

参議院運輸委員會會議錄第八号

(三三三)

昭和五十四年五月三十一日(木曜日)

午前十時三分開会

委員の異動

五月二十五日

中村 啓一君
降矢 敬義君

補欠選任
井上 吉夫君
石破 二朗君

五月二十九日

山本 富雄君

補欠選任
藤川 一秋君

五月三十日

藤川 一秋君

補欠選任
山本 富雄君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

三木 忠雄君

安田 隆明君
山崎 竜男君
青木 新次君
太田 淳夫君

委員

井上 吉夫君
石破 二朗君
木村 睦男君
佐藤 信二君
高平 公友君
山本 富雄君
瀬谷 英行君
田代 幸一君
内藤 功君
柳澤 鍊造君

国務大臣

運輸大臣

山田 勇君
森山 欽司君

政府委員

運輸大臣官房長
運輸省海運局長
運輸省船員局長
運輸省鉄道監督局長
運輸省自動車局長
運輸省航空局長
運輸省航空局局長

中村 四郎君
真島 健君
向井 清君
山上 孝史君
梶原 清君
松本 操君

常任委員会専門員

説明員

国土庁長官官房審議官
文部省大学局技術教育課長
日本国有鉄道常務理事

鈴木 登君
福田 昭昌君
高橋 浩二君

本日の会議に付した案件

○船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(航空機の安全に関する件)

(新幹線整備五線に関する件)

(沖繩県における離島の航空路整備等に関する件)

(タクシー運賃の値上げ問題に関する件)

○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、委員の異動について御報告いたします。

去る二十五日、中村啓一君及び降矢敬義君が委員を辞任され、その補欠として井上吉夫君及び石破二朗君が選任されました。

○委員長(三木忠雄君) 船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○瀬谷英行君 船員の問題について質疑に入るに先立ちまして、緊急に、先般アメリカで発生いたしましたD C 10の墜落事故と関連をいたしまして、この飛行機の安全性の問題について質問をいたしたいと思っております。

先般のD C 10の墜落事故の概要について、わかっている範囲でまず御報告をいたしたいと思います。

○国務大臣(森山欽司君) 詳細につきましては後ほど航空局長から御報告いたさせていただきますが、日本時間の五月二十六日午前五時、シカゴ、オヘア空港でアメリカン航空所属D C 10型機の事故が発生し、関係者を含め二百七十三名が死亡したと伝えられました。で、米連邦航空局は本事故の原因は主として主翼と発動機支持構造部とを結合する発動機推力伝達機構のボルトの折損によるとの判断から、このボルトに重点を置いて発動機支持構造部の点検を指示する航空性改善命令を二十九日深夜に出しました。これから以降のことについては航空局長から報告いたさせていただきますが、二十六日に事故が起きてから、翌日は日曜日でございまして、ので、二十八日の日に、したがって、アメリカの連邦航空局からこのことについての指針が発表される前の段階で、日本航空、それから全日空、それから東亜国内航空の三社の社長を大臣室に招致いたしました。D C 10型の事故であり、したがって、わが国で使っておりますのはこれは日航だけではありませんが、しかし、それ以外にもこの機会に航空機の安全運航ということについて改めて点検方を要望をいたしましたわけでございます。で、D C 10につきましては、後ほど航空局長から説明がありますような経緯で、今日万全の措置をとっておる次第でございます。

○政府委員(松本操君) 御説明申し上げます。

ただいま大臣から御報告申し上げましたように、五月二十六日――以下すべて日本時間でございますが、午前五時にシカゴのオヘア空港を離陸したアメリカン航空のD C 10型機が墜落をいたしました。関係者を含め二百七十三名の犠牲者が出たわけでございます。

この事故の原因につきましては、アメリカの連邦運輸安全調査委員会が直ちに事故調査に入っておるわけでございますが、その初期の段階で多くの目撃者の証言あるいは写真等から、左側のエンジンが脱落をいたしました。これが恐らく墜落後機体の後部のどこかに当たったのではないかと、そのために航空機の操縦性が失われ、それが最終的に墜落、炎上という悲惨な事故につながったのではないかと、このように現時点では判断されておりますが、委細につきましてはなお調査中でございます。ただ、この左側のエンジンと申しますのは、パイロンという、日本語で申しますと発動機支持構造部と申す言ひだそうでございますが、このパイロンというものの先にエンジンがぶら下がっておりまして、このパイロンという仕組みが羽にくっついておる、こういう形になっておるわけでございます。

本来、これはちぎれて落ちるようなものではないはずのものでございまして、これが脱落をしたという点に非常に問題がある。そこで、事故直後の諸般の捜査の段階で、実はこのパイロンと翼とをつなげております幾つかの取り付けボルト

トのうちの一本が折損した状態で発見されたといふことだつたようでございます。

そこで、連邦航空局、つまりF A Aといはしましては、とりあえずこの事故の直接の原因がパイロンと翼とを連結しております構造物の中のその折れたボルト関連ではないかというふうな判断をいたしました。で、二十九日の深夜にいわゆる航空性改善命令、つまり、その部分を早急に改良する、改良が、点検が終わらなければ飛行してはならないという指示を出したわけでございます。この改善命令自身はアメリカの航空局が出したものでございまして、米国籍の飛行機に対してのみ強制力を持つわけでございまして、問題が問題でもございまして、大臣より申し上げましたように、D C 10につきましては日本航空に現在九機——国内線用が六機、国際線用が三機ございまして、私どもの方も直ちにこれにならないうして、日本航空に対し早急に点検整備をするようにという指示をいたしました。

これによりまして、日本航空といはしましては直ちに点検作業に入りまして、二十九日の夜十時ごろまでにすべての機体について点検を完了いたしました。で、指示そのものは、このボルトを点検をし、そして磁気探傷という方法でクラックがあるかないかを検査して、あった場合には新品と取りかえる云々と、こういうことでございまして、私どもとしましては、一氣に新品に全部取りかえるという作業をさせたわけでございまして、その結果、いま申し上げましたように二十九日の夜十時ごろまでに全部終わったわけでございまして、これによって飛行を継続してもいいというふうなことは実は判断をしておいたわけでございしますが、三十日の午前二時になりまして、連邦航空局が改めて別個の指令を出しました。この指令によりまして、後から改めて出す航空性改善命令による整備が行われるまでの間、D C 10型機に於いての有償飛行、つまりお客を乗せて飛ぶ飛行を禁止するという、こういう非常にシビアなものであります。私どもの方といたしましては、昨日

の深夜から早朝にかけてこの指示を入手いたしました。直ちに日本航空に対し同様の指示をまず口頭で、追って文書で指示いたしました。すべてのフライトを中止させました。たまたま一機米本土からアンカレッジへ向かつて飛んでおるD C 10がございまして、これはアンカレッジに着き次第フライトを中止させるということにしたわけでございまして。したがって、昨三十日一日の間、日航所属のD C 10は一機も飛んでおりません。これによって二千八百人程度の旅客が振替輸送その他の措置を受けることになったわけでございしますが、この方面は特に混乱はございません。

そこで、そういった有償飛行を禁止した後でどういう点検をすればいいのかという点について、必ずしもF A Aからの指示が明確でない点がございまして。したがって私どもとしては、日本航空に予備的なチェックをあらかじめさせておくという措置もとつて、F A Aからの正規の通報を待つておいたわけでございしますが、それが三十日、昨日の午後になりまして、正確な情報が入つてまいりました。これによりまして、やや話が技術的になつて恐縮でございしますが、さきに点検をしたボルトというよりも、むしろパイロンそのものの構造について一度チェックをする必要があるというふうな趣旨でございまして。このパイロンというものは、先ほども申し上げたように、翼とエンジンとをつなげる構造物でございまして、翼とエンジンとをぶら下げておきますので、これを支える構造物、これはなかなか設計上むずかしい問題があるようでございまして。つまり余りがちりとしたものをつけておきますと、仮に脚が出ないで胴体着陸をしたというときに、エンジン、パイロン、翼が一体になつて力を受けますので、翼が翼がぎれて飛ぶとか、そのためにかえつて翼内タンクが発火するとか、そういう心配がございします。そこで、いざというときに飛んでしまつて羽の方にはけががないようにするというふうな配慮も

必要でございしますが、一方あのエンジンは目方が四トンぐらいいございしますので、その四トンのエンジンをぶら下げて相当の乱気流等の中を飛行しても、別に外れて落ちないというふうな仕組みにならないといけないというところで、かなり設計上むずかしいところでもあり、後で御報告申し上げますが、機種によつていろいろな構造をとつておるわけでございします。

このD C 10のパイロンと申しますのは、ちょうど鉄橋の骨組みのように、わざわざ短い部材を組み合わせてございまして、ボックス構造、こういうものなものでございまして、ボックス構造、こういうものな形で箱に組んだ形になっております。これを組み上げておるのに大体百本程度のボルトでつとめて締めておるわけでございしますが、このボルトが緩んでいる、あるいはボルトが切れている、あるいはボルト締めをいたしまして、こういうふうな板をつなぎまして、これをボルトで締めてあるわけでありまして、こういうところから斜めに亀裂が入つておるというふうなところがある。したがって、そういう点について徹底的に点検をするというのが最大眼目でございまして。そのほかに、あちこちからボルトの入つておるところのブッシングでございまして、すとかといった付随的なものについてもチェックをするように、こういうことで最終的に出てまいりましたF A Aの指示でございまして。そこで、かねてから日航の方といたしましては予備的な作業に入つておりましたので、直ちに本指令に基づく作業に入らしたわけでございします。

結果を先に申し上げますと、本朝、けさ一時間ごろに日本航空の方から文書をもってこれらの作業をすべて完了をした、チェックの結果及び整備の状況はこのようであつて、それらはいずれも資格を有する確認整備士の最終的な点検を受けました、こういう報告がございましたので、私どもの方はそれを了承いたしました。本日早朝便からD C 10は全機もとのとおりフライトに戻りました。ただ一機だけ飛んでおりません。これは成田に現

在の飛行機でございしますが、きわめて近い時点でアメリカのモーゼスレークへ持つてまいりましてパイロットの訓練に使う訓練機というところで、そのための整備をあわせて行つております。したがつて問題のパイロン等についてのチェックは一応終わりましたけれども、その他の付随的な部分についての整備をなおいたしておりますので、この点についてはなおフライトを停止したままになっておりますけれども、その他の八機については全部整備を完了いたしました。

整備の結果、どういふことであつたかと申しますと、いま成田のものを除きまして、三機について多少の異常が発見されました。どういふものと申しますと、先ほど申し上げましたように、板を百本のボルトで締めておるわけでございしますが、その百本のボルトの中の一本ないし二本がゆるんでいたりあるいは切れて抜けていたりというのが発見されたわけでございします。これらにつきましては、それぞれ正規の力で締め直すなり、あるいは正規のボルトに取りかえてもう一度締めかえるなりという所要の措置をとりまして、それからパイロットを翼からぶら下げておるブラケットの部分にボルトソケットというものが入つておる。これらのネジが多少ゆるんで位置がずれておるというものでございまして、これらにつきましては正規のトルクで締め直しまして、正規の位置に据えつけるといふ作業を終わつたわけでございします。機体については、いまのように成田でモーゼスレーク用に指定しておりますものを除き、三機について、これらの多少の問題点が発見されましたが、その他については全く異常がないという状態でございます。また、異常の発見されたものにつきましては、いま御報告申し上げましたように、すべて正規の手続によつて調整整備を終わつたというのでございします。

こういうことでございしますので、本日早朝の便から運航しておりますが、今後は整備の仕方について新しく命令が出ております。これによりまして、今後のフライトにつきましては百時間ご

と、あるいは十日ごとのいずれか早い方でこの部分を点検をする、そして異常があったら整備をする、こういうことになっておりますので、DC10に關しましてはとりあえず当分の間、この方式に従ってパイロン部分についての整備を行わせる、こういうふうにしてまいることを考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 この前のロッキード事件のときにトライスターがDC10かといったようなことが話題になった記憶がございます。どっちがいいのかなんていうことはわれわれにはわからないことなんでしょうけれども、しかし結果から見ると、DC10にこういう事故があったというよりはもう現実の問題です。ポルト一本の事故で何百人という人が一遍に死んでしまふ、無残な最期を遂げるということとは実に恐ろしいことです。また、もし落ちる場所が町中であつたらどんなことになつたかという、これまたもつとひどいことになつたかと思うのです。したがって、この飛行機の点検というものは慎重の上にも慎重を期さなきゃならないと思うのでありますけれども、問題はDC10だけ十分に点検をすることで事足りるのかどうかということなんです。DC10をつくっている会社はDC10のほかには姉妹機といいますが、いろんな飛行機をつくっているんじゃないかと思うのです。これらの飛行機が、やはり日本の国内で使われているとすれば、そういう姉妹機のような飛行機についても相当注意を払って点検をする必要があるのではないかと気がいたしますが、今日使われている日本の国内の飛行機のうちで、このDC10と同じ会社でこしらへた飛行機というものが、ほかにもどの程度使われているのか、それらに対する点検というものはなされているのかいないのか、その点をあわせてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) 先ほど冒頭、大臣からお答え申し上げましたように、この事故がございました直後月曜日に、大臣が関係三社の社長を呼んで、単にDC10のみならず、関係するすべての機材について一層整備に注意をもつて臨むようにと

いうことを指示したわけでございます。いま先生御質問の点に戻って申し上げますと、DC10をつくつておりますのはダグラスでございます。ここはDC9というのがございます。これは相当機数が使われておるわけでございますが、このDC9という機材におきましては、エンジン、胴体の後側の方に左右にくつております。ぶら下がつておる形になっております。したがつて、取りつけの構造はまるつきり違ふわけでございますが、こちら辺の点につきましては、従来とも取りつけ部分の点検というのはい定時間ごとに行われておりますけれども、今度の事故があつたということにもかんがみまして、この点検のありようがこれでいいのかどうかというふうな点をさらに技術的に詰めて、今後の整備の仕方というものの具体的な改善策というものを早急に詰めるということにしたいと考えております。

それから、ほかにも、ただいまロッキードの例が御提示になりましたけれども、羽の下にエンジンがぶら下がっているという形で、類別をいたしますと、古くはDC8これも羽の下に四基のエンジンのぶら下がつております。このDC8のエンジンのぶら下げ方というのは相当違つておりまして、かなり短い腕でがつちりつくつておるといふことが一つ、それからこの機材は飛び出してから三万何千時間という間を飛んでおりまして、その間にエンジンが切れて落つたことというふうなことも特段になく、また整備点検のやり方も逐次改善されて現在の方法はかなり信頼度の高い整備方法になつておるといふふうには思ひますけれども、これもなお念のため一度見直しをしまして、改善すべき点があれば改善するようにしたいと、こう思ひます。

それから、ボーイングのいわゆるジャンボと呼ばれるもの、四でございしますが、これも同じように四トン程度の目方のエンジンが四基羽の下にぶら下がつておるわけでございます。これのつけ方は実は非常に違つておりまして、箱型に組んだもので下げるのとはございまして、棒で突つ張

つたような形でぶら下げております。したがって、構造的にもあるいは力学的にもかなり違ふわけでございしますけれども、しかし、これはこれなりにまた同じように羽の下にぶら下がっているという点は同じでございますので、手段、方法は全く違つておりますけれども、この点についての点検のありようというものはいまだと十分な検討を加えて早急な手当てをしていきたいと、こう考えております。

それから、いまお話のございましたロッキードの一〇一一、これは実は箱型のものではございまして、鍛造品でございします。鍛造でつくりましたアームの先にエンジンを下げるという形で、この鍛造品ががつちりと羽にボルト締めをするという形になつておりまして、これは仮にいろいろと応力がかりました場合に、先ほどのDC10のようには板に亀裂が入るとか、あるいはボルトが飛ぶとかかという点ではなくて、がつちりとしたものでございしますだけに、もしそういう無理がかりますと、やはりそれなりの問題点がないとは言えないと思ひます。

そこで、この四でございしますとか、あるいは一〇一一でございしますとか、こういうふうなものにつきましてわれわれなりにさらに技術的な詰めをするにいたしましたしておりますので、さらに一部新聞等にも報道されておりますので、アメリカの連邦航空局に外務省を通して現在照会をいたしております。技術的に見てこれらの航空機のそもそもの耐空証明を出したのがアメリカの連邦航空局でございしますので、その方の技術的な見解というものが早急にいただきたい、そして今後の整備のありようとして、実はこういう点に改善を加えたらというところを考へておるのだということであるならば、すぐにもそういうものを取り入れて私どもの方の整備の各会社ごとの内規というふうなものを改定させまして、それによる整備が行われるように早急に手当てをいたしたい、このように考へております。

いずれにいたしましても、航空機のこういうような部材というものは、やはり長い間使つておられますとネジが緩むとか、あるいは長さが変わつてくるとか、いわゆる疲労と申しますか、そういうふうな現象も当然考えられるわけでございしますので、したがつてたとえば八千時間ごとに点検をするとか、一万時間ごとに点検をするとかいうふうな決まりがあるわけでございします。ただ、このDC10の例で言いますと、実は二万時間に一度見ればよろしいと、こういうふうに従来いわれておりましたものが、事故を起こしました飛行機は一万九千何かがしという飛行時間で事故を起こしているということでもございしますので、そういうふうな点に安易にマニュアルに寄りかかるといふことはなく、積極的に私どもの方も技術的な勉強をしながら、御指摘のございましたような不安がないように、すべての機材について特にエンジンつり下げ型の機材について早急に積極的な手が打てるような方法をとつてまいりたい、このように考へております。

