

第百三十六回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第 十 号

平成八年五月十四日(火曜日)

午前九時十四分開議

出席委員

委員長 辻 一彦君

理事 武部 勤君

理事 村田 吉隆君

理事 古賀 敬章君

理事 赤松 広隆君

理事 衛藤 晟一君

久野統一郎君

佐藤 静雄君

林 幹雄君

茂木 敏充君

江崎 鐵磨君

実川 幸夫君

二階 俊博君

米田 建三君

濱田 健一君

出席國務大臣

運輸大臣 亀井 善之君

出席政府委員

運輸省運輸政策局長 土坂 泰敏君

運輸省海上技術安全局長 小川 健兒君

海上保安庁長官 秦野 裕君

委員外の出席者

公正取引委員会事務局長 酒井 享平君

外務省経済局国際機関第二課長 齋木 昭隆君

通商産業省貿易局貿易調査課長 加藤 敏春君

運輸委員会調査室長 小立 諱君

委員の異動
五月十四日
辞任

村岡 兼造君

横内 正明君

左近 正男君

志位 和夫君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

補欠選任

久野統一郎君

岸本 光造君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

久野統一郎君

濱田 健一君

寺前 巖君

同日

岸本 光造君

同(田邊誠君紹介)(第三五七号)
同(関山信之君紹介)(第三三七七号)
同(関山信之君紹介)(第二四〇〇号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

理事の補欠選任

領海法の一部を改正する法律案(内閣提出第八五号)

海上保安庁法の一部を改正する法律案(内閣提出第八七号)

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(内閣提出第九一五号)

外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律案(内閣提出第七七五号)

○辻委員長 これより会議を開きます。

まず、理事の補欠選任についてお諮りをいたします。

委員の異動に伴い、現在理事が一名欠員となっております。

この際、その補欠選任を行いたいと存じますが、先例により、委員長において指名するに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○辻委員長 御異議なしと認めます。

それでは、理事に高見裕一君を指名いたします。

○辻委員長 次に、内閣提出、領海法の一部を改正する法律案、海上保安庁法の一部を改正する法律案及び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各案を一括して議題といたします。

順次趣旨の説明を聴取いたします。亀井運輸大臣。

領海法の一部を改正する法律案

海上保安庁法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案

(本号末尾に掲載)

○亀井國務大臣 ただいま議題となりました領海法の一部を改正する法律案、海上保安庁法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案、以上三件の提案理由につきまして御説明申し上げます。

初めに、領海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。

本法律案は、海洋法に関する国際連合条約に定めるところにより、領海の幅を測定するための基線として直線基線を用いることができることとする

とともに、領域における通関等に関する法令に違反する行為の防止及び処罰のために必要な措置をとる水域として接続水域を設けること等とするものであります。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、法律の題名を領海及び接続水域に関する法律とすることとしております。

第二に、領海の幅を測定するための基線として直線基線を加えることとしております。

第三に、内水または領海からの追跡に係る公務員の職務の執行及びこれを妨げる行為については、我が国の法令を適用することとしております。

第四に、領域における通関、財政、出入国管理及び衛生に関する法令に違反する行為の防止及び

処罰のために必要な措置をとる水域として接続水域を設けることとするともに、その範囲を定め
ておきます。

第五に、接続水域における公務員の職務の執行及びこれを妨げる行為については、我が国の法令を適用することとしておきます。

続きまして、海上保安庁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。

昭和五十七年十二月に第三次国際連合海洋法会議において採択され、平成六年十一月に発効した海洋法に関する国際連合条約につきましては、今般我が国はこれを締結する運びとなり、また、これに伴い接続水域及び排他的経済水域を設定し、国内法の適用関係を明らかにする等のための海洋法制整備が行われることとなります。このような新たな法制の導入にかんがみ、また、最近における密航、密輸等海上における犯罪等の発生状況を踏まえ、海上における取り締まりに係る法整備を行う必要があります。

この法律案は、このような状況を踏まえ、船舶に立入検査を行うための停船措置の明確化や海上保安官が講ずる措置についての発動要件の明確化等所要の改正を行い、海上保安官が犯罪の予防等の措置を機動的かつ適切に講ずることができるようになるものであります。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、海上保安官が、職務上の必要により船舶に立入検査を行うため、その進行を停止させることができることを明確化することとしております。

第二に、海上保安官は、海上における犯罪がまさに行われようとしている場合または天災事変等の危険な事態が存在する場合であって、人の生命、財産等に危害が及ぶおそれがあり、かつ、急を要するときは、船舶の進行の開始、停止、航路の変更等の措置のほか、乗組員の下船の制限、積み荷の陸揚げ、人の行為の制止等の措置を講ず

ることができるとしてあります。

第三に、海上保安官は、海上における犯罪の発生が明らかである場合、その他海上における公共の秩序が著しく乱されるおそれがある場合であって他に適当な手段がないと認められるときには、船舶の進行の開始、停止、航路の変更等の措置を講ずることができるとしてあります。

最後に、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につきまして御説明申し上げます。

昭和五十七年十二月に第三次国際連合海洋法会議において採択され、平成六年十一月に発効した海洋法に関する国際連合条約については、今般我が国はこれを締結する運びとなりましたが、同条約は、主要事項の一つとして海洋環境の保護及び保全を掲げ、海洋汚染事犯を引き起こした外国船舶について担保金等を提供することを条件に速やかに釈放する制度を設けること等を求めています。

このため、我が国といたしましては、同条約の実施に伴い、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の規定の整備を行う必要があります。

また、あわせて、最近における特殊法人等の財務内容等の公開の要請にかんがみ、海上災害防止センターの財務諸表等の公開に関する規定の整備を行う必要があります。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の規定に違反した外国船舶について、担保金等の提供を条件に速やかに釈放する制度を創設することとしてあります。

第二に、所要の罰則規定の整備及び罰金額の引き上げ等を行うこととしてあります。

第三に、海上災害防止センターの財務諸表等の公開に関する規定を整備することとしてあります。

以上が、領海法の一部を改正する法律案、海上保安庁法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。

○辻委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○辻委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○辻委員長 次に、内閣提出、外国船舶製造事業による船舶の不当廉価建造契約の防止に関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。横内正明君。

○横内委員 自由民主党の横内正明であります。きょうの議題となっておりますいわゆるダンピング防止法案につきまして、幾つか御質問をさせていただきます。

まず一点は、この法律が想定しているようなダンピングの実態についてでございます。

この法律は、外国の造船業者が日本の船会社に船を売る際のダンピングを防止するという法律でございますが、この法律が対象とするような、想定しているようなダンピングというものが過去どのくらいの頻度であったのか、過去十年間をとって何件ぐらいあったと考えておられるのか、その点をまず伺いたいと思います。

○小川(健)政府委員 ダンピング、不当廉価建造契約と言っておりますが、ダンピングの調査は、造船協定の締結国にあります外国の造船所と我が国の船主あるいはその子会社などとの間で結ばれる建造契約につきまして、一つは、契約価格が正常な価格を下回るものであるかどうか、それから、その建造契約が我が国の造船所に損害を及ぼし、または損害を及ぼすおそれがあるかどうかにつきまして、詳細な調査を行って決定されるものでございます。

これまでの建造契約のうちダンピングに該当するものがあつたかどうかにつきましては、過去にさかのぼって調べるのは非常に困難でございます。

て、どれぐらいダンピングと認定されるような船があつたかというのは数量的には把握してございません。しかしながら、造船市場は非常に価格変動が大きく、過去において国際競争が激化して船舶水準が大幅に低下したことがあつたことは事実でございます。

○横内委員 運輸省も余りダンピングの実態を掌握していないということですが、ダンピングの実態というのはなかなか掌握が難しいのだからというふうに思います。したがって、この法律の運用がかなり難しいのではないかと、このように素人考えでは思うわけでございます。

特に、これは外国の造船業者が、例えばフランスならフランスの造船業者が日本に船を売る、こういう場合ですと、仮にダンピングがあつたというところになりますと、フランスの船会社を調べなければいかぬ、フランスの船の取引実態に照らしてダンピングかどうかというところの証拠集めをしなければいかぬわけですね。日本の運輸省がやらなければいかぬわけで、フランスの運輸省に聞いても、自分の国の会社ですから恐らく教えてはくれないのだからと思うのです。そういう意味で、外国へ行って調査をしなければいかぬわけですから非常に難しいのではないかと、果たしてまともな調査ができるのだろうかという危惧を持つわけでございます。

その点についていかがでしょうか、調査の体制という点について。

○小川(健)政府委員 先ほど申し上げましたように、ダンピングの調査は、外国の造船事業者と日本の船会社、あるいはその外国子会社も含めまして、その建造契約につきまして詳細な調査を行って決定することになっていくわけですね。その調査はどうしてやるかといいますと、一つには質問票などにより関係者から情報の収集をするとか、あるいは外国造船所への現地調査などによりましてダンピングであるか否かについて判定を行うということになるわけでございます。

この調査は運輸省及び通産省が共同で実施する

こととしておりますが、当省といたしましては、本年度から専任の対策官を設置するなど、調査体制の整備に努めているところでございます。また、調査の効率的な実施を図るという観点から、正常価格に関する基礎的な情報収集の業務を造船業基盤整備事業協会に行わせることとしております。

○横内委員 次に、ダンピングというのをどうやって認定するかということについて二、三伺いたいのですが、ダンピングというのは、この法律では不当廉価建造契約ということになっているわけでございます。不当に、廉価というのはいくら値段で船を建造する契約をしたということですから、したがって、法律上は要件が二つあって、一つは廉価である、正常な価格より安い値段で船を売ったということが第一点、第二点として、それによって日本の造船業に損害が与えられたというのが第二点の要件になっております。

そこで、幾つか伺いたいのですけれども、三つ伺いますが、その正常価格というのを何でとらえるのか。いわゆる型式が決まっている定型的な貨物船のようなものについては、建造事例、売買事例がたくさんあるでしょうから、正常価格は把握しやすいと思いますが、観光船とか旅客船のようなかなり非定型的なんでしょうか、そういう船については、なかなかそういった建造の実例も少ないでしょうし、その船、船によってみんな違うでしょうから、なかなか正常価格の把握が難しいと思いますが、どういう方法で把握するのかということが一点目でございます。

二点目として、正常価格からどのくらいの乖離があるとダンピングということになるのか、これは一概には言えないのしょうけれども、例えばおおむね一割とか二割ぐらい安くなればダンピングの疑いがあるとか、その辺の目安があるかどうかというのが二点目でございます。

それから三点目は、これは大事なところですから少し詳しく伺いたいのですけれども、正常な価格競争というのが当然あるわけですね。ある船会

社が一生懸命合理化努力をして、リストラ努力をして、かつ技術を磨いてコストが安くなった、したがって、安い値段で売ることができるようになったという場合は当然あるわけですね。そういう、言ってみれば合理化努力によって安く売ることとまで、この法律の条文を読めばダンピングと認定される可能性があるわけですね。したがって、そういった正常な合理化努力によって価格が下がる場合はダンピングではないのだよという条文を入れる方が本当は正しいのじゃないかという気もするのです。それはともかくとして、そういう正常な合理化努力によって安い価格で売られるものについてもダンピングの扱いになる可能性があるのかどうか、その三点をちょっと伺いたいと思います。

