

す。このお金はどうしても財政資金において更に捻出を図つて、或いは自己資金を更に捻出せしめるよりほかには方法が他の方法では困難だと、大体考えられる次第であります。自然いずれにしても船主の自己資金を造成せしめるということが極めて必要であるのであります。自然政府としまして、特段なる措置をこれに講ずることは極めて望ましいのであります。たゞ、今御審議中の産業合理化促進法の適用を船舶に受けるということに相成りますれば、極めて望ましいと考へており、又そういうことに従つて努力いたして来た次第であります。

○山縣勝見君 大体先般政府が経済安定五年計画を立てたときには、たしか一九五四年までに日本の輸出入物資の少くとも最低五割の輸送にかかる外航船舶を拡充するということが記憶いたします。その後の情勢の変化によつて、経済安定五年計画というものは相当修正を要することになったのであります。船主の縮減する限りは、むしろ計画の縮減よりもむしろ拡充が必要であることは御承知の通りであります。そういうことは、大体当時たしか安定計画の所要量が二百三十万総トン内外でありましたが、併しその後資金の関係で船舶の増設はこの予定通り行つていない。従つて現在この予定量に達するまでは相当量の船舶の不足を来たしてゐる。年間最小四十万総トン建造したとしても、漸く所定の数量に達する。いわんや日本の講和後における外航船舶というものがより以上必要な情勢になつて参つたわけであり、さういふ見地から政府は本年三十万総トンということが総理の演説に

あり、安本長官の演説にもあり、な御運輸大臣も累次運輸委員会において御説明になつてゐるところであります。大体さういふ見地から最低三十万の船舶は確保しなければならぬ。その見地から今お話の大体四百数十億の見返資金は御承知の通り、今お話の通り約四十億、繰越の分を合せまして約百四十億であります。そうするとどうしても増資仕債の発行によつて四十億を確保するとしても、自己資金の利益、会社の利益によるか、或いは何らかの租税措置によつて生み出すべきものが相当の数量に上るわけであり、同時に、それに対してはどういうふうな確信をお持ちであるか、五億や十億の問題ではなくして相当多額なものが自己資金という範疇においてなされる、それが結局三十万総トンを確保し得る唯一のキーポイントとなつておるのであります。資金の如何という確信を持つて運輸大臣は三十万総トン建造を声明されておられるのかどうか、もう少し具体的に伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(村上義一君) 只今申し上げました通り、約三十万総トンだけを建造します。約百二十億を如何にして造成するかというところは今日なお疑問の案であることと率直に申し上げます。得ないものであります。先般も申述べました通り、財政資金によつてこれをカバーする方法ができれば極めて好都合であります。併し均衡予算の関係その他又今の一般財政経済の事情から見まして、かなり困難である、樂觀を許さない、ことば率直に認めるを得ないと思つております。

す。一面今日までの債務に対して船主が償却する、償還するものが百八十九億あるものであります。この程度は勿論償却し得ると信じております。併し更に多くを、一旦返したものを更に借りて銀行から借受けるというところは、今日オーバードローの案情に鑑みて非常困難にやないかというところを思ふのであります。で、残るところは外貨の導入ができれば別問題であります。が、これ又確保を期しがたい現状であります。どうしても自己資金の造成というところに邁進せなければならぬと思ふのであります。その点を極力推進したいと考へておるのであります。併しなからただ単に邁進するというだけでは結果は得られないことは明かだと思ふのであります。どうしてか、政府として、これに對する適切な措置を政府が講ずる、そうして船主の自己資金造成の意欲を向上せしめるといふことにしなければ、頗る困難であらうと思ふのであります。本法のどこにこれに類似の方法を各々ともとつてゐるのであります。特に本法は経済自立の達成のために重要産業設備を近代化する。そうして生産の増大と対外競争力を培養するといふことが本法の目的としておられるところであると信じますが、できるならば本法の適用を船舶の建造費についても適用するといふことが望ましいといふことを先般も申し上げました次第であります。

○山縣勝見君 衆議院においては本件は一応もう決定したような形になつておりますが、その後衆議院の運輸委員会においては、外航船舶の必要性に順応して、それに対して資金措置の必要性を認められ、その後において本法に新造船、外航船舶を適用することゝ妥協であるといふふうな決議をされたといふことに承つておるのであります。が、現在運輸大臣はさういふ見地から見て、又先ほど申しましたような見地から見て、なお又大臣みずから船舶の建造に當つては資金の困難性があるといふ、本法に船舶の適用が必要であるといふふうなお話があつたやに承つておりますが、一部或いは他の委員会において承認したところによりますれば、大体この企業合理化促進法といふものは、船舶といふものは餘り予定してない、又船舶を入れることが妥協でないといふふうな議論もあるやに承知するのであります。私はこの本法案は形式的に考へればいゝな議論も出ましようけれども、船舶を戦争によつてあれだけ喪失をし、又現在の日本の国情から見て、いわゆる近代化といふことの一番必要と思ふのは船舶だと思ふのであります。が、さういふふうな見地に對して、さういふ点についてどういふふうにお考へになつておられるか、なお又運輸大臣は、この企業合理化促進法に船舶を適用せしめるために、どういふふうな今大臣に折衝をされておられるか、なお又企業合理化促進法によつて、どれだけ新造船計画促進上融資の確保ができることを予定されておられるか、大略承つておきたいと思ひます。

○國務大臣(村上義一君) この法律はすでに昨秋衆議院を御承知の通り通過いたしましたものであります。通商関係としましては、非常にその実施を急いでおる次第であります。で、ただ本法文中に機械等という文字があります。立法の當時においても船舶を加えるといふことは解釈し得ることを、部内においてもその話が明確であつたといふことも承知いたしておるのであります。先般申述べましたような案情に應じて、船舶を、この解釈についていゝわゆる省令に船舶も加えられるといふことは極めて望ましいので、衆議院におきましても申述べておつたのであります。その節大臣は、今日になつて機械等という文字で文意上は加えて差支えないように見えるけれども、これを加えるといふことは非常に困難であると思ふ、同様な結果を得る他の方法を講じたい、こゝういふたような発言をしておられたのであります。併し船舶の新造に對してその資金に悩んでおられるとしましては、成るべく明確な本法の適用を受け、世界各國がそれにとつておられる措置、同様な立場に日本の海運国力、さうして對外競争力を培養して行きたい、一面においては速かに輸出入物資の五〇%の自國船積取りといふことを実現したいと念願しておる次第であります。

