

ます。なお総裁或いは副総裁としまして、お話をございませうとすれば勿論伺うと存じます。なお今日の平林委員の御発言は、帰りました、よく総裁、副総裁に申し伝えます。

○委員長(大矢半次郎君) ちよつと申上げておきますが、運輸省からは岡田海運局長及び甘利船舶局長が出席いたしております。

それから今の平林委員の御発言ですが、本日は先般当委員会の理事会において開港銀行から松田理事と竹俣審査部長の出席を要求しようと、こういうことで、それで両君が見えておりますからして、御承知願います。

○平林太一君 委員長の今の御発言で承知いたしました。ありますが、併し、只今私が申し上げましたことは、今、松田君から御答弁がありました通り、私の意見として、これは開港銀行の正副総裁の職務上基だこれは遺憾である。こういうことを申し上げたので、幸いまあ松田君からもその旨を伝えると、こういうことでありますから、いづれ委員長とお打合せになられて、極めて早い時期に、こういう問題はやはり開港銀行からでは駄目なんです。早いうちにきて、そうして、是非、非は非、正邪曲直を堂々とこの席上で、述べると、こういうことが私は、小林君にしても、太田君にしても当然の態度なんです。来ないということは、これは第一に御職務上卑怯な態度じやないか、国民に対して……。そうして、若しそれを悪意に解釈するならば、何か、つまり正ならざるものがあるからこういう公開の席に出ることができない

いのだ、こういう疑惑を国民から持たれることは、我々政府機関に対する審議に當つておる者として甚だ遺憾のことなんです。だから、このことを申し上げておきます。

そこで伺いをいたしたいが、これはまあ松田君に取敢えず伺いたい。たいののですが、日本開港銀行の本年の自己資金、本年は総額六百五十億円、そのうち資金運用部から二百七十五億円、産業投資部から七十五億円、それから自己資金として三百億円、こういうのですが、そこで、今日開港銀行の抱えております総資産、総貸付金額、これは一体どのくらいになるか。私の承知するところでは、どうしても復金からこれを受渡したものを合算すると三千億円を突破しているのじやないかと思つております。そこで自己資金が僅かに三百億円だという、本年は本年は国民金融公庫の、これは松田君もよく御参考にしてもらわれないと困るのですが、本年と合算して、国民金融公庫は六百億円内外、つまり本年は一般会計から二十億円、資金運用部から七十六億円、僅かです。そこで今日まで全部手当てしたものは六百億円内外しかない。それでも自己資金が二百三十二億円本年度計上になつております。一体こういう事実は、先ず船舶関係に重点を置いて考えられることだが、返済資金というものは一体どういうことになつてゐるのか。いわゆる船舶関係資金でも、私の承知するところでは一千億円近い、九百二、三十億円ぐらゐあるものと算定いたしますので、若し間違ひでありますれば、これはあなたのほうが正確でありますから

これはその通りにいたしますが、それで、そのほか前の復金時代からの二千億円がある。そうすると、今日は船舶関係の問題でありますから船舶関係に限つて伺うことが本意であります。が、これに関連して、先ずこういう根本の問題からこれを処理して行かないと、開港銀行の正体というものが明白にならないわけ。その事情をよく御説明願いたい。

○参考人(松田太郎君) 昭和二十九年の予算のお話かと存じますので申し上げますが、只今一月末で本行の貸付の残高はお話のように三千二百四十億であります。更に来年度、つまり二十九年度の六百五十億の私どものほうの予算の中で、三百億は、開港銀行の元本の償還分と、それから利息収入分を考へておりまして、三百億のうち二百四十億というものが元本の償還、それから六十億というものが利息収入、こういう計算で出しているものであります。

○平林太一君 そうすると、今、国民金融公庫の事例を申し上げたのですが、船舶に關する償還というものは、今日、船舶関係の貸付に対する、九百二十億に対する償還期限に達しているというものは当然あるわけ。それはどの程度にどういふ内訳になつておられますか。

○参考人(松田太郎君) 船舶関係につきましては、更に内訳を申し上げます。いと、見返資金から出しましたもの、それから開港資金から出しましたもの、それから又これは内航船等も多く含んでゐると思ひますが、復金當時に貸付けましたもの、大きく申しまして三つありますわけでございますが、

そのうちで御承知のように、船につきましては償還期限を十五年といたしまして、三カ年据置という措置を講じております。従ひまして、今日のところ償還期限に達しましたものが、第五次船或いは第六次の一部というところがあるが償還期限に達していると思ひますが、その償還期限に達しましたものについての総額は、昨日の決算委員会に運輸省のほうからお話になりました通り約二百五十億、詳細に申し上げますと又二百四十一億というのがございます。併しその中で、只今申しましたように、三カ年は据置きで、それとあと十二年間で年賦償還をいたしますので、そういう意味で償還期限に達しましたものが約二十八億でございます。併しこのうち、これは洗いがらひ償還期限が参りまして、資産状態が苦しいために別に契約を結びまして半年の償還期限の延期を正式に認めておるものもございしますが、今申しました二十八億というものは、そういう措置を全然認めないといふれば、どれだけ償還期限に達しておつて而も延滞をしておるかという数字が二十八億でございます。若し今申しましたような措置をとりますと、このうちの大部分がまだ期限が来てないといふことになりまして、率直に、むしろ洗いがらひのことと申し上げます。

○平林太一君 そうすると、今お話のありました三カ年据置きの十五カ年賦、こういうことは三カ年を据置いて、そのあと十五カ年を年賦にするというので承知してよろしいですか。そうすると十八年ということになりますね。

○参考人(松田太郎君) その点、私の申し上げるが、三カ年はその十五年の中に含まれております。従つて残り十二年でございます。

○平林太一君 今これは昨年度委員会におきまして、そういう問題が非常に、予算委員会等におきましては……、私はそういうことは今日十五カ年なんという貸付期間の長期のものが、而も船舶、こういうものに対してはこれは常識上判断のできないことなんです、このこと自体は……。ですから、これは開港銀行としては、これが国のなんであるから、若し株式会社であるといふ一つの企業というふうなことが対象になつて出てる、例えばこの資金というものが自分の金であるといふことになれば、こういうふうなことは、これはとり得べきじやないのです。が、十五カ年という、そこへ持つて来て而も甘えて利子を半分補給する、これは別に市中銀行に対して船舶会社としては従来一割一分くらいのものを五分五厘にして……、そういうところから三十七億を計上しておる。開港銀行の利子のことは、期限の問題についてはお解りになつてから一つ会議を開き下さい。そうしてこういう問題は社会問題です。こんな馬鹿げたことをしております、庶民の金を集めて、そして堂々たる船舶造船会社です。大資本大企業なんです。零細な企業家じやないのです。これに対して十五カ年なんて、三カ年据置きでそうして合せて十五カ年なんといふことは、容易ならぬこれは社会問題なんです。だんだんこういう全貌が国民にわかつて来ますと、開港銀行というのに対して非

常な懇話の的になつて来る。それがつまり進むところ必ずどこかに行つてもう取返しのつかない爆発ができる。だからこの問題はこれ際あなたお帰りになりまして、相談されて、これに對しまする変更、そういうものを出しまして政府を通じて委員会へ提出なさるやうに、期限の短縮ですね……、こういうふうなものは断じていけません。こういうふうなことが今度の問題から出たわけですね。それで利子の問題ですね、この利子の問題に對しては、開銀は昨年まで七分と私は承知しておりましたが、それが三分五厘になつておると思ひます。そうすると結局三分五厘ですね、本年の自己資金の中に二億数千万円という、数字はちよつと間違つておるかも知れませんが利子の収入というものがありません。そうすると利子の引下げをいたしますと当然七分で、更にいわゆる貸付をすべき船舶に對しては当然これが常道なんです。そういうものを引下げたところから今度の問題が起きたわけですね。これを承知したというところは、開銀もそういうことに若干、正式には私はそうではないにしても、若干染つてゐるのではなから、善意に解釈してもそういうような疑惑を起させるわけですね。この船舶に對する利子の問題は今日どういふうになつておるか。

でございしますが、これは御承知のやうに、今年度と申しますか、例の船舶関係の利子の補給法でございしますか、あれが制定されて、そして開銀の金利とそれから三分五厘との差額は国庫から利子補給という形で開銀銀行のほうに回れる、同様な式のこととは市中金融機関についても行われておるやうであります。そういう関係も行われたいのでありますが、それが昭和二十九年度におきましては、その利子補給が今後どうなるか知りませんが、今の政府のほうの予算措置では認められておらない事情と思ひます。これにつきましても、開銀銀行としましては政府のほうにいくとこの点を御要望いたしましたのでありますが、この緊縮予算と申しますか、その関係で認められませんか。従つて今後どうするかという問題がございしますが、この点につきましても、先般申上げましたように只今大蔵当局ともいろいろ御相談をいたしてありますが、どうしても止むを得ない場合に、三分五厘それから海運関係の六分五厘との差につきましても、今後海運界の状況が幾分でも好転いたしました場合にそれをこちらに利子として払つて頂く、それについては必要に應じまして海運会社の方とはやかましく契約を結ばなくてはならぬのですが、そういうような状態にいたしまして、その間は或いは私のほうで利子の徴収を延期するといふような措置を講ぜざるを得ぬかと思つております。只今そういう点につきましても政府御当局のほうともいろいろ又法律的にも見ての御見解があるかと思ひますので、御相談申上げておきます。

○平林太一君 又御答弁を伺つてます。非常に複雑怪奇です。本年の予算には三十一億六千万円内外を予算に求めています。これは皆市中銀行に對するいわゆる利子補給の差額なんですね。今、開銀に對してはこの貸付が九百二十億といふことです。これに對して三分五厘に先年の利子補給法によつてしなければならぬといふことになれば、これは大変なことになるやうです。こういうことは今お話を承つたが、予算にはこれは出ていないのです。予算に出ていなければこれは何するのですから、それではあなたのほうはどうしても利子補給法によつて三分五厘にしなければならぬといふことは、政府において重大なる……、こういう間には何かいい模範としたものを出してある。そういうところにも……、この造船問題といふものが非常に裏に裏がある複雑な問題に入つて来るといふことになるのです。これはどういふうにあなたのほうは……。

○参考人(松田太郎君) 先ほど申しましたように、その点につきましても私は私どものほうは、六分五厘とその三分五厘の開きとは是非来年度においても利子補給をして頂かなければならぬといふことは強く政府のほうに申上げました。それに対する御見解は一つ政府のほうから聞いて頂きたいと存するのであります。私どもとしましては、そういう措置をして頂かなければ、若しも利子補給が廃止せられるならば六分五厘で徴収せざるを得ないといふふうには政府のほうからもう……、御要望もありますので、私のほうとしては今その点について考えておる、こういうことを率直に申上げたのであります。

○平林太一君 他の委員の諸君からも御質疑がありまして……、私が今一応この利子の問題だけを伺ひまして、この利子補給法に對する取扱方、実施方といふものに對しまして非常な政府の態度といふものに暗影があるといふことを、今の答弁によつても察せられるまでもなく、私はそういう気持ちを持つておりましたが、私としては本日この程度にいたしておきたいと思ひます。いずれ各委員諸君から御発言もありますから、時間がありませんから後刻お尋ねいたします。

○菊川孝夫君 松田さんにお伺ひしますが、この間、衆議院の決算委員会でしたかにあなたが出られて、この造船の關係の融資を受けた船会社がその利息さえもまだ払つていないのがたくさんあるが、こういうた委員の質問に對して、あなたは、どこが未払になつておるか信用上言えぬと答えたといふことが新聞に載つておりましたが、海運会社で融資を受け、こんな優遇された融資を受けながら、即ち三分五厘の利息さえも滞るといふ会社が事実あるのですか。

○参考人(松田太郎君) その点はちよつと誤解遊ばしてゐるのじやないかと申しますが、利息は勿論払つております。元本が払つてない所がある。先ほど申しましたやうな、率直に申上げまして、二十八億程度のものが延滞になつておる。併しこれにつきましても、先ほど申しましたやうに、海運界の状況からどうしても払えないといふ所については、正式に半年を限りまして期限の延長を認めておるものもございしますが、併しそういうものは別に契約で認めておるのであります。私の申上げますのは、そういう措置を講じないで、洗ひざらい当初の契約に對してどれだけの延滞額があるかといふことに對しまして、今二十八億といふ数字を申上げました。この間の決算委員会でお話が出ましたが、然らばその会社の個々の延滞状況を知らせろといふお話をいたしました。これは、こういうことを申上げまして、或いはどういふことになりまして、私ども金融機関のほうに申しまして、私ども金融機関のほうに……、従つて一般に申しまして各社の資産内容といふものを公表するといふことは、金融機関という性格からしてどうかと思ひます。従つて、その点についてどうしても申上げなければならぬのなら秘密にして頂けないかといふことは申上げた。そういう事情でありまして、今の点は、利息の点は、勿論三分五厘のほうは払つております。

○菊川孝夫君 それじやないやうな元本の延滞になつておる船会社に對しまして、その延滞という事実が生じてからでも、或いは九次の割当等は行なつておるのですか。そういう延滞の生じておるやうな船会社に對してはもう割当はやつていないのか。この点について……。

○参考人(松田太郎君) 詳細必要がございしましたら審査部長を連れておりますから申上げますが、大体の点を申上げますが、九次前期乃至は九次の後期に貸付けました場合には、元本の延滞の状況には立ち至つてないのが多うございします。特に申上げますのは、五次乃至は六次にいたしましても、償還期限

船会社と同じわけでありませう。
○菊川孝夫君　それでは船会社のまあ例えれば配当問題なんかでも、かなり前から無配になつて欠損を出しているからもう

舟済に、或いは新造船のはうに振向はる、こういうことを懲憑しておるわけでありませう。

それからもう一つ交際費が非常に多いじやないかというお話がありました。例えはエコノミストなんかにも船会社の交際費が随員の給与よりも多いじやないかと書いておりますが、随員の給与より多いということは絶対にございませぬ。船会社の交際費が多いということにはこれは普通の交際費ではございませぬ。

あります。御承知のように、鉄道とか電氣のようなのでは別にお得意廻りをしなくてもいいのであります。が、船会社はその荷主をそれ／＼接待するなり或いはいろいろな方法で頼んで廻つて荷物を集める。私ども昭和七、八年頃の不況のときは、船会社の代理店は荷主の庭まで掃いてさうしてサービスに努めた、こういうようなことを聞いておりますが、さうに船会社の荷主に対する接待と言いますか、さういうものについては金を使うものなのでございます。その接待費が三分の二以上を占めておる。

その年、返送船舶から始つて来た船舶の船員の慰勞会の金だとか、或いは地方の支店、出張所を集めてやる、こういうものが大部分を占めておるわけであります。中にはそういう重役連中が不届きな遊興に使つた金もあるかと思ひますが、併しその額は極めて僅かであります。私も交際費の総収入に対する率を見ますと一%以下というふうな額でございます。大体、郵船あたりでも半期で四千万円程度の交際費であります。それも只今申上げましたように、荷主の接待費というのが大部分を占めておるわけであります。不当に

交際費が多いということが喧伝されておるのじやないかと思ひますので、この点、御了承をお願いいたします。

○菊川孝夫君 全般論としてはあなたの答弁としては成り立つのだが、例えれば一例を挙げて見ますと、山下汽船が、例の猪股氏に山下汽船の社長が浮貸というので貸しておつたという事は、これは誰が考へても猪股氏が運輸省並びに国鉄へ入り込んでおつて、占領軍の当時のシヤグノン中佐といふものがおつて、あれは無理を言ひおつた。今だから、独立国ですから公然と言へるけれども、これは女を抱かせろ、酒を飲ませろといふことを言つて来るものだから、その交際費に困つて猪股にちよつと高いものを買つてやつて、一個十円の品物を二十円で買つてやる、そして猪股君が儲けた金でシヤグノンの接待に使う、こういうところからだん／＼と運輸省、国鉄のボスになるというか、入り込むようになって来て、だから国鉄に対して顔がきくようになった。だから造船割当の運動にもこれは利用されるようになった。山下汽船から欠損を出して、それから国から補助を受けておらなければならぬという海運会社は、はつきり言つて……、猪股さんという男は、調べて見たところで、随分贅沢をやる、そして町へ出入りをして景氣を張つておる。株の売買に狂奔しておるとかいうふうな男に対して金を貸すというふうなものは、どこか船会社の經理にルーズなところがある、こゝ思われてもしようがない。而も甘い汁が吸えるからこれに金を貸すのだと思うので、ただ貸せるわけはないと思うが、そういうところが……あなたの言われる荷主の接待で

あるとか或いは高級船員の慰勞というふうなものまで我々はそれを今とやかく言うのじやないけれども、そのほうに使われておる金が多いのじやないか、こゝ思ひます、どうですか。

○政府委員(岡田修一君) 山下汽船の浮貸でございしますが、私その真相を関係者が全部行つておりますのでよくわからないのでございしますが、私もどうも解しかねるのですが、船会社の中で一番金繰りに困つておつたのは山下汽船、かように聞いております。その山下汽船がなぜあのような多額の金を浮貸したか。まあ私も推察いたします。そのに、金繰りが苦しいだけに、何かそこにそれに引かかつたのじやないかという想像ができるわけです。然らばそれがどういふことかといふことは申上げることもできませんが、私はその知識はございませんけれども、山下汽船といふものは非常に金繰りに苦しんでおつたらしいのであります。そこに何かうまい話があつて、そして金繰りが多少でも緩和できるので飛び付いた、ところが飛び付いて一応さういふふうで考へたところが回収できないで、焦つて又貸をした、こゝいうことじやないかという推察をしておるのです。が、これは私もただ推察でございまして、いづれ検査庁のほうで明らかにされるかと考へております。ほかの会社についてさういふ不良貸があるかどうかといふことは、私も昨年の秋以来、海運監査室を設けて、各船会社のさういふ他への或いは投資だとか貸付とか、こゝいうものの条件はどういふことになつておるかといふことを目下詳細取調中でございます。あのよ

うな不当なものにはほかにないと、かように考へております。

○菊川孝夫君 それでは今度は具体的に、造船融資の枠をもちう場合には、運輸省で一番最後の決定をするのは、あなたのほうで案をこしらへて、これとこれとこれだけは認めようといふことになりまふたやつを、運輸大臣が最後に決裁するといふ方法になつてゐるのか。それとも委員会その他で以て投票するといふような方法を以て定めることになつてゐるのか。これはどういふふうになつておりますか。そのやり方を伺いたい。

○政府委員(岡田修一君) 新造船の決定方法をお尋ねかと存じますが、これは今まで外航船の計画造船といふものは、昭和二十四年度、これを私も五五次船といつておりますが、それ以降ずつとやつて来ておりますが、その都度そのときの事情で最善と思ふ方法でやつて来ておりました。その都度變つて来ておるわけですが、簡単に概略だけによつと長くなりまふけれども申述べさせていただきます。五五次船のときは官民並びに海運関係で中立性の強い人、こゝういふ人で委員会を設けて、そしてその委員の連中で申込みの船会社を記名で採点をしたわけです。そしてその点数のいいものは、一定点数以上のもは無条件で作ります。そして一定点数以下のものは抽籤でやる。こゝういふ方法でやりました。従ひまして、余り運輸省の裁量の余地はなかつたわけです。

東した船会社だけを認めたのです。いわゆる銀行が船会社を選んだという恰好になります。銀行船を作るといふので、私も非難された方法でございまして、従つて私どもの意思というものは入らないで、銀行がおきめになつたといつていいかと思ひます。

それからその六次の後期は、これはいわゆるみんなの聞いておる前申込の船会社の代表者を呼びまして、そして運輸省側といたしましては、海運会社に直接関係のない当時の官房長とか、或いは官房の課長とか、船舶局の課長とか、こゝいう連中がいわゆる顧問者になりまして、そしてみんなの聞いておる所で船会社から事情を聞いて、そしてその聞いた事情を最後に大臣、兩次官、それから私どもの関係の局長、課長、みんなの前で披露いたしました。それでみんなで合議してきめまして、その方法を六次船後期と七次船前期に採用いたしました。

それから七次船後期になりましたから、今いたしました方法でも運輸省の独断という非難が起きました。だからこれを銓衡する基準を他にきめてもらおうじやないか。それで運輸省が造船業合理化審議会という機関を設けて、そこで、その機関で船主銓衡の基準というものを決定いたしました。そこできめてもらつた基準によつて船主を選ぶ。その船主を選ぶ方法、決定する方法の省内でのやり方、海運局と船舶局で、海運航路の事情とか、或いは船会社の資産信用状況、或いは造船事情、こゝいう資料を作りまして、そしてその資料を大臣、次官、或いは官房長とか、関係の課長とか、私も関係の局

長皆集まつた所で披露してそこできめるといふ方法。

それから八次になりましたから、単にそれだけでもなお運輸省だけのという非難がやはりありましたので、今度は民間の有識者、経団連の会長の石川さんとか、或いは銀行協会の会長とか、むかしの復金の理事長をされている工藤さんとか、こゝういふ民間の有識者六、七人の委員を任命いたしました。その委員の前で、今申しましたような資料を元にいたしました運輸大臣、次官ほか関係の局長出席いたしました。そこで船会社を評価してきめると、こゝういふ方法をとつておるのであります。

それから二十八年度になりましたから開銀ができました。これもやはり二回に分けました。前期のやり方に対しては、私も私どものほうで、海運面、或いは造船事情面から見まして相当大枠の船主を選びまして、そして開銀のほうへそれを通達する。開銀はそれを資産信用面から見て予算の隻数をおきめになる。それから更に運輸省に御相談になつてきめるといふ方法であります。

それから九次の後期におきましては多少やり方を変へまして、運輸省は、航路政策、それから海運政策、造船政策、こゝいう面から船主を選ぶ。開銀は資産信用の面から船主を選ぶ。それを相互に持寄つて、そして意見の調整をやつてきめる。こゝういふ方法をとつております。私どもの運輸省の内部の協議は最初から一貫いたしまして、資料は海運局、船舶局で作りました。両局で大体の議論をいたしまして、大臣の前でみんなが寄つて議論をしてきめ

る。従つて、一人の独断的な意見なり、それからほかからの圧力、こういうものをできる限り排除する、そういうもので左右されることのないような方法をとるということ、ずつとやつて来ておる次第でございます。大体以上でございます。

○菊川孝夫君 今御説明のような方法だつたならば殆んど問題の起る余地がないように思ふんですが、成るほど字で書いた文章の上ではうまくできてゐるんだけれども、それにも拘らず、これはもう恐らくここの一月か二月のうちには政界をゆすぶるような発展があるということ、誰でもこの造船懸獄だけは泥沼だといふ以上は、それは表面あなたがこゝで説明されたときには成るほどうまくできてゐるんだけれども、實際運用の面に当りますると、殆んど今言つた、海運業者が中川で宴会を開いて大抵はそこで方針がきまつてしまふ。それは単なる国民の目をこまかすための一つの手段にしか過ぎない。こういう結果としてはさういふふうになつたことに今誰だつてさう思つてゐるんですが、従ひまして、こゝで大きく一つさういつた余地のないような割当方法の大転換を図らなければ、とてもこれでは、船会社といつたら中川、中川といつたら汚職、保守政幹部は臭い、こういうことで一枚看板になつておる。国民誰でもさういふことになつておる。船といつたら、保守党は臭い、政治献金と汚職、運輸省は臭い、こういうことに、新聞の宣伝もかなりきいておる。新聞ラジオ等もきいておる結果、相当センセーショナルになつておるから、さういふ点もございまして、併しさういふ

状態に日本の国内はなつておると思うのです、好むと好まざるにと拘らず。そこでこれらの大転換については考えなければならぬ。今のやり方ではないといふことは、あなたもお考えになつておると思うのですが、これらについては運輸省内でもこれを機会に一つ何らかの方法は考へておるのか。それとも暫らく火の消えるまで、収まるまではそのままやつておる、こういう方法を考へておるかどうですか。海運界はどん／＼排えて行かなければ遅れるのです。ところがさういふ情勢では、補給金といへば皆こわがつて近寄らないという状態になつて来たのです。よ、實際問題として、それを一つ……。

○政府委員(岡田修一君) この造船割当が、中川あたりの宴会できめられたんじやないかというデマが、デマといふか、故意にさういふことを言われるのか知りませんが、盛んに新聞或いは雑誌面に言われておりますが、私どもの船主決定は、私どもの事務的にみまして、一つのはつきりした筋が通つてきめられた、さういふことを確言してはばかりません。政治的圧力その他できめてゐるんじやないかという御質問がはかでもございまして、私どもの考へとしては、政治的圧力は絶対に入つていないといふふうに私どもは考へております。

それから今後のやり方をどうするかといふことですが、只今申しましたように、私もさういふことは、これは船主をどうしてきめるかといふことは、私どもが如何に公正にやつても、必ず落ちたものは不平を抱くわけですから。不平を抱く者は必ずそこに何らかあるであらうという猜疑の目を持つて

います。これは私も役人といひましてそこに少しでも瑕疵があれば、私どもの生命といふものはなくなるわけですから。従ひまして、その度ごとに私ども骨身を削るような思いをして、そのときに考へられる最善の方法をいつて来ておるということを確認してはばからない次第でございます。併しさういふこと、今までとつて来た方法より、より以上の方法があれば、これをとり何ら躊躇はしないのでございまして、私どももいたしましては先ほど申上げましたように、開銀と、何と言いますか実質的に協議をしてきめておるわけでございますから、開銀銀行とも十分打合せをいたしまして、より一層疑惑の余地のないような方法をとりたい。実はこの次の造船につきましても、さういふ方法に入りまする前に、今日も新聞に載つておりますが、市中銀行をいたしましては、財政資金を七割出し、それからあと三割の市中融資について六分の国家の利子補給をするにかかわらず、それでも融資はいやだ、さういふことなんぞございまして、この造船融資をいやがつていられる市中銀行をどうして新造のほうへ引きつけて行くか。若し市中銀行がどうしてもいやだといふことになりましたら、又別の構想を立てなければならぬ。さういふ市中銀行の問題をどういふふうにか解決するか。その市中銀行のいやがつておられる一つの点として、海運会社にも担保余力といふものが無い、或いは仮に担保余力があるにしても、貸したものは絶対に返つて来ない、さういふところに窮屈な折に金を出すのはいやだ、さういふことになつておるのです。さういふ前提をど

ういふふうにか解決するかといふことが十次造船についての一番重大な問題でございまして、私も何とかして解決したいといふので目下いろいろ打合せ中でございます。その問題を解決いたしませんと十次造船に入ることができませんし、又どういふ方法でやるかといふ方法論にまで及び得ないといふ状況でございます。

○菊川孝夫君 次にちよつと角度を変えてお尋ねしたい。あなたは非常に確信を持つて御答弁になつて、誠に又さうなけりやならぬので、海運局長が確信がなければ話にならないのであつて、これは局長としての責任上当然のこと、それをちよつとでも確信がなければ即刻弾劾裁判にかけるべき問題であつて、問題じやないかと思ふのですが、そこで次に、この造船融資の割当、新造船計画の割当をいたしますに当りましては、これは想像するところによらず、あなたは、それは迷わされなかつたとして、私は猛烈な運動を展開されてゐることだと想像するものであります。それらの運動といふものは、実に手を変え、品を変え、いろいろの誘惑その他があなた並びに部下に向つて展開された、併し敢然としてそれを断ち切つて今日までやつて来られた、さういふ確信を表明せられたのであります。そこで、船会社は今儲からないのに、これは国策として、国の命令として、お前のところは儲からなければならぬ、こいつはやれといふことだつたら、それは我々は常識上考へられることです。併し儲からないときにわざ／＼猛烈な運動をして、まあいふ／＼デマは飛んでおりますが、これも本当か嘘か、どちらか黒いと思

うのですが、中曾根君が國務大臣と石井運輸大臣には百万円ずつやつたと言つて、私の政治生命を賭けると言つておる。自由党は馬鹿にけ、お前は懲罰だと言つておるのですが、これはどちらが白でどちらが黒だ、はつきりしてゐるのです。自由党はこれに對して懲罰運動をした。けれどもその懲罰運動はうやむやになつた。中曾根が白か大野が白か、どつちか白であつて、二人とも白であるといふことはないのです。さういふところから何か臭いところがあると言わなきやならぬと思ふのです。そんな猛運動を、船会社は自分のところは火の車が廻つてゐるにもかかわらず運動をして、さうして借金をして船をこしらへなければならぬといふ理由は一休どこにあるのですか。こつちから国が指名して、お前のところははいやだろうけれども造れと、さう言つて押付けやつてこそ初めて成立つと思ふのです。丁度米の供出のやうなもので、なか／＼供出といふものはいやだけれども、国策として止むを得んからこれは供出をしなければならぬ、さういふことになつて当り前と思ふのだが、その割当に對して運動を展開されるというのは何かいいところがあると思ふのですが、海運局長として、そんな運動を繰り上げられるところの理由はどこにあるか、一つ……。

○政府委員(岡田修一君) まあこれは私は海運行政を二十年ほどやつておりますが、船屋の船を持ちたいといふ欲望は殆んどその本能に近いほど強いと私は考へておる。殊に、戦前、船を持つておつて、そして戦争で船をなくした船屋のその船を回復したいといふ欲

望は非常に強い。それからもう一つは、やはり商売でございまして、ほかと違って船を造つて店を拡張するといふことになりまして、自分のところだけにと止めておくと、それだけ立ち遅れるのです。これは日本の海運業者だけではない、外国の海運業者と日本の海運業者の競争においてもそうです。外国がどん／＼航路を拡張し、或いは自分の抜けておる間に航路を張つてしまふ。そういうものに対して何とか昔の姿に辿り着きたい、こういう欲望が非常に熾烈である。そういうことがこの新造船に対する割込み……、これは適格船主として決定されれば、財政資金なり或いは市中銀行も、ほかの面で金を借りるよりも容易に市中銀行は金を貸してくれる、そういう容易な途が開けておるわけではございませうから、今申上げました非常に熾烈な欲望とからみ合つて熱心なる割込み運動をしておる、かように私も考えておる次第であります。

○菊川孝夫君 それじゃ、これでほかの人に譲りますけれども、余り自分一人で言い張つておられますとあれですから……。最後に、利子補給対象船舶経営者一覧表としてお出し願ひました、これは今の御答弁によりまして、戦前におきまして船を持つておつた、だから戦後もどうしても外航船を持たないといふのですが、我々の承知しておるところでは、戦前これぐらいの船会社があつたように思わぬのですけれども、このうちで戦後新興船会社といふのはこれは相当あると思ふのですが、大体、日本郵船だ、大阪商船だといふことになるが我々もわかるのですが、戦後計画造船ができてから外航船を持

