

参議院運輸、大蔵委員会連合審査会會議録第一号

昭和三十六年五月十五日(月曜日)
午後二時開会

委員氏名

運輸委員

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
理事 金丸 富夫君
理事 谷口 慶吉君
理事 大倉 精一君
理事 井野 碩哉君
理事 佐野 廣君
理事 重宗 雄三君
理事 島島徳次郎君
理事 野上 進君
理事 平島 敏夫君
理事 村上 春藏君
理事 小酒井義男君
理事 重盛 壽治君
理事 中村 順造君
理事 大和 与一君
理事 片岡 文重君
理事 松浦 清一君
理事 白木義一郎君
理事 加賀山之雄君

大蔵委員

委員長 大竹平八郎君
理事 上林 忠次君
理事 佐野 廣君
理事 成瀬 幡治君
理事 天田 勝正君
理事 天坊 裕彦君
理事 青木 一男君
理事 大谷 實雄君
理事 岡崎 真一君

出席者は左の通り。

運輸委員

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
理事 谷口 慶吉君
理事 大倉 精一君

委員

島島徳次郎君
野上 進君
平島 敏夫君
村上 春藏君
中村 順造君
加賀山之雄君
大蔵委員
委員長 大竹平八郎君
理事 上林 忠次君

委員

運輸大臣

政府委員

運輸省海運局長

事務局側

参考人

日本開発銀行理事

日本開発銀行

営業第二部長

参考人

日本開発銀行

常任委員

常任委員

常任委員

り運輸・大蔵委員会連合審査会を開き
ます。
先例により私が連合審査会の委員長
の職務を行ないます。
まず、参考人の出席についてお諮り
いたします。
日本開発銀行理事吉岡千代三君及び
営業第二部長淡河正君を参考人として
本日の連合審査会に出席願うことに御
異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(三木與吉郎君) 御異議ない
と認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木與吉郎君) それでは日
本開発銀行に関する外航船舶建造融資
利子補給臨時措置法案を議題といたし
ます。
本法案について説明を願います。
○政府委員(朝田静夫君) ただいま議
題になりました日本開発銀行に関する
外航船舶建造融資利子補給臨時措置法
案の提案理由につきましては、過般運
輸大臣から運輸委員会その他において
御説明をいたしました通りでございます
が、なおこの機会に私からそれにつ
け加えて若干御説明を申し上げたいと
思うのでございます。

御承知の通りわが国海運は、戦後に
おきまして国民経済上の要請に應ずるた
めに、戦争によりまして喪失いたしま
した船舶の急速かつ大量の回復に努
めて参つたのでございます。しかしな
がら、わが海運企業は、御承知のよう
に戦時補償の打ち切りによりまして、

全く自己資金を持たずに、もっぱら新
造船をやりまします場合には借入金によつ
て行なわざるを得なくなりましたの
で、その資本構成も逐次悪化いたしま
して、これにわが国の金利水準が、国
際水準から見まして著しく割高である
という事情が加わりまして、その企業
内容は極度に悪化することとなつたの
でございます。従いまして、こうい
った割高な金利負担を国際水準並みに軽
減いたしまして、日本海運の国際競争
力を強化いたしますことは、海運政策
上最も必要なこととございます。その
で、昨年中金融機関の行なう融資に
つきましても利子補給を行なうことを
お認め願つた次第でございます。しか
しながら、わが国海運の国際競争力の
ためには、市中融資に対する利子補給
のみでなく、船舶建造費の大半を占め
ております日本開発銀行の融資につ
きましても、その金利負担を軽減するこ
とがぜひとも必要なのでございます。
特に最近、輸出入銀行の輸出船に対す
る金利と開銀金利との不均衡が表面化
して参りましたので、この間の事情も
考慮いたしましたので、本年度から日本開
発銀行の融資に対しまして利子補給
を行なうことといたしましてこの法案
を提出いたしましたようなわけでござ
います。

この日本開発銀行に対しまする利子
補給は、本年度から開発銀行融資によ
ります造船に対して適用されるのでご
ざいます。補給率は一分五厘といたし
まして、すなわち、現行の六分五厘に

第二十九部
運輸、大蔵委員会連合審査会會議録第一号
昭和三十六年五月十五日
〔参議院〕

対しまして一分五厘補給いたしまして、結局船主負担は五分ということになるのでございますが、また、その最初の融資後五カ年間にわたるにいたしておるものでございます。ただ、今後におきますわが国経済の動向あるいは金利低下の傾向を勘案いたしまして、一応契約締結期間を三年間といたしておるのでございます。これに必要な本年度の予算措置は、支出額は本年度は千八百万円、債務負担行為額は約九億六千万円でございます。

この法律案の概要につきましては、まず第一に、政府は日本開発銀行と契約を結びまして、外航船舶建造のための同行の融資につきまして、当該融資の契約上の利率、ただいま申し上げました現行六分五厘と年五分との差を限度といたしまして利子補給金を支給することができるよういたしましたこととあります。

第二の、利子補給金の支給年限、予算による制限支給限度額及び日本開発銀行の利子引き下げ義務といったような事項につきまして、利子補給制度の基本的事項を市中金融に對しまする利子補給制度にならって規定しております。利子補給金は、政府から日本開発銀行に支給されるのでございますが、開発銀行がその受けた利子補給金に相当する額だけ船主から受ける利子額を差し引かなければならないことにいたしましたので、船主の利子負担はそれだけ減少することになるのは申すまでもないところでございます。

次に、海運会社が一定率以上の利益を計上いたしました場合の国庫返納義務、海運会社に対し監視、勧告、海運会社及び開発銀行の義務違反に對

する措置等につきましては、市中融資に對する利子補給の場合と同様に規制をするために、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の中の関係条文の適用ないし準用をいたしております。

最後に、ただいま申し上げましたように、この日本開発銀行に對しまする利子補給は、昭和三十六年度以降三年間の開発銀行融資による造船に限りまして行なうことにいたしておりますので、契約締結期間を昭和三十三年三月三十一日までとすることにいたしておりますのであります。

以上が概略のこの法律案の提案理由の御説明でございます。

○委員長(三木武吉郎君) これより本案に對する質疑を行ないます。

質疑の通告がござります。まず成瀬君より御発言をお願いいたします。

○成瀬權治君 時間的な制限もござりますので、簡単に一つ御質問を申し上げます。

非常に船会社の内容が悪いということですが、ここに銀行関係の方はお見えになっておりますか……普通、資本構成が、自己資本が二・四％、そうして他人資本、借入金が七八・六％こうなっておりますといわれる。他の会社、そういうものと比較しても、大体自己資本が三に對して負債が七というような率が大体今の大きな会社の率じゃないかと思ひます。それなのに、なおさらこれが非常に悪いのだといわれる理由はどういうところにあるのか、まず最初にお伺ひしたい。

○参考人(吉岡千代三君) 開発銀行の吉岡でございます。ただいま成瀬先生からお話しのごとく、御承知のように日本の産業全体を通じて、戦前の

自己資本と外部負債との比率は、たしか自己資本二に對して外部負債一である、あるいは自己資本六割に對して外部負債四割という程度の状況であつたと思ひます。しかしながら、ただいま御指摘のように、戦争によりまして資本蓄積を喪失いたしまして、戦後外部負債に依存する傾向が強くなつて参りました。現状では一般に、平均いたしまして、戦前とほぼ逆の関係、自己資本一に對して外部負債二というような程度の形になつておるかと思ひます。しかしながら、御承知のように、負債比率の比較的高い企業は、いわばそれだけ成長率が高いといふふうにも考えられるわけでござります。そして、負債比率だけの高いことをもつて企業の内容が悪いということとは申せないかと思ひます。ただ海運企業の場合におきましては、現在私どもの方で外航船舶関係につきまして、本年三月末現在におきまして千六百九十七億円の残高を持っております。これは開発銀行の国内関係の貸付残高の三一％を占めておりますが、これに對しまして元本の内入れ猶予と申しておりますが、最終期限は到来いたしておりますが、中間的の期限に返済を受けることができませんで、期限の延長の措置をとっておりますが、同じく本年三月末現在におきまして二百七十三億円の状況になつております。これはただ本行だけであります。市中銀行のやはり海運関係の設備資金貸付について見ましても、本年三月末現在におきまして千五百十九億の残高を持っておりますが、これに對してやはり三百九十億の内入れ猶予をいたしております。このように約定の回収額に對し

ましてこれを履行できないということ、現在一般の企業につきましては、その中の特異な例を除きましては非常に異例の状態であるのであります。これはいろいろ原因はあるかと思ひますが、要するにこの点から考えまして、海運事業が非常に苦しい状態にある。自己資本比率が非常に低く、また収益も十分あがらないので、返済等も支障を來たしておるということ御承知願ひいたします。

○成瀬權治君 これは開発銀行にお答え願ひするのはむしろいかなんかもしれませんが、私が指摘したいと思ひますことは、戦前のことではなくて、戦後の一般産業の自己資本と他人資本との比率というものは大体三対七くらいの割合である。で、造船を見ると、大体それは一対二になつてゐるといわれてゐるけれども、大体似たようなものだ。それなのに特に——そう言うけれども、片方では配当もしておらず、収益率も相当あげておるじゃないかと言われればそれまでもしれません。が、一般産業は大体資本構成がみんな悪いわけですから、だから大蔵省としては資産償却の特別措置等をみんなやっておるわけですから、その恩典はこの造船も受けておるわけですが、特に造船会社が悪いのだと言われるその理由は、那邊にあるのかということ御説明が願ひたい、こう申しておるのです。

○政府委員(朝田静夫君) ただいま御指摘になりました、なぜ海運会社のみが資本構成比率が極端に悪いのか、こういうことでござりますが……

○成瀬權治君 そうじゃなくて、よそもみんな同じじゃないか、資本構成比率は。それであるのに特に悪いと指摘される理由がわからないのです。

○政府委員(朝田静夫君) 予算委員会でもその点につきまして御説明申し上げたのでござりますが、まず借入金のみによつて新船を建造したということ、先ほど申し上げた通りでございます。そして、それと同時に、なぜ海運会社が他の一般産業に比して特に不振産業であるかという点につきましては、第一に、昭和二十五年当時までは、司令部の政策によりまして外航活動を全然許されておらなかったという点によりまして、その間に長年にわたりました。日本を中心としたところの航路の経営が外国海運によつて奪われてしまつた。従ひまして、その後外航活動が許されますときにあたりましては、国際海運界に復帰するのに多大の犠牲をしいられたという点が一点あると思ひます。

第二番目には、船腹拡充の急速大量の建造をいたして参りましたために、相当企業自体に無理があつたということがいえると思ひます。その点につきましては、国民経済上の要請といひながら、急速大量の船腹拡充におきまして、船舶の高いときに融資がつく、金融がつくというような、悪循環といひますか、船舶の安いときにはなかなか金融がつかない。しかしながら、一方において船腹の拡充と国際海運界に復帰するための手段を整備いたしました。海運会社としての戦後における再建もできません、かたがた、国民経済上の要請にこたえられませんでしたので、そういった悪循環というふうなものに伴つて参つたということがいえると思ひます。また、他

の産業におきましては、国内市場というものを保持しておりますが、海運は完全に海外市場だけの活動しかないわけでございますから、一般のその収入の源になります基盤は、国際間の荷動きと国際間の世界的な船腹の需給によってきまっておりますので、これは申すまでもないのでございますが、他動的な因子によって、そういった運賃等につきましては、国内におけるような、国内市場に見られますような調整が困難であるということであらうかと存ずるのであります。そういうことに加えて、借入金が増大に絶対額が上りますと同時に、国際水準から考えまして割高な金利というものがつきまといて参りまして、他方、外国海運におきましては、長年の蓄積と、手厚い国家助成というものにつきましては、十分の手当を受けておりますところの外国海運と、なま身で国際競争場裏において競争して参らなければならぬという点が、ますます経営の内容を悪化させた、私はこういうふうにかえるのでございます。

○成瀬清治君 私はその次の問題に入りますが、海運界が不況というものは、日本ばかりではなくて、世界が不況だと私は思っている。その原因はどこにあるのか、これが一つ。それからもう一つは、今後大体よくなるという見通しを持っておいでになるのか、見通しの点についてお答え願いたい。

○政府委員(朝田静夫君) まことにむずかしい問題でございますが、現在の海運市況の不況は、もちろん、ただいま申し上げました点に因連がございしますが、荷動きと船腹の需給関係から、運賃がこの足かけ三、四年にわたって