○山縣勝見君 或いは海運局長からでもよろしいのであります。が、本法案によつて船舶建造融資上どの程度のものが予想されておられるか。

○政府委員(岡田修一君) 企業合理化促進法案を船舶に適用いたしました場合、それによつて償却が非常に殖えるのですが、それから来ます減税額として二十六年度において二十一億、二十七年において二十八億、かように推定しております。この推定の根拠は新造を持ち得る各船会社につきまして、二十六年度、二十七年の収益予

想を検討いたしましたして、各社二割程度の配当をするという前提に立つております。ただ今日運輸大臣が申述べましたように、四十億の増資を期待いたしますると二割配当が妥当であるかどうか、その辺の前提に若干の疑問があるわけでありまして、一応そういう前提に立つと、そういうようなわけでありまして、従つてその額が造船に寄与することに相成る、かように考えております。

○山縣勝見君 只今海運局長のお話の数字は了承いたしました、この程度の数字では到底昭和二十七年三十三万トンを下らないと思つております。よほどの措置を講じなければだんと思つて、その他の相当のいろいろないで、それで事足つたというわけじゃないので、三十三万トンはできないと私は思つておりますが、それらの点に關しては、もう時間もありませんから省略いたして、今後私は昭和二十八年以降昭和二十九年に、見返資金がなくなることは自明の理であります。運輸省はこういうふうな合理化促進法といふことも、これは法の性質上そう恒久的に船舶の資金というものは確保できないのであります。何らか、例えば米國で考へておりますようなコンストラクション・リザーブ・ファンドのようなものを考へておつておられますか。或いは将来そういう計画を立てられる意思があるかどうか、一応これに關連して承つて置きたいと思つております。

○國務大臣(村上海一君) 只今お話のよゝな特殊な法的措置を講ずるという

ことについてはいろいろ考へられる点もあるものであります。是非そういうふうな方法を近き将来に実現したい。そうして予定の九〇%積取りの船舶建造を速がならしめたいと考へておる次第であります。

○山縣勝見君 私の主たる質問は大蔵大臣に対しての質問であります。運輸大臣に対しては、この程度にして、ただ一、二点だけ提案者に御質問を申上げたいと思つておりますが、先般運輸委員会において大蔵当局からの御説明の中に、船舶を本法案において適用させることは主として二つの点から妥協でないというお話があつたのであります。その一つは、法文上大体この法案といふものは船舶を予想したてない、二等の中には船舶を入れたべきでないといふふうなことであつて、なお又税収入から言つても十億、十五億の程度で相当額の減収を来たすといふことは妥協でない、そういうふうな話がありましたが、第一点の法文上或いは法の立法精神の上から言つて船舶を適用してはならん、しないといふふうな承つたんですが、提案者はどういふふうにお考へになつておるか。これは先ほど運輸大臣に質問した中に、単にこれはこの法案は租税關係の法案と見てはならんのであつて、通産委員会にこの法案が附議されておる趣旨から見ても、税を中心にした法案といふよりも、むしろ本當の設備近代化といふことが目的であり、日本の経済の自立に役立つということが目的であるならば、私は當然船舶が優先的に適用されるものと思つておるんですが、その点と、それから税収入の点と、これは先般どの委員会でありま

したか、大蔵当局の説明で大体十億乃至十五億であるから、予算措置において特別の措置を講ずる必要がないという言明のあつた裏を返せば、船舶を適用することによつて、あと二十億くらい補えることとは、これは大局から見ると大したことでないといふことが言えるのであつて、二点とも私は運輸委員会における大蔵当局の説明は納得しがたいのであります。提案者はどういふふうにお考へになつておるか。この点伺いたいと思つております。

○衆議院議員(中村純一君) お尋ねのありましたこの法律案に船舶を適用し得るかどうかという点でございまして、提案者といふ点でございまして、この法律案は船舶に適用できないものであると考へないものであります。併しながら、これは提案者の私見でありまして、これが法案として提出せられました以上は、法律の解釈並びにこれの運用等につきましても、これは客観的な判断によつて解釈が下され、又運用の措置が講ぜられるものと思つておるものであります。提案者の私見がこれを決定するやうな立場にはないものと考へることを附加して申上げて置きます。それから、税収に及ぼす影響につきましても、これは政府として、どの程度のものを国全体の予算収入の建前から考慮し得るかという問題でございまして、これは船舶を入れることの数字が多いか少いかというふうなことは、むしろこれは政府として考慮せらるべき問題だろつと考へるのでございまして。

○山縣勝見君 只今の提案者の御説明は、いささか納得しがたいのであります。が、少くとも議員立法として提案される法律は、提案者の趣旨が絶対であ

ろつと思つてありまして、船舶を入れるかどうか、法の目的如何というやうなことは、これは私はむしろ法文上どんなふうな字を使ひしても、その精神が一番大事だと思つて、法律が出た後に政府がそれを曲げて考へるということはあるべきことではないと思つて、提案者の立法の趣旨、精神といふものが一番大事だと思つておるものであります。その精神においては船舶を入れないとお考へになつていないと今承つたんですが、さういふ了承してよろしうございまして、それから税収入の点であります。これも私はやはり大体かような法律を提案される以上は、どれだけ税収があつて、どれだけものがあるかといふやうなことを見通しての提案であると思つておるものであります。この点はある提案者に御質問いたしませんか、大蔵大臣にお聞きすべきたと思つておるが、只今の御答弁で大體提案者として本法案には船舶を適用しないという御意思でないことを了承して、確認いたして一応質問を終ります。