つよになつた船会社を一つずつお尋ねしたいのですが、今日は資料として一つ詳しくお尋ねしたい。

○政府委員(岡田修一君) それじゃ順序が何になつておるかと思ひますが、申上げますと、照国海運でございましてね。照国海運といふのが戦後の会社です。……ではお手許にありますが開銀の資料で申上げますと、多少或いは私の感違ひがあるかも知れませんが、私の何で行きますと、内外海運産業、これは戦後かと思ひます。それから日本商船、日本商船は経営者と名前は變つておられますけれども、戦中であつた船会社かと思ひます。

○小林政夫君 どの資料ですか。

○政府委員(岡田修一君) 開銀から配られまして厚いほうのこれでございますね。この日本商船はちよつと三角を入れて頂きます。戦前にあつたので……。それから新日本海運、それから太平洋海運といふのは、実は極洋捕鯨の船舶部分が分れましたのでござい

ますから、これは戦前にやつておつたと言ひ得るか言ひ得ないかちよつと疑問でございます。それから照国海運は戦後です。それから東西汽船が戦後です。森田汽船が戦後でございます。それから隆昌海運が戦後でございます。この日豊海運といふのは、昔の岡田汽船でございますから古い部分に入り、又それからそのほかに協立汽船といふのがございまして。大体こんな船会社かと思ひます。先ほど申しました、三角を入れました船会社は、別の名前で戦前にも船を持つておつたかと思ひます。全然戦後新たに船を持つたといふのは協立汽船、内外海運産業、新日本海運、照国海運、東西汽船、森田汽

船、隆昌海運、まあ戦前主として内航をやつておつた会社で、外航を持つておつたものもございまして、まあ大体戦後に新たにできた船会社は大体そんなものでございまして。それからちよつとこれは駄目でございますが、戦前の船会社と戦後の船会社と比べて戦後は非常に多いのじやないかという意見がよく出ますが、これは三千総トン以上の船を持つておりました船会社を見ますと、戦前は約百五十艘つございまして、それが現在は八十艘つになつております。

○菊川孝夫君 開銀銀行から提出されました資料の第一頁の阿波国共同汽船について具体的に尋ねたいのでありますが、契約造船の単価は三億七千万円で、阿波丸という船を一隻搭えまして、そのためにあなたのほうの当初の融資額は一億一千一百万円、そして八千七百万円、こういうふうになつておるのではありませんか、これは二回に分けて融資をされておるの、これはどういふふうな理由でございませうか、いずれもこれを一つお聞きすればわかりますので……。

○参考人(松田太郎君) これはこういう関係になつておると思ひますが、これは見返資金當時に出ましたのでありまして、そうしてあの當時は御承知のやうに政府の予算で直接出ておりましたので、年度ごとに予算を組んで貸出ししておつたのであります。それで恐らく最初のあれが、例えば契約造船の關係、あとの分が進水竣工の關係といふ工合に、その契約機構が昭和二十年年度で、それからその翌年度がそのあとに進水竣工と申しますか、そういう關係で、予算面できう二回に分けざるを得ないといふことで、二つが出ておると記憶いたしております。

○菊川孝夫君 そうすると、八月十四日の残高といふのが出ておる、一億一千万の次の欄で申しますと、一億一千万円が一億二千七百八十五万八千七百八十二円、こういうふうな八月十四日にはなるのですが、これは去年の八月の十四日にはこれだけ増えたといふことですね、利息が殖えて……。

○参考人(松田太郎君) それは一番終いに元加額といふのがございまして、その前のにこれだけ元加されましてこういう關係になつております。

○菊川孝夫君 八月十四日にこれだけあつて、それから十二月末になつてこれだけあつて、元加額がこういうことになつておるの、元加額が……、この元加額といふのは利息が加つた、こういう意味でございませうか。

○参考人(松田太郎君) そういう意味でございまして、利息を払つていないといふことじやないのですか。

○参考人(松田太郎君) 見返資金當時は、一年乃至二年の間は元加をするといふことに契約上なつております。○菊川孝夫君 そうしますと、この上の欄になりますと、もうその間に見返資金は、これは利息も全然払わずにおくといふ意味ですか。

○参考人(松田太郎君) それは利息を払わなないといふのではなくて、利息を元本に加へまして、そうして元本の債権として払つて行く、こういう恰好をとつておるものであります。

○菊川孝夫君 そうすると、見返資金の分が一文も、ここにある阿波国共同汽船会社は払つていないといふことになるのですな。

○参考人(松田太郎君) そういうことになるのださうであります。

○菊川孝夫君 これは二十八年度の十一月末に返さなければならぬことになつておるが、償還を返す期日は十一月末に返さなければならぬ奴なのに、十二月の末になつても返つておらんといふのだけれども、この船会社は返してない、こういうことになつておるわけですね。そういうふうに見ておけばいいのだが……。

○参考人(松田太郎君) そういうことでございまして。

○菊川孝夫君 そうすると、ここに、まあもつたつもりで金を返さんといふことになるのですね。どういふ事情でここに……二十八年度の十一月末が償還の開始ですね、それにもかかわらず二十八年度の十二月末といふのが、二十八年度の末だと思ひますが、ところが未になつても元加額はちよつと變つておらない。その当初よりの元金回収のところには零になつておるのです。だから一文も……返す期間が延滞しておる、こういうことになるのですね。

○参考人(松田太郎君) そういうことでございまして。

○菊川孝夫君 そういうふうな見方をしておる一方、今度は次の欄に参りますと、次欄においては五百四十万だけ返しておられますが、これは一つだけ説明して頂くと、あのものはみんなわかりませう。

○参考人(松田太郎君) 詳しい説明は資料を作りました者から説明させていただきますと思ひます。

○参考人(岡田豊君) 当初よりの元金回収というのは五百四十万あつたわけでございます。これは五百四十万の回収があつたということでございます。それからお話をいたしました二十八年度の十一月末に償還の時期が来ましたが、それまでに五百四十万の回収はございまして、その後この分につきましては、ほかの六次船と同じように、全般的に海運界の状況が悪くなつておりますので、半年の徴収延期という措置を講じたわけでございます。

○菊川孝夫君 そうすると、徴収延期の措置というのは、上の欄の見返資金をまだ返していないのではありませんか。

○参考人(岡田豊君) はい、それは見返資金の分でございます。それが二口に分れて出ておつたわけでございます。

○菊川孝夫君 それでは徴収延期の措置を講じた……海運界の不況云々ということ、開銀のほうで、海運界の不況になつたというのは、あなたのほうで判断して、半年間の徴収延期の措置は開銀だけで講じていることになつておるのですか。

○参考人(岡田豊君) そういうふうに私のほうでは、償還条件その他は開銀銀行だけできめることになつております。

○菊川孝夫君 これは開銀銀行だけできめられて、償還期限を延期したりなんかの措置はどしどしきめて行くのですが、最後になつて開銀銀行がどうしても焦げ付きができるということになつた場合に、その責任はどういうものなんでしょうか。

○参考人(岡田豊君) 最後になつてどうなるかというところは、これは私のほう

が毎年一般の貸付金の中から、貸付残高の千分の七か、その年に出ました利益金の百分の二十かいずれか高いほうを毎年積立てておる。これは貸倒れ準備金ということで毎年積立てております。これが概算でございますが、この五年間くらゐの間に約四百億程度の準備金が積立てられるであろうというふうに私は考えております。そこで、一般の貸付金、つまり貸付金全体で積立てました貸倒れ準備金で以て、例えばこの船会社に損失が出たとしても、その前に、その債権を回収するための一切の手段、例えば担保の執行でありますとか、保証人の追及でありますとか、その他あらゆる手段を講じましてなおかつ貸倒れ損というものが出ましたときは、その貸倒れ準備金というものを先ず取消しまして、それで補填するということに考えておりますので、開銀銀行の現在の運営から見ますれば、たとえ損失が生じても、その貸倒れ準備金で十分であるというふうな確信の下に運営いたしておるわけでありまして。

○菊川孝夫君 そうしますと、今度は三頁へ参りまして、日の出汽船のごときも、これはまだ当初よりの元金返済という欄が零になつておるのです。昭和二十八年十一月三十日に返さなければならぬということになつておりますが、これも返つておらん、こういうことですか。

○参考人(岡田豊君) これは先ほどの阿波商船と同じように六次船でございますので、こういう措置を講じたわけでありまして。念のために申し上げますと、

六次船と申しましたが、いずれもが同一の時期に償還時期が参つておりまして、建造時期によりまして、又従つて竣工時期によりまして貸付けた日が違つておりますから、各社によつてその貸付日が違つて、従つて第一回の償還期日も違つていうふうな結果になりまして、六次の船でも、一部入つておるものもございまして、海運界の状況が悪くなりましてから、こういう全般的措置を講じたので、その時期にたまたま第一回の償還の時期が来たという会社は延期になつたところもございまして。

○菊川孝夫君 こういうふうな延期をしておつた場合には、今度海運界が多少とも好転しまして少しも配当をするとか、あるいは配当優先にするとか、配当は、先ほど岡田海運局長の説明のように、これは増資のために配当が必要だという答弁があつたのですが、従つて或る程度は元金の回収ということよりも先ず配当優先に考えるのか。それともあなたとしては元金回収のほうにさせるとか、この点どういうふうにお考えですか。

○参考人(岡田豊君) なかなかむずかしい問題でございますけれども、先ず利息のほうから申し上げますと、利息はこれは本来損金として会社が処理すべきものでございまして、利益のあるないにかかわらず取支とん／＼になるような状況であれば私のほうは利息は頂くといいつもりでございます。従つて今まで利息の延滞は殆んどございせん。それから元金回収のほうでございますが、これは本来利益処分をする前に普通債権から返して頂くべき性格のものでございまして、そういうもの

のが出れば返して頂くというつもりでございます。それで、現状では普通債権の返すような状態にある会社が非常に少ないというところから、私のほうは徴収延期というふうな措置を講じたわけでございます。

○菊川孝夫君 そうすると、その徴収延期をしてもらつた会社は、これは未払金なり何なりその年の決算期に未払金何々とかやんと立てて、そうしてやつて置かなければならぬと思うのですが、この決算の場合にそれはさしておるのですか、さしておらないのですか。

○参考人(岡田豊君) 徴収延期という場合にも、利息を徴収延期しますれば、未払金ということで会社は処理するかと考えます。元金の場合には、これは本来普通債権というふうな又は特別債権といふふうな財源を以て償還すべきものでございまして、未払金ということに当てる必要は平常はないと考えております。

○菊川孝夫君 そうすると、この海運界が好況になるまでは、大体これは殆んど常識的に考えてこゝ暫らくは好転しないと仮定するならば、これはまあ返らんものか、こういうふうには大体考へて、この九百六十億というのは、大体は船会社ももうそう大して、民間の銀行だつたら同じ取引関係でもあるのだが、開銀あたりは大して返さなくともいい、徴収延期でやつて行けるのだというふうな……こゝ数年の推移を見なければわかりませんが、まだ期間等は相当ありますから、これは来年になつたら又新しい資料をもらつて調べなければならぬと思ひますが、殆んど当分返らん、もらつたものだといふ

うな考えを皆持つようになつてしまふと思ふのですが、大体戦後どこでも国の財政資金を使つて建築をやつたり或いは設備をしたという連中は、もらつたやうなつもりには私はなつてしまひつゝあると思ふのですが、復金の帳尻にいたしまして、見返り資金にいたしまして、この間あと整理をして見ると、四億何千万といふものを誰がどういうふうにとこへ使つたかさつぱりわけがわからない。その責任者は当時誰であつたかわからぬといふふうになりつゝあるといふのですが、開銀でもそういうふうになる危険性が多分にある。成るほど一部はそれは政党政献金の他にやつてその当時の政党政献金だけは一応抑えておるが、造船業界或いは船主協会等から通じてやらしておるわけでありまして、余り大して突つかれない、突つかれないことをいいことにしてずん／＼延ばして行く、こういうふうな情性的なる危険が多分にあるのですが、よほど好景になつて、昔の内田信也とか山下龜三郎が出るような景気が来ればいざ知らず、ちよつと想像がでせん。それは殆んど回収ができないものと見なければならぬと思ふのです。

○参考人(岡田豊君) お話ではございますが、私のほうは必ずしもそれは考へておりません。従ひまして、細かいことにはなりますが、この徴収延期という措置も、半年刻み、半年を限つてやつております。従つてその間の情勢の変化によつて、好転すれば直ちに取得するやうな契約態勢を整えております。なお先ほど復金の融資につきまして殆んど返つておらんのかやないかというお話がございましたけれども。

○菊川孝夫君 殆んどというわけじやない。

○参考人(岡田豊君) 私のほうが承継いたしたときに、復金債権の承継の残高は約七百九十億でございまして。現在は五百二十億でございまして。従つてその間二百七十億程度の回収はやつたわけでございまして。これは私たちのほうが承継をいたしましてからの実績でございまして。従つて政府金融機関から貸したものはもつたものではないかというふうに考へておられるというお話でございましてけれども、私たちのほうの債務者側にそういうふうな考へ方がよく行き届つておられるとも考へませんし、又我々のほうの管理回収に当る者としてではそういう考へは毛頭持たずに、できるだけ努力をいたして、今までにそれだけの成績を挙げたわけでございまして。

○菊川孝夫君 そうすると、これが半年間延ばしてあるけれども、更に海運界が悪化するというような場合には更に又半年延ばし、半年延ばしというふうに行つて行くのですか。それとも半年の期限が来て返さないようなときには、これは強制取立てというふうな処置を講ずるのですか。どうする予定ですか。

○参考人(岡田豊君) それは大きな問題でございまして、私から御答弁いたすのが適当かどうか疑うわけでございましてけれども、現在の海運界の状況から見ますならば、多少個人的な考へ方も入りますが、海運界の再編成といひますか、そういう企業の合理化といひますか、そういうことを将来相当程度進めて行く、すつきりした形で海運界を持つて来なければならんか

と思ひます。そういうふうな政策的なあり方、又、業界の脱皮というふうなものと関連をさして、この再建の管理というところをやつて行かなければならぬというふうな思つておられますので、やはり全般的にいま一応様子を見るという意味で、徴収延期というふうな措置を講じたけれども、これはいつまでも継続するといふふうなつもりを持つておるわけではございせん。そういうふうな全般的な再建の整備といふものを大きな見地も併せて考へて行きたい、こういうふうな思つておるのであります。

○菊川孝夫君 これはあとで總裁に出席を求めて我々又聞かなければならぬのだけれども、この資料をもつておられるので、あなたらの考へ方としては、そういう半年間延ばす、そして半年間延ばして更にまだいかにいかに又半年延ばし半年延ばしやつて行くつもりはない、そういうときには海運界の再編成をするようにさせなさいやならん。こういうふうなあなたらは考へておられるんですね。開銀の事務当局としては。

○参考人(岡田豊君) 全般的な情勢としましてそういう方向へ行くべきではないかというふうに考へておりました。そういう状況に合せて我々のほうの債権の管理、回収ということも進めて行かなければならん、そういうふうな考へておるということを上上げたのであります。

○委員長(大矢半次郎君) ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(大矢半次郎君) 速記を付けて下さい。

○菊川孝夫君 今あなたは企業整備云云というところを言われましたが、交際費が多過ぎるじやないかと云つて、外部の雑誌その他から叩かれ、或いは皆がどうもおかしいと言つて疑惑の目を向け出す、それから今問題になつておられますえらい中川の宴會を初めその他伝えられるところによりますと、随分これは、まあ想像記事もあると思ひますが、造船融資の割当をめぐつて、ものすごい運動費がばら撒かれておる。又もうばら撒かれれば誰でも起り得ると思ひます、やはり余ほど偉い人はそれは検査庁といへどもちよつと手を染めないと思ひますが、あれだけの大捜査をやつちまつて、機能のとまるぐらゐの大捜査をやつておるのだから、海運局からそれから各船会社に対してしましても大捜査をやつておるのだから、余ほどこれは確証が上つてやつておると見なければならんと思ひますが、それにもかかわらず、海運局長の今日の答弁を聞いてみると、まあその海運会社といふのは大体お客さんのサービス必要だと、そういうところに交際費は要るのは当然だといふようなことで、こういうのは余り改めさせようとは考へておられない。先ほど庭先の例を言われたけれども、それらについては大体船会社といふのはお客のサービスその他に交際費が要るのは当然だ、こういうふうなきめてかかつておるのだが、そういうのを断ち切らなければならぬ、私は思ひます。利息も払わないうところが中川でお客さんと呼んで宴會をするといふようなことはしないと思ひますが、一体企業整備という

ようなことを、すぐ何かという企業再建整備だと言われるが、銀行側としてはどういふふうに企業整備というところを考へておられるのか伺ひたい。

○参考人(松田太郎君) 只今の点につきましては、総務課長から個人的な見解が述べられたと思ひますが、要するに、今後、先ほど来お話のような新造船計画を立てて参りますにいたしまして、余は各海運会社といふものの基礎がしつかりして、私も率直に申しますならば、全部政府なり市中金融機関から金を借りなければ造れないというふうな時期を早く脱して、勿論、政府の要請もありませんことであるから、船を造らなければならぬといふことは先ほどお話の通りでございまして。併し同時に、会社が少しでも自己資本を持つてやつて行けるような態勢に持つて行かなければならんといふこと。そういう意味で、私も同じく考へておる。そういう工合に日本の船会社のあり方を持つて行くためにはどういふ工合にしなければいかんかという点については、そういうふうな考へておる。そういうふうな点については、やはり政府のほうとせられまして、これを造船政策の観点からいろいろお考えもあると思ひます。而してそういう大きな問題と関連して参ることではございまして、今ここでそれでは具体的にどういふことを考へているかとおしやられまして、又率直に申し上げまして、はつきりした内容を持つておるわけではございせん。大きな意味でそういうふうなことに今後向つて行かなければならんといふこと、いだらうかといふことは我々としても考へておる次第であります。

○菊川孝夫君 いや僕らとして聞きたいのは、こんなえらい社会問題、政治問題から、日本の国を揺がすような今問題を起している。ところが海運局長の説明では、船はこしらへなければならん、成るほどこれはわかるのです。戦前の水準まで行きたいといふことは、ところが、それではさて再びこういう問題の起きないように、又船会社も社会的な非難を受けないようにして、そして国の許す限り財政資金を注ぎ込んで船腹を殖やして行くといふことは、我々としてもそう反対ではないのです。やつて行かなければならん。ところがそれについては、一応国民の代表として、こういうふうなやつて、再びこういう問題を起さないようにしなければならんといふことは、これは聞きたいところでございまして。今まで通りにやつておつたといふのだつたら、何のために騒ぐのだといふことになりまして。それで、これはあなたらにお聞きするのは無理だと思ひますけれども、その点については、はつきり運輸大臣、それから開銀總裁に聞きたいといふのは、この帳尻を見ましてなかなか返つておるようなのはいいのですよ。よくわからんので、ちよつと説明を求めまして、それだけですから、その点についても、開銀も運輸省も、今後船をこしらえて行くといふなら、再びこういう問題の起きないように、今、折角貴重な国民の税金で補給をし、貸した金だから、返るものは返るようにして行かなければならん、それらの対策を立てて行かなければ困ると思ひますが、その点を我々は具体的に聞きたい。具体的な話は言えない、抽象論として企業再建整備をや

るのだと言つてみたところで納得できないと思ひますので、その点はあなたがお断りになりましたら、総裁からじかにこちらに御出席願つて、これは厭しく……今日の事務的な問題だと思ひますので、直接責任者ではないといふことですから、我々もこの程度にとどめておきますが、その点が一つ十分御答弁願ひたい、こゝういふふうに思ひます。あとは時間も参りましたので……

○小林政夫君 前回、銀行局総務課長も答弁できなかった、今度利子補給した分の、まあ開銀のほうで、利子補給に相当する、二十九年度予算で未収利息を計上するかどうかという点と、それから相手方の船会社がその利子補給を受けた利息というものをどういふふう計上してあるか。又開銀の出世払い、こゝういふ未徴取利息に対してどう經理するの。この点、簡単ですが、一応休憩前に前回の懸案として答弁して頂きたい。

○説明員(大月高憲) 前回御質問のごさいましたときに、資料がございませんで、記憶で申し上げましたが、不正確な点もあつたかと思ひますが、大体においてこの間お答え申し上げた通りでございまして、ただ或いは間違つておつた点もあるかと思ひますので、改めてお答え申し上げます。

銀行の經理方法、それから開銀銀行の經理方法、輸出入銀行の經理方法、日本銀行の經理方法、この点については同じ原則に則つてやつております。それからすでに政府の公庫につきましては、別途の原則に立つておりますが、公庫につきましては一般の特別會計の經理と同様に発生主義によつております。例外はございせん。銀行

その他最初に申し上げましたものにつきましては、原則として発生主義をとつておるものでございまして、銀行といふものの性格に鑑みまして、内部留保をできるだけ厚くするという方針の下に、債権について現金収入があつたときに、債権に算入するといふ現金主義の原則をとつております。それから債務につきましては、一般の公庫と同様に、発生したときにおいて損金に計上する、こゝういふ原則をとつておるわけでありまして、根拠法令にいたしましては、輸出入銀行及び開銀銀行につきましては、それらの銀行の国庫納付金に關する政令というものがございまして、それに基いてやつております。公庫につきましては、国庫納付金に關する政令に基きまして、今申し上げたやうな原則に則つて処置しておるわけでありまして、具体的に申し上げますと、損金經理をいたします場合に既収未経過の利益がございまして、これは公庫におきましては、銀行におきましては、同じく損金に立てております。それから未払既経過の費用、例えば払うべき手数料のやうなもの、これはいづれも損金に立てております。併し原則として變つておりますところは、既収未経過費用、例えば手数料を払いました場合に、その手数料の金額を益金とするかどうかという問題になるわけでありまして、全体として損金に立てるわけでありまして、そのうちの未経過分については差引勘定として益金に立てるかどうかという点につきましては、公庫は相殺勘定として益金に立てる、銀行については計上しない、それから未収の既経過利益につきましては、銀行につきましては未収の分は現金主義によ

りまして計上しております。併し公庫についてはこれを益金に算入しておる。こゝういふ原則になつておるわけでございます。今般実施いたそうといふたしております開銀銀行の利子のうち、三分五厘と、契約利率つまり六分五厘との差の三分につきましては、これを、延納を認めるという原則をとりまして、現金として入つて参りませうので、開銀銀行の納付金の計算の面からは、それは利益として計上しない。こゝういふことになるわけでありまして。

午後一時三十分休憩

午後二時三十分開会

○委員長(大矢半次郎君) 午前に引続きまして委員会を開きます。

○小林政夫君 先ほど、前回の委員会からの続きとして、午前中銀行局総務課長からお話がありました、その相手側の造船会社のほうは開銀から三分五厘の金利で貸付けてもらつたのと出せ払いにすべき三分の利子の經理はどういうふうになつてゐるかということ伺ひたい。

たときに、はつきり利息に建てまして經理をして行く、こゝういふ建前をとつております。

○小林政夫君 相手側の船会社にはどういふふうな經理をさせるのですか。

○参考人(松田太郎君) 相手方のほうには未払利息として損金に計上することになると思ひます。

○小林政夫君 それははつきりさういふふうな經理指導をされるのですか。

○参考人(松田太郎君) その点は契約をします場合にはつきりしたいと思つておりますが、さういふことをこちらといたしましてははつきりと相手方のほうに指示するといふと語弊があるかも知れませんが、申し付けたいと思つております。

○参考人(松田太郎君) お説の通り、復金から融資をいたしております、開銀に承継いたしております。

○小林政夫君 従つてその船会社は、その關係は開銀引継後でもいいのですか、返済計画といふますか、金を払つて公団から所有権を買取ることになるのでしようけれども、返済計画といふものがなくやならんと思ひます、その点はどうなつてゐるのですか。

○参考人(松田太郎君) 共有という關係につきましては、勿論政府の持分があつたわけでありまして、それだけは復金のほうで減資をしておるといふ恰好になつております。

○小林政夫君 復金融資に相当するものを減資をした、従つて開銀はその分については引継いでないといふことが言えるのですか。

○参考人(松田太郎君) その分についてはお説の通り引継いでおりません。

○小林政夫君 ここに新造船建造船主一覧表、一次から四次まで、こゝういふことを表を頂いておられますが、これはどこから頂いたのか提出先が書いてないが、これは一次から四次までの市中資金及び開銀資金として書いてある、それで一次から四次までのトータルは六十四億七千四百萬といふことに開銀資金のトータルはなるのですか、あの開銀資金といふのは何ですか。

○参考人(松田太郎君) 運輸省のかたが見えておりますようですが、運輸省のかたがはつきりしておると思ひますので……

○説明員(堤毅君) 小林先生の御質問でございまして、公団時代に船舶公団は一部政府から出資いたしておりますし

○参考人(松田太郎君) 私のほうは先ほど申しましたように、船会社のほうから、先ほどのやうな措置をどうしてもしなければならんと思ひます。それから、勿論建前として六分五厘を取るわけでありまして、止むを得ず三分五厘だけを取りまして、残りの三分はいわゆる未収利息という形にしておきました。そして結局将来その三分に当りますものが開銀銀行に入つて参ります

○小林政夫君 岡田局長がいないので政府の方針も確認しておきたいのですけれども、それから頂いた資料ですが、これは開銀のほうで出された資料でないですけれども、計画造船の実績と船主證衡方法について、これに今までの戦後の新造船船主決定方法といふのを一次から九次後期まで一覧表にしてあるのですが、これに基いてちよつと先ほど菊川委員の質問に關連してお尋ねをし、岡田氏から答弁がありました、暗に落ちないのは公団との共有關係、一次から四次までは船舶公団と船会社との共有關係といふことになつておりますが、その金は復金から融資をされておるのですか、それは当然開銀で引継がれておるはずなんです。

○参考人(松田太郎君) 運輸省のかたが見えておりますようですが、運輸省のかたがはつきりしておると思ひますので……

○説明員(堤毅君) 小林先生の御質問でございまして、公団時代に船舶公団は一部政府から出資いたしておりますし

た。それから一部は復興金融庫から出資を受けておりました。それで公団時代に第一次から四次まで新造いたしましたその資金は、一部は船舶公団の共有持分、それから一部は船主が自己調達いたしました。市中の金融機関、これは復興金融庫がやはり含まれておるのでございます。その両者から持分を合せて共有で建造いたしましたわけでございます。小林先生のおっしゃられる並びに松田開銀理事の言われた点は、一つは船舶公団に復金から出資されたものは、その船舶公団が廃止になりました、大蔵省に共有の国の持分として引継がれた際、開銀のほうには減資という形をとりました。

一方船主自体が直接復興金融庫からなにがしの融資で借受けた分がございしますが、これはやはり復興金融庫の資金が開銀銀行に承継されたときに、そのまま承継されておるわけでありま。それで今申し上げました船舶公団から大蔵省に引継がれた共有持分は、先ほど海運局長の岡田が申し上げましたように共有でございます。債権ではなくて物権的な共有の形をとっております。それはやはり償却という形で毎年なすに返して行くという形になつております。一方復興金融庫から借りました借入金債権として船主が今の開銀に金を返して行く、そういう構想になつております。

○小林政夫君 それでよくわかりました。そうすると、先ほどの海運局長の答弁も一部は合つておるけれども、一部は違つておる。というのは一次から四次までは全然開銀融資はありませんといい先のお話ですが、今のお話ではある、而も資料では六十四億にながし

残つておるわけですね。それについては一体開銀としては引継がれてどういふふうになつておるのですか、而もこの金はいつ払うことになつておるのか。なお一緒に説明して頂きたいのです。計画造船融資についてという大冊の資料は、利子補給の対象となつておる融資についてだけであつて、利子補給の対象とならない融資分については全然触れていない、こう承していいわけですか、この内訳等については。

○参考人(松田太郎君) その通りでございます。利子補給対象外というものが二百七十億ございします。それから最初に御質問になりましたのは、内航船も含めて昨年十二月末現在の残高、これは復興金融庫分でございますが、二十億八百二十一万五千円、約二十億程度でございます。そのうち外航船が二千七百七十万になつております。

○小林政夫君 そうすると、今の一次から四次までのもので、この頂いた表によると、開銀では六十四億融資をされておる、この中では外航船と内航船と両方ある、そして今の二十億云々という数字は六十四億七千四百万円のうち二十億残つておるので、あとは返済された、こういう意味でのお話ですか。

○参考人(松田太郎君) 六十四億と申しますのは、当初貸付しました金額だ。そうございまして、今申しました二十八年度十二月末の残高の二十億に見合いますものは、三十一億四千二百万円という数字になつております。

○小林政夫君 見合ひというものは、三十一億四千二百万円という数字ですか。開銀のほうで復金業務を引継い

だ、債権債務を引継いだときに、それだけが残つておつたということですか。

○参考人(松田太郎君) その通りでございます。

○小林政夫君 そのものは言い換える、一次から四次までの造船建造資金の入手分であると考えていいわけですか。もう一遍申しますと、あなたのほうで復興金融庫を引継がれたときに、一次から四次まで復金では六十四億何がしの融資をしておつたが、それまでに三十数億を回収して、融資残は六十一億四千円になつておるのだ、こう考えていいんですか。

○参考人(松田太郎君) それでよろしうございします。

○小林政夫君 利子補給を受けたもの、或いは受けたくないものについては、大体融資をされる際に、自己資金というのの程度出せると予定してやつておられたのですか。

○参考人(松田太郎君) 見返資金当時もそうであつたと思ふのであります。開銀銀行が融資するようになりましてからも、自己資金はつけておらんでございします。要するに七割は政府資金、残りの三割は市中資金、全然自己資金をつけずに船が造れる、こういうような状況になつております。

○小林政夫君 そうすると、私もさういふふうにと承しておつたのですが、頂いた資料で見ると、例えは先ほど菊川君が質問しましたように、第一頁の阿波国共同汽船、これを見ても契約船価は三億七千万円で、それに対して融資額は一億一千百万円と八千七百万円、合計一億九千八百万円、こういうふうになつておるのですが、契約船価

は融資額とは違ひますね。これは開銀関係だけの意味ですか。

○参考人(松田太郎君) 要するに見返資金が出るようになりましてからも、政府資金と市中資金との割合につきましましては大体五対五で行つたときもありまして、逆に政府資金が四で、市中資金が六という割合で行くこともあります。この阿波丸の場合は五対五で行つておるときだと思ひまして、丁度半額財政資金がついております。こういう恰好だと思ひます。

○小林政夫君 そうすると、これは運輸当局がいないので、それ以上質問が進まないのですが、開銀の金融業者としての目で見られて、政府資金五割いは七、あとは市中資金、全然今のお話にあつたように体さえあれば船が造れるという状態が好ましい状態だと思ひます。どうか、事務的に考えれば、いろいろ開銀の他の融資等から考へられて、そういうやり方というものは甚だ私はアブノーマルなやり方ではないかと思ひますが、如何ですか。

