

があるだろうか、こういう設問が出たと仮定をいたしますと、ある人は、都庁も移ってくるし、超高層ビル群もある。若者の町歌舞伎町などもあるので、新宿が将来の発展に大きな軸になっていくのではないか。こういう主張があるかと思えば、またある人は、拡張のスペースが残されている、また沿線の広がりが大きいから渋谷説を説いてやまない。議論が白熱化してなかなか決まらなかつたけれども、結局最後は渋谷サイドに凱歌が上がつた、こんな経験があります。

そして、この決め手は一体那辺にあったのかといえども、結局最後は渋谷サイドに凱歌が上がつた、こんな経験があります。

そこで、この決め手は一体那辺にあったのかとなして、都市の発展には文化が物を言うという時代に入っていると思うわけです。都市のみならず経済も産業も、生きがいや夢を持つ文化的要素が強力な牽引車になつて行くのは間違いないのではないか。今日、港湾を考える場合にも、こうした文化を頭に入れねばという考え方一つございます。

私は、戦後の港湾整備の時代的イメージというかその移り変わりを見るとき、十年ごとに大きな節を迎えているよう思ってなりません。まず第一期の昭和二十年代、文字どおり戦災復興期で、埠頭の整備が急務でありました。第二期の昭和三十年代は、大量輸送大量生産の時代で、高度経済成長前期には臨海工業地帯の港の建設期であったとおもいます。続く第三期の昭和四十年代は、輸送革新への対応のためにコンテナ、フェリー、ターミナルの建設、こういったことが軸になつてしまひましたし、第四期の昭和五十年代の調整期には、オイルショックの強力なパンチも加わりましたけれども、港湾環境の改善期で、このときには緑地、広場の整備へと進んでまいりました。そして、六十年代の第五期の今日では、安定成長期に入り、人間愛の復活ということで、総合的港湾環境の形成ということで港湾の整備が進もうとして

いるわけあります。

このような背景の中、運輸省の港湾政策においても六十年五月には「二十一世紀への港湾」を発表され、六十一年度を初年度とする第七次港湾整備五年計画にもその考案が生かされてきていました。この間、民活法の制定、また民都市法、リゾート法の制定等々、種々の施策を盛り込んだ事業がここ数年のうちに大都市圏、地方圏を通じ、各地域でさまざまなプロジェクトが進行しつつあり、総合的港湾空間の整備は多様な形で着実な進展を見せていく現状かと思うわけであります。

港湾法の提案理由にもありましたように、これらの施策を一層進めるために、今回のNTT-A型無利子貸付制度の創設により、充実した港湾整備に資するということではありますが、まず最初にお尋ねしたいのは、新しい流れの中で、民活法等を中心とした運輸省関係の現状のプロジェクトはどうになっているのか、また今後予定されているプロジェクトは全国でどれだけあるのだろうか、これから予定されているプロジェクトで大都市地域と地方圏ではどのような特徴があるのか、まずはお伺いをしておきたいと思います。

○奥山(文)政務委員 港湾に対します深い洞察、先生のおっしゃるとおりでございまして、今二十世紀へ向けて、港湾が社会のいろいろな需要にこたえていかなければならぬという状況にあることはおっしゃるとおりでございます。この民活プロジェクトにつきましてもその一環をなすものでございますが、お尋ねの現状について申し上げますと、全国の各地でプロジェクトの検討がなされているわけでございますが、現在計画中あるいは構想中のものもござりますけれども、約五十のプロジェクトがございます。その中で既に七つの港

は複合的なものがあるという状況でございます。それと、とかいう計画が進んでおるわけでござります。さらに、大阪港につきましてはテレポートの計画が既に動き出しております状況にござりますし、北海道の釧路あるいは新潟の直江津におきましては旅客ターミナルといった施設につきましては、既に整備計画が民活法による特定施設の整備を中心とするという状況にござりますし、その他のものにつきましても整備計画の認定の手続中でございまして、近日中には認定し得るものと考へている次第でございます。このほかに博多港であるとか香川県の与島港におきましては、財團法人である民間都市開発推進機構という民活の推進機構がございますが、これから予定されているプロジェクトが現在進められている段階にございます。

次に、第二のお尋ねでございますが、今後さらに予定されておるプロジェクトはどうかというこ

とでございます。今申し上げました既に具体化されたお七港の港湾のプロジェクトのほかに、現段階で把握しておりますのは、六港におきまして新しいプロジェクトがさらに具体化されつつある状況にございます。

もう少し具体的に申し上げますと、青森港であるとか塩釜港、清水港、八幡浜港などにおきまして民活法の適用による特定施設の整備が検討されておる状況にござります。つけ加えまして、大阪府の堺泉北港それから阪南港におきましては、先ほど申し上げました財團法人民間都市開発推進機構の活用が検討されておる状況にござります。

さらには、これらのプロジェクトにおきまして大都市地域と地方とで民活プロジェクトの特徴、特性というものは何かあるかというお尋ねでござりますが、概して申し上げますと、大都市周辺においておこなわれることでありますけれども、ただ、これだけが焦点になりますと、それがもなく大都市はより拡充されていく、地方圏ではそれなりの活力しか生まれてこない、こういふ現象を呈することになるのではないかだろうか、こんな気がしてならないわけあります。民間活

力の活用は大都市地域のみではなくて地方におい

てもできる限り推進をするという考え方についてもわかりましたけれども、内需振興のためといふよりは、むしろ地域経済の活性化、地域発展の有力な手段としてこういった視点がより深度化をされていくことが大切ではないのかなどいろいろ気がしてならないわけであります。

地方におきましては民間活力というものを導入し得る分野は限られており、その基盤も弱いというのが現状であろうとは思いますけれども、そのためには、基盤の弱い地方での地域振興のためにには、公共事業や財政を通ずる所得の再分配といったいわゆる官活を求める声も極めて強いと言わざるを得ません。公共事業に頼るな、もつと独自性のある地域活性化を、こういったかけ声は出しますけれども、ここは非常に難しい問題になってしまっている、こんなことではないだろうかと思ひますが、この点どのようにお考えでしょうか。

○奥山(文)政府委員 先ほども御説明申し上げましたけれども、やはり都市周辺と地方のプロジェクトの特性があらわれているというようなことがあります。御指摘のとおりの面が懸念されるわけでございますが、いずれにしましても、地域の振興を図るために地域の創意とか工夫といふものを生かして、特色ある民活プロジェクトをつくり上げていかなければいけないということとかが存する次第でございます。

そのためにはやはり地域の、民間だけでなく、わゆる官と民が一体となつて計画の推進に当たることが大変重要なことはあります。このために、国とか港湾管理者というものは協力し合つて、従来からプロジェクトの発掘であるとかあるいはマスター・プランづくりなど、このプロジェクトの推進に関しましても先導的役割を果たしてきたわけでございますし、今後もその必要があることはそのとおりでございます。さらにそのプロジェクトを推進するためには、財政の面があるとか税制の面あるいは先生御指摘の公共事業による十分な支援措置を講ずるというような必要があると考ておるわけでございます。

一方、民間事業者サイドには、官にない質の草書力、経営力というようなものがあるわけでござりますから、そういう面を十分生かして推進する必要はないかというわけでござります。いずれにしましても、民間プロジェクトの田舎な推進、特に地方におきますこの推進のためにこうした両者の相互の協力が不可欠ではないかと思う次第でございます。

○小林委員 四全綱の中にもありますように、一
点集中化傾向を是正して、二十一世紀に向けての
国土の均衡ある发展を図っていくためには、地方
中核都市から農山漁村地域に至るまでそれぞれ
地域がその特性を生かして活性化する、同時に地
域の核としての機能の配置を含め、適切な機能分
担を行う多極分散型の国土を形成していくことが
要請されているわけですね。しかし、地方民活に
ついて考えてみると、公共的事業への民間活力
の導入は、施設の利用効率や他地域との競合性か
ら、大都市地域に比較して採算のとりにくい場合
が多いと思われるわけですけれども、この点につ
いてはどのようにお考えでしょうか。

○奥山(文)政府委員 地方におきます民活プロジ
エクトの推進に関しましては採算がとりにく一面
があるという点につきまして、一般的にはそのと
おりかと存するわけでございますが、各地域の特
性といふものを先ほど釧路の例で御説明申し上げ
ましたけれども、そのほか觀光の面であるとかリ
ゾートの面であるとか、いろいろな面があろうか
と思いますが、そういった地域の特性を生かした
いわば個性の豊かな地域づくりということを目指
した民活プロジェクトの推進というものが、四全綱
で言う多極分散型国土を形成する上での大きな役割
を果たすものと考えておる次第でございます。

この観点から、運輸省いたしましては、地域
の特性を生かしつつ港湾を核としたしまして、港
湾の場、空間を活用した民活プロジェクトを積極
的に推進することとしてまいりておるわけでござ
ります。しかしながら、御指摘のように地方にお

きますプロジェクトの採算性の確保というものは、確かに容易でないものがあると思われますので、民間プロジェクトを支援する公共事業を初めとして財政の面、先ほどちょっと触れましたが、税制の面などバックアップシステムに係る諸制度を十分に活用して、円滑なプロジェクトの促進を図つてまいることが肝要かと存じておるところでございます。

○小林委員 多極分散型といういわゆる四全縦で言っている用語の使い方というのは、私はちょっと違うのじやないのかなという気がするのですよ。大都市圏において今後、港湾法に言う民間活力を活用してさらに発展計画を組み立てていく、こういうことと、地域圏における発展計画、活性化、こういった問題を考えてみた場合、多極分散型というのはその地域特性に合わせるということだけが中軸ではないわけですよ。ただ私も、先ほど申し上げておりますように採算性という問題を外視して何でもやれるというものではない。しかし、従来のように公共事業という形態で一方的に国の計画に基づいて、国の資金だけを頼りにしてやるというそれだけの考え方ではなくて、民間の活力というものをそこにどれだけ組み込ませていいのかという大事な課題があるわけですね。

しかし、あくまでもこの四全縦の中では一点集中しないように、多極分散型で均衡ある発展を図りたいといふこの精神を生かしていくという観点に立つならば、ここはおのずから大都市圏における施策といふものと地方圏における施策といふものは、地域特性だけではなくして将来の国家展望の一つとして新しい視点が明示をされてこなくてはいけないのではないかと思うが、この点が非常に今までの質問の中では見えにくいところのようだ、思えてなりません。

だから、短絡的に北海道の釧路を例にとる、九州の長崎港を例にとるあるいは東京圏ともいえる横浜港あるいは東京湾内、こういったところと違う、違うという違いだけを指し示すのではなくて、ある意味では同レベルのものを九州にも四国

○小林委員 地方民活は大都市圏と比較をして採算性の面で不利な場合が多いということについても北海道にも、あるいは差別用語と言われて立った活性化方針、こういったものが織り込まれた中でこういうものが出てこなければいけないんじゃないでしょうか。その点が非常に見えづらい、この法律だけでもってそんなことができるとは思いませんよ。思いませんけれども、もう少くないになつていくためには今私が申し上げているような事柄というのは意外と大事なことなのじやないでしようか。いかがでしょう。

○奥山文一(衆) 政府委員 先ほど来の私の説明、民活プロジェクトの内容につきましては御説明申し上げた関係から今お尋ねのようなことになつたのかと思いますが、もちろん、港湾は民活プロジェクトだけで成り立つてはございませんで、輸送の根幹的施設でありますし、それから産業育成の非常に大切な場でもあるということをございます。そういう面で、それぞれの地域に港湾が果たす役割につきましては検討し、また、実際の施策も地域振興のために進めてまいっている面がござります。

したがいまして、例えば輸送の施設で申し上げますと、今大麦コンテナリゼーションが急速に進んでおる世の中でございますが、そういったコンテナリゼーションに対応する地域への分散というようなことも進められております。東京湾とか大阪湾に集中しておるという状況に対しまして、地方への分散が望ましいという結論を得て、そういう施策をとつておるという面がござります。そういった面で、港湾が地域に対して果たす役割は大変多面的なものがありますので、あらゆる面を総合的に検討いたしまして地域の振興に役立てていきたい、こう考えている次第でござります。

は、私もよく承知をしているつもりであります。

○小林委員 わかりました。

に立つのではな「かど」「うふうて帶えこわなで」

四

広義のインセンティブの付与など、官側の条件整備のもとに民間の活力をうまく引き出すといった両者の緊密な連携が不可欠なんだと思うのです。

次に、今回のNTT-A型無利子貸付制度創設について、総論的な部分についてお尋ねをしておきたいと思います。

ざいます。
このようないいの中にありまして、昭和六十九年度の事業の内容につきましてちょっと触れさせていただきます。まず第一点として、

○木暮　若狭辰也　別に言葉をもたらして物を言うつもりはありませんよ。ありませんけれども、今回の法案にも示されているように、NTTの財源を使ってより活性化をしていくという視

地域住民や企業がみずから発想する、工夫する、そして行動する中で、よりよい地域づくりのために官民一体となって推進していくことが、民活プロジェクトを成功に導くかぎりだと思うわけで。そして、地域の特性に応じた民活をどのよう

備事業と臨海部活性化事業が予定されているよう
であります。これら事業の創設の背景とねらい
は何なのか。また、それぞれの事業の概要はどの
ようなものを考えているのか、この点についてお
尋ねいたします。

点は、局長が冒頭におっしゃられているように財政事情が現下極めて厳しいなどというそんな暗いイメージじゃないのですよ。それから、活性化といふのは、言葉の解説なんかするつもりは毛頭ございませんけれども、無から有を生ずるなどといふものではなくて、現存する、しかし、それをさ

は、官民一体となつた地元の主体性によるものでなければだめだというぐあいに考えるわけです。それゆえに、今後の民活事業の推進のための国のなすべき施策としては、地方において一般的な条件の整備を行うとともに、各地域が主体的に進める民活を側面から支援するということとなければならないと思うのです。その点どのようにお

勢といふものを眺めてみると、現下の非常に厳しい財政状況のもとにあるということが一つござります。その中には、社会資本の整備の促進を図ることによって内需を拡大する、こういった要請にこだわる必要があるということをご存じます。それによりまして地域の活性化に資するということはもちろんでございますが、そういう

う性格を持つたものなのですよ。そういう新しい提案をしようとしているときに、財政事情は現下まことに厳しい、運輸大臣、そのとおりですか。

○石原国務大臣 決して厳しくないことはないと
思います。

○小林委員 金があり余ってどこかにほうり投げてやるといふ、そういう性格のものではないと思

○石原國務大臣　おっしゃるとおりだと思いま
す。港湾の民活プロジェクトに関しましては、從
来国、港湾管理者、民間の諸団体が共同して調査
を実施し、プロジェクトに地域の創意工夫という
ものを最大限に生かせるようにも努めてまいりま
したし、今後とも、民活プロジェクトが円滑に推
進できるように、各地域の主体性を尊重しながら、
おっしゃるよう、側面から所要の支援措置
を運輸省としても国家としてもしていくべきだと
思ひます。

四全総は、別名地方きらきら政策とかいうそ
うでありまして、どこへ行つても地方が、東京とか
大阪に似たのべりした中都市ではなくて、その
ローカリティーを發揮して生き生きとしているとい
うことが望ましいということでありまして、最低
限の条件を整えるためにはやはり国が主導しなけ
ればならないかもしませんけれども、それプログラ
ム大きなアルファというものはやはり地方の主体
性によつて加えられることで、地方が輝いてくる
のではないかと思います。

