

第十五回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和二十七年十二月十二日(金曜日)午
前十二時八分開会

出席者は左の通り

委員長 小泉 秀吉君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小酒井義男君

委員

入交 太蔵君
植竹 春彦君
一松 政二君
小野 哲君
高木 正夫君
中村 正雄君
前之園喜一郎君

國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

政府委員

運輸政務次官 木村 公平君
運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省船舶局長 甘利 昂一君
運輸省鉄道監督 細田 吉蔵君
局固有鉄道部長
事務局側
常任委員会専門員 古谷 善亮君
常任委員会専門員 田倉 八郎君

本日の会議に付した事件

○外航船舶建造融資利子補給法案(内閣送付)

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○委員長(小泉秀吉君) これより運輸

第十二部 運輸委員會會議錄第十号

昭和二十七年十二月十二日【参議院】

委員會を開会いたします。

先ず外航船舶建造融資利子補給法案を議題といたします。政府より提案理由の御説明を願います。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今提案になりました外航船舶建造融資利子補給法案につきまして、提案の理由及びその概要を御説明申し上げます。先ず提案の理由について御説明申し上げます。日本経済の自立達成のためには、国際収支の均衡を保つことが基礎的要件でありまして、一方において貿易の伸暢を図ると共に、他方貿易外収入の大宗である海運の拡充を一段と推進することが必要であります。そのためには、日本外航船舶を拡充いたしますことは、喫緊の要事と言わねばなりません。

戦後の我が国海運の実情は、戦災によりましてその保有船舶の大半を喪失し、而も海運再建の主軸となるべき戦時補償が一切打ち切られました結果我が国が必要とする商船隊の再建につきましては、その所要資金の殆んどすべてを、国際的に見て極めて高利な借入金によつて賄わざるを得ない状況であります。更に建造船舶の高騰、税負担の加重等も海運経営の負担を増加しております。このような脆弱且つ不安定な経営基礎は、最近のごとき世界的運賃市況の悪化に遭遇いたしますと、忽ちその欠陥を露呈せざるを得ないのであります。これらの事情は、我が国における今後の船腹拡充計画の遂行に重大な障害となつておることは御承知の通りであります。

本来海運業については、その経営基礎をできる限り国際水準に追いつめしめることが肝要でありまして、而も先に述べましたような我が国海運の実情をも考え合わせますと、我が国海運が国際競争に伍し得る基礎的條件を整えるためには、政府の積極的な施策が極めて緊要であります。この法律案は、これらの施策のうち、最も急を要するところの利子補給制度を先ず実行に移すことを目的としたしておるものであります。

この法律案は、政府が金融機関と契約を結び、船舶建造のために金融機関が必要資金を融資するときは、その融資について利子補給金を支給し、日本経済の自立達成に資するために必要な外航船舶の建造を促進しようとするものであります。

次にこの法律案の概要について御説明申し上げます。先ず政府は、金融機関と契約を結び、外航船舶建造のために融資せられた融資残高について、その金融機関が船舶設備資金等を貸出す場合の利率と、財政資金の利率の七分五厘との差額の利率を限度として、利子補給金を支給することができるといたしてあります。

この利子補給金は、契約によつて政府から金融機関に支給せられるものであります。金融機関は当然にその受けただけの利子補給金に相当する利率だけ実際の利率を引き下げなければなりません。従つて、実際の支給は金融機関に対してなされるのであります。これが、これによつて船舶を建造した船主

が、その船舶についての経費をそれだけ引き下げられるという利益を受けるのであります。

予算上の措置といたしましては、今年度の補正予算に、国庫債務負担行為として、今年度の追加建造分の貨物船約五万総トンについて、将来七カ年度に亘り総額三億三千五百五十三万八千円を要求いたしておりますが、これは財政法に規定されております国庫債務負担行為の限度である三年を超えますので、その特則を設ける意味から、利子補給金を支給する年限を八カ年度と規定した次第であります。

なお、附言いたしますならば、この利子補給制度は昭和五年から実施されておりました。昭和十四年に船舶建造融資補給及損失補償法として立法化され今日に至つておるのであります。昭和二十四年度以降は新しい契約ができないうこととなつております。従いましてこの法律案におきましては、同法を廃止いたし、その利子補給制度のみを復活しようとするものであります。

以上が、この法律案の提案の理由と概要でございます。何とぞ慎重御審議の上、速かに御可決あらんことを希望いたします。

○委員長(小泉秀吉君) 質疑は次回に譲りたいと思ひますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○委員長(小泉秀吉君) 海運局長より提案理由の補足説明がありましたらお願いいたします。

○政府委員(岡田修一君) 只今大臣が

ら説明のありました提案理由に附加えまして、少し補足して頂きます。

御承知の通り日本海運の国際競争力上一番弱点になつておるものは、建造船舶の借入金に対する利子の高い点でございます。例えば只今作ります新造船で北米西岸から日本への小麦を運ぶといたしますと、そのトン当りの運賃原価といたしまして、大体十二ドル七十セントくらいかかるわけでございます。そのうち金利が四ドル二十セントを占めております。約三分の一が金利になつております。これを英國船の場合について申し上げますと、英國船では九ドル三十セントくらいが運賃であるというふうな考へてゐるのであります。このうちの金利が約一ドル二十セント、ここに三ドルの差があるわけでございます。如何にこの金利が高い点が日本海運の競争力上弱点になつてゐるかということがこれでわかるわけでございます。小麦一トンを運ぶます運賃の中で、約十円以上の差が日本船と英國船の間に金利の面だけで開いて行く。こういうことであります。

で、今回の利子補給制度はこの差を全部埋めるというほどのものではございません。この利子補給によりまして下ります率は約六十セント、こういうふうになつております。従いまして、これを行ないましたもまだ、英國船との競争上不利ではございます。が、今日の財政事情、その他国内他産業との関係等から見まして、この程度で止むを得ないのではないかと考へて