○小川(健)政府委員 ダンピングと認定する要件につきまして、まず最初の、正常価格をどのようにしてとらえるか、旅客船などについてはどうかという御質問です。

まず、正常価格につきましては、一つは、同種の船舶の国内販売があればその価格、それから二番目として、その国内販売がない場合、同種の船舶の第三国への輸出価格、これが正常価格の一つの認定要件です。それから三番目として、国内販売も第三国輸出のいずれもない場合、この場合は、当該船舶を建造する際の生産費、管理費、販売費、それから一般経費、それに適切な利潤の積み上げによって算定される価格、構成価格と書いてありますが、この三つを用いることにしております。旅客船のように一隻ごとに仕様異なる船舶につきましては、同種の船舶の国内販売あるいは第三国輸出がないことから、積み上げにより算定されます第三番目の構成価格によって正常価格を決定することになるかと思っております。

それから、第二番目の正常価格からどれぐらい安い場合を認定するのかということでございますが、造船協定上は、正常価格と契約価格の価格差が契約価格の二%未満である場合は、価格差が僅少なものであるとして不当廉価建造契約であるとの決定

は行わないというふうな規定されております。一応はそれが一つの数量的な目安となっているわけでございます。

それから第三番目に、リストラ努力によって安いコストを実現した場合、ダンピングと認定するのはおかしいのではないかとこの点でございますが、本法は、船舶の輸出国における国内販売価格や第三国輸出価格と我が国への輸出価格に差を設けた、いわゆるダンピング建造契約を防止する目的でありまして、我が国としては、リストラ等による企業のコスト削減努力の結果として適正な利潤を得ている場合には、低い価格で受注することのみをもってダンピングと認定することはないという考えでございます。また、この考えは他の締約国も同じ精神に基づき協定を運用するものと思っておりますので、リストラ努力がダンピングと認定されることはないものというふうな理解しております。

○横内委員 もう一点、この法律は、外国の造船業者が日本の船会社に売った場合、こういうことですが、日本、日本の国内の話ですね、国内の造船業者が日本の国内の船会社に船を売った場合のダンピングというのがあるわけですね、それと、そのことについてどう考えるのかということでございます。造船というものは世界単一市場と書かれておりますから、日本の国内の造船業者が国内の船会社に売ったから国内の問題だ、こういうことにはなかなかならないので、そういう場合にも当然、外国の船会社にとっては受注機会を奪う可能性があるので、やはり国内のダンピング問題も何らかの対応が必要だということになるのだらうと思うのですけれども、それは運輸省としてはどういうふうな考えておりますか。

○小川(健)政府委員 この法律は、先生御指摘のように外国造船事業者による船舶のダンピングの防止措置を講ずる、それによって我が国造船業における正常な競争条件を確保するというもので制定されているのでございますが、国内の取引に關しましては、従来より、造船法に基づく造船設

備の許可等によりまして我が国における造船市場の正常な競争の確保を図ってきているということでございます。また、本法による外国の造船事業者のダンピングの防止と相まって、国内的には造船法により正常な競争を確保していくということでございます。

○横内委員 次に、この法律の前提となりましたいわゆる造船協定の運用について伺いたいと思っております。これは外務省になるのでしょうか。

OECDを中心にいわれる造船協定が長い議論の結果まとまったわけでございます。我が国も近々批准をするということになろうと思っております。その協定に基づいてこの法律ができていますので、すけれども、同じような法律を各国とも国内法で整備していくということになろうと思っております。

その際に、この造船協定によるダンピングの防止措置というのは、悪用される心配というのは当然あるわけですね。自国の造船業を有利にするために他の国の造船業をたたく、いわゆるパッシングをするということ、それをこの措置を使ってやる可能性というのもの、もちろんないとは言えないのだらうというふうな思ふのです。とりわけ日本の造船業の場合には、世界のシェアの四五%という圧倒的なシェアを占めておりますし、かつ、非常に合理化努力をし、技術水準も高く、その結果として、ほかの国に比べれば比較的に安いコストで、安い価格で契約を締結できる可能性があるわけですね。そういう我が国の合理化努力をしている造船業者がこの協定を使って他国からパッシングをされるというような可能性はないとは言えないわけですが、この点については、この協定の作成をする議論の際、当然いろいろな議論があったのだらうと思っております。先ほどの局長のお話ですと、その辺は運用でそういう合理化努力による適正な価格の引き下げというのは対象にしないのだというふうなお話をしておりましたし、各国もそうするであろうという期待を述べておられました。その辺は、協定の議論の際に、そういう協定の悪用についてどういう議論があり、どう

いう歯止めをすることになっているのか、そこをちょっと伺いたいと思います。

○齋木説明員 お答えいたします。

まさに今先生御指摘になりましたように、造船協定の交渉過程でこういった加害的販売、アンチダンピングでございませうけれども、アンチダンピングに対する措置が国際貿易に対して不当な障害となるべきでないということがこの協定の重要な原則の一つであるということは、各国とも認識したわけでございまして、そういったアンチダンピングに関する手続の恣意的な運用を防止するため、協定上さまざまなきつい縛りというのか、規定を設けることで合意したわけでございまして。

例えば、幾つかその規定を引用させていただきますと思いますが、一つは、調査当局が申請の際に提供された証拠の正確さあるいは妥当性について検討し、その調査の開始を正当とする十分な証拠があると決定した場合にのみ調査を開始することができるという定めがございます。

それから、調査当局は、そういったアンチダンピングまたはその損害のいずれかの一方についての証拠が事案に関する手続の進行を正当とするために十分ではないと認める場合には、速やかに調査の開始を求める申請を却下するものとする、あるいは速やかに調査を取りやめることとするという規定もございまして。

それから、締約国は、自国の領域の中に存在する造船事業者に対して他の締約国によってこの協定の規定に適合しない方法でアンチダンピングにかかわる納付金の支払いの要求の手続がとられていないと認められる場合には、当該他の締約国に対して協議を要請することができるという定めがございます。

また、当該締約国は、協議によって仮に解決がどうしても得られないということになりました場合には、小委員会、パネルでございませうけれども、小委員会の設置を要請することができるという定めもございまして。

果、仮に調査当局が行っている要請がこの協定に適合しないと判断される場合には、その不適合性の性質に照らして、調査当局に対して、調査を終了すること、あるいは小委員会の判断を考慮して自己の決定を再検討するよう勧告することができるということで、ただいま申し上げましたさまざまな運用防止のための措置、縛りの規定が造船協定の交渉の中でも議論され、またそういった措置が現実には協定の中あるいは附属の規定の中で設けられることによりまして、私どももいたしましては、御心配の手続の恣意的な運用といったものは十分に防止されるものではないかというふうに考えております。

○横内委員 最後に大臣にお伺いをしたいと思いますけれども、今度この質問に関連して、運輸省とか造船工業会から我が国の造船業の実態をいろいろ聞いてみました。非常に我が国の造船業というのは大したものだな、そういう認識を新たにされたわけでございまして。というのは、今、日本の産業、製造業が非常に大きなリストラをやっているわけですが、造船業の場合には、もう既にその十数年前に大変激しいリストラをやったというところでございまして。

オイルショック後の大不況とか、それから昭和六十二年、三年の円高不況、これは特に造船業にとっては大変に厳しい不況でありまして、そういう中で非常なリストラ努力、合理化努力をしてきた。そして、その設備能力はピークの二分の一に減らすという大変なリストラ努力をして、そしてその結果として今日の状態というのは、世界の四五％のシェアを占め、かつ非常に高い技術力で競争力を持っているということで、本日に日本の産業の一つのかがみみたいな存在ではないか。今、非常に製造業がリストラのあらしの中にありますけれども、そのあらしを抜ければ造船業がたどったような明るい未来が開けるのではないかと、そういうような期待を持たせるような造船業の過去、そして現在の状況だというふうに思うわけでございまして。

しかし、いろいろな課題があるわけでございまして、造船業の抱える課題とか今後の行政の方向というふうなことに付いて、現在、海運造船合理化審議会といういろいろな議論があるようですけれども、簡単に結構ですけれども、大臣のお考えを伺いたいと思います。

○亀井国務大臣 今、委員御指摘のように、大変いろいろな造船業、苦難の道を経てきておられるわけがあります。我が国の造船業の現状につきまして、操業量はある程度確保しているものの、為替相場の変動の影響や受注競争の激化、船舶水準が依然として低迷をしておる、こういうような実態でありまして、造船業の経営は全く不透明な状況にもあるわけであります。

今後の需要見通し等につきましては、代替需要を中心に増加していくものの、このように見込まれておりますけれども、韓国造船業が最近大幅な設備投資等々をいたしておるわけであります。世界的に新造船建造能力は拡大傾向にある、このように考えなければなりませんし、また国際競争、この面も大変激化する、このように認識をいたしております。

また、御指摘の海運造船合理化審議会におきましても、我が国の造船業の今後のあり方について御審議をいただいております。この審議の結果を踏まえて必要な施策を講じてまいりたい。特に大切なことは、国際競争力の維持向上、技術開発の推進、そしてさらに新規需要の創出、これらの面に全力を挙げていくことが必要ではなからうか、このように考えております。

○横内委員 ありがとうございます。質問を終わります。

○辻委員 以上で横内君の質疑は終わります。

高木義明君。

○高木(義)委員 新進党の高木義明でございます。ただいま上程をされております外国船舶製造事

業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関する法律案について、お尋ねをしてみたいと思っております。

この法律案につきましては、各業界やあるいは労働諸団体等におきましても、長い間議論を重ねてこられたところでございまして。

平成六年、一九九四年の十二月二十一日に、パリのOECDにおきまして、日本、米国、欧州共同体、韓国、ノルウェーにより、商業的造船事業における正常な競争条件に関する協定、いわゆるOECD造船協定が、五年間に及ぶ長い協議の中で採択されたわけでございまして。そして、翌年の平成七年、一九九五年十二月十一日、欧州共同体、韓国、ノルウェーが承認書を寄託しております。本年の六月十五日をめぐりに、残る我が日本、米国において批准書を寄託する作業が進められております。三十日後の七月十五日までには協定が発効する見通しであるう、こういう状況でございまして。

協定の内容につきましては、御案内のとおり、国による造船業への助成措置の原則禁止、それと加害的販売防止の二本柱で成り立っております。そして、本法案は後者の加害的販売防止に係る国内法整備でございます。

私どもは、この造船協定並びに法案については、基本的に賛成の立場を表明するものであります。すなわち、世界における単一の市場であります主要造船国間の正常な競争条件が規定をされるというこの造船協定は、まさに評価されるものでございまして。

ただ、懸念がなしとも言えないわけであります。例えば提訴権の乱用の問題がございまして。通常の造船経営をいたすに阻害するような事態が生じるという危惧もされておまして、この件につきましては事前に十分な政府間協議を行うなど、適切な対応策を政府当局にまず要望しなければならぬと思っております。