ヤー施設などとの一体的な整備などが港湾の利用者の立場から望まれているわけでございます。その場合に、港湾施設の整備を港湾管理者以外の者が行うということによって、そういった要請にこだえやすいというふうに思はるわけでございまして、地方公共団体の出資等に係る法人が行う港湾整備のうち、これと特に密接に関連して行われる事業によって生ずる収益をもってその償還ができるもの、そういうプロジェクトにつきまして、新たにこの無利子貸付制度を行いたい得るように措置するということでございます。これによりまして、港湾整備全体の一層の推進を図るために大変役

合に、水際線を利用しながら土地利用転換を誘導して地域の活性化を図る必要があると考えたわけでございます。そのために整備が必要となる観光船バースであるとか緑地、臨港道路などのいわゆる港湾施設につきまして、それに附帯するレジヤー施設であるとかレストラン等の収益施設からの収益によりまして港湾施設の整備を進めようというわけでございます。いずれにいたしましても、このA型の直接の対象になる事業に密接に關係いたします関連事業の収益によって公共施設の整備を促進してまいる、そういう内容のものでございます。

だとすれば、現下財政事情は厳しいということだけが前提条件ではなくて、貴重な財源をどのように二十一世紀に向けて使いながら新しい施策をなし得ていくのか、こういう視点でなければいけないのだろう。その点、財政事情が厳しいだけでは、例えば大都市圏では収益が上がる事業は幾らでもやれるが、地方では収益がなかなか上がりづらいからそれなりのことしかやれないということにつながっていく、こういう危惧の念を持つからしつこくこういった御質問を申し上げているわけです。私はやはりこの均衡ある発展ということをあくまでも重音者が所音をする施設の中できら

〇奥山(文)政府委員 財政事情が厳しいという表現を用いましたが、その面は私どもも予算に關係いたしまして実感を持つておるわけでござります。今、先生御指摘のように、確かにNTT株式会社の姿に、二十一世紀に向かって変えていくとという政策を展開している中で、いわば従来型の公共事業ではなかなか対応し切れない部分があるわけですが、こういった資金を有效地に活用することによりまして地域におきます大変多様にわたるいろいろな需要にこだえていく。それに民間の活力もそこに導入できていくというようなこともあります。そこでございまして、そういう面では、港湾がこれから新しい政策を展開していく上においてしまして大変大きな力を持っている面があるということをとのおりでございます。

〇小林委員 もう少しむだ遣いをせいなんといふことを私は申し上げているわけではありませんから、その点での視点だけは大事にしていただきたいことを申し添えておきたいと思っています。

そこで、今回の措置での臨海部活性化事業は大企業優遇政策とはならないのかという危惧の念を持たざるを得ません。この点はいかがかというふうと、それからもう一つは、地元雇用対策についてどれほど有効なのかというこの二点についていかがですか。

〇奥山(文)政府委員 このA型を適用する事業の中では、特に臨海部活性化事業は、先ほどちょっと触れましたが、造船、鉄鋼、木材などいわゆる重厚長大型の臨海部に立地した企業が所有しておられます不活性化したあるいは遊休化した土地利用の転換を図る、水際線を活用して地域の活性化を目指すものであるというようなことでございまして、その中には確かに大企業が所有する遊休地において行われる事業もあると考えられるわけでございます。しかし、この事業は目的的にいいます御答弁願えますか。

と、その大企業の経営環境を向上させるということを目的にしてい
が直接の目的ではございませんで、あくまでその
事業によりまして港湾の総合的な開発を進め、新
しい空間を創造するというようなことを通じまし
て地域の活性化を図るということを目的にしてい
るわけでございます。したがいまして、御指摘の
大企業優遇政策につながるというふうには私ども
は考えていないわけでございます。

また、第二のお尋ねでございますが、この活性
化事業は、御案内の重厚長大型の企業経営環境の
悪化などによりまして人員整理などが余儀なくさ
れている企業もあるわけでございます。そういう
企業の有する遊休地を利用するというようなこと
とから、またそれを利用転換をして新しい産
業をそこに育成していく、例えばレジャー産業で
あるとかあるいはその他のさまざまな民間施設あ
るいは臨海部の活性化施設とでもいいましょうか、いわゆる民活型の施設の整備をするというよ
うなことによりまして、地域の特性を生かして総
合的な港湾空間をつくり上げていく、創造してい
くということでござりますから、新しい地域の活
性化につながると考えておるものでございます。
これらのことからしまして、当然そこには企業と
しての活動、経営としての活動が行われるわけで
ござりますから、さまざまなもので地元の雇用対策
にも貢献できるのではないかと考えております次第で
ございます。

○小林委員 今日の当該事業の港湾整備の仕組み
の中での位置づけがどのようになっているのかと
いうことなんですが、まずけれども、今回のNT
T-A型事業の実施によって現行の第七次港湾整
備五カ年計画は変更が必要ではないのかなという
気がいたしますが、この点はいかがですか。

○奥山(文)政府委員 港湾整備の方式といたしま
して、一義的には港湾管理者が整備を実施すると
いう立場にあるわけでございます。その場合に、
いわゆる公共施設であります水域施設であるとか、
外郭施設というのがあるわけでございますが、こ
れを国の補助とか負担というような形で整備する

ものがいわゆる公共事業というわけでござります。そのほかに、そういうハードな基本的な施設に加えまして、港湾の機能を増進するためには必要な関連する荷さばきの施設とか保管施設というようなものは、いわば経営的に運営されるといううなことからしまして起債事業という形で整備されることからあります。言葉で言いますと港湾機能施設整備事業という形でございます。そのほかに民間事業者が実施するものとして、民活法に基づく旅客ターミナルであるとかその他の特定施設を整備する民活事業がございます。そのほかに民間企業が自分で専用的に使う専用施設の整備事業がある。そういうたさまざま整備の体系が組み合わさって港湾の施設が形づくられていくことになっているわけでございます。

Aタイプ、Bタイプ、Cタイプと三つの形態があるようになりますが、この相違というのはもう少し明瞭にしておく必要があると思うのですね。その意味では、当該事業は公共事業であるにもかかわらずNTT-B型事業で実施しない理由がちゃんとわかるんですね。Aタイプというのは、それが考へても、今までにはけの親方が港湾整備をやつてきたという歴史はありませんし、船主が港湾事業をやつてきたという歴史もありますから、国の責任において港湾整備をどのように推進していくのかという意味では運輸省港湾局は大変苦労されてきたんだと思うのです。その意味では、いわゆるNTT-A、B、C事業の相違がちよつと不明確なんですね。この点を含めてお答えをいただきたいと思います。

○奥山(文)政府委員 御指摘のように、このNTTの資金につきましてはA、B、Cと三つのタイプがあるわけでございます。ちよつとわかりにくいかと思ひますので順序を変えて御説明申し上げます。

まずBタイプの事業から御説明申し上げますと、これは、従来の公共事業の方式の中で国が補助することによって整備を進めるものがあるわけですが、それが一般的でございますが、その補助金に相当する部分に充当するものがBタイプでございます。貸し付けでございますから、それ返してもらわなければいけませんけれども、この返す原資を将来改めてまた補助金を見てやることになりますが、充当することができるようになります。そういう仕組みのものでございますから、事業の執行者である港湾管理者の負担にはならない形になります。

それに対しましてA型というのは、港湾管理者が施行するものでなく、いわゆる港湾において第三セクターが例えば活性化事業というようなものを実行するという場合に、その事業計画の中によ

一般の人たちが利用するような港湾施設を含んで整備する。もちろんこの施設は公共施設でござりますから第三セクターが排他的に使うというわけにまいらないわけで、一般の方に開放するというものでございます。その場合その公共施設は、第三セクターが行うプロジェクト、あるいはその運営に関してその公共施設が大変密接に関係があるという性格のものにつきましてこのA型を適用しようというものですござります。したがいまして、この公共施設そのものからは償還する原資が生めませんけれども、それに密接に関係する事業から償還していくだくというようなものでございまして、一種の特例措置でございます。

それからもう一つのタイプというのがございまして、これはやはり第三セクターが行う事業でござりますが、民法に基づく特定施設、例えば旅客ターミナルなどがそれに該当しますが、そういうものを整備しようとする場合に、この旅客ターミナルはもろんいわゆる公共事業の対象にならないものでございますが、そういうものを整備する場合に、その地域に対する経済効果であるとか役割というようなものから考えて適当だというふうに認められると、日本開発銀行等を通じまして無利子貸し付けを行うことができるようにしてあるものでございます。もちろん、この償還財源としましては第三セクターの一般的な収益をもつて充てるというものでございます。こういったことでおざいますので、いずれにしましても特例措置としてこれを進めようというわけでございま

○小林委員 なぜこのタイプで提案されたのか、なぜB型事業ではないのかという意味がよくわかりませんが、それではこの事業そのものは事業者にとってどのようなメリットがあるのですか。

○奥山(文)政府委員 このAタイプ事業につきましては、先ほど来御説明しておりますように、いわゆる公共施設に対しまして無利子貸し付けを行なうということでございますが、それによりまし

る、あるいはひいてはそのことが地域の活性化に資するということを目的としたものでございまして、そういう面から見ますと、当該事業を行なう第三セクターに特段のメリットを与えるということを直接的には目的としているものではございません。

しかしながら、この事業につきましては、公共施設としての港湾施設の整備とあわせまして、密接に関連いたします収益事業がその公共施設の整備によりまして非常に機能化していく、効率化していくという面から見まして、密接不可分なものとしてあるいは一体的に実施されるということからしまして、事業者の側にも結果としてメリットがあるのではないかと思うわけでございます。したがいまして、そのメリット分に閑関しまして償還金に充てていただくという仕組みでございます。

○小林委員 この事業で整備をした公共施設の管理主体はどうなるのかということですね。
それからもう一つは、今回の措置でいわゆる北海道、中東、奄美などの特別許可法の文七によ、

○奥山(文)政府委員 この事業におきまして対象
わけですか。それで、どのような理由からここには手をつけなくてよろしいのか、この二点について。

となる施設はいわゆる公共施設でございまして、このために公共性を担保するという観点からまして、整備後に、この公共施設の管理につきましては、その場が港湾であるということがございま

すので、港湾管理者が行う必要があるのではないかと考へておるわけでございます。したがいまして、この施設完成後、公共団体である港湾管理者が管理するということに相なるわけでございます。

次に、この措置が北海道、沖縄、奄美の特別措置法に及ばないのはどういうわけだということをございますが、Bタイプ事業の場合には一般の補助金のシステムそのものが生きてくるということ

でございますので、従来の国の補助であるとかあるいは負担の制度と極めて連動した制度でござい

ます。そのために補助とか負担の根拠法になつております、今申し上げました奄美群島振興開発特別措置法であるとか、沖縄振興開発特別措置法、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律というようなものが一連の改正をすることとしたものでござります。

なように措置した理由でございますが、地方公共団体の全額出資等の法人につきましては、その法人としての性格をおきまして、ほんとうに公共団体

そのものと同じレベルの公共的性格を有している
というふうに考えたものでございます。このこと
はAタイプ事業に係ります他の立法例に倣つたも
のでもござります。

また地方公共団体が全額出資等している法人につきましては、港湾関係では港務局、この例は全国で新居浜市現在は一ヵ所あるござります

が港務局。それから外貿埠頭公社、全国に四カ所ございますがその公社。それから広域臨海環境整備センター、これは大反響の環境整備を繋ります

○小林委員　他の立法例で放つなどいう言ひ方で廃棄物処理を取り扱うセンターでございますが、そういうものがござります。

すけれども、それでは、民活民活と言つてきたのだが、貸付対象者に純粹な民間事業者を含めない理由は一体可なんでしょうか。貸付対象者を看齊する

理者の出資等とせずに地方公共団体の出資等にしました。立法例だといえばそれまでなんだと思ひますけれども、民間活力と盛んに大きな声を出してお

○奥山(文)政府委員 貸付対象者と民間事業者を
いて、用語のところは古い般に閉じこもつて、こ
れも從来の立法例なんでございましょうか。

含めない理由につきましては、いずれにしましても、行われる事業が公共的事業であるというようなことがござります。その事業主体としまして

は、地域の活性化等に一義的な責務とか役割を果たす地方公共団体の関与を求めるということが適当かということです。したがいまして、

公的色彩の強い第三セクターが適格であると考えた次第でございます。こうした事業の性格にかんがみまして、純粹な民間事業者が事業主体となることは適当でないと考えた次第でございます。この点に関しましても、Aタイプ事業に係ります立法例に倣つたということも同様でございます。

また、港湾管理者は港湾の管理運営に一義的な責任を有するものであつて、貸付対象者の要件として港湾管理者の出資等を制度上求める考え方がないということにつきましてのお尋ねにつきましては、この事業が必ずしも港湾管理者という、港湾を直接管理する立場の者だけが参画する内容よりも広い範囲の事業が計画される場合もあり得るといふことを考えまして、港湾管理者よりも広い範囲の所掌をつかさどる公共団体というふうにしたものでございます。

○小林委員 もう一つ、ちょっとわかりづらいのですが、出資と拠出というのはやはり違うのであります。言葉の意味がちょっとわかりづらいためこの点を御説明願えませんか。

○奥山(文)政府委員 出資といいますのは、出資をする者が出資金という一種の自分の資産を有して、配当とか、解散時におきましては財産の分配などに参画できる、あるいはその見返りを期待する金銭の給付があるということとございますが、拠出といいますのは、それに対しまして、出捐金と同じような概念かと存じますが、見返りを期待しない、いわば出し切りの金銭の給付のことと理解しております。

○小林委員 法律用語は大変難しいので、私ども改正案を読み下すのに大変苦労するのですけれども、あわせて、「国」という表現がありますね。「国」とは一体だれのことなんでしょうか。もし運輸大臣だとするならば、ここは「国」ではなくて、従来の立法例からして「運輸大臣」と表現をしている例は幾つもあるわけですね。あえて「国」とした理由があるんだと思うのです。

それからまた「当分の間」というのは一体どちらの期間を政府レベルでは基準にして設定

されているのか、この点お伺いをいたします。

○奥山(文)政府委員 「国」という表現でございますが、無利子貸付金の貸付主体は国庫としての国の意味でございます。運輸大臣は、國の一つの機關の長としましてこの貸付事務を実行する主体でございます。港湾法五十五条の七などにもございまます。

またこの制度は、現下の経済情勢に緊急に対処するというようなことから、国債整理基金特別会計がございますが、この基金の円滑な運営に支障が生じない範囲におきまして当面売り払い収入実績の一部を活用する、それによりまして社会資本の整備の促進を図るという趣旨でございますために、この「当分の間」の意味するところは、臨時措置としての意味はございますが、いずれにしましても、NTTの無利子貸付制度が存在する

法律上の貸付主体としておるということがございますので、この表現に倣つたものでございます。

またこの制度は、現下の経済情勢に緊急に対処するというようなことから、国債整理基金特別会計がございますが、この基金の円滑な運営に支障が生じない範囲におきまして当面売り払い収入実績の一部を活用する、それによりまして社会資本の整備の促進を図るという趣旨でございますために、この「当分の間」の意味するところは、臨時措置としての意味はございますが、いずれにしましても、NTTの無利子貸付制度が存在する

法律上の貸付主体としておるということがございますので、この表現に倣つたものでございます。

○小林委員 難しいですね。国民にわかりやすい法律用語というのはないのかもしれませんけれどもしかし、あるときは「国」と表現をし、ある法律では「運輸大臣」と限定をする。しかし、責任を持たなくてはいけないところは運輸省なわけ