考えられるのであります。運輸省といふたしましては日本海運の競争力強化のために、御承知の通りこのほかに鋼材補給金を実現して、建造船舶を下げるというふうな案を持つております。更にこの金利全体を引下げるために、まあ海運界としては財政資金の金利を五分程度まで下げる、従つて市中金融機関の利子補給もその金利が五分程度になるところまで持つて行きたい、こういう強い要望があるのでございますが、先ほど申し上げましたような理由で、第一段階の措置としてはこの程度に落着いておるといふことでござい

次に、簡単にこの法案の各條について、御説明させて頂きたいと思ひます。第一條は、この法律の目的でございまして、この利子補給制度を実施することによつて外航船舶の建造を促進して行く。

第二條は、日本の船舶を所有することのできる者、これは船舶法で規定してございまして、日本人、又は同重役が日本人である会社といふふうなものでございまして、こういうものが外航船舶を建造する場合、その外航船舶は近海区域を航行するのでなくて、遠洋区域を航行する資格を持つた船であります。遠洋区域と申しますと、大体西のほうはラングーン以西になるわけでございます。それから南のほうは豪洲方面、東はハワイ以東になるかと思ひます。これはあとで図面を差上げたと思ひます。或いは私の説明が、ちよつと区域が違ふかと思ひますが、大体その辺と御見当願えればよいと思ひます。で、運輸省令で定める規格、これは何ノット以上といふふうな速

力、それからこの利子補給は、今度の予算では貨物船だけを對象にしておりますので、従つて貨物船であつて何ノット以上の船、こういうふうな制限を設けております。まあそういう一定の速力を持つた貨物船で、遠洋区域を航行する資格を持つた船、こういうものの建造をこの日本の造船所で作らせる場合、こういう場合にこの利子補給をする。その次に政令で定める範圍の金融機関、これは銀行、信託、保険会社、こういうものを規定する考えでござい

ます。勿論日本銀行とか、開港銀行とか、こういう政府機関、或いは政府機関に類するものは除く考えでござい

ます。その次に、政令の定むるところによりといひますのは、その利子補給金を補給する補給の對象、その計算の時期、或いはそれを支給する時期をいつにするか、こういうことを政令で定めております。そしてその利子補給について、この契約を金融機関と政府がする。で利子補給金の支給の年限ですが、これには八年となつております。で当該契約をした会計年度以降八年以内、財政法では三年以上になる場合には、別に法律を必要とすることになつておるわけでありまして、この法律を出し

ましたのも、三年以上に互るものでございまして、この法律を出さざるを得なくなつたのでございまして。で先ほど大臣の説明の中に、国庫債務負担行為は七年といふことを説明してござい

ますが、今度の国庫債務負担行為は今年度内に作る貨物船五万総トンに對象にしておりまして、その五万総トンにつきましては、その關係する会計年度を七年とすると、こういうふうな言つておるわけでございます。併しタンカ

の、ごとき長期の建造を必要とするものについては、八年以内とする必要がある。と申しますのは、この融資は船が契約をして、それで竣工すると、こ

うたがきめた利率で行う。従つてその金融機関が割二分という利率で一般に行うと、それから七分五厘といふふう

に受けておる海運業者に対しては、恩典を受けておる間に一方においてむやみに利益を配當するといふことでは、折角国家がこれによつて競争力を附与しようといふのに、徒らに株主のほうに流れるものになりなすので、そ

かして行くというふうなことでござい
ます。

法案の内容は大体以上の通りでござ
います。よろしく御審議をお願いした
いと思います。

○委員長(小泉秀吉君) 大臣は先刻ほ
かに差支えがあつて退席されましたけ
れども、従つて質疑は先刻御承認を得
たように、今日は次回に譲つておりま
すが、何が海運局長に本案に関して御
質問があれば……。

○小酒井義男君 本式の質問じやなし
にですね、今局長の説明の中で鋼材補
給金の問題も運輸省としては考えてい
るというお話があつたのですが、確かに
この船舶の建造の一番ネックになる
問題として、鋼材の価格が高いという
ことが大きい隘路になつていゝと思
うのですが、大体この鋼材の価格を考
える場合に、現在の日本の鉄鋼価格とい
うものが、これ以上引下げると余地がな
いものかどうかという点について、
専門的な立場で検討をなさつてい
ると思うのですが、そういうことにつ
いてお話を承わりたい。それと今運輸
省として考えておられるものは、大体
どのくらいの補給金を出す必要がある
というふうにお考えになつてゐるのか。

○政府委員(甘利一郎君) かねて差上
げました説明資料にも書いてあると思
いますが、大体現在造船用鋼材はトン
当り五万円、造船業者と製鉄業者との
間に話がついておりますが、実際は
業者の間の支払条件等によつて四万九
千円の場合もあります。特に輸出船の
場合には支払が非常にいいものですが、
四万七千円程度でやつてゐる場合
もあります。併し一応両者の間で協
定された値段は五万円でございます。

それではこの五万円を今後どの程度に
下げるかという問題であります。こ
れはまあ通産省の重工局の所管では
ありませんが、我々も鋼材のほうに関心
を持つておりますので、常に原価計算
等についていろいろ調査いたしてあり
ますが、やはり内地の鉄工業の設備或
いは技術等の後進性に基づく理由で、
容易には下らぬと思つてゐます。まあや
はり製鉄業者にしますれば、鉄鋼価格の
高い原因が原料の安い点、或いは運賃
の安い点というふうなことを言つてお
りますが、鉄鋼の運賃が鋼材価格に占
める比率は約七割程度であります。今
の七割と申しましたのは、運賃が十四
ドル程度の場合であります。現在七
ドル程度に下つておりますので、約三
五割ぐらゐりしか割いておりません。従
つて五万円の三・五割と申しますと
二万二千五百円、トン当り二万四千円
が、現在の日本の鉄鋼価格とい
うものが、これ以上引下げると余地がな
いものかどうかという点について、
専門的な立場で検討をなさつてい
ると思うのですが、そういうことにつ
いてお話を承わりたい。それと今運輸
省として考えておられるものは、大体
どのくらいの補給金を出す必要がある
というふうにお考えになつてゐるのか。

