

第百八回 参議院運輸委員會會議錄第二号

昭和六十二年三月二十七日(金曜日)

午前十時開会

出席者は左のとおり。

委員長 中野 明君
理事 江島 淳君
吉村 眞事君
安恒 良一君
矢原 秀男君

委員 伊江 朝雄君
木村 睦男君
倉田 寛之君
坂元 親男君
高平 公友君
野沢 太三君
真鍋 賢二君
森田 重郎君
山崎 竜男君
吉川 芳男君
青木 新次君
穂山 篤君
田淵 勲二君
小笠原貞子君
田淵 哲也君

国務大臣 橋本龍太郎君
運輸大臣 服部 経治君
運輸大臣官房長 塩田 澄夫君
運輸省国際運輸・観光局長 間野 忠君
運輸省海上技術安全局長

説明員

運輸省海上技術安全局長 増田 信雄君
運輸省港務局長 藤野 慎吾君
運輸省航空局長 山田 隆英君
労働大臣官房審議官 佐藤 仁彦君
自治大臣官房審議官 小林 実君
社会保険庁医療保険部船員保険課長 中西 明典君
労働省労働基準局安全衛生部計画課長 安藤 茂君

本日の会議に付した案件

- 外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
- 特定船舶製造業経営安定臨時措置法案内閣提出、衆議院送付)
- 港湾法の一部を改正する等の法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(中野明君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案、特定船舶製造業経営安定臨時措置法案及び港湾法の一部を改正する等の法律案の各案を一括して議題とし、質疑を行います。

○矢原秀男君 まず最初に、法案の審議の前に一点だけ伺いをしたいと思います。

全国、造船の町と言われる城下町が造船不況のために非常に大きな影響を受けております。そういうわけで、石川島播磨、兵庫県の相生市にあるわけでございますが、先般視察に参りまして、企

業の方も大変でございますけれども、その影響を受ける城下町が非常に大きく混乱、心配を重ねている、こういう問題点を如実に、現場に参りまして私もいろいろと相談に乗ったわけでございますけれども、兵庫県の相生市ではIHIの合理化に伴い事業所職員の五一・四％に当たる二千六百四十八人が結局退職をし、八十年来の造船の歴史を持つ相生市も現在深刻な雇用問題を抱えて、その活性化についてどうしたらいいのかわからないという中で、脱造船城下町を掲げてポスト造船産業への模索も始めております。これは既に当局では御承知のとおりでございますけれども、ここにも相生市活性化マスタープラン検討委員会、こういう委員会をつくって産業おこしの企画を重ねております。現在大きな柱となっておりますのが、きのうもそういう城下町の質疑が交わされておりましたけれども、この相生も、風光明媚な入り組んでいる相生の湾内を中心とした海洋リゾート基地構想、こういうことも現地でも計画をされ、そうして県や国、そしてまた運輸省等々についても順次御協力をお願いしたい、こういうふうなことでいろいろ検討をしている状況でございます。観光政策を所管する新しい運輸省のすばらしい計画等々も今出ているわけでございますが、この造船不況によつて深刻な打撃を受けた、今私申し上げておりますのは、これは全国あるわけでござい

ますが、特に相生市のこの造船不況によつて深刻な打撃を受けた、こういう地域に対して運輸省としてどの程度積極的に対応、支援ができるのか、こういう点をまず伺つてみたいと思つております。

○政府委員(間野忠君) 昨日もいろいろ不況地域における需要の創出とかそういった点御議論があったわけでありまして、例えば長崎市におきまして、長崎県を中心とする海上ピルの構想などが出

てまいりますれば私どももできるだけ協力を申し上げたいと考えております。先生今海洋リゾート構想を中心とする活性化プランなるものの御披露があつたわけでありますけれども、我々といったしましても関係部局あるいは関係省庁等へいろいろ働きかけまして、できるだけこのことをいたしたいと考えております。

○矢原秀男君 今、運輸大臣お聞きのように、造船城下町と言われるそういうところが雇用問題、不況打開について、非常に運輸省の新しい将来構想というものが夢や希望ということにもなっているわけでございますが、運輸大臣としては、特にこの相生関係につきましてはぜひ御協力をお願いしたいわけでございますが、今後の課題として運輸大臣から一言お話を承りたいと思つております。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今、委員、相生のお話を例示に挙げられました。衆議院の審議の際に、例えば因島の例等も提起をされております。私自身自分の郷里に玉野を抱えて造船城下町の実態は十分に承知をしているつもりであります。これは基本的にはやはり私は雇用、また地域への影響等をいかに減殺するか、緩和するかということをお話しのありました相生にいたしましたけれども、特定地域中小企業対策臨時措置法の指定を、またあるいは特定不況業種・特定不況地域関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法、それぞれの地域の対象地域として指定をいたしておりますし、事業転換、企業誘致等のための助成措置が受けられるような準備もしているわけであります。そうした中におきまして、私はそれぞれの地域の立地条件等を勘案され、それぞれの地域が将来に向けての活性化対策というものを打ち出しておられるであらうと思つております。その中には、まさに運輸省の所管の中で対応のできるようなそうした育写真

を描いてこれらとあるところもあるでありましょう。また、運輸省の所管とは全く異なつた分野で新たな発展をお考えになる地域もあるうかと思ひます。それぞれの地域の描かれる青写真というものを私どもも御相談を受けながら適切に対処してまいりたい、そのように考えております。

○矢原秀男君 本当に市町村初め市の職員も、市民の皆さんも、そして相生造船に關係をしておりました関連業者も、そしてまた企業も本當に英知を絞つて努力をされておられるところでございます。今後ともよろしくお願いを申し上げたいと思ひます。

次に移ります。

特定船舶製造業経営安定臨時措置法案についてでございますけれども、まず一つは、造船不況と本法律案に關してでございますが、この点については五ヶ年だけ簡単に伺いたいと思ひます。

その一つは造船不況の現況について、二番目には今後の造船需給の見通し、三番目には運輸大臣の定める基本指針の内容について、四番目は本法律案の事業提携の内容について、またそこで踏み込んだ理由について伺いたいと思ひます。最後の五ヶ年につきましては、今回の設備処理等による離職労働者はどの程度と見通しをされているのか。造船不況と本法律案に關して五項目について質問いたしたわけでございますが、簡単に伺いたいと思ひます。

○政府委員(岡野忠君) まず最初におつしやいました現状でございますが、既に御承知のような大量の過剩船舶の存在と、円高の影響によりまして、受注量そのものも減りましたし、また船舶も非常に低い水準にありまして、例えば受注量で申しますと、昭和六十一年度の受注量は、六十年よりさらに三〇％程度減りまして、四百五十万トン程度になるのではないかと気がいたしております。そういった事情を反映して経営も非常に悪化しております。既に一部の企業につきましては、ただいま先生が相生の例を出されたわけでありまして、事業所の閉鎖、雇用調整などの合理化

対策が既に実施されておる現状であります。今後の設備削減とか事業提携に対してはまだ具体的な段階にまで至つておらず、それぞれの企業が模索しておる段階であると理解しております。

それから、今後の需要見通しでございますが、昨年六月、海運造船合理化審議会が答申を出しましたが、そのベースとなつた需要見通しによりまして、我が国の造船業の建造能力は標準貨物船に換算いたしまして約六百万トンあるわけでございますが、ここ二、三年の間は三百万トン程度の低い水準で推移し、その後若干回復するとしても、昭和七十年におきましてもせいぜい五百二十万トン程度ではなからうかというふうな見通しでございます。

それから、基本指針の具体的な内容でございますが、これにつきましては、ただいま申し上げましたように、長期的に見ましても過剰となる設備、現有設備の約二割でございますが、これは廃棄すべきであるということ、現在の厳しい事情に照らしましてその処理の期間は一年程度、六十二年途中でやるべきこと、それから、事業提携の内容を強化するといったことは、過当競争を排除し競争力を強化するという観点からの営業でありますとか設計その他生産段階における事業提携の具体的な基準、あるいは買取の規模、債務保証の規模、そういったものを基本指針の中に明示することになると存じます。

それから、事業提携を推進する理由でございますが、まず設備処理に際しまして、既に造船業の場合、前回の過剰設備の廃棄を通じて一社一船台のものが多くなつております。そういったものの設備処理を容易にするためにも、事業提携あるいはグループ化ということが必要でございます。最近のように韓国が非常に力をつけてまいりまして、これに円高が加わつておるわけでありまして、我が国造船業の競争力を回復するためにも、ある程度の事業量を一つの事業所に集中しまして、そしてその間接費負担等を軽減していくというふうな意味から、合併、集約化あるいは

事業提携ということが必要であると考へます。

ただ、その進捗の度合いにつきましては、先ほども申しましたように、現在のところ具体的な相手を探すというふうなことから検討の段階にまだとどまつておるというのが実情でございます。

それから最後に、今回の設備処理等による離職者の発生のおあいでございますが、昨年三月、今回の不況対策の対象となります四十四社に働く者が約七万七千人おつたわけでありまして、来年の三月にはこれが四万九千人程度に減少するのではないかと見込まれております。我々いたしましては、こういった減量の対象となる方々ができるだけ他部門への配置転換であるとか新会社への出向でありますとか、そういったことで吸収されることが望ましいと思ひております。

○矢原秀男君 運輸大臣、私、昨年九月でなければ造船不況なんだけれどもフィンランドはどうなのかと、こういうふうに関係の役人の方に伺ひましたところ、いや我が国は造船不況というのはございませんと。で、いろいろ聞いてみると、碎氷船についてはあの近隣国は全部フィンランドに、フィンランドの碎氷船の技術が非常に優秀である、他国でいへば資金的に建造的にどんなことを持ちかけても、碎氷船についてはフィンランドでつくらなければならぬんだと、こういうふうによその国から言つて、我が国の造船技術は碎氷船については世界で一番ですと、そういうふうな、過大なところもあるんだらうと思ひますけれども、私たちに胸を張つて答えておりました。

私も、我が国の造船技術というものが、やはりお互いにすばらしい企業努力の中で世界で一番ではないかなと、日本の造船界を自負し、評価しておりますけれども、そういう世界の技術に對しては、日本の造船技術についてはこうなんだというものがやはり数点、胸を張つて言えるような技術があるのではないかと、そういうふうなことをフィンランドから帰る常々考へておつたわけでございますが、そういうすぐれた面があると思ひます。

けれども、そういう点は運輸省としてはどの程度に評価されていらつしやるのか。また、造船不況の打開策について、私、フィンランドの例を申し上げましたけれども、世界に對してそういうPRというのか実績というのか、そういうことがございましたら、二、三伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 私は、本質的に、今日におきましても日本の造船の持つ能力というのは、世界的に見てはるかに優位なものを保ち続けておると思ひます。そして、今日の状況におきましても、例えばLNG船でありますとかコンテナ船でありますとかいった分野、いわば付加価値の高い船、付加価値の高い船においては、私は日本の造船界というものは、なお非価格競争力において世界に冠たるものを持ち続けておると思ひます。

そして、事実、この急激な円高の影響を受けて今非常に苦況に立つておるわけでありまして、第一次、第二次のオイルショックを経過しまして、世界的な荷動きの減少、それに伴う船腹の過剩状態の中で日本の造船というものはなお四〇％、五〇％のシェアを持っております。今、委員、フィンランドの例を挙げられました、確かにそれぞれの国はすぐれた部分をお持ちでありますけれども、西歐諸国の造船に占めるウェイトというものが年々低下をし、逆にいわば第三国、殊に韓国を中心とした第三国とのシェアが逆転をしております状況も、委員が御承知のとおりでございます。

その韓国等と日本を對比した場合に、私はどうしても日本が不利になる部分は、基本的にはまさに人件費の問題であらうと思ひます。また、人件費を含めた労働条件、雇用条件の問題であらうと思ひます。こしはばく私見ておりませんが、数年前に韓国の現代造船所を私も見てまいりました。ちょうど前回の調整の前後であります。そして、そのとき私は痛感をいたしましたことは、こういう雇用条件、労働条件、我が国の水準をこきまで落とすわけにはいかない。そうすれば

その差というものを結局技術革新で埋めていく以外にない、そうした感じを持ちました。

最近になりまして韓国の関係者とお目にかかりました。なお付加価値の高い船について韓国の造船界に限りがあることを、そして非価格競争分野において日本におもむきがあることを彼らも認めております。それだけに、私は日本が現在依然として世界の造船の中核の国の一つとして、世界的な荷動きの量が不足し船腹が過剰な状態になる中で、その過剰な船腹をある程度整理し、造船設備を集約化し、設備を縮小することによって実態の荷動きの量に合った造船、海運というものに姿勢を転換していく、いわばその役割を今日我々は果たさなければならなくなっているという感じがいたします。

しかし、そういう視点とは別に国内の問題として考えます場合には、この造船不況という現実の問題、そしてまさに委員が指摘されましたような各地における、造船城下町における雇用問題、地域の経済問題というものを我々は何とかして解決をしなければならぬ場面に追い込まれていることも事実であります。

これはただ一運輸省だけでこれらの対応が完全にできるものではございません。労働省にもまたその他関係各省庁にも協力を得ながらこの時期を全力を挙げて乗り切つてまいりたい。そして、乗り切つて将来に対して我が国の造船能力を保持することが、その技術的優位性を持つ日本の造船界が将来ともに国際社会においてその役割を果たす大きなポイントであろう。そのために今回この法律をできるだけ早く通過成立をさせていただき、御協力を得ながらこの状況を取り切つてまいりたい、そのように考えております。

