定のための作業をしたのだと考えております。造船の供給力の算定というのはいきわめてむずかしいゅうございまして、今度やうと貨物船換算トン

数で供給力を出すような方式にまで発展してきたのですが、出しようによつては二百万トン程度の差が出てきたのではないかと、こういうふうにかえ

ます。そこで、四十八年の白書に、先生御指摘のような日本側とヨーロッパ側で差があったとしますと、要するに供給力の算定方式が必要に比べてまだ未熟でございしますので一致しなかつたという点があるかと思ひます。実績で申しますと、これは五十一年のECと日本との貿易問題あるいはその後のOECDの造船部会等におきます議論から判断をいたしますと、この点の供給能力については、五十年の実績は進水量で三千五百八十九万トンでございしますから、これが供給能力ぎりぎりとは考えておりませんが、シェアを仮にこの半分

といたしますと、日本の実績が千七百九十八万トンという実績でございしますので、運輸省の供給能力即需要のマキシマムという点ではほぼ合つていたのではないかと、こういうふうにかえております。ヨーロッパの方は、日本が極端に供給能力をふやしたのじやないか、こういうことで五十一年から始まつた日本と欧州との間の論争があつたわけですが、これにつきましては、私ももとしましては、見通しはともかくとして実際の行動は、欧州も日本も大差がなかつたという反論をいたしまして、それが大體認められたわけでございまして、その後の処理をどうするかということで、欧州諸国におきましては、基本的には三分の一程度を目標にしながら造船能力の縮小、それから構造改善について検討してゐるところでございします。

○小林(政)委員 私は、ともかくこの新聞に出てゐることが、あるいは若干の数字の違いがあると言はれるのかどうかはわかりませんが、これは当時、これから供給力が必要に對して非常に過剰になつていく、こういったことが五十年当時からずつと強まつてきている、少なくともこういう時期であつたことは間違ひないのです。しかも、そういう中では、現在の千九百萬総トンという設備をつくる結果となつたのは、私は、運輸省が大

手の造船工業会の強い見通しに押されて、こういった千九百萬総トンという設備が現在もたらされたのではないかと思ふ。

しかも、当時のことをいろいろ調べてみますと、四十八年の六月に石播の知多で百万トンドックができておりますし、また四十八年の十一月に日立の有明で、これもやはりこういう時期であるにもかかわらず、百万トンドックが建設をされてゐる。こういった事態を見ましても、そのほかいろいろ例を挙げればございしますけれども、今日の造船危機を招いた原因というのは、やはり大手造船の無謀な設備拡張と、これを許してきた運輸省監督行政の中に問題があつたのではないかと、私は、こう言わざるを得ないと思ひますけれども、この点についての見解を伺ひしていただきたいと思います。

○福永國務大臣 現実が、小林さんも御指摘になり、われわれも認識してゐるようなことであります以上、やはり見通しを誤つたといふことは、幾ら言ひわけしたつてそのとおりだと私は思ひます。

ただ、言ひわけとして申し上げるわけではございせんが、その当時としては、まさかこんなことになるまでとはみんなが思つてゐなかつたといふことではございします。しかし、だからそれでいいというわけにはもちろんない話でございまして、私も、私も、そういう事態の後を受けていま責任を負つておる次第でございしますが、過去の間違いは間違ひといひまして、その間違ひの中には確かに大いに責めるべきものもあるかもしれぬし、まあ、このぐらゐのことはしょうがないのじやないかといふところ等もございしますが、それらをすべてあわせまして、われわれは、よくそういうことを考へて、現在及び今後に対処しなければならぬ、これを強く感じておる次第でございします。

○小林(政)委員 私は、今日の事態を招いた原因の主要なものはそのこにあつたのではないかといふことをはつきりとさせて、そしてその上で具體的

にこういう事態の中でどう対処をしていふたらいいかといふことを明らかにしていくことが必要であるといふ立場から現在質問をいたしたわけでございます。

時間の関係で法案の中身に入りますけれども、本法案の対象になる造船の五十四社、このうち一社で一事業場のものは何社ございしますか。また一社で五千総トン以上の船台が一つしかない、こういう企業は何社ございしますか。これをまず伺ひたいと思ひます。

○謝敷政府委員 特安法対象の六十一社のうち、大手七社を除きます五十四社の中で、一社一事業場の会社は四十五社、一社一船台の会社は三十一社でございします。

○小林(政)委員 そうしますと、一社一船台といふことは、結局これらの造船所の場合には、この法律によつて買ひ上げといふ設備処理が行はれると、これはほとんどが廃業につながつてしまふのではないかと、このように思ひますけれども、この点について伺ひたいと思ひます。

○謝敷政府委員 一社一船台の三十一社の中で中手十七社グループが二社、中手十六社グループが九社、その他二十一社グループが二十社といふことで、大半がその他のグループに入るわけでございしますが、これらの点につきましては、原則として基數単位で処理をいたしますが、全体として三五%、グループ別にそれぞれの率は違ひますが、そういうものが円滑に処理できるというところで今後対応していくわけですが、もう一つの見方は、要するに一社一船台で今後の競争力がうまくいくかどうか、こういった場合に、たとえば修繕あるいはその他の部門への転換、この際思い切つてそれらに重点を移すといふような企業経営者の判断がある場合もあるでしょうし、あるいは一社一船台のところが他社と協力をして、提携をしてどちらかに集中するといふ場合もあるでしょうし、それは今後安定基本計画が決まりました後で、各社企業の経営者の判断がいずれ出てまいるかと思ひますが、その時点で私どもとしては対応をしてま