で、運輸省の最高責任者は運輸大臣なんですか
ら、その点ではもう少し明記のものではないかな、私はそんな感じを持ちます。それはいいでしよう。

○小林委員 貸付対象を一般公衆の利用に供する港湾施設に限定する理由は何ですか。

○奥山(文)政府委員 公共施設に限定する理由につきましては、港湾法の第二条に規定されているわけでございますが、港湾施設というものがかなり広範囲な施設を包含してございます。具体的にはいわゆる公共事業といふものもございますし、それから民間の倉庫とか上屋、民間が経営するようなものまで含まれておる概念になつておるわけ

でございます。したがいまして、この貸付対象が

公共施設を対象としているというものでございまして、ここは改めて港湾施設の範囲を限定する必要があつたということでございます。

○小林委員 時間がだんだんなくなつてしまいまして少しまとめて御質問をいたしますので、簡潔にお答えをいただきたいのですが、貸付額を必要資金の一部としている意味、それから当該無利子貸付金の債権保全をどうするのか心配なんですが、少しだけでも、問題はないのか、この二点についてお答えをください。

○奥山(文)政府委員 第一にお尋ねの、必要資金の一部としている理由につきましては、この貸付けの割合が実際に行われておりますが、いずれにしましても、NTTの無利子貸付制度が存在する

法律用語といふのはないのかもしれませんけれどもしかしながら、そのほかに、お願いしておりますことでござりますので、全部でないといふ趣旨のものでございます。

それから債権保全につきましては、一般的には無利子貸付金につきましても国の債権管理に関する法律がございますが、これが当然適用されるわけでございます。そのほかに、お願いしておりますことで、それが負担するというような形がございますが、そういうことでござりますので、全部でないといふ趣旨のものでございます。

それから債権保全につきましては、水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、港湾環境整備施設などの港湾施設の工事であることが必要だということ、それから、当該施設が工事終了後港湾管理者の管理下に属するものであるということなどを定める予定でございます。それから、同項の工事関係の政令で定める基準関係につきましては、適切な工事実施計画、関連事業実施計画を有し、これらの事業的的確に行う能力を有するものであることを定めます附則第三十一項の政令でございます。

○小林委員 債権保全という課題は非常に大事なんですが、今お話をありましたように、附則二十九項に関する部分の中でも記載をされているのですが、二十九項に関する規定を設けなければならなかつた理由というものはまた別に存在をするのではないかろうか。国の債権の管理等に関する法律があるわけです。なぜこの規定が必要なのかについても逆にお尋ねをしておきたいと思います。

○奥山(文)政府委員 附則二十七項及び三十一項

なものを考えているのかということについてお尋ねをしておきたいと思います。

○奥山(文)政府委員 附則第二十九項の規定でございますが、先ほど御説明申し上げましたように、この貸付対象になる公共施設は、その

債権に充てる原資の生み場所がそれに密接に関連しておる事業からというものでございます。そういった密接不可分なものであるという関係から、その関連事業が適正に遂行されることによって初めに発揮されるという意味でございます。

○小林委員 次に、附則第二十七項及び第三十一項の政令で定める予定の内容でございますが、附則第二十七項の政令で定める基準関係につきましては、適切な工事実施計画、関連事業実施計画を有し、これらの事業的的確に行う能力を有するものであることを定めます附則第三十一項の政令でございます。

それから、附則第三十一項に関するものにつきましては、貸付けの条件の基準関係でございまして、貸付方法は均等半年賦償還とすること、あるいは担保の提供を求めるなどを予定しております。

○小林委員 施行期日ですけれども、「公布の日から施行する。」こうなっております。一体いつごろを予定しているのか。従来の立法例でいうと何年何月何日と記載したものも数多くございますが、あえて「公布の日から施行する。」という表現をされた理由についてお示しをいただけますか。

○奥山(文)政府委員 この事業を早期に着工し、かつ円滑な実施が図れるという観点からします

と、お願いしておりますこの改正法の早期の成立あるいは公布、施行が前提になるわけでござります。それがなければできないわけでござりますが、これができるだけ早く成立するよう」と、お願意しておられますことを期待いたしまして、特に日にちを明記しなかつたものでございます。

また、この事業につきましては、この法が施行されました後実行までに、事務的な手續でござりますが、実施十四回につきましては、三月三日

○小林委員 いろいろお尋ねをしてまいりましたけれども、そろそろ時間でありますので、最後にトータルな意味で大臣の所見を求めておきたいと

思うのですが、今後どんな立派な港湾整備をするにしても、実質的にはそのリーダーとなるすぐれた人材の確保、またその人材を育成するというこ

す。 とが非常に重要なことだと思うわけです。その辺のことについてはどのように考えておられるのか。このことを通じて、立派な均衡ある港湾整備計画といったものが、従来から進めてこられたそれがそれの五ヵ年計画の延長線上にきちっと位置づけられることを期待しながら、大臣の決意のはどをお伺いして、私の質問を終わりたいと思いま

○石原国務大臣 港湾は、これから従来の機能だけではなくて、もつと多岐にわたる多目的な利便

を市民に供する場所として再開発されていかなく
てはならないと思いますし、またそのための専門
家といいましょうか、衆知を集め、人材も育て
て、今までなかつた新しいモデルビルディングを
地域性も生かして行つていかなくてはならないと
思います。

決して役所とか技術屋さんだけではなくて、例えば、私のほうある雑誌で対談をいたしました。漆原美代子さんという方、大変美人で、どういう方がかと思ったら、アメリカの大学を出られた、しかも港湾審議会の委員をしていらっしゃるということで、いろいろおもしろい意見を聞きました

が、そういうふうに感覚の問題も含めていろいろな知恵を集めて、国民に評価してもらえる開発を行っていきたいと思っております。

午後二時二十八分開議
○閑谷委員長 休憩前に引き続き会議を開きま
す。

質疑を続行いたします。長田武士君。

かお尋ねをいたします。
昭和六十年五月に長期港湾整備政策といたしまして「二十一世紀への港湾」が策定されたわけで

あります。これに基づきまして現在、六十一年度を初年度といたしまして六十五年度までの第七次港湾整備計画が進行中でございます。この第七次計画の主要施策は、総合的な港湾空間あるいは港湾相互のネットワーキングの推進の実現に向けまして新たなパラダイムの形成を図るために、一つは物流基盤、第二番目には産業基盤、第三番目には生活基盤などが柱になっておるわけであります。

そこで、まずお尋ねしたい点は、こうした港湾す。

整備の政策目標が、このような瀬戸内海の一部改正によりまして一体どのように変わっていくのか。また、今回Aタイプの無利子貸付制度はどの目標の位置づけを充実させようとしておるのか、この二点についてまずお尋ねをいたします。

近年、國民の価値觀が物質的な豊かさという価値觀から精神的な豊かさへというように変化してきておりまして、大変豊かな状況になつてきています。それでございますが、港湾におきましても、ウオーターフロントの特性を生かしまして新しい生活空間の形成が求められているところでございま

す。したがいまして、今後の港湾整備につきましては、いわゆる本来型といいましょうか、物流であるとかあるいは生産に係る機能に加えまして、港湾が人の諸活動に係るいろいろな機能を具現できるような場として整備充実を図る必要があると

いうこと、このことは私ども総合的な港湾空間の創造ということで言いあらわしておりますが、そういう空間の整備を図っていくという考え方でございます。

業、あるいは人の諸活動に係る諸機能といったものが総合的に調和よく港湾空間を形成するということにいたしまして、このことが地域にとっての

活性化にも資するものというふうに考えて事業が行われるものであるという認識でございます。

ねいたします。

昨年六月、四全総の目標は「安全でうるおいのある国土の上に、特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等諸機能の過度の集中がなく、地域間、国際間で相互に補完、触発しあいながら交流していく多極分散型の国土を形成することを目標とする。」このようこうじて上げておるわけであります。

す。こうした四全縦の目標と港湾整備がどのよう
な関係にあるのか、大臣率直な御意見をお聞かせ

○石原国務大臣 けさの多極分散型国土開発計画に關する閣僚会議で初めて私目にした言葉ですけれども、業務核都市ですか、業務に關する核都市という構想が出てまいりまして、これは当面は東京のメガロポリスで、大宮とか八王子という町が

候補に上っておりましたけれども、いわば海上における業務核都市といふんでしようか、つまり單に港の機能だけではなくて、そこと今、局長から御説明申し上げました幾つかの機能をあわせて備えさせることで、それがある限られた地域、かなり広範囲の地域の水における一つの基点になると

いうふうな発想があると私は思います。そういうことで、港の業務プラス幾つかのアルファを加えることで、そこに実際に臨んだ新しい有効な機能を備えた港湾ができるということで、それがその地方の新しい中心になっていくということ

で、国土全体の多極分散が水面に關しても行わるといううことだと私は思つております。

○長田委員　今回予定されております第三セクターに対するAタイプの無利子の貸付制度、この創設の背景とねらい、どの辺にあるのか。それからまた公共埠頭整備事業及び臨海部の活性化事業

については具体的にどのような事業を予定されていらっしゃるのか、この点について運輸省からお答えをいただきたいと思っております。

○奥山（文）政府委員 まず第三セクターにこの事業を適用するねらいでござりますが、御案内の厳しい財政状況のもとござりまして、社会資本の整

備の促進によりまして内需の拡大の要請にものた
れる、あるいは地域の活性化に資することとい
ふことが大変必要な状況にあるわけでございま
す。このような状況におきましてこの事業を導入し
この資金を活用することによって社会資本、この場
合は港湾の施設ということに相なりますが、社会
資本の整備が促進できるということをございま
すので、目次にかゝつこもりと、うふうて理解して

また一方におきまして、潜灣に対します諸要請
いろいろでござります。

が多様化する中で、先ほど御説明申し上げました
が、そういう中で第三セクターといふ、いわば大
変幅の広い事業にかかるものが参入すること
によりましていろいろな要請にこたえられるとい
う面もあるわけでございます。そういう意味で、
港湾が地域社会におきましてより有用な働きがで

きるということは言えると思うわけでございま
す。このようなことでございまして、地方公共
団体の出資等に係る法人、いわゆる第三セクター
が行う港湾の活性化のプロジェクトに関しまし
て、これと大変密接な関係にある公共事業を対象
にいたしまして新たに無利子貸し付けを行ひ得る

わゆるCタイプと称するものでございます。貸し付けの対象は民活事業に係るものでございますが、いずれも開銀から事業主体である第三セクターに貸し付けるものは無利子貸し付けでございますので、特に利子補給等の措置は講ずる必要がないかと存じます。

○長田委員 ところで、今回のAタイプの無利子貸付制度はこれから何年ぐらい続けられる予定なんでしょうか。また、今後総額といたしましておよそどのぐらいの額を予定しておりますのか、この点についてはどうでしようか。

○奥山(文)政府委員 「当分の間」、という表現をとさせていただいておりますが、この意味するところは、臨時的措置としての無利子貸付制度でござりますので、答えになつてあるかどうかわかりませんが、この制度が存在する間という意味といふ理解でございます。

なお、港湾整備事業としてこのAタイプに相当する事業の規模がどの程度になるかということをございますが、六十三年度は先ほど二項目ほどの事業で御説明申し上げましたけれども、六十四年度以降の新しい事業につきましては、今後さらにプロジェクトの成熟を待つて採択していくというようなことに相なるらうかと思いますので、現段階では全体額を申し上げる資料を持ち合わせてないわけでございます。その都度、要請に応じて採択をしていくという形で、実績としてあらわれてくるということが理解しております。

○長田委員 運輸大臣、今お聞きのとおり、この計画のある程度先の見通しといいますか、将来どのくらいまで続けるとかあるいは総規模としてはどのくらいを整備にお金をかけるとか、そういうものがある程度わかっていますと、どうでしようかね、総体的な二十一世紀の港湾づくりなんといふのはちよつとできないんじやないでしようか。

〔委員長退席、龜井(静)委員長代理着席〕

○石原国務大臣 もともと、これは相手側の要請に応じてこれを用立てて使うという基本の原理に

なっておりますから、それに売却益ももともと膨大なものだとはいえ限度があるのでございまして、二十一世紀に向けての港湾の整備、新しい港湾空間の整備ということの一つの援軍という形でありますので、特に利子補給等の措置は講ずる必要がないかと存じます。

○長田委員 六十三年度はこうである、六十四年度以降はまだというような感じでは、余りにも展望がなさ過ぎるような感じがいたします。そういう点、どうかまた御検討いただければ大変ありがとうございます。

○長田委員 六十三年度はこうである、六十四年度以降はまだというような感じでは、余りにも展望がなさ過ぎるような感じがいたします。そういう点、どうかまた御検討いただければ大変ありがとうございます。

今回の措置の中で、地方公共団体以外のものに対するBタイプとしないでAタイプにしておきたいと思つております。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 公共施設の整備事業といふのは、本来採算性が低いといふか、あるいは一般の公用の用に供するという基本的な考え方に基づいて事業実施をしておるわけでございます。

○長田委員 運輸大臣、今お聞きのとおり、この計画のある程度先の見通しといいますか、将来どのくらいまで続けるとかあるいは総規模としてはどのくらいを整備にお金をかけるとか、そういうものがある程度わかっていますと、どうでしようかね、総体的な二十一世紀の港湾づくりなんといふのはちよつとできないんじやないでしようか。

○奥山(文)政府委員 「委員長退席、龜井(静)委員長代理着席」

○石原国務大臣 もともと、これは相手側の要請に応じてこれを用立てて使うという基本の原理に

これが貴重な財源の有効活用にも資するというふうに考えられるところから、このA型事業を実施して、港湾施設整備の全体の促進を図つていいこうではないかと思つておるわけでございます。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 事実上倒産しちゃつたら、どうするのですか。

○奥山(文)政府委員 倒産というような事態がござりますが、この貨付金の保全につきましての措置

域の特性を生かすという面から見てもそうだと思いますが、かなり違った内容のものになつていくのではないかと思つておるわけでございます。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○長田委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねのとおり無利子貸し付け、これを行つとした理由はどういうところにあるのでしょうか。なお、地方のプロジェクトの場合は、むしろBタイプの補助金償還型の方を希望するといふ声もあるやに聞いております。この点についてははどうなんでしょうか。

これは少ない見積もりでございますが、約十七万隻分に相当するマリーナの整備が必要にならうかと思つてゐるところでございます。

この対応といたしまして、公共事業によるマリーナの積極的な整備ももちろんでございますが、民間のマリーナにつきましても、例えば、いわゆるリゾート法に指定されているようなところのマリーナにつきましては一定の助成措置がそれることになつておりますので、そういう方面での助成を行うということが必要でありましようし、それから純粋にその他の民間のマリーナの整備意欲も最近高まつてゐるようでございますから、そういう事業に対しましてもこれを推進していくバックアップシステムが必要かなと考へていては、漁港でございましたけれども市長が英断を下すことになつておりますので、そういう面での助成を行つておられます。

それから純粋にその他の民間のマリーナの整備意欲も最近高まつてゐるようでございますから、そういう事業に対しましてもこれを推進していくバックアップシステムが必要かなと考へていては、漁港でございましたけれども市長が英断を下したことになつておりますので、そういう面での助成を行つておられます。

○長田委員 私は、マリーナ施設の増設は緊急な課題であると考えております。そういう点で、どうかひとつ、何年にはどのくらい整備をするとか年次計画をお立てになつたらどうでしようか。ただ漠然として数がふえる、ふえるということであったのでは、これは対応できないと思います。そうしませんと深刻なマリーナ不足は解決できません。