○矢原秀男 次に、特定船舶製造業安定事業協会に關してでございますけれども、これに關しましては五ヶ年何てみたいと思ひます。

一つは、同協会の現在に至る事業、機構の概要でございます。二点目は、特定船舶解雇制度においては産業基金信託基金により債務保証がなされ

ると同つておりますけれども、本法案では特定船舶製造業安定事業協会が行うことになった理由と経過について。三點目は、本法案により同協会が増資されるが、出資者、出資額負担割合の内容について、また開出資の経緯についても伺ひたいと思ひます。四點目は、同協会の行う債務保証規模と買ひ上げ規模の算定根拠、また規模を超える希望への対応策について伺ひます。最後の五點目は、同協会への納付金額並びに政府の利子補給金の決定方法について、また納付金額の推移についてあわせて伺ひたいと思ひます。

○政府委員(岡野忠君) 最初に、特定船舶製造業安定事業協会の概要でございますが、この協会は、前回不況の際、特察船舶製造業における計画的な設備の処理を促進するために、特定船舶製造業の用に供します設備及び土地の買収を行う機関として、法律に基づきまして、五十三年十二月、資本金二十億円で設立されました認可法人でございます。

この協会は、五十四年度前回不況の際に、三五%の設備処理を実施したわけでありますが、このときに九つの造船所を三百六十八億円で買収しております。それ以後は買収した設備、土地の管理あるいは譲渡業務を行つて今日に至つております。

次に、特定船舶製造業安定事業協会が債務保証を行う理由でございますが、債務保証は造船企業の企業体力あるいは信用力、こういったものが非常に低下しているという実情にかんがみまして、設備処理に伴います担保解除資金であるとかあるいは退職金のための資金の調達を援助するために保証を行おうとするものであります。特定船舶製造業安定事業協会では、ただいま申しましたように、前回不況以来撤退いたしました造船所の設備、土地の買ひ上げ、買収を行つてきたわけでありますが、これがまた一番手厚い支援措置であるわけでありますけれども、この買収に要した資金は残存事業者の納付金によつて返済することになつております。

そういったことでありますので、残存事業者の負担をこの際できるだけ軽くするという意味では債務保証を広く活用いたしまして、この協会が従来やつておりました買収業務と一体的運用を図るということが極めて重要であらうと思ひまして、前回不況の際とは違つて今回はこの特定船舶製造業安定事業協会が債務保証もあわせて行うというふうに措置したわけでございます。

それから次に、今回追加出資の概要と開出資の経緯でございますが、先ほど申しましたように、既にこの協会は二十億円の資本金を持つております。今後、債務保証の規模として五百億円程度のことを考えておりますので、そのためには五十億円の程度の基金を造成する必要があると思ひまして、従来の二十億円に加えまして、開銀から十億円、民間から二十億円の出資をしようと思ひます。開銀銀行から十億円の出資をするることになりました経緯は、増資に必要な資金の調達をできるだけ円滑に進めたいというようなことから開銀銀行に十億円お願いしておるということでございます。

それから買収の規模、債務保証の規模、その算定根拠ということでございますが、債務保証の規模は五百億円程度、それから買収の規模は三百億円程度を考へております。その算定根拠であります。今回、この法律の対象となります四十四社のうち大手七社とそれ以外の会社に分けまして、大手七社の場合にはかなり独力で設備処理ができるであろう。恐らく三分の一程度が債務保証を希望してくるんではないかというところで、大手が設備処理するのに必要な担保解除資金、退職金の調達、そういった総額の三分の一程度、これが債務保証に回つてくるだろうということ、それから中小手の場合、大手を除く会社の場合には、設備処理の約半分が買ひ上げに回つてきて、半分が債務保証で処理できるであろう、こういったことを根拠にいたしまして積算したわけでございます。

それから次に、特定船舶製造業安定事業協会に

対します残存事業者の納付金、それから政府の補給金の算定方法でございますが、納付金につきましては、契約船舶に運輸大臣が海運造船合理化審議会の意見を聞いて定める納付金率を乗じて算定することとしております。

その納付金率でございますが、協会の元利償還計画、土地、設備等の譲渡の見込み、こういったことをベースといたしまして、協会の長期収支の見通しをはきまして、これに基づいて毎年納付金率を決定してあります。

それから次に、国からの補給金でございますが、これは協会が市中銀行あるいは開発銀行から資金を調達いたしまして買収を実施しました後、協会の実質的な負担金利が三%になるまで国からの利子補給をいたしていくようなことで算定してあります。六十二年度に関しましては六億三千九百万円が予算案に計上されております。

最後に、残存事業者の納付金はどの程度になつておるかというお尋ねでございますが、五十三年度から六十四年度までの実績でございますが、百五十四億五千四百万円を納付金として納めていたんであります。今後六十一年度が十五億四千万円、六十二年度には十三億円程度の納付金を納めていたことにならうかと思ひます。

○矢原秀男 今後の造船需要の具体論についてでございますけれども、年金客船の建造見通し、それから海洋構造物に対する運輸省の研究状況について、そして最後の一点は、きのうもお話等が質疑で出ておりましたが、長崎港の海上都市ビル建設構想、技術的なそういう安全度も含めてその概要について伺ひたいと思ひます。

○政府委員(堀田清夫君) お答え申し上げます。海洋国家であります我が国が外航客船を建造すべきであるという声が各方面から出ておりますことは十分承知をしております。

豪華客船の建造の可能性につきましては、関係識者の方々に御検討いただいておりますが、その御検討の結果によりますと、客船建造の資本費を軽減できるような資金調達方法を検討する必要がある

あるという御意見、それから他方、客船プロジェクトの実現のためには、その需要確保のため、客船についての世論の喚起、客船推進母体の形成等が当面の課題であるという御指摘をいただいております。

これと並行いたしまして、最近民間の大手海運会社が相次いで外航客船の建造計画を発表しておりますところでございますので、運輸省といたしましては、このように民間が主体になって客船の建造を推進していくことが望ましいと考えております。

○政府委員(岡野忠君) お尋ねの長崎港の海上都市ビル建設構想でございますが、このプロジェクトは、長崎県等が参加する第三セクターがホテルとかインテリジェントオフィスとか、あるいはレストラン、そういったものを有する本格的な海上浮体ビルディングをつくらうというものでございまして、長崎港内の非常に陸地に近いところに置くことになっております。したがって、安全上ほとんど問題はないと思っておりますけれども、まさに船と陸との接点でもございまして、あるいは場合によっては例えば建設費等の基準も適用になるといふようなことがあるかと思っておりますが、そういった点につきましては私どもでできるだけ協力してまいりたいというふうに考えております。

○矢原秀男君 最後の諸外国造船業との関係については、韓国造船業の推移と現状を伺いたいと思っておりますが、きのう、先ほど運輸大臣からある話を伺いましたので、大体了解をいたしました。

では次に、外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案について伺いたいと思っております。

まず、五点について伺いたいと思っておりますが、まず一点は、昭和五十四年の法改正による利子補給制度の復活に際してでございますが、これには三点伺いたいと思っております。

一つは、利子補給制度を復活させる背景となった当時の海運不況の状況と利子補給復活の理由に

ついて、二番目には、利子補給対象船舶の建造実績について伺いたいと思っております。三点目には、利子補給対象船舶の我が国商船隊に占める役割ということについてでございます。

まず、これを伺いたいと思っております。

○政府委員(堀田澄夫君) お答えを申し上げます。まず、第一点の利子補給制度を復活させました背景、五十四年前後の海運不況の状況でございますが、昭和五十年代の初期におきましては海運市況が不況でございまして、また海運市況が不況でありますとともに、日本船舶の国際競争力が低下をいたしましたので、日本の海運企業が日本船舶を建造する意欲が非常に乏しくなっております。運航コストの低廉な外国船舶に依存する度合いを年々高めてまいりましたので、そのままでいきますと我が国外航海運がその中核としてまいりました日本船舶の維持確保が困難となり、我が国の貿易物資の安定輸送を確保するために憂慮すべき事態に至るのではないかということが予想されたわけでございます。

このような事態を回避するために昭和五十四年度から五十六年度の予算におきまして利子補給制度を復活をいたしましたので、国際競争力のある日本船舶の建造体制への改善強化を図ることとしたわけでございます。なお、五十四年度から五十六年度の予算におきまして利子補給制度が復活されるに当たりましては、その対象を高度合理化船と液化天然ガス運搬船、いわゆるLNG船でございますが、それに限っております。利子補給を通じてコスト面でも国際競争力を有する船舶の建造を促進することによりまして、我が国海運の体質改善を図ろうとするものであります。

二番目に、それではその利子補給の対象となった船舶の建造実績はどうかという御質問に對しましては、まず五十四年度におきましては大型のコンテナ船五隻、不定期船九隻。この不定期船は、当時の石炭輸送の需要などを反映いたしました石炭の専用船などが中心でございまして、それから、タンカー十七隻。このタンカーはそれまでの大型に對しまして中型のタンカーでございまして、合計三十一隻でございまして、利子補給の契約額は合計二百二十八億円でございまして、やはり大型コンテナ船七隻、不定期船十三隻、油送船、同じように中型タンカー六隻、LNG船三隻、合計二十九隻でございまして、利子補給契約額は三百三十五億円でございまして、五十六年度は不定期船十九隻、油送船二隻、LNG船三隻、合計二十四隻でございまして、利子補給契約額は三百三十四億円でございまして、これによりまして、五十四年度から五十六年度までの三年間に利子補給契約が締結された船舶の合計は定期船十二隻、これは全部大型コンテナ船でございまして、不定期船四十一隻、油送船二十五隻、LNG船六隻の合計八十四隻でございまして、利子補給契約の額は八百九十七億円で達しております。

三番目の御質問でございますが、この利子補給が行われました対象船舶の我が国商船隊に占める役割とその現在におけるウェイトでございますが、ただいま御説明しました合計八十四隻、四百九十七万総トンとなっております。これはこの期間におきまして日本船舶建造量八百六十五万総トンの過半数を占めて、また建造船舶はすべて近代化船となっておりまして、現在我が国における近代化船の約四五%を占めるなど現在の我が国商船隊の中核となっている日本船舶でございまして、以上でございます。

○矢原秀男君 二点目は今日の海運不況と政府の海運政策についてでございますけれども、二点ございましては伺いたいと思っておりますが、今回の不況に際して利子補給が復活をしなければならぬ理由、簡単に伺ってみたいと思っております。それからまた我が国の外航海運において日本籍船舶の果たす役割は変化しているのかどうか、この二点伺いたいと思っております。

○政府委員(堀田澄夫君) お答え申し上げます。御説明の便宜で二番目の御質問からお答えをし

たいと思っておりますが、今の我が国の外航海運におきまして日本籍船舶の果たす役割はどうかという二番目の御質問に對しまして、我が国にとりまして海上輸送の確保は不可欠なことは言うまでもないこととございまして、そういう意味で我が国の外航海運は国の国民経済と国民生活にとって生命線とも言うべき役割を果たしております。我が国商船隊の中核としての日本籍船舶の果たす役割の重要性につきましては、昨日運輸大臣からも御答弁がございましたように、私どもは非常に重要な役割があると考えておまして、その当時と今日で変わっているとは思っておりません。

しかしながら、近年におきます国際競争の激化、世界的な船腹過剰に起因する不況の長期化に加えて、六十年秋からの急激かつ大幅な円高の進行の影響によりまして日本籍船舶の競争力の一層の低下の問題、それから海運企業経営の悪化の問題が新たに起きております。

国といたしましてもこれに對してまずなすべきことは船腹過剰の解消のためのスクラップの促進、それから日本籍船舶の競争力の回復のための近代化の促進ということに重点を置いて考えていくことは再びここで申し上げます。

このために国として現在行っておりますことは、競争力のある近代化された日本船舶の整備が促進されるようにするという観点から、長期低利資金の確保、いわゆる計画造船の財政資金でございますが、その確保と税制上の特別償却等の措置によりまして、近代化された日本船舶の整備ができるような措置をとっているわけでございます。

それで前の御質問に返りまして、今回の不況に際して利子補給が復活しない理由は何かということとでございます。この点につきましては、ただいま申し上げましたように五十四年の状況と今回を比較をいたしますと、五十四年の時点におきましては、まだ第一次石油危機が起きました昭和四十八年から四十九年にかけての第一次石油危機から余り時間がたっておりませんでした関係で、世界の荷動き量の減少の傾向が、傾向は見られまし

たものの、余り具体的にその数字が出ておりません。それに対して、今回は昨日も御説明いたしましたように、数年前と比べますと、石油の荷動きに至っては半減をしているというような状況でございます。このような状況におきまして船舶の建造の促進という面を余り強く出すという問題もございまして、私どもとしては、現在の状況におきましては、船腹過剰の解消という点あるいは海運企業経営をこの輸送需要に合わせたものにしていこうという点に重点を置いて考えているわけでございます。

○矢原秀男君 次に、この本法律案に関してでございます。次は、この本法律案に關してでございます。まず、この中で三つ伺つてみたいと思ひます。

その一つは、本法律案によつて改めて繰り延べを法定化する理由についてです。二番目は、日本開発銀行に対して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としておりますけれども、この算出方法、交付額及び本法案案として含まれた理由について。最後の三番目は、本法律案によれば、海運企業の開業に對する利子債務は猶予されることとなります。免除とせず猶予とした理由についてです。簡単で結構でございますけれども伺ひたい。