不振をきわめておるわけでございす。これは、一に船腹過剰であるといふことは言ひ得るのでございすが、相当の係船量も、実はスエズ・ブーム以後にあつたのでございすが、少し市況が上向きますというところ、その係船が解除されて、市場に参加して参るといふことになりまして、締めりかけた市況がまたゆるみがちである、こういうようなことでございす。しかしながら、こういった係船量も逐次減つて参りますと同時に、解船量も、スタラップにする船腹量もふえて参っております。ただ、そういったことかからして、近い将来において海運市況が好転するかどうかという点につきましては、直ちに好転の材料は見当らない、こういうふうにかえておるわけでございす。

○成瀬清治君 私も船が多過ぎるじゃないかと思うのです、世界的に見ればです。日本は足るか足らぬかということとは別問題として。そこで、しかし、日本としては船が足りないのだから、どんどんふやせばいいといわれると、需給関係からいってどういふことになるのか。そこで、なおかつ今後の見通しが、非常に明るくなるのだという見通しがあるなら、また別の考え方もあるわけですね。あくまで国策上こういったものが必要なんだということになれば議論は別になる。一体どのくらいに船を日本を持っていきたいのか。所得増進計画があつてどうだといふような話も、ちょっと衆議院の方の速記録を読ましておいていただきますからわかりますが、そういういろいろのことから勘案してみても、どうもいろいろ不利な補給をやつてみたって、

こんなことをやってみても、何にも役に立たぬじゃないか、絶えず利子補給をやつていかなくちゃならない世話のやける産業で、絶えず国民が背負つていかなければならない、そういう運命にあるのかどうか、その辺のところは私は承つておきたいと思う。前のときは、いろいろなことを聞きますと、いや、少しはたつたらまたすぐ収益が上がつてきて、必ずもうかるのだといふようなことをしばしばお聞かせ願つておたつたのですが、そういう甘い話じゃなくて、これはもう絶えず日本の国がめんどう見ていかなくちゃならない国策上必要な産業だ、こういうふうな規定をされるのかどうか、その辺のところを明らかにしておいていただきたい。

○政府委員(朝田静夫君) 現在、ただいま申し上げましたように、不況にもかかわらず、世界の各国はどうかと申し上げますと、世界各国も新造の需要が今なおあるわけでございす。現在の建造中の船舶は千八百万トンを数えておるのでございすが、なぜ船腹過剰で、しかも海運市況が慢性的な不振であるにもかかわらず、船を作つておるかという問題になると思うのでありますが、これは海運市場が、工業用原材料物資の大幅な増加によりまして、構造変化によりまして、この当然の要請でございますが、世界の海運が大型化し、専用船化するということが世界的な傾向でございます。従いまして、そういったことに対処いたしまして、輸送手段の近代化というものがはかられつつあるわけでございすが、わが国の場合にも、こういった構造変化は、経済の高度成長あるいは重化学工

業化というふうなものに因連いたしまして、輸入量が非常に膨大になつて参ります。従いまして、大型専用船あるいはタンカーの整備というものは、今後の経済成長達成のために欠くべからざる要請であると思つたのでございす。現在そういった要請に加えて、低船価の時代でありまして、企業の力に応じました新造を行なつていくということは、かえつて企業の全体の収益力を向上させることにもなりますので、企業基盤の強化に資するものもあると思われのでございす。

なおさらに、御指摘がございました利子補給をしても先のめどがつかないではないかとの御質問でございますが、先ほど御説明申し上げましたように、輸出入銀行によりまして、日本の金融をバックにいたしまして、日本の基幹産業が、外国船の発注という形式によりまして、外国船を十年あるいは十五年といった長きにわたつて原料物資を外国船に依存する、長期運送契約をし、長期運賃契約をするということになります。将来所得増進計画で増加した参ります基幹産業の輸入原料の輸送が外国船によつて奪われることになりまして、こういふことが、将来において日本海運がその中に参加したいと思つてもチャンスが失する。同時に、日本海運業の発展を阻害いたしますとすると、国際収支全体の上から見ると好ましいことではない。それは一に輸出船といふものは、そういったもののコストと、国内で建造いたします自国船舶の建造のコストが初めから違つていふところに基づいておられますので、少なくとも外国海運と同一のペースに立つて競争せ

しめるべきだと、こういう考え方、できるだけ割高な金利——金利が原因になつておりますから、そういったものは是正をいたしまして、外国海運と同じペースに立たしたい、こういうのが私どもの念願でございます。

○成瀬清治君 日本の立場でものを言へばわかるのですけれども、世界で船が多いわけですね。ですから、日本が輸入が多くなれば、日本が船を持っておつてやれば、そうすれば運賃等は日本に収入になりますから非常にいいじゃないか、日本の立場ではそれでいいと思う。しかし、片方で見れば、どこかで今度は不況のしわ寄せを受けなければならぬ国が出てくる。そうすると、またその不況が、かりにアメリカであるなら、日本に対するはね返りが大きく響いてくる。そういういろいろな角度から検討してみたときに、ほんとうに船の規模をどのくらいにしたいのか。もう一つは、日本が船をたくさん作れば、もう一つ、もういふところを見なくていいのだというところにはこないじゃないかと思つておる。なぜならば、片一方では船賃の協定があるわけですね、定期航路ですか、日本が主として物を持っていくときには、ですから、そういうような面からものを考えてみると、どう見ても将来も不況産業だと思つた。たとえば、朝鮮動乱やスエズ動乱のときにもうかつておつても、少しももうかつておつていない、内容は、資料によりまして、何かそういうような動乱、あるいはそういう突発的なことがあつても、一つも会社は内容をよくしらぬ。もう一つは、いつかには何かだらしなく使つてしまつておるのか、そういうことは

わかりませんけれども、それにしても、監査などをしっかりやっておみえになっておる、監督なんかやっておみえになると思いますが、何にしろ国民は覚悟をして、みな絶えずこれら船に対しては利子補給、名目は何にしろ、みんな税金でめんどろを見ていかなくちゃならない産業だと規定されるのか。そうでなくて、いや、しばらくみんなの税金で助けておいてやれば、後は明るくなるのだから、しばらくうせよと、こう言われるのか、どうなのか、その辺のところを明らかにしていただきたい。

○政府委員(朝田静夫君) 将来の事業の見通しは、これはまことにむづかしい問題でございます。どう好転するかということは、なかなか世界各國で研究いたしましたも、その通りにならないことはおわかり願えると思うのであります。少くとも、日本の海運と外國の海運、しかも、私どもは、日本の造船所に発注をされて、日本の原材料を運ぶというもののコストを、少くとも企業経営の問題以前に、同じベースに置くことが正しい海運政策だ、こういうふうに考えるのでございます。

○成瀬幡治君 私は、運輸省は一つの責任の場所ですから、長期的な考えがなくちゃいかぬと思う。ただ単に利子補給、昭和二十八年から始まって約八年かそこらやってきたわけです。これしか知恵がないのか、こういうやり方が最上の方法で、これしかないものか、私はある程度外國がみんな補助を出しておることはわかりますから、とすれば、何かめんどろを見ていかなければならぬ産業だと思つてわけです。と

すればならぬ産業だと思つてわけです。とするなら、何か抜本的な対策というものを考えていく必要があるんじゃないかというのを言いたいから、その点でいろいろと承ろうとしていくわけですね。ただ単に金利が世界の水準金利よりも高いから、それを低くさすれば解決するのだ、こういう簡単なものだとおぼつかない。だからその点の見通しが承りたい、こういうことなんです。

○政府委員(朝田静夫君) まことによくわかりましたのでございますが、私ども実は、一昨年、海運の國際競争力強化対策というところにつきまして、海運船舶合理化審議会あるいは經濟団体あるいは政院、各方面から御意見を拝聴いたしましたのでございまして、各方面から提唱されました競争力強化対策というもののつきまして、大体似たような案が出て参つたのでございまして、それによりまして、いろいろな構想、抜本的な強化方策というものが、いろいろな内容のものが考えられるのでございまして、私どもの結論といたしましては、合理化審議会の答申を尊重いたしまして、現在の企業を悪化をこれ以上来さないように新船を建造していく。従いまして、不健全な借金ではいけません、償却前利益の限度において船を作つて、企業力に見合ったものでやっていくべきであるというふうなことで、新造船と企業力の問題はそういう方針をとつておるわけでありまして、そうしますと同時に、企業みずからが企業の強化計画というものを立てまして、たとえば五年間に企業がどのくらい自主的な經營努力をもって改革できるかということをも第一に前提にいたしまして、それに応

じて政府も利子補給をしていく、あるいはその他の助成をしていく、それからまた金融機關もそれに応じて御協力をお願い。三者三様の努力でもって海運企業に対して國際競争力をつけていくというところで、今日その方針を踏襲いたしておるのでございますが、これは十分とまではまだ答申の内容全部は実現をいたしておりません。問題を残しておりますが、ただいま御指摘のよう

に、観点を變更しまして、もっと抜本的な構想なり根本的な対策につきましても、なお將來ともに慎重に検討したい、こういうふうなことを承っております。

○成瀬幡治君 私は利子補給のやり方いろいろあると思つて受ける方の側でも、たとえば今般会社は大体五十九社ある。これはもちろん船主と經營者と両方合せて五十九社になっておりますが、こういうのが少し多過ぎやしないか、もしずっとめんどろを見えていくとして、少し整理された方がいいんじゃないか。そういうものに対して、何ら、自主規制に待つんだとか、般会社の自主的な、あるいはそういうふうな企業の合理化等の問題に待つんだというふうなことで済まされないういものに対する一つの考え方もあると思つて、それから利子補給以外

のやり方というものがあつたんじゃないかと思つて、こういうことについて、私たちが指摘するよりも、これは運輸委員会で指摘される問題だと思つて、私は省略しますけれども、やめなければならぬ、とにかくもう少し抜本的な対策というものを立てていただく必要があるんじゃないかということだけ一つ申し上げておきます。

それから次に承りたいのは、金利の問題は、十分資料でわかりましたから、私はやめますが、所得倍増計画に基づいて十カ年間に九百七十万トンの船を新造する。そうして前五カ年間の間に約四百万トンの船を作られるというふうなふうになっておりますが、これは間違ひはございませんで、大体計画は。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまこれ政府内部全部統一した計画ということにまだなっておりませんので、私どもの考え方といたしまして、そういう計画をいたしたのでございまして、企画庁その他も打ち合わせをしなければならぬ問題が残つておると思つてございまして。

○成瀬幡治君 そうしますと、大体前五カ年間に約四百万トンの船を作られるとすると、トンどのくらいかかるか知れませんけれども、どのくらい金がかかるものと予測をして、その需要計画、資金の關係を、資金獲得が非常に問題である。かりに十萬円とすれば四百億の金が必要になってくるわけですが、そういう資金計画で、これはどういふふうになっておるのか。それと関連して、開發銀行の方はこれから約五〇%負担をされるとするならば、今年度はまあ百五十億ですが、海運に予定されておると思うのですが、それでもこれは何れも外航船舶ばかりでなくて、その他にもなつておると思つて、それから、そうすると開發銀行の事業計画というものの、資金量というものがうんとふえてこなければならぬ。ですからこれと見合ふ、今承りますと、これは運輸省だけのもので、まだよそと全然やらないんだから何に

もないんだとおっしゃればそれまでかもしませんけれども、かりに四百億要するとなら、どういふ資金需要計画を立てておみえになるのか。

○政府委員(朝田静夫君) 仰せの通り、前期の計画としましては四百萬トンをいたしまして、トン当たり十萬円として四百億は御指摘の通りでございます。そこで、ことしの、今年度の追加建造をやるかやらないか、当面の問題といたしましては、私どもは償却前利益方式の範圍において新造船の計画を考えますというところ、開發銀行融資によりまして造船が二十五萬五千トン、自己建造合わせまして約五十萬トン程度が限度である、こういうこと想定を立てておるわけでございます。そこで四百萬トンの年次計画を一応私どもの考え通りといたしますならば、二十萬トン程度の追加建造を行なわねばならないということになりまして、その重点は、鉄鉱石あるいは石炭等のような大型専用船、それからタンカーというふうなことに重点が置かれるわけでございますが、それによりまして、と、本年度だけの開發銀行融資は五十億程度を期待しておるわけでございます。そこでこういふものの予算的な措置あるいは利子補給を、當然外國海運との現行通りのベースでものを考えていくようなことを考えますというところ、五十億なりあるいは利子補給等の予算措置といったものにつきましては、まだ何らの結論を出しておりませんので、これから問題として検討を進めて参りたい、こう考えるのでござい