○瀬谷英行君 筋肉にも疲労があるんですから金属にも疲労があつて不思議はないと思ひます。ただ金属の疲労の場合はマッサージで何とかなるといふものではないので、これは取りかえるとか、あるいはそろそろやめてしまふとか、つづけてしまふとかいふような方法はないだろうという気がするんです。それである程度飛行時間が超過すれば、これはもう安全のためには取りかえてしまつた方がいんじゃないかという気がするわけですが、その点事故が起きてからでは間に合わないわけですね。アメリカでもつて事故が起き、アメリカの連邦航空局から知らせを受けて、それから愕然として、こちらら大わらわになつて点検をするというふうなことは、多少心もとない気がするわけなんですけれども、いまの日本で使つて飛行機の中にDC8とか9とか、そういうDC10の兄弟分のような飛行機があるとすればどのくらい使つておるのか、どの飛行機会社でこれを使つておるのか、そういう点わかりましたならば御報告

いただきたいと思うんですが。

○政府委員(松本操君) ダグラス製としてはDC8、DC9、DC10とあるわけでございまして、DC8は日本航空が使用しておるわけでございまして、ちょっといま正確な機数を記憶しておりませんけれども、四十二機程度でなかったかと思ひます。それからDC9と申しますのは東亜国内が使用しておる飛行機でございまして、これは二十機前後ではなかったか、ちょっと数字はいま正確に覚えておりません。DC10は先ほど来御報告申し上げたように日本航空に九機あるわけでござい

ます。そこで先生おっしゃいますように、筋肉の疲労はマッサーで直るが、金属の疲労は直らぬではないかというのはおっしゃる通りでございまして、逆に筋肉の疲労は目で見ただけではわからないわけでございまして、金属の疲労はいろいろな方法がございまして、単に目で見るだけでなくて磁気探傷でございまして、あるいはルミネッセンス探傷とかいろいろの方法がございまして、したがって、適切なサイクルごとに、つまり四千時間とか千時間とかいう適切な時間ごとに適切な点検をいたしますと、疲れが出てくるのかどうかというのはいくらもわかりますので、その時点においておっしゃる通りに部品の交換をしていくというふうなことは当然のこととございまして、現在の整備体系もそのような考え方にはなっておるわけでござい

ます。ただ、御指摘のFAAの方でいろいろ出でからわが方が追隨するのはいさかみつもないではないかという仰せでございまして、遺憾ながらこれらの飛行機はすべてアメリカ製でござい

ますので、どういふふうな強度計算、どういふふうな設計思想でこれがつくられていったのかという具体的な技術的な細かな部分については残念ながら私どもはよくわかりません。したがって、DC8のように相当長い期間にわたって使っていて、い込んでしまったものについては、設計思想がどうでありましようとも、使う側の技術の練摩とい

う面から逆に判断をいたしまして、この程度でチェックをした方がいいとか、この程度でそろそろ取りかえた方がいいとかいふふうなノーハウといふ積をたてておるわけでございまして、DC10のよ

うに比較的に新しい飛行機につきましては、まだ一番長く飛びましたDC10でも日本航空にまいりましてから八千時間ちょっとしか飛んでおりませんので、それほど最初の設計思想を見破るほどの眼力を蓄えたというところまではなかなかまいらないかと思ひます。したがって、先ほど御報告申し上げましたように、FAAにも照会をし、われわれとしてもできる限りの勉強をするというこ

とで、何か起こってからあわてふためくということななるべくありませんように、できる限り技術的な努力をしていくという点で今後とも精進していきたい、こう思っているわけでござい

ます。○瀬谷英行君 今回の事故が構造上の問題であつたのか、点検上の問題であつたのかということも考えてみないかと思ひます。構造上の問題であつたとすれば、日本の国内でもってどんなにウの目タカの目で点検に注意をしたところで、これはどうしようもないということになる。しかし、点検上の問題であつたとすれば、これはやはり日本の国内の各航空会社が点検に十分な注意を払えば、事故は防止できるわけですね。そこで、どちら

の方にあつたのかということなんでありまうけれども、一概には言えないかと思ひますけれども、もし構造上の問題であつたとすれば、これは機種

の選択の際に配慮するほかないと思ひますね。それらの点は航空局の方で、各航空会社との間にどういふふうな連絡あるいは話し合いが持たれて

いるのか、あるいは指示とか指導とかというのが行われていくのかどうか、その点についても伺ひたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) まず前段の、これが構造上の致命的な欠陥であるのかあるいは点検整備上の問題であるのかという点につきましては、アメリカの事故調査機関において検討中とござい

ます。ところで、私もその機種選定に当たって、こ

とでありますけれども、そのほかの飛行機についても、改めて問題となりそうな箇所についての点検を行い、その点検の結果を報告してきたといったような事実がございます。

○政府委員(松本操君) 今週の月曜日に大臣から指示をいたしまして、それからまだ一週間もたっておりませんので、先生おっしゃる通りに、具体的な点検の報告というものは受理しておりません。ただ、私も各航空会社に現在指示をしておりますのは、できれば今週中にも、少なくともこのいうふうな考え方で今後の航空機の整備点検に取り組みますということだけはレポートをしろと、こういうことを申し上げております。と申しますのは、航空法の定めに従いまして運輸大臣の認可にかかっておりますので、それを骨組みといたしまして、航空機の安全確保のための整備が行われていくわけでございますから、大筋についていまして変更すべき問題があるかとも思いませんけれども、個々具体的な問題あるいは機種特有の問題、こういう点につきましては、やはり相当技術的に詰めた上で、しかも具体的な点検の方法を定めて実施をするということでございます。と、実効も上がってまいりません。したがって、まず今週中にも、できれば大筋の考え方についての報告を受け、追って統報の形で具体的な問題を、このように処理したい、あるいは処理するように考えている、あるいはいつからどういうふうなやり方をするというふうなことを逐一今後報告を受けていくようにしたい、こう考えております。

○瀬谷英行君 飛行機ばかりはやっぱりちよつととした事故でも、自動車や列車と違って、動かなくなつたという、えんこしてしまふということでは済まないで、十分な点検を今後とも続けてほしいと思います。

それから、今後日本が飛行機を購入する際には、それでは航空会社自身が機種の選定についてはそれぞれの責任において検討をした上で購入を決定すると、このように理解をしていいわけでは

すね。別に運輸省が直接これについてどうこうするということではなくて、航空会社自身の責任においてこれは行われると、こういうことであつて、運輸省自体としては、どういうことになりまして、その辺については責任を持たせるといふことであつて、具体的な指示といふことが、そういうふうなサセズチオンは別に考えていないといふことで理解してよろしいんですか。

○国務大臣(森山欽司君) 技術的な問題につきましては航空局長が答えられますが、機種の選定は、各社の営業成績と申しますが、関係することでございますから、いい機種を選ばその会社の業績が上がりますし、それから好ましからざる機種を選べば業績の低下を来すということでありまして、これは基本的には各社の責任において選ぶ、先ほど来航空局長が申し上げておりますような、技術的なファクターを考慮に入れながら各社が決めるということでありまして、運輸省が機種の選定について介入することはないと、こういうふうにお考え願います。

○政府委員(松本操君) 基本的な考え方は、いま大臣がお答え申し上げたとおりでございますが、私もどなたも申し上げたけれども、折に触れてとか常日ごろの心構えというふうなことであるかと思ひますが、安全上の問題でございますとか、あるいは騒音の問題でございますとかいふふうな点について、わが国において航空運送事業を営むからにはこういうふうな考え方が基本になければおかしいのではないかと、こういうことはこれは申します。しかし、個々の機種につきましてもやかく私も介入するといふことは、いま大臣御答弁申し上げたように、する立場に全くございません。

○瀬谷英行君 機種の選定の問題が過去におけるいわゆるロッキード事件等についていろいろな問題を惹起した経験といふことが、記憶がありますから、そのことについてもちよつとお伺いをしたわけでありまして。しかし、万全の上にも万全を期していただきたいといふことを要望いたしました

て、このDC10の事件についての質問は終わります。

それから、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案について質問をいたしますが、船員の雇用の問題がはかばかしくないといふのは、これは日本の海運不況のしわ寄せをここに受けたといふふうな理解せざるを得ないわけですから。そうすると、船員の雇用だけを何とか促進をしようといふたつて、日本の海運業そのものが停滞をしておつたのでは船員の雇用というものが、根本的には海運の不況というものを何とかして克服をする方法を考えないと問題は根本的には解決できないといふふうな思ひざるを得ないのであります。その辺の御認識についてお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(向井清君) ただいま先生御指摘のようには、船員の職場は海運企業の船、船舶でございます。海運企業がやはり国際的環境、国内の産業の動向の影響を受けて非常に不況に陥つておるといふことが、船員の雇用問題のやはり基本にあるといふことは、全くそのとおりでございます。と、その辺のところは、やはりこれは国際的な見ました海運企業全体についてのいろいろな考え方というものがなければならぬと思ひ次第でございます。ただ、船員行政プロパーの問題といたしましては、やはり船員制度の近代化の問題を中心といたしまして、海運企業の動向とあわせていろいろ配慮すべき問題があるといふことでございまして、一つには、やはり最近急速に普及いたしております近代化船への対応という問題がございまして、もう一つは、やはり世界的に大きな流れとなつております船員制度の近代化の中の一環として、船員の資質の向上の問題といふのがございまして、これらの問題に適切に対処いたしますことに、これは日本の船員の職場というものが、これもやはり国際的な厳しい環境の中にあるわけでございますが、国際的な厳しい環境の中で日本の船員の地歩を固め、今後の職域の確保、拡大を図ると

いう方策があるかと思ひますので、その辺のところを船員行政の大きな柱としてたたいま推進を始めていくところでございまして。

○瀬谷英行君 先般の船舶の融資の問題についていろいろとお話が出ましたけれども、結局、コストの面で競争しようとする場合には、船員費がどうなるかといふことになってくるわけなんです。競争相手としてはコストの点では容易じゃないといふ問題が出てくるわけですね。したがって、その種の船との競争といふことは一体どうしたらいいのかという問題が出てくると思ひますが、その点はむしろ船員自身の資質の問題ももちろん大事でありますけれども、その辺の競争といふことはどうやって克服できるのかといふ点についてお伺いしたいと思ひますが。

○政府委員(向井清君) 先生御指摘のようには、便宜置船等の船員費と申しますのは、日本船員が日本船に乗つておる場合に比しますと格段に低いといふのは確かはそのとおりでございます。この辺は経営上やはり大きな問題であるといふことで、海運企業の側としましていろいろの配慮なり対策なりといふものもございまして、先ほど申し上げたように、船員行政プロパーの問題として、先生もお触れになりましたけれども、船員の資質の問題が非常に大きくこれに絡んでまいりまして、と申しますのは、先ほどちよつと御答弁申し上げましたが、船員制度の近代化の一環といたしまして、船員の資質の向上を図らなきやならぬといふ動きが、十数年来世界的に非常に厳しい形で出てきております。

これはどういふ原因かと申しますと、一九六七、昭和四十二年でございまして、イギリスの近海におきましてトリニキヤニオン号という大型タンカーが非常に大きな事故を起こしまして、沿岸の汚染といふことで大問題を起しました。結果的には爆撃をいたしましてこれを燃やしたといふような劇的な場面もあつたわけでございますが、こ

のような状態に世界の海運関係者が非常にびっくりしたしまして、このままではやはり世界の海の安全あるいは公害の防止は図れないということ、国連の機関でございまして、IMCOと申します機関の中に会議が持たれて、一九七一年ごろから会議が持たれてございまして、非常に長い間かかって審議が行われました。その間にまた続々と大タンカーの事故が起きて、最近におきましてはアモコ・カジスなどというこれまた非常に大きな大タンカーの事故がフランスの北西岸で起きたというようにございまして、あるいはアメリカの東岸でもって相次いで事故が起きて、それに伴ってカーター大統領が特別声明を発するということがございまして、やはり世界的な認識といたしまして、このような大事故を防ぐには船員の資質を上げるしかない。先ほど申されました便宜置籍船に乗っております——発展途上国の船員の方が多く乗っております——と思ひますが、いわば船員費の安いという船員の方々が乗っておる船というものは、事故を起こしやすいというところに大きな注目が集まりまして、この際その資質の向上を図らなさいかぬという会議が持たれたわけでござい

す。この審議が進みまして、昨年の七月に国際条約が採択をされて、そこにおきまして、いままでなかったこととございまして、かなり高いレベルの船員でなければ世界の海は歩けないといううな基準が具体的に設定されたわけでございまして、その中に、さらに重要な規定といたしましては監督規定というのがございまして、当該船の入つてまいります沿岸国におきまして、その船の船員の資質なりあるいは業務のやり方に問題があると思つた場合には立ち入り検査をいたしまして、場合によつては出港を差しとめるという権限を持ち得ると、これは条約上はつきりそういうものを打ち出したわけでございまして、そういうような規定も設けられたということで、今後はやはりかなり質の高い船員でなければ世界の海を大手を振つて歩けない、世界の海の安全あるいは公害の防止上そうでなければならぬという認識がもう条約上もはつきりいたして、各国の国内体制もそれに伴つて整備されるということになりますので、ここ数年のうちにいまのような便宜置籍船における非常に質の悪い船員の状態というのが解消され、それに伴ひまして、やはり船員費に關係してまいりまするものも労働条件、賃金を含めまして労働条件というものが当然改善されてまいりと思ひますので、その辺のところをにらみまして、やはり将来の日本船員の雇用の確保ということに ついても決してそう悲観すべきことではない、やはり日本船員というものは素質優秀な船員でござい ますので、これから若干また教育等が必要かと思ひますけれども、資質をさらに向上させることによつて、世界の船員界、海運界におけるところの日本船員の地歩というものをますます確保できる、それを土台にいたしまして先生さつき御指摘のようない国際競争力の面にもプラスの要素は出てくるというふうな船員行政上は判断をいたして いるわけでござい

ます。○瀬谷英行君 仕組み船、チャーターバック船とかマルシップとかこの種の船の問題も確かに問題だと思ふのでありますけれども、ソ連船、東欧圏の国の船、こういう国の船も日本の競争相手としてではなくて手ごわい、こういうことを聞いておられますけれども、ソ連船なんかの場合これはやはりな競争相手として手ごわいのか、恐らくこれらの船には途上国の人たちが乗り組んでゐるんじゃないと思ふんですね。その場合には一応これはもう国家公務員のような資格で乗つてゐるんじゃないかという気がいたしますが、競争相手としてこれを分析した場合にどういうことになるのか、對抗するためにはどういう手だてが必要になつてくるのか、その辺もちょっとお伺ひしたいと思ふんです。

○政府委員(真島健君) ソ連を中心といたします東欧圏の商船隊、この競争力をどう分析するかという御質問かと存じます。確かに東欧圏の場合、特にソ連のような場合には、船をつくると申しまして、いわゆる私企業ではございせん。ナショナルラインと申しますか、国営企業という形でございまして、たとえば船をつくりましても金利負担というやうなことを余り考へる必要がないというやうな問題、それから乗せまます船員の給料というやうな問題を含めまして全体の船員費につきましても、いわゆるわが国で申しますと船主、船員が共同して負担する保険料、福祉厚生のための費用、こういうやうなものは要らないわけでございまして、また必ずしも確実ではございせんけれども、私ども聞いておるところでは、たとえば燃料油を買う場合にも、ソ連の国内の一定のところでは買う場合には国際の価格よりも非常に安く買えるというやうな、いろいろな要素があるやうでございまして、これはソ連が海運業による外貨獲得ということ、これは大きな命題とするとともに、ある意味では補助海軍的な考へ方をとりまして、その船腹増強に非常に力を入れておる、こういうやうなことがその背景にあるのではなからうかと、このやうな考へておるに、こういうやうな商船隊と、私企業でござい ますわが国あるいは先進のOECD諸国の商船隊、これはなかなかいわけゆる公正な状態における競争という点ではむしろ、こういう商船隊のやないだらうかという点で、こういう商船隊の對抗策、これは私ども現在考へておりますのは、当然OECD諸国、先進海運国と共同歩調をとつて対策をとらなければならぬというところで、ずいぶんいろいろOECDの場でも会議を持ちながらやつておりますけれども、なかなかびたりとした決め手はまだ出てまいりておりません。

当面考へておりますのは、現在、もうそろそろ終わりでございまして、マニラにおきましてUNCITADの総会で議論が出ております定期船同盟行動憲章条約、この条約、これは途上国の問題がある程度主でございまして、一応四年前に採択をされて、わが国も賛成をそのときに はしておる条約でござい

ます。この条約の附帯決議と申しますか、その採択のときに一緒に決議された一つの条項があるわけ でございまして、盟外の船といえども商業的な公 正なベースで競争をすべきであるという決議が入 っております。したがって、この条約が発効 いたしまして世界的なルールとして確立をされる という時点を一日も早く招来する、わが国も当然 そこに入つてまいりということ、先進諸国、あ る意味では途上国も含めまして同盟について条約 で種々の規制をすると同時に、盟外の活動につい ても、少なくとも商業的な適正なベースでの公正 競争という形に世界の大勢を持っていく。もしそ の場合に、なかなかかかれないという場合には、当然のこととございまして、その条約 ないし附帯決議の言つております範囲内で国内的 に相当な措置をとるといふ形を制度的にも確立し てまいり、このやうなことも今後やっていくとい うことが一つの対策であらうかと思ひます。