○委員長(竹中七郎君) 次に小泉委員にお願ひいたします。

○小泉秀吉君 私は大蔵大臣に少し御質問を申上げたいと思つておるものであります。まだおいでがないから、一言提案者にお伺ひしたいと思つておる。只今山縣運輸委員長から提案者にお伺ひされましたに關連いたしまして、衆議院の運輸委員会では當然本法に外航船舶は入るのだ、入れて欲しいといふような決議がされたように拝聴しておりますが、私はそれと同様の御意見が自由党の政務調査会において、これは本法に当然外航船舶は第一

条の意味において包含すべきものだといふ御意見があつたやに聞き及んでおりますが、その点に關しては提案者はどういふことをその後にしてもお聞き及びでありませうか、或いはお差支えがなかつたら、それに關連した提案者の御意見を伺いたい。

○衆議院議員(中村純一君) 衆議院の運輸委員会におきまして、外航船舶を本法の適用を受けさせたいという意味の御趣旨がありましたことは聞き及んでおります。併しその後自由党の政務調査会において、この点に關してどうする、どうするといふやうな最後の決定と申しますか、意見の決定があつたといふことはまだ聞いておらないのであります。

○小泉秀吉君 私はもうそれで結構です。大蔵大臣がおいでになりましたら、少し又伺ひます。

○委員長(竹中七郎君) 次に一松君。

○一松政二君 私は提案者に対して、第六條のいわゆる重要産業に属する事業、重要産業と非重要産業はどういふ観点から區別されて御提案になつたか、その見解を伺いたいと思つておる。

○衆議院議員(中村純一君) これはまあ大體常識的な觀念に立ちまして、まああつて表現を用いておるのでございまして。そこでそれや如何なるものをこの法文の適用を受ける対象にするかといふことは、これは産業と申しましても随分種類も多いことでありまして、又政府の所管から申しましても、いろいろと關係省がたぐさんあります。よくそこらを検討して政令を以て定めるようにいたしたい。勿論まあこれにつきましても、政府の独断専行といふことではなく、国会の意向を

十分反映させるようなことは、これは然るべきことだと、かように考えておる次第でございます。

○一松政二君 私は、いさくも国会で法案を審議するとき、政令から先は政府がやるのであつて、法律を作るときに私はそういうしつかりした概念を以てやらなければ、その法律を提案しても折角の眼目は行政官に委ねるといふのは私はいさかもの足りない点があります。それでその重要産業はいわゆる概念的と申しますが、概念的と申すならば概念的にはわかる、併しこれを個々に具体化する場合には非常にむづかしいと思ふのです。そこで丁度政令で定めるものを然らばどういふ種類のものを重要産業と言ひ、どういふものを重要産業でないと言ふか、その大體の例を挙げて一つ御説明願ひたいと思ふのです。

○衆議院議員(中村純一君) 私の言葉がいささか不足をいたしておりましたのでありますが、いわゆる重要産業と申します概念をいたしましては、先ず第一に何と申しまして基礎産業の部面は、これは当然考へなければならぬ問題であると思ひます。次に第二次製品部面に当ります。次に日本経済自立の上に広汎なる影響を持つような種類のものにつきましては、やはりこれは重要産業という概念の中に包括して取上げるべきものであると、かように考へておる次第であります。甚だ抽象的なことで申さないのではありませんが、それにつきまして、然らば具体的に如何なるものを取上げるかということは目下政府において検討中であるわけでございます。若し政府側からお

答へたいし得るものがありますれば、お答えすることにならうと思ひます。

○一松政二君 それでは政府委員でも結構でありますから、その概念を伺いたいと思ひます。

○説明員(泉美之松君) 企業合理化促進法案の第六條の規定によりまして指定すべき業種につきましては、重要産業であるか、非重要産業であるかといふような明確な概念で簡単に割切れない点が多いのでございまして、まあ産業の見地から申上げますれば、できるだけ広範囲に指定したほうがよいようにも考へられることと思ひますが、我々事務的には、それによりする税収の減少といふことも考慮したさなければなりませんから、御承知のことと思ひますが、現在すでに租税特別措置法におきまして、特定の機械及び船舶につきましては、取得の年以後三年間に法定償却額の五割増の償却を認めておるのでございまして、その措置の上で今回の企業合理化促進法案の第六條によつて特別償却といふことを認めることにならざるを得ないので、従つてその業種の範囲はおのずから限定すべきものと思ひますが、事務的にはおおよそ四つの観点からいたしまして、重要産業に入れるかどうかといふことを区別したたのでございまして、細かく申上げますと、十幾つ観点があるものでございまして、大きく申上げまして四つの観点にいたしたのであります。その第一点は、その業種及びその業種の使用にいたする設備につきまして、特別償却を認めることによつて合理化がどの程度行われ得るか、コストがどれだけ下り、品質がどれだけよくなるかといった観点でございま

す。第二点は、できるだけ基礎産業を取上げて、関連産業への影響が多いたうものを取上げることとしたのであります。これは日本産業全体の設備がいわば陳腐化しておると思ひます。ございまして、できるだけ基礎的な部門から合理化を図つて行く必要があるといふ考えから関連産業への影響の大きいものから取上げたのでございまして、第三点は、この指定することによつて現在最も必要とされておる日本が独立したた後の貿易収支の改善にどの程度役立ち得るか、特にドル収支のバランスの改善に役立ち得るかといふ点を考慮したのであります。第四点は、従来企業が資本の蓄積のためにどの程度熱意を示しておるか、又その企業の収益率からいたしまして、初年度五割の償却をすることができかどうかといふような点を取上げたのでございまして、そうして関係各省といふ事務的に折衝いたした結果、現在相当数のものは指定することに事務的に打合せが付いておるのでございまして、その業種を申上げますと、製鉄業、石炭鉱業、造船業、それから運輸業、運輸業はただ船舶を入れるか入れないか、またはつきりきめたいと思ひますが、事務的には入れたいと思ひつておられます。それから捕鯨業につきましては、キャッチャー・ボートを入れるか入れないかの問題があります。事務的には入れたいと思ひつておられます。それから電源開発の建設業、金属鉱業、硫黄及び硫化鉄採掘業、工作機械製造業、軸受鋼球製造業、ソーダ工業、非鉄金属圧延業、カーバイド製造業、コルタル製品製造業、非鉄金属精錬業、石油精製