ます。

○成瀬幡治君 それじゃ償却前利益が——あなたがおっしゃる企業力と新造船計画ですね、このものに対しては償却前利益の範囲内の建造は認めるといふ一つの条件があるわけですね。それでいくと大体五十万トンだと、こういうお答えだと思ふのですよ。ところが片一方の所得増進計画という、年間平均して八十万トンずつ船を作っていくと矛盾がある。まあ、いや、そうじゃなくて、利益があがってくるのだから、大体それくらいになるのだらう、こうおっしゃるなら、また非常にいいことだと思ふのです。片一方は利益が出てくるということになるなら、船が作られたら船賃が入ってくるからいいのだ、こうおっしゃるかもしれないが、その辺のところには私は大ざっぱなあなたの方の計画を、たとえば昭和三十六年は、今言ったように二十万トンの追加造船計画をどうするかというようなことは別として、三十七年はこうだ、三十八年はこうだというような計画はあると思う。それを一つお聞かせを願いたい。

○政府委員(朝田静夫君) 私どものたゞいま考えております年次計画を申し上げますと、三十六年度におきましては約七十万トンになるわけでありまして、三十七年度も七十万五千トン、三十八年度に至りまして九十万トン、三十九年度九十五万トン、四十年九十七万六千トンというわけで、大体前期の五カ年計画は四百万トン、こういうふうにご考へておられるわけでございます。○成瀬幡治君 まあそれからんで、先ほどちょっと触れました資金計画というものが非常に必要になってくると

思ふのです。そこで、開発銀行の方に伺ひするわけですが、まあトン当たりどれくらいになるかというところは一つの問題だと思ひますが、かりに十万円とすれば四千億のお金が必要になってくるわけですね。それを開発銀行が半分ずつ見ていくということになれば、年に大体四百億の融資額を想定しなければならぬ計算になってくるわけですね。そういうことですね。そういう資金の確保が開発銀行でできるのかどうか。

それからもう一つは、これは開発銀行に伺うわけでないのですが、市中銀行からもそういうところに一体資金が年間造船関係だけに四百億の市中金融ができるかどうか。もしできないとすれば、何か別途な考えをされるのかどうか、そういう点はどうか。

○参考人(吉岡千代三君) 所得増進計画に関連いたします船腹増強計画前期四百万トンの希望を運輸省でお持ちになつておられることは、先日運輸省と懇談をいたしましたので、知つております。なお、ただこれはきわめて最近に第一回の会合ということでいたしまして、本行におきましてもたゞいま研究中でございますが、ただ先ほど海運局長からお話がございますように、いわゆる償却前利益方式と申しますか、これ以上借入金金を原則としてふやさない、企業の体質を改善しながら船腹増強をはかっているという方式を昨年来とっておりまして、これは海運企業が現在のようにな非常に苦しい状況に立ち至りましたことにつきまして、もちろん戦後船腹の増強を急速にはからなければならぬという要請もあったわけでございますが、一面やはり海運市況の好況時に

は、船腹建造の意欲が急速に上がつて参りまして、しかもそういう場合にはおおむね船価が非常に高い。それがブームが去つたあとにおいて高船価の負担増と低運賃との両面から、非常に不況の原因をなしておるといふ関係があるわけでございます。そういう過去の経験にも徴しまして、ただいまのような償却前利益方式というのをきめたいわけでありまして、現在海運企業の経営者もその点を十分理解されて、事業計画なり今後の強化計画を立てておられるわけでございます。従いまして、私もいたしまして、この考え方は、せっかく過去の苦境から生まれた方式であるので、この方式はぜひ堅持したいということをお願いしておるわけでありまして。

それでは、そのような条件のもとにおいて、はたして四百万トンの建造ができるかということでございますが、これは先ほど海運局長からもお話がございましたように、このうちの相当大きな部分を鉄鉱石その他の専用船あるいは今後消費量の急増を予想されますタンカーの建造に考へておられるわけでありまして、これらの専用船とあるいはタンカーの場合には、この需要者であります製鉄会社、あるいはアルミの製造会社、あるいは石油会社等も直接建造費を負担する場合もあり、また、運賃なり積荷の保証をやるという形の場合と、いろいろございますが、その辺でやはり長期的に見れば安定した運賃で原料を運びたいという希望を持っておられるわけでありまして、従いまして、現在自己資金船も一件一件運輸省並びに関係金融機関で承認制度をしいておりますが、最近作られております

自己資金船は、本船採算は少なくとも十分とれる。で、その場合には償却前利益方式の例外と申しますか、精神には反しないというふうに考へるわけでございますが、要するに本船の建造費が調達され、その利払い並びに元本の償還が本船から発生する運賃収入でまかなえるという場合には、例外としてこの建造を認めておられるわけでありまして、従いまして、そういう方式に合致するものがどの程度出てくるのだらうかということ、これは今年度の問題につきましても、いましばらく時間がありませんとばかりいたしません。

が、たとえば昨年度におきましては、これは計画造船は御承知のように十九万トンでございましたが、そのほかに自己資金船として五十六万トンという建造ができておられるわけでありまして。これは、一つは前年、三十四年度からのズレの分も若干含んでおりますので、今後このペースでいくかどうかは疑問があると思ひますが、先ほど申しましたように、これは一件々々厳密に審査いたしまして、本船としては十分資金調達もでき、またその借入金金の償還をしながら収益をあげていくという条件に合致したものでございまして、先ほど海運局長からお話がございましたように、現在まだ船価は非常に安いわけでありまして、この辺の自己資金船の建造意欲も、今後の原材料なり貿易量の増加を考へますと、相当根強いものがあるんではないかと考へます。従いまして、この四百万トンの分を全部開発銀行で負担せよといわれますと、これはとうてい困難だと思ひますが、自己資金船の建造可能量、財政事情等を考へまして、ただいまの海運政策上の要請

とどの辺のところを調整をとっていくかということにならうと思ひます。しかし、先ほど申しましたように、海運企業の体力を強化しながら、できるだけ船腹をふやしていきたいという考え方でありまして、おそらく当初は年平均という形には参らぬかと思ひますが、幸いに所期の効果をあげて参りますれば、遂次建造量はふやし得るのではなからうか、このように考へております。

○成瀬幡治君 私のお尋ねしておるのは、大体開発銀行で、金は、今の御答弁を聞きますと、むしろ自己資金の方が多いような御答弁ですが、私の承知しておるのは、今後所得増進計画に基づいての造船計画は、大体開発銀行で半分を持つ、市中銀行で半分を持つ、従つて平均金利が五分九厘くらいになつてくるんだ、これは大体世界水準の五分五厘に見合うのだというふうに聞いておる。従つて、五年間に四百万トンお作りになるとするならば、十万円とすれば四千億のお金が五年間に要する。年にすれば八百億だ。そのうち半分の四百億は開銀が大体めんどうを見られるのだと、こういう計画になつてこなければいかぬと思う。しかし三十七年は七十五万トン、三十八年は九十万トンという一応年次計画を出しになりましたが、五年間、平均して八百億、それに対して開銀の四百億、そういう計画は開銀としてはできないのじゃないかということが言えると思ふのです。それとも、いいえ、開銀は大体資金量としてそれくらいの金は、外航船舶だけに年間四百億、向こう五年間平均確保することができると、

こうおっしゃるのか、そこを承りたい
と思います。

○参考人(吉岡千代三君) ただいまお
話がございましたように、計画造船で
融資いたしておる分につきましては、
これは年度によって多少融資の比率が
異なりますが、現状では大体定期船に
つきましては、昨年度が財政資金の割
合が八割、今年度は大体七割という予
定をしております。それから不定期船
並びにタンカーにつきましては、兩年
度とも大体五〇％を財政資金で融資し
ておる、こういう関係でございますし
て、その数量が二十万トン、二十五万
トンということになるわけでございま
す。そのほかに、先ほど申し上げまし
た、いわゆる自己資金船と申しており
ます、市中金融機関なり、あるいは荷
主自己資金、造船主の協力等、合わせ
まして作る船が毎年何十万トンある
わけでございます。従いまして、全体
として財政資金の比率が半分になると
いうふうには必ずしも参らないのでは
なからうか、こういう意味で申し上げ
たわけでございます。もちろん国際競
争力等考えますと、なるべく金利の低
い資金の割合の多い方が好ましいわけ
でございますが、先ほど申し上げまし
たように、自己資金船につきまして、
特に専用船、タンカー等につきまして
は、荷主との契約なり荷主の協力等に
よりまして、必ずしも財政資金をつけ
なくても、そういう運賃、積荷保証等
の形において採算のとれる船ができ得
るということを申し上げたわけでござ
います。

○成瀬権治君 どうも私の勘違いなの
か、この提案理由も、おっしゃるよう
に、市中金融に対する利子云々である

でしよう、「船舶建造融資の五〇％以
上を占める日本開発銀行の融資につ
いても、」云々、こうなっております。従
いまして、今後やられんとされる造船
計画は、大体五〇％は開銀に依存する
のだと、そういう態度じゃないです
か、運輸省の態度は。

○政府委員(朝田静夫君) ただいま吉
岡理事が御説明になりましたように、
いわゆる造船計画といいますが、開発
銀行融資によりますところの新造船に
つきましては、不定期船、タンカーと
いったようなものについては、開発銀
行五〇％、市中融資五〇％、本年度は
定期船につきましては七〇％開銀融
資、三〇％市中融資と、こうやって進
めておるのでございますが、自己資金
によります建造というものが別にある
わけでございまして、ただこういう
たものが将来非常に多く伸びるかと
いうと、私はそう伸びないと思うので
ございまして、実はそういうものが可能
でありますのは、インパクト・ローン
とか、あるいはスエズ・ブーム当時の
契約がまだ約束として残っておったと
いうようなものがございまして、長
期の意味でなおかつ考えてみますと、
非常に有利な運賃契約がまだ存続して
おる。従って石油会社等においても建
造を承認しておったというようなもの
が残っておりますので、将来そういう
た、先ほど申し上げました輸出船と
のコストの格差というふうなものから
考えまして、そう多くはできないとい
うふうな考えておるのでございます。

○成瀬権治君 まあ私も予定しており
ました時間も参りますからやめます
が、こういうふうな片方じゃ船をどん
どん作れと、それじゃ船会社の方は経
営が悪いわけなんです。船会社は一体
どういうふうな思っておるのか。船を
うんと作らねばいかぬと、こういうふ
うに考えておるのか。少なくともあま
り利益をあげておらない。また今のま
までいけば、船を作ればもうからぬと
いうようなことで、経営が悪化する方
に向くのかなという心配を心配
しておる。片一方では、その悪化させ
ぬような方に船を作れというのが一つ
の国の方針だと思っております。またそ
うあってほしいとも思っておるのだと
す。私個人的にはですね。そこら辺のと
ころは、どういうふうな調整するかと
いうところに問題がある。一つ利子
補給でいこうじゃないかというふうな
結論になっておったと思うのですが、
運輸省としまして今後一体どういうよ
うな角度で、この船会社が赤字でとに
かくやっていけないようなことに対し
てどうされるのか。この前の何か新聞
によると、経企庁長官の迫水さんが、
船舶保有の政府機関というのですか、
公団というのですか、何かそんなよう
なのを作ってみたらどうかというよう
な意見も出されたように聞いておるの
ですが、将来これは迫水さんの私的な
ものかもしれないけれども、運輸省
としてはどういうふうな考えておりま
すか。とにかく、私はむしろかしこ
だと思ふ。ですから運輸省もそう簡単
にはいかないと思う。迫水長官のこれ
は意見かどうか知りませんですよ。あ
るいは私的な意見かもしれない。経
企庁の意見かもしれない、こういうも
のに対してはどういうふうな考えです
か。