○参考人(松田太郎君) これはむしろ私の個人の見解として或いはお聞きと願ひたいと思ひますが、かねてから先ほどもちよつと触れたかと思ひますが、人から全部金を借りて、それでものをやつて行くというものは、本當にその企業を育成して行く上から言つても好ましくあらざる私はやり方じやないかと思ひます。率直に申しまして、一般の融資をいたします場合には、少くともやはり自己調達というものをどういふ具合にして考えるかというところは、私のほうとしてもやかましく検討することでありまして、自己資

金を全然つけることができなくて、全部初めから金を借りてやつて行くというふうな企業は、一般的問題としては私は好ましくないと思つております。ただ海運の關係につきましましては、御承知のように海運關係の発達という意味で、政府が特に財政資金をおおえになりまして、そうして開銀の融資対象といたしました。特に電力と海運とは特掲されております。そうしてそこに、電力の点について申しますならば五カ年計画とか、或いは海運については四カ年計画ということで、本年度は何十万吨の船を造るかということとを政府がおきめになりました。そのうちのそれに対する必要資金の七割を財政資金ということで予算を組まれ、残りの三割は市中にお願ひするということから、開銀銀行としても、政府の予算まで組まれておきめになつております。施策には、大きい意味で従わざるを得ないということをやつておるわけでありま。率直に私の氣持を申上げると、そういうことであります。

○小林政夫君 他に開銀融資の対象となるもので、そのような事例がございしますか。この造船融資と同じように全部政府資金及び借入金でやつておるような企業は……。

○参考人(松田太郎君) その点につきまして審査部長が一番詳しいのでありますから、審査部長から……。

○参考人(竹俣高敏君) 例えは炭鉱なんかをとりましても、或る坑の企業費を見るところではございします。但しその会社全体から見ますと、自己資金ではかの企業をやつてゐる。ところがこの企業については開銀資金で開発したいとい

つたようなことで援助している部分もございませう。

○小林政夫君 それは全体の事業力から言つて、いろ／＼自己資金でもやり、或いは他の市中資金でもやつておるが、特にその点は伸ばさなければならぬというふうなことで、追加融資の意味であつて、その資金だけで実際の船のように事業自体がやれるというふうなではないでしようね。

○参考人(竹俣高敏君) その通りでございませう。

○小林政夫君 開銀当局としては、海運造船復興審議会、これで選考基準をきめるといふことですが、資産及び信用力の強固なものを選考するといふような項目もあるのですが、この融資基準の中には、ずつと通覧して見てよくわからぬのですけれども、そういうつた自己資金も或る程度考えなければならぬというふうな議論は出なかつたのでしょうか。

○参考人(竹俣高敏君) お答えいたしますと、その船を造るためには只今松田理事からお答えしましたが、殆ど全額を借入金に仰ぎますが、融資をいたします場合には、その会社自身のいわゆる正味身代と申しますか、全財産から全負債を差し引きました本当の資力でございませう、その多いものが、少しもよりもより多い点をとる、プラスであるというふうな考えまして、その限りではそういう順序で我々としては判断いたしております。なお、それに付加しますならば、単に正味身代が、資産額が大きいというだけではないに、更にプラス資産の割合、言い換えますれば、船舶比率と言いますか、自己資本の船舶、固定資産額との比率で

ございませう、或いは正味資本額と借入額との比率、いわゆる負債率というふうな、そういうふうな比率で以て正味資産額の大きさと同時に、その大きさの中の質を見るときに、その大きく言つて質と量との二点から財産状態を見て、それを判定の一つの基準に立てております。

○小林政夫君 いろ／＼考課状等も頂いたのですが、船会社の一休資産といふものは船以外には何ですか、ビルディングやオフィス等もありましようけれども。

○参考人(竹俣高敏君) 大観いたしまして、船が全財産或いは大部分であるとお考えになつて先ずよろしいかと思ひます。

○小林政夫君 そうすると、今まで一応競争中で殆ど目ぼしい船はやられておる、又港湾等もやられておる、結局普通の船会社は全く立ち行かんといふことで、それが復金時代からずつとあれていて、船を造らせるといふことになつた。一件々当つてみるとわかるのですけれども、大体のところであるという正味資産のあるような会社がないうというが、どうですか。

○参考人(竹俣高敏君) そうではございませう、相当ございませう。これは一次以降を造つて参りました間にインフレ的な利益と言ひまするか、そういう蓄積もございませう。多少具体的なことを申上げますれば、百億乃至はそれに近いところの正味資本を持つておるところがございませう。

○松永義雄君 ちよつとポイントはずれですけれども、監察のことではちよつと伺ひたいと思ひます。利子補給、これ

を取消したり乃至は返還の請求をすることが出来る場合がありますか。

○参考人(松田太郎君) これは運輸当局のかたがおいでになりますから、運輸省からお聞き頂きたいと思ひます。今の私の承つてゐるところではございませう。

○小林政夫君 さつきの会社によつて百億から正味資産があるといふことは再評価後でしよ／＼ね、時価に換算してあるのですか。

○参考人(竹俣高敏君) これは中身を考へまして、同じ基準で持つております船を評価いたしまして、それによつてやつております。従ひまして各会社で勝手な帳簿価格がございませうが、それはございませう。我々の見方でございませう。

○小林政夫君 だから例へば復金時代に一億四億りたといふのは、その後の時価に直しますと非常なものになつてゐる、結局これも借入金だけれども、インフレ利潤というか、再評価差額ですね、これは……。

○参考人(竹俣高敏君) その通りでございませう。

○小林政夫君 そうすると、先ほど菊川君が運輸当局に質問しておりました、今のようない時代で非常に儲からないうのに、船主はどん／＼船を造りたが、競争で造りたが、こういう点は海運当局として見られるところによる、つまり岡田氏は、これは船会社の本能みたいなもので、こういうことが往々ある、或いはそれが造るのだから他に遅れちやいかんという、まあ二つの理由を挙げておりました、どん／＼インフレが進行するとすれば、造つておいては儲けだといふふうな考へ

方もあるでしよ／＼、将来どうせ、先ほどちよつと問題になつておつた企業整備等をやる場合においては、船がたぐさんあつたほうが発言力が大だ、こ

ういうふうなこともあらうと思ひますが、普通の事業家なら如何に利子補給を受けようとも、ともかくペイしない事業に対して増設等を考へるはずはないと思ひます。やるにしてもプー

ムが来て、儲かるときに、儲かるといふ見通しがあるときにやるのです。そのういう点は金融業者の立場としては、どういふふうにお考へになりますか。

○参考人(竹俣高敏君) お答えいたします。先ほど海運局長が船主の本能だと言ひましたが、私もそうであらうと思ひますが、もう少し別の面から申上げますれば、差当り採算がよくなるという見通しが必ずしも具体的にはない、にもかかわらず海運業といふのは、船を持つておらなければ仕事にならぬ、或いはより多くの船を持つておれば、一朝一夕景気が来たときに一挙に利益を得ることが出来るのであります。そうなつてから船を造つたのではもう間に合はないう。或いはそのときには通り過ぎてしまふ。チャンスの頭をうしろから押さえるやうなことになるというふうなことを恐る／＼業者として考へられておられるのだらうと思ひます。

但し金融業者といひましては、事業者の立場とは大分違ひますから、より消極的でございまして、できれば成るべく縮めて行きたいといふこと、これ自身は或いは金融業者の本能かも知れませんが、そういう感じが或る程度強いわけでありませう。ただ日本の国策として何十万吨造らなければならぬといわけでありませうが、非常に残念なこと

でございますが、日本の国力、経済力が十分でございませう、殆んど全部を借入金に仰がなければ造ることができない、或いは我がが審査をいたしました、どの船会社にお貸しする、お手伝をするといふことをきめませう場合でも、本当の意味での資格者といふものがな／＼見当らない。にもかかわらずそのうちで三十万トン造るとすれば、それほと十分な資格でないにいたしましても、頭のほうから順次考へて参りました、その中で比較的いいものにつけて行くといふことをとらざるを得ない。そこに日本経済の悩み、国民経済の悩みがあるのだと思つてお

ります。

○小林政夫君 開銀のほうで、御覧になつて、市中融資分についての返済利払等はスミーズに行つてゐるのですか。

○参考人(竹俣高敏君) 私からお答えしていかうか存じませうが、市中の利払受入れと開発銀行の利払受入れと大体歩調が同じのはずでございませう。

○小林政夫君 運輸当局で建造許可をするときに、最近では審議会の建造基準に基いて許可をするといふことであると思いますが、いろ／＼その中には開銀で主として判定する項目と運輸当局で主として判定する項目、例えば航路計画等については運輸省といふことであると思いますが、その運輸当局で最後は開銀と協議の上やつておられるようだが、運輸当局でどの点の点に主力を置いて建造許可の基準とされるのか、一応説明してもらひたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 運輸省としては、船会社から申請して参つております船舶の用途でございませう、その船がどういふ航路に使われるかという場合に、その航路の企業性に於いてその

航路においてその船会社が果してその船舶を必要とするかどうか、こういう点を見ます。それが一点、それから船会社が新船建造の申請をいたします場合には、その船を作る造船所というものが特定しておるわけです。その造船所における造船所の事情、アイドルの状況、こういうものを併せて考えまして選考するわけであります。

○小林政夫君 私、後者のほうが問題だと思ふのですが、造船所の事情を考慮する、従つて造船融資については、船主としてその造船所とを併せて考えて、造らせるか造らせないか、こういうことをきめられるということですが、造船所の船台が空いておるか、遊んでいないかという点まで、運輸省で考慮しなければならぬ理由はどういうところにあるのですか。もう少しはつきり申しますと、或る船会社が船を造りたい、それについてはこれこれかく／＼で資金を調達するのだから、それをこの造船所でやらせようと、又注文を受けるほうだつて、自分のところの船台の都合等も考えて注文に応ずると思うのですが、できもしないのに欲張つて注文をするという造船所もなかるうと思ふのです。その点もなぜ運輸省のほうでそこまで立入つて管理しなければならぬのか伺いたい。

○政府委員(岡田修一君) 船会社が新船を建造いたします場合に選びます造船所は、これは船会社の自由でございまして、船会社と造船所と船舶建造の契約をいたしまして、その契約をうけて建造の申請をいたして参るわけでございます。

○小林政夫君 それは、一応はセレクトするのは船会社の自由だが、あなた

のほうで建造許可を与えるかどうかという点については、その契約を取交した造船会社のほうも許可すべきか否かという判断の有力な部分を占めるのですが、それはどういうわけで占めなければならぬか伺いたい。

○政府委員(岡田修一君) 船主を選考いたします場合に、主として船主の事情を主にするのでございますが、併し一面において造船所対策といひますか、相当の造船所に仕事一つも行かないというところになりますと、その造船所の死活問題、大量の従業員の失業問題、こういう問題を惹き起しますもので、まあ船主の事情で余り差異がなければ、そういう造船所事情も考慮して、仕事がある程度バランスのとれるようにすると、こういうふうな考え方でつとをやつて来ております。

○小林政夫君 それは、仕事があれば従業員が遊ぶということになるのは当然で、他の企業だつてそこまで行政府が介入をして、あの造船所はアイドルができるから仕事をやれ、このところは余り過ぎるようだから取上げるといふようなことまでやるといふのは、他の産業においては恐らく殆んど皆無だと思ふのです。その従業員を遊ばせないように仕事をさせるのが経営者の腕であつて、而も／＼船会社が船を作るに當つて競争で申込みをする、いい船を安く造るといふ企業努力をやらせるためには、むしろそういう割当的なことをやるよりは、自由に事業力に応じて受注をさせると、こういうほうがいいんじゃないですか。

○政府委員(岡田修一君) その点見解の相違になるかも知れませんが、財政資金を投じて船を造ります場合、そ

の船主の事情にして余り差異がない場合には、やはり造船所の仕事のバランスというのを考えて、日本の造船業として、これは存立を必要と認められる造船所の維持を図つて行くというのが行政上適當ではないかと、かように私も考えて仕事をいたしておるわけでありました。

○小林政夫君 それは、造船事業というものは重要だからできるだけ温存しよう、と、こういうことであるというところならば、他の産業だつて、何一つとして、待合や料理屋は別として、少くも生産関係のものとしてはそう必要でないものはないのです。是非そういう行政措置で配慮しなければならぬ理由が、この造船業というものにおいて、どういふことがあるから、そこまで行政面でタッチしなければならぬのか。あたかも、今まで統制が行われておつた、例えば繊維産業の場合等において原料の割当をやつた、これと同じような割当をやるかのごとき措置を未だに継続する必要があるのか、この点です。

○政府委員(岡田修一君) この造船所の注文獲得が本当に自由競争の上で行われておるのならば、何らそれに介入する必要はない。併し、船主の決定というものを政府若しくは政府に代るべき機関がやつておる以上、やはりそこに造船所間の仕事のバランスというのを考えるのが適當であらうと、かように考えております。

○小林政夫君 その船主を決定し、それに政府資金を付けるからその政府資金で造る船の工場まで見なければならぬと、こういうことは、一つ飛躍し過ぎるのであつて、まあ信用力の薄

い技術の悪い船会社へ注文されたのでは、折角政府資金を出した船が、外航航路に堪へ得る船を造る。こういうのにもかかわらず、甚だお粗末なものができるとか、こういう心配があるならば、そこで考えなければならぬというところもあるでしょう。併し、それは一応でき上つた船を検査するという方法もあるし、それこそ船主の責任において、この造船所へ注文すれば十分国家の期待する船ができるというくらいに判定能力のある船主でなくてはならぬ。それくらいに判断のつかない船主に船を造らしてみたら恐らくものにならぬと思ふのです。

○政府委員(岡田修一君) 船主と造船所の結びつきは、単に船価が安いとか、そういう関係ではなく、まあ長いの関係、或いは船主から見ても、造船所がいろいろな面で信頼し得るに足り、或いは長い間その船を使用した場合に、多少船価が高くても、長い目で見て安くつく、或いは新造する場合の資金調達の関係、いろいろな関係で結びついて契約を結んで申請をして来るわけでありまして、そして私も船主の事情を主にして選定するので、船主の事情に非常に際立つた差異がある場合には、問題はございませうが、その差異が余り際立つてない、甲乙が殆んどつけにくいという場合には、やはり造船所の事情というものを考えるのが適當ではなからうかと、かように考えてます。

○小林政夫君 まあ最後に述べられた通りで、大体船主が適當であるかどうかということが、全体の点数を百点とすれば、九十点まではそうであつて、あとの十点が造船所の事情を考えると、或いは船主においては優勢を

つけ難いという場合に、造船所を考えるとき、こういうことなんですね。

○政府委員(岡田修一君) さうでございます。

○小林政夫君 場合によつたら、それじやこの造船所は適當じやないから、こちらの造船所に変えれば融資してやるというふうなケースは起らなかつたのですか。

○政府委員(岡田修一君) これは申請のときの船主と造船所の結び付きを土台にして決定いたしておりますので、決定した後におきましては、原則としてその変更を認めておりません。但し九次の後期においては、一つその変更を認めました。それは関係の船主、造船所、これが全部完全に意見が一致し、誰も異議を申立てる者がなく、全部が是非変更してもらいたいといふことと、私どものほうから見まして、船価が当初それ／＼契約しておつたよりも相當安くなる、こういう事態でございまして、それを認めましたが、原則としてはそういうものを認めて来ておりません。

○小林政夫君 今後やはり造船所といふものは、若し人の制度を続けるとすれば、あなたのはやはり今程度のウエイトは置いて行く方針には変更をする必要はない、ちやんと船の融資を申込みをするときに、造船所とあらかじめ契約を締結して来いと、こういう方法をとられるおつもりですか。

○政府委員(岡田修一君) 運輸省としては、それが適當でないかと考えております。但しこれに對しましては、開発銀行方面では、むしろ船主だけをきめて、船主とその造船所を自由に選ばす、こういう方法、或いは最初申込みのときに、一つの造船所ではなしに、二

つ成いは三つくらいな造船所と契約をして、そうして申込みをする、そうしてあとの按配は、運輸省なりその他でやつて、造船所のバランスを考えると、いろいろな方法を考えたかどうかというふうな、いろいろ意見が出ておられます。こういう点につきましては、この次の建造計画のときには、十分開発銀行、或いは業界、こういう方面の意見を参酌して、最も適当な方法をとりたいと、かように考えております。

○小林政夫君 それから、先ほどあなただの御説明では十分でなかった、まあ違つておつたとは言いませんが、十分でなかつたのですが、第一次から四次までの造船資金については、やはり国では付けておるものがあるわけですか。

その回収状態について知らせてもらいたい。その全体の融資を通じて、一体その自己資金というものは一つも問題になつておらん。全部初めから政府資金及び銀行借入れですね。自分で金を調達するということは、船主には船を造る金を手金でやらせるという観念は一つもないが、その点はどうか。

○政府委員(岡田修一君) 船舶公団当時、自己資金の面は、これは本当に手金を持つて来いと、その手金を示す方法として、預金の証明書とか、そういうものを提出して、その手金の多いものからきめて行く、いわゆる入札制をとりました。ところがその手金が、そのときだけはかかる金を借りて来て、預金して預金証明書をとり。そういう方法では結局その手金の十分な証明ができない。そこで銀行の融資確約書というものを付けさせると、こういうことをやつて来たのであります。最近になりましては、何分にも市中からの

借入額が非常に大きいものでございまして、増資或いは社債の発行等によつて得ました金は銀行への償還に充てられている。従つて新船建造の場合には、すべて開発銀行以外の金は市中銀行からの借入れによらざるを得ないというのが現状でございまして。

○小林政夫君 だから、最初公団当時、そういう手金を基準にしたというところについては、やはり手金というものは重きをおかなければならないと、そういう観念はあつたのですか。

ところが実際問題としては、一時金を借りて来て、ただ何とか証明を出す、そんなのはいけなないので、そういうことがわかれば、あとの建造のときに、ごまかすということになるわけですから、相当その経営者としては余りたちがよくないということになるので、許可を与える場合に有力な不適合性を暴露したわけですね。結局今の話を聞くと、殆んど大部分のものがそういうことをやつておつたから、止むを得ず譲歩したのではないかと思うのですが、一応当初は、手金というものを或る程度持つていなければならぬと、こういうことと考えておつたのか。又先ほどの話では、配当をして、かなり増資もできた、飛躍的に増資が何倍かになつておる。それも今のお話のようだと、全部旧債の返還に充てて、新しく船を造るときには一つも手金がない、全部丸裸で、政府資金といわず、市中資金といわず、全額借入れで賄うというやうな状態にあるということですが、如何にも安易な、そういう全部借入金でやれるから、誰でも運動さえすれば、建造にありつけると、こういうこ

とになるので、少くとも建造有資格者たる最大の条件というか、重要な条件として、自己資金を、先ず自腹を切る、と、こういう点は、その後何らかの造船の間において、造船審議会あたりで問題になりませんでしたか。

○政府委員(岡田修一君) 先ほど申し上げましたように、手金を求めました場合に、それに対して一種のインシキキ法を以て証明書をとる。これがインシキキであるかどうかというのを、そのときに見破るということ、非常に困難だと思ひます。その銀行まで私どもが立ち入つて調べるということは困難であります。従ひまして、そういうことは避くべきであると思ひます。まあ最初の船舶建造のときには、或る船会社におきましては、そういう余裕がございまして、漸次船舶建造を進めて行きますと、手金を出せと言ひまして、出す余裕がない。結局手金を出せと言つても、必ずその金はどこかの銀行から借りて来て出すというこ

とにならざるを得ない。従ひまして、融資確約書をとつて、それを見合にして資金を出すという方法であります。今後におきましては、御承知の通り船会社の株で額面以上にありますのは郵船くらいで、それ以外のものは飯野その他にしても四十円を割つておるといふやうな状況でありまして、而も今まで精一杯の増資を受けておる。従つて増資によつて金を得るといふことは、今の海運会社の状況から言ひましては殆んど不可能であるといふことが言ひ得るかと存じます。

○小林政夫君 それから午前中の菊川委員の質問に対して、若し償還ができなければ全部できないから——こういう御答弁でしたが、併しいろいろ船会社の内容を検討して見ると、或いはそういう状態にあるかも知れませんが、併しそこには非常に企業経営の優秀といふものがあるはずですね。こういう点で、この資産内容等について、いろいろ内容が各社によつて違つておるだらうし、そういう点は専ら政府資金をつける場合は、最近の開銀の判定するところでしょうが、開銀の判定とあんなのほうの見解と食違ふというやうな……、ウエイットの置き方によつては非常に経営内容についてはよろしくない、放漫な経営をやつておるといふやうなものについて、航路計画上、是非必要だといふやうな場合にはやられるのか、一体どつちがウエイットを置かれるのですか。簡単にいうと、この航路は是非やらなければならぬ、だから経営者は少々ためたためであつても、とにかく船を造らさう、こういうことになるのか、もう経営者のでたらめのものは絶対に造らせない、こういう方針なのですか。

○政府委員(岡田修一君) 開発銀行の審査で、これは融資の対象にならないといふやうな船会社につきましては、これは航路の計画に必要であつても適格船主として決定し得ないと思ひます。それから、併し資産状況がそれほど良好でなくとも、航路計画上から見ても、是非ともこの船を早急に造らす必要があるといふやうな場合には、開銀と御相談して、そのまゝ認め得るものも、或いはそのまゝ認め得ないものは、富士工機の場合でも、それに密接な関係のある船会社の連帯保証といふやうな恰好で、その信用力を強化して認めて参つたといふやうな恰好に

いたしております。いずれが優秀かといふことはございせんが、信用力を開銀のほうから見て、絶対に考慮の余地なしといふものは、たとえ航路計画に必要がありましても認めない、こういう方針がとられております。

○小林政夫君 それから船会社の交際費が、先週あたりの答弁では、そうアブノーマルに悪くない、少くとも一%だといふことでありますが、私は証券取引委員会に出されている報告書、上場船会社の証券取引委員会への報告書によつて調べると、今問題になつておる船会社というのは、大抵海運収入の三%乃至二%、一%というやうなものはまれです。

○政府委員(岡田修一君) 取引委員会に公表されております交際費が、そのまゝ「エノミスト」に載つていたあれと同じであるかどうか承知いたしません、私も例の「エノミスト」に船会社の交際費として載せられておりましたものを調べましたのですが、例えば郵船について見ますと、二十八年の三月に七千五百六十万といふものを使つております。ところが詳細に私どものほうで調査いたしましたところ、交際費といふのはそのうちの三千八百九十五万円、広告、宣伝費が三千六百六十一万、こういうやうなことで、九月では四千四百万円、こういうやうに出ておりました、実際の交際費と称するものと、「エノミスト」に載つておるものと、相当の食違ひのあるものもあるやうでございまして。

○小林政夫君 あなたは会社の、事業の経営者じゃないからわからない。僕は経営者ですが、宣伝、広告費と交際費は、どこからどこまでが区別がつ

くかという点になるとデリケートで、一応交際費の範疇に広告、宣伝というようなものを入れて然るべきじゃないかと思うのです。それで日本郵船なんというのはいいほうですよ。実際に数字を言くと、例えば新日本汽船なんというの、海運収入は二十七年十月月から二十八年三月までに二十六億二千六百万円で、交際費七百二十六万円、それから山下汽船は三億くらいです。とにかくこれは報告してあるものでもこうであつて、このほかいろいろ／＼工作があつて、なきにしもあらずと思うのですが、そう少いものではない、大したことはございませんというほどの交際費でないことは確かなんです。その点は開帳あたりではいろいろの会社をお調べになつたでしようけれども、問題になる点はありませんか。

○参考人(竹俣高敏君) 答えました。まず、広告、宣伝費その他を含めまして二%を超えるものというようなものも散見いたします。が、併しこれはほかの事業と比べてどうかということを見なければならぬのではないかと、思うのでございますが、それもこの前さういふお話がございましたので、余りに完璧ではないかと思ひますが、一応調べてみました。それを申し上げますと、先ず機械工業、繊維工業、化学工業と、これらの売上高とやはりその交際費なるものを比べてみますと、例えば機械工業の中においては一・四%、一・六%或いは中には二・何%というものが多います。併し概して一%を割つたものと多いのでございます。そういたしますと、売上高と交際費との割合が、船会社のほうが多いではないかと

表面上は取られますが、これは事業の性質を御覧願ひなければならぬ。結局船会社の収入は船会社の労働、サービスの対象としてもらつておるものでございます。ところがほかの機械工業にいたしましても、繊維工業、化学工業にいたしましても、これは原材料を買つて来てそこに労働を加えて加工いたしましたものを売つておるわけでございますから、仮に百なら百の売上高と交際費が六割だつたとすれば、あとの四割のうち三割見当が労働費であり、あとの一割が利益だと仮に推算いたしますと、大体ほかの業種に比べて、ほかの業種の交際費の占める割合を三倍したものと船会社の交際費とを比べて先ず大体似たようなところになるであらうというふうに見て参りますと、仮に〇・七%或いは一%を超えたものもあるわけでございますから、それを三倍いたしましたものと二%を超えるものは幾らでも出て参ります。従ひまして船会社の交際費が特別に高いんだというふうには、少くも我々経営企業的に見て、さういふ結論がいきなりは出て来ないように思ひます。ただ最近問題が起きて船会社は昔から土産業者と並んで派手であるというふうな言ひに言われておるもので、何と言ひますか、さういふ点がまずいのであらう。実は今朝ほど、私、何といふことなしにラジオを聞いておりましたと、ベンチレーションの問題が出ておつて、目に見える塵は比較的毒ではないが、〇・五ミクロンぐらいの塵は却つて肺にまで吸収されるが故に毒である。従つて目に見える例えは中川あたりでやつたことは恐らく金額に見積つたら、私これは

推察でございますが、案外少いのではないかと。先ほど海運局長が申し上げましたように、如何に荷を集めるかというこのために非常に多くの経費を使つておられます。これを申し上げますと、例えばオペレーターといつたし、日本の日本郵船、大阪商船、三井船、山下汽船、大同、新日本、川崎、日産、東邦海運、日鉄、中央汽船、日出汽船、これらが大体オペレーターと考へます。これらの交際費は六カ月前、半期で大体五千万円前後というところになつて、かなり多いのでございます。ところがそれに対してオペレーターと思はれますものに、まあ純然たるオペレーターではございませんが、日本海汽船、乾汽船、沢山、三光、東洋海運、東洋汽船、日本汽船、新日本汽船、原その他あります。丁度それらの二、三倍でございますが、それらのものの交際費を見ますと、大体それの十分の一の数百万円見当に全部なつております。従ひましてオペレーターといふのはみづから荷を集める必要がございません。オペレーターがみづから荷を集めるのでございます。従つてオペレーターのほうの交際費が多いというところは、荷を集めるため、特に最近のように不況になりましますと、如何にして荷を集めるかといふことが一番死命を制するところだと思ひますので、或る程度交際費が不況になると殖えて来るというところであらうかと推察いたしております。特にこれは交際費で以て利益額を割りますと、結局問題は利益が上りやよろしいわけでございますから、交際費に比べて何倍の利益を上げておるか。或る大きな会社では交際費の十倍の利益を上げておるにもかかわら

ず、その会社の交際費は六千万円になんとなつておる。併し単に多いことだけで云々してはいけなからうと思ひます。それから「エコノミスト」の数字的な基礎というふうな論文のところに載つておりますのは、人件費と比べておられますが、勿論なんにも比べないで単に交際費が多い少いということは非合理的だと思ひますので、何にいたしましても、人件費にしろ比べることは結構だと思ひます。併しなから私ども企業審査をやつております建前から言へば、人件費に比べるよりは、売上高と言ひますか、水揚高に比べる、或いは利益額に比べて行くといふことのほうがより合理的であらうかと思ひます。ところがあつたやうに「エコノミスト」に出ますと、それを引用いたしまして、或る新聞の社説なんかに人件費になん／＼とする交際費を使つておられる、或いはそれを超えておられるというふうにして一概に非難しておられるやうでございますが、これはどちらかと言へば、御専門家でございませんで、専門的に考えますれば、売上高或いは利益額といつたものにお比べ頂くほうがより正確になるのではないかと思ひます。先ほど申し上げましたやうに、戻りますが、他産業と比べて非常におかしいという数字は私ここに持つて来ております限りでは出ておりません。

○小林政夫君 その点は先般第十三国会において、法人税法の改正の際に、この交際費等を一定の基準で縛ろう、こつたうにきまらう一定の基準額を超えざるもの半分以上を経費に見ない、さういふ措置をとるといふことでありましたが、これは解散によつて御破算になつたわけでありましたが、今度も法人税法の一部改正の中に、五百万円以上の資本金の会社について、従来の実績の七割或いは取引額に対して一定の基準を設けて、そのいづれか高いほうの額を超える半分は経費に見ない、こつたうに措置をきめようとしておる。併しなから今審査部長の言われたやうに、これは業種によつていろいろ基準が違つて来ることは確かです。で、私はこの審査をするまでに、大蔵当局からその基準が示されれば、その基準に比べてどうかということが言へると思つたのですが、まだ推察中で基準が示されないで、ちよつとはつきりしたことは言えないのですけれども、我々融資を申込み普通の銀行へ行く、特に政治家であるといふことかどうか、かなり交際費等については厳重に審問を受ける。さういふやうなことに於いて造船融資の場合において、果して交際費等が今問題になつたからさういふ点が検討されたけれども、融資の際、或いは建造許可をする際に、経営者が質実なる経営をやつておるかどうかといふことにおいて、さういふ点に着眼をされたかどうかという点を伺ひたい。

○参考人(竹俣高敏君) 当然着眼いたしました。が、単に交際費といふことではなしに、もつと広い範囲で、例えば店賃がいくらかかつておるか或いは運航費がいくらかかつておるかといふ、経営効率といひますか、結局大切な国家資金を貸すのでございまして、その会社がどの程度に運営してゐるであらうかといふことを判定いたしますために見ました。ただ実際問題は受付を開始いたしましたから現実

は恐らく金額に見積つたら、私これは推察でございますが、案外少いのではないかと。先ほど海運局長が申し上げましたように、如何に荷を集めるかというこのために非常に多くの経費を使つておられます。これを申し上げますと、例えばオペレーターといつたし、日本の日本郵船、大阪商船、三井船、山下汽船、大同、新日本、川崎、日産、東邦海運、日鉄、中央汽船、日出汽船、これらが大体オペレーターと考へます。これらの交際費は六カ月前、半期で大体五千万円前後というところになつて、かなり多いのでございます。ところがそれに対してオペレーターと思はれますものに、まあ純然たるオペレーターではございませんが、日本海汽船、乾汽船、沢山、三光、東洋海運、東洋汽船、日本汽船、新日本汽船、原その他あります。丁度それらの二、三倍でございますが、それらのものの交際費を見ますと、大体それの十分の一の数百万円見当に全部なつております。従ひましてオペレーターといふのはみづから荷を集める必要がございません。オペレーターがみづから荷を集めるのでございます。従つてオペレーターのほうの交際費が多いというところは、荷を集めるため、特に最近のように不況になりましますと、如何にして荷を集めるかといふことが一番死命を制するところだと思ひますので、或る程度交際費が不況になると殖えて来るというところであらうかと推察いたしております。特にこれは交際費で以て利益額を割りますと、結局問題は利益が上りやよろしいわけでございますから、交際費に比べて何倍の利益を上げておるか。或る大きな会社では交際費の十倍の利益を上げておるにもかかわら