業、機械製糸業、染色整理業、自動車製造業、電気通信機械製造業、電信電機製造業、発電機製造業、鉄道車輛製造業、鉄鋼鍛造業、鉄鋼鑄造業、染料中間体製造業、油脂製造業、合成医薬品中間体製造業、耐火煉瓦製造業、繊維板製造業、以上の各業種につきまして、更にその中での設備を指定する業種の使用にいたする設備を指定するかといふことは、更に省令で現在の租税特別措置法の適用を認めております機械設備から取上げて、更に詳細に規定する予定でございまして、

○一松政二君 只今のお考えはわかりませんが、そうすると、大體のラインは業種別によつて指定する。今私が伺つた中に、例えば、私は何も業に關係あるわけじゃございせんが、輸出産業といふことが大きな眼目のようにさつき述べられておりますが、今申されました業種以外に輸出に直接関連するような、非重要産業だと思つておつても、輸出の観点からすれば大きなウェイトを持つて来るというふうなものに對してはどうお考えになつておられるか。

○説明員(泉美之松君) 輸出産業の中では、お話のように紡績その他相当重要産業があるかと思ひますが、現在五割増償却を認めておるものも相当ありますので、減収の点を考慮いたしまして、今回の合理化法の指定業種の中には入れないことにいたしておるのでございまして。

○一松政二君 今伺つた業種の中で、すでに過剰設備を持つておる業種もかなりあると思ひます。それで今ソーダ工業等を一例のように伺ひましたが、現在においてはソーダは需給のバランスはむしろ供給過剰になつておるといふことを伺つておるのですが、私の考へでは時と場合によつて重要度は刻々に変わると思ひます。で、私はもうこれから先は何つても仕方ありませんが、私は重要産業はそれ一つとして重要産業ではあり得ない。必ずそれに関連する産業が出て来て、関連する産業の協力を得なければ重要産業といふものは特別に抜き出して行かれないことは御承知の通りであらうと思ひます。ですから、私は意見だけを申上げて今の質問を打ち切りたいと思ひますが、私はこの償却についてただ税のことばかりを考へて物事をなさることは日本の産業を亡ぼすものであると私は考へる。殊に日進月歩の世の中には、それが化学工業部門においては殆んど設備といふものは消耗品と同じ考へを持つてやらなければならぬことが非常に多い。殊に酸や、アルカリを使う工業に至つてはもう設備は消耗品である。今年はいいと思つても来年は駄目になる産業がかなりあると思ひます。従つて私はこの企業合理化促進法案の狙いは恐らく私は償却にあると思ひます。で、私は今伺つただけでもかなり広範囲になるが、むしろ全般的にこの減価償却の点について、税のことばかり考へないで、もつと日本の産業全体を育てる、資本を蓄積する、産業を世界的に競争し得る立場に置くといふ観点から、大蔵省当局はもつとこの償却のことについて熱意を持つて頂きたいといふことだけを申上げて私の質問を打ち切ります。

○委員長(竹中七郎君) 次に小野君の質問を願ひます。

○小野哲君 大體基本的な考へ方につ

きましては、山縣君その他同僚委員からの質問に對しましてお答えはあつたわけでありまして、又提案者の御見解としては、この法律案の第一條の目的の中には船舶も含んでおるのだという、こゝういふ御見解のようでありまして、又只今泉君からの御答弁によりますと、船舶は除かれると、こゝういふことでありまして、この法律案を提案されました側としては含まれておるといふ意見であるし、これを行政府として実行する立場にあるものは今度は含んでおらないといふ意見で、私どもとしては、この法律案を審議して行く上において納得の行かない点があるわけですから、そこで只今泉君から指定をしたいという予想の下に置かれておる対象の事業をすつと申されたわけでありまして、提案者に伺いたいのは、提案者の御趣旨が言いますと、一体これでいいのかどうか、この辺の点を一つ伺いたいと思ひます。

○衆議院議員(中村純一君) 船舶の問題につきましては、先ほど申し上げましたように、この法案の適用範囲外にあるべきものとは毛頭考へておりません。併し如何なる業種を指定するかという点につきましては、先ず政府の責任においてこれを決定する、即ち政令においてきめるという建前をとつておりますので、但しそれにつきましては、先ほど申し上げましたごとく、単に政府の独断専行でなく、国会の意向というものを十分に反映させることが適當な措置であらうかと考へておるのでありますから、ですから細目な点について折角政府としては、これはまだ確定案ではないのでありますから、関係各省との間に折衝を續けておるのであります。

が現状であると考えるのでございませう。

○小野哲君 それでは言葉尻をつかまえるやうで甚だ恐縮ですが、提案者としては、この国会の審議の経過如何によつては、船舶をこの第一條の目的の中に重要産業の機械設備等の範囲内に入れていいものであると同時に、これを実施するについては、そうすることゝ適當であるといふやうなところまでお考えになつておるのか、この点を重ねて伺つて置きたいと思ひます。

○衆議院議員(中村純一君) 本法の範囲外であるとは考へておりません。

○小野哲君 これ以上提案者に申し上げることは差控へたいと思ひますが、少くとも国会の意思によつて決定される場合においては、提案者としては船舶を入れることが適當であると、こゝういふに了解をいたしまして、この点については質問は一応とどめたいと思ひます。第二の問題といたしましては、先ほど泉君からお話がありました中に、いろ／＼の業種がございましたが、運輸業という点について、特に船舶は除くんだという、こゝういふ註釈付のお話があつたわけでありまして、船舶は除いた以外の運輸業は何を指しておりますか、これを提案者なり、政府委員、これは政府委員のほうがいいかと思ひますが、伺いたいと思ひます。