有する国に造船協定への参加を呼びかけていくことが、私はこの協定ないしは法律を策定するものではないかな、このように考えておられるわけでございます。

そこで、まず第一に、この造船協定の経緯と国内法の整備について基本的な認識をお伺いするわけですが、外務省もきょうは来ておられますので、まず冒頭にお尋ねをしておきたいと思っております。

いわゆる冷戦構造が終結をしました。そして、アメリカにおきましては軍事予算の削減が国の内政の最重要課題として出ておまして、この軍事予算の削減に伴って民需への転換、商船部門への再参入を目指す米国の造船業界が、一九八九年、平成元年であります。六月に、日本と韓国、ノルウェー、西ドイツが行う政府助成は米国の通商法三〇一条、不公正な貿易慣行に当たるとして、米国通商代表部に提訴するという事件が起こったわけでありまして。これに端を発しまして、同年十月よりOECD造船部会に米国を迎えての協議へと発展したわけでありまして。

この中で、政府による補助金を廃止するための協議が開始されました。今回の協定の締結に至るまでになったわけですが、いわゆる加害的廉売防止の内容がこの政府助成に付加された、この経緯について一体どうなのか、そしてまたその理由は何なのか、この点についてお伺いしておきます。

○齋木説明員 お答えいたします。

確かに、ただいま先生御指摘のような経緯がございます。造船業界におけるアメリカの動きというものがあつたわけでございますけれども、この造船協定をそもそもの背景には、一つは、先生御指摘のように、アメリカが、当時の西ドイツでございまして、ドイツ連邦共和国あるいは我が国、韓国、それからノルウェー、こういって国々における造船業に対する助成措置、これを問題視したという事情があるわけでございます。

他方、もう一つは、EC、今は欧州連合でございますが、当時のEC等の主張によりまして、交渉の開始の当初から、船舶の廉売の防止について、これは欠くべからざる重要な交渉のテーマではないかという指摘がございまして、協定交渉のテーマとして取り上げられたという経緯がございまして。したがって、不公正な助成措置という問題とそれから不当廉売の問題、これは商業的な造船業における正常な競争条件をまさに達成するため、いわば車の両輪として問題を解決しようではないかということに議論されて協定に措置されることになった経緯がございまして。

○高木委員 ところで、この協定の発効によりまして、米国におけるジョーンズ法、スペイン、ポルトガルにおけるリストラ助成等、例外はありますけれども、各国の政府助成が原則撤廃されるのが望ましいわけでありまして。協定の当初の協議目的であり、もう一つの柱である政府による助成措置の禁止について、この国内法の制定を必要とする理由、これについて、例えば修繕船等についても関連するわけでありましてけれども、国内法制定を必要とする理由についてどうなのか。

○小川(健)政府委員 この造船協定は、一つは造船業に対する公的助成措置の廃止ということでありまして、二つ目がダンピング建造契約の防止のための措置というものを規定したものでございまして、このうち造船業に対する公的助成措置につきましては、政府が造船協定に適合するよう措置するものでございまして、この法律に規定する必要はないという考えで入れておりません。

○高木(義)委員 では、造船協定のアンチダンピングコードに基づいて、本法律案は、外国船舶製造業者が我が国の船舶と等しい建造契約に違反して、不当廉価建造契約であるか否か、これによって我が国の造船業に損害が生じているか否かを調査することになります。不当廉価建造契約であると認められる場合は、その外国の船舶製造業者、いわゆる造船業者であります。これを指

定して対抗措置を講ずることができるよう内容規定するものであります。

したがって、以下、具体的な内容についてお尋ねをさせていただきますが、従来からダンピングに対してはガット、関税貿易一般協定、現在はWTO、世界貿易機関に引き継がれている協定によってダンピングを防止するという措置が取り決められておるわけですが、関税による措置では造船においては正常に機能しないと言われておるが、WTO協定とは別に造船協定を必要とした理由はどこにあるのか、またこの内容は、造船協定並びに法律案のどういふところにそれが生かされておるのか、この点についてお答えをいただきたい。

○齋木説明員 お答え申し上げます。

WTO協定は、先生御指摘のとおり、もともとガットと呼ばれてまして、物とサービスの貿易のルールを定めた約束事でございましてけれども、この物とサービスの貿易の場合には、WTO協定のもとにダンピング防止協定あるいは補助金協定というのがあるわけで、これによって違反を取り締まるということになっておるわけでございます。

他方、船舶に關しましては、物と異なりまして、例えば通関されない場合があるということ、あるいは船舶というものは通常一隻ごとに受注生産され、かつ不定期かつ個別に取引が行われているという実態があるがために、物の貿易のように継続的な輸出を念頭に置いて定められたWTOの補助金協定あるいはアンチダンピング協定といったものの直接的な適用というものが、必ずしも船舶の取引については目的を達するには有効でないという認識がございまして、したがってWTO協定とは別個に、造船協定によって助成あるいは不当廉売の防止についての措置を別途手当てするということになったわけでございます。

また、今申し上げました点は実はこの協定の前文に書いてございまして、この前文には、船舶の購入に関する取引の特殊性により、千九百九十四年のガット第六条、補助金及び相殺関税に関する

協定及び千九百九十四年の関税及び貿易に関する一般協定第六条の実施に関する協定に基づいて相殺関税又はダンピング防止税を適用することが実質的でないことを認め、ということが書かれておりますので、そういった認識に基づきまして造船協定によって手当てすることになったというふうな認識しております。

○高木(義)委員 法律案では、外国の船舶製造業者と建造契約を結ぶ我が国の船舶には、第二條四項に規定されております「この法律において「外国子会社」とは、というくだりでありまして、我が国法人が株式または持ち分の過半数を所有しておる外国子会社が含まれる、さらに我が国法人と特別の関係にあるものも含まれる、こういうことになっておるわけですが、この理由についてこの際明らかになっておるのかと思つておる。

それと、省令で定めるといふことになっておるわけですが、我が国法人と特別の関係にあるものというのはいくつかの点にどういふものを指しておるのか、この点についても説明をいただきたい。

○小川(健)政府委員 船舶の所有形態は現在便宜置籍が一般化しております。外国の子会社が保有する船舶についても日本法人が支配しているというものがございまして、協定の実効性を担保するためにこれらの船舶も協定の対象としたわけでございます。外国の造船所が日本の法人等との間で直接締結する建造契約、これと同じものとみなせる外国子会社、つまり本邦法人が五〇％を超える所有を有している外国の法人、その他日本の法人と特別の関係にあるものとの建造契約も適用範囲に含めるといふことになっております。

そこで、省令で定める特別の関係というところでございますが、本邦法人等と特別の関係にあるものというのとは、一または二以上の本邦法人が、外国法人の株式または持ち分の二五％以上を所有し、かつ筆頭株主であることなどによりまして、その外国法人の経営を実質的に支配していると認める場合を特別の関係というふうな規定を予定しております。

○高木(義)委員 要するに、我が国法人が二五%以上の株式または持分を有し実質的に支配をしておる外国法人を含むことになるわけですが、五〇%以上を法律に明記して、二五%以上については法律ではなくて省令に規定するという區別をしておるわけですが、この理由についてはいかがですか。

○小川(健)政府委員 五〇%を超える株式等の所有が行われている場合は完全に経営を支配しているということで、これらを外国子会社の要件として法律に例示しているわけでございます。

二五%の所有であっても外国法人の経営を実質的に支配している場合については、五〇%を超える所有に準ずる形態ということで省令にしているわけでございます。逆に申しますと、二五%以上持っていないも実質的に支配していない場合もございまして、二五%以上の所有であって実質的に支配している場合ということで省令に落としていくわけでございます。

○高木(義)委員 いわゆる正常価格というのが大きな問題になりますが、廉価建造契約であるか否かを判断する基準として、正常価格は運輸省令あるいは通商産業省令で定める算定法となっておりまして、具体的にはどういふことなのか。造船協定の関係とあわせてお答えをいただきたいと思っております。

○小川(健)政府委員 建造契約がダンピングであるかどうかの判定の基準となる正常価格、この算定方法は造船協定に規定されておりまして、それに基づき本法に取り込んでいくわけですが、

まず第一に、その建造契約に係る船舶と用途が同一であり、長さ及び総トン数が同程度の同種の船舶の国内販売価格、これがまず第一の正常価格でございます。次に、国内販売がない場合には、同種船舶の第三国輸出価格、これを正常価格とみなすということでございます。それから三番目でございますが、国内販売価格あるいは第三国輸出価格ともに存在しない場合は、その船舶と同一の船舶を建造する場合の生産費、管理費、販売経

費、一般経費及び通常の利潤を合計した価格、構成価格と申しておりますが、これを正常価格とするということで、三つの算定の方法が決められております。

○高木(義)委員 この法律案はダンピング防止をねらっておるわけですが、いわゆる造船協定に基づくダンピングの定義、一体ダンピングとはどういうものなのか、やはりこれを明確にしておく必要があると思うのです。したがって、我が国としてダンピングの定義についてどういう認識を持っておられるのか。

○小川(健)政府委員 ダンピングの考え方でございますが、これは正常価格についての考え方と同じかと思ひます。協定の解釈が各国によって異なる場合もあるのではないかと申すところ、五年を超える長い交渉の経過を経て関係各国の間に共通の考え方ができております。

特に、御指摘の正常価格、ダンピングの判定の基準になるものでございますが、正常価格に関する規定につきましては、ダンピングに当たって最も重要な規定でございますので、交渉の中でも長い時間をかけて協議されたものでございまして、基本的には関係各国で共通の解釈がなされている、先ほど申し上げました正常価格の解釈でございますが、共通の解釈がなされているものと申しております。仮に各国が異なる解釈のもとで協定を実施する場合は、その場合は協定締結国間における協議などを通じて各国間の解釈の調整が図られると考えております。

(委員長退席、武部委員長代理着席)
○高木(義)委員 結局、ダンピングということ、いわゆる正常価格ということについて締結国のすべての共通基準でなければならぬわけでして、これがそれぞれの国の事情によって判断の違いが生じれば、大変混乱をするおそれが出てまいります。したがって、この点がないように、これは当局の適切ないわゆる対外活動、コミュニケーション、この努力が必要になってまいりますので、

この点は強く要請をしておきたいと思ひます。

次に、この不当廉価建造契約に係る調査、ダンピングしておるのではないかと申す事例が出た場合の調査について、法案では運輸大臣のほかに通産大臣もこれを行うということになっておりますが、運輸大臣は所管の行政の長として理解をするわけでありまして、特に通産大臣が並行して入っていることの理由について、この際お尋ねをしておきたい。特にこの点については通産省の方からお願ひをしたいと思います。

○加藤説明員 お答え申し上げます。

本法案に基づきます不当廉価建造契約であるかどうかの調査でございますけれども、外国船舶製造事業者に対する直接的な調査でございます。調査の結果公正な防止措置が図られるかどうかという点につきましては、対象となる外国と我が国との通商関係に大きな影響を及ぼすわけでございます。

通商産業大臣は、通商大臣といたしまして一元的に我が国通商の健全な発展に責任を有しております。かかる観点から、本法案に基づく調査につきましても、物資所管大臣でございます運輸大臣とともに通商産業大臣が関与するというところでございます。