ず、その会社の交際費は六千万円になんとなつておる。併し単に多いことだけで云々してはいけなからうと思ひます。それから「エコノミスト」の数字的な基礎というふうな論文のところに載つておりますのは、人件費と比べておられますが、勿論なんにも比べないで単に交際費が多い少いということは非合理的だと思ひますので、何にいたしましても、人件費にしろ比べることは結構だと思ひます。併しなから私ども企業審査をやつております建前から言へば、人件費に比べるよりは、売上高と言ひますか、水揚高に比べる、或いは利益額に比べて行くといふことのほうがより合理的であらうかと思ひます。ところがあつたやうに「エコノミスト」に出ますと、それを引用いたしまして、或る新聞の社説なんかに人件費になん／＼とする交際費を使つておられる、或いはそれを超えておられるというふうにして一概に非難しておられるやうでございますが、これはどちらかと言へば、御専門家でございませんで、専門的に考えますれば、売上高或いは利益額といつたものにお比べ頂くほうがより正確になるのではないかと思ひます。先ほど申し上げましたやうに、戻りますが、他産業と比べて非常におかしいという数字は私ここに持つて来ております限りでは出ておりません。

○小林政夫君 その点は先般第十三国会において、法人税法の改正の際に、この交際費等を一定の基準で縛ろう、こつたうにきまらう一定の基準額を超えざるもの半分以上を経費に見ない、さういふ措置をとるといふことでありましたが、これは解散によつて御破算になつたわけでありましたが、今度も法人税法の一部改正の中に、五百万円以上の資本金の会社について、従来の実績の七割或いは取引額に対して一定の基準を設けて、そのいづれか高いほうの額を超える半分は経費に見ない、こつたうに措置をきめようとしておる。併しなから今審査部長の言われたやうに、これは業種によつていろいろ基準が違つて来ることは確かです。で、私はこの審査をするまでに、大蔵当局からその基準が示されれば、その基準に比べてどうかということが言へると思つたのですが、まだ推察中で基準が示されないで、ちよつとはつきりしたことは言えないのですけれども、我々融資を申込み普通の銀行へ行く、特に政治家であるといふことかどうか、かなり交際費等については厳重に審問を受ける。さういふやうなことに於いて造船融資の場合において、果して交際費等が今問題になつたからさういふ点が検討されたけれども、融資の際、或いは建造許可をする際に、経営者が質実なる経営をやつておるかどうかといふことにおいて、さういふ点に着眼をされたかどうかという点を伺ひたい。

に決定いたします。審査の期間が僅かに二週間、その間に貨物船で四十五社五十三隻ですが、油送船十社十隻を、或る場合には徹夜で作業をさせたという点がございまして、或いは足りなかつたところもあるかと思ひますが、我々としては或る程度生命を削つて、何とか何とか、むしろ皆さんにお誇りしていただくに作つたつもりでおつたわけでございます。

なお、どういふふうにしてやつたかといふことは、若しできましたらば、前手どもの審査部にお越し頂きまして、御説明できると思ひます。筋を全部立ててございまして。

○小林政夫君 なか／＼開銀融資というのはいまがつかつて、そうスピーディーにいかんのですがね。二週間でこれだけの大量のものが審査を完了するということ、それはどういふ至上命令があつたのか知りませんが、よくまあやられたと思ふ。融資受付を開始されてから実際に審査の結論が出るまでには、我々の聞いておるところでは、かなりの、一月や二月ではなかなか結論が出ない、一般的な例では、そういう点はまあ非常にスピーディーで、それには人をかけたといふことを言われるかもしれないが、だからむしろ私は開銀審査よりは、そういう点になると、運輸省方面の建造許可といふか、なぜその二週間くらいでパツパツとやつてしまふなければならぬ事情なのか……

○参考人(竹俣高敏君) あのとこの事情はむしろ海運局長から申上げさせて頂いたほうがいいのじやないかと思ひます。

○小林政夫君 海運局長から聞きた

○政府委員(岡田修一君) まあ特に急がなければならぬという何もございせんが、やはり受け付けて決定するに在りては、できる限りスピード・アップして、早く決定してしまつたほうが煩わしさが少ないということでございます。

○小林政夫君 まあそれにしても、これだけのものを二週間で一応の審査報告を出せるというところは、人間の能力から言つても限りがあるし、恐らく実地調査等はやらす、書面審査程度で済んだものと思ふ。それに又造船所まで入れて考えるということになると、書面では審査部でかなり審査されたんだけれども、実際の事業に當つての審査というところは、かなり手が抜けておるのじやないかという気もするのですけれども、それは十分にやつたと言われれば、それまでですから、しかく追及というか、質問はその点についてはしません、運輸当局として集荷競争のために相当交際費を使わなければならぬといふことですが、この交際費を使う使わんは別として、一体無駄な競争をそれこそ何と共同行為をとらせるべく行政指導ができないものか、国内ならばまだいいのですけれども、私も最近海外に行つて見たけれども、同じ所へ日本の船会社が三社或いは四社出て、そうして一杯の船で足るべきものをお互いが競争して三杯の船に船腹の三分の一くらい積んで帰る、このよ

うな馬鹿なことをする。従つて輸入品のコストを高め、又いつまでも競争のために繋船をして、そうして無駄な経費を使つておる。こういうようなことこそ、運輸省は行政指導で何とかできないものか。

○政府委員(岡田修一君) 船会社間の不当な競争の防止、これは運輸省は口をすつぱくして関係の海運業者は懲罰して来ておるのであります。併し御承知の通り外国航路におきましては、すべて航路同盟というものがございまして、そこで外国の船会社も日本の船会社もみんな一緒になつて一定の貨率で運ぶ、こういうことをやつておられます。従ひましてその一定の貨率で運ぶますが、集荷はこれは各船会社競争してとる。まあそこには或る程度不当な競争という面が起つて来て、とかく非難されるところが起つて来て、ございましてけれども、それに対してはいろいろ警告しておりますが、十分それは防止できなかつた。それから日本船だけで共同集荷したらどうかということでもございしますが、これは同盟に入つておることを限り、日本船だけでそういうことをすることは同盟の建前上困難かと存じます。然らば外国船をも入れて全部プール計算するとか、或いは共同集荷する、これは非常に困難であります。先ほど申しました集荷競争、それが自然現在では同盟の事実上の崩壊状態になつておりました、そうして同盟できめておりました運賃も殆んど全品目がオープンになつて自由競争のやうな状態が現出しております。これは同盟内部の競争が一つの原因であります、もう一つそういうふうな同盟の崩壊をもたらした原因としては、その同盟に入らない例えはニューヨーク航路について見ますと、アメリカのイスブランチエンという会社があります。それ

が同盟に競争をしかけた。それに対して同盟がそのイスブランチエンを圧殺するために、運賃をどん／＼下げて来た。同時に外国船の狙いは、非常に経済的の基礎の弱い日本船をもイスブランチエンを抑潰すという名目の下に圧服してしまふ、こういう意図の下に今激烈なる競争が行われておるわけでありまして。これに対して、日本船主は現在では殆んどニューヨーク航路等におきましては、両端の積上の費用だけで、中間の運賃が殆んど零になるといふやうなところまで落ちて来ておるのです。これでは日本船主は到底やつて行けない。従つて日本船主だけでも、一定の貨率を守つてやろうじやないかというので、昨年の秋以来、日本船主間で相談し、この一月からそういう方法を実行せんとしておるわけですが、併しこれに對しては外国の船主が果してこれに付いて来るかどうか。日本船主としては飽くまでも不当な競争をやめて、安定した運賃で経営をやつて行きたいという機微な意欲に燃えておりますが、今申しましたやうに、日本船だけでは処置し得ない。これに對する外国船の競争、これが露骨に日本船を圧服したいという意図が見えております、客易に不当なる競争と申します、激烈なる競争はやみようもないのが現状でございます。

○小林政夫君 これは行政指導でやるといつても、なか／＼骨が折れるといふことは私も承知しておるのですが、やはり業界の気風にもよること、紡績業界等はかなり自然的と称されておるけれども、独占禁止法に触れるのじやないかと思ふほど足並は一致しておる。少くとも対外的な面において、同

じ例えばカルカタならカルカタに積みに行くという場合において、三杯の船が漫然と向うにある荷物の量も考へずに出かけて行つて、そうして船腹の三分の一くらいで帰つて来るというやうな不合理なことが行われておる、その点についてそれは対外的な外国船会社との関係もあるでしようけれども、少くとも国内の船会社だけでは或る程度の共同歩調というものはとらせるべきだし、うまくやればやれると思ふのです。そういう相当機微な国際競争をやつておる紡績等がなか／＼そこはうまくやつておるので、それは国内に對しては余り我々いいことではないと思ひけれども、対外競争の場合においては、智慧をこぼつてやらせるべきだと思ふ。船会社というものはそう行かないのですか、なか／＼。

○政府委員(岡田修一君) 只今申し上げましたやうに航路同盟というのがございまして、この航路同盟には外国船も入つておる。むしろ外国船のほうが力が強いわけですが、そこへ例えはインド、パキスタン航路について言いますと、そこに配船しておりますのは、郵商、これが正式のものなんです。三井、山下は郵商のアンダー・ウイングで動いておられます。それから占領当時の新日本汽船、それから国際ライン、これは東邦、三菱、日産、飯野、この四社の連合体であります。こういうものの定期航路をやつておつたのですが、これが同盟への加入をどうしても認められな

い。そこで仕方がありませんから、アウトサイダーとして同盟の貨率よりも幾分安い運賃で、これはアウトサイダーとしてはやむを得ざる措置です。これに對しては同盟側はこのアウトサ

第七

イダーを押しつぶさうとして運賃を下げて来た。その場合に同盟に入つておる船主側としては、そのアウトサイダーを何とか同盟側に入れたい、こういうので同盟内部におきましても、いろいろ努力してあります。併しこれに対して外国船側は頑としておる。もう少し競争を継続してアウトサイダーを屈服すべきであるというのが現状で、まだ安定に至つておりません。若しそれでは郵商がそこから脱退して日本船だけで固まつてやつて行けるか、こういうことになりますと、これは日本船主側と外国の船会社の間により熾烈な競争が行われる。同時に郵商は欧州航路同盟に入つておられますが、欧州航路同盟から追い出されるという運命になるわけでありま。そういう点を考えますと、同盟に反旗をひるがえして日本船だけで固まるという事は、大きく日本海運の発展の上から見て、とるべき措置でないというふうなことで、同盟に入つておる日本船主団と或いは外国の船主団、アウトサイダーとの間に熾烈な競争をやつておる。これをもう少し事態の推移を待つて、アウトサイダーを同盟に引入れるように、メンバーである日本船主に努力させるといふことによつて安定を期する以外に途はないわけでありま。日本船主だけで安定の途を講じ得ないといふのが一つの非常になぜかしい点であります。航路同盟についてそれは政府が干渉したらどうか、こういう点があります。この政府が航路同盟について干渉するといふことは、外国の海運、特に英国海運は非常に厭がる。いやくも政府が口を出した場合には感情的に非常に反撥をして来る。

日英間の一つの正式の取極めではありませんが了解事項がございまし、航路同盟といふのは全くコマースナル・ベースになつておるもので、従つて政府はこれにお互いに口を入れないようにしようじやないか、こういう一つの了解があるわけでありま。まあそういう点からいたしましても、政府としては、この航路同盟に余り口を出すことができないといふような立場に立たされておる次第でございま。例えば神戶航路のごとく外国船の入らないところにおきましては、これは完全に一定の賃率を保つて非常に安定をした経営をやつておる次第であります。ただ外国船と一緒にやるべき航路におきましては、どうしても日本船主だけが手を握つてやるということでは定安をしないというのが現状であります。

○小林政夫君 今度第十次船を建造させるかどうかということ、市中銀行は融資はお断りといつておる。開銀もこれはいづれ総裁が見えてお話がありましようが、新聞の報ずるところによれば、余り積極的ではない。これは先ほどの話でも、現に何とか方法を講じてやりたい、やりたいといふことは、昔日本が持つておつた外交船舶に比べて今でも非常にまだ船腹が低いのだ、こういうことで何とか昔の水準に持つて行かなければならぬ、こういう意味の御答弁でありましたが、日本の全体の経済力等から考え、なるほど例へばこの年度の予算の説明で、二十八年度二十七年の予算の説明の中にも、いろいろあなたの言われたようなことが数字に裏付けされてあります。裏付けがあるけれども、海運だけ考えておれば、

復興率或いは外国の終戦時から今日まで或いは戦前から今日までの建造比率と比べて、日本は非常に低位である。従つて負けてゐるのだ、こういうような意味から建造競争をやる、是非船を殖やさなければならぬといふことの理由では、なお船を造る理由に乏しいんじやないか。やつても儲からないのに、なお且つどん／＼船をなぜ造らなければならぬか、こういう理由について、もう少し若しあなたの御見解があるならば、経済的に詳細に聞かしてもいいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 海運会社が非常に経理的に苦しいから船を造らさなければならぬといふ点に對する必要はないじやないかといふ点に對する私の意見でございしますが、まあ海運会社が今日のように非常に経理的に苦しくなつた一番大きな原因は、これは海運業者が口癖のように言つておりますように、戦争中に失なひました船に對しまして国家からもらひました補償金、これは終戦時二十五億ありましたが、これが全部打ち切られた。若しこれを今日の貨幣価値に換算しますと何千億になりますか、四千億か五千億、若しこういうものがありますれば、今の借入金といふものは全部なくて済んだ。それが全部打ち切られたといふことが一つの大きな原因です。それからもう一つ海運会社が非常に苦しいのは、御承知のように海運収入といふのは、外貨、若しくは円で受取る運賃でも外貨建ての運賃でございします。従つて受取る運賃は三百六十円レートの外貨を受取る。そして払ふべきものが殆んどすべてが国内の円で払ふ。そこに端的に言ひますと、三百六十五円レートが維持されてゐる、そのしわが

海運のはうに寄つて来る。ほかの産業でございしますと、例へば紡績にしても鉄鋼にしても、その原料は外国から買わなければならぬ。従つて三百六十円で維持されてゐる、その恩恵を受けてゐる。而もその原料を使つてできた製品が国内で相当売捌かれる、これは鉄鋼にしても紡績にしても同じである、海外に出ない。ところが海運の場合はすべてが外に出なければならぬ。すべてが外貨で獲得する。外貨払いをするのは僅かに燃料費だけであるといふ点が海運として非常に辛い。ほかに海運と同様に、財政資金を使ひます電力、これは若し採算が取れなければ、一割配当ができるように一般消費者の負担において、国民の負担において料金の値上等でカバーされる、一割配当をされる。海運におきましては、この七割の財政資金で船を造る、市中融資については六分の利子補給、そういうふうには非常に手厚い恩恵を受けても、なお金利がやつと払へるかどうか。特定の会社だけが苦しいなら別ですが、すべての海運会社がそういう苦しい経理状況に置かれるのはなぜか、こういう点が一つ。それからもう一つ、なるほど船会社は経理的に苦しいのですが、これはいろいろと暴論な議論だといふ議論もありましよう。日本の船会社が非常に経済的に苦しいといふのは、それだけ安い運賃で日本に入る原料を運んでおる。それから出るべき輸出品を安く運んでおる。日本経済にそれだけの貢献をしてゐるのだ。ほかの恩恵を受けないけれども、鉄鋼にしても紡績にしても、入るもの出るものすべて安い運賃でやる。そういう産業はほかでカバー

これは非常な関心とあらゆる方法で、そういうことが講ぜられておると言いますか、動きがあるわけです。それは政府筋においてもそうです。それから一般の海運の業者におきましても、先ほど言いましたように、海運競争において、経済的基礎の弱い日本の海運業者を今のうちに抑えつけようという動きが露骨に出ておるわけです。私どもこれを今日非常に恐れておるわけでございまして、今日のこの事態が日本の海運の今後の発展なり再建に如何に影響するかということに對しまして、非常な危惧を持つております。大変長くなりましたが……。

つていなければならん、こういふようなことで船を殖やすということにはならないので、そこに日本の貨物の動き、或いは今の外貨の獲得と言われても、それは一品でも日本の船で運んで何がしかのドルを獲得する、或いはポンドを獲得するということは、それはドル獲得でしよう。併しそのために使う経費が非常に多ければ、何にもならないので、そこを経済的に考えて、今度の十次造船もなせ是非やらなければならんか、恐らく日本が戦前の船腹を持つに至つたのも、今のような急ピッチで、儲かつても儲からなくてもどんどん殖やして行くのだということで殖え

も、まあそういう計画を是非とも遂行したい、こういうのであります。その経済的效果をどう見るかということによつて、いろいろ議論があるかと存じますが、私どもはこの外航船舶を建造する経済的效果というものを相当大きく考えておる次第でございます。

○小林政夫君　どうも私の質問を誤解しておられる。私は質問しておるんで議論しておるのではない。いいとか悪いとか言っているのではない。あなたのほうでは十次造船をやろうと、こう考えておられるのですが、ただ回復率が悪いから元の状態に持つて行かなければならん、これでは私は理由に

千ワドル程度を海運で獲得するといふうな一応の目標でございます。それから今御指摘のありましたような海運としての回復率、日本を中心とする遠洋定期航路が今三〇%余りございますが、これは戦前では五〇%馱でございますが、これを四〇%ぐらいに回復したいということでございます。まあそういういろいろ／＼な点から一応そういう計画を立てたわけです。これは二十八年度から毎年三十万総トンずつ造るという計画です。併しこの計画は財政上の理由で二十八年度は二十二万トン程度でございましたが、二十九年度は只今申上げましたように二十万トンとい

富士製鉄にしても、一時のように景気はよくない。従つて船舶のうちで一番大事な大部分を占めるのは、何と言つても鉄鋼関係の材料が多いと思うのですが、従つて相当下つて来なければならぬと思うのですが、これを見ておられますと、ちつとも下つて来ておられない。昭和二十九年になつても、そこに昭和二十四年頃は、鉄はないのだと、鉄の奪い合いだつた。ところが今は鉄鋼のほうは余り出して来たと、国際的にもそういうことになつておる。そういうときだからして、船舶も大分下向いて来なければならぬと思うのですが、そういうところはない。そこでです

第六部 大蔵委員会會議録第十一号 昭和二十九年三月二日 【参議院】

いか、これが公然と実行行われていたのじやないですか。而もこれは普通の自力で以てまあ建造したような場合には、或る程度それに注文をもらつたお札という意味で、少しは益暮のつけ届けといふものは常識だと思つたのですが、これなんかは国民の税金でやつたやつですから、一文でも安く双方ともやらなければならぬ。今の造船所の背後まで考えて、あなたのほうとしては割当てしてある、それにもかかわらず、リベートが行われていて、これは許せないことです。それで国際競争に勝てない、そうして利子を負けても、利子は払わんというふうなことは、まさに困ると思つたのですが、どうお考えですか。

○政府委員(岡田修一君) 造船コストの引下げの問題でございまして、御承知の通り昨年の夏の三党協定の折に、日本の鋼材の価格が非常に高い。そのうちでも特殊鋼材のいわゆる規格料と言いますか、これが約一万円高い、この分を引下げようじやないかというところで、いろいろ三党間でお話合いがあり、その結果製鉄業者が開発銀行並びに日本銀行の別口外貨を借りております。その金の金利を二分五厘まける。その二分五厘まけて生み出されたその利子額をその鋼材の引下げに使おう、大体これで鋼材トシ当り七千五百円引下げ得る、それから同時に、鉄鋼業者の企業努力によつて千八百円ほど減らしまして、大体トシ当り九千三百円減らすという措置が講じられました。その結果鋼材の価格がそれだけトシ当り安くなりました。それと同時に、造船所のほうもいろいろ努力いたしまして、九次の前期に作りまし分とそれ

から後期に作りまし分と比べまして、平均して一六%ほどの引下げに相成つております。今後その鋼材の価格でございまして、船舶局長が参りまして、いろいろ實際製造業者と接し、或いは最近の事情を詳細に申述べるかと存じますが、私余りそのほうに最近タッチしておりませんので知りませんが、私どもの感じでは、おつしやるように相当下げ得るのではないかと、かように考へております。

で、リベートの話でございまして、私もこの新造船計画を立てまして、その募集をいたします場合に、一定の基準船舶といふものをきめて、船主が幾ら高い契約で船舶を結んで出して来まして、それにそのまま財政資金をつけるとか、或いは利子補給をするといふのではなしに、まあ私どもの船舶局のほうでいろいろ観点から算定いたしまして、一つの推定船舶をこしらえるわけですね。その船舶以上になつても、それには財政資金をつけなさい。その推定船舶の七割なら七割という財政資金を開発銀行で融資してもらつて、こつちの方法をやつておるわけですね。その推定船舶はいろいろな面から見まして、實際よりも低目にきめておるといふやり方でございまして。

○菊川孝夫君 そのうすると、實際よりも低目に推定船舶を見て、それで融資をしておる、それ以上はこれを見ましても、別に自己資金でやつておるようなあとはないとするならば、リベートの起る余地はないはずですが、造船会社にいたしまして、そのリベートができるような余地がないと思つた、その推定船舶をきめるところは、實際よりも安いとあなたらはお考へになつ

ておつても、それはお役人の机の上では安いのだけれども、實際にはそうじやないといふことになつて来るのじやないですか。

○政府委員(岡田修一君) このリベートの問題、これは私も今度の事態がはつきりしないといふ感じが、今度の事態が起るまで、そういうものが行われていたとは信じなかつた。そういうものがあるとは夢にも考へてなかつた次第でございまして、これは船舶の高い安いというよりは、その造船所が、そういう注文をもらつたお札という意味で出しておるのじやないかと、いふふうに推察するのでございまして、けれども、私もその性質がよくまだはつきりいたしません。

○菊川孝夫君 その造船所はそういうお札を出すというが、お札を出すだけのものは安くして、そうして借りる金も少くし、それから補給を受ける利子も少くするといふのが、良心的な行き方じやないかと思つたが、それをお札を出して、そのお札をもらつた造船会社は、運動費に使うといふことになつたのでは、結局国民の税金を食ふことになるが、そこでそれ以上深く追求しませんが、仮にそれでは一応まあ今のリベートがあつたかなかつたか、これは責任罪になるかならんかといふような問題に、これは発展すると思つたが、少くともその容疑を受けておる客疑者として、或いは起訴をされたといふような造船会社、船会社等に対しましては、今後九次、十次のやつ、これはないに越したことはないが、それが容疑を受けて特別責任罪といふやうな、どういふ罪名になるか知りませんが、そういう罪名の下に起訴されたり

して、これはまだ黒白は明らかにならんが、これは無罪になつた場合には別でなければ、無罪になる前に相当期間を要するので、いづれ船会社は最高裁まで持込んで行つて、今の昭電事件のようなもので、三年かかるか四年かかるかわかりませんが、少くとも十次、十一次と造船計画が進むと思つた、これらの少くとも容疑を受けて、これは国家の機関によつて、国民の税金によつて、これは検査庁といふのはやつておるわけなんですね。それが行つて、三年もかかつて、第一審が有罪になつた、高裁へ行く。それが判決が下るまでは黒か白かわからんのだと言つて、又十次、十一次の造船の割当もやるものか。こういうものには懲罰的に、一つもうこの際は黒白をはつきりするまではやらん、こつちの方針かどうか。これは重大なる点だと思つたので、はつきり一つこつて御答弁をお願いしたいと思います。あとで運輸大臣、開発銀行總裁にもこの点だけは買しておきたい。少くとも容疑線上に浮んで今小菅におる、そういうやうなところへもう一遍やる。小菅におらなくとも、公判中のものに又やるというやうなことは、あなたのほうの造船審議会ですか、合理化審議会がきめた原則には少くとも準ずる。それらに対してはやれん。今度は、この次にはやらんといふことで勇敢にはね得るかどうか、これを一つお聞きしたい。

○政府委員(岡田修一君) そういう問題のあつたことを新造船からはねるかどうかといふことでございまして、少くともそういう新造船所を遷移の場合には、そういう点を十分考へに入れてきめなければならんじやないか、こつてそれをはつきりはねるとかはねない

とかといふことは、ちよつと私としては申しかねますが、一つの大きな問題として十分考慮に入れて措置すべきものであると、かように考へます。殊に造船所におきましては、非常にいい船主をつかんでおるのに、一隻も来なかつたといふことになりまして、そのいい造船所が殆んどつぶれてしまふ問題にもなります。多数の従業員の死活問題にもなるわけでございますから、そういうふうな点をも併せて考へまして処置する必要があると思ひます。なお十分考へさして頂きます。

○菊川孝夫君 もう一点確かめておきたいのですが、その点はあなたは今まで一点もやましいことがない、確信を持つてやつて来たが非常に立派な態度だと思つたのであります。あなたはそういう態度であるが、これはまあ運輸省全般の方針を……、石井氏なんかは中曾根君に百万円もらつたと言われて、それを懲罰に出しても、その懲罰をよう押し切らんで、また／＼しているの、これは大野伴睦が臭いか、中曾根かどつちかが怪しいので、はつきり言つと石井君などは信用できないのです。臭くなければ大いに中曾根君をどう懲罰すればいいのだが、それもようやれんで、また／＼しているから信用できないのですが、あなたは少くとも海運局長としては、これは何らか敢然として制裁措置を、造船所の労働者が気の毒だといふことで依然として十次、十一次をやるといふことは私は許されないと。少くとも首脳部の責任者更迭であるとか、何らかの処置を講じた上で善処する、こつちのことだけでは、少くとも海運局長としては、これが造船割当の事務を担当する者と

してそれだけの肚を持つてやつて行く。これは上のほうではいろ／＼その点、又百万円の葉がきいて押された場合には、これは何とも言えませんが、その点どうですか。

○政府委員(岡田修一君) 只今申しましたように、具体的にどうするということとは申上ることはできませんが、何らかの措置を考えなければならん、かように考えております。

○小林政夫君 最後に一点伺いたいのですが、先ほど開銀融資をつけるときには、二週間ではた／＼と審査をやつておるといふことですが、そも／＼第何次造船といふことと、何十万トンという船を一遍に船主をきめて、ばた／＼と造らせるといふところに欠点がある。態勢の整つたものから逐次開銀のほうでも十分審査して、一年間に三十万トン造るなら、何も或る時期をきめて、何月何日までとびやんときめてしまわなければならんということはないので、そういうことはなぜ一度に競争入札的な募集をやつてきめてしまふのですか。

○政府委員(岡田修一君) これはいろいろ私どもその都度苦心をして、私どもの荷の軽くなる方法はないかと考えるのであります。一番いい方法としては、おつしやるように船を造りたときには、同時に申込ますと、これが一番いいのであります。ところがそういたしますと、早いもの勝ちになるわけでございます。一分でも早く来たものに造らせなければならん、そこに非常に不公平が起る、一定の期日で締切りますと、募集者が予定よりも倍にもなる、従つてそこに選考という厄介なものがあるのであります。私どもと

してはおつしやるように昔やつていたような船主が造りたいときに随時に申込む、こういう方法をとれば一番いいと思ひます。

○小林政夫君 それは早いものがちになると言われても、今のうちにやんと建造許可基準、融資基準といふものを作つてあるの、如何に早く申込んであつても、その基準に合わないものは駄目なから、開銀で十分審査して適格性のあるものについてABC Dと基準をつけて、C以下のものは安くする。こういうふうにするればだん／＼きめてばた／＼とやつておるので、遅れまいとして態勢の整つていないのに、だん／＼申込んで注文をとらうとするので、そういうことで無用の競争が起り、そこに無理した結果、問題になつておるような事態も起るのではないかとと思ひます。今は意見を言う段階ではないが、希望を言うならば、自己資金等も脱合せて者はさうだつたわけでしょう。該当するものに補給してやるようにしたらい、一年を二期に分けてばた／＼とやるからいけないので、造船所のほうも自分の船台のあいでおることを考え、適当なコマシヤル・ペーヌで注文をとればいいのです。あなた個人的にはさうお考えのようですが、御答弁は要りませんが、私はさういふ点は改善を要すると思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 今の点ちよつと説明をさせて頂きますと、九次の後期に、実は新造の申込をする場合に、先ず市中銀行から融資確約書先にとつて来いという条件をつけたらどうかといふので、私どもさういふ方向に進むべく市中銀行に當つてみたところ、市中銀行の融資は非常にむづかしいわけでありまして、先ず市中銀行の融資確約書をとつて来いということ、相当の粗ぶりができるものでありまして、それによつて申込者も少くなり、さう激しい競争が起らないのであります。ところがこれに對しまして市中銀行はどうしても御承知にならない。さういたしますと、市中銀行に船会社が皆殺到いたしました、銀行の重役の連中などはろ／＼家にもおられないといふ状況で、先に融資確約書を作ることは断念してまいりたい、従つて若し運輸省、開銀で先にきめれば、その船主については市中銀行に責任を持つてとまではいわないが、何とか金の工面をしようじやないか、こういうようなこととあります。二十九年度は市中銀行のほうは非常にむづかしいわけでありまして、若し市中銀行のほうで先に融資確約書を作るということになりますれば、その事前にさういふ問題も調節されるというふうにも考えます。さういふ点も今後市中銀行或いは開銀とも打合せまして、無理のない方法で持つて行きたい。私どもとしては今までやつておるようなやり方は、何とか私どもの肩からははずしたいことはやまやまでありまして。

○松永義雄君 最近新聞で拝見しますと、運輸省が造船所まで監査する権限を持つ、という法案を出されたといふのですが、その通りですか。

○政府委員(岡田修一君) 先ほど御質問がありましたように、私どもとしては、いろ／＼のデーターから推定船価を拵える、それを基準船価としてきめまして募集をしておるわけでありまして、更に実際の船価が契約船価通りの船

価であつたかどうかという、その船価の内容を審査、審査と言ひますか、調べますのには或る場合には造船所に立入つて監査をする必要も起きて来るのであります。現在では利子補給法によりまして海運会社のほうは監査できませんが、造船会社のほうの監査権限といふのは全然ないわけでありまして、従いまして財政資金を使つて造る船の船価について、必要があれば造船所に立入つて監査をするといふ権限だけでも持つ必要があるのじやないかといふので、今検討しておるわけでありまして、まだそれを法律として出すかどうかといふことは至つておりません。