○政府委員(塩田澤夫君) お答え申し上げます。昭和五十四年から五十六年の三カ年にかかけまして国が金融機関と契約をいたしました利子補給金の支給につきましては、その支給年限が利子補給契約締結年度以降十一年度と法定をされておりました。六十四年から六十六年度までにその支給年限が到来することになります。国の厳しい財政事情を見ますと、その際は支給延長措置等の対応に迫られることの可能性が高いというふうに考えられます。

他方、海運業界の現状は、先ほど来申し上げておりますように五十七年ごろからの不況が長期化をいたしました上に六十年秋以来の円高の影響で経営悪化に拍車をかけておまして、非常に深刻な状況となっております。利子補給法の目的の一

つであります海運業の健全な振興にとるといふようなことも予想されるところで、政府といたしまして対応措置を早急に確立する必要があると考えております。このために今年度、六十二年予算におきまして、利子補給金の期限内の支給と同等の効果を生じせしめることができるような措置、具体的に申しますと、日本開発銀行による六十二年以降分の利子補給金相当額の利子支払い猶予制度を設けることにしたわけでございまして、これを実施するためにこの法律を制定する必要があるわけでございます。以上が法定をする必要がある理由でございます。

二番目に、日本開発銀行に對しまして交付金を交付する、その交付金の交付の算定基礎でございますが、二つございまして、一つは開発銀行が猶予しました金額につきまして三年据置き、その後五年で均等に猶予した金額に對した金額を國から開發銀行に交付をするというのが一つございまして、もう一つ、この交付金は日本開發銀行が猶予措置を講ずるに当たりまして運用金利収入の減少を来すことを回避するために交付されるものでございまして、その際の減収相当額について、各期間の期首の猶予残高に所定の運用利率相当の率を乗じて計算することとしたものでございます。運用金利相当額の六十二年から七十三年までの所要額は、金利を六・四％と仮定をいたしますと五十七億円となる見通しでございます。なお、六十二年度予算におきましては一億一千九百万円を計上いたしております。

それから三番目に、この法律案の開発銀行の措置、すなわち開發銀行の利子猶予措置は利子の免除でなく、猶予であるかという御質問でございますが、今回の措置はあくまでも海運会社が金融機関に利子を払うということを前提に、政府がその一部を利子補給をするという現行制度の基本を維持しながら利子補給金の支給の態様を変えるというものでありますので、利払いの免除でなく猶予としたものでございます。

○矢原秀男君 ここで運輸大臣に伺ひたいんです

が、きのうの質疑と重複すると思うんですけれども、非常に重要でございまして改めて伺ひたいんでございますが、それは海運の不況と我が國の船員政策に關してでございます。

一つは、外航船員二万人のうち一万人が過剰と新聞報道をされておる点とか、外航船員の雇用問題が非常に深刻化しておることは事実でございまして、こういう雇用情勢と、政府の対応であるとか、また二番目に、外航海運労使間で緊急雇用対策の合意がなされたとかいう報道も聞いているわけでございますが、そういう概要と政府の対応であるとか、三番目に労働省との間で進められている資格互換性の進捗状況はどうか。こういう今申し上げた三點、いろいろと私なりに心配をされているわけでございますが、まとめて結構でございます。それで、これらの海運不況と我が國の船員政策について、大臣としてのあらあらのお話で結構でございますが、伺つてみたいと思ひます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 細部にわたりますは政府委員からそれぞれ補足をしてもらいたいと考えておりますけれども、基本的に私が一番今頭を痛めておりますのは、二回のオイルショックを経過してなお世界経済の停滞が続いているその中において、海運による荷動き自体が非常に世界的に減つてしまつた、そのための船腹過剰という、これは日本だけの問題ではなく海運諸國いずれにも係る問題であります。そうした中で、その船腹過剰というものがひいては新造船の建設の延引を招き、停滞を招き、我が國の造船業に極めて大きな影響を与えている、これはもう委員先ほどから御承知のとおりであります。そうした中で私も、いはば周囲を海に囲まれている國として、まず第一に自國の商船隊を持たずに済むものかどうか、当然これは持たなければなりません。となれば、その商船隊を維持するための造船業というものをなくしていくのか、これもなくすわけにはいきません。その中で、先般衆議院を申し上げ、御審議をお願いをいたしました。

そしてその中で、もう一つ出てまいります問題は、先ほどから御指摘を受けておりましたいわば造船城下町の問題等々と同時に、その船員雇用の問題であります。昨日、政府委員からも御答弁を申し上げたわけでありますが、一定の船を想定をし、船主がそれに支払ういわば人件費、その人件費というものが常雇の船であるならば三億円かかる。その期間を限った雇用であつても一億円かかる。國名を挙げることが適切かどうかわかりませんが、フィリピンあるいは韓国等の船員を勤務をさせればそれが五千万円で済むといった非常に大きな人件費の差異がある。これは荷主とすれば、不況の中でありましてできるだけ安い船を選びたい。船主もそれに押されてどうしても日本人船員の雇用が減つてくる。悪循環であります。

ただ、同時に、日本人船員の持つ高い技術あるいはモラル等に対する信頼性という、いわば非価格競争力に類する部分においては日本の船員は非常に高い評価を得ている。そうならば、少しでもそうした高い評価を得ている日本人船員を乗せていくための手法として、地道な方法であります。部員の職員化といったものを積み重ねていくという着実な努力が一方では欠くことができません。しかし同時に、船腹自体が減少してきているところへもつてきて、いわば付加価値の高い船になればなるほど少ない人員でこれが運航可能になるという、ここにも船員の雇用の場を狭める一つの原因がございまして。

そうした中で、先般衆議院においてある種の合意が成立をしたということを私どもとしては大変高く評価をいたしたいと思ひますし、その労使間合意というものを實現させるための政府としての努力も、もちろん我々は十分に果たしていかねばなりません。たまたま昨日、安恒委員の陸上の雇用と海上の雇用とその違いはという御質問で、私は実は船員の持つ海上資格の陸上への転換の問題をお答えをいたしましたのも、そうした中で残念ながらどうしても陸上に職を求めたいた

かなければならない船員の方々にその機会を得やすくするとすれば、船員として持たれているその技能というものを陸上の技能として認定をしていただく、あるいは手続を緩和して受けとめていただくといったことを地道な努力として我々は積み重ねていく必要があると考えております。

大変粗い御答弁になりましたが、基本的にはそのような考え方であるというところであります。

○政府委員(増田信雄君) まず御質問の第一点、雇用の現状でございますが、六十一年の十月現在で見まして、求職者が約九千人でございます。それに対して求人者が千三百人強、有効求人倍率というのが〇・一四になっております。この場合の陸上の有効倍率が〇・六一と聞いておりますので、平均してみますと陸上の四分の一以下の就職のチャンスしかない。これは私どもの船員公共職業安定所において取り扱っている事例でございます。こういう状況というのは、当分の間まだ続くと考えざるを得ません。そこで、私も、当然のことでございますが、海運企業あるいは企業のグループの中でできるだけその船員を吸収してほしい、またやむを得ず退職する場合にも事前に教育訓練をしてほしいということを願っております。

運輸省といたしましては、従前から海上から海上へ移るといふことを念頭に置きながら、外国船に乗る場合に備えまして部員の職員化あるいは英語の教育というものを助成をしましてまいっております。なお、日本船員福利雇用促進センターを通じて、外国船等に乗る場合には助成の意味を込めましてお金を支給しております。さらに、今後の状況にかんがみまして、海から陸へ移っていく方々のための支援というのを強化しなければいけないというふうに考えております。このことは運輸省だけではございませぬので、労働省初め関係の省庁あるいは地方公共団体とただいま緊密な連絡をとりつつ政策を進めておるところでございます。その一環として、お尋ねの海上の海事資格者が陸上に移る場合に何らかの

資格の互換性というものを認めてはどうかということ、五十九年の六月以来運輸省から労働省の方に御要請を申し上げて、これは非常に技術的な問題もございまして慎重に検討を続けてまいりました結果、十一の職種につきまして受験資格の緩和あるいは一部の試験免除という措置がとられることになりました。今後必要に応じて調整を図ってまいりたいと思っております。

それから、緊急雇用対策でございますけれども、日本海運のさらなる発展を期すためには雇用の調整が避けて通れないという共通の認識のもとに、昨年来労使間におきまして緊急の雇用対策が打ち合わせをされてまいっております。先般、特別退職手当をつくるということとあわせて、雇用開発促進機構というものをつくるということで合意が成り立っております。ただいま四月一日の発足に向けて労使間で鋭意詰めておるところでございます。この機構は、御案内と思いますが、船員の場合は陸上の社会を離れまして長い期間海上に在るものでございまして、ある日突然雇用の調整と言われてもなかなかなじめない部分がございます。そこで、当分の間の措置として、この機構を通じて、船員の教育訓練とあわせて海陸にわたる職場の確保をしていこう、いわゆる軟着陸を図ろうというものでございます。

私も、労使間の緊密な連絡のもとに、この機構が円滑に運用されることを大いに期待をしております。また運輸省といたしまして適宜適切な支援をいたしてまいりたいと考えております。

○矢原秀男君 次に、港湾法の一部を改正する等の法律案について二点にわたって質問をしたいと思ひます。

そのうちの一点は、本法律案が提出された経緯についてでございますが、このことについては、まず一つは、過去二カ年補助金法案は一括提案されたにもかかわらず今回は分割提案となった理由と経緯、二番目には、昭和六十一年の補助金等特例法に定める期間中にもかかわらず法案が提出された理由、まずこれについて伺いたいと思ひます。

○政府委員(藤野慎吉君) ただいまお話にございましたように、過去二度にわたって補助金の改定に関する法律の御審議は一括して御審議をいただいてまいりました。それは、これまでの場合は、まあ補助金整理合理化と一言で申し上げてよろしいかと思いますが、補助金のあり方について総合的に全体を見直す、こういうことでやっております。ところが、このたびは専ら公共事業の事業費を確保しよう、こういう観点についてのみ検討を加えることとしてまいりましたので、全体を一括してするというふうなことでもないのではないかとこのことから、各省ごとに法案をつくるということとしたものでございます。

それからもう一点の御質問の、六十一年度改正をしたこの補助金等の特例法の動いている期間内であるにもかかわらず、こういうことでございます。確かにその期間内であったわけでございますが、既に御案内のように国の財政事情は厳しい状態が依然として続いております。そしてまた、公共事業の国費が抑制されざるを得ないという条件の中でも社会資本の整備に対する要請は非常に強い、地方公共団体からもそういった要望が非常に強い、こういう状況があります。それから、既に御案内のように、急激な円高に代表されます経済状況の変化に対して、我が国の経済の構造をも外需依存型から内需主導型に転換をしていかねければならぬというふうなことからなっております。需要を主導していく分野の事業のボリュームを拡大をしていく必要があるのではないか。このような昨今の事情というものを考えまして、先生御指摘のように、さきの法律で定められた期間内ではございましたけれども、さらに補助率の変更を公共事業についてのみお願いをするということにしたものでございます。

○矢原秀男君 二点目でございますが、本法律案と第七次港湾整備五カ年計画の関係について伺いたいと思ひます。

三点伺ひますが、まず一つは、昭和六十二年度

予算も含めて第七次港湾整備五カ年計画の進捗状況についてでございます。二点目は、第六次計画において港湾機能施設整備事業の達成率が低いものになっている事情について伺いたいと思ひます。三点目は、本法案が第七次港湾整備五カ年計画に与える影響。この三点について伺いたいと思ひます。

○政府委員(藤野慎吉君) まず、第七次五カ年計画の進捗率でございます。昭和六十一年度を初年度とするいわゆる第七次港湾整備五カ年計画は港湾整備事業で二兆五千五百億円ということとして決めていただいておりますが、昨年といひますか今年度と申しますか、六十一年度事業では四千七百億余の事業を行い、それから六十二年年度では、今予算の審議をお願いしておりますわけであります。が、四千六百億余を予定をいたしておりました。両年合算をいたしますと計画の進捗率は約三七％になる、こういう見込みでございます。なお、この公共事業のほか、いわゆる民間資金の積極的な活用、導入というふうなことにしても可能な限りの工夫を凝らして、そしてこれらの計画の達成、事業の拡大に今後とも努力をしていきたい、かように考えます。

それから、第六次港湾整備五カ年計画において港湾機能施設整備事業の達成率が低いということでございます。御案内のとおり、港湾機能施設整備事業と申しておりますものは、いわゆる公共事業で行っております航路・泊地の整備、防波堤の整備、また岸壁の整備といったふうなものに対応する形で、港湾管理者が上屋とか荷役機械とか貯木場とか、そういったふうなものを整備をする事業のことを言っております。これは起債によって賄われております。

さて、先生御指摘のように、六次の五カ年計画におきましては、この起債事業が全体計画は四千六百億に対して達成率が五三％。実は公共事業の方が七五％、これも決していいとは申せませんが、それに比べてもかなり低い達成率に相なっております。

まあ、ひとえに財政事情からきておるといふように申し上げてよろしいわけでありますが、この事業は公共事業によります港灣の基本施設の整備と運動する形で動いております関係上、基本施設の整備が国の財政事情から若干おくれまいりますれば、それにどうしても引つ張られるといふうなことがあつたり、また地方公共団体の側から見ますならば、起債に依存しておるといふことがありまると、当初償還をしていくといふうなことを考えますと、なかなか難しい情勢もあつたりといふうなことが、この達成率が結果として余り芳しくないという状況になつておるかと思つておるところでございます。