○説明員(泉美之松君) 運輸業の船舶を除きました以外の施設と申しますのは、船舶に備付けるレーダー、ローランといったような設備でございませう。

○小野哲君 勿論この法律案の狙うところは機械等の急速な近代化でありませうので、只今の御答弁で一応は結構のやうでありますけれども、第二條の狙つてゐるところは、もう少し広い範囲のところを意味してゐるのではないかと、言換へれば事業者の定義という中で運輸業といふものを取上げておるやうなもので、従つて運輸業者が持つておるやうな個々の機械設備というのみならず、総合的な意味での事業としての運輸業をどう捉へて行くかといふところに問題があるのではないかと。従つて海運事業等との関連から申しましても、單なる個々の機械設備といふのみならず、総合した運輸業といふふやうな意味で事業を指定されるのではないかと思ひますが、この点の御見解を伺いたいと思ひます。

○衆議院議員(中村純一君) 只今第二條を引用しての御質問でございましたが、実はこの点はこれまでの通産委員等におきまして、たび／＼お尋ねを受けておるのであります。と申しますことは、法律の書き方が、何と申しますか、ちよつとわかりにくいと申しますか、ややもすれば誤解を受けやすいやうな点があるために御同様のお尋ねを受けておるのであります。が、事業者という言葉の定義を第二條において掲げておるのでございまして、従ひまして第二條の意味しまする意味は、本法律案の中に事業者という言葉が出て参ります場合のその定義を掲げておるのでございませう。別に只今問題になつておるやうな特別償却の対象となるべき業種並びに機械等の指定につきましては、六條において定めすることに相成つておるのであります。と、その点念のために申上げておきたいと思ひます。

○小野哲君 提案者の御説明は大体その通りだと思ひますが、併し先ほど一松君からの御質問の中にもありましたやうに、或いは意見の中にありましたやうに、この種の法律を制定するといふところの狙ひはもう少し……折角議員提案でお出しになるんだから、もつと我が国の産業の近代化といふものを大きく取上げて、特に平和条約発効後における日本の経済のあり方と関連しての對外競争力の培養といふことが主眼であるといふことになりまして、どうもこの法律案の考え方では狭過ぎるのではないかと、もう少し思切つた措置を講ずるやうな方向に持つて行かれることが適當ではないかと、私も一松君の意見に對しては同感の意を表したいと思ひます。特に船舶のごとき、貿易との關係から申しましても、又對外競争力の問題を基本として考えました場合においては特にこの感を深くするのであります。この点については提案者が適用があるといふことをお考へになりながら、立案をされたことを十分に念頭に置きながら、この問題は国会においてはつきりと思ひを決定して、これを実施させるやうにすることが適當であらう、かやうに考へておるわけでありませう。それから次に法律の中にある問題であります。この法律案の中には主務大臣という言葉が各所に使われておるわけでありまして、一体この法律の作り方から申しますと、従前から主務大臣という言葉を使つた例もございませう、同時に主務大臣の範圍といふものをはつきりするために、その所管大臣の名前を明らかにするといふ方法もあるわけでありませう。ところがこの法律案を見ますと、いろ／＼の事業の事業者として指定をされるわけでありませうから、従つてその事業に應じましては、それぞれの大臣があるわけでありまして、その事業を律するための根拠法規もあるものもあるわけでありませうので、従つてこの主務大臣をどういふやうにお考へになつてゐるか、特に第十三條についてはどういふやうに定義をされておりますか、又その範圍をどうお考へになつておりますか、この点を提案者なり、或いは通産關係のかたにお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(石原武夫君) 只今御質問のございました主務大臣の点につきましては、お話のようにこの法案の対象となります事業等も非常に広汎でございませうので、各省に当然跨がります。が、一応それらの事業の所管大臣といふことは設置法等によりまして明確になつておると思ひますので、この法律を施行いたします上におきまして、主務大臣につきまして特に明確な規定を置かなくても、設置法で當然各事業の所管はきまつておりますので行けるといふことで、この法案には一応全部主務大臣といふことで書いてあるわけでありまして、ただ第四條に「主務大臣及び大蔵大臣」といふやうな規定を置いたのであります。これは税の關係で多少大蔵大臣の点につきましては明確を欠くかと思ひましたので、この点だけは入れておいたわけでありませう。あとは全部主務大臣といふことで通つております。なおあとでお尋ねのございました中小企業につきましては、現在中小企業の診断は通産省の中小企業庁でございませうので、差当り通産省といふことに相成つております。

○小野哲君　そこで問題があるわけでありますが、この十三条の主務大臣は中小企業の診断については中小企業庁

います。
○委員長（竹中七郎君） 次に植竹君ど
うぞ。

といたしましては、船舶を企業合理化促進法に入れることは困難であるよ

しては、甚だその意を得ないのであります。けれども、事務当局のお立場としての御答弁として承わつておくわけ

ばならんと思うのであります。お調べでありましょうが、本日頂きました運輸委員会からの資料の中にも若干載つ

という官庁があつて、従つて通産大臣が主務大臣である、こういうふうな御説明であつたと思いますが、中小企業庁という役所は別に独立した中小企業に対する監督権と申しますか、そういうものがない役所でありまして、それうゝ、企業庁に設置する場合に、

○植竹泰彦君 時間の関係上一点だけ質問申し上げます。衆議院におきまして、すでに運輸委員会においてこの問題について明確な決議があつたわけでありまして、参議院の当運輸委員会の各委員からも、本問題につきまして船舶を人入れるようにという強い要望と、そ

は、先ほど海運局長からお話がございますが、若し船舶を指定いたしますならば、二十七年度におきます減収額は最大限八十九億円になるのでござい
ます。ただ船会社の収益の状況或いは
配当の関係などからいたしましたして、

でありますが、この問題につきましては、通産委員の各位におかれましては、十分に御検討願ひまして、運輸委員会の我々の希望をお汲み取り願ひたいとを希望いたします、私の質問はこの程度で終ります。

ておりますが、戦後各国共非常にたくさんさんの船を造つておりまするけれども、それ／＼我が国と違ひまして、非常に海運に対しては直接、間接の保護政策をとつておるのであります。イギリスのごとき、ここに書いてあり