○松永義雄君 過日大蔵大臣に質問し且つ意見を述べたのですが、大体運輸省としてさういふ不始末をしでかしておいて、さうしてその運輸省が一体将来造船会社に対して監査をやるのだ、或いは過去における海運会社、船主で、さうして監査をやつておると思ふのですが、新聞で見ると、監査をしておるようですが、一体自分が不始末をしでかしておいて、自分がこれを監査することが一体これはできることですか。

○政府委員(岡田修一君) まあ運輸省が不始末とおつしやいますけれども、私午前中に申上げましたように、船主の選考或いは基準船価のきめ方、さういふ点におきまして、運輸省がとりました方法は、私どもとしては間違ひがないといふことを確信して憚らない次第でございます。リベットの問題、これは若しあるとすれば、私どもの再度の忠告にもかかわらず、業者間で行なつておつたのであります。私どもは

かの委員会で非難されておりますのは、運輸省はなぜさういふことを放任しておつたかといふことでございまして。その場合には、私どもは海運会社につきましては、昨年の夏以後、監査権限を持つたのであります。造船会社については監査権限がございせんから、さういふ答弁をして参つておるのでございまして、それに対して、それでも意慢じやないかといふお叱りを受けておるような次第でございます。

○松永義雄君 それではその外航船舶利子補給及び損失補償法に規定してある經理の不当といふことは、一体さういふものの中に入らないんでしようか。

○政府委員(岡田修一君) これは海運会社のほうの經理の不当でございまして、で、リベットのいふものの本体はよくわかりませんが、恐らくこれは海運会社の經理を見まして、さういふものは海運会社の帳簿上に載らないのじやないかと思ひます。

○松永義雄君 帳簿上に載らないからといつて、実際にそれを行なつておれば、不当であることは間違ひない。殊に海運会社の重役が、個人たる重役とかが、いふ文句が出て来るかも知れないが、とにかく重役がリベットを仮に受取つたとすれば、經理は不当でなければならぬのは当然なんだ、政府資金なんです。

○政府委員(岡田修一君) 私の言葉が足りませんが、さういふことで、私の申しましたのは監査が非常にむづかしいといふ意味でございまして、勿論さういふものをやつております以上、それは不当な処置であります。

○松永義雄君 そりすれば、不当なことをやつておつたとすると、運輸大臣はこれに對して、その是正に對して勧告を發する権限を持つてゐるのでしよう、如何がですか。

○政府委員(岡田修一君) さうでございませう。

○松永義雄君 勧告したことがございませうか。

○政府委員(岡田修一君) まだ利子補給契約を結んでおりませんし、それから監査の権限を持ちましてから、まだ日なお浅いものでございませうから、船会社の会計に對して立入り検査をしたことはございませう。従いましてリベートがあるかどうかという事業をまだ擱んでおりませう。

○松永義雄君 然らば運輸省というものは、そういう政府出資が行われてゐる場合に、これを監査する権限というものはないのですか、その法文はないのですか。

○政府委員(岡田修一君) 先ほども申述べましたように、昨年の夏に成立いたしました外航船舶建造利子補給並びに損失補償法の改正によりまして、海運会社を監査する権限を得たわけでございます。

○松永義雄君 その利子補給のあるとなしにかかわらず、海運会社を監査する権限はありますか。

○政府委員(岡田修一君) それ以前はございませうでした。

○松永義雄君 それから先ほども申し上げたように、とにかく利子補給について契約を結んでゐるとかおらないとかいう話ですが、その如何にかかわらず、とにかく国策として政府資金を出しておつて、そしてその資金の融通を受

けてゐる海運会社が不当なことをしてゐる、それを監査するというのは、運輸省自身が監査したのがよいのか、それとも運輸省以外の官庁がこれを監査したほうがいいのか、このことは過ぐる委員会において大蔵大臣に申上げておいたのですが、内閣委員会において行政管理局設置法の規定するところによつて、内閣自身が監査する、外部からの監査でなければならぬというので、監査することになつて、ただ遺憾なことに監査する範圍が公共企業体というふうに限られてゐる。そしてこゝした大蔵省方面の融資の問題については、監査する権限を与えられておらない。併しともかく外部から監査するのが妥当であるというので、それで行政管理局設置に関する法律の中に、そういう規定ができたわけなんです、これは運輸省自体が辞退して、新聞に出てゐるような運輸省が監査するという立法をするということを取りやめて、これを一つ外部から監査してもらうというふうな方向に進めるべきが妥当であると思うのですが、どうですか。

○政府委員(岡田修一君) 利子補給を受けております海運会社に対しては、まあその利子補給は直接海運会社ではなしに銀行にしておるのですが、まあ反射的利益を海運会社が受けておるわけでありませう。その利子補給をいたしております運輸省がその対象会社を監査するというのはあながち間違ひではないかと存じますが、更に今お説のありましたごとく、会計検査院でも利子補給対象の船会社を監査するといふことを決定されました、近く敎社を

選んで実地監査をされる、こういうことに相成つております。

○松永義雄君 その会計検査院の監査というものは、過去の事実を監査するのであつて、将来如何にすべきかという指導的な権限もないし、そういう能力も一応ないと考える。ところが行政管理局の一部を改正する法律の中に規定されたことは、将来も又これを指導して行くのだという意味が含まれておつて、会計検査院とは決してダブるのではないといふことになつたので、ただ私の言ひのは監査をして、そしてそれが悪い、非為を摘発するといふだけのことで、将来積極的にこれを指導して行かなければならぬ、その基礎を求めろのだというのが監査の精神になつて、あゝいう法律ができたのであります。今度のあなたのこし

らえる法律といふものは一体そういう権能があるのか。内閣のほうへ渡したらいひのじやないか。

○政府委員(岡田修一君) 海運会社に對する監査の権限は、監査の権限は、すでに先ほど申しましたように、利子補給法で規定されておるわけでございます、それで今お説のように事前に船会社のいろいろの経理活動を監査する措置を、まだ利子補給契約はとつておりませんが、實際上の措置としてすでにやつております。例えば船会社が一千万円以上の投資とか、或いは貸付とか、その他の経理行為をする場合、事前に了解を求めなければならぬ、或いは増資とか、合併だとかいふ、或いは利益処分についても事前に運輸省の了解を求めなければならぬ、こういうふうな事前に船会社の不当な経理の起らないような監査をいた

してゐる次第でございませう。私どもの調べる面でおりましたところは、先ほど言ひましたように、まだ私どもの運輸省の案としては考へてないの

でございませうが、ただ造船所に対しては手放しであつた。その造船所に対して必要あらば、立入検査をする権限でも持つたらばどうか、こういうことでございまして、船会社のほうはすでにそういう権能を持つておるわけでございます。行政管理局の行政監察部で、そういう私企業の経理検査まですることが妥当であるかどうか、私はそのういふものは所管省にお委せになるのが然るべきだと思ひます。

○松永義雄君 利子補給法の第二十二條を拜見したのですが、そんな経理をして、そして勧告しても聞かないときは支給すべき利子補給の全部又は一部を支給せず、乃至利子補給の全部又は一部の返還を求めるといふ規定があるのです。その通りでしょうね。

○政府委員(岡田修一君) さうでございませう。

○松永義雄君 そりすると、まだ利子は補給しておらない、併し将来利子を補給するということになると思ふのですが、若しこゝしたリベートとかいつたような、政府資金を不当に使つておるといつた場合においては、この規定を適用されるのですか、どうですか。

○政府委員(岡田修一君) そのリベートを明らかに受取つておつたといふことがつきりいたした場合には、その分に対する利子補給は取上げる、こゝういふふうにはいたしたいと思ひます。

合には利子を補給せずということになるのですか。

○政府委員(岡田修一君) 補給せずといふふうに行きますかどうか、とにかくその情状によつて利子補給を取上げるといふことで措置し得るのじやないかと思ひます。

○松永義雄君 私の聞いてゐるのは、渡したものを取上げるということをしてゐるのじやないのか、これから渡すべきものであるけれども、こゝういふ非為をあえてした者には利子を補給しないことにするのだといふことになるのですか、どうですかといふことです。

○政府委員(岡田修一君) そのリベートをやつた会社に対して利子補給をしないといふふうなことで、リベートの点、これはまだどういふふうな実態になつておるのか、一つはつきりいたしません、私も私としてはこゝういふ事実が起つたものについては、利子補給を取上げるといふことで措置し得るのじやないかと思ひます。

○松永義雄君 幾ら押問答してもきりがないのですが、同じことですが、運輸大臣のほうに聞いておいてもらつて、他日に質問したいのです。重ねて言うのですが、渡した利子補給を、非為をあえてした、これを返還することができ

る場合があるんだといふ法文があるが、その法意を伸ばして、こゝういふ非為をあえてした者に対しては、利子を補給しないことになつてゐるのか、しないほうがいいのじやないかといふ意見を委員が述べておつたが、それに対する答を……、あなたのさつきからの答

弁は同じことばかりで、一つもその点に對しては触れられておらないので。

○松永義雄君 更にこの法文の趣意に従つて、こゝういふ非為をあえてした場

合には利子を補給せずといふことにな

大蔵省来ておりますか。大蔵省見えてなければ質問だけしておきます。会計法の中に融資を受けた者に対する監査という規定がありますか。これは大蔵省が見えてなければあれですから答は……。この非為をあえてした場合に、融資というものを、これを取消するか、或いはこれを取上げる権限があるという規定がありますか。法の不備ですか、それを聞きたいと思ひます。

○政府委員(岡田修一君) 会計法にそういう規定があるかどうか私わかりかねます。

○松永義雄君 運輸省関係です。

○政府委員(岡田修一君) 運輸省関係の規定にはそういうものはございませ

○松永義雄君 これは会計法にそういう規定がなければ法の不備であるという結論になるのです。大蔵省お出でにならないので……。

○委員長(大矢半次郎君) 開発銀行のほうで融資のときに、目的に反したような使い方をしておる場合には、それはどうなるのですか、開発銀行として。

○参考人(松田太郎君) 今私のほうとして法律上どういうこととはござい

○委員長(大矢半次郎君) 貸付契約の内容にそういうことは当然課すべきではないですか。

○参考人(松田太郎君) 期限の利益を失うということになっております。

○松永義雄君 それは当時者の契約であつて、民法の規定は適用されるかも知れませんが、強制的に取上げるという法文があるかないかというのを聞いておるので、なければ法の欠陥であつて、それは補わなければならぬということになる。

○政府委員(岡田修一君) 勧告が条件でございませう。

○松永義雄君 これは又運輸大臣が正しい人であれば、適当な監査をして、適当な勧告をして、そして利子補給を取上げるといふことができるのです。が、若し不当な人が出た場合、法文の基礎を欠いておるために、勧告をしな

○菊川孝夫君 それでは最後に、もうこれで終わられるようですが、いろいろの角度から聞きたいんですが、率直に海運局長、それから松田理事が、このいろいろの運動が造船の割当をめぐつて行われた。この結果はとにかくこういふふうに出てしまつておるのです。従つて、この結果をあなた

○松永義雄君 結果は造船の割当をめぐつて行われた。この結果はとにかくこういふふうに出てしまつておるのです。従つて、この結果をあなた

○松永義雄君 結果は造船の割当をめぐつて行われた。この結果はとにかくこういふふうに出てしまつておるのです。従つて、この結果をあなた

のは出世払いということになつておるが、今日開銀のほうは現金が入つたときに収入になるが、船会社のほうは未払利息として経理をさせるだらうという事で、確信がない。あなたの監督官庁としてはどういうふうにするのか。

○政府委員(岡田修一君) 私もその経理関係詳しく存じませんが、勿論未払利息として船会社は計上するものと、かように考えます。

○小林政夫君 そうすると、今度会計監査等をやつて、そういう経理になつておらなければ、直せるわけですね。

○政府委員(岡田修一君) そのように考えます。なおこの点は、私どもの海運監査室のほうで、今般会社の企業会計準則というものを、海運会社或いは専門家を入れて打合せ中でございます。そこでそういうものをどう処理するかというのを研究いたしておりますので、なお確かめましてお答えさせていただきます。

○委員長(大矢半次郎君) 本日はこれを以て散会いたします。

午後四時五十九分散会

二月二十六日本委員会に左の事件を付託された。

一、揮発油税軽減に関する請願(第一二八四号)(第一三三三号)(第一三八四号)(第一四六三三号)

一、福島県棚倉倉庫貯蓄存置に関する請願(第一三三三三号)

一、公共企業体職員共済組合に関する請願(第一三五〇号)

一、繊維消費税反対に関する請願(第一三五六号)(第一三三七号)(第一三九〇号)(第一四三二二号)

一、福島県棚倉倉庫貯蓄存置に関する請願(第一三三三三号)

一、局納みつまたの納入数量確保等に関する請願(第一四〇四号)

一、引揚者の送金小切手支払促進等に関する請願(第一四一〇号)

一、化粧品物品税撤廃等に関する請願(第一四二七号)

一、建築板金業の所得税減免等に関する請願(第一四三三三号)(第一四六九号)

一、炭鉱労働者医療救護施設使用料免除に関する請願(第一四三七号)

一、福島県棚倉倉庫貯蓄存置に関する請願(第一四四四号)

一、繊維消費税反対に関する陳情(第一三三四号)(第一三三八号)(第三五〇号)(第三五八号)(第三六八号)(第三七四号)

一、繊維消費税反対等に関する陳情(第三七八号)

一、卸売業者に対する法人税法上の貸倒引当金増額の陳情(第三八〇号)

一、銅合金製品の物品税軽減に関する陳情(第三九〇号)

第一二八四号 昭和二十九年二月十日受理

揮発油税軽減に関する請願

請願者 福島県平市宇鍛冶町九

磐城貨物自動車株式会社

社取締役社長 渡辺重三郎

紹介議員 田畑 金光君

今回税制調査会から政府に対して地方道路補修財源として揮発油税の二割増徴を答申されたが、トラック運送事業

にあつては、諸税総額の半額が揮発油であり、本税の増徴は、トラック運送事業を崩壊することとなるから、揮発油税の増徴に反対であるとともにむしろこれをキロリットル当り五千円に軽減せられるよう善処されたいとの請願。

第一三四二号 昭和二十九年二月十一日受理

揮発油税軽減に関する請願

請願者 福島県伊達郡葉山町字中町四二東北運送株式会社取締役社長 穴戸喜七

紹介議員 田畑 金光君

この請願の趣旨は、第二二八四号と同じである。

に万難を排して棚倉倉庫貯蓄存置せられたいとの請願。

第一三五〇号 昭和二十九年二月十一日受理

公共企業体職員共済組合に関する請願

請願者 岩手県盛岡市木伏日本国有鉄道機関車労働組合盛岡市内 井上正

紹介議員 千田 正君

国鉄機関車乗務員の作業実体は、現にその勤務において昼夜の区別なく、石炭燃焼による有害ガスの危険にさらされ、あるいは高速度運転による複雑な機械衝激を全身に受け、視覚及び聴覚は騒音の中から四週にわたる危険を統括するなど作業は実に過酷なものである。このことの直接人体に及ぼす影響は不健康業務として他に類を見ないから、今次国会に提案される予定の公共企業体職員共済組合法案の審議に際しこれらの事情を考慮して退職年齢の支給年齢を現行通り五十歳とし、加算年を前の恩給法通り実務一年を換算一年半とする等により改められたいとの請願。

第一三五六号 昭和二十九年二月十一日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区成城町一五八 久保田末四郎 外三名

紹介議員 岡田 宗司君

繊維消費税が小売業者に課税されるようになると、その事務的処理を専門家に依頼せねばならなくなるため、貧弱な中小商業者は全滅の危機にひんするばかりか、末端徴税機関の違法行為の続出や社会不安を招くおそれがある。

第一三三七号 昭和二十九年二月十二日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 静岡県清水市万世町二の二 田中藤作外三千六百五十五名

紹介議員 小林 武治君

この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一三八四号 昭和二十九年二月十三日受理

揮発油税軽減に関する請願

請願者 神奈川県小田原市緑四の六五一 箱根登山鉄道株式会社取締役社長 河合好人

紹介議員 石村 幸作君

この請願の趣旨は、第二二八四号と同じである。

第一三九〇号 昭和二十九年二月十三日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 東京都中央区日本橋區鍛冶町二ノ五 直江新一 外一万二千三百七十八名

紹介議員 豊田 雅孝君

この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一三九七号 昭和二十九年二月十五日受理

福島県棚倉倉庫貯蓄存置に関する請願(二通)

り、低物価政策にも反することになるから、本税設置には反対であるとの請願。

第一三五〇号 昭和二十九年二月十一日受理

公共企業体職員共済組合に関する請願

請願者 岩手県盛岡市木伏日本国有鉄道機関車労働組合盛岡市内 井上正

紹介議員 千田 正君

国鉄機関車乗務員の作業実体は、現にその勤務において昼夜の区別なく、石炭燃焼による有害ガスの危険にさらされ、あるいは高速度運転による複雑な機械衝激を全身に受け、視覚及び聴覚は騒音の中から四週にわたる危険を統括するなど作業は実に過酷なものである。このことの直接人体に及ぼす影響は不健康業務として他に類を見ないから、今次国会に提案される予定の公共企業体職員共済組合法案の審議に際しこれらの事情を考慮して退職年齢の支給年齢を現行通り五十歳とし、加算年を前の恩給法通り実務一年を換算一年半とする等により改められたいとの請願。

第一三五六号 昭和二十九年二月十一日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区成城町一五八 久保田末四郎 外三名

紹介議員 岡田 宗司君

繊維消費税が小売業者に課税されるようになると、その事務的処理を専門家に依頼せねばならなくなるため、貧弱な中小商業者は全滅の危機にひんするばかりか、末端徴税機関の違法行為の続出や社会不安を招くおそれがある。

第一三三七号 昭和二十九年二月十二日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 静岡県清水市万世町二の二 田中藤作外三千六百五十五名

紹介議員 小林 武治君

この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一三八四号 昭和二十九年二月十三日受理

揮発油税軽減に関する請願

請願者 神奈川県小田原市緑四の六五一 箱根登山鉄道株式会社取締役社長 河合好人

紹介議員 石村 幸作君

この請願の趣旨は、第二二八四号と同じである。

第一三九〇号 昭和二十九年二月十三日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 東京都中央区日本橋區鍛冶町二ノ五 直江新一 外一万二千三百七十八名

紹介議員 豊田 雅孝君

この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一三九七号 昭和二十九年二月十五日受理

福島県棚倉倉庫貯蓄存置に関する請願(二通)

り、低物価政策にも反することになるから、本税設置には反対であるとの請願。

第一三五〇号 昭和二十九年二月十一日受理

公共企業体職員共済組合に関する請願

請願者 岩手県盛岡市木伏日本国有鉄道機関車労働組合盛岡市内 井上正

紹介議員 千田 正君

国鉄機関車乗務員の作業実体は、現にその勤務において昼夜の区別なく、石炭燃焼による有害ガスの危険にさらされ、あるいは高速度運転による複雑な機械衝激を全身に受け、視覚及び聴覚は騒音の中から四週にわたる危険を統括するなど作業は実に過酷なものである。このことの直接人体に及ぼす影響は不健康業務として他に類を見ないから、今次国会に提案される予定の公共企業体職員共済組合法案の審議に際しこれらの事情を考慮して退職年齢の支給年齢を現行通り五十歳とし、加算年を前の恩給法通り実務一年を換算一年半とする等により改められたいとの請願。

第一三五六号 昭和二十九年二月十一日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 東京都世田谷区成城町一五八 久保田末四郎 外三名

紹介議員 岡田 宗司君

繊維消費税が小売業者に課税されるようになると、その事務的処理を専門家に依頼せねばならなくなるため、貧弱な中小商業者は全滅の危機にひんするばかりか、末端徴税機関の違法行為の続出や社会不安を招くおそれがある。

第一三三七号 昭和二十九年二月十二日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 静岡県清水市万世町二の二 田中藤作外三千六百五十五名

紹介議員 小林 武治君

この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一三八四号 昭和二十九年二月十三日受理

揮発油税軽減に関する請願

請願者 神奈川県小田原市緑四の六五一 箱根登山鉄道株式会社取締役社長 河合好人

紹介議員 石村 幸作君

この請願の趣旨は、第二二八四号と同じである。

第一三九〇号 昭和二十九年二月十三日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 東京都中央区日本橋區鍛冶町二ノ五 直江新一 外一万二千三百七十八名

紹介議員 豊田 雅孝君

この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一三九七号 昭和二十九年二月十五日受理

福島県棚倉倉庫貯蓄存置に関する請願(二通)

請願者 福島県東白川郡笹原村

長 鈴木正雄外九名
紹介議員 木村 守江君 松平 勇雄君

この請願の趣旨は、第一三三二号と同じである。

第一四〇四号 昭和二十九年二月十五日受理

局納みつまたの納入数量確保等に関する請願

請願者 松山市南堀端町一一

川原盛行
紹介議員 三橋八次郎君 湯山 勇君

愛媛県山間地帯における最大の現金取引源であるみつまたは、ここ数年來政府ならびに県の指導育成によつて本県の主要農産物としての重要性をまじつゝあるが、特に昭和二十七年の奨励にひきかえ二十八年に至り、局納みつまたの納入数量は台湾麻の輸入増加とともに急速に減少し、勢いみつまた価格の急激な暴落をきたしている。しかも昨年度局納数量はなお多数の貯蔵を有し、本年度の買入れ量について不安は大きく、これに便乗する中間商人のぼつこと相まつて山間地帯生産農民に大きな動揺と経済的困窮を与えているから、国産原料愛媛ならびに製造紙幣防止の観点から局納数量の増大と価格安定に対する適切な措置を講ぜられたいとの請願。

請願者 長崎県庁社会課内 島崎辰美

紹介議員 西岡 ハル君

今国会に提出を予定される金融機関の再建整備の処理促進に関する法律の案によると、大都市に本店を有する三井、三菱、富士、住友、三和、大和等の大銀行のみ終戦前の内地送金小切手の調整確定の最終的処理ができることになつてゐるが、これら大銀行ばかりでなく地方銀行への送金小切手も相当な金額であるから、これら地方銀行へも公平に支払いできるような処置せられると

もにすでに終戦前に到着して交換レートの未決定のため支払い保留になつてゐる送金のレートを決定して支払い、かつ現在本店は閉鎖されたが現東京銀行本店の場所にあつた旧横浜正金銀行海外支店発行の内地正金や地方銀行宛の送金小切手も当然今回同時に支払われるよう処理せられたいとの請願。

第一四二七号 昭和二十九年二月十九日受理

化粧品の物品税撤廃等に関する請願

請願者 東京都中央区日本橋馬喰町三の三 東京工業 会内 外池五郎三郎外九名
紹介議員 松本 昇君 豊田 雅孝君 津島 壽一君

化粧品に對し現在三割および五分の物品税が課せられてゐるがこれを撤廃されるよう取り計らわれたい。もし直ちに全廃不可能な場合は暫定的に、(一)現在三割を課せられてゐるおしろい、

紅等丙類第十四号に属する化粧品品の税率を五分に軽減すること、(二)物品税納期を現行より更に三十日延期すること、(三)利子税を廃止すること等の措置を講ぜられたいとの請願。

第一四三三二号 昭和二十九年二月十六日受理

繊維消費税反対に関する請願

請願者 岡山市東山下三四四岡 山商工会議所会頭 伊原木佐朗

紹介議員 小松 正雄君
この請願の趣旨は、第一三五六号と同じである。

第一四三三三号 昭和二十九年二月十六日受理

建築板金業の所得税減免等に関する請願

請願者 岩手県盛岡市日影門外小路一五三 米内一郎 外五名
紹介議員 松永 義雄君 森下 政一君

建築板金業者は零細な小企業者というよりもそのほとんど全部が日雇労働者であるにもかかわらず、高額の所得税ならびに事業税を課せられてゐることは誠にその実情を知らぬ不合理なものであるから、その所得税を勤勞所得税に減免するとともに事業税の減免について善処せられたいとの請願。

第一四三七七号 昭和二十九年二月十六日受理

炭鉱労働者医療救護施設使用料免除に関する請願

請願者 福岡市柳家寺町三五食糧倉内財団法人福岡県社会保険炭鉱医療協会 会長 武内礼蔵外二名
紹介議員 小松 正雄君

福岡県下における炭鉱労働者医療救護施設は、その経営受託に際し、当時建設省の担当機関であつた産業復興公団の清算が急迫した施設処分方法に基いて貸付契約され、次いで国有財産として大蔵省に引き継がれたものであり、その経営引受団体である財団法人福祉社会保険炭鉱医療協会は、地方公共団体または国有財産特別措置法による指定法人と実質上何等差異のない経営団体であり、かつその内容を有し、また社会保険および生活扶助患者を主な対象とする経営方針を堅持しているものであるから、産業復興公団と当協会との契約による貸付使用料を昭和二十六年四月一日以降免除せられたいとの請願。

第一四四四号 昭和二十九年二月十六日受理

福島県棚倉倉庫貯蔵に関する請願

請願者 福島県東白川郡棚倉町 白河酒造株式会社 宗田 工場内 宗田儀助外四名
紹介議員 石原幹市郎君

酒造業者の運営と便宜に大きな支障をきたすから、棚倉税務署を存置せられたいとの請願。

第一四六三三号 昭和二十九年二月十七日受理

揮発油税軽減に関する請願(三通)

請願者 長崎市岩川町四三浦上 運送有限会社 社内 前田 幸喜外二名
紹介議員 藤野 繁雄君 西岡 ハル君

この請願の趣旨は、第一二八四号と同じである。

第一四六九号 昭和二十九年二月十七日受理

建築板金業の所得税減免等に関する請願

請願者 東京都港区赤羽町四 庄司市治郎外六十二名
紹介議員 松永 義雄君 森下 政一君

この請願の趣旨は、第一四三三三号と同じである。

第三三四号 昭和二十九年二月十日受理

繊維消費税反対に関する陳情(二通)

陳情者 東京都中央区京橋一ノ一 〇商工組合中央金庫内社 団法人日本中小企業団体 連盟会長 豊田雅孝外十三名

繊維品に對し小売段階において課税しようとする繊維消費税は(一)繊維品業者に不当の負担を課するものであるこ

と、(二)低物価政策に背反すること、
(三)徴税が困難で多額の徴税費を必要とすること、(四)正常な商取引を阻害すること等の理由によつて本税には絶対反対であるから善処せられたいとの陳情。

第三三八号 昭和二十九年二月十一日受理

纖維消費税反対に関する陳情(二通)

陳情者 福井県敦賀市北津内敦賀商工會議所会頭 有馬義夫外五名

この陳情の趣旨は、第三三四号と同じである。

第三五〇号 昭和二十九年二月十二日受理

纖維消費税反対に関する陳情

陳情者 鳥取市元魚町一丁目社団法人鳥取商工會議所内米原章

この陳情の趣旨は、第三三四号と同じである。

第三五八号 昭和二十九年二月十三日受理

纖維消費税反対に関する陳情

陳情者 山梨県甲府市議會議長 平井一満

この陳情の趣旨は、第三三四号と同じである。

第三六八号 昭和二十九年二月十五日受理

纖維消費税反対に関する陳情

陳情者 富山県高岡市利屋町一高岡商工會議所会頭 菅原敬兵衛

この陳情の趣旨は、第三三四号と同じである。

第三七四号 昭和二十九年二月十五日受理

纖維消費税反対に関する陳情(二通)

陳情者 静岡県吉原市二一〇高井哲三外二十一名

この陳情の趣旨は、第三三四号と同じである。

第三七八号 昭和二十九年二月十六日受理

纖維消費税反対等に関する陳情(二通)

陳情者 高知市帯屋町九八高知県中小企業協同組合總連合会長 服部久吉外二名

纖維品に対する小売課税は低物価政策に反し、かつ、実質的には、小売業者の負担になるから、纖維消費税の創設は、取りやめられたいと(一)法人に対する減税措置を取りやめたいこと、(二)事業税、物品税、同族会社の積立金に対する課税等を廃止すること、(三)法人所得の最初の一定金額については、特に税率を軽減すること等の実現を図られたいとの陳情。

第三八〇号 昭和二十九年二月十六日受理

卸売業者に対する法人税法上の貸倒引当金増額の陳情

陳情者 大阪市北区堂島西町一六大阪商工會議所会頭 杉道助

わが国経済の自立を確立するための緊縮予算案の決定と金融引締め等の強行は、わが国経済の縮小化を招来し、今後

後業界の不振はますます深刻の度を加えることは明らかであつて、このような経済下において流通部門を担当する卸売業界においても、もち論その例外たり得ない。とりわけ近年数次にわたる不況のため一部業者の整理倒産が続出しつゝある現状において、現行法人税法上卸売業者に対する貸倒引当金の限度がきつめて低率であるため従来ほとんど引当金の準備ができておらず、従つてこの際産業界の血管にも比すべき卸売業界の貸倒引当金を早急に増加せしめ不測の事態に対応し得る体制を採らしめることが緊要であるから、割引手形の貸金算入、所得に基く算定率の引き上げ等の改正を實現せられたいとの陳情。

第三九〇号 昭和二十九年二月十七日受理

銅合金製品の物品税軽減に関する陳情

陳情者 富山県高岡市長 堀健治 外三名

富山県高岡市を主要生産地(年産率全国の九割)とする銅器は、近時輸出貿易の面においても、重要な部門をしめしているが、現行物品税法によれば、製造課税として取り扱われているため、業者の窮状はなほだしく、かくては試作研究の困難とともに、生産意欲の減退をきたし、前途まことに憂慮にたえないものがあるから、銅合金製品の課税を、貴金屬と同様小売課税に改正せられたいとの陳情。

関税法案

関税法

関税法(明治三十二年法律第六十号)の全部を改正する。

目次

- 第一章 總則(第一条・第二条)
- 第二章 賦課及び徴収(第三条・第十四条)
- 第三章 船舶及び航空機(第十五条・第二十八条)
- 第四章 保税地域
- 第一節 總則(第二十九条・第三十六条)
- 第二節 指定保税地域(第三十七条・第四十一条)
- 第三節 保税上屋(第四十二条・第四十九条)
- 第四節 保税倉庫(第五十条・第五十五条)
- 第五節 保税工場(第五十六条・第六十二条)
- 第五章 運送(第六十三条・第六十六条)
- 第六章 通関(第六十七条・第七十八條)
- 第七章 収容及び留置(第七十九条・第八十八條)
- 第八章 異議の申立、審査の請求及び訴願(第八十九条・第九十五条)
- 第九章 雑則(第九十六条・第一百八条)
- 第十章 罰則(第九十九条・第一百八条)
- 第十一章 犯則事件の調査及び処分
- 第一節 犯則事件の調査(第一百九条・第一百三十六條)

第二節 犯則事件の処分(第一百三十七條・第一百四十條)

附則

第一章 總則

(目的)