それから、三点目の御質問の、今回の法律改正に伴つての補助率改定カットが七次の五カ年計画の遂行に対して与える影響いかん、こういうお尋ねでございます。既に御案内のように、社会資本の整備を積極的に進める、こういう強い要請の中で、もともと事業費を確保していこう、こういうことから補助率の改定切り下げをお願いしたものでございまして、苦しい財政事情の中でこの計画を達成していくための一つの方途であるといふうに考えますし、それからそれに伴つて結果的には地方公共団体に負担が若干回るといふことがありますが、それにつきましても地方財政への影響ができるだけ少ないように、支障のないようにということで別途自治省等での財政援助手当てもしていただけるということでありまると、五カ年計画達成のための特段大きな支障になるということはないといふうに考えておるところでございます。

○小笠原貞子君 最初、造船問題からお伺いしていきなさいと思います。
造船不況、これは非常に深刻な問題なんでございまして、これは単に造船部門だけの不況ではなくて、そもそもの政府の経済政策の失敗の深刻な反映と見るべきだと考えるわけです。その意味では、政府の経済政策が今この問題から通しても真剣な反省が求められるべきだといふことを最初に申し上げます。

ところ、建造の見通しというものが六十八年以降五百十万吨ないし五百二十万吨、こういうふうな資料ではなつておりますけれども、その見通しの根拠についてお答えをいただきたい。

○政府委員(岡野忠志) 海運造船合理化審議会で行われました事業見通しの積算方法でございまして、これは石油、鉄鉱石、石炭、こういった主要貨物別の海上荷動き量というものをまず予測いたしまして、その海上荷動きを輸送するために必要な船腹量というものを計算いたしまして、これと現在存在いたします船腹量の差、そういったものを求めます。それと別途今後スクラップされる船腹量というものを計算いたしまして、これを差額に加えたものが新造船需要量になるという手法で計算しております。

○小笠原貞子君 今回の設備買い上げ法案の前に出されておりました五十三年度、このときの買い上げ法と八年度同対策を再びとるといふ見通しの甘さ、これも一つの大きな問題、経済政策の失敗であるといふうに私は言わなければならぬと思ふんです。

五十三年度のとき、運輸省は六十年にハイレベルで六百四十万吨、ローレベルでは三百四十七万吨の建造見通しというものを立ててになりました。このとき現有能力は九百八十八万吨お持ちだつたわけですが、今回もこの傾向とかなり似ていていふうに私は見ました。また六百四十万吨ないし三百四十七万吨、ハイとローと、この目標と今回のものはほとんど変わらないといふうに見られる。それなのに、なぜ大幅な削減が必要なのかというところで、問題は、それはどういふうにお考えになつていらつしやいますか。

○政府委員(岡野忠志) たしか五十三年度の設備処理の際に、やはり海運造船合理化審議会が予測いたしました、その際には五十三年度当時予測いたしますと、昭和六十年程度ぐらには六百四十万吨程度には回復するであろうといふ見通しであつたと思ひます。残念ながら、その後第二次の石油

ショック等が起りまして、さらに省エネルギーが進んだといふようなことから今回見直してみますと、とても六百四十万吨といふような需要は今後見込めない、恐らく今後、経済の発展があつたとしても、昭和七十年で五百二十万吨程度ではないかといふことで、さらに二割の設備削減を要するといふことになつたものと理解しております。

○小笠原貞子君 確かに五百十万吨ないし五百二十万吨といふうに見通していらつしやる。五十三年度のときにお出しになつた分では、ハイが六百四十万吨とそれからローが三百四十七万です。この幅で言えば、今の見通しというものと、この幅があるんだから大して変わりはないといふうに、この幅の中に入るわけだから、だから大して変わりはないといふことを申し上げたわけなんです。この幅があつて、見直しはちゃんと入るんだから大して変わりが無いのに、今度は非常に大幅な削減になつたといふことを一つの問題として私は質問したわけなんです。

さて、そこでこの買い上げ法によつて中造船が淘汰されるというところは言えると思ふんです。五十三年度の買い上げ法によりまして六十一社中十社が買い上げ対象になりました。そのすべてが中手以下でございました。そのほか七社が五千トンを超つたといふうな形をとつていて、結果からいへば、造船不況の名によつて、結果から見て具体的に示されているのは、中小造船の切り捨てであつたといふことが事実として言えると思ふんです。

今度の場合にも事業所単位から一基単位で処理するといふことになりましたね。四十四社のうち大手を除く、あと一基のところは何社ありますか。

○政府委員(岡野忠志) 一社一船台の企業は三十一社でございます。
○小笠原貞子君 大手を除く中手以下の三十七社、この三十七社中、今おっしゃつたように三十一社が一基船台、ドックといふことになるわけ

でございますね。仮に買い上げが前回並みの十社といふうになりますと、二十七社になつてしまふ。そのほかの処理の仕方では中手以下がほとんどスクラップされていくことになると思ひます。

しかも、その一方で大手を中心とした集約化、独占化を強引に進めようという傾向はつきりしていると思ひます。
運輸省が委託されました造船業長期ビジョン調査研究報告書というのがございまして、これは六十年三月に出されております。これを見ますと書いてあることは、「市場集中度の目標としては、製造業平均程度をめざすべきである」と、こう書かれていて、また、「上位企業の集中度においても製造業平均を目標に高めていくことが必要である」と、こういうふうに書かれております。結局、製造業平均上位三社の集中度は五〇・七％になつております。八二年度で。こういうふうな造船でも集中していくべきである、こういうふうな言われているわけなんです。

それでは造船は今どうだといふうにこの資料で見ますと、造船の上位三社の集中度は三一・九％、こうなつていて、中以下の造船を淘汰して大手独占ないしは系列化に押し進めようとするのは、つきり書かれていふうなことから、上位三社のシェアを半分以上にしたいといふことになると思ふんです。いかがでございますか。

○政府委員(岡野忠志) まず集中度の問題でございまして、ただいま引用されました長期ビジョン報告書と申しますのは日本造船振興財団の方で作成いたしました資料でございまして、その中で今おっしゃつた集中度の問題でございまして、造船業も前回設備処理をするまではかなり産業平均に近いような集中度であつたわけでございます。それを若干下回つておりました。大手には処理率を非常に高く課した。中小には処理率を低くした。例

えは大手七社につきましては四〇〇程度の設備処理を課し、それから一番小さいところには一五〇程度であつたかと思ひますが、そういうふうな処理率を軽減いたしましたために相対的に大手のシェアが減りまして中小手が伸びる。その結果、全体の企業数が減つておるにもかかわらず、上位三社の集中度もあるいはH.I.指数と申しますか集中度を示す指数も非常に低下いたしまして、産業平均を大きく下回る、その結果が現在の過当競争にあらわれておるのではないかとこのビジネスの判断でございまして、そういった見地からむしろ今後は集約、集中度を高めていくべきではないか、せめて製造業平均へ近づけるべきではないかという御意見であると理解しております。

○小笠原貞子君 これは運輸省が委託されて研究されましたということですね。これは勝手にやつたんだというものではないでしよう。おたくが委託して研究というものが報告書として出てきてゐるわけですね。その報告書、だから勝手にやつたんじゃない。この報告書の中ではつきり言われていることは、今私が申し上げましたように、集中度を高めるということによって、今まで競争型の業界体制であつたのを集中度を高めることが必要なんだ、こういうふうな指摘されていますよね。そうすると、上位三社で半分以上のシェアにしようということになると、結果的には中小というものがやつぱりそこでつぶれていかなきゃならないということになつていくという、これが報告の中身なんですよ。そうすると、これでいいのかどうかということがこの報告書の一つの問題ですね。その辺のところ、大臣お聞きになっていてどうですか。もう競争型でやるよりも大きい三社で集中型にやれというふうな、おたくで依頼されたこの報告というのが出てゐる。そうすると、結局はつきりと集中して中小をつぶせという結果になるのではないかといいたいところなんですよ。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 私は、今双方のやりとりを聞きながら感じておりましてことです、

同じものを考えるにしてもいろいろな見方があるものだなという感じが率直に受けました。

先日來この御審議に当たりまして私どもが申し上げておりますことは、日本の海運業、造船業というものをこの世界的な経済の停滞の中で我々は生き残らせなければならぬ。その生き残らせていき、国際競争力を持つていく手法として今そうしたりポート等をも参考にしながら対策を進めておるわけでありまして、その中に確かに過当競争による全体の低下、経済的な地盤の低下というものがあつたことは事実でありますけれども、委員からお説みになると、今お述べになつたような読み方になるのかなという感じを持ちました。

○小笠原貞子君 大変心細いし、間違つた感じをお受けになつていらつしやるわけですね。一つは、私初めに言いましたように、これは造船部門だけの問題ではない、経済政策の失敗の深刻な反映として造船部門にあらわれているということをお申し上げたんです。だから、その辺のところの反省というものを前段できちつとやつていただかないと、つまり事件が起こつた、こういう事象になつた、大変だ、大変だ。じゃ、そういうこと自体に何が原因で進めてきたかという問題をみんな抜いていらつしやる。これでは幾らやります、やりますと、一生懸命やりますとおっしゃる気持ちは買ひつけられ、原因をきちつと押さえてなかつたら、モグラたたきという遊びありますよ、こつちたいたいたらこつちが出てくるんですよ。たいたいてもたいたいてもだめだ。問題は何かあるかということ、このところを初めにだから私は言つたということが一つです。

それから、今大臣の答弁で、不況の中で生き残らせるといふこと、これは確かに大事なことなんだけれども、私が言つてゐるのは、生き残るのは大手だけであつて、中小はどんどん切り捨てられて犠牲になつていくのではないかとこの立場なんですよ。こういう立場を私はやつぱり、今どつちの立場に立つたか、大手を救つて、切つてもいい、労働者は犠牲になつてもいいという立場には私と

しては立てないからこの問題を提起をしたということ、問題を点としてこの二つを指摘しておきたいと思ひます。

そこで、具体的に伺いたいと思ひます。石川島播磨重工の横浜ドック、愛知ドック、相生ドック、呉ドックの船台、ドック設備の許可年月と、各おのの建造能力はどれくらいになつておりますでしょうか。四十年代どうなつていましてでしょうか。お願いします。

○政府委員(岡野忠君) 石川島播磨重工の現在の設備能力を申し上げますと、東京第一工場に一万五千トンの建造船台が一つございまして、それから、相生工場に第一号建造ドックとして九万五千トンの能力のものがございまして、それから、第三号建造船台というものが九万一千トンでございまして、相生にはこの二台がございまして、それから、呉には建造ドックとして十八万トンの能力のものと二十五万一千トンのものとこの二つがございまして、したがひまして、石川島播磨重工といつたしましては大小五本の船台及びドックを持つておるということでございます。

それから、昭和四十年代に新たに許可したものでございまして、愛知工場というのを昭和四十八年六月に許可しております。これは新しく設けられた工場でありまして、二十二万五千トンの船が建造できる能力のものでございまして、前回設備処理の際に廃棄いたしました。それから、相生第一工場のドック九万五千トンの能力のもの、これは現在もございまして、これが四十七年の二月に許可されております。それから呉工場の二十二万五千トンのドック、これが四十五年の六月に許可されております。

五万トンなのが四十八年六月許可されてこれが廃止でございます。それから相生ドックのナンバー一、それから三番船台というのですね、これも今廃止の予定になつてゐる。呉ドック、呉ドックもナンバー二が五十年に許可になつて、第三の方で四十五年六月と、こういうふうな調べたところでは出てゐるわけですね。

もともと構造的造船不況は、何度か言うけれども、自民党政府の超高度成長政策の大失敗に原因があると言わなければならぬ。石播のうちに大型設備が、今出しましたように四十五年から四十七年にかけてどんどん大型が許可されてゐる。ところが、オイルショックになつて急速な勢いで設備過剰となつたんです。大型設備建造、これをいわば政府と業界が一体になつて進めたということにならざるを得ない。

そこで何いしたいんですけれども、四十五年三月の海運審答申は十萬総トン設備についてどのように述べてゐるでしようか。

○政府委員(岡野忠君) 昭和四十五年の三月に海運造船合理化審議会から「今後の造船施設の整備のありかたについて」という答申をいただいております。

その中で、いわば総論の部分で「わが国造船業は、今後、とくに次の諸点について努力すべきである。」と書いてございまして、その第一に、「超大型船の著しい需要の増加への対応である。世界の油送船の建造需要の大半は、二十萬重量トン以上の船型となつてゐる。また、石油中継基地の構想は世界的にかなり多く、将来、五十萬重量トン以上の船舶が就航することも予想される。さらに、搬積貨物船の分野においても、船型の大形化が著しく進展しており、鉄鋼原料輸送を目的とした十五萬重量トン以上の船舶の発注が増加する傾向にある。このように、今後超大型船の建造需要が世界の建造需要の中心となることにかんがみ、この超大型船建造施設の整備を重点的に行なう必要がある。」と書いてございまして、「施設の整備の基本方針」とのところで具体的に、「十萬総トン以上

○小笠原貞子君　　そういうふうには需要が多くなる

○政府委員(間野忠君) 現在の過剰設備が生じま

そういうことで、確かに第一次、第二次の石

第一冊 運輸委員會會議錄第一號 四六六

○小笠原貞子君 まさしく石油ショックというも

うことで、これで世界的にもそうだったんだとい

れでどんどん首切られていく労働者や中小の業者

ますね。といいながら、この石播は六〇%の大削

ンなんというものではないと思うんです。この調

【參照】

○政府委員(岡野忠君)　まず石川島播磨重工の場

それから現実に二割の設備処理によつて実際に

常に厳しい措置は二割程度でお願いいんではな

うかというところでそういう方法をとったということ

というよりもちよつとびつくりするくらいの締め

それから、政府は五百二十万トンくらいという

るんですけども、去年の三月号のそこで池田陽

落ち込むとしても、千五百万トン程度は見込ん

けれども、具体的に業界の人の目から見ればそん

なくて企業としては大変だとは後ということ、
 どんどここのところを一つのチャンスとして人
 員整理をしようというのねらいというのを、
 私はここに隠れている問題として指摘しなけれ
 ばならないと思うんだけど、こういう見方に
 ついていかがですか。

