

の情勢では省令でなしに本法にして十分に処置をしたい、こういう考えというふうな了解をしたいと思うのです。

そこで、第二の問題をお尋ねするわけですが、この表示器なるものが一体どういう程度に使われているのか。まあ、その型の違うもの、あるいは形式の違うもの、いろいろあると思いますが、一体それは何種類くらいあるのか。それから、その種類がどこから輸入されているのか、国産はどこでつくっているのか。こういう点についてひとつお知らせを願いたい。

○政府委員(松井直行君) 現在使われておりますのは四つの外国会社で製造したものでございまして、現在民間において使っている台数は百十台でございまして、おおいに国産品も開発されつつございまして、近い将来には国産品も市中に相当出るといことが予想されております。

○柴谷要君 これらの器械が今日まで使われておったのですが、これに対して違法というかあるいは取り扱い上に不備があった、そういう問題についてひとつお知らせ願いたい。

○政府委員(松井直行君) 現在におきましても、省令ではきめてございまして、使用の承認を税務署長から得るといふ制約はございまして。そのほか、現実の使用状況は、主として信用のおける大会社が中心でございまして。監督する箇所といえますが、台数も非常に少ない状態でございまして、十分監督が行なわれております。その結果、違法、不当にわたる事案は一件もございせんでした。

○柴谷要君 取り扱いにも間違いはなかった、それから違法行為もなかったというのであれば、これから予想されるということになると思うのですが、違反行為が出てくるのではないかと、いうことから罰則を強化していこう、こういうふうなたいへん準備を綿密にされているようですが、この罰則規定はあえて考える必要はないと思うが、ここに罰則規定が入っているようですが、いかがですか。旧法ではちゃんと十、十二条でできるようなことになっておる。罰則が、それを細分化して、なお強めていこう、こういうような改正の趣旨のように今回の改正を見たのですが、その点について。

○政府委員(松井直行君) 印紙税法の十一、脱税犯自体につきましては、お示しのとおり罰則の規定は現在もございまして、不当に器械を備えたり、あるいは印影の模造をしたり、それにまぎらわしいものをつくったりした場合の罰則規定がございせん。で、こういう器械がほとんど普及してまいります事態を考えますときには、単にその結果として生じた脱税の結果を脱税犯として罰するのみならず、不当使用といいますが、違法使用といいますが、につきましても、相当の規制を加え罰則の整備をしておく必要があると考えたわけでございます。

○柴谷要君 いや、私の聞きたいのは、十、十二条の検査を拒んだ者は一、二万円以下の罰金または科料に処すことができる。十、十二条に規定しているでしょう。十、十二条には、計器類一切の問題について検査を拒んだ場合、計器類に処せられるというのだから、十分に検査が行き届いていくのではないか。にもかかわらず、この罰則を強めていこうという精神は、それはどこにあるかということをお伺いしたい。

○政府委員(松井直行君) お示しの第十、十二条は「印紙ラ貼用スヘキ証書、帳簿ニシテ營業ニ関スルモノハ当該官吏之ヲ検査スルコトアルヘシ」、結局、納税義務者が保持しております証書、帳簿についての検査規定でございまして、こういう簡単な方法で印紙税を納付いたします計器を使います場合に、その計器の製造業者とか販売業者とかというものにまでわたって監督を十分にする必要があります、こう考えたわけでございます。

○柴谷要君 だって、十、十二条の条文を全部読めば、そういうあなたの言われるようなことは書いてあるのです。そういうものを検査しようとした場合に、拒否したりした場合に、ちゃんとできるようなことになっているのです。一、二万円以下の科料というものが存在していたわけですから、それを強めていこうというものは、これから多く、たとえば不良品が出てきたり、あるいは使用について間違いが起きるのじゃないかと、いうような予備事態があるからこそ、罰則というものを強化していくのじゃないかと、こう思うわけですね。今日まで全然そういうものがなかったというのを強化していくのには、何か特定の理由があるかどうかというところをお尋ねするわけですから、端的にひとつお答え願いたい。

○政府委員(松井直行君) いまお読みになっております十、十二条は、第一項しかございせんので、いまお示しになったのは、すでに販売業者とか製造業者に対する監督権まで入れました新しい法律をお読みになつておられるのじゃないかと思ひます。

○柴谷要君 そうではない。古い条文、十、十二条も読んできて言っているのです。

○政府委員(松井直行君) 新しい十、十二条にこういう規定を入れたわけでございます。現在の十、十二条は、「印紙ラ貼用スヘキ証書、帳簿ニシテ營業ニ関スルモノハ当該官吏之ヲ検査スルコトアルヘシ」、その二項に、「現金納付計器、納付印」それから「印紙税現金納付計器ノ販売業者ノ所持スル政府ノ指定シタル計器又ハ前条ニ規定スル者ノ所持スル同条ノ規定ニ係ル物件ノ製造、受入、貯蔵若ハ販売ニ関スル帳簿書類其ノ他ノ物件ハ当該官吏之ヲ検査スルコトアルヘシ」、この規定はいまの条文には入っておりません。こういう計器が普及いたしますことを考えますときには、それを使用する者、結局納税者のみならず、こういう製造、受け入れ、貯蔵、販売という段階のものにわたりますも監督を厳重にし検討をする必要があるという事態が濃厚になつてくる、ということに当然予想いたしまして、新しい第二項を入れたわけでございます。