第一条 この法律は、関税の賦課及び徴収並びに貨物の輸出及び輸入についての税関手続の適正な処理を図るため必要な事項を定めるものとする。

(定義)

第二条 この法律又はこの法律に基く命令において、左の各号に掲げる用語は、当該各号に掲げる定義に従ふものとする。

一「輸入」とは、外国から本邦に到着した貨物(外国の船舶により公海で採捕された水産物を含む。)又は輸出の許可を受けた貨物を本邦に(保税地域を経由するものについては、保税地域を経て本邦に)引き取ることをいう。

二「輸出」とは、内国貨物を外国に向けて送り出すことをいう。

三「外国貨物」とは、輸出の許可を受けた貨物及び外国から本邦に到着した貨物(外国の船舶により公海で採捕された水産物を含む。)で輸入が許可される前のものをいう。

四「内国貨物」とは、本邦にある貨物で外国貨物でないもの及び本邦の船舶により公海で採捕された水産物をいう。

五「外国貿易船」とは、外国貿易のため本邦と外国との間を往來する船舶をいう。

六 「外国貿易機」とは、外国貿易のため本邦と外国との間を往來する航空機をいう。

七 「沿海通航船」とは、本邦と外国との間を往來する船舶以外の船舶をいう。

八 「国内航空機」とは、本邦と外国との間を往來する航空機以外の航空機をいう。

九 「船用品」とは、燃料、飲食物その他の消耗品及び帆布、綱、じり器その他これらに類する貨物で、船舶において使用するものをいう。

十 「機用品」とは、航空機において使用する貨物で、船用品に準ずるものをいう。

十一 「開港」とは、別表第一に掲げる港をいう。但し、第九十六条第二項（開港の開鎖）の規定により開港でなくなつたものを除く。

十二 「税関空港」とは、別表第二に掲げる空港をいう。

十三 「不開港」とは、港、空港その他これらに代り使用される場所、開港及び税関空港以外のものをいう。

第二章 賦課及び徴収

第三條 輸入貨物には、この法律及び関稅定率法（明治四十三年法律第五十四号）により、關稅を課する。但し、条約中に關稅について特別の規定があるときは、当該規定による。

（課稅物件の確定）

第四條 關稅は、輸入申告の時ににおける輸入貨物の性質及び數量により課する。但し、左の各号に掲げるものについては、当該各号に掲げる時におけるその性質及び數量により課する。

一 保税倉庫に置かれた外国貨物で、第五十三條（外国貨物を入れる際の検査）の規定により、保税倉庫に入れる際、税関の検査を受けたもの（第二号、第三号、第七号及び第八号に掲げるものを除く）第五十二條第一項（外国貨物を入れることの承認）の規定により保税倉庫に入れることが承認された時

二 第五十六條（保税工場の許可）に規定する保税作業による製品である外国貨物で、第六十二條（保税工場）において準用する第五十二條第一項（保税倉庫に外国貨物を入れることの承認）の規定によりその原料である外国貨物を保税工場に入れることが承認された時の性質及び數量により課税を受けることについて、政令で定めるところにより、税関長の承認を受けたもの（第七号及び第八号に掲げるものを除く）外国貨物を保税工場に入れることが承認された時

三 第六十一條第一項（保税工場外における保税作業）の規定により指定された場所と同項の規定により指定された期間を経過した後置かれていた外国貨物（前号、第七号及び第八号に掲げるものを除く）同項の規定により外国貨物又はその原料である外国貨物を保税工場から出すことが許可された時

四 保税上屋、保税倉庫若しくは保税工場に置かれた外国貨物又は第三十條第二号（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物）の規定により税関長の許可を受けた外国貨物で、亡失し、又は滅却されたもの（第一号、第二号、第五号及び第八号に掲げるものを除く）亡失又は滅却の時

五 第六十三條第一項（保税運送）又は第六十四條第一項（難破貨物等の運送）の規定により運送の承認を受けて運送された外国貨物で、その指定された運送の期間内に運送先に到着しないもの（第一号、第二号、第七号及び第八号に掲げるものを除く）運送が承認された時

六 郵便物（第七号及び第八号に掲げるものを除く）陸揚又は取卸の時

七 収容され、若しくは留置された貨物、差押物件又は償置物件で、公売に付され、又は隨意契約により売却されるもの、公売又は売却の時

八 第六十八條第三項（犯罪貨物）についての關稅の徴収）の規定により關稅を徴収すべき貨物犯罪が行われた時

（適用法令）

第五條 關稅は、輸入申告の日において適用される法令により課する。但し、左の各号に掲げる貨物については、当該各号に掲げる日において適用される法令により課する。

一 前条第三号から第八号までに掲げる貨物（前条第三号に掲げる貨物にあつては、同条第二号に掲げる貨物を除かないものとし、同条第四号及び第五号に掲げる貨物にあつては、同条第一号及び第二号に掲げる貨物を除かないものとする）当該各号に掲げる時の属する日

二 保税倉庫に置かれた外国貨物（前号に掲げるものを除く）輸入が許可された日（第七十三條第一項（輸入の許可前における貨物の引取）の規定により引き取れることを承認された貨物については、その承認がされた日）

（納稅義務者）

第六條 關稅は、この法律又は關稅定率法に別段の規定がある場合を除く外、輸入申告をした者から徴収する。

（徴収の順位）

第七條 關稅は、國稅徵收法（明治三十年法律第二十一号）、地方稅法（昭和二十五年法律第二百二十六号）その他の法令の規定にかかわらず、当該關稅を徴収すべき外国貨物について、他の公課及び債權に先だつて徴収する。

2 關稅は、關稅が納付されていない外国貨物について國稅徵收法の規定による滞納処分（他の法令においてその例によるものとする場合を含む）、民事訴訟法（明治二十三年法律第二十九号）の規定による強制執行若しくは破産法（大正十一年法律第七十一号）の規定による破産手続がされ、又は競売法（明治三十一年法律第十五号）の規定による競売の開始があつたときは、これらの処分をする行政機關、公共団体、執行裁判所、執行吏、強制管理人又は破産管財人に對し、当該貨物についての關稅の交付を要求することができる。

3 國稅徵收の例により徴収する場合における關稅及びその滞納処分費の徴収の順位については、國稅徵收法第二條第一項（徴収の順位）に規定する國稅及びその滞納処分費の順位による。

（納稅の告知）

第八條 關稅を徴収しようとするときは、納稅義務者に對し、その納金額及び納付場所を指定して、納稅の告知をしなければならない。

2 第六十一條第五項（保税工場外における保税作業の場合の關稅の徴収）、第六十五條第一項（運送の期間の経過に因る關稅の徴収）若しくは關稅定率法第十三條第六項（製造用原料品についての關稅の徴収）、第十七條第三項（再輸出免稅を受けた貨物についての關稅の徴収）、第十八條第三項（船舶の建造又は修繕用貨物についての關稅の徴収）若しくは第十九條第四項（輸出貨物の製造用原料品についての關稅の徴収）の規定により關稅を徴収する場合において担保の提供があつたとき、又は第七十三條第一項（輸入の許可前における貨物の引取）の規定により承認を受けた貨物について關稅を徴収するときの納稅の告知は、前項の規定による外、その納期日をあわせて指定しなければならない。

（担保）

第九條 この法律又は關稅定率法の規定により提供する關稅の担保の

種類は、左に掲げるものとする。

一 金銭

二 国債及び地方債

三 税関長が確定と認める仕債

(特別の法律により設立された法人が発行する債券を含む。)

四 税関長が確定と認める保証人の保証

前項の担保の提供について必要な事項は、政令で定める。

(担保を提供した場合の充当又は徴収)

第十條 関税の担保として金銭を提供した納税義務者は、政令で定めるところにより、担保として提供した金銭をもつて関税の納付に充てることができる。

2 関税の担保が提供された場合において、第八條第二項(納税の告知)の規定により指定された納期日までに関税が完納されないときは、政令で定めるところにより、担保として提供された金銭をもつて関税の納付に充てることができる。

3 前項の規定により、担保として提供された金銭をもつて関税に充て、又は公売の代金をもつて公売に要した費用及び関税に充ててなお不足額があるときは、納税義務者から、国税徴収の例により、その不足額を徴収する。

4 第二項に規定する保証人が関税を完納しないときは、納税義務者から、国税徴収の例により徴収し、その徴収した金額をもつて徴収すべき関税及び滞納処分費に充ててなお不足額があるときは、保証人から、国税徴収の例により、その不足額を徴収する。

5 前項の保証人は、国税徴収法第三十二條(財産をかくす等の罪)の規定の適用については、納税者となす。

(担保を提供しない場合の徴収)

第十一條 第四十五條第一項(保税上屋の許可を受けた者の関税の納付義務)(第三十六條(許可を受けた保税地域外に置く外国貨物)、第五十五條(保税倉庫)及び第六十二條(保税工場)において準用する場合を含む。)、第四十七條第三項(保税上屋の許可が消滅した場合の取扱)(第五十五條及び第六十二條において準用する場合を含む。)

若しくは第六十八條第三項(犯罪貨物についての関税の徴収)若しくは関税定率法第九條第二項(不当廉売者等からの関税の徴収)、第十五條第二項(特定用途免税を受けた貨物についての関税の徴収)若しくは第十六條第二項(外交官用貨物等についての関税の徴収)の規定による関税の徴収又は関税の徴収に不足額があつた場合におけるその不足額の徴収については、国税徴収の例による。第六十一條第五項(保税工場外における保税作業の場合の関税の徴収)若しくは第六十五條第一項(運送の期間の経過に因る関税の徴収)又は関税定率法第十三條第六項(製造用原料品についての関税の徴収)、第十七條第三項(再輸出免税を受けた貨物についての関税の徴収)の規定により利子税額を

徴収)、第十八條第三項(船舶の建造又は修繕用貨物についての関税の徴収)若しくは第十九條第四項(輸出貨物の製造用原料品についての関税の徴収)の規定による関税の徴収について担保の提供がなかつた場合も、また同様とする。

(利子税額)

第十二條 関税を徴収する場合において、納税義務者が第八條第二項(納税の告知)の規定により指定された納期日又は国税徴収の例により徴収する場合において指定された納期日までに関税を完納しないときは、その未納に係る関税額に對し、当該納期日の翌日から当該関税額を納付するまでの日数に應じ、百円につき一日四銭の割合を乗じて計算した金額に相當する利子税額をあわせて徴収する。

2 前項の場合において、納税義務者がその未納に係る関税額の一部を納付したときは、その納付の日を以て以後の期間に係る利子税額の計算の基礎となる関税額は、同項の未納に係る関税額からその一部納付に係る関税額を控除した額による。

3 利子税額計算の基礎となる関税額が千円未満である場合においては、第一項の規定を適用せず、当該関税額に千円未満の端数がある場合においては、これを切り捨てて計算する。

4 利子税額が三百円未満である場合においては、これを徴収しない。

5 第一項の規定により利子税額をあわせて徴収すべき場合において、その納税義務者が納付した税額が同項の未納に係る関税額に達するまでは、その納付した税額は、当該関税額に充てられたものとする。但し、国税徴収の例により徴収する場合における国税徴収法第二十八條(公売代金等の充当又は配分)の規定の適用を妨げない。

(還付加算金)

第十三條 納税義務者が納付した関税又は滞納処分費に過誤納があつたため当該過誤納額を還付する場合においては、当該関税又は滞納処分費が納付された日の翌日から還付のため支払うまでの期間(還付のため過誤納金があることを納税義務者に通知した日後三十日以内に当該過誤納金の還付の請求をしない場合においては、当該通知をした日後三十日を経過した日から還付の請求があつた日まで)の期間を除く)に應じ、当該過誤納額百円につき一日四銭の割合を乗じて計算した金額(以下この条において「還付加算金」という)をその還付すべき金額に加算する。

2 前項の規定は、還付加算金の計算の基礎となる過誤納額が千円未満である場合においては適用せず、当該過誤納額に千円未満の端数がある場合においては、その端数を切り捨てる。

3 前二項の規定により計算した還付加算金の額が三百円未満である場合においては、還付加算金は加算せず、還付加算金の額に十円未満の端数がある場合においては、その端数を切り捨てる。

4 二回以上に分けて納付した関税又は滞納処分費について過誤納を生じた場合における第一項の規定の適用については、過誤納額に相當する関税又は滞納処分費は、最後の納付の日に納付があつたものとし、当該過誤納額がその日の納付額をこえる場合においては、過誤納額に達するまで順次にさかのぼつてそれぞれの納付の日にその納付があつたものとする。

(時効)

第十四條 関税の徴収権は、これを行使することができる日から二年を経過したときは、時効に因り消滅する。但し、詐欺その他不正の行為により関税を免かれ、又は関税を納付すべき貨物について関税を納付しないで輸入した場合の関税の徴収権は、この限りでない。

2 関税の過誤納に因り生ずる請求権は、その納付の日から二年を経過したときは、時効に因り消滅する。

3 前二項の期間内にした納税の告知又は支払の請求は、民法(明治二十九年法律第八十九号)第五百五十三條(催告と時効の中断)の規定にかかわらず、時効を中断する。

第三章 船舶及び航空機

(入港手続)

第十五條 外国貿易船が開港に入港したときは、船長は、入港の時から二十四時間(その時間が日曜日又は政令で定める休日(以下「休日」という)に含まれる場合においては、これらの日に含まれる時間を除いて計算する。以下第十八

条(入港手続)の適用については、休日(以下「休日」という)に含まれる場合においては、これらの日に含まれる時間を除いて計算する。以下第十八

条第一項（入出港の簡易手続）において同じ。）以内に入港届、積荷目録、船用品目録、旅客氏名表及び乗組員氏名表を税関に提出するとともに、船舶国籍証書及び最近の仕出港の出港許可書又はこれらに代る書類を税関職員に呈示しなければならぬ。

2 外国貿易船が税関空港に入港したときは、機長は、直ちに積荷目録、旅客氏名表、乗組員氏名表その他政令で定める事項を総括した入港届を税関に提出するとともに、最近の出港地の出港許可書又はこれに代る書類を税関職員に呈示しなければならぬ。

（貨物の積卸）

第十六条 外国貿易船又は外国貿易機（以下「外国貿易船等」という。）に対する貨物の積卸は、あらかじめ税関長の承認を受けた場合を除く外、積荷目録の提出前にはならぬ。但し、旅客及び乗組員の携帯品、郵便物並びに船用品及び機用品については、この限りでない。

2 船舶又は航空機に外国貨物の積卸をしようとする者は、政令で定めるところにより、積卸についての書類を税関職員に呈示しなければならぬ。外国貿易船等に内国貨物の積卸をしようとする者も、また同様とする。

（出港手続）

第十七条 外国貿易船等が開港又は税関空港を出港しようとするときは、船長又は機長は、税関に出港届を提出してその許可を受けなければならない。

（入出港の簡易手続）

第十八条 外国貿易船が開港に入港した場合において、その船用品以外の貨物の積卸をしないで入港の時から二十四時間以内に出港するときは、第十五条第一項（外国貿易船の入港手続）及び前条の規定を適用しない。但し、船長は、入港届及び出港届を出港の時までに税関に提出しなければならない。

2 外国貿易船が税関空港に入港した場合において、その機用品以外の貨物の積卸をしないで出港するときは、第十五条第二項（外国貿易船の入港手続）及び前条の規定を適用しない。但し、機長は、その旨を出港の時までに税関に届け出なければならない。

（執務時間外の貨物の積卸）

第十九条 日曜日、休日又はこれらの日以外の日の税関の執務時間外において、外国貨物を積んでいゝ船舶若しくは航空機に貨物の積卸をし、又は船舶若しくは航空機に外国貨物を積み込もうとするときは、税関長の許可を受けなければならない。但し、旅客及び乗組員の携帯品、郵便物並びに船用品及び機用品については、この限りでない。

（不開港への出入）

第二十条 外国貿易船等の船長又は機長は、税関長の許可を受けた場合を除く外、当該外国貿易船等を不開港に出入させてはならない。但し、検査のみを目的として検査区域に出入する場合又は遭難その他やむを得ない事故がある場合は、この限りでない。

2 外国貿易船等が前項但書の事故に因り不開港に入港したときは、船長又は機長は、直ちにその事由を附してその旨を税関職員に（税関職員がいけないときは警察官に）届け出なければならない。

（外国貨物の仮陸揚）
第二十一条 外国貨物を仮に陸揚（取卸を含む。以下同じ。）しようとするときは、船長又は機長は、税関に（税関が設置されていない場所においては税関職員に、税関職員がいけないときは警察官に）あらかじめその旨を届け出なければならない。但し、遭難その他やむを得ない事故に因りあらかじめ届け出ることができない場合においては、陸揚した後直ちにその旨を届け出なければならない。

（沿海通航船等の外国寄港の届出）
第二十二条 沿海通航船又は国内航空機（以下「沿海通航船等」という。）が遭難その他やむを得ない事故に因り外国に寄港して本邦に帰つたときは、船長又は機長は、直ちにその旨を税関に届け出るとともに、外国においてその船用品又は機用品を積み込んだ場合においては、その目録を税関に提出しなければならない。

（船用品又は機用品の積込）
第二十三条 本邦と外国との間を往來する船舶又は航空機にその船用品又は機用品を積み込もうとするときは、船長又は機長は、税関に（税関が設置されていない場所においては税関職員に）届け出てその承認を受けなければならない。

但し、遭難その他やむを得ない事故に因り不開港に入港し、その船用品又は機用品を積み込むことについて緊急な必要がある場合において、税関職員がいけないときは、警察官にあらかじめその旨を届け出なければならない。

2 前項の承認は、当該承認に係る船用品又は機用品の種類及び数量が船舶又は航空機の種類、トン数又は自重、航海又は航行の日数並びに旅客及び乗組員の数を勘案して適当と認められるときは、これをしなくてはならない。

（船舶又は航空機と陸地との交通）
第二十四条 本邦と外国との間を往來する船舶若しくは航空機と陸地との間の交通又は貨物の積卸は、税関長の許可を受けた場合を除く外、その指定した場所を経て行わなければならない。

2 本邦と外国との間を往來する船舶又は航空機と沿海通航船等との間の交通は、税関長の許可を受けた場合を除く外、行つてはならない。

（船舶又は航空機の資格の変更）
第二十五条 外国貿易船等以外の船舶又は航空機を外国貿易船等として使用しようとするときは、船長又は機長は、あらかじめその旨を税関に届け出なければならない。

外国貿易船等を外国貿易船等以外の船舶又は航空機として使用しようとするときも、また同様とする。

（船長又は機長の行為の代行）
第二十六条 第二十条（不開港への出入）、第二十一条（外国貨物の仮陸揚）、第二十三条第一項（船用品又は機用品の積込）又は前条の規定により船長又は機長がなすべき行為は、これらの条に規定する船舶又は航空機の所有者若しくは管理者又はこれらの者の代理人も行うことができる。

（船長又は機長の職務代行者）
第二十七条 この章の規定で船長又は機長に適用されるものは、船長又は機長がその職務を行うことができない場合においては、船長又は機長に代つてその職務を行う者に適用する。

（税関職員に対する便宜供与）
第二十八条 税関職員が職務を執行するため船舶又は航空機に乗り込む場合においては、船長又は機長は、税関職員に対し職務の執行に必要な場所の提供その他の便宜を与えなければならない。

第四章 保稅地域
第一節 總則
第二十九条 保稅地域は、指定保稅地域、保稅上屋、保稅倉庫及び保稅工場の四種とする。

（外国貨物を置く場所の制限）
第三十条 外国貨物は、保稅地域以外の場所に置くことができない。但し、左の各号に掲げるものについては、この限りでない。

一 難破貨物
二 保稅地域に置くことが困難又は著しく不適当であると認め税関長が期間及び場所を指定して許可した貨物

三 郵便物、刑事訴訟法（昭和二十三年法律第百三十一号）の規定により押収された物件その他政令で定める貨物

（貨物の出入り）

第三十一条 外国貨物、輸入の許可を受けた貨物又は輸出しようとする貨物を保税地域に入れ、又は保税地域から出そうとする者は、あらかじめ税関に届け出なければならぬ。

2 前項に規定する貨物を保税地域

に入れ、又は保税地域から出そうとするときは、税関職員（税関長がその必要がないと認めた場合は、この限りでない。）の立会を受けなければならない。但し、税関長がその必要がないと認めた場合は、この限りでない。

（見本の一時持出）

第三十二条 保税地域にある外国貨物を見本として一時持ち出そうとする者は、税関長の許可を受けなければならない。

（執務時間外の貨物の出入り又は取扱）

第三十三条 日曜日、休日又はこれらの日以外の日の税関の執務時間外において、外国貨物、輸入の許可を受けた貨物又は輸出しようとする貨物を保税地域に入れ、若しくは保税地域から出し、又は保税地域においてこれらの貨物の取扱をしようとするときは、税関長の許可を受けなければならない。但し、旅客及び乗組員の携帯品、郵便物並びに船用品及び機用品については、この限りでない。

（外国貨物の廃棄）

第三十四条 保税地域にある外国貨物を廃棄しようとする者は、あら

かじめその旨を税関に届け出なければならない。但し、第四十五条第一項但書（保税上屋の許可を受けた者の関税の納付義務の免除）第三十六条（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物、第五十五条（保税倉庫）及び第六十二条（保税工場）において準用する場合を含む。）の規定により減却について承認を受けた場合は、この限りでない。

（税関職員の派出）

第三十五条 税関長は、保税地域に税関職員を派出して、税関の事務の一部を処理させることができる。

（保税地域についての規定の準用）

第三十六条 第三十一条第二項（税関職員の立会）、第三十二条から第三十四条まで（見本の一時持出・執務時間外の貨物の出入り又は取扱・外国貨物の廃棄）、第四十条（指定保税地域における貨物の取扱）（第一項第三号及び第四号を除く。）及び第四十五条（保税上屋の許可を受けた者の関税の納付義務）の規定は、第三十条第二号（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物）の規定により税関長が許可した貨物について準用する。

この場合において、第三十一条第三項若しくは第三十二条から第三十四条まで中「保税地域」とあり、第四十条中「指定保税地域」とあり、又は第四十五条中「保税上屋」とあるのは、「第三十条第二号の規定により税関長が指定した場所」と読み替えるものとする。

第二節 指定保税地域

（指定保税地域の指定又は取消）

第三十七条 指定保税地域とは、国、地方公共団体又は日本国有鉄道が所有し、又は管理する土地又は建設物その他の施設で、開港又は税関空港における税関手続の簡易、且つ、迅速な処理を図るため、外国貨物の積卸若しくは運搬をし、又はこれを一時置くことができる場所として大蔵大臣が指定したものを用いる。

2 大蔵大臣は、指定保税地域を利用して行われる外国貿易の減少その他の事由に因りその全部又は一部を存置する必要がないと認めるときは、これについて前項の指定を取り消すことができる。

3 大蔵大臣は、指定保税地域の指定をしようとするときは、あらかじめ当該指定をしようとする土地又は建設物その他の施設の所有者及び管理者に協議し、且つ、公開による聴聞を行い、輸出入業者その他の当該指定について利害関係がある者に対して意見を述べる機会を与えなければならない。指定保税地域の指定の取消をしようとするときも、また同様とする。

4 大蔵大臣は、指定保税地域の指定又は指定の取消をしたときは、直ちにその旨を公告しなければならない。

（指定保税地域の処分等）

第三十八条 指定保税地域の指定を受けた土地又は建設物その他の施設の所有者又は管理者は、左の各号に掲げる行為をしようとするときは、あらかじめ税関長に協議し

なければならない。但し、所有者又は管理者が、国、地方公共団体及び日本国有鉄道以外の者である場合においては、税関長の承認を受けなければならない。

一 当該土地又は建設物その他の施設の譲渡、交換、貸付その他の処分又はその用途の変更

二 当該土地の工事又は当該土地内における建設物その他の施設の新築

三 当該建設物その他の施設の改築、移転、撤去その他の工事

2 前項の場合において、税関長は、同項の協議又は承認の申請に係る行為が指定保税地域の利用を妨げず、且つ、この法律の実施を確保する上に支障がないと認めるときは、これについて同意し、又は承認しなければならない。

3 税関長は、指定保税地域において税関の事務を能率的に執行するため必要があると認めるときは、その所有者及び管理者の同意を得て、当該指定保税地域と当該指定保税地域以外の場所とを区別するため、当該指定保税地域にしよう壁その他これに類する施設を設けることができる。

4 指定保税地域の指定を受けた土地又は建設物その他の施設の所有者又は管理者は、正当な事由がなければ、外国貨物又は輸出しようとする貨物の積卸若しくは運搬をし、又はこれを置くことを拒むことができる。

（入れることができる貨物）

第三十九条 税関長は、指定保税地域の目的を達成するため必要があ

ると認めるときは、指定保税地域に入れることができる貨物の種類を定めることができる。

（貨物の取扱）

第四十条 指定保税地域において、外国貨物、輸入の許可を受けた貨物又は輸出しようとする貨物については、その積卸若しくは運搬をし、又はこれを置くことの

外、左の各号に掲げる行為で税関長の許可を受けたものに限り行うことができる。

一 内容の点検
二 改裝、仕分その他の手入
三 見本の展示
四 簡単な加工

五 前各号に掲げるものに類する行為で税関長が指定したもの

2 税関長は、指定保税地域の利用を妨げず、且つ、この法律の実施を確保する上に支障がないと認めるときは、前項の許可をしなければならない。

（指定の取消後における外国貨物）

第四十一条 指定保税地域の指定が取り消された場合において、その取消の際、当該指定保税地域に外国貨物があるときは、当該貨物については、税関長が指定する期間、その指定が取り消された場所を指定保税地域とみなす。

第三節 保税上屋

（保税上屋の許可）

第四十二条 保税上屋とは、外国貨物の積卸若しくは運搬をし、又はこれを一時置くことができる場所として、政令で定めるところにより、税関長が許可したものを用い

2 前項の許可の期間は、十年をこえることができない。但し、政令で定めるところにより、十年以内の期間を定めてこれを更新することができる。

3 税関長は、第一項の許可又は前項但書の更新をしたときは、直ちにその旨を公告しなければならない。

(許可の要件)

第四十三条 税関長は、左の各号の一に該当する場合においては、前条第一項の許可をしないことができる。

一 前条第一項の許可を受けようとする者(以下この条において「申請者」という。)が保税上屋の許可を取り消された者であつて、その取り消された日から三年を経ない場合

二 申請者がこの法律の規定に違反して刑に処せられ、又は通告処分を受け、その刑の執行を終り、若しくは執行を受けることがなくなつた日又はその通告の旨を履行した日から三年を経ない場合

三 申請者がこの法律以外の法令の規定に違反して禁こ以上の刑に処せられ、その刑の執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経ない場合

四 申請者が前三号に掲げる者を役員とする法人である場合又はこれらの者を代理人、支配人その他の主要な従業者として使用する者である場合

五 申請者の資力が薄弱であるためこの法律の規定により課される負担にたえないと認められる場合その他保税上屋の業務を遂行するのに充分な能力がないと認められる場合

六 前条第一項の許可を受けようとする場所の位置又は設備が保税上屋として不適当であると認められる場合

七 前条第一項の許可を受けようとする場所について保税上屋としての利用の見込又は価額が少いと認められる場合

(貨物の収容能力の増減等)

第四十四条 保税上屋の許可を受けた者は、当該保税上屋の貨物の収容能力を増加し、若しくは減少し、又はその改築、移転その他の工事をしようとするときは、税関長の承認を受けなければならない。

2 第三十八条第二項(指定保税地域の処分等)の規定は、前項の承認について準用する。

(許可を受けた者の関税の納付義務)

第四十五条 保税上屋にある外国貨物が亡失し、又は滅却されたときは、当該保税上屋の許可を受けた者から、直ちにその関税を徴収する。但し、外国貨物が災害その他やむを得ない事由に因り亡失した場合又はあらかじめ税関長の承認を受けて滅却された場合は、この限りでない。

2 税関長は、保税上屋にある外国貨物が腐敗し、若しくは変質し、又は他の外国貨物を害する虞がある等の事由に因りこれを滅却することがやむを得ないと認めるとき

は、前項但書の承認をしなければならない。

(休業又は廃業の届出)

第四十六条 保税上屋の許可を受けた者は、許可の期間内に当該保税上屋の業務を休止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめその旨を税関長に届け出なければならない。

(許可の消滅)

第四十七条 保税上屋の許可は、左の各号に掲げる場合において消滅する。

一 許可を受けた者が当該保税上屋の業務を廃止したとき。

二 許可を受けた者が死亡し、又は解散したとき。

三 許可を受けた者が破産の宣告を受けたとき。

四 許可の期間が満了したとき。

五 税関長が許可を取り消したとき。

2 保税上屋の許可が消滅したときは、税関長は、直ちにその旨を公告しなければならない。

3 保税上屋の許可が消滅した場合において、その消滅の際、当該保税上屋に外国貨物があるときは、当該貨物については、税関長が指定する期間、その許可が消滅した場所を保税上屋とみなす。この場合において、当該許可を受けていた者又はその相続人(許可を受けていた法人が合併に因り消滅した場合においては、合併後存続する法人又は合併に因り設立された法人)は、外国貨物を出し終るまでは、保税上屋についての義務を免れることができる。

は、前項但書の承認をしなければならない。

(許可の取消)

第四十八条 税関長は、左の各号の一に該当する場合においては、期間を指定して外国貨物又は輸出しようとする貨物を保税上屋に入れることを停止させ、又は保税上屋の許可を取り消すことができる。

一 許可を受けた者(その者が法人である場合においては、その役員を含む。)又はその代理人、支配人その他の従業者が保税上屋の業務についてこの法律の規定に違反したとき。

二 許可を受けた者について第四十三条第三号から第七号まで(保税上屋の許可をしないことができる場合)のいずれかに該当することとなつたとき。

2 税関長は、前項の処分をしようとするときは、当該処分に係る保税上屋の許可を受けた者にあらかじめその旨を通知し、その者若しくはその代理人の出頭を求めて聴聞し、又はその他の方法により、釈明のための証拠を提出する機会を与えなければならない。

(指定保税地域についての規定の準用)

第四十九条 第四十条(指定保税地域における貨物の取扱)(第一項第三号及び第四号を除く。)の規定は、保税上屋について準用する。

第四節 保税倉庫

(保税倉庫の許可)

第五十条 保税倉庫とは、外国貨物を置くことができる場所として、政令で定めるところにより、税関長が許可したものをいう。

(外国貨物を置くことができる期間)

第五十一条 保税倉庫に外国貨物を置くことができる期間は、当該貨物を最初に保税倉庫に入れることが承認された日から二年とする。

(外国貨物を入れることの承認)

第五十二条 保税倉庫に外国貨物を入れようとする者は、政令で定めるところにより、税関の承認を受けなければならない。

2 税関は、保税倉庫に外国貨物を入れることが他の法令の規定によりできない場合及び保税倉庫の利用を妨げる場合を除く外、前項の承認をしなければならない。

(外国貨物を入れる際の検査)

