

第八十五回国
参議院運輸委員会會議録第二号

昭和五十三年十月十七日(火曜日)
午前十時三十四分開会

委員の異動

十月十二日

柳澤 鍊造君

補欠選任
和田 春生君

十月十三日

柳澤 鍊造君

補欠選任
柳澤 鍊造君

和田 春生君

出席者は左のとおり。

委員長

三木 忠雄君

理事

高平 公友君

安田 隆明君

青木 新次君

太田 淳夫君

井上 吉夫君

伊江 朝雄君

石破 二郎君

江藤 智君

木村 陸男君

佐藤 信二君

平井 卓志君

西ヶ久保重光君

瀬谷 英行君

目黒今朝次郎君

田代富士男君

内藤 功君

柳澤 鍊造君

福永 健司君

健君

健君

健君

健君

健君

健君

事務局側

資源エネルギー庁石油部石油備蓄対策室長

謝敷 宗登君

労働省職業安定局雇用政策課長

向井 清君

常任委員会専門員

村上 登君

説明員

日本造船工業会副会長

森清 閑生君

全日本造船機械労働組合書記長

白井晋太郎君

参考人

南 景樹君

日本造船工業会副会長

穂刈 直巳君

本日

の会議に付した案件

○理事の辞任及び補欠選任の件

○参考人の出席要求に関する件

○特定船舶製造業安定事業協会法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

まず、理事辞任の件についてお諮りいたします。

本日、山崎竜男君から文書をもって都合により理事を辞任したい旨の申し出がございました。これを許可することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

ただいまの理事の辞任に伴い理事が一名欠員となりました。この際、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議

ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

特定船舶製造業安定事業協会法案の審査のため、本日の委員会に日本造船工業会副会長南景樹君及び全日本造船機械労働組合書記長穂刈直巳君を参考人として出席を求め、御異議を

ご存じ願います。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 特定船舶製造業安定事業協会法案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。福永運輸大臣。

○国務大臣(福永健司君) 議題となりました特定船舶製造業安定事業協会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等により、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、雇用不安を生じることなど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、特に造船事業度が高い事業者にとっては、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等の業務を行わせることとしたとして、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、特定船舶製造業事業者は、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。

以上、この法案の概要について御説明申し上げます。

○委員長(三木忠雄君) 以上で本日の委員会を終了いたします。散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

○委員長(三木忠雄君) 散会。

第四に、特定船舶製造業安定事業協会对する政府及び政府以外の者の出資、政府の補助、監督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。

○委員長(三木忠雄君) これより本案の質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○太田淳夫君 それでは、ただいま趣旨説明のごさしました特定船舶製造業安定事業協会の法案につきまして質問させていただきます。

現下の造船業界のいろいろな不況につきまして十分私たちが承知いたしておりますし、それに対する運輸当局の取り組みもまた評価しておるわけでございます。また、このたびの法案ができて、一日も早くこれが効果を発揮できますように私たちが願っております。けれども、多少疑問に思う点がございまして、何点かお尋ねしたいと思っております。

最初に、この法案の設立の項で第十四条がございまして、この第十四条に、「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。」と、こうございまして、そして、その第二項で、協会の成立のときにおいて、会長、理事長に任命されるわけですから、いままでもこういう法律を見てみましても、余り会長、理事長という立場はない例が多いわけですね。理事長だけというところが大体多いんじゃないかと思うんですが、長に長を重ねるような形になってまいりますと、とかく国民の中には疑惑を持たれる方がみえるわけですね。また運輸省として天下りの先をつくったのかしらというふうな感じもまたありますし、また今回のこの法案の中身から言っても非常に重要な立場の協会ですから、非常に大物の方を据えられまして、この業務が円満にいくようにということを考えて

みえるようにお聞きするわけですが、その点、明確に運輸大臣の方から御答弁願いたいと思っております。

○国務大臣(福永健司君) ただいま太田さんのおっしゃるような御心配、確かにあるかと思っております。でございますが、その一面、非常に今度つくこの協会は重大なものであるから、それなりのいろいろな配慮をすべしという意味の示唆をいただいておりますのでありますが、この点につきまして私どももいたしましては、この深刻な事態に直面してなるほどという協会をつくらなきゃいかぬ、そういうことから、一口に申しまして、会長というふうなものに適した者を、同時に理事長に適したものを同一人で兼ねておればそれもいいようなものでございまして、普通の協会と違いますが、私どももいたしましては本場に大きな立場から、広い範囲にわたって目を配り、配慮できるような、そういうような会長を選び、またいろいろ事務的なこと等につきましまして公的な人物を理事長というふうなことにして、普通の組織よりは違いますが、一見ダブったように見えますけれども、それはどうでも何となくやらずにせよ、きやならないと、こういう考慮から出ておりますので、いすを幾つか用意していろいろな連中にそういうところへ腰かけてもらうようにというふうなことは全然ございせん。挙げて非常に大切なものであるから、その大切なものに対処するようなことにしなければならぬ、これが私どもの考えております点でございます。

○太田淳夫君 わかりました。それでは次にまい

第二十九条の点でございますが、これは業務について規定されているわけでございますが、第一項第二号で、「買取した設備の管理及び譲渡又は廃棄を行うこと。」と、こうございまして、この過剰設備の処理を推進するという中で、買取したその設備の譲渡ということになりますと、これは具体的にどういふことになるか、その点ちょっとお聞きしたいと思っております。

○政府委員(謝敷宗登君) 第二十九条の「買取した設備の管理及び譲渡又は廃棄」ということでございまして、具体的には、買い上げました設備につきましましては、これは設備の性格からいいますと「土地」につきましまして、これは具体的に土地を考へてみますと、造船業の置かれております土地は臨海地としての特徴がございまして、これを生かした利用が期待できると考えております。これのために企業とかあるいは地方公共団体または公社、公団等が土地の譲渡先として考えられるわけでございます。その際に、私どもとしては国土の有効利用が図られ、産業の開発及び経済社会の発展に寄与し得るか否かを判断して、譲渡先を選定することとしております。

○太田淳夫君 いま譲渡先の案の基準もお話がありましたけれども、第二十九条の第一項第一号のことをちょっとお話あつたわけですね。「設備及び土地を併せて買取する」と、その買取の基準とか、あるいはまだないと思うのですが、土地と設備の売り渡し先の、そういう具体的な見通しはあるわけですか。

○政府委員(謝敷宗登君) ただいまの造船業の置かれていた状況からいいますと、造船企業がみずから直ちに自分の土地及び設備を処分するということはなかなかむずかしいわけですね、その意味でこそ、この協会の設立の意義があろうかと思っております。そういう状況でございまして、具体的に特定不況産業安定臨時措置法によりまして安定基本計画がございまして、企業がそれに基づいてそれぞれの設備の処理を今後真剣に検討していくわけでございますが、その過程でこの協会に設備及び土地を売り渡すという者が出てくるかと思っておりますが、出てくることとあり得るということとでござい

ますが、具体的にまだどの企業がどういふ事業所をというところは固まっておりますので、この協会が設立をされました後に出てきます具体的な例に当たって、先ほど申しましたような点から検討して、買取し、譲渡をしていくと、こう考えてお

ります。

○太田淳夫君 この法案によりまして、設備または土地が買い上げられまして、大体零細のところと一事業所一基とかいうような、そういうところが多いんだと思つて、当然その企業の従業員という方々も廃業となれば失業というところが考えられるわけですが、そういう従業員に対するやはり配慮というものは当然これは十分に考えていかなきゃならないと思つて、その点はどういふように対処されますか。

○政府委員(謝敷宗登君) この協会は、さきの国会で成立をいたしました特定不況産業安定臨時措置法と相まって、造船業におきまして過剰施設の処理を円滑に推進するというのが内容でございまして、まず安定基本計画がこの特安法によってできることとなりますが、特安法の三条五項の規定によりまして、特定船舶製造業の労働者の雇用の安定及び関連中小企業の経営の安定に十分配慮したものであることとなっております。したがって、本協会が行います設備及び土地の買取は、安定基本計画の定めるところに従つて、事業者が譲渡の申し出をしてくるわけでございますので、協会が買取を行うに当たりましては事業者が雇用の安定及び関連中小企業の経営の安定に十分配慮しているというのを確認して行うように指導してまいりたいと考えております。

○太田淳夫君 協会は六十四年度末までに買い上げた設備等を売り渡したりまたは廃棄すると、このように記述されておりますが、この法案では解散の時期というのを規定してありませんが、それは何かやむを得ない理由があつてそういうふうになっておりますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 特定船舶製造業安定事業協会につきましては、先生御指摘のように、現在のところは昭和六十四年度末までに業務を終りまして解散できるものと考えておりますが、今後の経済情勢の変化等、予測しがたい事態が生ずるおそれもありますので、本法案の目的の達成のために必要な時期ということを考えますと、この

法案自身に解散の確定時期を明示するには適當ではないかと考えた次第でございます。

○太田淳夫君 次に来りますが、次に、六十年までの需給ギャップが三五％ということ、三五％の設備の処理を行うということになっておりますが、海運審の建造量の需要見通しではハイケースとローケースというケースがあるわけですが、ハイケースでは昭和六十年までに六百四十万トン、ローケースでは三百四十七万トンですが、なぜこの上限の数字を対策推進の前提数字としたのか、その点ちょっとお聞きしたいと思うんですが。

○政府委員(謝敷宗登君) 本年の七月に海運造船合理化審議会におきまして、造船業の安定化方策いかんという諮問に対して慎重に御検討いただいたわけでございますが、この審議会におきまして、特に需給の問題が根幹になるということを感じまして、当初需給検討サブグループ、その後需給検討小委員会というものに改組して鋭意検討していたわけでございます。

答申の中に先生御指摘のように、今後の造船業の経営の安定化ということで、昭和六十年の数字を二つ出してあります。ハイケース、ローケース、先生御指摘のとおりでございますが、六十年におきましてハイケースを設備処理のめどとした理由は、六十一年におきまして需給状態を考えるとハイケース、ローケース、いずれかのその間というふうなものをハイケースが考えられるわけでございます。しかし、設備処理という物理的な設備の廃棄もしくは長期の休止ということになりますと、にわかには必要に合わせ

て施設をいじるというわけにはまいりませんので、そういう意味におきまして設備削減という観点から見ますと、長期的に処理すべき過剰設備の量というものは、その時点で供給制限を来さないようなものでなければいけないという意味でハイケースの需要量をとったわけでございます。したがって、そのハイケースの需要量六百四十万トンと、それから現有能力との差、すなわち約三百四十万トン、約三五％をめぐったものでござい

ます。

○太田淳夫君 この見通しを見ますと、また六十年の需要見通しというものがハイケースで六百七十五万トンになるわけですね。この六百七十五万トンで計算しますと廃棄率というのは三十一％と、こうなるわけですが、一年違うだけで廃棄率が大きく変わるわけでございますので、この対策の前提の数字があまりでなかつたかと思うんですが、その点どうでしょうか。

○政府委員(謝敷宗登君) 私どもとしては、この海運審で御審議をいただきました需給の見通しそのものは、昭和六十年までを一つの期間といたしまして、その後六十年から六十五年までは現在の時点で考え得るデータを集めて参考のためにつくったものでございます。

いま先生御指摘の六十一年以降の数字ということになりますと、これは私もさつき申しましたように、参考ということで一応の予測作業は行いましたが、不確定な要素がかなり多いでございます。そういうことで、設備処理率を決定する年としては昭和六十年が適当であるというふうに考えたものでございます。

○太田淳夫君 では、次にまいりますが、現在のこの造船不況というものはタンカー依存型の造船業に経営の重点を移しているというところに大きな問題があつたということは、これは大方異論がないところだと思つております。

そこで、造船業というのは、これは運輸省の当然認可行政のもとに置かれていたわけでございますので、具体的な指導を進めた、やはり運輸省あるいは運輸大臣の責任ということもこれは大きいものじゃないかと思うんですが、その点大臣の見解はいかがでしょう。

○国務大臣(福永健司君) 御指摘のごとく運輸行政、特に造船等につきましては運輸大臣以下責任者が考えておかなければならぬこと、また特に責任について強い意識を持っていなければならぬことは当然でございます。現在こういうような状況で

あるというふうなことにしても、もちろん過去に振り返って見て考えてみなければならぬわけでありまして、また同時に将来に向かつてもう一点については重々心得て対処しなければならぬと考えております。

○太田淳夫君 次に進みますけれども、この三五％の設備の処理をする中で、既存の系列の強化とか、あるいは企業の集約化あるいは経営の多角化ということがこれから円滑に進んでいくことができるのかどうか、その辺の見通しはどのように持っておみえになりますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 海運造船合理化審議会のさきの答申に至ります審議の過程の中で、今後の造船業の安定を考えます際に、国際競争力をどう考へるか、あるいはそれだけの企業を持つております技術力等をどう生かしていくかと、こういう点が議論になったわけでございます。したがって、答申の中におきましても、大手七社以外の企業、すなわち対象企業が六十一社でございますので、五十四社につきましては、大部分がいわゆる総合重工業メーカーでなく造船専門のメーカーが多いわけでございます。これらの企業は一般的に申し上げまして、金融なり技術なり営業の面におきまして弱体であるということでございます。

そして、その経営はますます苦しくなることが予想されるので、既存系列の強化とか、企業の集約化、経営の多角化等の推進によりまして、経営基盤の強化、国際競争力の維持、涵養に努める必要があるというふうな述べられております。確かに現在極端な設備過剰状態にありまして、著しく財務状況が悪化した中手以下の企業が多いわけでございます。

いまして、これらの企業の集約化、多角化に努めることが望ましいわけでございます。その点につきましましては、私どもとしては、これらの企業が今後設備処理をしながらそういった体力の強化に努める場合に当たりまして、いきなり合併とか、系列の強化とか、集約化ということの中で、第一段階としては、たとえば共同受注でありますとか、共同設計でありますとか、共同の購入であり

ますとか、こういった比較的内りやすい部門から入っていつて企業体力の強化に役立つことが望ましいわけでございます。

ただ、この設備処理につきましては、あくまでもこれは企業の経営者が関係者と協議をいたしまして、自主的にどういう道を選ぶかということが一番肝心でございます。その意味におきまして、集約とか合併とか、先ほど私が申しました第一歩の共同作業につきましても、あくまでも関係企業の自主的判断によって行われるべきものであると、こういうふうにお考えしております。

○太田淳夫君 多少ちよつと条文から離れまして関連の質問ですけれども、運輸省は海運会社に船舶の建造意欲を起させるために、計画造船制度に対する利子補給措置を概算要求出されておられますが、世界的にいまだ船舶が過剰な状態の中で、利子補給の復活で誘つても新規の船舶建造意欲というものは出てこないんじゃないかと考えられますけれども、その点どう考えてみえるか。老朽船解体もあわせて御所見を伺いたいと思つております。

○政府委員(真島健君) 先生御指摘のとおり、世界的に海運界も不況でございます。確かに船主の建造意欲というものは非常に減退をしております。私どもがやっております現在の計画造船制度におきましても、五十三年度、予算的には五十五万トンの計画で私ども財政資金を準備いたしましたが、現状では三十万トン出てくるかどうか、こういう状況にあることは確かでございます。したがって、私どもは、やはりこの不況の中で、日本商船隊の中核となる日本船の国際競争力を回復するということが、さらにあわせて、造船需要の喚起ということをも考えまして、老朽船の処分、これを並行して進めながら、一定のインセンティブを与えていくということによって、新船の建造意欲が現在よりはずっと高まるであらう、こういう考え方で、そのためには利子補給制度、これを復活していくことがこの際一番適當なのではないかと、こういう考え方で要求をしておる次第でございます。

○太田淳夫君 いま必要性ということをお話があったわけですが、私たちがそれわかるわけですが、戦後の計画造船の時代で利子補給が行われたのはそれだけの理由があったと思います。しかし、現在のこの経済情勢というのは造船を取り巻く環境等も以前とまた違った面があると思うんです。ですから、そういう質的に変わっている中でこの利子補給を復活させるという、これも大事ですが、ほかにやはり運輸省としても効果的なものも考える必要があるんじゃないかと思うんですが、その点どうでしょうか。

○政府委員(眞島健君) おっしゃる通りでございます。私も、この利子補給制度の復活の予算要求にあわせて、老朽船の処分を促進するという意味で解散について助成をいたしたいということ、不況下におきまして船がふえるということ、一定の船ができていく傍ら、同じ程度の量の老朽船が処分をされていく、こういう二つの絡みで今度の予算要求を組み立てておる次第でございます。

○太田淳夫君 次に、いま造船業界では大手はまあ設備削減をやるかわりに並列建造の禁止を撤回してほしいという要望もあるようですが、そうなりますと、大手が小型船を独占して中手がますます苦しくなるという状況にもなりかねないと思います。しかし、国際競争力の面から見ますと、こうやらなければコストダウンにつながらない、こういう問題があるように思いますが、その点どのように対処されますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 並列建造といいますが、一つの船台及びドックで船を並べてつくるといふ問題でございますが、これの規制に關しましては昭和五十年初め以来実施してきたものでございます。このねらいとしては、石油危機を契機として受注量が減少してきた、したがってタンカーがなくなりまして、受注船型が小型のプロダクトキャリアといいますが、石油製品タンカーとか、あるいは貨物船とか、こういったものが出てまいりましたので、主として大型ドック

におきまして中小型船を同時に大量に建造することとを規制することによりまして、中手あるいは中小の受注の機会を可能な限り確保するというたてまえでやってきたわけでございます。この点につきまして、私も基本的にはこれまでは操業度の短縮の勧告を行い、今度さらに設備の削減を安定基本計画に従ってやっていくわけでございますから、こういう中におきまして、建造方法までを人為的に規制するということは、本来は好ましくないわけでございます。

先生御指摘のように、二つのポイントがあらうかと思ひますが、国際競争力を阻害するということは、これはほかの国々では並列建造を大型ドックでやっていくというケースも見受けられまして、この問題が一つ。

それから、先ほどちょっと触れましたが、過剰施設の処理と、それから企業それぞれがつくり出す全体の建造量を規制するというところで操業調整をあわせて実施するということが答申にうたわれております。こういう場合におきまして、総量規制をやりますことで、受注の機会がかなり均等に与えられるということも期待し得るという意見もあります。また、一方におきましては、設備処理と操業調整を併用しても、なお並列建造の規制は受注の機会均等のために欠くべからざるものであるという意見も依然として一方にはございます。