○柴谷要君 いまの説明でわかつたのだけれども、それを言ってもらいたかつたのです。だから、旧条文の十、十二条はごく端的に書いてある。それを細分化して、これからたくさんもののが、計器が使われるようになってくるだろうというから、そういう問題に対して不正が起きたりしてはいかぬから、事前に調査できたり検査できたりするようになつておかなければならぬから、十、十二条の改正をする。いまの説明で事足りたのです。それを聞きたかつたのです。ところが、今回の改正の内容というものは、たいしたことはないと思ひます。だけれども、五、六条の改正が今回行なわれていないのはふしぎだと思ひます。ですけれども、どうですか。あるはずですよ。大蔵省として、第五、六条の改正をしなければならぬ問題が起きてくると思ひます。その点をひとつお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(松井直行君) 五、六条は、非課税に関する問題でございまして。この法律は、御存じのように、印紙税法をお読みになりますと、現行の印紙税法は明治三十二年法律第五十四号というものでございまして、明治六年の受取諸証文印紙貼用心得方規則というものがございまして、それを受けて明治三十二年に現在の印紙税法になつたわけでございます。その後、社会経済情勢の變化、取引形態、新しい法人の設立その他の事態がございまして、全般的に印紙税法を見直すといふことになり、そのつど非課税にすべきものを、そのときどきに考えられたものを単につけ加えられてまいつたという形でございまして、お示しのとおり、これを全般的に根本的に見直したといふことは、いまださういふ大きな作業をやつたことにはございせん。法律自体が非常に古いものでございまして、「印紙税を納ムヘシ」と、かたかなで「納ムヘシ」と、こう書いてあるような古い法律でございまして、御案内のように、非常に一つ一つ説明のつけがたい、そのときどきにつけ加えたという形が歴然としたしております法律でありますので、御不満の点も相当あろうかと思ひますが、

われわれもその旨はよく承知いたして
おりますので、近い機会に全面的に見
直すことを考えております。それで、
現在これが非課税になっているのに、
こういうものはどうして非課税にしな
いかという注文——注文といひます
か、問題点も若干われわれも聞いてお
ります。その機会に全面的に非課税規
定というものを直したい、こう思っ
ておりますので、何ぶん御了承願いた
いと思ひます。

○柴谷要君 確かに、五条の項目につ
いては、削除したりあるいは挿入しな
けりやならぬ問題がたくさんあると思
ひますが、ただ、政府として責任ある
立場でやらなきゃならぬと思ひますこ
とは、国会に法律案を提案をしたと、
これはすでに国会を通過して効力を
発生している、こういうものがあるに
もかわらず、この印紙税法改正の
ときに五条に挿入する処置をとってこ
ない。それは端的に申し上げますと、鉄
道建設公団などは、他の道路公団その
他と全部同一のものだ。そういう法律
案が出て国会を通過した、すでに発効
したのである。こういう問題について、
すぐ挿入するというような手続を改正と
同時に提出したら、これは簡単じゃな
いのですか。それを行なう、やる意思が
あるかないか。

○政府委員(松井直行君) いまお示し
のような大きな法律が出ましたときに
は、その法律の附則でたいいてこれに
手をつけております。その後の改正は
全部、新しい法律ができますと附則で
改正したものの離れ合わせというもの
が非常に多いのでございまして、印紙
税法自体で規定するということはいま
まであまりございせん。したがっ

て、新しい法律ができますときに、そ
の附則で書くべきか、非課税規定に追
加すべきかどうかということ、その
つど慎重に検討すべきであるという御
意味、よく服膺したいと思ひます。

○柴谷要君 一方では法律出して、政
府は、つくて国会を通過したと。し
かし、また次の段階に、新しい国会で
改正をするなどというのは、愚の骨頂
だと思ふ。当然私は、今回のこの法
律、印紙税法改正のときに一緒にや
つたらいいじゃないか、こういう見解を
持ったものですから、お尋ねしたわけ
です。そこはよくわかりました。附則
のほうでやりになる、これは間違ひ
ないですね、附則で、その点について
ひとつ。

○政府委員(松井直行君) いまお示し
の鉄道建設公団でございしますが、これ
は附則に入っております。
○成瀬幡治君 これは一体幾らぐらい
するのですか、市価では。
○政府委員(松井直行君) 川村課長か
ら詳しく説明いたします。

○説明員(川村博太郎君) 現在輸入さ
れておりますのは、外国製品ばかりで
ございまして、外国の約四社から輸入
されております。大体価格は十八万か
ら七十万程度でございまして。
○成瀬幡治君 これに、販売業者のい
ろいろな何か許可基準というのです
か、この人はやってもいいんだという
何かそういうことに対してどういうよ
うな基準があるのですか。

○説明員(川村博太郎君) 実際には、
これは輸入業者はソール・エージェン
トになっておまして、何といひます
か、もっぱらその代理店をやるのが
一社ございまして。問題は、大蔵大臣が

告示してこの器械を認可するのでござ
いまして、大蔵大臣が認可いたします
基準といたしましては、この器械の機
構、性能、それに着目いたしまして認
める。実際にはその器械を輸入する業
者は、先ほど申しましたように単一で
ございまして、その法人についてど
ういうものは認可する、どういうもの
は認可しないというところはございま
せん。器械自体について認可基準をきめ
ております。

○成瀬幡治君 今度、それじゃ国内で
製造にとりかかったとしますね。そう
すると、それはそのメーカーの人が登
録をすれば無条件でその製造者には
なれる、こういうことですか。
○説明員(川村博太郎君) 今後何とい
いますか、この表示器につきましては
指定をいたすことになっております。
で、その指定につきましては、いま申
し上げましたような器械の性能、機
構、それが印紙税の通脱を可能にする
ものではないということが明らかにな
りさえすれば、その器械については指
定をいたします。もちろん、これはま
あ消費者が将来にわたって使うわけ
でございまして、たとえばインキの供
給であるとかあるいはアフターケアで
あるとかいうことについて十分の能力
のある者について認可をしていきたい
と考えております。

