

金についての支給継り延べ措置に対応し、日本開発銀行は、利子補給対象の海運企業に対し、六十二年度以降生ずる建造融資利子のうち利子補給金相当額の支払いを、所定の条件により猶予できることとしております。

第二に、政府は、日本開発銀行に対し、猶予対象利子額に相当する額の交付金を、猶予対象利子が生じた年度から起算して三年度を経過した年度以降五年度の各年度において五分の一ずつ交付することともに、猶予期間中毎年度猶予対象利子の残高に所定の利率を乗じて計算した額の交付金を交付するものとしております。

第三に、各年度において猶予対象利子額の五分の一に相当する額の交付金の交付があつたときは、繰り延べられた利子補給金の支給があつたものとみなし、当該年度において海運企業が日本開発銀行に支払うべき猶予対象利子額について、その支払いを要しないこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

次に、特定船舶製造業経営安定臨時措置法案につきまして御説明申し上げます。しかしながら、我が国造船業は、世界の造船業において重要な地位を占め、長年にわたり日本経済及び世界経済の発展に貢献してまいりました。しかしながら、二度にわたる石油危機等経済的事情の変化による世界的な新造船需要の減退、最近における円高等により、その経営環境は急速に厳しさを増しております。特に航船の建造を主体とする総トン數五千トン以上の船舶の建造設備を有する特定船舶製造業はその影響を強く受けており、このような事態を放置すれば、地域における雇用及び経済活動にも深刻な影響を与えるおそれがあります。このような状況において、特定船舶製造業における経営の安定を図っていくためには、国民経済の国際経済環境との調和のある健全な発展にも配慮しつつ、計画的な設備の処理及び事業提携を中心とした諸対策を推進することが緊急の課題となつております。しかしながら、長期にわたる造船

不況による企業体力の低下等により、特定船舶製造事業者の自主的な努力のみをもつてしてはこれらの対策の実施が困難な実情にあります。

特定期間造船業における経営の安定に関する基本指針を定め、特定船舶製造事業者が行う設備の処理、事業提携等の努力を喚起しつつ、設備の処理の際に必要な資金の債務保証等所要の措置を講ずることとし、この法律案を提案するものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

第一に、特定船舶製造業における経営の安定を図るために、運輸大臣が、計画的な設備の処理、事業提携等に関する基本指針を策定することとするとともに、特定船舶製造事業者は、基本指針に従って設備の処理、事業提携等の経営の安定のために必要な措置を実施するよう努めなければならぬことといたしております。

第二に、特定船舶製造事業者は、基本指針に定めるところに従つて経営の安定のための措置に関する計画を作成し、運輸大臣の認定を受けることができるなどといたしております。

第三に、運輸大臣の認定を受けた実施計画に係る設備の処理等を行う事業者に対し、設備の処理に伴う損益金の繰り越し期間の延長等の課税の特別措置を講ずるとともに、必要な資金の借り入れに対する特定船舶製造業経営安定事業協会による債務の保証等の支援措置を講ずることといたしております。

第四に、特定船舶製造業経営安定事業協会が基本指針に定めるところに従つて設備等の買収を行ふことを定めております。

第五に、雇用の安定に関する事項等について定めております。

最後に、港湾法の一部を改正する等の法律案につきまして御説明申し上げます。

港湾及び空港は、産業活動、国民生活等の基盤となる重要な社会資本であり、国際化、情報化が一層進展し、国民の価値観もますます多様化、高度化していく中で、その計画的な整備を推進していくことが、我が国経済社会の健全な発展にとって必要不可欠であります。

一方、我が国財政を取り巻く環境は一段と厳しくなっていますが、この法律案は、このような財政状況を踏まえつつ事業費の確保を図るために、港湾及び空港の整備についての国の補助金等に関する臨時特例の措置を講じ、五ヵ年計画に基づく港湾及び空港の円滑な整備を推進していくことをとどるものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

この法律案は、港湾法、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律、特定港湾施設整備特別法及び空港整備法に規定する国の負担または補助の割合を昭和六十二年度及び昭和六十三年度において臨時に引き下げる等の特例措置を定めるものとしております。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

この法律案は、港湾法、北海道開発のための港湾工事に関する法律、特定港湾施設整備特別法及び空港整備法に規定する国の負担または補助の割合を昭和六十二年度及び昭和六十三年度において臨時に引き下げる等の特例措置を定めるところに従つて経営の安定のための措置に関する計画を作成し、運輸大臣の認定を受けることができるなどといたしております。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申します。

この法律案は、港湾法、北海道開発のための港湾工事に関する法律、特定港湾施設整備特別法及び空港整備法に規定する国の負担または補助の割合を昭和六十二年度及び昭和六十三年度において臨時に引き下げる等の特例措置を定めるものとしております。

これら三件の法律案につきまして、何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○委員長(中野明君) 以上で各案の趣旨説明の聽取は終わりました。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○青木新次君 港湾法等の一部を改正する法律案と内需の拡大といいますか、その方面から申し上げてまいりたいと思うんであります。この法案のねらいというもの、いわゆる目的というか、そ

いと思います。

○政府委員(藤野博吉君) ただいまも運輸大臣が提案理由の説明で申し上げたところでございますが、港湾なり空港なりというものが私たち商業活動やら国民生活の基盤として非常に重要な意味合いを持つ社会資本だという認識を持っております。が、したがいまして、それらはやはり今後とも引き続き計画的に整備をしていかなければいかぬ、かように考えております。

ところが、既に御案内のように、国の財政事情というのは依然として厳しい状況が続いており、そして公共事業関係予算、国費を用意することができなかなか難しいという状況ではあります。が、したがいまして、それらはやはり今後とも引き続き計画的に整備をしていかなければいかぬ、かように考えております。

一方、我が國財政を取り巻く環境は一段と厳しくなっていますが、この法律案は、このように財政状況を踏まえつつ事業費の確保を図るために、港湾及び空港の整備についての国の補助金等のねらいといふことをとどめています。そこで、運輸大臣の認定を受けた実施計画を定めるところに従つて経営の安定のための措置に関する計画を作成し、運輸大臣の認定を受けることができるなどといたしております。

第三に、運輸大臣の認定を受けた実施計画に係る設備の処理、事業提携等の経営の安定のために必要な措置を実施するよう努めなければならないことといたしてあります。

第二に、特定船舶製造事業者は、基本指針に定めるところに従つて経営の安定のための措置に関する計画を作成し、運輸大臣の認定を受けることができるなどといたしてあります。

第三に、運輸大臣の認定を受けた実施計画に係る設備の処理等を行う事業者に対し、設備の処理に伴う損益金の繰り越し期間の延長等の課税の特別措置を講ずるとともに、必要な資金の借り入れに対する特定船舶製造業経営安定事業協会による債務の保証等の支援措置を講ずることといたしてあります。

第四に、特定船舶製造業経営安定事業協会が基本指針に定めるところに従つて設備等の買収を行ふことを定めております。

第五に、雇用の安定に関する事項等について定めております。

第六に、港湾法の一部を改正する等の法律案につきまして御説明申し上げます。

○青木新次君 港湾法等の一部を改正する法律案と内需の拡大といいますか、その方面から申し上げてまいりたいと思うんであります。この法案のねらいといふことをとどめています。從来、公共事業に関する補助金等の臨時的な引き下げは、六十年度、六十一年度から六十三年度と補助金一括法案で措置されてきたのであります。が、今はどのようないきつてこの法案を含めて四つの法案として国会へ提出してきたのか、聞かたいと思うんであります。昨年の一括法の附

帶決議なんか見てまいりますと、これが最後だということを言つたんありますけれども、その点いかがですか。

○政府委員(藤野慎吾君) このたび補助率の切り

下げを考えなきやならぬということでお願いするこことなったのはそういう意味では三回目ということに相なるわけでございます。過去

来におきましてはいろいろこの補助金のあり方に

ついての広範囲な御議論もございまして、そういう

政策全体のバランスといいますか、広範囲な

視点から御議論があり、そしてそういう観点から

法律制度の改正をお願いをするということになりま

したので、一括りとして過去二度にわたっての

法案の提出を申し上げ、そして御審議をいただい

たというふうに私たち理解をいたしております。

であります。が、このたびはそれほど広範囲なこと

ということを見通しておりませんで、先ほども若

干触れましたように、自ら、そういった方針を進

めてまいりましたところではあります。が、国の

財政事情、依然として厳しいものがあるといった

ふうなこと、そして、当面対応しなきやならない

経済情勢への対応といったようなことから、この

たびは公共事業にまつわる補助率についてのみの

見直しをしようといったふうなことと相なりま

したので、それぞれ関係省庁単位で御審議をお願い

するということにしておきますが、先ほど申し上げ

ましたような情勢に対応するために、このたびそ

ういった観点からの補助率切り下げを再度お願い

をするということに相なつたものでございます。

○青木薪次君 この法案の内容は、補助率の引き

下げとなつておることは今の答弁で明らかであります

が、この法案は事業費の拡大、それから国費の縮小、こういう立場が二つとも生かされるとい

うような形に実はなつておるというように理解いたしているわけであります。

航空局長にお伺いしたいと思うんであります

が、空港整備事業については着陸料などほぼ実際自主財源で賄われているんであります。補助率等のカット分は事業費の拡大に使われるんだと頼りにすることになったのはそういう意味では三回目ということに相なるわけでございます。

○政府委員(山田隆英君) 空港整備事業に関しま

しては、空港整備特別会計ということで、今、先

生おっしゃいましたように、空港使用料でありますとかあるいは土地の賃借料でありますとか、そ

ういう自主財源を持っておりまして、それに一般

会計からの受け入れ、あるいは地方公共団体から

の負担金収入等も含めまして運用をしておるわけ

でございます。このたびの補助率の引き下げ措置

によりまして事業費を拡大したわけでございます

けれども、これらは一般空港の整備事業費の拡大に充てたということでございます。

○青木薪次君 今回、例えれば十分の六であつたも

のが十分の五になる。そういうことになります

と、十分の一はどこへ行くのかということになると、それらの関係等については、いわゆる空港関

係の場合においては、今申し上げたように着陸料などの自主財源がある。そうすると、これは国費の縮小ということだけを目的としているんじやない

のかというようなことも考えられるわけであり

ます。例えば、空港関係は、補助率カットで浮いた資金が三大プロジェクトと言われる羽田空港の

沖合展開とかあるいはまた成田空港の二期工事とか、そういうふうなものがすべて事業費確保に向けられる、こんなぐあいに考えていいんですか。

○政府委員(山田隆英君) 今回の補助率の引き下

げ等によって国費を一定として試算をいたしま

すと、港湾関係全国で五十七億程度の事業費の拡

大になっておるということでございまして、全体

に対するシーアは一・何%余と、こういうオーダーでございます。

○青木薪次君 先ほどの空港関係とは違つて港湾

整備事業の場合は一般会計からの繰り入れが主な

ので、補助率等のカットで国費が縮小されてしま

ます。すなわち、この二つの異なる効果をこの法

案は目的としておりまして、國民から見て非常に

わかりにくいというようになります。大臣、こう

なつた連いをひとつ説明をしてもらいたいと思う

でございますけれども、一般の空港整備事業費に

関しましては国費を変えないで、要するに地方か

らの負担のふえた分だけを一般空港の整備事業費に上乗せをしたということです。今、先生がおっしゃいましたいわゆる三大プロジェクトでありますとか、あるいは羽田の沖合展開の整備事

業費、来年度の予算ではかなりふえております。

ただ、これらの三大プロジェクトの事業費がふえたのは、大きな要因といたしましては、今回予定しております日航の完全民営化に伴いまして、日航の政府保有株の売却を予定しておりますその

売却收入の一部を活用いたしまして、関西空港会

社の出資に充てるということを六十二年度の予算案で予定しております、その結果としていわゆる三大プロジェクトの事業費がかなりふえている

ということでございます。

○青木薪次君 大体概要是わかりましたけれども、空港のように自主財源によるところは、補助率等のカットが事業費の拡大に直接結びつくんでございます。このたびの補助率の引き下げ措置によりまして事業費を拡大したわけでございますけれども、これらは一般会計の繰り入れに充てたということでございます。

○青木薪次君 今回、例えれば十分の六であつたものが十分の五になる。そういうことになりますと、十分の一はどこへ行くのかということになると、それらの関係等については、いわゆる空港関係の場合においては、今申し上げたように着陸料などの自主財源がある。そうすると、これは国費の縮小ということだけを目的としているんじやないのかというようなことも考えられるわけあります。

○政府委員(山田隆英君) このたびの補助率の引き下

げ等によって国費を一定として試算をいたしましたけれども、それでは一般会計の繰り入れに主に頼つてある港湾整備事業の場合はどうだろ

うか。事業費の伸びはわずか〇・六%ですね。こ

の点、いかがですか。

○政府委員(山田隆英君) このたびの補助率の引

き下げによって国費を一定として試算をいたしま

すと、港湾関係全国で五十七億程度の事業費の拡

大になっておるということでございまして、全体

に対するシーアは一・何%余と、こういうオーダーでございます。

○青木薪次君 先ほどの空港関係とは違つて港湾

整備事業の場合は一般会計からの繰り入れが主な

ので、補助率等のカットで国費が縮小されてしま

ます。すなわち、この二つの異なる効果をこの法

案は目的としておりまして、國民から見て非常に

わかりにくいというようになります。大臣、こう

なつた連いをひとつ説明をしてもらいたいと思

うでございますけれども、一般の空港整備事業費に

関しましては国費を変えないで、要するに地方か

らの負担のふえた分だけを一般空港の整備事業費に上乗せをしたということです。今、先生がおっしゃいましたいわゆる三大プロジェクトでありますとか、あるいは羽田の沖合展開の整備事

業費、来年度の予算ではかなりふえております。

○青木薪次君 この法案の内容は、補助率の引き

下げとなつておることは今の答弁で明らかであります

が、この法案は事業費の拡大、それから国費の縮

小、こういう立場が二つとも生かされるとい

うような形に実はなつておるというように理解いたしているわけであります。

航空局長にお伺いしたいと思うんであります

てまいりまして、港湾関係事業費としては六十一年度に比べまして約八百七十億円大体ふえておりまして、これは伸びとしては大体一・四%ぐら

いに当たるということでありまして、これは局長の答弁を私が補足するのもちょっとおかしいんですけれども、ちょっと私から補足をさせていただ

きたいと思います。

先ほどから御論議がありますように、確かに六

十二年度の予算編成に当たりまして、円高が急速に進展をしている、経済環境が非常に激変をしております中で財政事情は依然として厳しい。財政再建路線を堅持しながら内需の拡大を図るためにどうするか、その中において公共事業費の拡大及び民間活力の活用を推進する、この両方を満足させなければならないという中におきまして、確

かに委員が御指摘のように、民活事業を促進するためにも関連公共事業というものを拡大しなければなりません。そうした中から今回の引き下げ措

置というものを公共事業に採用をいたしましたけれども、これらの公共事業に対しましては当然地

方負担が生ずるわけであります。この円滑な実

施を図るために地方負担の増加についても十分な

財政措置を講ずることをあわせ行うことに

よりまして内需拡大の効果を十分に上げ得るものと私どもは判断をした次第であります。

○青木薪次君 一昨年の百三国会においていわゆる行革法と言われた八省二十六法律の改正の際に、私どもは分割してやりなさいということを主張したんです。ところが政府はこれを拒否したん

ですね。今回分割して提出したねらいというものと私どもは分割してやりなさいということを主張したんです。ところが政府はこれを拒否したん

ですね。今回分割して提出したねらいといふことは野党の我々の見解が一致している。

これは決して悪い過ごしではないわけであります。

このように政府の都合で、あるときは統合して出でて、あるときには今回のよう分割して提

案をするということであります。しかし、この補助率引き下

げをした答弁を多少補足をさせていただきながらお答え

下さい。ひどつ説明をしてもらいたいと思うんであります。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今港湾局長の申しま

し申し上げた連いをひとつ説明をしてもらいたいと思うんであります。

○政府委員(斎藤次郎君) 今回の補助率の引き下

げをした連いをひとつ説明をしてもらいたいと思

うであります。しかし、この補助率引き下

げをした連いをひとつ説明をしてもらいたいと思

うであります。しかし、この補助率引き下

げをした連いをひとつ説明をしてもらいたいと思

うであります。しかし、この補助率引き下

げをした連いをひとつ説明をしてもらいたいと思

うであります。しかし、この補助率引き下

げをした連いをひとつ説明をしてもらいたいと思

うであります。しかし、この補助率引き下

げ措置というのは、六十年度、六十一年度の、先生御質問のありました補助金の整理合理化のよう確保のために公共事業の補助率についてのみ手直しを講ずるということでございまして、全体を一括化するようなものではないということから各省ごとに法案を作成することにしたものでございまして、売上税のことを考えたということは全くございません。

○青木薪次君 地方負担の増加に対する地方財政措置はどうなりますか。

○政府委員(小林実君) 今回の国庫補助負担率の引き下げによりまして、地方財政で影響を受ける額は通して千八百億でございます。

この内訳は、補助金のカットによります影響額が千二百億、それを財源にいたしまして事業を拡大いたしておりますので、それに伴ってふえてまいります地方負担が六百億でございます。合計いたしまして千八百億でございます。これに対しましては、当面は地方債で全額対応をする、こういふことでございますが、後年度の元利償還につきましては、カット見合いの千二百億につきましては元利償還の一〇〇%を交付税の基準財政需要額の中に算入をすることにいたします。それから、拡大に伴いましてふえました地方負担につきましては、六百億につきましてはその元利償還の八〇%相当額を基準財政需要額に算入することにいたしております。

この措置によりまして、個々の団体におきまして事業を執行するに際しましては支障が生じないというふうに考えておるところでございます。なお、カット見合いの千二百億につきましては、将来その九〇%、従来ですと五〇%でございましたが、財政措置を改善いたしまして、九〇%につきましては國の方から、一般会計から交付税特別会計の方へ後年度繰り入れる、こういう約束になつておるわけでございます。

○青木薪次君 それでは具体的に法案の内容につ

いて伺いたいと思うんですが、まず、港湾関係の補助率等をどこまで引き下げるのか説明をしてもらいたいと思います。

○政府委員(藤野慎吾君) 御案内のように、法律によりまして港湾関係整備事業にまつわる補助率は国庫負担率は、それぞれ港の港格、そして施設別に定められておりがございますが、それがを総合的にといいますか、基本的に申し上げてみますと、まず、このたび改正をお願いしておりますいわゆる港湾法の中では、まず現在改正後の——これまで二度にわたる改正をしておりますが、をベースにいたしまして、直轄事業についてはおよそ一〇%、それから補助事業につきましてはおよそ五%という切り下げを予定をいたしております。

なお、その他建設委員会の方で審議をお願いしておりますが、北海道、離島とかその他の地域におきましては、今申し上げました切り下げ率が若干緩和され、約二分の一に緩和されておるということではございますが、そのような切り下げ率をベースに今回の法律改正をお願いをしておることでござりますが、後年度の元利償還につきましては、カット見合いの千二百億につきましては元利償還の一〇〇%を交付税の基準財政需要額の中に算入をすることにいたします。それから、拡大に伴いましてふえました地方負担につきましては、六百億につきましてはその元利償還の八〇%相当額を基準財政需要額に算入することにいたしております。

この措置によりまして、個々の団体におきまして事業を執行するに際しましては支障が生じないというふうに考えておるところでございます。なお、カット見合いの千二百億につきましては、将来その九〇%、従来ですと五〇%でございましたが、財政措置を改善いたしまして、九〇%につきましては國の方から、一般会計から交付税特別会計の方へ後年度繰り入れる、こういう約束になつておるわけでございます。

○青木薪次君 港湾局長、僕の質問したいのは、

いうものが水域施設の直轄、あるいはまた外郭施設の補助、係留施設、臨港交通施設というようなぐあいに、それぞれ根拠法律が違うわけですが、

三年で十分の八までということになる。十分の十度に十分の九になる。それから六十年度はそのまま横並びで十分の九であった。六十二年、六十四年で」という言葉の中で実際は十分の七・五しか補助してないということことで、今回の場合に十分の八といふことになつた場合には、実際には実行の補助率はどうなるのかということを聞いていいですね。そこで例えば、通常は十分の十が昭和六十年代に何分の何ほどまで、こういうふうに定めてありますと、そしてそれが実行上若干下がつておるという実例、実態がございますが、例えばいうふうに申上げますが、水域施設を直轄事業で整備をいたします場合に、従前は例えば十分の七・五までといふことでございましたもの——まさに失礼いたしました。十分の十までといふことに定めてありました場合に、対象施設によりましてそれが十分の六で運用されておつたり十分の七・五で運用されておつたりといふものがあるわけあります。さて、このたび法律を改正いたしますとそれが十分の八までといふことに改めた場合においては、十分の八までといふことになります。

○政府委員(藤野慎吾君) 失礼いたしました。確かに法律で何分の何ほどまで、こういうふうに定めてありますと、そしてそれが実行上若干下がつておるという実例、実態がございますが、例えばいうふうに申上げますが、水域施設を直轄事業で整備をいたします場合に、従前は例えば十分の七・五までといふことでございましたもの——まさに失礼いたしました。十分の十までといふことに定めてありました場合に、対象施設によりましてそれが十分の六で運用されておつたり十分の七・五で運用されておつたりといふものがあるわけあります。さて、このたび法律を改正いたしますとそれが十分の八までといふことに改めた場合においては、十分の八までといふことになります。

○政府委員(藤野慎吾君) 失礼いたしました。確かに法律で何分の何ほどまで、こういうふうに定めてありますと、そしてそれが実行上若干下がつておるという実例、実態がございますが、例えばいうふうに申上げますが、水域施設を直轄事業で整備をいたします場合に、従前は例えば十分の七・五までといふことでございましたもの——まさに失礼いたしました。十分の十までといふことに定めてありました場合に、対象施設によりましてそれが十分の六で運用されておつたり十分の七・五で運用されておつたりといふものがあるわけあります。さて、このたび法律を改正いたしますとそれが十分の八までといふことに改めた場合においては、十分の八までといふことになります。