この点で、一概に並列建造ということで言っておりますが、従来は一・五隻以上を同時に同一のドックでつくるなど、こういう指導でございますが、この並列の隻数の規模とか、あるいは並列でつくられるべき船の大きさとか、こういったものをもう少し詰めていきますれば、両方の意見の間にもコンセンサスが得られるのではないかとこのように考えまして、業界のそれぞれ異なる意見をもう少し煮詰めまして、コンセンサスを得た上でその対策を検討してまいりたいと考えております。

○太田淳夫君 当面の問題としましては、ことしの下期から来年にかけては造船の需要の見通しというの是非常に厳しい現実と直面をしているわけですが、仕事量の確保とか、あるいは需要の創出という点ではどのように対処されるお考えでありますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 確かにおっしゃるとおりでございます。設備処理をいたしまして、たとえば五十三年度は一海運審の見通しを起工ベースに直して数字を申し上げますが、五十三年度三百五十三万トン、五十四年度二百七十四万トン、五十五年度三百六十六万トンと、いずれも貨物船換算トン数でございます。設備処理後の能力に對して五十三年度は五五%、五十四年度四三%、五十五年度四八%というきわめて低い率になっていきます。したがって、私どもとしましては、先ほど海運局長から御答弁ありました計画造船も一つの柱と考えておりますが、そのほか官公庁船あるいは新しい需要の展開先としまして、大型の石油の洋上備蓄の施設でありますとか、あるいは解撤工事でありまして、その他造船業の技術と施設を生かし得る需要を開拓をいたしまして、この上に新規需要として積み重ねて、何とか設備処理後の能力に對してかなりの水準まで操業度を上げてまいりたいと、こう考えております。

なお、経済協力につきましても、従来は船舶はきわめて有力な商品であるということで、ほとんどコモーションベースでやっておりましたが、昨今の事態について経済協力関係各省の理解も一段と共通して深まっておりますので、経済協力の面におきましても船舶を相手国の経済社会の発展に有効に役立ち得るよう提供に心がけていきたいと、こう考えております。

○太田淳夫君 経済協力のお話がちょっと出ましたけれども、ボンの首脳會議におきましても福田総理は経済協力として浮体構造による造船ということを約束をしてみえたようであります。発展途上国向けの経済協力としまして、大臣も大分、相当御関心を持ってみえると思ひますが、プラント船が最近ちょっと話題になっておりますが、これが黒字減らしになるし、造船業界の需要創出にもつながってくるんじゃないかと、こう思うわけですが、総理大臣の公約もありますので、その点どうでしょうか、運輸大臣。

○国務大臣(福永健司君) 率直に申しまして、総理大臣も私も素人といえば素人でございますけれども、ときには素人だからかえっていいときもありますので、いまお触れになりましたようなこと等につきましては、それぞれの立場において積極的に推進していこうということ意見の一致をいたしております。今後さらに一層そうありたいと、こういうふうに考えております。

○太田淳夫君 最後に申し上げますけれども、四月の予算委員会の際に、やはり大臣に原油洋上備蓄につきまして御質問したわけですが、かなり有望で実現に努力しておりますという御答弁があったわけですが、その後どのように進捗しておりますか。また、タンカーによる原油備蓄はどうなっておりますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 先に原油備蓄のための洋上備蓄センターの進行状況について御説明をさせていただきます。

洋上におきましてかなりの面積を、静穏な海域になるように防波堤等で囲みまして、その中に大型の浮遊構造物を浮かべて、そこに原油を備蓄するという構想で造船各社がそれぞれ努力をしております。現在のところは、石油開発公団で具体的に選定をする段階に來ているように聞いております。たとえば長崎県の上五島の構想とかあるいは北九州沖の構想とか、こういった点につきまして、現在石油開発公団が具体化のための検討作業に入っているという段階でございます。

○政府委員(眞島健君) 石油のタンカーによる備蓄の進み方でございますが、これも石油開発公団が当面の責任者として進めておるわけでございますが、硫黄島付近で十杯、約二百五十万キロリットル、これにつきましては大体近日中に実現をするというふう聞いておりますし、橋湾におけるもう十杯の方、これは現在、今月中ぐらいに地元との折衝をできるだけ進めまして、これも十一月

に入りまして向こうから原油を積んだタンカーが帰ってくるころまでには何とか実現をしたいというところで努力中であります。

○説明員(森清園生君) いま船舶局長さん、海運局長さんからお話がありました点でおおむね尽きておりますが、ちょっと補足させていただきますと、いわゆる洋上備蓄につきましては、私も、石油公団の国家備蓄の検討対象といたしまして、これまで石油公団が中心になって、いろいろ運輸省さんとも協力しながら研究調査してまいりましたわけでございますが、近々石油公団の方で最終的に今年度の一千五百万リットル国家備蓄の地点としてどこを取り上げるかという最終的な決定をいたしましたので、フィージビリティスタディ、これは概念設計とかコストの概算までも含めた最終的なフィージビリティスタディを行う段階に取り来ております。お話のございました洋上備蓄につきましても、この最終的なフィージビリティスタディの対象として取り上げる方向でいま考えております。

タンカー備蓄につきましては、九月積みと十月にそれぞれ二百五十万リットル、十隻ずつ合計二十隻でございますが実施いたしました。九月積みにつきましては七杯硫黄島西方で備蓄を開始しております。今月二十日過ぎぐらいまでには十隻全部硫黄島西方の備蓄が完了いたしました。さらに十月分につきましては十月、今月末日に十月積み第一船が本邦に到着する予定で、十一月から備蓄を開始します。十月積み分が十隻で合計二十隻が備蓄をいたします。これは当初長崎県橋本の錨泊方式による備蓄を考えておりました、現在もなお地元と折衝をいたしておる状況でございます。

さらに、去る九月二日の総合経済対策閣僚会議で二百五十万リットルの追加を行う旨決定を見ておりまして、これにつきまして今年度内に追加二百五十万を実施する方向で進めております。以上でございます。

○太田淳夫君 それでは大臣に、この法案によって協会ができてしまっても、まだまだたくさんの方に直面をいたしておると思います。今後努力をお願いしなければならぬと思いますが、まず雇用の問題とか、あるいは造船業界の需要の創出であるとか、あるいは私どもも予算委員会で見聞に参りましたけれども、造船とその地域のやはり市民生活と申しますが、全体の問題も考えていかなければならない、たくさん問題があるわけでございます。最後に、大臣の決意をお聞きして質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(福永健司君) 御指摘のごとく問題はたくさんあります。造船業というものがわりあい短いうちにあちこちで、確かに高度成長はありましたが、その中でも特にスピードが速かったものの一つでありますから、それだけにいよいよ問題も内蔵をいたしておりました。したがって、いまお話のございました今後の施策といたしまして、もう一つ、そういう点に、いろいろの問題にきめ細かく対処していかなければならぬことは当然でございます。まして、今次とりあえず打ち出しました施策で、もとよりこれで全部だとは考えておりません。この上とも大いに努力をしてみたいという所存でございます。

○青木新次君 まず、大臣にお伺いしたいと思いますが、造船産業は大臣も御案内のように、これはオートメーションではできないんです。船はやっぱり労働集約型の産業の最たるものだということに考えているわけですね。したがって、その中でもやはり設備処理という問題は雇用問題につながってくることは、これは御案内のとおりです。したがって、雇用問題につなげていくということについては私は是非常に重要に実を考えているわけでありまして、しかもいわゆる造船関係の産業というものは、大臣もいまおっしゃったように、日本の高度成長を支えたと言っても過言ではないわけでありまして、そのことが地場産業に与えるという影響は、これは非常に深刻なものであります。またそのこと

は地域社会における経済と社会生活にとってきわめて重要な問題を惹起していると思っております。このような大きな影響を持つていられる問題についてどう対応するのかという点について大臣からお伺いしたいと思うのであります。

○国務大臣(福永健司君) いま御指摘のように、労働集約型の産業でもございますし、ある意味においてそういうことであるから日本国民に適しているということも言えると思うのでございます。その産業がどのような苦しい状態にありますか、けに、それなりの対処がなければならぬと思うわけでございます。今度出しました法案のようなことで設備の処理はいたしますけれども、いたずらに従業員もひっくり返るめて小さくするだけだではございませんので、できるだけ従業員の人数にはその人たちの能力を生かすような方途においてこの労働力が吸収されるようなことをやらなければなりません。そのことのために、幾つかのことを国としていたしておりますし、業界とも話し合っておりますところでございますが、そのまますべて同じ技術だけでという産業だけではもちろん足りませんので、新しい需要の創出等を考えていかなければならぬことも当然でございます。

これはこれなりに対処していかなければならぬと思っております。また今度の法案が考へておりますようなことをやります際に、設備の処理といたしまして、この重点を置いて考へて、従業員に対する施策がなおざりになってはこれはいけませんので、したがって、この法案の中にもできるだけ労働者に対する配慮が行われなければならないという考え方で幾つかの配慮がされておるわけでございます。私も私どもはこの法案が法律になって効果を発揮する段階におきましては、いま申しましたような労働者に対する配慮がよく行われるようにわれわれとしても指導監督もしなきゃならないし、業界もそういうことで深く思いをいたしてみんな間違いないようにしてもらいたいということ

を強く念じておる次第でございます。

○青木新次君 大臣、そのような気持ちでこの問題に対するひとつ指導に当たっていただきたいと思っております。

それから船舶局長にお伺いしたいと思っておりますが、安定基本計画の策定に当たって雇用の維持、あなたが話したわけでありまして、安定のための協議を行うために政・労・使三者構成による雇用対策会議がつくられたわけですね。これもまだできていないところもあるし、地方にぜひひとつ設置すべきだと。これは海運審の審議と並行してやるべきだというような意見が実はあるわけですね。このことは非常に重要な問題だと思っておりますが、このことについてひとつ所信をお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(謝野宗登君) 先生御指摘のように、造船業の安定化のためには企業の経営者、関係労組が協力して安定化に向かい、かつ長期的にさらに発展するというようなことでやっていかなくてはならぬわけですが、そういう意味におきまして、特定不況産業安定臨時措置法の定めによりまして安定基本計画をつくつてまいらるわけでございますが、私も私どもとしてはかねがね海運造船に關します重要問題につきましては、従来から海運造船合理化審議会に諮って検討していただいております。この中には産業界、労働界等各界の学識経験者がお入りになっていただいておりますが、今回特に造船業の安定化方策につきましての審議に当たりましては、労働界からさらに専門委員を追加するなど雇用の意見が十分反映されるよう配慮しております。今後とも当審議会の総会あるいは部会という段階におきまして先生御指摘の雇用問題に対する配慮が十分行われるように会議の運営をやつていきたいと思います。必要に応じて、運輸省事務当局としましてはこれまでかなりの頻度で関係労働組合と個別にあるいは全体の問題につきまして意見交換を行つてきておりますが、この意見交換を今後とも続けてまいりたい、こう考えております。

○青木新次君 局長は九月二十九日の定例記者会見で、当局のこれまでのヒヤリングの結果では企業の削減計画については全体の三〇%まで進められておると、あと合併集約化までいくかどうかははっきりしないけれども、グループ化その他によつて三五%まで期待したいと、こういうふうに述べたわけですが、これに相違ありませんか。

○政府委員(謝敷宗登君) 日にちの点は定かでないませんが、業界の専門の方々と意見をしましたときに、当時の現状としまして三五%の目標に對して三〇%前後まで来ているということを示し上げた記憶はあります。

○青木新次君 七月十四日の海運審の答申では、設備の処理は基數単位で行うということになっております。で、大手や準大手の系列下になんか一企業一事業場の場合の設備の削減というものについてはどうな形で進められることになりましか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(謝敷宗登君) 設備処理率平均三五%に對しまして、これの負担力を考えまして大手、中手のA、Bその他ということに分けてそれぞれ四〇%、三〇%、二七%、一五%というふうな率を目標として設備の削減を行ふべきであるという答申をいただいたわけでございます。で、先生御指摘のように、現在の造船業界を考えますと、基本的にまず第一にやらなければならないのは、過当競争の排除でございます。過当競争の排除を長期的にやります場合に、基本的には船台あるいは建造ドックというものが数が多いとございますと、それを頭に置いてどうしても受注の過当競争に走りやすいということで、原則として個々の大型ドックあるいは中型ドックの能力をそれぞれ縮小するのでなくて、基數を減らすことが過当競争防止のために基本的に必要なことであるということ、原則基數単位ということに決めたわけでございます。この際におきまして中手以下の企業の中には、御指摘のように、一社一船台というものが三十一社含まれております。これらの企業の経営

はますます苦しくなつてくることが予想されるわけでございます。仮に船台を何らかの形で処理をしなくてもなかなか経営がむづかしいということが予想されております。で、御指摘のように、これを処理していきまふ場合に、たとえば五千トン未満の造船船台を持つていてというようなところは、五千トン未満の船台を生かす造船業に転換するとか、あるいは今度の補正予算でお願いをいたしました解散等によつてやつていくことも考え、あるいは修繕等に重点を移しかえていくということも考えられるわけですが、ただ今後の国際競争力を考えますと、先ほど御答弁申し上げましたように、何らかの形で企業の体力を強化していかないと、何らかの形で集約化——先ほど申しました経営の多角化に加えて、集約化の問題が当然出てくるかと思ひます。これについては基本的には私も望ましいということでも答申を受けておりますが、これはあくまでも関係企業の自主的な判断によつて行われるわけでございます。そのうち、そういう一社一船台、五千トン以上の船台が一社一船台というふうな企業におきましては、これから関係者と十分お話し、納得を得ながらみずから企業の選択の道をどういうふうな形でやつていくかということで御検討がされるものと考へておりました。その際、私もこれはこれらの企業の経営の安定化に十分意を払いながら特安法によります債務保証基金制度なりあるいは今回お願いをしております協会による買い上げの方法なり、こういうものについて経営の安定が図られるということに十分配慮して対応してまいりたいと、こう考へております。

○青木新次君 基數単位で行うということになつたにしても、いま配慮するということと言われたその点をよくひとつ重要視していただきたいと思ひます。

新聞報道によりますと、日本鋼管の津の三十万トンドックを百五十メートルカットするということによつて四〇%削減を達成するということのようでありまふけれども、これは基數単位で削減する

るといふことの例外行為になるんじゃないかというふうに思ふのでありますが、この点どうなんですか。

○政府委員(謝敷宗登君) 超大型タンカーの建造のためのドックを計画をいたしました際に、いろんな形式が各社で検討され、計画されたわけでございます。これらの考え方はきつめて世界的にも新しいアイデア、新しいやり方が入つておりまして、たとえば一つの大きな船台の横に小さな——小さなといふんです、その半分以下ぐらいの船台をつくりまして、ドックをつくりましてそれと併用しながらやつていくというふうな、一・五、一つとコンマ五ぐらいの能力を持ったドックを用意するというような方法と、それからあるいは一列でございますが、両方に、本来ドックとか船台は片側はどんな話なりといふんです、閉つておるわけでございますが、そこを、地形を生かしまして、両端が海に面するようにな仕組んで、先ほどの一プラス〇・五のドックに見合うような長い船台をつくらうとあります。いまおっしゃられました住友重機械のドックは後者のドックであります。物理的にも途中で仕切りができ、かつそれを分けて両方の海側に船を出し得るということ、先ほど私が申しました他の例、大きなドックプラス〇・五ぐらいのドックをつくるということと同じであるというふうな考えられまふので、そういう意味におきまして、片側を閉じて從來ありました仕切りのところで固定するということは〇・五の別のドックを廃棄すると同じことであると考えて配分をしておるところであります。

○青木新次君 設備の簿価買取は低過ぎるという意見があるんですね。造船会社はその売却資金で金融機関に対する返済もやる、それから退職者に對する退職金の支払い等に回す、少なくとも退職金の支払いは十分行われる必要があると思うのであります。その意味で、買い上げ基準をもっと引き上げるように配慮すべきではないかという声がいま出ておりますが、この点いかがですか。

○政府委員(謝敷宗登君) 確かにこの買い上げ構想は、一つには過剰施設、特に困難に陥つております中手以下の造船業の債務超過を軽減して、再建の道が開けるようにするという意味合いが一つあるかと思ひます。そこで、先生御指摘のように、全体の債務を弁済するまでの量にならないんではないかという御指摘があることも事実でございます。ただ、この買い上げ機関の資金の出どころを考えますと、一つは残存者の納付金によつて賄わなさいかぬといふのが一点と、それに対応して政府の補助金を出していくということでございます。そこで、残存者が納得し、かつ政府の補助金が出し得るような性格の買い上げでなければならぬというのまた言えるかと思ひます。そこで、先生御指摘の、設備はいまのところ簿価で買い上げ、土地につきましては時価で買い上げるといふことを考へて資金計画等を組むようにしてありますが、その際に、設備を簿価以上に買い上げるという点につきましては、先ほど申しました資金の負担者等から考えまして、限度としましては簿価以下であると思はれる点もありますが、そこを簿価で買い上げるといふことで、その買い上げられた資金をもちまして企業の経営者が有効に、先生御指摘のように退職金の支払いなりあるいは下請に対する代金の支払いなり、金融機関に對する返済なりを考へていくわけでございますが、したがって、そういう範囲の中でいま申しましたような関係者と十分企業が話し合つた上で、納得すべくこの協会の買い上げの道を選択するということをおもひます。

○青木新次君 概算要求では九百六十五億円です。これは開銀が三百九十二億円、市中銀行が百六十八億円、それからこれが土地に充てると、それから設備の関係は市中が四百五億円と、合計九

百六十五億円、これは開銀が三百九十二億円、市中銀行が百六十八億円、それからこれが土地に充てると、それから設備の関係は市中が四百五億円と、合計九

○青木薪次君 協会に対する出資でございますけれども、これは特定不況産業信用基金に対する出捐に対する取り組みの問題でありますけれども、率直に言って過度の負担にはならないんですか。

三五%削減計画で余剰人員整理が組合に提示されまして希望退職者の募集とか、あるいはまた賃金カットとか、佐世保重工の社員再教育でD2P訓練というやつがいま問題になっているわけです。これは思想教育ですね。それからモラルを強制するというんですか、相当猛烈訓練をやっている。朝七時から夜十一時まで訓練をやる、時間外手当は払わないと、こういった訓練のようであります。労基法違反問題等が出ておりますので、厳しい情勢に直面しているのであります。けれども、この中で組合はどういうように対処を進めてきた