すけれども、併しながら他の然らば中
には中小企業庁を設置する場合はない
と中小企業庁を設けず、主務大臣は一
つに、主務大臣は一応中小企業庁に
ついて、主務大臣は一応中小企業庁に
を所管しておる通産大臣であると、こ
ういうふうな説明は付くわけでありま
すけれども、併しながら他の然らば中

の考への下にこのように各委員から質問が繰返されておるのであります。運輸大臣も強くこの問題について要望されておる。この情勢を御判断になります際に、大蔵当局といたされまゝです。この現在の情勢に対して船舶を

八十九億円の減収になるような減価償却は行い得ないだろうと考えられますが、若しそれにいたしましたとしても、その半額の四十数億円の減収になるのをごさいます。先ほど海運局長は、一十六年度二十一億円、二十七年二十

○委員長(竹中七郎君) お諮りいたしますが、委員外の質問を新谷委員から申込んでおりますが、許可いたしましたして御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(竹中七郎君) 異議なきものと思つて、新谷君の発言を允許

まするように、戦後數百萬トンの船を造つておきますが、定期船方面にござましては、イギリスの平均船価といふものが、現在邦貨に換算いたしまして二万八千四くらゐになつております。不定期船方面におきましては、平均船価が一萬七千四くらゐになつてお

小企業に対する関係大臣が、何れこれにタッチできないかということにはならないと思うのでありますが、この十三年の主務大臣を通商産業大臣だけであるというふうな御見解であるのか、この辺の考え方をもう一度伺いたいと

れるべきであるというふうにお考え直
しになられておるかどうかという一占
を質問申上げた。第二点といいたし
ては、結局現在の歳入面におきまし
て、十億が、二十億程度のものが小
くなるわけでありますが、船舶が

たが、實際におきましては、その合計額の四十九億圓というものが二十七年度の減収になるのでございます。これは海運局のはうの御計算に誤まりがあると考えております。従いまして、少く見ても四十億圓になる減収額をここに

○委員外議員(新谷實三郎君) 委員以外の質問をお許し願ひまして有難うございます。先ほど来運輸委員のかたから御質問がございましたので、大分早くからお聞きしたいところも尽きてお

この調へによりますと、現在總トシで、

○政府委員(石原武夫君) どうも甚が
言葉が足りなくて恐縮でございます
が、十三条につきましても、主務大臣
の一般が設置法によつてきますことけ
一致と殆んど同じでございます。私が
今申し上げたのは、現実と裏腹に社

入のほうもそれだけにカバール
 者の収入面には十分につき、
 十億の取返しは十分につき、
 がそれ以上ものになる、従つて租

によつてとることはできないのである。ないか。それからもう一つは、結取益力の関係からいたしまして、そ程度ぐらいいし償却ができないといしますならば、現在の租税特別措置によりまする初年度及び取得の後三

のでございますが、ただ一つ二つ、それは運輸大臣と大蔵大臣に主として尋ねたいことでありましたが、大臣がおられませんので、主管の政委員からでも結構でございますからお答え願いたいのであります。申す

り外航船で六万八千円と書いてありますが、これは恐らく小型の近海の外航船も入れたものと思います。本当の洋に出ます航洋船、これを見ますと、私は目分量であります、恐らく八万円は超えておるのではないかと

らつておるのは中小企業庁でありますので、差当り十三条の主務大臣は通産大臣であるというつもりであつたのであります。農林関係その他の御当局で、その所管を中小企業についてこの診断をおとりになる場合につきましては

得るといふ将来の事態を考えるときに、大蔵当局としてこの問題を是非に取上げを願いたい、そういう考えにつておられるかどうかということ伺いたいのであります。

○説明員(泉美之松君) 船舶をこの

間の法定償却額の五割増の償却で相
賄つて行ける。若しそれが賄ひ切れ
せんならば、耐用年数を若干短縮す
ることによつて、丁度企業が行い得る
度の減価償却を認めることはでき得
というふうにかえておりまするので

でもありませんが、運輸大臣は先ほど日本の海運業の自己資金の造成をり、資本蓄積をやらせるということに主としてお考えになつておるようでありますけれども、私は海運政策の見から見ますと、どうしてのみ今の日本が毎年の見込から参り来ると、

の海運に比較いたしまして数倍の船を持つてゐる日本の海運を今後大に国際的に進出させるか、これは大問題だと思つてゐます。のみならずその他の条件としまして、例えば、船舶金融に関する金利のときは、日

は、それ〴〵所管の主務大臣といふことになつております。

○小野哲君　時間の都合もございまして、私はこの程度にとどめたいと思

業合理化促進法案の第六条によつて定しする事業の設備の中に入れるきかどうかという点につきましては、いろいろ御意見がおりになること

合理化促進法の中には入れませんで耐用年数を短縮するという方向で考へて行きたい、かように考えておりす。

後日本の海運が國際的に進出したし
た場合に、どういふふうな方法で
國船と對抗して行くかという對外競

は世界一高いのであります。イギリス、アメリカその他の海運国に比較することはできないのであります。こ

いうふうな悪条件を持つておる日本海運であり、而も船価が高い。このままではちよつと世界の海運市況が變つて参ります場合に、先ず緊船を余儀なくされるのは日本船であります。早く今のうちにこの高船価を低船価に引下げる政策を、これは政府全体としてお考えにならないと、折角船をお造りになりまして、船は航行できないということになるかと思ふのであります。でありますから、運輸大臣、大蔵大臣が、單に運輸省或いは大蔵省の見地からでなしに、日本の海運を育成して、そうして國際収支の改善を大いにやろう、或いは貿易に寄与しようというやうな大きな見地から見まして、この海運を育成するの、對外競争力を培養するの、どういふふうな考えを持つておられるかという点について、これは根本的にお聞きしなければならぬと思ふのであります。その一つの問題は、この企業合理化促進法に關連する問題であると思ひます。でありますから、運輸省が、今大蔵省の政府委員の言われますやうに、果してここに船が適用されないという場合には、これに代るべきもつと広汎な海運の再建法と申しますか、そういうものを用意される御意図がありますかどうか。若しそうでなければ、これは少くとも最小限度の合理化に従つて、海運も早く船価を切下げて、外國に出られるやうにしておかなければいけないという結論になるのであります。その点運輸大臣にお伺ひしたい。それから、先ほど政府委員のほうから御答弁になりましたが、現在一番必要である貿易収支の改善にどの程度役立つ得るかという点とも非常に大きな考慮要素になつて、