第五十三条 外国貨物を自家用の保税倉庫に入れるときは、政令で定めるところにより、税関の検査を受けなければならない。

2 外国貨物を営業用の保税倉庫に入れるときは、政令で定めるところにより、税関の検査を受けることができる。

(記帳義務)

第五十四条 保税倉庫の許可を受けた者は、当該保税倉庫にある外国貨物についての帳簿を設け、政令で定める事項を記載しなければならない。

(指定保税地域及び保税上屋についての規定の準用)

第五十五条 第四十条(指定保税地域における貨物の取扱)(第一項第四号を除く。)、第四十二条第二項及び第三項(保税上屋の許可の期間及び公告)並びに第四十三条から第四十八条まで(保税上屋の許

可の要件・貨物の収容能力の増減等・許可を受けた者の関税の納付義務・休業又は廃業の届出・許可の消滅・許可の取消の規定は、保税倉庫について準用する。

第五節 保税工場

(保税工場の許可)

第五十六条 保税工場とは、外国貨物についての加工若しくはこれを原料とする製造(混合を含む。)又は外国貨物に係る改装、仕分その他の手入(以下これらの加工若しくは製造又は改装、仕分その他の手入を「保税作業」という。)をすることができるところとして、政令で定めるところにより、税関長が許可したものをいう。

(外国貨物を置くことができる期間)

第五十七条 保税工場に保税作業のため外国貨物を置くことができる期間は、当該保税工場に入れることが承認された日から一年とする。

2 税関長は、特別の事由があると認めるときは、申請により、前項の期間を延長することができる。但し、通じて三年をこえることができない。

(保税作業の届出)

第五十八条 保税工場において保税作業をしようとする者は、その開始及び終了の際、その旨を税関に届け出なければならない。但し、第四条第二号(原料課税)の規定により承認を受けた場合における保税作業の開始については、この限りでない。

(内国貨物の使用等)

第五十九条 保税工場における保税作業(改装、仕分その他の手入を除く。)に外国貨物と内国貨物とを使用したときは、これによつてできた製品は、外国から本邦に到着した外国貨物とみなす。

2 政令で定めるところにより、税関長の承認を受けて、外国貨物と内国貨物とを混じて使用したときは、前項の規定にかかわらず、これによつてできた製品のうち当該外国貨物の数量に対応するものを外国から本邦に到着した外国貨物とみなす。

(加算税額)

第六十条 第四条第二号(原料課税)の規定により承認を受けた外国貨物で、その承認の日の翌日から百日を経過した日後輸入されるものについては、その関税を徴収する際、当該関税額の外、その経過した日から輸入の許可の日までの日数に当該関税額百円につき一日二銭の割合を乗じて計算した金額に相当する加算税額をあわせて徴収する。

2 第十二条第三項及び第四項(利子税額)についての端数の切捨の規定は、前項の加算税額について準用する。

(保税工場外における保税作業)

第六十一条 税関長は、加工貿易の振興に資し、且つ、この法律の実施を確保する上に支障がないと認めるときは、政令で定めるところにより、期間及び場所を指定し、保税工場にある外国貨物について保税作業をするため、これを

保税工場以外の場所に出すことを許可することができる。

2 税関長は、前項の許可をする場合において、必要があると認めるときは、その許可に係る外国貨物の関税額に相当する担保を提供させることができる。

3 第一項の規定により許可を受けて保税工場から出そうとする外国貨物が第四条第二号(原料課税)に規定する承認に係る貨物以外のものである場合においては、これを出す際に、税関の検査を受けなければならない。

4 第一項の許可を受けて同項の規定により指定された場所に出される外国貨物は、同項の規定により指定された期間が満了するまでは、その出された保税工場にあるものとみなす。

5 第一項の規定により指定された期間が経過した場合において、その指定された場所と同項の規定により許可を受けた外国貨物又はその製品があるときは、当該貨物がその指定された場所に出された保税工場の許可を受けた者から、直ちにその関税を徴収する。

(保税上屋及び保税倉庫についての規定の準用)

第六十二条 第四十二条第二項(保税上屋の許可の期間)、第四十三条から第四十八条まで(保税上屋の許可の要件・貨物の収容能力の増減等・許可を受けた者の関税の納付義務・休業又は廃業の届出・許可の消滅・許可の取消)、第五十二条(保税倉庫に外国貨物を入れることの承認)、第五十三条第

一項(保税倉庫に外国貨物を入れる際の検査)及び第五十四条(保税倉庫の記録義務)の規定は、保税工場について準用する。この場合において、第四十八条第一項中「保税上屋に入れることを停止させ」とあるのは「保税工場に入れ、若しくは保税工場において保税作業をすることを停止させ」と、第五十三条第一項中「自家用の保税倉庫」とあるのは「保税工場」と読み替へるものとする。

第五章 運送

(保税運送)

第六十三条 外国貨物(郵便物及び政令で定めるその他の貨物を除く。以下この章において同じ。)は、開港、税関空港、保税地域、税関官署及び第三十条第二号(許可を受けて保税地域外に置く外国貨物)の規定により税関長が指定した場所相互間に限り、外国貨物のまま運送することができる。この場合においては、その運送をしようとする者は、税関に申告し、貨物の検査を経て、その承認を受けなければならない。

2 税関長は、前項の場合において必要があると認めるときは、関税額に相当する担保を提供させることができる。

3 第一項の運送に際しては、政令で定めるところにより、運送目録を税関に呈示し、その確認を受けなければならない。

4 税関は、第一項の承認をする場合において、相当と認められる運送の期間を指定しなければならない。この場合において、その指定

後災害その他やむを得ない事由が生じたため必要があると認めるときは、税関は、その指定した期間を延長することができる。

5 第一項の規定により承認を受けた外国貨物が運送先に到着したときは、その承認を受けた者は、第三項の規定により確認を受けた運送目録を、直ちに到着地の税関に提出しなければならない。

(難破貨物等の運送)

第六十四条 左の各号に掲げる外国貨物は、前条第一項前段の規定にかかわらず、そのある場所から開港、税関空港、保税地域又は税関官署に外国貨物のまま運送することができる。この場合においては、その運送をしようとする者は、税関(税関が設置されていない場所においては税関職員)の承認を受けなければならない。但し、税関が設置されていない場所から運送することについて緊急な必要がある場合において、税関職員がいなるときは、警察官にあらかじめその旨を届け出なければならない。

一 難破貨物

二 運航の自由を失つた船舶又は航空機に積まれていた貨物

三 仮に陸揚された貨物

2 前条第四項の規定は、前項の承認について準用する。

3 第一項の承認を受け、又は同項の届出をした外国貨物が運送先に到着したときは、その承認を受け又は届出をした者は、当該承認又は届出を証する書類を、直ちに到

着地の税関に提出しなければならない。

(運送の期間の経過に因る関税の徴収)

第六十五条 第六十三条第一項(保税運送)又は前条第一項の規定により運送の承認を受けて運送された外国貨物がその指定された運送の期間内に運送先に到着しないときは、運送の承認を受けた者から、直ちにその関税を徴収する。但し、当該貨物が災害その他やむを得ない事由に因り亡失した場合又はあらかじめ税関長の承認を受けて減却された場合は、この限りでない。

2 第四十五条第二項(保税上屋の許可を受けた者の関税の納付義務の免除)の規定は、前項但書の承認について準用する。

(内国貨物の運送)

第六十六条 内国貨物を外国貿易船等に積んで本邦内の場所相互間を運送しようとする者は、税関に申告してその承認を受けなければならない。

2 前項の承認を受けた貨物が運送先に到着したときは、その承認を受けた者は、当該承認を証する書類を、直ちに到着地の税関に提出しなければならない。

第六章 通関

(輸出又は輸入の許可)

第六十七条 貨物を輸出し、又は輸入しようとする者は、政令で定めるところにより、税関に申告し、貨物の検査を経て、その許可を受けなければならない。

(輸出申告又は輸入申告に際しての提出書類)

第六十八条 輸出申告又は輸入申告に際しては、仕入書を税関に提出しなければならない。但し、税関においてこれを提出することができない事由があると認める場合は、この限りでない。

2 前項の仕入書により輸入貨物の課税価格を決定することが困難であると認められるときは、又は同項但書に該当するときは、税関は、契約書その他課税価格の決定のため必要な書類で政令で定めるものを提出させることができる。

(貨物の検査場所)

第六十九条 第六十七条(輸出又は輸入の許可)の検査は、税関長が指定した場所で行うものとする。

2 前項の規定により指定された場所以外の場所第六十七条(輸出又は輸入の許可)の検査を受けようとする者は、税関長の許可を受けなければならない。

3 税関長は、貨物の性質又は数量により税関長が指定した場所での検査をすることが不適当であり、且つ、検査を能率的に行うのに支障がないと認めるときは、前項の許可をしなければならない。

(証明又は確認)

第七十条 他の法令の規定により輸出又は輸入に關して許可、承認その他の行政機関の処分又はこれに準ずるもの(以下この項において「許可、承認等」という。)を必要とする貨物については、輸出申告又は輸入申告の際、当該許可、承認等を受けている旨を税関に証明しなければならない。

2 他の法令の規定により輸出又は輸入に關して検査又は条件の具備を必要とする貨物については、第六十七条(輸出又は輸入の許可)の検査の際、当該法令の規定による検査の完了又は条件の具備を税関に証明し、その確認を受けなければならない。

3 第一項の証明がされず、又は前項の確認を受けられない貨物については、輸出又は輸入を許可しない。

(原産地を偽つた表示がされている貨物の輸入)

第七十一条 原産地について直接又は間接に偽つた表示がされている外国貨物については、輸入を許可しない。

2 税関は、前項の外国貨物については、その原産地の表示に偽りがある旨を輸入申告をした者に、直ちに通知し、期間を指定して、その者の選択により、その表示を消させ、若しくは訂正させ、又は当該貨物を積みもどさせなければならない。

(関税の納付と輸入の許可)

第七十二条 関税を納付すべき外国貨物については、関税が納付された後(第十条第二項(担保を提供した場合の充当又は徴収)の規定により担保として提供された金銭又は金銭以外の担保物の公売の代金をもつて関税に充てる場合においては、その手続が完了した後)でなければ、輸入を許可しない。

(輸入の許可前における貨物の引取)

第七十三条 外国貨物を輸入申告の後輸入の許可前に引き取ろうとする者は、関税額に相当する担保を提供して税関長の承認を受けなければならない。

2 輸入の許可を与えることができない場合(前条の規定による場合を除く。)においては、税関長は、前項の承認をしてはならない。

3 第一項の承認を受けた外国貨物は、この法律の適用については、第四条(課税物件の確定)、第五条(適用法規)、第三十一条(貨物の出入入れ)、第三十三条(執務時間外の貨物の出入入れ又は取扱)、第四十条(指定保税地域における貨物の取扱)、第四十九条(保税上屋)及び第五十五条(保税倉庫)において準用する場合を含む。前条、第五十五条(税関職員の特権)及び第六十六条(特別の場合における税関長の権限)を除く外、内国貨物とみなす。

(輸入を許可された貨物とみなすもの)

第七十四条 外国貨物で、郵政官署から交付された郵便物(政令で定めるものを除く。)、第八十四条第一項から第三項まで(取寄貨物の公売又は売却)(第八十八条(留置貨物)及び第三十三條第四項(留置物件又は差押物件)において準用する場合を含む。若しくは第百三十三條第三項(留置物件又は差押物件の公売)の規定により公売に付され、若しくは隨意契約により売却されて買受人が買い受けた

もの、第百十八條第一項(没収)若しくは関税定率法第二十一條第二項(輸入禁制品の処分)の規定により没収されたもの、第百三十四條第三項(留置物件又は差押物件の帰属)の規定により国庫に帰属したものの又は第百三十八條第一項(通告処分)の規定により納付されたものは、この法律の適用については、輸入を許可された貨物とみなす。

(外国貨物の積みもどし)

第七十五条 本邦から外国に向けて行つた外国貨物(仮に陸揚された貨物を除く。)の積みもどしは、第六十七条から第七十条まで(輸出又は輸入の許可・輸出申告又は輸入申告に際しての提出書類・貨物の検査場所・証明又は確認)の規定を準用する。

(郵便物の輸出入の簡易手続)

第七十六条 第六十七条から第七十条まで(輸出又は輸入の許可・輸出申告又は輸入申告に際しての提出書類・貨物の検査場所・証明又は確認・原産地を偽つた表示がされている貨物の輸入・関税の納付と輸入の許可・輸入の許可前における貨物の引取)及び前条の規定は、郵便物については適用しない。但し、輸出され、又は輸入される郵便物中にある信書以外の物は、政令で定めるところにより、税関の検査を受けるものとする。

2 税関職員は、前項但書の検査をするに際しては、信書の秘密を侵してはならない。

3 郵政官署は、第一項但書の規定により検査を受けるべき郵便物を

受け取つたときは、その旨を税関に通知しなければならない。

4 第七十条(証明又は確認)の規定は、第一項但書の規定により検査を受ける郵便物について準用する。この場合において、同条第一項中「輸出申告又は輸入申告」とあり、又は同条第二項中「第六十七条(輸出又は輸入の許可)の検査」とあるのは、「第七十六条第一項但書の検査」と、同条第三項中「輸出又は輸入を許可しない」とあるのは「郵政官署は、その郵便物を発送し、又は名あて人に交付しない。」と読み替へるものとする。

(郵便物の関税の納付等)
第七十七条 関税を納付すべき物を内容とする郵便物があるときは、税関は、その関税額を郵政官署に通知しなければならない。

2 郵政官署は、前項の通知を受けたときは、郵便物を交付する前に、その関税額を名あて人に通知しなければならない。

3 前項の郵便物を受け取るうとする者は、政令で定める場合を除く外、郵政官署に申し出て、印紙をもつてその関税を納付しなければならない。

(原産地を偽つた表示がされてい郵便物)
第七十八条 輸入される郵便物中に

ある信書以外の物にその原産地について直接又は間接に偽つた表示がされていときは、税関は、その旨を郵政官署に通知しなければならない。

2 郵政官署は、前項の通知を受けたときは、名あて人に、その選択

により、同項の表示を消させ、又は訂正させなければならない。

3 名あて人が第一項の表示を消し、又は訂正しないときは、郵政官署は、その郵便物を交付してはならない。

第七章 収容及び留置(貨物の収容)

第七十九条 税関は、保税地域の利用についてその障害を除き、又は関税の徴収を確保するため、左の各号に掲げる貨物を収容することができ、この場合においては、税関は、故意又は過失に因り損害を与えた場合を除く外、その危険を負担しない。

一 指定保税地域又は保税上屋にある外国貨物で、当該指定保税地域又は保税上屋に入れた日から十五日を経過したもの

二 保税倉庫にある外国貨物で、第五十一条(保税倉庫に外国貨物を置くことができる期間)に規定する期間を経過したもの

三 保税工場にある外国貨物で、第五十七条(保税工場に外国貨物を置くことができる期間)に規定する期間を経過したもの

四 第四十一条(指定保税地域の指定の取消後における外国貨物)又は第四十七条第三項(保税上屋の許可の消滅後における外国貨物)(第五十五条(保税倉庫)及び第六十二条(保税工場)において準用する場合を含む)の規定により指定保税地域又は保税上屋、保税倉庫若しくは保税工場とみなされた場所にある外国貨物で、これらの規定により税関

長が指定する期間を経過したものの
五 第三十条第二号(許可を受けて保税地域外に置く外国貨物)の規定により許可を受け、指定された場所にある外国貨物で、同号の規定により指定された期間を経過したもの
六 保税地域にある貨物のうち、第六十六条第一号(特別の場合における税関長の権限)の規定により当該保税地域から出すことを命ぜられたもので、同号の規定により税関長が指定した期間を経過したもの
七 第八十三条第一項(収容の解除)の規定による承認を受け、その際置かれていた場所にある貨物で、その承認の日から三日(その期間中に日曜日又は休日がある場合においては、これらの日を除く)を経過したもの
(第八十条第三項但書(収容された貨物の保管)の規定により保管された外国貨物で、第六十七条(輸出又は輸入の許可)の許可又は第七十三条第一項(輸入の許可前における貨物の引取)の承認を受けたものを除く)
2 前項各号に掲げる貨物が生活力を有する動植物であるとき、腐敗し、若しくは変質したとき、腐敗若しくは変質の虞があるとき、又は他の外国貨物を害する虞があるときは、同項各号に掲げる期間は、短縮することができる。

3 税関は、第一項又は前項の規定により貨物を収容したときは、政令で定めるところにより、直ちに

その旨を公告しなければならない。この場合において、前項の規定による期間の短縮があるときは、税関は、収容された貨物の知れている所有者、管理者その他の利害関係者にその旨を通知しなければならない。

(収容の方法)
第八十条 収容は、税関が貨物を占有して行ふものとする。

2 収容される貨物の質権者又は留置権者は、他の法令の規定にかかわらず、その貨物を税関に引き渡さなければならない。

3 収容された貨物は、税関が管理する場所に保管する。但し、その場所に保管することが困難又は不適当であると認められる貨物については、その貨物が置かれている場所の管理者の承諾を得て、その者に保管させることができる。この場合においては、税関は、封印その他の方法でその貨物が収容されたものであることを明らかにしなければならない。

(収容の効力)
第八十一条 収容の効力は、収容された貨物から生ずる天然の果実に及ぶものとする。

2 収容は、裁判上の仮差押又は仮処分によつてその執行を妨げられない。

(収容課金)
第八十二条 収容された貨物については、貨物の種類、容積又は重量及び収容期間を基準として政令で定める額の収容課金を課する。

(収容の解除)
第八十三条 収容された貨物についてその解除を受けようとする者

は、政令で定めるところにより、収容に要した費用及び収容課金を税関に納付してその承認を受けなければならない。

2 税関は、収容された貨物の引取が確實であると認められるときは、前項の承認をしなければならない。

(収容貨物の公売又は売却等)
第八十四条 収容された貨物が最初に収容された日から四月を経過してなお収容されているときは、税関は、政令で定めるところにより、公告した後当該貨物を公売に付する。この場合において、公売に付される貨物について第二項の規定による期間の短縮があるときは、第七十九条第三項後段(収容の通知)の規定を準用する。

2 収容された貨物が生活力を有する動植物であるとき、腐敗し、若しくは変質したとき、腐敗若しくは変質の虞があるとき又は他の外国貨物を害する虞があるときは、前項の期間は、短縮することができる。

3 税関長は、収容された貨物が公売に付することができないものであるとき又は公売に付された場合において買受人がないときは、政令で定めるところにより、これを随意契約により売却することができる。

4 第一項若しくは第二項又は前項の規定により第七十一条第一項(原産地を偽つた表示がされている貨物)の貨物を公売に付し、又は随意契約により売却する場合においては、税関は、原産地を偽つた表示を消さなければならない。

は、政令で定めるところにより、収容に要した費用及び収容課金を税関に納付してその承認を受けなければならない。

5 税関長は、収容された貨物で人の生命又は財産を害する急迫した危険を生ずる虞があるものを廃棄することができる。
6 第八十一条第二項（収容と仮差押又は仮処分）の規定は、第一項若しくは第二項又は第三項の規定による公売又は任意契約による売却について準用する。
（公売代金等の充当及び供託）
第八十五条 前条第一項若しくは第二項又は第三項の規定により貨物を公売に付し、又は任意契約により売却した場合においては、その代金をもつて公売又は任意契約による売却に要した費用、収容に要した費用、収容課金、関税及びその他の国税に、順次に充て、なお残金があるときは、政令で定めるところにより、公売又は任意契約による売却の際における当該貨物の所有者のために、これを供託する。
2 前条第一項若しくは第二項又は第三項の規定により公売に付され、又は任意契約により売却された貨物について、その収容の際、留置又は留置権を有していた者は、前項の規定により供託された残金について、他の債権者に先だつて、当該貨物について要した保管料、立替金その他の費用の弁済を受けることができる。この場合においては、その者は、民法第三百三十条（動産の先取特権の順位）に掲げる第一順位の先取特権者と同一順位の権利を有する。
（旅客等の携帯品の留置）
第八十六条 旅客又は乗組員の携帯

品が第七十条第三項（証明又は確認ができない貨物）の規定に該当する貨物であるときは、税関は、留置証と引換にこれを留置することができる。
2 前項の規定により留置された貨物の返還を受けようとする者は、その留置に要した費用を税関に納付しなければならない。
（原産地を偽つた表示がされている貨物の留置）
第八十七条 税関は、第七十一条第一項（原産地を偽つた表示がされている貨物）の貨物について当該貨物の輸入申告をした者が同条第二項の規定により指定された期間内に原産地を偽つた表示を消し、若しくは訂正し、又は当該貨物を積みもどさないときは、これを留置する。
2 前項の規定により留置された貨物は、政令で定めるところにより、原産地を偽つた表示が消され、若しくは訂正され、又は当該貨物が積みもどされると認められる場合に限り返還する。
3 前条第二項の規定は、前項の返還について準用する。
（収容についての規定の準用）
第八十八条 第七十九条第一項後段（収容貨物についての危険の負担、第八十条（収容の方法）、第八十一条（収容の効力）、第八十四条（収容貨物の公売又は売却等）及び第八十五条（公売代金等の充当及び供託）の規定は、前二条の留置について準用する。

第八章 異議の申立、審査の請求及び訴願
（異議の申立）
第八十九条 第三章から前章まで（船舶及び航空機・保税地域・運送・通関・収容及び留置）又は第九章（雑則）の規定による税関長又は税関職員の見分（関税の賦課又は徴収に関する処分を除く。）について不服がある者は、当該処分に係る通知を受けた日（処分について通知がない場合には、処分があつたことを知つた日）から一月以内に、不服の事由を記載した書面をもつて、当該処分をした税関長（処分をした者が税関長以外の税関職員である場合には、当該税関職員が属する税関の税関長とする。以下第九十条第一項（審査の請求）において同じ。）に対して異議の申立をすることができ、
2 税関長は、通信、交通その他の状況に因り前項の期間内に異議の申立をすることができないことについてやむを得ない事由があると認める者については、同項の期間を延長することができる。
3 税関長は、第一項の異議の申立があつたときは、当該申立があつた日から一月以内に、その申立をした者又はその代理人の出頭を求めて聴聞し、又はその他の方法により、不服の事由を説明する機会を与えて、当該申立に対する決定をし、その理由を附記した書面により、これをその申立をした者に通知しなければならない。

（審査の請求）
第九十条 関税の賦課若しくは徴収に関する処分又は滞納処分（国税徴収の例により関税を徴収する場合における滞納処分をいう。以下同じ。）について不服がある者は、当該処分に係る通知を受けた日（処分について通知がない場合においては、処分があつたことを知つた日）から一月以内に、政令で定めるところにより、不服の事由を記載した書面をもつて、当該処分をした税関長に対して審査の請求をすることができ、
2 前条第二項の規定は、前項の規定による審査の請求について準用する。
3 税関長は、第一項の審査の請求があつた場合において、その請求の方式又は手続に不備があるときは、相当と認められる期間を指定してその補正をさせることができる。
（審査の決定）
第九十一条 税関長は、前条第一項の審査の請求があつた場合において、左の各号の一に該当するときは、当該請求があつた日から一月以内に、当該各号に定める決定をし、その理由を附記した書面により、これをその請求をした者に通知しなければならない。
一 審査の請求が前条第一項の期間の経過後にされたとき、又は同条第三項の規定により税関長が補正を求めた場合において同項の期間内に補正がされなかつたとき、当該請求を却下する決定

二 審査の請求の全部についてその理由がないと認めるとき、当該請求を棄却する決定
三 審査の請求の全部又は一部についてその理由があると認めるとき、当該請求の目的となつた処分の全部又は一部を取り消す決定
（審査の請求と処分の執行）
第九十二条 審査の請求は、関税についての処分の執行を停止しない。但し、税関長は、相当の事由があると認めるときは、関税の全部若しくは一部の徴収を猶予し、又は滞納処分の執行を停止することができる。
（訴願）
第九十三条 第九十一条（審査の決定）の規定による決定に対し不服がある者は、決定の通知を受けた日から一月以内に、不服の事由を記載した書面をもつて、大蔵大臣に対して訴願をすることができ、
2 第八十九条第二項（異議の申立の期間の延長、第九十条第三項（審査の請求の方式等の補正）及び前条の規定は、前項の訴願について準用する。
（訴願の裁決）
第九十四条 大蔵大臣は、前条第一項の訴願があつたときは、関税訴訟審査会に諮問して裁決する。
（関税訴訟審査会）
第九十五条 前条の規定による諮問に應じ、訴願について調査審議するため、大蔵省の附属機関として関税訴訟審査会を置く。
2 関税訴訟審査会は、会長及び委員八人以上で組織する。

3 会長及び委員は、学識経験がある者又は関係行政機関の職員のうちから大蔵大臣が任命し、その任期は二年とする。但し、欠員が生じた場合の後任の会長又は補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 会長及び委員は、再任することができる。

5 会長は、関税訴訟審査会の会務を総理する。会長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

6 会長及び委員は、非常勤とする。

7 会長及び委員は、自己の利害に關係する議事に参与することができない。

8 前各項に規定するものを除く外、関税訴訟審査会の運営について必要な事項は、政令で定める。

第九章 雑則

(開港及び税関空港)

第九十六条 開港の港域は、政令で定めるものを除く外、港域法(昭和二十三年法律第七十五号)で定めるところにより、税関空港の港域は、政令で定めるところによる。

2 開港は、開港となつた年の翌年以後において左の各号の一に該当するに至つたときは、開港でなくなるものとする。この場合においては、大蔵大臣は、直ちにその旨を告示しなければならない。

一 一年を通じて当該開港において貨物の輸出(第七十五条(外国貨物の積みもどし)に規定する積みもどしを含む。以下この

項、第一百一条第一項(手数料の軽減又は免除)及び第二百二条第一項(証明又は計表の交付)において同じ)及び輸入がなく、且つ、外国貿易船の入港及び出港がないとき。

二 一年を通じて当該開港において輸出され、又は輸入された貨物の価額の合計額が五千万円をこえず、且つ、外国貿易船の入港隻数及び出港隻数の合計数が二十五隻に達しないことが引き続き二年に及んだとき。

3 前項各号の期間は、一月一日を起算日として計算する。

4 開港が第二項の規定により開港でなくなつたときは、最近の機会において別表第一の整理をするものとする。

(警察官等の通報)

第九十七条 警察官は、第二十条第二項(事故に因る不開港への入港)、第二十一条(外国貨物の仮陸揚)、第二十三条第一項(船舶用品又は機用品の積込)又は第六十四条第一項(船舶又は航空機と陸地の交通等)、第三十条第二号(許可を受けて保税地域外に置く外国貨物)、第三十二条(見本の一時持出)

たときは、直ちにその旨を税関に通報しなければならない。

2 市町村長が、水難救護法(明治三十二年法律第九十五号)の規定により公売し、売却を認可し、又は引き渡す場合、警察署長が、遺失物法(明治三十二年法律第八十七号)の規定により返還し、売却し、又は引き取らせる場合その他税関職員以外の公務員が物件を処分する場合において、その処分する物件中に外国貨物があるとき

は、あらかじめその旨を税関に通知しなければならない。

(臨時開港)

第九十八条 日曜日、休日又はこれらの日以外の日の税関の執務時間外において、税関の政令で定める臨時の執務を求めようとする者は、税関長の承認を受けなければならない。

2 税関長は、税関の事務の執行上支障がないと認めるときは、前項の承認をしなければならない。

第九十九条 第十六条第一項(積荷目録提出前の貨物の積卸)、第五十条第二項(保税工場における外国貨物と内国貨物とを混する使用)、第六十三条第一項(保税運送)、第六十四条第一項(難破貨物等の運送)若しくは第六十六条第一項(内国貨物の運送)の承認又は第十七条(出港手続)、第十九条(執務時間外の貨物の積卸)、第二十条第二項(不開港への出入)、第二十四条(船舶又は航空機と陸地の交通等)、第三十条第二号(許可を受けて保税地域外に置く外国貨物)、第三十二条(見本の一時持出)

物)、第三十六条(許可を受けて保税地域外に置く外国貨物)において準用する場合を含む。若しくは第三十三条(執務時間外の貨物の出し入れ又は取扱)(第三十六条において準用する場合を含む。の許可は、この法律の実施を確保する上に支障がないと認められるときは、これをしなければならない。

(手数料)

第一百条 左の各号に掲げる許可又は承認を受ける者は、当該各号に規定する事項を基準として政令で定める額の手数料を、政令で定めるところにより、税関に納付しなければならない。

一 第十九条(執務時間外の貨物の積卸)若しくは第三十三条(執務時間外の貨物の出し入れ又は取扱)(第三十六条において準用する場合を含む。の許可は、この法律の実施を確保する上に支障がないと認められるときは、これをしなければならない。

第九十九条 第十六条第一項(積荷目録提出前の貨物の積卸)、第五十条第二項(保税工場における外国貨物と内国貨物とを混する使用)、第六十三条第一項(保税運送)、第六十四条第一項(難破貨物等の運送)若しくは第六十六条第一項(内国貨物の運送)の承認又は第十七条(出港手続)、第十九条(執務時間外の貨物の積卸)、第二十条第二項(不開港への出入)、第二十四条(船舶又は航空機と陸地の交通等)、第三十条第二号(許可を受けて保税地域外に置く外国貨物)、第三十二条(見本の一時持出)

承認を受ける者は、当該各号に規定する事項を基準として政令で定める額の手数料を、政令で定めるところにより、税関に納付しなければならない。

一 第十九条(執務時間外の貨物の積卸)若しくは第三十三条(執務時間外の貨物の出し入れ又は取扱)(第三十六条において準用する場合を含む。の許可は、この法律の実施を確保する上に支障がないと認められるときは、これをしなければならない。

二 第二十條第一項(不開港への出入)の許可 外国貿易船の純トン数又は外国貿易機の自重

三 第四十二条第一項(保税上屋)、第五十条(保税倉庫)又は第五十六条(保税工場)の許可 当該許可に係る保税上屋、保税倉庫又は保税工場の種別、延坪数及び許可の期間並びに当該保税上屋、保税倉庫又は保税工場において行つた税関の事務の種類

四 第六十九条第二項(指定地外検査)(第七十五条(外国貨物の積みもどし)において準用する場合を含む。の許可 当該許可に係る検査に要する時間

(手数料の軽減又は免除)

第一百条 税関長は、指定保税地域の利用の増加を図り、又は輸出の振興に資するため時に必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、指定保税地域について

第三十三条(執務時間外の貨物の出し入れ又は取扱)の許可を受けた者又は第四十二条第一項(保税上屋)、第五十条(保税倉庫)若しくは第五十六条(保税工場)の許可を受けた者が前条の規定により納付すべき手数料を軽減し、又は免除することができる。