なお、船舶以外の産品、物品のダンピング調査でございますけれども、WTO協定あるいはWTO協定を実施する国内法令がございまして、これらの調査においては、物資所管大臣とともに通産大臣が通商大臣として参画をしているところでございます。

過去、私ども、長年にわたりましてガットあるいはWTOのダンピング防止協定の実施あるいは運用に携わってまいっております。既に過去二件ほど適用事例もございまして、いろいろな知見あるいはノウハウも有しているつもりでございます。今後、この法案を円滑に運用するという観点から、運輸大臣と通産大臣とが円滑に協力いたします。この法案の円滑な実施に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

(武部委員長代理退席、委員長着席)

○高木(義)委員 通産省が持つておられる豊かなノウハウ、これについて十二分にこれに生かしていくということでございまして、これは妥当なことだろうと思っております。

そこで運輸省にお尋ねしますが、運輸大臣と通産大臣の役割分担をこの際明確にしておかないと、お互いにそれぞれの持ち分を果たすということが十分にできるような、そういうことになって初めてこの法律の実が達成されるわけでございますので、この役割分担について本当にきちっとできるのかどうか。

○小川(健)政府委員 本法に基づく調査は運輸大臣と通産大臣とが共同して実施するというところでございますが、運輸大臣は船舶製造業を所管していることから、船舶製造業に関する専門的知見を必要とする事項を担当いたしますし、一方、通商産業大臣は、調査実施に当たったノウハウの提供、通商政策上の観点からの公正性の確保、これらに関する事項について担当することになるかと思ひます。

調査の具体的な運用につきましては、それぞれの省の関係職員から成る調査担当者というのを設置いたしまして、本法及び本法に基づく省令の規定に沿った具体的な実施計画というものを立案して、それに基づき調査を実施することになると思ひます。

○高木(義)委員 次に、造船協定においては、調査の対象となっている外国の船舶製造事業者が調査にに応じない場合、調査当局が知り得た事実だけで加害的廉価であるかを決定できるとしております。また、WTOの加盟国であってOECD造船協定の締結国でない国がWTOの協定に従いダンピング防止の手續を既に開始しておる場合は、協定の締結国は手續の開始を保留することになっております。

またそのほかに、加害的廉価に係る価格差が二%未満である場合は、これは僅少であるものとみなして対抗措置の対象にはならない、こういう

ことになっておるわけです。したがって、これらは法律案に特に規定していないが、法律や省令においてそのことも明確に規定しておく必要があるのではないかと、この点についていかが御認識をされておられるのか。

○小川(健)政府委員 先生は三三点ほど例示を挙げて御指摘いただきましたが、御指摘のとおり、その三点とも本法には規定しておりません。しかしながら、我が国政府としては協定を遵守する義務がございますので、協定の規定どおり運用することになります。

なお、手続規定として、一部については省令に規定する予定にもしております。今先生御指摘になった三点のうち、例えば外国の造船所が調査に応じない場合、調査当局の知り得た事実で決定を行うことができるというようなことにつきまして省令で規定することも今考えております。

○高木(義)委員 考えておることでございますが、そういふ中でもきちっとしておかれた方がよいのではないかと私は思っております。

次に、我が国の造船業者から調査の求めがあった場合は、廉価建造契約の事実関係や我が国造船業者への損害の有無を調査することになっております。逆に、求めがない場合であっても国として外国船舶製造業者への調査を行うことがあり得るのか。造船業者から求めがない場合、国がみずからそういう調査をすることがあり得るのか。あり得るとするならばどういふ場合なのか。この点について御所見を賜りたいと思っております。

○小川(健)政府委員 結論から先に申しますと、運輸大臣及び通産大臣の発意により調査を行うことができることになっております。これは、造船業は完全な受注産業でありまして、買い手、船主でございますが、船主の立場が非常に強くて、売り手である造船所といたしましては、外国造船所への調査を求めたくても、発注した日本船主への配慮から調査を求めないケースが考えられます。このような場合のうち、建造契約がダンピングであることについての十分な証拠があり、かつ我が

国の造船業に重大な影響を与えるなど、必要があるかと判断される場合には、運輸大臣及び通産大臣の発意により調査を行うことができることになっております。

○高木(義)委員 廉価建造契約であるかどうかを判断するときには、市況の動向もそうでありまして、その国々あるいは造船業者の生産性の実態等、正常価格の判断には相当の資料が必要であらうと思うのです。だから、国内はもとより、外国の情報収集もきちっとしておかなければ、そういう調査も判断も非常に困難になることが予想されるわけでありまして、そういう情報収集については十分なのですか。この点について、この際、きちっとしておきたいと思っております。

○小川(健)政府委員 ダンピング調査に際しまして必要となる情報につきましては、外国の造船所から質問票とかあるいは現地調査により収集いたしますし、またそのほか地方運輸局を通じて国内造船業者や船主等の関係者から情報を収集いたします。また、世界の船舶動向の情報等を保有している造船業基盤整備事業協会から情報を収集するということになっております。情報量は膨大なものでございますが、こういった方法によりまして十分

に情報を収集できるものと考えております。

○高木(義)委員 次に、法の第四条では、運輸大臣は造船業基盤整備事業協会に省令で定める調査業務を行わせることができることになっておりますが、この理由についてどうなのか。

○小川(健)政府委員 本法では、正常価格に関する基礎的な情報収集の業務を造船業基盤整備事業協会に行わせることとしております。これは、一つには、協会が世界の船舶製造業に関する豊富なデータを持っておりまして、外国造船所につきまして調査するための十分な能力もあるということでございます。それから二番目に、協会に調査を行わせることにより国の業務の効率化が図られるということを勘案して、その造船業基盤整備事業協会に調査の一部を行わせることとしたわけでございます。

○高木(義)委員 この協会は、ただいまお話がございましたように、造船に関する経営の安定あるいは技術の高度化のための基盤整備を目的で設置されておるものでございまして、今構造調整事業とかあるいは研究開発業務を行っておるわけでありまして、こういう業務に加えて、今回不当廉価建造契約に係る正常価格の算定に必要な調査業務がふえることになるわけですか。

現在この協会の人員は、役員七名、ただし、常勤は四名で非常勤もおるわけでありまして、職員二十三名、合計三十名でございます。資本金は、政府十億円、日本開発銀行十億円、民間が五十三億五千万円、合計七十三億五千万円という組織でございます。実質二十七名の人員で、役員と三つの部、八つの課に分かれて業務をしておるわけでありまして。

例えば調査の場合は、事によればトラック一杯分の調査書類を持ち帰ったりすることもあり得ると言われておるわけですが、現状のこの能力でこれに対応できるのか。新しいセクションを設けた人員をふやすことになるのか。また、この調査業務を行う際の委託手続とかその財源はどのようなになっているのか、お尋ねをしておきます。

○小川(健)政府委員 造船業基盤整備事業協会の現在の主な業務というのは、一つは特定船舶製造業の構造調整のための土地設備の買収、管理、譲渡、今もう買収はありませんが、管理、譲渡をやっているということでございます。二番目として世界の造船需要動向調査、それから三番目として、高度船舶技術の開発促進のための研究開発助成、例えばメガフロートとかテクノスパーライナーに対する助成でございます。それから四番目として、協会自体が行っております環境保全技術の研究開発、こういった業務をやっているわけでございます。

今回の本法の制定によりまして、協会は外国造船所によるダンピングに関する調査等の業務が新たに加わるわけですが、これらは、従来から協会が行ってきまして造船需要動向調査により入手し

た船舶等の各種情報が活用できるということなどから、現在の業務と合わせて効率的に行うことによりまして、新たに増員することではなくて組織の一部を改組することによって対応できる、現在の人員で組織の一部改組して対応していくというふうに考えております。

新たに追加される業務に関する経費でございますが、国からの委託費で賄う予定にしておりますが、本年度の一般会計で約三千万円が計上されております。

○高木(義)委員 この調査に関する造船業基盤整備事業協会と行政側、いわゆる運輸省、通産省、この役割分担はどうなっていくのですか。

○小川(健)政府委員 通産省と運輸省の役割分担はさきに御説明いたしました。運輸省と造船業基盤整備事業協会の役割分担でございますが、基本的には調査業務は国が実施するものでございまして、この業務のうち、船舶の正常価格に関する基礎的な情報収集の業務を協会に分担させたいと思っております。

○高木(義)委員 また、運輸省の海上技術安全局の造船課に、造船協定の発効を控えて対策官一名が新設されると聞いております。一名で十分な対応が可能なのかどうか、甚だ疑問なところはしないわけでありまして、したがって、当然造船業基盤整備事業協会との連携協力がさらに必要になってくるわけでありまして、その体制のあり方について十分なのか、この点についてお伺いしておきます。

○小川(健)政府委員 今回新設されました造船協定対策官は、造船協定の実施に伴い必要となる調査、それから二国間協議、それから紛争の際の小委員会への対応、これらの対外的な連絡調整を担当することになるわけでございます。一方で、協定の国内実施に関しまして、ダンピング契約による国内造船所の損害状況の把握とか国内造船所に対する報告徴収につきましては、地方運輸局が対応することになっております。

それから、もちろん先ほど御説明いたしました情報の収集や何かは認可法人の造船業基盤整備事業協会を活用するというところでございまして、運輸省のみならず地方組織、認可法人を有効に活用して造船協定の円滑な実施を図りたいと思っております。

○高木(義)委員 調査をして、その結果不当な造船業者への対抗措置について、具体的に要点を挙げて説明をしていただきたいと思います。

○小川(健)政府委員 ダンピングと認定した場合の対抗措置でございますが、外国の造船所がダンピングと認定された場合は、是正措置を行わない場合は、是正措置というものは、例えば造船契約を解除するとか、あるいは価格差に相当する金額を国庫に納付するというような是正措置でございますが、これを行わない場合には対抗措置として、その造船所が一定期間に造船契約をする船舶について、その船舶が日本に來た場合に貨物の積み込み、取りおろしの禁止を運輸大臣が命ずることができるとございまして、この措置は外国の造船所に対する直接的な措置ではございませんが、間接的にはその外国の造船所の営業活動に大きな影響を与えるということで、ダンピングを防止する有効な手段となるといふふうに考えております。

○高木(義)委員 その中で国庫へペナルティーを納める、いわゆるダンピングマージンといいますが、こういうことがあるわけでして、まあしかしそのことは、例えば、もうそれを払ってでも、ダンピングをしなくても仕事を取、これはよくない事例になると思うのですけれども、そういうことがやられる場合だってないとも限らぬわけですが、こういうことが正常価格をつくることになっていくのかどうか、この点についての御見解をちょっとこの際聞いておきたいと思ひます。

○小川(健)政府委員 ダンピングだと認定されて、その是正措置としてその価格を国庫に納めればダンピング受注しても対抗措置はとられないとい

いうことになるわけですが、ダンピングと認定されること自体、そしてまたその金額もかなりの額になるものというふうに思ひますので、やはりこのダンピング契約を防止するための措置としては有効に働くものというふうに考えております。