○成瀬幡治君 その能力のある者と言
われるのですかね、そのメーカーが、
私はこういうことがやりたいのだ、こ
ういって商売をやる場合は、何か基準
とか、許可制になるとか、あるいは登
録だけで済ませられるのか、あるいは
それに対して何か条件というものがあ
るのか、何か政令で定めるようになって

ているのか、その辺、私は不勉強でわ
かりませんが、その辺説明していただ
きたいと思ひます。

○説明員(川村博太郎君) 器械につ
きましては、いま言ったような指定でござ
いまして、その器械を製造するにつ
きましては、製造を始めるという開業申
告はしていただくことになっておりま
す。開業申告をいたしますと、その指
定された器械の製造は自由にできま
す。で、申告に基づきまして、国税
庁、税務署では所要の監督をしていく
というところに相なります。ですから、
その器械の指定はございまして、いわ
ゆる営業免許というような形はとりま
せん。

○成瀬幡治君 これはもちろん買うほう
は自由ですね。買った後登録する義
務はあるのですか。
○説明員(川村博太郎君) その器械を
使用者につきましては、所轄税務署に
設置承認申請をしていただくというこ
とになっております。

○成瀬幡治君 これは将来、まあお聞
きしたところでは、私はごまかすなん
というところはないと思ひます。すけれ
ど、しかし、ごまかされるといへん
だらうということ、罰金、料料ある
いは懲役という罰則があるわけなん
ですが、これは考えてみれば、有価証券
の偽造にも形はなるだらうし、にせ札
ということにもなるだらう。そういう
ものとのバランスというものはわから
ないわけですが、当然提案された以上
は、そちらのほうとにらみ合わされる
と、懲役、罰金あるいは料料というも
の、そういうものの調和はとれたこと
になるのですか。

○説明員(川村博太郎君) 現在、印紙
の偽造、変造等につきましては、印紙
犯罪処罰法というのがございまして、そ
れから、模造につきまして、印紙等模
造取締法というのがございまして。この
法律には刑法の特罰法としての罰金あ
るいは懲役が定められております
が、この表示器を使いまして印影をつ
くる、この印影につきましては、その
印紙犯罪処罰法あるいは印紙等模造取
締法の対象にはなりませんので、した
がつて、そういう模造印影を生ずべ
き納付印をつくったという者につきま
して、現在は罰則がない。そこで、こ
の法律でその手当てをしたわけござ
いまして、その量刑あるいは罰金の金
額につきましては、その両法律ないし
規則にバランスをとってございまして。

○柴谷要君 関連して、十八万円から
七十万円という、ばかに幅があり過
ぎる。一体どういうメーカーから入
れるものが七十万円、十八万円とい
うのは一体どこから入るのですか、ちよ
とその内容を御説明願ひたい。

○説明員(川村博太郎君) 現在使われ
ております表示器にはいろいろ性能の
違いがございまして、一番便利なのは、
ある一定の一万円なり二万円なりの金
額を税務署にセットしてもらいまし
て、千円から十円まで自分の好きな金
額をセットできる、こういうものか
ら、単一のたとえば十円しかセットでき
ないというようなものもございまして。
それから、これを順次自分の押したい
印紙の額に応じて使っていくわけござ
いまして、最後まで使えるというも
のと、一定の金額——たとえば二百円
とか三百円とかの一定の許容金額まで
来ると自動的にストップしてしまふ、

使えなくなる。あらためて税務署に行つてセットし直してもらわないと使えないというような性能の器械がございまして、その複雑性の度合いに應じてまして値段の幅がある、こう御了承いただきたいと思います。

○柴谷要君 いまのはわかりました、これは国際収支の点からいって、こんなものを輸入しなくても日本で幾らでもできるんじゃないですか。一体いま使つておる台数の、国産はどのくらい使つておるのか、輸入品はどのくらい使つておるのか、おわかりでございませうか。

○説明員(川村博太郎君) 先ほど松井財務調査官から御説明いたしましたように、現在百十社、百十台が使われております。全部輸入品でございまして、従来は国産ではこれではございせんでした。全部特許がついておりましてできなかったものでございまして、最近わが国でもこうした器械がだいぶ研究開発が進んでおりまして、場合によっては近い将来に出る可能性がございまして、その場合には約四、五万円程度、場合によつては七万円程度になるかと思ひますが、この程度で生産が可能であるというふうな状態になっております。

○柴谷要君 七十万もするものをその十分の一の七万円ですとすれば、政府としても本腰を入れてつくらはうが国家的な利益になると思ひますが、次官はどんな見解を持つておりますか、この問題については。

○政府委員(齋藤邦吉君) ただいまのことにごもつともな御質問でございまして、政府としてもそういう方向に向かつて極力努力したいと思ひます。

○成瀬輔治君 第六条の四の「政府ハ前項ノ承認ヲ与フルに当リ印紙稅保全上必要アリト認ムルトキハ当該印紙稅現金納付計器ノ設置及使用ニ付条件ヲ付スルコトヲ得」と、こうある。これはどんなことを考えておいでになるわけですか。