○政府委員(藤野慎吾君) 失礼いたしました。確かに法律で何分の何ほどまで、こういうふうに定めてありますと、そしてそれが実行上若干下がつておるという実例、実態がございますが、例えばいうふうに申上げますが、水域施設を直轄事業で整備をいたします場合に、従前は例えば十分の七・五までといふことでございましたもの——まさに失礼いたしました。十分の十までといふことに定めてありました場合に、対象施設によりましてそれが十分の六で運用されておつたり十分の七・五で運用されておつたりといふものがあるわけあります。さて、このたび法律を改正いたしますとそれが十分の八までといふことに改めた場合においては、十分の八までといふことになります。

元利を国で面倒見よう、臨時特例債で面倒見ようということだらうと思うのであります。これが行税率が適用されている地域は内地の特定重要港湾ですね。一方、北海道、離島などはどうなつてお聞きいたしたいと思います。

○政府委員(藤野慎吾君) 今回、補助率の切り下げによりまして先ほど事業費では五十七億の拡大せ者でありますと、その中でこの十分の十が「まるで」という言葉の中で実際は十分の七・五しか補助してないということになります。十分の十度に十分の九になる。それから六十年度はそのまま横並びで十分の九であった。六十二年、六十四年で」という言葉の中で実際は十分の七・五しか補助してないということになります。

○政府委員(藤野慎吾君) 失礼いたしました。確かに法律で何分の何ほどまで、こういうふうに定めてありますと、そしてそれが実行上若干下がつておるという実例、実態がございますが、例えばいうふうに申上げますが、水域施設を直轄事業で整備をいたします場合に、従前は例えば十分の七・五までといふことでございましたもの——まさに失礼いたしました。十分の十までといふことに定めてありました場合に、対象施設によりましてそれが十分の六で運用されておつたり十分の七・五で運用されておつたりといふものがあるわけあります。さて、このたび法律を改正いたしますとそれが十分の八までといふことに改めた場合においては、十分の八までといふことになります。

○青木薪次君 ところでお尋ねしますが、内需拡大の効果が余りにも少ないんじやないかと

いうように考へておるんありますかいかがですか

か。今申し上げましたのは、公共事業関係費が二・三%減、事業費ベースで五・二%増、こんなに考へておられるわけですが、この点はいかがですか。

○政府委員(藤野慎吾君) 今お尋ねの件は、確かにいわゆる公共事業費の対前年度伸び率というのはたしか五多オーダーというふうに私も理解いたしておりますが、港湾関係の国費につきましてはむしろマイナス二%ちょっとと切れますが、オーダーの減ということになつております。そしてこのたびの補助率の改正なり、そしてその他極力民活プロジェクトの導入なりといふことを通じて港湾関係事業の拡大を図りたいというふうに考え、そして今面考えております規模が先ほど大臣が申し上げました約九百、八百七十億オーダーの事業量の増大を企図しておるということをございます。

○青木薪次君 国の財政難をカバーするために、内需拡大のためにはその内需興について民活であります。これが政府の内需拡大の方式なんありますが、運輸大臣、運輸省は民活事業にいろいろ首を突っ込んでいます。これは一体何と何かお伺いをいたしたいと思います。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 代表的なものを申し上げますならば、関西空港株式会社等は典型例であろうと存じます。

○青木薪次君 私の聞きたいのは、例えば建設省とか国土庁とか通産省とか連携いたしまして、そして民間都市開発機構とか民間リゾートとかテレビポートとか、今新聞紙上を大いににぎわしているわけですね。これが、運輸省が他省庁と一緒に、ひとつ港湾関係等を主として事業のいわゆる相乗りと言つた方がいいのか、そういったような方向で大型のプロジェクトを考えているのか、その点を聞きたいと思うんです。

○政府委員(藤野慎吾君) たまたま先生法律の名前も詳しくおつしやつていただきましたが、昨年の段階で、いわゆる民活法という法律を御審議いただき御決定をいただきました。本年は、ただい

ま国会の御審議を別途お願ひをしておるわけあります。

までも、私たちがそういったことを推進しようとおりりますが、私たちがそういうことをしておるといいます。このたびテレポートによるリゾート法といったふうな形で関係各省

廳と共に民活プロジェクトを推進していくこと、もう基本的な考え方にしております。

で、私たちがそういったことを推進しようとしておりますが、既に御案内から存じます。私たちの港湾に対するいろんな要請がいわゆるリゾート法といったふうな形で、既に御案内から存在しておりますが、いましばらく時間

の後いろいろ議論をしてまいりました結果、從前のものに含まれておりませんでした。テレポートというようなものも今回新たにその対象にしていましたが、確かに私たち、今、先生お話をありましたようないことは理解いたしておりますが、都

なで、それにつきましては、いましばらく時間が多様化しておる。単に物流の機能、産業の機能の高度化を図るだけではなくて、国際的な交流機能がありますとか、業務の機能を強化するとか、また海洋性レクリエーションのための機能、ないしは市民の交流の場としての意味合いなどなどあると思っておりますので、定量的に投資機能を今ちょうど申し上げにくい状態にございいますが、当面、東京、横浜そして大阪で具体的な準備が進みつつございます。

なれば、聞くところによりますと、名古屋とか仙台などでもそういうことに關する研究が進んでおります。このふうに聞いておりますが、私たち先ほど申し上げました今後の港湾のあり方、港湾の空港の利用の仕方の一つの新しいタイプだというふうに考えておりまして、私たちの港湾の方でそのまま申しますが、当面、東京、横浜そして大阪で具体的な準備が進みつつございます。

なれば、聞くところによると、名古屋とか仙台などでもそういうことに關する研究が進んでおります。このふうに聞いておりますが、私たち先ほど申し上げました今後の港湾のあり方、港湾の空港の利用の仕方の一つの新しいタイプだといふように思いますし、また公共事業の持つ意味合いについては非常に大であるとは思いますが、あわせて、これらを民間の活力を活用するという形で推進をしていきたいというふうに思っておりまして、それが具体的にあらわれてきた仕組みなり場面を突っ込んでいます。これは、一つの新しい法律という形で関係の各省廳と共同をして進めたいこうとしておるものでござります。

○青木薪次君 港湾における民活事業を推進するために、今回また、今の中でもありますけれども、民活法を改正いたしましてテレポート等を新たに加えております。これは、その制度面を整えようとしているんだけれども、それでは、その制度に乗つてどれくらいのプロジェクトが実施され得るのか、そのプロジェクトで公の資金が呼び水となって、そしてどれくらいの民間資金が投入されることになるのか、その点を簡単に説明してください。

○政府委員(藤野慎吾君) 昨年お決めいただきました民活法は特定の施設が列挙してございました。そのものについて税なり財政なりの支援措置をするという仕組みででき上がりっております。そ

ましたような形で、東京十三号地でそういったテレポート構想というもののが進んでおりますが、確かに私たち、今、先生お話ありましたようにまだ私たちを含めていわゆる正式のものとして確定するところまで本日の段階で至つております。

さて、これらの具体的な事業計画につきましては、なお詰めが残つておりますので、定量的に投資規模を今ちょうど申し上げにくい状態にございまして、まだ改めての機会にさせていただきたいと存じます。恐縮でございます。ただ、資料等も持ち合わせておりますので、まだ改めての機会にさせていただきたいと存じます。たとえば、東京でも、今言わされましたように第三セクターを設置するという考え方を聞いておりますが、投資効果が内需拡大としてあらわれてくるのを想定でございます。

○青木薪次君 港湾及び空港は、大臣のさつきの説明のように、産業活動、国民生活等の基盤となる重要な社会資本です。全くそのとおりです。国際化、情報化が一層進展し、国民の価値観もますます多様化、高度化していく中で、その計画的な整備を推進していくことが我が国経済社会の健全な発展にとって必要不可欠であります。この大前提で私は質問をしているわけですが、それでは横浜港のMM21、大阪南港のテレポート構想等の場合には、これはやはり今の東京の場合と同じようにまだはつきりしていないんですか。いつもお手元に持つておられるMM21と呼ばれるM21と称せられておりますが、横浜港の一番奥まつた地域の再開発事業は既に相当に進んでおりまして、例えは開発事業は既に相当に進んでおりまして、例えはその一環として旧日本丸が既にドックに配置されておりまして、新しい臨海公園を形成をしておる

までも、それを与えるといったような構想なんですね。この点について内需拡大の効果は、すと先生お話をされているのか、企業がずっと立ち並ぶ、その中央部にパラボラアーチ構造を持つて、そしてデータを海外から持つて、その点について内需拡大の効果は、すと先生お話をされているのか、企業がずっと立ち並ぶ、その中央部にパラボラアーチ構造を持つて、そしてデータを海外から持つて、その点について内需拡大の効果は、すと先生お話をされておりますが、この次に具体的なプロジェクトとして動き出すであろうと思われる

のいろんな準備会といいますか、調査委員会で詰めが行われております。たしか近いうちにそれを設立するための会議なども開かれるのではないかというふうに承っております。

今お話しのレポートにつきましては、横浜ではまだ研究の段階でございますので、今ここで申し上げられるような状況には相なっておりません。いずれにいたしましても、埋め立て、用地の造成といふところからまず始まつておりますので、そいつた形で現地の方はもう相当に態様が変化いたしておるわけでございます。

大阪につきましては、南港で用地は既にあるわけであります。レポートについてのいろんな準備、研究が進んでおるというところまでは本席で申し上げさしていただけますが、ちょっとそれ以上の詳しい情報を持ち合わせておりませんので、この程度の説明にさしていただきたいと存じます。

○青木薪次君 横浜でも、今申し上げましたように、みなとみらい²¹といいますか、こういった大々的な資料も出しまして、海沿いに横浜の町と未来が広がるということでおすすめ宣伝をし、相当バラ色の夢を描いているわけであります。私がいろいろ考えておりまして、東京と大阪、これがいわゆる二大プロジェクトであり、地方の場合には比較的忘れられがちであるという点もやはり指摘せざるを得ないと思います。

例えば、私のところの清水港の人工島計画といふやつは、この前も質問したわけでありますけれども、海を埋め立てて二百四十ヘクタールの土地をつくる、新しい島をつくる計画等も今進められているわけであります。この点はどうなんですか。

○政府委員(藤野慎吾君) 特に民活事業の場合に、その企業の採算といふうことからどうしても都市といいますか、大都市といいますか、需要を追つかける方向になりがちだというところがあつて、私たちとしては総合的に見て日本の国土の均衡ある発展を確保するためいろいろな配慮を

全国的にしていかなければ、そのためには公共事業といふものの果たす役割が非常に大きいといふふうに思つております。

そういった視点から、ただいま先生は清水港の沖合人工島計画についてのお尋ねでござりますが、既に御案内、御承知いただいておりますよう五十八年から私たちこの人工島という問題についての研究を進めておりますが、それらのケーススタディーをもとにいたしまして、特に清水の場合は地元静岡県やら清水市やら、また関係の経済界の方々、非常に御熱心でございまして、私たちと一緒にこのケーススタディーを今やつておるというところでございます。

お話をありましたように、規模で二百四十ヘクタールといった面積のものを構想しておりますが、コンテナターミナルとかマリーナでありますとか、また海洋開発やら水産に関する研究施設とかその他国際交流施設といったようなものをここに立地させることができないか、また非常に有力な構想ではないかというふうに思つております。

ただ、技術的にいろいろ検討しなければならない課題、命題も残っておりますことやら、また必要な事業の方式というものをどういうふうに考えるかといふふうなこともあります。といふふうなことで、先ほど民活の議論を申し上げましたけれども、これまたやはり民間の資金なり活力なりに依存する分野が非常に大きいんじゃないかというふうにも思つております。そういうことをも含めて、今申し上げましたような関係の方々を中心として鋭意研究、検討をしておる状況にございまして、今後とも前向きの検討を進めていきたい、かように考えております。

○青木薪次君 大規模開発といいますが、どうしても資金投資が大都市に集中しやすくなる、これはやっぱり需要の点が主である、こういうような説明もありましたんですが、例えば、今、藤野局長が説明されましたこの人工島計画といふ

ものは、清水市から山梨県甲府を通つて長野県佐久を通つて新潟県の上越市に通ずる高速道路計画がことしの夏に計画決定をされるわけであります。私もその推進者の一人なんであります。それが、沖合人工島計画についての実績でござりますが、既に御案内、御承知いただいておりますよう五十八年から私たちこの人工島という問題についての研究を進めておりますが、それらのケーススタディーをもとにいたしまして、特に清水の場合は地元静岡県やら清水市やら、また関係の経済界の方々、非常に御熱心でございまして、私たちと一緒にこのケーススタディーを今やつておるというところでございます。

お話をありましたように、規模で二百四十ヘクタールといつた面積のものを構想しておりますが、コンテナターミナルとかマリーナでありますとか、また海洋開発やら水産に関する研究施設とかその他国際交流施設といったようなものをここに立地させることができないか、また非常に有力な構想ではないかというふうに思つております。

ただ、技術的にいろいろ検討しなければならない課題、命題も残っておりますことやら、また必要な事業の方式といふふうなこともあります。といふふうなことで、先ほど民活の議論を申し上げましたけれども、これまたやはり民間の資金なり活力なりに依存する分野が非常に大きいんじゃないかといふふうにも思つております。そういうことをも含めて、今申し上げましたような関係の方々を中心として鋭意研究、検討をしておる状況にございまして、今後とも前向きの検討を進めていきたい、かように考えております。

○青木薪次君 大規模開発といいますが、どうしても資金投資が大都市に集中しやすくなる、これはやっぱり需要の点が主である、こういうような説明もありましたんですが、例えば、今、藤野局長が説明されましたこの人工島計画といふ

たい、かように考えております。

○青木薪次君 港湾局の出した民間都市開発の推進に関する特別措置法案についてということで、目的から事業の概要から制度の概要、資金計画等に至るまでいろいろ載つてあります。が、この点について、今申し上げましたように今度は民間都市開発の推進に関する特別措置法を制定して、主として地方の港湾を対象とする民活事業を推進するために基盤整備が行われるような制度をつくりたいということだと思つてます。その

レポート構想等が現実化されると思うんであります。が、内需拡大が大都市だけに集中されないよう東京の先ほどの計画については、将来的にはデーターといつた面積のものを構想しておりますが、コンテナターミナルとかマリーナでありますとか、また海洋開発やら水産に関する研究施設とか、まだ海洋開発やら水産に関する研究施設とか、地元から厳しい意見が実は出たわけであります。国土の均衡ある発展を考えると問題である。それ以外の地域でも確実に民間資金投入の呼び水となるような民活プロジェクトが必要なはずである。昨年の民活法で港湾業務用ビル等を民活で行う制度がつくられているんあります。が、例えば清水だけでなく名古屋も手を挙げたとか、あるいはまた北海道がどう、東北がどうというようなことも聞いてるわけであります。ですが、将来計画として私の言つた意見についてどういうようにお考えになるかお伺いしたいと思います。

○政府委員(藤野慎吾君) 私が余り大ぶろしきを広げてここで御説明させていただくのもいかがかとは思いますが、私自身の気持ちといたしましては、やはり狭い日本の国土をできるだけ広く活用していくことが一番重要なのではないかと

思いますが、私は、やはり狭い日本の国土をできるだけ広く活用していくことが一番重要なのではないかと

いました新造船の建造実績と見通しにつきましては、ただいま先生がお示しになりました資料の三十一ページから三十二ページに書いてございまます。この資料は海運造船合理化審議会が昨年答申の際に答申書の基礎となるものとして作成したものでございまして、昭和六十年までが実績でございます。それで、六十一年以降予測したものでございますが、このグラフから明らかでございます。

ように、六十三年ころがボトムとなりまして、我が国造船業の建造量は標準貨物船に換算いたしまして年間三百七十万トン程度まで落ち込み、その後徐々に回復いたしますが、昭和七十年ころ、一九五五年ころにおきましても、標準貨物船に換算して五百二十万トン程度の工事量までしか回復しないということがあります。

○安恒良一君 数字はわかりました。資料も私もらっていますが、そこでこういう見通しを立てられました積算の基礎を説明してください。

○政府委員(間野忠君) 六十一年以降の予測の手法でございますけれども、これは石油、鉄鉱石、石炭、こういいました主要貨物別に海上荷動き量を予測いたしました。この数字から将来ある時点において必要となるいわゆる必要船腹量を求めます。別途現有船腹量、これと比較いたしまして、またその将来の時点までに解消される船腹量、これを計算いたしまして、これらから新造船の需要量を求めるという手法で算定されたものでございます。

○安恒良一君 物資別それから船の種類別ごとに需要を推計したと、こういうことだと思いますが、これ資料にありませんから、これは後で結構ですか、今言つた積算の基礎ですね、資料をいだときたいと思います。

次に行きますが、日本の造船業界の今日の苦況の要因を見られているものには、一つは為替レートの問題があると思います。いま一つは韓国の建造量の増加というものがあると思います。こういう点を今後どのように見ておられるのか考え方を説明してください。

○政府委員(間野忠君) 確かに今回の造船不況の原因をいろいろ考えてみますと、やはり過剰船腹の存在というのが基本的な要因かと思います。ただ、現在の不況をさらに厳しくしておるものには、ただいまおっしゃいましたように、為替レートの急速な変動と、それから韓国がこれまで急速に競争力をつけってきたということであろうと思います。

徐々に回復いたしますが、昭和七十年ころ、一九五五年ころにおきましても、標準貨物船に換算して五百二十万トン程度の工事量までしか回復しないといつてあります。

○安恒良一君 これがどうもウオンもドルと同じような動きをするんではなくて、ウォンがむしろ評価されるんではなかろうかというような見方をする人も大勢いらっしゃいます。

また、韓国の競争力につきましても、現在は過渡的に韓国の競争力がコスト競争力という意味では若干上回っているかと思われますけれども、長期的には資材の調達など、船価の六割を占める人件費につきましても、今後生産性を高めていけば十分韓国とも対抗できる。そういう意味で決して悲観的なものではないと考えております。

○安恒良一君 どうもはつきりしませんけれども、そういうことにします。日本との競争力の差は縮まってまいりますし、今後我が国造船業の生産性をさらに高めるという努力をいたしますれば、長期的には韓国と十分対抗してやっていけるんではなかろうかというふうに考えております。

○安恒良一君 どうもはつきりしませんけれども、そういうところにします。

○安恒良一君 物資別それから船の種類別ごとに需要を推計したと、こういうことだと思いますが、これ資料にありませんから、これは後で結構ですか、今言つた積算の基礎ですね、資料をいだときたいと思います。

次に行きますが、日本の造船業界の今日の苦況の要因を見られているものには、一つは為替レートの問題があると思います。いま一つは韓国の建造量の増加というものがあると思います。こういう点を今後どのように見ておられるのか考え方を説明してください。

それからもう一つは、国際競争力の問題でございます。確かに厳しい円高のことで現在競争力が弱まっていることが言えるかと思いますが、先ほども申しましたように、大体船価の六五%を占めます資材の調達コストが国際的なものにいずれは調整されると思いますが、船価の二五%を占める人件費につきましても、今後生産性を高めていけば十分韓国とも対抗できる。そういう意味で決して悲観的なものではないと考えております。

○安恒良一君 僕はやっぱり韓国との関係をもう少し突き詰めて議論しておかなければいけないと思っていますがね。

今あなたがおっしゃったような主として設備の二割削減とグローバル化、合理化等によって現在四ないし五〇%を占めています造船業、世界のシェアの中で占めていますが、本当にそのことが維持できるんだろか。特に円とウォン、ウォンとドルとのリンク、それから韓国のやはり今後の建造量の増加、こういうものを私はやはりシビアに見る必要があるのではないかと。

そこでひとつ、G5以降ドルとそれからウォンとそれからの関係、いわゆるドル相場の変化率、G5以降どうなっていますか。

○政府委員(間野忠君) 正確な数字は記憶いたしましたが、一昨年十月のG5以降、當時一ドル二百四十円ぐらいであったレートが現在は百五十円程度になつておりますし、韓国の場合はそれが以後非常にドルと密接にリンクしておりませんが、その後数ヶ月以内、二、三%ドルに対して高くなったという程度であると理解しております。

○安恒良一君 G5以降日本の円の変化率は、大

います。そのため我々は少なくとも二割程度の設備処理を早急に実施すべきであると考えております。この設備処理、それから先生先ほど御指摘のありました不況カルテル、こういったものがうます。ですから、ドルと円の関係、今度はドルとウォンの関係、こんなに大きな差があるわけですね。そして、きのう現在で一ドルは何百ウォンでしょうか、ドルと円はどうでしょう。どうなつていますか、二十四日の相場で。

○政府委員(間野忠君) 昨日の円は百四十九円何がしで相場を閉じたと伺っておりますが、ウォンについては承知いたしておりません。

○安恒良一君 ジャパンの方で言いますと、きのうの日経で換算してみましたが、一ドルが九百ウォンですね。それから、一ドルが最終的に百五十五円です。そうすると、九百ウォンと百五十円ですね。そこで、九百ウォンと百五十円ですから、やつぱりこういうことをきちっと正確に科学的にお互いがとらえておかぬといかなと思う。

そこで、私が非常に心配しているのは、この法案のベースとなつています新造船の建造の見通しが韓国や為替レートの動向により大きく今後崩れがち直つても、陸上部門等の悪化が足を引っ張るというおそれがあることを、私はそこを実はしないかということを、私はそこを実はしていないかと心配しているのです。ですから、いま一つの造船業界を見ますと、配当を行つてるのは三菱だけですね。そして、各社はこの造船業とともに陸上部門にも力を入れておりますが、今日は必ずしも業績はよいと考えられません。ですから、まさか

