

第百二十三回国会 運輸委員会 議 録 第 三 号

平成四年三月十日(火曜日)
午前十一時三十七分開議

出席委員
委員長 久間 章生君
理事 今枝 敬雄君
理事 武部 勤君
理事 結方 克陽君
理事 春田 重昭君
理事 藤 辰一君
理事 二階 俊博君
理事 平泉 涉君
理事 星野 行男君
理事 増子 輝彦君
理事 赤松 広隆君
理事 左近 正男君
理事 常松 裕志君
理事 浅井 美幸君
理事 佐藤 祐弘君

出席政府委員
運輸大臣 奥田 敬和君
運輸大臣官房長 豊田 実君
運輸省運輸政策局長 大塚 秀夫君
運輸省海上技術安全局長 戸田 邦司君

委員外の出席者
労働大臣官房政策調査部産業労働調査課長 上原 信博君
運輸委員会調査室長 長岡日出雄君

委員の異動
二月二十七日
辞任 衛藤 晟一君
補欠選任 越智 伊平君

第一類第十号 運輸委員会議録第三号 平成四年三月十日

古屋 圭司君
星野 行男君
小林 恒人君
草川 昭三君
同日
石橋 一弥君
越智 伊平君
鹿野 道彦君
戸田 菊雄君
市川 雄一君
同日
補欠選任
星野 行男君
衛藤 晟一君
古屋 圭司君
小林 恒人君

三月六日
補欠選任
戸田 菊雄君
同日
小林 恒人君
同日
補欠選任
戸田 菊雄君

同日
補欠選任
戸田 菊雄君
同日
小林 恒人君
同日
補欠選任
高木 義明君
同日
高木 義明君
同日
補欠選任
中野 寛成君
同日
中野 寛成君
同日
補欠選任
市川 雄一君
同日
草川 昭三君

同日
補欠選任
市川 雄一君
同日
草川 昭三君

同日
補欠選任
市川 雄一君
同日
草川 昭三君

同日
補欠選任
市川 雄一君
同日
草川 昭三君

同(山中末治君紹介)(第三〇九号)
三月二日
身体障害者の旅客運賃割引についての距離制限撤廃に関する請願(土井たか子君紹介)(第三三四号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する法律案(内閣提出第一四号)
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第四一号)

○久間委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。緒方克陽君。

○緒方委員 それでは、特定船舶製造業経営安定臨時措置法の廃止する法律案について、造船の合理化がやられたわけでありまして、この法律を廃止するに当たって数多くの問題点が考えられますので、その点についてお尋ねをしたいと思います。

まずお尋ねをいたしますのは、この造船業の構造対策の結果と、そしてそのことによつて労働者被害というのが大変多かったということでありまして、私もいろいろ資料で下請まで含めて約三万人の人の職が奪われたということでありまして、家族まで入れればもっと大きな被害になったということでございます。

が数多く職場から追い出されてしまったわけでありまして、その数などについてどういふふうな認識をされているのか、あるいは実態について示していただきたいと思ひます。

○戸田政府委員 この特定船舶製造業経営安定臨時措置法が制定された当時、昭和六十二年でありまして、我が国の造船を取り巻く環境を見てみますと、ちょうど第二次石油危機後の海上輸送量の伸び悩みという背景がありまして、非常に大きな船腹過剰が発生しておりました。そういうことで新造船の需要が著しく減退しまして、造船にとりましては設備が大幅に過剰になっていて、また各社間の過当競争が相当激しくなっていた、そういうような問題を抱えておりました。

こういうことで、その過剰供給能力の削減を初めとする需給の不均衡の解消をまず最初に考え、それから、過当競争の体質から抜け出す、そういうことを眼目としてこの特定船舶製造業経営安定臨時措置法が制定されて、これに従いまして特定船舶製造業、五千総トン以上の船舶を製造する造船業に当てはめておりますが、このための設備能力を六百三万CGTから四百六十万CGT、約二四％でありまして削減しまして、特定船舶製造業の事業者並びにグループ数も四十四社二十一グループから六社八グループに集約しております。

先生御指摘の、ただいまの従業員の問題であります。これは労使ともに相当の苦勞を強いられました問題でありまして、この特定船舶製造業の新造船の部門の従業員を挙げてみますと、各社の経営悪化及びこれらの構造対策の実施に伴いまして、昭和六十年年度末の約四万六千人から昭和六十二年度末には二万四千人に減少しましたが、運輸省におきましては、各種の雇用対策制度、中小企業対策制度にこの造船業を指定してもらひまして、こ

これらの制度を活用しまして雇用及び関連中小企業の経営の安定に努めまして、設備処理が雇用と与える影響を極力抑えてきたところであります。

○緒方委員 今、局長は四十四社二十一グループから六社八グループと言われましたが、これは二十六社が正当ですね。

そこで、今後の展望について大臣にお尋ねしたいと思ひます。

これらの諸対策が実施された中で、我が国の造船業の現状をどのように見ていらっしゃるのか、また、今後の展望について不安や問題点はないのか、この点について大臣の御見解をお聞きたいと思ひます。

○奥田国務大臣 まず、今回の提出法案に関してでございますけれども、恐らく暫定的なこういった特別措置の中で、これほど成果の上げ得た、しかも業界の各位も本当にこの不況脱出に懸命な努力をやつてきたという形は、私もたくさんいる。なる臨時的な措置法を見ておりましたけれども、まあどちらかといえば、時期が来れば、ぬるま湯につかつてまた継続という形の中で、これほど成果の上げ得た法律はなかつたんじゃないかなうかと思つております。

と申しますのは、御承知のごとく、この造船業というものは我が国の基幹産業でありましたけれども、常に世界一のシェアを確保するために、設備過剰、そして過当競争、時にはダンピング等々、こういった基本的な体質を持つてずっとやってまいつたということでございます。

ですけれども、昭和六十年当時からあの長期不況を抱えまして、まことに困難な状態を労使一体となつて真剣に取り組んだ、今、局長からも話がありましたけれども、人を減らすことにも協力していただいた、しかも船台も減らす形の中で、そして体質を強化したと同時に、今現況はどうかということになりますと、これは、受注も含め、しかも従来のような過当競争による価格ダンピングというのは一切なく、適正な価格を保持した中で二年、三年後の予約受注も持つておるといふ形

で、全く体質が一変したということが言えると思ひます。

ただ、今後の展望として、また忙しくなつて、今大変な予約がありますから、またこれで船台をふやし人をふやすというような悪循環を繰り返していくとするならば、またかつて来た道をたどらなければいかぬということになるかと思ひます。ですから、ここはひとつ五百万トンなら五百万トンというシェアを確保しながら、しかも高度な技術を持った人たちに、現在の人員で、そしてハイテク機能を備えた形をやつていければ、私は、一番基盤が不安定だった造船業が、これからのますます刮目される、注目される基幹産業として、国際競争に十分勝ち得るし、中長期的な期待を持つて見ておるところでございます。

○緒方委員 大変期待を持つておるといふことでありますが、問題は、後ほどいろいろ指摘をいたしますけれども、そのまず第一は、一九七〇年代に建造された大量の船舶の代替建造の需要が一九九五年以降集中的に出てくるわけでありまして、これが非常に問題であるし、その後も問題があるわけですが、この対策は具体的にどう考えていらっしゃるのか、示していただきたいと思ひます。

○戸田政府委員 ただいま先生から御指摘のありました点というのは、確かにこれからの造船業を考えていく上での最も基本的な問題であるかと思つております。

今後の我が国の造船業の外航船建造需要であります、一応現在程度の世界のシェアを考えながら、これからの世界経済の安定的な成長による海上荷動き量の緩やかな増加、それから、先生御指摘の一九七〇年代半ばに大量に建造された大型タンカーあるいはバルクキャリア、そういったものを中心とした代替建造需要が相当出てくるものと見込まれて、我々の予測によりますと、一九九五年で四百四十万CGT、それから二〇〇〇年には五百三十五万CGTと、需要の方は順調に増加していくものと予想されます。

ただ、それから後の、二〇〇〇年前後に需要のピークを迎えて、それからですが、大型タンカーを中心とした代替建造などが一巡するということがありまして、その後の需要の予測は緩やかな下降局面を迎える、そういうことを予想しております。

このようなことから、できるだけ中期にわたりますして需要と供給のバランスを確保しながら造船事業の安定的な運営を図ることを考えますと、現在の設備能力をできるだけ維持しながらその間の一時的な需要の増加に対応するというためには、機械化、省力化、そういったことによる生産性の向上で乗り切るべきであると考えております。

現在、造船事業者におきましても、まず第一に長い不況の間に老朽化した設備の更新を行わなければならぬわけでありまして、そういった状況に備へまして、生産性向上のための技術開発としまして、コンピュータを大幅に活用した生産システム、いわゆるCIMの開発が進められていくところでありまして、運輸省としまして、このような生産性の向上に資する技術開発に對しましては積極的な支援を講じていくこととしておりまして、引き続き、現在の需要と供給のバランスを崩すことなく今後の需要の増加に對していくけるように努めていく所存であります。また、実際にそれが可能かどうかということにつきましては、我々は現在の設備をもつて十分対応可能であると考えております。

○緒方委員 可能かどうかということが非常に問題なところでありまして。

そこで、造船業の労働の実態とそれから残業の実態、そういう中で政府としては閣議決定がされて、一九九三年までに日本の総労働時間を一千八百時間にするとするということで、それぞれの業種ごとに努力をされております。これはアメリカを初めとした経済摩擦などの中で、日本の労働者の働き過ぎということが大きな問題になりました、何とかしてこれを実現しなければ外国から

た圧力がかかるという中で、政府としては閣議決定をされてその努力をされているということになつておりますが、一部の業種ではかなり進んだところもありまして、このような人々を食うような、労働集約型といえますか、そんなところの強い造船業では非常に問題があるんじゃないかというところで私は認識しておりますが、そういう中で政府目標一九九三年までの総労働時間対策についてどういふふうに進められるのかということでお尋ねしたいのです。