○説明員(川村博太郎君) 現金納付計器と申しますのは、器械の機構あるいは性能に信頼して認めておる、設置を承認する性質のものでございまして、この器械の機構を簡単に申し上げますと、税務署に現金を納付いたしまして、納付いたしまして、税務署で一万円という金額をセットするわけでございます。セッティましたあと、納税者がかつてに器械の使用部分にいじれないように封緘をしてしまひます。封緘をしてしまひましたものを營業所に持つて歸る。十円、二十円と押してまいりますと、その金額が減額されていくわけでございます。最後にたとえてゼロ円になりますと、自動的にその器械が稼働が停止いたしまして動かなくなつてしまひます。したがつて、それをさらに使うためには、現金を税務署に持つていきましてさらにセッティ直してもらはないと使えないと、こういうふうな機構になっております。その機構の精密度を信頼して、この設置を承認しておるわけでございますが、したがひまして、これを簡単にあげたてできないように封緘をもちろんいたすわけでございますが、さらにこれにはかぎ等がついてございまして、そういうかぎ等を税務署に預ける、こういうふうなこと等を税務署長が指定するといふわけでございます。

○成瀬輔治君 これはまともにいけば私は心配な気がします、かりに業者の人がやみで器械を一台流したとします。それが使われておるといふことは、ちよつとめつかりにくいだろうと思ひます。それに対しての罰則はどのくらいございませうか。

○説明員(川村博太郎君) 結局、お話のような危険性は納付印について起こるかと思ひます。納付印と申しますのは、表示器の中に一定の政府の定めたる形式による表示ができるような、そういう形の、いわば何といひますか、印刷でございませうか、それを納付印といつております。その納付印の製造といふものは、一応こういう専門業者がございまして、そこで彫るわけでございますが、これが簡単にできるという一簡單にできるというわけですが、その簡單にはできませんが、それをかりに政府の認めたと同じ形式のものを承認なしにつくりまして、それを流すといふことになりまして、十三条ノ二の三号に「第六条ノ五ノ規定ニ違反シタル者」とありますが、六条ノ五では、納付印の製造等につきましては承認を要するといふことになっておりますので、承認なしにそれをつくるということになりまして、一年以下の懲役または五万円以下の罰金といふことに相なります。

○成瀬輔治君 ちよつとよくわからなは、納付印といふのは、それが結局メーカーの一つの仕事でしよう、つくくる。そこで私が心配するのは、悪く考へればですよ、一つ七万円か十万円なら、わしも買つておいてもいい。しかし、やみだといふことになるわけですね。これは元を取るのにはわけないこと

です。そこで、そういうものをメーカーがやみ流しをするといふことに對して、その罰則はいま言ったように一年以下の懲役または五万円以下の罰金、それは十三条ノ二ですか、二で罰せられる、こういうことになっておるわけですか。

○説明員(川村博太郎君) お話のような点は、指定計器の製造と、それから納付印の製造等について若干おわかりにくい点があると思うのであります。が、指定計器につけます納付印、納付印自体はまだ印刷をしていない。いまの何といひますか、印刷でございませうか、これは指定計器の製造業者がつくる。しかしながら、それに政府の指定したる形式の印影を生ずるような彫刻をいたすわけでございます。その刻印は指定計器の製造業者とは別でございまして、これは特殊な技術でございまして、全国に四、五軒程度しかない。そこで、その指定計器の業者はその納付印の印刷の製造業者のところに委託をするようになります。で、お話のように、指定計器自体を横流しと申しますか、設置承認を受けない者に販売するといふようなことも考えられますので、そこで、第九条ノ三に、納付計器の販売業者、これに記帳義務を課しまして、受け入れ、貯蔵、販売に關する事実を精細に記帳させる。同時に、この販売業者は開業申告を税務署に提出することになりますので、開業いたしますと、税務署はどこにその指定計器の販売業者があるかといふことがわかるわけでございます。そこで、その指定業者の帳簿に基づきまして受け入れ、貯蔵、販売の事実を押えれば、そ

した不正な行為は防止できるという考へでございませう。

○波谷邦彦君 先ほどの説明にもあつたやうですが、予定使用金額をセットしてもらふ場合には、そのつど税務署へこれは持つていくわけですか、この器械を。

○説明員(川村博太郎君) さやうでございませう。

○波谷邦彦君 これはこの案内書を見ると、小型で持ち運びに便利な電動式とあるので、これは非常に輕いのですね。

○説明員(川村博太郎君) たいした重さのものじゃないと思ひます。

○波谷邦彦君 これは耐用年数はどのくらいですか。それからもう一つ、おそらく器械ですから、故障が起る場合、あるいは使用にたえなくなる場合が出てくると思ひます。その場合に、廢棄申請をどうするかという問題ですね。

○説明員(川村博太郎君) 納付印のついでにおりませんこの計器は、現実には印影を生ずることができませんので、納付印を廢棄するときには税務署にその旨を申告するといふことになっておりますが、指定計器自体がどの程度の耐用年数になるか、これはちよつと調べてからお答えしたいと思ひます。

○鈴木市藏君 言つてみれば、これは一つの自動販売機みたいなものなんだね。やがてはこれはどこへでも御要望のあるところには据えつける、そういう趣旨のものでございませうか。

○説明員(川村博太郎君) その普及の程度がどの程度まで広がるかは一応予

想はつきませんが、特にこれを制限するつもりはございません。

○鈴木藏君 この機会にひとつ疑問に思っている点を聞いてみたいと思つてゐるのですが、直接これとは関係はないのですけれども、どうなんですかね、印紙と切手というのは一本にまとめるといふことはできないものですかね。そんなようなことは一度も考えたことはございませんか。

○委員長(新谷實三郎君) 答弁はありませんか。——この問題は、この次の機会までに研究した上御答弁願います。

ほかに御質疑ございませんか。——他に御質疑ないようですから、本案に対する質疑は本日のところはこの程度にとどめておきたいと思つて、午後一時きっかりに開会いたします。外為関係法律案を議題にして、関係大臣の出席を求めて質疑に入りますから、午後一時まで休憩いたします。