それから、もう一点の三五%の削減の問題をめぐりまして、われわれとしてはいままでいろいろ意見を申し述べてきたわけですが、その骨子は、造船業の場合は装置産業とは若干要素が違ひまして、いわゆる設備だけを削減しても生産の能力は落ちない要素があるわけです。たとえば、一つの船台で一隻の船をつくる場合に、かなり長期間の工程をとりまして船台を活用する場合もある

に、たとえば十人あった中で三人減らして三〇％超過勤務する、超過勤務手当は支払わない、社員教育でやるのだと。欲しがりません、勝つまではということが昔はあった。一生懸命やらなければいけないという、この不況に対応しなければならぬということ、これはやっぱり精神主義としてわからぬわけじゃない。しかし、だからと言って法令に違反して、しかも、この法規なんか守れないんと言ふやつについてはおれのところは要らないのだというような極端な言葉が発せられるような状態、いわゆる猛烈社員をつくるという、養成するというやり方については、これはいけないことだと思ふんでありますが、たとえば朝七時から夜十一時まで訓練をして、しかも時間外手当は支払わないんだというようにすることについて、これは運輸大臣はかつて労働大臣もやられたし、その關係については非常に堪能なことでありますけれども、こういうような様式がどんどんやられていく可能性というのが非常に出てきているわけであり

ます。そういう点について大臣から、ひとつこの問題については非常に重要な問題ですから、一言御提言をお願いしたいと思います。

○国務大臣(福永健司君) この答え方はなかなかむずかしいと思うんです。決して私は青木さんの御質問を回避するものではありませんが、まあ権限の上から申しますと、私のただいまの職責から余り広いお答えもしにくいという意味で申し上げているわけですが、先ほどから話を伺いつつ、よくわかる点もいろいろあるわけですが、まづ、こういうような具体的な問題につきましても、各方面からいろいろなことを聞いた上で返事をしないとやり損なうことが多いわけですが、私自身も、ちとそういうことについては早走りするような傾向もございまして、いろいろな調査をした後にお答えしなければならぬというのでございまして、ただいま伺いましたようなこと等につきましても、私が直ちに所管することもあり、そうでないこともございまして、よくいま話を伺いましたので、こういうことも念頭に置いて今後に対処したいと、こういうように考えております。

○青木新次君 船舶局長は、設備の廃棄ということについては労働者の首切れということじゃないんだというようにかねてからおっしゃっておたわけでありまして、これは数学的な立場においても廃棄して、いまもおっしゃったように、事業のいわゆる実績というものは変わらないと。そうすると、減らされただけだということになりますと、ただ収益を確保するということが、問題は、失業の状態というものは雇用問題に重大な影響を与えてくる中において、設備廃棄だけはどうぞん進むということについて、この辺をやはりいまだ大臣も、非常によくわかるけれどもそのことだけにについてはなかなかむずかしい問題もあるというようにおっしゃられたんでありますけれども、そういう形でオペラートだけで包んでいったんでは、この問題については非常に問題があると思

思うんでありますけれども、担当の局長としてどうお考えになりますか。

○政府委員(謝家宗彦君) 海運造船合理化審議会それ自体におきましても、今回の造船不況については五十一一年に答申を出しておりますが、非常に深刻な事態であるので早目に対応していくべきだということ、まづ操業調整の答申を五十一一年の答申では出したわけですが、したがって、私どもとしては、今後の不況につきましても五十二年度から向こう二年間ずつ操業調整をやつてきております。五十三年度の操業調整の目標は最盛期に比べて七〇%、それから五十四年度は六三%ということ、一応ならぬに、大きな摩擦を起さないようにということ、業界全体としてそういう線に沿ってまいりまして、それが併用して過当競争の排除に努めなかならぬということ、過剰設備の処理というぐあい、二段階の措置をとることになったわけですが、したがって、私ども決して具体的に事態を見ていないわけではないんですが、そういう意味におきまして、過去、五十二年度、五十三年度の上半期におきましてこれはいろいろな問題があったと思いますが、職域内におきまして転換とか、あるいは他企業への出向でございまして、あるいは希望退職等によりまして、かなり雇用調整が大きな摩擦を私どもとして引き起こさずに業界が関係者の助力を得てやってまいったと思っております。したがって、これから設備の削減に入るわけですが、その意味でかなり遊休化している設備が現在操業調整の結果出ているということを考えますと、設備処理即余剰労働力の発生というふうにはつながらないかと思ひます。ただ、雇用としましてはなり現実の操業量に比べて余剰労働力も抱えている向きもあります。したがって、今後は設備処理を行いますと同時に、特安法の十条なりあるいは離職者臨時措置法の三条、七条の規定によりまして、関係の組合と十分話し合いをしながら厳しい対応をしてまいらうと考えております。

す。その意味におきまして、私ども決して雇用問題について楽観しているわけではございませんで、全造船の方とも二十三日には個別の問題も含めましてかなりの時間をかけて意見交換をするつもりにしております。これで雇用対策が新規需要の創出その他で足りると思つておりませんが、こういったいろいろな点で努力をしながら、労働省とも十分密接に連絡をとって、雇用の安定に私どもとしても私どもなりに努力をしてまいりたいと、こう考えております。

○青木新次君 大きいドックに船一隻の建造では効率も悪いから並列建造を認めるべきだという論もあるわけですね。これを認めると中小企業に対する影響というものはきわめて大きいと思うんです。これはどんなふうな当局は考えていますか。

○政府委員(謝家宗彦君) 並列建造について現在とつております規制の内容は、大きなドックで一・五隻以上の船を同時につくらないという規制をしております。これにつきましてもいろいろ議論がありまして、今度設備の処理とあわせて貨物船換算トン数によつて操業調整をしたいと考えています。貨物船換算トン数というのは、たとえば一万トンぐらいの、これはちよつと数字を持ってきておりませんが、標準の貨物船を一艘といたしますと、たとえば超大型のタンカーは〇・三というふうな係数を掛けてそれぞれの船のトン数を貨物船に換算するわけですが、したがって今度企業別に標準の貨物船換算トン数でトン数の規制が行われますと、明らかに他の業者から見えて一つの業者の活動については明白になるわけですが、基本的には数字的に見ますと、小さい船をつくるということとはそれだけ貨物船換算トン数が上がりますから、そうばらばらに数多くつくれば全体のトン数を直ちに食つてしまふということ、私どもとしては今度の標準貨物船換算トン数を使った総量規制でかなり並列建造の弊害であります中小あるいは中手造船所に対する受注機会を阻害する点には改善されるかと思ひます。ただ、この点につきましても、そういう意見

と、それから一方においては、あくまでも中小造船所の分野でありますけれども、小さい船のところまで並列建造で持つていかれるんじゃないかという危惧があることも事実でございまして、したがって、両方の考え方の中で、標準貨物船換算トン数に關しますお互いの認識をまず一致させまして、その上で総量規制をやつた後でなおかつ弊害がどの程度残るかというところも十分論議をしていただいて、その結果を見てコンセンサスを得て実施をしたい、並列建造に關する考え方を明確にしたい、こう考えております。

○青木新次君 協会の業務に買上げた設備の譲渡があるんですね。それから、この法案の目的は設備の処理にあるわけでありまして、買上げた船とか、あるいはまたドックという設備を廃棄するのはわかるけれども、譲渡するというのはどういふことなのか。ドックをドックとして譲渡するのであるのか、あるいはまたそれをドックとしての地位をなくして単なる物的施設として譲渡するのか、どちらにもとらえて意味しているのか、その点をひとつお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(謝家宗彦君) 第二十九条の二で「買収した設備の管理及び譲渡又は廃棄を行うこと」と、こう書いてございまして、これは、買収した設備は先生御指摘のように、建造ドックとそれから建造船台及びそれに関連します新造のための付帯設備、たとえば組み立て工場とかあるいは組み立て工場の中にある溶接機械とかその他の工作機械がございまして、基本的には、造船の設備といひますのは特殊なものでございまして、他の用途に転換するというのはなかなかむずかしいと思ひます。したがって、基本的には廃棄ということでございますが、中には溶接機械の部分であります単純な溶接機械とか、あるいはその他の曲げ機械とか、そういった点、あるいは切断機械とか、こういったものは場合によっては売り渡すことも可能かと思ひます。そういう意味におきまして、原則廃棄でございまして、売れるものは売っていくということで、基本的にはほとんど廃棄の

状態になるのではないかと、こういうふうに考えております。

○青木新次君 労働省の方にもお伺いしたいと思いますが、やはり基本的には雇用問題が一番重大になってくるというふうに思っておりますが、特に企業城下町について、特に特定不況地域と言われる地域、これについて特定不況地域の離職者臨時措置法というものもあるわけでありまして、また中小企業も同じ同法の内容を持ったものもあるわけですが、これらの関係について離職者の再就職の状況は一体どうなっているだろうか、また、これらの関係について雇用対策をどう考えているのか、その点労働省の立場でお伺いいたします。

○説明員(白井晋太郎君) お答えいたします。

現在造船からの離職者につきましては、いま先におっしゃいました特定不況業種離職者臨時措置法に基づきまして手帳の発給その他の措置を行っているわけですが、現在のところ八月末で造船関係の手帳発給件数は二万一千三百七十五件というふうになっております。先生お尋ねの就職の方は、実は造船だけをとりたてた数字は手元には現在ないわけですが、全体で約四万人の手帳発給件数のうち八千人強は就職をいたしております。現在雇用保険受給中の者が大部分でございます。あるいは職業訓練その他の措置で訓練を受けたらしておられます。

なお、いまもう一つおっしゃいました、こういう造船でもついていたような地域につきまです地域対策として、今回の臨時国会に特定不況地域離職者臨時措置法をお願い申し上げまして、従来業種の場合には関連の第一次下請までしか、行政上の問題とか、いろいろ手続上の問題もございまして処置がとれなかったわけですが、そういう地域につきまですは地域全体の離職者対策を進めてまいりたいというふうにお願い申し上げます。

○青木新次君 全造船の穂刈さん、今回の買い上げ法案に対する問題点、これと要項事項をちょっと

と聞かしてください。

○参考人(穂刈直巳君) 今回の買い上げ法案につきましては、これは土地、建物、事業所と一括買い上げということでありまして、それに伴って事業が完全に閉鎖されるという形になってくるかと思っております。そうなりますと、ただいま御指摘あったとおり、造船城下町という条件の中では新たに再就職をするという道はほとんど閉ざされておまして、労働者にとつてはこれは死活の問題に直結してまいっているわけでありまして、そういう考えから、一つはどうかあつても、この買い上げをするということは事業閉鎖という立場に立ちますので、何とかこれについてはわれわれとしては反対という考え方でいままでも取り組んできたわけでありまして、ただ、倒産その他いろいろな条件を持っている企業もございまして、そういうことで、われわれとしては、どうかあつても企業の実情からそれに従わざるを得ないという、それに応じたいということがどうあつても発生する場合については、これは労働者の雇用を絶対に守るという完全雇用を明確に保障した形でなければこれに應ずることはできないだろうというふうな考えでいるわけでありまして、したがって、あくまでも雇用が絶対でありまして、雇用を完全に保障するという立場でなければこの法案については応じられないという考え方でいるわけでありまして、

○青木新次君 最後に、大臣にお伺いしたいと思うんですが、私は設備をスクラップしていくというところだけでなくて、進んでやはり二百海里時代に備えた保安庁の、実はお聞きするとここによりまして四十三隻と水産庁の四隻とか、あるいはまた先ほど太田委員の質問にありましたように洋上備蓄といったような問題が実は叫ばれているわけでありまして、仕事量の確保という点については、これはやはりこれから中小企業のいわゆる立場というものを私は非常に憂慮いたしているわけでありまして、これらの点について、こういうものを来年度予算でひとつ組んでいく、そ

してそれを適正に、いま言われたような特定不況産業の地域が非常にたくさんあるわけでありまして、これらとの見合いの中においてさらに重点的にこれを配置していくというふうなことを考えていかれることがいいと思うんであります。また、もう一つは、くどいくらい申し上げておりますように、雇用対策という問題は、これは非常に社会問題、社会不安に発展する要素というものがいま起きています。百三十数万、百四十万人と言われておりますけれども、潜在失業者を加えたら数百万人の人がいま失業戦線に追いやられていっているわけでありまして、いままで日本経済を支えてきたというより発展させてきた造船産業が、極端に今日このように非常に不況のどん底に陥ってしまったというふうなことに、私たちは少なくとも将来

韓国や台湾その他のいわゆる造船能力といえますが、あらゆる私たちにとってきわめて重大な要素を持つていられるこれらのところとの関係において、もう少し付加価値のあるようなものをひとつつくるかどうかというふうな意見もあるわけでありまして、それから雇用対策といったような問題について、大臣から最後にお聞きいたしまして私の質問を終わります。

○国務大臣(福永健司君) まず、いまのお話、これを全体といたしまして、私も青木さんの御説にもとより賛成のものでございまして、そういうふうな気持ちで対処してまいりたいと思っております。まず、その需要創出というふうなことから、うんと広い考え方で臨む必要があると思っております。また、雇用対策という問題についても同じようなことが言えると思っております。官公庁船のいままでの措置、それからさらに来年度予算について考えて財政当局とも折衝しておりますこと等につきましては、私も決してこれで足れりとしていないものではございませぬけれども、当初予想されたよりは大部分よい予算化したということで、人によっては相当やきもちをやっているのがあるような状況でございまして、しかし、私は決してこれで足

れりとしておりません。まだまだ必要なんだと。この深刻な不況に対処しながら、しかも、いずれはやらなきゃならぬことをできるだけ早くやろうというところについては、今後一層そういうことではなければならぬと思っております。

また、たとえば解散であるとか、あるいはタンカーの改造なんというふうなこと、その他幾つかございまして、これを大いに進めればいいというに決まっておりますけれども、それがまだ余り大したことでないというふうな実情等もございまして、しかし、これは考えようによつては、まだそういうことが本場の仕事にたくさんなっていないということは余地は相当あるんだという意味にもなるわけでございます。ぜひこれを、多くの人が口にしているところではありますけれども、こういうことを、実際に現実に需要の創出、したがってこれと関連して雇用の安定ということにつながつていくようにいたしたいと思っております。そういうことから申しますと、いま挙げましたようなことのはかにもっと広い範囲でそういうことが言えます。

何しろ、いま青木さんもお話のように、造船というものは、ほかの仕事でもややそういうことは言えるかもしれませんが、造船という仕事は妙なことになつてしまえばその地域全体が大変な深刻な影響を受けるというふうなことでございまして、どの産業にしてもうまくいかないということはいけませんけれども、造船については特段にそういうことが留意されなければならぬ、こういうふうに思っています。重々気をつけて対処してまいりたいと考えております。

○委員長(三木忠雄君) 午後一時十五分まで休憩いたします。

午後零時十四分休憩

午後一時二十一分開会

○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

法案を議題とし質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○内藤功君 法案の条文に即して御質問する前に、法案に重大なかわりがあると思ひますので、最初に九州の大分県の臼杵鉄工所の問題につきまして若干お尋ねをしておきたいと思ひます。

七月の二十八日に大分の地方裁判所に会社更生法の適用を会社から申請をいたしまして、聞くところによりますと、本日十月十七日じゅうにあるいは裁判所から更生開始決定の決定があるのではないかと、かようなことも聞いております。負債総額が約二百三十九億という九州ではこれまでになかった大型の造船関係の倒産であります。当然これは地域経済に与える影響ははかり知れないものがあるものであります。佐伯市では地元の労働組合、それから地元の商店の組合はもとよりのこと、婦人団体の連合会、青年団それから政友会、自民党は入っておりませんが、社会党、公明党、民社党、もちろん日本共産党、さらにいろんな市民全体が、特にこの佐伯工場の閉鎖に反対だということでも諸署名が非常に行われておりました。私いま手元に持っておりますが、この大分地方裁判所に対する要請署名というものが全有権者の、市内有権者の八九%の署名を集めたという、これはもう非常な圧倒的な署名が集まっているという状況であります。大きな問題であります。

そこで、これはずっと調べてみますと、親会社である石川島播磨重工が大きくかわりを持って、おいて、今回の事態にも重大なやはり関係があると言われている。この点で運輸省はいままでのように、この点についていろんな陳情がもたられていると思うんですが、現在手を打っているか、それともあるいは何もせずにこの裁判所の模様を見ているという状況なのか、この点をまずお答え願いたいと思ひます。

○国務大臣(福永健司君) 臼杵鉄工の件につきましては、先ほど内藤さんから自民党は仲間に入っていないというような表現がございましたが、自民党は当然のこととして自民党それ自体でもやっ

ているということでございますから、別に自民党が再建の必要なしと考えているのじやなからうと思ひますが、まあそれはどっちでもいいんでございませうけれども、私のところへもずいぶん何回も大分県の自民党関係の諸君も来ておるわけでございます。もちろん野党の方々も大変心配してそれについて強くお申し入れ等がございました。

これを要するに、党派を超えて全部の皆さんが何とかしてあの大事な臼杵鉄工をつぶさないようにしなければならぬとこういう動きであり、私も当然そういう気持ちでこの問題には対処している次第でございます。なるほど会社更生法の適用申請がございまして、その限りにおいて各方面の人がこれはつぶれたら大変だということで御心配をいただいているわけでございますが、この種の判断がいろいろのことを決定するというものではございませうが、それはそれとして、いろいろの面でその地域の皆さんが望んでおられるようなことに協力することは当然でございます。そういう意味から、いろいろなことでお話がございましたが、たとえば早く管財人が選ばれるというようになことが、たとえば、再建等についてもそういう人々も中心となって善処してくれようという観点から、実は私の方へもただいま内藤さんお話しした石川島播磨の方へもしかるべく言うてくれといううなお話がございました。

そこで、いずれにしてもその種のことは早くしてもらうというのを私も私と言つて一向差し支えないし、当然そうあるべきでございませうから、会社の方の首脳部の方へもぜひそういうことを心配してくれといううなことも申しましたし、内藤さんよく御存じのように、近く裁判所が正式決定する運びになりましたが、それに先立ってそういう人々たちもすでに内定をして裁判所の決定等に備えるようなことにもなっているようでございます。いろいろ連絡を受けてつづつ私どもの方もできるだけのことをしなければならぬということに対処してまいっておるわけでございます。

いろいろ早くと思つておられる方からすると少しわれわれのしていることが待ち遠しいといううなことから、何をされているんだというお怒りも若干あつたかと思ひますが、私どももいたしましては、いま申し上げたような考え方で善処している、こういうことでございませうので、御理解をいただきたいと存じます。