運輸大臣は個人的にもこうした問題に大変関心が高いということを私も伺つておりますから、この点、もう少し整備ということで具体的なお考えはないのでしょうか。

○石原国務大臣 稅制改革の中にも物品税の廃止もうたわれておりますので、特に小型船舶、プレジヤーポートに関しては日本はもう世界に例のない高い物品税をユーザーが払つてゐるわけでござりますが、こういうものが解消されますとますますニーズが出てくると思います。

それによつて、マリーナですけれども、いろいろな形があると思います。私企業がやつてゐるものもございますし、第三セクターがやつてゐるものもございますし、また完全に地方公共団体がやつてゐるものもございますが、いずれにしろ需要

に追いつかないというのが現況でございます。例えれば神奈川県の油壺などは、漁民が入り江の漁業権を放棄しまして、その代償に第三セクターに加わつて、恐らく日本で一番繁盛している施設を經營しております。あるいはそれに倣つた三崎の港は、漁港でございましたけれども市長が英断を下しまして、これからアメリカの幾つかの港のようになります。また個人的なことになりますが、私がちょっと関係しております鳥羽の先の五ヶ所湾に、これは名古屋の私企業ですけれどもかなり思い切つた投資をしてしまして、私はとても趣味の域を出さずに無理じゃないかと思って懸念しておりますが、これが人口の多い後背地からかなり遠い、アクセスの不便なところでありますけれども、これがある年を経ますと非常に隆盛になつてきて評価されております。

ですから、マリーナもいろいろな方式での経営あるいは着工があると思いますが、いずれにしろその基本条件の港湾の整備その他は運輸省が側面から援助して行つていかなくてはならないと思います。おつしやるように、そういった需要の増大が予測されるのに、年次計画で幾つどこにどういふものをつけしていくかという計画がまだまだ出てきておりませんので、かなりラフなものになつても、要するにともかくたき合をつくらなければならぬかなと思つております。

○長田委員 どうかひとつ前向きに検討していただきたいと思っております。

次に、海上保安庁にお尋ねをいたします。今御指摘の海上タクシーといふのは俗称だと思います。いわゆる海上タクシーといふのは総括的

に言いますと小型の船舶を用いてお客様を輸送するということだらうと思いますが、御承知のように、現在海上運送法で離島航路ですとか長距離フェリーですとかといったものは免許制度あるいは許可制度をとつてゐるわけですが、小型の船舶につきましては一応十三人以上、十三人未満といふことで区切られておりまして、十三人未満のものについては小人数のもので輸送力も余りないということから、基本的には届け出でできるという形になつております。現在でも瀬戸内海を中心とした四国、中国あるいは九州あるいは沖縄といつたようなところで届け出等によります海上タクシーといふのが利用されております。現実にかなりの数があると思います。

○長田委員 次に、やはり法案に関連してお尋ねするわけでありますけれども、沖合人工島構想についてお尋ねをいたします。

ところの交通安全対策は現在どのようになつておるのか、また今後の海の交通安全対策についてどのように考へていらつしやるのか、この点についてお尋ねをいたします。

車両など、こうした移動可能なものについて、あ

保安官による訪船指導、海難防止講習会の開催あ

るいは事故の際の救助活動等を通じてプレジャー

シードを創造するということ、それからその周

辺の海域の総合的な利用の促進を図れるという観

察を行つてゐるところでございます。当初、基

本的な技術的な調査でございましたが、それを終え

た後に、六十一年度から全国の海域の中で五つの

路標識、灯火の整備、安全パトロールの強化など

必要な措置に努めてまいりたいと考えております。

○長田委員 次は、また運輸省にお尋ねをするわけでありますけれども、港湾の再開発や海上利用の増加によりまして港湾の多角的利用が現在進んでおるわけであります。こうした中で小人数を乗せました海上タクシーの要望が非常に強いといいます。

そこで、伺うわけでありますけれども、現在この点はどうでしょうか。

○熊代政府委員 お答えいたします。

今御指摘の海上タクシーといふのは俗称だと思います。いわゆる海上タクシーといふのは総括的に言いますと小型の船舶を用いてお客様を輸送するということだらうと思いますが、御承知のように、現在海上運送法で離島航路ですとか長距離フェリーですとかといったものは免許制度あるいは許可制度をとつてゐるわけですが、小型の船舶につきましては一応十三人以上、十三人未満といふことで区切られておりまして、十三人未満のものについては小人数のもので輸送力も余りないということから、基本的には届け出でできるという形になつております。現在でも瀬戸内海を中心とした四国、中国あるいは九州あるいは沖縄といつたようなところで届け出等によります海上タクシーといふのが利用されております。現実にかなりの数があると思います。

○長田委員 どうかひとつ前向きに検討していただきたいと思っております。

次に、海上保安庁にお尋ねをいたします。

マリーナの整備が進むとともにヨットやモモ

ターポート等の海洋性レクリエーションがますます盛んになつておることは御存じのとおりであります。

こうした海洋性レクリエーションにおける

ところの交通安全対策は現在どのようになつてお

るのか、また今後の海の交通安全対策についてど

うふうに考へていらつしやるのか、この点についてお尋ねをいたします。

○長田委員 ただいまの答弁と関係するわけであ

りますけれども、浮体構造物について、私は今後

大分課題が出てくるであろう、このように考へて

おります。この浮体構造物につきましては、船舶

か港湾施設か、法的な面では一応整備はされてお

るわけでありますけれども、今後さまざまなか

スが出てくるよう私は思います。例えば船のホ

テル、船の会議場あるいはイベント船、浮かぶ駐

車場など、こうした移動可能なものについて、あ

しをいただきたいと思っております。

○奥山(文)政府委員 人工島につきましては、新

しい国土を創造するということ、それからその周

辺の海域の総合的な利用の促進を図れるという観

察を行つてゐるところでございます。当初、基

本的な技術的な調査でございましたが、それを終え

た後に、六十一年度から全国の海域の中で五つの

路標識、灯火の整備、安全パトロールの強化など

必要な措置に努めてまいりたいと考えております。

○長田委員 次に、やはり法案に関連してお尋ね

するわけでありますけれども、沖合人工島構想につ

いては現在どのような状況でござります。

○長田委員 これについて運輸省の取り組みについてお示

るいは定期間停泊する施設などにつきましては、
湾法上どのような位置づけがあるのか、また、こ
れらの施設は水面占用料あるいは施設係留使用料
となつてあらわれて行くことが当然予想されるわ

どうしていいたらいいかということにつきまして早急に結論を出すように今努めておるところでございます。

て、検討するつもりでございます。

○長田委員 それでは時間が参りましたので、最

これらの施設は水面占用料あるいは施設保留使用料となつてあらわれてくることが当然予想されるわけでありますけれども、こうした問題についてどのように対応されていくのでしょうか。

〔亀井（静）委員長代理退席、委員長着席〕
○長田委員 今後世界の趨勢といいたしましては二十四時間体制で空港がだんだん発展していくとい

町村や大阪府が新たに港湾管理者を設定できるの

いう区域が設定されておりまして、港湾管理者が区域内を管理しているということでございます。そこに浮体構造物を設置する場合には、法律上の

向けて出発をしておるわけであります。そういう中にありますて、関西新国際空港は御案内のとおり海上空港であります。この関西新国際空港は現

説明でございますが、港湾法の規定によりまして、この水域の占用につきましての管理者の長の許可を受けなければいけないということになつてゐる次第でござります。又可ります準じるもの法律によつてはございません。

在港湾施設としての位置づけはなされていませんですね。今後アクセスや空港施設としての整備が進展するに伴いまして当然私は港湾施設の整備も行なっていかなければなりません。

書いてあるわけでござりますが、ちょっと御説明申し上げますと、港湾の利用あるいは保全に支障を与えないものであること、あるいは港湾計画の遂行を著しく阻害しないものであることとか、そのほか港湾の開発発展に支障を与えるものでないことなどの許可の基準が盛られておるわけでござります。こういったことを勘案いたしまして、現実の許可、処分を行つておるところでございます。どちらかといえば港湾のお客様のような、主でない扱いになつておるというのが現実の取り扱いでござります。

行われなくしてはしない。したるにこのよろこびを
そこで、伺いたいんですけれども、その
時点では港湾管理者はだれになるのか、これは私は
問題だらうております。御案内のとおり関
西新国際空港は特殊法人であります。そして、港
湾法の第二条及び第三十三条には港湾管理者にな
り得べき資格は地方公共団体に限定されておりま
す。こうした状況の中でこの港湾管理者は一体だ
れになるのか、この点についてはどうなんじょ
うか。

しかしながら最近におきまして、お尋ねのとおり水域の多目的利用の要請が増大しているという

ス施設やジェット燃料の受け入れ施設等相当規模の港湾の施設を整備することになります。

ことにかんがみまして、特にそこに浮体によるホ
テルであるとか駐車場であるとかといふようなさ

したがつて、空港島周辺については、水域占用の
午1時開車式とつづけて音頭運営を行な

決めてあるとか駄車場であるとかそういうふうなさまざまな要請がございます。そういうふた状況にかかる

許可等関連水域は、いでの適切な管理運営を行ふことができるようにするために港湾法の適用港湾

んかみまして、この場合の水域占用のあり方であるとかあるいは水域占用料の設定のあり方などに

とし、港湾区域を設定することが必要になるものと考えております。また、港湾区域を設定する場

つきましては、従来の体系のままで必ずしも対応していくのではないかということを私どもも

合には港湾管理者の設立が要件となります。現行の港湾法では、港湾管理者は地方公共団体が設

考へておられるところでござります。したがいまして、この諸問題につきまして従来の制度の改変な

立することとされておりますけれども、空港島に係る港湾についてまだが港湾管理者を設立する

ども伴うということもありまして、今後学識経験者あるいは関係いたします港湾管理者を初めといたします地方公共団体などの意見も聞きますて、

のが適切であるか等大事な問題でございますが、
港湾の位置づけに係る諸問題については、今後学
識経験者や関係地方公共団体等の意見を聴取し

号、いわゆるBタイプの貸し付けであります。これは要するに補助金の暫定的肩がわりですね。この貸し付けの要件として、「地方公共団体等が

実施する公共的建設事業のうち、これのものの「一定の区域の整備及び開発の事業の一環」というふうに限定的に書いていますけれども、要は補助金を一時的に肩がわりするのですから、全体の公共事業に対する補助金の枠をNTTで膨らまして、それを後で補助金で返してやるということにすぎないから、特に枠を限つてお金をつける必要は全くないので、ただ金額を膨らまして、それをNTTの資金で埋めるというだけだけでよいので、特にこういうよな限定的な法律をつくる必要はないのではないか。一体これはどういう趣旨でつくったのか、それを伺いたい。

○武藤説明員 このNTT株式の売り払い収入を財源といたします無利子貸し付けによります社会資本整備方策というもののは、財政改革路線というのを基本的に堅持しながら、内需拡大のために最大限の効果を發揮させるとともに、国民のニーズに沿つた社会資本の整備を進めていくこうという基本的な考え方によるものでございます。

したがいまして、確かに補助金の前倒しといふ側面を持つておるわけでございますけれども、このBタイプ事業につきましては、民間の投資誘発事業といたしまして、地域の発展の核となるよう面的開発事業などの一環として一体的に実施されるもの、かつ、これは緊急の制度でございますから、そういう整備を緊急に必要とするものということで制度の創設を図つたものでございます。

○河村委員 しかし、苦しい中で公共事業をやるとなれば、どれもこれも社会的なニーズの強いものから優先的にやつてあるわけでしょう。ですから、特にNTTの資金を貸し付ける対象でなくとも、みんな大体多かれ少なかれ同じ対象を持っているわけですね。全体のことを私も資料は持つてないけれども、運輸省のことしの予算の資料を見てみましても、例えばBタイプを使ってているの見えて、一度は借つたことがあるんだといつておっしゃるのです。

第一類第十号

らこの計画が出てきたわけではなくて、既定計画に基づいてやっているわけでしょう。ですから、いろいろな理屈をつけてみても、要は公共事業の枠をNTTの資金の枠、例えば一兆円なら一兆円の枠だけ広げる、それを後で補助金で埋め合わせてやる、こういうことに尽する、そうとしか見えないけれども、そうじゃないのですか。

○武藤説明員 もちろん、公共事業の総額をどのくらいふやしていくかといいますことが内需拡大にとってポイントになることは御指摘のとおりでございます。ただ現在、社会資本の整備といいます場合に、工業団地の造成とかいろいろな面的開発事業がございますが、そういう地域発展の核となるような面的開発事業に重点的に投資をしてほしいという強い声がございます。もちろん、これは現在の公共事業におきましてもできる事はできるわけでございますけれども、やはり各事業の進度調整を十分に図って、一体的に思い切った重点配分をしていくことになりますと、このNTTの無利子貸付制度というものが最も適しているのではないかとうふうに考えておられるわけでございます。

○河村委員 そうすると、今度予算が配賦された事業は、NTTの資金が出現しなければできなかつた事業である、こういうことになるのですか。

○武藤説明員 NTTによります事業は、いずれも從来の公共事業でござります。したがいまして、從来の公共事業予算においていすれもできることが前提となつております。問題は、そういう中で何を重点的にやっていくか、どういう国民のニーズがあるかということを考えまして、面的開発といふところに着目してそれを重点実施していく、こういう制度であるということでござります。

○河村委員 まあ趣旨はわかつたことにしておきます。しかし、どつちみち国民的ニーズがない公共事業をやっているわけがないのだから、そういうものが出でてくるわけもないのでしょうか。

それともう一つ、AタイプとCタイプと分けてあるのですけれども、それで、Aの方は法定事業といいますから、法律をつくってその上で貸し付ける、片方は開発銀行という差があるのであります。どちらも、対象事業というのはAもCも大体同じものじゃないのですか。これは何か特に仕分ける意味があるのですか。

○武藤説明員 Aタイプはいわゆる公共事業でございますが、Cタイプは公共事業ではございません。その意味におきまして基本的に性格が異なるわけでございます。Cタイプの方は、いわゆる民活事業と我々申し上げておりますけれども、例えば施設費といいますか箱物といいますか、そういうものが通常想定されるわけでございますが、Aタイプの方は、道路なりあるいは公園なりといった従来の公共事業を関連する事業収益によって償還していく、こういう考え方でございます。

○河村委員 それならば、Cタイプの方を地方公共団体あるいはその出資団体の施行する事業に限定した意味はどういうわけですか。それは無理に限らなくてもいいんじゃないですか。

○杉井説明員 先生御指摘のように、いわゆるCタイプにつきましては、日本開発銀行等を通じまして経済社会の基盤の充実に資する施設を対象としていたしまして、第三セクターに対しましてその事業に要する費用の一部に無利子貸し付けを行つているところでございますが、この第三セクターを百二十五億、補助金型、いわゆるB型が一兆七百五十五億、このように割り振られましたのは、これは私どもが昨年の予算編成過程におきまして各省さんからいろいろの要望を承りまして、それを積み上げて、収益回収型におきましてはやはり収益で回収する以上、適切な事業であるかどうかといふことを厳密に検討する必要がございますので、そういう検討を踏まえて千二百二十五億と決めたものでございます。補助金型におきましても、面的、一体的、緊急という点から積み上げまして一兆七百七十五億というぐあいに決めたものでございます。

○河村委員 それでは予算の配分のことを聞きましたけれども、ことしの予算の総額は一兆三千億、その中でA型が一千二百二十五億、B型が一兆七百七十五億、C型は千億、この枠ですね、これは間違ひありませんね。