午前十一時二十七分休憩

午後一時九分開会

○委員長(新谷實三郎君) 午前中に引き続きまして、委員会を再開いたします。

外国為替及び外国貿易管理法及び外資に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回に引き続き、本案に対する質疑を行ないます。福田通産大臣が出席しておられますので、御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○木村福八郎君 二月の十四日の本会議で、いま議題になっております對外

取引に関する二法案の改正案について質問いたしました。通産大臣の御答弁があったわけですが、通産大臣の御答弁は、私は主として開放経済体制に移行するにあたっていろいろな産業、特に中小企業にかなりいろいろな影響が出てくるのではないかと、こういう質問をしたわけですが、それに対してどういう対策を持っているか、影響等について伺つたのですが、通産大臣の答弁は、自由化をしていない品目は百八十九——当時百八十九であったのでございまして、現在は百八十二と伺つていますが、こういうものをだんだん自由化していく場合に、一つ一つの産業について、それぞれに検討した上でやられていくわけですから、産業に悪影響がない、あまりひどい影響がないというところで踏み切っていくというやり方をしたいのだ。しかし、OECDに入るとかIMF八条国移行というのをやれば、何か突然変異みたいな問題が起こってくるように世間の人は考えているが、そういうものではないのだ。いままでだんだんやってきておるし、また今後だんだんやってくるのであつて、悪影響がないというところで踏み切っていくのだかと、こういうやり方をしたいのだかと、心配がないのだと、こういう御答弁だつたと思うのです。私も、もちろん大臣は、君はそういうようなことは考へていないだろうという注釈はありましたが、私も、せきを切つたように、ここでOECDに参加し、あるいはIMFの十四条国から八条国に移行したから、急に大臣の言われるような突然変異的な、ダムのせきを切つたように影響がここで一挙に出てくるというふうに考へておりません。それだからといつて、この影響が軽いものと見るべきではない、こういうふうな立場から質問したわけですが、

もちろん、これまで昭和三十五年以來ずっとやってきております。やってきておりますけれども、しかし、これまでやってきたのは主として原材料部門を最初やってきて——原材料部門はむしろ自由化したほうが得なんです。その後製品についても自由化してまいりましたが、あまり影響のないものを順次やってきたわけですが、しかし、その中には、まだ自由化されておりませんけれども、たとえば重油の自由化を前提として石炭産業の整理が起つてくるわけですが、これは決して影響がなかったとは言えないのです。非常に大きな影響です。しかも、今後は百八十二品目の残存輸入制限がある。また、率にして九二・二%ですから、その残りを自由化するといわれますが、今後自由化するものが日本経済に与える影響というのは非常に大きいと思うのです。たとえば重油にしても、乗用車にしても、非常に大きいのです。あるいは品目としてはたいしたことはないかもしれませんが、たとえばカラーフィルム一つ自由化したって、これはたいへんな影響です。イーストマンのカラーフィルムに對抗できないというふうな状態です。ですから、その影響というものを簡単に考へるべきじゃないと思うのです。また、IMF八条国に入つたからといって全部が自由化されるわけじゃないことも、われわれ承知しているわけですが、たとえば十一條とか、二十條とか、二十一條とか、二十五條、十九

条等で、いろいろ例外規定が設けられておるわけですが、そういうことも十分承知した上で質問しておるわけなんです。それから、そこで、何も突然変異的に変化があるというふうな、そういうような立場で質問をしているのじゃないのです。しかし、だからといって、この影響が軽いものとはいえない。

まず第一に、国際収支が悪くなつてきているのに、そういう時点において自由化しなきゃならぬという、この点がまず第一です。第二は、八条国に移つたらあと戻りできないわけですが、あと戻りできないのです。OECDの場合とまた違ふのです。違ふといふことは十分御承知だと思います。あと戻りできないのだ。それから、相手があるわけですね。大臣は、日本の産業に悪影響がないというところで踏み切ると言いますけれども、しかし、相手があるのですから、相手からガツトに自由化計画を出した場合、これによつて向こうは協議を求められて、どうしても自由化しろという場合にはせざるを得なくなる場合もあるのですから、こちらのペースだけでいけるものでもないと思うのです。

そこで、伺いたいのですが、自由化計画というものは、これはもうガツトに出してあると思うのですが、それはよく新聞なんかに出ておりますが、百八十二品目まだ残存輸入制限品目があるといわれておりますが、これだけが残存輸入制限品目としてガツトに届けられてゐるのかどうかですね。で、この品目の中には、さっき言いました、自由化しなくてもいいと認められてゐるものが入つてゐるのか入つてゐないのか、百八十二品目の中に、まず、それから聞いていきたいのです。

○国務大臣(福田一君) 木村委員から本会議で御質問がありましたのに対して、まあああいう御答弁を申し上げたのですが、私もああいうことばづかいが適当であつたかどうかは、ああいうときはとくに言つておるから、非常に、自由化をしたならば日本の産業に大きな悪影響を与えるのではないかと、そういう御質問と誤つてお答えしたと思うのでありますけれども、それはまあ御質問なさる方も事情をよくおわかりで、まあ木村委員は、これは専門家でいられるのだから、どうも釈迦に説法をするようになってちよつと困るのですけれども、しかし、あの申し上げた気持ちは、自由化をいままで、ここで二、三度やってきていますが、一つ一つの品目を踏み切るときには、日本の産業でそれと同じものをつくつておる業者がどのぐらいいつて、生産量がどのくらいで、従業員数がどのくらいだ、そこで、これが自由化をした場合にはどのくらい入つてきて、どういふ影響があるであろうということ、これを、これはもちろん推定でございしますが、実はいままでやってまいりました。しかし、お説のとおり、それをやったら全然影響がないのか。もちろんこれは影響がございします。事実また影響の出るものもあるものでありまして、これはもちろん影響がないという、全然ないとかいうような意味ではございせんが、やる場合には一応そういうやり方をしてゐる。