○政府委員(朝田静夫君) 実は先ほど
も申し上げましたように、一昨年度運
対策が各方面で論議されました際に
も、私どもの構想をいたしまして、新
船建造と経営内容をよくしていくとい
うことは、二律背反の感じがいたすも
のでございまして、私といたしまし
ては、今後の新造船は、いわゆる国家
機関的な公団あるいは特殊機関が保有
をするというもので、一度在来企業
というものを分離して新船の建造を
やって、国民経済の要請にこたえるべ
きではなからうかという構想を出した
のでございまして。まあ各方面の御意見
につきましては、一部そういう考え
方も提唱されましたけれども、全般の
結論をいたしましては、あくまでも私
企業ベースで新船建造をしていくべき
だ、海運の国際的な面からなればま
しても、経営形態というものはほとんど
全部が私企業の形をとっております
し、国際海運の活動におきましても好
ましい姿であるということには申すま
でもないものであります。また、私企業
ベースで経営を改善していかなければ、
むしろ、そういう国家的な機関が保有
をいたしますと、別な意味でのイ
ジー・ゴイングであるというよう
な、いろいろな批判が行なわれまし
て、ただいま私どもはやはり私企業
ベースを守っていく。従って、企業内容
を強化して、しかも、国民経済の要請
にこたえる新船建造を進めていかな
ければならぬ。まことにむずかしい困
難な問題ではございまして、それ
の点につきまして、なお今後とも検討
を進めて参りたい。一昨年度対策が出
たからといって、これを墨守するつもり
はございませんが、将来の問題として
真剣に考えて参りたい、こう考えてお
るわけです。

○成瀬権治君 最後に、まあ政府の造
船を認める条件といいますが、条件と
しては、あくまでも償却前利益の範囲
内でやっていく。片一方は所得増計
画で国の造船計画というものがあ
る。しかし、それよりもより尊重される条
件は、償却前利益の範囲内の造船の方
が強いのだ、こういう考えかどうかと
いうことが一つ。
もう一つは、これはそういうこと
になると、これは会社が大体主点にな
ってきて、船主というものは消えてい
くと思ひますが、そういう条件という
ものは、これは一つ船主も仲間に入るの
かどうか、これに対してお答えを承りた
いと思ひます。私は、所得増計画と
いうものはあるけれども、やはり償却
前の利益を企業は守っていくのだとい
う方が優先するのだということ、こ
れはどんなことがあっても動かさない
のだという考えだとすると、片一方に
おいて所得増計画というものとおか
しな形になる、そういうことは別とし
て、議論すれば私はあると思ひますけ
れども、そうじゃなくて、どちらをと
られるかが一点。
もう一つは、こちらの方じゃ、五十
四社で償却前利益が百五十三億です
か、これだけあるのだ。来年は、これ
は九月決算ですから半期になりますけ
れども、そうすると、三百億、大体三
十万吨の船が動いていくということ
になる。いろいろな問題が出てくると
思ひますけれども、その限界が守られ
るかどうかという点、そんなような点
についてはいつまでも一つお答え願
いたい。
○政府委員(朝田静夫君) 船を建造し
て参ります場合の考え方といたしまし
て、企業力といいますが、企業基盤の

強化ということを考えるために、私企業ベースを守っていくのだということ、で私もはいきたいと思ひます。

第二の御質問につきましては、百五十億程度の償却前利益、これは半期でございまして、御指摘の通り三百億になるわけにございまして、当分私企業ベースを守っていくといたします。ならば、この点につきましても、償却前利益方式というのは続けて参りたい。ただ、先ほど開港銀行の吉岡理事からお話がありましたように、償却前利益の限度だけで船を作っていくということでは、実情になかなか合わない面がございまして、鉄鉱石、石炭あるいは石油といったようなものにつきましては、今度のこういった海運利子補給を並び行なつて、長期の運賃契約あるいは荷物の保証というようなものがありまますならば、本船の採算がそれで十分とれる。それからプロフィットとしていささかでも残りますならば、過去の重圧にも貢献するといふようなものがある程度認めて参りたい。しかし、原則は先ほど申し上げましたように、償却前利益方式の限度内において船を作るといふ原則は動かしたくない、こういうふうに考えております。

○木村八郎君 私は、こういう角度から質問したいのですが、それは、前に利子補給につきまして、これは昭和二十八年でしたか、十三億の利子補給を一挙に百六十七億に増額したことがありますが、それを中心として、いわゆる造船業の問題が起つたのであります。利子補給については、ただ頭から、日本の海運振興のために利子補給とか、その他の補助を全然やめてはいけないというふうな、頭から

らそういう議論をするわけじゃないのです。船会社が経営に非常に合理化に努力をして、ほんとうにどういう点から見ても利子補給をしなければならぬという合理的な根拠があつて、その上に立つての利子補給でなくちゃならぬと思う。従ひまして、私は、これからどうしても、今度の法案は開港銀行の利子補給であります。その前に市中銀行の利子補給というものは、三十五年までに復活したわけでありまして、市中銀行の利子補給も含めて、この開港銀行の利子補給の問題についてお尋ねしたいのです。

私、まずお伺いしたいのは、利子補給の対象となる会社が何社になりますか。

○政府委員(朝田静夫君) ただいま市中の利子補給の対象会社が五十八社でございまして、開港銀行の方はこれからやるものでございまして、本年度の開港銀行によりまして新造船の船主が決定をいたしましたものから実施をするつもりでございまして。

○木村八郎君 そうすると何社くらいになる予定ですか。

○政府委員(朝田静夫君) 約二十社前後、二十社足らずと考えております。

○木村八郎君 大体わかつているんじゃないかと思うんですが、市中融資の方の五十何社でしたか。

○政府委員(朝田静夫君) 五十八社。

○木村八郎君 五十八社、そのうち、いわゆる運輸会社、オペレーターとオーナーに分けて、オペレーターが何社、オーナーが何社、それから開港銀行の方もそうです。開港銀行の利子補給の対象になる会社についても、オペ

レーターとオーナーに分けて、会社数をお聞きしたい。

○政府委員(朝田静夫君) 五十八社のうち、オペレーターが十三社、タンカー会社も含めたオペレーターを申し上げますと三十三社でございまして、従ひまして、三十五社というのがオーナーでございまして。

○木村八郎君 それから開港銀行の方。

○政府委員(朝田静夫君) 開港銀行の方は、これから船主が開港銀行で選考されますので、その結果になりませんとオペレーターとオーナーの数は具体的にわかんないわけにございまして。

○木村八郎君 これまで開港銀行におきまして、その内訳を言つて下さい。これまでの実績に基づいて言つて下さい。

○参考人(吉岡千代三君) 御承知と思いますが、前回の利子補給、昭和二十八年の利子補給に関する法律が施行されました、二十八年度の八月から開港銀行も一・五%の利子補給を受けられるということになったわけにございまして、二十九年度予算の方針からいたしまして、開港銀行に対する利子補給は十月一日に打ち切られたのでございまして、従ひまして、現実に前回の利子補給制度の施行によりまして、開港銀行が利子補給をいただきましたのは約一カ月半という状況でございまして。

○木村八郎君 そういうことを質問しているんじゃないんです。開港銀行がこの法律に基づいて利子補給をする会社ですね、大体二十数社ですか、というふうなお話ですが、そのうち大体オペレーターとオーナーを分けてみればどのくらいか。それを正確にはまだこれから決定するんだからわからぬ

というんですが、それじゃ過去においてどういふふうな比率になつておるか、大体わかるでしょう。

○政府委員(朝田静夫君) 大体二十社のうちでオペレーターが十六社程度だと私は考えております。あと三社ないし四社程度がオーナーというふうな考へておるわけにございまして。

○木村八郎君 その過去においてわかんないというのはおかしいですね、過去の実績について。それはまああとでまた……。オーナーという制度はこれは諸外国にあるんですか、こういう制度。

○政府委員(朝田静夫君) オーナーという制度は、世界的に海運経営の共通した経営の形でございまして。外国においても、欧州諸国においてもあるわけにございまして。

○木村八郎君 このオペレーターとオーナーとは、どういふふうな違うんですか。

○政府委員(朝田静夫君) オーナーとオペレーターの区別でございまして、オペレーターは、もちろん荷主と運送契約を締結をいたしまして、集荷あるいは運送の当事者になるわけにございまして、オーナーは御承知の通り、オペレーターに船腹を提供するというところでございまして、そのときどきの海運状況によってオーナーの一部がみずからオペレーターした方が採算がいいというところになれば、オペレーターにかわつて参るというふうな事態も起こりますが、大体において低コストの船腹をオペレーターに提供するという形であらうと思ひます。

○木村八郎君 そうしますと、このオペレーターというの、実際の運輸を担当する会社ですね。オーナーというのは、その船を貸し付ける、用船料をとつて。これは世界的な傾向というのですが、日本のような船主ですね、そういう形は世界的なんですか、日本のような形の。

○政府委員(朝田静夫君) 御指摘のオーナーとオペレーターの経営形態は、世界的に海運の経営形態として存在いたしますが、日本のようなオーナーというものが共通であるとは申せません。戦後自己資本を喪失いたしましたのはオペレーター、オーナーともに同様でございまして、むしろ資本を自己資金をもつて安んじに船を作り、またそれの船員の労働管理あるいは保船といったようなものにつぎまして、十分それぞれのメリットを發揮する、こういう点については世界共通のオーナーの形であらうと思ひます。日本の場合におきましては、自己資金というものはオーナーにもなかつた、こういう点においてはいささか違うと思ひます。

○木村八郎君 そここ問題なんです、私は、さき海運局長さんが、まあ私は一般的に——日本のオペレーターとオーナーとの区別をいふふうな質問しなかつたから、一般的にお答えになつたと思ひますが、日本のようなそのオーナーの制度が世界的であるといつたら、これは非常に私はおかしいと思ひます。世界まに見る計画造船で、金を借りてそれで船を作る。それで貸して、それがもうからなくなれば補償してもらふという、そういうやり方ですね。ちやうど大家さんが金を借りて家を建てて、そうしてもうがなくなつた。家賃が——まあ用船料

ですか、これが安くなったとか、あるいはこれが延滞して、そういうときに国が補償する、そういうふうなことで似ているのじゃないかと思うんですね、日本の場合です。ですから、今後計画造船やっていく場合に、こういうオーナー制度というものを、オーナーの形を、これはさっきちょっと成瀬さんもお話しされましたけれども、こういう形は続けていっていいのかどうか、われわれ非常に割り切れない、不合理なんです。それでこの日本の海運政策、これにはいろいろ今までも私は矛盾があると思うんですけれども、その中の一つとして、この制度にもやはり問題があるのじゃないかと思うんです。この点どういふふうにお考えですか。ちょうどこれは不在地主を救うようなものですね。たとえば家主さんを救うてやるようなものだと思うんですが、その点どうなんですか。

○政府委員(朝田静夫君) 日本のオペレーターとオーナーの問題については、確かに特異な関連なり形というものがございまして、しかしオーナーというもののメリットは一体どこにあるかという点でお答え申し上げます。という、父祖伝来の海運業をやっておった方が、今でもなお相当おられるわけでありまして、それに対して船員の雇用関係において非常に血の通った労務管理が行なわれておる。あるいは店費を大会社のオペレーターのそれと比較いたしますと、非常に割安であるということになりまして、保船費あるいは人件費あるいは店費といったようなものの格差が、大企業のオペレーターとだいぶ違っており

ますので、そういった点とすると、コストの低い船腹をオペレーターに提供できるということに、ハイヤー・ベースがつまり低いわけでございますから、そういったものを提供することに一つのメリットがあると思はれるのでございまして。ただ将来、こういった今までの過去において、今日まで日本の商船隊が整備されて参りましたのは、オペレーターの力だけで船腹を整備するという点でかきにありません。今日のような船隊整備はできなかったらと思うのでございまして。急速大量の新船建造の要請にたえて、早く今日まで、六百五十万トンまでできて参りましたのは、一にやはり危険分散あるいは資本の導入、あるいはそういった低コストの船腹をオペレーターに提供するという点で、日本海運のコストをある程度下げておったというメリットがあるのじゃないかと思はれます。ただし、あくまでも海運業の運輸の中心はもちろオペレーターでございまして、私どもは最近数年間にございましては、定期船はもちろ、オペレーターに限って新造を許して参っておりまして、オーナーというものを完全に定期船の船腹整備についてはそのチャンスを与えておりません。また、ことに、どこまでも中心は御指摘のオペレーターでございまして、不定期船、タンカーにつきましては、同様に重点をオペレーターに置いておる、私どもの行政の上から見まして、そういう重点の置き方をいたしておると、こういうことでございまして。