○武藤説明員 そのとおりでございます。

○河村委員 その中で、運輸省に対しても三十九億九千五百万円がA型に割り当てられて、B型が

六百六十六億七千五百万円、こういうのが運輸省の割り当てになつて、これは間違いないです。

ね。

○奥山(文)政府委員 そのとおりでございます。

六百六十六億七千五百万円、これが運輸省の割り当てになつて、これは間違いないです。

件一件査定をして決めていく、こういうことになりますか。

○杉井説明員 Cタイプにつきましては、先生御指摘のようにこれから開銀等の融資を通じて出てくるものでございますから、これらの金融機関の

個別の審査それから実行上の融資というようなことで事業別の内訳が決まっていくということでおきましては、あらかじめ各省庁ごとに金額が決まりているわけではありません。

○河村委員 Aタイプの三十九億九千五百万といふのは、これは具体的にすべてプロジェクト別に予算が確定しているのですか。

○武藤説明員 まず公共事業の方のA、B合わせて一兆二千億が先に決められたわけでございますが、この一兆二千億は、御承知のとおり六十二年度の補正によります公共事業の追加、その水準を六十三年度におきましても確保するという考え方でございます。

○奥山(文)政府委員 運輸省が港湾整備のためにいただいておる予算といたしましては三十九億九千五百万でございますが、これは六十三年度におきまして、この事業の対象といたしまして二つの事業を予定してございます。一つは公共埠頭等の整備事業でございますし、もう一つは臨海部の活性化事業と名を打っているものでございます。

○河村委員 Aタイプの三十九億九千五百万といふのは、これは具体的にすべてプロジェクト別に予算が確定しているのですか。

○杉井説明員 Cタイプにつきましては、先生御指摘のようにこれから開銀等の融資を通じて出て来るものでございますから、これらの金融機関の

個別の審査それから実行上の融資というようなことで事業別の内訳が決まっていくということでおきましては、あらかじめ各省庁ごとに金額が決まりているわけではありません。

○河村委員 そのとおりでございます。

○河村委員 それでは予算の配分のことを聞きましたけれども、ことしの予算の総額は一兆三千億、その中でA型が一千二百二十五億、B型が一兆七百七十五億、C型は千億、この枠ですね、これは間違ひありませんね。

○武藤説明員 そのとおりでございます。

○河村委員 その中で、運輸省に対しても三十九億九千五百万円がA型に割り当てられて、B型が

一千億につきましては、これは開銀等を通じて融資されるものでございますので、いわば枠の設定でございます。そういう意味で、もちろん開銀各省庁の要望を踏まえつてござりますけれども、枠として一千億ということで設定をしたわけでございます。

○河村委員 そうすると、このC型の一千万はま

いますが、これは、最近の港湾に立地いたしますが、そういった中で土地利用の不活性化が見られる場所がござりますが、そういったところの土地利用転換を積極的に図っていく必要がございます。それによりまして地域の活性化を図るということでござりますが、その場合にその転換事業を行なう第三セクターに対しまして、一連の計画と密接に関係のある公共施設として、例えば観光船バースであるとかあるいは緑地、臨港道路などが必要になってくるわけでございますが、そういったものは公共施設でございますので、そういうものを対象にA型事業を適用するということを考えておるわけでございます。もちろん、土地利用転換を図るにつきましての諸施設の整備、運営に係ります費用からこの公共施設の償還金を生むという内容でございます。

いまして、改めてその相談にあずかるという制度がございます、NTTに限らないであらゆる公共事業予算共通なのでございますけれども、いろいろ細かい数字が出ておりますが、また実施計画の段階ではもう一度つくり直すということで、大枠はもちろん変わらないわけでございますけれども、そういう事情がございます。

○河村委員 時間がないので余り詳しく聞けないのですけれども、例えば横浜のみならず他の計画の中でもAタイプの貸し付けをやるようなところがあるよう運輸省の資料には書いてありますから、どんなものをやるのですか。代表的なものをちょっと言ってください。

○奥山(文)政府委員 六十三年度の事業につきましては先ほど申し上げました二事業を考えておるわけでございますが、これは横浜は対象になつております。

○河村委員 C型はすべてこれからだということになりますが、運輸省が六十三年度予算の資料として私どもに配付されたものではC型について異様に膨大な項目が挙がっていますが、具体的に六十三年度で取り上げるものは一体何なのですか。

○奥山(文)政府委員 お尋ねの六十三年度分につきましてのCタイプの貸付事業につきましては、具体的に申し上げますと、民活法に基づきます特定施設であります国際会議場施設あるいは国際見本市場施設、それから港湾業務用施設、それから旅客ターミナル施設、テレポートなどでござります。さらに、新たに追加されます港湾文化交流施設、臨海部活性化施設などの整備事業もございます。また、いわゆる民都市法に基づきます特定民間都市開発事業を対象としても適用されることとなつてございます。いずれにしましても、民間の発意に基づきまして行われる民活事業の性格がございますから、個別プロジェクトの予算はまだ具体化していないところでございます。いずれにしましても、事業者の申請によって額が決められていくということに相なるうかと思っておるところ

○河村委員 決められると言つても、一千億の国全体の枠の中でどれだけとれるのかまだわからぬで話を進めて、決着はどうなるのですか。これは大蔵省と運輸省との関係になるけれども、今たくさん並べましたが、そうしたものは大体実施可能という予定のもとにプランを進めているのですか。

○奥山(文)政府委員・総額が一千億ということでおざいますが、私どもいたしましては、できるだけ事業化を具体化していくまして、乗りおくれのないようにしてまいりたいと思つておるところでござります。

○河村委員 見ておりますと、どうも無理に対象をこしらえているような感じの方が多くて、せつかくNTTの資金を活用してこれを生かして使おうというのであれば、もっと将来に向かつて魅力のあるものがあつてしまかるべきだという気がするのですよ。

それで運輸大臣、これは特別措置法の要件にはまるかどうか、ちょっと怪しいので、やろうとすれば立法措置が必要かもしれませんのが、あなた年金客船構想というのを御存じでしょう。年金を使ふか使わないかは別にして、今こういう海運不況で非常に暗い時期に、そして、海洋国家日本としてクイーンエリザベスのような豪華客船をつくつて、それを動かしてやるうというのが基本的な構想でありますね。今まで年金という頭がついていたものですから、どうも運輸省も自分のところの所管でないみたいにして逃げてはいる嫌いがありました。

ですけれども、今具体的に総理府で、運輸省が逃げるものでやむなく内政審議室で一千万の調査費をつけて、それで今フィージビリティースタディーをやっているのですよ、交通公社に対しても、超党派の議員連盟で海事振興連盟というのがあります。ここでは超党派での推進のため

○石原国務大臣 いわゆる年金客船とか、また修学旅行のための客船という構想もほかにございまして、豪華客船だけではなくて、もう少し副次的な目的も加えた客船の構想があるやに聞いておりますけれども、これにNTTの株の売却益を活用する、その対象になるかどうかと、ということは制度の解釈、運用の問題でございまして、運輸省の所管ではございませんので答弁は差し控えさせていただきます。

それから、豪華客船の構想は私も大変興味がございますが、予算で調査費がついて、三月いっぱいには調査の結果が出るようでございますので、それをまた踏まえて考え方させていただきたいと思います。

○河村委員 今度の運輸省の予算でも計画造船の項目の中に旅客船があつて、それで商船三井でつくった四万トンぐらいいの船があるようですが、あれは研修旅行とか社員招待慰安旅行とかいうような種類のものを対象にしてるので、いわゆる豪華客船ではないのですね。本当の意味でのクルーザーではないのですね。

ですけれども、どうせ今やるなら、第三セクターをつくると運営は民間に任せることにして、少なくとも國が事實上持つてそれでやるというのが一番望ましいので、その場合に一番ガンになるのはやはり建設費です。新幹線みたいなものはかかる建造費に利子がかかったのではなくてもできないう。そういう意味で、NTTがいつまで続くかわからぬというような話でしたけれども、多分六年五年までは続くでしょうから、それまでの間にとにかくやつたらいいと思うのですね。大蔵省、この法律の趣旨はちよつと外れるけれども、そのまじやだめでしょうか、やはり立法措置が必要かな、どうです。

していただけますか

○奥山(文)政府委員　臨海部活性化事業といったものとして、現在、産業構造の変化などによりまして土地利用転換を図る必要が生じてゐる地区というのが港湾地帯には割に多く存在する状況にござります。全国で私ども把握しておりますのは四十七港、七十地区においてそういう活性化事業の推進が必要ではないかというふうに考えておるとところでございます。それぞれの地区におきまして、地域の創意工夫によりまして地域の特性に応じたプロジェクトが検討されているところでございます。

六十三年度においてどの港を対象にするかというお尋ねでございますが、現在、申し上げました
ように、それぞれの地域におきましてプロジェクトの導入に努力しておりますところでございまして、
その中から六十三年度に本事業の対象として実施していく考えでございます。

的に例示で挙げますけれども、新日鐵がある岩手県の釜石市、こういったところも一応対象として今のお考えですと予定になるわけですか。

○奥山(文)政府委員 釜石の鉄鋼産業の跡地利用に関しましても、先ほど申し上げました調査対象の一つとして検討している段階でございます。

○中路委員 今検討の対象の一つに挙げられました釜石市も、先日塩釜の東北ドックとあわせて出てまいりましたけれども、御存じのように、新日鐵のいわゆる文字どおり城下町ですから、十萬近い人口があつたのが、今半分までいきませんけれども五万七千を割っている状況です。新日鐵に關連している住民が人口の約七割を超えていて、町でも大変深刻な問題になっています。この

合理化計画が地域経済に大きな影響を及ぼすことには言をまたないわけですからけれども、建設省等ももうですが、運輸省として、こうした事態に置かれているところに優先的に公共事業を配分するといふような形での支援の対策が必要だと思います。今釜石の例を挙げましたけれども、どのような対策をお考えなのかということをまず聞かたいと思います。

○奥山(文)政府委員 先ほど御説明申し上げました民活事業の検討のほかに、釜石港におきましては、湾内の静穏度を向上させまして船舶の利用の安全性を確保するというために事業を実施しておるわけでございますが、そのほかに津波常襲地帯におけるます津波対策を行つて、背後地の人命財産を守るということを目的にいたしまして、昭和五十三年度より湾の口に大防波堤の整備を図つてきているところでございます。この防波堤は我が国でも有数の防波堤でございまして、でき上がりますとその高さにおいては日本一といふようなものとなるわけでございますが、そういうものの整備が地域経済の活性化に果たす役割というものを私ども十分理解しておりますし、事業の配分につきましても特段の配慮をしているところでござります。

○中路委員 今お話しにもなりましたけれども、私も市からの要望もこのときいただいたのですが、運輸省にも要望されていると思います。津波の常襲地帯ですから、釜石港の湾口の防波堤建設事業、これについての大半の予算の確保について重点的にやってほしいという強い要望があるということも聞いております。今お話をありましたように、こうした点については十分な努力をしていただきたいということを特にお願ひしておきたいと思いますが、今回のNTTのA型、これは例えば釜石を対象にされた場合にどういう形で具体化になりますか。

○奥山(文)政府委員 釜石について申し上げますと、いわゆるウォーターフロント部におきまして、水面をうまく利用しながら背後の土地利用転化

○中路委員 このNTTのA型というのは収益回収型なんで、現地でも当初いろいろ大きな構想を考えたようですが、収益回収型ですから、事業をやって果たしてうまくいくかどうかという不安もあって、見通しがなかなか立たないという話も出ているわけですね。だから、このプロジェクトについていろいろ模索しているような状況だと思います。結局こうした地域、観光開発や今具体化されている銅料基地などありますけれども、地元の雇用にどれだけ役立つかということも疑問ですし、雇用に役立つ公共事業を優先的に配分して地方の財政困難も解消するというためには、こういった地域は予算をつけても今度は裏負担がないと実際には消化できないということが大変多いわけですね。自治省とも関連していくわけですが、それでも、その点で事業だけこう持っていくといふのではこうした深刻な、今経済の落ち込んだ地域ではかえって消化もできないということがあるわけですから、こうした事業を持つていく場合にどういう措置が必要かということをやっぱり十分考えていかなければいけない、その点は何かお考えありますか。

○奥山(文)政府委員 この活性化事業につきましては、確かに都市周辺とそれから地方との事情の違いがあるとかと思います。採算の面からいいますと、都市周辺が一般論としては有利になるとい

ます。

○中路委員 この創意によりまして立派な計画にまとまる 것을期待している段階でございます。これがまとまりますと、それを実際に施行するいわゆる施行母体である第三セクターが結成されなければなりませんが、そういった手続を経まして具体的な計画の申請という形になるわけでございますが、上がつてくることによりましてこのプロジェクトが具体化に向かって動くということに相なるわけでござい

うことが考えられるわけでございますし、その反対が地方というようなことに相なるかと思いましが、それぞれ地域の特性というものを創意工夫を凝らしまして、実施可能な、実現可能なプロジェクトとしてまとめることがまず必要かと思ひます。

その際、Aタイプ事業の導入だけではなくて、例えばこのAタイプ事業以外の公共事業によるバックアップというようなことも必要な場合もあります支援措置というものも必要になる場合もあります。支援措置といつたいたるいろいろな今とり得る支援措置というものを総合的にうまく適用することによりまして、その目的を達成することにしなければならないのかなど思つてゐるところでございます。もちろん、この事業の収益性につきましては事前に計画の段階で十分に配慮して進めるこことを考へております。そういう意味で、このNTT-A型タイプの事業はやはり地方においても成り立ち得るものであるというふうに考えておるところでございます。

○中路委員 私は、例に釜石を挙げましたけれども、実際に実態を見ても、今御答弁をお聞きしても、結局この法改正によるNTT株の無利子融資というものは、やはり大都市などの収益の上がるところ、こういうところは実現性があるのかといふ点で、それとも、地方、とりわけ企業城下町と言わされているようなところはどれだけ地方経済の活性化に役立つかということは大変疑問を感じざるを得ないわけです。こういう点でもこうした公共事業、法案全体を見ますとこれに収益回収型のこうしたものを入れるというところに大変無理があるのではないかということを痛感するわけです。

一つは、最初にお話ししました財源の問題でありますけれども、ここに充てられる財源は、NTT株売り払い収益によるNTT-Aタイプの無利

子の貸し付けを活用するものです。政府は、このNTT株売り払い収益を、先ほど大臣の答弁にもありましたけれども、国の負債である国債償還の財源に充てるという法的措置をしながら、また別に伴つて今後も離職船員が相当数発生することが予想される状況にあります。したがいまして、この就職促進給付金の支給に関する特別の措置の対象となる者の離職日に関する期限を、特定不況した港湾整備事業等公共事業に流用するわけです。

また、港湾整備事業に第三セクター等を通じて民間が参加するということによって、港湾施設の使用、運営、管理等がこれまで以上に大手海運業者やあるいは大企業の影響力が強められる、營利本位となるという心配も大変強まっていると思うのです。港湾法の本来の目的が失われるということもあるわけですから、私は、この法案には反対だという見解を述べて、質疑を終わりたいと思います。

○関谷委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○関谷委員長 これより討論に入るのあります。が、先ほどの理事会の協議により、討論は御遠慮願うことになりましたので、さよう御了承願います。これより採決に入ります。

港湾法の一部を改正する法律案について採決いたしました。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○関谷委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○関谷委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○関谷委員長 次に、内閣提出、船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案及び船員法の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

順次趣旨の説明を聽取いたします。石原運輸大臣。

船員の雇用の促進に関する特別措置法
改正する法律案
船員法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○石原國務大臣 ただいま議題となりました船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