○高木(義)委員 そういうことがないように私は望むわけですがね。

そこで、この対抗措置が適用される船舶は、ダンピング契約によって建造された船舶ではなくて、その後建造された船舶ということになっておりますが、その理由について。

○小川(健)政府委員 ダンピングであると認定された船舶を所有する船舶主は、それがダンピング契約であったか否かを知り得る立場にはなかったわけでございます。したがって、その船舶の対抗措置を適用した場合、その船舶主に過大な不利益を与えることになるわけでございまして、ダンピングをした船舶を対抗措置の対象とするのは適当でないということで協定はできているわけでございまして、

一方で、指定期間中に造船契約が締結された船舶の運航者は、その造船所がダンピングを行って指定を受けた事業者であるということとを事前に知った上であえてそのような船舶の運航を行うものでありまして、禁止命令を受ける合理性がそこにあるといふふうに考えております。

○高木(義)委員 対抗措置の適用期間をダンピング契約によって建造された船舶の引き渡し後四年間とした理由は、いかがなんでしょうか。

○小川(健)政府委員 対抗措置として貨物の積みおろしの禁止の期間を四年としているのは、これは協定上でそういうふうな定められているわけですが、この対抗措置の期間は、ダンピングの防止措置として有効であつて過度でないものといふことで四年が決められたわけでございまして、これは、運航者が建造契約の際に得る荷主からの積み荷保証期間、これが通常五年から八年ということとございまして、それと船舶の寿命、通常二十年程度があるかと思ひますが、それらを勘案して四

年以内といふふうに協定で定められたということとでございます。

○高木(義)委員 この対抗措置は、貨物の積み込み、取りおろしを禁ずることにある。一方、船種を、これは船の種類でございまして、貨物船に限定するとか、あるいはまた我が国への入港、また人や旅客の乗りおろしを禁ずることではないかと私は理解しておりますが、なぜ貨物の積み込み、取りおろしの禁止に限定したのか、この点についてお伺いしておきます。

○小川(健)政府委員 対抗措置は、ダンピングを行つた造船所に対して間接的に不利益を与えることによつてダンピングを防止することを目的としたものでございまして、それで、貨物の積みおろしの禁止措置は十分にこの目的を達成するための経済的効果があるということでございまして、船舶の入港や人の乗降の禁止まで行ふ必要はないと判断したことから、対抗措置を貨物の積みおろしの禁止に限つたわけでございまして。

○高木(義)委員 この不当な造船業者を調査して指定するのは外国船舶製造事業者、いわゆる造船業者であります。貨物の積み込み、取りおろしの禁止命令の対象は船舶の運航者、いわゆる船主でございます。これを分けておるわけですが、この理由について、なぜ分けられたのか、その点について。

○小川(健)政府委員 船舶の運航者を貨物の積みおろしの禁止命令の対象とした理由でございまして、貨物の積みおろしの禁止命令はその船舶の運航先を決定する立場にある者に対して行うべきものと考えておりまして、禁止命令の対象は対象船舶の運航者としたわけでございまして。

この運航者を禁止命令の対象とするにつ

きましては、二つの理由がございまして、一つは、貨物の積みおろし禁止命令の対象になり得る船舶、これは外国造船所を指定した後に契約する船舶であります。そのことは事前に運航者に周知されているわけでございまして、運航者は他の事業者から船舶を購入または対象外の船舶

を用船するというにより、貨物の積みおろし禁止命令による不利益を回避できることになるわけでございます。したがって、故意にそういう船を事前に知っているのに買ったということで、運航者を対象にしたということとございまして。

また、運航者は、貨物の積みおろし禁止命令の対象船舶であることを知りながらあえて発注、用船を行つて当該措置の実効性を失わせるものであるといふことから、運航者を禁止命令の対象者といふことにしたわけでございまして。

○高木(義)委員 説明はわかりましたが、この対抗措置によつて我が国での貨物の積み込み、取りおろしを禁止された運航者あるいは荷主等から損害賠償を求められるというケース、可能性、これはないのですか。そしてまた、そういう場合においてどう対応していくのか、この点について十分準備も必要じゃないかと思ひますが、お尋ねをしておきます。

○小川(健)政府委員 対抗措置の対象となる船舶の建造造船所、これは事前に十分に周知されているわけでございまして。したがって、それを知つた上でやっているわけでございまして、禁止命令により運航者及び荷主から損害賠償を求められるおそれはないものと考えております。

○高木(義)委員 この対抗措置の適用に当たつては、通産大臣あるいはその他の関係の行政機関の長と協議することになっておりますが、なぜそういうことをしなければならぬのかといふことについて見解を求めておきます。

○小川(健)政府委員 第五条の指定、それから第六条の禁止命令に際して通産大臣その他関係行政機関の長との協議規定を設けているわけでございまして、外国の造船所のダンピングの防止のための措置を行うことによりまして、外国の造船所のある国から、ダンピング調査の実施やこれに基づく措置の発動など、船舶に限らず何ら二国間で問題の生じない他の産品の分野を含めて報復を受ける可能性があり、結果として通商に大きな影響を及ぼす可能性があるわけでございまして。したがっ

て、指定及び貨物の積みおろしの禁止命令を行うに当たっては、それが我が国通商関係に悪影響を及ぼすものでないかにつきまして通産大臣と協議を行うものでございます。

なお、関係行政機関の長との協議ということですが、指定によりまして、外交関係への影響等の観点から、これは外務大臣に協議を行うことを想定しております。

○高木(義)委員 この造船協定で、加害的販売と認定された造船業者がそれを不服として当事国間の協議においても解決されない場合は、最終的な決定を行う機能を有する機関として、OECD造船部会ですが、小委員会、いわゆるパネルが設置されることになっております。この法律案における小委員会が設置された場合の特例について、要点をこの際説明をお願いしたいと思います。

○小川(健)政府委員 造船協定上、紛争が生じた場合に小委員会が設置されることになっておりますが、この小委員会は三つのことを行うことができることになっております。

まず一つは、ダンピングであるとの我が国の判断につきまして、この判断が協定に適合するものでないという決定をすることができるということでございます。それから第二点といたしまして、指定期間及び貨物の積みおろし禁止期間の短縮の決定を行うことができるということでございます。また、その指定及び貨物の積みおろし禁止命令を暫定的に停止することができるという、この三つの権限を持っているわけでございます。

このため、小委員会が設置された場合には、その決定が出るまでの間は指定は行わないこととするということ、それから、上記の決定が行われた場合には、我が国は協定の締約国として小委員会の決定を尊重する必要があるということでございます。そして、それぞれの決定に従った対抗措置をとることとしております。

○高木(義)委員 この小委員会、パネルですね、この必要性について今お話もございましたが、やはりこのパネルに十分な機能を果たしていただく

ことが何よりも大切であろうと私は思っております。

これに関連しまして、例えば小委員会が、当該建造契約が不当廉価建造契約ではないとして、さらに、我が国の調査や指定は余りにも一方的過ぎる、相手国並びに相手国造船業者がこうむった損害を補償すべき、こういう決定をする。こういうことも今は考えておるわけでありますが、こういう決定をすることがこの小委員会ではできないのか、この点について御見解を賜っておきたい。

○小川(健)政府委員 この小委員会はダンピング防止措置が協定に適合しているかどうかというこの判断をするだけでございます。それ以外の判断、判断はしないことになっております。

○高木(義)委員 そこで、私は冒頭にも申し上げましたように、いわゆるダンピングの提訴権が出てくるわけであります。このダンピングの提訴権の乱用によっていわゆる正常な造船経営を阻害するような事態のおそれがなきにしもあらずなんです。したがって、我が国が特にそういうものを受けた場合に、経営としても非常にダメージを受ける。だから、いたずらに提訴権を乱発されて混乱をされることを防ぐために、例えば何らかの歯止め措置がないかと思うところでありますが、乱訴、いわゆる提訴権の乱用ですね、これの歯止め措置について何か考えておられるのかどうか。

○小川(健)政府委員 造船協定では、ダンピング防止のための措置に関し、協定に適合しない恣意的な運用を防止するために規定を設けております。

まず第一は、調査開始の申請には、ダンピングがあったことにつきまして各種の証拠を添えて行うこととされております。また、調査当局は証拠の裏づけのない単なるうわさか思い込みのみでは調査を行わない、行つてはいけないこととされており、またさらに、調査により十分な証拠がないことが明らかとなった場合は調査を取りやめる

こととされております。各締約国はこうした規定に従って調査を進めることとされておまして、恣意的な運用を排除するものとなっているわけです。

また、相手国の調査等の措置が協定に適合しないと考えられる場合には、相手国との二国間協議が可能となっております。二国間協議で解決を目指すこともできます。

また、二国間協議でも解決できない場合は、先ほど申し上げました第三者機関であります小委員会を設置して、小委員会により客観的かつ公平に決定が行われるとされておりまして、協定に適合しない恣意的な運用が排除されることとなっております。

このように、造船協定の規定に基づき、協定に適合しない恣意的なダンピング防止措置の運用は行われないものと考えております。また、仮に行われる場合であっても、これを防止することが可能であると考えております。

○高木(義)委員 造船業にとって、四年間にわたって建造する船舶が制裁の対象になることは、事実上国際商談への参加を閉ざされることになる大変厳しい措置でございます。本年七月十五日までは発効する見込みであります。これに関連して、昨年の十二月十三日、米国の下院では貿易小委員会において全会一致で承認をされておりますが、我が国の造船業との協力体制をてこに商船分野への再参入を目指す米国の造船業界では、ある程度の政府助成が必要であるのではないかと、いう考えのもとに、六月の十五日までの批准書の寄託は難しいのではないかと、いう見方が一部にあるわけです。

この点、我が国ももちろんそうですが、米国も早くこの批准書の寄託を図られるべきだと私は思っておりますが、一体その見通しについてどうなのか。そして、我が国として、米国に早くこういうものを寄託するようにという働きかけについて適切な処置をとるべきだと思っておりますが、この点についてお尋ねします。

○齋木説明員 お答えいたします。

アメリカの議会におきましては、上院と下院がございませうけれども、上院の方では既に財政委員会を通過いたしました。この協定でございますけれども、あとは本会議の決定を待ったことになっておるというふうに承知しております。また、議会の下院の方でございますけれども、下院におきましては、歳入委員会を既に通過しております。あとは国家安全保障委員会での審議を五月末、今月末までに終えることになっているというふうに承知しております。したがって、こういった状況のもとで、アメリカの行政の方からも議会の方に対して、ぜひ六月の十五日までにこの協定を締結することができるよう働きかけを行つていこうというふうに承知しております。

また、仮に日本の方が先に協定を締結した場合、日本はどういうことをするかというお尋ねでございますけれども、そのような場合ににつきましては、日本政府といたしましては、OECDの場合におきまして、また日本とアメリカとの二国間の関係におきまして、ぜひアメリカがこの協定を早期に締結するよう積極的に働きかけるよう努めてまいりたいと思っております。

○高木(義)委員 ぜひそのことを期待するものでございませう。

また、造船協定では、いわゆる自航、自分の力で動かない海洋構造物等は対象としていないというところでございますが、今後どのようにこれを付け加えていくのか、その辺の考え。

同時に、研究開発の発展段階においては、基礎研究が一〇〇％、基礎工業化研究が五〇％、応用研究が三五％、開発研究が二五％、この助成措置が協定では認められておりますが、これについて厳格に守られる保証はあるのかどうか。また、守らなかったらどうなるのかというところについて、あわせてお伺いしておきます。