実は役所からいただいた資料で、二枚目、経営安定法の廃止ということで「我が国の建造量等の推移及び見通し」というのをいただいておりますが、いろいろ業界やら労働組合の話を聞いてみますと、この資料で言う一九九〇年、これまでが実績、それからこれからが予測ということで資料をいただいておりますが、実はこの時点の三百六十八万CGTのところ、現在の八万九千九百九十九の労働力でせいぜいばいだというのが労働力の現状にあるわけですね。それからもう既に一年半近くたつていくわけでありまして、この部分がだんだん労働力不足になつていくという現状になつております。

それから、同じように一九九一年の六月の時点で労働組合が調査した資料によるものであります、この時点での労働時間等の状況を見ますと、大手で年間所定が千九百四十三時間、それに残業が三十一時間、中手とかいろいろありますが、省略いたします、全体として集計いたしますと二千五百七十七時間ですね。これが年間の所定であります、それに二十九時間の残業ということになります、二千八百六十七時間というふうになります、一九九一年時点です。この残業と長時間労働の状況が出てくるわけです。

そんな中で、これから政府目標達成に向けていろいろ問題があると思ふのですけれども、今度経営安定臨時措置法と中小造船の第三次構造改善事業のもう期限切れを迎えるわけでありまして、今後の展望を考えた場合には、今回の大きな合理化

の経緯というものを厳しく受けとめて、まず現行の建造能力を堅持することを前提にしようというところで、先ほど大臣は五百万CGTみたいな数字を言われましたけれども、ここでは四百六十が出てくるわけでありまして、積極的な国際協力を推進しながら秩序ある操業というものをやはりやっていかなければならぬし、安定的な魅力ある造船業というものが望まれるわけでございます。

しかしながら、先ほど言いましたように、一九九一年で全体で二千八十時間というような状況の中で、労働力の不足とかあるいは設備の老朽化あるいは作業環境の悪化ということで、非常に仕事の伸びに対して対応できないような制約を受ける労働者の数の実態にある、特に中小造船は技術労働者の確保を迫られているわけであります。

そこで、具体的に質問したいのでありますけれども、造船業を働きたいのある職場にするために、先ほどの閣議決定、一九九三年一千八百時間というものの向けて具体的に関係官庁との連携を十分とりながら努力をしていただかなければならぬと、先ほど言われましたけれども、この実現のためにどのような具体的な対策をされているのか、明らかにしたいとしたいと思います。

○戸田政府委員 確かに労働時間の短縮、これも非常に大きな問題であります。造船業界、最近では人手不足、また若者がなかなか確保できない、そういうような状況にあったわけであります。今後労働力不足の状況が続くという中で優秀な労働力を確保していくためには、労働時間の短縮、待遇の改善、工場の作業環境の改善、そういうこととがまず第一に達成されなければ労働力の確保が不可能であるという状況にあります。

そこで、今後労働時間の短縮を図っていくというために残された道は何かということになりますと、機械化、省力化、そういう道しか残されていなくて私は思っております。その具体的な方法としては、先ほど若干申し上げましたが、造船各社が一致団結しまして、現在、CIM方式といいますが、コンピュータを大幅に導入した

生産方式、これの開発を進めておりまして、今から二、三年後には相当の実用化のめどがついていると私は考えております。こういうシステムを生産システムの中に大幅に取り入れていく、そういうことしか道がない、まあ現在の造船各社協力しての開発の状況を見ますと、これも可能であると私は考えております。

我々としては、引き続き年間総労働時間を平成四年度末までに千八百時間に向けてできる限り短縮するという目標を実現したいと考えております。そのために造船事業者に対し適切な指導を行ってまいりたいと思っております。こういった省力化のための技術開発につきましても、今後とも積極的に支援を行ってその実現を図ってきたいと考えております。

○緒方委員 本来であれば、合理化が終わって、そして新しい需要がどんどん出てくるというときに、今研究をされているということですが、結局そのスピードに一波も二波もおくれているんじゃないかというふうに思っています。これから研究開発をして実用化するにはやっぱり時間がかかるわけですね、そのところの問題が出てくるだろうというふうに思います。それから、支援の話も具体的にはやりたいということですが、ちょっと時間がありませんのでその辺は省略して、ぜひ人手不足対応のためのいろいろな施策について研究開発にもっと力を入れるべきだという御意見だけ申し上げたいと思います。

そこで、造船業の場合には、安全面もあると思うのですが、全体の造船のことを掌握するという意味で、工事予定船及び工数、山積み表というものを法律に基づいてあるいは施行規則、通達で出されているわけですが、その中身も見ますと、二時間の残業能力というのを一つ一つの前提にしながら山積み表がつくられているようでありまして、この二時間の考え方ですね。そして、こういう状況の中で一九九三年一千八百時間というものが達成できるのか、いろいろ運輸省としては造船業界を指導したりやっているわけ

けであります。こんな形でやっていますか。この点についてはどうお考えでしょうか。

○戸田政府委員 ただいま御指摘がありました件は、臨時船舶建造調整法に基づきます船舶建造許可に際しまして、我々が一つの目安として二時間の残業能力というところで許可の一つのチェックの物差しにしているわけであります。この臨時船舶建造調整法においてチェックする点というのは、まず第一に海運の需給の問題を見、それから、実際に船を建造するという面につきましても、技術的に可能であるかどうか、それから物理的に可能であるかどうかという点でありまして、その物理的に可能であるかどうかというところで、どれぐらいの工員がいて、どれぐらいの工数がかかって、それを消化し得るかどうかというようなことをチェックしているわけであります。

そこで、この二時間という時間につきましても、我が国の造船各社の労協協定に基づく時間を基準にしてそういうチェックを行っているわけでありまして、将来の労働時間の短縮というようなことを考えますと、生産性の向上などによつてこれをどれぐらい圧縮できるかというのが緊急の課題であるというふうに考えております。

○緒方委員 そういうことで、一生懸命省力化、コンピュータ化その他で努力をするということとありますが、どうも私に言わせると泥棒を見て縄をなっているような状況じゃないかという気がしてしやうがないわけでありまして、本当に仕事があるというところはいいことですが、その中でいろいろな安全問題その他惹き起こるということとで心配をしております。そういう点を指摘しておきたいと思っております。

次に、労働安全確保と労働環境の整備の対策についてお尋ねしたいと思います。実は、先ほど二枚物の資料で、これは運輸省からいただいたこの臨時措置法の廃止についてということ、背景とそれから中身と「建造量等の推移及び見通し」という表をいただいたわけであり

ますが、実はこれでいまして、さっきも言いましたように一九九〇年の中ごろで現在の大体九万人体制ということになっているわけですね。そして、それから一年たった昨年の秋ごろに、実はもう既に人間が足りないということで重大な死亡災害事故が起きているわけですね。昨年の秋ごろには、二カ月の間、名前を言うところであれですけれども、大手の日立とか三井造船とか三菱とかいろいろなところで七名の方が亡くなる死亡災害が発生するというような状況になっておりまして、それからだんだん今もまだ仕事があふえているわけですね。

そして、これは政府の方も出しました資料で、一番ピークの二〇〇〇年ごろには五百三十五万CGT・年ということになるわけですが、これを九万人の一九九〇年の中ごろの三百六十八万CGTで見ますと一・四五倍ですね。約一・四五倍の仕事があふえるということになるわけですね、数字で割ってみますと。それに、さっき言いました現在二千八百時間を千八百時間にしようということになりますと、仮に二千八百が二千というふうに見たとしても、その時点で千八百時間になったとしてもそこでまた約一割の人手が足りなくなるといふこととあります。五割五分の人間をふやさないといふと、千八百時間でもこれは仕事があふえるわけでありまして、先ほど言われました、ずっと省力化が進んでいけばいいのですけれども、その間におくれが出てくると、結局何となくして仕事をしなければならぬという状況の中でまたもや重大災害が発生するのではないかとこのことを大変心配しているわけでございます。

この十年間に省力化が完全に進まないといふ五割五分の仕事があふえる、そしてそれからまた下がる、そのときがまた問題ですけれども、そういう意味で、死亡災害を初めとして多数発生しているわけでありまして、これから仕事があふえるという状況の中で、安全確保と労働環境の改善、そして福利厚生施設の充実などについて、今後の対

策について、現状が今のような状況ですから、その対策についてお示しをいただきたいと思ひます。

○戸田政府委員 造船業の今後の安定的な運営というのを考えますと、まず第一に必要な労働者を確保していくということですが、一般的に労働力人口が減少しているあるいは高齢化が進む、そういった中で、安全な作業環境を確保するとかあるいは福利厚生施設等を含む就業環境を改善していく、こういうことは極めて重要であります。そういうことが達成されなければ必要な人員が造船所に来てくれないというようなことでありますから、労働時間も含めてそういった点を十分に配慮しないと、今後の経営の安定が図れないという状況にあります。

そういうことで、今後、造船事業者としまして、この問題にはどうしても積極的に取り組んで解決を図っていかねばならないということであり、運輸省としまして、事業者の自主努力を促すような方策を進めてまいりたいと考えております。

それから、先ほどお話しございました労働者の安全確保の問題ですが、先生から御指摘のように、昨年初、幾つかの事故が起こっております。こういうことはやはり造船業の健全な事業運営上極めてゆゆしき問題であると認識しております。これから仕事が増加していく、こういうような状況にあつては、これらの点に一層注意を払つていかねばならないと我々考えております。そういうことで、ことしの一月に、各地方の運輸局に対して、管内の造船所の事故防止に向けて万全を期するように指導を行つていくよう指示しております。

就労環境の問題につきましては、先ほどから申し上げましたように、技術的な面で省力化を進めていく、機械化を進めていく、そういうことが非常に重要だと思つております。先生御指摘のように、泥棒を捕まえてというお話ございましたが、造船業のこれまでの状況を考えますと、なりふり

構わず合理化を進めてきたというようなことで、そこまで確かに手が回らなかつたということがあつたかと思ひますが、現在各社とも全力を挙げてこの問題の解決に邁進しているという状況でありますので、その点御理解いただきたいと思ひます。

○緒方委員 労働災害の発生というのは本当に深刻な問題でありまして、死亡事故を含めて、本年通達を出されたということですが、この点についてはさらに十分指導をやつていただきたいというふうに思ひます。

それから同時に、先ほどの質問でも申し上げましたが、中手、中小対策というののもまた大事な問題であります。五千総トン未満の対策、特に技術労働者確保、そういうものが、大手に比べて労働条件その他悪いものですからここにはなかなか人が集まつてこないということであり、第三