間違つて例えば仮にあなたが言うように造船が立ち直つても、陸上部門等の悪化が足を引っ張るというおそれがないとは言えないのです。私はなかなか造船も今言つた関係で無理だと思うのです。ですから、以上のようないいふで、ドック単位の設備廃棄やグローバル化がうまく立つていくというめどが立つているのかどうか。ですから、具体的に政府の基本的な方針、実施のめど、こういうことについて明らかにしていただきたいと思います。

○政府委員(間野忠君) 我々の基本的な考え方をいたしましては、先ほども申しましたように、や

はり現在不況の主たる原因と見られます過剰船腹を解消しますためには供給力をどうしても絞らざるを得ない。そのためには五割近いシェアを持つております我が國がまず最初にやらなければならぬといふうに考えております。

それから、主として韓国を中心とする第三造船諸国に対する競争力の問題でありますけれども、これは、今先生がおっしゃいましたように、自下非常に大きなコスト差があるということは事実であろうと思います。ただ、韓国もかなり海外、特に日本から調達しておる部分が多くございますから、これにつきましてはいずれ時間がたてば韓国側での値上がり要因になると思いますし、我が方は現在国際的に見てかなり割高なものを買っておるという事態であります。これも為替レートが急激に変動したための過渡的な現象であって、いずれはこれも国際的な相場に落ちつくというふうに考えますと、あとは生産性向上のための努力がどれだけ実を結ぶかということでありまして、そのためには集約化によりまして間接費とか管理費を削減し、また近代的な設備の導入によりまして生産性を高めるといった努力をやれば必ず韓国とも対抗していくものになるというふうに考えております。

○安恒良一君 私は為替レートの問題をそう単純に考えてはいけないと思つんですね。というのには、今私が言つたような開きがあるし、それからG5以降の変化率についても非常に韓国の場合はG5以降横並びで安定をしておるわけですね。そのほかに韓国は開発の戦略としては輸出指向政策をとっていますね。特に八〇年以降バスケット・ペッグ制に移行してから内外のインフレの格差に対し非常に伸縮的な為替レート政策をとることにより常に為替レートというものを現実的な水準に調整をしています。そして輸出競争力の妨げにならないといふような大胆な政策をとっているわけですね、これは。そういうものと競争していく中でおける生産性の向上だけだといふうに、大臣、

こうしたことを見ていいくんでしょうか。もう少し私は韓国との関係なんかは、経済的な政策についても、韓国は具体的な輸出を伸ばすためにどういう政策をとっているのかと。それから為替レートの操作としても、日本の場合には百五十円で内需拡大、拡大と口頭で言うだけですから、具体的にないものですから、百五十円を一時切るという状態まで来ていますね。ところが韓国は韓国なりに今言つたようにそういう政策を大胆にとつて為替レートの安定を図つてそれで競争していくわけですから、そのところを間野局長は一時的な現象だとえらい楽觀をされていますが、本当にそれでいいでしょうか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 私は、今安恒良委員の御指摘になりました問題点は極めて今後を考える場合に大切なポイントだという理解をいたしております。そこでこそ私は実は韓国の造船所を見ておりませんが、昭和五十年代の半ばに参りましたとして韓国の現代造船、現実を見てまいりました。そしてその当時の日本の造船所と比較してみましてさまざまなかん想を持ちました。そしてその中で今依然として残つております最大の韓国と我が国の造船業の格差と言えるものは、一つは我が国の労働条件、雇用条件と、韓国の労働条件、雇用条件の差異、そこから出てまいります人件費の占める比率、これは我々はいかんともしがたい差異だとは、今私が言つたような開きがあるし、それからG5以降の変化率についても非常に韓国の場合はG5以降横並びで安定をしておるわけですね。そのほかに韓国は開発の戦略としては輸出指向政策をとっていますね。特に八〇年以降バスケット・ペッグ制に移行してから内外のインフレの格差に対し非常に伸縮的な為替レート政策をとることにより常に為替レートというものを現実的な水準に調整をしています。そして輸出競争力の妨げにならないといふような大胆な政策をとっているわけですね、これは。そういうものと競争していく中でおける生産性の向上だけだといふうに、大臣、

為替レートの問題にかかるくるわけであります。しかし、先ほど局長も答弁をいたしておりましたが、ここで一つ造船の関係で考えなければなりませんのは、まさにその円高差益の還元というものは造船のコストにどうはね返つてくるのか、また現在調達を国内で行っておりますものを海外に切りかえました場合に、これは他の問題を惹起する問題ではありますけれども、調達の国際化等による努力と、いうものがまさに国際価格への調整による道を歩ませるとした場合に、この辺の影響はどう出るか、こうした問題点もあるうかと思いましてさきほどの答弁をいたしました方向が間違つておるとは考えておりません。

ただ、そこに行き着くためには非常な努力が必要とする。そしてまさに人件費等についてのこれとは韓国の労働政策と我が国の雇用情勢との差異があるわけでありますから、設備の近代化あるいは技術革新等による生産性の向上でこの格差をどこまで埋めることができるかという問題はございませんけれども、非価格競争力を優位に保ちながらそのままの調達の国際化等による努力といふものでこの時期を築き上げいかなければならない、そんなふうに理解をいたしております。

○安恒良一君 この問題だけで時間をとるわけにはなりませんから、私はやはり今申し上げた為替レートの問題ということは、これは造船だけじゃなくて日本の今日の重大な問題ですから、運輸大臣もやはり十分に円の安定ということについてはまだ造船の技術力、技術力というものについて考えておつていただかないといつて、一説によるとともに韓国の関係者自体が認めておりまして、非価格競争力としては依然として我が國は非常に優秀でありますから、私はその点まで注意を喚起したいという意味でこの問題を取り上げたわけです。

そこで、私はどうも戦後の日本の状況を見ておらずそんな答えが返つてくるだろうと思いましたけれども、現実ではどんどん本面下で進んでいますね。だから、私は今まで論争したような観点から申しまして、もう一度こういうような対策が必要になつてくる時期があるのではないかといつては心配をするんです。これは私の心配です。そこで、そうならないためにはどういう需要をつくり出すのか、このことが非常に重要なと思いますが、その需要をつくり出すことについて大臣の具体策がありましたら聞かしてください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) これは委員にお申しますと、まさにそうした分野についての努力は払われ続けておると思います。

また造船の技術力、技術力というものについて考えておつていただかないといつて、一説によるとともに韓国の関係者自体が認めておりまして、非価格競争力としては依然として我が國は非常に優秀でありますから、私はその点まで注意を喚起したいという意味でこの問題を取り上げたわけです。

そこで、この設備の二割削減とグループ化の具体的な政府の青写真はどうなっていますか。例えれば、廃業する会社名、グループ化の具体的な例はございまして、どういうグループとどういうグループなり既存の企業の中でいかにして二割の設備処理を行なうかということを検討しておる段階でございますが、あるいはどういう企業とどういう企業がループ、あるいははどういう企業とどういう企業が組合してみでください。

○政府委員(間野忠君) グループ化の具体的な例はまだ出ておりません。現在のところ、既存のグループなり既存の企業の中でいかにして二割の設備処理を行なうかということを検討しておる段階でございますが、あるいはどういうグループとどういうグループなり既存の企業の中でいかにして二割の設備処理を行なうかということを検討しておる段階でございますが、あるいはどういう企業とどういう企業が組合してみでください。

の答弁をいたしておきましたのを補足する意味で、現実に進んでおります幾つかの例を例示として申し上げたいと思っております。

今私ども、例えばメキシコの石油公社の内航石油タンカー十二隻の経済協力というものに対し一生懸命の努力をいたしている最中であります。これは、多少の技術移転を一方では行なながら、日本がこれを受けられれば非常に望ましい。国際商戦でありますから相当厳しい競争になつておりますが、これが一つの私たちの今取り組みの対象であります。

また一方、今長崎県が提起をしておられます、また運輸省としても非常に関心を持っております、一つのプロジェクトとして、長崎の港を使いまして浮体ビル、こうした構想が現実のものとして提起をされ、昭和六十五年に長崎市が博覧会を行なわれる、その時点までにその浮体ビルの建造を完了し使用を開始したいという意気込みで持ち込んでござれ、我々也非常に積極的にこれには乗りたい、協力をしたいという考え方を持っておりますが、こうしたプロジェクトを隨時今発掘しつつあるわけであります、船以外にもこうした分野について我々は新たな道を探し出すべきではなからうか、そのように考えております。

○安恒良一君 大臣が初めにすらすらと言われたことはそのとおりですが、ただ問題は、そのすらすらと読み上げられた前段のところの需要創出に対する具体的な担保がないわけですね。言葉で言うと大臣がおっしゃったようなことで、船舶解撤の促進、経済協力による船舶建造の推進、官公庁等々になるということです、具体事例は大臣が後で二つ挙げられましたが、私はやっぱり需要創出のための具体的な積極的な努力、担保といふものがなければ、せっかくこういう法律をやつても結にいたもちになりはしないか、こういうふうに思いますから、この点についてはやはり需要創出のための具体的な積極的な日本政府としての努力、強く私はこの点を指摘しておきたいと思います。

次に、業界自体としてもいろんな努力をしなきやならぬということで、業界新聞を読んでみますと、九〇年代に向けて造船企業が生き残りをかけ生懸命の努力をいたしている最中であります。これは、多少の技術移転を一方では行なながら、日本がこれを受けられれば非常に望ましい。国際商戦でありますから相当厳しい競争になつておりますが、これが一つの私たちの今取り組みの対象であります。

また一方、今長崎県が提起をしておられます、また運輸省としても非常に関心を持っております、一つのプロジェクトとして、長崎の港を使いまして浮体ビル、こうした構想が現実のものとして提起をされ、昭和六十五年に長崎市が博覧会を行なわれる、その時点までにその浮体ビルの建造を完了し使用を開始したいという意気込みで持ち込んでござれ、我々也非常に積極的にこれには乗りたい、協力をしたいという考え方を持っておりますが、こうしたプロジェクトを随时今発掘しつつあるわけであります、船以外にもこうした分野について我々は新たな道を探し出すべきではなからうか、そのように考えております。

○安恒良一君 大臣が初めにすらすらと言われたことはそのとおりですが、ただ問題は、そのすらすらと読み上げられた前段のところの需要創出に対する具体的な担保がないわけですね。言葉で言うと大臣がおっしゃったようなことで、船舶解撤の促進、経済協力による船舶建造の推進、官公庁等々になるということです、具体事例は大臣が後で二つ挙げられましたが、私はやっぱり需要創出のための具体的な積極的な努力、担保といふものがなければ、せっかくこういう法律をやつても結にいたもちになりはしないか、こういうふうに思いますから、この点についてはやはり需要創出のための具体的な日本政府としての努力、強く私はこの点を指摘しておきたいと思います。

そこで、運輸大臣、民間の研究機関では、造船七社で現在一万六千四百人ぐらいの余剰労働者がおり、こういうふうに試算をしていますが、このようにしてはどういうふうに思つてているのですか、運輸省としてはどういうふうに思つてはいるのでしょうか。そこらのこ

とにについてお答えをしていただきたいと思いま

○政務委員(間野忠君) 非常に先を見通すことは難しいわけでございますけれども、これだけ厳しい事情でございますので、大手なら大手だけが生き残れるとか、規模が小さいからといってそこがなくなっていくと、いうようなことはなくして、それぞれ特性を生かした多様な形での産業として残つていいくと思います。

そういう意味で、先生が最初に御指摘のありました計算機あるいはロボット、これの活用は進めますから無人化されたようなものというの是非常に無理であろうと思います。したがいまして、徐々に計算機の積極的な利用でありますとか近代的な機械の利用などはあると思いますけれども、決して今の造船業と全くかけ離れた実験室のよ

ようになきやならないのですが、しかし、見方はシビアに見ておかなければいけませんから聞いています。そこで、設備廃棄それからグループ化等で一番た戦略の展開をいろいろ業界は業界としているように思います。その中で、一つの方向としてコンピューター化それから自動化の推進で人を大幅に削減する、こういうことを実は挙げている。しかし私は、このコンピューター化、自動化促進というのは、実行できるのはこれは大手造船企業だけだと思うんです、行える可能性があるのは。

そこで、運輸大臣、民間の研究機関では、造船七社で現在一万六千四百人ぐらいの余剰労働者がおり、こういうふうに試算をしていますが、このようにしてはどういうふうに思つてているのですか、運輸省としてはどういうふうに思つてはいるのでしょうか。そこらのこ

とにについてお答えをしていただきたいと思いま

○政務委員(間野忠君) 今度この法案の対象にいたしたいと考えておりますのは五千総トン以上の船を建造する四十四社でございますが、この四十四社の船舶部門の人間が昨年三月で七万七千人おりまして、それが各社スリム化していく、昨年の三月以降減量していくということで、来年の三月には四万九千人体制にしたいということを申し出ておりますが、これが直ちに離職者になりました。それが各社スリム化していく

ようにして、差し引き二万八千人程度の減量が行われるわけであります。これが直ちに離職者になりましたが、これが直ちに離職者になりました。それは、そのふうに思つてはいけないといふふうに思つてはいけない

ことになりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変な状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、そういうふうな状況に今なつておるわけですが、

そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。そこで、特定地域で一つの造船業がなくなることを考えまいりますと、中小造船の業界が大変面倒な問題になりますかといふふうに思つてはいけない。

○安恒良一君 これも、今言つたところをもう少しお話ししたいんですが、時間が全般的にあります。それで私はこの点を指摘しておきたいと思います。

の中でたくさんの不況産業をお抱えになつていま
すから、運輸大臣としてはとにかく早く成立する
ことだけといふうに望まれる、これは御希望で
すが、私の聞いていることは、万全ですかどうで
すかと聞いているんですよ。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 現時点において対応
できる、実現可能性のあるものとしては最善のも
のが労働省によって用意されたと考へております。

○安恒良一君 例え特定不況地域で、造船業が
廃業になる地域におきましては、私は失業と雇用
のミスマッチは避けられないんじやないかと思う
んですね。例えば労働力の調査を見ましても、製
造業の労働者の雇用は減少しています。そして、
第三次産業にそれを吸収するといつても吸収しき
れない。そこで完全失業率が今日高まっているわ
けです。こういう状況の中で、私はより思い切つ
た雇用政策を運輸大臣としては少なくとも労働大
臣に強く求めるという考え方があつてしかるべきで
はないんだろうかと思つて今のことを見たわけ
です。

それはなぜかというと、この造船の場合によ
り、後から議論します海員の場合にでも、結局政
策不況の要素がかなりあるわけです。海運造船の
労働者の雇用問題については、後から中身を海運
の場合は議論しますが、政策不況と、政策の貧
困さ、政策の誤り、やり方、そういうものが不況
をもたらしている原因があるわけあります。そ
うしますと、少なくとも運輸大臣としましては、
いま少しそういう——何もあなたが失敗したと言
つてはいけません。歴代のいわゆる運
輸行政の中における造船業の指導のあり方、海運
のあり方、そういうものの中に今日の雇用不安を
み出している、それから政府全体の責任として
いわゆる為替レートの問題等々いろいろ考え
ますと、労使だけではなく、いわば国
の政策的な問題が非常に私は今日の雇用不安に陥
れている一つの大きな原因だと思いますから、そ
の意味からいいますと、私は、大臣としては強く

求められる考えが必要だと思いますと同時に、労
働省に以上の点について、私と大臣のやりとりそ
の他聞いておられて、労働省自身として、この三
十万人の雇用開発プログラムで本当に、特定の不
況地域において、造船業のように廃業ができる、
そして、失業と雇用のミスマッチが起こるとい
うことには、残念ながら、そういう事態は避けたいと
思いますが、一部やむを得ないところが出てくる
かもわからないこの現状の中において。この三十
万人雇用開発プログラムだけで本当に雇用とい
うものが安定していくかというふうに考えられている
のかどうか。これは労働省からも、運輸大臣の御
答弁の後に、考え方を聞かしてください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 今、造船海運のみな
らず、我が国の雇用、失業情勢が極めて厳しいと
いう事態は私自身も認識をしておるつもりであり
ます。そして、その中におきまして、私は、現段
階、本当に可及的速やかにこの三十万人雇用開発
プログラムというものが実行されることによつ
て、とにかく当面、少なくとも造船あるいは海
運、私どもの守備範囲の中におきます雇用情勢と
いうものを少しでも改善をさせていただきたい。
本当に一日も早くという気持ちを持つておるとい
うことでありまして、理想を言えば、これは本當
に百万人、二百万人雇用創出ができるもの
であるならば、私は、労働省の諸君もそういう対
応をしてくれると思うんですけれども、現実の失
業率三%という状況の中において、実現可能性の
あるものとしてこのプログラムに極めて大きな期
待をかけておるという心境であります。

○政府委員(佐藤仁彦君) 三十万人雇用開発プロ
グラムの趣旨につきましては、運輸大臣からお答
えいただきましたとおりでございます。

私たちとしては、これを一日も早く実施に移
し、かつ完全に実施していくことが肝要だと考
えております。ただ、為替問題その他雇用を取り巻
く状況が非常に激しく動こうとしております。そ
ういう観点から、雇用情勢につきましては的確に
把握し、機敏に対応していくことが肝要であると
考へております。

○委員長(中野明君) 午前の審議はこの程度にと
どめまして、午後一時に再開することとし、休憩
いたします。

○安恒良一君 休憩前に引き続き、各案について質疑を行いま
す。

○委員長(中野明君) ただいまから運輸委員会を
再開いたします。

○安恒良一君 休憩前に私は十四条の雇用安定につ
いて大臣との間にいろいろやりとりをしたんで
す。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○安恒良一君 休憩前に私は十四条の雇用安定を行
って、とにかく当面、少なくとも造船あるいは海
運、私どもの守備範囲の中におきます雇用情勢と
いうものを少しでも改善をさせていただきたい。
本当に一日も早くという気持ちを持つておるとい
うことでありまして、理想を言えば、これは本當
に百万人、二百万人雇用創出ができるもの
であるならば、私は、労働省の諸君もそういう対
応をしてくれると思うんですけれども、現実の失
業率三%という状況の中において、実現可能性の
あるものとしてこのプログラムに極めて大きな期
待をかけておるという心境であります。

○政府委員(佐藤仁彦君) 三十万人雇用開発プロ
グラムの趣旨につきましては、運輸大臣からお答
えいただきましたとおりでございます。

私は、とにかく当面、少なくとも造船あるいは海
運、私どもの守備範囲の中におきます雇用情勢と
いうものを少しでも改善をさせていただきたい。
本当に一日も早くという気持ちを持つておるとい
うことでありまして、理想を言えば、これは本當
に百万人、二百万人雇用創出ができるもの
であるならば、私は、労働省の諸君もそういう対
応をしてくれると思うんですけれども、現実の失
業率三%という状況の中において、実現可能性の
あるものとしてこのプログラムに極めて大きな期
待をかけておるという心境であります。

○安恒良一君 そこで、これもちょっと大臣にお
聞きしたいんですが、内需振興ということが非常
に今問題になっています。きょう午前中の青木委
員とのやりとりの中では、公共事業費、一般会計で
は前年に比べてマイナス二・三%ですね。それを
一般、公共それから財投、地方の努力含めて五・
二%になっていますが、本当にこの数字で内需が
大きく拡大をするのでしょうか。私は、現状では
大変無理があるというふうに思いますが、大臣ど
うですか、この点は。

○國務大臣(橋本龍太郎君) これは現在、政府の
立場として、国会に本年度予算案について御審議
をお願いいたしておる最中であります。私どもど
すれば、まず本年度予算案のできるだけ早い可決
成立をお願い申し上げ、その予算を駆使して最善
を尽くし、足らざるところをその後において補う
ということが基本の考え方であらうと思います。

修正ということになるとまたこれ与野党で大変な議論になりますから、私はやっぱり具体的運営の中で今言ったようなことは極めて必要なことだと思いますから、そのことを重ねて申し上げます。

そこで今度は質問ですが、同じく第五条の三項

で、運輸大臣が実施計画を認定する基準として

「関連事業者の利益を不當に害する」もの、「従業員の地位を不當に害するもの」と、こういうふうに抽象的に書いてありますね。これだからこの中身ですが、私は中身は例えば雇用の削減とか労働条件の引き下げとか、それから事業の縮小、閉鎖等、こういうようなものがここにそういう表現でされているのかなと、こういうふうに思います

が、これ極めて抽象的なものですから、その中身についてどういうことを考えられてこういう表現にされたのか。「従業員の地位を不當に害するもの」とか「関連事業者の利益を不當に害する」とか「従業員の地位を不當に害する」も

のと、こういう表現にこれがなっていますから、私は今言つたようなことではないだろうかと思う

んですが、その点はどうですか。

○政府委員(間野忠君) 関連事業者に対する影響が及ぼないような形での事業の縮小あるいは設備の処理ということは非常に難しいと存じます。そういったことで、ある程度の影響が及ぶことは避けられないわけありますが、それが過度なことにならないように注意して実施計画を策定し、我々も認定する際にはそういう点を考えなければならぬということでございまして、従業員に対する配慮も全く同様の趣旨であると考えます。

○安恒良一君 や、僕が聞いているのは、こういう表現をされているが、今その表現をここで変えると言つてゐるわけじゃなくて、その具体的な中身は例えば雇用の削減問題であるとか労働条件の引き下げの問題であるとか事業の縮小、閉鎖等々、そういうようなことをこれは指して、そして表現としては「関連事業者の利益を不當に害する」もの、「従業員の地位を不當に害するもの」と、こういう表現にして、しかし実施計画を認定

するとき、やはり大臣は今私が申し上げたようなことを十分お考へになっておやりになるんだろうと思つて中身はどうですかと、こう聞いていきます。私は、大臣は恐らくそういうことを十分お考へになっておやりになるのが当たり前だと思うんで、その点はどうですかと聞いているんです。