各種産業を指定されるようでありまして、そういう見地から申しまして、少くとも貿易外収支で仮に五〇％くらい輸入物資を日本船で運ぶという前提に立ちましても、年間二億ドル以上の運賃をかけて来ない、その程度にならないのであります。こゝういふ重要な國際収支に關係のある海運に對しまして、これを除外しなければならぬといふのは、單なる今の税収の問題だけではありません。その他の問題も何かお考えでありますか、その点を明瞭にお答えを願ひたいのであります。單なる税金の問題でありますれば、これは又考へなければならぬということになるかと思ひますが、その他の理由が御ありになるのであります。その点をお伺ひしたい。

○國務大臣(村上義一君) お説の通り、日本の海運が非常に世界的に見て、世界海運各國との競争力という観点から見まして非常に不利な立場に立つておるという事は、これはもうお説のとおりであります。今お示しになりました金利その他の点から、又その他の点においても非常に不利な立場に立つておる。而も商船隊の建造が遅々としておる。然るに、今運賃が非常に高騰しておる。然るにこの高騰しておる運賃がいつまで持続するかということも今後の確かな見通しは困難であると思ふ。今現に英國では四百萬トンの建造をやつております。西ドイツでも二百萬トンの建造をしておるというやうな実績であります。世界的船腹不足の今日においてこそ運賃は維持されて来ておりますが、如何に各業の運賃同盟といへども一般の實情には抗し得ない、必ずや船腹が充実するに従つて運賃は下

るものと考えるのであります。従つて時期の問題だと思ふのであります。成るべく速かに日本商船隊を目標の輸出入物資五〇％を積取るといふこの目標に、速かに到達して、先刻お話のやうに世界各國、特に英國、オランダ或いはスウェーデン、ノルウェー、デンマーク等の帳簿價格に對抗し得るやうに持つて行かんければ、日本の商船隊は復興したとは言えないと思ふ。ただ單に船腹を五〇％積取るところまで達しても、競争力を持たなければ復興なれりとは言ひがたいと思つておる。その日本海運再建整備法というやうなものを、特殊法を作つて各種の事項をこれに規定し、目的の達成を図るということは頗る必要なことだと考へております。折角検討しておる次第であります。今問題になつておりますこの産業合理化促進法に船舶を適用するかどうかという事は、その一環として望ましいことだといふことを先刻申上げておる次第であります。

○説明員(泉美之松君) 船舶を指定するか、しないかの問題は勿論厳守の点がございまして、そのほかの点といたしまして、先ほども申し上げましたやうに、現在の船舶運輸業の収益の状況からいたしまして、初年度五割という償却はできないのであります。御承知のやうに現在重量一萬總トンの船を建造いたしましたものに十億の金がかかるのでございまして、それが一年間稼働いたしまして稼出す収入が恐らく七億四程度と思ひますが、そういうのに建造價格の半額を初年度落すということとは、殆んど収益の全部を減償償却に充てるといふことにもなりますし、配当その他の關係からいたしまして、そういうことはできないと思はれるのであります。そこで海運業が減償償却でいる程度のもは認めるといふ点からいたしまして、先ほど申し上げましたやうに、すでに特別措置法によりまして三年間の特別償却の制度がございまして、その上に乗つて、耐用年数を若干短縮することによつて、ほぼ所期の目的を達成し得ると考へますので、その程度で適当じやないかといふふうに考へておるのでございまして。

○委員外議員(新谷實三郎君) もう一つだけ……運輸大臣のお答へに對しましては、又別の機会に私お伺ひいたしまして、大蔵省政府委員の御答へに對しまして、更にもう一点お聞きしたいのは、どの國でもさうでありまして、が、只今の運賃市況から行きますと、英國の四〇％でも初年度において全部償却しておるとは考へられないのであります。ただどういふふうなものを置いておきますと、或いは一年間で半かかるとも知れないし、或いは一年の期間にその四〇％というものを償却するといふことは、船主がやり得ることになるのであります。日本の船舶に對して見ましてもこの國際的な運賃市況といふものは日本の政府で定めるわけではあります。これはいろいろの國際情勢によつてきまつて来るわけでありまして、その最大限を償却させるといふこととして置くことが、只今私が申し上げました趣旨に合致するのであります。今日先ず運賃市況が、これで計算してみますと二年以上出ないから、それ以上にする必要はないといふこと

れでやめますが、他の委員会において又同じ問題を御質問いたします。

○山縣勝見君 大蔵大臣が来るまで少し時間があるようでありますから、今の新谷君の質問に対しての大蔵当局の御答弁に關連してちよつと申上げたいのですが、少し誤解があるのじやないかと思うので、英國は船舶が低いから、この程度のもので云々というが、英國の船舶は決して低くないので、最近の日本の船舶は二割高いのですが、イギリスの船舶は約二万六千くらゐ、日本の約二倍になるのであります。この今平均等価として計算されている価格といふものでした頃は、日本よりはむしろ二割ほど高かつた。現在日本は二倍半ほど高くなつてゐるというの、イギリスは償却制度にしたからであつて、本末顛倒な御答弁である。どうしても償却制度その他何かの措置をとつて、平均等価を低くして、新谷君のお話のようなふに、その面からの対外競争力を持たせないと駄目だと思ひます。只今の御答弁はいささか腑に落ちないのですが、もう一度その点に対して我々に御答弁願ひたい。