○内藤功君 いま御答弁の中で自民党が入っていないということについての御説明がございましたが、私がさっき申し上げましたとおり、地元の佐伯市で佐伯工場の特に閉鎖ということ、これはもう絶対やつてもらつては困るというこの要請書については私は触れたわけなんです。この中にはもうつきり自由民主党は出ていないのでこの点を指摘したわけです。もちろん自由民主党に属される方々が大いに努力をされるということは、これはもう歓迎と言つておかしいですが、これも、当然のことだろと私は思ふんですね。そういう意味で申し上げた。

それから問題は、やはり深刻なのは佐伯工場の方の閉鎖、これを何とかやはり食い止めたいたいというのがいまの圧倒的な市民の世論であります。いまは福永運輸大臣は臼杵鉄工全体の再建という表現をおとりにしたが、もう少し細かく言うと、その中で特に佐伯工場の閉鎖をさせない、させなければならぬということが強い世論になっているというのを再度強調しておきたいと思ひます。

それで、この要請文にも出ておりますし、それからいろんな人が強調しておりますが、この要請文の中にはこういう表現までしております、八九%の市民が要求している署名ですが、「冷酷かつ計画的に地場中小企業を切りすてて構造不況を乗り切ろうとする石川島播磨重工の責任を指摘せざるを得ません」。これが市民の八九%の署名を集めた要請の趣旨に書いてある。それからさらに、「過去一年間、経営危機を口実に労働組合や下請、関連企業に大きな犠牲を求めながら、自らは再建への絶対条件、いな経営者として最低の責務である船の受注を、社長就任以来約二年に亘つ

てたった一隻も取つてこなかった事実」がこれを証明しているというう、後でこの点にはお触れしたいと思ひますが、現在の社長、矢野さんとおっしゃる方、石播の副社長さんからたしか臼杵鉄工の社長さんになられた、一九七六年、昭和五十一年の十月から社長になられた方でありませう。この方の就任以来船の注文が一隻もなかった。事実とすれば、これは重大な問題であります。

それから、昭和五十二年二月に、三億円の資本を三倍の九億円にして、そしてその株の五五%を石播が所有している。経済的に企業的に見ると、資本金の面でも役員の方でも業務の面でも技術の面でもすべてこの石播の系列会社、完全な系列会社だ、かように申してもいいと思ひます。この御認識は、当然大臣はおありになった上で、会社、石川島播磨の方のいろいろのお話をされていると思ひますが、現段階で運輸省としてどういううななお話を石川島播磨の方にしておられるのか、この点を御報告願ひます。

○国務大臣(福永健司君) 私は必ずしもその事情を微に入り細にわたつてということまでは存じておるわけではございませぬ。正直に申し上げても、ではございませうが、いずれにいたしましては、できるだけ再建が図られるようにならなければならぬという見地からいろいろな話も伺つておりますし、そういう考え方で石川島播磨等にもぜひ協力をしてもらわなければ困るといううなことも申しておる次第でございませうが、地元の海運局なんかを中心とするいろいろな趣旨でできるだけ協力することをやらせなさいやらないということはもちろん進めております。この地方にとつてこの工場が非常に大事なものであるという認識からいたしまして、そういう地域的な考慮も加えつつ対処するようにならしておるわけでございます。

船舶局長から具体的に若干のことを申し上げさせていただきます。

○政府委員(謝宗栄君) 先生御指摘のように、臼杵鉄工所は資本金の五五%を石川島播磨重工が持っております、あと田中産業三五%、大分銀

行一〇%ということで、石橋と地元企業、地元銀行がそれぞれ大株主になっているわけですね。わけても石川島播磨重工業は五五%の大株主でございます。私どもとしては本件については大株主として白根鉄工所の地域社会に与える影響についての配慮を十分にすべきだという立場から指導をし、あるいは要請をしているところでございます。

なお、会社更生法の申請をいたしました翌日から、大分県の副知事を中心として地元で対策連絡協議会が設けられておりますので、この協議会を通じて、私どもの海運局もメンバーになつておりますが、とりあえず地元の中小企業、下請企業等に対する関連倒産防止等、あるいは所要の融資等の措置を行つておりますが、問題の根本は、やはり会社更生の手続の決定が一日も早く行われて、その決めに従つて管財人が選ばれ、具体的な更生計画が早くでき上がるということが一番だと思つて、私どももその点に対して大臣の指示を受けながら関係の会社には要請、指導をしているところでございます。

○内藤功君 会社更生手続が開始されました、あなたも御承知のとおり更生法のたしか百九十四条でしたか、などで、主務官庁たる運輸省は、運輸大臣はいつでもこの裁判所の更生計画に対して意見が言えるし、また場合によっては言わねばならぬ責任があると思つたので、そういう点で、あなたの御答弁は裁判所に任せきりだという意味ではないと思つたけれども、運輸省のやはり権限を適切に行使していただくことを強く希望しておきます。

いま、大臣並びに局長から石川島播磨へも適切な要請、指導をやはりするという姿勢がうかがわれたように思つたので、その際の姿勢について、こうあるべきだという問題にも絡めて若干申し上げ、また質問したいと思つたので。

この白根鉄工という会社は昭和五十二年三月の決算期には一〇%の利益配当を行つていたので、去年の三月、それでさっきお話しの中田とい

う前の社長、実力者で切り回しておった人がある雑誌にはつきり言つております。去年三月において三億圓ぐらゐの利益を上げておつた、こういう会社なんですね。普通更生会社でもって一年前にこんなふうな利益を上げて一〇%の配当をしたというの、われわれの常識だとちょっと考えられないことなんです。五十二年三月までは経営は順調だったと思つたんです。これ逆の資料あつたら言つていただいていいですよ。私らの調べでそうなんです。会社の技術は、造船技術は中小の中では、私どもの調べでは船体建造、主機関の製作及び機装の一貫作業というものがやれるという工場は中小では余りないだらうと思つたんです。この工場はそういう技術があつた、かように聞いております。

そうしてことしの四月の二十六日に、突然この佐伯工場の閉鎖を提案してきて、六月になりまして一たんこれを労働組合の反対で撤回して、六月二十三日に会社再建の努力をするという協定を労使間で結んだんですが、七月の二十八日になつて突然この更生法の申請をやつてきた。その重要な内容は佐伯工場を閉鎖する、白根鉄工の方はこれは残すが、佐伯工場は閉鎖をする、こういうことでやつてきたというのが大まかな経過であります。

そこで、御質問は、これは局長にお聞きすることだと思つたんですが、さっき私がちよつと「要請」の署名文の中のを引用いたしました、昭和五十二年の九月ごろ石橋が実権を握つて、十月に矢野さんがいまの社長になつてから、佐伯工場には一隻の船の注文もつてきていない。ほかにもいろいろありますが、まずこの点について運輸省は把握をしているかどうか。これはもう地元の新聞にもずいぶん出てきたし、この裁判所への署名文にも出ておるし、これは重大なことだと思つたので、ね。こういう点はどういうふうに実態を把握していますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 五十一年九月以降というところで、矢野社長の就任は五十一年の十月かと思つたんですが、これで、石橋が受注をしまして佐伯工場に出された船が、五十三年四月二十日で八千

八百総トンのコンテナ船一隻、それからその他、住友商事から白根鉄工がとつたものとして一万六千総トンの貨物船、パナマ向けが、五十一年十二月以降五十二年四月二十七日日まで四隻ございまして、佐伯工場向けでございます。

○内藤功君 そういうお答えになると思つたんですよ。ところが、いまあなたの言つた八千八百総トンのコンテナ船一隻と、それからこれは重量トンですね、一万六千トンの貨物船、これは四隻と言われたが、ぼくは三隻だと思つたんです。これは、私の質問は、矢野さんが社長になつてから矢野さんの力であつてきたのかという質問なんです。これはそうじゃないんです。前の田中産業が実権を握つておつた時代に契約に努力をして、そういう契約を結ぶ仕事は前の田中産業がほとんどやつて、調印というか、契約締結の時期が、たまたまこの矢野さんが社長になつてからの話なんです。ですから、私の質問は、調印したのがだれの時代かじゃなくて、実際に契約を、話をつけてきたのはだれかという質問なんです。これはもうはつきりしているんです。この点どうですか。ちよつと正確にこれ……

○政府委員(謝敷宗登君) 五十一年十月前の社長はたしか田中さんじゃなくて別の方だったかと思つたんですが、これは私は記憶が間違つていたら後で調べますが、言うなれば、会社というものは、個人の経営努力じゃなくて、会社として注文をとつてくるものだと私は思つております。それで、これは先生のお答えになるかどうかは、ちよつと私も確かでないんですが、株主間の中でいささか意見を異にしていたというふうなことも聞いたことがありますが、これはまあ余談といたしまして、いづれにしても、このような状況ですから、なかなか新造船の受注は困難であるんですが、その中でまあともかくにも五十一年から五十二年の初期にかけて船をとつたということではないかと思つた。

○内藤功君 これはまあよく調べていただきたいと思うんですね。確かに契約の日付は矢野社長になつてからであつても、実際に船がやつたかというところは、この会社の中の人が一番よく知つてゐるわけですから、これはぜひ調査をしていただきたい。なぜ調査をする必要があるかというところ、この問題の決着ですね、結末がどういうところに行かうかということ、運輸省として考えられる場合に御参考になると私は思つていま指摘したわけなんです。

それで、問題はそれだけじゃなくて、ことしの四月二十六日に具体的な提案を会社から労働組合、これは全造船の分会があるんですが、そこに対して、会社の非常事態緊急措置について、ということ、佐伯工場は造船工場としては存続しない、つまり具体的な佐伯工場の閉鎖の通告がありましたが、二十六日なんぞでございますが、このときに、四月二十七日現在の手持ちは何隻あつたのか、さっきの四隻なのか、もっと多いのかということ、それはいまどうなつておるかということについてお伺いしたいんです。どういうふうな調べておられますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 現在、白根鉄工所の工事中船舶としましては、白根鉄工場で機装中五隻、これはいづれも三千トン以下の小型船でございます。それから船台上に一隻、これも三千七百トンのコンテナでございます。それから未着工が保安庁向け千トン、それから佐伯工場の方は機装中のリベリア向けの貨物船、これが二隻、それから改造許可の申請が出ておりますものがフェリーが一隻というふう聞いております。

○内藤功君 不思議なことに、この四月二十七日以降に、さっきお話しした佐伯工場の場合ですね、一万六千重量トン型の貨物船、これが三隻あつたんですが、このうち二杯、これがキャンセルになつてゐますね。それから三万トンのバルクキャリア、これがあつた。これはどうなつてゐるのか。それからもう一つは一万重量トンのコンテナ船、これも更生手続の申し立ての四日前の七月二十四日にキャンセルになつた。こういうふうにして、四

月二十七日以降ほとんどこれが仕事でなくなっている。そして、さらに一万トンのコンテナ船一隻については佐伯工場で製図まで行つたんですが、七月の七日、十二日、二十一日とこの図面を持つていかれちゃって、八月九日に原図型枠まで取り戻された、こういうふうな実情があるんですね。これは仕事をせつかく持っていないがらどんなに結果的に取り上げていってしまふ、かような事態が起きていることは私は重大だと思ふんです。この点、謝敷船舶局長は実態をつかんでおられるかどうか。

○政府委員(謝敷宗登君) 会社が更生法の申請をいたしましてから、かなり関係の取引先に動揺がありまして、たとえば主機関の供給を現金でなければいらないとか、そういう問題がいろいろ出まいました。そこで、当面少なくとも会社更生の手続の開始が決定するまでは、従業員の手給等の問題があるの、できるだけ手持ち工事の建造については支障がないようにということで石川島播磨重工を指導してきたところでございます。そのときに、いま先生御指摘のうちに、私の手元に一雙の分の説明がございまして、これについて御説明させていただきますと、先ほど先生おっしゃいましたコンテナ船、これは私の方はグロストンでしかちと手持ちにならないので、同じ数字だと思ひますが、八千八百グロストンのコンテナ船につきましては、五十二年二月二十八日付で石播が白杵の佐伯工場に下請建造契約を結んだわけですが、これが五十二年の四月下旬になって事実上まだ未着工の状態であつたわけなんです。これにつきましては、白杵鉄工が白杵鉄工の判断をいたしまして、五十二年の七月二十五日に親会社である石川島播磨重工と契約を解除いたしました、それを石川島播磨重工で建造するというふうに、建造造船所の変更の申請があつてそれを許可したというものでございます。その他の残余のものについては、基本的には機装品その他の支給等残存工事の施行に支障がないようにという配慮をしている、私どももそう指導いたしましたし、そうしている

ものと理解をしております。

○内藤功君 どうもあなたの指導というものが徹底しなかったのか、向こうに通じていないのか、指導がどうもよく通じてないように思ふのです。ね。いまだまた一隻だけについては資料がお手元にあつてお話がありました。これはまあ契約を解除したというけれども、これを私どもは石播の方にどう仕事をとり上げられた、これはこういうふうに見なきゃならないと思うのです。それからこれはほかの件については至急に調べてください。同じような経過があると思うのです。こういうふうにしてとにかく一隻一隻と仕事を取り上げられていく。親会社によつて系列会社の仕事を取り上げられてきているという実態が私はここにやっぱあると思ひます。

もう一つ、これも御調査になつておわかりかと思ひますが、これは佐伯市が市ですね。佐伯市が白杵鉄工の佐伯工場を再建するためにという気持ちで市の仕事を一つ頼んだんです。これは佐伯工場に仕事をさせようとして、ごみ焼却炉ですね、局長。これはまあ船じゃないけれども、やっぱりこれは造船会社の問題だから大きな問題だとして、ごみ焼却炉の建造工事を市の工事として頼んだのです。そしたら副社長の太坪さんという方、このお方が中心に出てこられて、これは石播の工場です。石播の知多工場とか言つておりました。そこでこの仕事をさせるんだと言つて、自分の会社でせつかく佐伯市がごみ焼却炉の仕事を持ってきてくれたのをがんばつて仕事をさせない。これは佐伯市の関係者が非常な義憤を持つて、せつかく地場の会社でごみ焼却炉をやらせようと思つて仕事をにつけたのに、この会社の副社長がこれをさせない。これは市役所の中の人、幹部がこういうことを非常に憤慨して言つておる事実があるんです。

ですから、私はこれらをつ結び合わせますと、一つ一つはそれは弁解があるかもしれませんが、単発的に言つたら弁解があるかもしれませんが、これだけそろいますと、やはりこれは運輸省の指導がちょっと効き目がなかったんじゃないか。少なくともこれからはやっぱこういうふうなすてに持つていかれそうになっている仕事、あるいはどこかに持つていかれた仕事——言葉は悪いですが、おわかりいただけると思う。そういうものを佐伯工場に戻して——せつかくもう手の内に入つていた仕事を取つていかれた場合には、それを戻してやつて仕事を付けてやる、これが運輸当局としての具体的ななまず何よりも最初でできる、やらねばならぬ姿勢だと私は思うのです。そのためには必要であれば、必要な限りやっぱ石川島播磨にはそのことを直接こういう指摘を出して、それできちんとしていただく。そうではない、これはさつき福永大臣がおっしゃつた、きちんとした姿勢でいくというのは抽象的である。具体的にはこういうことをすることじゃないかと思ふのです。いかがでございましょうか。

○政府委員(謝敷宗登君) いま佐伯市のそのごみ焼却炉については残念ながら聞いておりませんが、これがもしそういう事実があるとすればきわめて遺憾だと思ひます。現在の経営陣にかかわつて更生開始手続になりますと管財人が新しく選ばれるかと思ひますが、その段階で私どもは基本的には石川島播磨重工も地域社会の問題については十分認識を深めたと思ひますので、いま先生御指摘になるような点については、これは私どもも管財人とよく協議をしながらいきたいと思つています。

ただここで一つ、管財人がもし将来選ばれたときに判断の問題となりますのは、現に手持ちの工事のもので売り上げを立てませんと給与の支払いにも事欠くことがあり得るわけです。そのときに、途中の段階で引き渡すことによつて現金の売り上げをして、その売り上げ金をもつてたとえは給与等の支払いに充てるとかいうようなケースもあり得るかと思ひますが、これは管財人の判断によりまして、どちらが会社の更生のために有効であり、かつ従業員等のために有効であるかというような判断を当然下すものと思ひますので、そういう時点では管財人もまた九州の海運局長、大分県知事等ともいろいろお話しになるかと思ひますので、そういう事態はケースによつてはあり得るのではないかと、ということだけつけ加えておきます。

○内藤功君 これは管財人の管理に置かれても、繰り返しますが、やはり法律によつて主務大臣からの意見をどう言えるわけですから、その場合はこういうような国会での指摘も含めて、仕事はこういうところにあつたのだ、またこういう仕事があつたのにこのように取り上げられたのだという事実を指摘していくことがやっぱ大事だという意味で私は指摘したわけでありまして、この点は大変、聞いておられて、いまのような経過なんです。大臣の御所見がありましたらここで伺いたいと思ひます。

○国務大臣(福永健司君) 率直に申しまして、内藤さんのお話、ごもっともに伺つておつたのですが、この点はつけ加えない方がかえつていいのかもしれないんですが、まあ、いろいろな立場の人からいろいろな話を聞かないと——私、もちろん内藤さんのおっしゃることは信頼しておりますけれども、いずれにいたしましても、そういうことがありとするならば、これはもう今後気をつけなければいけないこととございまして、それを念頭に置いて対処したいと、こういうふうに存じております。

う重ねて私は念を押しますが、よろしいです
ね。

○国務大臣(福永健司君) 私、造船所における作
業の実態を必ずしもよく知りませんので、ある程
度進んだやつをまた向こうへ持っていくとい
うと、またこれ持っていくたり、持ってきたりする
のに大変というようなこと等もあるんじゃないか
と思います。でございいますから、仕事をどうい
うように今後の作業を進行させていくかというよ
うなことまでという、ちょっとなかなか物の言
い方はむずかしいのでございいます。いま内藤さ
んのおっしゃることの精神をよく心得て対処する
ということに御了承をいただきたいと思うのでご
ざいます。まあ言ったのに、すぐやりかけの仕事
を向こうへ持っていくか、なかなかいいかと思
われまますと、ちょっとなんでもございいます。お
っしゃることの意味をよくかみくだいて対処いた
したいと考えております。