○國務大臣(橋本龍太郎君) そのとおりです。

○安恒良一君 そのとおりですね。それでは特定船舶の方はこれで終わりまして次に参ります。

次は、外航船の問題についてお聞きをしたいのあります。

これも時間が限定をされておりますから、昨日衆議院でこの法案の審議のときに同僚議員がいろいろなことを聞いております。例えば外航海運の危機の原因であるとか、円高の及ぼす影響、さらに今後の見通し、それから今日までの政府の施策並びに政府のこれに対する責任等々について同僚議員が詳しく述べておられますので、私も実はそういう問題もお聞きをしたいと思っておりましたが、これほどのうのやりとりにゆだねることにいたしまして、具体的な中身について少しお聞きをしたいと思ひます。

そこで、まず一つの問題といたしまして仕組み船の問題について少しお聞きをしたいんであります。我が國は受益船主で、そして便宜籍を他国に置いている、これを私たち仕組み船と呼んでいいと思ひます。

そこで、まず一つの問題といたしまして仕組み船の問題について少しお聞きをしたいんであります。我が國は受益船主で、そして便宜籍を他国に置いている、これを私たち仕組み船と呼んでいいと思ひます。

○政府委員(塙田澄夫君) お答えを申し上げま

す。仕組み船につきましては、その実質的な船主を判定することが非常に難しいという問題がございまして、大変残念なことでございますが、その船腹量を私どもは正確には把握をしておりません。ただ運輸省で仕組み船の関係の調査をときどきしておりますが、昨年、六十一年の年央現在の大手六社の仕組み船につきまして、大手六社から調べ

ましたところによりますと百七隻、三百十一万総トンという報告を受けております。このような数字につきましては私どもはいろいろな角度からある程度の推察をするということは不可能ではございませんけれども、このような公の場で私どもが運輸省の資料として申し上げられる数字は残念ながら手元にないわけでございます。

○安恒良一君 それじゃこの点はぜひ調査をしてもらいたいと思うのです。調査を要求しておきます。私はこれから論争に入りますが、これはは今回だけ終わる問題じゃありませんから、私はせひこういう船がどれだけあるのかということは調査をしてもらいたい。なぜかというと、私はこのやり方いかんによると日本の商船隊全体が壊滅するんじゃないかという心配をするのですから、日本は御承知のように貿易立國、四方を海に廻っていますから日本の商船隊の確立というものは国のセキュリティの観点から考えて私は重要なですね。これは前にも三塚さんとお話しをいたしましたこともありますし、それはこの間にやりとりをしたこともあります。それはそれで一度そのペーパーカンパニーから日本の造船所に発注をして、でき上がった船は外国に籍は置かれますが、日本の船会社が実質的に使うといふものを仕組み船と申します。

このほかに便宜籍船という船は、これは日本においてはまだ先ほど先生が定義なさいました仕組み船、正確には先ほど先生が定義なさいました仕組み船、正確に申しますと、仕組み船というのは便宜籍船と同じではありませんで、便宜籍船の一部でござります。それで、仕組み船といふのは日本の船会社が外国にペーパーカンパニーをつくって、それをもう一度一度そのペーパーカンパニーから日本日本の造船所に発注をして、でき上がった船は外国に籍は置かれますが、日本の船会社が実質的に使うといふものを仕組み船と申します。

この限りませんけれども、日本その他の主として先進国の船会社が便宜籍を自國に置きませんで、外國に置籍をして実質的に使う船、もう少し範囲が広いんでございますが、先生の御質問は仕組み船ということでございましたので、私どもが責任を持つお答えできる範囲は大手の六社がやつておられます仕組み船はどうかということで先ほどお答えいたしましたように百七隻、三百十一万総トン

が昨年の年央でそういう数字は正確な数字として申し上げられるということでございます。

○政府委員(塙田澄夫君) お答え申し上げます。

あと、千五百隻と今御指摘がございましたが、このような数字につきましては私どもはいろいろな角度からある程度の推察をするということは不可能ではございませんけれども、このような公の場で私どもが運輸省の資料として申し上げられる数字は残念ながら手元にないわけでございます。

○安恒良一君 それじゃこの点はぜひ調査をしてもらいたいと思うのです。調査を要求しておきます。私はこれから論争に入りますが、これはは今回だけ終わる問題じゃありませんから、私はせひこういう船がどれだけあるのかということは調査をしてもらいたい。なぜかというと、私はこのやり方いかんによると日本の商船隊全体が壊滅するんじゃないかという心配をするのですから、日本は御承知のように貿易立國、四方を海に廻っていますから日本の商船隊の確立というものは国のセキュリティの観点から考えて私は重要なですね。これは前にも三塚さんとお話しをいたしましたこともありますし、それはこの間にやりとりをしたこともあります。それはそれで一度一度そのペーパーカンパニーから日本日本の造船所に発注をして、でき上がった船は外国に籍は置かれますが、日本の船会社が実質的に使うといふものを仕組み船と申します。

このほかに便宜籍船という船は、これは日本においてはまだ先ほど先生が定義なさいました仕組み船、正確には先ほど先生が定義なさいました仕組み船、正確に申しますと、仕組み船というのは便宜籍船と同じではありませんで、便宜籍船の一部でござります。それで、仕組み船といふのは日本の船会社が外国にペーパーカンパニーをつくって、それをもう一度一度そのペーパーカンパニーから日本日本の造船所に発注をして、でき上がった船は外国に籍は置かれますが、日本の船会社が実質的に使うといふものを仕組み船と申します。

この限りませんけれども、日本その他の主として先進国の船会社が便宜籍を自國に置きませんで、外國に置籍をして実質的に使う船、もう少し範囲が広いんでございますが、先生の御質問は仕組み船ということでございましたので、私どもが責任を持つお答えできる範囲は大手の六社がやつておられます仕組み船はどうかということで先ほどお答えいたしましたように百七隻、三百十一万総トン

各の労働の雇用の形態あるいは労働の賃金体
系あるいは社会保障のあり方というものが違つて
おりますので、外国とストレートに単純に船員費
を比較するということは非常に難しい点がござい
ます。しかしあえて一定の前提条件をつけまして
計算をいたしてみますと、大体二十二名から二十
四名ぐらいの船員が乗つております一般の貨物と
いうことで計算をいたしてみますと船主が支払う
船員費、つまり受け取りじゃございませんで船主
が支払う船員費という見方をいたしまして常用の
雇用形態の場合、日本人船員の場合は約一隻一年
間で三億円弱でございます。今おっしゃいました
いわゆる受け皿機構、これは期間雇用が原則にな
るかと思います。期間雇用で計算いたしますと一
億円強でございます。それから外国の仕組み船と
いいましょうか、便宜置籍船といいましょうか、
それに開港途上國の方々がお乗りになつていて
と、フル配乗でお乗りになつていていう前提で
計算いたしますとおおよそ五千万ということでござ
ります。

○安恒良一君 大臣、このところよく今聞いて
おいていただきたいのですが、私の方でも定員二十
名の場合には大体日本の船で日本人の船員を専
属で年間通して乗せている場合は約三億円強ぐら
いである。それから受け皿機構のいわゆる季節的
にやりますと一億二千万から三千万程度ではない
か。ですから余り数字食い違つていません。それ
から仕組み船に外國の人を乗せるという場合もコ
ストがかなりダンピングが著しいものですから大
体年間これは五、六千万円で上がる、こういうこ
とですね。そこでこの問題はこれから議論をして
いますが、仕組み船にも日本の船員を乗せると
いうことが今日の船員の雇用問題では重要な問題
になつてきています。だから、そうすると問題は仕
組み船確保の方法としてはこのコストをどういう
ふうに埋めるかということが私は大問題になると
思ふんです。

ですからこれは寄り寄りこれからそのコストの
埋め方について私は私なりの意見を言いながらお
りますからこれは寄り寄りこれからそのコストの

計算をいたしてみますと、大体二十二名から二十
四名ぐらいの船員が乗つております一般の貨物と
いうことで計算をいたしてみますと船主が支払う
船員費、つまり受け取りじゃございませんで船主
が支払う船員費という見方をいたしまして常用の
雇用形態の場合、日本人船員の場合は約一隻一年
間で三億円弱でございます。今おっしゃいました
いわゆる受け皿機構、これは期間雇用が原則にな
るかと思います。期間雇用で計算いたしますと一
億円強でございます。それから外国の仕組み船と
いいましょうか、便宜置籍船といいましょうか、
それに開港途上國の方々がお乗りになつていて
と、フル配乗でお乗りになつていていう前提で
計算いたしますとおおよそ五千万ということでござ
ります。

○安恒良一君 大臣、このところよく今聞いて
おいていただきたいのですが、私の方でも定員二十
名の場合には大体日本の船で日本人の船員を専
属で年間通して乗せている場合は約三億円強ぐら
いである。それから受け皿機構のいわゆる季節的
にやりますと一億二千万から三千万程度ではない
か。ですから余り数字食い違つていません。それ
から仕組み船に外國の人を乗せるという場合もコ
ストがかなりダンピングが著しいものですから大
体年間これは五、六千万円で上がる、こういうこ
とですね。そこでこの問題はこれから議論をして
いますが、仕組み船にも日本の船員を乗せると
いうことが今日の船員の雇用問題では重要な問題
になつてきています。だから、そうすると問題は仕
組み船確保の方法としてはこのコストをどういう
ふうに埋めるかということが私は大問題になると
思ふんです。

ですからこれは寄り寄りこれからそのコストの
埋め方について私は私なりの意見を言いながらお
りますからこれは寄り寄りこれからそのコストの

聞きをしたいと思つていますが、まず仕組み船の
現状についての認識は、船の数だけはまだわから
ぬとおっしゃいますからこれは調査してもらいた
い。しかし、仕組み船におけるコスト問題ではそ
んなにあなたたちと私たちとの間に食い違いがな
いということがこれで明らかになったと思いま
す。

そこで次のと、余剩船員問題について議論を
進めさせていただきたいと思いますが、日本の商船隊の規
模と余剩問題ですね。日本の商船隊の規模、日本
船と外国用船の比率はどういうふうになつており
ますか。

○政府委員(塩田謙夫君) 先ほど六十一年の年央

の調査で仕組み船の数を申し上げましたけれど
も、同じときの調査で日本商船隊の全体の隻数が
二千二百四十九隻、総トン数で約五千五百万トン
でございます。これに対しまして日本船が九百五
十七隻、総トン数で三千万トン強でございます。

○安恒良一君 ジョットと私の聞き方が正確でな
ったものですからこういうお答えになつたと思
いますが、五十六年の日本商船隊と外国商船隊の比
率、その水準が一番新しい最近の例えれば六十年中
央でもいいですが、六十年でもいいですがその内
容、船籍比率はどういうふうになつていていますか。

○政府委員(塩田謙夫君) 五十六年から日本商船

隊におきます日本船の比率を総トン数で申し上げ
ますと、五十六年が五六%、五十七年が五六%、
五十八年が六〇%、五十九年が五八%、六十年が
五四%になつております。六十一年央が五六%に
なつております。一%未満は四捨五入をいたしました。

○安恒良一君 資料がちょっと食い違つてあるの
をし合つて、そこで今度は、陸上産業における人員の
剩問題を使う場合は、陸上産業における人員の
剩問題の場合は、いわゆる船員における剩問題の
相違、例えば鉄鋼とか造船等々、陸上の諸産業の
余剩問題、それといわゆる一定の商船隊の中にお
ける余剩問題というのはどこに違いがあるという
ふうに大臣お考えになりますか。

余り食い違つてあります。だけれどもこれは私は組合
の方から資料をいたいたのを中心にはこれは申
上げてありますからそんなに余り食い違つてないだ
けです。

ただ今、先ほどからの御論議の中で、最初に

ろうと思ふんですが、私の言つているのはこれ
はいろいろな言
い方はあるかと思いますが、私なりに考えてみま
すと、一番大きな違いといふものは船員の方々の
持つておられるそれぞの職分における資格とい
うものが陸上において必ずしもそのままに通用し
ない。これは陸上の雇用問題と大きく食い違つ
ます。

○政府委員(塩田謙夫君) 先生のおっしゃってい
る数字は正しいと思いますが、先ほど私申し上げ
ましたのはトン数の方を申し上げました。トン数
と隻数は若干食い違つてございますのは、全体と
して日本船で建造します船舶は大型の船が多い。
それから、小さな船は相対的に人件費のウエート
が大きいのですから、日本船として持ち切れない
くなつて外国船になるということをごぞいますの
で、当然外國船の方が、便宜置籍船の方が相対的
に隻数が多くなるわけでござります。

○安恒良一君 ちょっと私の聞き方が正確でな
ったものですからこういうお答えになつたと思
いますが、五十六年の日本商船隊と外国商船隊の比
率、その水準が一番新しい最近の例えれば六十年中
央でもいいですが、六十年でもいいですがその内
容、船籍比率はどういうふうになつていていますか。

○政府委員(塩田謙夫君) 五十六年から日本商船

隊におきます日本船の比率を総トン数で申し上げ
ますと、五十六年が五六%、五十七年が五六%、
五十八年が六〇%、五十九年が五八%、六十年が
五四%になつております。六十一年央が五六%に
なつております。一%未満は四捨五入をいたしました。

○安恒良一君 日本船だけ見ますと、重量トン数
で五五から五三に落ちてありますね、総重量トン数
で見ますと。これ私資料がそんなに食い違つてな
いと思うからね、ですからいいですか。

そういう状況だということをまずお互に認識
をし合つて、そこで今度は、陸上産業における人員の
剩問題を使う場合は、陸上産業における人員の
剩問題の場合は、いわゆる船員における剩問題の
相違、例えば鉄鋼とか造船等々、陸上の諸産業の
余剩問題、それといわゆる一定の商船隊の中にお
ける余剩問題というのはどこに違いがあるという
ふうに大臣お考えになりますか。

余り食い違つてあります。だけれどもこれは私は組合
の方から資料をいたいたのを中心にはこれは申
上げてありますからそんなに余り食い違つてないだ
けです。

ただ今、先ほどからの御論議の中で、最初に

○国務大臣(橋本龍太郎君) これはいろいろな言
い方はあるかと思いますが、私なりに考えてみま
すと、一番大きな違いといふものは船員の方々の
持つておられるそれぞの職分における資格とい
うものが陸上において必ずしもそのままに通用し
ない。これは陸上の雇用問題と大きく食い違つ
ます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これがいろいろな言
い方はあるかと思いますが、私なりに考えてみま
すと、一番大きな違いといふものは船員の方々の
持つておられるそれぞの職分における資格とい
うものが陸上において必ずしもそのままに通用し
ない。これは陸上の雇用問題と大きく食い違つ
ます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) これはいろいろな言
い方はあるかと思いますが、私なりに考えてみま
すと、一番大きな違いといふものは船員の方々の
持つておられるそれぞの職分における資格とい
うものが陸上において必ずしもそのままに通用し
ない。これは陸上の雇用問題と大きく食い違つ
ます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これはいろいろな言
い方はあるかと思いますが、私なりに考えてみま
すと、一番大きな違いといふものは船員の方々の
持つておられるそれぞの職分における資格とい
うものが陸上において必ずしもそのままに通用し
ない。これは陸上の雇用問題と大きく食い違つ
ます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これはいろいろな言
い方はあるかと思いますが、私なりに考えてみま
すと、一番大きな違いといふものは船員の方々の
持つておられるそれぞの職分における資格とい
うものが陸上において必ずしもそのままに通用し
ない。これは陸上の雇用問題と大きく食い違つ
ます。

委員が提起をされましたように、船員費の比較において違うという認識は持っております。○政府委員(塙田達夫君) ただいま安恒委員から御指摘がございました点について私どもの見方を申し上げますと、まず世界全体で、日本だけではなくて今世界全体の傾向を申し上げますと、先ほど先生がお使いになりました造船の法律の資料の三十九ページをご覧いただきますと、「世界の海上荷動き量の推移」というのがございます。これで石油類五十四年、これが一応ピークに近いと考えただいていいですが、これを一〇〇にいたしますと六十年が五二%。これは六十一年度さらに減っておりますが、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になってしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇というふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減っております。

そこで、これを反映いたしまして、世界の船腹量でございますが、石油につきましては、ここに数字が出ておりませんが、この五二%に対しても、同じ年を、五十四年を一〇〇にしますと世界の船腹量は七七%になります。それから、同じように乾貨物の方は一一〇に対しまして一一八といふことでございますが、石油の関係はそういうふうに船の量もかなり減っております。合計いたしますと、貨物が七五%に対しても横ばいでござります。

そこで、その次に問題でございますのは、日本船として現在維持できる船というのは、先ほど先生が船の数字をお示しになりましたように、日本上の余剰というのは設備自体がなくなつちゃうん

船の数は減つておりますが、日本船のトン数はそれほど減つておりませんで、したがいまして全体の船の中の日本船のウエートはトン数で見ますと申しますと、まず世界全体で、日本だけではなくて今世界全体の傾向を申し上げますと、先ほど先生がお使いになりました造船の法律の資料の三十九ページをご覧いただきますと、「世界の海上荷動き量の推移」というのがございます。これで石油類五十四年、これが一応ピークに近いとお考えいただいていいですが、これを一〇〇にいたしますと六十年が五二%。これは六十一年度さらに減つておりますが、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になってしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減っております。

そこで、これを反映いたしまして、世界の船腹量でございますが、石油につきましては、ここに数字が出ておりませんが、この五二%に対しても、同じ年を、五十四年を一〇〇にしますと世界の船腹量は七七%になります。それから、同じように乾貨物の方は一一〇に対しまして一一八といふことでございますが、石油の関係はそういうふうに船の量もかなり減つております。合計いたしますと、貨物が七五%に対しても横ばいでござります。

そこで、これを反映いたしまして、世界の船腹量でございますが、石油につきましては、ここに数字が出ておりませんが、この五二%に対しても、同じ年を、五十四年を一〇〇にしますと世界の船腹量は七七%になります。それから、同じように乾貨物の方は一一〇に対しまして一一八といふことでございますが、石油の関係はそういうふうに船の量もかなり減つております。合計いたしますと、貨物が七五%に対しても横ばいでござります。

そこで、船の労働市場が陸上と比べてどうかとお考えいただいているのですが、それをやつぱり、大体何とか維持をしていると。これは一隻ごとに大きくなつていて、近海航行します船舶は総トン数で三千トンとか四千トンでございますが、そういう船舶は日本人を乗せて航行することは非常に難しくなつておりますので、こういう船には外国人を乗せるという傾向が出てくるわけでござります。

そこで、船の労働市場が陸上と比べてどうかとお考えいただいているのですが、私どもの見つけますと、六十一年度さる減つておりますと、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、これを反映いたしまして、世界の船腹量でございますが、石油につきましては、ここに数字が出ておりませんが、この五二%に対しても、同じ年を、五十四年を一〇〇にしますと世界の船腹量は七七%になります。それから、同じように乾貨物の方は一一〇に対しまして一一八といふことでございますが、石油の関係はそういうふうに船の量もかなり減つております。合計いたしますと、貨物が七五%に対しても横ばいでござります。

そこで、これを反映いたしまして、世界の船腹量でございますが、石油につきましては、ここに数字が出ておりませんが、この五二%に対しても、同じ年を、五十四年を一〇〇にしますと世界の船腹量は七七%になります。それから、同じように乾貨物の方は一一〇に対しまして一一八といふことでございますが、石油の関係はそういうふうに船の量もかなり減つております。合計いたしますと、貨物が七五%に対しても横ばいでござります。

そこで、少し議論を進めていきたいのですが、仕組み船にいわゆる乗り組めるようにするために、余剰人員というのは一定の商船隊の中で乗組員の乗りかえが起こっているんじやないかと思うんですね。それがやっぱり一番ですね。ところが、陸上での余剰というのは設備自体がなくなつちゃうん

船の数は減つておりますが、日本船のトン数はそれほど減つておりませんで、したがいまして全体の船の中の日本船のウエートはトン数で見ますと申しますと、まず世界全体で、日本だけではなくて今世界全体の傾向を申し上げますと、先ほど先生がお使いになりました造船の法律の資料の三十九ページをご覧いただきますと、「世界の海上荷動き量の推移」というのがございます。これで石油類五十四年、これが一応ピークに近いとお考えいただいているのですが、これを一〇〇にいたしますと六十年が五二%。これは六十一年度さらに減つておりますが、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、船の労働市場が陸上と比べてどうかとお考えいただいているのですが、私どもの見つけますと、六十一年度さる減つておりますと、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、船の労働市場が陸上と比べてどうかとお考えいただいているのですが、私どもの見つけますと、六十一年度さる減つておりますと、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、少し議論を進めていきたいのですが、仕組み船にいわゆる乗り組めるようにするために、余剰人員というのは一定の商船隊の中で乗組員の乗りかえが起こっているんじやないかと思うんですね。それがやっぱり一番ですね。ところが、陸上での余剰というのは設備自体がなくなつちゃうん

船の数は減つておりますが、日本船のトン数はそれほど減つておりませんで、したがいまして全体の船の中の日本船のウエートはトン数で見ますと申しますと、まず世界全体で、日本だけではなくて今世界全体の傾向を申し上げますと、先ほど先生がお使いになりました造船の法律の資料の三十九ページをご覧いただきますと、「世界の海上荷動き量の推移」というのがございます。これで石油類五十四年、これが一応ピークに近いとお考えいただいているのですが、これを一〇〇にいたしますと六十年が五二%。これは六十一年度さらに減つておりますが、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、船の労働市場が陸上と比べてどうかとお考えいただいているのですが、私どもの見つけますと、六十一年度さる減つておりますと、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、少し議論を進めていきたいのですが、仕組み船にいわゆる乗り組めるようにするために、余剰人員というのは一定の商船隊の中で乗組員の乗りかえが起こっているんじやないかと思うんですね。それがやっぱり一番ですね。ところが、陸上での余剰というのは設備自体がなくなつちゃうん