○瀬谷英行君 実質的には日本の船であつても乗 り組んでゐるのが途上国の人が乗り組んでゐる と、こういう例があるやうです、私は聞きまし たけれども、たとえば韓国の入だとか、フィリピン の人だとか、こういう人があらかたである。こ ういふ場合には日本人の船員が乗つてみて言葉 が通じない。それから食い物がまるつきり韓国風 であるというやうなことで、乗つてゐる日本人の 船員もおもしろくないということがあつて、そのこ とは、これは直接聞きました。人の和だつてそう になりますとよくいふかと思ふやうな思ふんです ね。だからまた、言つちや悪いけれども、そうい う寄り合い世帯だと未熟な船員も多いんじゃない かという気がするんですよ。未熟な船員と日本人 の優秀な船員が一部乗つてゐるといつたやうな場 合、込みになった場合に人の和がうまいかな だらうというところもあるし、乗る方だつて余りお

行動についてのある意味での世界的なルールを条 約の発効という形まで持つてまいりまして、わが 国もできるだけ早い機会にこれに批准をする、そ こでこの条約の附帯決議と申しますか、その採択 のときに一緒に決議された一つの条項があるわけ でございまして、盟外の船といえども商業的な公 正なベースで競争をすべきであるという決議が入 っております。したがって、この条約が発効 いたしまして世界的なルールとして確立をされる という時点を一日も早く招来する、わが国も当然 そこに入つてまいりということ、先進諸国、あ る意味では途上国も含めまして同盟について条約 で種々の規制をすると同時に、盟外の活動につい ても、少なくとも商業的な適正なベースでの公正 競争という形に世界の大勢を持っていく。もしそ の場合に、なかなかかかれないという場合には、当然のこととございまして、その条約 ないし附帯決議の言つております範囲内で国内的 に相当な措置をとるといふ形を制度的にも確立し てまいり、このやうなことも今後やっていくとい うことが一つの対策であらうかと思ひます。

もしろくないだろうということがある。したがって、その種の船というものは、なるべくなら、ない方がいんじゃないかと。日本人なら日本人のちゃんとした教育を受けた、訓練を受けた日本人の船員だけで日本の船を運航すると。船員費をどうやって節約するかというところは、あらかじめ船の性能その他でもって配慮していくといったようなことの方が私は望ましいと思うんですよね。したがって、いろんな便宜置籍船であるとか、仕組み船であるとか言われるような船というものは、規制をするという方向に向けていけないものかどうか。単なるコストのことだけを考えないで、その種のかつてはなかったような形態の船を許さないようにしないと、日本の船員の雇用を促進するということとはなかなかむずかしいことじゃないかという気がするわけです。そういう方向で日本の海運そのものを何とかして船員の雇用を促進する方向に近づけるということができないのかどうか、そのための思い切った規制というものが海運政策としてできないものかどうか、その点の勇断というものが振るえないものかどうか、その点をお伺いしたいと思うんです。

○政府委員(真島健君) 私どもの利子補給法等の審議におきましても、いま先生のおっしゃったような御議論がいろいろ出たわけでございます。確かに日本船員の雇用対策、これに焦点を絞って考えました場合に、おっしゃるような仕組み船あるいはチャーターバック船というような船、これは好ましくないと考えます。ただ、私どもこれを何とか何とか、根絶をしないで、このためにはそういう仕組み船等に頼らざるを得ない形の海運経営というものを改めると申しますか、改めてもらわなければならぬわけでございまして、仕組み船等の非常に多くなつてまいりました原因というものが海運造船合理化審議会の小委員会報告でも指摘をされておりますように、日本船の国際競争力、これが主として船員費の圧迫によって非常に弱体化している。したがって、日本船をつくりましても、荷主がこれを使ってくれないこと

にはどうにもならないわけでございまして、そういう意味で仕組み船という形がふえてまいった。これは海運企業だけの立場から考えれば、背に腹はかえられないと申しますか、それをやらなければ企業そのものが存立の基礎を脅かされてしまうというところで急速に伸びてまいったわけでございまして。したがって、そういうようなものの規制を何らかの命令なり規則でやるというところは、別途の方策が一緒についてまいらない限り、海運企業そのものを破局に追いやることでしかないのではないだろうか。

そこで、私ども決してその仕組み船等が好ましいやり方だと思つてはおりませんので、日本船をとにかくつくれる、仕組み船をつくらなくても、日本船をつくつても十分国際競争力があつて諸外国の船と少なくとも同等に競争できる、こういう状況を与えれば、仕組み船というものは、その根っこが崩れるのではないだろうか、そういうことで今回の利子補給という制度を打ち出しまして、先般当委員会でも御決をいただきました次第でございまして、そういう意味で私どもそういうものの規制というか、それがなくなつていく、少なくなつていく、少なくとも少なくなつていく、こういうことを念願をいたしまして、利子補給という制度によりまして、日本船が日本船主においても十分建造ができていく、こういう体制をまずとる、このトン数その他では不十分ではないか、いろいろの御議論もあるかと存じます。私ども緊急の三カ年計画というふうな姿でありあらず計画造船で百万トン、うち利子補給対象七十万トンという予算を組みまして、これから二、三年の間その推移を見守りながら、それでなおかつ問題が出てくるということでありまして、ば、当然そういう問題についてさらに新しい措置を考えてまいりたい、このように現在考えております。

○内藤功君 本法案につきましても、深刻な雇用不安のもとにある船員、さらには失業船員の状況から見まして就職促進給付金の支給は失業を余儀なくされた人たちに対する救済措置として一定の効果を持つものであつて、その延長は必要であり当然と言えるところと考えております。しかしながら、本法案に関連をしておき若干の質疑を行いたいと思ひます。

まず本法の実施に関連をして、失業船員の再就職の業務を扱つております船員職業安定所における就職の指導、それから職業相談、求人開拓の点について触れておきたいと思ひます。

運輸省からいただいた資料を見ますと、船員職業安定所は、昭和四十八年と五十四年と比べると、四十八年当時が全国で五十五カ所、定員七十九、五十四年が六十一カ所、九十四人と定員は増加してゐる。しかし、仕事量では、昭和四十八年に失業保険金の受給が月平均四千三百六十三人であつたのが、五十三年の三月には失業保険金受給が六千七百九十人、給付金の受給が三千七百四十人、合計一万五千三百三十四人、こういうふうになっておりまして、給付業務が二・四倍になつてゐる。加えて求職数は月平均一万三千人というふうになつております。数字であらわれた点ばかりはうなづかぬのですが、現場の方からいろいろのお話を聞きますと、給付業務でいっぱいであつて、一番肝心の職業紹介業務の方には手が回りきれないという状況をお聞きしておりますが、大体私の認識でよろしいかどうか、この点まず伺いたい。

○政府委員(向井清君) 先生いま御指摘のように、船員行政、職業安定業務を中心として最近急速に発展してまいりました。これに対応いたしまして、体制の整備を図らなかならぬということではもちろんございまして、累年増員なりあるいは安定業務を行う場所の増加ということをお聞きしております。先ほど先生おっしゃいましたように、五十四年度におきましては六十一カ所、九十四人という水準まで来たわけでございまして。しかしながら、現状といたしましては、御指摘のように給付金の給付業務あるいは失業保険の給付業務というものが非常に集中をする時期がある、そのような時期におきましては多忙をき

わめるということでございまして、これだけの人数では賄えない日もございまして、その場所にもよりまして、かなり一般の船員行政を行っている職員も応援をたて、これを賄つておるといふことでございまして。ただ、こういう給付金関係あるいは失業保険関係の業務と申しますのは日時が集中いたしておりますので、毎日毎日そういう業務があるわけではございません。やはりそれなりに業務の配分をいたしまして、職業安定業務本来の求人求職に関するいろいろなあつせんなり紹介なり指導ということをお願いしてゐるわけでございまして。何とかわれわれの認識としては、職員一同非常につらい思いをしてゐると思ひますけれども、がんばつておるといふふうな理解をしてゐるわけであつてございまして、いろいろな職員だけの数ではございせんので、いろいろと総合的な対策を講じております。部外者の協力を求める面もございまして、あるいは賃金職員を雇うという面もございまして、あるいは情報収集活動につきましても新しい機械を取り入れまして、非常にそれを有効に活用していくということでもございまして、ことに漁業関係につきましましては、水産業というのは地域性が非常にございまして、特殊な事情もございまして、やはり水産庁並びに県それから漁協というふうなところとの連携を密にいたしまして、雇用情報の交換を緊密にするということによつて有効な求人求職活動への対応をするということをやつておるわけでございまして。

またこの体制整つたばかりというふうな段階でございまして、これからの問題でございまして、この辺のところを十分うまく活用いたしていきますれば、御指摘のような業務の繁忙というものはかなり緩和され、新しい分野への活動ができるというふうなわれわれは期待してゐる次第でございまして。

○内藤功君 いまの御答弁で、さらにもう一歩進めて若干の注文をつけておきたい。これについてのお考えを伺いたい。

第一は、まあ船員職安の体制強化策として、地方海運局本局においては雇用安定指導官を複数として、そして求人求職職転換の各専門官を置くということ、それから海運局の支局には最低限専任の係官を配置をする。

第二点ですが、東京とか大阪など、求人が非常に大きなところですね、広域の求人求職ができるようにする。そして労働条件が明確に明示された親切な内容にする。

それから、三点目ですが、求人求職の紹介業務や職域開拓に必要な旅費、電話代などの経費不足が非常に現場では深刻な問題の一つになっておるようです。実態に即してやはり増額を図るべきじゃないか。現場の方からいろいろお話聞いた中で、印象に残っていることですが、フェリーの新航路の免許の際に、船員労務官と運輸管理官の乗船立ち会いで目的地に到着した。その後運輸管理官は下船して国鉄などで帰ったんですが、船員労務官の方は旅費がないために再びフェリーで帰るというような例も聞いておるわけですね。それから、神戸の海運局の話として聞いたんですが、あゝ、神戸の海運局の求人に關して、漁業離職者の多い北海道、東北への広域紹介を行った。ところが、旅費不足のために、文書連絡から始めて大変な苦勞をしたと、しかもあゝ、実績は上げた。こういうふうな大変な苦勞をしているというふうな経験も話を聞いた非常に印象に残っているわけでありまして。ぜひこの動くのに必要なやはり旅費、電話代、行動費、足代というものについてはまあ増額の努力——これはささいな問題だろうけれども、機能を發揮する上に非常に大事だと思うんですね。以上、三点を私はまとめてもう申し上げますけれども、当局の責任者としてのお考えなどを聞きたいと思っております。

○政府委員（向井清君） 非常に具体的な御指摘があつたわけでございますが、いまおっしゃったような問題点というのは、われわれも部内からいろいろ聞いています。

最初に申されました雇用安定指導官につきまし

ては、御承知と思いますけれども、五十四年度は
九海運局におのおの一人ずつ配置しておるとい
うことでございますし、それから専任の職員につ
きましては、先ほど大体の数字が出ておりますが、
九十四人が五十四年度においては配置されてお
るというように、この辺のところなかなか増
員というのはむずかしい話なのでございますが、
今後ともできるだけ努力はしてまいりたいとい
うことでございます。

それから、まあ東京、大阪の例を引かれましたが、これやはり広域職業紹介におきましては、その情報の収集とその有効利用ということが非常に大切でございますので、先ほど一般的に触れましたんでございますが、現在どのような体制かと申しますと、十六の船員職業安定所におきまして、すでにテレックスを配置いたしておりますが、広域職業紹介をずっと実施いたしておりますが、五十四年度におきましては本省と北海、東北両海運局のそれぞれの箇所、十四箇所にはフアクシミリを予算をとりまして設置いたすことになりました。これは非常に有効に使えると期待いたしておるわけでございまして、北洋漁業等からの離職船員を対象とした広域紹介、また後で申しますが神戸海運局の例などもそれにかかわってくるわけでございますが、そういうものがより有効に処理できるというふうに考えておる次第でございまして。

それからまあ非常に端的な御指摘でございますが、旅費とか電話代とかいう問題につきましては、これは相当職員も悩みの種だと聞いておりますので、われわれとしてもできるだけこういう面の支援をしなきゃいかぬということで努力をしているところでございまして、実は五十二年と五十四年度を比べてみますというと、いわゆる事務経費でございますが、五十二年度においてはわずかに百二十万円ぐらい、五十三年度においてはそれが一千万円ペースに乗りまして、五十四年度におきましては三千五百万円を超えておる。パーセンテージにいたしますと、前年度から三・三倍ぐらいになっておるということ、御指摘のあり

ました旅費につきましても相当大幅の増額はなされております。しかし、これは主として職業安定業務関係の話でございまして、まあ御承知のように、ただいま船員行政の非常に張っております部門というのはこの職安関係でございまして、そこに集中的にいろいろな予算措置を講ずるということはこれはやむを得ないところでございまして、そういう形になっておりますが、先ほど御指摘ございました労務官につきましては、これはちよつと

別の業務でございます。ただ、この労務官の業務と申しますのは、これは先ほど触れました新しい国際条約との関係等もございまして、非常にやはり今後重視すべき問題である、いままで以上に重視すべき問題であると思ひますので、労務官業務についてのいろいろな予算措置ということについては、今後真剣にひとつ考えてまいりたいというふうに考えております。

それから具体的ににお触れになりました神戸海運局の例でございますが、香住地区における漁船員の求人でございますね、これが年々ございまして、五十二年におきましては御指摘のように、二十五人を広域紹介により就職したという非常に大きな成功をおさめておるわけでございますが、その間に職員の非常な努力があったことはわれわれも十分認識いたしておる次第でございます。ただその五十四年になりますと、やはり同じような香住からの求人があったのでございますが、非常にいろいろむずかしい事情が出てまいりまして、まあ求職をいたしております離職船員がほかに就職の可能性が出てきたとか、あるいはサケ・マスについての見込みが変わってきたとか、あるいは漁法が違うので作業がやりにくい、あるいは習慣が違うのでどうもなじまないとか、給料の点もございしますが、やはり生活がらみの条件というのがいろいろ細かく出てまいりまして、そこらあたりがどうもびたっと合わないということで、最近ばかりうまくいっておらない。この辺が非常に重要なところでございまして、先ほど申しましたような広域職業紹介業務をよりきめ細かく行いまして、

十分その辺の双方の納得のいくような職業紹介ができるようにやってみたい。その辺は本省としても十分配慮してまいりたい、このように考えている次第でございます。

○内藤功君 この点は運輸省だけの努力ではできない問題もあるかと思いますが、一層格段の努力を要求しておきたいと思っています。

そこで、前回資料要求をしておきましたけれども、基礎実験船の実験項目、実験内容、実験対象者についての資料をあの後いただきました。つぶさに私拝見したわけなんです、内容に関連しまして若干の質問をしておきたいと思います。

まず、これを見まして日本郵船初め六つの大手の会社が、それぞれ実船を用いてどんな実験項目にするのかということをやつと見てみますと、甲板部員の作業を機関部員がやると、たとえば係離岸作業、船橋当直作業、あるいは甲板部の停泊当直作業、整備作業というようなものを機関部員がやる。それから逆に機関室の入出港スタンバイ作業を甲板部員がやる、機関室の航海当直作業もやる、機関室の停泊当直作業もやるというふうに機関部員の作業を甲板部員がやる、いま甲機両用とていうことが言われているようでございますけれども、まさに甲板部員と機関部員の区別がなくなつてしまふんじゃないか、こういう感じの実験項目になっておりますね。しかも、これは特別の実験船で特定の短い実験海域、実験航路でやるということじゃなくて、実際のコンテナ船とかタンカーとか自動車専用船などを使いまして、実際に商売をやりながら兼ねて実験もやる、こういうようにこの文書で私は読み取れるわけです。それに間違いないと思うんですね。

で、私が一つ疑問に思い解明をひとつとお願いたいの、私は決して法律論で揚げ足をとろうとして聞くんじゃないんです。厳正な保護法の適用の問題ですからやはり明快なひとつお答えを願いたいんですが、機関部員とか甲板部員というのは、この職務は労働条件なんでしょう。

○政府委員（向井清君） 先般もお答え申し上げま

常にややこしい話になって、私自身もそう知悉しているわけではございませんが、船と申しましたは御承知のように、非常の場合によつては危険な職場でもある、いろんな海象、気象条件が千変万化いたしますから、やはりみんな心を一にしまして共同体として緊密な連携をとならないと安全な運航ができないわけでございますから、その辺のところはお互いに相助けるということは当然あるわけでございまして、それが緊急事態はもちろんでございまして、日常業務におきましても甲板部、機関部、ことに部員クラスになりますというお互いの職務についてそれぞれの手助けをする。たとえば、入出港におきましては総員見張りに立つ。これは非常に危険でございます。ことに着岸の場合には非常に危険でございますのでそういうことをする。出港の場合にも、周りに船がないかどうかよく確かめなければいけませんので、総員甲板上に出まして見張りをするというようなことをやっております。また、船の手入れ等につきましても、ここは機関部であるからとか、ここは甲板部であるからというような、いわばしくし定規なことはある程度ございせんので、それはやはり相協力をしてやるということでございまして、したがってさつきおっしゃいましたように、甲板部員であるからこれはこうじやないかと、機関部員であるからこれはこうじやないかというような厳格な垣根というものはないんだというところでございしますので、いまここで御指摘になりましたような実験船におきましますところの業務、これは部員の業務でございしますが、そういう業務につきましても、この程度のこととはそれはあり得る話であるというふうにわれわれは理解をいたしておる次第でございします。