○小川(健)政府委員 まず第一点の自航しない海洋構造物、これは対象となっていないわけですが、現時点においてこれを造船協定の対象とすべ

きというような議論は締結国の間では行われておりません。

それから、第二点の研究開発助成についてはございしますが、助成措置については各締結国の政府の責任のもとに講じられるものでございまして、協定を締結する締結国は、協定を遵守すべく努力するものと考えております。したがって、協定に抵触する助成が行われる可能性はまずないものというふうに考えております。研究開発助成につきましても、研究開発の段階に応じて一定の助成率のもとで供与することが許されているわけでありまして、各締結国が供与する助成の状況について締結国に情報を提供するように義務づけられておりますので、その透明性は十分に確保されていると考えております。

したがって、万が一いずれかの締結国が協定に抵触する研究開発助成を供与していると信ずる場合にあっては、協定に従って迅速に協議を行って、また協議での解決が困難な場合は、小委員会の手続を通じて問題の解決を図ることになるものと考えております。

○高木(義)委員 協定の発効、期待どおりいけば本年の七月十五日になるわけですが、この前に、政府の助成が決定された一九九八年十二月三十一日以前に引き渡される船舶に対する助成であって一九九四年十二月三十一日以前の助成レベルを上回らないものについては、協定発効後も政府助成可能となっております。ECの造船指令では、九%までの船舶助成が認められております。こうした助成が一九九八年十二月三十一日までどの程度各国に存在しているのか、この点について把握されておればお答えいただきたいと思えますし、いわゆる協定の提唱国であるアメリカ、米国の国内措置のジョーンズ法、あるいはスペイン、ポルトガル等のリストラ助成、こういった措置については、この際廃止をされるものかどうか、この点について御所見を賜りたいと思えます。

○小川(健)政府委員 まず第一点でございしますが、船舶は受注から引き渡しまで通常二、三年程度を要するわけですが、協定の発効前に助成措置の供与が決定された船舶であっても、その引き渡し及び実際の助成の供与が協定の発効後となるものもあると考えられますので、既存の助成措置に関する経過措置として御指摘のような規定が設けられているわけではございません。

造船協定に適合しない既存の助成措置といたしましては、一つはECの船舶補助制度、それから米国の船舶建造資金融資に対する債務保証などが存在しております。協定の発効前にこれらの制度により助成が供与されることが決定された船舶には一定の経過措置が認められているわけですが、協定の発効後にこれらの制度に基づき新たに助成が供与されることはないというふうに考えております。

それから、第二点目のジョーンズ法に関連する米国の内航船に対する措置でございしますが、米国の内航船の国内建造義務づけでございしますが、協定発効後三年間は年間建造量が二十万総トンを超える場合、また、その後は、国内義務づけが存続する場合に他の締結国は一定の対抗措置を講ずることができるというふうに協定では規定しております。また、協定発効後三年後に行われます協定の見直しの一環として、規定の見直しについて締結国間で検討を行うことにしております。

それから、ベルギーやスペイン、ポルトガル等のリストラ助成に関する規定でございしますが、これらの助成については、OECDの造船部会に通報済みの計画の範囲内で協定発効後も実施されることというふうになされております。

○高木(義)委員 我が国には協定に反する政府助成がありませんので、各国の政府助成が撤廃されることが望ましいことだと私は思っております。次に、この造船協定の発効によりまして、船舶の値段、いわゆる船舶への影響についてどのように認識されておりますか。

○小川(健)政府委員 造船協定の発効が船舶に与える影響でございしますが、造船協定は公的助成の廃止とダンピングの防止を定めたものでござい

すので、この協定の発効により、ダンピングによる過度の船舶の下落が抑止されることから、我が国造船業にとっては好ましい影響を与えるものと考えております。要するに、低価格受注の歯どめになるというふうに考えております。

○高木(義)委員 この造船業においては、これからの商談というものは、そういう守りを固めながら攻めていく、こういう技量が求められていくことになりま

世界の造船船のマーケットでは、我が国が四五・三%、韓国が二二・六%、西国で六六・九%のシェアを占めておるわけです。この西国に対するダンピングの提訴というのが避けられない実情ではないか、こういう見方もあるわけでありま

日本と韓国の受注量の争奪戦や、韓国の建造設備の増強のありを受けれた欧州共同体が、一つの国家として域内の商権を確保するために、造船協定のアンチダンピングコードを利用し、提訴する可能性が大変高い、こういう懸念がござい

○小川(健)政府委員 日本と韓国で大体三分の二、世界の造船の三分の二を占めているわけですが、これは基本的には日韓の国際競争力を反映しているものというふうに認識しております。要するに、国際競争力が強いからシェアも大きいというところでござい

○高木(義)委員 この法案には直接関係はありませんが、ここで我が国の造船業の抱える状況について、ひとつ政府の認識をお聞きしておきたいのですが、平成五年には韓国の新造船の受注量というのは八百三十三万グロストンで、世界の三七%を占めておる。我が国の受注量の七百五十万グロストン、三三%を抜いて世界一になったわけであり

同年、韓国では造船合理化法の期限が切れ、建造設備拡張の凍結が解除されました。以降今日まで、VLC、いわゆる大型タンカー建造用の大規模な設備を中心とする増強が続いておるわけです。むしろ、ことし中には日本の建造設備をしのぐのではないかと

○小川(健)政府委員 韓国造船業、最近、大規模な設備投資を行い、建造能力を大幅にふやしております。これまで大体四百五十万程度と見られていた建造能力が、二倍近い七、八百万総トンにまで拡大され

○高木(義)委員 これからの世界の造船業の将来というものは、まさに建造能力というのは過剰の状態でありまして、これが解消されないとい

いわゆるOECDの造船協定の発効によって、自分たちの国、自国の域内の利益や権利を守るためだけにこのダンピング提訴が乱発されていくと

いうことは、本来の目的からは逸脱するわけに
ない。そういふことがないようには、私は十分
な事前の政府間協議というのが必要であらうと
思っております。

特に造船業というのは、御案内のとおり、た
び重なる不況の波をかぶりまして、人員の削減、あ
るいは会社をそれぞれ分けたいわゆる分社化等の
推進、そういうことをやっております。また一方
では、海外資材を購入してコストを下げる、そして
受注を伸ばしていく、こういう努力をしておるわ
けです。

平成六年には新造船受注量が世界の四六・二％
に回復し、再び我が国はそのシェアにおいて首位
に立ったわけですが、石油ショックある
いはプラザ合意による円高、こういう試練を乗り
越えて、今日まで血のにじむようなコストダウン
の努力をやつてきて、そして、あしたに向かって
競争力をつけていく、我が国の産業として、ある
いは国民生活の中で、いわゆる海洋国家としての
位置づけを高めていく、こういうことで奮起を
しておるわけでございます。

したがって、この協定、あるいは国内法であり
ます今回のこのダンピング防止法案、適切に措置
されることが大切にならうかと思っております
が、どうかこの点についてさらに関係当局として
は努力をされてほしいと思っております。

そこで、時間も来ましたので、いわゆる多国籍
の協議、そして多くの方々にこういうものに参加
をしていただく、そういうためには外交努力とい
うのも必要でございます。まずは外務省にその辺
の決意と考え方を聞いて、最後に運輸大臣に、私
は今までもお尋ねをしてまいりました、あるい
は意見を申し上げましたが、このことを含めて、
ひとつ大臣としての御所見を賜っておきたいと思
います。

○齋本説明員 お答えいたします。

この造船協定が採択された際にも、実は交渉参
加国の間では、この交渉には参加しなかったけれ

ども、相当の造船能力を有する国というのが幾つ
かある、したがって、こういった国々が将来協定
への加入を図るようにならざるを得ない、この
うではないかということが確認されておるわけ
でございます。したがって、そういった確認に基
づきまして、その後OECDの造船部会におきま
し、またOECDの事務局を通じて、こ
ういった国々との意見交換というものを進めてお
るわけでございます。

具体的には、例えばオーストラリアあるいは
ポーランドといった国々、こういった国々は、今
造船協定への加入交渉に向けた作業を進めてお
るわけでございます。また、造船部会としては、ロ
シアあるいはルーマニアといった国々との意見交
換も行つておるわけでございます。

○亀井国務大臣 委員いろいろ御指摘をいただき
ました。長い間造船業に従事されてきて、その
深い見識には敬意を表する次第でございます。

先ほど来御指摘のとおり、世界の造船市場は、
韓国の設備の拡張あるいは米国の商船分野への再
参入あるいは中国の台頭と、大変競争が激化をす
ることが予測されるわけでありまして、このため
我が国の造船業も国際競争力の維持向上、これを
図っていくことが重要なことである、このように
認識をいたしております。

他方、我が国が世界の造船業をリードする、そ
の立場にあるわけでありまして、そのリーダー
シップを発揮しつつ国際協調を図っていくことが
必要ではなからうか、このように考えておる次第
であります。この努力を重ねてまいりたい、この
ように考えております。

このため、造船協定を適正に実施することによ
り、正常な競争条件を確保するとともに、需給の
安定あるいは世界の需給動向、このようなことに
関する世界的な共通認識、また各国の政策協調、
こういったものを展開をし、国際的な対話、このこ
とをも推進していかねばならない、このよう
に考えております。

○高木（義）委員 終わります。

○辻委員 以上で高木義明君の質疑は終了しま
した。

寺前議員

○寺前委員 行き過ぎた船価引き下げの歯どめと
して条約が結ばれる、それに関連して国内法を整
備していく、私は賛成です。

せっかくの機会でございますので、それを実効
あるものにさせていくために一体何が必要なんだ
ろうかということを考えまして、この間うちから
造船所に何人かの人に行つてもらつて調査をした
ところなんです。その調査をやってみると、意外なこ
とがわかつてくるものです。

長崎にある造船所に行った人が、組合がまいて
いたビラを持って帰つてきた。「今なお続く違法
カット」というビラがあるのです。ちよつと大臣
に紹介をしておきたいと思うのです。

いま設計部門は「設計費の二割削減」という
「相川コストダウン」の矢面に立たされ、そのあ
おりをくつた設計外注時間の三〇％カットは、
協力会社の経営と、社員の生活を直撃していま
す。

「時間カットを止めてほしい。少ない給料がこ
れ以上減ると困ります」

「利益は黒字なのに、なぜカットするの」

「売上げ、経常利益をあげながら、まだ下請け
を締め上げている。早くカットを止めてほし
い」

「良いときだけの共存共栄とは」と多くの声がよ
せられていきます。

またこのカットによって協力会社の残業や休
日出勤も大幅に減り、仕事の遅れも目立ち始め
ました。カットが続けば続くほど、仕事遅れは
大きくなるばかりです。

しかも火力プラント設計部のカットは、仕事
をさせた後、かかった時間をカットするといふ
違法なカットで、昨年八月以来、今なおこの違
法な行為が続けられています。

この違法行為を、分会がビラで何度か取り上
げる中で、「仕事をした分は支払うように」と副

所長から各部長に指示がでていました。

「仕事をしたくても各協力会社に割り当て金
額が決められてくる。私たちがいくら頑張つて
も、仕事をしても割り当てたと言つて、課長・
係長は認めてくれません。副所長さんが「仕事
をした分は支払え」と言つたことは、いつに
なつたら実行されるのでしょうか。」