○内藤功君 なお、つけ加えておきますと、白杵
工場の方では矢野社長が就任以来契約された船の
数が二十隻、石播から直接来ている船が五隻、こ
との四月一日以降だけでも七隻と、非常に様子
が違ふんです。同じ会社の中で、白杵工場と佐伯
工場。技術の点ではいづれもそれはすぐれており
ましようが、特にさっき言ったような、これまで
遜色のない佐伯工場の方の仕事が取り上げられて
いると、こういう点に御留意を願っておきたいと
思います。

そこで、なおこのような違いがどうして出てき
たのか。これは、こは運輸委員会でありまますか
ら、私は深くは追及する気持ちはありませんが、
白杵工場の方と違って、この佐伯工場の方は労働
組合の系統が違ふ、全造船機械の分会がここにあ
ると。そこで、これに対して労働組合の力をそい
で、労働組合の力を減殺していくという意図で行
われたんじゃないか。地元の県労評を初めとする
県内の労働組合の方々は、そういう観点での批判
と反対も行っているということをあわせて申し上げ
ておきたいと思ひます。

私は、ずっとこの事態を見ておりまして、今回
の法案というものが実行された場合には、中小造
船のやっていた仕事をこの二十九条ですか、事業
場における特定船舶製造業のすべてを廃止する、
そして買い上げるという形で、どんな中小造船
を企業ぐるみ廃棄させていくということに、この
法案は促進剤として利用される危険があるとい
うことが、私どものこの法案に反対する決定的な理
由でございいます。そこで、あとわずかの時間であ
りますが、時間をいただきまして、法案の中心に
ついて若干の御質疑をしたいと思います。

まずお伺いしたいのは、この第三十条第二項で
あります。「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、」認可をする
というのがございまして、その一号に特安法に基
づく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有効かつ適
切なものであること、これが第一要件です。私が
お聞きしたいのは、先日国会で成立を見ました
わゆる特安法の三条の五項、六項を見ますとい
うと、労働者の雇用の安定について十分な考慮が払
われるべきだとか、それから六項では、当該不況
産業に係る労働組合の意見を聞かなければならな
いとか、こういうふうな雇用の面の重視ですね。
特に働く労働者に一番しわ寄せが来るわけですが
わ、労働者の立場を重視することが、まあ、われ
われは不十分だと思ひますけれども、条文の中に
織り込まれておるんですね。私の聞きたいのは、
本法三十条二項の一号には、単に「設備の処理に
関する事項」と、これが有効適切かという言い方
であつて、ここには労働者の意見とか雇用の安定
とかいうものについては、運輸大臣の認可の場合
には、論外になつていふようにも読めるんです
が、この点はどういうふうにか考へたらよろしいの
ですか。

○政府委員(謝敷宗登君) 今度の事業協会法案
は、法律の体系といたしまして、目的のところ
も明確に書いてございいますが、「特定不況産業安
定臨時措置法」、いわゆる特安法」と相まって、

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。」ということ、それ
から具体的には、特安法に決めております。先生
御引用されました、安定基本計画を特安法から引
いております。したがって、私どもとして
は、この協会の二十九条によって業務を行い、三
十条によって業務の実施計画を立てます際に、特
安法の基本計画に従つて事業者が設備を処理する
というために、この協会の買い上げに際するわけ
でございいますので、本協会が行います設備及び土
地の買収は、安定基本計画の定めるところによつ
て実施するものであるということにならうかと思
ひます。したがって本協会としましては、特安法
の第三条五項、六項の決めに従ひまして、事業者
が雇用の安定と関連中小企業の経営の安定に十分
配慮してまいりたいと考えております。

○内藤功君 そうしますと、運輸大臣が三十条二
項一号で認可するに当たつては、特安法の三条の
五項、六項の趣旨は当然踏まえて判断するとい
うのか、あるいはそれは、法律が別だから別だとい
うのか、どちらなんですか。

○政府委員(謝敷宗登君) 安定基本計画自身を法
律で引用してございいますので、三十条の認可の基
準としましては、特安法の三条の五項、六項は
当然かかってくる、こう考えております。

○内藤功君 もう一点ですが、四十五条に「監督
命令」というのがありますが、この監督命令は、
協会に對し、その業務に關し、監督上必要な命令
を発することができ、こうありますが、端的に
お伺いしますが、たとえば協会に對して、その事
業の廃止、事業の土地などの買い受けに当たりま
して、労働者の首切りがあんまりひどいと、ここ
で行われている解雇、人員整理は非常にひどいも
のだと、これを中止せよとか、あるいはこれをもち
う少し緩やかにせよとかいふふうなことに
指導監督の命令を発するといふ内容はこの中に入
りますか、入りますか。

○政府委員(謝敷宗登君) 事業者の方の責務とい
たしましては、特安法の十條で、特定法に定める
安定基本計画に従つて設備を処理する場合は労働
組合、それから労働組合がない場合には労働者の
過半数を代表する者と協議して失業の予防その他
雇用の安定を図るために必要な措置をとらなけれ
ばならないというところは規定されておりますし、
かつ先国会で成立を見ました特定不況産業離職者
臨時措置法におきまして、事業者の責務とそれ
から事業者が具体的に計画を立てまして、それを
職業安定所の所長の承認を得なければならぬとい
うことになつております。そういうものを踏ま
えまして、協会としては、労働組合を含む関係者
の十分の納得を得て、協会に對して買い上げの申
し出が出てくるということになつております。し
たがいて、当然協会としては、これらの点に
ついては十分確認をした上で買い上げの対象にす
るということにならうかと思ひます。

○内藤功君 ちょっと答えにならないのですよ。
四十五条というの、運輸大臣の命令なんです。
運輸大臣が発する監督上必要な命令の中には、た
えばあなたの言ったように、理想的にいふものは
じゃないと、ぼくは思ふのですよ。この解雇、こ
の人員整理はひどいといふことについて中止をさ
せるといふような内容を含むか含まないか、これ
はイエスかノーかで聞いているのです。
○政府委員(謝敷宗登君) 当然協会は、先ほど私
が御説明申し上げましたようなことで買い上げる
わけですから、もしそれでない場合の買い上げを
行つた場合には、買い上げを行おうとする場合に
は、四十五条で必要な命令を出すということがで
きると考えております。

○内藤功君 だからその必要な命令の中には解雇
がこれにひびくと、解雇を中止せよとか、解雇を
緩やかにせよとかいふことを含むか含まぬか、
このイエスかノーかなんです。これは三回聞いて
おるんです。
○政府委員(謝敷宗登君) 関係の労働組合の意に
反して申請が行われた場合には、そういうことに

ついでに買い上げをしないように、あるいは買い上げを中止するようにという命令が出されております。

○内藤功君 済みません。ちょっと答えがうまく出ないのですから。

労働組合の意に反した場合ですか。そのほかにもひどい解雇というのはあると思うんですね。労働組合の意に反してはいないけれども、この解雇は中止させるべきだと、こういう場合も解雇をやめろという命令出せるんですか出せないんですか、どちらですか。

○政府委員(謝敷宗登君) 私どもは現在の非常に厳しい状態を踏まえ、企業の経営者が労働組合と十分話し合つて納得する設備の処理を行い、その一つの方法として協会の買い上げの申し出が出てくるものと考えておりますので、先生御指摘のような場合には労働組合と十分話し合つて、その納得するかどうかでは起らないんではないかと考えます。

○内藤功君 この起らないということでは、これは議論になりませんね。起らないことが起つた場合どうするかというのが法律なんであつて、ですから私はいまの答弁非常に不満で、そういうことではこの四十五条は労働者の雇用問題に対する歯どめにならぬと、もう時間がないからかように断定をして次の質問に行かざるを得ないです。

次の質問は、三十三条の二項です、納付金です。これは「経営の安定に支障を与えないように配慮して定める」と、こうありますが、これは大手と中小では納付金率に差をつけることも考えられるというところは含みますか含みませんか、大手の率と中小の率。もうつぶれかかっているような非常に危殆に瀕しているような会社も大手と同じ納付金率でいいのかという問題は、これは多くの人が疑問に思っているところです。

○政府委員(謝敷宗登君) 納付金率を定めます場合に、残存事業者の経営に過剰負担がかからないように配慮するというところで、その率については海運造船合理化審議会の意見も聞くことになつて

おります。で、現在のところ、この納付金の負担という考え方は、残存能力によりまして船舶を建造していく場合のその建造によって売り上げた金額についてある一定の率をかけて納付をしていくということでございますので、過剰負担がかからないかどうかの配慮については、言うなれば恐らく納付金を納める量でかなりの差が出てくるかというところを考慮しておりまして、先生おっしゃいます負担率そのものを減らすということでは考えておりません。ただ、その負担率ということでは御理解をいただきたいと思ひますのは、要するに、一社ごとに負担をどのぐらいにするということではなくて、そこで建造される船舶の船価にある一定の比率を掛けて、一定の負担率を掛けて納付金を決めるわけですから、全体の中に占める負担の割合とそれから個々の負担比率というは違つてございまして、その意味におきましては、業界全体の経営に過剰負担がかからないということで、建造する新造船の量におのずから大きな差がありまして、その差で全体の所要資金に占める負担の割合は、大手と中小以下では一社ごとにかなり変わつてくるということ、船舶に掛けるべき負担率を大手と中小と変えることはなくともいいんじやないかと、こう考えております。

○内藤功君 次に、三十四条五項ですが延滞金の規定で、「ただし、運輸省令で定める場合は、この限りでない。」これは免除を含むかどうか。「運輸省令で定める」という内容として免除は全然考えていないのかどうかということだけ。

○政府委員(謝敷宗登君) 免除はあり得ると考えておりますのは、天変地変その他やむを得ないと認める事由がある場合には免除することを考えております。

○委員長(三木忠雄君) 内藤君、時間です。

○内藤功君 残念ながら時間が来ましたので、あの点は討論の中で詳しく述べたいと思ひますが、結局、設備の廃棄ということとずつと答弁をしておられますが、設備の廃棄は必ず人間の整理、つまり、言葉は適当でないかもしれませんが

が、労働者の生首が飛ぶということが必ずこれと結びついてくる、こういう結果になるであろう。そして、いろいろな雇用面での歯どめというものも、ずつといろいろ説明を聞いてみると、ない、こういうふうには私はいまの間答を通じても感じました。これで私の質問は終わります。

○委員長(三木忠雄君) 答弁いいですね。

○内藤功君 要りません。

○柳澤謙造君 最初にお聞きしておきたいことはこの法案の關係なんです、この法案では、「公布の日から施行する。」というふうになっている。かなり急がなくてはならないという背景にあると思うのですが、いつごろ公布をして、いつごろこの協会の設立をして具体的に業務の開始になるのか、その点からお聞きしていきます。

○政府委員(謝敷宗登君) 本法は、特定船舶製造業の不況の克服と経営の安定を図るというために、その過剰設備の処理を早急に実施するということを目的としたものでありますので、成立がなりましたら、後でできる限り早くこれを公布して、それに引き続いて協会の設立の手続を急ぎ、できるだけ早く業務を開始することができるようになつたしたいと、こう考えております。

○柳澤謙造君 局長、それはこう書いてあるとおりに、この法案ができればスタートができないだけけれども、大体のところあしたの本会議ではもう成立という見通しがあるわけなんです、そういう点からいくと、おおよその日程的にいつごろ公布をするんですと、それで、いつごろには発起人を集めて設立という手続がとられるんですというおおよその見通しをお持ちだと思つたので、それを聞いて、具体的に。

○政府委員(謝敷宗登君) 本法律案が成立をお願いできまして後で、私どもとしてはもう一つの柱であります特安法の安定基本計画を十月末を目途に海運審で答申を得たいとお願いしておりますので、それと合わせましてできれば十一月の初旬から準備をいたしまして、協会設立につきましましてはおそくとも本年末ぐらいまでを目途に急ぎたい

と、こう考えております。

○柳澤謙造君 その意見、私は後にしますが、二番目には、先ほども出ておりますけれども、この納付金の問題なんです。

この法案の中でもこの協会の業務に要する経費の一部に充てるために、運輸大臣が毎年度定めた納付金率を協会に納めると、その納付金率は、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配慮をし、また海運審にも答申せしめと言われておるわけです。具体的にどの程度の納付金率にしようと考えているのか、それをお聞きいたします。

○政府委員(謝敷宗登君) 残存造船所が支払います納付金の額は、この協会が買い上げます造船の設備及び土地の買収額によつて若干増減をいたしますが、現時点の見込みでは、協会の業務の運営に要する経費の一部に必要な納付金として、契約船舶の〇・一ないし〇・五の程度と予想をしております。現在の契約船舶は二十万といたしますと、二百円ないし五百円ということのオーダーでございます。

なお、法律にも書いてございまして、経営の圧迫にならないように、経営状態の悪化が継続と認められます設立当初の時期は比較的負担率を低く、回復が見込まれます後半には比較的負担を重くするというところで納付金率を決めていきたいと考えております。

○柳澤謙造君 いま局長おっしゃったように、買い上げの費用がどのくらいかかるかということとか、いろいろ関係して思ふんです。それから同時に、今度は残つた方の企業がどの程度受注があつて仕事があるのかどうかという、これはまた後でまいりますから、ただ、いま予測されるような三五%のカットをして、六五%残すんだけれど、その残つた六五%ですら飯を食わせるわけにはいかない、その半分程度しか受注の見通しがないというときに、その辺の点が、これだけの費用が要するんだ、だからといって、画一的に扱われるということになれば、これは大変なことにな

はそれができないわけだから、一つの連合体とい
いますか、集約が再編成かやらにゃいけないん
で、それをやるようにするために、皆さんの方
でも何らかのそういう便宜というか促進ができ

からもう一つ、いろいろいまの解徹工事もそうだ
と思ひます。ですから、そういう点で余りしゃく
し定規に画的に、何か、ようかん切るようなわ
けにいけないのであつて、その辺を大臣十分に配
慮をしていただきたいと思ひます。そして、
結果的にこの法案が生かされて、そして造船産業
というもののが立ち直れて、また正常な経営ができ
るようになればいいんですから、その点をぜひお
考えいただきたいと思ひますが、大臣どうです
か。

○國務大臣(福永健司君) おっしゃる御趣旨よく
わかるわけですが、仮にどうこうという
ような例を挙げてということになるとなかなかむ
づかしいと思ひますけれども、お話の趣旨に従い
まして、しゃくし定規にならぬよう、この法の精
神を生かすことができるよう、せいぜいそういう

ことに配慮が行き届いた措置をとっていきたく存じます。これからのことでございますから、よく考えて対処さしていただきたいと思ひます。

○柳澤練造君　それからもう一つ、法案の中で、何条だったか、評議員会が設けられるんで、二十

名以内で評議員——これはむしろ本来からいへば海造審の方のメンバーの問題で考えなきゃいけないことなんですけれども、この法案に関係してお聞きしておくんですけれども、労働組合の幹部なりあるいは労働組合の出身者なり、何かそういう

が、これはもう海造審に限らず、いまの政府のいろいろな機関というのでは私は少ないと思うんです。ですから、そういう点に立ちまして、今度この協会をつくるについて、二十名以内の評議員を

もってやるということになっているんですから、これはいまお答えいただければそれでもいいし、お答えいただけなけりゃ構いませんから、できる

だけやっぱり、先ほどから出ているように、雇用の問題が何なんですか、労働組合サイドの方からも評議員により多く加えるようなことを御配慮をいただきたいと思うんです。

○国務大臣(福永健司君) 本協会の使命にかんがみまして、いろいろな方面から評議員も出てもらって、それらの意見が集大成されたような形で、よき善処が行われることが望ましいと思います。

いま柳澤さんのお話の労働組合の関係の方も、まさにそのいろいろな意味で学識経験等豊富な方もおられるわけでございますから、いまの御意見等も踏まえまして指導してまいりたいと思います。

○柳澤鎌造君 じゃ次に、範囲が広い点でお聞きしていただくんですが、今度の協会は言うならばいまの造船不況対策の後ろ向きの方策だと思いませんか。前向きの方策としては何と云うたって需要創出をして、仕事をつくり出していかぬ限りは雇用の安定もしないし、経営の安定もしないわけなんです。ですから、その点で需要創出のそういう面の政策というのか、施策といいますが、お聞きをしたいんです。特に私が心配するのは、英国の海運総評議会が出されている資料を見ても、係船がまたずっとふえてきているんですね。昨年の春の四月ごろタンカーなんか二千六百七十六万、これは重量トンですが、そこまで下がってきた。

それで、大分これはもうよくなってきたな、もうしばらくだと思っておたら、それがまたどんどんずつとふえてきて、もうことしの七月では四千三百二十一万トンと云うて、石油ショック後の一番ピークになったあれにまたもういま近づいてきちゃっている。これはもうタンカーだけじゃなくてカーゴもそうなんです。ですから、そういう点から考えていきますと、もうしばらくしたら造船産業の見通しもよくなるんじゃないか。あるいは受注ももっといって、まあいまのところはそういう見通しを皆さん方もわれわれも持つんだけれども、実際はそんな甘ったるいものではないようにないま配にあるだけに、この需要創出ということこそをそちらも本気になってお考えいただかなければいけないんで、そしてたびたび出てくることだけれど、そういう点でどういってお考えか、特に計画造船の問題。

それからまた、これもすぐ、ことし、来年の問題にはならないですけれども、LNG船のようなものも急いでいただかなければいけないし、あるいはIMCOのことしの二月の決議のあの改造工事なんかの関係も早めていただかなければいけないんで、そういう点を含めましてお聞きしたいんですけれども。

○国務大臣(福永健司君) 一部設備を処理するというようなことも、それだけ減らそうというように考え方が直接の目的ではなくして、できるだけ多くのものが生きていくと、このままほうっておいたんじやみんながだめになっちゃうんで、そういうことにならないようにというふうな考慮から出ているわけでございますから、いまお話しになりました官公庁船のようなもの、そういうものをできるだけこの際よけい発注するようなことを考えるとか、計画造船についてもぜひこれを推進しながら、そのわりあい進んでない部分があるか、そのわりあいに進んでない部分があるか、それからLNG船についてもいまお話しがございまして、そういうふうなものを初めとする特殊船舶の建造とか、あるいはまたお話しがあったIMCOの例のタンカーの改造、これも話には出ておりますけれども、まだ実際には進んでおりませんので、こういうのをいろいろやっていくと、まあ十分とはいかないでもまあまあ仕事がある程度あるなというところまで、そういうふうなことにさせなければいけないと、こういうふうに思っております。その他たくさん広く考えていけばほかにもあるわけでございますが、直接船と関係のないようなものでも開拓していくということもありましようから、こういうことに政府としても一生懸命に心がけていきたいと思います、こういうふうに考えております。いたずらに設備を少なくするということではないと、これは強