○政府委員(岡野忠君) ひとつ我々の説明の仕方
 も非常に悪かったかと思えますけれども、船その
 ものの大きさをはかりますのに総トン数という尺
 度を持っておりまして、受注量でありますとか工
 事量でありますとか、そういった統計につきまし
 てはすべて総トン数を出しております。で、今お
 っしゃいました世界の船腹量が約四億総トンであ
 るとか、これが二十年間であれば二千万総トンで
 あるとかというのは、すべて船舶の大きさをあら
 わします総トンではなかった数字でございまして、
 将来の需要七百万総トンと言われるのもこの総ト
 ン数であらわしたものでございまして。ただ、我々
 が造船能力を計算したり仕事量をはじく場合には
 標準貨物換算トン、CGTというのを使ってお
 りまして、この場合には船の大きさ、種類ごとに
 一定の係数をつくりまして、これを総トン数に掛
 けて標準貨物換算トンを出さうということにいた
 しております。

それで、例えば昭和七十年ごろというのはかな
 り大型のタンカーの代替需要などが見込める時期
 でありますから、大型タンカーなどはこの係数が
 非常に低くなっております。で、全体を平均して、
 そのときにはあるいは〇・六ぐらいの数字になる
 かと思えますが、平均で〇・六ぐらいになるとし
 ますと、〇・六であれば七百万に〇・六を掛けた
 四百二十万CGT、標準貨物換算トンというこ
 とになりますし、もしその七百万総トンと我々が
 言っております標準貨物換算トンで五百二十万
 というのが匹敵するといえますと、平均的なCG
 Tの係数が〇・七と〇・八の間に来ているとい
 うようなことかと思えます。

○小笠原貞子君 標準貨物換算のCGTの問題と総
 トン数というのとの差の考え方というのは私の方

もわかったんだけど、ここで言いたいこと
 は、もう需要が減るんだということと二〇%以
 上、三倍ぐらいの六〇%ということとを大宣伝の
 もとで、そしてそれをチャンスとしてどんどん人員
 削減をやっているということだけではないかと考
 えておいていただきたいと思うんです。

それで、さっき矢原先生の方からおっしゃ
 けれども、相生市、これは石川島播磨重工の全
 企業城下町、御存じのとおり。この相生市で六十
 一年十一月十日朝、会社は造船部門はもちろん全
 労働者に、自己都合での退職の場合と今退職した
 場合の退職金明細を会社側のお願いと資料、
 お願いとあわせて資料として出してきたわけ
 です。これで、五十五歳以上勇退制度と、それから
 三十五歳から五十四歳転職援助制度というよう
 なことを言っておりまして、そして今やめられたわけ
 です。第一回目は趣旨説明をやった。二回目は退
 職強要、はつきりね。その退職強要も二回、三回
 じゃない、聞いてみたら七回呼ばれたと言
 うのね。残りたいんだつたら七回呼ばれたと言
 うのね。脅迫めいた言葉をかけられた。課長の前にい
 座らされ、二十ページ以上の英文をきょうじゅ
 うに翻訳しろと言われた。一日二ページがや
 ったということになる、おまえには能力がないと
 自尊心を傷つけられるなどして全員に退職強要さ
 れ、五千四百八十八人の労働者のうち半数の二千
 五百人が退職に追い込まれたというんです。こ
 れはひどいじゃないかと私が言いたいです。こ
 れは余りの強引さに訴えがなかったと思うん
 ですよ。兵庫県の労働部長が会社に二回にわた
 りやり過ぎではないかというふうな指導に入
 ったという状態もありました。これは大変なこ
 とです、こういうやり方されたら。

さて、そこでまたもう一つ問題は、退職させ
 られた労働者は仕事につくことは御存じのようにな
 かなか困難でございまして。兵庫県の有効求人倍
 率、去年十二月〇・四九、一月〇・三九へ減
 率、去年十二月〇・四九、一月〇・三九へ減
 相生市、一月の倍率、昨年から〇・四減で〇・一

七になった。そして、相生市の職安管内の就職状
 況を見たら、昨年の希望者千七百七十名に対し
 一月現在百六十人のみ就職した。九%の就職
 率、こういうことですね。

それからまた、今度呉、私もこの間広島に二度
 ばかり行ってきたんですけれども、呉事業所では
 自殺者を出している。希望退職の四十八歳、再就
 職先面接前日自殺した。
 このような状況に対して、本法案では「雇用の
 安定を図るため必要な措置を講ずるよう」、き
 のうも問題になりました。努めるものとする。「運
 輸大臣及び労働大臣は、「相互に緊密に連絡し、及
 び協力しなければならぬ。」と書いてあります。
 しかし、そのとおりなんだけれども、それじゃ具
 体的な対策はどうなっているんだ。そして、本
 当に退職させられた者が今言ったような状況、相
 生だけではありませんが、全国的な不況の中で、本
 当に労働者の三十万人雇用開発が発動になったと
 しても、一体これでこの人たちが本当に救われる
 だろうか、どういう見通しを持っていらっしゃる
 だろうか、ということを開きたいわけなんです
 ね。

また続けて、時間がないから言いますと、石
 播の下請関連企業と労働者、これもまた深刻な
 下請。依存度が一〇〇ないし六〇%のほとん
 どが下請。六十二社、二千人と言われている。満
 足な退職金もなく次々に首を切られ、六十二年一
 月三十一日現在、石播関連中小企業の離職者は
 二百七十四人に及んでいる。このような下請の
 状況についても石播は黙って口をつぐんだま
 ま。地域経済、これもまた深刻ですね。相生市と
 の関係、石播のためにつくられたようなもの。道
 路、石播のためにつくられたようなもの。水道、
 の相生市の占める工場出荷額、五十九年で八
 八%、市税でも個人、法人、市民税、固定資産
 税のうち六十年度で二〇・五%を占め、相生市は
 石播の法人、市民税は昭和六十年度の二億一
 千万円から六十一年度は六千万円に激減、来年度は

予測も、相生市の工場出荷額も半減するおそれ
 がある、深刻な憂慮を表明して。だから、大
 手が生き残っても中小がつぶされる、下請はつ
 ぶされる。労働者はこの際というので人員整理
 されて町にほうり出される。ほうり出された労働
 者は就職はない、地域経済も大変だ、こういう
 ことです。もう重々おわかりになっていらっしゃる
 でしょう。この問題について先ほど申し上げた
 けれども、いろいろ努力していただくということ
 は何うなんでしょう、努力していただく、具
 体的にどれだけの見通し、失業している、就職
 する者たちにとつてどれだけの見通しというこ
 とを、救うことができるかと考えていらっしゃる
 大臣、こころで一言。

○政府委員(岡野忠君) 再就職のためにできる
 だけの努力をするべきでありまして、それは石川
 播磨といえますが、事業者側も関係の者がすべて
 努力すべきだと思いますが、それでどれだけ再
 就職にいくのかどうか、非常に推定することは難
 しいと思います。

○小笠原貞子君 今相生を言ったんですけれど
 も、今度は広島の日立造船因島、これは三〇%の
 設備処理、四千三百人の人員整理。ところが、希
 望退職というのとは名ばかりで、悪らつなやり方
 であって言わざるを得ない退職強要が行われてい
 ます。

これはこの日立造船の資料なんですけれども、
 ここで、希望退職に応じられないという人に対
 しても去年の十二月末で退職させる。対象者に全
 員予告する。そして、全員予告手当を支給する。
 二月三十一日まで、本人の銀行口座に退職金と
 合算して、振込む。というふうなことです。こ
 ういうのが資料を見ると具体的にしているわけ
 ですね。

例えば「退職措置対象者のうち、本人が予告手
 当を受領せず、六十二年一月末退職を希望した場
 合どうする」とんだというこの質問、回答という
 が会社として出ているんですね。「退職日の変更
 は認めない。対象者は全員予告手当を支給し、六

十一年十二月未付で退職させる。」そして、予告手当の支払い方法は、さつき言ったように、本人の銀行口座に退職金と合算して振り込むんだ。だから、希望退職などという言葉が美しく飾られているけれども、実際やられているのは嫌ですというように人についても退職の対象ということになれば、有無を言わず、退職予告手当、退職金合算で本人の銀行口座に入れちまおう、こういうことですね。これもやっぱりあこぎなやり方ではないかということの一例として私は申し上げたわけなんです。

さて、そうやって大変だと言っているこの大企業、この大企業の会社は一体どういうのか、社会的責任を追究したいという立場で考えていたんだけれども、造船大企業の場合にはこれまで既に利益を上げています。相当な利益を上げておられます。総合機械、航空、宇宙産業として展開してきているんだ。だから、韓国やシンガポールの追い上げを口実に採算の悪化した部門を強引に切り捨てるこのようなやり方は社会的責任を放棄した不当きまりないと言わざるを得ないというのが私の考え方です。

そしてまた、石橋の場合、呉事業所で昨年末千三百二十三人もの大量減らしをした。そして、さつき言いました自殺者まで出しました。ところが、「海外生産高十七位（八四年）、海外投資残高四十五位を記録しております。主な進出先はブラジル、シンガポール、アメリカ、韓国」。そして、「リオデジャネイロに設立した造船所は約四千五百人が働く南半球で最大の造船所」だ。ここには呉、相生から大量の技術者を派遣していたという事は事実なんですね。それは結構だということも言えるかもしれません。

日立造船はどうなのか。「日立造船は昨年末七十五年の歴史を持つ因島工場の造船の火を消しました。」そして、「シンガポールに従業員約千人の船舶新造・修繕工場をもっています。そしていまも因島から多くの技術者を派遣しており、今後ますます強化する方針です。」と。「日立造船は昨

年十一月、因島工場で、今申し上げました「希望退職」とは名ばかりの強制首切りを進める一方、アメリカ第三位の自動車用プレス機械メーカーのクリスヤング社（本社・シカゴ）、これを買収しました。これは日本の自動車メーカーのアメリカ進出に対応したもので、新社名を「日立造船クリスヤング社」としました。」と。

こういうふうな一つずつ例を挙げていけば切りがないんですけれども、そこで大臣の御答弁をいただきたいと思いますけれども、大変だ大変だと言いがら、大企業の方は日本でも生き残るし、それ以上について海外に進出していつていっているんです。これが今問題になっている日本経済、産業の空洞化、この問題は言葉として空洞化と出ているけれども、これ今のところ本気になって考えなかったら日本の経済は大変なことになる。利潤追求のために国籍なんか関係ない。どんどん出ていつて空洞化になったそのときに対処するのは遅いということですよ。こういう問題などをお考えになりまして、大臣として今の造船不況を乗り切るということのために反省点も含めてどういうふうなお考えがあらになるか、見通しをお持ちになるのかをお答えいただきたいと思ひます。

○国務大臣（橋本龍太郎君） いろいろなお話をたくさん伺いましたけれども、現実問題として特定の地域を挙げられましたが、それ以外にも多数のいわゆる造船城下町と言われるものが非常に苦境に立つておられる状況であります。私にとってはとにかくこの法律を一日も早く成立をさせていたいただき、それぞれの地域における地域対策として関係各省庁の協力も得ながら、また雇用対策について労働省初め関係各省の協力を得ながら、この状況を乗り切りたいと考えております。

○小笠原貞子君 乗り切りたいという御努力の御決意のほどは承りましたけれども、私が言いましたのは単にここでひとつ演説するというつもりじゃないんですよ。本当に今きちつとした、日本の産業構造空洞化を控えて、大手は残つても中小企業労働者はこういう状態に置かれているというこ

とがそのまま続いたらこれは大変なことになるし、そういうことを基本的な問題としてとらえながら、具体的な問題としてはいろいろ御努力をいただくといいことはお願いしたいと思ひます。そういう立場で考えていただきたいということでございます。

それで、その後ちよつと港湾法の問題を伺いたいですけれども、今回の法案、六十年補助金カット一括法案を審議した際、政府はこの措置は一年限り、というふうな答弁されておりました。そして六十一年度、次の年にはその約束は完全にほごにされた。補助金をさらにカットし、期間は三年間延長と。当時の竹下大蔵大臣、古屋自治大臣との間の覚書では、「この措置は、今後三年間の暫定措置とする。」「暫定措置の期間内においては、国・地方間の財政関係を基本的に変更するような措置は講じないものとする。」と言っている。本法案はこの覚書をほごにしてさらに補助金をカットするものだと。地方交付税と地方債でその穴埋めをするとおっしゃるけれども、これは自治体への借金であり、交付税の先食いにしかすぎない。この補助金カットは今でさえ苦しい地方財政を一層圧迫するもの、国が行うべき財政措置を地方自治体と住民に転嫁するものだ。これについても国の責任をどう考えておられるのかというところですよね。異常な状態に経済界がなつたからしようがない。これもけしからぬけれども、やりませんと約束したのに、約束も財政が厳しいから。こんなことやられるんだつたら、約束したつて何にも意味ないですよ。いつでも国の財政が大変です、異常な事態でございまして、好きなことをやるんじゃないか。その点で私はもつと權威ある、信頼——少なくともそう言わないという国の政治であつてほしいと思ひます。