○石原國務大臣 ただいま議題となりました船員の雇用の促進に関する特別措置法は、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に関して必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定を図るため、昭和五十二年十二月に制定されたものであります。

現在、この法律の附則第二項の規定に基づいて、事業規模の縮小等に伴い相当数の離職者が発生している一般外航運業、近海海運業、内航運業、はしけ運送業、船舶製造・修理業の五業種に係る離職船員の再就職を促進するため、昭和六十三年六月三十日までに離職する者に対し就職促進給付金の支給に関する特別の措置を講じております。

しかし、これらの業種については、海上荷動き量の低迷とともに伴う船腹過剰、日本船の国際競争力の低下等の事情に加え、近年における急激な

つ大幅な円高や国内の産業構造の転換の影響を受けて、引き続き事業規模の縮小等が見込まれ、これに伴つて今後も離職船員が相当数発生することが予想される状況にあります。したがいまして、この就職促進給付金の支給に関する特別の措置の対象となる者の離職日に関する期限を、特定不況の期限の延長に合わせて、昭和七十年六月三十日まで延長する必要があります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。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。

次に、船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近年、労働時間の短縮が、国民生活の向上、労働者の福祉の増進の観点のみならず、国際経済情勢を背景として、経済構造調整、内需拡大の観点からも重要な課題となっております。

一方、船員法の労働時間に関する規定は、航海中、停泊中等の別に応じて細かく定められておりましたが、昭和二十二年の法制定後四十年余が経過し、その間における技術革新の進展を背景ととする船舶の運航形態の変化、船内の就労体制の変化等により、これらの規定と労働の実態との間に乖離を生じている面がございます。

このような状況を踏まえ、昨年の九月以来船員中央労働委員会におきまして船員法の労働時間及び休日並びに有給休暇に関する規定の見直しについて検討をいたしましたが、本年一月同委員会より答申をいたしましたので、この答申に沿いまして、この法律案を提案するものであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

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。ありがとうございました。

○関谷委員長 以上で両案の趣旨の説明は終わりました。

○関谷委員長 これより質疑に入ります。

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○関谷委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

基準労働期間について平均四十時間以内とすることを目標とすることといたします。ただし、当分の間は、四十八時間以下の範囲内で政令で定め、船員労働の特殊性、船員の福祉、船員の労働時間の動向等の事情を考慮して、段階的に短縮を図ることとしております。

第二に、船舶所有者が海員に与えるべき休日は、基準労働期間について一週間当たり平均一日以上とすることとしております。

第三に、海員の労働時間及び休日に関する基準を達成するため、船舶所有者は、海員の労働時間が一週間において四十時間を超える場合は海員に一週間において休日を与えることができない場合には、その補償としての休日を、基準労働期間以内に与えなければならないこととしております。

なお、この引き上げにつきましては、所要の経過措置を設けることとしております。

第五に、有給休暇の付与の基礎となる労働につきましては、勤務形態の多様化に対応し、船舶における勤務に加え、これに準ずる一定の勤務につきましては、その対象とすることとしております。

なお、この法律の施行期日は、周知に必要な期間等を考慮し、昭和六十四年四月一日としております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

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。ありがとうございました。

○関谷委員長 以上で両案の趣旨の説明は終わりました。

質疑の申し出がありますので、これを許します。魚住沢英君。

○魚住委員 今回提案をされました船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案並びに船員法の一部を改正する法律案についてお尋ねをいたしたいと思います。

お疲れの中で大変恐縮であります。手短にやりますので、簡潔にお答えいただきたいと思いま

す。

外航海運業は厳しい経営環境の中に置かれておることは皆さん方御承知のとおりであります。今提案理由の説明があつた中におきましたが、大臣よりいろいろとお話をありましたとおりであります、まず最初にお伺いをいたしたいことは、今まで日本が経済的に発展をしてまいりました。その間における海運業が果たした役割というのは、大変なものであつたと思ひますし、また今後とも、日本の国状況からかんがみまして、海運業というものをただ一時の経済的な要因から位置づけを全くなくしてしまう、こういうようなことでないのじゃないか、このように考えるわけでございます。

まず最初に、大臣におかれまして、海運業の日

本の国における位置づけ、過去においてもそうでありますたが、将来における位置づけ等をぜひひとつお尋ねをいたし、その後質問に入りたいと思

います。

○石原國務大臣 我が国の外航海運は、国の経済と国民生活にとってのまさに生命線ともいべき役割を果たしてまいりましたし、まだこれからも、これを決して、いかなる事情にあっても失うことはできないと思っております。我が国の外航

海運は円高の影響等によって今日非常に深刻な状態にございます。またこのために経営の大幅な減量、合理化の努力を行つていているところでございます。

○魚住委員 外国におきましても恐らく今日の海

運不況といふのは同じような角度で物事が進んでおる、このように思うわけであります、仄聞するところによれば、外国におきましては種々の助成措置といふものを国自体で行つておる。とりわけ、今お話をございましたように、海運というものは国の命運を制する一部分を持つておる、こういうような性格からしましても、ぜひひとつ、国を挙げて海運の必要性といふものをしっかりと認識をした上に立った施策というものをやっていくべきだ、私はそのように考えるわけであります。

ちなみに、アメリカ等におきましては相当の助

成策というものが今日も行われておる。また今日、

海運不況といふ形になりました最大の原因は御承

知のとおり円高不況、こういうことになるので、

国際競争力が低下をしてきたことが最大の原因で

あるわけでありますけれども、そういうことであ

れば、やはり外国も同じよう押しなべてこうい

う形にならうかと思います。その間に至ります經

緯はそれぞれの国の立法によってそれぞれ違うわ

けでありますから、日本は、例えば日本国籍の船

は日本船員しか乗せない、こういうような一つの

ルールがあるがゆえに国際競争力が落ちていつて

おる、こういうような絆縛であるわけであります。

しかし、そういうような基本的な決め事という

ものはあるけれども、その中においても、やはり

外國と同じような形での日本の海運業に対する将

来の基本的な考え方、例えは先ほど申し上げたよ

うなアメリカの例等、またほかの外國等の例等が

あるわけであります。そういうようなことにつ

いて、大臣御存じの範囲内で結構であります

が發展途上国に比べまして非常に大きいといふ

かと思ひますけれども、やはりそういう船員費

が发展途上国に比べまして非常に大きいといふ

が發展途上国に比べまして非常に大きいといふ

かと思ひますけれども、やはりそういう船員費

が发展途上国に比べまして非常に大きいといふ

○野尻政府委員 ただいま先生が御指摘になられましたように、最近の外航海運業界における不況によりましてどんどん船員の数が減ってきておりまして、例えば昨年の四月一日現在で外航二団体に所属している船員が一万八千人余でありますけれども、この二年間に一万一千人ぐらいまで減つていくのではないか、こういうことであります。こういう形でどんどん船員が減っていくということとが将来、日本商船隊の担い手である船員の不足ということがあります。私は、私どももまた同じような懸念を抱いているものであります。

えば国際競争力が非常に落ちた。しかし、依然として日本は日本人だけしか乗せない船を運航している。こういうことにおいて、いわゆる用船コスルトというものが、対比すると約七対一くらいのコストなんですね。そういうことからしても、今後アメリカと競争もしなければいかぬ、ほかの国とも競争しなければならぬということになると、くると、じゃあその対応はどうしておるんだ、こういうことになつてくるわけですが、その辺は、どうですか。

○野尻政府委員 今、先生がおっしゃっていることは、恐らく外国の船員を雇つた場合に日本の船員との間でコスト、危機があるのではないか、

だ。それから今日まで随分時代の経過があるわけ
でありますけれども、その間にいろいろと労使問題
でお話し合いがなされたと思うわけであります。
今回このように法律改正をされるに至るまでの経
緯といふものについて、恐らくいろいろと問題提起
起が兩サイドからあつたと思います。その問題提起
があつた分野について、できればお知らせをいた
ただきたい。

なお、船主協会の会長さんのコメント等をいろいろ
い勉強させていただきますと、今の日本船には
日本人しか乗せない。また人間の制限等について
も、今までいくならばどうしてもコストが合
つまい。けれども、何とかしてコストを下
げたい。

今御指摘の相浦会長のお話は、そういう観點から、外國に貸し渡す方式、いわゆるマルシップ方式の場合にはそういった行政指導のらち外であるので、外國人船員を乗せる道がないかということであろうかと思います。ただ、外國人船員を乗せるといったとしても、一方で船舶職員法という海員資格制度がございまして、その限界がございます。ただ、そういった貸し渡し方式の場合につきましては船舶職員法による特例措置を講する道があると我々は考えております。そういう意味で、現在、海上安全船員教育審議会といふところでこの特例措置をいかにすべきかということ

を見ましても、五十五年あるいは五十六年当時に
はざつと二百人近くの人が外航海運界に就職して
おりましたけれども、六十二年、つまり昨年の卒業生
については、合わせてわずか十八名といったた
れ数であります。こういうような状況で今後推移
してまいりますと、新しい船員あるいはフレッシュ
マンが外航海運業界に就職しないということに
よりまして、外航海運業界における活性化を妨げ
ることになろうかと思いますし、あるいはまた海
技の伝承という面からもあるいは後継者養成とい
う面からも大変問題が起きようかと思ひます。確
かに、

思との間で二三ヶ月かかるとして、往復航泊たるとして、思います。確かに、日本船王協会の会長のお話によりますと、例えば東南アジア船員だけを雇用した場合に、二十四名船で三十五万ドル程度、日本人船員十五名でも百八十万ドル程度かかるということで、その差五倍あるいは六倍の開きがあるということは私ども十分承知しております。今後こういった国際競争力が非常に弱まっている日本船員をどういう形で回復していくか。東南アジアの船員を日本本船に乗せるというのも一つの方法であろうかと思ひます。

ただ、この問題につきましては、先ほど大臣か

國策ではないのですが、國策としてでも、そういう位置づけをいただいて船は運航していかなければならぬ。こういうことでマルシップという提案をされて、今のような二十二名という形ではなくて、日本人を六名乗せたならばやつていけるような方法はないのか、こういうような御提言をいつか読んだことがあります。そういう方法は今後の方法として考えられないかどうか、お答えをいただきたい。

経過を見ながら今後の対策を考えていきたいといつて、別途審議しておりますので、その審議結果をもとにうように考えております。

かに、海運業界におきましては、非常に苦しい立場でありますし、今後の見通しについても確たる見通しもできていないというところでありますので、新規採用の手控えというのはやむを得ないかと思ひますけれども、しかし、長期的な視野に立てて、業界の方々にとりましても計画的に船員を採用してほしいというように念願しておる次第でございます。

らも答弁されましたように、単に船員だけにとどまることではなくて、日本全体の労働政策にまたがることでもありますので、私どもとしましては、そういった各般の立場から検討すべき事項であるうかと思つております。現在、海運造船合理化審議会におきましては、フランギングアウト対策の一環といいたしまして鋭意審議を進めているところであります。私どもは、そういった毎号審議こ

いう形の船舶についての運用の問題であろうかと思ひます。

従来、我が国におきます外国人労働力に対する対応につきましては、労働大臣の閣議における発言におきまして、原則、外国人労働力の受け入れを禁止するということにしております。ただ船員につきましては、この閣議了解が形式的には適用にならぬ」ということで、往来する沿岸汽船の

○野尻政府委員 実は、今回御提案申し上げて御審議いただいておる法律は、船員の雇用に関する法律それから船員法の改正と二つござります。今私が御答弁申し上げましたのはその法律とは関係のないことで、いわば日本船の国際競争力を強化するためにはどうしたらいいか、その観点につきましても是吉君の御意見を参考にさせてもらつたのであります。

○魚住委員　いずれにしても実情がそういうようなことであるということは、これはあなたたちも私たちも知つておる。その必要性もわかつておる。されど今日的な運営もちゃんとしていかなければならぬ。これは大変な苦しみの中にあることは十分知つた上でいろいろいろとお伺いをしておるわけでありますけれども、北米の定期船と日本船が、例

おける審議を見ながら、今後の対応について検討してまいりたいというように考えております。
○魚住委員　国際競争力の低下も、また船員の再就職及び国を維持していくための要員の確保も、それぞれの立場で皆さん方、十二分にお考えでやつておられる、私はそう認識はしておりますけれども、この法律ができましたのは昭和二十二年

いからかしいことなどして、何うか船員長の口で、会発言と、いう形でこの閣議了解を準用する、ということを、まいて、いる、わざであります。ただ、日本、の船舶であつても、外国に貸し渡した場合には、船員の配乗権は、外国の船会社に渡る、わけでありまし、て、そ、う、い、う、意味で、そ、う、い、つ、た、閣議了解ないし、それに準拠した、船員局長の発言は、適用にならぬ、とい、う、こと、で、ま、い、つ、て、いる、わざであります。

ましては海運造船合規化審議会あるいは海上安全船員教育審議会においてそれぞれ審議をしていると申し上げました。

員中央労働委員会でどういうような審議をしたかということについて御説明申し上げたいと思いま

す。船員法は、先ほど先生の御質問の中にありますように昭和二十一年に制定されまして四十数年たっております。この間に何回か法律改正をしておりますけれども、労働時間を初めとします船員の労働条件についての根本的な改正というのは今回が初めてという意味で、私どもは画期的な事業であるというように自負しているところであります。

今回の船員法改正につきましては、昨年九月十八日に船員中央労働委員会にお諮りいたしまして、その答申に基づいて今回この国会に改正案を提案したわけあります。この労働委員会の審議に当たりまして大きな議論を呼びましたのはさつと四つございました。

一つは、法律上週の平均労働時間をどのようにするかということです。現在の法体系を変えて、将来週の平均労働時間をどのような目標値に持つていいたらいいかということが第一点であります。

第二点は、現行船員法の労働時間あるいは休日、定員に関する規定について適用除外とされております七百トン未満の沿海区域あるいは平水区域を航行区域とする内航船について、適用の見直しを行なうべきかどうかといった点が第二点であります。

第三点は、現行の船員法七十条における甲板部員六名を乗せなければならないという規定がござりますけれども、こういった制度につきまして見直しを行うべきかどうかといった点が第三点の問題でありました。

さるに第四点は、沿海区域あるいは平水区域を航行区域とするいわゆる内航船につきまして、有給休暇の日数を増加させるべきかどうかといった点であります。

ということ、あるいは内航船についての有給休暇の増加をすべきかすべきでないかということにつきましては、労働委員会で結論をいたしました。ちなみに、週平均労働時間につきましては、労働委員会で結論をいたしました。この法律案に盛り込んでいるわけであります。ちなみに、週平均労働時間につきましては、労働委員会で結論をいたしました。この間で政令で定める、こういうようなことにしておられますし、それから内航船につきましての有給日数につきましては、一定の経過措置を置きながら、将来的には十二日から十五日まで引き上げるというこにしておるわけであります。

なお、残りの第二と第三の問題、つまり七百トン未満の船に対する本法の適用の問題、あるいはまた船員法七十条の甲板部員の定員の問題等につきましては、なお今後三年程度かけて船員中央労働委員会で審議すべきものというよう御答申をいただいております。

○魚住委員 別の問題ではない。僕が聞きたかったのは、船員法の改正については中央労働委員会で適正なる労働時間についての論議があつた、その中にも今後の日本の海運業の存亡をかけたといふことについての論議はなかつたか、こういうようなことを僕は聞きたかったわけですよ。