○政府委員(甘利一郎君) かねて差上
げました説明資料にも書いてあると思
いますが、大体現在造船用鋼材はトン
当り五万円、造船業者と製鉄業者との
間に話がついておりますが、実際は
業者の間の支払条件等によつて四万九
千円の場合もあります。特に輸出船の
場合には支払が非常にいいものですが、
四万七千円程度でやつてゐる場合
もあります。併し一応両者の間で協
定された値段は五万円でございます。

○政府委員(甘利一郎君) かねて差上
げました説明資料にも書いてあると思
いますが、大体現在造船用鋼材はトン
当り五万円、造船業者と製鉄業者との
間に話がついておりますが、実際は
業者の間の支払条件等によつて四万九
千円の場合もあります。特に輸出船の
場合には支払が非常にいいものですが、
四万七千円程度でやつてゐる場合
もあります。併し一応両者の間で協
定された値段は五万円でございます。

する規格料がトン当り約三千円だと思
つております。それから特に強さ或い
は伸びとかいうものに対して国際的の
規格がありまして、その規格に合う
ためにこれらもやはりトン当り四千円
程度規格料として取られております。
そのほか最近接合船を作るようになつ
てから従来の接合船に使つておつたよ
うないわゆるリミッド鋼と称してありま
すが、それを使わないうで、セミ・キ
ルド鋼或いはキルド鋼という特殊の品質
のもの、これは要するに製鋼時間が非
常に長くかかります。その鋼板の中
に含まれておる不純物が非常に少い、
そういう点接合鋼材として非常に適
当なものであります。これらに対して
一般造船材の価格に更にトン当り一
二万四角の差を付けておる。而も
それらの鋼材は全部鋼材に適用される
ものではない。例へばキ
ルド鋼は全体の使用量の中の五割、セ
ミ・キルド鋼については五割、という
のであります。それらに対する割増料、或
いは先ほど申しました寸法、品質等を
みんないれまして、特殊規格料に對し
て割増料として大体一万円程度取られ
ておるわけでありまして、ですからほ
かの残り一万円程度に對しましては鉄
鉱石、粘結炭、運賃等が下り、それか
ら製鉄所の技術の向上ということによ
つて或いは下り得るかも知れませんが、
今の規格料と称するものについて
は、その容易に下らないと我々は見てお
ります。従つてできればイギリスとの
差額の二万円もそういう技術の後進性
に基くものでありますから、特殊規格
材の助成金として出して頂きたい、ど

うしてもそれが予算上無理であれば今
の割増料に相当する一万円程度でも出
してもらいたい、こういうことでござ
います。

○小酒井義男君 この鉄鋼補給金を考
えていらつしやると言いますが、具体
的にそれでは二十八年度の予算に運輸
省として補給金を要求せられるという
ようなお考えがあるのですか。

○政府委員(甘利一郎君) 補正予算で
は通りませんが、来年度予算に對
しては内地船三十万トン、輸出船十
万トン、四十万トンに対する補給金を一
応出してございまして。

○小酒井義男君 それからもう一つ八
次後期の着工はこれはどういふ見通し
になつておりますか。

○政府委員(岡田修一君) 只今大蔵
省、経済審議庁、それから開港銀行と
打合をいたしております。大体今週
にはもう明日でございますから、来週中
にははつきり金のめどをつけたい、か
ように考えております。そういたしま
すと、そのあとで金のめどがつきまし
てから更に如何なる方法で申込をとる
か、こういうことを開港銀行と打合を
したいと思つておりますが、併しいろ
いろ手続の関係、それから今度は開港
銀行の貸出になりますので、開港銀
行が主として審査なさいます。その
審査がやはり相当の期間かかると思
います。従いまして現在の見通しでは一
月の末、若しくは二月初頃頃に着工
の運びになるのじやないか、かように
考えております。

○岡田信次君 この法律は買入船には
適用されないのですか、新しく作る
船だけですか。

○政府委員(岡田修一君) これは新造
する場合だけでございます。

○岡田信次君 そうすると、大体今年
度の後期以降にこれを適用するよう
にも考えられるのですが、もう今ま
ですでに作つた船というのは相当、二
百三十万トンくらいになるらしいので、
その率のほうは大きいのか、じやない
のですか。

○政府委員(岡田修一君) これは運輸
省といたしましては、過去に作つた船
につきましても利子補給制度を適用し
たい、かように考えております。来年度
の予算におきましては、二十六年度の
新造船で現在借入金が残つておるもの
に對しまして二十八年度からこの利子
補給制度を適用したいと、かように考
えておるのであります。若しその予算
が成立いたしますれば、この法律もそ
ういふ趣旨で多少訂正しなければなら
ないかと存じます。お説の通り過去の
船に遡つて利子を補給すれば、その額
は相當の額になりまして、それだけ船
会社の負担が軽くなる一面において、
それだけ国家財政に負担をかける、こ
ういふことになりまして、まだ来年度
予算の本格的折衝には入つておりませ
んが、非常に難航を予想されます。大
体今正確な数字は持つておりません
が、今度作ります五万トン契約で来年
度に実際に outputs する利子補給額は三千万
円、ごく僅かです。また建造の途中
であります。それから来年度の貨物船二
十三万トン計画を実施するといつたし
まして、それに対する利子補給、これは
大蔵省は当然今後のものであります
から認めると思つてゐます。これで来年度中
に実際に outputs するであろうと考えられる金
が四千万円ほど、併しこれを二十六
年度の船に遡りますと、約九億二千万