2 税関長は、第四十二条第一項(保税上屋)、第五十条(保税倉庫)又は第五十六条(保税工場)の許可を受けた者が第四十六条(保税上屋の休業又は廃業の届出)(第五十五条(保税倉庫)及び第六十二条(保税工場)において準用する場合を含む。の規定により業務の休止を届け出たときは、政令で定めるところにより、前条の規定により納付すべき手数料を免除することができる。

(証明又は計表の交付及び統計)

第一百二条 税関は、税関の事務に於いての証明書類又は左の各号に掲げる事項についての計表の交付を請求する者があるときは、政令で定めるところにより、これを交付しなければならない。

一 輸出され、又は輸入された貨物

二 入港し、又は出港した外国貿易船等

三 前二号に掲げるものを除く外、外国貿易船についての事項で政令で定めるもの。

2 前項の証明書類又は計表の交付を請求する者は、政令で定めるところにより、証明書類又は計表の枚数を基準として定められる手数料を納付しなければならない。

3 税関は、第一項各号に掲げる事項についての統計を作成しななければならない。

4 大蔵大臣は、前項の統計を集計し、政令で定めるところにより、定期的に公表しななければならない。

(買受人の制限)
第三百三条 関税の担保物、収容され、留置され、若しくは没収された貨物、留置物件又は差押物件で、税関において公売に付され、又は随意契約により売却されるものについては、税関職員及びその所有者は、いずれの方法によつてもこれを買受けることができない。

(武器の携帯及び使用)
第四百四条 税関職員は、この法律の規定に基いて貨物の輸出若しくは輸入についての取締又は犯罪事件についての調査を行うに当り、特に必要があるときは、自分の間、小型の武器を携帯することができると。

2 税関職員は、前項の取締又は調査を行うに当り、特に自己若しくは他人の生命若しくは身体保護又は公務の執行に対する抵抗の抑止のため、やむを得ない必要があると認めるときは、その事態に応じ合理的に必要と判断される限度において、同項の武器を使用することができると。

(税関職員の権限)
第四百五条 税関職員は、この法律(第十一章犯罪事件の調査及び処分を除く。)又は関税率法の規定により職務を執行するため必要

があるときは、その必要と認められる範囲内において、左の各号に掲げる行為をすることができると。

一 外国貿易船等、外国貿易船等以外の船舶若しくは航空機若しくは車両で外国貨物を積んでいゝるもの、これらに積まれている貨物、保税地域にあり、若しくは保税地域に出入される貨物又はこれらの貨物以外の外国貨物について、所有者、占有者、管理者、船長、機長、運送人その他の関係者に質問し、若しくは検査し、又はこれらに代えて関係書類を呈示させ、若しくは提出させること

二 前号に掲げる貨物についての帳簿書類を検査し、又は当該貨物若しくはそのある場所に封かんを施すこと

三 第五十三条(保税倉庫に外国貨物を入れる際の検査(第六十二条(保税工場)において準用する場合を含む。)、第六十一条第三項(保税作業のため保税工場から出す外国貨物の検査)、第六十三条第一項(保税運送)、第六十七条輸出又は輸入の許可(第七十五条(外国貨物の積み込み)において準用する場合を含む。))又は第七十六条第一項但書(郵便物の検査)に規定する検査に際し、見本を採取し、又は提供させること

四 外国貿易船等若しくは外国貨物を積み、若しくは積み込むとしてゐる外国貿易船等以外の船舶若しくは航空機に乗り込み、又は保税地域に出入する車両の運行を一時停止させること

五 関税率法第十三条第一項(製造用原料品の減税又は免税)、第十八条第一項(船舶の建造又は修繕用貨物の免税)又は第十九条第一項(輸出貨物の製造用原料品の減税又は免税)の規定により関税の軽減若しくは免除を受けた貨物、その製品若しくは製造用機械器具又はこれらについての帳簿書類を検査すること

六 関税率法第九条第一項(不当廉売関税)に規定する不当廉売された貨物の輸入又は輸入された貨物の不当廉売について、その輸入者、不当廉売者その他の関係者に質問し、又はこれらの貨物若しくはこれらの貨物についての帳簿書類を検査すること

2 税関職員は、前項の規定により職務を執行するときは、制服を着用し、且つ、その身分を示す証票を携帯し、関係者の請求があるときは、これを呈示しなければならない。

3 第一項の規定による質問又は検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(特別の場合における税関長の権限)
第六六条 税関長は、この法律の実施を確保するためやむを得ない必要があると認める相当の事由があるときは、左の各号に掲げる行為をすることができると。

一 外国貿易船等若しくは外国貿易船等以外の船舶若しくは航空機

機で外国貨物を積んでいるものへの貨物の積卸若しくは保税地域にある貨物の取扱を一時停止させ、又は期間を指定して保税地域にある貨物を出させること

二 船舶又は航空機の出発を一時延期させ、又は航行を一時停止させること

(税関長の権限の委任)
第六七条 税関長は、政令で定めるところにより、その権限の一部を税関支署長に委任することができる。

(外国とみなす地域)
第六八条 この法律の適用については、政令で定める本邦の地域は、自分の間、外国とみなす。

第十章 罰則
第六九条 関税率法第二十一条第一項(輸入禁制品)に掲げる貨物を輸入した者は、五年以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

2 前項の罪を犯す目的をもつてその予備をした者又は同項の犯罪の実行に着手してこれを遂げない者についても、同項の例による。

第六十条 左の各号の一に該当する者は、五年以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

一 詐欺その他の不正の行為により関税を免かれ、又は関税の払いもどしを受けた者

二 関税を納付すべき貨物について詐欺その他の不正の行為により関税を納付しない輸入した者

2 前項の罪を犯す目的をもつてその予備をした者又は同項の犯罪の実行に着手してこれを遂げない者についても、同項の例による。

第六十二条 第九十九条第一項(禁制品を輸入する罪)又は第一百零一条第一項(関税を免かれる等の罪)の犯罪に係る貨物について、情を知つてこれを運搬し、保管し、有償若しくは無償で取得し、又は処分した者若しくはあつせん(以下この条においてこれらの行為を「運搬等」という。)をした者は、三年以下の懲役若しくは三十万円以下の

第六十一条 許可を受けずに貨物を輸出(本邦から外国に向けて行う外国貨物(仮に陸揚された貨物を除く。))の積みもどしを含む。し、又は輸入した者は、三年以下の懲役若しくは三十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

罰金に処し、又はこれを併科する。

2 前項の犯罪に係る貨物についての第百十條第一項（関税を免かれる等の罪）の犯罪に係る関税又は関税の払いもどしの額の五倍が三十万円をこえる場合においては、情状により、前項の罰金は、三十万円をこえ、当該関税又は関税の払いもどしの額の五倍に相当する金額以下とすることができ

3 前条第一項の犯罪に係る貨物について情を知つて運搬等をした者は、二年以下の懲役若しくは二十万円以下の罰金に処し、又はこれを併科する。

第百十三條 第二十条第一項（不開港出入の許可）の規定に違反した船長又は機長（船長又は機長に代つてその職務を行う者を含む。以下第百十四條第一号及び第三号（貨物と符合しない積荷目録を提出する等の罪）並びに第百十五條第一号（入出港の簡易手続の規定に違反する罪）において同じ。）は、三年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第百十四條 左の各号の一に該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一 第十五條（入港手続）の規定により積荷目録を提出すべき場合において、貨物と符合しない積荷目録を提出した船長又は機長

二 第六十七條（輸出又は輸入の許可）（第七十五條（外国貨物の積みもどし））において準用する

場合を含む。）の申告若しくは検査に際し、偽つた申告若しくは証明をし、若しくは偽つた書類を提出した者又は第七十六條第一項但書郵便物の検査の検査に際し、偽つた証明をした者

三 第十五條（入港手続）、第十七條（出港手続）、第二十條第二項（事故に因り不開港に入港したときの届出）、第二十一條（外国貨物の仮陸揚）、第二十二條（沿海通航船等の外国寄港の届出等）、第二十三條第一項（船用品又は機用品の積込）又は第二十五條（船舶又は航空機の資格の変更）の規定に違反した船長又は機長

四 第十六條（貨物の積卸）、第十九條（執務時間外の貨物の積卸）、第二十四條（船舶又は航空機と陸地との交通等）、第三十三條（執務時間外の貨物の出し入れ又は取扱）（第三十六條（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物））において準用する場合を含む）、第六十三條第一項、第三項若しくは第五項（保税運送）、第六十四條第一項若しくは第三項（難破貨物等の運送）又は第六十六條（内国貨物の運送）の規定に違反した者

五 第十五條第一項（税関職員の特権）の規定による税関職員の特権に對して答弁せず、若しくは偽りの陳述をし、又はその職務の執行を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

六 第六十六條（特別の場合における税関長の権限）の規定による税関長（第六十七條（税関長の権限

の委任）の規定により権限の一部を委任された税関支署長を含む。）の処分を執行を拒み、妨げ、又は忌避した者

第百十五條 左の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第十八條（入出港の簡易手続）の規定に違反した船長又は機長（第三十二條（見本の一時持出）（第三十六條（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物））において準用する場合を含む。）若しくは第五十二條第一項（保税倉庫に外国貨物を入れることの承認）（第六十二條（保税工場））において準用する場合を含む。）の規定に違反した者又は第六十一條第一項（保税工場外における保税作業）の許可を受けないで外国貨物を保税作業のため保税工場から出した者

三 第四十條第一項（指定保税地域における貨物の取扱）（第三十六條（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物））、第四十九條（保税上陸）及び第五十五條（保税倉庫）において準用する場合を含む。）の規定に違反した者

四 第五十四條（保税倉庫についての記帳義務）（第六十二條（保税工場））において準用する場合を含む。）の規定による帳簿の記載を怠り、若しくは偽り、又は帳簿をかくした者

第百十六條 過失に因り第百十三條（許可を受けないで不開港に出入する罪）、第百十四條（貨物と符合しない積荷目録を提出する等の

の委任）の規定により権限の一部を委任された税関支署長を含む。）の処分を執行を拒み、妨げ、又は忌避した者

罪（第五号を除く。）又は前条（第四号を除く。）の罪を犯した者は、当該各条の例による。

第百十七條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業員がその法人又は人の業務又は財産について、第百九條から第百十二條まで（禁制品を輸入する罪・関税を免かれる等の罪・許可を受けないで輸出する罪・密輸貨物の運搬等をする罪、第百十四條第二号若しくは第四号から第百六號まで（偽つた申告をする等の罪）、第百十五條第二号から第百四號まで（許可を受けないで見本を一時持ち出す等の罪）又は前条に該當する違反行為（同条中第百十三條（許可を受けないで不開港に出入する罪）、第百十四條第一号及び第三号（貨物と符合しない積荷目録を提出する等の罪）並びに第百十五條第一号（入出港の簡易手続の規定に違反する罪）に係るものを除く。）をしたときは、その行為者を罰する外、その法人又は人に對して当該各条の罰金刑を科する。

第百十八條 第百九條から第百十一條まで（禁制品を輸入する罪・関税を免かれる等の罪・許可を受けないで輸出する罪）の犯罪に係る貨物、その犯罪行為の用に供した船舶若しくは航空機又は第百十二條（密輸貨物の運搬等をする罪）の犯罪に係る貨物（以下この条において「犯罪貨物等」という。）は、没収する。但し、犯罪貨物等の犯人以外の者の所有に係り、且つ、そ

の者が左の各号の一に該当する場合は、この限りでない。

一 第百九條から第百十二條までの犯罪が行われることをあらかじめ知らないのでその犯罪が行われた時から引き続き犯罪貨物等を所有していると認められるとき。

二 前号に掲げる犯罪が行われた後、その情を知らないで犯罪貨物等を取扱したと認められるとき。

2 前項の規定により没収すべき犯罪貨物等を没収することができない場合又は同項第二号の規定により犯罪貨物等を没収しない場合において、その没収することができないもの又は没収しないものの犯罪が行われた時の価格に相当する金額を犯人から追徴する。

3 第一項第一号の規定により犯罪貨物等を没収しない場合において、これについて関税を徴収すべきときは、その関税は、直ちにその所有者から徴収する。但し、犯罪貨物等が税関長の指定する期間内に外国貨物として保税地域に入られた場合においては、輸入がなかつたものとみなす。

第十一章 犯罪事件の調査及び処分

第一節 犯罪事件の調査（質問、検査又は留置）

者が置き去つた物件を検査し、又はこれらの者が任意に提出した物件若しくは犯則嫌疑者が置き去つた物件を領置することが出来る。

(開示の請求)

第二百二十条 税関職員は、犯則の事実を証明するに足りる物件を身辺にかくしていると思はれる者があるときは、当該物件の開示を求めることが出来る。

(臨検、捜索又は差押)

第二百二十一条 税関職員は、犯則事件を調査するため必要があるときは、その所属官署の所在地を管轄する地方裁判所又は簡易裁判所の裁判官があらかじめ発する許可状により、臨検、捜索又は差押をすることが出来る。

2 前項の場合において急速を要するときは、税関職員は、臨検すべき場所、捜索すべき場所、身体若しくは物件又は差し押えるべき物件の所在地を管轄する地方裁判所又は簡易裁判所の裁判官があらかじめ発する許可状により、前項の処分をすることが出来る。

3 税関職員は、第一項又は前項の許可状(以下「許可状」という。)を請求する場合においては、犯則事件が存在すると認められる資料を提供しなければならない。

4 前項の請求があつた場合においては、地方裁判所又は簡易裁判所の裁判官は、臨検すべき場所、捜索すべき場所若しくは身体若しくは物件又は差し押えるべき物件並びに請求者の官職氏名、有効期間、その期間経過後は執行に着手することができずこれを返還しなければならない旨、交付の年月日

及び裁判所名を記載し、自己の記名押印した許可状を税関職員に交付しななければならない。この場合において、犯則嫌疑者の氏名又は犯則の事実が明らかであるときは、これらの事項をも記載しななければならない。

5 税関職員は、許可状を他の税関職員に交付して、臨検、捜索又は差押をさせることが出来る。

(郵便物等の差押)

第二百二十二条 税関職員は、犯則事件を調査するため必要があるときは、許可状の交付を受けて、犯則嫌疑者から発し、又は犯則嫌疑者に対して発した郵便物又は電信についての書類で通信事務を取り扱う官署その他の者が保管し、又は所持するものを差し押えることができる。

2 税関職員は、前項の規定に該当しない郵便物又は電信についての書類で通信事務を取り扱う官署その他の者が保管し、又は所持するものについては、犯則事件に関係があると思はれるに足りる状況があるものに限り、許可状の交付を受けて、これを差し押えることができる。

3 税関職員は、前二項の規定による処分をした場合においては、その旨を発信人又は受信人に通知しななければならない。但し、通知によつて犯則事件の調査が妨げられる虞がある場合は、この限りでない。

(現行犯事件の臨検、捜索又は差押)

第二百二十三条 税関職員は、現に犯

則を行い、又は現に犯則を行い終つた際に発覚した事件について、その証拠となると思はれるものを取り集めるため必要であつて、且つ、急速を要し、許可状の交付を受けることができないときは、その犯則の現場において第二百二十一条第一項(臨検、捜索又は差押)の処分をすることが出来る。

2 税関職員は、現に犯則に供した物件若しくは犯則により得た物件を所持し、又は顯著な犯則の跡があつて犯則を行つてから間がないと明らかに認められる者がある場合において、その証拠となると思はれるものを取り集めるため必要であつて、且つ、急速を要し、許可状の交付を受けることができないときは、その者の所持する物件に対して第二百二十一条第一項(臨検、捜索又は差押)の処分をすることが出来る。

(臨検、捜索又は差押の夜間執行の制限)

第二百二十四条 臨検、捜索又は差押は、許可状に夜間でも執行することが出来る旨の記載がなければ、日没から日出までの間には、してはならない。但し、旅館、飲食店その他夜間でも公衆が出入することが出来る場所等その公開した時間内にこれらの処分をする場合及び前条の規定により処分をする場合は、この限りでない。

2 日没前に開始した臨検、捜索又は差押は、必要があると認めるときは、日没後まで継続することが出来る。

(許可状の呈示)

第二百二十五条 臨検、捜索又は差押

の許可状は、これらの処分を受ける者に呈示しなければならない。

(身分の証明)

第二百二十六条 税関職員は、この節の規定により質問、検査、領置、臨検、捜索若しくは差押をし、又は開示を求めるときは、その身分を示す証票を携帯し、関係者の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

(臨検、捜索又は差押に際しての必要な処分)

第二百二十七条 税関職員は、臨検、捜索又は差押をするに於て必要があるときは、錠をはずし、封を開き、その他必要な処分をすることが出来る。

2 前項の処分は、差押物件又は領置物件についても、することが出来る。

(処分中の出入の禁止)

第二百二十八条 税関職員は、この節の規定により質問、検査、領置、臨検、捜索若しくは差押をし、又は開示を求めるときは、何人に対しては、許可を受けないでその場所に入出入することを禁止することが出来る。

(責任者等の立会)

第二百二十九条 税関職員は、船舶、航空機、車両又は倉庫その他の場所を臨検、捜索又は差押をするときは、その所有者若しくは管理者(これらの者の代表者、代理人その他これらの者に代るべき者を含む。)又は成年に達したこれらの者の使用人若しくは同居の親族を立ち会わせなければならない。

2 前項の場合において同項に規定する者を立ち会わせることができないときは、その隣人で成年に達した者又はその地の警察官若しくは地方公共団体の職員を立ち会わせなければならない。

3 第二百三十三条(現行犯事件の臨検、捜索又は差押)の規定により臨検、捜索又は差押をする場合において、急速を要するときは、前二項の規定によることを要しない。

4 女子の身体について捜索するとき、成年の女子を立ち会わせなければならない。但し、急速を要する場合は、この限りでない。

(警察官等の援助)

第二百三十条 税関職員は、臨検、捜索又は差押をするに際し必要があるときは、警察官又は海上保安官の援助を求めることが出来る。

(調書の作成)

第二百三十一条 税関職員は、この節の規定により質問、検査、領置、臨検、捜索又は差押をしたときは、その調書を作り、質問を受けた者又は立会人に示し、これらの者ととともにこれに署名押印しななければならない。但し、質問を受けた者又は立会人が署名押印せず、又は署名押印することができないときは、その旨を附記すれば足りる。

(領置目録又は差押目録)

第二百三十二条 税関職員は、領置又は差押をしたときは、その目録を作り、領置物件又は差押物件の所有者若しくは所持者又はこれらの

者に代るべき者にその謄本を交付しなければならぬ。

(領置物件又は差押物件の処置)

第三百三十三條 運搬又は保管に不便な領置物件又は差押物件は、その所有者又は所持者その他税関職員が適当と認める者に、その承諾を得て、保管証を徴して保管させることができる。この場合において、その保管証について紙税を納めなくてはならない。

2 税関長は、領置物件又は差押物件が腐敗し、若しくは変質したとき又は腐敗若しくは変質の虞があるときは、政令で定めるところにより、公告した後これを公売に付し、その代金を保管することができる。

3 第八十四條第三項及び第四項(収容貨物の隨意契約による売却等)の規定は、前項の公売について、同条第五項の規定は、領置物件又は差押物件について準用する。

(領置物件又は差押物件の返還等) 第三百三十四條 税関長は、領置物件又は差押物件について留置の必要がなくなつたときは、その返還を受けるべき者にこれを還付しなければならぬ。

2 税関長は、前項の領置物件又は差押物件の返還を受けるべき者の住所若しくは居所がわからないため、又はその他の事由に因りこれを還付することができない場合において、その旨を公告しなければならぬ。

3 前項の公告に係る領置物件又は差押物件について、公告の日から

六月を経過しても還付の請求がないときは、これらの物件は、国庫に帰属する。

4 前条第二項の規定により公売に付され、若しくは同条第三項において準用する第八十四條第三項(収容貨物の隨意契約による売却)の規定により売却された領置物件又は差押物件の代金を第一項の規定により返還を受けるべき者に還付する場合において、これらの物件について関税その他の国税が納付されてないときは、当該代金をもつて関税その他の国税に充てる。

(管轄区域外における職務の執行) 第三百三十五條 税関職員は、犯則事件を調査するため必要があると認めるときは、その所属する税関の管轄区域外においてその職務を執行することができる。

(税関職員以外の公務員の通知) 第三百三十六條 税関職員以外の公務員は、犯則嫌疑事件を発見し、又は捜査したときは、直ちにこれを税関に通知しなければならぬ。

第二節 犯則事件の処分

(税関職員の報告又は告発)

第三百三十七條 税関職員は、犯則事件の調査を終えたときは、調査の結果を税関長に報告しなければならぬ。但し、左の各号の一に該当する場合においては、直ちに檢察官に告発しなければならない。

一 犯則嫌疑者の居所が明らかでないとき。

二 犯則嫌疑者が逃走する虞があるとき。

三 証拠となる認められるものをかくし、又はなくしてしまふ虞があるとき。

(税関長の通告処分又は告発) 第三百三十八條 税関長は、犯則事件の調査により犯則の心証を得たときは、その理由を明示し、罰金に相当する金額及び没収に該当する物件又は追徴金に相当する金額を税関に納付すべき旨を通告しなければならぬ。但し、左の各号の一に該当すると認めるときは、直ちに檢察官に告発しなければならぬ。

一 情状が懲役の刑に処すべきものであるとき。

二 犯則者が通告の旨を履行する資力がなないとき。

2 犯則者の居所が明らかでないため、若しくは犯則者が通告書の受領を拒んだため、又はその他の事由に因り通告をすることができないときも、また前項但書と同様とする。

3 第一項の規定により通告があつたときは、公訴の時効は、中断する。

4 犯則者は、第一項の通告の旨を履行した場合においては、同一事件について公訴を提起されない。

(通告処分の不履行と告発)

第三百三十九條 犯則者が前条第一項の通告を受けた場合において、二十日以内に通告の旨を履行しないときは、税関長は、檢察官に告発しなければならない。但し、二十日を過ぎても告発前に履行した場合、この限りでない。

(檢察官への引継)

第四百十條 犯則事件は、第三百三十七條但書(税関職員の告発)の規定による税関職員の告発又は第三百三十八條第一項但書若しくは第二項(税関長の告発)若しくは前条の規定による税関長の告発をまつて、これを論ずる。

2 前項の告発は、文書をもつて行い、第三百三十一條(調書の作成)に規定する調書を添附し、領置物件又は差押物件があるときは、これを領置目録又は差押目録とともに檢察官に引き継がなければならない。

3 前項の領置物件又は差押物件が第三百三十三條第一項(領置物件又は差押物件の所有者等による保管)の規定による保管に係るものである場合においては、同項の保管証をもつて引き継ぐとともに、その旨を同項の保管者に通知しなければならない。

4 第二項又は前項の規定により領置物件又は差押物件が引き継がれたときは、当該物件は、刑事訴訟法の規定により檢察官によつて押収されたものとみなす。

5 第一項に掲げる告発は、取り消すことができる。

附 則

1 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。

2 左に掲げる法律は、廃止する。

保稅倉庫法(明治三十年法律第十五号)

保稅工場法(昭和二年法律第四十五号)

3 この法律の施行前に課した、又は課することができた関税については、なお従前の例による。

4 改正前の関税法(以下「旧法」といふ)、旧保稅倉庫法又は旧保稅工場法の規定によつてした申告、届出、免許、承認、許可、認許、特許、指定その他の手続又は処分は、改正後の関税法(以下「新法」といふ)の相当規定によつてした相当の手続又は処分とみなす。

5 旧保稅倉庫法第十八條第一項(保稅倉庫の特許)の規定によつてした特許で前項の規定により新法第五十條(保稅倉庫の許可)の規定によつてした許可とみなされるものの期限で、この法律の施行の際、まだ経過していない期間があるものの新法第五十五條(保稅倉庫)において準用する新法第四十二條第二項(保稅上屋の許可)の期間)の期間は、同項の規定にかかわらず、そのまだ経過していない期間の末日までとする。

6 この法律の施行前に保稅倉庫に入れたれた外国貨物を保稅倉庫に置くことができる期間は、新法第五十一條(保稅倉庫に外国貨物を置くことができる期間)の規定にかかわらず、最初に保稅倉庫に入れた日から三年とする。

7 旧保稅工場法第五條第一項但書(原料課税)の検査を受けた外国貨物は、新法第四條第二号(原料課税)の承認を受けた外国貨物とみなす。この場合における新法第六十條第一項(加算税額)の規定の適用については、同項中「その承認の日」の翌日から百日を経過した

日」とあるのは「その検査の日の翌日から百日を経過した日」と、「輸入の許可の日までの日数に依り当該関税額百円につき一日二銭の割合を乗じて計算した金額」とあるのは「輸入の許可の日までの期間に依り当該関税額に年六分の割合を乗じて計算した金額」とする。

8 この法律の施行前に旧法第三十九條第一項(外国貨物の運送)の免許を受けて運送された外国貨物についての新法第六十三條第五項(運送目録の提出)の規定の適用については、同項中「第三項の規定により確認を受けた運送目録」とあるのは「運送目録」とする。

9 新法第十二條(利子税額)の規定は、この法律の施行前に納税の告知がされた関税については、適用しない。

10 新法第十三條(還付加算金)の規定は、この法律の施行前に納付した関税又は滞納処分費に過額納があつた場合については、適用しない。

11 この法律の施行前に旧法第八十五條ノ二(犯罪嫌疑物件の差出及び引渡)の規定により差し出され、又は引き渡された物件については、同法第八十六條ノ二(預置事件の還付等)並びに第九十八條第三項及び第四項(犯罪嫌疑物件の差出についての報償金)の規定は、この法律の施行後において、なおその効力を有する。

12 この法律の施行前に旧法第九十八條第一項(第三者通報)に規定する報告をした者に対する報償金の

交付については、同条第一項及び第二項の規定は、この法律の施行後においても、なおその効力を有する。

13 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。

14 この法律の施行前にされた旧法第七十四條第一項(禁制品を輸入する罪)、第七十五條第一項(関税を免かれる等の罪)又は第七十六條第一項(免許を受けずに輸出する罪)の犯罪に係る貨物は、新法第九十九條第一項(禁制品を輸入する罪)、第一百零一條第一項(関税を免かれる等の罪)又は第一百零一條第一項(許可を受けずに輸出する罪)の犯罪に係る貨物とみなして、新法第一百零二條(密輸貨物の運搬等をする罪)の規定を適用する。

15 日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障条約第三條に基づく行政協定の実施に伴う関税法等の臨時特例に関する法律(昭和二十七年法律第百二十二号)の一部を次のように改正する。

第一條中「関税法(明治三十二年法律第六十一号)を「関税法(昭和二十九年法律第 号)」に改める。

第五條第一項中「関税法第十條、第十一條、第十三條、第十四條、第十六條、第十七條及び第十九條から第二十一條まで」を「関税法第十五條から第十九條まで、第二十一條から第二十三條まで及び第二十五條」に、「同法第十條第一項を「同法第十五條第一項」に、

「入港申告書」を「入港届」に、「同法第十三條に規定する出港届及び出港申告書」を「同法第十七條に規定する出港届」に、同条第三項中「関税法第十八條」を「関税法第二十條」に改める。

第七條中「但し、の下に「保税工場において製造された物品及び」を加える。

第九條中「関税法第三十一條」を「関税法第六十七條」に改める。

第十條第一項中「税関長の承認した倉庫又は工場」を「税関長の承認して承認した倉庫又は工場」に改め、同条第二項中「関税法第一條の二第三項、第一條ノ八及び第一百零一條ノ九」を「関税法第三十五條、第五條第一項及び第五條第一項第五号、第二項及び第三項」に、「前項に規定する倉庫又は工場」を「前項に規定する物品又は倉庫若しくは工場」に改める。

第十一條第一項中「免許」を「許可」に改め、同条第二項中「免許」を「許可」に、「関税法第七十六條」を「関税法第一百零一條」に改め、同条第三項中「関税法第八十四條、第八十五條、第八十六條、第八十六條ノ二(第二項及び第六項を除く)及び第八十六條の三から第九十七條の二まで」を「関税法第九十九條から第一百四十條まで」に改める。

第十二條第一項中「第六條の規定の適用を受けた物品」の下に「当該物品を使用して製造された物品及びその副産物を含む」を加え、同条第二項中「関税法第三十一條」を「関税法第六十七條」に、「免許」を「許可」に改め、同条に次の一項を加える。

可」に改め、同条に次の一項を加える。

4 第一項の規定の適用を受ける物品は、関税法の適用については、同法の外国貨物とみなす。

附則第三項を次のように改める。

3 合衆国軍隊、合衆国軍隊の公認調達機関、軍人用販売機関等、合衆国軍隊の構成員、軍属、これらの者の家族及び契約者等以外の者が、第六條又は前項の規定の適用を受けた自動車を持ち受けた場合において、道路運送車両法(昭和二十六年法律第百八十五号)第七條又は第十三條の規定に基いて当該自動車の新規登録又は移転登録の申請をするときは、当該自動車について第十二條第一項の規定により適用することとされる関税法第六十七條の規定による輸入の許可を証する書類を提出しなければならぬ。

16 日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障条約第三條に基づく行政協定の実施に伴う関税規則取締法等の臨時特例に関する法律(昭和二十七年法律第百十三号)の一部を次のように改正する。

第一條中「関税法(明治三十二年法律第六十一号)を「関税法(昭和二十九年法律第 号)」に改める。

第三條第三項中「保税倉庫法(明治三十二年法律第十五号)を削る。

17 酒税等ノ徴収ニ関スル法律(明治四十四年法律第四十五号)の一部を次のように改正する。

第二條中「関税法第三十九條」を「関税法第六十三條」に改める。

18 物品税法(昭和十五年法律第四十号)の一部を次のように改正する。

第十條第四項中「関税法第三十條但書」を「関税法第七十三條第一項」に改め、同項中「輸入免許」を「輸入ノ許可」に改める。

第十條の二第二項中「輸入免許」を「輸入ノ許可」に改める。

19 揮発油税法(昭和二十四年法律第四十四号)の一部を次のように改正する。

第二條第二項中「関税法(明治三十二年法律第六十一号)を「関税法(昭和二十九年法律第 号)」に改める。

20 酒税法(昭和二十八年法律第六号)の一部を次のように改正する。

第三條第十三号中「関税法(明治三十二年法律第六十一号)第二十九條ノ二」を「関税法(昭和二十九年法律第 号)第二十九條」に改める。

21 いやし、織維品の課税に関する法律(昭和二十九年法律第 号)の一部を次のように改正する。

第二條第三項中「関税法(明治三十二年法律第六十一号)第二十九條ノ二(保税地域の定義)」を「関税法(昭和二十九年法律第 号)第二十九條(保税地域の種類)」に改める。