○木村福八郎君 さつき市中融資五十八社のうち、タンカーを入れてオペレーター二十三社、オーナー三十五社

でしょう。そういうオーナーも利子補給の恩恵を受けているわけですね。それからまた、開銀についても、先ほどお話のように、約二十社のうち、オペレーター十六社でオーナー三、四社、こういうんでしょう。こういう人たちも利子補給の恩恵を受けるわけですよ。それでオペレーター中心に新造船の、外航船舶についてですが、新造船を許しておるといいますけれども、この利子補給制度自体について、ここで根本的にやはり考え直さなければならぬ段階にきているんじゃないですか。そういう実際に運航しなきゃならぬ人に、航路補助をやるとか、その他のいろいろな補助をやると、海運振興をやるなら話はまだわかりやすい。また、補助する場合に、その経理内容を公正に監査するということももちろん必要なんですけれどもね。しかし、オーナーに補助した場合、オーナーがどの程度に造船の、建造を注文する、そういう場合に、合理化に貢献するかどうか、いい船を作ることに努力するかです。私は政府から金を借りられると、それから計画造船の割当をもらえば市中からも借りられると、そういうことで金を借りて、そして非常に安易な造船をやる。だからコストが高い。そこでやはり十分に利益があらぬ、そういう点も出てくるんじゃないかと思うんです。経営合理化にどの程度努力するか、企業努力は私はやらぬと思うんです。そのはずでしよう。オペレーターならそれは企業努力は直結していますからね。ですからオーナー制度というものはどうしても割り切れない。オーナーというものに対して利子

補給をするということね。前に割当をもらえばどんな騒ぎをやったという例があるんですよ、これは。それでまたいろいろなそこに不明朗な問題が起る可能性が出てくると思うのです。リベットの問題とか、前に問題になりましたそういう問題がです。それで国民の血税を必要以上にそこで使つと、こういう問題が起ってくる。この利子補給についてはまだ今後も続くような一もう打ち切るんだという見通しも必ずしもないというお話ですが、それだけに私は利子補給の制度と関連して、オーナーの問題についてここでやはり根本的に考える必要があるんじゃないかと思うのですが、その点どうですか。

○政府委員(朝田静夫君) 昭和三十五年度から復活いたしました市中の利子補給におきまして、私どもが持っております数字はオペレーターが大部分でございまして、オーナーはごく少数になっておるのでございます。復活された利子補給の対象になりますものうち、オペレーターは百三十一隻、百四十二万トンということでありまして、利子補給が七億一千万円でございます。オーナーの方は二十三隻で十九万トンでございます。その利子補給の額は九千八百万円、こういうことになっておるのでございまして、われわれは、かたがた、今計画造船を通じまして、劣悪な低性能の船舶の解散、こういうふうなこともあわせて推進して参っておりますのでございまして。ただいま申し上げましたような償却前利益方式、あるいは企業の合理化を十分徹底的にやって、しかも償却前利益があげられるような限度の優秀なオーナーに

ついて、ごくウェイトは少ないんでございまして、ある程度認めて参っておりますというのが最近の私どもの方針でございます。なお今後におきましても、そういう方針は継続して参りたいと思うのでございまして、あくまでも財政資金による新造船は、オペレーター中心に考えて参りたい、こういうふうな考えております。

○木村福八郎君 その外航船舶の建造融資利子補給について監査を実施していると思うのです。前に監査実施要領というものが出来て、それに基づいて監査が行なわれていると思うのですが、実際にこの監査実施要領に基づいて監査が行なわれているんですか。

○政府委員(朝田静夫君) 監査実施要領に基づいて行なっております。

○木村福八郎君 この監査の目的ですね、目的はどういう点にあるんですか。

○政府委員(朝田静夫君) 監査の目的は、海運企業の不当経理の是正あるいは業務の改善の指導、こういった点に重点を置いておるわけでございます。

○木村福八郎君 それは了承しましたが、そうして経費を削減して、利子補給金返還の要否を審査する、あるいはまた政府が損失補償を行なうような事態が起らないように……、前に損失補償もついておりましたが、今度三十五年の復活のときに、これは一時中止ですか、廃止したわけじゃないけれども、中断しておるようですが、政府補償の問題も起ってくると思うのです。それで御承知のように、大抵市中及び政府から、全体で二千七百億くらいですか、融資を受けているのでしょ。う。そうして損失補償の問題が起こっ

た場合、これは非常に重大な問題にもなりすし、この監査は厳重にやらなければならぬと思うのです。それで、これまでの監査をわれわれが見ると、実際に私は実績を上げてきてないのじゃないかと思うのです。どういふ監査をしてきたか、まず第一に具体的に伺っておきたいのですが、利子補給につきまして国庫返納の場合がありますね。ところがこれまで大体百二億ばかり利子補給をしてきておいて、三十五年度末現在で三億七千万円しか返してないのです。こういう状態で一体これは適当と思われませんか、これはどういふふうに監査されたか、お伺いします。

○政府委員(朝田静夫君) ただいま御指摘をいただきました通りでございます。総額は百二億二千三百六十八万三千円でございますが、そのうち返納義務を利子補給法で規定しておりますものに、三億七千万円、この数字に

十二条の規定は、御承知のように、一定の利率を当期においてあげ得ました場合には、その当期の利子補給金額は返納するわけでありまして、さらに一定率以上の利率をあげました場合は、過去の受けました利子補給金までさかのぼって国庫に返納するわけでございますが、この十二条と十三条によりまして、この返納が、ただいま申し上げました三億七千万七十九万七千円でございます。私どもは監査をいたしまして、こういう法十二条、

十三条による返納額がこれ以外にあるかどうかというようなことも、十分監査実施要領に基づいて監査しておりますのでございます。そのために計上すべき収入があり、あるいは支出をすべからざる経費がありましたものに、つきましては、実地監査の上、そういったものについて適切な指示を与えるということをやっておるわけでございます。

○木村謙八郎君 私は、十分な監査をやったのじゃないかと思うのです。それで、あるいはもっと監査を合理的に徹底してやれば、もっと返納額も大きくなり、それから海運の利子補給なんかやらなくても追いついてくるのじゃないかというくらいに私は思っているのです。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまはどのくらいもうかったものか、一つの例として、前に朝鮮動乱のときにいぶんもうかったんですね。たとえば三井船舶、飯野海運の例をとりますと、十五億くらいもうかっているんですね。それで、こういう利益をあげておられるので、二十年のときと比べて、二十年、三十二年のときに大幅な利子補給を要求したのですが、昭和三十年、三十二年、三十二年における主要船舶会社の純益額、こういうものがあつたら資料を提供してもらいたいのです。大体スエズ動乱のときに主要会社でどのくらい純益をあげたか。

○政府委員(朝田静夫君) スエズ動乱の当時、たとえて申し上げますと、三十二年の上期でございまして、三十二年の九月期決算になるわけでございますが、利子補給対象会社全体で、営業収益は千二百八億でございます。営業外収益が十四億でございますので、合計いたしました収益といたしましては千二百二十二億でございます。費用が九百五十七億でございますので、償却前利益は二百六十四億あつております。大体三十二年の上期を申し上げますと、そういうような状況でございます。

○木村謙八郎君 たとえば飯野海運なんかどうですか。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまちょっと会社別の資料はございませんが、後刻お届けを申し上げます。

○木村謙八郎君 それでは、具体的な資料がないと私は質問しにくいのですが、今、大臣が参りましたから、まず大臣に、今、私がどういふ質問をしているか申し上げまして、一応大臣から、抽象的な、一般的な答弁でいいのですが、事務当局から具体的な答弁を伺いたしたいと思います。

この利子補給に關連して監査が行なわれることになっているわけですね。これは前に、昭和二十八年に、十三億の利子補給を一律に十三倍もふやした例があるわけですが、改進黨の要求によりまして、それがもとになって、造船業が起つたのであります。そのときに外航船舶建造利子補給及び損失補償に基づく監査実施要領というものが出ておりました。それに基づいて、監査をやっておった。その監査の目的は、利子補給及び損失補償の対象となる会社に対して利子補給金返還の要否を審査すると、そして経費を削減する、そして不当競争を排除する、融資について政府が損失補償を行なうような事態の発生を予防することを目的とするということになっておるので

すね。それでこの利子補給は国民の税金で、企業努力によって――そしてどうしても利子補給しなければ海運振興上差しつかえがあるという場合には、国民も納得すると思うのです。ところがそういう企業の経理上監査も十分に努力すれば利子補給、特に今度の開銀の利子補給くらいいなくても済むんだと。にもかかわらず、この利子補給が行なわれるということになれば、これは国民が納得できないと思うのです。市中銀行の融資に対する利子補給についても、こういう問題がやはり起こると思ふのです。そこで海運局長にこれほど十分監査を行なつておるか、と伺つたら、十分行なつておるといふ御答弁があつたのです。それに基づいて具体的に私は質問しようと思つたのですが、これまで、たとえば朝鮮動乱とか、あるいはスエズ動乱のときに船会社は非常にもうけているわけですね。そしてそのもうけは一体どういふふうにして処理されておるのか。そしてもうかつたときは、いろいろな交際費をうんと使つちやつたり、あるいは海運はあそこ大きなものすごいビルディングを建てまして、国会議員を招待した。そして、いろいろの利子補給をしていくというのでは、これはやはりやり切れないのです。この点大臣はどういふふうにお考えになつておられますか。海運業は非常に変動が多岐にわたります。その変動を見込んで長期的に――これは企業でありますから、当然採算は、それにあわせて作るべきだと思ふのです。それでもうかつたときは得しちゃつて、それで損になつた

ときだけ補償してくれというのは、これは国民に納得できないと思うのです。この点大臣はどういふふうにお考えになりますか。

○国務大臣(木暮武太夫君) 予算委員会に出席しておりましたため、おくれまことに失礼をいたしました。御承知の通り、日本の海運というものが、戦後におきましてゼロから出発したといわれております通りでございます。御承知の通り、戦時補償は全部打ち切られてしまいました。しかるに、外国のイギリスあたりにしても、その他にしても、これは西ドイツは負けた国ですから、もちろん戦時補償は打ち切られたわけでございますが、ほかの、日本と競争をいたします海外の海運業というものは、非常に有利な地位から戦後出発をいたしましたのに対して、日本の海運業というものは、戦時補償、金額にいたしますと、おそろしく現在の貨幣価値に直しますれば、五千億円以上のものを打ち切られたというふうな、みじめな状態から、借入金によつて船を作つて今日に至りましたわけでございます。従いまして、経理の内容から申しますと、いわゆる借入金に對します利払いというものが非常に過大で、どの海運業者の経理も圧迫しているわけでございまして、よく立ち直つて外航船舶六百万トンに近く立ち直つたものを、外国の海運と競争させる場合に、競争力を強めてやろうとしたら、競争力があつた、利子を下げた、と、われわれは考えたのでございまして、御承知の通り、外国の世間並みの金利と日本の金利とは、比較にならない程度に日本の方が

高いのでございます。そこで、前には市中銀行からの融資に對しまして利子補給を行ない、またこのたびは、建造いたしました資金の約半ばを占めております開銀からの融資に對する利子補給をいたしまして、そうして海運の経理の立て直しを外からやっております。もちろん、内におきまして、海運企業みずからが合理化を行ないまして、海運の立て直しに努力をいたすことは申すまでもないのでございます。従いまして、今御指摘になりましたような国民の血と汗とあぶらの結晶である税金から利子補給をいたしますのですから、その経理内容に立ち入って監査をして、十分この目的を達して、日本の海運を再び立ち直ることができるよう指導をいたしたいと考えているのでございます。

いろいろ具体的にまだ監査の十分に行なわれないような点がございまして、これは遺憾でございまして、こういう点につきましては、今後市中銀行の利子補給ばかりでなく、開銀の利子補給を幸いに御賛意を得て実行ができるようなことを機会に、一段と経理内容の監査指導をいたしまして、内部の合理化の方からもこの日本の海運が立て直つて、外国の海運との競争力に一段と力をつけていくという方向に指導育成していくようにいたしたいと、こういうふうにご考慮しております次第でございます。

○木村藤八郎君 ただいま大臣の御答弁では、その監査にまだ不十分な点があることは遺憾だという話ですが、確かにわれわれしろうとから見て不十分な点があると思うのです。で、われわれ割り切れないのは、海運は景氣のい

いときにはもうけちゃって、景氣が悪くなるとすぐ利子補給の問題が出てくるのですよ。それで借入金が多いと金利が高い。外国よりも高い。だから、金利を国際金利水準並みに下げて、それで競争力をつける、そのたびに利子補給、国民の税金で利子補給するとい