言葉だけでなく、実行されるまで見届けてほ
しいものです。

云々と、ずっとこのビラには書いてあるわけ
です。

こういう状態というのは今も続いているのか
と現場の人たちの話を聞きましたら、ちよつとも
変わりませんがということになってきているのだか
ら、私は、労働者が違法だと感ずるような事態、
下請の業者が違法だと感ずるような事態を野放し
にしておいていいのだろうか。これはほど国際的
にも条約を結んでみんなが不幸な道に陥らないよ
うにということをおっしゃるときに、その内容にお
いてはそういうことが行われているとするなら
ば、国際条約に堂々と論を張る日本政府の代表
が、日本の国内で導くことがなされておつても許
していくという態度では、お粗末過ぎるのじゃな
いだろうか、そんな感じを私は持ちました。

そこで、公正取引委員会、お見えてございま
すか。——公正取引委員会としては、こういうよ
うな実情を知っておられるのだろうか。あるいはこ
ういふ実情を調査されたことがあるのだろうか。
あるいはこういう問題について、公取として何か
考えなければならぬことがあるのだろうか。どん
なことをお感じになっているのか、おやりにな
っているのか。これから何をしようとしておられ
るのか。まずは公取から聞きたいと思ひます。

○酒井説明員 御説明申し上げます。

こういった事態があるということを知承してい
るかということなんですけれども、これまで外部
からこういった点についていろいろ要望とかいう
ものがなされたことはないので、今初めて
お聞きした、そういう実情でございます。

そういうことではございますが、我々、下請代金支払遅延等防止法という法律、それからその法律の対象にならない場合には、独占禁止法の不正な取引方法の優越的地位の乱用、これに当たるかどうかということによって、この問題に對処していく、与えられた権限の上での役割はそういうことだろうと思ひます。

そういうことでございますが、今先生のお尋ねの中にございました造船業における設計の委託取引だろと思うのですが、下請代金支払遅延等防止法というのは製造委託または修理委託を適用対象とするということになっておりますので、この取引自体は下請代金支払遅延等防止法の対象にはなりません。そういったことで、先ほど一般的に申し上げましたとおり、独占禁止法上の優越的地位の乱用に当たるかどうか、そういった問題になるというふうに考えられます。

こういう問題が生じて、独占禁止法上の優越的地位の乱用行為として規制をするかどうかという場合には、まず取引上、優越した地位を利用したものであるかどうかとか、あるいは不当に利益なものを当てるかどうか等について、具体的事案に即して個別に判断する必要があると思います。こういったことで、調査をしてみなければ、にわかには判断できないという面があるということをお理解いただきたいと思います。

それで、こういう製造委託とか修理委託に該当しない役務の委託取引について我々が今どういう仕事の仕方をしていくかというのを若干御説明申し上げますと、現在下請法の適用対象になっていない役務の委託取引についても、従来から個別業種ごとに調査をして、問題がある場合には独占禁止法に基づいて要望をするとか、あるいは場合によっては指導をするといった形では正に努めてきたところでございますが、近年我が国経済の景気低迷の長期化による影響が、下請法の適用対象となっていないという委託取引にも生じているだろうというふうな考えられますので、平成八年の二月以降、その影響がどのように生じている

かを把握するため、複数の業種を選定して調査を行っているところでございます。

現在調査を行っているところでございますが、今後その取りまとめを行う、そういう予定になっております。この調査結果を踏まえて、独占禁止法上の問題点があるかどうか検討を行うことになる、そういった状況にございます。

○寺前委員 下請代金支払遅延等防止法の一部を改正する法律案が一九六五年の五月十八日に通ったときの附帯決議の中にこういうのがあります。「下請取引の範囲の拡張については、現在の製造委託、修理委託に限らず、運搬、土建等も、その実態に即して適用するよう速やかに検討すること。」これは六五年ですから、もうあれから随分たちました。九六年ですから。

その間に、今もお話があったように、十四業種にわたって設計部門などについても公取で調査をされているようですね。今その取りまとめだということをお聞きしました。私は、明らかに三十年も前の事態とは違つて、下請代金の支払い遅延防止の適用という問題を製造部門からもっと広げなければならぬ実態が現実存在している、こういう事態の中で起こっている問題が、先ほどの労働組合が現場で配っておられるピラの中からうかがうことができるわけです。

ですから、そういう意味では、私は積極的にこの問題は公取としても検討していただきたいと思ふのと同時に、そういう法の直接的な対象になっていない段階において、そのことが現実今検討されなければならない客観的な事態に置かれているときに、運輸省として積極的にこの分野についてメスを入れるということが必要ではないのだろうか。

しかも、運輸省の中には臨時船舶建造調整法という法律もあって、積極的に二千五百総トン以上の船についてはいろいろやらなければならぬ、報告をとるということまでなっているのだから、こういう分野について野放しにして何年もおいておくということは、私は異常じゃないだろうか。

むしろ積極的に調査をして、積極的な対応をとるべきじゃないのだろうか。

担当の局長さんに、この分野のどういうことを今まで調査されて、どうしようとしておられるのか、ひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

○小川(健)政府委員 先生今お話しされました造船会社と下請とのいろいろな状況につきましまして、残念ながら我々十分把握しておりません。

一般的に申し上げまして、日本の造船業の経営状況というのは、昨年来急激な円高等によって船舶水準が低迷いたしてございまして、極めて厳しい状況にありまして、造船会社のみならず船用関連事業者、それから下請企業などに広くその影響が及んでいるものと考えております。

しかしながら、各事業者による合理化努力とか、また為替が円安に振れたことなどでこのところ採算性は向上しつつありまして、御指摘のようなことは改善の方向に向かうものというふうな期待しております。

また、運輸省といたしましても、我が国造船業の国際競争力の向上あるいは技術開発の促進のための諸施策を積極的に講じまして、下請事業者を含む造船業全体が健全に発展していけるように努力してまいりたい、このように思っております。

○寺前委員 全体がと、こうおっしゃっても、事が起こっているのは極めて具体的に、設計外注時間のカットについては会社から一方的に時間カットが言われるのだ。したがって、カット率を契約してのものではない。だから図面が仕上がってからカットされるわけで、分会のピラのように下請業者が課長や係長に泣きついていてというものが現実の実態になっているではありませんか。

私はその資料の一端をここに持っていますけれども、見積もり時間と査定時間を見ると、例えば去年の一月だったらいなす三八%だとか、二月だったらいなす三三%、三月だったらいなす三八%、四月だったらいなす四〇%、五月だったらいなす五〇%。毎月毎月ひどいカットになっているのですよ。

こんなことを野放しにして、全体としてうまくいったら、そんなのんびりしたことを言っているわけにはいかないのじゃないですか。今まで調査したことはないとおっしゃるのだったら、この際に一回調査をして、きちっとやはり指導をするということをお明らかにしてほしいと思ふのです。余りにも異常じゃないだろうか、私はそういうふうな思ひましたので、これ、大臣、いかがですか。調査もする必要はないとおっしゃるのですか。どうです。

○小川(健)政府委員 先ほど申し上げましたように、その実態、我々まだ十分把握しておりませんので、これから調査してみたいと思つております。

○寺前委員 ですから私は、こういう問題はやはり長期にわたって行われているのだから、しっかりとメスを入れてほしい、あえて大臣にひとつお願いをしておきたい。

それからもう一つは、もう時間もないようですからお願いしたいわけですが、この間新聞を読んでいたら、三月二十九日に造船業についての新長期ビジョンの骨子が報告されていまして、そして、七月には補足意見を取りまとめ答申をするのだということが出ておった。

私は、ここで何でも規制緩和だ、緩和だと言つて、せっかく地域産業について造船が大きな位置を占めている特殊な地域というのがあって、あの不況のときに一船台並列建造の禁止、そういう方策をとってきた。こういうものを何でも野放しにして、これは解除してしまうということになったら、私は事は地域産業にとって重大な。こういう問題に対して、運輸省としてどんな見解をとっておられるのか、局長の答弁と、全体として私の提起した問題についての大臣の見解をお聞かせいただきたいと思います。

○小川(健)政府委員 我が国造船業は、これまで二回にわたって過剰設備の処理を実施して、設備の新増設を抑制する等の施策を講じて経営の安定化を図ってきたところでございます。これらの施

策を通じて、長期にわたる厳しい設備の新増設の抑制などによりまして、その結果として、建造設備の老朽化あるいは産業の活力の低下、そういったものが目立ってきたわけでございます。

一方、世界的に見ますと、韓国造船業の大幅な設備拡張とか、あるいは米国、ロシア造船業の商船市場への参入、そういったことで世界的に建造能力が拡大し、国際競争の激化が予想されております。造船業の経営環境というのは、これからますます厳しくなっていくものと考えております。

こういうような環境変化を踏まえると、造船事業者の自助努力を前提といたしまして、造船事業者の経営の自由度を高める方向で設備規制や何かを考えなければいけないということで、現在、造船政策のあり方について、設備政策も含めまして見直す時期に来ているというふうに考えております。

もちろんこの場合、中小造船業に対しては十分な配慮を必要と考えてはおります。今後の我が国造船業のあり方につきまして、現在、海運造船合理化審議会が御審議をいただいている最中でございまして、この審議の結果を踏まえて、今後必要な施策をとっていききたいというふうに考えております。

なお、中小関係で申しますと、現在、平成五年度から第四次の構造改善事業を実施しております、その体質の改善に努めているところでございます。

○寺前委員 せっかくダンピングをどうするかとか国際的にも話をしている中で、規制緩和という名のもとに、結局中小企業あるいは労働者にしわ寄せが行くというようなことをしておたら、何をやっているかわからぬことになるじゃないか。やはり地域産業を守っていくというのは政府の使命なんだから、自然成長的にやらせていくわけにはいかないということをはっきりしておく必要があるだろう。特に、先ほども言いましたように、現実には何年も続いているところのこのカットのやり方、こういうことを野放しにしておたら、指導がないのと一緒じゃないか。

私は、そういう意味で大臣は積極的にこういう分野に乗り出して調べて調査をし、そういうことがないようにさせるべきだというふうに思いますが、見解を聞かせていただきたいと思います。

○亀井国務大臣 我が国造船業の現実、操業量はある程度確保しておりますものの、為替相場の変動の影響等々、受注競争の激化、船舶水準が依然として低迷をしておる、造船業の経営というのは大変不透明な実態であるわけでありまして、そのような中でいろいろ努力を怠りなればならないと思っております。先ほど局長からも申し上げましたが、海運造船合理化審議会の中でも、今後の造船業のあり方につきましていろいろ議論をしておるところでございます。

特に、先生からも御指摘がございました、中小造船企業あるいは下請企業、労働者への配慮、このことが必要などでもあります。先ほど局長から御答弁申し上げましたが、いろいろ調査をする、そのような中で、厳しい中でありまされども、それらの企業が進展するような努力をいたしてまいりたい、このように考えております。