次の対策がもう終わるわけでござい、きのう政府の方、運輸省の方にレクチャー受けておりましたら、第三次が終わつた後第四次をやるには、少し調査期間を置いてそれからやるということ

で、しばらくの時間がかかるのじゃないかというように話を聞いたのですけれども、もう大手の方だつて厳しいわけですから、中手あるいは中小対策というのは非常にいろいろ難しい面もあるわけであり、この点について、やはり早目早目

の対策をとつていかねばならないのじゃないかというふうに思ひます。

第四次の対策を早めるということについてと技術労働者対策ということについて、お答えをいただきたいと思ひます。

○戸田政府委員 確かに、中小造船業のバックグラウンドを考えますと、内航船については最近若干需要がふえてきているという状況にありますが、漁船などにつきましては、国際的に漁業規制が強化されるというような影響がありまして相当な注目が減つてきていることとあります。その上に、中小造船事業者の方は労働力の確保についてはより深刻な状況にあると思つており

ます。

そういったことで、ただいまの中小企業近代化促進法に基づく次の第四次構造改善計画であります。この計画の策定につきましては、計画が策定されるまでに通常二年ぐらひを要しているわけであり、そういう状況から非常に急を要するということ、全力を尽くしてできるだけ一年以内にそういう計画を取りまとめる、それで平成五年、九年までの構造改善事業が遅滞なく実施できるように努めていくつもりであります。

○緒方委員 第四次の中小企業に対する具体的な対策については全力を挙げることとありますので、今積極的な御答弁をいただきましたから、そういうことでぜひ期待をいたしますので、中手、中小対策について努力をしていただきたいというふうに思ひます。

そこで、四百六十万CGT体制の問題でござい、したいと思うのですが、仕事はこれからどんどんふえてくる、しかし船台をふやせばよいという問題も起きていること、非常に難しい問題だと思ふので、難しい問題だけれども、十年、十五年後を考えると、何としてもそこを

を省力化にする必要はある、国際協調とかいろいろなことを総合的に考えてやつていかなきゃならぬと思うので、すけれども、結局、今からどんな仕事があるのか、二〇〇五年ごろからは下がついていくという状況になるわけであり、そうなりますと、船台をふやしていくと人もふや、どんどんふやしていくことになる、再度合理化ということになるわけであり、そういうことにならないようにしなきゃならぬということで、私としては、この四百六十万CGTというのはぜひいろいろな手段を講じて確保する努力をしていかなきゃならぬ、いやいかというふうに思ひますが、この点について大臣の御見解をお尋ねしたいと思ひ

ます。

でだとかき込みで増設をするという、この悪循環が今日の業界が非常に困難な時期を迎えた原因でもあつたわけでござい。しかし、今日のようにより省力化、合理化の道をたどつて労使一体となつて取り組んでいただいたおかげでこれだけ業界はスリムになつて、にもかかわらず、まだ世界の半分、世界一のシェアを占めているという現状というのは、私たちは大変これを誇りに思つておるわけでござい。

ですから、こういった形を認識しながら、先生は四百六十万トンと言われますけれども、まあ大体五百万トン前後、こういった形で、その間に足腰を強くして省力化体制も含めての設備をきちり改善していく、この基本的な努力は絶対怠つては困る。そして、造船業に働く人たちが、本当に先端的な産業界に働いておるといふ誇りと、いい労働環境で仕事をやっていっていただきたいなと願つております。

○緒方委員 最初の答弁のときも、四百六十万CGTというのと五百万トン前後というところでは約一割近く違つておりました、一番ピークで五百三十五万というところになれば、それに合わせればということになりますので、造船所というものはいろいろと老朽化もするであろうし、さらに、船台が今五万トンだけれども新しい状況で六万にしたいとかいうような、時の流れで変わつてくるものはやはりあると思うので、だから、多少四百六十万を総体としては年間の中で上回るということがあるだろうけれども、今のような答弁で五百万トン前後というのが残りますとすつと行つちやうことになり、そこはやはり四、五百六十万を基礎としながら、多少の上下はあるというか、これからしばらくは少し上回るかもわからないというぐらひの話でない、何か五百万トン前後を委員会が容認したというようなことにもなりますので、そこは、この答弁に基づいた中で政府の見解、大臣の見解をもうちよつとはつきりしていただきたいと思うのです。

○奥田国務大臣 私の言わんとするのは先生と同

じことだと思ふのです。基本的には、現在の設備をできるだけ省力化、合理化をしていく、環境改善を図っていくという形の中で、現在の設備をベースにしながら、短期の多少の需要増に対しては省力化、近代化の方向で切り抜けていく。ですから、先生が四百六十万という数字におこだわりになるなら、私も基本的には現在の基本数字を基調にして考えますから、全く一緒であろう、ちよつと私の方が融通をつけた数字を申し上げたかもしれませんけれども、お考えは一緒であろうと思います。基本ベースは、四百六十万トンを基準値に、それをベースにしての近代化を図っていくという

ことで御了承賜りたいと思います。

○緒方委員 現在の設備を基本にしながら、多少の上下はある、上下というよりも、これからは少し上がる部分があると思ひますけれども、そういう御答弁をいただきましたので、そういうことで考え方を確認したいと思ひます。

そこで、海運造船合理化審議会の答申では、今の現状の中で魅力ある造船業にしなければならぬということで、「今後の需要構造や就業構造の変化に対応できる創造的な技術ポテンシャルを保持した魅力ある造船業」ということで答申が出ていますけれども、答申が出たのは昨年の十二月ですかね、そういう状況です。それから昨日は余りたつておりませんけれども、これから議論をされていくでしょうけれども、今日時点で考えられるものがあると思ひますので、その辺をお示し願ひたいと思ひます。

○奥田国務大臣 足りないところは局長から補足させますけれども、私は先生が指摘された魅力ある造船業の方向にはもう着々と向かつておると思ひます。国民に豊かな生活云々ということをお私には言ひますけれども、この八億トンに近い生産資源を輸入しながら八千万トンの製品輸出で飯を食つておる我が国の現状ということ、まさに海とかかわりなくして今日の日本はあり得ないし、将来もあり得ないということははっきりしているわけですから、この造船業を含めての海運

輸送に携わっている人たちの職場が魅力のない形になつていったときには、もう我が国の国民生活の豊かさというのはいくらにかいたもちにすぎない、それくらいは気持ちでおります。

したがって、港湾設備をよくしていくことはもちろんですけれども、もう世界的な形で海の輸送改革が必ず技術的にも行われてくる時代が来ている。この委員会でも御議論なさつていただいているモーダルシフトのそういった政策的な推進も必要でしょうし、そしてまた、先生も御指摘になつたように、これから造船を含めて海の輸送体系、物流体系も大きく変革の時期を迎えている。二十一世紀を待たずして恐らくテクノスパー

ライナー等の新技術開発によつて海の新幹線にも匹敵するような輸送改革が行われるのじやなかろうか、そのときにも技術的に備えていかなければなりませんし、私はこの造船業に携わる技術者の皆さん方、もう三K産業と言われるようなそんな形じやなくて、むしろ最先端を行く新しい産業として造船業に大きな期待をかけておるわけでありまして、それに関して、政府、運輸省としても積極的な支援策を講じていく、そのことが国民生活の豊かさにも基本的には通ずる大切な道であるという自覚でやつていこうと思ひます。

○緒方委員 今、基本的な考えについては大臣から示していただきましたが、もう少し何か具体的なものがあれば局長の方からお願ひしたいと思ひます。

○戸田政府委員 基本的にはただいま大臣からお話申し上げたとおりであります。まず第一に、先ほどから先生御指摘の労働時間の問題、それから給与水準も含めての待遇改善、それから、労働環境が非常に悪化していったような状況もありまますのでそういった点の改善、それにやはり外から見ても、あの造船所は立派な工場であるわけ、こう言われるような造船所にしていく、それにはやはりその中身として技術ポテンシャルが非常に高い、やつていけることがなかいかおもしろいというように必要であるかと思ひます。

ちよつと余計なことを申し上げて申しわけないと思ひますが、造船工業会の飯田副会長の言によりますと、あそここの工場に働いている人のところにならお嫁に行つてもいいと言われるような工場にしていきたいというように思ひます。それから、そういうことで全力を尽くしていくことで考えております。

○緒方委員 次に、経済摩擦の問題に移りたいと思ひます。

我が国の造船業、先ほど大臣からも御答弁ありましたように、五〇%近くの新造船の受注量ということになつておるわけでありまして、もちろんこれからのいろいろな省力化をやつていくし、製品的にも立派な製品が、船ができていくということになつていきますと、またいろいろな国際摩擦が起きるんじゃないか。今自動車もいろいろなつておりますけれども、船もそういうことが当然想定されるんじゃないかという意味でいいますと、やはりそこに対する先手を打つた対策というのが必要であらうというふうに思ひます。

OECDの新協定の中でこのような問題も今議論をされているやに聞いておりますけれども、この経済摩擦に対する対策をお聞きしたいと思ひます。

○戸田政府委員 造船分野におきます国際協調、これは非常に大事なことでありまして、このように国際協調を通じて経済摩擦などの生ずることがないように努力していくというようにすることが基本であります。ただいま先生からお話のありましたOECDの場でありまして、ここで検討されておりますのは、造船分野での政府助成を削減し、多国籍協定の場で、造船市場を歪曲しているような施策を廃止していく、そういうようなことで現在協議が進められておりますが、そのほかに、二国間協議などを通じて我が国の立場を話し、また、相互に意見を交換し、公正な競争条件を確立していくというように現在話し合ひが進められているところであります。

な点につきましては、基本的な考え方を申し上げますと、国際的に認められていると思ひます我が国のシェア、これを現在程度に長期にわたつて維持していく、そのために注意深く日本の造船業を運営していく、そういうようなことによりまして、摩擦問題などの生じるようなことのないように事前にいろいろと手を打つていきたいと思ひます。

○緒方委員 それでは、先ほどOECDの中における政府補助の問題とかいろいろ話が出たのですが、これは現在作業中ということのようですが、協定はいつごろ締結の現状になつておるんでしょうか、わかればお示しを願ひたいと思ひます。