いりたい、こう考えております。

○小林(政)委員 一応この五十四社のうち三十一社が一社一船台ということがはつきりしましたし、それから設備処理も普通一般は船台、ドックの基数単位で進めていくということになっておりますけれども、今回の法案による買い上げは事業場単位で行う、こういった非常に厳しい措置になつてきておるわけですが、これが事業場単位ということになった理由は、どういふことだったのか、また買い上げ期間が五十四年度末という、非常に短期間というふうに思われますけれども、これはどういふ理由から来たものか、この点についてお伺いをいたします。

○謝敷政府委員 設備処理をいたします場合に、どういふ手段、方法で支援をするかという点について検討してまいつたわけでございますが、私どもとしては、現在の設備処理率が非常に高いということとを頭に入れて考えますと、なかなか債務保証制度に乗らないものが出てくるのではなからうか。したがって、一社二船台というようなどころは、事業場が二つあればあるいは事業場の移転ということ、集約ということを考えるかもしれません。基本的には、事業者がどうしても買い上げの手段によらない限りは設備の処理ができないというようなことを考えましたのが第一点でございます。

それからもう一つは、この制度がなくてもあつても現在は非常に極端な需要不足の状態であつて、企業の財務状況が悪化しております。このまま放置いたしますと、たとえば倒産等の事態になるというようなことも考えられます。できれば積極的に修繕あるいはその他の部門にこの際転換をして経営の安定を図っていただきたい、こういうような考え方と相まちまして、特に造船専業度の高い中手以下の事業場がこういうことになつておりますので、どうも将来償還をすべき債務保証基金の制度には乗れないので、それを補完する考え方として事業場ごとの買い上げにしたわけ

確かに、二本のうち一本を廃棄しても買い上げの対象にしたらどうだ、こういう意見も検討の過程ではかなりあつたわけですが、これらの点につきましては、言ふなれば残存納付者と、それから国が助成するという一面から考えますと、どこかで仕切りをつくらなければいかぬわけでして、そういう意味で、事業場ごとに新造船部門をやめるといふ場合には、企業にとつてかなりの負担でございますので、それを助成するという考え方から事業場ごとの買い上げに踏み切つたわけでございます。

もちろん、特定船舶製造業は五千トン以上でございますから、五千トン以下の新造をするといふことは、当然、再建計画の中に、修繕等と関連してあつていゝわけでございまして、こういった企業の経営者がどういふ道を選ぶかといふことは、こういう際でございまして、慎重に判断されると思ひますが、選択の道の一つとして設けた次第です。

それからもう一つ、五十四年度末までに買い上げるといふことでございしますが、特安法の安定基金計画では、おおむね五十四年中に休廃止するといふことを決めることにしております。そのゆえんたるものは、造船が受注生産でございまして、五十四とか五十五とかいうようなところの受注も入つてくるわけでございします。したがって、早目にこの過剰設備の処理を終わらせないと、いつまでも過剰競争の状態が残るといふことで期間を限つたわけでございします。ただ、買い上げの場合には、かなり買い上げ業務が後に延びるということも考へて、五十四年度いっぱいといふふうに限定をした次第でございします。

○小林(政)委員 ともかく、時間がありませんのであれですけれども、中小手の造船業の場合は、実際設備の処理を進めるにしても、船台だとかドックとかいふようなものは銀行の担保に入つてゐる。したがつて、銀行への借入金返済しなればどうにもならない。資金調達という問題も自由で、結局、不可能な状態という中で今後の措

置が考えられたのではないかというふうにも思われますけれども、そういう点から見ますと、いまの説明を聞いていますと、その五十四社のうち三十一社が一社一船台という事態の中では、いまのような銀行との資金繰りの関係だとか、あるいは資金調達が不可能だといふような実態の中で、実際もう廃止する、あるいは買い上げを求めるといふ以外にはないやうありませんか。あるいはそのほかに局長が言われているように、幾つかの、何と云うのですか、集合と言つた方が、そういうこともあり得ると思ひますけれども、しかし実際問題として、もう本当に圧倒的なところが一会社一船台、こういう事態の中で、この問題については、十分業界の意向等も聞いて、そしてやはり実態に合つた対応をすることがきつて重要ではないか、このように私は考えますけれども、いかがでしょうか。

○謝敷政府委員 きつめて厳しい設備処理率でございしますので、安定基金計画を決める際、あるいは個別にも十分事業者の意見を聞いた上で対応したい、こう考へております。

○小林(政)委員 いま一つ、法案との関連でお伺ひいたしますけれども、本法案の目的の一つに、過剰競争の排除といふことを挙げておりますけれども、現在の過剰競争、特に船舶競争はきつめて激しいものがあるといふことは新聞紙上にも報道されておりますし、船舶競争の中で過剰競争の重要な要因は、船舶の大型化、特に大型タンカーの需要の増大に合わせて大型設備を拡大してきた大手造船各社が、大型のタンカーが過剰になり、受注が激減したといふのが現状です。従来は、本来であれば中手だとか小手の分野で造船をされてゐるというような中小船舶市場にまで相当進出してゐる、こういう事実も私は明らかに、実はここに資料を持っております。