○辻委員長 以上で寺前議員の質疑は終了いたしました。これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○辻委員長 本案につきましては、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

外国船舶製造事業者による船舶の不当廉価建造契約の防止に関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〕

○辻委員長 起立総員。よって、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〕
○辻委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○辻委員長 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。

午前十一時三十八分散会

領海法の一部を改正する法律案

領海法（昭和五十二年法律第三十号）の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

領海及び接続水域に関する法律

第二条第一項中「低潮線の下に、直線基線を加え、同条第二項中「前項本文」を「前項に定めるもののほか、第一項に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の直線基線は、海洋法に関する国際連合条約（以下「国連海洋法条約」という。）第七条に定めるところに従い、政令で定める。

本則に次の三条を加える。

（内水又は領海からの追跡に関する我が国の法令の適用）

第三条 我が国の内水又は領海から行われる国連海洋法条約第一百一十一条に定めるところによる追跡に係る我が国の公務員の職務の執行及びこれを妨げる行為については、我が国の法令（罰則を含む。第五条において同じ。）を適用する。

（接続水域）

第四条 我が国が国連海洋法条約第三十三条に定めるところにより我が国の領域における通関、財政、出入国管理及び衛生に関する法令に違反する行為の防止及び処罰のために必要な措置を執る水域として、接続水域を設ける。

2 前項の接続水域（以下単に「接続水域」という。）は、基線からその外側二十四海里の線（その線が基線から測定して中間線（第一条第二項に規定する中間線をいう。以下同じ。）を超えているときは、その超えている部分については、中間線（我が国と外国との間で合意した中間線に代わる線があるときは、その線とする。）までの海域（領海を除く。）とする。

3 外国との間で相互に中間線を超えて国連海洋法条約第三十三条に定める措置を執ることが適当と認められる海域の部分においては、接続水域は、前項の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、基線からその外側二十四海里の線までの海域（外国の領海である海域を除く。）とすることができる。

（接続水域における我が国の法令の適用）

第五条 前条第一項に規定する措置に係る接続水域における我が国の公務員の職務の執行（当該職務の執行に関して接続水域から行われる国連海洋法条約第一百一十一条に定めるところによる追跡に係る職務の執行を含む。）及びこれを妨げる行為については、我が国の法令を適用する。

附則

この法律は、海洋法に関する国際連合条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

理由

海洋法に関する国際連合条約に定めるところにより、領海の幅を測定するための基線として直線基線を加えるとともに、領域における通関等に関する法令に違反する行為の防止及び処罰のために必要な措置を執る水域として接続水域を設ける等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

海上保安庁法の一部を改正する法律案

海上保安庁法（昭和二十三年法律第二十八号）の一部を次のように改正する。

第十七条第一項中「代つて」を「代わつて」に、

「に立入検査をし、且つ、その進行を停止させて立入検査をし、又は」を「を」に改める。
第十八条各号列記以外の部分を次のように改める。

海上保安官は、海上における犯罪が正に行われようとするのを認めた場合又は天災事変、海難、工作物の損壊、危険物の爆発等危険な事態がある場合であつて、人の生命若しくは身体に危険が及び、又は財産に重大な損害が及ぶおそれがあり、かつ、急を要するときは、他の法令に定めのあるもののほか、次に掲げる措置を講ずることができる。

第十八条第一号中「進行を」の下に「開始させ、」を加え、同条第二号中「指定する港に回航を」、船舶を指定する場所に移動」に改め、同条第四号中「陸揚させ、又は積荷の陸揚を」陸揚げさせ、又はその陸揚げに改め、同条第五号中「船舶が検査若しくは調査を受けるとき、又は抑留され若しくは人命に対し危険であるとき、当該船舶と」を削り、同条に次の一号を加える。

六 前各号に掲げる措置のほか、海上における人の生命若しくは身体に対する危険又は財産に対する重大な損害を及ぼすおそれがある行為を制止すること。

第十八条に次の一項を加える。

海上保安官は、船舶の外観、航海の態様、乗組員、旅客その他船内にある者の異常な挙動その他周囲の事情から合理的に判断して、海上における犯罪が行われることが明らかであると認められる場合その他海上における公共の秩序が著しく乱されるおそれがあると認められる場合であつて、他に適当な手段がないと認められるときは、前項第一号又は第二号に掲げる措置を講ずることができる。

附 則

この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

理 由

我が国における接続水域及び排他的経済水域の設定等の海洋に係る新たな法制度の導入にかんがみ、最近の海上における犯罪等の発生状況を踏まえ、海上保安官が犯罪の予防等の措置を機動的かつ適切に講ずることができることとするため、海上保安官が講ずる船舶の進行の停止その他の必要な措置に関する規定の整備を行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

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百二十六号)の一部を次のように改正する。

目次中「第八章 罰則(第五十四条の二―第六十三条)」を「第八章 罰則(第五十四条の二―第六十三条)」を「第九章 外国船舶に係る担保金等の提供による釈放等(第六十五条―第六十九条)」に改める。

第四十二条の四十三第二項中「これに」の下に「当該事業年度の事業報告書及び」を加え、「当該事業年度の」を削り、同条第三項中「財務諸表」の下に「及び附属明細書並びに前項の事業報告書及び決算報告書」を加える。

第五十四条の二「中」五十万円を「百万円」に改める。
第五十五条第一項中「六月以下の懲役又は五十万円」を「千万円」に改め、同項中第四号から第六号までを削り、第七号を第四号とし、第八号を第五号とし、第九号及び第十号を削り、第十一号を第六号とし、第十二号を第七号とし、第十三号を削り、第十四号を第八号とし、同条第二項中「第七号を」第四号に、「三月以下の禁錮又は三十万円」を「五百万円」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第五十五条の二 次の各号の一に該当する者は、二百万円以下の罰金に処する。

一 偽りその他不正の行為により海洋汚染防止証書、臨時海洋汚染防止証書又は国際海洋汚染防止証書の交付を受けた者

二 第十七条の四又は第十七条の五の規定による検査を受けずに船舶を航行の用に供した者

三 第十七条の十第一項から第三項までの規定に違反して船舶を航行の用に供し、又は国際航海に従事させた者

四 第二十条第一項の規定に違反して廃油処理事業を行つた者

五 第二十四条(第二十八条第四項(第三十五条において準用する場合を含む。))又は第三十四条第三項において準用する場合を含む。又は第三十条第三項(第三十五条において準用する場合を含む。))の規定による命令に違反した者

六 第四十二条の七の規定による命令に違反した者

第五十六条中「三月以下の懲役又は三十万円」を「百万円」に改める。
第五十七条中「三十万円」を「五十万円」に改める。

第五十八条から第五十八条の三までの規定中「二十万円」を「三十万円」に改める。
第五十九条中「罰金刑を」刑に改める。

本則に次の一条及び一章を加える。
(第一審の裁判権の特例)

第六十四条 第五十五条から第五十六条までの罪に係る訴訟の第一審の裁判権は、地方裁判所に属する。

第九章 外国船舶に係る担保金等の提供による釈放等

(外国船舶に係る担保金等の提供による釈放等)第六十五条 司法警察員である者であつて政令で定めるもの(以下「取締官」という。)は、次に掲げる場合には、当該船舶の船長及び違反者(当

該船舶の乗組員に限る。以下同じ。)に対し、遅滞なく、次項各号に掲げる事項を告知しなければならない。

一 この法律の規定に違反した罪に当たる事件であつて外国船舶(政令で定めるものを除く。)に係るもの(以下「事件」という。)に関し

て船長その他の乗組員の逮捕が行われた場合二 前号に掲げる場合のほか、事件に関して船舶又は船舶の国籍を証する文書その他の船舶の航行のために必要な文書(以下「船舶国籍証書等」という。)の押収が行われた場合であつて船長その他の乗組員又は船舶所有者が当該罪を犯したことを疑うに足る相当な理由があるとき。

2 前項の規定により告知しなければならない事項は、次に掲げるものとする。

一 担保金又はその提供を保証する書面が次条第一項の政令で定めるところにより主務大臣に対して提供されたときは、遅滞なく、違反者は釈放され、及び船舶、船舶国籍証書その他の押収物(以下「押収物」という。)は返還されること。

二 提供すべき担保金の額

三 次項の規定により条件を付する場合は、その条件

3 取締官は、第一項各号に掲げる場合において、当該船舶の航行を継続することが海洋環境の保全に障害を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該船舶の修理その他の必要な措置がとられることを違反者の釈放又は押収物の返還の条件とすることができる。

4 第二項第二号の担保金の額は、事件の種類及び態様その他の情状に依り、政令で定めるところにより、主務大臣の定める基準に従つて、取締官が決定するものとする。

第六十六条 前条第一項の規定により告知した額の担保金又はその提供を保証する書面が政令で定めるところにより主務大臣に対して提供されたときは、主務大臣は、遅滞なく、その旨を取

締官又は検査官に通知するものとする。

2 主務大臣は、前条第三項の規定により条件が付された場合において、同項に規定する必要な措置がとられたと認めるときは、遅滞なく、その旨を取締官又は検査官に通知するものとする。

3 取締官は、第一項の規定による通知を受けたとき（前条第三項の規定により条件が付された場合にあつては、前二項の規定による通知を受けたとき）は、遅滞なく、違反者を釈放し、及び押収物を返還しなければならない。

4 検査官は、第一項の規定による通知を受けたとき（前条第三項の規定により条件が付された場合にあつては、第一項及び第二項の規定による通知を受けたとき）は、遅滞なく、違反者の釈放及び押収物の返還に関し、必要な措置を講じなければならない。

第六十七条 担保金は、主務大臣が保管する。

2 担保金は、事件に関する手続において、違反者がその求められた期日及び場所に出頭せず、又は返還された押収物で提出を求められたものがその求められた期日及び場所に出頭されなかったときは、当該期日の翌日から起算して一月を経過した日に、国庫に帰属する。ただし、当該期日の翌日から起算して一月を経過する日以前に当該期日の翌日に出頭し又は当該押収物を提出する旨の申出があつたときは、この限りでない。

3 前項ただし書の場合において、当該申出に係る特定の日に違反者が出頭せず、又は当該押収物が提出されなかったときは、担保金は、その日の翌日に、国庫に帰属する。

4 担保金は、事件に関する手続が終結した場合等その保管を必要としない事由が生じた場合には、返還する。

（主務省令への委任）

第六十八条 前三条の規定の実施のために必要な手続その他の事項は、主務省令で定める。

（主務大臣等）

第六十九条 第六十五条から第六十七条までにおける主務大臣及び前条における主務省令は、政令で定める。

附 則

（施行期日）

第一条 この法律は、海洋法に関する国際連合条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。ただし、第四十二条の四十三の改正規定及び次条の規定は、公布の日から施行する。

（経過措置）

第二条 改正後の第四十二条の四十三第二項及び第三項の規定は、平成七年四月一日に始まる事業年度に係る同条第二項及び第三項に規定する書類から適用する。

第三条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

理 由

海洋法に関する国際連合条約の実施に伴い、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の規定に違反した外国船舶について担保金等の提供による釈放等の措置を講ずることができる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。

平成八年五月二十一日印刷

平成八年五月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

B