○戸田政府委員 このOECDの造船産業部会で進められております国際協定の作成の問題であります。これは主要な国を申し上げますと、我が国、それからEC、韓国、それに米国、これらが主要な国になつておるわけで、そのほかに北欧などが加わつておるわけで、そこで、政府助成策を削減していくための基本的な点についてはまだ若干の問題点を残しながら、ほぼまとまる方向になつてきていると思ひます。

それから、この協定の中にはもう一つの大きな柱としてダンピング防止のための仕組みがつけ加えられておるわけで、その点につきましては、我が国、韓国などに憲法上の問題も含めての法制上の問題もあつたが、これらを回避して何とか基本的な合意にたどり着きたいというように現在検討が進められておるわけで、おおむね四月の初旬の会合でその点についての合意の達成が得られればと希望しております。この点につきましては、米国、ECの姿勢が非常にいいというようにお聞きしております。米国、EC勢と韓国、日本がどれくらい歩み寄れるか、この一点にかかつておるわけで、現在、これまで米国とも意見の交換を行つてきているところでありますが、状況としてはなかなか難しい状況にあるということをお示し上げざるを得ません。

○緒方委員 そのほかにもたくさん質問通告して

おりましたが、時間があと少なくなつてまいりましたので、あと一点だけ質問をして終わりたいと思います。

それはタンカーのダブルハルの問題であります。地球環境問題における海洋関係の汚染の問題で、当委員会でも別途また法案が出されますが、この三月の初めにIMOの海洋環境保護委員会で海洋汚染問題で決定がされたということになっておるようでありますが、その主な内容と、それからこの決定が造船業に与える影響、それから価格面にはどういふ影響があるのか、技術面にどうなるのか、それからタンカーの代替期にも差し加かつてくるわけでありますが、その点について、三、四点ございますけれども、お答えいただきたいと思ひます。

○戸田政府委員 このタンカーの二重構造問題につきましては、ここ一年以上の長期にわたりまして海軍関係の国連の専門機関であります国際海事機関において検討が進められてきたところであります。先週三月二日から六日まで開催されました海洋環境保護委員会海洋汚染防止条約の改正がなされております。

この条約が発効いたしますのは平成五年の七月からということになっておりますが、内容を簡単に申し上げますと、大型の新造タンカーにつきましては、平成五年七月以降に契約するものについてダブルハルが強制されます。それから、現存のタンカーにつきましては、平成七年の七月以降、船舶に応じて段階的にダブルハル化が強制されることになっております。大ざっぱに申し上げますと、大体二十五年以上ぐらいの船舶でそういう規制がかかってくるというようなことになりま

す。それで、この我が国の造船業に与える影響につきましては、我々の方でも前から検討していたところでありまして、若干の工数の増加は伴うものの、技術面では十分に対応できると考えております。それから、船舶に与える影響であります、こ

れは個々の船舶の設計にもよりませんが、大ざっぱに申し上げますと、従来のタンカーに比べて二割前後価格がアップする可能性があります。

それから、今後の代替需要にどういふ影響を与えるかという点でございますが、昨年の海運造船合理化審議会におきまして、今後の代替需要への対応につきましてはこの点も含めて需要予測を行つておりますので、現在の我が国の造船能力によりまして十分対応が可能であると考えております。

○緒方委員 これで質問を終わりますが、いろいろ御要望申し上げた点、確認した点については、ぜひ努力をお願いしたいと思います。

○久間委員長 午後一時三十分から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十四分休憩

午後一時三十分開議

○久間委員長 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。春田重昭君。

○春田委員 質問の前に、限られた時間でございましてから答弁者はひとつ簡潔にさせていただきますことを要望しておきます。

さて、昭和六十二年の四月に施行されました特定船舶製造業経営安定臨時措置法、五年をもつて廃止される法案が提出されているわけでありまして、廃止に当たりまして、我が国の今後の造船業界に全く懸念がないといひますか影響がないのかどうか、御答弁いただきたいと思ひます。

この法案は、五千トンクラス以上の外航船を造船する造船業界が対象とつておりますけれども、そういった業界の皆さん方の合意もされているのかどうか、あわせて御答弁いただきたいと思ひます。

○戸田政府委員 この特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止するに当たりましては、いろいろ

な面でも我々運輸省としても、また関係業界、労働組合含めまして多角的に検討してまいっているところでありまして、

先ほどから御案内のとおり、この法律に基づきまして設備の削減あるいは会社のグループ化、集約化などの構造対策を実施してきております。一方で、海運市況は当時に比べますとかなり好転しているということから、平成二年度で見ますと各社とも経常ベースでおおむね黒字になってまいつてきておりますし、また、その背景としまして、最近の受注状況も順調に進んでおりますし、また、手持ち工事量を見ましても約二年分の工事量を確保しているという状況になつてきております。

それで、今後の市況の展望になりますが、タンカーの代替が相当大きな仕事になってまいりますし、その後に大型バルクキャリアなどの老朽船の代替も必要の中に入つてきておりまして、今後かなりの長期にわたります造船業の事業につきましては比較的安全定していくものと考えております。そういったことで、仕事面、経営面両方において当分の間は安心できる状況にあるのではないかと考えております。

そういった状況の中で、昨年の十二月に、運輸大臣の諮問機関であります海運造船合理化審議会におきましても今後の造船業のあり方について検討を進めました。その中で、特定船舶製造業経営安定臨時措置法を初めとする造船不況対策につきましまして、その所期の目的を十分に達成したとの評価をいただいております。今後は、社会経済情勢の変化あるいは国際化の進展の中で我が国の造船業が適切な役割を果たしている産業になつていくべきであるというふうな考えをしております。そのための環境が十分に整つたというふうな考えをしております。

○春田委員 二度のオイルショックで造船業界は構造的な不況に陥つた。そういった中でこの法律が施行されて、設備が縮小されたり廃止、また統廃合等々のいわゆる集約化によつて見事に立ち直

つたわけでありまして。ただいま御答弁のあつたとおり、今非常に造船業界は不況から一転して活況になつていて、しかも受注量、工事量は約二年分があるというところでございます。

そういったことで、現在の、また将来のこういった活況に対して十分対応できる体制になつていのか。例えば、設備を廃止した、また人員整理も行った、その結果、現在のそういった受注、また将来のそういった高需要に十分対応できるかどうか、かえつて危惧される面が出てきているんじゃないか、納期等々も十分間に合うような、そういった体制になつていのかどうか、そういった面はどうでしょうか。

○戸田政府委員 今後の需要にどのように対応できるかという点でございますが、当分の間はこれから受注が順調に伸びていくということを考えて、それに対応するには人手不足の問題があります。これについては、やはり世界一のその産業を持つていっているような状況から、機械化、省力化を積極的に進めていく、そういうようなことで需要には対応できいくものと考えております。

○春田委員 機械化、省力化というお話がございましたけれども、経営者の心理といひますかマインドとしては、こういった法律が施行されて設備も縮小してきたわけですよ、それが一転して今日活況になつていけるから、設備投資をしようと思つても、企業家心理として、この五年間この法律が施行されて、設備投資は余りできないんだというマインドが働くと思ひます。しかし私は、必要な設備投資はやつていくべきである、こう思つておりますので、そういった企業家心理を高揚するための運輸省の特段の配慮といひますか、助成も必要であると思ひます。

この法律は設備を縮小するものですから、今一転して活況になつてきたんだから、何でもかんでも設備投資をやろうというわけじゃないのですけれども、必要なものについては運輸省は促進する、また援助もしていく、こういった設備投資に

については従来の姿勢と違つて前向きに対応する必要があるのじやなからうかと思ひますけれども、どうお考えになりますか。

○戸田政府委員 運輸省としては、我が国造船業、世界の五〇％のシェアを持つてゐる、それで世界海運に与える影響が非常に大きいということから、我が国の造船業というのは今まで以上に立派な産業として維持していかなければならない、そういうふうな考えでおります。

設備投資につきましては、先生御指摘のとおり、この長い不況の間に投資が相当おくれつてきたという面があります。そういったことで、設備の更新その他相当の投資が必要になつておりますし、先ほど申し上げましたように、人手不足という面から設備投資を相当積極的に進めていかなければならない、そういうような状況にあると思つております。

また、我々が造船業を支援していくというような観点から、例えば新規需要の創出策として、海上浮体施設の整備などにつきましてはNTT株の売却益を活用した無利子の貸し付けを行うとか、それから各造船会社の技術ポテンシャルを高めていく、それによつて造船業を活性化していくというようなところから、テクノスパーライナーなどの高度船舶技術開発も促進しているところでもあります。

そういったことで、官民挙げて、これからの新しい造船業をつくり上げるために設備投資も含めて積極的に諸対策を進めていかなければならないというふうに認識しております。

○春田委員 海運造船合理化審議会の答申の中で、一つは、労働力確保のための就業環境を改善する、さらに、環境、安全、海運市況安定のために老朽船の解体を進める、こういった答申が出ておりますので、この問題につきまして深く質問していきたいと思つております。

まず第一点の、局長も答弁なさつております人手不足、人手不足の中でも、特に若者の不足という問題について聞きたいと思つたのですが、造船業

界は三Kと言われております。さらにプラス二K、いわゆる危険、汚い、きついの上に、休日が少ない、また給料が低い、こういった悪評があるわけでありまして、そういったことがやはり若者の定着率が悪い原因になつてゐると思つております。平均年齢も造船業界は四十一・八歳なんです。特に、この従業員の年齢構成でも四十歳から五十歳未満が全体の四七％を占めてゐる、かなり高齢化してゐる。そういった点で、私は今後の若者のいゝゆる定着というものが、確保というものが大事になつてくると思つております。

そういった面で教育、学校が大事だろうと思つたのですが、高校には造船科というのがあります。資料によりますと、昭和四十一年時には公立、私立合わせて十六校あつたんですね。ところが、今日においては九校になつております。さらに、今春この造船科を三校廃止して、来年からは何と六校に減るといふのです。かつての十六校が六校というところで、約三分の一に減つてしまつたのです。全く寂しい限りであります。こういったところもやはり若者の造船界に定着しない原因にもなつてゐるんじゃないか。大学では、こうした傾向に歯どめをかけるためにも、大学でも造船科というのがあるし、たゞそれでも名称を変えて、船舶海洋工学科という、ちよつと幅広くそういった名称に変えて、内容を広げていってほしい。