日本というのは御承知のとおりの島国であり、海運というの非常に大切なものだといふのは先ほど来お話をあつたとおり。僕もあなたたちも認識は変わらないわけです。そういう中において、使用者側だと労働側だと、そういうようなことではなくて、やはり業態としての海運業、こういふようなものをしっかりと守つていこうという論議はそういうところではしないのですか、そういう論議はどこで行なわれるのですか。

○野尻政府委員 私の答弁がちょっと的確でなかつたことをおわび申し上げます。

船員中央労働委員会につきましては、実は私どもの方で船員法に基づく労働時間、休日及び有給休暇についてどうしたらいいかという具体的な形で御説明申し上げましたので、中央労働委員会に

おける審議は専らそいつた観点からの審議に終始いたしました。ただ、先生御指摘の日本の海運業を今後どうしたらいいかといった大きな観点から問題につきましては、先ほど申し上げました

いるというように私どもは考えております。これが違うのに、わずか半年ぐらいの審議の中で一律に七百トン未満の船を法律まで引き上げるといふことについて問題があるうといふことで、特に使用者側委員からの難色が示されました。

今回一番問題になりますのは、そのことも重要なことがありますけれども、船員の週の労働時間をどうしたらいいかということがいわば国家的な課題になつてきているわけであります。一般的労働者につきましては既に労働基準法の改正が成立いたしました。この四月からは将来週四十時間労働に移行するということが既に法律として決定し、施行されます。ではそれぞれに、雇用の面から雇用を促進していく、離職をした人たちに対する対応はどういうようなことをしてくれ、また休みについてはどういうようなことをしてくれ、この範疇に入らぬものについてははどういうよなことで、こういうのが必ずあるはずですね。例えば今あなたがおつしやった四項目の中でも、時間については将来四十時間を一つのめどとする、また七百トン以上のものについて、こういうことがあります。では

七百トン未満のものはどうするんだ、また近海の漁船だと一杯船主だとかいうのはどうするんだ、そういうものもありましょうし、いろいろなケースがあると思うのです。そういう中においてもとりわけ七百トン未満の一杯船主や何かについての論議というのはこの委員会の中ではなかつたのですか。

○野尻政府委員 まさに先生御指摘のように、七百トン未満の船についてどうするかということは大激論でありました。一時は、船員中央労働委員会ではこの問題のために答申が得られないのではないかということを私ども危惧したほどであります。

どうしてそういう問題が起きたかと申し上げますと、現在の法律の体系では七百トン以上の船舶については本法で規定しております。七百トン未満の船舶については別途省令で定めるという形になつております。労働側委員からは、こういつた形で本来船員の基本的な労働条件である労働時間の法制について、七百トン未満の船を省令で定

めておくのは不適当ではないか、この際法律事項に引き上げるべきではないかという強い主張がされました。ただ、現在の法律と省令との間で規定ぶりが違うものがございます。細かいことを言いますと切りがありませんので省略させていただきますが、そういった法律と省令との間で規定ぶりが違うのに、わずか半年ぐらいの審議の中で一律に七百トン未満の船を法律まで引き上げるといふことについては問題があるうといふことで、特に使用者側委員からの難色が示されました。

今回一番問題になりますのは、そのことも重要なことがありますけれども、船員の週の労働時間をどう定めればいいかということがいわば国家的な課題になつてきているわけであります。一般的労働者につきましては既に労働基準法の改正が成立いたしました。この四月からは将来週四十時間労働に移行するということが既に法律として決定し、施行されます。ではそれぞれに、雇用の面から雇用を促進していく、離職をした人たちに対する対応はどういうことについて問題があるうといふことで、特に使用者側委員からの難色が示されました。

今回一番問題になりますのは、そのことも重要なことがありますけれども、船員の週の労働時間をどう定めればいいかということがいわば国家的な課題になつてきているわけであります。一般的労働者につきましては既に労働基準法の改正が成立いたしました。この四月からは将来週四十時間労働に移行するということが既に法律として決定し、施行されます。ではそれぞれに、雇用の面から雇用を促進していく、離職をした人たちに対する対応はどういうことについて問題があるうといふことで、特に使用者側委員からの難色が示されました。

さて、そういう状況の中で、十年前と比べると内航船関係は余り減少していないのですけれども外航船関係は半分になつてしまつた。そういうことについて、半分に対しても転職なりまた再就職なりいろいろな方法を講じてやらなければならぬ。そのために皆さん方にいろいろと今まで御努力をい

ただいたと思うのですが、その御努力の跡なり、また今後のそういうものに対する対応なりをお聞かせいただきたい。

○野尻政府委員 先ほどもお話し申し上げましたように、外航海運界において経営環境は非常に悪化している。外航船員も大幅に減少しておりますし、さらにまた、日本船の国際競争力を強めるためには余剰船員を調整していかなければいけないということで、昨年労使間の合意によりまして雇用調整が実施するということになりました。これは二年計画で実施するということになりました。私が先ほど答弁申し上げましたように、日本船主協会のお話によりますと、外航二団体の所属船員につきましては、昨年の四月現在一万八千人おりましたのを来年の三月には一万一千人にまで縮小するという計画が進められているわけあります。

こういった緊急事態に対応するために、運輸省におきましては、六十三年度予算においてこの緊急雇用対策を最重点事項ということで取り上げております。例えば予算を御説明申し上げますと、一般会計からこの雇用対策に投する予算は五億一千二百円であります。また厚生省におきましては、三百万円でありますから実に六倍といった増額になつております。また厚生省におきましては、厚生省所管の船員保険特別会計からも同じく船員の雇用対策事業を重点に行なうということで、六十三年度予算は十二億一千四百万円であります。六十二年度の六億八千五百円に比べますと倍近くの増額ということで、現在予算に計上し予算委員会において御審議をいただいているわけあります。そのほか、この国会で議題とされております船員の雇用の促進に関する特別措置法に基づく就職促進給付金の支給についての措置も七年間延長するといったようなことも、その対策の一環として考えておられるわけあります。

こういった諸般の対策の中でも私どもの具体的な施策といたしましては、まず海上職域を確保するという観点から、例えば外国船などに日本人船員を配乗させるとか、あるいはそのために必要な教

育訓練を行う、あるいはまた海上職域ではもう就職できないような方々については陸上職域へ転換させるということと、そのため必要な各種の助成制度を設ける、あるいは公共職業安定所との間で連携強化を図る、また陸上へ転換するため必要な訓練を行うというような各般の対策を講じようと考えております。

○魚住委員 大変難しい経済状況の中で、社会構造改革の時代だと今言われるよう、何も海運業だけがそうであるとは私は思っておりません。すべてのものが今までのルールのとおりにはいかないような社会になってきた、そういう認識に基づいて皆さん方それぞれの立場で御苦労いただいているわけですが、どうぞこれからもよろしくお願いします。

○野尻政府委員 失礼しました。さつと申します。おきましては、五十一一年から昨年までの金額が五億余りだったと思ひますので、単年度で三億五千万というのは相当の金額だと私どもは理解しています。

○魚住委員 最近年をとつてきたものですから、おきましては、六十三年度予算においてこの緊急雇用対策を最重点事項ということで取り上げておられます。例えば予算を御説明申し上げますと、一般会計からこの雇用対策に投する予算は五億一千二百円であります。また厚生省におきましては、三百万円でありますから実に六倍といつた増額になつております。また厚生省におきましては、厚生省所管の船員保険特別会計からも同じく船員の雇用対策事業を重点に行なうということで、六十三年度予算は十二億一千四百万円であります。六十二年度の六億八千五百円に比べますと倍近くの増額ということで、現在予算に計上し予算委員会において御審議をいただいているわけあります。そのほか、この国会で議題とされておりま

す船員の雇用の促進に関する特別措置法に基づく就職促進給付金の支給についての措置も七年間延長するといったようなことも、その対策の一環として考えておられるわけあります。

○野尻政府委員 今、先生がおっしゃったように、今回の外航海運の不況の一環としまして相当の人数の方々が失業される、離職されるという事態の中にあって、私どもとしましては、まず第一にそういう方々に対しても生活の安定を図るといふ必要があらうかと思ひます。今回お諮りしております船員の雇用の促進に関する特別措置法の改正案につきましてもその一環であります。一方では生活の安定を図ると同時に、一方では各種の給付金で援護するというような形で、一方で生活の安寧を図ると同時に、一方では各種の訓練を通じて腕に新しい職、就職できるような資格を付与するということです。陸上職域あるいはまた海上職域にあつせん申し上げるというような形で何とか離職する船員を保護していくのが、将来の日本の船員の確保という観点から運輸省はどう考えておられるかというのを大臣にひとつお伺いいたしたい。

○石原國務大臣 いずれの世界においてもやはり新しい要員というものが十分に補充し確保されなければその世界が衰退するわけでありまして、ましてはその世界が衰退するわけではありません。しかし、さりとて、日本の置かれた国状況といふのは、海洋国家であるし島国である、こういうこと、それが、将来の日本の船員の確保という観点から運輸省はどう考えておられるかというのを大臣にひとつの問題を離れて勤務をしていかなければならぬ。そのためには、理屈は持ちながらでも、将来に対する望みは持ちながらでも、そういう中におきればならぬ。そういうようなことからすれば、何らかの救済措置というものは必ずできているはずでござります。何かありましたらお知らせをいただきたいと思います。

○野尻政府委員 今、先生がおっしゃったように、今回の外航海運の不況の一環としまして相当の人数の方々が失業される、離職されるという事態の中にあって、私どもとしましては、まず第一にそういう方々に対しても生活の安定を図るといふ必要があらうかと思ひます。今回お諮りしております船員の雇用の促進に関する特別措置法の改正案につきましてもその一環であります。一方では生活の安定を図ると同時に、一方では各種の給付金で援護するというような形で何とか離職する船員を保護していくのが、将来の日本の船員の確保という観点から運輸省はどう考えておられるかといふのを大臣にひとつの問題を離れて勤務をしていかなければならぬ。そのためには、理屈は持ちながらでも、将来に対する望みは持ちながらでも、そういう中におきればならぬ。そういうようなことからすれば、何らかの救済措置というものは必ずできているはずでござります。何かありましたらお知らせをいただきたいと思います。

○野尻政府委員 さつと三億五千万余りでござります。

○魚住委員 離職された人の就職促進給付金の六十三年度予算はどれくらいありますか。

○野尻政府委員 さつと三億五千万余りでござります。やつとがつくということは十分でないということですか。

○魚住委員 もう時間が参りましたので、いずれにしましても、昭和二十二年以来今回の改正、多大な能力ができていくまではかなりの時間がかかるのですね。船員というのは特殊な勤務だということはもう御承知のとおりでありますし、長い間家を離れて勤務をしていかなければならぬ。大変特殊なわけであります。そういうことにかかる船員の卒業者が十八名であった、昔は二百名であった、それぐらいの減少率ですべてのものが減ってきておる、こういうようなことから考えて、やはり当然現在の職員さんの年齢というのは高齢化していくばかりだ、こう思うのですが、このようなことでは、先ほども申し上げたように日本本の国自体の存立も危うい、こう考えるわけですが、将来の日本の船員の確保という観点から運輸省はどう考えておられるかといふのを大臣にひとつの問題を離れて勤務をしていかなければならぬ。そのためには、理屈は持ちながらでも、将来に対する望みは持ちながらでも、そういう中におきればならぬ。そういうようなことからすれば、何らかの救済措置というものは必ずできているはずでござります。何かありましたらお知らせをいただきたい。

○野尻政府委員 さつと三億五千万余りでござります。やつとがつくということは十分でないということですか。

○魚住委員 もう時間が参りましたので、いずれにしましても、昭和二十二年以来今回の改正、多大な能力ができていくまではかなりの時間がかかるのですね。船員というのは特殊な勤務だということはもう御承知のとおりでありますし、長い間家を離れて勤務をしていかなければならぬ。大変特殊なわけであります。そういうことにかかる船員の卒業者が十八名であった、昔は二百名であった、それぐらいの減少率ですべてのものが減ってきておる、こういうようなことから考えて、やはり当然現在の職員さんの年齢というのは高齢化していくばかりだ、こう思うのですが、このようなことでは、先ほども申し上げたように日本本の国自体の存立も危うい、こう考えるわけですが、将来の日本の船員の確保という観点から運輸省はどう考えておられるかといふのを大臣にひとつの問題を離れて勤務をしていかなければならぬ。そのためには、理屈は持ちながらでも、将来に対する望みは持ちながらでも、そういう中におきればならぬ。そういうようなことからすれば、何らかの救済措置というものは必ずできているはずでござります。何かありましたらお知らせをいただきたい。

○野尻政府委員 さつと三億五千万余りでござります。やつとがつくということは十分でないということですか。

○魚住委員 もう時間が参りましたので、いずれにしましても、昭和二十二年以来今回の改正、多大な能力ができていくまではかなりの時間がかかるのですね。船員というのは特殊な勤務だということはもう御承知のとおりでありますし、長い間家を離れて勤務をしていかなければならぬ。大変特殊なわけであります。そういうことにかかる船員の卒業者が十八名であった、昔は二百名であった、それぐらいの減少率ですべてのものが減ってきておる、こういうようなことから考えて、やはり当然現在の職員さんの年齢というのは高齢化していくばかりだ、こう思うのですが、この

不安でございます。ですから、そういう要員の確保に多角的にいろいろ努力をしておりますけれども、一方では海運そのものが現況の中で非常に伸びていているということで、非常に魅力がないといふわけじゃないのでしようけれども、困難な職場という印象を与えがちになっておりますし、ですから基本的には、海員の確保のためにも海運といふものにできる限りのところ入れをして、この間もナショナルミーティングについての御質問もあります。

○野尻政府委員 さつと三億五千万余りでござります。やつとがつくということは十分でないということですか。

○魚住委員 もう時間が参りましたので、いずれにしましても、昭和二十二年以来今回の改正、多大な能力ができていくまではかなりの時間がかかるのですね。船員というのは特殊な勤務だということはもう御承知のとおりでありますし、長い間家を離れて勤務をしていかなければならぬ。大変特殊なわけであります。そういうことにかかる船員の卒業者が十八名であった、昔は二百名であった、それぐらいの減少率ですべてのものが減ってきておる、こういうようなことから考えて、やはり当然現在の職員さんの年齢というのは高齢化していくばかりだ、こう思うのですが、この

有事にはちゃんとしたものが国家国民のために確保できていく、そういう姿というものが基本なんだ、こういうようなことを私は考えるわけあります、恐らく大臣もそうだと思う。ですから、そのことについてだけ一言答弁をいただい、質問を終わりたいと思います。

○石原國務大臣 食糧に関しては食糧安保論というのがございます。つまり外国から自由化して輸入するのも結構だれども自給率等をどこまで確保しなければ國家の安危にかかわるかという議論がよくありますが、私は、船員の確保の問題もそれに通じるものがあると思っております。そういう意味で、私たちは知恵を尽くして、努力を尽くして、日本の海運というものをこれからしっかりと支えていきたいと思っております。

○魚住委員 ありがとうございます。次回は、来る四月一日金曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

○関谷委員長 次回は、来る四月一日金曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時十五分散会

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律案

船員の雇用の促進に関する特別措置法の一部を改正する法律

船員の雇用の促進に関する特別措置法（昭和五十二年法律第九十六号）の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和六十三年六月三十日」を「昭和七十年六月三十日」に改める。

この法律は、昭和六十三年七月一日から施行する。

一般外航海運業等に係る事業規模の縮小等に伴う離職船員の発生が今後においても引き続き予想される状況に鑑み、就職促進給付金の支給に

関する特別の措置の対象となる離職の日に關する期限を昭和七十年六月三十日まで延長する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