○内藤功君　そこがちょっと認識が違うんでありまして、いまあなたの御答弁だと、伝統と慣習というものをまず前提に持ってこられて、伝統と慣習とはどういうことをお答えになるか、私は興味を持って聞いておりましたら、相助けることであります。これは海上生活においては一般論はそのと

おりでございます。それから入出港の際の総員見張り、これもよくわかります。これも当然のことでしょう。しかし、それはここにいまあなたの方から資料としてお出し願ったこの内容とは違ふんですね。一般論として言われたことなんです。単なる入出港の際の総員見張りというにとどまらず、さつき私も何回か引用しましたように、郵船の「氷川丸」の場合には恐らく甲板部員のやるべき仕事をもうほとんど全面、全体について機関部員の実験というものが項目で出されているんです。私、資料いただきましてから、もう膨大な資料ですが、各社について全部目を通してみたんですが、これは単なる、いままで伝統的と言われている海上における手助けだとか、入出港のときの総員の見張りだとかいう域をはるかに超えた、表現さしていただければ非常に体系的な、全面的な、非常に広範囲にわたるいわば甲機兩用ですね、もう船員制度の改正、船員法の改正を待たないで、きやでできないようなことがここに出ていると、私はこう思うんです。これがいま局長との認識の非常な違い。局長は非常に軽この程度のことではもうしつちゅうやっていると。しかし、この程度のことと言っただけでも、こんな部厚な物を近代化委員会がつくって運輸省にも出しているわけですからね。これはちよつと局長、認識が違ふんじゃないやしませんか。これはやはり労働契約の変更になつてくるんじゃないかと。ただ、これをどういうふうに扱うかは次の問題ですが、法的に見た場合には、たとえば船員法の四十一条には第一項で「船員は、左の各号の一に該当する場合には、雇入れ契約を解除することができ」という条項がございまして、その二号には「雇入れ契約により定められた労働条件と事実とが著しく相違する」とき」と、こういうのがあります。この雇入れ契約で乗船するときは、船長なり船主からお前は甲板部員だよと言われた場合は、その甲板部員は伝統的な甲板部員の仕事として意識をして業務につくと思うんですね。乗船すると思う。ところが、実際やってみるとこういうふうな作業であ

る。これはもう権利行使せんとすれば、船員さんの方から四十一条で解除もできるような私は内容だと思ふ。その点が非常に認識違ふと思ひますが、いかがですか、重ねてお伺いします。

○政府委員(向井清君) 先ほど来のお話、私ども御答弁申しましたお話の内容というのは、いわば法律に基づきまして行政上の取り扱い、雇入れ契約の公認にかかわる問題でございます。いま御指摘になりましたのは船員の契約にかかわる問題だと思ひます。これにつきましては、本実験船を運営するに当たりまして、労働側と船主側との間で非常に詰めた話があったやに聞いておりまして、労働協約につきましてもいまのような御疑念の点については解決をみておるといふことで、御指摘のように、個々の船員がそれを不当であるとして問題を提起するといふようなことはな

いように、ちゃんと協約なり契約なりがセツトされておるといふふうになっております。

○内藤功君 労使の内容に私も深入りするつもりはないんです。ただここで聞いているのは、労使じゃなく運輸行政を担当する担当者としてのあなたの立場です。特に船員法というのは、この前も議論しましたが、憲法に基づいてできている保護法です。陸上では基準法に当たるものです。それを運用するのはあなたの方の御担当なんです。だから、労使が仮に話し合いが進んでいても独自の観点を言わなきゃならぬ場合も一般的にはあり得ると思ひます。そういう点で私は法の厳正な執行を期待する立場からお聞きしているんです。ですからその点で逃げるわけにはいかないんです。ですから、最初の雇入れ契約の職務が甲板部員だったという人を——私の質問はきわめて単純明快です。こういうふうな実験内容で、広範な、体系的な仕事に長期間従事させる、実船で従事させるという場合は、当然これは労働契約内容の変更、あるいは場合によっては労働契約の違背といふどちらかの問題がここで生起するんじゃないかと思ひます。それともあれですか、これは実験船だからこれはこの場合だけは目をつぶる

と、労使で話し合ひもできているし、実験船だから、多少それは厳密に言えば労働契約違背のかどはあるかもしれないけれども、今回はこれは、言葉は悪いけれども目をつぶるという態度でこれにお臨みになっておられるのならそれで御答弁をいただきたい。これは論議としてはあいまに許されないとこのところだと思ひます。いかがでございますしょう。

○政府委員(向井清君) 雇入れ公認という行政処分の問題と労使間の契約の問題と込みになっていふような感じがございまして、それはもちろんそのとおりでございますが、雇入れ契約の公認におきましては、航海の安全または船員の労働関係に関する法令の規定に違反することがないといふこととか、当事者間でその合意があるといふようなことを見ておるわけでございます。われわれとしては当然労使間の契約なりそのもととなす労働協約がどうなっているかといふことには関心があるわけでございます。それについては先ほど申しましたように、実験船について問題の解決を見ておるといふ認識をいたしておると。それから最初に御指摘になりましたように、いやしくも甲板部員、いやしくも機関部員といふことで公認した以上は、そのところでびしりとした区別があるはずだと、それを長期間このような本来の業務のようないかにつかせるのはおかしいではないかといふ御指摘があるかと思ひます。ございまして、その点はいろいろな御答弁のしようがあるんですが、結局この前御答弁申し上げましたように、この実験船におきまして、横の連係と申しますの連係でございます。横の連係と申しますのは、やはり見習いとかあるいは教育とかそういうような観点から行つておられますので、当然本来の職務を行う甲板部員なり機関部員が立ち会つておるといふこと、それから個人個人で見ますとそれほど長期間にわたつてやるわけでもございませなし、われわれといたしましては、その程度の内容と申しますのは、先ほど来申しておりました、われわれの行政措置の基礎になっております長年の船

舶内における職務上の慣例なり伝統といふことの枠を超えたものではない、というふうに認識いたしておる次第でございます。

○内藤功君 さらに船員法の七十条の二項、三項のいろいろな要件があります。甲板部の勤務一年未満の者をもって充ててはならない、あるいは定員の過半数は年齢十八年以上の者で三年以上甲板部の勤務に従事した者など必要なならぬ、八十一条の二項には、命令の定める危険な船内作業については、命令の定める経験または技能を有しない船員を従事させてはならぬ、というふうないろいろな条件があると思ひます。こういったものについてのチェックが、これだけのとにかく広範な仕事の内容をやるといふ文書を運輸省が目にした以上は、実際これが七十条二項、三項なり八十一条二項なりというものに触れるようなことがないかどうかという点の点検、チェックはなさらないんですか。

○政府委員(向井清君) 先般も御答弁申し上げましたように、近代化委員会、労使双方自主的に努力をいたしましてこの実験船の運航につきまして推進を図つておるといふことでございまして、そこにおける議論において、法令上の違反があつてはこれはいたし方がございませぬ。これについては私どもは十分チェックをいたしておる次第でございます。結果的には、お手元にございまして、ような一つの計画に従つての実験においては、そのようなことは起きないという確認はいたしておるわけでございます。たとえば七十条の問題にいたしまして、一項の方に、七百トン以上の船舶に乗り組む甲板部の部員で航海当直をすべき職務を有する者の定員六名といふところから出ているわけでございます。これはもちろんきちんとして守らななきゃならない。二項、三項におきまして、その要件も満たされておるといふことでございまして、そのようなチェックは十分いたしていいといふことでございまして。

○内藤功君 そうすると、具体的にいま五月の十九日にスタートした二隻のいわゆる第一次基礎実

試験船ですね、これについてはやはり雇入れ契約の公認申請の段階では、実務上は、甲板部員は甲板部員、機関部員は機関部員というふうな名称で出されているんでしょうね。甲板部員が機関部員の仕事も全部やるというふうには書いてないんですよ。そこをちゃんと確かめておきたい。

○政府委員(向井清君) 公認の上においては甲板部員、機関部員という仕分けをしているわけでございます。

○内藤功君 確かめておきますが、甲板部員、括弧して、あるいは甲板部員及びとして、機関部員の仕事もやるという趣旨のことはないでしょうね、くどいようですが。

○政府委員(向井清君) そういう記載はございません。

○内藤功君 そうすると、もう一つ聞いておきますが、この船は、この二隻の船は特別の実験船だから多少の法令違反、契約違背があっても目をつぶる船だという考え方はあるんですか、ないんですか。

○政府委員(向井清君) そういう考え方は全くございまして、先ほどの申し立てしておりますように、いままでの考え方の枠の中におさまっておりますというふうに考えております。

○内藤功君 これはもう大変なやはり認識の違いというふうに言わざるを得ませんけれども、結局、さっきあなたが言ったこれは手伝い程度だと、それから出入港のときの総員見張りにつくようなものだ、そういう訓練をしているにすぎないという認識が全体にあなたにあるものだから、その答弁をやっているものだからこれはかみ合わないんです。これは実態は、私がこの表で見る限りにおいてそんなものじゃありませんね。もう実際上、いまの法制ではできないことを実験と称してやっている重大な問題ですよ。言葉は悪いですけども、たとえば戦争をある法令で禁止してやる、しかし、戦争というのはどんなにひどいものか戦争の実験をしてみようと、極端な例ですが。

それから、ある種の企業ではストライキを禁止しておる、しかし、ストライキの効果はどんなものであるかストライキを実験してみようというふうなたとえを出してみるとわかるんですね。いまの法制ではこれはできないと、しかし、これはやってみよう、やってみるんだからそのやってみる間は法制的制約はない、そういうことなんじゃないかと私は思うんですね。

ですからここで私が言いたいのは、ここに持ってきたのは五十四年三月の船員制度近代化調査委員会の調査報告及び提言というやつです。この間あなたにも、きょうの質問の前に、私はこういうところをつくよというところで申し上げた、率直に言つてね。この七ページに、実験船による実験の実施に当たっては、「既存の伝統的・慣習的な制度的枠組みにとらわれない試みを、それが適切かつ妥当である限り、積極的に採用することも必要となる。」これは前に出してありますが、その後「その場合に、現行の制度的制約が、新しい試みの採用の障害になることは好ましいことではない。」と、ここです。現行の制度的制約が障害になることは好ましいことではないと。「現行の制度的制約」とは何か、これはもう法令と労働協約だというふうに思います。これはもう「制度的制約」と書いてある以上は、法令あるいは海員の労働協約というものが障害になることは好ましいことではない、だからもうこれを踏み越えてこの実験をするということになるんじゃないですか。私は、これと考え合わせましてそういう疑いを非常に持つんです。

○政府委員(向井清君) 船員制度近代化調査委員会の調査に関連いたします提言について、いま具体的な御指摘があったわけでございますが、この七ページにいまお読み上げになったような文章があるわけでございます。これについては以前に御説明申し上げましたように、「既存の伝統的・慣習的な制度的枠組みにとらわれない試み」というところに意味があるわけでございます。ここに言うところの「現行の制度的制約」というのは

法制度そのものであるというふうなことではございません。これははっきりとこの報告書を出した方にも確認をいたしておるところでございます。が、これはやはり「伝統的・慣習的な制度的枠組み」という範疇に入る話であるというふうに私どもは理解をいたしておる次第でございます。

○内藤功君 まあそこまで言われますと、私はこの点の質問をするに先立って、私の理解に誤りがあったとはいえないというので、あなたにお聞きする前にも実は部内の方に正式にきていただきました。この部分の「現行の制度的制約」についていろいろお聞かせ願ったんですが、そういうお答えではなかったですね。まあ法令及び労働協約ということですよ。まあ法令及び労働協約とですよ。

それから、ここに私が持つてきておる、これは近代化委員会の準備委員会承認された書いである「実験基本計画案」、三月十九日付です。私はこれをいま持つておきます。この中には明確に計画の前提として、「当面は、現行船員制度の制度的枠組みは原則的に維持するも、必要に応じて実験期間中、当該船舶に限定して法規、労働協約等の規制を弾力的に運用する事が出来るものとす。」と、このことが明確にここに書いてあるんです。これは恐らくあなたの方ではごらんになっておるものだと思います。明白に法令、労働協約と書いてあります。ですから、私は、今度のこの実験船の計画というのについて、これはやはり国鉄なんかでも一つの試験で列車を走らせるという場合には、それなりの法制的な根拠はしっかりとしながらやると思うんですね。実験といえ実船を使うんですからね。そういう場合に、実験だから日本の海運は大変だからという大義名文があれば、現行法令や労働協約をいかに無視し軽視してもいいということには私はならないと思うんです。これは行政というものはやっぱり法によってやるわけですから、法律はわれわれが審議して、われわれが国会で可決したものをそれを誠実に執行するのが行政でありますから、これはいささかもそういう緩みというか、見逃しがあつては私はな

らぬというところでいまの質問をしたわけなんです。ここにございまして、後でもごらんください。この実験基本計画にはっきり法令、労働協約の弾力的運用もやむを得ないと書いてあるんですね。私は、ですから、いままでの御説明はこの認識の点でも解釈の点でも納得できないです。特に労働契約における労働条件の変更という問題について、非常にやはり軽く考えておられるんじゃないかという印象を強く持ちます。

○政府委員(向井清君) 先生の御見解はそれなりに一つの理論的な見解として承る次第でございますが、いま御指摘になりました基本計画なるもの、これはいわゆる民間ベースでも一つ一つの案をつくつてわれわれに提示なすつた、われわれとしては別にそれをそのままのまんまでいるわけでもないという点が一点ございまして、それから、お読みになりました弾力的運用ということの意味、これはそれはそれなりに弾力的な解釈はあるわけでございまして、われわれといたしましては先ほどから申しておりますのは、慣習的、伝統的な一つの枠というものがあつて、これはかなりその周辺ははけておるわけでございまして、大体その感じとしてある。その中において考えられるものは、それはもう考えていいのじゃないかという心構えで処理をいたしておるわけでございまして、例として申し上げました出入港の際の総員見張り体制というものを、入出港の際の現実には一番危ないわけでございますから、そういう例があるというところから推して、このようなケースについてはそれは同じような観念で処理できるものであるというふうなことを考えつつ対応しているわけでございまして、その辺のところがかどうか、弾力的運用という言葉をお使いになった方は、これは民間の方でございまして、先生のように非常に論理的にびしっと決めてお使いになった方ではないんじゃないかという気もいたしますし、われわれとしては先ほど来申し上げておりますように、一つのいままでのやり方を踏襲して処理をい

たしておるといふふうに考えておる次第でございます。

○内藤功君 最後に、この六月のさらに十一日以下降いだいた資料によると、山下新日本汽船以下各社がそれぞれ基礎実験船を出す計画がここに書いてあります。そうなりますと、私のいま言ったような観点が、前の五月十九日の時点では国会で

この資料は論議の対象になっていなかったが、いまは論議の対象になっているわけです。そういう時点に臨んで、この山下新日本汽船以下の各基礎実験船について、これだけの論議と問題点が提起されたわけです。これから、どういうふうにお臨みになりますか。これをそのまま簡単に出してしまいませんか、この点をちょっと伺いたい。

○政府委員（向井清君） 先ほど来申し上げておりますように、いままでのところわれわれとしては、その微細にわたつての確認——これはちよつと誤解があるといけませんので申し上げておきますが、こういう計画書ができて船がこれを持

っておると。船におきましては、今度は何月何日の時点において何のたれべえがこういうことをするといふ非常にきちんとしたその計画をこれはつくるに決まっております。これつくるということでございますが、ただ、先ほど申しましたように

に、船舶の運航というものは非常に客観条件が千変万化いたしましたて、気象、海象を一つとりましても、非常にその日その日によって条件が変わってくる。あるいはたまたま狭水道なら狭水道を通ります場合に、行き会ひ船が非常に多い。あるいは

は漁期でございまして漁船が非常にたくさん出ているというような場合がございます。こういう場合については、当然船長判断でこの計画内容の適合については、当然船長が全責任を背負って、安全の責任を負っております船長が全責任を背

って決めていくわけでございますから、その段階におけるまでのチェックというのは、これはまあ事前には不可能なわけでございます。ただ、ここであらわれておりますような内容につきましては、先ほど来御説明申し上げておりますように

に、われわれの従来の考え方の枠組みを踏み出しているものではないということでございます。郵船から御指摘ございましたが、六社それぞれについても目を通して、この程度の範囲であと船長がそのときそのときの判断でもって実験の実施に当たるといふことは支障ないというふうに判断している次第でございます。

○委員長(三木忠雄君) 午後一時まで休憩いたします。

午前十一時五十二分休憩

午後一時三分開會

○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。

休憩前に引き続き、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○田代富士男君　では午前中に引き続きまして御