それで、国の補助金の総額、補助金のカットされても、事業拡大、きのうおっしゃってましたね、事業拡大に回すと言われる。事業拡大に回すと言われたけれども、補助率を引き下げることがまず第一に問題。事業費がふえた、それはありがたいけれども、自治体の支出がふえる。二重に自治体、住民に犠牲を強いることになるのではないかといいこと。やりませんと言っていたものをやめて、そして補助金を年々カットして、そして事業拡大と言つけれども、二重に自治体の支出に重くのしかかるという問題についてどのようにお考えになつていらつしやいますか、お答えください。

○政府委員（藤野慎吉君） なる御意見を承ったところではあります。先ほど矢野先生にも御理解を賜るよう御説明申し上げましたように、国の財政事情、依然として厳しい状態にあるというふうなこと。そしてそれらの条件下でやはり社会資本の整備を進めていかなきゃならぬ。また一方、先ほど来造船不況のいろんな御議論がございましたけれども、こういった国内的な需要の拡大にも努めていかなきゃならぬ。そういったことから、当面、国の負担率、補助率は若干切り下げる。それで、その分だけは地方公共団体の負担がふえる形になるわけではあります。それにつきましては一定の財政支援、援助措置を行うという形でこれらの事業を進めてまいりたい。かように考えましたためにこのたびの法律の改正をお願いをしておる、こういうことでございまして。周辺の状況なり趣旨なりを十分に御理解賜りますようお願い申し上げます。

○小笠原貞子君 なかなかその御理解賜るような問題になつてないから私が強く言っているわけ。最後に資料要求をお願いしたいんですが、一つは、中核六社の外航船舶建造融資利子補給金支給の実績、四十九年以降。いいですか。資料としてお願いします。それから二番目には、同じ中核六社の外航船舶建造融資利子補給金国庫納付実績ですね。利子補給金の国庫納付実績、これ四十四年以降。済みませんがお願いします。よろしゅうございませうか。

○政府委員（塩田澄夫君） 提出させていただきます。○小笠原貞子君 それじゃ、これで終わります。○田淵哲也君 まず、外航船舶建造融資利子補給

臨時措置法の一部を改正する法律案について質問いたします。

まず、今回の法改正に伴って利子補給の対象会社としては五十七年度以降六十六年度まで連統十年間利子補給金の支給が繰り延べられるという結果になるわけです。五十七年度以降六十六年度までの、六十二年三月以前対象融資残高に係る利子補給金の繰り延べ措置に伴う海運会社の影響額というのは幾らぐらいかわかりますか。

○政府委員(塩田澄夫君) お答え申し上げます。昭和五十七年度以降、国が金融機関に対して繰り延べた利子補給金の総額は二百二十八億円でございまして、これがその額だけ海運会社に影響を及ぼしたということでございます。

○田淵哲也君 これは本来この利子補給に基づいて契約されておるものであります、その後の国の財政事情によるこういう変更によってそういう損害を与えておるわけでありまして、この損害額は何らかの形で補てんすべきではないかと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(塩田澄夫君) お答え申し上げます。昭和五十七年度以降の利子補給金の支給の繰り延べにつきましては、毎年その実質的な影響を受けます海運会社の了解をとりながら利子補給契約の相手方であり、日本開発銀行及び市中金融機関と特約を締結しておりますので、本件に関してはその損害のてん補をすることは必要がないものと考えております。

○田淵哲也君 今回のこの開銀猶予措置について、利子補給制度を保証していくという事はいいとしても、なぜこういう面倒な措置をするかという事ですね。この利子補給の繰り延べにしても、結局これは孫利子まで最終的には国がいずれ面倒見るわけですね。ということは、国債を発行して当初の計画どおり利子補給をやるのと何ら変わらない、結果的に実質的においては、それであるのになぜこんな面倒なことをわざわざやるのか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(塩田澄夫君) 今回の日本開発銀行の

利子猶予制度は、それまで現在の利子補給金の外航船舶建造融資利子補給制度の基本を維持しながら、利子補給金の期限内支給が難しい現況におきまして利子補給金の期限内支給と同等の効果を生じせしめることができるような措置を講じたわけでございます。そういう観点から今回御提案を申し上げているような制度を提案を申し上げるわけでございます。

○田淵哲也君 結局、利子補給は一般会計によって行なうべきである。ところが、一時的に一般会計の歳入がふえるからそれをなして将来へ繰り延べるためにこういう措置をとっているわけですね。そのかわりにそれによってその孫利子まで負担する、つまり国債発行をして、借金をして一般会計から出すのと何ら実質的には変わらないわけですよ。ただマイナスシリングとか何とかいうことでつじつまを合わせる、あるいは六十五年赤字国債ゼロとか何とかいう目標に向けてつじつま合わせをするためにこういう措置をとっているにすぎないのであつて、この点はどうかんですか。

○政府委員(塩田澄夫君) 今回の措置はあくまでも現行の利子補給制度を基本といたしまして、その制度は基本そのまま維持をいたしまして、利子補給金の支給の一つの態様をこのように修正をして、国の一般会計の毎年度の歳入の規模を余り大きくしないで、実質的な利益を受けます海運会社に対しては利子補給金をおおむね約束どおり支給をするという内容を有しているわけでありまして、これを全く新しい制度によつて利子補給制度を代替せしめようとするものではないわけでございます。

○田淵哲也君 この利子補給制度を実質的に維持していくためにやっておるというのはよくわかるわけですね。なぜそういうことが必要になつておるかという点、一般会計歳入を抑えるために本来支出すべきもの、きちんとそういう契約になつておるものを繰り延べるからこういう措置をとらざるを得ないのであつて、言うならばつじつま合わせ

の小手先の措置にすぎないと思うのであります。大臣はどうか考えられますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私が前任者から引き継ぎました運輸省の課題として就任直後に関係者からこのお話を伺つたとき、とにかくどういふ形でもいかに解決をしつてほしいという大変強い御要望であつたことを今委員の御質問を伺いながら思い起こしております。厳しい財政事情の中で予算編成に臨んで私どもとしては現下最善の手法を採用したと思つておりますし、関係者も大変喜んでいただいております。

○田淵哲也君 これは運輸大臣のみの責任ではないと思ひます。国の全般的な財政方針に関することとありますからこれぐらいでとめておきますけれども……。

現在、我が国の海運界というのは極めて厳しい状況にあつて、そして、いわゆる大量の離職船員が発生しつつあります。外航労使は去る三月五日に雇用開発促進機構の設置、さらに特別退職制度の創設を内容とする合意に達したと聞いております。この中に言う船員雇用調整を行うためのいわゆる雇用開発促進機構、こういうものの概要あるいは機能、またこれに対して政府がどの程度支援措置をとるのか、この点についてお伺いをしたいと思います。

○政府委員(塩田澄夫君) お答え申し上げます。昨年来、外航の二船主団体と全日本海員組合の間で緊急の雇用対策措置をどうするかというディスプレイションが続けられてまいつております。先般、当分の間の措置といたしまして特別退職制度をつくる、これとあわせまして今御指摘の雇用開発促進機構を設けるという合意が成り立ちまして、四月一日の発足に向けて鋭意準備を進めておられるところでございます。

この雇用開発促進機構でございますけれども、先ほども御答弁申し上げましたように、船員というのは陸上の社会から離れたところで長い期間生活をしていくわけでございますので、にわかに雇用調整と言われてもなかなかなじみがない問題が

あるわけでございます。そこで、この雇用開発促進機構というものを労使双方で設けまして、そこで例えば登録をするとか、例えば職業紹介をしあつせんをするとか、例えば適応のための教育訓練をするとか、そういうことをやりながら海陸にわたる職域の開拓とあわせて船員が軟着陸といひましようか、円滑に転換していきけるような措置を講じていこう、こういう発想でございます。したがういまして、私どもといたしましては、労使がこういう場を通じまして緊密な協力をとりまして転換が円滑に行われるというのを大いに期待いたしておりますと同時に、政府といたしましてはこの開発機構の動きを見ながら適時適切な支援をしてまいりたいと思ひておる次第でございます。

○田淵哲也君 これはよほど政府の強力な支援がないとなかなか軟着陸機構としても機能しないんじゃないかという気がするんですが、これは後ほどまた関連して触れたいと思ひますが……。

現在船主側は二万三千人の外航船員のうち一万八千の余りがあるというのを言つておりますけれども、運輸省としてはこれについてどう考えられておりますか。

○政府委員(塩田澄夫君) 余剰船員一万人というのがひとりで歩きをいたしておりますが、この数字は御指摘のとおり日本船主協会が傘下の五十二社、その当時はその五十二社の雇用船員が二万三千人ぐらゐでございまして、その五十二社に対しては大体どの程度の余剰船員があるかということとアンケートで求めたものでございまして、その結論が約一万人というところとございまして、運輸省としてこれが正しいと正しくないとか言う立場にございせん。ただいま海員組合側と船主側が系列ごとに協議を持つて雇用調整の話を進めております。その結果あるいはその話し合いの状況を見ながら、果たしてどの程度の退職者が出てくるかということをお断りしてまいりたいと思ひております。

○田淵哲也君 一万人というのはその当否はともかくとして、やはりかなりの余剰船員が出ることを

は間違いないと思うんです。この雇用対策というものについて政府はどう考えておられますか。

○政府委員(増田信雄君) 雇用の問題は当然のことながら労使の問題であるというのが大前提であると思うしております。したがって、海運企業のみならず、あるいは企業のグループの中でできるだけ多くの船員を吸収してもらいたい。また退職せざるを得ないようなケースにおきましては、できるだけ雇用期間中に退職後の転職がスムーズにいくように教育訓練に最大の努力を払っていただきたいと思います。次第でございます。

運輸省としては、当然のことでございますが、従来は海から海に労働力を移動させるというのを念頭において種々の政策を実施してまいっております。

例えば外国の船に日本人が乗り込むという事態を考えまして、部員を職員化するか、あるいは英語の研修をするとか、あるいはそういう方々が日本船員福利雇用促進センターを通じて外国船等に乗り組む場合には奨励的なものを助成するとか、そういう措置、またあわせて船員の職業紹介所を通じて広域的な職業紹介、あつせんをするとか、そういう努力をまいっております。

しかし、海での職域というのにはどうしても限度がございますし、陸の方に移りたいという方のために、今後は運輸省だけではなく関係の省庁と協力をしながらスムーズに陸転ができるような措置を講じてまいりたいと思っております。

そのために例えば現在私どもがいたしておりますのは、海の職安と陸の職安の連携強化を緊密にやっていくという措置、あるいは陸の職業訓練校についても船員を受け入れていただく、あるいは拡充していただくということ、さらに先ほど御答弁申し上げましたが、海陸資格の互換性というものを高めていく、そういう措置をとってできるだけスムーズな転換が行われるように努力をしてまいりたいと考えております。

○田淵哲也君 まずやっぱ一番いいのは海から

海へ、こういう形で職業が保障されるというのが望ましいと思うんです。そして、どうしてもやむを得ない場合には陸転を促進する。そして海から海へという点を考えますと、やはり便宜置籍船、現在日本船主が支配しておられる便宜置籍船が千五百五十隻あると言われております。もし仮にこれに一隻五名の日本船員を雇ってもらえ

と、七千五百名の雇用ができる。もし二十人として三万人の雇用ができるわけでありまして、もつともこれは人件費その他の差によって行われておるわけでありまして、しかし私は何らかの改善の方法があると思うんです。

具体的方法を挙げますと、裸用船料に現在二〇%の源泉徴収税がかかっておりますけれども、これを免除することによって一つの障害を低くすることができ。これは四十年から課税されておりました、もう既に過去においても四十六年から四十九年までは免除、五十年から五十二年までは一〇%に軽減された例がありますから、この際この免除をぜひ検討していただきたいと思います。

○政府委員(塩田澄夫君) ただいま御指摘がございましたように、裸用船の源泉徴収税の減免は確かに過去に行われたことはございます。ただ、過去にこの措置がとられたときは、昭和四十六年ごろは輸送需要が非常に大きいために船腹を確保する必要があったという背景があったわけでございますが、いずれにせよこのような前例がございますので、せっかくの御提言でもございまして、そのような措置が可能かどうか勉強させていただきます。

○田淵哲也君 それからもう一つは、法的にはなかなか難しいと思うんですが、何らかの行政指導のようなことができないかどうか。日本人の船員、役付船員五名以上を配乗しますと船にかかる保険料が大幅に軽減される。こういう点から考えると、船主側にとっても全然メリットがないわけでは。何らかのこういう点についての行政指導が行われないものかどうか伺いをしたいと思います。

います。

○政府委員(塩田澄夫君) ただいまの御提言は、日本人船員を便宜置籍船に配乗させるように行政指導ができないかという御提言でございますが、便宜置籍船が、船員費のコストの低い開港途上国の船員を配乗できるという経済性の要因から海運界で古くから利用されていることは先生御高承のとおりでございます。このような便宜置籍船への日本人船員の配乗を、法規制あるいは行政指導により実施できないかということでございますが、便宜置籍船が外国の法制下にあります関係で、これに日本人船員の配乗を義務づける、あるいは行政指導をするということは法制的にも困難であるというふうに考えます。

また、便宜置籍船がコスト競争力があるという経済的な要因に基づくという観点からは、日本人船員の職域の確保という観点で規制をすることはこれは経済的にも困難があると思えます。ただ、多くの便宜置籍船には日本人船員の優秀性の観点から一定数の日本人船員がたゞいま田淵委員から御指摘がございましたように配乗をされているという実態もございまして、政府としても、先ほど御答弁を申し上げておりますように、部員の職員化を推進する等によりましてこれら便宜置籍船への日本人船員の配乗ができるだけ確保されるように地道な努力を続けてまいりたいと考えております。