う問題が起こってくるわけですね。で、私は、もうそれだけで海運が立ち直るとは思いませんし、かりにまた、利子補給しなければならぬとしても、その前にやるべきことがあるわけですよ。十分にやるべきことをやっておいて利子補給するならわかります。しかし、十分にやらないで、今、たとえばスエズ動亂のときに非常に海運会社はもうけているわけですね。今お話承つても、全体で、利子補給対象会社だけでも二百六十四億、利益を償却前にあけているのでしよう。前に私は調べたことがあるのですが、某会社について、交際費が非常に多いですよ、交際費が。その交際費も、何に使っているかがまた問題だと思つたのです。あるいは政治献金の方に使っているかも知れません。あるいは、その海運融資の割当をもらつて、そのために銀行と、その他政治家とですよ、どっかでどんちゃん騒ぎをやるのに使っているかも知れません。それから広告費なんかも、これは広告費も非常に多いと思つたのです。ものすごく多いのです。そういうふうな、まだ経理上ですね、十分監査して、そうして、企業努力をもつとさせなければならぬ点もあると思つたのです。それで配当を、もうかつたといへば、配当をしちゃう。あるいは政治に献金をしている。そういうよう

な点ですね、割り切れない点がたくさんあるわけですね。そこで、具体的に私は伺つたわけですね。たとえば、飯野海運についてのスエズ動亂のときの収益はどのくらいだった。そうしてその経理、経理内容ですね、ちょっと伺いたいと思つたのです。それで、大臣も御承知のように、飯野海運は、あすこにりっぱな建物を建てましたね。ああいう資金、ああいう資金は一体どこから出るのですか。そういう飯野海運に對する利子補給は、ああいうものすごい建物を建てる資金の金利負担を軽減するということになりはしませんか、間接的に。そうしておいて、国の方から補助を受ける、利子補給を受けるということではね。これは私は、経理の監査が十分であるとは言えないと思つたのです。

○政府委員(朝田静夫君) 飯野海運のスエズ動亂当時の経理内容につきましては、後刻資料をお渡しするということとを先ほど申し上げましたのでございしますが……

○木村藤八郎君 それじゃ、それと、ついでに、これだけお願いします。三井船舶と山下汽船、飯野海運、三菱造船、日東商船、新日本汽船、日本郵船、大阪商船、それだけお願いします。

○政府委員(朝田静夫君) 承知しました。そこで、当時の動亂のときの経営のやり方が、あまりにも合理化にそぐわないものがあるのじゃないかということにつきましては、私ももうそういう御批判を過去においても十分再三聞い

ておつたわけでございますので、一昨

年、各方面から海運強化対策が出る以前に、私も、企業経営の面においてさらに自主的な合理化努力を続けるべきであるということで、三十三年の上期から経費節減につきました。私も、その指示をいたしたのでございます。そこで、あまりに積極的な、好況に際して積極的な設備投資の拡充あるいは業務の拡張というように、どこかに行なわれませんでしたために、どちらかといへば、海運企業経営の合理化というものがおろそかになったということ、私どもはそういう感じがいたしましたのでございまして、三十二年の下期、すなわち三十三年三月期の決算を基準期といたしまして、経費節減につきました非常にこまかい指示をいたしたのでございまして。そこで、三十三年上期からこれを実施いたしておりました、非常な反発が実は企業側からあつたのでございまして、私も、ただいま木村先生の御指摘になりますように、国民の税金を使うのでありますから、そのときはもちろん利子補給は停止されておりましたが、そういうことを要望する前にやるべきことがあるというところで、ただいま申し上げましたように、三十三年上期から厳重な予算統制というふうなものを実施いたしました。不急不要な経費の支出というものを抑制するように、各社において合理化に鋭意努力を重ねてもらいたいというところを申し上げたのでございまして。海運企業のような、どちらかといへば、サービス業の本質を備えておりますところに、いわゆる国内の製造工業のような、どちらかといへば、経費の合理化とかいったような形で進めることはどうかという議論

が相当激しくあつたのでございまして、私も、それを排除いたしまして、厳重にそういった経費節減、自主的経営努力といったものの推進に努力して参つておるのでございます。現在もなおそういう方針を続けております。昨年度の市中の利子補給を復活していただきました際にも、企業強化計画というものにこれを移しかえまして、依然として合理化の努力を要請いたしておるわけでございます。

そこで、一例を申し上げますと、三十五年の上期、すなわち三十五年九月期決算におきます実績を申し上げますと、運輸費は、基準期、三十三年三月期でございまして、基準期の六千六百元に對しまして、この期、三十五年上期、九月期におきましては五千七百七十六円にございまして、一三・八%の節減になつておるのでございまして。この強化方策では五%程度の節減を要望されておるのでございしますが、一三・八%の節減をいたしております。船費、まあ船員費を除きますところの船費でございまして、これは重量トン当たり基準期の千八百二十一円に對しまして、この期の実績は千五百六十五円にございまして、一四・一%の節減になつております。これは、五%の節減目標を設定いたしましたのでございまして、一四・一%の節減になつておるのでございまして。一般管理費におきまして、この一般管理費が、要するに経営態度のまじめであるかどうかという点に、しばしば論議がございまして、この点について、船腹が非常に増加いたしておるのでございまして、基準期に比べますというところ、この

が相当激しくあつたのでございまして、私も、それを排除いたしまして、厳重にそういった経費節減、自主的経営努力といったものの推進に努力して参つておるのでございます。現在もなおそういう方針を続けております。昨年度の市中の利子補給を復活していただきました際にも、企業強化計画というものにこれを移しかえまして、依然として合理化の努力を要請いたしておるわけでございます。

期におきましては、すでに二百萬トンからの船腹の増加があるわけでござい
ます。三六・二%の船腹増強が行なわ
れまして、従いまして、営業規模とい
うものも、これを拡大しておるにもか
かわらず、支出額におきましては、基
準期の三十五億圓に對しまして、この
期は三十二億五千萬圓という絶対額が
節減されて、約二億五千萬圓の絶対額
が節減されておる。一般管理費におき
まして、船腹の増加にかかわらず、
絶対額の節減まではかられておるとい
うことでございます。人件費の面にお
きまして、役員報酬が支出額におき
まして基準期の三億八千二百萬圓に對
しまして、この期の実績は、三億三千
百萬圓でございます。従って、節減率
は、一三・二%の節減になっておるの
でございます。もちろん退職金といっ
たようなものが入り組んで、入ったり
出たり、入ってくる期と、入ってこな
い期とございますので、そういうもの
は除いて申し上げた数字が、以上の人
件費の面での数字でございます。用船
量は、これは基準期に對しまして三
七・七%の節減、これは節減に當らぬ
じゃないかという議論がござい、ます
が、これは市況が悪くなりまして、用
船量も自然安くなるのがあたりまえな
んで、非常な大きな節減努力とは考
えられないということでございますが、
従来はどちらかといいますと、先ほど
御指摘がありましたオーナーとオペ
レーターとの関係におきまして、いわ
ゆる採算ベースというのをあまり深
刻に考えないで、何といひますか、そ
ういった政策的な意味で設定された用
船量というふうなものもありましたの
で、そういう弊害を除去するために、

採算ベースに合う用船量というものを
強く要請いたしました結果、三七・
七%の節減になっておるわけでござい
ます。こういうことにはいたしまして、
結局全部の主要費用というものを、節
減努力とあわせて考えてみますという
と、先ほど申し上げましたように、運
航船腹は増加いたしましたにもかかわ
らず、こういった節減をいたしており
ますので、基準期以降の推移を見る
と、費用の運航船腹一重量トン当たり
のコストは、基準期を一〇〇としたし
ました場合、この期一三十五年九月
期におきましては、八一・三%に低下
した実績を示しておるのでございま
す。これを言いかえしますならば、こ
の経費に關する限り、利子補給会社全
体としての運航トン当たりのコスト
は、基準期に比較いたしましたして一八%
以上の合理化をしたということになる
と思われるのであります。

従いまして、合理化の具体的な方法
としては、各社ごとに、各社の実情に
応じた企業努力を続けておるのであり
ますが、いろいろ重箱のすみをにつく
ようなこまかいことまで言うというこ
とで反響もござい、ますが、こういう方
針をなお今後とも踏襲して参りたい、
こういうふうな考えておるわけでござ
います。

○木村八郎君 この船会社は私的企
業でやっておるわけでしょう。もうけ
を中心としてやっておるわけですか
ら、やはり採算ということが重要だと
思うのです。採算に乗らなければ船を
作ったりなんかするのはおかしいわけ
です。そこで船会社に船を作る場合見
積書というものを提出する。それが
どうしても要る。そうして見積書に基

づいて、それで損がいかないというな
らば、銀行は金を貸す。政府も計画造船
の場合、船を作つてみすみ損がいく
という見積りの場合、これを割り当て
るはずがないと思ひます。採算がとれ
るというので割り当て、開発銀行も貸
し、市中銀行も貸すでしょう。エス
ティメットというものを提出して、それ
を見て割り当てを行ない、金融をする
わけなんです。それにもかかわらず船
会社というものはもうからなくなつて
きたわけなんです。だから、その点が、ど
うもわからなくなるのです。エスティ
メット、これは監査されるわけではな
い。みんな出てい、ると思うのですよ。
たとへば、市中の今度は利子補給を
復活した場合、昭和三十五年の改正で
復活しましたが、そのとき、たとへば、
三十二年度第一次の計画造船です
ね、それから三十一年度、十二次の計
画造船、三十二年度の第十三次計画造
船、これについて、みんな市中融資の
利子補給を行なつてきたわけなんです。
この場合、市中銀行が貸す場合には、エ
スティメットに基づいて貸すわけ
です。そうして、あとになつて、その経
営が困難になる。それで、これを利子
補給をする。それで、そのエスティ
メットというものは、うそであつたとい
うことにならざるを得ないじゃない
ですか。ごまかしのエスティメット
だ、そういうことはちゃんと監査され
たかどうか。海運は御承知のように非
常に変動があるでしょう。ですから、
長期的な見通しでやはりエスティメ
ットを出すべきだと思ひます。そこ
で、私はエスティメットを前に私は資
料を出してもらつた例があるのです。
第九次造船のときに、第九次前後期の

船舶建造希望書中の収支予算額調とい
うのがある。それから、六次以降の、
新造船貨物建造当時の収支予算、収支
実績、それから現在市況による収支予
想、こういうものを出してもらつたこ
とがあるのです。

そうしますと、これによると、最初
の収支予算と結果と、うんと違つてく
るのです。エスティメットを出して、
それに基づいて金融を受ける。そうす
ると、このエスティメットというもの
が非常にずさんであるということにな
ると思ひます。そこで私は、それ
をどういふふうなエスティメットを監
査されているのか。今度の市中の利子
補給の対象になつた、三十、三十一、
三十二年について、そういう資料を一
ついただきたいのです。それはもうエ
スティメットと、実際はうんと違つて
きていると思ひます。いつもそう
なんです。それでいいかどうかで
すよ。エスティメットと実際と、こん
なにか離れては、これはおかしいと
思ひます。普通の営業……、事業
会社でしょう。私的企業でありなが
ら、それで銀行から借りるというエス
ティメット自体はもうかるというふう
に、わざと作つて銀行に出すのかどう
かしりませんが、そこはもっと監査を
しなければならぬのであつて、私
は、そういう点の監査が怠られてい
るのではないかと思ひます。いつも
そういうふうなエスティメットと実績
が、こんなにか離れて、それでいい
という法はないのです。もっと實際
に近いエスティメットを出されるべき
だと思ひます。それに基づいて融資の問題
なり、あるいは利子補給の問題も考え

なければならぬのであつて、その
点、どういふふうにお考えですか。

○政府委員(朝田静夫君) 十三次の場
合の御指摘がありました。もちろん
五次の計画造船についても、そういう
ことがあつたと思ひます。ござい、ます。
それは当時におきまして、その市況と
いふものが、非常に動乱當時の高騰し
た市況でござい、ます。そういう環境の
もとにエスティメットをやるのでござ
い、ますので、あとで市況がダウンした
ときの問題について、どうしても、そう
いふような形になることがむづかしい
というふうな条件もござい、ますが、し
かし、仰せの通り、船舶金融というも
のにつきましては、長期にわたつて船
の寿命の間あるいは償還期限の間にお
いて、御指摘の通り市況の変動がござ
い、ますので、長期にわたつて見て行か
なければならぬ、こう思ひます。ござい、ます。

それにしても、エスティメーション
と実績とは非常にか離れておるから
監査すべきであるということござい、ます
が、実は私も、そういう点も
考慮いたしまして、一昨年から定期船
につきましては、定期航路政策という
世界的に国際カルテルというものが
結成されておりますので、それを一応
別といたしまして、不定期船タンカー
につきましては、これは銀行の金融判
断に全部まかせるということに方針を
変えておるのでござい、ます。私もか
ら、これについて推薦をいたすとか、
あるいは決定をするとかの重要な発言
をするとかいふふうなことは差し控
えておるのでござい、まして、一に不定期
船タンカーについては、金融ベースで
判断を願ひたい。そういうことをする