○政府委員(岡田修一君) これは新造
する場合だけでございます。

くらしいの予算になると思いますが、ちよつと数字が或いは一、二千万円ずつ違ふかも知れませんが、大体的見当はさうございませうと申しますのは、二十六年度それから本年度の今までの作りました船は財政資金の融資率が大体平均して四割二、三分であります。市中資金のほうには五割六、七分くらい出ております。市中資金の融資率が多いわけでございます。これからのものは財政資金が七割、市中が僅かに三割でございます。従いましてその率が過去のもとは市中融資率が大きいのであります。それからトン数が非常に大きいのであります。大体両方合せては貨物船だけで二十六年度建造、それから二十七年年度のこれまで作りました建造の貨物船、合せて約五十万総トンくらいに上るだらうと思ひます。その建造トン数が相当多いのでございます。市中の融資率が割合が多かつたといふこととでございます。従つて利子補給額も多くなる。併し船会社のほうから見ますと、是非ともそれをやつてもらいたい、こゝういふような不況になつて、非常に金利の何と言いますか、支払いに事欠くといふような市況になつて、そういう負担は是非とも軽減してもらいたい、こゝういふ要望も非常に強いわけでありませう。私も國際競争力、特に英國船との競争の關係から言つて是非とも実現したいと思ひます。であります、これは實際問題としてむずかしいのじやないかと思ひます。

○岡田信次君 これは甚だ愚問なんです、これは各金融機關の利率というのはこれは同率なんですか。

○政府委員(岡田修一君) 大体一緒になつております。併し多少違ふ点がございませうが、大体一般市中金融銀行でございませう、例えば千代田とか第一とか、帝銀とか、こゝういふものが造船に貸出す金が割一分くらいでありませう。それから興銀は例の興銀債を發行しまして、それで金を集めて、貸出して、まあ興銀債の利廻り等から行つて貸すものでございませう、多少一般市中より高いようございませう、割一分六厘程度でございませう。で私どもはこれを平均いたしましたして割一分三厘から三厘五毛くらいと踏んでおるわけでありませう、従つて今度の補正予算の利子補給額の計算も、三分八厘五毛といふうなところでこの市中融資額に對してその額を掛けたものを予算に組んでおります。

○一松政二君 今の局長のお話ですと、つまり二十六年度の建造の問題は今折衝中だといふのですが、二十六年度以前に建造したやつが残つてゐる借金についてはもう全然考へてゐないわけですね。

○政府委員(岡田修一君) 二十四年度、二十五年度の建造船価と、二十六年度以後の建造船価を比較いたしますと、そこに相當の差があるわけですが、格段の差がある。而も二十四年度、二十五年度の建造船は相當船会社のほうも償還をしてゐる。従つて船会社の金利負担もそれ以後の建造船に比べて割合に輕いのじやないか、それを全部廻るといたしますと、大変な額になるものでございませう、一応そこへ線を引くとすれば、二十六年度からの建造船、こゝういふふうに考へたわけですね。

○一松政二君 この提案理由を今少し読んで見ますと、利子補給を考へることは、結局非常に運賃市況が悪

化したといふのがかなり重要な部門を占めてゐる理由のようによつて考へられるのですが、そういうことから起つてゐるのですか、これは……。

○政府委員(岡田修一君) 私どもはこの運賃市況がまあ悪化したからといふよりは、先ほど御説明申し上げましたように日本船が英國その他の欧州の海運國との競争をいたします場合に金利高といふのが非常に不利である。この不利を少しでもカバーしたい、こゝういふ趣旨から出ておるわけでありませう、従いまして海運市況がよくなりましてこの利子補給制度は続けて行く必要がある。これによつて國家負担がそのまゝ続くわけですが、一面において利益が出ますと、その面は税金で取上げるといふことに考へて頂いて、この日本船と外國船の競争の基礎といひますか、スタート・ラインをできるだけ同じようになつてゐるに近づきたい、こゝういふ念願から出ておるわけですね。

○一松政二君 この問題は直接ではないですが、少し離れるかも知れませんが、先ほど輸入船のこともお話がありましたが、新造船を一方において奨励……まあ過去においてはかなり奨励したと思ひますが、運賃市況が悪くなると、海運界が不況になつて、新造船するよりも安い船価のもので競争したいといふので、今後の船価の如何によつては輸入船の問題がかなり論議される時期が来るだらうと私は考へるのです。が、今の海運當局としては、輸入船に對する考へは、これを多少チエツクしようと思へるのか、或いは有利な船があれば、新造船するよりも買つてもいいのだといふような態度をとつておるか、その辺をどういふふうに考へてお

るか、それを伺いたい。

○政府委員(岡田修一君) 輸入船で船価が非常に新らしくて性能がよくて、而も船価が安いといふものならば、これはチエツクする理由はないのではなからうか。併し今まで輸入いたしました外國船の多くがまあ船齡二十五年以上のものが非常に多いのであります。或いは船齡二十年以上のものもございませう、一般的に言ひまして性能が非常に悪い。それでまあ現在の市況でございませうと、新造船ですととにかく運賃を稼いで運航の経費を償ふ、或いは金利程度のものは稼げる。併し輸入船の非常に性能の悪いものは、その燃料費だけを稼ぐのがやつと、或いはむしろ虧損したほうが有利じやないかとこゝういふところまで追込まれておるものが多いのです。従いましてたとえ船価が安くても、現在の市況で運航経費を賄えないといふようなものが相當にありませう、その内容については十分チエツクをしなければならん、検討をしなければならん、かゝうに考へておるのでございませう。従いましてまあ買頭に入りましたように、非常に船価が新らしくて性能が良くても、而も船価が非常に安いといふものならば、これは許可して差支えないのではないかと。