なぜそういうことをするかという根

五

本論にさかのばれば、これは国際間で自由貿易をして、貿易をしながらお互いの国々が繁栄していく、いわば国民が生活をよりよくしていく方法だ。こんなことももちろんおわかりのことだと思います。私は、日本みだいな資源が乏しくて人が多いようなところでは、どうしても貿易を盛んにするということ以外は道がないと思うのでありまして、こういうところから必然的にそういうことが要請されておる。しかし、といって、いま御指摘があったようないろいろの品目については、なかなか影響のあるものもありますから、これはわれわれとしては、ガットに対していわゆる数量規制といいますが、数量的にこういうことはまあ困りますという品目を出しておるわけでありまして、それは先ほどお話がありましたように、百八十九でとったのですが、この間、鉛と亜鉛のほうも自由化いたしましたので、百八十二になったわけであります。

そのうちで、いま例外規定で適用を、最後までいわずに自由化しないで済むものはどれくらいあるかということになる、大体私の記憶では三十七品目あると思います。百八十二のうちで、あとはやはり両国間でいろいろ話し合いをしながら、自由化してくれ、いや、こちらはなかなかそうはいかない、大体うちも自由化するなら、あなたのほうでも日本に対して相当な差別待遇をしておいでになる、そういうものをひとつ直してもらいたい、こういうような経済外交をやりたい、一方日本の産業の実態、それから力というものをよく認識しながら、順次自由化していく、こういうことに相ならうかと存するのでございます。

○木村福八郎君 それで、ガットに残存輸入制限リストを出しているわけですが、それはいま三十七を除いたものを出しているわけですか。

○国務大臣(福田一君) 全部です。

○木村福八郎君 三十七を含めてですか。

○国務大臣(福田一君) 三十七を含めて百八十二あるわけですが、その百八十二全部出しているわけですが、実は百八十九で出したわけですが、百八十九で出した、その後七つ減った。減った場合には、またすぐ関係国にはガットのほうから通告をしていくことになるわけになります。

○木村福八郎君 ところで、これは読売新聞の夕刊に出ていたのですが、二月二十三日の夕刊ですが、ジュネーブの特派員発電で、こういう報道があるわけですが、「日本がさきに提出している残存輸入制限リストは」、ここでは百五十五となつていますね、この電報では、「百五十五品目におよぶため品目が多すぎる」との不满が高く、かなりの犠牲を払って一連の自由化計画を実施したばかりの日本にとって、これを機会に次の段階の自由化を強要されることにもなりかねない」、こういう報道がなされているのです。そこで、残存輸入制限品目のリストを出してからのいまの現状ですか、どういうことになつていのか。その前に、これはウェーバーは日本は取りつけないで、残存輸入制限品目だけいっていいわけですか。

○国務大臣(福田一君) そうです。

○木村福八郎君 残存輸入制限品目についていくなると、これは一応ガットの保障はないわけですね。つまり、ガット上の報復措置を行なう権利を保持

留されることになるわけですね。そこで話し合いになって、話し合いがつかない場合には報復をされてもしかたがないというところになるわけですね。そこで、いまの実態はどうなつていのか、制限品目リストを出してから現状はどういうふうになつていのか。いまお話ししたような報道もあるわけですが、どういふような各国との間に話し合いがあつて、あるいは出したけれども、まだどこからも何の反響もないという状態なのかどうか。それから、今後の見通し等につきまして……

○国務大臣(福田一君) これは政府委員からあとで説明いたさせていただきますが、概括的に申しまして、私は、それほど大きな、いま新聞報道にございましたようなそういう空気が濃厚であるとは思わない。現に向こうのほうでも、実はどこの国もウェーバーじゃなくて、大体はいろいろの例外的ないまおつしやつたような措置をとつておりまして、そうして日本に対してはその上にまだ別に差別的な取り扱いをいたしてはおりません。そんな関係もありまして、あれを出して、むしろわれわれのほうでは相当日本は後進国のくせによくここまでついてきたものだ、こういうようなおほめのことはあつたという話を聞いておりますが、あまりそういうことは聞いておりませんが、具体的なことは政府委員から御説明申し上げます。

○政府委員(山本重信君) ただいま木村先生のお話にございました読売のニュースについてでございますが、百五十五品目という数字は、おそらくある時期に日本の非自由化品目の数が百九十二ございました。その当時ガット

上自由化義務のない品目の三十七を除きますと、ちょうど百五十五という数字になるわけでございます。ちょうどその後十品目自由化されておりますので、ただいまのところ百四十五になつておる次第でございます。

それから、この残つております品目につきましても、各国からの反響でございますが、ガットの規定によりまして、第二十二条に協議という規定がございまして、どうしても異議のある国からは、この二十二条に基づき協議の申し入れができることになっております。しかし、ただいままでのところ、どの国からも日本に対してはそういうアプローチがございせんので、提出した以後全くそのままになっておるのが実情でございます。