質問をさせていただきますが、船員の雇用促進に
関する特別措置法の附則第二項に基づくところの
就職促進給付金の支給に関する特別措置の対象業
種となっているのは、近海海運業、内航海運業、
はしけ運送業、船舶製造・修理業等の四業種にな
っておりますけれども、まずこの四業種に係る船
員の雇用の概況、並びに四業種の不況の実情につ
いて、またあわせて船員雇用の概況につきまして
御説明を最初にお願いいたします。

○政府委員（向井清君） お答え申し上げます。

ただいま御質問にございましたように、この法律の対象業種といたしましては、近海海運業、内航海運業、はしけ運送業並びに船舶製造・修理業、この四つがあるわけでございまして、この四つが業種から離職いたしました船員がさらに船員として再就職をいたしたいという事情にある者に関しましてこの法律の適用対象になるわけでございますが、いま御質問のような現在の雇用の現況といふものが御説明申し上げますと、まず一般的に申し

まして船員の雇用情勢でございますが、最近の資料によりますというと、求人数が約四千五百名、求職数が約一万五千名ということでございまして、指数としてよく使われます求人倍率、求職一人に対して求人が何人おるかという指数でございますが、これで見ますというと、ことしの三月の時点でございすけれども、〇・三五ということでございまして、一人の求職に対して求人が〇・三五人しかおらないという非常に厳しい指数になつておるわけでございます。これを内訳的に見ますというと、近海を含みますところの外航につきましては、いま申し上げました求人倍率が〇・二一ということで一層厳しい数値になつてございす。それから、内航につきましては、まあやや状況が緩和されておりまして、求人倍率〇・六一と、それでもやはり一人に対して〇・六一の求人しかないという状況で、これまた厳しい情勢には変わりございません。

四業種それぞれの不況の実情は申すまでもないところでございますが、それぞれ輸送需要の停滞

あるいは港灣整備の進捗等による構造的な変化があるいは為替相場の変動等の国際情勢、それぞれを受けて、部分的に見ますというところかなり好転した部門もございますけれども、総体といたしましては産業経済の全般的な不況情勢の一環といたしまして、事業活動の停滞、企業体力の低下、これとに長期の不況のあけくでございますので、企業体力は相当低下しておるということで、今後とも雇職者をそこから生ずるということ、あるいは雇

用情勢の深刻さというものは変わりないと

うに判断いたしておる次第でございます。

○田代富士男君　そこで、この船特法が制定されたのは、御承知のとおりに、五十二年の十二月のことでございますが、施行されてからかなり、一年と数カ月余り経過しておりますけれども、この法律の制定された当時と比べまして、いろいろな経済の変化に伴いますところのいろいろな動きが生じておるわけなんです、そういう関係から、それぞれの業種の置かれた環境も変化し

てきていると、このように見ていかななくてはなら
ないのではないかと思うわけなんです、そのよ
うにして見ますと、やや業種によつて好転してき
た業種もあれば依然として不振を続ける業種と、
このように分かれてくるのではないかと思うわけ
なんです、そういうことから見てみますと、内
航海運等は、国内の経済が御承知のとおりに少し
回復の兆しも見えてきた、それからトラックの過
積みの問題等がございまして、そういう取り締ま
りが強化されたことによりまして、こういう内航
海運に荷物が扱われてくるという、そういう面も
見え始めてきておりますけれども、近海海運は依
然として極度の不況に直面をしていると、これは
離職給員も相当数発生して好転の見込みがない、
こういうような実態になつておるし、これはもう
御承知のとおり掌握をされていると思ひますが、
そこで、こういう特定不況の海上企業の指定を見
直しまして、指定の取り消しをすべきところは取

り消しをし、また、四業種以外の業種の追加指定なども考えるように見直しをやる時期に来ている

○政府委員(向井清君) 先生御指摘のように、細かく見ますというところ、景氣の回復基調が著しいものもあるやに聞いておりますし、また、依然として落ち込みがひどいというものもあるわけでございまして、一概には言えないという点は確かにそのようにございしますが、御指摘のように、五十二年当時に法制定されました事態との変化と

いうことは若干あるわけではございますが、やはり

歩を占めております業種でありまして、産業経済の全般的な情勢との関連ということで見ますというと、全般的にはやはり依然として不況情勢というものが引き続いておるということで、先行きの見通しについても必ずしも樂觀は許さぬ面がございます。ことに、先ほど申しましたように、多年の不況のあげくでございますので、それぞれの業種に属します企業の体力の低下というものが著

いものがございます、これによりますところの
やはり雇用へのしわ寄せということが今後とも考
えられる、いわばそのタイムラグという観点もござ
います、やはり船員の雇用の実態といたしまし
ては、現時点でも依然として、指定をされたもの
については指定を取り消すというふうな段階では
とうていというふうな理解をいたしておるわけ
でございます。また、その他のものについての
新たな指定という問題もございしますが、それぞ
れについてやはり見えますと、かなり実情
が違っておりまして、いまのところやはりこの
四業種の指定ということそのままで法律の運用を
図ってまいりたいと、このように考えておる次第
でございます。

○田代富士男君 次に、就職促進給付金の支給状
況についてお尋ねしたいと思いますが、当初予算
に對しまして実績が低いわけでございしますが、そ
の理由を御説明いただきたいと思ひます。

○政府委員(向井清君) ただいま御指摘ございま
したように、この給付金の実績と予算との関係で
ございしますが、確かに当初予算で想定いたしてお
りました分と比べますと実績が低くなつてお
ります。数字で申し上げますと、五十三年度の
給付金の予算が約一億六千万でございましたもの
が、支給実績、三月末までで集計いたしました七
千九百万、約八千万というところで、半分程度にと
どまつておるといふことでございします。この辺
は、一つは、やはりこういう雇用対策というの
は、かなりいろいろな要素を勘案いたしまして、安全
圏と申しますか、そういうような余裕のある見方
をするという一面もございします、また制度的な
問題として一つ申し上げたいのは、この給付金の
支給と申しますのが失業保険金との絡みがござい
ます。失業保険金の給付が終わった後にこの給付
金を支給するというふうになつておりました、こ
の失業保険金がいづつ切れるか、これは個人個人に
よつてずいぶん差がございしますので、その辺の見
通しというのは当初においてはつきがたいという
面もございしました。それから、経過いたしますこ

の一年有余の中で、やはり臨時的なものが主体で
はございますが、かなり再就職をなすつた方がお
られる。そうすると、就職期間中におきましては当
然この給付金は支給されないわけでございしますか
ら、そういうふうないわば当初との予想の食い違
いも出てきた。いろいろな要素がかみ合ひいまし
て、さつき申しましたように、約一億六千万のう
ち半分程度の支給実績にとどまつておるといふこ
とで、それぞれ理由のあることだとわれわれは考
えている次第でございます。

○田代富士男君 いま御説明がありましたとおり
に、当初予算に對して実績が低い理由は、失業保
険との絡みがあつてそういうところまでの当初予
算との食い違ひが出てきているという説明はわか
りましたけれども、就職促進給付金の支給額が失
業保険の何%ぐらいになっているのか。また、私
は一応の数字はこちらでも理解しておりますけれ
ども、平均支給額の水準が非常に低いわけなん
ですね。そうした場合に、いま御説明がありました
とおりに、失業保険の受給満了後に支給されるわ
けでございますから、ずっと生活程度は下がつて
くるわけなんです、その失業保険の金額すらも
満足でないのに、それから下がつてきた場合に一
家の生活を支えることができるか、困難ではない
か、このように考えたならば、このような支給金
を引き上げるといふことも考える必要があるの
ではないかと思ひますが、この点いかがでござい
ますか。

○政府委員(向井清君) 御指摘ございましたよう
に、給付金の金額というの失業保険金に比べて
もやや下回つておるといふことでございします。実
際の額で申し上げますと、給付金の支給
額、単位当たりの額でございしますが、最高月額が
九万九千九百円、月額三千三百三十円といふこと
になつておりました、最低が月額で五万二千五百
円、月額で千七百五十円といふことでございま
す。これは、算術的に平均いたしましたのは別とし
まして、実績としての平均値を出してみますと日
額約三千円といふことでございまして、したがつ

て月額九万九千円というのがざつとした見当でござ
います。これを失業保険金と比較してみますといふ
と、失業保険金の最高月額が五千四百六十円、給
付金は先ほど申したように最高額は三千三百三
十円、最低が失業保険金が千七百五十円、これは
給付金も同様に千七百五十円といふことでござ
いまして、平均値で単純に見ますといふと大体六〇
%見当の程度に出ておるといふ感じでございます。

確かにおっしゃる通りに、低いではないかとい
う御指摘があるやに考えますのでございしますけれ
ども、こういう保険金なりあるいは給付金と申し
ますのは、船員独自のものと申しますよりも陸上
の場合と全部並びになつておりました、一つの基
準があるわけでございします。給付金の額は船員
保険の失業保険金の月額表を基礎に決めておると
いうことでございしますから、その最高額は他の
離職者対策関係給付金、陸上の分とお考えになつ
て結構だと思ひますが、最高月額と同額でござ
いまして、それはやはり賃金の伸びを考慮しなが
ら同じような額を決めていくといふことでございま
す。ただ、そういう賃金の伸びがございしますの
で逐次改定はいたされておりました、最高月額表の
推移を申し上げますと、昭和五十二年の十
二月段階、これは法制定の段階でございしますが、
最高月額二千八百四十円といふのが、五十四年の三
月には先ほど申したように三千三百三十円といふ
ことでございまして、五十三年に五十二年の約一
〇%アップ、五十四年には五十三年度の七%アッ
プといふことで、二〇%近いアップにはなつてお
る、それなりに見直しはされておるといふ実情で
ございします。

○田代富士男君 見直しはされておる実情である
と言ひますけれども、それはいま申されるとおり
に、他の離職者の給付金との関係もありましよう
けれども、改善の方向にさらに努力をしてもいい
たいことを重ねてお願いを申し上げておきたいと
思ひます。

そこで、この船員雇用促進の就職給付金の制度

におきまして一番眼目となるのが求職手帳である
と思ひますが、この発給状況はどのようなになつ
ているのか、簡単に結構でございしますが、御説明
をいただきたいと思ひます。

○政府委員(向井清君) 先生申されますように、
この制度の基本をなしておりますのが求職手帳の
発給といふことでございまして、この受給者が対
象者といふことになるわけでございしますが、五十
四年三月末におきましてこの発給状況、最近の
状況でございしますが、これを申し上げますと、四
業種それぞれでございしますが、近海海運業につ
きましては九百三十五人、内航海運業においては百
七十五人、はしけ運送業八十九人、船舶製造修理
業二十三人といふことで、合計いたしますと一千
二百二十二人といふことになつてございします。

○田代富士男君 船員に關して言ひますと、この
四業種の中でその数が最も多いのが近海海運では
ないかと思ひます。そういう立場から改めて近海
海運の実情についてお聞きしたいと思ひますが、
非常に不況であるといふその原因は、船腹過剰が
その最大原因であるのではないかと思はれるわけ
なんです。これを定量的に把握して説明されると
いうことは非常にむづかしいかと思ひますけれど
も、この船腹量の適正化などどのように取り組む
のか、これは総論的なことになるとはわかりませ
んけれども、大臣いかがお考えでしょうか、お聞
かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(森山欽司君) 近海海運につきまして
船腹過剰を求しておる、これは輸送需要が停滞し
ている等の事情によるものかと思ひます。近海船
の船腹増加を防止するために、近海船の建造につ
きましては、わが国への南洋材輸入に配船される
ものは、日本近海船主協同組合の推薦を受けたも
のを除いて、当分の間、臨時船舶建造調整法に基
づく許可を与えない等の措置を講じておると、そ
れから日本船の老朽化にかんがみ、過剰船腹を解
消しつつ国際競争力を維持していくように船質の
改善を図るため、五十三年度以降、日本近海船主
協同組合の推薦を受けた船舶について、船舶整備

公団との共有方式によつて代替建造を推進する措置を講じておるわけでありませう。いずれにいたしましても、船腹過剰でございますから、この過剰を抑制するような措置をたゞいま申し上げたような方法で講じておる、そういうことであります。

○田代富士男君　そこで近海海運の運賃市況を見ますと、非常に変動が激しいような感じを受けるわけでございます。この運賃市況の変動は輸入量とも関連性が深いのではないかと申すわけなんです。いまわが国の近海海運の取り扱う貨物の大部分は、いま大臣も御説明されました南洋材であるんじゃないかと思うわけなんです。この南洋材に対する需要の減少が現在の近海海運の不況の一因と見て間違いないのではないかと申すわけなんです。この南洋材は、住宅建設に幅広く用いられるわけでございますが、これに対する需給の安定というものを図らなければこれは近海海運にも影響が出てくると思ひますけれども、運輸省はこの近海海運の問題だけでなくして、関係者との調整も図つていかなくてはならないのではないかと思います。思ひますし、それとあわせて一般論として、船腹の需給不均衡と運賃市況の安定対策、これを図らなくちゃならないと思うんですが、特にいま申し上げました運輸省とほかのいろいろな関係先との調整とか、こういう面に対してはやはり大臣として不況打開のためにも力を注いでいただきたいと思ひますけれども、どうでしょうか。安定策については局長からでも結構でございますけれども……。

○國務大臣(森山欽司君)　南洋材の需要については景気の動向に大きく左右される、その安定と運賃市況の安定は困難なものではあります。南洋材の需要に直接関係する、たゞいまお話がありました住宅建設需要等について、関係省庁との間で情報の交換等に努めておるところであります。また、運輸省に設置されました近海海運問題調査会というのがございます。その場において関係荷主に對し輸入の安定につきまして協力要請を求め等、需要安定のための措置を講じております。

が、なおその実情につきましては海運局長の方から御説明します。

○政府委員(眞島健君)　南洋材の運賃市況の変動、これが非常に著しいと申しますか、これは御指摘のとおりでございます。このことは確かにわが国の輸入量とある程度相関的な動きになるといふこともおっしゃるとおりかと存じますが、私ども各関係省庁あるいは関係荷主に對して要望をいたすわけでございますけれども、やはり実際に南洋材を国内において需要する関係の業界、その業界自体が五十年以降オイルショックというようなことでやはり手控えるといふことが、なかなか輸入意欲増大というところまでいかない、こういうことかと思ひます。したがって、私ども輸入量の数量を見てまいりますと、五十年に非常にやはり落ち込んでおります。五十年にやや持ち直しをいたしまして、五十二年に減つておる。五十三年度は五十一年度あるいはそれ並みに回復をしております。五十四年度は五十二年に回復をしております。

し、これも五十四年度以降どういふふうな南洋材の需給になるかというところはなかなか確たる予想を立てることがむづかしい状況でございます。私ども、関係荷主その他についていろいろ御要望は申し上げておりますけれども、なかなかこの問題は、特に運賃市況の安定という問題は需給バランスとの絡み合いもございまして、私どもは需給バランスの回復ということについて海運サイドとしてのできるだけのことを行なうてまいりたいと、このように考えております。

○田代富士男君　いまの南洋材の問題も私質問いたしまして、それにも取り組んでいただいておりますことでございますが、やはり近海海運の再建をやるには、何といひましても国際競争力を回復するといふことに力を注がなくてはならないのではないかと申すわけなんです。それに伴ひまして船舶の大型化、合理化を図つていかなくちゃならないし、そしてコストを低減する、こういうことも必要ではないかと思ひますが、そういうことを実現するにはやはり財政的な、また金融上のいろいろな措置というものが必要になってくるのではないかと思ひますけれども、これに對してどのように対処されるのか、御見解をお願いいたします。

○政府委員(眞島健君)　御指摘のとおり企業体力、これを涵養するために、現在の不況下で、金融財政的に、政府と申しますか、私どもとしてできる限りの協力をすべきであるといふふうに考えております。従来、特に五十年には非常に南洋材そのものの輸入量が減つたといふことに伴ひまして、経営困難に陥つた会社も相当ございます。それに対して、中小企業金融公庫等から必要な運転資金の特別融資あるいは借入金返済猶予といふようなことができるように私どもでもあつてをいたしまして、当時大体四十九億二千万程度の特別融資等を実施をいたしましたわけでございます。これは当時の状況でございますけれども、その後五十二年以降事業転換を行おうとする方々、これに對しましては中小企業事業転換対策臨時措置法、これによる助成対象として考えましたし、さらに昨年二月以降は、円相場高騰によりまして企業活動等に影響を受けております業者に對しましては、この臨時措置法による助成の対象といたしまして、大体四十九社に對して十三億円というふうな助成を行つてまいつたわけでございます。さらに、これは先ほど大臣からもちよつと申し上げましたが、船舶整備公団共有という形で合理化された船舶の建造という面について、五十三年度以降、今年度も同じでございますけれども、予算額といたしましては五十三年度十七億円、五十四年度四十九億円、トン数といたしまして五十三、五十四、いずれも二万総トン程度の近海船舶の建造の促進という施策を講じておる次第でございます。