○一松政二君 そうすると今のお話を承ると、大体優秀船なら輸入してもいいが、老齡に近い、或いは老齡な船は輸入は成るべくチエツクしたいといふように了解するのですが、私はこゝういふ輸入問題の起つたときに、運賃市況の見通しなり船価なり、運航費を賄えないようなものを輸入する氣遣いはまあないわけですね。若しそういうもの

があつたとすれば、それは運賃市況がまだ活況を続ける見込の下に買つたのだけれども、予期に反して不況が案外早く襲來したときであるといふことになる。併し今後は、過去の事實はさうかも知らんけれども、若し世界の國際間の平和が假に一年でも二年でも若し続いたとすれば、又運賃市況が更に更になうんと悪化すると私は考へる。それで日本の、この間も問題になつた例の鉄石の専用船なんといふものを新造するといふようなことは、私はもう言語道斷だと考へたのですが、優秀船のみをお考へになることは、私は少し日本の海運の實際なり貨物の、日本の貨物に對しての……、例えば鉄石みたいなものを優秀船によつて運ぶことは、私は果してどうかと考へるのですが、過去において欧州第一次大戰のあとにまあ随分いろいろ問題がありまして、海運界も相當な不況に直面するし、輸入船の問題もあり、新造船の跡始末の問題があつたことは御承知の通りであります。それから戦争が勃發すればとんでもない形の變つたものになるし、戦争がなければ、戦争のあとに一時活況を呈したやつが、今度はもう大不況に直面するといふのが、これはもう幾たびか繰返されておるわけですね。その際に私は日本に鉄石を輸入する船、殊にこれは東南アジア方面から輸入して来る船は、そうスピードの早い必要はない、積込と荷揚げに相當な日数を要するのであるから、そう優秀船が果してそれだけ効果があるかどうか、私も実はこゝういふ計算をして見ないから、ただ過去の経験によつて考へるから、はつきりしたことは申せませんけれども、そういう問題が將來私

は必ず起り得ると思う。であるからそういうときはやはり臨機応変に考えないと、一本調子では私は考えられないだろうと思うのです。それで、それはむしろ私の意見になりますから、御回答は求めませんが、私伺いたいののは、海運が不況になつて、そうして今造船所は海外からの船の注文をかなりの程度引受けて、辛うじて船台を空かさずにやつて来た。ところが海運が急に不況になつたために外国船の注文も、船価も急に下り、ちよつと受注が困難のようになつておるわけですが、造船所に対する今後の新造船は、やはり計画造船を或る程度推し進めて、毎年海運の市況如何にかかわらず考へて行く予定じやないかと考へておられますが、その点はどうかうううにお考えになつておられますか。

○政府委員(岡田修一君) 運輸省いたしましたし、まあ今後におきましては毎年三十万トン程度の船は造つて行きたい、まあ日本の国際収支の改善という面から行きますとも、又日本を中心とする定期航路の整備というふうな面から行きますとも、どうしても毎年三十万トン程度の船を造つて行きたい。そこで計画造船という言葉であります、これは今日のような市況におきまして、又多少市況がよくなりましても、日本の海運業者に船を造らせましたためには、どうしても一部財政資金の融資ということがある必要になるわけでありまして、従いましてその財政資金の融資ということになりますと、毎年度の予算で、船には三十万トン分ならば三十万トン分の原則としてこれだけの財政資金をつけるということをしめなきやならない。従つてその三十

万トン分の財政資金をつけまして、この申込がその三十万トン以上になりまして、自然その申込の中から、今までは政府でした、今後は開港銀行が中心になつておられますが、そこでセレクトする。その適格船主をセレクトするのがまあ計画造船というふうなことで、非常に非難があるとか何とかいふので言われておつたわけですが、それで併しまあその財政資金には限度があるもので、それから、そういう方法をとりざるを得なかつた。そこで三十万トンに財政資金をつけられる、こういう利子補給制度で海運業者ができるだけ造りやすいような条件を備えてやつて、そうして船会社に申込をなす。ところが船会社がこういう条件を与えても三十万トンに応ずるだけの力がないということになりますと、自然出て来たものに、そのものが信用さえあればそのものに造らすというふうな形になる。今後開港銀行がやりますと、相当そのやり方等も変つて来るのじやないかと思ひますが、この点につきましては只今開港銀行とも打合中でございます、どういふふうな方法で考へるか、或いは申込をどういふ形でとるかということを目下打合中でございます。できるだけ自然造船のようないかに持つて行くにはどうしたらいいかということを目下検討中でございます。

○一松政二君 もう一つか二つだけ伺いたいと思ひます。
この利子補給はタンカーには及ばない、普通の船だけのようになつておるのですが、その理由を承知したい。
○政府委員(岡田修一君) これは先ほどの答弁とやや矛盾するのですが、タ

ンカーにつきましては一応今の保有船腹で、大体日本が輸入する油の七〇%或いはそれ以上運び得るというふうなところまで来ておるわけですが、一応の目標としては百%を目標としておるのでございますが、そこまで行つておれば、それほど政府が力を入れなくてもいいのではないかと。だから財政資金は来年度から二割ですが、二割程度の融資をする程度にとどめて、それで船主の申込を待つというふうな程度の助成策にとどめる。利子補給というところまで行く必要はないのではないかと。うううなことで、それから一面においてはタンカーが非常に景気がいい、だからそれ以上の利子補給をもつても、現在においてはこういう制度がなくてもタンカーの建造というものは進め得るのじやないかというふうな見通しから、タンカーについてはこれを適用しない。こういう態度、方針をとつておるわけです。