それから、ただいま大臣からも申し上げましたように、ほかの国もかなり残存輸入制限の品目を持っておりますが、国によりましてその制限の対象国がいろいろ違つておりますが、日本の立場から見ると、各国がやっております制限品目の中で対日差別をしておる品目も当然加えて比較したほうが公平だろうと思つて、それも含めまして数字をちょっと二、三申し上げてみますと、たとえば西独の残存輸入制限は百二二でございます。それから、フランスが二百八二でございます。少ないところは、英國が四十八、ベルルクスが五十三というふうになつておりますが、かなり大きな数字をまだ残しておる国もございまして、ほかの国もおそらく、日本に対してだけこの百四十五を早く減らせというふうにあまり強く言つてくることも事実上できかねて

いるんじゃないかというふうに推測いたしております。

○木村福八郎君 これはあれですか、十一一条国に移行する場合、残存輸入制限リストを出して、その承認を求めるということ、それから将来の当該品目の自由化時期を發表しなくちゃならぬのかどうか、そういう点について。

○政府委員(山本重信君) 実はガットの協定の厳密な解釈から申しますと、残存輸入制限という制度は多分に問題、疑問のあるところだろうと思つて、したがって、たとえばアメリカのほうにほとんど自由化をしておりまゝ、国にとりまして、そういう残存輸入制限はできるだけ早くなくしたいという気持ちを持つのは当然でございます。ある時期にアメリカが残存輸入制限につきましても各国とも自由化計画を提出するようにお互いに申し合はせをしようじゃないかという提案をいたしたことがございまして、しかし、各国ともなかなかそういうことはできかねる状態にございましたので、大部分の国が反対をいたしましたので、そのまゝになつておるような実情でございます。

○木村福八郎君 そうすると、別にこの将来の当該費目についての自由化の時期を發表しなくてもいいわけなんですか、今のところは。

○国務大臣(福田一君) そのように考へております。

○木村福八郎君 次に伺いたいのは、今後の自由化の段取りですが、これはいろいろ差しさわりのあるのですが、しかし、日本の経済にとって非常な影響があるであろうと思つて、乗用車、重油等、これは特定産業振興法の関係もからんでくると思うの

ですけれども、そういうおもに乗用車とか重油等の自由化の時期、段取り等は、どういふことになっておりますか。

○国務大臣(福田一君) これはわれわれのほうでも、実は業界の実態も把握し、大体の計数、たとえばいま自由化した場合に、性的に見て、また価格の面で、どういふことがあるかというようなことも、いろいろ調べております。それからやっております。

ことに自動車から申し上げてみると、そういうようなやり方をしておりますが、いまのところ、かなりだんだん外国車の輸入数量をふやしてきております。ことしあたりは二千三百万ドルぐらい入ってきておるのですか、どんどん入れても、そう需要がないのですね、実際に二千五百万ドル程度にとどまるのではないかと見通してあります。これはあくまでも見通しでございますが、そういう見通しを一応持っております。それから、性能、価格等を勘案してみますと、大体、欧米の車は最近値上げを少しせざるを得ないと、国内事情、賃金その他のいろいろな関係からいまして、値上げをしなければならぬという段階にあると見ておりますが、それを見ない前の数字で見ましても、だいたい近寄っておりますね。価格の面で見ますと、実は関税とか輸送とかいう関係から見まして、ほとんど近づいてきておる。ただ、性能の面で若干劣ります。性能で二割削減してみると、まだ一割ぐらいは劣るのじゃないか、こういう感じがいたしておりますが、今度は向こうのほうは値上げをせなければならぬというし、こっちは大量生産がきいてくると、輸出をもう少しやらなければい

けません、だんだん、十万台ぐらいの生産量であったのが、三十万台、三十七万台というふうになってきております。そういう関係から見まして、まだ一割ぐらいは、場合によっては値引きができるのじゃないかということになると、格差はほとんど解消できる。しかし、絶対値における性能ということになる、まだ私は劣る面があると思ひますが、日本内地でこれを使うというところになったら、もうだいたい近づいてきたという感触を持っております。したがって、いかなる時期に、どういう方法でこれを自由化するかというところについては、これは慎重に考えておるところでありまして、ただ、いつ、どういふ方法でやるかというところについては、これは木村委員も御案内のとおり、なかなか方々にいろいろな関係がありますので、ここで答えをするところは差し控えたい、こう思うところでありまして。

それから、重油の問題でございますが、重油のほうは、先ほど仰せになったように、石炭との関係もいろいろございまして、これはいろいろの意味で、エネルギー源として非常にありまします、すぐどうしようというような考えはまだ持っておりません。しかし、これも適当な時期にはやはり自由化をすべきものであるという考え方に立って、実は検討いたしておりますという段階でございます。

い。向こうが黙っていれば、そのままだはおかふりです。ほかふりということは要すけれども、そのままでやっていっていいの。また、やっていいなら、これは十分に国内の体制ができるまで延ばしてもいいわけなんですけれども、そういうここの都合だけいいの。かどう。そういうものが、その実態をよくよくはわからぬものですから、その辺のところをちょっと聞いておきたいのですがね。

○国務大臣(福田一君) それはいつまでもがんばるというわけにはいきませんが、先ほど申し上げましたように、ほかの国においても残存輸入品目というものを御案内のように持っております。そこで、少ないところでも四、五十というところでございますが、やっぱりそれに見合うように漸次持っていかなければいかぬと思うのです。しかし、持っていく場合に、こっちは非常に困るというのに、すぐそれじゃ君のほうでやれ、こういうものでもない。だから、品目だけでものごとを考へるわけにもいかないのです。ね。たとえば、その品目は非常に自分のところの産業には悪影響があるとしても、しかしその産業自体が非常に産業経済全体、その国の経済全体から見ても、一品目でも非常に大きいウェイトを占めているものとは、これは取り扱いてはやはり甲乙の差がある。対抗理由も十分立ち得ると思うのです。だから、そういうこともござい