私は、こういったことで、高校でもただ造船でなくして、先ほど局長も御答弁あつたように、テクノスパーライナー、これから豪華客船なんかもどんどんそういった時代の要請において竣工されるようになってくるわけですから、高校の造船科を今後幅を広げて、そしていゝゆる若者の対策といひますか、人材確保といひますか、そういった面にいゝる必要があるんじゃないかと思ひます。どう思ひますか。

○戸田政府委員 確かに、人手不足の解消という面から若者たちにとつて魅力ある造船業にしていかなければならないという課題が大きいわけでありまして、昨年十二月の海運造船合理化審議会の

答申の中にも述べられておりますように、今後は、まず第一に、これまでの不況により疲弊した造船所の設備などを更新していく、あるいは就労環境を改善していく、こういったようなことがまず第一でありまして、これまで定着しておりました造船業に対する三Kイメージ、これを全く払拭するような対応をしていかなければ労働力の確保は難しいというふうなことで、運輸省としまして、その事業者の自主努力を促すような方策を進めてまいりたいと思つております。

もう一つは、やはり産業として最先端の生産設備を誇つてゐる、そういう技術ポテンシャルを高めていく、それが非常に大事であらうかと思つております。

大学の工学部の問題につきましては、先生からお話がありましたように、船舶工学科というふうなもの、大体全国で、海洋工学も含めましてカリキュラムが決まられるような状況になつておりますが、造船所が扱つております製品の対象として、船舶だけではなく、石油掘削、石油掘削、造船業自身が幅広いレパートリーを持たなければいけません。そういったような状況にあるのではないかと思ひます。そういった意味では、高校の課程でもそういった面も取り入れていくというのはいゝからこの課題として重要ではないかと思つております。

ちなみに、最近二、三年の実態を考えてみますと、工学部の学生、卒業生が金融業などに就職したという例がそれ以前には相当数ありましたが、最近では工学部の学生が相当数造船業にまた戻つてきております。そういったことで、各社とも来年度からの入社員としては相当数の工学部卒業生を確保してゐるというふうな現状が見られますので、我々としても大変その今後の状況を楽観してよろしいのかなというふうに思つております。

○春田委員 局長、私の答弁で、時間がないんだから、今あなたの答弁を聞いてゐると三分の二は余計なことですよ。後半だけです。

大臣どうですか、高校がかつて十六校あつたのが今六校しかないんだ、そういった面で、造船科じやなくて、大学並みにそういった内容、幅を広げて造船科を維持すべきじゃないかという私は質問をしてゐるのですよ。局長の答弁は三分の二は余計なこと。ちよつと大臣、どうですか。

○奥田国務大臣 いや、さつきから感心して聞いておつたのですけれども、三Kプラス二Kだと、三Kのほかに、休日は少ない、給与は低いという御指摘で、かつての造船業というのは長い間そういった形の中でやつてきておつたのかなと。

私は、先生、造船業界志望の技術者、若者は必ずふえてくれると思つてゐます。ということとは、今までは先生の言われたように三Kプラス二Kの企業イメージが定着してしまつたけれども、今はもうまさに造船はハイテク技術を総合した近代産業の中で、かつての鉄のがらんどをつくる造船と違つて、まさに技術の集積した産業として、しかも今までのような過当競争、過剰設備という形の弊害、そういった同じ道をたどらなければ、この造船産業というのは、私は、若者にも魅力のある業界として必ず受け入れられるであらうと大きな期待を持てゐます。

○春田委員 大臣も私の質問に答えてゐない。いづれにしても、教育というの是非常に大事ですから、そういった面でも、高校がかつての十六校が現在六校になつてきたのですから、歯どめをしていただきたい、内容を変えて拡充していただきたい、こういったことを言つておきます。

さらに、賃金ですけれども、これも陸上職と造船業界を比較した場合、例えば造船業界は高卒四十歳で平均が二十五万二千六百円です。全産業平均では三十一万です。約六万の開きがあります。そういった面でも、私は、経営者任せじやなくして、国としてもいろいろな角度から応援する必要があるのではないかと、こう思つております。

さらに、給与や時間、労働時間ではなくして、その他職場の労働環境といひますか、改善といひますか、厚生施設、こういったことも必要になつ

てまいります。テニスコートとか野球場とかいろいろな保養施設、独身寮、こういったいわゆるその他の保養施設といえますが厚生施設も充実していくことが若者がサービス産業に流れる流れを食い止める原因にもなってくるのではないかと考えておりますので、こういったいわゆる賃金の面、またこういったサービス施設の面につきましても国としては前向きに取り組んでいただきたい、私はこのように要望しておきたいと思っております。簡潔に御答弁いただきたい。

○戸田政府委員 最近の造船業の状況を考えますと、船舶も相当上がってきているという背景があり、それに福利厚生施設、そういったものの充実にも努めていくことができる環境が整ってきていると考えております。

○春田委員 次に、解雇問題ですね、いわゆる老朽船のスクラップの問題につきましてお伺いしたいと思うのですが、我が国は現在十社程度でこの処理を行っておりますけれども、今お話があったとおり、我が国の造船は世界全体の約半分を受注している、その割には非常にスクラップの処理が我が国は少ないと言われております。そういった点で、現在また将来において、解雇の作業といえますか事業といえますか、現在の体制でスムーズに行われていると思っております。かどうか、また、将来大変だとなればどういった対策を練ろうとしているのか、あわせて御答弁いただきたいと思っております。

○戸田政府委員 この解雇の問題というのは、これから老朽船が大量に出てくるというようにことで、大変重要な問題であります。国内の現在の解雇の状況を考えますと、これから出てくる大量の解雇には対応できないんじゃないか、そういった危惧を我々も持っているところであります。そういったことで、現在、海運会社、造船会社を含めまして、今後の解雇の方策をどう進めたいのかというように検討していただいております。また、我が国だけでできないということでは

あるなら、やはり世界各国がこの問題を取り上げていかなければならないというようにことで、日本が中心になりまして、特に東南アジア地域において、この解雇が今後大量に出てくるスクラップに対応できるかどうかということについて真剣に取り組まなければならないということでありまして、先日、日本におきましてこの解雇への取り組みについて東南アジア各国からの意見を聴取し、また意見の交換を行っておりますし、また、先週ロンドンで開催されましたIMO、国際海事機関の海洋環境保護委員会におきましても、この解雇施設の促進に關します決議を我が国から提案いたしました。これが採択されております。

そういったことで、大問題としてこれから全力を尽くして我々は取り組んでいくつもりであります。

○春田委員 この解雇問題は我が国でもいろいろ会議が行われてまして、国際的な問題として今起こっているわけでありまして、それも、かつてのシエラの約半分を占めていた韓国と台湾が要するに解雇事業から撤退したということ、残る中小の後進国の事業がやっているとありますが、かつてピーク時には解雇の処理能力というのは約四十三万DWTの能力があったわけでありまして、今日では一千七百万DWTに落ちている。船舶の寿命というのは大体二十五年から三十年と言われますので、七〇年代から造船されたものが大体九五年から二〇〇〇年にかけてほとんど寿命が来る、その段階で約三千万DWTが必要になると言われている。そういった中で、世界の船舶建造の五〇%を占める我が国、しかし、この処理能力は四、五%しかないわけですね。

そういった点で海外に依存せざるを得ないと思うのですが、我が国の場合には、この解雇事業については財団法人で協会をつくられて補助金が出されております。この財団法人では基金が現在五十億円が残っておりますけれども、今後の解雇事業を、台湾と韓国が引いたので、インドとかバングラデシュとかあいつたところをお願いす

る以外にない。そういった中で、いわゆる財団法人の基金を海外でも適用することができないかどうか、その辺の検討はできないかどうか、時間がございましたら、ひとつまとめて御答弁いただきたい。

○戸田政府委員 解雇協会の実施しております解雇促進の補助金の制度であります。これにつきましては、これまで我が国で解雇されるものに補助金を与えていたわけでありまして、今後の問題としては、この基金の運営も含め、また発展途上国とどういうような連携を保っていくことができるか、それから、日本の造船業が解雇のためにできる支援策、これは恐らく解雇の自動化とかそういった技術開発面だろうと思っておりますが、そういった面についても現在真剣に検討を進めている段階であります。

○春田委員 大臣にお伺いしたいと思うのですが、現在の解雇は要するに建造主というよりも所有者の責任になっております。しかし我が国としては、先ほどからもお話が出ていたように、世界全体の五〇%を建造しているわけですね。老朽船になって、これは知りません、適当にやってくさいというわけにはいかない面もあると思うのです。我が国としては世界全体の五〇%ぐらいの処理能力しかない。そういった面、今後やはりこの解雇事業につきましまして、いろいろな技術援助の問題とか資金援助の問題とかが必要になってくるんじゃないかと思うのです。

これはやはり船主協会とか造船業界、そして運輸省も一緒になって総合的な取り組みをやる必要があるかと私は思っておりますけれども、ひとつ大臣の御見解をいただきたい、こう思います。

○奥田国務大臣 解雇事業に關しましては、先生の御提案は大変参考になります。特に、造船王国という形で世界の半分に近い造船シェアを誇っておられるわけでありまして、老朽船、その後始末、まさにそれこそ地球環境問題にも影響してくるわけでありまして、また、開発途上国に資源再生も含めてそういった形で基金活用をどういう

ぐあいにしたらいいだろうか、これは積極的、前向きに検討させていただきます。そのことが逆に、これから造船王国としての日本が、将来にわたって、開発途上国も含めてのいろいろな技術協力、その方にも影響しているわけですので、そういった意味合いにおいてぜひ前向きに検討させていただきますと思っております。

○春田委員 最後に大臣にお伺いしたいと思うのですが、この造船業界の問題じゃなくして、きょうの新聞に佐川急便問題の件でちょっと報道されておりますけれども、六社合併の認可申請が出されて、運輸省の要求しているそういった項目に対して、金融機関のメーンでございまして三和、住友の支援状況が必ずしも明確でないとか、こういった段階で、今月の二十一日に佐川としては要するに認可してほしいという要望を出しているのです。が、こういった問題があつて、運輸省としては物理的にはできないというように報道がされておりますけれども、この問題について大臣の御見解をいただきたいと思っております。