これは日本海事新聞から拾つた数字でございしますが、ずっと挙げますと時間がかかりますので、たとえば本来であれば、大手の場合は当然これは能力からいつても、技術の点からいつても、また

船台の点からいつても、二十万とかあるいは少くとも十萬総トン以上の船をつくらせてゐる、ところが、実際長崎造船の場合など見てみますと、三萬三千総トンだとかあるいはまた二萬二千三百総トンだとか一萬七千八百八十総トンだとか、こういう数字がずっと並んでゐるんですよ。これは私、本来なら当然、中手以下のところがいままで仕事をしていたところだと思つたのです。それが相当数、この資料によつても大手に流れつゝゐる。こういったことを考えますと、最近における大手七社の船型別受注状況といふのは一体どうなつてゐるのだろうか、これはもし御答弁いただく時間がなければ資料を提出していただきたいと思ひます。

○謝敷政府委員 大手七社の最近の受注状況、これの数字を申し上げます。
一萬総トン未満、昭和五十二年五十九萬トン、昭和五十三年五十六萬六千総トン。一萬総トン以上三萬総トン未満、昭和五十二年五十二萬六千総トン、昭和五十三年五十四萬四千四百総トン。三萬総トン以上、五十二年五十四萬四千四百総トン、五十三年五十六萬五千六百総トン。合計として五十二年五十二萬七千二百七十三萬総トン、五十三年五十四萬八千五百七十三萬総トン、こうなつております。

もう一点、大手が大きなドックで二萬トンから一萬トン程度の船をつくらせてゐる、こういうことと過剰競争の結びつきでございしますが、確かに先手御指摘のように、大型タンカーがなくなつてゐるわけですから、受注は当然、三萬トン程度から以下の貨物船等に集中してゐることは事実でございします。したがつて、大手と中手の間でもあるいは中手と中小との間でも船舶の競争があるわけですが、私どもとしては、船舶のチェックを二千五百トン以上してまいつたわけですが、ただ、その中で急激な円高等によつて、輸出船についてはドルが固定して円の手取りが少なくなつてゐるというようないふこともあつて、受注競争の激化があつたことは事実でございします。ただ、最近になりまして、その赤字受注の限度が大手、中手に見えてまいりまして、これ以上赤字受注をしますと、会社の命

運にもかかわるというような事態になりまして、受注競争の行き過ぎの自虐の聲が出てきておりますので、この認識を受けまして今後とも船舶指導をやつてまいりたい、こう考えます。

○小林(政)委員 きようは参考人の方にもちよつとお聞きしたいと思ひますので、時間がございませんで、局長、いまおつしやつた内容を資料で御提出を願ひたいというふうに思ひます。

時間の関係で、参考人の方にお伺いをいたしたいと思ひますけれども、まず中造工の方にちよつと御意見を伺ひたいと思ひますのでございませう。

ともかく、造船建設能力五千総トン以上の施設の処理につきましては、造船の専業率のきわめて高い中造工の皆さんが、買ひ上げの対象の場合に事業場単位となつてゐることについて、加盟会社の実態からこれをあらにあらされて、どのような御見解をお持ちになつていらつしやるのか。それから、中手以下の五十四社の現有設備処理について、具体的にここの大手が四〇%、中手は十七社が三〇%、十六社が二七%、他の場合は二十一社で一五%という海造審のこれらの計画についてどのような御見解をお持ちなのか。それから五十四年度末までという、いわゆるここの補正予算で設備用地の買ひ上げ総額が九百六十五億円と計上されてゐますけれども、業界としては、これらの点について話し合つたことがあつたとか、あるいは意思統一がされてゐるのかどうか、この点についてお伺いをいたしたいと思ひます。

それからもう一つは、時間の関係で、これも大変恐縮でございませうけれども、造船機械労働組合の書記長さんにお伺いをいたしたいと思ひます。

非常に専業度の高い中手以下の買ひ上げの設備処理は、事業場単位で処理するというふうに限定をされておられますけれども、中小造船の廃止即買ひ上げという、これはやはり働く人たちにとつては解雇に直結するやうな問題になるのではないかと、このように思ひますので、組合では、今日のこういう状態のもとで、この法案について具体的に何か見解をお持ちでございませうとお聞かせい

ただきたい、このように思ひます。

○浅野参考人 私に對する御質問が三点だと考えております。

一番目の問題は、一本船台の造船所が買ひ上げ施設の事業場単位の買ひ上げについてどう考えているかという御質問だと思ひましたのですが、買ひ上げはその事業場の希望でございまして、強制でございませう、まず一つは、それから私どもは、一本船台であつた二一本船台でございませうと、海造審の示されたこれからの需要の見通しから、自分たちがどうすべきかという真剣な考え方に入つておるわけでございませう。たとえば買ひ上げをしてもらつた方が自分たちを含めて地域あるいは従業員のためによろしいか、あるいはもつと別途の形で残つた方がよろしいか、そういうような真剣な検討をしてゐるわけでございませう。