ことの方が、企業の現段階におきま
ところの企業の合理化に役立つこと
あるというふうな考え方をいたして
るのであります。基本的な共通の政策
問題は、もちろん注意をいたしますが、
A社にするかB社にするか、あるいは
具体的な償還計画、そういったもの
については、全部銀行におまかせを
しておるようなことにしておるので
ございます。

○木村福八郎君 そのエスチメート
を出していただけるのですか。さっき
のエスチメートと実績との違いです
ね。

○政府委員(朝田静夫君) 私ども
元にごさいますのは、先ほど申し上げ
ました方針を、ここ三年以前から変
更をいたしておりますので、それ以前
のものについては、私どもの方にお
きましては、十四次以前のものにつ
きましては提出できると思ひます。

○木村福八郎君 それじゃ御提出を
せひ願ひたいと思ひます。そういう
具体的な資料を見せんと抽象論にな
つて、ただ日本海運振興のため利
子補給はいたし方ないというのじ
ゃ、それじゃあまり抽象的で話にな
らぬと思ひます。あわせてさっき
要求しました資料も——利益配分
の問題です、特に交際費それから
配当、重役賞与、そういう点、それ
から広告費とか、そういう点、特
に私は注目しているのですが、注
意を払って、経営内容の一つ資料
として御提出願ひたいと思ひ
ます。

○政府委員(朝田静夫君) 資料と
して提出をいたします。ただ、先
ほど申し上げましたように、動
乱当時の海運経営というものに

ついては、拡張の方向をたどりまし
た結果、合理化の努力が足りなかつ
たというふうなことを先ほど申し上
げたのでございまして、その裏づけ
になる資料になるわけでございます
が、私が先ほどから申し上げてお
りまして、三十三年から嚴重な予算
統制をしように、あるいはそれ以後
企業の合理化、自主的な経営努力
というのを強く推進しておることに
ついては、御了解いただきたいと思
ひます。

○木村福八郎君 次に伺ひたいので
すが、船舶ですね。船舶のもっと
引き下げに努力できないかどうか
と思ひます。今船舶は、トン当たり
どのくらいしてあるか、これはい
ろいろな貨物船、輪送船等々によ
つて違ふと思ひます。前に造船工
業会で、何か適正船舶といふこと
がございまして、大体あれの見積
もりを出したことがございまして
あるのです。それでそのときは七
千七百重量トン五千馬力、そうい
う基準で船舶をあれしたことが
あるのですが、今大体、トン当
たりどのくらいと見たらよろしい
のでしょうか。

それで、この船舶は下がつてきて
いるのかどうか、ずいぶんオート
メとか生産性向上によつて、鉄鋼
とかその他には生産性が上がつて
コストが下がっているのですが、
船舶については、どういふふう
になつておるのでしょうか。最近
の十三次船を例にとつても、
どういふふうなものでございま
す。

○政府委員(朝田静夫君) 御承知
のように、好況のときと比較いた
しまして、最近におきましては、船
舶は下がっております。三十四年
度の開港銀行融資によりまして、
新造船につきます

ては、定期船、不定期船の貨物船
と輸送船、タンカーの全部の平均
船価を申し上げますと、総トン
当たり十一万三千三百トンでござ
います。三十五年の新造船の船
価は十萬九千九百九十九円でござ
いますので、約一割方三十四年
より三十五年の方が引き下げて
おるということでございます。この
中で、たゞいま御指摘になりました
七千七百トンでございまして、五
千馬力の船舶は、大抵不定期船
の範疇に属するものでございま
して、不定期船のトン当たり
の船価は、三十四年度におきま
しては九萬二千五百五十円、三
十五年度におきましては八萬三
千五百二十円と低下をいたして
おるわけでございます。最近にお
きまして造船所の外国船の受注
先細り、あるいは国内船の需要
がダウンをしたというふうなこ
とも手伝ひ、かたがた造船工業
会におきまして、合理化の推進
といったようなことも役立ちま
して、最近におきましては、船
価は低減しておるような状況で
ございまして、

○木村福八郎君 輸出船はどのくら
いですか。輸出船のトン当りの
コストは。

○政府委員(朝田静夫君) 大体、
似たような水準だと思ひますが、
詳しい資料は後刻提出いたします。

○木村福八郎君 どうもそれでは困
るのですが、似たようなという
数字をもとにして議論をしない
と、ぼくは、輸出船よりは国内船
のあれの方が高いんじゃないか
と思ひます。ですからそこで
問題は、そこにあると思ひます。

輸出船の場合は安くて、なぜ国内
の方が高いかという問題が起
こる。だから、もっと企業努力
をすれば、本来ならば船価が安
くなるべきだと思ひます。こ
う思ふわけですね。それから
またその資料も出していただ
きたいと思ひます。それから
もう一つは、船舶の中で占
める鉄ですね。鋼材のコスト、
費用の割合は、どのくらいで
しょうか、船を作る場合。

○政府委員(朝田静夫君) これは
船舶局長の所管で、私からお
答へするのどうかと思ひます
が、大体建造船舶の二〇%—
船体におきまして二〇%と承
知しております。

○木村福八郎君 それは、もっと
下がらないものでしょうか。

○政府委員(朝田静夫君) 冒頭
に御説明申し上げましたように、
輸出船の形式で、石炭、鉄鉱
石という原料を長期にわたつて
鉄鋼界が運ぶ、こういうふう
なことで、輪船との関係が
出て参つたことは冒頭に申し
上げた通りでございますが、こ
の際に、鉄鋼価格というものが、
その開銀と輪船の金利の問題
以外に存在することは御指摘
の通りでございます。そうい
つた外国船の輸出船に對して
は、大体トン当たり二千元ない
し四千元程度安い鋼材価格を
供給いたしておるのでありま
す。日本の海運に對しては、
国内の点につきましても、私
どもは鉄鋼業界の強い協力を
要請いたしておるわけでは
ございません。外国船に安
くして日本船に高くするとい
うことで、金利の問題と同様
に、鋼材の価格の問題

はあるという事は事実でござ
います。

○木村福八郎君 その点、大臣
にお伺ひしたいのですが、そう
いふ点の船価を引き下げると
いふことも、これは一つの経
理の監査の要素であります
し、前は利子補給のときは、
鉄鋼会社の造船に供給する
鉄材生産に必要な融資につ
いての金利を補給したことが
あります。そういったことがあ
つたのです。ですから原料を、
鉄を安くすることによつて船
価を引き下げるといふ方法が
あるでしよう。製鉄会社はも
のすごい景気ですよ、独占
価格によつて。また上げよう
としてゐるでしよう。これが
上がったから、また船価が
上がります。御承知のように
最近発表されたでしよう。鉄
鋼五社の三ヶ月の決算表——
八社は半期に七十一億です
よ。一カ年約百四十億も上
がります。百四十億の利益で
す。売り上げじゃないのです。
富士製鉄が五十九億です。す
から一カ年に百何億です。日
本鋼管は半期に二十九億、
住友金属は二十三億です。神
戸製鋼が二十三億、この五社
で二百億です、半期で。一年
に四百何億です。ものすごい
ものですね。それによつて、
また上げようとしてゐるで
しょう。ですから、私はこの
鉄材の独占価格を引き下げ
させる。特に造船に必要な
鉄の値段を下げさせるといふ
ことを、政府が、そういうこ
とを産省と相談して、それ
はできないのですか。また公
販の値段を上げるということが
新聞に出ておりますが、その
点、どうなんですか。

○国務大臣(木暮武太夫君) た
だいま海運局長から御説明
申し上げましたよ

○木村禰八郎君

りに、海運の合理化につきましてもいろいろ努力をいたして監査などにつきましても、ただいま詳細にお話申し上げましたような、まだ不足してはおりますが、いろいろの点につきまして、相当の実績を上げ得るような行政指導をやっておるんでございますけれども、これは統制経済のときのような、いわゆる配当の制限とか、あるいは重役賞与の制限とかいうような強制的の方法ではございせんものですから、なまぬるい点はございますけれども、ただいま御承知のように自由主義経済で、企業者の創意と工夫によって、

いわゆるコスト切り下げということを指導しておりますわけなんです、この点については満足せざるものがあるということは、まことにございともな点があるのですが、まあ今後におきましては、ただいままでやり来たっております行政指導というものを徹底いたしましたして、監査の面において、経理の指導をやって交際費とか、あるいは広告費というようなものについて、

ある程度のコスト・ダウンというものをやらなくちゃならぬと考えますが、ただ普通の生産工場などと違いまして

船会社などというものは、一つの何と申しますか、つきあいの広いサービス業であるということも、また一方ででは認めなくちゃならぬものですから、広告費であるとか、あるいはある程度の交際費というようなものも、またやむを得ないことになり、あまりこういふことを、重箱のすみをほじくるようなきびしいことをやるのが、あるいは企業家の気持を非常に落させるようなことになっても、自分みずから創意と工夫によってコストを下げようという

合理仕の仕事を阻害するようなことがあつてもいかなものと考える次第でございまして、その間に処して上手に、これは指導をしていかなくちやならぬ。ただいまの運輸省の海運局の合理化に対する指導に対しても、いろいろ企業家側では、事ごとに、まあ反対といひますか、レジスタンスのあるような実情でございしますが、しかし、私どもは、いやしくも国民の税金によつて利子補給の率に出しております以上は、これはどこまでも、その利子補給というものの

がむだにならないように、コストを下げる、合理化ということには勇気を

持って一つ行政指導をやっていくべきだ、こういう考えには、もう以前から少しも変わっておりません次第でございます、今後、ますますこういう方向に従って、御指摘のありましたいかに多過ぎるではないかという面につきましては、今後行政指導によりまして、これが何割か引き下げられるように指導いたしたい、こういうふうに考える次第でございます。

○木村謹八郎君 この政府から補助金をもらっている会社が政党献金することについては、どうお考えですか。

○国務大臣(木暮武夫君) どうも私
は最近出ましたので、あまり政党献金
やなんかのことは、政党の方に詳しく
ないものですから、お答えするような
事実をよく承知しておらないのでござ
います。これは、どういうふうな政
党献金が補助金を受けている会社にお
いて行なわれておるかというような事
実につきましても、まことに申しわけ
ない話ですが、詳細なことは私知りま
せん。それは、あなたの方の社会党に
しても、あるいは保守党にしても、党

の運営の枢機に關係した者でないといふあまりそういうようなことには興味も持たないし、また、そういう事實を知ることの機会が少ないもんですから、私のような性格の人間は、あまり今の一般の財界から、どういう援助を受けて、どうなっておるかということに興味も持たぬし、従来も、あまり知りませんものですから、お答えすることはあるいは不適格な人間であるかと思ひますので、この点は、御容赦を願ひたいと思ひます。

○木村福八郎君 それはおかしいじゃないですか。私は、今、開銀に関する

外航船舶運送國貨利子補給の法律を呈
議して、大臣を呼んだんです。国民の
税金で利子補給して、その会社が、政
党献金をやっているいかどうかというこ
とを聞いているんで、これにも関係し
てくるんです。今まで利子補給を受け
ている会社に対して監査をしなきゃな
らぬということで、いろいろ監査して
いるということを言われましたが、企
業が、十分企業努力をやり、そして、

国民のだれの目から見てもこの企業は、なるほどこれだけ努力して、どうしても経営が成り立たぬ、そんなら利子

補給しても仕方ないと納得した上で、きれいな条件の上に立って利子補給すべきですよ、国民の税金を使うんですよ。そういう問題と関連しているんですよ。これは非常に重要なことですから、あらゆる企業努力の一つの要素を聞いているんであって、政党献金と興味もないし、関心もないと言つてそんなことで、一体勤まるかというのです。それは興味があるかなんかとは、そういう海運政策と関係があるですよ。そういう意味においては、や

ばり考えなければ——海運政策だけじゃないんですよ。もっと全体の政府の政策とも関連があるんです。それから、またいろんな汚職とかスキャンダル、そういう不明朗な政治とも関連してくるんであって、これは政治家としては、重大な関心を持たなければならぬですよ、きれいな政治をやる上に。