○奥田国務大臣 合併認可に關して、合併六社を代表して二十一日に認可をしていただきたいという要請がなされておることは事実でございますけれども、こちらとしては、やはり問題が問題の事件を起こしただけに、この合併企業がいわゆる資金的な基盤においてもまた現実には安全輸送という面においてもあらゆる条件がきちっと整備されなければ、なかなか認可には至らない。今現在の段階で申しますと、中間的ではありますけれども、そういった金融支援、メーンバンクを中心としたそういった形の問題、そしてまた合併企業それぞれが、債務能力も含めて、また健全な運行能力も含めて適正であるかどうかということを慎重に精査している段階でございまして、今、何日にするとかできないとかという形はまだ私の口からは言えない段階でございまして、全く国民の皆さん方も大きな関心を持っている

問題であり、しかも物流業界の皆さん方そしてまた佐川グループに働いておられるまじめな従業員の皆さん方のことも公平に考えながら、この問題に公正、慎重に対処してまいりたいということでございます。

○春田委員 時間が参りましたので、終わります。

○久間委員長 佐藤祐弘君。

○佐藤祐弘委員 我が党は五年前、この臨時措置法につきましては、国の資金で大手造船を助け、中小造船は切り捨てるものだ、また労働者の大量解雇を進めるものだなどの理由で反対をいたしました。その法律が廃止されるわけでありまして、そのことには賛成ですが、何点かただししたいと思います。

第一には、大臣がたしか冒頭、この法律はかつてなく成果を上げた例だというふうにおっしゃっておられました、それはやはり事の一面であって、その一方で労働者の大きな犠牲があった、むしろそういう大きな犠牲の上に今日の造船業界があるんだということだと思ふのです。御承知のとおりで、造船の大企業は、この臨時措置法に先立ちます八六年海造審答申を受けて大々的な合理化を進めたわけでありまして、七万七千人の労働者の、計算しますと四五・五％に当たるんですね、一年半の間に三万五千人を削減する、かつてない大きな問題であつたわけです。

中でも激しかったのが石川島播磨重工だったと思ひます。八六年末の四十五日間にいわゆる七千人合理化というのを進めた。しかもこの場合にはやり方が非常にひどい。本人の意思に基づくというのを会社側は明言しておつたわけですが、ところが、退職に同意しない労働者については五回、六回と呼び出す、ひどい例では二十回というのがあります。そしていろいろなことを言つて退職を強要する、そういうことがありました。

運輸省は全体としては何か平穩に事が進んだのかのように説明しておられるけれども、こうした事実があつたことは承知しておられますね。

○戸田政府委員 大幅合理化の際の職務配転あるいは解雇、そういったことがありまして、幾つかの問題があつたことは聞いておりますが、その中には現在係争中のものもあるということは我々も承知しております。

○佐藤祐弘委員 いろいろ問題があつたということ、今もその一端を言われたわけですが、どんなに退職強要がすさまじいものだったか、それを実証する一つの文書を持ってきました。これは、東京弁護士会が、労働者の依頼を受けて、訴えを受けて調査をして、一九八八年の二月十日に石川島播磨重工業、会社あてに出した「警告及び勧告書」というものであります。

この中身をかいつまんで申し上げますと、申し立てをした労働者の方は、一、二回目の面談で退職の意思がないことを伝えた。ところが、合計六回から十二回も上司から呼び出されて、執拗に退職を要求された。その際、上司から、申立人からの人格、名譽、感情等を著しく傷つける内容の発言及び退職に應じなければ重大な不利益を受けるであろう旨の発言が行われた。これは、ばかとか無能力者とか、本当に聞くにたえられないような暴言なんですね。これも詳細に記録があります。しかもそれだけではなくて、仕事をとり上げるのです。従来担当していた仕事をとり上げて仕事をほとんど与えないか、雑用、これは草むしりその他です、雑用または補助的作業のみを指示する報復的な仕事差別、職場八分的処遇が始められた。こういうことから、東京弁護士会は結論的に、任意の退職を求める説得の範囲を超えている、意思に反して退職を強要するものであり、申立人らの人格権を侵害する違法な人権侵害行為であつたと認められる、速やかにそういう事態を改善、除去する措置をとるよう勧告する、こういうものが出されたわけですね。

私は、日本の大企業、造船では代表的な企業で、表向きは希望退職、本人の意思に基づくと言われているが、実際にはこういうやり方が行われ、これはまさに私は驚くべきことだと言わなければならないと思ひます。今なおこの石播の合理化、差別とか強制出向とかをめぐつては、八六年以前のものを含めて十件、東京地裁と都労委、中労委に上がつているものもあります、十件もの問題が今なお係属して審理されている、こういう状況です。

運輸省として、自分たちが推進した政策の結果こういう事態が今も続いている、こういうことについてはどう考えていますか。

○戸田政府委員 この法律に基づいて進められた諸政策というのは、基本的には、合理化を進めなければ日本の造船業がすべて壊滅するやうな状況にあつたというやうなことで進められたわけでありまして、その根本は、民間会社がこのやうふにしたいというやうなものを受けまして、それは海運造船合理化審議会の答申が基本になつてゐるわけでありまして、そういう民間会社の自主的な発意に基づいて合理化が進められたというやうな状況にあります。

ただいまその係争中の案件、幾つかあるというお話でございますが、こういった問題につきましては、我々としては、両当事者の問題でありまして、できるだけ円満に解決していただければと考えておりますが、運輸省としてはこの問題についてはコメントする立場にありませんので、御容赦をいただきたいと思ひます。

○佐藤祐弘委員 裁判所や都労委の審理について直接コメントせよと言つてゐるのではないのです。いまだにそういう問題が十件も続いている。人数にするとこれは膨大な数ですよ。そういうやられた合理化、それについての反省はないのかというのを聞いておつたわけです。

今、当時それをやらなければ会社が壊滅してしまふというやうなお話もあつたけれども、決してそうじゃないですね。あのときの運輸委員会の議論でも、我が党の議員は、当時のいろいろな資料を挙げて、内部留保の問題その他を挙げてやつたという記録が残つております。むしろそういうことを口実にして、このままではつづけるやうな

ことで、いわば一種のおどしといひますか、このままおつてもだめになるんだというやうなことで退職が強要されていった、ここに私は重要な問題があると思ふ。

私があえて改めてこの臨時措置法前後の問題を取り上げましたのも、それが、過去そういうやり方があつたというだけではなくて、現在も、会社の一方的な都合で、将棋のこまのやうにといひますか、労働者の出向とか配転をやるということが続いているからなんです。

一つの例が、東京豊洲に工場がありますね、そこから横浜工場への配転です。この際に会社側は、片道二時間は通勤可能範囲だということ言つて、かなり遠隔の埼玉とか千葉に在任している人、春日部その他ありますけれども、そういう人たちも横浜工場に転勤を命ずるということに強引に進めたんですね。およそ三十人ぐらいますが、最近の職場の、皆さんも御存じでしょうが、午前八時といひますと、昔は門を叩いてタイムカードを押せばその時間でよかつたんですね。今は着がえをして作業現場に立つていなきやいかぬということになりますと、二、三十分前には入らなきやと、午前五時過ぎの始発電車に乗らなきやならぬわけですね。そして残業なしで終わつたとしても、真つすぐ帰つたとしても七時半なんですよ。家にいるのは正味九時間ぐらいいかない。そうすると、もう食事をして寝たら終わり、家族の困らんも何もない、こういう状況になるんですね。

だから私は、この通勤の二時間はもう当然なんだというやうなことで労働者を一方的に配置転換していく、こういうやり方は当然改められなきやならぬというふうに思ひます。

もう五分前になりました。労働省、来ていただいていと思ひますが。——いますね。

この通勤時間の問題で関連して、今労働時間の短縮ということが大きな命題になってゐます。しかし、他方で通勤時間が長くなれば、結局それは帳消しになるという関係だろふと思ふのですね。

労働省でも「東京集中と勤労者生活に関する研究会報告」その他で、そういう問題についていろいろ研究とか進められておる。普通、いろいろな調査を私は調べましたが、毎日のことですから、通勤可能範囲は大体一時間以内が望ましいというのが過半数ですね。これは労働省の白書にも出てきます。そういうことからいって、この片道二時間というのは余りにも長い、好ましくないというふうに考えますが、どうでしょうか。

○上原説明員 今の質問に対してお答えいたします。

実は昨年、御指摘のように、労働省におきましては、都市通勤の現状と勤労者生活への影響に関する研究会というのを開催しまして、都内で働いておられます勤労者の方からいろいろ御意見を聞きしました。その中では、特に長時間通勤者、片道通勤九十分以上の者ということで、その八割以上が通勤に不満を感じていると答えております。

○佐藤(祐)委員 ちよつと答えがはつきりしません。片道二時間通勤のことを言っているのです。片道二時間というところ、この労働省の計算でも、四十年働いてそのうち五年間は電車の中にあるという計算になるといふほどのひどいものですね。これについて好ましいと思っているのかどうかということですが。

○上原説明員 好ましくないと考えております。

○佐藤(祐)委員 時間が迫ってきましたから、最後に大臣にお伺いします。

造船業については、政府が、ある時期には設備拡張を大いに進めるといふ時期もありました。その次には、今度はまた設備削減ですね、大幅削減、こういうことをやられてきた。その間、大手造船には、施設の買い上げ、この措置法がそうでした。ね、施設の買い上げや税制上の優遇措置、さまざまな手厚い保護策をとってきた。労働者の方は、さつきちよつと申し上げたように、きょうは時間がないので十分言えませんでしたけれども、相当な犠牲を強いられてきたというのが事実なんです。私は、こういうやり方はもう繰り返されては

ならぬということをお願いしたいのです。

このところ、造船業界は人手不足ということが言われています。それは、やはり原因の一つとして、合理化で首を切り過ぎた、特に熟練の技術者、これの首を切ったのが今になって痛くなっているというふうなことも聞いています。そしてまた、そういう強引な合理化、景気のためには安全弁のように切り捨てるといふようなやり方とか、賃金水準が製造業でいいますと今最低クラスだといふことがさきのやりとりでもありましたが、やはりそういったことが造船職場の魅力を失わせていると思うのです。