ただ、いまの段階でそれだけ希望があるかといふことは、そういうことを事業者が、責任者が公表いたしますことは、まだちよつと時間的に問題ございませうので、私どもも、具体的な意向といふものは把握しておりませうけれども、真剣に検討してゐるはずでございませう。

それから第二番目が、操業の削減率がグループ別に二七%とか、一番下は一五%ですか、これについてどう考えておるかという御質問だと思ひますが、基本的に私どもの対象会員は了解をしておるわけでございませう。

それから第三番目が、土地の買ひ上げ予算の九百六十億でございませうが、この辺について中で話し合つたことがあるかという御質問でございませうが、ちよつと私、これで土地が九百六十億で足りるかどうかという御質問かと考へるのでございませうけれども、いま申しましたように、具体的な意思の表示が私どもに出てきておりませう。皆それぞれ心の中で模索しておる段階でございませうので、話し合ひは真剣にやつておりますけれども、そういうところまで皆さんの意見が出ておりませう。

○穂刈参考人 全造船としてどういう考え方を

持つてゐるかという御質問なので、率直にお答えをさせてもらひたいと思ひますが、私ども、いま傘下の中でたくさん倒産会社を抱えてゐるわけですから、倒産に至る原因につきましては、総合的な造船不況ということもありますが、直接的には金融の行き詰まりということと、とりわけ市中銀行その他からの厳しい条件がいろいろ作用してゐるやうであります。そういう状態から判断いたしますと、今度提出されておりますこの法案につきましては、銀行からより以上に先行き見通しを含めた厳しい要請が伴つてくるのじやないだらうかと、その結果、造船業を廃業するという方向へどんどん進んでいくのではなからうか、こう判断してゐるわけであります。

そういう立場から、午前中もわれわれは、この法案をつくられることによつて一層事業場閉鎖が進行する、その結果、直接解雇というものが大量に発生する、こういうふうな判断しておりますから、原則的には反対をしておりますと、こう申し上げておつたわけであります。ただし、どうあつてもこれにすがつていかざるを得ないという特殊な条件のあるところがあるとするならば、そのときにはあくまでも雇用を完全に保障してもらう、このことが条件でなければこれを認めるわけにはいかない、こういう態度を持つてゐるわけであります。

○小林(政)委員 ちよつと時間がちよつと過ぎたところでございませうけれども、法案の審査でございませうので、最後に大臣に……

この法案については、私ども、いま参考人の方々からも述べられたり、また私も問題点の幾つかを指摘いたしましたけれども、本當にこの不況対策、それにやはりふさわしい内容を伴つという法案でなければ大臣、私は、いまの不況対策にはならぬのじやないかと、このように思つております。この点について大臣の見解を伺つて、時間がございませんで、これで私の質問を終わりたいと思ひます。

○福永国務大臣 法案に明文の上でいろいろのこ

とも示しておりますが、およそそうしたものを法律として効果あらしめるためには、単に文字ばかりでなくて、いままでお話のあつたこと等を念頭に置きつつ、その法律がなるほどどうかといつて理解されるやうなことにしなければならぬと思ひます。

これからどういふことになるかわかりませんが、多分通していただけるだらうと思ひますのでございませうが、その晩には重々心得て対処いたしたいと存する次第でございませう。

○小林(政)委員 終わります。

○増岡委員長 中馬弘毅君。

○中馬(弘)委員 今回のいろいろな対策は、ただ一時的な不況対策というだけではなくて、日本の造船業のあり方、あるいは構造改善を含んだものと私は理解しております。

造船業といふのが海運業自体、これは非常に特殊な業界でございませう。私も四十四、五年当時、ある造船会社におりました、こういうやうな状況は長くは続かないともちろん思つておりました。同時に、先行きに對しての危機も持つておりました。二十年ごろの一つのブームだといふやうに私も理解しておりました。業界の方は御存じのとおり、大体二十年のサイクルで海運ブーム、造船ブームといふものが来ております。それからまた、非常に投機的な要素がございまして、それこそギリシャあるいは香港の船主が一代にして巨万の富をかせぐといふやうな特殊な業界でございませう。

その中にあつて、先ほど小林委員からいろいろの議論がございませうが、運輸省としての造船設備の許可のあり方について、過去の釈明は結構でございませうが、過去の反省と今後の運用について、ひとつ御見解をお聞かせ願ひたいと思ひます。

と申しますのも、また次のブームが来たら、これはまたやみで、元のもくあみといふことになりかねないわけですから。平電灯とか綿業の紡機などに応々にしてそういうケースが見られたわけではございませうが、そういうことじやなくて、過去の反省

小林政子君。

○小林政委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、特定船舶製造業安定事業協会法案に對しまして、反對する討論を行うものであります。

反對理由の第一は、本法案が造船産業における今日の構造不況、過剰設備という深刻な事態をもたらした大手造船業や銀行などの責任を不問にしているばかりか、逆に国家財政まで投入してその利益を擁護しつつ、一方では造船大手と言われる大企業、大資本への生産の集中、市場の独占化を一層促進するために中小造船業の整理、淘汰を大規模に進めるためのものであるからであります。