く感じておる次第でございます。

○柳澤鎌造君 海運局長の方は……。

○政府委員(真島健君) 先生から三点ばかり御指摘がございました。おっしゃるとおり、海運界も非常に不況でございます。特にタンカー関係業のことは先生の御指摘のとおりです。最近OPECの石油値上げ等の問題絡みまして、多少タンカーの運賃も高騰してまいりました。しかし、これも年末を過ぎますと、果たしてその好況がさらに持続するかどうかはなほ疑問でございます。まして、そういう中で私も日本の商船界、特に日本船の競争力が落ちておる、こういう状況にかんがみまして、また造船関係の需要の確保ということも絡め合わせまして、来年度は現在の計画造船制度を相当大幅に改善をいたしまして百万総トン程度の建造を確保したい、このために、予算要求といたしまして、利子補給制度の復活あるいは開銀融資比率の向上というふうなことをあわせて要求をいたしまして、何とかして百万総トンの建造を確保したい、このように考えております。

また、LNG船の計画につきましましては、御承知のとおり、関係者の間でイランのLNGプロジェクトが検討されておりますが、このプロジェクトにつきましましては、大体LNG船が全体で五隻程度必要である、こういうことで五十四年度にはとりあえずこのうちの三杯、これについて造船契約が結ばれる見込みでございます。これらの船は、五十七年度に就航、竣工というところで計画が進んでおります。

また、去る二月にIMCOで、SBT問題を中心とする海洋汚染の関係でのタンカーに対するSBTあるいはCOWの設置義務、これはおっしゃるとおり一応二月にIMCOで決まりました。一九八一年、五十六年までにこれを何とか実現をしていこう。五十六年以降こういう義務づけが出てくるわけでございまして、ただもちろん、これを早くやってもいいことでございまして、当然私も早くといたしまして、開銀融資の面で、今年度からSBTあるいはCOW等の改造工事について

の財政融資制度を急遽つくりまして、この面でごめんどろを見させていただいておりますが、さらに来年度につぎまして、この融資比率を向上させましてこういうような改造工事ができるだけ促進されるように努力をいたしたい、このように考えております。

○柳澤鎌造君 大臣先ほど言われたように、設備削減が主ではなくて、なるべく多くの人たちが生きていくための、そこねらいがあり、目的がある、そのとおりだと思います。そしてさらに、そのお考えで、これももういままで委員からも出ていますので、くどくど私も申し上げませんが、何と云うても企業の安定ということ、やはりそこに働いている人たちが安心して働けるようになることだと思っております。ですから、そういう点でもって買い上げしたところ、そういうところは、造船をやらなくなる、何らかのものに転用するとか何とか、そういう形で、雇用労働者の不安が起きないように、その処遇の問題についても、これについては労働省任せではなくて、監督官庁としてその辺についても大臣に十分御配慮をいただきたい、そのことについても簡単にお答えいただければと思います。

○国務大臣(福永健司君) ただいまお話しした点は、お話しの内容のようには聞いていたとは思いますが、労働者の皆さんから見てもこの法律はよかったです。労働者の皆さんから見てもこの法律はよかった、おれたちを首にするための法律じゃなくて、自分たちの気持ちは経営者その他関係者が一緒によく相談して善処してくれる結果になる、それをねらいとする法律であると、こういうふうに理解してもらえらるるにわれわれも重々心がけてまいりたいと存じます。

○柳澤鎌造君 時間がなんですから、大臣、最後に、四月の二十七日の本委員会ではいろいろ造船不況対策でやっております。最終的に自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党、民社党、第二院クラブの各派の共同提案でもって、自

民党の山崎竜男先生の方から造船不況対策推進に関する決議案というものが出されて、それを

く感じておる次第でございます。

○政府委員(真島健君) 先生から三点ばかり御指摘がございました。おっしゃるとおり、海運界も非常に不況でございます。特にタンカー関係業のことは先生の御指摘のとおりです。最近OPECの石油値上げ等の問題絡みまして、多少タンカーの運賃も高騰してまいりました。しかし、これも年末を過ぎますと、果たしてその好況がさらに持続するかどうかはなほ疑問でございます。まして、そういう中で私も日本の商船界、特に日本船の競争力が落ちておる、こういう状況にかんがみまして、また造船関係の需要の確保ということも絡め合わせまして、来年度は現在の計画造船制度を相当大幅に改善をいたしまして百万総トン程度の建造を確保したい、このために、予算要求といたしまして、利子補給制度の復活あるいは開銀融資比率の向上というふうなことをあわせて要求をいたしまして、何とかして百万総トンの建造を確保したい、このように考えております。

また、LNG船の計画につきましましては、御承知のとおり、関係者の間でイランのLNGプロジェクトが検討されておりますが、このプロジェクトにつきましましては、大体LNG船が全体で五隻程度必要である、こういうことで五十四年度にはとりあえずこのうちの三杯、これについて造船契約が結ばれる見込みでございます。これらの船は、五十七年度に就航、竣工というところで計画が進んでおります。

また、去る二月にIMCOで、SBT問題を中心とする海洋汚染の関係でのタンカーに対するSBTあるいはCOWの設置義務、これはおっしゃるとおり一応二月にIMCOで決まりました。一九八一年、五十六年までにこれを何とか実現をしていこう。五十六年以降こういう義務づけが出てくるわけでございまして、ただもちろん、これを早くやってもいいことでございまして、当然私も早くといたしまして、開銀融資の面で、今年度からSBTあるいはCOW等の改造工事について

の財政融資制度を急遽つくりまして、この面でごめんどろを見させていただいておりますが、さらに来年度につぎまして、この融資比率を向上させましてこういうような改造工事ができるだけ促進されるように努力をいたしたい、このように考えております。

○柳澤鎌造君 大臣先ほど言われたように、設備削減が主ではなくて、なるべく多くの人たちが生きていくための、そこねらいがあり、目的がある、そのとおりだと思います。そしてさらに、そのお考えで、これももういままで委員からも出ていますので、くどくど私も申し上げませんが、何と云うても企業の安定ということ、やはりそこに働いている人たちが安心して働けるようになることだと思っております。ですから、そういう点でもって買い上げしたところ、そういうところは、造船をやらなくなる、何らかのものに転用するとか何とか、そういう形で、雇用労働者の不安が起きないように、その処遇の問題についても、これについては労働省任せではなくて、監督官庁としてその辺についても大臣に十分御配慮をいただきたい、そのことについても簡単にお答えいただければと思います。

可決をしております。この中には、先ほどからいろいろ議論をされているようなものだけでなく、もったかなり広範囲に不況を乗り切るためにとらなければならぬものが、こういう問題があるぞといつて取り上げているわけなんです。ですから、改めてここでまたそれをもう一回言う必要はございませんので、この決議を生かして今後の政策の中でも行政指導もしていただきたい、できるだけそういう点についての配慮もしていただきたいということの要望を申し上げておきます。

○目黒今朝次郎君 一番しんがり、いろいろ私もきのうから大臣が一番いやな原子力船「むつ」のことで佐世保に行ってきたんですが、先ほど十二時ちょっと前に帰ってきたんですが、青森県の出づ市における問題、今回の佐世保における問題などなどについては、後ほどまた機会があったら議論するとして、私はきょう出ているこの法案の問題で、主として雇用問題が一体どうなるのかという点が私自身がわからないものですから、ひとつ関係者の実質のある具体的な答弁をお願いしたいと、こう思います。

その前に私は一つお願いがあるのですが、十九日また委員会が開かれるといいますが、そのときにまたお願いするとして、いま社会問題化になった大型トラックの左折に伴う事故、十二日に都内で、午後三時ですか、お母さんが自転車に子供を乗せておいて、トラックの後ろの車輪で、お母さんの目の前で、子供の頭がくっつとやられた。こういう記事も上がっておりまして、きのうですか、若い青年がまた車の左折で即死。これだけ社会問題になってこれだけ同じことが繰り返されていくというのは、運輸産業に携わるわれわれとしては、理屈はどうあれ、社会的に大変な責任を感じざるを得ない。私もその一人だと思うのです。

ですから、いろいろな通達が出ておるようでありますが、いろいろな新聞の社説なり、あるいは日曜の特集号などを見てみますと、やはり率直に

言って、メーカーに対して運輸行政がきわめて弱腰だという点が大体結論として言われておるわけでありまして、やっぱり本件問題に対する運輸大臣の見解を聞くと同時に、十九日の次の委員会にはその大臣の答弁に従った具体的な裏づけを私はぜひ出してもらいたい、こういうことを考えますので、これは質問の予告も何も要らないでしうから、社会問題化しているトラックの死角です、これに対する運輸大臣として、あるいは国務大臣として、警察をきょう呼んでおられますから、ひとつ冒頭大臣の見解を聞かしてもらいたい、こう思うのです。

○国務大臣(福永健司君) いまお話しのことにつきましては、昨今の新聞等にもその種のことで痛ましい記事が幾つか出ております。私も大変頭を痛くしておる次第でございますが、これにつきましましては、目黒さんよく御存じのように、幾つかの施策を運輸省としても講じて、車を改造するとか、その他のことに業者等を督促してそうさせるようにということをしていただいておりますが、現時点で私感しますことは、これはもう一段とさらに速やかに強い施策を講じる必要があると、こういうふうに思っています。十九日と言ったつてすぐでございますけれども、私どもの関係の方、また必ずしも関係でなくても、ほかの大臣諸君も恐らく同じような考えでいるように思っていますから、その種の施策をさらに進めて、いままですうでしたが、今後こういうこともやろうかと思っておりますといううなことが十九日には申し上げられるように、準備をみんなにするように強く私、指示いたしますことにいたします。

○目黒今朝次郎君 われわれもドライバー、運輸の経験があるものですから、ひとつそういうことを含めて努力を要請して、十九日を楽しみにしていただきますから、よろしく願います。

それで、今回の法案を審議するに当たって、ことしの通常国会で、造船不況ということ、商工委員会との合同審査も含めていろいろな議論をしたわけですね。その議論した際に、たまたまいま船

舶局長が、海運界の国際、国内の見通しというのはどうなのかという議論をした際に、大体ことしあたりが最低のあれで、だんだん後は緩慢であるけれども、海運界はよくなっていくであろうと、そういうような話もしたやに記憶しているんですが、設備を廃棄するという問題と、将来の五年か十年ぐらゐの海運界、造船界の、いま計画造船の話が柳澤委員の質問に答弁がありました、答弁を聞いて限りの限りでは、大分明るいような計画造船の話もちょっと耳にしたんですが、そういう計画造船と海運界の見通しと今回の設備廃棄を考えますと、展望としてはどんな状況なんでしょう。このまま横すべりで行ってしまうのか、あるいは海運界は景気がよくなつて何となくうまくいくのか、その辺のまず本法案の提出に当たって、政府の方ではどういふ情勢分析をされたか、参考までに聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○政府委員(謝敷宗彦君) これのもとになります議論は、海運造船合理化審議会が七月十四日、答申をいただいておりますが、そこで造船業の安定化方策の根幹は、受注の見通しをどう見るといふことであるという考え方でございました。その際に、この種の需要の見通しの手法というものは、前々からやっていた手法でございました。まして、世界の各地域、たとえば先進国、開発途上国、共産圏等に分けて、経済成長率をそれぞれ見込んで、その経済成長率からエネルギーなりあるいは石炭、鉄鉱石、木材、穀物といったバラ積み貨物、あるいはその他の貨物というふうに分けて、海上荷動き量を算定するわけでございます。その際に、私どもとしては、現在利用し得る一番新しい国際機関、あるいは国内の研究機関のデータをもとにいたしますと、昭和六十年まではなかなか前のような状態には戻らない、かなり経済成長率その他高めの数字を用いまして、前のような状態には戻らないという結論が出たわけでござい

ます。それから、日本とその他の諸国の造船の持ち分といえますか、そういったものも一つ一つのポイントでございますが、それを考えますと、従来

五〇%をやつてきたんですが、開発途上国の工業化計画の進展等を考えますと、今後摩擦を起こさないで、かつ日本として特色のある造船業を育てるには、まあ三分の一ぐらゐの持ち分というものを頭においてやるべきではないかという議論等がありまして、そこで検討いたしますと、日本の現有能力が貨物船換算にいたしました九百八十万トン、昭和六十年の日本の需要量が六百四十万トン、したがって、その差の三百四十万トンは過当競争の防止のために今後とも休止すべきではないかという意見が出たわけです。もちろん、それまでに至ります期間は、六百四十万トンに及ばない需要でございますから、確かにそこは五十年なり五十四年なりということであらうかと思ひますが、そういう時点におきましては、他の新しい新規需要の創出を一生懸命やりまして、何とか設備処理後の能力に対して適正な操業度を持つていきたいということでの計画を策定をした次第でございます。

○目黒今朝次郎君 私は造船の関係の審議会の資料を見ていまして、なかなかさう言われると、ああそうかなあとなるんですがね。要望ですが、運輸大臣のいろいろな審議機関、これは造船だけじゃなくて、いろいろな審議とか諮問委員会とか、いろいろあるんですがね、国鉄を含めて。答申が出てくると、その答申に従って、おたくの方じやいらない法律、立法措置をする。あなた方はその審議会に事務局として参画しているから、それなりに頭の回転はいんだけけれども、われわれ議員は新聞で見ると、あるいはいろいろな業界誌で見ると、あるいは何か別の方から見ると、そんなに程度なで、私などは、きょうは本当は不安なんです。きょう法律やつて、きょういまから審議して、いままら何とかかんとかと言われると、頭の中もつとわがわがわが。だから私は、この段階で愚痴は言いませんが、少なくともこういう国会の審議にかかわるいろいろな諮問委員会の発足の際には、何のたれべがこうなつたと、メ

ンパート、各委員会とか小委員会にいろいろな審議がされるわけでありまして、その際には、おたくの極秘のような書類は運輸行政にはないと思うのです。極秘の書類以外は、やっぱり審議会の都度われわれ国会議員に、きょうはこういう審議をしましたと、事務当局からこういう資料を提示しましたと、大体こういう問題点がありましてという点を審議会の審議と並行してわれわれにその資料を出すなり、あるいはその審議会に参画した事務官が要点を整理をして、われわれに参考資料としてきょうと配付すると、そのぐらいの私は親切さと慎重さがあっていいと、こう思うのです。ですから、これは後の理事会で、今後そういうふうな国鉄を含めて、陸海空含めてそういう配慮をぜひしてもらいたいものだということを、これは大臣に、まず取り扱いについての見解をお願いします。

それからもう一つは、このプリントを見ますと、いま局長が言ったとおり、経済成長率を比較的高めに見ても、これは福田総理の七％論じゃないけれども、一体この三百四十万トンの算出に当たって、経済成長率を高く見てもということとは、どの程度の経済成長率で需要と供給を計算して、これだけなんだと、こうなったのか。この辺は大事なことで、三百四十万トンが果たしていいのかどうかという問題に絡みますから、何とか審議会で、この点はどの程度の経済成長率で計算をされて三百四十万トンというのが算出されたのか。これは基本ですから、ひとつ教えてもらいたい、こう思うのです。

○国務大臣(福永健司君) 目黒さん前段で仰せの点につきましては、できるだけ御趣旨に沿うように、きょう出席しております局長たちばかりではございません、その他にもいろいろおられますから、いまのお話の御趣旨を伝えたいと思います。まあしかし、余り詳しいことを申し上げても、かえってうるさがるかと思ひますので、その辺適度であるように心がけて対処したいと存じます。

○政府委員(謝敷宗登君) 簡潔に御説明いたしますと、一九八〇年から八五年にかけては、低目で三・九、高目で四・九というのを世界の実質経済成長率というふうに見込みました。

○目黒今朝次郎君 それは国際的な成長率を算定しただけであつて、国内の関係については配慮しなかったのですか。

○政府委員(謝敷宗登君) 国内の点は、日本についてもいろいろな機関の統計を参考にして四・五から六・五というふうな平均で見えておりまして、六・五を採用しております。

○目黒今朝次郎君 福田さんの予算委員会における答弁と大分違うね。

だから、こういう造船廃業というときは低めに見て、景気のいいときは、いや七％程度だ、七％程度だと、こう見ましても、この三百四十万トンという関係は一体どういう統一した経済条件のもとで算出されたのか、非常に疑問に思ふんですよ。これは言つてもしょうがありませんから、大体おたくの考えわかりましたから、できればこういう際にもやっぱり成長率は統制——統制と言つて変だけれども、統一してほしいということをお願ひだけしておきます。

それから、私はこの法案を見て、先輩各位からもうお話があつたと思うんですが、この法案をずっと二回、三回読ませてもらつて、どうしても三・五％設備削減すると、その際に設備と土地を買い上げて管理をして、そして他の有効な方に譲り渡す、あるいは売ると、そういう点はそれなりにおかるんですが、そこに働いておる従業員というのは一体どうなるんだらうかと。まあ国鉄の貨物合理化でもトラックに負けたから、貨物が多いから減量経営せよと言つて、大分貨物合理化で議論されたと同じように、減量ということはずぐに首の問題につながつてくるわけですよ。だから、三・五％の減量というのに対して、そこに働いておる従業員に対してどういう総合的な配慮と対策を立てたのか、それをまず冒頭総括的にお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(謝敷宗登君) 造船業の不況がかなり長期に及ぶというところで、五十一年の海運造船合理化審議会の答申で操業調整をまず第一段階として実施したわけでございまして、最盛期に比べて五十三年度が七〇％、それから五十四年度が六三％というような操業目標で余り大きな摩擦を起こさないようにということでいままでスローダウンをしてきたわけですね。したがって、今度三・五％の設備処理をいたします場合に直ちに設備処理という事態から遊休の労働力が出てくるというふうには考えておりません。ただ、いままでの操業のスローダウンの中で企業としては、企業内の職種転換とかあるいは出向とかその他の事業転換等によつて余剰労働力を社内吸収するということもなかなかり努力をしてまいつたんですが、まだそういう点で今後余剰労働力がないかという点になりますと、全く出ないというわけにはいかないかと思ひます。