だから、人手不足対策、確信を持っているというふうな趣旨の発言がありましたけれども、幾らコンピュータ化ということだけ言っても、私はそれはならないと思うのです。やはりそういう陰湿な労働者攻撃とか突然の大合理化とか、不安定感がある、あるいは低賃金、そういうところを改善しなければ人手不足対策も進まない、魅力ある職場にはならないというふうに考えるのです。

その点、大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○奥田国務大臣 確かに、造船王国日本という立場の中で、シェアを確保するために、造船業界がいつも過剰設備、過剰競争の中で厳しい競争を強いられておったんだらうというところは理解できます。そしてまた、先生の御指摘のあったように、いわゆる会社のスリム化を図り、設備の近代化、スクラップ化をまた平行してやらなきゃいかぬという中で、いろいろ御指摘のような、お互いに労使間で不幸なあのつらい歴史があったのではなからうかなあと、今御指摘の点も理解できるわけでございます。

しかしそれにつけても、今日、労使一体で、そして立派な成果を上げてまいりました。今後とも、まあいつか来た道、過剰設備や過剰競争に侵されない、平均したシェアを守りながら、しかも、先ほどから御指摘のあったような三Kプラス二Kのそういった環境の労働職場ではなくて、賃金においても環境においても福利施設においても全く

誇りある産業、そういったものを基盤として立派にやっていっていただきたいな、先生の御指摘された不幸な歴史は二度と繰り返してはならぬ、そう思います。

○佐藤(祐)委員 終わります。

○久間委員長 高木義明君。

○高木委員 私は、特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する法律案に對しまして、ただいまから若干のお尋ねを申し上げます。

この法律案につきましては、既に海運造船合理化審議会におきまして各界のそれぞれの意見を踏まえたものでありまして、私はこの法案に對しましては賛成の立場を明らかにするものであります。

二回のオイルショックを中に挟みながら、いわゆる造船構造不況というのがこの間続いたわけでありまして、第二次にわたる設備削減、操業規制、雇用調整、こういったものと同時に、いわゆるグループ化と言われております事業提携などもこの法律によつて進めてまいりました。この間、関係業界におかれましては、労使一体となったサバイバル作戦、生き残り、業務の多角化、こういった努力がなされておりました、苦しいそれぞれの体験を克服されましたことに私は敬意を表する次第でございます。特に、国におかれましては、こういった状況にかんがみましてできる限りの支援をとったということに對しまして、私は敬意と感謝の意を表する次第でございます。

今、造船業は建造能力はかなりスリムになりました。海運市況の回復にも支えられて新造船建造の需給ギャップは改善をされておりました、今職場は明るさを取り戻したわけでありまして、そういう中で今後を展望するときに、長期的な需給の安定を図るとともに、何といつても我が国造船業の国際的な政策協力が重要ではないかと私は思っております。具体的には、OECDあるいはIMOなどの各分野において我が国が世界のそれぞれの国々と協調してこの産業を支えていく、そして世界の多くの人々の暮らしと環境を守って

いく、こういう意味で日本の今後の政策が大切ではないかと私は思っておりますが、この点につきましてまずはお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

○戸田政府委員 ただいま御指摘の我が国造船業の国際的な政策問題でございますが、我が国の造船業、御案内のとおり、世界の約五〇%のシェアを握っているというふうな立場で、これまで多国籍間あるいは二国間などの話し合いを通じて広く政策協調を図っているところであります。

まず、御指摘のOECDにおきましてこの造船問題の検討がありますが、現在、日、米、英、韓国、そういった国が中心になりまして、各国の政府助成の削減問題について新協定を策定すべく精力的に協議を行っているところであります。この協定づくりも、大体フレームワークにおきましては最終の段階になってきておりますが、国際法上あるいは国内法上の問題などもはらんでおりまして案を許さないところでありまして、我が国としては、日米を基軸にしまして可能な限り早期にこの協定をまとめ上げたい、そう希望しております。

それから、船舶の安全あるいは船舶からの環境汚染防止の問題につきましては、国際海事機関で議論が進められておりますが、地球環境保全という観点から我が国もこれらの問題に積極的に参加しているところであります。我が国のイニシアチブがこういった面での活躍について大いに期待されているというふうな状況にあります。

政府間の協調のほかに、民間同士につきましても、日韓あるいは日米、日・英・米などで今後の世界の市況の安定のための協調の話し合いが進められております。

○高木委員 最近、国際貢献ということがよく述べられるわけですが、私は、今回のあらゆる構造不況にかかわる問題等の反省を含め、今後、世界共通の課題克服に向けて我が国造船業界が果たすべきいかなる国際貢献ということが重要ではないかと思っておりますが、この点につきま

して、政府としての御所見があればお聞かせいた
だきたいと思ひます。

○戸田政府委員 造船業の面におきましての国際
的な貢献につきましては、三点あるかと思ひいま
す。

まず第一の点は、国際的な造船市場における公
正な競争条件の確立と需給の安定を促進するとい
う点であります。第二点としましては、船舶に関
する環境保全あるいは安全に関する技術の開発を
促進する、さらに、海運市場の安定化の観点から
老朽船舶の解撤を促進するという点であります。そ
れから第三点としましては、積極的な技術協力を
推進することによりまして各国の造船業のレベル
アップを図っていくという点になるかと思ひいま
す。これらの点について我が国としては今後も積
極的に取り組んでまいりたいと思つております。

○高木委員 宮内閣の大きなキャッチフレーズ
の一つに「生活大国」ということがあります。そ
ういう生活大国づくりに資するためにも、今後新
しい造船技術の研究開発、そういうことによりま
して快適な余暇の活用とか物流の効率化、こうい
った面に寄与していくことが大切だと私は思つて
おります。

そういう意味で、もちろん最も重要にされるべ
きは企業努力でございますが、その自助努力の中
で挑戦をしていく、こういう姿勢を堅持しなけれ
ばならないと思つておりますが、それを支える国
としての支援策というのものはやはり大切なことでは
ないかと私は思つておりますので、この点ひとつ
大臣の御所見をいただければ幸ひかと思つており
ます。

○奥田国務大臣 確かに、海とともに、海なくし
ては生きていけない我が国でございますし、そう
いった意味合いにおいて、この造船といふあるい
は海運といふ、まさに私たちの国民生活を支えて
いる生命線でございます。したがって、御指摘
のように、豊かな生活大国づくりの基本はまず海
運であり、また世界に誇る造船が大変大切な基幹
産業であるという認識は先生と御同様にございま

す。

そのために、政府としてはこれらの海運、造船
に関して適切な支援策をとっていくことは当然で
ございまして、とりわけ、陸上輸送の混雑からモ
ーダルシフト等々の輸送政策をどういった形で推
進していくかという支援策も必要でございませ
う。また、将来の物流体系に大きな革命をもた
すであろうというテクノスーパライナー等の技
術開発に関しても政府としては積極的な支援策をと
っていくのも当然でございまして、また、世界の造
船王国として海に一番恩恵を受けている我が国の
立場として、環境の保全に世界の先達としての使
命、責任を果たしていくのも当然でございませ
う。これら等々の問題点を踏まえまして、今後政府
としても積極的な支援策を講じてまいりたいと存
じております。

○高木委員 ありがとうございます。
これに関連いたしますけれども、造船業基盤整
備事業協会、これが存在しておるわけであります
が、今後この協会のあり方についていかにお考え
か、お尋ねしておきます。

○戸田政府委員 この法律に基づきましての事業
であります土地の買い上げあるいは債務保証、そ
ういった問題につきましては造船業の合理化が最
最終的に終了する段階でそれらの業務を終えること
になっておりますが、現在、基盤整備事業協会と
しましては、テクノスーパライナー初め新しい
技術の開発を進めております。

今後の基盤整備事業協会の運営につきま
しては、現在我々も真剣に検討している段階であり
ますが、できるだけ早い機会に将来像をつくり上げ
るということに努めたいと思つております。

○高木委員 造船業界は、御承知のとおり、今、
二年分強の仕事を確保しておると言われており
まして、いよいよ今から確固たる経営基盤の安定
のために歩み続けるわけでございまして。今後は、
適正操業、適正価格、こういったものを確保しつ
つ、労働条件の改善あるいはまた設備投資、研究
開発、こういったものに対応していくわけであり

ますので、今後とも国におきましてできる限りの
御支援を私は強く要望いたしまして、質問を終わ
りたいと思ひます。ありがとうございます。

○久間委員長 これにて本案に対する質疑は終了
いたしました。

○久間委員長 これより討論に入るのであります
が、別に討論の申し出もありませんので、直ちに
採決に入ります。

特定船舶製造業経営安定臨時措置法を廃止する
法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○久間委員長 起立総員。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〕

○久間委員長 御異議なしと認めます。よつて、
そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○久間委員長 次に、内閣提出、海洋汚染及び海
上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律
案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。奥田運輸大臣。

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一
部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○奥田国務大臣 ただいま議題となりました海洋
汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改
正する法律案の提案理由につきましては御説明申し
上げます。

海洋汚染の防止につきましては、各国が協調し
て取り組むことによつて初めて十分な効果が期待
できるものであるため、我が国といたしましては、
従来より国際的な動向に対応しつつ、海洋汚
染防止対策の充実強化を図ってきたところであり
ます。

アラスカ沖で発生したタンカーの座礁事故に伴
う大規模油流出事故を初めとする最近の船舶から
の油排出事故の状況から、事故の発生時において
は、乗組員の行動の指針となる手引書が必要であ
るとの国際的な認識が高まった結果、千九百七十
三年の船舶による汚染の防止のための国際条約に
関する千九百七十八年の議定書について、油濁防
止緊急措置手引書を船舶内に備え置くことを義務
づけるとともに、当該手引書について船舶検査の
対象とすることを内容とする改正が行われ、平成
五年四月に発効することとなっております。

このため、海洋汚染及び海上災害の防止に関す
る法律の一部を改正し、同議定書の改正に伴い新
たに必要となる国内法制の整備を図ることとした
次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上
げます。

第一に、船舶所有者は、一定の船舶ごとに、油
濁防止緊急措置手引書を作成し、これを船舶内に
備え置かなければならないこととしたしております。

第二に、船舶所有者は、その油濁防止緊急措置
手引書が技術基準に適合していることについて、
運輸大臣が行う定期検査、中間検査の検査を受け
なければならぬこととしたしております。