船の数は減つておりますが、日本船のトン数はそれほど減つておりませんで、したがいまして全体の船の中の日本船のウエートはトン数で見ますと申しますと、まず世界全体で、日本だけではなくて今世界全体の傾向を申し上げますと、先ほど先生がお使いになりました造船の法律の資料の三十九ページをご覧いただきますと、「世界の海上荷動き量の推移」というのがございます。これで石油類五十四年、これが一応ピークに近いとお考えいただいているのですが、これを一〇〇にいたしますと六十年が五二%。これは六十一年度さらに減つておりますが、五十四年で比較しますと五二%に対しまして一三十九ページでございました。特定船舶製造業経営安定臨時措置法の参考資料……。それで石油類、これが非常に世界の海運不況の原因でござりますけれども、五十四年に比べますと五二%になつてしまっているわけです。それからドライカーゴ、乾貨物の方は、これは石炭が石油のかわりにふえております関係で一〇〇が一一〇といふふうにふえておりますが、ふえているのは石炭関係だけで、ほかは横ばいないし減つております。

そこで、少し議論を進めていきたいのですが、仕組み船にいわゆる乗り組めるようにするために、余剰人員というのは一定の商船隊の中で乗組員の乗りかえが起こっているんじやないかと思うんですね。それがやっぱり一番ですね。ところが、陸上での余剰というのは設備自体がなくなつちゃうん

とられて去年からことし見ると大体六十五年はいきそなだと、こう言っている。しかし、今言つたように、大型タンカーの近代化船の場合でも、外国の船との間に要改修額に格差がある。こういう現実の中では、私はやはり何としても必要なことが、例えば開発銀行の融資の比率、これをやつぱりある程度下げなければなかなか太刀打ちが、競争ができないんじやないか。ですから、例えば金利を2%程度引き下げる外國船と日本の大型近代化船がほぼ同じような競争力が確保できるといふうに専門家の分野では言われているんですが、そういうことについてはどう考へられますか。

○政府委員(塙田登夫君) 日本開発銀行の計画造船融資の利子は、現在、資金運用部資金を原資にしておりますけれども、ほとんどそこにマージンはございませんので、これ以下に金利を下げる場合にはこれは国の一般会計から補てんをしなければならないというふうに考えます。現在の財政事情におきましては、私どもとしては非常に難しい課題ではないかと考えております。

○安恒良一君 いやいや、難しいとか難しくないじやなくて、少なくともやはり今申し上げたように金利をある程度、2%ぐらい下げないと外國船と日本船が同じような競争力を持つことにならないんじゃないでしょうかということです。それならそれが一致して、今度は今すぐ下げるか下げられぬかということについては、あなたは難しいとか難しくないという御意見あると思いますけれども、これは近代化船の建造促進ということについてはお互いが意見が一致した、さてそれをつくるに当たつていわゆる金利差の問題等いろいろなところから外國船との問題等の関係から考えますと、私は同じような同一競争力を持たせるようにならないとなかなか近代化船をどんどんつくることにもならぬと思うから、その意味からいふと、少なくとも今さつき私が申し上げましたように要改修額の差、これを埋めるためには、一つはやっぱり金利を下げるということですね。それはやつぱり金利を下げるということですね。それ

から一つは定員を減らすという場合もありますよ。定員を減らすとともに金利の差を減らすこともあります。しかし私は、少なくとも今の開銀の融資比率を、例えば2%下げたという仮定で計算してみると、同じような競争力を持つことになります。

ですから、そういうことについてどうかということを考えているのであって、そのことはそうだ、しかしながら今の我が国は金融政策でということになればまたそちらに論争していつたらい先にするわけです。あなたはとにかく難しいという話だけ聞く、今ここではどうしたら日本の商船隊を近代化できるかという議論をお互いにがしておるんですけども、ことしは難しかつたからまだらね。難しいと大蔵大臣のようなことを言つたらいかぬわね、運輸省の局長でしょう、あなたは。どうしたら日本の商船隊を維持できるのか、近代化できるのかと。あなたや海造審が言つているように、いわゆる昭和六十五年までに近代化船を三百五十隻ぐらい、六十五年までに非常に能率のいい船をつくる、そのことが日本の商船隊を確保する道であるということになれば、その方向へ向けて努力をされてしまうべきじゃないか。努力をしたけれども、ことしは難しかつたからまだらね。難しいとか、いろいろこれはあると思いますよ。これはあると思いませんけれども、何か知らぬけれども、運輸省自体が大蔵省と同じような考え方を持つておつたまつたものじゃないですか。

○政府委員(塙田登夫君) 御指摘のように、大型船につきましては、設備投資が非常に大きいわけですから、その金利が非常に重要な要素であることはおっしゃるとおりだと思います。

ただ、日本のタンカーが、日本人船員を乗せる日本船でタンカーが今現在であります。これは私も否定をするものではありません。だから、現実に、現在の融資条件のもとで建造をされ、現に運航している船、たまたま委員と局長が安ければ安いほど競争力が強くなるということは私は否認をするものではありません。

ただ、現実に、現在の融資条件のもとで建造をされ、現に運航している船、たまたま委員と局長が安ければ安いほど競争力が強くなるということは私は否認をするものではありません。

○政府委員(塙田登夫君) 確かに、それは金利が安くできるかといえば、多分その建造費は高いであろうと思いますけれども、やはり日本人船員が乗る日本船といふものは、今後とも、そのコストとともにそのサービスがいいという面がなければやつぱりいけないのであります。そのコストの関係で、確かに利子が下がればその分だけ

楽になるということは御指摘のとおりだと思いま

す。この海造審の答申の中に、「我が国商船隊の意義等」というところを読みますと、「国としても、

近代化船を中心とした船舶建造についての長期低利資金の確保、企業基盤の確立と船舶建造の促進を図るための税制上の措置等により、このような努力が実を結ぶよう環境整備に努める」べきであるとここにも書いてあるんですからね。

ですから、私はそんなことを含めてさらに完全に相手側との競争力を持つためにも、今の金利体系、いろいろあるだらうが、そういう方向の努力をしてもらいたいと思うからこれは聞いているだけの話です。ですから、そのところは何も私が特別の新たなことを言つているわけでも何でもないんですよ。私は、ここに海造審小委員会の答申書を見てきて、それを見ながら、それも文書を持っているから2%ぐらい下げるか、計算してみると本当に競争力を保てると思うから、そういう努力をしてもらいたいなと思つて言つているわけですから、前向きに努力するなら努力するぐらいいふつてあります。

ただ、一生懸命やってもらわなきや——やつぱりこれはだれかこういうのを、野党が言わないとなかやりにくいじょう、皆さんも。我々が言つてもいいことだと思いますよ、それは。そして、一生懸命やってもらわなきや——やつぱりこれが大蔵省の話合のときにやりやすいわけですから、私はあなたたちの立場を考えながら、この答申にもそういうことを書いてあるからね。だから、私はあなたたちの立場を考えながら、この答申にもそういうことを書いてあるから、その方向に努力はできないんですかと言つてこっちの方に向いてきたらいかぬと思うのですが、どうですか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 御支援は心から感謝をいたします。

そしてむしろ、そういう海造審の答申等々を受けて今最優遇金利を受けておるわけでありますし、また、融資比率にしましても超省力化船につきまして六〇%という融資比率を確保してきました。

しかし、融資期間が三年据え置きの込みで十三年という条件にしましても、我々としては最善を尽くしてきましたが、金利水準が変わればもっと私どもの努力をする余地も出るあります。

○安恒良一君 ひとつそういうことを私は強く要望しておりますから、そういうことの議論を踏まえて今後も御努力を願いたいということにこの問題はしておきます。

それからその次の問題はナショナルミニマムの設定といふ問題なんですが、これも「今後における我が国商船隊の構成、規模等については、ナショナル・ミニマムの設定の問題をも含め、我が国経済社会が現在急速な構造文化の過程にあることから、」云々と、どうしたことで、このナショナルミニマムの設定問題について検討しようとしておきます。

ですから、この点については衆議院のやりとりの中ではなかなかこれがはつきりしなかつたらしく、いろいろに私はこの文章から読み取れるわけですが、いろいろやりとりしましたが、日本政府の施設のスタンスと理解をしていいと思いますが、どうでしょうか。この点について明確な御答弁をください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 私どもは四方を海に囲まれている国として、自国の商船隊を持ち続けなければならぬ。また、その商船隊を支えるだけの造船の能力を確保しなければならないと考えております。その点において委員の御指摘に異論はありません。

○安恒良一君 それでは次、利子補給の法案の中に身についてちょっとと、二点お聞きをしておきます。この点がありますが、まあこれは五十七年度以来船主負担を繰り延べをしてきて、それでそれがまあ二百二十八億を、開銀より利子補給対象額を支払うという制度を設けるということになりますが、これは本来國が支払う約束をばごにして、海運業者という民間の私企業に負担を任せてきたそのツケがここへ回ってきているという、シヨナルミニマムの設定を認めましたのですから、こういう条件の悪いときにその条件の悪さを申し上げるつもりはございません。ただ、昨日の衆議院における御論議は、現時点においてナショナルミニマムの設定を認めましたもので

うものは國益に反する、また同時に、こういう状況を踏まえたナショナルミニマムの設定といふ論を申し上げるつもりはございません。ただ、昨

況の中におきましても相当量の荷さばきを確保しておる部分についてそれが逆に抑えられる結果を

場合によっては生じかねない。もう少し状況がよくなつてからナショナルミニマムの設定といふのは考えた方が有利だと、そういう視点から昨日私は否定的な御答弁を申し上げました。

今委員の御指摘のように、中長期的な目標としてこうしたものを考えていくことは、私は必要なことの一つであろうと思います。

○安恒良一君 わかりました。それじゃ、やっぱり中長期的課題として引き続

いて検討をしてもらいたいと思います。そこで、最後に一つ確認をしておきたいんです

が、いろいろやりとりましたが、日本の国民經濟の安定上、日本船と日本人の船員の重要な性質はあなたたちは否定しなかったと、肯定されたと思われますが、どうでしょうか。そして、それが今後

思いますが、どうでしょうか。この点について明確な御答弁をください。

○政府委員(塩田達夫君) 御承知のように、利子

補給金につきましては利子補給契約があつたわけ

でございまして、その点で先生が御指摘のよう

は五十七年度以降の國の厳しい財政事情の中で私どもはやむなくその一部の資金について後年度に

繰り延べざるを得なかつたわけでございますが、

そのベースにありましたそのときの利子補給金の予算がおむね七十億円弱でございました。この

七十億円弱に対しまして三十四億あるいは五十八億という額は、これは比率でいきますと大変大き

い数字でございます。で、運輸省全体の予算の中の間の契約があつたという特殊性から、非常にこ

れでも優遇をされてきていたわけでございますけ

れども、この三十四億、五十八億を払うことほど

うしてもできなかつたと、いうことでござります。

○安恒良一君 何かえらい優遇したようなことを

言われますか、当時の運輸省の予算を見ますと、

国鉄助成費が七千億の大台で推進していましたね。それから整備新幹線の建設調査費もありまし

た。その結果、シーリングの枠からはみ出る經費としてこういう利子補給金を繰り延べをせざるを得なかつたというのは、どうも私は予算全体の

そこで、どうも私はわからないんですが、まあね、これ。当時の予算書を見てござんなさい。

ましたが、五十七年度の繰り延べ額はわずかに三十四億ですね。五十八年度は五十三億の繰り延べです。なぜこのわずかな金額を繰り延べせざるを得なかつたのか。運輸省のシーリングの枠でこの部面が突出した原因は何か説明してください。

○政府委員(塩田達夫君) 部面が突出した原因は何か説明してください。

私はただ予算を、運輸省全体の枠は一つの方針のもとに

決められているわけでございますから、これだけの額を残念ながら確保することはできなかつたと

いうことでございますが、そのことはほかが優遇されていたということでございます。この利子

補給につきましては、あくまで国と金融機関の間の約束があつたという点が十二分に配慮をされ

て今まで予算措置はしてきたわけでございますが、それでもかわらず二百二十八億円の繰り越しができてしまつたということでございます。

○安恒良一君 私はどうもやっぱりそこはわかりませんが、これはまあ平行線になりますか

そこで、そういう繰り延べをした結果、もうこれより以上は繰り延べができるないということで今回

の措置について説明してみてください。簡単に

で結構です、法案自体見てますから、

○政府委員(塩田達夫君) 今回の措置は、今後支

払いをする利子補給金約四百数十億のうちの百七十七億円が、開発銀行に対してこれから払うべき利子補給金の額でございます。この百七十七億円につきまして、日本開発銀行に利子の猶予をしていただくことにいたしました。これから開発銀行に発生します利子補給金は、海運会社に対しては、開発銀行の利子猶予によりまして、利子補給金を支払ったと同じ効果をもたらすわけ

でございます。したがいまして、これらの問題

はほとんどなくなるということございます。

そこで、過去に繰り延べました二百二十八億円と今後市中の銀行に支払う予定の利子補給金、これを合わせたものにつきましては、今後毎年おお

ね、むね七十億円程度の予算を確保いたしまして、これを支払っていくということでございます。

○政府委員(塩田達夫君) 確かに安恒良委員の御指

いただいた後、三年据え置きで、五年で均等にその棚上げをした金額を国が開発銀行に交付金として交付をするということにいたしまして、その開発銀行に利子の猶予をしてもらっている期間につきましては、開発銀行に一定の金利を支払うということにいたしております。

○安恒良一君 いろいろ、簡単にといつてもなかなか説明は複雑ですが、要は、契約年度以降一年の法定支給期限が守られなければならない。もうこれより以上不振にあえぐ船主負担に押しつけられない。一般会計の負担も一気に高められないから、これを平準化してといって、開発銀行との間にこうした措置がとられたと、こういうことですね、簡単に言うと。それでいいですか。

○政府委員(塙田豊夫君) おっしゃるとおりでございます。

○安恒良一君 そこで私は、そういう、私から言わせるとやや政府の身勝手なやり方だと思いますが、これは三つの犠牲を国民に押しつけることになりはしないかと思うわけです。その第一は、国民大衆に対する負担増のツケです。第二は船主に対する負担。第三は船員労働者への負担の押しつけです。

そこまで、なぜそういうことを言うかというと、このうちの第一の点について言いますと、国がこういうことに、私が言つたように、当時の予算規模の中から見ると、何でこんなものを繰り延べしたか私にはわからないんですが、本来の契約どおりに支払つておつたならば、今回の措置で必要となる一般会計からの開銀融資に伴う金利相当額五十七億は必要な経費ではなかつたはずですね、そのまま支払つておけば、こういう金額の点どうですか。

○政府委員(塙田豊夫君) 御指摘のとおりでございます。

○安恒良一君 そうしますと、つまりこれは国がその当時けちつたために生じた新しい国民の負担になるんですね。やはりこういう点は国民にはつきりとしておかにやいかぬと思います。

そこで、行財政改革を進める中の一つ一つの事例を見ていくと、これは私はどうもむだ遣いの一例じゃないかと。それはなぜかというと、運輸大臣は自民党的行財政調査会の会長さんでしたが、今言つたやりとりを聞かれて、どういうふうにお思になりますか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) これは私の先任の仕事でありますので大変申しにくいんですけれども、私は、そのときの予算編成時ににおいてどういふ状況が運輸省にあつたかをつまびらかにいたしませんが、それだけの必要性に迫られての措置だとは思います。ただ、私、就任をいたしまして直後に、船主の方々からこの問題を訴えられ、次年度予算編成時には何らかの解決をしてほしいといふことを言われて初めて問題の所在を知つたようになりますので、どうぞ御了解をいただきたいと思います。

○安恒良一君 やむを得なかつたとはおっしゃらないけれども、うまい表現で逃げられたんですねが、私は、やっぱり最初に経費を浮かすと、何とか浮かそうと。そして、財政の余裕が生じたら返済しよう。こういうことが逆に裏目に出たと思うんです。結局は何のことない、結論的に言うと、國民から考へると負担増になつてしまつた。当時支払つておけば何でもなかつたことですから。何千億という金でもなかつたわけですから。ですから、しかし、シーリングの中で、運輸省全体として経費を浮かさなきゃいけないというと、ここにばつとしわ寄せが行つちやつた。ところが、そのツケが國民の負担になつてきたというところになると、私はそういう処理の仕方というところに違つておきます。

○安恒良一君 それから私は、第二の被害は、やっぱり船工業者の負担増になつたんじゃないかと思いますが、一つは輸送需要の減少だろう、それから円高等々、こういうものが赤字決算の出た一つの大きな原因になつてゐるといふことは事実です。私は例えばその中の一つに、利子補給の繰り延べ負担がなければ、ある程度は経営の改善ができた面はありますか? これがもう時間があつませんし、余りお互いの論争もないところだと思いますが、一つは輸送需要の減少だろう、それから円高等々、こういうものが赤字決算の出た一つの大きな原因になつてゐるといふことは事実です。私は例えばその中の一つに、利子補給の繰り延べ負担がなければ、ある程度は経営の改善ができた面はありますか?

○委員長(中野明君) 速記を起こしてください。
○安恒良一君 今決算状況を言つていただきまして、船主、海運業者はこの負担増を強いられたとおもふが、海運業者の中でも、利子補給金対象会社の決算状況を、六十一年九月期で結構ですか。
○政府委員(塙田豊夫君) お答えを申し上げます。
六十一年の九月期現在で海運会社の決算状況は、國の助成を受けている四十社、これで大部分が前年同期に比べまして約二八%、正確には二八・四%減りまして九千四百億円の収益、それから、營業費用が二五%の減の九千六百億、差し引き後の当期損益としましては二百八十億の赤字でございます。これを前年同期に比べますと、營業損益で差し引き約五百億の差がございます。それから、税引き後の当期損益では三百十億円強の赤字がふえております。

○委員長(中野明君) ちょっとと速記とめてください。
○安恒良一君 速記中止。
○委員長(中野明君) 速記を起こしてください。
○安恒良一君 今決算状況を言つていただきまして、船主、海運業者はこの負担増を強いられたとおもふが、海運業者の中でも、利子補給金対象会社の決算状況を、六十一年九月期で結構ですか。
○政府委員(塙田豊夫君) お答えを申し上げます。
そこで、今回の対象になつていて三十五から三十七次の船舶建造時点、五十四年から五十六年度の造船量の推移を見守りますと、五十四年度を底に回復の基調に乗つた時期だったのです。ところが、その時期に國の繰り延べによりその負担を海運業者が負うことになつた、そういう問題があつたというふうに私は思つてます。それは、國が各省がこういうことをやるわけですよね。シーリングでマイナス何%というと、もうやむを得ぬ、背に腹はかえられぬもんですからね、繰り延べ繰り延べで来よるわけです。そして、返す返

の財政事情を押し立てて繰り延べを強力にやった背景があったというふうに考へるんです。そこで、その後今度は海運不況、そして解雇の実施を見ると、どうもやはり國の財政上の身勝手な繰り延べといふものが私は海運会社の經營に影響がなかつたとは言えなかつたと思います。

ですから、こういうこの一連の状況の流れを見ますと、私はその当時の國の判断といふものが少しばかりミスを犯したんじゃないか、こういうふうに思いますが、その点どうなんでしょうか。

○政府委員(塩田達夫君) 政府としまして、この利子補給金の支払いにつきましては全力を尽くしあつもりでございますが、結果として海運会社に負担をさせたことは事実でございます。

○安恒良一君 私は、國の判断の誤りは誤りとしてお互いが認め合うものは認め合つて、今後再びそういうことを繰り返さないことが必要だと思いますから、あえて國の判断に誤りがあつたということを指摘しておきます。

それと同時に第三の問題は、船員労働者の合理化を促進させる一つの原因になつたんではないだろかと思ふんです。

というのは、これももう時間がありませんが、私の手元に昭和五十年から六十年までの海運業船員の増加状況がずっとあるわけです、これは資料でいただいていますから。それを見ますと、利子補給の繰り延べを行い始めた五十七年度以降急激に船員数の減少の基調を行つています。ですから、こういう時期に利子補給の繰り延べを機械的に行つて海運会社の負担を重くする國のやり方は正しかつたかどうかかといふことになるんです。このために解雇された労働者がいたとすれば、やっぱりこれは大変私は重要なことだと思います。だから、私から言わせると、こういう政策の失敗といふものがこの合理化の一つの引き金になつたんではないか、こういうふうに思うのですが、利子補給の繰り延べと、今言つた年次別に見た船員数の減少の状況、こういう関連についてはどうお考えでありますか。

○政府委員(塩田達夫君) その点につきましては、利子補給の繰り延べの影響がゼロであるといふことは私は申し上げませんけれども、主たる原因は海運市況にあつたと思います。

この点につきましては、先生のお手元の参考資料の最後のページ、ここに運賃市況の動向の表がござりますので、明らかのように、昭和五十六年まではこの運賃の指数の線がある程度上に出でておりますけれども、五十六年の暮れぐらから五十七年以降はずつとこの運賃が低い線に張りついております。これは、先ほど来御説明申し上げておりますように、海運の船腹の需給が著しく過剰になつて、そのため世界の運賃市況がこのように低位に安定してしまつたということございまして、特にこの毎日毎日の海運市況によつて商売をしておりました海運会社がこれによつて非常に大きな影響を受けまして、一部の会社は樹立し、その影響で船員の離職者数がふえたといふうに私も承知をしております。

○安恒良一君 わたくしの資料で見ますと、日本の失敗は失敗としてなかなか認めないものですから私はやむを得ないと思いますが、今回のその措置というのは、三つの角度から国民には負担増を押しつけたし、海運会社にはやはり経営赤字の一因をなしたし、それから、私にもそれだけで合理化が進んだと言つてゐるわけじゃないんですけど、人員削減の要因の一つになつたといふことは私は事実だと思います。ですから、このことを今さら見ていいでしようか。この見方です。

○政府委員(塩田達夫君) この利子補給の対象に当たつてお約束していただきたいんですが、今度この法律をつくつて、またこんなような繰り延べあって、もう今日のような現状の中では少し計画造船をつくる素地をつくりつつある面もありはしませんか。