それで、まあこれは質問しても、大臣が答えてくいかもしれませんがね。
 「常識の問題だよ」と呼ぶ者あり）それ

じゃ、常識の問題ですから、次に、最後にちょっと伺いますが――答えてもらいますか。今、企業努力について、

て、いろいろ聞いたんです。だんだん聞いていって、最後にその点に来たんですがこれは海運局長に聞いてもちょっと無理だと思う。

○国務大臣（木暮武太夫君） 実際、私には、どういう海運会社が、どういう借金をしているのかなんとかいうような具体的なことは知らんわけです。

○木村義八郎君 それは、またあとで

聞きます。

○国務大臣(木暮武太夫君)　それで、原則として政府の補助金をもらつてい

る者が献金をしていいかどうかといふようなことの問題なのですが、これは、まああるいは会社として献金していかんといふことになれば、個人で献金するようになると思ひますし、いくらでもいろいろのことを工本をする人ができると思ひますが、ただ、政府から補助金をもらわなければ立ていかないような者が、ほかへかなりの費用を出すということは、これいいことじゃないことだけは事実ですね。それ以上は、どうも私は具体的

言うべき資料がありませんから……。

○木村禮八郎君 海運政策について最後に伺いたいんですが、どうも私は海運政策の立て方が逆ではないかというふうに感じています。

その理由は、海運を振興するために船を造るのじゃなくて、造船の設備をフルに動かすことが前提になって、そうして船を造るということじゃないですか。造船設備は非常に過剰である。それを船台を明けちゃいけないというので、それをフルに動かすということから、船を造るということになっているのじゃないですか、実際には。

○政府委員(朝田静夫君) いわゆる計画造船の初期の時代におきましては、そういうことがあったと思います。地方産業あるいは雇用の問題としてとり上げられたことは事実でございますが、最近の兩三年間は、そういうことではございません。

といひますことは、造船業も合理化が進捗いたしまして、あるいは近代化なり、溶接あるいは運搬、設備その他の経営合理化が実を結んで、造船工業としての国際競争力を持つて参りましたので、スエズ動乱以降、日本の輸出船というものが非常に大きくなりましたので、船台も、その面において好況のときにはいっぱいになっておつたことは、御承知の通りであります。その後海運経営も非常に不振を極めておりますので、国内造船というウエイトは非常に少なくなつて参つております。一時は、三割程度が国内船で七割が輸出船、かういったようなことでありますので、私どもが行ないますところの開銀融資によります新造船は、造船の船

台を埋めるといふ感覚は今はないと申
し上げていいと思います。

○木村福八郎君 これまでの長期的に
海運政策を見ますと、不景氣のとき

それはやらなかつたんですけれども、
政策をとるべきだと言ったんですが、
それが、船価も高くなるし——そういう
のを作ってあげ、一つの景気政策にも
前に私はストック・ポートという

今度は輸出される、それで、輸出に努力をしたんですよ、船の。どんどん輸出をやって、そうして国内船が足りなくなってきたでしょう、所得倍増計画

等で。そういう、どうも一貫性がないということ、こういう点を、私は過去の経験から感じておるんですがね。一貫性がないじゃないですか、その点は。ですから、輸出に努力することは、外貨獲得でいいかもしれませんが、一生懸命輸出に努力して、今度は国内船が足らない。そういう点、非常に矛盾していると思うのですが、どうなんですか。

○政府委員(朝田静夫君) 好況の際

は、確かにそういう時代もあったのでございますが、ただいまにおきましては、輸出船の受注も先細り、あるいは非常に盛んでない、世界的な船舶需要の熱がさめておりますので、ただいまそういう事態は起こっておりません。

ただストック・ポートの御提案を當時にされたことも、私も伺っておったわけですが、なかなかその程度まで造船工業としての企業力が伴わなかったし、あるいはまた、それがアツプ・ツリー・デートの船舶であるかどうかという点にもまた問題があるん

じゃないかと、私は個人的にも思うわけでございます。

○木村福八郎君　私の質問はこれで終わります。

○成瀬權治君 一点だけ大臣にお尋ねしておきます。今までずっと聞いておられますと、造船汚職が起きたとき、疑獄が出たとき、御承知のように船主があつて、そうして一つはオブレターがあつた。昔岡オナーがオブレター

ターの方に、不当というか、とにかく高く船を売りつけて、そうしてリベートルもらって政治献金をする、こういう形なんです。それが今度また同じよ

うな形でやられるわけなんです。その理由は何だと言って聞いたら、審議会の答申があったのでやるんだ、それが隠れみのになってしまった。どうも審議会というのですか、合理化審議会の答申とか、何かそういう委員会の答申があったように……。そうじゃないですか。

○政府委員（朝田静夫君） そうじゃありません。

○成瀬幡治君　そうじゃなくて、運輸

「知りませんけれども、とにかく造船の汚職のときと形が何ら変わっていないわけです。もう少し私はやり方というのに、何かもし全体が振興政策をとろうとするならば、何か私は違つた面から答へたいものが出てゐます」

もう一つは、お聞きしておりますと、スエズ・ブームのときには、あまり一生懸命で検査はしておみえにならない。あのときにすでに百億の利子補

給がされておるのに、三十四年以降一生懸命やっておられない、こういうお

話だ。どうも納得がいかない。ですから、前にも、こういう具体的にどうい

うふうなことをおやりになったらいいかということも、案を出すのは、運輸委員の人たちのことであるから、私たちのとやかく言うことじゃないと思うけれども、どうも物足りないと思うわけです。大臣は二日は漫筆の「予定」

片一方では所得倍増計画が出てきて、

貿易がこれだけ伸びるから船がこれだけ要るといふようなところからしてこの問題が出てきているのか、どこからこの問題が出てきたのか。私は、基本的なと申しますか、信念的な、こうしたいければならぬ、これしかないのだというきめ手としてこの法律案を出されたのかどうか、信念的なものを大臣から一つ承っておきたい。

○国務大臣(木暮武太夫君) 御承知の

通り、所得倍増の構想というものがで

き、そうして今後十年間にわたりま
す輸出、輸入の、これは大体でござい
ますけれども、見込みができて、そう
してそういう物を運んで、日本の所有
する船の積み取り率をある程度維持し
ていって、それでもなおかつ海運収入
のうちものは、必ずしも黒字で云換す

と、この船腹が必要だといふうなことが、十年後に千三百数十万ト赤字を大きくいたしますけれども、現在あります外航船舶に對しまして、出たわけでございます。それにも、机の上の議論ではござい

からそれに達しますまでには、一方においては、先ほど来お話しがございま

したような、日本の船会社の基盤の非常に脆弱であることにかんがみて、こ

れをだんだんと合理化あるいはその他の方法によって基盤を強化しながら船を年々ふやしていかなければならぬ、こういう考えのもとに今度の考え方を推し進めて、それがためには、外国と

競争力を強めるためには、外国並みに
 まではいきませんけれども、市中銀行
 においてすでにやったごとく、建造資
 金の半分を年々まかなっております開
 張の金割に対しても一分五厘の補助と

それから今の造船疑獄とか汚職とかいうお話がありました、新聞で私は当時ちょっと見ておったのですが、幸いなことに、当時私は国会に議席を持っておりませんものだから、ああいう実情を詳しく存じておりません。

その前には衆議院におりまして、自由

党の政調会長をやっておりますが、私のときには、そういう疑いのような話もありませんし、私は参考人にも呼ばれたことはない。私は、まつりごとという正しいのだという、古い話ですが、正なりということ念を

はして、大正十三年以来やうに、あまり
はしつこいことができないことをもっ
てみずから誇っている人間でございま
すから、私が運輸大臣でおります限り
においては、その今の、この前いろいろ
のうわさのありましたようなことの
絶対に起こらないように私は努力をい
つづけてございまして、私ども、

○政府委員(朝田静夫君) 私どもが開銀の利子補給をやるうとしたしました考え方は、冒頭に申し上げましたように、外国船と同じベースに少なくとも置く。企業の合理化の問題ももちろん継続してやるのでございますが、輸出入銀行を通じて、日本の輸出金融をバックにいたしまして外国船ができるコストは五分一厘六毛でございます。いわゆる外国の国内金利と日本の輸出入銀行の輸出金融のセイバーを受けて作る平均のコストは五分一厘六毛でございます。今までの、金利低下以前のものにつきましては七分一厘程度になっておりますから、約二分の差がございまして、従いまして、私どもは、開銀の金利一分五厘と、市中の金利が下がりましたものを全部ひくくめましても六分弱になるわけでございしますから、五分一厘六毛と六分弱にはまだ相当の開きがあるわけでございしますけれども、その差額は、先ほどから申し上げておりますように、海運企業の合理化あるいは鉄鋼界の協力と、鋼材価格の問題も御指摘になりましたが、あらゆる方面でそういうものを埋めていきたい、こういう考えでおるわけでございます。

○木村福八郎君 どうもその説明はちょっとおかしいと思うのです。予算の積算の基礎としての問題を聞いています。今度金利を下げても、やはり依然としてやってくるのかというのです。市中の金利がどんどん下がっていくでしょう。かりに、もし下がったから、いわゆる予算の積算の基礎が違ってくるんですから、そんならそれで、やはり積算の基礎は違つたとして提案

しなきゃならない。これは間違いです。それは外国との金利の差があるから、幾らでも市中が下がっても、依然として利子補給するという、予算の積算の基礎としての前提が違つたのです。そういう御答弁では、これはおかしいと思うのです。

○政府委員(朝田静夫君) 少し御説明が不適当であつたかと思いますが、予算では、補給率が一分九厘九毛といつておるわけでございますから、その補給率は変わらないということでございます。

○木村福八郎君 じゃあ開銀の方に伺いまししょう。開銀の方で予算措置をやる場合です。市中金利を幾らとごらんなつていますか。僕は利下げ前だと思つたのです。そうですよ。出てきた経過を見ればそうですよ、利下げ前です。

○参考人(吉岡千代三君) これは運輸省からいただいたおる資料だと思ひますが、定期と不定期とタンカーと分けまして、不定期の場合は、本行六分五厘に対して一分五厘の利子補給を受けまして、これが七〇%と考えております。それから市中は九分四厘九毛、これから一分九厘九毛の利子補給、それから利下げが日歩一厘でありますから三厘六毛五、これに昨年来であります

が、実施されております一厘のたな上げ、これを加えまして、市中融資を三割と考へまして、定期船の場合に平均金利は五分五厘になる。不定期並びにタンカーの場合は、同様の計算で、本行五〇%、市中五〇%といつたしまして、平均金利が五分九厘といふこと、この五分九厘というの、先ほど

海運局長がお答えになつたものと同様と了解をいたしております。

○木村福八郎君 それは平均金利でしよう。市中と開銀と合わせた平均金利でしよう。ですから、市中がもし一厘下がれば平均金利は違つてくるんですよ。

○参考人(吉岡千代三君) 市中の利下げ日歩一厘を織り込んで、ただいまのような計算になつてゐるようでございします。

○木村福八郎君 一厘利下げを織り込んでですか。

○参考人(吉岡千代三君) 織り込み済みでございます。

○木村福八郎君 織り込み済みなんです、それとの平均金利ですか。しかしこれは一月から……この法案いつ出たのですか、衆議院にいつ出たのですか。

○政府委員(朝田静夫君) 予算のときは確定的にきまつてはおりませんでしたが、そういう金利低下の情勢もあるもので、それを織り込んで編成をいたしましたのであります。一分九厘九毛の補給率は五分までという法律にございします。一分九厘九毛の補給率は変わりはないのでございまして、予算額に

○木村福八郎君 そのところ少しおかしい、もう少し検討してみます。だつて三十六年度予算はこの利下げの前にはきまつてゐるのですよ、三十六年度予算は。そうでしょう。それなのにそれを金利が下がるから……。あとで市中金利を下げるか下げないか、ずいぶん問題になつたんですよ、日銀の利下げに関連して。それなのに、織り込ん

でというのはおかしいですよ。織り込むというのはなおかしいですよ、それは。何かわれわれ非常に愚弄されたようなものでしょう。そういうことはもう少し……。

○中村順造君 私、たくさん資料を出されるようですから、私もちょっと追加をお願いしたいのですがね。この法律案は、日本開発銀行に関するところになっておきますので、先ほど開発銀行の説明を聞きますと、いろいろ数字をあげられ、千六百七十七億の貸付で、それが全体の三〇%とかいろいろお話がありましたが、資料としてお願いしたいのは、大體開発銀行の、大ざっぱでいいですから、どういふふうな形に貸付とか資本構成とかなつてゐるのか、出していただきたい。委員長にお願いいたします。

○参考人(吉岡千代三君) 承知いたしました。

○委員長(三木良吉郎君) 他に御質疑もなければ、これをもって連合審査会を終了いたします。

午後五時七分散会