○田代富士男君　いま近海海運対策の問題で質問しておりますが、その一つとして船舶建造の促進等も図つておるといふことでございますが、やっぱり何よりも過剰船腹の適正量化が急務ではないかと思ひます。この過剰船腹の発生原因というものは、いまも質問いたしましたけれども、市況の変動によることは明らかでございますが、これ以外に御承知のとおり、東南アジアのそれぞれの各国が自國船拡大策を推進してきたことも一つではないかと思ひます。また、わが国におきまして外国船の建造、海外売船等についても行政当局が機動的に對応してこなかった、こういうことも指摘されることではないかと思ひます。船腹対策にとつて一つだけ見逃すことのできないことは、念書船の扱いの問題ではないかと思ひます。念書船の扱いの問題については、まず念書船の近海海運における動きなど、どの程度つかんでおられるのか、またこれらの念書船の近海海運からの排除は、この業界からいろいろ訴えられておりますけれども、緊急課題であると思ひますけれども、どのように規制していくのか、具体策を説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(眞島健君)　たゞいま御指摘のございました念書船でございます。これは本邦には配船されないという念書を入らせまして建造許可が行われた輸出船でございますが、この具体的な動きにつきましては私どもは入港状況、これはまあ港務管理者等から徴すればわかるわけでございますが、入港状況の調査という形で把握をしておる範囲内で申し上げますと、昭和五十二年、これはわが国の港湾に入港した念書船の延べ隻数が百二十八、昭和五十三年には百九隻でございます。まあこういう延べの隻数で比較をいたしたといたしますと、わが国の関係の航路に就航する近海船、これはまあ船主協会が調査をしていただいたわけでございますけれども、近海船の入港数は大体約年間五千隻と、こういう形でございまして、現在の状況は五千隻に對して百二十八、五十三年は百九、こういう数字でございまして、パーセンテージ的に申すと、大体二%ということになっております。私どももこういう念書を入れたがら入ってくる

ということにつきましては、非常に遺憾な状況でございまして、従来からも使用者に対しては注意を喚起いたしますし、またその念書船を使う荷主に対しては、注意を喚起してきたわけでございまして、今後ともこういうような形で念書船が入港しなくなるように努力をしてまいりたい、このように考えております。

○田代富士男君 次に、内航海運についてお尋ねをしたいと思います。この内航海運の船腹量もまた相当過剰であると思えますけれども、船種別の現有船腹量はどのようになっているのか、これも御説明をいただきたいと思えますが、これらの過剰船腹をどのように適正化していくつもりなのか、あわせて御説明をいただきたいと思えますが、それと同時に近海海運に比べれば、まだよいとされる内航海運もまだまだそのように好転したとは言われませんけれども、この不況対策はどのように取り組んでいるのか、さきの船舶整備法の一部改正ですでに明らかになったものは除きまして御説明をいただきたいと思えます。

○政府委員(真島健君) 内航海運の船腹量を船種別にということでございますが、五十三年三月末現在の保有船腹量総トン数で申し上げますと、一般の貨物船、これが二百二十二万総トンでございす。セメント専用船三十一万トン、自動車専用船十萬四千トン、内航タンカー百四萬三千トン、特殊タンカー船が二十六萬八千総トン、合計をいたしました三百八十四萬五千総トンでございす。この船種別に見ました過剰状況と申しますのは、実は最も著しいのが貨物船でございまして、その他の船種につきましては、油送船が若干過剰でございす。それが、それほど過剰という状況にはないわけでございます。したがって私どもは、過剰船腹の適正化という政策の一番主眼は、一般貨物船をどういうふうにするかを考えていくかということでございます。そういう意味で近海船についても同じような方式をとっておるわけでございすけれども、一般貨物船につきましては一対一・三、つまり百トンつくる場合に百三十ト

ンつぶしてもらおうというようなことを五十四年度には実施をしております。こういうことによりましてできるだけ早く船腹需給のバランスを回復をしております。このように考えておるわけでございす。

その他公団法の御質疑の中で出てこなかった対策というお話でございますけれども、大体私どもは船舶整備公団法の改正案の御審議のときに私も考えておりますほとんどの対策を申し上げたつもりでございます。そういう意味ではいまここで特に新しくこういう対策というところまで進んだものはございませんので、御了承願いたいと思ひます。

○田代富士男君 次に船員雇用促進センターの問題につきまして、第七条以降のところでございますけれども、お尋ねしたいと思ひますが、この船員の雇用促進事業、技能訓練事業を行うところの船員雇用促進センターが五十三年の六月一日から発足していることは御承知のとおりであると思ひますが、まず第一番目に事業内容、第二番目に五十三年度の事業計画、まあこれは予算の裏づけも必要でございますが、及び事業実績、それから三番目に、事業計画に比へまして達成率が低いんですが、その原因は何か、そこあたりを御説明いただきたいと思います。

○政府委員(向井清君) ただいまの御質問にありましたように、五十三年六月一日から船員雇用促進センター、御審議願っております船特法の指定機関としての雇用促進センターが業務を開始したわけでございまして、センターの業務といたしましては、船員雇用対策の一環といたしまして、外国船に日本人船員、これは離職船員、雇用船員両方でございますが、乗り組ませまして、これらの船船におきますところの日本人の船員の職域を拡大していくという新しい事業でございます。また、その乗り組みに際しましては必要な訓練がございすので、それを施すということを事業内容としておるわけでございす。

それで、お尋ねの五十三年度事業計画とその実

績との関連等でございますが、五十三年度の事業計画といたしましては、大ざっぱに申しまして、雇用促進事業、すなわち外国船に日本人船員を乗せるという数の目標の数でございます。おおむね二千人というのを予定しておいたわけでございす。

ですが、残念ながら、後ほど申し上げますような理由によりまして実績が余りふりません。外国船二十二隻に對しまして、三百三十二人を乗せたというのが五十三年度中、すなわち本年の三月末までの実績でございます。この間、離職船員がこのセンターに登録いたしました数が約千八百名ということになっております。この人たちを對象にいたしまして、極力努力いたしましたが、先ほど申しましたような三百三十二名、そのうちの離職船員が三百十六名でございますが、そのよう

な実績にとどまったというところでございす。それから、伴いますところの技能訓練事業でございますが、これはおおむね千四百人、まあ離職船員七百人、雇用船員七百人という、合わせて千四百人を目標といたしまして海事英語、それから部員の船内作業のいろいろな研修、それからタンカーには特殊な技能が要りますので、タンカー研修等を実施いたしまして、これの受講実績は五十三年度末までで六百八十三名、うち離職船員三百二十三名ということになってございす。内訳を申しますと、海事英語が二百七十八名、部員研修三百三十名、タンカー研修七十五名というよう

な数字でございます。それから、その他いろいろな予算措置に基づきますところの助成金の支給等があるわけでございす。したがって、総じて申し上げまして、実績がふるわなかった理由、御指摘があったわけでございすけれども、いろいろ考えてみますと、やはり一つはセンターの発足が多少遅いので六月一日でございす。それから、実際事業を開始して軌道に乗りましたのが、やはりもう秋もかなり遅くなつてからということでございます。やはりこれは外国相手の仕事でございますので、幹部職員以下、まあ世界じゅういろいろな走り回ったりいたし

まして、PRに努めるというところから始めました結果、軌道に乗ったのが大分遅くなつてしまつたというのが一つのまあ原因ではないかと思ひます。

それから、最も大きな原因として考えられますのは、やはりその為替ベースの話でございます。時と實際センターがこの業務を開始いたしました時期と比べてみますと、円高が非常に著しく高進いたしました。約三割以上も上がつてしまつたというふうなことがございまして、しかもその変動のスピードは速いものでございすから、私も聞いておつても気の毒に存じたりまして、私どもも聞いておつても気の毒に存じたりまして、外国船主との間に成約ができかねると途端にまた円が上がつてしまひ、御破算になるというようなことを十数件繰り返したように聞いております。そういうような非常に思わざる客観情勢の悪化がございしたという点が、やはり大きな原因ではなかつたかと思ひます。

それからやはり一番基本的な問題といたしましては、こういうような外国船への船員の配乗派遣というふうなものは、まあこういう事業としては初めての試みでございまして、当然労働側の協力も得なければいけません。船主側の体制も整備をいかぬ、役所側の指導というものをいろいろいたさなければいけません。いろいろな問題がございまして、体制づくり、仕事を軌道に乗せる、外国との連携をとるといふ、すべての面にわたつて非常にむずかしい問題があったというところでございす。最近に至りまして、幸いにして通貨情勢も落ちついてまいりましたし、かなりPRも浸透いたしました。また、このことでもございすので、五十四年度におきましては御承知かと思ひますけれども、ロンドンとニューヨークにおける海外駐在員の配置ということも認められましたので、これらをしてこいたしまして、いよいよ体制固めを行い軌道に乗せてまいりたいというふうな考えをしております。

○田代富士男君 いま達成率が低かったことについてP Rに努める期間が必要であり、軌道に乗るときが遅かったと、また為替ベースの問題等御説明をいただきましたが、五十三年度と違ひまして、じや五十四年度はかなりの内容を期待してよいと思ひますけれども、五十四年度の事業計画、またその推進の基本方針、五十三年度と違ひた面を打ち出すことができると思ひますけれども、この点はどうか。

○政府委員(向井清君) 多少重複したお答えになるかと思ひますけれども、五十四年度の事業計画は概略五十三年度と同一でございます。二千人の人間を外国船に配乗しよう、あるいは千四百人を技能研修をしようというペースはほぼ同じでございます。

それから今後の方針といたしましてのやは一、番大きなポイントは、先ほど申しましたが、外国の駐在員というものが認められております。これはやはり当初から会長以下世界を駆け回りましてP Rに努めた段階で痛感されたのは、やはり相手方の信用ということでございます。やはり向こうに何か駐在員なり事務所なりというやうなものがないというところは、こういう人間を世話をするという事業にとつては非常に大きな欠陥になるわけでございます。そこを是正しなさいやいかぬということで、今回はある程度の予算措置も伴ひまして、こういうやうな体制強化を図られることになったというところで、いままでいろいろ種をまいてまいりましたP R効果とあわせて、かなりこれは実を結んでくるだろうと考えております。

それから国内の各船社、労働側との体制づくりもほぼ整つてまいりましたので、その辺も非常に心強く存じております。ただ、こういう船員の雇用対策としての外国船への配乗というやうな問題は、考えてみても非常に大きな問題でございます。決して短時日でもって急速に成果が上がるというふうには考えがたい面があるというところが痛感されてきたわけでございますので、その

辺のところはなるべく急ぐということももちろんでございますけれども、地固めをしなからひとつ着実にこれから持つてまいりたい。これによりまして五十四年度中には相当見るべき成果が徐々にではございまして、上がってくるというふうには私ども考えておる次第でございます。

○田代富士男君 そこで私が期待したいことは、いまも局長が申しいらつしやいましたとおり、この仕事は求人者は主として外国の法人になつてくるわけなんです。それで相手の信用が必要であるといふ局長も申されました。いま日本を取り巻く世界各國、特にアメリカ、日米首脳会談が終つてから後共同声明にも発表されておるに、またE Cの問題等も国会で取り上げられまして、日本に対する不信感といふものが、大平総理が言われる文化摩擦といふものが、そういう現象を起してきています。これを八〇年代は乗り越えていく、道を切り開いていかなうかやならぬのがわが国の進路ではないかと思ひますが、重大な岐路に立っているわけなんです。そういう意味から大臣、いかがですか、その船員雇用促進センターを充実するためには、そういう相手国の不信感を取り除くためにはどうすればよいのか、これは非常に大事な問題ではないかと思ひます。それと同時に、いまもお話がありましたとおり、外国の船に乗りますからその訓練が必要であります。海軍英語研修が六百八十三人、このように五十三年度は進められておりますけれども、何かとふなれな面があります。言葉あるいは食事あるいは生活環境、こういうやうな違いといふものがいろいろあるわけなんです。これに對する配慮をされておりますけれども、こういう点を充実するならば、まだまだ局長が言われます船員労働市場の開拓という役目を推進するセンターでございまして、このやうな内容改善にもさらに努力する必要があるのではないかと思ひますが、ひとつ最初の質問は大臣に伺ひまして、あとの内部のやうな改善策につきましては局長からでもよろしいですかお願いいたします。

○田代富士男君 不信感を取り除くことはどうですか。

○政府委員(向井清君) いろいろ今日の国際情勢でございますから、そういう意味の不信感等はあるかもしれませんが、日本の船員は、国際的に信用があるというふうな考えでおりますが、ただそれを現実的に外国船に乗り組むやうになつていくための努力、そういう意味では、海外に駐在員を派遣してそれを強化していこう、もつと連絡をよくするといふことがお互ひに理解を深める最大の捷路である、そう考えております。

○政府委員(向井清君) ただいま大臣から御答弁が申上げられたことで大体尽きていますので、船員というものは、やはり先生御心配のやうに、船員というものは、外国人見知りする申しますか、外国人の中には立ちまじつて仕事をすると申すことについては、問題がいろいろ生活面でも出てくることについては、当然でございますので、その辺のところは、センターがあつてせんし、それにきめ細かく配慮しまして、向こうの条件と合うやうな人をはめ込んでいくといふこと、あるいは英語の研修等も十分やつて、言葉の上の不便がないやうに配慮してあげるといふやうなこと、それから、なるべくならグループで送り込んで違和感のないやうな職場、あるいは船に申しますのは単なる職場だけでございまして、生活の場でもございまして、違和感のない生活ができるやうな配慮もして、その辺のところはいろいろ苦心をされてやっておりますが、御指摘のやうな点は非常に大切なことでございまして、今後ともセンターを指導して遺憾のないやうにいたしていきたくて考えておる次第でございます。

○田代富士男君 文部省の方来ていただいております。

商船大学と商船高等専門学校卒業者の就職状況についてお尋ねをしたいと思います。新規卒業者のやうな企業に対する就職率がきわめて低いことは掌握されておると思ひますが、船員養成学校のやうな新規卒業生といふのは、海洋国日本にとりまして、あすの日本を背負つていく大事な人ではないかと思ひます。折からの海運不況のために、こういう企業に就職することができないといふことは気の毒なことではないかと思ひますが、同時に、それだけの数年間の養成期間を経てきた人がやうな状態であるといふことは、まことに海運界にとりまして、これは損失といふ以外にないと思ひます。これは、そういう立場から、こういう学校の設置者である文部省並びに運輸省はこの問題をどのように受けとめられていらつしやるのか。特に、新卒の海上関係の企業への就職についていかなる努力を払つておいでになられたのか、また、今後どのようにするのか、文部省の立場、運輸省の立場からお願ひをしたいと思います。

○説明員(福田昭昌君) 商船大学、商船高等専の就職状況につきましては、求人状況の申しす、全体として、大学につきましては一・四九四倍、約二倍、それから商船高等の方が一・四倍といふことで、ことしの就職の状況の申しす、就職希望者に対して就職をいたしました者が、大学で申しますと九四・四、高専が八九・九といふことでございまして、問題は、いま先生御指摘のやうに、海上への就職の率が非常に低い。これは学校へ来ます子供は、やはり海へ就職をし

○委員長(三木忠雄君) 全会一致と認めます。と
つて、本案は全会一致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。

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。

森山運輸大臣

○国務大臣(森山欽司君) ただいまは船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、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。

政府といたしましては本委員会における審議の内容を尊重いたしまして、船員の雇用の促進に必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため全力を注ぐ所存でございます。ありがとうございます。

○委員長(三木忠雄君) 運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○高平公友君 私、この後新幹線の問題についてお話し申し上げたいわけですが、きょう実は午前中瀬谷委員からDC10型機の墜落の問題についていろいろと質疑がありました。非常に私も関心を持っておりまして、その措置等について非常にいろんな面で心配をしておたわけでありまして、しかし午前中の質疑でもって航空局長、運輸大臣いろいろお話しになりました。十分了承した次第であります。まあしかし、考えてみますと、あの事故と同時に、その原因究明を本当に機敏に措置をしましたアメリカの連邦航空局の措置というのは本当に適切であったと思います。もともと四十一カ国に二百八十機から現在就航しておるといふことになれば当然かもしれせん。しかし、運輸大臣も、同時に三社の社長を招致して、運輸省へこれを呼ばれまして、そして総点検の指示をされたというところは、新聞を見ておりますけれども、あれのみならず、国民もそうでありませうけれども、ひとまずちょっと安心ということでないかと思

ます。

ただその中で、いま航空局長おいでになります。が、先ほどのあの説明で、ボーイング747、ロッキード121型のパイロンはそれぞれDC10と違ってがっちりした、足の短い、アームが非常に短くてがっちりしておるとか、あるいは鋳物でしっかりと作ると、こういうようなことでDC10のように箱型の物とは違うというように説明をされました。私、専門家じゃないからわかりませんけれども、ただがっちりしたという見方というのは、それは技術的に見られたか局長の主観的な見方であるか、専門的な見方であるかちょっとわかりませんが、現にFAAではエンジンの取りつけ部分、この調査をそれぞれロッキードなりボーイング社に指示しておる。緊急にひとつこれを調査しろという指示をいたしております。そういうことを考えてみますと、大臣から全部の機種にわたって総点検しろという指示はあったようでありまして、けれども、これも同様にこの際こそ見直すべき問題でなからうかと思うわけでありまして。特に私はエアバスですか、ヨーロッパから来ております。大型でたくさん乗れまして快適を宣伝にいたしておりますけれども、ずいぶんたくさんの方が乗りました。アメリカの航空局のようにうまく機敏にその辺を調査しておるのかどうかということになります。これはただいまのところは何も異常がないからそんなことはないでしょうけれども、私は飛行機の大衆化時代といいますが、いつもいっばいでありまして、一般の人たちがもう日常の、どういいますか、自分たちの大事なものと愛用しておるというこの時代に、ちょうど見直すいい時期でないかと、こんなぐあいに思うわけでありまして、この点についてひとつ御要望申し上げますとともに、局長おいでになりますからもう一遍、がっちりしておるか短いかというところは、技術的な問題からそれが大丈夫だということかどうかというところをひとつ御説明いただければ幸いです。