そこで、そういう事態ではございますが、このままの事態をほつておきましても過当競争が起こり、さらに船価の競争が起こつて全体が壊滅状態になるようなおそれがあるということで、特安法で設備の処理をする仕組みがございまして安定基本計画をつくるわけですが、その安定基本計画に従つてこの協会は買い上げ業務をやつていきますので、基本的には特安法の第三条の配慮規定、それから事業者に対しては第十条の労働組合との協議規定、それから離職者臨時措置法の第三条と第七条のそれぞれの労働組合との十分な協議、計画の策定という項がありますので、そういうものを頭に置きまして、この買い上げの申し出をされる場合には事業者が現在の事態を十分頭に入れて関係の労働組合あるいは債権者等と十分話をしながらこの選択の道を選んでくるものと考えますし、この選択の道を選んだ場合にはそういう雇用面に対する配慮が十分行われているかどうかということを買ひ上げに当たつて十分確認するようにというふうに協会を指導してまいらるつもりでございます。

そのほかの全般的な雇用対策につきましては、労働省と十分密接な連絡をとりながら雇用対策について私どもなりに需要の創出等に対応をしてまいりたい、こう考えております。

○目黒今朝次郎君 いま造船労働者で解雇になった人が六万とも七万とも言われておるのですが、労働省も来ていますか——労働省でも船舶局でもどちらでも結構ですが、一体いままで不況ということになつてから造船労働者がどのぐらい倒産を含めて解雇、離職になつて、そのうち何名ぐらい現時点、現時点でなければ一番新しい資料でも結構ですから、何月何日現在どのぐらいいわれる就職したか。そういう造船労働者の現況の把握について、大筋で結構ですから、大体失業者何名、そのうち就職した者何名、それから雇用保険の切れた者何名と、そういうような失業者の実態についてどの程度把握しているか聞かしてもらいたい、こう思ふんです。労働省でも船舶局どちらでも結構です。

○説明員(白井善太郎君) お答えいたします。

造船従業者の推移は、これは運輸省の統計によりますが、四十九年末に約二十七万四千人でピークでございましたが、五十三年四月で二十万三千人と三年四月の間に約七万一千人減少いたしておる状況でございます。

なお、昨年特定不況業種離職者臨時措置法がございまして、これに基づきまして手帳の発給を行つておりますが、これによります造船関係の手帳の所持者は二万一千三百七十五名ということになっております。

なお、就職の状況でございますが、造船だけをとりえた数字が現在手持ちがないわけではございますが、特定不況業種離職者臨時措置法の業種全体で手帳所持者が約四万名でございまして、そのうち現在までに就職いたしておりますのが八千名強ということになっております。なお、訓練に現在入つておられる方は一千九百五十九名、約二千名ということになっております。

以上でございます。

○目黒今朝次郎君　そうすると、確認しますが、造船労働者の減は七万一千人、手帳の登録を受けた者が二万一千三百七十五、そのうち就職した者が八千、それから訓練中の者が二千と、こういうことですね。

○説明員(白井晋太郎君)　そのとおりでございますが、就職と訓練中の者は造船のみをとらえた数字ではございません。

○目黒今朝次郎君　造船のみをとらえただけじゃないということになれば、まずこれより下ということになるわけですね。大臣、いま言ったとおり、この不況の問題が始まってから七万一千人が減なんです。手帳の交付が二万一千三百七十五、差っ引いた五万人というのは一体どこへ行っただんですかね。五万人、これはどこへ行っていると思いますか。

○国務大臣(福永健司君)　私、必ずしも詳しくそれは存じませんが、その五万人が皆失職しているとはもちろん限らない。いろいろなところに吸収されている者もあり、そうでない者もあります。が、しかしいずれにしても、相当事態は深刻である、大変深刻であると、こう認識しなければならぬと思います。

○目黒今朝次郎君　労働省は、毎回社労委あたりで質問すると、問題点の実態の把握をするために追跡調査するというのをちょいちょい言われるんですが、この七万一千人に対して手帳交付が二万一千七百三十五、いま大臣の言うとおり、他の方に就職している方もいるだろうけれども、大部分はどんな状態だと、労働行政上把握しますか。

○説明員(白井晋太郎君)　先ほど申し上げましたように、この七万一千と申し上げましたのは、四十九年から三年以上たったところの数字、ピーク時からの数字でございます。そのところは、まずそのころには臨時措置法もございませんでしたし、手帳の所持その他、追跡はいたしておりましたが、先ほど大臣もお答えになりましたように、雇用保険または訓練を受けた者が就職その他に移られた方、または転職された方と思っています。

追跡調査はその部分については行っておりません。

○目黒今朝次郎君　結局、追跡調査をしてないから実態がわからない、逆から言うとな。やっぱりそれでは私は労働行政は不親切じゃないかと思うんです。やはり職安があり、いろいろな県の機関があるんですから、やはりこの方々は、私は極端な言い方をすれば、ほとんど失業保険も切れたし、手帳もなし、そしてまあほとんど日雇いと言っただけでありますが、その日その日の季節労働者になって働いておる方が大部分じゃないかと、こう私は推定いたします。私も田舎に造船の町がありますから、気仙沼あり石巻あり、そういうことを知っておりますから、やはりこの方々が大部分そういう形にいるということだけ私はつけ加えて、実態調査を親切にしてほしい、こう思います。

それで、今度は船員局長にお伺いしますが、前の国会で不況産業安定の問題でいろいろ議論されました、雇用促進センターをつくって、船員の失業は大変なものだと、この前言いましたからもう言いません。ただ、法律をつくって施行した際にどういう結果になるだろうかという実態を私は点検するために、船員局長にもいろいろ労を煩わしてここに来たわけですが、この雇用促進センターの現時点の促進状況、それを簡単に御答弁願いたい、こう思うんです。

○政府委員(向井清君)　お答えいたします。ただいま御質問の船員雇用促進センターの現況でございますが、御承知のように本年六月に発足ということでございます。以来二、三カ月の間、内部の業務体制の整備等を図り、あるいは海外へのPR活動、諸情勢の把握というようなことに鋭意努力いたしてまいりまして、先月来というような時点で具体的なあつせん努力を始めてきておる、数件についてそのようなことがあるやに聞いておりますが、しかしながら、客観情勢、ことにその通貨情勢の変動というものがございまして、なかなかあつせん活動がスムーズに進みません。

んで、残念ながらこれにつきましてはいままでのところ成約を見たものはないということでございます。このあつせんにつきましては、まだ継続しているものもございまして、今後とも精力的に進めてまいり、役所としても、これを十分指導、促進してまいりという所存でございます。このほか、教育訓練につきましては、それぞれの科目につきましましていろいろ業務が進んでおることでございます。

またちなみに申し上げますと、離職船員の登録数は九月末現在で一千九百九名ということでございます。このほか、雇用船員につきましましては、船会社からの報告の受理という形になっておりますが、人数だけ把握いたしておりますが、これが九月末で七百四十八名ということになってござい

○目黒今朝次郎君　そうすると、大臣ね、いま局長から報告があつたとおり、前の通常国会であれだけ皆さんお互いにやって、五十三年五月二十九日発足以来今日時点まで考えてみると、この雇用促進センターが仕事の世話をしたという方は一人もいらっしやらないと、一名もない。ただ、登録された方、あるいは企業内で転換の申し出があつた方は、いま局長の言つたとおり登録が千百九名、企業内からやりたいという方が七百四十八名、これだけ私は結局、条件が厳しい現状だと思

うんです。条件が厳しい。しかも、まあきょうは時間がありませんから、これも十九日に譲るとして、いろいろ聞いてみますと、労働条件等についても、この法案をやる際に私が当時の運輸大臣に詰めをして、いわゆるこの海員組合あるいは船通労、日本の労働組合との労働協約がやっぱり基本ですと、こういうだめ押ししたについても、わかりました。ところが、現にこの協会からもらった資料を見ますと、管理委員会が「外国船配乗の労働条件ガイド・ラインの設定について」と、この文書を見てもみますと、必ずしも国会の答弁が業界の間では守られていないという気がします。一面は厳しい、一面は守られていない。苦惱はわ

からないわけじゃありませんがね。苦惱はわからないわけじゃありませんが、やはりこういう状況なんではないですか。

それで、私は本法案に戻って、三五%の設備廃棄をする際に、船舶局長は先ほどまあ離職者法第何条、あるいは特定不況産業の方の第何条とか、あるいは安定基本計画をつくる際に労働組合の意見を聞くとか聞かないとか、いろいろありました。

いろいろありましたけれども、三五%の設備廃棄に伴ういわゆるその従業員の生活の保障という点は、現状でもこれだけ厳しいんですから、いまから十年間やっていくとなると、私は大変なやつぱり条件なり厳しさがあつたら、そう思うんです。ですから、従来の従業員対策ではどうにもならず、そういう私は認識を持っておりますが、大臣とか船舶局長は従来の雇用に対する三法案、あるいは特定不況地域を入れば四法案、この国会で四法案、この四法案で当該の従業員なりあるいは地域の問題なり、そういうものは克服できるといふ前提で立法されたのか、いや、いろいろあるけども、これは特別の立法を考えなければ大変だわいと、そういうような立場で考えているのか。機械と土地はわかりましたか。そこに働く従業員と、その従業員を中心とした地域社会。これは、造船というのとは地域的集中型ですからね。それは佐世保にいたって、うちの石巻にいたって、あるいは函館にいたって、塩釜ドックにいたって、非常に造船の地域社会における依存度というのはいきなり大きいんです。そういう点についてどれだけ真剣に議論されたのか、その辺のさわりを――私はこれじゃ、大変だなあと、こう思うんですが、そのさわりを聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○国務大臣(福永健司君)　私が申し上げることがさわりになるかどうかは別といたしまして、いままあお話をいたしましたように、事態はきわめて深刻であり、いまお挙げになったような幾つかの法律等もつくって対処いたしておりますが、私はまず第一に、そのいまできているものが完全に機能

を發揮しているかどうかという点については、もう一遍考えてみないかぬというふうな気がいたします。せっかくできた法律であるんだから、その法律でうまくやればこうできるといふ、そういう点については十二分に行き届いてるかどうかという点については、私もまださらに再点検をしつつ、機能を十分發揮せしめたい。ところが、まあ先ほどもお話しのように、その種のことはございすけれども、いま出しつつある若干の法律案、したがって近いうちに成立するであろうところのものは、これまた十分にその趣旨を生かさないと思つたとおりに進まないといふことも心配されます。現在審議をしていただいておりますものについて、そういう心配がありますので、その点はわれわれが十分その効果を發揮するような措置、これを考えていかなければならぬと存する次第であります。でございますから、ただいまの御質問に對しましては、そういうことを十分やつて、なおかつ足りないことについては、それはしやうがないというんでなくて、また後を追つかけた措置が講ぜられることが必要であると思ひます。現在直ちに、後はこういうことを用意しておりますというお答えはできませんが、そういう気持ちで今後に對処していきたいと、こういうふうに存する次第でございます。

○目黒今朝次郎君 だからまあ、私も素人だから、聞かれれば大臣の答弁ぐらゐしか答弁できないと思ふんですがね。しかし、専門家が集まつておれば、たとえ私は、この船舶局に、各造船ごとに平均三五というならば、こういう資料はもらいましたから、おたくの方で一組ね。ただ、足りないのは、この資料について、おたくが平均三五——大手が四〇から始まつてやる際に、その事業所別に、現在の従業員はどのくらいおつて、それで四〇％を皮切りに、中小平均三五やる際に、どの程度の人間が大体対象の人間だと、その対象の人間のうちこの程度は地域で吸収できる、この程度はどの法律で吸収できる、残る人間は何人くらいだ、残つた諸君についてはこういう方向で吸

収をするんだと、そういう具体的な親切味があつてしかるべきだ。もつと極端に言えば、ドックと土地の換算はできた、この資料を見ると、何ですか、相当私もさきさきおたくの事務官が来たから皮肉を言ったんですがね。いわゆるこの資料、これは五十二年九月運輸省船舶局がわれわれに説明した資料で、この資料を見ると、土地代は幾ら、設備は幾らと、こういう計算をした資料をわれわれにくれてはいるんです。設備約四百五億圓、土地約五百六十億。これだけの設備と土地の計算ができるならば、この答申を實際に実施に移す際にそれにかかわる従業員はどのくらいおつて、家族はどのくらいおつて、そしてその地域社会におけるウニートはどのくらいだ。これはどうなんだつて聞いたたら、これは最高だ。いや、最高でも結構です。対象従業員、家族何名、それから地域社会における社会的影響度幾らと、それを全部算出して、そしてこれをやれば設備の面ではこれ、土地の面ではこれ、人間の面ではこれ——一番大事な人間の面が全然抜けてる、人間の面が。だから私は、冒頭申し上げたとおり、この法案は片手落ちだと、こう私は指摘したいんです。そして、いや四法案がありますと。あります、と言つたけれども、四法案聞いてみたら、法律の効用はいま労働省と船舶局が言つたとおり。さすれば穴は埋まらない。やはり技術的な人間に対する施策を打ち立てないと、三五％の設備廃棄は、企業サイドでは上がつても人間のサイドではどうにもならぬということになりかねませんかと私は聞いてるんです。だから、そこはどうしても私は片手落ちだと思ふ。片手落ちでないというならば、目黒心配するなと、これこれの資料がある、と言つたら、この資料も出てこない。そうすると、われわれは何を信頼して、この法案については、設備、土地、人間、この三点から大丈夫だと言つて、造船の皆さんに、あるいは地域の皆さんに御安心しなさいと言ひ切れなかつたこの法案なんです。そこが最も私は欠けてると思ふので、その点に對してもう一回くどいようだけれどもだめ押

しの意味で見解をお聞きしたい。なかつたらなかつたでいいですよ。あつたらあつたけれども、まだ国会に提案するだけの準備ができていないと、できていないならできていないと、そのかわり次の通常国会までに出しますなら出しますと、やっぱりその点をもつと親切に赤裸々に、やつぱり審議会の議論の内容を含めて私たちに教えてもらいたい、こう思ふんです。

○政府委員(謝敷宗登君) 審議の基本となる資料が整つてないことについて、私もできる限り今後先生の御指摘の趣旨を体して努力をしたいと思つています。

私も雇用に對してきつめて慎重でございすゆゑは、まさに先生がお考えになつていらっしゃるなと同じかと思ひますが、基本的にこの法案は、一つは、設備処理に伴つて、そのまま放置しておきますと、たとえば設備処理をしないでそのまま倒産等の最悪の事態になることを回避するといふのが一つの目的でございまして、これによりまして買上げられた資金によつて、雇用に對する、退職金の支払いなり、あるいは転職に對する教育訓練費用なり、あるいは下請代金の支払いなりに充てるための資金を一年強ぐらゐのうちに一どきに企業が手に入れたとして、それをもつて関係者、雇用されてる従業員の方も含めて、その円滑な処理ができるというのが一つのこの協会が買ひ上げることによります効果かと考えます。当然先生御指摘のように、これだけで足りないことは十分よく承知しております。

そこで、このままほうっておきますと五〇％を切るような操業度になりますので、先ほど来私も必要の創出と申し上げておりますのは、基本的に労働機会をより多くつくるという趣旨でお願いをしておるわけでございすので、この追加需要の実現については先国会で附帯決議もいただきましたが、私ももせつかく努力をするつもりでございますので、何分よろしく御支援をいただきたいと思ひます。

それで、私がいま先生御指摘の資料によりまし

て各造船企業の従業員の数は出してあります。これは新造船部門で六十一社を対象にしますと約十一万五千という数字でございすが、この雇用者をどういふふう——これから安定基本計画に従つてそれぞれが設備処理計画を立てていく場合に、必ずしも全部離職者というわけではなくて、その前に職域内でのくらしい事業転換し、あるいは出向によつてどのくらい補ひ、そういったことをやつた上で出てくるべき数字だと思ひます。そういう意味で、安定基本計画がつくられますれば、企業がそれに従つて設備の削減計画をつくつていくわけですが、その過程で雇用に對する配慮された結果といふのは当然人数等で明らかになつてくると思ひます。そういう意味で、私も最大どのくらいであれということについて算術的に計算をして出すのをはばかつておりますのは、問題は雇用の問題でございすので、私も、物とか土地と違ひまして、その点については十分企業者の努力にも期待し、私も十分慎重に配慮したい、こういう考え方で、途中の概算といひますか、算術的な数字をいま出し得ない環境につきまして何分御理解を賜りたいと、こう考えておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 やはり、幾ら聞いても従来の域を出ないんですよ、幾ら聞いても。私はここに、これはいいか悪いかと言われればいろいろ私も——日造協という、これは船舶解体事業をする人の請願書をもつて勉強されてもらつてはいるんですがね。まあ、これは少し問題、私もこの春の通常国会で、船員のダンピングの問題で暗躍した黒幕の人がこれやつてはいるらしいから、必ずしも私はこれは賛成しかねるのだけれども、ただ発想の仕方として、設備の解体をする、その設備の解体をする際に、この解体作業を、やはりちよつと古いかもしれぬけれども、失業対策事業として、特別事業という形で政府の責任で解体を専門にやる事業を興して、特に造船所の工場で余つた方々、あるいはその造船そのものの余つた方々や、あるいは船乗りの方々、こういう方々を、解体作

業をするその五年か十年か知らぬけれども、一定の期間やはり政府の失対事業として、この協会が買上げたものを解体する際に、解体作業に直接従事させる。そこに若干の補助事業をしながらそこに雇用の創出を考える、たとえばそういうこと。設備の廃棄という問題と雇用の創出というものを一体化していく。そういう具体的な発想があつてしかるべきじゃないか。そういうことをするからひとつ設備については経営を立て直す面で協力をしてくれ、しかしこれに伴つてこういう事業を興して皆さんの吸収をしますよ、あるいは地域社会にもそれを理解してもらつて、そういう表と裏を一体とした私は発想があつてしかるべきだ。したがつて、そういう点で解体、スクラップした鉄材については公共事業で使ういろいろな仕事があるでしょうから、この公共事業で使う資材にそういう失対的なもので生産したものをそこに、強制したと言つては変であります、最優先的にその資材として確保する。そういう一定の雇用の創出を図り、できたものを公共事業の資材に優先的に使う、そういう一定のルールを設けて、そしてこういうことをするといふくらい親切味が考えられてもいいではないか、私はこんなふうに思つてます。そういう新たな発想の雇用の創出というものを三五％の問題に付随してやはり考える必要があるのではないかなあと、このように考えるのですが、その点のひとつ——おたくにもこの請願がいつているでしょうか、これに相乗するのじやなくて、そういう政府の責任で雇用創出、政府の責任でスクラップのものを確保する、そういう構想なり分野のあり方についてはどんなものでしょうか。