○一松政二君 そうするとタンカーは今景気がいい、そうして日本船によつてもうすでに七割或いは百%運航ができるようになるかも知れん。若しタンカー界が今度競争激甚になつて、非常に不況になつて来ないとは言へない。過去においてそういう例はあるのです。そういう場合には又利子補給のことも考へるということになるのですか。

○政府委員(岡田修一君) そのときには何らかの経営負担を緩和する方策を考へなければいけないのではないかと考へますが、只今申しましたように現在の状況ではこの利子補給制度をつけなくても船腹拡充には支障ないというふうな点から、その適用を除外した

のでございますが、その辺が幾分か先ほども申しましたような国際競争力のスタート・ラインを同じにするという点から言いますと、多少の理屈に合わないような点があるわけでございます。まあ一応眼前の船腹拡充の要請を充足するという観点からいたしますと、必ずしもこの制度をタンカーに及ぼす必要はない。かように考へます。
○一松政二君 そうするとその利子補給は、造船を奨励するがためにやるのですか、或いは国際競争力をそれだけ軽減しようというのでやるのですか。
○政府委員(岡田修一君) 両方を狙つております。国際競争力を付与して、海運の経営をやややすいようにすると同時に、これによつて船腹拡充を容易ならしめる、こういう両方の狙いでありま

す。
○一松政二君 非常な不況が襲来して、緊縮が輸出するような場合でも、やはりそういう船腹拡充を必要とお感じになつておられますか。
○政府委員(岡田修一君) これは何と申しますか、この緊縮の事態でも、やはり海運界というものを考へますと、如何に不況なときでもやはり多少の造船が進むのです、船主の経営面から申しますと、不況なときは古い船は棄て、併し優秀船は出すわけです。従つてそういうときには船価も安いでしょうから船主としては船を造る、併し融資を受けるためには非常に困難である。それで利子補給制度という国がバックアップするような制度がありますと、金融機関が幾分か安心して金を貸すというふうなこともございますので、たとへば新造を拡充するという方策は続

けて行くべきであると思ひます。先ほど先生からお話がありましたが、今海運界は非常に不況です。それで一番困つておるものは、外国から船を買入れた船主です。これは約三十万トン五十二、三ばい買ひまして、そのうち性能のいいと思はれるのは五、六ばいくらいであります。あとは非常に性能の悪い、まさに緊縮するところまで追い詰められておる。これらはまあ鉄石だとか石炭だとか、こういうバルキー・カーゴを対象にして運んでおるのです。非常にバンカーの消費量が多い。それから連力が遅いものですか、ちよつと時化があると殆んど連力が落ちてしまふというふうなことがあるりまして非常に苦しい。むしろ不況のときは優秀船を以て経営に當る。現在でも定期航路はトランパーに比較して比較にならないほど採算がいいわけですから、それでまあ十分ペイするかと申すと、そこまで行つておられませんけれども、トランパーに比しますと非常にいいわけですから、その一つの現われがニューヨーク航路或いはインド航路に定期船が集中して問題を生ずという状況でございます。これはまあ新造船でないといけないわけでは

ないと思ひます。
○一松政二君 そのトランパーとライナーの違いは、運賃協定やその他の問題が大きくクローズアップして来ると思ひますが、その御意見はまあ一応承わつておきまして、私から更に質疑を続行することはこの際やめて、最後に私が申し上げておきたいことは、海運界というものは浮沈常々ないのです。ほかの産業でもそうでありま

すけれども、それで景気がいいときには、まあ前の欧州大戦のときでもいろいろな話

題を生んでおるのであります。過去二、三年間かなり海運界というものは栄えたわけなんです。そうして悪くなる、とすぐ手輕な何か補助的なことを要求して来るわけなんです。そうしてそのいいときには、まあ今回は知りませんが過去においては、まあ人の目をそばだせるような行為なり何なりがあつたわけなんです。そこで国家がいやしくも利子を補助したり、相当バック・アップしてやる産業の経営についても先ほど株主の配当を制限する或いは遠慮してもらおうというような勧告をなさるといふ話ですが、私は株主に配当するのはむしろ奨励してほしい。それよりも従業員なり重役なりが消費する経費については私は厳密なメスがかかる必要があると思ふのです。殊に今の税法の建前その他のことで、いわゆる公用族、社用族という言葉がもうどこでも平気で使われておることは、これは実に歎かしくいふことです。そこでとかく国が補助をしたり何かしておると、公用族、社用族と一緒になつて、いわゆる待合、料理屋等が繁昌するといふことがあつたので、これが社会上甚だよくない影響をたくさん与えると思ふのです。従つて国家が援助しておる限りにおいては、株主というものは、私は株主というものはむしろ保護しなければ……、株主なんてものはもう最も税金や何かの対象になるのですから、幾ら配当しなくてもその配当に対しては税金が行くのです。そうして私は若しそれが有利ならばそこに資金が集つて、そうして国家の財政資金の援助が要らないわけなんです。そこで私は逆であると思ふのです。配当なんかは若しできれば私はやつて欲しい。併しそれよりも経費に

對して十分なる監督が行われていないと、それこそこういう問題については特に公用族、社用族の新聞記事の種になるようなことが起りがちになりますから、こういう問題については特に監督の面に當られておる者は厳密な監督方を私は要望しておきたいのです。以上を以て私は質疑を打切つておきます。

○小酒井義男君 ほかの問題でなければ、やはり海運関係の問題で資料を局長にお願いしたいのです。この前船の船舶の買上げをやりましたね。あのときに運輸省としては、あの買上げまでの仕事をやりになつたと思ひますが、そこは買上げまでですか、どれだけの船を買上げたのですか。そうして先ずこの会社からどういふ船を幾らで買上げたといふことを一つ知りたひのです。それからこれは運輸省のほうではおわかりにならないのですか、途中で下されたのですか。元の船の持ち主へ……、これがどれだけあつたとどれたといふような最後の問題まで、委員長のところまで運輸省のほうから資料としてお出し願ひたいと思ひますが……。