○政府委員(松本操君) ただいまの御指摘、きわ

めて時宜を得た御指摘と存じます。けさほどの御質疑の中で私ども大臣からもお答えいたしましたように、単にDC10だけでなく、その他の機材についてもこの際ひとつ全面的に、そういった点を見直す必要なら見直すというふうなことに踏み切ったかどうかということはずで関係三社の社長に申し出ておるわけでございまして、事務的なフォローアップをいたしましては、今週いっぱいをめどに基本的な考え方、仕事の仕方、こういうもののまず報告を受けた、こう思っております。それから、具体的な作業をどういう手順でやるかという点については、引き続き可及的速やかに報告を受けて、そのとおり実施させるようにいたしたい、こう考えております。

次に、技術的な面に関連いたしますこの鍛造品であるとかあるいはロットでつづけてあるとか、けさ私申し上げましたのは、だから大丈夫だというふうな趣旨ではなかったわけでありまして、実はDC10のような箱型組み上げのものは形が違、構造も違、点検の箇所も実はおのずから違ってくるというところを見きわめなければならぬ。実は今度のDC10につきましても最初大急ぎで点検をいたしましたポルトは、実はいまになって落ちついて考えてみますと、二次的なウェイトのものではなかったらどうかというふうな反省めいたものはないわけではございません。したがって、もちろん整備すべきところは果敢に整備すべきでございますけれども、こういういったものについてどこをどういうふうに見ればいいのかというふうな、的を外さないような形で取り組むようにいたしたい。しかし、それは時期を失しては何にもなりませんので、先生おっしゃいますように、現在でもすでに私どもの方から具体的な勉強をするように各社には申しつけてございまして、けれども、重ねてFAAあたりの技術的な知見というものは外務省を通じていま早急に求めているところでございますので、こういうものを突き合わせまして、具体的にどこを何時間でどういうふうに見るというふうなことを速やかに確立をいた

しました上で、御指摘のような点に対するチェックに取りかかるようにいたしたい。そしてそれによつて大型機についていささかたりとも不安を残すことがないように措置をしたいと存じております。

なお、お話しございましたヨーロッパ製のエアバスにつきましては、これはまだわが国の所有機としてはございませんので、今後外国機のいろんな情報を集めながら、わが国に入つてまいります時点までに十分手当てができていようようにということ念頭に置いて、関係の面を指導してまいりたいと、こう考えております。

○高平公友君 なお、この機会でありまして、これは航空局長から通達されるか大臣であるかわかりませんが、いま東京サミット、先進国首脳会議が来月に開催されますが、どうも新聞を見ておりますと、またさぞ過激派の赤軍と称するものが何か事を起こそうとしておるようなことをわれわれ新聞で見るとはなりません。非常に実はハイジャック等でもありますが大変だと思ひました。この機会に申し上げますが、その辺はひとつ十分関係者に指示していただきまして、少なくともハイジャック等については十分対応する体制だということ、ひとつこの機会にお話しただければ非常にみんなが安心するだろうと思ひます。

○国務大臣(森山欽司君) その件につきましては、実は去る二十八日、航空三社の社長を呼びましたときに、外部にはそういうお話を公表しませんでしたけれども、その際そういう動向について十分留意するようにということをおわけて話をしておいた次第であります。

それから、先ほど航空局長からも詳しく報告がありましたように、航空三社の航空機について、DC10だけではなくて他の機種についてもこの際十分安全性の検討をするようにということをお願いしております。今週いっぱいには何らかの回答があるということになっておりますが、ただいま私の手元に入つたところによりますと、共同通信によ

年度中……。本年中というのは十二月までのことを言われるのですか。だから、なるべくこういう環境影響評価とあわせて、そして対比してこれがどうのこうのというやはり結論に達すべきものだと思いますので、せっかくこうして計上した経費ですから、ひとつ取り急いでお願いを申し上げたい。これは御要望申し上げておきます。

それから、今度は運輸省、山上局長にお願いしますが、整備新幹線の投資採算調査費というのがありますね。これももうすでに調査しておいになりですか、どういうことだろうか、ひとつお聞かせいただきたいことと、環境影響評価とこれとの関連をひとつお聞かせいただきたいと思いま

○説明員（鈴木登君） お答えいたします。

これは五億円運輸省所管で計上されており、これは整備新幹線の工事を進めるに当たりましてぜひとも解決しなければならぬ投資採算とか、財源措置とか、地元の協力等の問題に關しま

その具体的な調査内容としては、整備新幹線に関する収支の見通し、費用効果分析、建

設費、運営費の低減方策、それから助成財源制
度、地元協力の具体的な方策等に関する調査を考
えております。このうち、地元協力の具体的な方
策等のテーマにつきましては、すでに関係十九の

ては、最終的には十月末を目途に一応の成果を得たいと考えておりますが、この間、八月ぐらいに

それから、二点目の環境影響評価の調査との関係でございます。国鉄と鉄建公団が環境影響評価を行うためには、先生先ほど御指摘がありました。

が、整備新幹線の建設調査費補助というのが一般会計から本年度の予算で二十五億ずつお認め願う

ておるわけでございます。それで、一月の二十三日に環境影響評価の指針というのを大臣が策定してもうお示ししておりますが、これに基づきまして整備新幹線の建設が沿線の地域の環境に直接影響を及ぼすものと思われるいろんな項目につきまして、現況の調査、予測、それから評価を行なうとして、環境保全対策を検討するための調査を行うというものでございます。これとは別に、いま国土庁、それから私が前に申し上げました五億ずつの調査費をもちまして、この整備五新幹線という大きなプロジェクトに対しての基礎的な調査も行うということでございます。

それで、国鉄と鉄建公団が行います環境影響評価の調査についてちよつと申し上げますと、現在、整備新幹線建設調査補助金の交付要領というもの、新しい補助金でありますので、これを詰めておりますが、いまその最終段階でございます。近々のうちにこれをまとめましてこの予算の実行に移りたいということでございます。

なお、国鉄と鉄建公団が、御承知のとおり四十八年、この整備五線の整備計画を決定して以来、工事実施計画の策定のための環境調査というのを借金でいろいろやっております。五年にわたりますしていろんな調査をやっておりますが、本年度はそれらのデータを中心にこの二十五億ずつを使いましてこの調査の取りまとめをしたいというところでございます。

それから、さつき触れました運輸省の五億円の調査の中で、できるだけ経済的な低廉な新幹線の建設につきまして検討するということが課題の一つになっておりますので、八月ぐらいに期待しております中間報告、これを踏まえまして環境影響評価の対象とすべきルートとか駅の候補、これを作成することが必要でございますが、それはおおむね八月ごろではないかと思うのでございます。それからもう一つ、ルートとか駅の候補の作成と同時に、新幹線の構造ですね、これをどうするかということも重要のようでございます。たとえれば高架構橋にするのかあるいは盛り土にするのか、そ

の高さほどの程度がいいのかというようなことによりまして周辺への影響がいろいろ変わってきます。したがって、都市計画とか道路計画等との調整を図るために関係筋と事務的なまとめの細かい折衝が必要でございます。さらに、環境影響評価の報告書案というものを作成するためには、現地の調査を含めましていろんな作業を詰めなければなりません。このようなことで、環境影響評価のための調査全体といたしましては秋ごろまでかかるのではないかと思っております。

それで、この環境影響評価の報告書案がまとまりますと、新幹線建設のためのいま課題になっております財源措置等の見通しがつけばこの環境影響の報告書案というものを公表することになるだろうと、このような手順を考えております。

○高平公友君 余り時間がありませんから。ちょうど国鉄の建設担当の高橋常務さんおいでになりますね。いま国鉄、鉄建公団でこの環境影響評価指針に基づいて、それからまた過去五年間もうずっといろいろな調査をやっておいでのになったようであります。その進捗状況というんですか、それは一体どうなっていますか。きわめてスムーズに進んでおるかどうかひとつお聞かせいただきたいと思います。

○説明員(高橋浩二君) 国鉄では東北と九州の二線とを担当いたしております、それ以外は建設公団でやっております。私の方で担当いたしておりますのは、いま先生のおっしゃいましたように、非常に広い範囲の調査をこの五、六年やっております。

まいました。ことしの一月に環境影響評価書の指針を運輸大臣からいただきました。いまそれに基づいて最終的に報告書に盛るべき数値その他の問題について調査を進めておりまして、そういう意味ではいま指針をいただきました影響評価書案をつくるにはほぼ半年ぐらい、秋ぐらいまでには私の方はできるといふふうに考えております。ただ、最終的に細かく詰めますには駅とルートそのだ、最終的にきちつと決まりませんといけませんので、私の方は幾つかの案を一応私の方の原案と

いたしまして、最終的にそこが決まれば後すぐそういう作業ができるような準備を並行して進めておるのが今日の状況でございます。

○高平公友君　もう一つ高橋常務にお伺いしますけれども、あなたが考えられて——いまの国鉄の問題は、これはもう大臣初め委員の皆さんもみんな頭を痛めて御心配になっていきます、それはそれとしまして、新しく五新幹線などをやるという場合には、その財源というのは当然国鉄からはなかなかちよつとそれは困難だと思いますが、どんなことが望ましいか、率直にあなたの考えをひとつつ聞かせてもらいたいと思います。言ってください。大臣がおられてもいいじゃないですか。

○説明員（高橋浩二君） この財源をどうするかということは私にはちよつと申し上げられませんが、私どもとしては一応従来の鉄道の輸送量そのほかから見まして、この整備五線のうちの大部分というか、ほとんど全部国のお金で建設関係の工費をお願いしなければとても経営はうまくいかなないんじゃないかというふうには考えておりますが、その財源自体をどうすればいいかということについては私はちよつとわかりません。

○高平公友君 はい、わかりました。

今度はひとつ大臣にお聞かせいただきたくと思
います。が、昨年、実はこの自動車新税による陸上
公共輸送整備特別会計ですか、これはもう残念な
がら自動車諸税のそれぞれのアップ等もありまし
て、それが全部それれひもがついておるといふこ
とでとうとう目の目を見なかったわけなんです
す。しかし、きのうも国鉄問題の小委員会で三木
委員長なんか発言になっておいでになりましたけ
れども、都市においては通勤新線というのはきわ
めて要望されておると。またきのうは決算委員会
へ行きますと、大臣に過疎バスの、どういいます
か、何か処置をすべきだという警告案件がありま
して、大臣はぜひとも善処したいということを述
べておられました。新幹線をつくるにはやはり何
としても新しい特別会計というのは私は必要であ
ろうと、こんなぐあいには思うわけであります。そ

してまた、いまよく言いますが、このエネルギーの問題で一体自動車の今後の輸送の限界といいますが、輸送の役割り——海運における船の役割り、国鉄、民鉄を含む鉄道の役割り、と同時にやっぱり高速交通時代というのはこれは二十一世紀の何としてもなさねばならぬ、あるべき私は交通の姿でないかと思ひます。そんなことを考えてみますと、いま国鉄の、これもいまの赤字対策、これはことしじゅうに基本方向をつくつてといういろいろと皆さん御心配になつておりますが、しかし本来、公共輸送機関としての態様というのは私はこの際こそ考えていかねばならぬのでないか。いろいろな財源的にはきわめて厳しいこと

萬事承知いたしておりますけれども、しかし、將來の展望に立つて私はこの財源対策というものを考えていかねばならぬのでなかるうか。新經濟七カ年計画のこの基本構想、六年間——五十四年から六十年まで見ましても十七兆七千五百億と、これは鐵道にかける經費で、あるいはこれは一つの当面しましてまたはつきりしたものをつくらねばならぬということを言うておりますけれども、それはやはりなされねばならぬことでないかと、運輸なども、いかに思うわけでありまして、私は、運輸大臣が本當に厭しいいまの國鉄情勢など処理されねばならぬわけですけれども、しかし、この新幹線の問題も、私の北回り新幹線だけでも三千二百萬という十都府県がみんなして非常に要望しておるといふことで、彼らに一つの夢を与えて希望を持たせる、それが直ちになるものではないとも思いますけれども、しかし、道は遠くもちゃんと思ふというのはそのとおりでいくんだというやうな方向づけとお答えを欲しいわけなんです。大臣、ひとつ最後に、私はこれで質問終わりますけれども、大臣の気持ちのいいお答えを聞いて私の質問を終わることにします。

○國務大臣(森山欽司君) 整備五新幹線について昨年十月三日開かれました新幹線整備関係閣僚會議で具体的に実施計画が了承されておりますし、これらの計画を進めるに当たっては、國鉄の

現在四機購入が終わりましたものですから、機体本体についての補助は、しようがなくなつたわけでございますけれども、五十四年度は部品を買う予備品の補助だということで二千二百万程度の補助をすることとしたしておるわけでございます。

それから、いわゆる欠損補助、これにつきましては五十一年度、五十二年度それぞれ三千万円の補助を出したわけでございますけれども、いろいろといまおつしやいましたような事情もございまして、五十二年度から黒字に転じたものでございまして、欠損補助という形では実は補助ができませんような状態になつたわけでございます。そうはいないながらも、この離島航空というものについ

す。これは当時熊本県と沖縄県と両方が全日空と南西航空にどうだやつてくれんかという話を持ち込まれていたわけなんです。全日空の方は余り乗り気でないんで、消極的だったんで、結局南西航空の方からそれではということで、昭和五十年の四月一日から一日一便を飛ばす、そういうことで申請をしたんです。当時の運輸省の方としては、それについて南西航空の企業の実力というものを考えて、同時に需要予測をしてみても、とてもじゃないけれども一日一便なんてそれは無理じゃないかということで、週三便にせい、それから飛行機もYS11だという形で、そういう条件で認可するという内示をおろしているわけです。そういう

内示がありまして、南西航空とすれば熊本の方に自分の基地がありまして、全日空の方に地上業務を依頼するという文書を出しましたら、途端に全日空がその路線申請を止めたわけなんです。その路線申請をしたら、今度は運輸省の方では南西の場合には一日一便は無理だぞと言って週三便にせい、機種もYS11だぞという条件をつけたにもかかわらず、全日空になった途端に今度はジェットで認可をする、しかも南西が飛ばない日、言うならば週四日ジェットで飛ばしてよろしいというこの認可をおろした。ジェットとYS11じゃこれはもう勝負になりませんから、結局南西航空はやめてしまっておりました。結局全日空がその路線を占めたという経過があるんです。その辺について簡単にいいますから、どうしてそういうことになったのかということ、それと大臣の御見解もあわせてお聞きしたいです。

○政府委員(松本操君) まず事実関係について御説明申し上げます、おっしゃいますように、四十九年の九月に、翌年行われることになっておりました海洋博というのを念頭に置きまして、那覇と熊本の間にYS—これは南西は当時YSしか持っておりませんでした、YSによる運輸をしたい、こういう話があったことは事実でございます。それは、しかし毎日一往復するほどの需要はとてないだろう、これは申請の過程におきまして——いま先生は内示というふうにおっしゃいましたけれども、実はそこまで立ち至った話ではなかったようでございます。いろいろと南西航空から相談を受けた過程において、その基本的な需要の計算はおかしいのじゃないかといういろいろな話をしていくうちに、YSを使って週三便程度の需要というのはいくらかなあと、こういうふうなところの話までいっていったことはあったようでございます。それに對しまして、もしそうだとするならば、熊本における地上扱いをどうするかということ、南西航空と全日空との間において話し合いが行われた。この時点において、実は南西航空の方は自前でハンドリングをやるかどうかという点についてはかなりためらっていたよう

でございます。そういうふうなきざつの中で全日空から出願があった。つまり形の上では競願になったわけでございますが、この時点の全日空の出願は週二便でございます。でございますから、キャパシティ的に言いますと大体YSで週三便、ジェットを使いまして週二便、似たり寄ったりの輸送力というふうなことであったかと思ひますけれども、しかし結論的には、南西としては熊本まで出ていくということについてはなお非常にためらいがあったということ、それから私どもの方といたしまして、南西航空というものの将来の形として、沖縄県と九州の幾つかの県との間を結ぶところまで一遍に発展していいのかがどうかという点については、内部的にもかなり議論があったようでございます。そういうふうなところで形の上で全日空と競願になったわけで、私どもの方はそういうことを念頭に置きながらも競願なら競願の形で処理をするかということを考えておったようでございますけれども、南西航空としては、この際ならば那覇に入ってくる旅客を中心

に先島等に対する輸送を充実していくという形の方にむしろ重点を置くというふうな考え方にだんだんと傾いていきました。全日空と競願をして仮に両方免許になったとしても、これはYSとジェット機ではちよつといわゆるダブルトラックという概念にもなかなかなじまないものでございまして、南西航空の方から申請を取り下げるといふ経緯がございました。そして結局、五十年の七月十日運輸審議会の答申を受けまして、五十年七月十四日付をもちまして全日空に對し週二便ということで免許になったのが経緯でございます。○柳澤鍊造君 そうすると航空局長、初めから、南西航空一社に路線を持たせるといふことは適当ではないという判断があったわけですか。そういう点でもって、いまは出てきたのは南西航空だけれども、あとと言えどもそれは全日空しかないわけだけれども、全日空の出でくるものも予測をして、おまえらは半分程度だけしかやらないよと