○安恒良一君 そこで、私はこの二つの法案の結論的なことを少し申し上げてみたいと思いますが、日本の海運それから造船業界、もういづれもが世界のトップリーダーとして生き残つて生きていくためには、新技術の開発や省力化の船など、そういうものに前向きの財政の支援に計画造船のあり方 자체を変えるべきではないだろうか。やはりそういうことを含めた新しい制度、これは海運と造船といふのはこれは一体なんですから、まあそれは運輸省ではそれぞれ局は分かれていますけれども、分かれていますが、海運と造船といふのと払うものは払う、再びこういうようなことをしますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 運輸省として、今後この点につきましては、先生のお手元の参考資料の最後のページ、ここに運賃市況の動向の表がござりますので、そのようなことはなかつたといふふうに考えております。

○安恒良一君 次は、計画造船について一つちょっとお聞きしておきたいことがあります。

○政府委員(塩田達夫君) 計画造船は、日本経済において必要な日本船の整備を図るために財政資金の確保でございます。

○安恒良一君 おたくの資料で見ますと、日本の造船量の推進を四十年度以降について見たグラフがありますが、これによりますと、計画造船による建造は、その造船量が少なく底を打つて回復に向かつたときに大きくなつてこの役割を果たしているというふうに見ることができます。そのように造船が進んだと言つてゐるわけじゃないんですけど、人間削減の要因の一つになつたといふことは私はあります。

○政府委員(塩田達夫君) この計画造船融資は、造船需要を大きくもたらすもので、昭和五十四年度から五十六年度まであります昭和五十四年度から五十六年度までの間の計画造船融資は、造船需要を大きくもたらし、かつ日本海運を再建した効果があつたと思ひます。

○安恒良一君 ところが一面では、計画造船が船舶過剰をつくる素地をつくりつつある面もありはしませんか。

○安恒良一君 ところが一面では、計画造船が船

実のための計画造船といふのは、あなたも言われましたように、船舶が不足していた時代のものであります。また、もう今日のような現状の中では少し計画造船といふことをつくるべきかというようなテーマを追求いたしましたので、「最近における産業構造の変化、要素技術の進展等に対応して今後推進すべき造船技術開発について」の答申を行つていますが、その内容と今日までの実施の成果を一遍ちょっとそこで説明してみてください。

○政府委員(間野忠君) 運輸技術審議会の答申は、前回の不況を経験しました造船業が、今後技術開発を進めいく上でいかなる船をいかにしてつくるべきかというようなテーマを追求いたしましたので、高信頼度のエンジン、知能化された船、それからその工作方法にかなり近代的な設備、例えばロボット等を導入するというような目的で開始いたしました。現在のところそろそろ高信頼度エンジンについて一気筒の試作エンジンを試運転するという段階まで参つております。

○安恒良一君 そこで、私はこの二つの法案の結論的なことを少し申し上げてみたいと思いますが、日本の海運それから造船業界、もういづれもが世界のトップリーダーとして生き残つて生きていくためには、新技術の開発や省力化の船など、そういうものに前向きの財政の支援に計画造船のあり方 자체を変えるべきではないだろうか。やはりそういうことを含めた新しい制度、これは海運と造船といふのはこれは一体なんですから、まあそれは運輸省ではそれぞれ局は分かれていますけれども、分かれていますが、海運と造船といふのと払うものは払う、再びこういうようなことをしますか。

では世界のトップリーダーとしておつたわけですね。それが最近、非常に長い時間をかけて論争をしたようないろんな問題が起きて、今日大変な両方とも苦況に立っているわけですから。そういう中においてもなお日本は四方を海に取り囲まれ、貿易立国として必要だということ、これはもうだれしもお互いに考えます。

そういうことになりますと、今申し上げましたようなことをこの際前向きに新制度をつくることについて考えるべきだと思いますが、これは大臣の御答弁をお願いをしたい、御検討をお願いしたい。大臣、ひとつお考えを、これは政策的なことでありますから。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 每年度策定をしております計画造船建造要領といふもので見直しをしているわけですから、その中において今委員の御指摘になつたような考え方を十分参考にさせていただくということにしたいと思います。

○安恒良一君 じゃ大臣、どうしてもこれは大臣がリーダーシップをとつてもらわないと、やっぱり総割り行政、それからお役人の方々の現状維持主義とは言いませんけれども、大胆な発想の転換というのがなかなか難しいんですよ。そこで運輸省は、いわゆる局を全部つくりかえたのはつくりかえんですね、名前だけは変わったわけですか。しかし私たちも日本の海運や造船が世界のトップリーダーとして生き残つていかなきゃならぬということについてはお互いに共通の認識ですか。そうすると、私は旧来のいいところを残せばいいわけですから、全部變えると言つてはいるわけじゃない。しかし、やはりそういうところを一遍我々の振言なんかもお聞きください。真摯に検討してみられることが必要ではないか。でないと、今までの延長でいきますと、私が言つたように、こういうことを繰り返していくわけですね。造船についてももうこれで二回目の大合理化ですから。

それから商船隊の建造も戦後ずっと、かなり国としては手厚い保護をしながらやってきただけれども、それでもお互いに考えを、これは政策的なことでありますから。

も、やはりこうなつていくわけですよね。そうすると、それらを含めてもう中曾根總理は二十一世紀に向けてたくましい福祉国家、文化国家と、これまでこの法案を通していただきますと、そのようないふわれんんでから、もう二十一世紀の前にう言われるんですから、それらを含めて運輸省全体として今言つたような海運のあり方、造船のあり方というのと前向きに検討されることを強く要望しまして、私の質問を終わりたいと思います。

○吉村眞事君 私は、まず外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案につきまして二、三の御質問を申し上げたいと思うんです。

大変今までの質問が当を得た質問が多かつたものですから、もう疑問の点がかなりの部分が解消をしたような感じもいたしますけれども、確認といふような意味も含めて最初にお伺いいたしたいことは、今まで利子補給を延ばしてこられた。今回、もうこれじやとてもだめだと、もうこれ以上は延ばせないと今度の措置をされたわけですが、今までやれたが今回からはもうだめだという、このだめだという点を少し具体的、客観的に御説明をいただきたいと思います。

○政府委員(塙田達夫君) 先ほど来、利子補給金の繰り延べをするに至つた経緯につきましては御説明をしたところでございますが、この利子補給金は契約に基づいて支払つておりますために、今まで契約違反にならないよう契約を毎年毎年予算に合わせて改めてきたわけでございます。この利子補給金は、國から契約に基づきまして日本開発銀行及び市中の銀行に支払うことになっております。そういたしますと、日本開発銀行及び市中の金融機関が、海運会社にその國から利子補給金を受け取つた部分だけ利子を下げる、こういうことをしてきました。

○吉村眞事君 そういたしますと、今回のこの法案を通して利子補給金を処理をするということでは、一息つくといふおかしいですけれども、この問題については一たん問題がほほ解決をすると、いうことになるんだろうと思うんですけれども、この問題については一たん問題がほほ解決をすると、いうことになりますと、この問題だけ解決しても将来の全体の不況の現状にある、そしてまた外航海運の企業の経営の悪化の問題がその下にあるといふことになりますと、この問題だけ解決しても将来の悪化が将来早急に解決するような見通しがあるわけでもありませんし、また需給関係が非常に急速に回復するようなめどが立つているわけでもないと思いますが、そういうことを踏まえまし

ないということになるのではないかということを、私は非常に危惧をしておりまして、おかげさまでこの法案を通していただきますと、そのような事態が生じないでござります。

○吉村眞事君 ただいまの御説明は、要するに当事者同士で今まで相談をして納得やすくやっておられたが、ことしからもうその納得が得られないだろうと、こういう御趣旨の説明であつたかと思ひます、その納得が得られないような事態が突然起つてきたのは何かそれのまた原因になる点があるんじゃないでしょうか。

○吉村眞事君 ただいまの御説明は、要するに当事者同士で今まで相談をして納得やすくやっておられたが、ことしからもうその納得が得られないだろうと、こういう御趣旨の説明であつたかと思ひます、その納得が得られないような事態が突然起つてきたのは何かそれのまた原因になる点があるんじゃないでしょうか。

○政府委員(塙田達夫君) 今後の外航海運政策の基本線はどのようなものであるかという吉村委員の御質問だと思いますが、私どもは、我が国外航運が今置かれています環境というものは、国際競争の激化、世界的な船腹過剰に起因する不況の長期化、それに加えて大幅な円高の影響を受けていたしまして、ただこの日本の外航海運企業の経営の悪化がもたらされている、こういふふうに考えております。

このような海運を取り巻く現状のもとにおきまして、今後とも海上輸送力の確保と海運業の健全な発展を図りますために、昨年の十二月に海運造船合理化審議会の海運対策部会小委員会の中間報告をいただいておりまして、この御指摘によりますと、今後進めるべき外航海運政策といたしまして、国際競争力のある近代化船を整備するということ、それから老朽・不経済船の解撤を促進しながら、日本の海運企業経営全般にわたる減量化、合理化を推進することが必要だ、この二つをすることによりまして、一つは国際競争力のある近代化船の整備、それからもう一つは老朽・不経済船の解撤の促進、それを中心とする個々の海運会社の減量化合理化の促進、この二つを実施することによりまして日本の海運会社の経営基盤を確立をしていく必要があるといふふうに考えております。

このような考え方のもとに、船員の雇用問題がまたこれに関連してまいりますが、今後とも外航海運対策を推進してまいりたいと考えております。

いうお話をございました。ちょっとそれじゃ、外航船員の雇用の現況と、今後の対策とを御説明いただきたいと思います。

○政府委員(塙田信雄君) 六十年度末におきます日本の外航船員は約三万人でございます。ちなみに十年前の五十年度末で約五万五千人おりましたので、この十年間で大きさに言いますなら、約半減をしたという状況になつております。

先生御質問の外航船員だけの雇用状況といふ統計をとつておりませんので、船員全般の雇用状況を御報告申し上げますが、六十一年の十月の状況で申し上げますなら、求職者が約九千名に対しまして求人が千三百名強でございます。いわゆる有力求人倍率は〇・一四。この場合、陸の求人倍率が〇・六一くらいだと承知しておりますので、陸と比べますと就職のチャンスが四分の一以下しかないという状況になつております。求人の方は外航の方が極度に悪うございまして、外航からの求人はほとんどないというような状況になつております。

なお、六十二年度の商船大学あるいは商船高等

の新卒者も外航にはなかなか採用してもらえない

というような状況でございます。

なお、これらに対しましてどういうふうな対策

をとつてきたかということございますが、従来は海から海への労働力の移動というのを主として念頭に置きながら対策をとつてまいつております。

例えば日本人の船員の優秀さが買われまして、

外国の船に日本人の船員が乗つておるケースがござります。このケースは大体において職員が主になつております。そこに私ども着目をいたしまし

て、日本船員福利雇用促進センターというところを通じまして、部員の職員化のための訓練あるいは英語の訓練といふものを行いまして、これに補助金をつけてまいつております。

なお、日本人の船員が外国の船に乗るような

ケースにおきましては、私どもは奨励金を支払つております。

さらに、船員全体としましては、船員の職業安定所を通じまして広域の職業紹介というものをしてまいつておりますところでございます。
しかしながら、海での労働人口の吸収というのにはおのずから限度がございます。特に、現在世界的に見ましても、台湾、韓国、フィリピン、バングラデシュ、インドネシアというところが船員の供給国として今力を入れております。特にまた、東欧の国からも船員の供給が行われるような状況になつております。こういうことを考えますと、やはり海で吸収できない船員は陸の方に転換を図つていかざるを得ないというふうに思つておるわけでございます。

そこで、これは運輸省だけができる問題ではございませんので、昨年以来、労働省、厚生省あるいは地方公共団体の方々と協力しながら、一つには船員職業安定所と公共職業安定所の連絡を密にする対策をとつております。相互に情報を交換しながら陸上に転換しやすいような措置を考えている次第でございます。

また第二番目には、船員が持つていろいろな資格がございます。これが陸上で通用できるようには相互の資格の間で、例えば試験を免除してもらうとか、受験資格を緩和してもらうとか、そういう措置を実施しております。さらに、私もは陸上の訓練校に船員も入れてもらうということで基本的にお願いをいたしまして御了承を得ております。

こういうような措置を今後強化をしながら、陸上に船員が移つていく場合に支障のないように努めています。このケースは大体において職員が主になつております。そこに私ども着目をいたしまして、日本船員福利雇用促進センターというところを通じまして、部員の職員化のための訓練あるいは英語の訓練といふものを行いまして、これに補助金をつけてまいつております。

そこで、先ほど來伺いました基本方針を、政策の基本を実現されるための具体的な政策手段を今後と筋縄で解決ができる問題ではないように思いますが、海運が今後日本の経済の中核として生き残っていくように御努力をいただきたいことを今ここで申し上げておきたいと存じます。

それからもう一つ、今までの問題とはちょっと違うんですけれども、日本の海運は非常に海運自由の原則といふ観点からは優等生であると思います。その原則を踏み外すまいということを非常に神経質なまでに一生懸命やつておられるように思つてあります。ところが、国際的に見て世界にも出ておりましたけれども、海運企業が成り立つていくためにいろんなことを考ねなきゃいけない。そのことは、一方で船員雇用という面から逆のインパクトを与える場合があるという、その点を大分御議論があつたよう思いますけれども、確かにそういう面もあろうかと思うわけであります。

先ほどの御説明では、将来の海運企業の見通しといいますか対策という点については、結局近代化船をふやしていくことと、老朽船の解撤によつて全体の質を高めていくて競争力をつけていくんだけれども、從来の施策の延長線上で、そういう大きな問題についてはいろんな方法で解決していくんだと思いますが、それできちんと、こういうことだろうと思うんですが、それでさつき安恒委員からも御質問の中にはありましたけれども、從来の施策の延長線上で、そういう大きな基本的な方針はそれぐらいしかないと思いますが、それだけでも、それを実施していくためのいろんな政策手段が、やはり今までの運輸省のお持ちになつたままの運輸省では若干不足ではないかという気がいたします。恐らく安恒委員がさつき利子の問題に言及されましたけれども、そういう意図でござりますが、今後日本海運の問題、これが非常に重要な問題でありますし、なかなか一歩もいらない面から掘り起こしていただいて、日本海運が今後日本の経済の中核として生き残っていくように御努力をいただきたいことを今ここで申し上げておきたいと存じます。

そこで、先ほど來御指摘がございましたように、日本の海運政策は大部分の先進国がとつておられますと同様に海運の自由の原則を忠実に維持をしています。この海運の自由の原則と申しますのは、海運会社が自國の港はもちろん外国の港に自由に出入りをして、その両方のサイドで営業活動が自由にできるということを意味しておりますかという問題でございます。

そこで、先ほど來御指摘がございましたように、日本の海運政策は大部分の先進国がとつておられますと同様に海運の自由の原則と申しますのは、海運会社が自國の港はもちろん外国の港に自由に出入りをして、その両方のサイドで営業活動が自由にできるということを意味しておりますかという問題でございます。

ところが、最近、世界のいろいろな国がこの海運自由の原則を必ずしも信奉いたしませんで、それぞの国の独自の海運政策をとつてている場合が多いわけでございます。

その具体的な例を幾つか申し上げますと、開発途上国の中の一部は、自分の国に關係する貨物は自分の国で運ばせるというような措置をとつてている国がかなりございます。

それから二番目に、貿易を国が管理をしている場合には、普通の意味の商業的な競争ではないと開発途上国含めて必ずしも皆無でないようになります。そういう国際海運社会の中では非常に優等生であることはもちろん大変大切なことがあります。そのためには日本の海運が不公平な開発途上国含めて必ずしも皆無でないようになります。

ござります。

それから、先進国の中にも自國の一定の貨物は自國の船に運ばせるという政策をとっている國もあります。

このような政策によりまして日本の海運業界はかなりの影響を受けていることは、今吉村委員が御指摘になつたとおりでございます。

これに対しまして私どもが從来とつてまいりました対策を申し上げますと、まず第一に、日本はOECOD、經濟協力開発機構に参加しておりますので、このOECODの一つの重要な機能として海運自由の原則を遵守をするという活動をしておりまして、この活動に参加しながらOECODの加盟国ができるだけ海運の原則を維持していくという政策を遂行しております。

それから二番目に、特に定期船の分野におきましては、国連の開催をした会議が採択をいたしました定期船同盟の行動規範に関する条約というものが成立しておりますので、世界の大部の国がこれを支持するのであれば我が國もこれを支持をしていくという立場をとつております。

それから三番目に、開発途上国の先ほど来申し上げております貨物留保政策に対しましては、我が国におましても国境差別対抗立法がございますけれども、これを背景にいたしまして結り強く海運の協議を二国間で続けていきたいと考えております。

それから最後に、国家貿易国との間におきましては、これは通常の意味の海運自由の原則に基づく競争が通用いたしませんので、やはり國がある程度の関与をいたしまして海運協議を官民の両方のレベルで開催をして先方の海運政策とのやり合わせを図つていくということを考えております。

残念ながら、今までの私どもの努力につきましては、先方との合意がいつも成立するということではございません。ただ、日本の海運にとりましては、海運の自由の原則というのは今現在非常に貴重な原理原則でござりますので、この原則を基に維持しながら何とかこれと異なる政策をとる

國々との間におきまして政策のすり合わせをしていきたいと考えております。
○吉村眞事君 それでは、続きまして港湾法の一
部を改正する等の法律案について若干お尋ねいた
いと思います。

今回の港湾法等の改正は、補助率の引き下げが
その目的であると思いますが、公共事業の補助率
OECOD、經濟協力開発機構に参加しております
ので、このOECODの一つの重要な機能として海
運自由の原則を遵守をするという活動をしており
まして、この活動に参加しながらOECODの加盟
国ができるだけ海運の原則を維持していく
という政策を遂行しております。

それから二番目に、特に定期船の分野におきま
しては、国連の開催をした会議が採択をいたしま
した定期船同盟の行動規範に関する条約とい
うものが成立しておりますので、世界の大部の国
がこれを支持するのであれば我が國もこれを支
持をしていくという立場をとつております。

それから三番目に、開発途上国の先ほど来申し
上げております貨物留保政策に対しましては、我
が国におましても国境差別対抗立法がございま
すけれども、これを背景にいたしまして結り強く
海運の協議を二国間で続けていきたいと考えてお
ります。

それから最後に、国家貿易国との間におきまし
ては、これは通常の意味の海運自由の原則に基
づく競争が通用いたしませんので、やはり國がある
程度の関与をいたしまして海運協議を官民の両方
のレベルで開催をして先方の海運政策とのやり合
わせを図つていくということを考えております。

残念ながら、今までの私どもの努力につきまし
ては、先方との合意がいつも成立するということ
ではございません。ただ、日本の海運にとりまし
ては、海運の自由の原則というのは今現在非常に
貴重な原理原則でござりますので、この原則を基
に維持しながら何とかこれと異なる政策をとる

ことは一応置いておいておやりになつたものであ
るのか、その辺をひとつお伺いしたいと思いま
す。
○政府委員(藤野惣吉君) そういつた意味では、
今緊急避難的というお言葉がございましたが、ま
さにそれに近いんじやないかと思つております。
ただいま申し上げましたように、二度にわたつ
て補助率の改定、引き下げをやってきたわけであ
りますが、そうして施策を遂行はしてまいりま
すが、引き続き國の財政事情が非常に厳しいとい
うことがあり、そしてまたそういう条件下であ
ることで申し上げますならば、公共事業関係の
補助率の改定が過去において二度行われておりま
すが、それら等の場におきましては、全体的なそ
の他のいろんな補助制度、国庫負担制度とのバラ
ンス関係の中において総合的な御論議があつて、
二度にわたつての変更、修正があつたというのは
その一つのあらわれであろうかと思っております。

○吉村眞事君 そうしますと、今回の改定とい
うのは事業費を確保するというような要請もあるの
で暫定的にやつた、こういうお話をようあります
が、そうしますと、今後時期が来れば國と地方
の役割分担というようなことを十分に考えて適切
な補助率というものを検討される予定だと理解し
てよろしいですか。

○吉村眞事君 そういたしますと、今回の補助率
の改定といいますか引き下げ、これは暫定とい
うことになつておりますが、前回補助率の改定を、
引き下げを行いましたときにも国会でもいろいろ
論議がありましたし、またいろいろ学識経験者の
御意見等の中にも、國と地方との役割分担を根本
的に検討をし、そしてその補助率のあり方とい
うのはその結果で検討すべきものであるというよ
うな御意見が非常に強く出でると思ひます。

○吉村眞事君 当面、今委員お話しの

ようによ、六十二年、六十三年の事業の実施につい
て二ヵ年間の暫定的な措置として行おうといたし
ております。六十四年度以降のこの問題について
は、そのときの財政事情なり、経済の情勢なりを
踏まえて適切な措置を行うことになるというふう
に考えております。

○吉村眞事君 補助率引き下げにより事業量があ
る程度これで確保されるということでありますけ
ども、現在我が國が置かれております現況とい
うのは、あらゆる方法を講じて内需を拡大してい
るものであるのか、それとも緊急避難的にそういう
ものであるのか、それとも緊急避難的にそういう

と思います。

先ほど來、午前中の議論にもありましたが、補
助率の引き下げによる事業量の確保というものは非
常に小さいと、その他民活事業の拡大等によって
事業量をふやしていくかなきやいかぬと思うので、
それは大いにやっておると、こういうふうなお答
えが同僚議員の質問にございました。

私は、その民活のうちで、余暇ニーズに対応し
たいわゆるレクリエーションの関連、レジャーの
関連、リゾート法というようなものもございます
が、そういうものについて基本的な考え方を
か、そういうものを秤量した上で補助率といいうも
のは決められているものだと思いますが、いかが
でしようか。