○政府委員(甘利第一君) はあ、できず。○委員長(小泉秀吉君) それでは国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。○前之園喜一郎君 議事進行について。一昨日十日に、これは前日委員長並びに理事の間で運輸委員会今後の進行目標といふものをお作りになつて、十日の運輸委員会に御提出になつたわけです。非常に御苦心の跡はわかるのでありますが、十日の委員会においてはいろ／＼この進行目標について議論せられて、結局この目標といふものが一部修正をされておるのです。即ち十日の一般運輸事情に関する質疑応答は、運輸省の最高責任者である運輸大臣、国鉄の最高首脳である国鉄總裁が出席しなかつた。それでは折角この重要法案並びに運輸事情の審議をする価値が少い、徹底しない。こういうようなことで、十日の日は質疑はやめよう。十一日には午前中に運輸と労働の連合委員会を開くといふことであつた。これはその後午前中に運輸委員会を開いて、午後には連合委員会を開催するといふふうになつて御訂正になつたやうであります。それで十一日にこの同首脳部は出られる。そうして当面する運輸状況の諸問題について十分に議論を尽くすといふことであつたが、昨日も出て来ない。運輸大臣も来なければ国鉄總裁も出て来ないで遂に流れた。今日日は出て来る、まあ大体昨日で衆議院のほうは落着くから今日は出て来るといふことで、我々はそういうことを期待して今日は出て来るのです。ところがこれは、私は運輸委員長を非難するわけではありませんが、運輸委員長の人格も手腕も私は非常に信頼しておりますから、決して非難するわけではありませんが、突如として只今御審議になりました外航船舶建造融資利子補給法案、こういうものが上程せられて半日つぶした。一昨日又は昨日の運輸委員会運営に對する根本方針といふものが全くこれは変わつてしまつていふといふような状況で、非常に私も委員としても困るのであります。

御承知のように今国鉄は電産、炭労のストで、そのために全く麻痺状態に陥つてゐる。一部の間ではこういうような状態が続くならば、恐らく暴動化するであらう。私の国の陳情のために来ている非常に年取つた七十ぐらいの町議会の議長であります。これは盲腸をやつて動けない、併しどうしても帰らなければならぬ用事があるといふので切符の入手に奔走しているが、切符は手に入つたが、特別指定券もまだ寝台券も手に入らない。寝台はやめるといふことではあります。これは止むを得ないとしても、そういうような瀕死の重病人でさえ指定券を買えないといふ、新聞で御承知のように上野あたりでは徹夜して急行券を買うために行列をしている。これは国鉄ではないが、私鉄では梅田駅に三千人の大衆が駅長室を取囲んで非常に騒いだ。こういうような状態は恐らく各所において私は頻々として起るであらう。かてて加えて十日からいよいよ違法闘争といふものが起きて、各地の情報を我々は新聞で聞き、或いは直接入手しているものであります。九州あたりでは四、五時間も遅延した列車は少くない。大阪では十数線の運休をやつてゐる、電車の運休をやつてゐる、或いは東北においても貨物列車の運休をやつてゐる。こういう状況であります。電産スト或いは炭労ストで殆ど致命的な打撃を受けているにかかわらず、更に国鉄のこのストに類するところの行為によつて、殆んどこの鉄道といふものは目茶苦茶だ。こういうような緊急な問題が横たわつてゐるときに、我々はどうしてもこの問題について特に慎重に又急速に運輸当局と御協議をして、そう

してこの解決の方法を一日も早く見出すなければならぬ、かように我々は考へて焦慮してゐるのであります。ところが十日以来今日で三日、殆んどそういう機会を与えられていないのであります。お互い我々委員は運輸委員会だけの委員ではないのであります。ほかにも重要な委員をやつておるのであるが、それらの委員会を私は放棄してさうして毎日運輸委員会に出て来ておる。ところが当局の怠慢、その他事情があるか知らないが、出て来ない。運輸大臣あたり来てはすぐ歸つてしまふ。国鉄總裁はその廊下を歩いておつたさうだが、ここには来ない。再三の要求をしながら出て来ないといふことは、これは国鉄或いは運輸当局の委員会軽視の一つの現われであると思ふこともできるのではないかと思ふのであります。ですから私はこの際、どうして国鉄の麻痺状態を打開する一つの方法を見出す手段としても、運輸省首脳部の出席を求めて行き、この運輸委員会の運営方針に従つて一つ進行して頂きたい。又私も強固な前から主張しておりますところの、新線の決定についても非常なる風評があるのであります。或いは権力の前に屈する、或いは情実によつてやる、或いは今お話をあつたが、いわゆる公用族の醜聞さえも我々は聞くのであります。變態なり、或いはその他の醜聞もあるやに世間では吹聴いたしてゐる。私どもの南九州では、三線もあるのが一線も入つていない。これらの事実については鉄道当局でさえ非常に非難してゐる。同僚議員の間でも議論しておられる人もあるのであります。こういうような問題に對しても我々は運輸、鉄道当局