○田淵哲也君 雇用開発促進機構との関連で、これが船員の雇用の軟着陸を目指すということであるならば、ここにプールされておる登録された船員に対して乗船の機会というものが果たしてできるかどうか、それをできるだけよくするために雇用開発助成金のようなものを支給するようなことを考えるべきではないかと思うんですけれども、いかがですか。

○政府委員(増田信雄君) 御指摘の助成金というのは、安定的な雇用を確保するために支出されるものであると理解いたしております。

○田淵哲也君 御指摘の助成金というのは、安定的な雇用を確保するために支出されるものであると理解いたしております。これは全面的に不況でございまして、で、不況の業種から他の不況の業種に労働力を移動させるということに対するインセンティブを与えるのが果たしていい政策であるかどうかということに私は疑問を感じておるわけでございまして。

特に御指摘の雇用開発促進機構でございますが、これは当分の間の措置であり、雇用の形態も期間雇用が原則になるというふうになっております。したがって、そうなりますと、これが安定的な雇用の機会になるかどうかということについても別の角度の問題があるかと思えます。それよりも、むしろ雇用開発機構そのものの運用につきまして、労使とよく相談をしながら適時適切な手を打ってまいりたい、かように考えておる次第でございます。

なお、船の提供ができるかどうかという御質問がございました。これにつきましては、私どもは系列ごとというか、グループごとの会社、退職者に見合った船を提供するという方向で話し合いが進んでいると承知いたしております。

○田淵哲也君 例え日本の船会社が便宜置籍船を用船をして、それに雇用開発促進機構にプールされておる船員を雇うと。それを可能にするためには、なかなかそのままでは難しいと思うんです。だから、一定期間については雇用開発助成金的なものを支給するというにすると、そういうインセンティブとして機能するのではないかと申すんです。したがって、この雇用開発促進機構の一つの支援方法としてそういう方法を考えた方がいのではないかと思いますが、いかがですか。

○政府委員(増田信雄君) 便宜置籍船の話が入ってまいりますと、これは外国の法域下にある船でございまして、外国の会社に対しまして助成金を支給するということ、またもう一つ別の問題が生ずるのではないかとこのことを心配いたしております。

○田淵哲也君 ただ、日本の船員の雇用がどんどん奪われておるといのは、円高の影響等もあって、船そのものが減っておるわけじゃなくて、外

国の船員にどんどん奪われておるわけです。それを恒久的に外国の船員と日本の船員の件費の格差を政府で保障しろというのは無理としても、一時的に軟着陸をするための期間、そういうようなものを考えるというのは必要じゃないかと思うんですが、いかがですか。

○政府委員(増田信雄君) 御指摘の点につきましては、私どもも心情としては十分理解できるところがあるわけでございます。

御案内のように、総合保険としての船員保険は労使双方からの拠出金を主として運用されております。また、労使の代表もそれぞれ委員会に参加して運用についての御議論をしておられるところでございます。そういう議論あるいはそういう制度のもとでございまして、私どもとしてもこれからのいろいろな検討を重ねながら、この雇用開発促進機構がうまく動くような手段について関係の向きと相談をしてみたいと思っております。

○田淵哲也君 それから、転の場合の問題として、海陸資格の互換性の問題について、運輸省、労働省間で協議されたと聞いておりますけれども、実質的には余り、何も実効を伴っていないと聞いておりますが、いかがですか。

○政府委員(増田信雄君) 先ほど御答弁申し上げましたように、十一の資格につきまして、あるものについては受験資格の緩和、あるものについては筆記試験の一部免除という措置をつい最近とっていただいたばかりでございます。本当に実効が上がつてくるのはこれからだと考えております。なお十一の資格につきまして、延べでございしますが、船員の方でいいますと約二十五万人ぐらいたが対象になってまいります。

○田淵哲也君 十一の資格について検討されたというけれども、その結果何にも試験の免除とかそういうことについて認められないというのが大部分ですね。ほんの一部について受験資格が与えられるとか、ごく一部について試験科目が少し免除される、大部分については全く認められないとい

うのが大半じゃないですか。

○説明員(安藤茂君) 先生お話しのとおり、それからだいたい運輸省の方から御答弁がありましてけれども、十一の問題点について労働省と運輸省で協議をしてきたわけでございます。その趣旨は先ほど来いろいろお話出ておりますけれども、海で働く人と陸で働く人の仕事の中身でありまして、それから職場の環境が違うということはあると思いますけれども、お互いに共通する部分については何といたしますか、相互乗り入れといいますが、そういう部分を認め合って海から陸に転職する人たちの再就職ができるだけ円滑にできるようにという趣旨でいろいろ協議をしてみたいわけでございます。

ただ、ボイラーでありますとかクレーンでありますとか、問題が働く労働者の安全の問題でありまして健康の問題にかかわる問題であるという認識も片一方でありまして、どこまでその共通部分を認めるのが適当であるかということについて検討を行ったわけでございます。実は両制度に基づき資格を取るための試験で、お互いにどういう試験が行われているのか、試験科目としてどういうものが出されているのか、あるいは過去の試験問題の内容がどういふものであるのか、あるいは出題の傾向がどういふものであるのかということについて個別に、それぞれ比較対照しながらかなり詳細に検討したつもりでございます。その結果が先ほど先生御指摘ありましたように少ないということでございますが、十一のうち五項目について一定の範囲での緩和措置を講じたところでございます。

○田淵哲也君 五項目について一定の範囲の緩和措置があるけれども、その一定の範囲というものがごく限定された範囲にすぎない、これでは余り実効はないと思うんですね。だからなぜできないのか、これは時間がありませぬから詳細はお聞きしませぬけれども、もう少し弾力的に考えられないものか。できないものならば海陸資格の互換問題についてやってますなんという事は言わない方

がいいと思うんですね。いかにも何かやってるように聞こえるけれども、実際調べてみたらほとんど効果が無いようなことばかりである。もう少しこれ弾力的に扱ってもらえないかと思えます。それからもう一つは、雇用対策の助成に対して船員の場合と陸の不況業種の場合とは非常に大きな格差がある。これは何とかならないかと思うんですが、いかがですか。

○政府委員(増田信雄君) 雇用対策助成につきましては、そのほとんどが雇用保険から支出されているというふうに理解いたしております。船員保険の場合もやはり同様に労使双方の拠出金を主として運用されておるわけでございます。そこで、従来からいろいろないきさつもございまして、また制度間の相違というものがございまして、多少の相違があるというのは私どもとしてはやむを得ないことと思っております。

しかし、陸と完全に一致していませんけれども、船員保険の方から雇用対策として種々の支出も、船員保険の方から雇用対策として種々の支出もいたしておりますし、海の労働の特性に際しまして有効な雇用対策ができませんように、運輸省としまして今後厚生省に要請をし、協議をしてみたいと考えております。

○田淵哲也君 全く一致してないわけではないということですが、非常に大きな格差があるんですね。例えば教育研修についても、陸の場合は賃金の二分の一、海の場合は三分の一、そのほか非常に大きな差があります。そしてその原因がいわゆる雇用保険と船員保険というふうな別建てになつておるからだと言われるわけですが、それならばこれは別建てにせずに一元化したらどうかと思うんですね。船員だけ別にしておくと、海運そのものが不況業種になると自分のところで皆負担せぬといかぬ。もうこれは保険の用をなさないとがでんかという意味で、もし同じようなことないかと思いますが、いかがですか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) これは事務方として答えていく部分もあるかと思っておりますので、私か

らお答えをしたいと思います。

実は、私はもとと社会労働委員会の方が長かつた人間でありますから、船員保険の運営というものについて見直さなければいけない時期が来ているのではないかとこの気持ちは従前から持っております。そして運輸大臣に就任をいたしましたから労使双方に対して、船員保険という仕組みに固執することが果たしてこれから先いかにどうかを本当に考えてもらいたいということをむしろ私の方から折に触れて申し上げてきたところであります。しかし、今双方から船員保険を例えれば離れて雇用保険に移るといったようなお考えは示されておられません。また船員保険そのものが我が省の所管に属しないものである。委員御承知のとおりでありまして、ですから船員保険制度を今後とも存続することがいかに悪いことかというところまで戻って御議論をいたさなければいけません。運輸省だけで答弁をし切れない部分があることも御理解をいただきたいと思います。むしろその問題は、実は運輸大臣という立場ではなく、衆議院の社会労働委員会所属の委員の当時から私は労使双方に折りに触れて申し上げてきたテーマである。しかし、運輸大臣として改めて申し上げたときにもお答えはいただけないというか、いただかないままに今日まで来ているという事実を御報告をいたします。

○田淵哲也君 大臣が前々からそういうことを検討をされておったということをお伺いしたわけですが、現在のこの船員の雇用問題が非常に深刻な状態になつておるときだけに、何か抜本的な措置を考へるか、抜本的に考へるのに暇がかかるといふならば、その間何か緊急の臨時的な措置でも考へないかどうかというふうな気がするんですね。

今回、三十万人雇用開発プログラムができました。これはまたこの不況業種あるいは特定不況地域については非常に内容が改善されるということになつておるわけですが、この三十万人雇用開発プログラムの恩恵を船員が受ける部分がありますか。

○政府委員(佐藤仁彦君) 船員の方々の雇用問題

につきましては、多くの方が再度海で働きたいという御希望を持っておられると思いますが、船員の離職者の中には陸転されたいという方がおられると思います。そういう方々につきましては、三十万人雇用開発プログラムの中の例えば特定求職者雇用開発助成金などほとんどのものが船員からの陸転希望者に対しても適用されるということになっております。

○田淵哲也君 つまりそのプログラムの中の一つの項目は適用される。ところが他のところについてはますます海陸の格差が開くわけですね。この給付の内容その他にしても格差がますますこれ開くということになっていきます。もしこれは一つのものでできないならば、私はやっぱり船員独自の、海独自のこれに類する雇用開発プログラムのようなものをつくるべきではないかと思ひますが、いかがでしょうか。

○政府委員(増田信雄君) 三十万人の雇用開発プログラムのうちで、海に関するものは運輸省も共同提案者となっているものがござります。

なお、離職船員に対する支援措置につきましては、各種の法律が既に整備されておりますので、その法律を活用しながら遺憾のないようにしてまいりたいと思っております。

さらに船員保険からのいろいろな助成対策につきましては、先ほど御答弁申し上げましたように、今後実態に合わせながら厚生省の方と協議をしてまいりたいと思っております。

○田淵哲也君 今の制度でできるだけやると言われますけれども、例えば不況業種の在職者に対する訓練中の資金保障でも、今回は四分の三になるわけですね。中小企業は五分の四になる。ところが船員の場合は三分の一でしよう。今度改善されて三分の一になるわけですね。それから出向の場合だって、三十万人雇用開発プログラムでは二分の一の資金保障、中小企業は三分の二の資金保障、これがさらに三分の二、四分の三というふうに変善されるわけですね。じゃあ海の方はどうかという、従来の二万円が三万円に上がるだけにすぎ

ない。この格差というのはますます広がって行くわけですね。だからこれは従来の制度を使ってどうこうするというだけではもう間に合わないのではないかと気がするわけですね。何かそういう新たな船員の場合も制度というものを考えてもらわないといけないと思ひますが、いかがですか。

○説明員(中西明典君) 雇用対策の問題でござりますが、陸上労働者につきましては、御承知のとおり雇用保険法に基づきまして、総報酬の三パーミルの保険料で雇用四事業が実施されておるところであります。他方、海上労働者、船員につきましては、標準報酬の千分の七という保険料で、これは雇用対策事業だけではございせんので、保健福祉対策あるいは労働安全衛生対策、各種の事業をまとめまして、福祉施設事業の一環として雇用対策事業を実施しておるところでござります。

この事業の実施につきましては、労使から成る福祉施設問題懇談会を設けまして、その運営につきましてこれまで議論していただき、またその意見のつとめて事業を実施してきておるところでございまして、六十二年度も先生おっしゃったような改善をいたしたところでございまして、雇用安定機構の創設等に伴いまして、さらにどういった雇用対策事業を展開することが適当であるかというところにつきましては、その懇談会を通じて労使の御意見を承り、さらに私どもとしては雇用対策を拡充してまいりたい、かように考えております。

○田淵哲也君 時間がなくなりましたので、最後に造船の方の雇用の問題について質問をしたいと思ひます。
前回の設備処理をした場合には、法案が成立あるいは諸準備完了のある程度整ったところで設備処理と同時に雇用調整が行われました。ところが、今回は法案が審議される前にもう造船各社は設備二〇%処理を前提に雇用を二〇ないし三〇%程度、それも一年前からこれはもう既に実施して

おるわけでありまして、この一年間に造船重機労働組合の組合員ベースで二万四千人も解雇されております。また、特に今回の離職者は五十歳代に集中しておりまして、再就職も極めて困難で、もう既に失業保険も切れる者も出ておるといような不安な状態でありまして、

したがって、お願いしたいことは、この法案が成立すると同時に、次の点を早急に手を打っていただきたい。
一つは、就職促進手当支給対象業種指定手続をできるだけ早く実施を実現していただきたいということでありまして、

それからもう一つは、もう既に会社を離職しておる人、こういう人についてもこういうものの適用される対象としていただきたい。つまりもう既に会社をやめて、特定不況業種離職者の手帳を保持しておる人、こういう人も対象になるように配慮していただきたいと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(佐藤仁彦君) ただいまの御指摘のとおり、造船から多数の離職者が既に出ていてということに着目されまして、いろいろな御提案をいただいたわけでございます。