いうことはいまのお話だとなるのですけれども、そういう判断をしてよろしいですか。

○政府委員(松本操君) ちよつと私の言い方があ

るいは不適切であったかも知れませんが、南西航空という沖縄の県内航空に主体を置くべき企業体が、九州の各県いづれかとの間に航空路を開くということについて、なお当時非常に問題を残しておいたというのがまず前提にございまして、ではございしますが、申請があつていろいろと相談を受ける過程において、需要をどのように見積もるかという点から判断すれば、毎日一便というのは多いのではないかと、週三便程度ではなからうか、何となれば機材がYSであるから、こういうふうな話が行われていたことも事実であつたようでございます。それに対する全日空の二便ということを予測しておつたということではなかつた

と私は思いますが、出てきた時点におきまして、つまり競願になった時点において判断いたしました、片方はYSである、片方はジェットである、こういうことになりまして、南西航空の判断とい

う、そういうお考えはお持ちになりますか。○政府委員(松本操君) 現時点におきましても、先ほど御答弁申し上げました、南西航空が沖縄県内の県民の足として最も勢力を充実していくべきだという基本的な考え方は変わっておりません。しかし、九州本土とは言わないまでも、南西諸島の先の方で、歴史的に言いますと非常に南西諸島と近いところがございます。そういうふうなところはむしろ本土から行くよりも沖縄県民の往復の方がかなりあるというふうな点をも考慮いたしまして、現在那覇と与論島との間には南西航空が現に運航しておるという状態でございますが、しかしこれを将来九州の本土まで延ばすかどうかという点につきましては、私は、ジェット化したものの、むしろ勢力を集中するとすれば、南西航空は沖縄県内の輸送に重点を志向してもらつてしかるべきではないか、基本的にはそのように考えております。○柳澤鍊造君 そうしますと、一応お考えはわかりましたけれども、沖縄県の中といひましても那覇のあれから、これはもう私よりも局長の方が詳しいわけだけれども、いろいろリーダーやそういう関係というものは五十マイルゾーンぐらいしか正確に機能を發揮していない。言うならばもう宮古島とか石垣島へ飛ばにしても、かなり、盲

○政府委員(松本操君) 四十七年に沖縄が復帰を

いたしました時点におきましては、沖縄のこうい
った航空保安施設というのは非常にどちらかと言
えば貧弱でございました。その後、四十九年に私
どもの方の管制部が発足をいたしますときに八重
岳のレーダーをつくったわけでございます。八重
岳のレーダーで宮古島あたりのところまでは十分
にカバーしておるわけでございますが、これは
二百マイルのレーダーでございますが、それか
ら先の方になりますと実はよく見えません。そこ
で五十四年度の予算を投入いたしました宮古島に
まず長距離レーダーの建設に取りかかるとい
いたしました。これは南西諸島になりますので全
部、次の段階には奄美大島にもレーダーを置いて
九州からずっと与那国の外れに至るまで全部レ
ーダーでカバーができるようにしていくというこ
との第一着手を八重岳で終わり、第二着手は現在
宮古島のレーダーに手をつけたということになっ
ております。八重岳のレーダーと九州の南部に
ございまして加世田のレーダーとは、わざわざこ
ろでございまして重なりますので、一応こ
の上を飛んでくる飛行機をレーダーで見るとは
可能になっております。そのほかにも、たとえば
NDBと呼ばれるような無線施設等は、従来五つ
ぐらいしかございせんしたものを各空港に全
部そろえるというふうなことで、鋭意そういった
航空保安に係ります施設の整備ということに努
力をしております。今後とも努力をしていく
つもりでおります。

○柳澤錬造君 できるだけ早く整備はして

やっていたかと思ひます。
それで、宮古島の方はできて北大東島、南大
東島、これはもう宮古島よりかはるかに近いけれ
ども、別な方角なんです、これも言うならば有視界
飛行があるところまで行ったらやらせなきゃも
うできないような状態になっているんです、非常
に範囲が広いということ。そういう点につきまし
てもお考えをいただきたいと思ひます。
それから先ほどの、時間もありませんから、九

州本土との関係なんかも、これはもう第一は何と
いっても需要の問題だと思うんです。それで過
当競争が起きてまた苦しむ思いをするようになった
ら何にもなりませんけれども、せっかくあち
ら、おまへたちはそれは沖縄県の方だと言ってお
いても、今日のこういう状態になってきたら、今
日の情勢のところでもそういうこともお考えもいた
さなければと思ひつて、それはそのくらいにしまし
て……

それから、那覇の空港の拡張の問題なんです
ね。これもいろいろお聞きになっていられると思
うんです。若干あそこを延ばしまして——私もこの前
視察をしてきたんですけれども、あの程度ではま
すますいままの需要がふえるのでかなり狭くなつて
くる、そういう点で沖合の方に、何といひます
か、新しく飛行場をつくって移転をという、そう
いうことについて話が出ていられることはお聞きだ
と思ひます。その辺についてはどういふお考え
になっていられるのか。

○政府委員(松本操君) 前段の航空保安施設の整
備については今後とも努力をいたしますが、例
示でございまして南大東島のようなところは、これは
とてもレーダーが届きません。そこで、対空通信
施設、これも五十四年度着工いたしました、こ
れによりまして、話題に上っておりますツイソ
ッター——STOL機の飛行について従来よりは
より確実に安全が確保できるというふうな考
えでおるわけでございします。

それから次に、那覇空港の問題でございま
す。おっしゃいますように、那覇空港のもう一つ
西側の方に滑走路をもう一本置いて、いわゆる沖
合の展開をしたらどうだという御意見のあること
も十分承知をいたしております。ただ、現在の那
覇空港につきましては、これは先生おっしゃ
いましたように、とりあえず二千七百から三千へ
拡張工事に着工したばかりでございまして、ま
だ完成するに至っておりません。五十二年度から
着工いたしました五十四年度もなお七億何しか
の予算を投入している段階でございしますので、ま

ずその点について早急にこれを完成したい。能力
的に申しまして、現在、那覇空港の年間の管制の
実績が七万幾らというところでございますので、
一本の滑走路で十分に扱ひ得る数字ではございま
すけれども、将来の問題として県を初めいろいろ
との沖合の展開の問題については御検討のよう
でございします。そういったような成果も踏ま
え、今後の航空需要の伸びなどもよく検討しまし
た上でこれらの問題についても取り組んでまい
るようにいたしたい、こう考えております。

○柳澤錬造君 これは沖縄のそこに限らず、狭
くなつてきた、それと言つて半年、一年、二年で
できるものじゃないだけに、かなり先を見て十分
にその辺の予測をし、計画を立てて早目に——し
かもあれだけ何だかんだ言つても、恐らく日本の
中で二十四時間使用ができるなんというところは
那覇空港だけじゃないんですか。ですから、そう
いった点でもって余り窮屈になつて問題が起きる
前に、できるだけそういう点では早目に手を打
てたいと思ひます。

次に、下地島の訓練飛行場の問題なんです。も
うそろそろでき上がってくると思ひますが、こ
の訓練飛行場のそれだけではきてあほかの残つ
た用地はどういうふうにするんですか。航空保安
大学だとか、いろいろとそういう航空の付帯事業
なんかも誘致をして総合的な開発をやるとか、そ
ういうこともあったんじゃないかと思ひます。そ
う、その辺の計画というか、お考えはどんなこと
になっていいますか。

○政府委員(松本操君) 下地島の訓練飛行場につ
きましては、大体ことしの七月には何とか開港に
こぎつけられそうです、そうして一歩一歩ではござ
いまずけれども、訓練の実施に入っていきたい、
こう考えております。
そこで、訓練飛行場としての敷地が三百六十ヘ
クタールぐらいでございしますが、その周囲に三百
四十ヘクタール程度の県有地がございします。これ
が県有地につきましてどういふふうにするかとい
うことについては、琉球政府時代からいろいろと

議論はあったようでございします。かつては大変に
壮大な計画と申しますか、夢を広げたような御議
論のあった時代もあつたわけでございしますけれ
ども、現時点におきましては県の方ともいろいろ御
相談をしておりますけれども、空港と調和のとれ
た土地の利用を図っていかたい、こういうのが県
の強い希望のようでございします。県の方でも
いろいろとあるいは牧草地にするとか具体的な点
について御検討をなさつておるようでございま
す。で、こういうものが決まらないうちに、時
点で私も御相談にあずかりながら、できるだけ
そういったようなことがスムーズに行えるよう
に取り組んでまいりたい、このように考えておりま
す。

○柳澤錬造君 大臣、最後に申し上げておきたい
んだけれども、沖縄の雇用情勢が日本の中で一番
悪いことは、もうこれは大臣も御存じだと思ひ
ます。大体内地の平均のあれから見ると、有効求人
倍率なんか三倍程度悪いんです。ですから、そ
ういふ点でいまの那覇空港を沖合に持つていつ
て広げる問題だとか、それから下地島の訓練飛行
場の付帯設備をつくることとか、それから南西航
空——私、別にこれは南西航空に縁もゆかりもな
いんです。ただ、ああいうところですからサトウキ
ビなんかもまだやっていますけれども、これとい
つて大きな産業がない。そうしてくると、あそこ
で航空産業なんか案外地場産業の役割りを果たし
ている。ですから、そういう点からいろいろなこ
とをそろそろ考へて、南西航空というものを、そ
うしてあそこを沖縄のそういう離島航空路の整備、
それから通信機能の整備やいろいろなことにつ
いて一段と御配慮を賜りたいと思ひますので、最後
に大臣からその点の御見解をお伺ひいたします。

○国務大臣(森山欽司君) 南西航空は沖縄多数
ある離島間の交通を中心としてきた航空会社、こ
ういふふうな考へております。熊本の方へ飛びた
いという企画が全日空のジェット機との関係で挫
折したというふうなお話でございしますが、その後
ジェット機も南西航空の方で手に入れて、大分昔

と様子が違うぞということでありますが、やっぱり基本的には沖縄県並びに鹿児島、離島間の連絡というものを中心とすべき航空会社であって、それ以上どこまで手を伸ばしたいかということとを主にしては、やはり離島間の連絡ということとを主にして、それに関連した仕事をどこまでやるかという点につきましてはよく検討してみた、こういうふうに思っております。

それから下地島の飛行場はほぼ完成をいたしたわけですが、もともと空港としての付帯施設は今年度いっぱいかかって来年度から本格的になるであらうと思っております。年度内に大体速やかか
に……。これは訓練飛行場でありますが、しかし、自衛隊の飛行機は来ちゃ困る、こう言っております。飛行場でございまして、いろいろ問題もござい
ますけれども、新しい飛行場として公共飛行場の性格は持つておるわけでございますから、できる限り飛行場の発展の方向でわれわれは対処してま
いりたい。

それから、那覇の空港は現在の飛行場の延長と
いうところに現在主眼点を置いておる。沖合い展
開についてはその次の計画ということでありまし
て十分考えてまいりたい。沖縄の特殊の雇用状
況からいろいろ御心配になつておられる点は十分
念頭に置きまして、今後これらの問題に対処して
まいりたい、そういうことでございます。

○柳澤録造君 わかりました。時間がなくなつちやうので、あとはもう一つの問題は、自動車局長おいでになつてゐるので、ハイヤー、タクシーの値上げの問題で、申請が一月ごろからずつと出てきて、ほとんどいま出そろつてゐるはずなんです。これについて運輸省の方としてはどういふふうな扱いをしようとしているか、その辺からお聞きしてまいります。

○国務大臣(森山欽司君) タクシーの運賃値上げの問題は、皆様もお気づきのとおり、ことしの一月に、五月から二割値上げだという形で半分決まったような形で新聞には報道されたわけでありす

す。私は当時大臣に就任間もないものでございますから、利用者の立場でこれは値上げというのはちよつと困るなあと、そのとき直感的に思いました。が、次の瞬間これはわが輩の仕事であるということを変更して認識をしたというようなことでありまして、卒然として二年のローテーションということで値上げの線を、まるで決まったかのごとくやる、この業界の姿勢というものに対して五月実

施といふことは考えておらないというふうなことで今日に至った、こういうことでございます。しかし、業界の方は、二年ごとに見直すということ——二年ごとに運賃改定をやるとは言っていないのですね。見直すということでありますから、見直すということでは、業界の方はいろいろ資料等を取りそろえてまいっておるわけでありますし、また法人タクシー以外にも個人タクシーの方もおおよそ出そろいつつあるというような状況にあるわけであります。私は、タクシーという仕事はもちろんこれらは、事は経営に属することでありますから、国鉄

のようになわけにはまいらぬわけでありますから、やっぱり経営が立たなきやならぬという経営者の立場は当然考えてやらなければなりません。しかし、運転者の人たちも、車に乗ってみて、いやまだ早いですが、こう言われますと、私どももこれほどいいかと。しかし、経営者の立場と、それから運転者の立場はまた若干違う。気楽に運転者の方が言えるわけでございますから、しかしそ

んなことを勘案いたしましたしても、やはりタクシの運賃値上げということになりますれば、そういう感触も承知しておかなきやなりませんし、それから国民一般もこれはまあやむを得ないというような気分になってまいらぬうちにこういう問題を取り上げるわけにはいかない。要するに賃金、物価等の関係を勘案しなければならぬということでもあります。ただ、私の気持ちといたしましては、い

つまでもほっておけないという気持ちでござい
ますが、さてひとつ運賃改定にゴーという信号はまだ
自動車局長には出してないのでありますが、自動車
局長の方では業界にせつつかれると見えまして、下

調査とかいうのをやっておるようであります。私は一向知らないのであります。それが偽らざる今日の現状でございます。あとは自動車局長の方から答弁いたさせます。

○柳澤謙造君　大臣ね、大変ありがとうございます。

それで大臣がたまたま乗った車の運転手はまだ早いですよと言ったというのだけれども、私がいまこへ持ち出してきているのは業界の方からの何ではなくて、運賃改定ができないといってそのままベースアップもいまだに片がつかないところがたくさんあるわけなんです。そういうところが何とかしてもらわなければ私たちの労働条件の改定もいかなしい、どういう状態なんでしょうかと、いうふうに持ち込まれたので、私きょうこでもってお聞きをしているわけなんです。だからこれは物価にはね返る要因があるんですから、値上げをしないで済むならば私もそれは値上げをしないでおいた方がいいと思うんです。ところがそうい

う状態では、ほかの普通の物だったら勝手に売り手が上げていってしまう。たまたまこれは運輸大臣の所管になっているから運輸大臣がうんと言わなければ上がらない、上がらないために運賃改定もできないけれどそこで働いている労働者が自分たちの賃金も上げてもらえないということではちよつと困るんで、ですからその辺を自動車局長の方でも十分お考えになっていたいて、いま大臣は

ゴーのサインまだ出してないというのですけれども、タクシー会社なんていうのは、私もあれだけれども、経営の内容をつかもうと思えばあんな簡単なものはないと思うんですね。これはもうわかるのだから、一日幾ら上がるか、それでどれだけのものを何に使っているかと。ですからそういう点でもって経営の内容もつかんでいたでいて、それでそういう中から上げる必要はないという

ならそれはもうよろしいことだけれども、なるほどこれはもうそろそろ何とかしてやらなければと、いうことがあるならば、やはりそこで働いている労働者がたくさんおるんですから、そういうこと

も含めて御判断をいただきたいと思うんですが、局長……。

○政府委員(梶原清君) 六大都市のタクシー運賃の改定につきましては、法人事業者の申請に引き続きまして、最近ようやく個人タクシーからの申請がほぼ出そろった段階でございます。

先生御指摘のように、タクシー事業といひますのは、車一台運転者が一人、平均乗車人員が一人という交通機関でございますして、きわめて労働集約的な産業でございます。いわば個別輸送機関である、こういういう性格のものでございます。今後このタクシー運賃の検討に当たりましては、いま大臣からお答えがございましたように、タクシー事業は私企業でございますので、その健全な経営が維持される必要がある点に配慮しつつ物価、賃金等の動向、利用者に与える影響等を総合的に勘案して慎重に対処してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○柳澤謙造君 委員長、時間があれですから、ま

だありますが、これで終わります。

○委員長(三木忠雄君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後三時十八分散会

五月三十日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

律案

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案
新東京国際空港公団法の一部を改正する法律
新東京国際空港公団法（昭和四十年法律第百十
五号）の一部を次のように改正する。

第二十條第二項中「行なう」を「行う」に改め、同項第一号中「利便を確保する」を「利便に資する」に改める。

第二十三条の次に次の一条を加える。
(投資)

第二十三条の二 公団は、運輸大臣の認可を受け、公団の委託によりその業務の一部を行う事業及びその業務と密接に関連する事業で新東京国際空港の円滑かつ効率的な運営に資するものに投資することができる。

2 前項の規定により公団が投資することができる事業の範囲は、政令で定める。

第三十九条第二号中「第二十四条第一項」を「第二十三条の二第一項、第二十四条第一項」に改める。

第四十一条中「三万円」を「十万円」に改める。

第四十二条中「三万円」を「十万円」に改め、同条

第三号中「行なつた」を「行つた」に改める。

第四十三条中「一万円」を「五万円」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

昭和五十四年六月二十日印刷

昭和五十四年六月二十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K