本法案が設備処理の買い上げ対象を事業場単位に限定していることは、中小造船業の大部分が一社で一事業場とか一社で一船台という状況に照らしてみれば、これらの企業は買い上げとともに廃業という事態に追い込まれることは必至であります。

また、銀行にとっては、この法案に基づく買い上げ制度ができるならば、中小造船業に對して船台、ドック及び土地などを担保にして貸し付けていた資金は確実に回収できるばかりか、事業場単位で設備処理を行い、廃業に追い込むという本法案の買い上げ制度は、貸付金を確実に回収した上で銀行にとつてのいわゆる危ない会社を消滅させてしまふという形で、現在銀行が抱えている最大の問題を一挙に解消しようというに利用されるものであります。

第二に、本法案は、造船業に働く労働者に対して失業防止の措置を全く欠いているばかりか、むしろ買い上げという設備処理に当たっては、人員整理、解雇を前提にさしていることであります。

第三に、事業場単位で設備廃棄が実施されるならば、地域経済との結びつきが特に強い造船業だけに、地域経済と地域社会への打撃ははかり知れないものがあります。

結局、本法案は不況地域をますます危機に追い込むばかりか、一層拡大させることにつながるものであります。

わが党は、造船業など構造不況産業に對する対策は、このような事態をもたらした銀行や大企業、大資本の責任と負担によつて進められるべきであること、また中小造船業に對しその仕事量を確保し、経営を守る対策を実施する必要がある、このような方向こそいま真に求められている対策であることを強く指摘して討論を終わります。

○増岡委員長 これにて討論は終了いたしました。

○増岡委員長 これより採決に入ります。
特定船舶製造業安定事業協会法案について採決いたします。

〔賛成者起立〕
○増岡委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○増岡委員長 この際、本案に對し、石井一君外四名から、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党及び新自由クラブの五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提出者から趣旨の説明を求めます。石井一君。

○石井委員 ただいま議題となりました本案に對し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党、公明党・国民会議、民社党及び新自由クラブを代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

附帯決議の案文は、お手元に配付してありますので、その朗読は省略させていただきます。
御承知のように、わが国の特定船舶製造業の建造能力は、近く策定される運びの特安法に基づく安定基本計画による三五%、標準貨物船換算トン約三百四十万トンという大量の設備処理を実施いたしまして、なお、当分の間、需給ギャップは解

消されず、建造需要の底と見られる昭和五十四、五年ごろにおいては、処理後の建造能力の半分以下に落ち込むことと想定されております。
したがって、政府は、仕事量の急激な落ち込みを緩和するため、できる限りの各種需要創出の方策を強力に実施すべきであります。特に効果的な内・外航船舶の建造の促進を第一に行うべきであります。

すなわち、外航船舶の建造の促進については、船舶建造需要の喚起とともに、わが国外航海運の国際競争力の回復を図るため、新船の建造及び老朽船の代替が必要であり、したがって、今後の計画造船については、船主負担金利の引き下げ、財政融資比率の引き上げ及び不経済・老朽船のスクラップの促進等の施策を速やかに実施すべきであります。

また、内航船舶等の建造の促進については、内航・近海海運の近代化を図るため、船舶整備公団を活用して、内航・近海船舶の代替建造の拡充等の施策を政府において速やかに実施すべきであります。

これが本附帯決議の内容であります。
何とぞ御賛成を賜りますようお願い申し上げます。

特定船舶製造業安定事業協会法案に對する附帯決議（案）

政府は、船舶建造需要を喚起し、あわせて我が国外航海運の国際競争力の回復及び内航海運の近代化を図るため、金利負担の軽減等による外航船舶の建造及び老朽船の処分の促進、船舶整備公団の活用による内航船舶の整備の促進等の施策を速やかに実施すべきである。

右決議する。

本動議について別に御発言ありませんので、直ちに採決いたします。
石井一君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○増岡委員長 起立多数。よつて、本案に對し附帯決議を付することに決しました。

○増岡委員長 お諮りいたします。
ただいま議決いたしました法律案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○増岡委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○増岡委員長 この際、福永運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。福永運輸大臣。

○福永大臣 特定船舶製造業安定事業協会法案につきましては、慎重御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございます。

なお、ただいま御決議のありました事項につきましては、その解決に時間を要する問題もあると思われませんが、政府といたしましては、御趣旨に沿つて十分配慮してまいりたいと存じます。（拍手）

○増岡委員長 次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後四時五十一分散会

特定船舶製造業安定事業協会法案
特定船舶製造業安定事業協会法案

目次

第一章 総則(第一条—第十条)

第二章 設立(第十一条—第十六条)

第三章 管理(第十七条—第二十八条)

第四章 業務(第二十九条—第三十五条)

第五章 財務及び会計(第三十六条—第四十四条)

第六章 監督(第四十五条—第四十六条)

第七章 雑則(第四十七条—第五十一条)