○説明員(泉美之松君) 或いは私の誤解で、イギリスがあの措置をとりました船舶は、その当時の日本の船舶に比べて高かつたか、どうか。或いは向うのほうが高かつたかも知れないのでございしますが、日本の只今の点からいいますと、収益率に比べて初年度五割落すことは困難であるというふうに考へてゐるのでございます。

○山縣勝見君 只今の御答弁であれば了承いたしますが、先ほどの御答弁では承服いたし兼ねるというわけであり

ます。いずれにいたしましても、これは何とかして、例えばデンマークのごときは初年度に全部落す、スウェーデンも全部落します。ノルウェーにいたしましては、償却を全部二、三年に落しておきまして、どうしてもこの処置をとらないといけないと思ひます。これは通産委員会にも是非御了承を願ひたいのは、本法案は税中心にお考へになる法案でなく、どうしても戦後の日本の経済を再建する措置としての議員立法、政府立法にあらずして議員立法になつた趣旨はそこにあるのであります。御討議になる際は、大蔵省の考へになる税を中心とする方法を御考への際にお考へになるということは本末顛倒であります。なお又先ほど申しました、他の委員会において、大蔵当局がこの特別の予算措置を講ずる必要がない程度のものであるというお話、本年度の繰出歳入の繰越の点から申しましても、仮に二十億減をしましても大したことはない。先ほど八十億減というお話があり、半額にしても四十億減というお話がありました。それはやはり現実を見てやらなければいかんのであつて、現在の海運界の自己資金では今の程度は配当しなければならぬ。それから考へますと、先ほどの海運局長のお話では、二十一億乃至二十七億或いは二年度に跨りますから、先ほど税制課長のお話のようになるかも知れませんが、いづれにいたしましても、私は船舶の今の需要から見ると、その程度は運用して然るべきだと思ふ。この点通産委員会では是非とも御検討を願ひたいと思ひます。

○委員長(竹中七郎君) 只今大蔵大

臣が出席いたすそうでありますから……

○小泉秀吉君 大蔵大臣に対する質問は他の委員に譲ります。特に私は政府の大蔵当局の先ほどの御説明に対して最も不満を持つてゐるのであります。本法の第一の目的と、政府の御説明のどういふうなもの、重要な産業と認めるところ、この二点を挙げた、その四つの中の第二点並びに第三点に最も多く含まれるべき船舶を除外する、除外するという理由は税法上の観点で除外するのだといううなことを言ひまして、その理由が全然無視して、その理由があるというところから除外すべきというその論点はどうしても承服しないのであります。この点を事務当局としてもどうぞ十分今までの論議の経過に鑑みて御再考あらんことを希望いたします。私のむしろ質問でなしに意見を申し上げておきます。

○山縣勝見君 大蔵大臣おかげを召して非常にお熱があるようでありますから、詳細にいろいろな点について御質問申上げたいと思つたのであります。その点御遠慮申上げて、先ほど税制課長にいろいろ御質問申上げたので、大蔵大臣お聞きとりになつていろいろ御勘考願ひたいと思つたのであります。二点を運輸委員会において討議をいたしました結果、大體運輸委員会において皆さんの御意見の一致いたしましたと思つたので、二の点を大蔵大臣に申上げて御質問申上げたいと思ひます。詳細は省略いたします。ただ先ほど運輸大臣にも御質問申上げたのであります。本国会における総理

の演説或いは周東安本長官の演説、又大蔵大臣の演説等においても、本年度外航船舶の拡充に対して最低三十万総トンを一応拡充するということは政府の方針として天下に声明されたわけでありました。それに対する資金の措置は先ほどお聞きいたしましたのであります。まず、運輸当局或いは大蔵当局に対しては、御質問申上げましたが、それにしても、どうして例えれば見返資金の多少補正をして増額をいたしても、或いは増資或いは社債等によつて自己資金を増額いたしましたから、なお相当の不足を求めたという点から、これは何らかの理由現在において可能な措置をとらなければならぬ。勿論民間においては増資や或いは社債の発行或いはその他の方法はこれは当然とらなければならぬのであります。それが、それでもなお相当足りないものであります。丁度合理化促進法というものが議員提出によつて、而も戦後の日本経済の再建の基礎をなす船舶のいわゆる航海拡充という点を目的にしてこの法案が出た。

先ほど大蔵当局の御説明を聞いておりますと、如何にも法律はさうな目的であるにもかかわらず、自然大蔵省が提出された法案のような税法上の問題としての色彩が非常に濃いのでありまして、この点は折角かような結構な法案が議員提出で出て、而も国会において審議中でありましたので、なお又政府として天下に声明せられた基本方針を貫くためには、何とかこの法案と船舶との関連を付けて、そうして政府の目的としている所期の目的を達したいというのを、我々委員会には念願しております。このことを決定いたしましたして、通産委員

会にも申入をしたのであります。それに対して合同委員会においても、又運輸委員会においても、大蔵当局から説明のありましたのは二点であります。一つは税収入の点から、それからもう一つは、船舶を法規内に入れることは妥当でないという点から説明を受けておりますが、それに対して大蔵大臣は、先ほど申上げた趣旨から船舶の適用に対してどういふようにお考へになつてゐるか、御質問申上げます。

○國務大臣(池田勇人君) 企業合理化法の中に船舶を入れますことは私は賛成できないと思ひます。理由につきましては、我々のほうから行きますと、非常に減収が起るというところ、当然又権衡から申しましても、若しこういふふうに行くと、船が、一つの工場全体にやるとすれば船舶の中の機械その他一部についてやるなら権衡が保たれますが、全部を産業の企業合理化法に入れることは適當でないのではないかと、この考へを持つております。

を願つて御善処を要望いたし、なお又運輸委員会といたしましては、通産委員会に先ほど申入れました点の御採用をお願いいたして、私の質問を打ち切ります。

○委員長(竹中七郎君) では連合委員会はこの程度で閉じまして御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(竹中七郎君) 御異議ないものと認めます、連合委員会は散会いたします。

午後零時五十一分散会

昭和二十七年二月二十五日印刷

昭和二十七年二月二十六日発行

參議院事務局

印刷者 印刷所