一つは、就職促進手当というものは特定不況業種のうち、特に労働大臣が定める業種につきましてその離職者について一年間の手当を支給するという制度でございまして、この手当の支給対象となる業種の指定につきましては、当該業種の事業規模の縮小について事業所管官庁により現行施設、設備の一定割合以上の買い上げ等の直接的な財政措置がとられたものについて指定するという基準を持つておりまして、したがって今回御審議をいただいております法案が成立いたしましたならば、早急にその指定の手続を進めれば指定し得るものであると思っております。この点につきましては運輸省と密接に連携をとりながら、一日も早い指定を行いたいというふうに考えております。

また、多数の離職者が出ておりますから、私も一人でも多くの方が一日でも早く再就職できるように最大限の努力をいたしておりますが、そういう中でもなかなか就職が進まないという実態もございまして、この制度は業種を指定し、さらに指定期間を定めることになっておりまして、その指定期間内に離職した求職手帳所持者に対して支給するというものになっておりますから、制度上、指定期間以前に離職された方にはその適用がなされない、そういう制度上の問題があることは田淵委員も十分御承知いただいているところだと思ひます。一日も早く業種指定をすることが肝要でありまして、また再就職の促進に全力を上げていく必要もあると思っておりますが、それらの点につきまして、さらに運輸省と十分協議しながら検討してまいりたいというふうに考えております。

○委員長(中野明君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございせんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(中野明君) 御異議ないと認めます。それでは、これより各案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

まず、外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案について採決を行います。
本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

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

田淵哲也君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。田淵君。

○田淵哲也君 私は、ただいま可決されました外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合

の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の
一部を改正する法律案に対する附帯決議
(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項について配慮すべきである。

一 円高・長期不況に伴う厳しい船員雇用情勢に対処するため、新たな職域の確保など積極的な施策を講ずること。

二 今後における我が国商船隊の構成・規模等については、海運造船合理化審議会の中間報告を踏まえて、日本船及び日本人船員の位置付けについて一層明らかにするよう努めること。

三 我が国海運企業等の関係者においては、世界的な船腹過剰を克服するため、積極的に船舶解雇を促進するとともに、船腹過剰を助長することがないよう努めること。

四 イラン・イラク紛争に伴う国際海運の安全が脅かされている現状にかんがみ、引き続き必要な安全確保の努力を行うこと。

右決議する。

○委員長(中野明彦) ただいま田淵哲也君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(中野明彦) 多数と認めます。よって、田淵哲也君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

次に、特定船舶製造業経営安定臨時措置法案について採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

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

安恒君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。安恒君。

○安恒良一君 私は、ただいま可決されました特定船舶製造業経営安定臨時措置法案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

特定船舶製造業経営安定臨時措置法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項について配慮すべきである。

一 当面の新造船需要の著しい減少にかんがみ、官公庁船の代替建造の促進、経済協力の推進による船舶の建造促進、船舶解雇の促進等による需要創出対策を強力に推進すること。

二 特定船舶製造事業者が実施計画を作成するに際しては、事業者の自主的な努力と判断を前提として弾力性をもって対処するとともに、申請に際しては、当該事業者において関係労働組合の意見を十分聴取し、その意見書を添付するよう指導すること。

三 特定船舶製造業の経営安定の推進及び基本指針の策定に当たっては、失業の予防等雇用の安定及び離職者対策に万全を期するとともに、関係地方公共団体と緊密な連携を図りつつ、地域経済の振興及び雇用の創出に努めること。

四 基本指針の策定に際しては、政令で定める審議会において関係労働組合の意見を聴くように努めること。

右決議する。

以上でございします。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(中野明彦) ただいま安恒君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(中野明彦) 多数と認めます。よって、安恒君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

次に、港灣法の一部を改正する等の法律案について採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

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

矢原君から発言を求められておりますので、この際、これを許します。矢原君。

○矢原秀男君 私は、ただいま可決されました港灣法の一部を改正する等の法律案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議、民社党・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

港灣法の一部を改正する等の法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項について配慮すべきである。

一 今後予想される社会経済情勢の変化に的確に対応するため、港灣及び空港整備事業に係る長期計画の着実な進捗に必要な予算の確保を図ること等により、社会資本の整備・充実に努め、国土の均衡ある発展の一層の促進を図ること。

二 現下の緊急課題である円高不況・雇用不安の打開のため、公共事業費の確保を図ること等により、内需拡大、地域経済の振興と住民福祉向上に特段の措置を講ずること。

三 国庫補助負担率の削減は、再三の確認にもかかわらず毎年度拡大されており、政府に対する地方の不信を醸成するおそれがあることにかんがみ、国庫負担金及び補助金については、国・地方公共団体の行政責任を明確にし、

一般財源化する場合は、適切にして十分な財源の措置を講ずること。

四 国庫補助負担率削減による地方公共団体の財政支出増については、地方財政の現状を勘案し、臨時財政特別債、調整債の元利償還について国の責任において措置すること。

五 今回の本法案の審議・取扱いについては暫定予算執行のための特別の措置であることにかんがみ、暫定予算執行に当たっては地方公共団体の予算執行と財政運営に支障を与えることのないよう、特段の配慮を払うこと。

右決議する。

以上でございします。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

○委員長(中野明彦) 賛成多数と認めます。よって、矢原君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの三案に対する決議に対し、橋本運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本龍太郎君) ただいま三法案につきまして慎重御審議の結果、御可決をいただき本当にありがとうございます。

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、政府として十分の努力をしてまいり所存であります。ありがとうございます。

○委員長(中野明彦) なお、各法律案の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(中野明彦) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

一七

の引継ぎを受けた」に改める。

第七十六條の十五第一項第四号中「役員」の下に「の定数、任期、選任方法その他役員」を加え、同項中第八号を第九号とし、第五号から第七号までを一号ずつ繰り下げ、第四号の次に次の一号を加える。

五 評議員会に関する事項

第七十六條の十六中「理事長一人、理事四人以内及び監事一人を、理事長、理事及び監事」に改める。

第七十六條の十七に次の一項を加える。

4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は運輸大臣に意見を提出することができる。

第七十六條の十八及び第七十六條の十九を削り、第七十六條の二十を第七十六條の十八とし、同条の次に次の二条を加える。

第七十六條の十九 協会は、役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

(役員を選任及び解任)

第七十六條の二十 役員を選任及び解任は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

2 運輸大臣は、役員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分、定款、業務方法書若しくは第七十六條の三十第一項に規定する検査事務規程に違反する行為をしたとき、又は協会の業務に關し著しく不適当な行為をしたときは、協会に対し、期間を指定して、その役員を解任すべきことを命ずることができ

3 運輸大臣は、役員が第七十六條の十八各号の一に該当するに至つた場合において協会がその役員を解任しないとき、又は協会が前項の規定による命令に従わなかつたときは、当該役員を解任することができ

第七十六條の二十一を削り、第七十六條の二十二を第七十六條の二十一とし、第七十六條の

二十三を第七十六條の二十二とし、同条の次に次の一条を加える。

(評議員会)

第七十六條の二十三 協会に、その運営に關する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員二十人以内で組織する。

3 評議員は、自動車等の安全性の確保及び自動車による公害の防止について学識経験を有する者のうちから、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

第七十六條の三十四中、「事業計画及び資金計画」を「及び事業計画」に改める。

第七十六條の三十五第一項中「提出して、その承認を受けなければ」を「提出しなければ」に改める。

第七十六條の三十六及び第七十六條の三十七を次のように改める。

第七十六條の三十六及び第七十六條の三十七 削除

「第七節 補則を、第七節 解散」に改める。

第七十六條の四十二を削る。

第九十四條の四第五項中「自動車検査員、軽自動車検査員」とを「自動車検査員」とに改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、次条、附則第四條第二項及び附則第五條(附則第二條及び第四條第二項の準用に関する部分に限る。)の規定は、公布の日から施行する。

(機構の定款の変更)

第二条 小型船舶検査機構(次条及び附則第四條において「機構」という。)は、この法律の施行の日までに、必要な定款の変更をし、運輸大臣の認可を受けるものとする。

2 前項の認可があつたときは、同項に規定する

定款の変更は、この法律の施行の日とその効力を生ずる。

(機構の資本金相当額の国庫への納付)

第三条 機構は、第一条の規定による改正前の船舶安全法第二十五條の五に規定する資本金の額に相当する金額を、この法律の施行の日において、国庫に納付しなければならない。

(機構の役員に関する経過措置)

第四条 この法律の施行の際現に機構の理事長、理事又は監事である者は、それぞれその際第一条の規定による改正後の船舶安全法第二十五條の二十第一項の規定により、その選任について運輸大臣の認可を受けたものとみなす。

2 機構は、附則第二條第一項の規定による定款の変更をする場合には、前項の規定によりその選任について運輸大臣の認可を受けたものとみなされる役員の任期を当該定款に定めなければならない。

(準用)

第五条 前三條の規定は、軽自動車検査協会について準用する。この場合において、附則第三條中「第一条」とあるのは「第二条」と、「船舶安全法第二十五條の五」とあるのは「道路運送車両法第七十六條の五」と、前条第一項中「第一条」とあるのは「第二条」と、「船舶安全法第二十五條の二十第一項」とあるのは「道路運送車両法第七十六條の二十第一項」と、同条第二項中「附則第二條第一項」とあるのは「次条において準用する附則第二條第一項」と読み替へるものとする。

(罰則に関する経過措置)

第六条 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。

(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正)

第七条 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第三十六号)の一部を次のように改正する。

第十七條の十五第一項中「及び第二項」を削る。

(自動車検査登録特別会計法の一部改正)

第八条 自動車検査登録特別会計法(昭和三十九年法律第四十八号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中、「軽自動車検査協会に対する出資」を削る。

附則第三項を次のように改める。

3 船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十二年法律第 号)附則第五條において準用する同法附則第三條の規定による軽自動車検査協会からの納付金は、この会計の歳入とする。

附則第四項及び第五項を削る。

(法人税法の一部改正)

第九条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表軽自動車検査協会の項及び別表第二第一号の表労働者財産形成基金の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会	道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)
----------	------------------------

別表第二第一号の表小型自動車競走会の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構	船舶安全法
----------	-------

(印紙税法の一部改正)

第十条 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二小型船舶検査機構の項を削る。

(登録免許税法の一部改正)

第十一条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二軽自動車検査協会の項及び小型船舶検査機構の項を削る。

別表第三の三の項の次に次のように加える。

三の二 軽自動車検査協会	道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)	一 事務所用建物(専ら自己の事務所の用に供する建物)をいう。以下同じ。の所有権の取得登記又は当該建物の敷地の用に供する土地の権利の取得登記 二 道路運送車両法第七十六条の二十七第一項第一号から第四号まで(業務)に掲げる業務の用に供する建物の所有権の取得登記又は当該業務の用に供する土地の権利の取得登記	第三欄の第一号又は第二号の登記に該当するものであることを証する大蔵省令で定める書類の添付があるものに限り。
---------------------	-------------------------------	--	--

別表第三の四の項中「専ら自己の事務所の用に供する建物」をいう。以下同じ。」を削る。

(売上税法の一部改正)

第十二条 売上税法(昭和六十二年法律第

号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表軽自動車検査協会の項及び小型船舶検査機構の項を削る。

別表第二第一号の表勤労者財産形成基金の項の次に次のように加える。

軽自動車検査協会	道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)
-----------------	-------------------------------

別表第二第一号の表小型自動車競走会の項の次に次のように加える。

小型船舶検査機構	船舶安全法(昭和八年法律第十一号)
-----------------	--------------------------

(地方税法の一部改正)

第十三条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第三号中、「軽自動車検査協会、小型船舶検査機構」を削る。

第七十二条の五第一項第六号中「特定船舶製造業安定事業協会」の下に、「軽自動車検査協会、小型船舶検査機構」を加える。

第七十三条の四第一項中第十八号を削り、第十八号の二を第十八号とし、第十八号の三を削る。

第三百四十八条第二項第二十三号の二及び第

二十三号の三を削る。

第三百四十九条の三に次の二項を加える。

32 小型船舶検査機構が所有し、かつ、直接船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産に對して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の一の額とする。

33 軽自動車検査協会が所有し、かつ、直接道路運送車両法第七十六条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する固定資産に對して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の六分の一の額とする。

第五百八十六条第二項第二十七号の六の次に次の一号を加える。

二十七の七 小型船舶検査機構が直接船舶安全法第二十五条の二十七第一項第一号に規定する業務の用に供する土地

第七百二条第二項中「第三十一項」を「第三十三項」に改める。

(地方税法の一部改正に伴う経過措置)

第十四条 小型船舶検査機構がこの法律の施行の日の前日までに取得した前条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項第二十三号の三に規定する固定資産のうち家屋及び償却資産については、同号の規定は、なおその効力を

有する。

2 前項の場合において、小型船舶検査機構が同項に規定する日までに取得した同項に規定する家屋については、地方税法第七百二条の二第二項中「第三百四十八条第二項から第四項まで」とあるのは、「船舶安全法及び道路運送車両法の一部を改正する法律(昭和六十二年法律第号)附則第十三条の規定による改正前の地方税法第三百四十八条第二項及び第三項」として、同項の規定を適用する。

3 前二項の規定は、軽自動車検査協会について準用する。この場合において、第一項中「第三百四十八条第二項第二十三号の三」とあるのは、「第三百四十八条第二項第二十三号の二」と読み替えるものとする。

昭和六十二年四月十一日印刷

昭和六十二年四月十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W