第八章 罰則(第五十二条—第五十六条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 特定船舶製造業安定事業協会は、特定船舶製造業における計画的な設備の処理を促進するため、特定船舶製造業の用に供する設備及び土地の買取等を行うことにより、特定不況産業安定臨時措置法(昭和五十三年法律第四十四号)と相まつて、特定船舶製造業における不況の克服と経営の安定を図ることを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「特定船舶製造業」とは、最近における内外の経済事情の著しい変化により、その船舶製造業における造船能力が著しく過剰となり、かつ、その状態が長期にわたり継続することが見込まれるため、その船舶製造業に属する事業者の相当部分の経営の著しい不安定が長期にわたり継続するおそれがあると認められる船舶製造業であつて、当該船舶製造業の用に供する設備の廃棄、長期の休止又は譲渡を行うことによりその事態を克服することが必要であると認められるものとして政令で定めるものをいう。

2 この法律において「特定船舶製造事業者」とは、特定船舶製造業に属する事業を営む者をいう。

(法人格)

第三条 特定船舶製造業安定事業協会(以下「協会」という。)は、法人とする。

(数)

第四条 協会は、一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第五条 協会の資本金は、その設立に際し、政府及び政府以外の者が出資する額の合計額とする。

2 協会は、必要があるときは、運輸大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

3 政府は、前項の規定により協会がその資本金を増加するときは、予算で定める金額の範囲内において、協会に出資することができる。

(持分の払戻し等の禁止)

第六条 協会は、出資者に対し、その持分を払い戻すことができない。

2 協会は、出資者の持分を取得し、又は質権の目的としてこれを受けることができない。

(持分の譲渡等)

第七条 政府以外の出資者は、その持分を譲渡することができる。

2 政府以外の出資者の持分の移転は、譲受け者について第四十七条第二項各号に掲げる事項を出資者原簿に記載した後に、協会その他の第三者に對抗することができない。

(名称)

第八条 協会は、その名称中に特定船舶製造業安定事業協会という文字を用いなければならない。

2 協会でない者は、その名称中に特定船舶製造業安定事業協会という文字を用いてはならない。

(登記)

第九条 協会は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に對抗することができない。

(民法の準用)

第十条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、協会について準用する。

第二章 設立

(発起人)

第十一条 協会の設立するには、特定船舶製造業について学識経験を有する者七人以上が発起人となることを必要とする。

2 発起人は、定款及び事業計画書を作成し、政府以外の者に対し協会に対する出資を募集しなければならない。

3 前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

(設立の認可等)

第十二条 発起人は、前条第二項の規定による募集が終わつたときは、定款及び事業計画書を運輸大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

第十三条 運輸大臣は、設立の認可をしようとするときは、前条の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 設立の手續並びに定款及び事業計画書の内容が法令の規定に適合するものであること。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 事業の運営が健全に行われ、特定船舶製造業における計画的な設備の処理の促進に寄与することが確実であると認められること。

第十四条 運輸大臣は、前条の規定により認可をしたときは、遅滞なく、発起人が推薦した者のうちから、協会の会長、理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された会長、理事長又は監事となるべき者は、協会の成立の時に、それぞれ第二十条第一項の規定による会長、理事長又は監事に任命されたものとする。

(事務の引継ぎ)

第十五条 前条第一項の規定により会長となるべき者が指名されたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を会長となるべき者に引き継がなければならない。

2 会長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府及び出資の募集に応じた政府以外の者に対し、出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)

第十六条 会長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 協会は、設立の登記をすることによつて成立する。

第三章 管理

(定款記載事項)

第十七条 協会の定款には、次の事項を記載しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所の所在地

四 資本金、出資及び資産に関する事項

五 役員に関する事項

六 評議員会に関する事項

七 業務及びその執行に関する事項

八 財務及び会計に関する事項

九 定款の変更に関する事項

十 公告の方法

2 協会の定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

(役員)

第十八条 協会は、役員として、会長一人、理事長一人、理事二人以内及び監事二人以内を置く。

2 協会の役員として、前項の理事のほか、非常勤の理事二人以内を置くことができる。

(役員の職務及び権限)

第十九条 会長は、協会を代表し、その業務を総理する。

2 理事長は、協会を代表し、定款で定めるところにより、会長を補佐して協会の業務を掌理し、

会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠員のときはその職務を行う。

3 理事は、定款で定めるところにより、会長及び理事長を補佐して協会の業務を掌理し、会長及び理事長に事故があるときはその職務を代理し、会長及び理事長が欠員のときはその職務を行う。

4 監事は、協会の業務を監査する。

(役員任期)

第二十条 会長、理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、運輸大臣の認可を受けて、会長が任命する。

(役員任期)

第二十一条 役員任期は、三年とする。ただし、補欠の役員任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることが出来る。

(役員資格)

第二十二条 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)は、役員となることが出来ない。

(役員解任)

第二十三条 運輸大臣又は会長は、それぞれその任命に係る役員が前条の規定により役員となることが出来ない者に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は会長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するときは、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することが出来る。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 会長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第二十四条 役員(非常勤の理事を除く)は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営

利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第二十五条 協会と会長又は理事長との利益が相反する事項については、会長及び理事長は、代表権を有しない。この場合には、監事が協会を代表する。

(評議員会)

第二十六条 協会に、その運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員二十人以内で組織する。

3 評議員は、特定船舶製造業について学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、会長が任命する。