○国務大臣(福永健司君) いまお話を伺いつつ、その種の配慮がぜひ必要だと思ひますが、実は私の方でも、たとえばわれわれの方の関係で生ずるであろう、ないしその可能性のある労働力については、たとえば景気がいいといつて公共事業のようなどころへでも相当吸収したらどうかといふことで、私はそういうことに関係する大臣等

にもこつちの方を引き取るようなことを心配するやうにといふことで話等もいたしましたし、また同時に船の關係の事業でも、相当な企業につきましては関連企業を相当持つておられるところもありまゝすので、何とかそういうところに向けるやうにといふことでの話等もいたしました。しかしいかんせん、まだそれじゃそういうことでどこへ何千名とか、どこへ何百人とかという具体的な数字には出ておりませんけれども、若干そういう動きがあることは事実でございますが、ただいまのお話を伺いつつ具体的にその種のことを大いに進めていきたい、なお一層進めていきたい、そういうやうに存じます。

解撤等については失業対策事業的な考え方というお話でございますが、名前はそういうやうな名前をつけるのとちよつとごきげんが悪い人もあらうかと思ひますが、その精神を体していろいろ考えてまいりたいと思ひます。

お話しに対しては、私は謝意と敬意を表しておきたいと存じます。

○目黒今朝次郎君 もう時間が来たやうであります、二つだけお願いします。

一つは、計画造船をする際に新造船計画でいろいろ技術革新で新しい発想でやるというところは結構なんですけれども、今日の時点ではそういう技術開発と雇用という問題を考えると、やはりスクラップにして失業者を出すのですから、新造船の際にもその失業した方々を吸収できるやうな政策的な判断でやらないと、廃船する、新造船、廃船、新造船と、どんどんどんどんいってしまつて人間が要らなくなつてしまつていふ船に理屈上はなりかねない。だから、やつぱりこれはイギリスの労働組合と労働大臣も言つてゐるだけども、あんまり近代化し過ぎちゃつて、むしろ原点に戻せ、原点に戻すのが雇用問題の解決だといふことがECあたりの会議でも出ておりましたが、技術革新は結構なんだけれども、この余つてゐる人間をさらに失業に追いやるという技術革新は本来人間の幸福の探求ではないと思ふのです。だから

計画造船をする際に、その辺の技術開発と雇用というものを十分に調整をする政策、あるいはそれに見合うやうな施策、そういう新しい船をやる場合には、時間短縮をして雇用の絶対数は確保するとか、そういうやはり高度な政策で考えないと技術革新だけ先行してしまつていふことになりかねない。その辺はやはり技術革新も、人間の幸せと雇用という問題について考えるべきではなからうかといふ点が一点です。もう時間がなから理屈だけ言ひます。後見解を聞かしてください。

もう一つはやつぱり離島対策ですね。離れ島に對する海と空——私は九月四日台湾と尖閣列島が見える手那国といふところまで予算委員会で行つてきました。手那国といふところに行つて台湾をながめ、尖閣列島をながめてみると、なるほどあそこの方々はやつぱり空と海ですと、いわゆる船と港灣と航空です。そう考えますと、ああいう離れ島の方々の——空はきよりの議題じゃありません、船と港灣はやつぱり、国鉄問題で大臣が一生懸命やつたと同じように、佐世保の問題であれだけ福田総理以下大騒ぎすると同じくいろいろ熱意を持つて離れ島の交通のことを考える。いまは造船不況にあるこの時期にやつぱり離島対策の船を、あるいは港をきちつと整備すれば、いわゆる需要の拡大といふことにつながる政策的な最もいい時期ではなからうか。だから、これらの金に二十億、三十億、百億の金を出すのですから、離島対策として思ひ切つて新造船と港灣の整備、それを造船不況に悩む業界の方々にやつてもらふ。こういうことがこの際タイミングとしては最もいいのじやないか。だから三五％削減ばかり考えないで、そういうことをもつぱら中小の造船の対策として積極的に考えることが、こういう削減と同時にそういう政策を並行的に打ち出して実施すること、国民の理解と協力を求められるし、われわれもそれなりに理解できる、そういうことにつながると思ひますけれども、これは大臣なり関係者から、大体時間が来たやうでありますから、その見解を聞いて、足りなかつたらこの次の委員会でも

また引き続いて見解をお聞きしたい、こう思ひます。

○国務大臣(福永健司君) まず最初におつしやいました点につきましては、多分に理想としてどう考えるかといふことと関連しての御発言であつた。これは私も大いにそういう気持ちで研究させていただきたいと思ひます。

たとえばいま三五％の法案では設備を減らす、こういうやうなことでございしますが、私どもは決してそれと同じやうなぐあい人間も三五％ぐらゐ機械的に減つていくやうなことを考えつゝ問題に對処していくというのには本意ではございせんので、できるだけ人間そのものは失業するといふやうなことがないやうにといふことも念願しつゝあるわけでございます。そのためにはそれなりの施策が必要でございします。

離島の点等につきましては、島国日本はぜひ私はそういう考えが望ましいと思ひます。私も多少自分なりの考えが実はあるのではありませんが、私も島で暮らしたことがない——もつとも、日本も島と言へば島でございしないけれども、小さい島で暮らしたことがないやうな私なんかは、ああいう島へ行つて暮らしたら本当に幸福だらうなといふやうなことをときどき考えるのでございしますけれども、戦後特に最近になりますと、小さい島から人間が引き揚げてきて、大きな島へ少し集まり過ぎてゐるやうな傾向でございしますが、そういうことを考えますと、島そのものに、あつてに住みたいといふ魅力が生ずるやうな国の施策がなければならぬと、こう思ひます。そういうことと関連しつゝ、いま目黒さんお話しした離島をどうするか。離島により多くの人々が住んで、あんな空氣のいい、いろんないいことあると思ふんですが、そういうことにならうやうな、広範な施策を政治の上で考えていくことが望ましいと、そういうやうに存じます。

○委員長(三木忠雄君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございせんか。

【異議なし】と呼ぶ者あり

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○内藤功君 私には日本共産党を代表して、ただいま議題となっております特定船舶製造業安定事業協会の法案に対し、反対の討論を行います。

反対理由の第一は、この法案の対象となつてゐる中手以下の造船企業は、そのほとんどが、すなわち五十四社中四十五社が一社一事業所であり、この法案による事業所単位の設備買い上げが実施されるならば、これら大部分の中小造船会社は、企業閉鎖に追い込まれるところにあります。

本法案は、今日の過剰設備をつくり出した大手造船企業や、銀行の責任を放置して、造船業の安定を口実として、力の弱い中小造船会社に犠牲を転嫁しようとするものであり、このようなやり方で造船不況を乗り切ろうとする政府の姿勢は認められません。

この七月の大分県臼杵鉄工所の会社更生法申請は、親会社が計画的に系列会社を倒産に追い込んだものであることが、多くの人たちの指摘し、批判するところであり、政府は、本法案による買い上げ制度が事業者の積極的希望によって実施されるようになっておりましたが、臼杵鉄工の例が示しているように、その実態は、系列を利用した大手造船企業や銀行の強い要求、圧力によって中小造船企業をいやおうなしに買い上げに追い込んでいくことにあります。このことから、本法案が中小造船企業の整理、淘汰を大規模に行い、大手造船企業の独占的支配と対益の確保を図る以外の何物でもないことが明らかであります。

反対する第二の理由は、本法案による大規模な設備廃棄が、それも一年と数カ月という短期間に行われ、大量の解雇者が出ることは必定であるにもかかわらず、雇用対策は欠落しているところにあります。今日、完全失業者は百十五万人を超え、不完全失業者を加えるならば四百万人に及ぶ失業者が必死に職を求めている状況であります。しかるに有効求人倍率はわずかに〇・五で、二人

に一人しか職につくことができないという深刻な事態となっております。また、劣悪な条件のもとで働かされてきた下請企業及びそこで働く労働者についても何の対策も示されておられません。このようなままでは本法案が実施に移されるならば、いまでも不況のどん底にある造船不況地域の困難は一層拡大されることは火を見るより明らかであります。まさに政府は、国民の強く望んでいる雇用対策を持ち得ないと言わなければなりません。

わが党は、今日の造船不況対策を進めるに当たっては、このような事態をもたらした大手造船業や銀行の責任と負担こそ、まず最初に追及されなければならぬと考えております。中小造船業に対する仕事の最優先的確保、大手造船業の中小分野進出に対する規制の確立、倒産から中小造船業を守るための運転資金の確保など、早急に必要措置の実施を強く要求し、討論を終わります。

○委員長(三木忠雄君) 他に御意見もなければ討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。それではこれより採決に入ります。

特定船舶製造業安定事業協会の法案を問題に供します。

〔賛成者挙手〕

○委員長(三木忠雄君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

青木君から発言を求められておりますので、これを許します。青木君。

○青木新次君 私は、ただいま可決されました特定船舶製造業安定事業協会の法案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党、日本共産党及び民社党の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

特定船舶製造業安定事業協会の法案に対する附帯決議(案)

政府は、深刻な造船不況を克服するため、需要の創出等各般の施策を強力に推進するとともに、本法の運用にあたっては、労働者の雇用の安定に十分配慮すること。

右決議する。

以上でございます。

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

〔賛成者挙手〕

○委員長(三木忠雄君) 全会一致と認めます。よって、青木君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、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。

○国務大臣(福永健司君) まず、特定船舶製造業安定事業協会の法案につきましては、慎重御審議をいただきまして、その結果御可決をいただきまして、まことにありがとうございます。

また、ただいまの附帯決議の内容につきましては、政府といたしましては御趣旨を尊重し、十分検討いたしてまいりたいと存じます。

○委員長(三木忠雄君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十七分散会

九月二十九日日本委員会に左の案件が付託された。一、新東京国際空港開港に伴う航空機騒音対策

に関する請願(第七五号)

一、運賃値上げ反対に関する請願(第八四号)

第七五号 昭和五十三年九月二十日受理

新東京国際空港開港に伴う航空機騒音対策に関する請願

請願者 茨城県水戸市三の九一ノ五ノ三八

茨城県議会議員 田口正巳

紹介議員 郡 祐一君

新東京国際空港開港に伴う航空機騒音対策については、かねてから万全の措置を講ずるよう要望してきたが、開港後の実態をみると、なお一層の推進充実が必要とされる現状にあるので、事前協議の際に、示した飛行コースと実際の飛行に伴う諸状況にかんがみ、特に騒音の実態等に対応する公共施設防音対策並びに関係地域住民の生活関連諸対策等を含めて、十分に現状を調査のうえ、適切な施策を講ずるよう強く要望する。

第八四号 昭和五十三年九月二十一日受理

運賃値上げ反対に関する請願

請願者 千葉県船橋市大穴町二三八ノ二八

県立国府台高等学校PTA内 佐々木明子外二十五名

紹介議員 赤桐 操君

児童、生徒の通学の安全と増大する教育費の父母負担軽減の立場から、次の事項の実現を図られたい。

一、先の大規模な国鉄運賃値上げは、国民生活に重大な影響を及ぼしているため、今後、国鉄及び私鉄運賃の値上げは行わないこと。

二、特に通学定期の大幅な値上げは、教育費の父母負担を益々大きなものにしており、教育費の割引率を高くすること。

理由

国鉄は去る七月に大幅な運賃の値上げを実施した。通学定期などについては、当初の申請額よりは若干修正が行われたが、全体としては大幅な値上げであった。特に値上げの中心が通勤定期・近距離・通学定期などであったことは国民生活に大

きな負担となつた。更に私鉄運賃の値上げが実施されると、その負担はますます過重の度を加えることになる。今日教育費の増大が国民的な関心となり、私もPTAとしても教育費の父母負担の軽減に積極的な努力している中で、運賃の大幅な値上げは、他の公共料金の値上げを誘発し、国民生活に大きな影響を及ぼしており、特に通学定期の大幅な値上げに対しては私もPTAにおいても教育費の父母負担を一層増大させているという声が大勢を占めている。

十月六日日本委員会に左の案件が付託された。

一、広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願(第二八五号)(第二八六号)(第三七〇号)(第三七一号)

第二八五号 昭和五十三年九月二十八日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市観音新町四ノ二ノ五 広島山陽学園山陽高等学校内 川手清人

紹介議員 塩出 啓典君

一、広島空港へのジェット機乗入れ問題を白紙還元すること。
二、広島山陽学園が広島空港のジェット機就航により教育環境が極めて悪化し、じんだな被害をうけると認めること。

三、当学園に対して航空機の安全及び騒音対策を強化すること。
四、反対実行委員会に誠意ある回答をするにと。

理由

われわれは広島山陽学園広島空港ジェット機乗入れ反対実行委員会(広島山陽学園のPTA・教職員で構成)を結成し、反対運動を続けているにもかかわらず、空港に近接(百メートルもない)する教育施設である当学園(生徒数約千二百名)の声を無視し、広島空港問題連絡会議(知事・市長・県・市議会両議長で構成)は四月二十八日ジ

ェット化のゴーサインをだし、更に五月九日、運輸省など関係省庁に早急にジェット機が就航できるように協力を要請した。広島空港にジェット機が就航すれば、当学園の教育環境が極端に悪化することは疑うことができない。去る二月のテスト飛行でも明らかにように、平均騒音レベルは当学園のグラウンドで九十五・六、屋外で九十七・三、教室内で九十八・二もあり、このような騒音の下では正常な教育は不可能に近いといわなければならない。もしかりに各教室に防音装置ができたとしても、グラウンドでの体育の授業及びクラブ活動に非常に障害になることは明らかであり、更に防音装置にしても、その維持費(電気代人件費等)は多額になり、父母の経済的負担は増大する。このようなことを考えれば、当学園にとつて広島空港のジェット機の乗入れは、死活の問題であると思われるが、県市当局はジェット機就航を進めており、このことは当学園に關係する父母生徒、教職員、ひいては学校教育を全く無視するものであると考えざるを得ない。

第二八六号 昭和五十三年九月二十八日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市天満町一八ノ一八 梶川享一 外八千名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。
第三七〇号 昭和五十三年九月二十八日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市大洲二ノ九ノ二一 北村中外九十九名

紹介議員 山田 勇君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。
第三七一号 昭和五十三年九月二十八日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市小内町一ノ二四ノ九 吉田綾子外五十九名

紹介議員 青島 幸男君
この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。

十月十三日本委員会に左の案件が付託された。
一、広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願(第四三二号)(第四六三三号)(第四六四号)(第四九一号)

第四三二号 昭和五十三年九月二十九日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市観音新町四ノ二ノ五 広島山陽学園山陽高等学校内 平川州男外八百名

紹介議員 塩出 啓典君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。
第四六三三号 昭和五十三年九月二十九日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市己斐中二ノ一〇ノ五 清水健外九十九名

紹介議員 喜屋武眞榮君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。
第四六四号 昭和五十三年九月二十九日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島県呉市焼山町宮ヶ迫三三九ノ一九五 片山保夫外九十九名

紹介議員 下村 泰君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。
第四九一号 昭和五十三年九月三十日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市吉島西一ノ一五ノ一三 沖村敏明外九十九名

紹介議員 市川 房枝君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。

十月十六日本委員会に左の案件が付託された。

(予備審査のための付託は十月三日)
一、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
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)と相まって、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的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用いる。

(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ない。

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でなければ、協会その他の第三者に対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ぬ。

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対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 協会を設立するには、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、協会の成立の時ににおいて、それぞれ第二十条第一項の規定により会長、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。

(役員)

第十八条 協会の役員として、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 協会に、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。

(役員の任命)

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。

(役員の任期)

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

2 役員は、再任されることができる。

(役員の欠格条項)

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、役員となることができない。

(役員の解任)

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でき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、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できる。

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。

(職員の任命)

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応じた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できる。

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)の役員又は職員で、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を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価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、第一項の納付金を定めたときは、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できる。

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)

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。

い。これを變更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)

第三十八條 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)

第三十九條 協会は、第三十七條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)

第四十條 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)

第四十一條 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)

第四十二條 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できる。

(給与及び退職手当の支給の基準)

第四十三條 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るようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第四十四條 この法律に規定するもののほか、協会の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六章 監督

(監督命令)

第四十五條 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、その業務に關し監督上必要な命令をすることができ、

(報告及び検査)

第四十六條 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關し報告をさせ、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できる。

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關し報告をさせ、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關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できる。

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)

第四十七條 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)

第四十八條 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)

第四十九條 協会は、解散した場合において、その債務を弁済し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できる金額は、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)

第五十條 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 第五條第二項、第二十九條第二項、第三十條第一項、第三十一條第一項、第三十二條第一項、第三十七條又は第四十一條の認可をしようとするとき。
二 第三十八條第一項又は第四十三條の承認をしようとするとき。
三 第四十四條の運輸省令を定めようとするとき。

(他の法令の準用)

第五十一條 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

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 第四十六條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 第四十六條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。

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關し、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ったとき。
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)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

第二条 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

いる者については、第八条第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第三条 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、第三十三条第二項中「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。

第四条 協会の最初の事業年度は、第三十六条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。

第五条 協会の最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、第三十七条中「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)

第六条 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。

第七十二条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)

第七条 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
協定事業協会
法律第(昭)和五十三号

(法人税法の一部改正)

第八条 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
協定事業協会
法律第(昭)和五十三号

(運輸省設置法の一部改正)

第九条 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。

第四条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。

第二十四条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。

十月十六日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案
(衆)

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第七条の次に次の一条を加える。

(営業キロ)

第七条の二 営業キロは、運輸省令で定めるところにより、営業線の線路又は航路(以下「線路等」という。)における隣接する駅の区間ごとに、その距離を基礎として日本国有鉄道が定めるキロ数による。ただし、既設の線路等に接近し、又は並行して新設され、又は増設された線路等における隣接する駅の区間については、当該既設の線路等において相当する駅の区間がある場合には、その相当する駅の区間の距離を基礎として日本国有鉄道が運輸大臣の承認を受けて定めるキロ数によることができる。

附 則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が営業線の線路又は航路における隣接する駅の区間に

ついて適用している営業キロ程は、改正後の国有鉄道運賃法第七条の二の規定により日本国有鉄道が当該駅の区間について定めたキロ数とみなす。

昭和五十三年十一月一日印刷

昭和五十三年十一月二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局