る。

船員法の一部を改正する法律案

船員法の一部を改正する法律

船員法（昭和二十二年法律第二百号）の一部を次の

骨中「端艇」を「救命艇」に改め、同条第十号中「みだす」を「乱す」に改める。

第五十三条第一項中「法令又は労働協約に特別の定めのある場合を除いて」を削り、「通貨で」の下に「、第五十六条の規定による場合を除き」を加え、同項に次のただし書きを加える。

ただし、法令又は労働協約に別段の定めがある場合には、給料その他の報酬の一部を控制して支払い、法令若しくは労働協約に別段の定めがある場合又は給料その他の報酬で命令で定めるものについて確実な支払の方法で命令で定めるものによる場合においては通貨以外のもので支払うことができる。

第六十条から第六十七条までを次のように改める。

（労働時間）
第六十条 海員の一日当たりの労働時間は、八時間以内とする。
海員の一週間当たりの労働時間は、基準労働時間について平均四十時間以内とする。

前項の基準労働時間とは、船舶の航行区域、航路その他の航海の期間及び態様に係る事項を勘案して命令で定める船舶の区分に応じて一年

以下の範囲内において命令で定める期間（船舶所有者が就業規則その他これに準ずるものによるところにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日（命令で定める場合は、命令で定めるところにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日未満の単位）とする。

前項の規定により与えるべき補償休日の日数

は、超過時間の合計八時間当たり又は少なくとも一日の休日が与えられない一週間当たり一日

を基準として、第六十条第二項及び前条の規定を遵守するため必要な日数として命令で定め

ることにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日（命令で定める場合は、命令で

定めるところにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日未満の単位）とする。

前項の規定により与えるべき補償休日の日数

は、超過時間の合計八時間当たり又は少なくとも一日の休日が与えられない一週間当たり一日

を基準として、第六十条第二項及び前条の規定を遵守するため必要な日数として命令で定め

を定めた場合又は労働協約により一年以下の範囲内においてこれらと異なる期間が定められた場合には、それぞれその定められた期間をいふ。

う。

主務大臣は、前項の命令の制定又は改正の立案をしようとするときは、あらかじめ、船員中央労働委員会の議を経なければならない。

（休日）

第六十一条 船舶所有者が海員に与えるべき休日は、前条第二項の基準労働期間について一週間当たり平均一日以上とする。

（補償休日）

第六十二条 船舶所有者は、海員の労働時間（第六十六条（第八十八条の二）第三項及び第八十八条の三第四項において準用する場合を含む。）の規定の適用を受ける時間を除く。が一週間において四十時間を超える場合又は海員に一週間ににおいて少なくとも一日の休日を与えることができない場合には、その超える時間（当該一週間において少なくとも一日の休日が与えられない場合においては、その超える時間が八時間を超える時間。次項において「超過時間」という。）において作業に従事すること又はその休日を与えられないことに對する補償としての休日（以下「補償休日」という。）を、当該一週間に係る第六十条第二項の基準労働期間以内にその者に与えなければならない。ただし、船舶が航海の途中にあるときその他の命令で定めるやむを得ない事由のあるときは、その事由の存する期間、補償休日を与えることを延期することができる。

（時間外及び補償休日の労働）

第六十四条 船長は、臨時の必要があるときは、海員を作業に従事させ、又は第六十二条第一項の規定により補償休日手当を支払わなければならぬ。

前三項に定めるもののほか、補償休日の付与に關し必要な事項は、命令でこれを定める。

第六十五条 船舶所有者は、前条第一項の規定により補償休日を与えるべき船員が当該補償休日を与えられる前に解雇され、又は退職したときは、その者に与えるべき補償休日の日数に応じ、命令で定める補償休日手当を支払わなければならぬ。

前項の規定による労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させ、又は第六十二条第一項の規定による労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させることができる。

（船長は、前項に規定する場合のほか、船舶が狭い水路を通過するときにおいて航海直前の員を作業に従事させ、又は第六十二条第一項の規定にかかわらず、補償休日において海員を作業に従事させることができる。

第六十六条 第一項の規定若しくは第七十二条の二の命令の規定による労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させ、又は第六十二条第一項の規定にかかわらず、補償休日において海員を作業に従事させることができる場合においては、命令で定める時間

を限度として、第六十条第一項の規定又は第七十二条の二の命令の規定による労働時間の制限を超えて海員を作業に従事させることができる。

第一項の規定により与えるべき補償休日の日数

は、超過時間の合計八時間当たり又は少なくとも一日の休日が与えられない一週間当たり一日

を基準として、第六十条第二項及び前条の規定を遵守するため必要な日数として命令で定め

ることにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日（命令で定める場合は、命令で

定めるところにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日未満の単位）とする。

前項の規定により与えるべき補償休日の日数

は、超過時間の合計八時間当たり又は少なくとも一日の休日が与えられない一週間当たり一日

を基準として、第六十条第二項及び前条の規定を遵守するため必要な日数として命令で定め

ることにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日（命令で定める場合は、命令で

定めるところにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日未満の単位）とする。

前項の規定により与えるべき補償休日の日数

は、超過時間の合計八時間当たり又は少なくとも一日の休日が与えられない一週間当たり一日

を基準として、第六十条第二項及び前条の規定を遵守するため必要な日数として命令で定め

ることにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日（命令で定める場合は、命令で

定めるところにより算定される日数とし、その付与の単位は、一日未満の単位）とする。

第六十五条 船舶所有者は、命令で定めるところにより、その使用する船員の過半数で組織する労働組合があるときはその労働組合、船員の過半数で組織する労働組合がないときは船員の過半数を代表する者との書面による協定をし、これを行政官庁に届け出た場合においては、第六十二条第一項の規定にかかわらず、その協定で定めるところにより、かつ、命令で定める補償

休日の日数を限度として、補償休日において海員を作業に従事させることができる。

第六十六条

第六十六条 船舶所有者は、第二条の規定により、海員が、労働時間の制限を超えて又は補償休日において作業に従事したときは、命令で定める割増手当を支払わなければならない。

第六十七条 船長は、命令で定めるところにより、船内に帳簿を備え置いて、補償休日及び前条の割増手当に關する事項を記載しなければならない。

船舶所有者は命令で定めるところにより、
休日付与簿を備え置いて、船員に対する休日の
付与に関する事項を記載しなければならない。

並びに「を」から前条までの規定及びに改め、「規定により発する」を削り、「左の」を次の「に改め、同条第二号中「端艇操練」を「救命艇操練」に改め、同条中第三号を次のように改め、第四号及び第五

三 航海当直の通常の交代のために必要な作業
第六十九条第一項中〔第六十条乃至第六十六条〕

を第六十条第一項に改め、「規定により発する」を削る。

「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「行政官庁が労働組合法による労働委員会（以下船員労働委員会という。）の議を経て指定する船舶を除く。」

第七十二条中「乃至第七十条」から第七十条までに、「左の」を「次の」に改め、同条第一号中「航海當直をしない者」の下に「その他これらに準ずる者で命令で定めるもの」を加え、同条第二号中「調査員」を「監視官」に改めた。

第七十二条の二を削る。
第七十二条の二 定期的に短距離の航路に就航す

るため入出港が頻繁である船舶その他のその航海の態様が特殊であるため海員が第六十条第一

項の規定によることが著しく不適当な職務に従事することとなると認められる船舶で主務大臣の指定するものに關しては、當該船舶の航海の態様及び當該海員の職務に応じ、命令で定める一定の期間を平均し一日当たりの労働時間が八時間を超えない範囲内において、海員の一日当たりの労働時間について命令で別段の定めをすることができる。

第七十三条中「船員労働委員会」を「船員中央労働委員会」に、「乃至第七十条」を「から第七十条まで」に改める。

第七十四条第一項中「同一」の下に「事業に属する」を、「船員」の下に「次条の規定による日数の」を加え、「但し」を「ただし」に改め、同条第二項を次のように改める。

船員が前項に規定する船舶における勤務に准ずる勤務として命令で定めるものに從事した期間並びに船員が職務上負傷し、又は疾病にかかるり療養のため勤務に從事しない期間及び女子の船員が第八十七条第一項又は第二項の規定によつて勤務に從事しない期間は、前項の一年間連続して勤務に從事した期間の計算については、同一の事業に属する船舶において勤務に從事した期間とみなす。

第七十四条第三項中「因る」を「よる」に、「且つその中断」を「かつ、その中断」に、「その中断の前後の勤務は連続して從事されたもの」を「その中断の期間は、船員が當該期間の前後の勤務と連続して勤務に從事した期間」に改める。

第七十五条第二項中「十二日」を「十五日」に、「二日」を「三日」に、「前項但書」を「前項ただし書」に改める。

第七十七条第一項中「港」を「場所」に改める。

第八十六条第二項中「十二日」又は「三号」を削る。

第八十八条の二の見出しを削り、同条第一項を次のように改める。

妊娠婦の船員の一日当たりの労働時間は、八時間以内とする。

第八十八条の二第二項中「申し出た場合」の下に

「(妊娠婦の海員にあつては、第六十四条に規定する場合に限る。)」を加え、同条第三項を次のよう改める。

第八十八条の二を第八十八条の二の二とし、第八十八条の次に次の見出し及び一条を加える。
(妊娠中の労働時間及び休日の特例)

三項、第六十二条並びに第六十三条の規定を除く。)の規定は、妊娠婦の海員の労働時間及び休日については、これを適用しない。

「休日」の下に「(第六十二条第一項の規定により与えられる補償休日を除く。)」を加え、同条第二項中「申し出た場合」の下に「妊娠婦の海員について

は、第六十四条第一項又は第六十五条に規定する場合に限る。」を加え、「前項」を「第一項及び前項」の規定により読み替えて適用する第六十二条第一項に改め、ただし書を削り、同条第三項を次の

第六十六条の規定は前項の規定により妊娠中の海員（第七十二条各号に掲げる者を除く。）が
ように改める。

休日において作業に従事した場合について、第六十七条の規定は妊娠婦の船員が乗り組む船舶の船長及び船舶所有者について準用する。この

場合において、同条第一項中「前条の割増手当」とあるのは、「第八十八條の三第四項において準用する前条の割増手当」と読み替えるものとする。

第八十八条の三第一項の次に次の一項を加え
る。

については、同条第一項中「一週間において四十時間を超える場合」とあるのは、「一週間において四十時間を超える場合又は海員に一週間ににおいて少なくとも一日の休日を与えることができる場合」とある。」とある場合は、「一週間において四十時間を超える場合」と、「作業に従事すること又はその休日を与えること」とあるのは、作業に従事すること」と、同条第二項中「超過時間の合計八時間当たり又は少なくとも一日の休日が与えられない一週間当たり一日を基準として、第六十九条第二項及び前条」とあるのは、「超過時間の合計八時間当たり一日を基準として、第六十条第二項」とする。

第八十八条の五中「前三条」を「第六十条第二項及び第三項、第六十二条、第六十三条並びに前三条」に改め、「又は第三号」を削る。

第九十九条第二項中「船員労働委員会」の下に「船員中央労働委員会又は船員地方労働委員会をいう。以下同じ。」を加える。

第一百三十三条中「基いて」を「基づいて」に、「及び第十四条第二項の協定及び第六十五条の協定」に改める。

第一百六十六条の見出し中「附加金」を「付加金」に改め、同条第一項中「乃至第四十七条」を「から第十七条まで」に、「第六十七条第二項」を「第六十三条、第六十六条（第八十八条の二）第三項及び第八十八条の三第四項において準用する場合を含む。」に、「第二項の」を「次項の」に、「附加金」を「付加金」に改め、同条第一項中「訴」を「訴え」に、「附加金」を「付加金」に、「但し」を「ただし」に改める。

第一百七十七条中「二年間」を「二年間（退職手当の債権にあつては、五年間）」に改める。

第二項（第八十八条の二第三項）を「第六十二条、十八条の二第三項」を「第六十七条第一項（第八十八条の二）第三項及び第八十八条の三第四項」に改める。

第六十三条、第六十六条（第八十八条の二の二第二項及び第八十八条の三第四項）に、「第八十八条の二第二項」を「第八十八条の二の二第二項」に改める。

第一百三十一条第一号中「第五十八条の二」を削り、同条中第三号を第四号とし、第二号の次に次の一号を加える。

三 第五十八条の二又は第六十七条第二項（第八十八条の三第四項において準用する場合を含む。）の規定による帳簿を備え置かず、又は帳簿に記載すべき事項を記載せず、若しくは虚偽の記載をしたとき。

第一百四十六条及び第一百四十七条を次のように改める。

第一百四十六条 第六十条第二項及び第六十二条第一項（第八十八条の三第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。以下同じ。）の規定の適用については、当分の間、これらの規定中「四十時間」とあるのは、「四十時間を超え四十八時間以下の範囲において政令で定める時間」とする。

前項の規定により読み替えて適用する第六十

条第二項及び第六十二条第一項の政令は、船員労働の特殊性、船員の福祉、船員の労働時間の動向その他の事情を考慮し、当該政令で定める時間が段階的に短縮されるように制定され、及び改正されるものとする。

第六十条第四項の規定は、第一項の規定により読み替えて適用する同条第二項及び第六十二条第一項の政令について適用する。

第一百四十七条 第七十五条第二項の規定の適用については、昭和六十七年三月三十一日までの間は同項中「十五日」とあるのは「十二日」と、「三十日」とあるのは「二日」と、同年四月一日から昭和六十八年三月三十一日までの間は同項中「十五日」とあるのは「十三日」と、同年四月一日から昭和六十九年三月三十一日までの間は同項中「十五日」とあるのは「十四日」とする。

附 則

（施行期日）
第一条 この法律は、昭和六十四年四月一日から

施行する。

（労働時間、休日及び定員に関する経過措置）
第二条 この法律の施行の際現に航海中である船舶に乗り組む船員の労働時間、休日及び定員について、当該航海が終了する日まで（専ら国外各港間の航海に従事する船舶にあっては、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）から起算して三月を経過する日又は施行日以後最初にいすれかの港に入港した日のいずれか遅い日まで）は、この法律による改正後の船員法第六章、第八十六条、第八十八条の二から第八十八条の三まで及び第八十八条の五の規定にかかるはず、なお従前の例による。

（時効に関する経過措置）
第三条 この法律の施行前に生じた退職手当の債権の消滅時効については、なお従前の例によらず、なお従前の例による。

（罰則に関する経過措置）
第四条 この法律の施行前にした行為及び附則第二条の規定によりなお従前の例によることされる場合におけるこの法律の施行後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。
（政令への委任）
第五条 前三条に定めるもののほか、この法律の施行に関して必要となる経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）は、政令で定めることができること。

（国立及び公立の義務教育諸学校等の教育職員の給与等に関する特別措置法の一部改正）
第六条 国立及び公立の義務教育諸学校等の教育職員の給与等に関する特別措置法（昭和四十六年法律第七十七号）の一部を次のように改正する。

第十条中「第六十七条第二項」を「第六十条（船員法第八十八条の二の二第三項及び第六十八条の三第四項において準用する場合を含む。）」に改める。

む。」に、「同法第六十七条第二項」を「同法第六十六条」に改める。

船員の労働条件をめぐる社会経済情勢の著しい変化及び船員の福祉の増進等の必要性にからみ、船員の労働時間の段階的な短縮を図るとともに、補償休日制度の創設、有給休暇の付与日数の増加等船員の労働条件の改善について所要の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和六十三年四月二日印刷

昭和六十三年四月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D