(職員任期)

第二十七条 協会の職員は、会長が任命する。

(役員及び職員の公務員たる性質)

第二十八条 協会の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第四章 業務

(業務)

第二十九条 協会は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 特定船舶製造業の用に供する設備及び土地を併せて買取すること(当該設備が設置されている事業場における特定船舶製造業のすべてが廃止される場合に限る)。

二 買取した設備の管理及び譲渡又は廃棄を行うこと。

三 買取した土地の再利用のための造成その他の管理及び譲渡を行うこと。

四 納付金を徴収すること。

五 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

六 前各号に掲げるもののほか、第一条の目的を達成するために必要な業務を行うこと。

2 協会は、前項第六号に掲げる業務を行おうと

するときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(業務実施計画)

第三十条 協会は、業務の開始前に、前条第一項第一号から第四号までに掲げる業務に関し、次の事項を記載した業務実施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

一 業務の内容及びその実施時期

二 業務を実施するのに必要な資金の額並びにその調達及び償還の方法

2 運輸大臣は、業務実施計画が次の各号に適合していると認めるときは、前項の認可をするものとする。

一 特定不況産業安定臨時措置法第三条第一項の規定に基づいて定められた船舶製造業に関する安定基本計画に定める設備の処理に関する事項を実現するために有効かつ適切なものであること。

二 前条第一項第一号から第四号までに掲げる業務を確実に遂行するために適切なものであること。

三 前二号に掲げるもののほか、特定船舶製造業における事業活動及び経営の状況等に就いて適切な配慮がなされているものであること。

(業務の委託)

第三十一条 協会は、運輸大臣の認可を受けて、その業務の一部を金融機関その他の者に委託することが出来る。

2 金融機関は、他の法律の規定にかかわらず、前項の規定による委託を受け、当該業務を行うことができる。

3 第一項の規定により業務の委託を受けた金融機関以下「受託金融機関」という。役員又は職員で、当該委託業務に従事するものは、刑法その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(業務方法書)

第三十二条 協会は、業務の開始前に、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

(納付金)

第三十三条 特定船舶製造事業者は、運輸大臣が告示で定める日以後において、運輸省令で定める船舶の製造内容とする請負契約を締結したときは、協会が行う第二十九条第一項第一号から第三号までに掲げる業務に要する経費の一部に充てるため、運輸省令で定めるところにより、協会に対し、当該請負契約に定められた船舶に運輸大臣が毎年度定める納付金率を乗じて得た額の納付金を納付しなければならない。

2 前項の納付金率は、当該年度の開始前に、当該年度における同項の船舶の受注の見通し及び協会が行う第二十九条第一項第一号から第三号までに掲げる業務の実施の見通しを基礎とし、特定船舶製造業における経営の安定に支障を与えないように配慮して定めるものとする。

3 運輸大臣は、第一項の納付金率を定めようとするときは、海運造船合理化審議会の意見を聴かなければならない。

4 運輸大臣は、第一項の納付金率を定めるときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

(強制徴収)

第三十四条 協会は、前条第一項の納付金の納付義務者が納期限までに同項の納付金を納付しないときは、期限を指定してこれを督促しなければならない。

2 協会は、前項の規定により督促をするときは、納付義務者に対し、督促状を発する。この場合において、督促状により指定すべき期限は、督促状を発する日から起算して十日以上経過した日でなければならない。

3 協会は、第一項の規定による督促を受けた納付義務者がその指定の期限までにその督促に係

る納付金及び第五項の規定による延滞金を納付しないときは、国税の滞納処分の例により、運輸大臣の認可を受けて、滞納処分をすることが出来る。

4 前項の規定による徴収金の先取特権の順位は、国税及び地方税に次ぐものとし、その時効については、国税の例による。

5 協会は、第一項の規定により督促をしたときは、その督促に係る納付金の額につき年十四・五パーセントの割合で、納期限の翌日からその納付金の完納の日又は財産の差押えの日の前日までの日数により計算した額の延滞金を徴収することが出来る。ただし、運輸省令で定める場合は、この限りでない。

(資料の提出の請求)

第三十五条 協会は、第二十九条第一項第四号に掲げる業務を行うため必要があるときは、特定船舶製造事業者に対し、資料の提出を求めることが出来る。

2 前項の規定により資料の提出を求められた者は、遅滞なく、これを提出しなければならない。

第五章 財務及び会計

(事業年度の)

第三十六条 協会の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(予算等の認可)

第三十七条 協会は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)

第三十八条 協会は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 協会は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。

(書類の送付)

第三十九条 協会は、第三十七条又は前条第一項に規定する認可又は承認を受けたときは、当該認可又は承認に係る予算、事業計画及び資金計画に関する書類又は財務諸表を政府以外の出資者に送付しなければならない。

(利益及び損失の処理)

第四十条 協会は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

2 協会は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)

第四十一条 協会は、資金の借入れ(借換えを含む。)をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(補助金)

第四十二条 政府は、予算の範囲内において、協会に対し、その業務に要する経費の一部を補助することが出来る。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第四十三条 協会は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第四十四条 この法律に規定するもののほか、協会の財務及び会計に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六章 監督

(監督命令)