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。

○久間委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、
本日は、これにて散会いたします。

午後二時三十六分散会

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の
一部を改正する法律案

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律
の一部を改正する法律

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。

目次中「海洋汚染防止設備等」の下に「及び油
濁防止緊急措置手引書」を加える。

第七条第一項中「前条第一項の」を削り、「油濁
防止管理者の業務」を「油の不適正な排出の防止
に関する業務の管理」に、「排出に関する作業の要
領」を「取扱いに関する作業を行う者が遵守すべ
き事項」に改め、「防止に関する事項」の下に「（次
条第一項に規定する事項を除く。）」を加え、同条
第二項中「油濁防止管理者」の下に「（油濁防止管
理者が選任されていない船舶にあつては、船長。
以下同じ。）」を加える。

第七条の次に次の一条を加える。

（油濁防止緊急措置手引書）

第七条の二 船舶所有者は、運輸省令で定める船
舶ごとに、当該船舶から油の不適正な排出があ
り、又は排出のおそれがある場合において当該
船舶内にある者が直ちに取るべき措置に関する
事項について、油濁防止緊急措置手引書を作成
し、これを当該船舶内に備え置き、又は揭示し
ておかなければならない。

2 前項の規定による油濁防止緊急措置手引書の
作成及び備置き又は揭示に関する技術上の基準
は、運輸省令で定める。

3 前条第二項の規定は、第一項の油濁防止緊急
措置手引書（以下「油濁防止緊急措置手引書」

という。）について準用する。

第八条第二項中「（油濁防止管理者が選任され
ていない船舶にあつては、船長）を削り、「行な
われた」を「行われた」に、「そのつど」を「その
都度」に、「行なわなければならない」を「行わな
ければ」に改める。

「第三章の二 船舶の海洋汚染防止設備等の検
査」を「第三章の二 船舶の海洋汚染防止設備等
及び油濁防止緊急措置手引書の検査」に改める。

第十七条の二 中「定める船舶」の下に「及び油
濁防止緊急措置手引書を備え置き、又は揭示すべ
き船舶（当該船舶に備え置き、又は揭示された油
濁防止緊急措置手引書が第七条の二第二項に規定
する技術上の基準に適合することについて、運輸
大臣の検査以外の方法により確実に確認すること
ができるものと認められる船舶として運輸省令で定め
るものを除く。）」を、「海洋汚染防止設備等」とい
う。）の下に「及び当該検査対象船舶に備え置き、
又は揭示された油濁防止緊急措置手引書」を加え
る。

第十七条の三 第一項中「当該海洋汚染防止設備
等」を「当該海洋汚染防止設備等及び当該油濁
防止緊急措置手引書がそれぞれに、（若しくは第
五条の二又は）を、（第五条の二若しくは）に改
め、「第三項」の下に「又は第七条の二第二項」を
加え、「運輸省令で定める海洋汚染防止設備等」の
を「海洋汚染防止設備等及び油濁防止緊急措置手
引書に關し運輸省令で定める」に改める。

第十七条の四 中「海洋汚染防止設備等」の下に
「及び当該検査対象船舶に備え置き、又は揭示さ
れた油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第十七条の五 中「行ふとき」の下に「、当該検
査対象船舶に備え置き、又は揭示された油濁防止
緊急措置手引書について運輸省令で定める変更を
行ふとき」を、「当該海洋汚染防止設備等」の下に
「又は当該油濁防止緊急措置手引書」を加える。
第十七条の六 中「設置された海洋汚染防止設備
等」の下に「又は当該検査対象船舶に備え置き、
若しくは揭示された油濁防止緊急措置手引書」

を、「当該海洋汚染防止設備等」の下に「又は当該
油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第十七条の七 第一項中「海洋汚染防止設備等」
の下に「及び当該検査対象船舶に備え置き、又は
揭示された油濁防止緊急措置手引書」を加え、同
条第二項中「当該海洋汚染防止設備等」の下に「及
び当該油濁防止緊急措置手引書」を加え、「海洋汚
染防止設備等」を削る。

第十七条の九 第一項中「海洋汚染防止設備等」
を削る。

第十七条の十二 第一項中「海洋汚染防止設備
等」の下に「及び油濁防止緊急措置手引書」を加
え、同条第二項中「海洋汚染防止設備等」の下
に「及び油濁防止緊急措置手引書」を、「当該海洋
汚染防止設備等」の下に「及び当該油濁防止緊急
措置手引書」を加え、同条第三項中「海洋汚染防
止設備等」の下に「又は同法第七条の二第一項ノ
油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第十七条の十四 第一項及び第十七条の十七 第一
項中「設置された海洋汚染防止設備等」の下に「又
は当該船舶に備え置き、若しくは揭示された油濁
防止緊急措置手引書」を、「修理」の下に「、当該
油濁防止緊急措置手引書の変更」を加える。

第十七条の十八 第一項中「海洋汚染防止設備
等」の下に「及び油濁防止緊急措置手引書」を加
える。

第十七条の十九 中「設置されている海洋汚染防
止設備等」の下に「及び当該船舶に備え置き、又
は揭示されている油濁防止緊急措置手引書」を、
「当該海洋汚染防止設備等」の下に「及び当該油濁
防止緊急措置手引書」を加える。

第十七条の二十 中「海洋汚染防止設備等」の下
に「及び油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第四十八条第五項中「油濁防止規程」の下に「
油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第五十八条第五号中「第十号第二項第二号又は
第三号」を「第十号第二項第三号又は第四号」に
改める。
第六十一条中「十万円」を「二十万円」に改め

る。
第六十二条中「五万円」を「十万円」に改める。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、千九百七十三年の船舶によ
る汚染の防止のための国際条約に関する千九百
七十八年の議定書により国際海事機関が平成三
年七月四日に採択した千九百七十三年の船舶に
よる汚染の防止のための国際条約附屬書Iの改
正が日本国について効力を生ずる日から施行す
る。ただし、第十七条の十二第一項及び第五十
八条第五号の改正規定並びに次条及び附則第五
条の規定は、同日前の政令で定める日から施行
する。

（経過措置）

第二条 運輸大臣又は船級協会（この法律による
改正後の海洋汚染及び海上災害の防止に関する
法律（以下「新法」という。）第十七条の十二第
一項の認定を受けた法人をいう。以下同じ。）
は、前条ただし書の政令で定める日以後におい
ては、この法律の施行の日（以下「施行日」と
いう。）前においても、船舶に備え置き、又は掲
示された油濁防止緊急措置手引書（新法第七条
の二第二項の油濁防止緊急措置手引書をいう。
以下同じ。）について、新法第十七条の二又は第
十七条の十二第二項に規定する検査に相当する
検査を行うことができる。

2 運輸大臣は、前条ただし書の政令で定める日
以後においては、施行日前においても、油濁防
止緊急措置手引書に係る新法第十七条の三第一
項の海洋汚染防止証書に相当する証書を交付す
ることができる。

3 前項の規定により交付した証書は、その交付
後施行日までの間に運輸省令で定める事由が生
じたときを除き、施行日以後は、油濁防止緊急
措置手引書に係る新法第十七条の三第一項の海
洋汚染防止証書とみなす。この場合において、
当該証書の有効期間の起算日は、前項の規定に
よりその交付をした日とする。

4 次に掲げる者(国を除く。)は、実費を勘案して運輸省令で定める額の手数料を収入印紙をもって国に納付しなければならない。

一 第一項の運輸大臣の行う検査を受けようとする者

二 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けようとする者(船級協会が第一項に規定する検査を行った船舶に係る当該証書の交付を受けようとする者に限る。)

三 第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の再交付又は書換えを受けようとする者

5 偽りその他不正の行為により第二項の海洋汚染防止証書に相当する証書の交付を受けた者は、六月以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

6 船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第八条第二項及び第二十四条ノ二の規定は船級協会の第一項に規定する検査の業務に関する監督について、同法第二十三条及び第二十四条の規定は船級協会の同項に規定する検査の業務に従事する役員又は職員について準用する。この場合において、同法第二十三条第一項中「第八条第一項ニ掲グル船舶ニ付第二条第一項各号ニ掲グル事項又ハ満載吃水線ニ関スル検査(第八条第一項ノ命令ヲ以テ定ムルモノヲ除ク)」とあり、及び同法第二十四条第一項中「前条ニ掲グル検査」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律(平成四年法律第 号)(以下改正法ト称ス)ニ依ル改正後ノ海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第七条の二第一項ノ油濁防止緊急措置手引書ニ付キ改正法附則第二条第一項ニ規定スル検査」と読み替えるものとする。

第三條 施行日前に建造された船舶(以下「現存船」という。)については、施行日の翌日から起算して二年を経過する日(以下「経過日」という。)までの間は、新法第七条、第七条の二、第十七条の七第一項(油濁防止緊急措置手引書に係る部分に限る。)並びに第十七条の十第一項

及び第二項(油濁防止緊急措置手引書に係る海洋汚染防止証書に係る部分に限る。)の規定は、適用しない。

2 現存船についての新法第十七条の二(油濁防止緊急措置手引書に係る部分に限る。)の規定の適用については、同条中「初めて」とあるのは、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律(平成四年法律第 号)の施行の日の翌日から起算して二年を経過する日以後初めて」とする。

3 現存船についてのこの法律による改正前の海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第七条第一項の規定による油濁防止規程の備置き又は揭示及び同条第二項の規定による油濁防止規程の周知については、経過日までの間は、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前条第三項の規定によりなお従前の例によること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。

(運輸省設置法の一部改正)
第六条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五百十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十七号の四中「海洋汚染防止設備等」の下に「及び船舶の油濁防止緊急措置手引書」を加える。

第四十條第一項第二十一号中「焼却設備」の下に「並びに船舶の油濁防止緊急措置手引書」を加える。

(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部改正)
第七條 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法

律の一部を改正する法律(昭和五十八年法律第五十八号)の一部を次のように改正する。

第五條の規定のうち、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第十七条の三第一項の改正規定中「又は第九条の三第二項」を「若しくは第九条の三第二項」に、「又は第十条の二第二項」を「若しくは第十条の二第二項」に改める。

理 由

千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書Iの改正に伴い、油濁防止緊急措置手引書を船舶内に備え置き、又は揭示することを義務付けるとともに、当該手引書について検査を行うこととする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成四年三月十八日印刷

平成四年三月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K