○吉村眞事君(藤野惣吉君) 吉村委員の御見解のと
おりであると私たち思つております。
そういう意味で、ちょっと余談かもしませ
んが、過去において我々と直接かわり合いのあ
ることで申し上げますならば、公共事業関係の
補助率の改定が過去において二度行われておりま
すが、それら等の場におきましては、全体的なそ
の他のいろんな補助制度、国庫負担制度とのバラ
ンス関係の中において総合的な御論議があつて、
二度にわたつての変更、修正があつたというのは
その一つのあらわれであろうかと思っております。

○吉村眞事君 そうしますと、今回の改定とい
うのは事業費を確保するというような要請もあるの
で暫定的にやつた、こういうお話をようあります
が、そうしますと、今後時期が来れば國と地方
の役割分担というようなことを十分に考えて適切
な補助率というものを検討される予定だと理解し
てよろしいですか。

○吉村眞事君(藤野惣吉君) 当面、今委員お話しの

ようによ、六十二年、六十三年の事業の実施につい
て二ヵ年間の暫定的な措置として行おうといたし
ております。六十四年度以降のこの問題について
は、そのときの財政事情なり、経済の情勢なりを
踏まえて適切な措置を行うことになるというふう
に考えております。

私は昔、非常に感じたことがありますけれど
も、米軍が日本に進駐をしてきて、そして各地に
ゴルフ場をつくって、それでゴルフをやつてている
と。国民のみんなから非常にひんしゅくを買った
ことが多いたと思ふんですね。我々の大事な土
地を取り上げてゴルフをやつて遊んでいる、何事
だと思いますと、アメリカ人の考え方は、決して遊び
だからそれは必要ないのを日本人の土地を取り上
げてやっているということじゃなくて、そういう
レクリエーション、レジャーというものが人間の

生活には不可欠だという観点からああいうことになつておつたんだろうと、今にして思えばそういう気がいたします。我々もやはり今後の生活の考え方というものを、そういう考え方にある程度切りかえて、消費の構造の中に大きくそういういわば遊びに対する消費といいますか、そういうところにいわゆる貯蓄超過分を振り向けていくような構造ができるでない、なかなか問題の解決にならないような面があるようと思つたわけでございます。

そういうことで、運輸省は観光問題も所管をしておられるし、あるいはリゾート法等の面でも所管をしておられますので、大臣からその辺についてひとつ一言御感想を伺えましたら大変幸せであります。

○國務大臣(橋本龍太郎君)

直接のお答えになるかどうかわかりませんけれども、たまたま本年の

一月に日本・オーストラリアの定期閣僚会議があ

りましてオーストラリアに参りました。そして

私自身ちょっとびっくりしまして、写真を撮つて

帰つてきて港湾局長にお見せをしたんですが、海

岸線を利用し、河口を利用して、一定の地域内

相当数の住宅、それが実は道路でなくして全部水路

で結ばれている。それぞれの家にモーター・ボート

なりあるいはヨットなりを置いて、車を使わない

かわりに船でその町の中を移動する、そういう全

くちょっと私どもの想像からすると考えられない

町がつくれられておりました。聞いてみますと、ま

さにリゾート、それを海に求めた、住宅開発から

してそういう発想が入っている。我々の恩者とは

全く異質のものがあるなということと同時に、港

湾局が今例え東京湾あるいはその他の地域にお

いて港湾の再開発等々を考えしていく場合に、まさ

にそうした視点を取り入れて、余暇利用というも

のを頭に置いた町づくり、また港づくり、お互

いの生活のパターンを変えていく、そうした発想が

とれないものかなとそのときしみじみ感じました。

占領軍のゴルフ場のころには私は小学生であり

なつておつたんだろうと、今にして思えばそういう気がいたします。我々もやはり今後の生活の考え方というものを、そういう考え方にある程度切りかえて、消費の構造の中に大きくそういういわば遊びに対する消費といいますか、そういうところにいわゆる貯蓄超過分を振り向けていくような構造ができるでない、なかなか問題の解決にならないような面があるようと思つたわけでございます。

そういうことで、運輸省は観光問題も所管をしておられるし、あるいはリゾート法等の面でも所管をしておられますので、大臣からその辺についてひとつ一言御感想を伺えましたら大変幸せであります。

○吉村眞事君

大臣も大体私と同じような感じ方をしていただいておるようでございますので、そ

こで港湾局長に向いたいのですが、今回の補助率

の引き下げで、直接の資金手当てというものはやつ

てあるというふうに理解しておりますけれども、

やはり地方に対してもある種の影響を与える措置

であろうと思います。したがいまして、その見返

りと言つてはいけませんけれども、地方にはいろ

いろと配慮をしなきやいけないと思うんですが、

今余暇の問題、あるいは港湾局の直接所管では

マリーナの問題、あるいはその他の民活事業等

で、地方に対してどういう配慮を今後なさつてい

かれるおつもりか、その辺をちょっと伺わせてい

ただきたいと思います。

○政府委員(藤野慎吾君)

民活によります事業の推進ということは、やはり民間資金が動くわけで

ありますから、どうしてもそろばん勘定というものが先立つてくる。そうしますと、そろばん勘定

の立ちやすいところというのはどちらかと言えば

人口集中した地域になりがちだというふうに思つ

ておるわけであります。しかしながら、いろんな

プロジェクトができる限り全国的に展開をし、推

進をしていくことを通じて地域の振興を図り、そ

のものが仕事をさせていただいておるわけでござ

りますが、ちょっと調べてみると、我が国のプ

レジャー・ボートの普及率、普及隻数というのは二

十四万隻ぐらいでございます。人口千人当たり二

隻というようなことであります。これはヨーロ

ッパなどの諸国と比べますと非常に少ないわけで

あります。フランスなどはその五倍ぐらいの普及

率があるようであります。我々も、ある一定の条

件で推計をしてみますと、こういったヨットイン

グなりボーティングなりの大衆化が進むことによ

ります。

一方、それらを受け入れますところのマリーナ

としてはひとつ、空港の問題をち

ょつと伺いたいと思います。

現在、四全総が策定の作業中で、その途中の段

階でのいろんな情報が我々のところへも入ってま

りますが、その中で、いわゆる高速交通網の空

白地帯を解消する必要があるという議論がかなり

いりますが、その中で、いわゆる高速交通網の空

白地帯を解消する必要があるように思います。現在我が国

には相当の地域が、高速公路の終点からその地域

まで相当の時間がかかるといつて、したが

つて高速交通網の恩恵からは外れておるというこ

とになつておるようで、その地点が日本全体では

百もあるとか、あるいはもつとあるとか、あるいはもうそれほどはないというような意見もいろいろあるようあります。そういうものを解消するための方策として、いわゆるその地域航空問題、航空でもって高速交通の補完をして、全国が平等に高速交通網の恩恵を受けられるようにしたらどうか、こういう考え方が盛り込まれて行くように伺つておるわけであります。

これはまだ最終的な案が決まつておるわけじゃありませんが、そういう情報を踏まえて御質問をいたしましたが、航空局ではこういうことに対する対応を五ヵ年計画でお考えになつておるのか。その辺をひとつお聞かせください。

○政府委員(山田隆英君) ただいま御質問のごとく、それから、コミューター輸送をいたしましては、既存の空港間を結ぶ、今まで大型機ではなくなか需要がそれほどなかつたようなところを、小型機で結ぶことによってそれなりの輸送需要を開発するというようなことが考えられるのではないかと想います。最近このようなコミューター航空についての関心あるいは期待というものが非常に各地で高まつてきておるのは事実でございます。例えば瀬戸内海の周辺では、今広島と松山、それから大分、こういった地区を小型機で結ぼうというような計画ができております。近々のうちに実現されるのではないかと想います。

また、コミューター用の空港といたしましては、これも各地方公共団体等が非常に関心を持つております。現在例えれば兵庫県の但馬であるとかあるいは高知県の中村、九州の天草、こういった先ほどのお話をあつたいわば高速交通網の空白地帯に小型の航空機あるいはヘリコプターを使った地域航空でもって高速交通の補完をして、全国が平等に高速交通網の恩恵を受けられるようにしたらどうか、こういう考え方があるは、やはりこの問題も空港でもって高速交通の補完をして、全国が平等に高速交通網の恩恵を受けられるようにしたらどうか、こういう考え方があるは、やはりこの問題も

地帯に小型航空機用の空港をつくらうという構想があることは承知しております。

一方、現在小型航空機による旅客輸送がどんなものがあるかというふうに見てまいりますと、現在のところでは離島路線に実例があるというよう

なことでございまして、全国で五社十七路線のこ

ういうコミュニーターの運航が行われておりますけれども、採算性に非常に問題があるということでおざいまして、関係の自治体等がその経営を支援している状況にござります。

そこで、コミューター航空というのは本来地域の輸送でございますので、それにつきましては、それぞれの地域がそれぞれの特性に応じた航空輸送についてみずから工夫し検討していくことが不可欠であるというふうに考えておるわけでございまして、運輸省といたしましては、これに対しまして航空の新たな可能性を開くものということができるというふうに考えておるわけでございまして、これまでこのコミューター航空の運用の基準について見直しを行いましてコミューター航空をやりやすくするような環境づくりというものはしてきたわけでございますが、今後とも小型航空機による地域航空輸送のあり方及びこれに伴います空港整備のあり方につきまして十分に調査検討いたしまして、その調査検討の結果を踏まえまして今後のコミューター航空輸送のあり方にについての方策を取りまとめたい、かように考えます。

○吉村眞喜君 コミューターが日本の現状としてはまだ懸念期まで行かないような状況であつて、いろいろと方策を決めるのにも手探りの状態であるということだらうと思うんですね。しかし、航空局で前向きに対応していただけるようお願いをしたいと思います。これはこうするという具体的な御質問でなくともいいですけれども、ひとつその辺についてお考えを伺いたいと想いま

す。

○政府委員(山田隆英君) 初めに、コミューターについてはかなり真剣に取り組んでおられるようですが、やはりこの問題についてはかなり真剣に取り組んでおられるようですが、かなり強い要望があることもこれまで事実であります。

國が、國土が均衡ある発展を遂げて、各地域がそれぞれの格差をなくして生活を営めるというた

間の創意工夫等が必要なことは当然であろうと思

いますが、一番の問題は、やはり東京と大阪におきます乗り入れ空港の問題でございます。

御承知のように、大阪にしづら東京にしろ、現在非常に空港の制約がございまして、航空局といたしましてはやはり大量の輸送のための定期便といつたようなものを優先的に扱わざるを得ない。小型航空機の輸送というものは、どうしてももう少し余裕ができませんと、なかなか東京なり大阪に乗り入れさせると、ることは難しいんではないか

と思いますけれども、今後これらにつきましてもその可能性、実現性というものを検討していきたいと

それからまた、このコミューター問題の一つの側面として、先ほど高速交通の空白地帯を埋める

ことを考えていく場合に、いわゆる首都圏とか近畿圏の、端的に言いますと、大阪とか東京を相手方にするようないわゆる地域航空のニーズとい

うのがかなりあると思うんですね。これを考えた場合には、それぞれの地域の問題のほかに、東京、大阪をどうするかという問題が非常に大きな決め手になり得るというか、なつてくると思います。

そういう意味合いでこの問題は非常に難しい問題だと思います。

○吉村眞喜君 個別の問題はその程度にいたしますけれども、今回補助率の改定をされて、そのため起つてくる地方財政問題については、それなりの対策が講ぜられておるということを承知しておりますけれども、この問題についてはその

ために起つてくる地方財政問題については、それがなりますけれども、この問題についてはその

たとえられないかということで、現在検討中でござ

ます。

○政府委員(山田隆英君) 初めに、コミューター

の問題でございますが、おっしゃるとおりこれにつきましては需要はかなりあるんではなかろうか

と思いますが、一番の問題は、やはり東京と大阪におきます乗り入れ空港の問題でございます。

御承知のように、大阪にしづら東京にしろ、現在非常に空港の制約がございまして、航空局といたしましてはやはり大量の輸送のための定期便といつたようなものを優先的に扱わざるを得ない。小

型航空機の輸送というものは、どうしてももう少し余裕ができませんと、なかなか東京なり大阪に乗り入れさせると、ことは難しいんではないか

と思いますけれども、今後これらにつきましてもその可能性、実現性というものを検討していきたいと

それからまた、このコミューター問題の一つの側面として、先ほど高速交通の空白地帯を埋める

ことを考えていく場合に、いわゆる首都圏とか近畿圏の、端的に言いますと、大阪とか東京を相手方にするようないわゆる地域航空のニーズとい

うのがかなりあると思うんですね。これを考えた場合には、それぞれの地域の問題のほかに、東京、大阪をどうするかという問題が非常に大きな決め手になり得るというか、なつてくると思います。

そういう意味合いでこの問題は非常に難しい問題だと思います。

○吉村眞喜君 個別の問題はその程度にいたしますけれども、今回補助率の改定をされて、そのため起つてくる地方財政問題については、それなりの対策が講ぜられておるということを承知しておりますけれども、この問題についてはその

ために起つてくる地方財政問題については、それがなりますけれども、この問題についてはその

たとえられないかということで、現在検討中でござ

ます。

○政府委員(山田隆英君) 初めに、コミューター

の問題でございますが、おっしゃるとおりこれにつきましては需要はかなりあるんではなかろうか

たいと存じます。

○政府委員(間野忠君) 廃棄されます設備の買収にいたしましたが、債務保証にいたしました。この計画的な設備処理の資金的な面での援助であると、そういう意味では共通のものであると考えております。

ただ、買収の場合には、単に二本ある船台を一

本づぶすというようなことではなくて、造船所ごとに新造船部門から撤退するといいますか、その事業所からも造船部門がなくなるというようなかなり厳しい削減をしますところに対しまして買収という制度を適用していきたい。したがって、資金的にも非常に困っておられるところを対象にするということになると思います。それ以外のまだ余力のありますところに対しましては、設備処理に伴いまして必要となる担保解除資金でありますとか、あるいは退職金の資金の調達、こういったことに対する対応は債務保証でやっていけるんではなからうかというふうに考えておりまして、いずれにしても、御指摘のありましたように、必要性、緊急性を十分配慮しながら運用してまいりたいというふうに考えております。

○倉田寛之君 そこで、昨年海造審で二〇%程度の設備を処理するという方針が打ち出されてかよう方向になつたと思うんですが、今お話を伺つたこの二つを合わせて冒頭指摘をいたしましたけれども、果たして六十二年度中にそういう作業ができるのかどうかな、現実的にはいさかそういう疑問さえ持つのですけれども、この点をもう一度お伺いをしておきたいというふうに思います。

○政府委員(間野忠君) 造船の不況の度合いと、それからもう一つ田高の進行が非常に速かつたということもあるかと思いますが、各企業ごとにかなり早くから減量の必要性は認識されておったといいますか、始めたというのが今回の不況の特徴であるかと思います。

そこで、先ほども申しましたように、グループ化、集約化ということになると、まだいろいろ難

しい面がございますが、それぞれの企業あるいは

グループで減量して専門化するということについ

てはかなり検討が進んでおりまして、我々の考

え成率等の引き上げを図る、あるいはまた事前に職

業訓練をするということによって、転職をせざる

ておりますこういった支援措置が実現できれば、

そういった意味では共通のものであると考え

ておりますが、このように思つております。

○説明員(廣見和夫君) それで次に移りまして、本法が施行されると、雇用や関連中小企業に与える影響といふものは非常に大きくなるであろうという感じがするわけであります。例えば、現在十萬九千人程度の造船業界にお働きの皆さんおられるようあります、業界全体で二万人を超える余剰人員が発生をするということとあります。既に石川島播磨であるとか住友重機であるとか、さらには一月に事実上倒産をした田中産業グループ関連であるとか、そういう離職者を合わせると、二万という数字ではなくて、もはやもう三万人という数字になるのではないか、こういう実は感じをいたしているわけであります。そこで、この法律が施行されまして、果たして雇用の問題に関連してどういうような対策をお考えになつておられるのか、労働省。

○倉田寛之君 そういうふうに考えております。

○説明員(廣見和夫君) 造船業におきましては、大変厳しい情勢の中、今先生のお話にございましたように、多くの離職者の方が発生しておられます。

私はどもの方では、公共職業安定所の方に出られ

る離職者の方々に求職手帳を差しまして、

職の援助計画等々、事業主に対するもの、離職者

に対するもの、このメニューを用意してあるんで

すが、私は素人ですから素人っぽい発想になりま

すけれども、二〇%ダウンさせると、そうすると

人はイコール二〇%離職するんではなくて、それ

以上の人人が離職するであろうと。そうすると、十

万九千人の造船業界にお働きの皆さん方の少なく

ても八万人は工員の方であろうと。都市部におい

てはそういう方々が再就職することはかなり可

能性があつても、特定不況地域内、いわゆる今ま

方々の雇用の安定を図るためにいわゆる三十万人

雇用開発プログラムというものを中心にしてお

りますが、まずできれば雇用の維持を図つて

いたいたい方が一番よろしいわけでございます。

そこで、企業の方に対しまして雇用調整の努力に対し

求め得る可能性、こういう点については自信があ

りますが、

○説明員(廣見和夫君) 確かに、今先生のお話のございましたようなわゆる企業城下町と呼ばれておりますような地域、こういったようなところでは大変厳しい状況になつております。私どもとい

たましては、できるだけそいつのような地域でも雇用機会の増大が得られるような施策も進めなければならぬ、このように思つております。

そこで、今出向についての情報を集め、それを提供

する必要があるだろうということで、最近財團法

ムーズにするということで、この訓練等につきま

して大幅に委託訓練等を活用してできるように予算措置で計上いたしております。

○倉田寛之君 それからまた、出向といふものももう少し活用

される必要があるだろうということで、最近財團法

ムーズにするということで、この訓練等につきま

して大幅に委託訓練等を活用してできるように予算措置で計上いたしております。

○説明員(廣見和夫君) それで次に移りまして、本法が

施行されると、雇用や関連中小企業に与える影

響といふものは非常に大きくなるであろうとい

う感じがするわけであります。例えば、現在十萬九

千人程度の造船業界にお働きの皆さんおられるよ

うであります、業界全体で二万人を超える余剰

人員が発生をするということとあります。既に石

川島播磨であるとか住友重機であるとか、さらには

一月に事実上倒産をした田中産業グループ関連

であるとか、そういう離職者を合わせると、二万

という数字ではなくて、もはやもう三万人とい

う数字になるのではないか、こういう実は感じをい

たしておられるわけであります。そこで、この法律が

施行されまして、果たして雇用の問題に関連して

どういうような対策をお考えになつておられるのか、労働省。

○倉田寛之君 そういうふうに考えております。

○説明員(廣見和夫君) 造船業におきましては、大変厳しい情勢の中、今先生のお話にございましたように、多くの離職者の方が発生しておられます。

私はどもの方では、公共職業安定所の方に出られ

る離職者の方々に求職手帳を差しまして、いろいろ援助の措置を講じております。一月だけを見まして、この造船から出てこられました離

職者の方は七千三百人という多さに上つております。私どもはこういう状況に対しまして、この

ように思つておるところでございます。

そういう意味で、情報の収集ということも大切

だと思いますし、広域にわたつて移転就職された場合の住宅の問題あるいはいろいろの教育等にまつわる不安等について相談してさしあげるという

ような体制づくり、こういうものも今、予算の中に入れております。そういうきめ細かな対策を積み上げましてできるだけ努力してまいりたい、そ

ういうことで一生懸命私どもとしては頑張つてま

ります。私どもはこういう状況に対しまして、この

ように思つておるところでございます。

○倉田寛之君 関連の質問を数点いたしましたけ

れども、ひとつ精いっぱいしっかりと取り組んで

いただきたい、こういうようにお願いを申し上げ

ます。

最後に、運輸大臣のこの法案の施行に伴います

決意といいますか、所信についてお伺いをし

下「協会」という。)による債務の保証その他の措置を講ずることにより、協会が基本指針に定めるところに従つて行う設備及び土地の買収等の措置と相まって、特定船舶製造業における経営の安定を図り、もつて国民経済の健全な発展に資するとともに、国際経済の発展に寄与す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、特定船舶製造業安定事業協会法(昭和五十三年法律第百三号。以下「協会法」という。)第二条第一項に規定する特定船舶製造業をいう。

2 この法律において「特定船舶製造事業者」とは、協会法第二条第二項に規定する特定船舶製造事業者をいう。

(基本指針)

第三条 運輸大臣は、政令で定める審議会の意見を聽いて、特定船舶製造業における経営の安定を図るための基本的な指針(以下「基本指針」という。)を定めなければならない。

2 基本指針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 目標年度における経営の安定の目標

二 設備(特定船舶製造業の用に供する造船台又はドックをいう。以下同じ。)の処理(廃棄又は譲渡(譲渡された設備が廃棄されることが明らかな場合に限る。)をいう。以下同じ。)の目標量、処理すべき期間その他設備の処理に関する事項

三 生産又は経営の規模の適正化に必要な受注、設計、購入、生産若しくは研究の共同化、生産の専門化又は合併若しくは営業の全般若しくは重要な部分の譲渡若しくは譲受その他これらに準ずる行為(以下「事業提携」と総称する。)の方式及び実施方法その他事業提携に関する事項

四 設備の処理又は事業提携に併せて行う生産施設の改善、事業の転換その他の措置に関する事項

五 協会による設備及び土地の買収並びに債務の保証に関する事項

3 基本指針は、国民経済の国際経済環境と調和のある健全な発展並びに労働者の雇用の安定及ぶ関連中小企業者の経営の安定について、十分な考慮が払われたものでなければならぬ。

4 運輸大臣は、基本指針を定めようとするときは、あらかじめ、第二項第四号に掲げる事項(運輸大臣のみの所管する事業以外の事業に係る措置に係る部分に限る。)に關し、関係行政機関の長に協議しなければならない。

5 運輸大臣は、第一項の規定により基本指針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 運輸大臣は、特定船舶製造業に係る経済的事情の変化のため必要があると認めるときは、第一項の政令で定める審議会の意見を聽いて、基本指針を変更しなければならない。