第四十五条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、協会に対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることが出来る。

(報告及び検査)

第四十六条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、協会に対しその業務及び資産の状況に関し報告をさせ、又はその職員に、協会の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることが出来る。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、受託金融機関に対しその委託を受けた業務に関し報告をさせ、又はその職員に、受託金融機関の事務所に立ち入り、その委託を受けた業務に関し業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることが出来る。

3 前二項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者にこれを提示しなければならない。

4 第一項又は第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第七章 雑則

(出資者原簿)

第四十七条 協会は、出資者原簿を備えて置かなければならない。

2 出資者原簿には、各出資者について次の事項を記載しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所

二 出資の引受け及び出資金の払込みの年月日

又は出資者の持分の譲受けの年月日

三 出資額又は出資者の持分の譲受け額(以下「出資額」という。)

3 出資者は、出資者原簿の閲覧を求めることができる。

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外)

第四十八条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五十四号)

の規定は、協会の行う正当な行為には、適用しない。ただし、不公正な取引方法を用いるときは、この限りでない。

(解散)

第四十九条 協会は、解散した場合において、その債務を弁済してなお残余財産があるときは、これを各出資者に対し、その出資額に応じて分配しなければならない。

2 前項の規定により各出資者に分配することが出来る金額は、その出資額を限度とする。

3 前二項に規定するもののほか、協会の解散については、別に法律で定める。

(協議)

第五十条 運輸大臣は、次の場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

一 第五十二条第二項、第二十九条第二項、第三十条第一項、第三十一条第一項、第三十二条第一項、第三十七条又は第四十一条の認可をしようとするとき。

二 第三十八条第一項又は第四十三条の承認をしようとするとき。

三 第四十四条の運輸省令を定めようとするとき。

(他の法令の準用)

第五十一条 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、協会を国の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。

第八章 罰則

第五十二条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした協会又は受託金融機関の役員又は職員は、十万円以下の罰金に処する。

一 第四十六条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

二 第四十六条第二項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

三 第四十六条第三項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

四 第四十六条第四項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

五 第四十六条第五項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

六 第四十六条第六項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

七 第四十六条第七項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

八 第四十六条第八項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

九 第四十六条第九項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

十 第四十六条第十項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

十一 第四十六条第十一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

十二 第四十六条第十二項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

十三 第四十六条第十三項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。

たとき。

第五十三條 第三十五條第一項の規定による資料を提出せず、又は虚偽の資料を提出した者は、十万円以下の罰金に処する。

第五十四條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同条の刑を科する。

第五十五條 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした協会の役員は、十万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第九條第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

三 第二十九條第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

四 第四十五條の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第五十六條 第八條第二項の規定に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

附 則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

第二條 この法律の施行の際現にその名称中に特定船舶製造業安定事業協会という文字を用いてゐる者については、第八條第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第三條 この法律の施行後最初に定めるべき納付金率については、第三十三條第二項中「当該年度の開始前に」とあるのは、「前項に規定する日前に」とする。

第四條 協会の最初の事業年度は、第三十六條の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、昭和五十四年三月三十一日に終わるものとする。

第五條 協会の最初の事業年度の子算、事業計画

及び資金計画については、第三十七條中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「協会の成立後遅滞なく」とする。

(地方税法の一部改正)

第六條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二條の五第一項第六号中「危険物保安技術協会」の下に、「特定船舶製造業安定事業協会」を加える。

(所得税法の一部改正)

第七條 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表特定業種退職金共済組合の項の次に次のように加える。

特定船舶製造業安定事業協会	特定船舶製造業安定事業協会 会法(昭和五十二年法律第 号)
---------------	-------------------------------------

(法人税法の一部改正)

第八條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第二第一号の表特定業種退職金共済組合の項の次に次のように加える。

特定船舶製造業安定事業協会	特定船舶製造業安定事業協会 会法(昭和五十二年法律第 号)
---------------	-------------------------------------

(運輸省設置法の一部改正)

第九條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十六号の四の次に次の一号を加える。

十六の四の二 特定船舶製造業安定事業協会を監督すること。

第二十四條第一号の四の次に次の一号を加える。

一の五 特定船舶製造業安定事業協会に関すること。

理 由

最近における船舶製造業をめぐる内外の経済的事情の著しい変化にかんがみ、特定船舶製造業における計画的な設備の処理を促進し、特定船舶製造業における不況の克服と経営の安定を図るため、特定船舶製造業の用に供する設備及び土地の買収等を行う特定船舶製造業安定事業協会の設立、管理等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

第八十四回国会運輸委員會議録第七号中正誤

ペ少 段 行 誤 正
五 一 八 当面の間 当面の間

同 會議録第十号中正誤

ペ少 段 行 誤 正
二 五 二 七 一時的 一次的
二 五 三 四

同 會議録第十一号中正誤

ペ少 段 行 誤 正
二 欄外 運輸委員會議録 運輸委員會議録
第十号 第十一号

同 會議録第十二号中正誤

ペ少 段 行 誤 正
七 一 末 八 対策離職者 対策、離職者
三 一 末 七 再建の軌道 再建が軌道
五 三 七 一つ一つは 一つ一つは
六 二 三 三 いるかないか いるかないか