と対決する決心を持つておるのであります。ですから、希くばどうか一つの運営については緩急の程度を一つ委員長は十分御考慮になつて、先ず当面急を要する問題を先一つお願いをいたしまして、そうして我々に対して十分な議論の機会を与えて頂きたい。私は運輸省に対しても国鉄に対しても何ら非難するのではないのです。建設的な意見を持つてゐる。他の委員会でもそうでありまして、最も鉄道に対して建設的である、或いは援助的である先輩、鉄道の先輩のかた々が委員になつておられるというやうな、情誼的な美しい関係があつて、非常に建設的である。私もその驍尾に付して、今まで決して運輸省、国鉄なりを攻撃するつもりで質問応答したことはないのであります。併しながら場合によつてはこれは対決をしなければならぬことがあるかも知れません、現在の国鉄首脳部が、果して難局を背負つて行くだけの能力があるのか、ない者は速かにこれは退陣して、能力ある者に譲るべきである。こういうやうな問題に突進んで議論をしたい。ところが一向に、今日で三日、私は毎日來てゐる、三日という機会を与えられない。又いつかういふ機会が与えられるかという目安もつかない状況にあるのであります。ですからどうか一つ賢明なる委員長、理事諸君が進行目標を定められ、そして十日の本委員会において多少の修正を加えて、円滑なる運営をしようという方向に進んでおるのでありますから、大概な無理を押ししても、運輸大臣なり国鉄の總裁なりは委員会に出席せられるべきであると思つてあります。又委員長にしても、この目

標を御変更になるならば、一応委員会を開会せられる前に、こういうふうな事情で大臣、總裁は来ない、この際こういうやうな法案を上程したいが、という一応のお話があつて然るべきではないか、と、私は考へるわけでありまして。あえて私は不平を言うわけではありませんが、当面の問題、急迫せる当面的問題についていふと重大な問題がありますので、運輸大臣、国鉄總裁がこの委員会に出席して、我々の質問に答へられる機会はいつお与へ下さるのか、そのことを一つ当局とも御協議の上、見通しをお教へ願ひたい。そうでないと便々として私どもは毎日出て来て、昨日も私は弾劾裁判長の選定の問題で重要な委員会があつたのだが、これにも出ないで私どもは來てゐる。この際一つこの運輸委員会の運営の方針に従つて御進行を願ひたいと共に、それが実現ができるやうにお運びを願ひたいのであります。委員長、まあ御意見或いはお見通しについては一応一つお話を願ひたい、こう思つてあります。

○委員長(小泉秀吉君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(小泉秀吉君) それでは速記を始め下さい。

只今前之園さんの御意見もありましたので、明日は予定の通り午前十時から運賃その他の問題に關して委員会を開くことに御異議ございせんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり。

○委員長(小泉秀吉君) それから大臣並びに總裁は是非出席されるやうに只今副總裁並びに政務次官にお話をし、御両所ともできるだけ努力をする

という言質を得ましたので、又こちらからも直接それ／＼お話をしたいと思ひますが、そういうことで御了承を願ひます。

本日はこれを以て散会をいたします。

午後零時四十九分散会

十二月十一日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、外航船舶建造融資利子補給法案

外航船舶建造融資利子補給法案

外航船舶建造融資利子補給法案

(目的)

第一條 この法律は、外航船舶の建造に要する資金の融通について政府が利子補給金を支給することに、外航船舶の建造を促進することを目的とする。

(利子補給金の支給)

第二條 政府は、日本船舶を所有することが出来る者が、外航船舶(船舶安全法(昭和八年法律第十一号)にいう遠洋区域を航行区域とする船舶で運輸省令で定める規格に適合するものをいう)の建造を日本の国籍を有する者又は日本の法令により設立された法人たる造船事業者に請け負わせる場合において、政令で定める範囲の金融機関がその資金を融通するときは、政令で定めるところにより、当該融資につき利子補給金を支給する旨の契約を当該金融機関と結ぶことができる。

(利子補給金の支給の年限)

第三條 前條の規定による契約により政府が利子補給金を支給することのできる年限は、当該契約をし

た会計年度以降八箇年度以内とする。

(利子補給金の総額)

第四條 政府は、第二條の規定による契約を結ぶ場合には、利子補給金の総額が国会の議決を経た金額をこえることとならないようにしなければならない。

(利子補給金の限度)

第五條 第二條の規定による契約により政府が支給する利子補給金の額は、当該契約に係る融資が最初になされた日から、当該船舶が造船事業者から注文者に引き渡された日以後二箇月までになされた融資の融資残高について、当該金融機関が通常それと同種類の融資を行う場合における利率と年七分五厘との差の範囲内で運輸大臣が告示で定める利率で計算する額を限度とする。

2 前項の規定により利子補給金の限度額を計算する場合において、当該契約で定める当該船舶の予定いゆん工日以後の融資残高が、融資総額を当該船舶の予定いゆん工日以後五年間半年賦均等償還の條件で償還するものとした場合における計算上の融資残高をこえるときは、その計算上の融資残高を前項の融資残高とする。

(融資利率)

第六條 政府と金融機関との間に第二條に規定する契約が成立したときは、当該金融機関は、当該契約に係る融資の融資残高(前條第一項の規定により利子補給金の限度額を計算する場合において、同條第二項の規定により同項の計算上

の融資残高を融資残高とするときは、その額)についての利率を、当該金融機関が通常それと同種類の融資を行う場合における利率から政府が支給する利子補給金の額を基礎として算出した利率だけ引き下げたものとしなければならない。

(配当の制限の勧告)

第七條 運輸大臣は、必要があると認めるときは、第二條の規定による契約に係る融資を受けている者に対し、利益の配当の制限について勧告することができる。

(貸借対照表等の提出)

第八條 第二條の規定による契約に係る融資を受けている者は、運輸省令で定めるところにより、当該事業に關する貸借対照表その他の書類を運輸大臣に提出しなければならない。

(金融機関の法令等の違反に対する措置)

第九條 政府は、金融機関が、この法律又は第二條の規定による契約に違反したときは、当該金融機関に対し、支給すべき利子補給金の全部若しくは一部を支給せず、又は支給した利子補給金の全部若しくは一部を返還を求めることが出来る。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 船舶建造融資補給及損失補償法(昭和十四年法律第七十一号)は、廃止する。

3 この法律の施行の際現に存する船舶建造融資補給及損失補償法第

一條第一項の契約については、前
項の規定にかかわらず、なお従前
の例による。