7 第四項及び第五項の規定は、前項の場合に準用する。

(特定船舶製造事業者の努力)

第四条 特定船舶製造事業者は、前条第五項(同条第七項において準用する場合を含む。)の規定により基本指針(同条第六項の規定による変更があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。)が公表されたときは、その基本指針に定められたとときは、その変更後のもの。以下同じ。)を実施する。

2 他に実施する事項

3 運輸大臣は、第一項の認定の申請があつた場合において、その実施計画が次の各号に適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 当該実施計画が基本指針に照らし適切なものであること。

二 当該特定船舶製造事業者と他の特定船舶製造事業者との間の適正な競争が確保されること等により、特定船舶製造業における経営の安定が図られるものであること。

三 関連事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこと。

四 当該特定船舶製造事業者の従業員の地位を不當に害するものでないこと。

五 当該実施計画が確実に実施される見込みがあること。

四 実施計画の認定

第五条 二以上の特定船舶製造事業者であつて共同で設備の処理を実施し、かつ、事業提携を実施しようとするもの又は一つの特定船舶製造事業者であつてその設備の全部について処理を実施しようとするものは、基本指針に定めるところに従つて、経営安定化措置の実施に関する計画(以下「実施計画」という。)を作成し、これを運輸大臣に提出して、その実施計画が適当である

旨の認定を受けることができる。この場合において、共同で設備の処理を実施し、かつ、事業提携を実施しようとする者は、共同で実施計画を作成し、運輸大臣に提出するものとする。

2 前条第三項及び第四項の規定は、前項の認定する目標

3 運輸大臣は、前条第一項の認定をした実施計画(第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定計画」という。)が同条第三項各号に適合するものでなくなりたと認めるときは、当該認定事業者に対しても、当該認定計画の変更を指示し、又はその認定を取り消すことができる。

4 公正取引委員会との関係

第七条 運輸大臣は、第五条第一項の認定(前条第一項の規定による変更の認定を含む。以下同じ。)の申請を受理した場合において、必要があると認めるときは、その申請書の写しを公正取引委員会に送付するものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定により申請書の写しを公正取引委員会に送付した場合において、当該申請に係る実施計画について第五条第一項の認定をしようとするときは、公正取引委員会に對し、その旨を通知し、並びに当該実施計画に係る特定船舶製造事業者の経営の状況その他の事業活動の状況、当該実施計画に定める事業提携に係る競争の状況及び当該事業提携の実施が当該競争に及ぼす影響に関する事項について意見を述べるものとする。

3 公正取引委員会は、前項の規定による通知に係る実施計画について、運輸大臣に対し、必要な意見を述べるものとする。

4 公正取引委員会は、前項の規定により意見を述べた実施計画であつて運輸大臣が第五条第一項の認定をしたものに定めるところに従つて該特定船舶製造事業者が当該実施計画に従つて行おうとする当該措置に係る事業を所管する大臣に協議しなければならない。

第六条 前条第一項の認定を受けた者(以下「認定事業者」という。)は、当該認定に係る実施計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認定を受けなければならない。

2 前条第三項及び第四項の規定は、前項の認定に準用する。

3 運輸大臣は、前条第一項の認定をした実施計画(第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定計画」という。)が同条第三項各号に適合するものでなくなりたと認めるときは、当該認定事業者に対しても、当該認定計画の変更を指示し、又はその認定を取り消すことができる。

2 前条第三項及び第四項の規定は、前項の認定する目標

3 運輸大臣は、前条第一項の認定をした実施計画(第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定計画」という。)が同条第三項各号に適合するものでなくなりたと認めるときは、当該認定事業者に対しても、当該認定計画の変更を指示し、又はその認定を取り消すことができる。

のとする。

5 運輸大臣は、前項の規定による通知を受けたときは、公正取引委員会に対し、当該認定後の経済的事情の変化に即して第二項に規定する事項について意見を述べることができる。

6 運輸大臣は、第四項の規定による通知を受けた場合において、当該通知に係る認定計画が前条第三項に規定する場合に該当することとなるときは、当該認定計画につき、同項に規定する措置をとるものとする。

(課税の特例)

第八条 認定事業者が認定計画に定めるところに従つて設備の処理(廃棄)によるものに限る。以下この項において同じ。を行つた場合において、当該設備の処理を行つた認定事業者については、租税特別措置法(昭和三十二年法律第二十六号)で定めるところにより、法人税に係る欠損金の繰越しについて特別の措置を講ずる。

第九条 運輸大臣は、認定事業者に対し、認定計画の実施状況について報告を求めるところに従つて新たに取得し、又は製作した機械及び装置について、租税特別措置法で定めるところにより、特別償却をすることができる。

(報告の権限)

第十条 協会は、基本指針に定めるところに従つて、協会法第二十九条第一項第一号に掲げる業務を行うものとする。

(協会の行う債務保証業務等)

第十一條 協会は、協会法第二十九条第一項に規定する業務のほか、計画的な設備の処理を促進することにより特定船舶製造業における経営の安定を図るために、次の業務を行う。

一 認定計画に係る設備の処理のために必要な資金及び当該設備の処理に伴つて必要となる資金並びに認定計画に係る事業の転換のため

に必要な資金の借入れに係る債務の保証

二 前号の業務に附帯する業務

3 は「第二十九条第一項」とあるのと、協会法第三号中「第二十九条第一項」とあるのは「第二十九条第一項及び経営安定法第十一第一条第一項」とする。

(協会法の特例)

4 第二項の信用基金は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加又は減少するものとする。

5 協会は、第二項の信用基金に係る経理については、他の経理と区分して整理しなければならない。

(協会法の特例)

第六十二条 前二条の規定により協会の業務が行われる場合には、協会法第三十条第一項中「前条第一項第一号から第四号まで」とあるのは「前条第一項第一号から第四号まで及び特定船舶製造業経営安定臨時措置法(以下「経営安定法」という。)第十一条第一項第一号」と、同条第二項第一号中「前条第一項第一号から第四号まで」とあるのは「経営安定法第三条第一項の基本指針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り、並びに前条第一項第一号から第四号まで及び経営安定法第十一条第一項第一号」と、協会法第三十一条第一項中「その業務」とあるのは「その業務(債務の保証の決定を除く。)」と、協会法第四十五条並びに

五十五条规定による「この法律又は経営安定法」と、協会法第三号中「第二十九条第一項」とあるのは「第二十九条第一項及び経営安定法第十一第一条第一項」とする。

六 運輸大臣は、協会法第三十条第一項、第三十一条第一項及び第三十七条の認可をしようとするときは、前条第一項第一号に掲げる業務(事業の転換に係る部分に限る。)に係る事項に關し、関係行政機関の長に協議しなければならない。

7 第二項の信用基金は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加又は減少するものとする。

8 第二項の信用基金は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加又は減少するものとする。

(資金の確保等)

9 第十三条 国は、基本指針に定めるところに従つて行われる経営安定化措置の実施及びその促進を図るための協会の業務の実施に必要な資金の確保又はその融通のあつせんに努めるものとする。

(雇用の安定等)

10 第十四条 特定船舶製造事業者は、基本指針に定めるところに従つて経営安定化措置を実施するに当たつては、当該経営安定化措置に係る事業所における労働組合(当該事業所において、労働組合がない場合にあつては、労働者の過半数を代表する者)と協議して、その雇用する労働者について、失業の予防その他雇用の安定を図るために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

11 第十五条 運輸大臣及び労働大臣は、この法律の施行に當たつては、特定船舶製造業に係る労働者の雇用に関する事項について、相互に緊密に連絡し、及び協力しなければならない。

(都道府県の意見の申出)

12 第十六条 都道府県は、基本指針に従つて行われる経営安定化措置の実施が当該都道府県における地域経済に著しい悪影響を及ぼし、又は及ぼすおそれがあると認められるときは、運輸大臣に對し、意見を申し出ることができる。

(他の法律との関係)

13 第十七条 産業構造転換円滑化臨時措置法(昭和六十二年法律第二号)第五条及び第七条の規定は、特定船舶製造事業者の実施する設備の処理及び特定船舶製造業に係る事業提携には、適用しない。

(罰則)

14 第十八条 第九条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、十万円以下の罰金に処する。

(施行期日)

15 第十九条 この法律は、公布の日から五年以内に廢止するものとする。

(協会の持分の払戻しの禁止の特例)

16 第二十条 この法律の施行前に払込みをした出資金に係る政府以外の出資者は、協会に対し、この法律の施行の日から起算して一月を経過した日までの間に限り、その持分の払戻しを請求することができる。

う努めるものとする。

第十五条 運輸大臣及び労働大臣は、この法律の施行に當たつては、特定船舶製造業に係る労働者の雇用に関する事項について、相互に緊密に連絡し、及び協力しなければならない。

第十六条 都道府県は、基本指針に従つて行われる経営安定化措置の実施が当該都道府県における地域経済に著しい悪影響を及ぼし、又は及ぼすおそれがあると認められるときは、運輸大臣に對し、意見を申し出ることができる。

(他の法律との関係)

第十七条 産業構造転換円滑化臨時措置法(昭和六十二年法律第二号)第五条及び第七条の規定は、特定船舶製造事業者の実施する設備の処理及び特定船舶製造業に係る事業提携には、適用しない。

(罰則)

第十八条 第九条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、十万円以下の罰金に処する。

(施行期日)

第十九条 この法律は、この法律の施行の日から五年以内に廢止するものとする。

(協会の持分の払戻しの禁止の特例)

第二十条 この法律の施行前に払込みをした出資金に係る政府以外の出資者は、協会に対し、この法律の施行の日から起算して一月を経過した日までの間に限り、その持分の払戻しを請求する

2 協会は、前項の規定による請求があつたときは、協会法第六条第一項の規定にかかわらず、当該持分に係る出資額に相当する金額により払戻しをしなければならない。この場合において、協会は、その払戻しをした金額により資本を減少するものとする。

(協会に対する日本開発銀行の出資)

第四条 日本開発銀行は、協会が第十一条第一項第一号に掲げる業務に必要な資金に充てるためその資本金を増加するときは、日本開発銀行法（昭和二十六年法律第八百八号）第十八条第一項の規定にかかわらず、大蔵大臣の認可を受けて、協会に出資することができる。

2 前項の規定により日本開発銀行が出資する場合には、日本開発銀行法第十八条の二第二項中「出資」とあるのは「出資及び特定船舶製造業經營安定臨時措置法（以下「経営安定期定法」という。）附則第四条第一項の規定により行う出資」と、同法第五十一条第二号中「場合」とあるのは「場合及び経営安定法附則第四条第一項の規定により大蔵大臣の認可を受けなければならない場合」と、同条第四号中「規定する業務」とあるのは「規定する業務並びに経営安定法附則第四条第一項の規定による出資」とする。

3 第一項の規定により日本開発銀行が出資する場合には、協会法第七条中「政府」とあるのは、「政府及び日本開発銀行」とする。

4 第一項の規定により日本開発銀行が出資する場合には、第十一条第三項中「出えん金」とあるのは、「日本開発銀行から出資された金額及び出えん金」とする。

(特定船舶製造業經營安定事業協会法の一部改正)

第五条 特定船舶製造業經營安定事業協会法の一部次のように改訂する。

第四十八条 削除
(債務保証業務)

第六条 協会は、第二十九条第一項に規定する

業務のほか、特定船舶製造業經營安定臨時措置法（昭和六十二年法律第八百八号）第十一条第一項に規定する業務を行ふものとする。

2 附則第七条から第九条までを削る。

(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。

附則第十一条中第九項を第十項とし、第八項の次に次の一項を加える。

9 特定船舶製造業經營安定事業協会が特定船舶製造業安定事業協会法（昭和五十三年法律第八百三号）第二十九条第一項第一号に規定する業務として不動産を取得した場合における当該不動産の取得に対して課する不動産所得税の額を価格から控除するものとする。

附則第十一条の四第十七項に規定する不動産（以下第七十三条の二十七までにおいて「不動産」という。）の取得」と、「当該土地」とあるのは「当該不動産」と、「前条第一項第一号又は第二項第一号」とあるのは「同項」と、「同条第一項中「、土地の取得」とあるのは、附則第十一条の四第十七項に規定する不動産（以下第七十三条の二十七までにおいて「不動産」という。）の取得」と、「当該土地」とあるのは「当該不動産」と、「前条第一項第一号又は第二項第一号」とあるのは「同項」と、「同条第一項中「、土地の取得」とあるのは、附則第十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

(印紙税法の一部改正)

附則第三十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

17 道府県は、特定船舶製造業經營安定臨時措置法（昭和六十二年法律第二百二十六号）第六条第一項に規定する認定事業者が同法第六条第三項に規定する認定計画に定めるところに従つて営業の譲渡（当該譲渡に係る同法第五条第一項の認定（同法第六条第一項の規定による変更の認定を含む。以下本項において単に「認定」という。）が同法の施行の日から昭和六十四年三月三十一日までの間にされたものに限る。）をした場合において、当該譲渡を受けた者が当該譲渡に係る不動産（政令で定めるものに限る。）を取得し、かつ、当該不動産の取得の日から引き続き三年以上当該不動産を政令で定めるところにより当該認定計画に係る事業の用に供したときは、当該不動産の取得に対する不動産取得税については、当該取得が認定の日から一年以内に行われたときには、当該税額から価格の十分の一に相当する額に税率を乗じて得た額を減額するものとする。

18 第七十三条の二十五から第七十三条の二十七までの規定は、前項に規定する不動産の取得に対して課する不動産取得税の税額の徵収に係る地方団体の徵収金の還付について準用する。この場合において、第七十三条の二十一第一項中「、土地の取得」とあるのは、附則第十一条の四第十七項に規定する不動産（以下第七十三条の二十七までにおいて「不動産」という。）の取得」と、「当該土地」とあるのは「当該不動産」と、「前条第一項第一号又は第二項第一号」とあるのは「同項」と、「同条第一項中「、土地の取得」とあるのは、附則第十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

附則第三十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

19 特定船舶製造業經營安定事業協会が特定船舶製造業安定事業協会法（昭和五十三年法律第八百三号）第二十九条第一項第一号に規定する業務として不動産を取得した場合における当該不動産の取得に対して課する不動産所得税の額を価格から控除するものとする。

附則第三十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

20 第二項第一号の規定の適用を受ける土地の取得にあつては当該取得の日から二年以内、同条第一項第一号の規定の適用を受ける土地の取得にあつては当該取得の日から一年以内」と、あるのは「当該取得の日から三年以内」と、「これら」とあるのは「同項」と、同条第二項中「土地」とあるのは「不動産」と、第七十三条の二十六第一項中「第七十三条の二十四第一項

（運輸省設置法の一部改正）
第八条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第二百五十七号）の一部を次のように改正する。

第三条の二第一項第四十四号の次に次の二号を加える。

四十四の二 特定船舶製造業經營安定臨時措置法（昭和六十二年法律第二百二十六号）の施行

第一条第一項中第三十四号の三を第三十四号の二とする。

三月十三日本委員会に左の案件が付託された。
一、交通損害保険（仮称）の業務資格認定制度創設に関する請願
創設に関する請願（第一三〇五号）

第一三〇五号 昭和六十二年三月二日受理
交通損害保険（仮称）の業務資格認定制度創設に関する請願
請願者 茨城県古河市大手町一四ノ一六
伊藤登
紹介議員 土屋 義彦君
及び実施計画を認定すること。

四四の三とし、第十六号の四の次に次の二号を加える。

十六の四の二 特定船舶製造業經營安定臨時措置法の規定に基づき、基本指針を定め、

及び実施計画を認定すること。

第一号又は第二項第一号」とあるのは「附則第十一条の四第十七項」と、第七十三条の二十一第一項中「土地」とあるのは「不動産」と、第七十三条の二十四第一項第一号又は第二項第一号」とあるのは「附則第十一条の四第十七項」と、「これら」とあるのは「同項」と読み替えるものとする。

附則第三十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

附則第三十一条の三第三項中「昭和五十三年法律第八百三号」を削り、「特別土地保有税」の下に「又は当該土地の取得で特定船舶製造業經營安定臨時措置法の施行の日から昭和六十三年三月三十日までにされたものに対して課する特別土地保有税」を加える。

とあるのは「十分の五・二五」とする。

14 第五十二条第二項において準用する第四十一条

二条第二項及び第三項、第五十二条第三項、第五十五条の六第四項において準用する同条第一項並びに同条第五項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、第四十二条第二項中「十分の十」とあるのは「十分の八」と、「十分の七・五」とあるのは「十分の六」と、同条第三項中「十分の七・五」とあるのは「三分の二」と、「十分の二・五」とあるのは「三分の一」と、第五十二条第三項第一号中「十分の二・五」とあるのは「十分の四」と、第五十五条の六第一項中「十分の六」とあるのは「十分の五・二五」と、同条第五項中「十分の四」とあるのは「十分の四・七五」とする。

(北海道開発のためにする港湾工事に関する法律の一部改正)

第二条 北海道開発のためにする港湾工事に関する法律(昭和二十六年法律第七十三号)の一部を次のように改正する。

5 第二条第一項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、同項中「十分の九・五」とあるのは「十分の七・五」と、「十分の〇・五」とあるのは「十分の七・五」と、「十分の〇・五」とあるのは「十分の七・五」と、「国がその十分の七・五」とあるのは「国がその十分の五・七五」と、「港湾管理者がその十分の二・五」とあるのは「港湾管理者がその十分の四・二五」とする。

6 第三条第二項において準用する第二条第一項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、同項中「十分の九・五」とあるのは「十分の八」と、「十分の〇・五」とあるのは「十分の二」と、「国がその十分の七・五」とあるのは「国がその十分の六・五」と、「港湾管理者がその十分の二・五」とする。

あるいは「港湾管理者がその十分の四」とする。

(特定港湾施設整備特別措置法の一部改正)

第三条 特定港湾施設整備特別措置法(昭和三十四年法律第六十七号)の一部を次のように改正する。

附則第二項の見出し中「から昭和六十三年度まで」を「及び昭和六十一年度」に改め、同項中「から昭和六十三年度までの各年度」を「及び昭和六十一年度」に改め、附則に次の二項を加える。

(昭和六十二年度及び昭和六十三年度の特例)

3 第四条の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、同条第一項第二号中「十分の一・四五」とあるのは「十分の二・八」と、同項第三号中「十分の三・二五」とあるのは「十分の四・六」と、同項第四号中「十分の一」とあるのは「十分の一・九」と、同条第二項中「十分の八」とあるのは「十分の六・四」と、「十分の六」とあるのは「十分の四・八」とする。

(空港整備法の一部改正)

第四条 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

附則第三項の見出し中「から昭和六十三年度まで」を削り、同項中「から昭和六十二年度までの各年度」を削る。

(昭和六十一年度及び昭和六十三年度の特例)

4 第六条第一項並びに第八条第一項及び第四項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、第六条第一項中

（地方公共団体に対する財政金融上の措置）

第五条 国は、この法律の規定による改正後の法律の規定により昭和六十二年度及び昭和六十三年度の予算に係る国の負担又は補助の割合の引下げ措置の対象となる地方公共団体に対し、その事業の執行及び財政運営に支障を生ずることのないよう財政金融上の措置を講ずるものとする。

附 則

1 この法律は、昭和六十二年四月一日から施行する。

2 この法律による改正後の法律の規定は、昭和六十二年度及び昭和六十三年度の予算に係る国の負担(当該国の負担に係る港湾管理者又は地方公共団体の負担を含む。以下同じ。)又は補助(昭和六十一年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき昭和六十二年度以降の年度に支出すべきものとされた國の負担又は補助を除く。)、昭和六十二年度及び昭和六十三年度の国庫債務負担行為に基づき昭和六十四年度以降の年度に支出すべきものとされた國の負担又は補助並びに昭和六十二年度及び昭和六十三年度の歳出予算に係る國の負担又は補助で昭和六十四年度以降の年度に繰り越されるものについて適用し、昭和六十一年度以前の年度の国庫債務負担行為に基づき昭和六十二年度以降の年度に支出すべきものとされた國の負担又は補助及び昭和六十一年度以前の年度の歳出予算に係る國の負担又は補助で昭和六十二年度以降の年度に繰り越されたものについては、なお從前の例による。

3 第四項を次のように改める。

附則第三項の見出し中「から昭和六十三年度まで」を削り、同項中「から昭和六十二年度までの各年度」を削る。

(昭和六十一年度及び昭和六十三年度の特例)

4 第六条第一項並びに第八条第一項及び第四項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、第六条第一項中

「百分の七十五」とあるのは「百分の六十」と、

「百分の二十五」とあるのは「百分の四十」と、

「百分の五十七・五」と、「百分の二十五」とあるのは「百分の四十二・五」と、同条第四項中

「百分の七十五」とあるのは「百分の五十七」と、「百分の七十五」とあるのは「百分の五十七」とする。

5 第三条第二項において準用する第二条第一項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、同項中「十分の九・五」とあるのは「十分の八」と、「十分の〇・五」とあるのは「十分の二」と、「国がその十分の七・五」とあるのは「国がその十分の六・五」と、「港湾管理者がその十分の二・五」とあるのは「港湾管理者がその十分の四・二五」とする。

6 第三条第二項において準用する第二条第一項の規定の昭和六十二年度及び昭和六十三年度における適用については、同項中「十分の九・五」とあるのは「十分の八」と、「十分の〇・五」とあるのは「十分の二」と、「国がその十分の七・五」とあるのは「国がその十分の六・五」と、「港湾管理者がその十分の二・五」とあるのは「港湾管理者がその十分の二・五」とする。

審査のための付託は三月二十三日)

第一百七回国会運輸委員会会議録第一号中正誤

ペシ 段行 誤 正
五 四 四 東日駅 東京駅
六 四 からり 交部部 交通部

昭和六十二年四月七日印刷

昭和六十二年四月八日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D