ますから、漸次やっていかねばなりません。が、日本の場合においても、私は漸次これをやるという姿で進めてまいらねばいかぬ、こう思っております。

が、じゃ、さしあたり非常に悪影響の伴うものも踏み切らざるを得ないようなことになってくるかという、私は情勢から見ても、それほど急激にこれを求められておることはないと思っております。しかし、ここの一年、あるいはこの秋ぐらい、あるいは来年の春ぐらの間に、だんだん、だんだん力をつけるようにしてできるだけ努力をしていかねばいかぬ、こう思っております。

それはなぜかという、やはり向こうが五十ぐらいのうちにこっちは百四十と五という、比率からいうと相当多うございまして、その場合でも、フランスあたりの二百と比べればこっちは歩がいいわけですから、もっとお前のほうなぞしないのか、こういうことになるわけ。イタリアとかフランスとかいう国がありますから、全然、全体から見ると、日本の品目は一番多いじゃないか、おまえのところは一番多いじゃないかというのをわらあいに言われないで済んでいるだけで、やっぱりこれは日本の貿易立国という姿から見れば、できるだけ自分のほうも窓口をあけるから、あなた方もあけてくれという貿易量を盛んにする。こういう姿が望ましいわけでありま

す。ただし、その場合において、個々の品目について、非常に日本が困るものを一挙に自由化させるという考え方はございせん。また、そういう考え方を持っておったときに、外国から強制的におまえのほうはけしからねばいかぬと言われて、それを自由化しなければならぬような情勢ではないと思っております。

○木村義八郎君 この通産行政を立てる場合に、今後の開放経済体制に移行する場合、それに対処して、中小企業基本法とか、あるいは農業基本法とか、特定産業振興法とか、いろいろそういう法律もできて、それに応じて全体として開放経済体制を整えていこうとする場合に、ある一定の計画ですね、大体自由化計画というものがなくして、ただ向こうの様子を見てそれをやるというのでは、何だか行き当たり

ばったりのように見えますし、また業者のほうでも踏み切っていないのか踏み切っていないのか、そういう点が絶えず不安定だと思ひますが、だから、何かやはりそこを開放経済体制移行に伴う自由化に対する何らかのめどとか計画というものを、たとえばこれは事務当局もまだ洗い作業だそうだけれども、農林物資については大体四つぐらいにカテゴリーをつくって、絶対自由化できないもの、それから自由化するには時期がかかるものとか、あるいはすぐ自由化しなければならぬものとか、いろいろカテゴリーをつくって大体系をやっているようです。ことに通産関係は一番多いんですよ。百四十五のうち農林は七十三くらいですね。半分です。大体そういうめどはあるんじゃないですか。

○国務大臣(福田一君) それはあります。大体、工業関係の品物については今年内くらいにやれと。われわれとして、できるだけ自由化することによって諸外国も日本に対して窓をあけてもらうように努力をしないか、ということですから、こっちは窓をあけたいので、おまえのほうだけあけるという経済外交はありませんから、

第五部 大蔵委員会公議録第十二号 昭和三十三年三月六日【参議院】

できるだけこつちも窓をあける。だから、そういう意味では、いまおっしゃったように、どうしてもできないものとか、あるいはできるだけすみやかにできるものとか、そんなことは言うとおかしいが、できるけれども相手があまり制限されておるから、この分だけはおつておこうとか、それはいろいろありますよ、そういうことは。いろいろございまして、私が先ほど申し上げたのは、どうしても自由化できないようなものまで急にやるつもりはないというわけで、できるだけ自由化をするような――基本方針のほうは自由化をするというたてまえで日本の産業に力をつける施策を順次進めていくと、こういうこととでございます。

したがって、どうしてもむずかしい、あるいははばらくはむずかしい、あるいはさしたたりやろうと思えば何とかできる、こういうものにカテゴリーはもちろん分けて、分けようと思えば分けられるわけでありまして。ただ、個々の品目は、これはどうだ、あれはどうだということを申し上げることは、ちょっとこれはむずかしいと思ひます。それだけは差し控えていただきます。自由化の時期を想定する、これは差し控えていただきたいたと思ひます。どっちにしても、百四十五のうちで七十三が農林ですから、七十二ですね、実際は。そのうちでやるうと思はざるものもないわけじゃないんですがね。しかし、そういうものも、フランスあたりがさっぱり自由化しませんから、二百幾つも残しておいてがんばつておるから、こつちばかりが裸になる必要もないじゃない

かというので、フランスに向かつてもっとやれとか、まあいまだ交渉に入っていますからね。そういうような、いわば相手を見てやっているものもあるわけでありまして。

○木村福八郎君 乗用車については、さっきのお話ですと、かなり競争力が出てきているというお話だったんですが、これも新聞の報道ですが、乗用車の自由化については乗用車政策特別委員会というのがあるんですか。

○国務大臣(福田一君) ええ。

○木村福八郎君 そこで一昨年末に答申して、それによると、四十年四月くらいに自由化しろという答申である。新聞の報道ですと、大臣のいまのお話もあり、それよりも早くなるんじゃないか、早めてもいいんじゃないか、こういうようなことが報道されているんですけれども、それは日本の乗用車の競争力がついてきておるのですか。

○国務大臣(福田一君) 私は、あの答申が出たときにも、四十年の四月というのをおそいじゃないか、もう少し早くやたらどうかというような意見をちょっと発表したことがあるんです。私がそのときに言ったのは勘で言ったんですが、勘で言ったといつたって、全然知らないで言つたわけじゃない、まじめに言つたわけじゃない、かなり日本の自動車業界、トラックは完全にあればあるんですから、乗用車がなぞおいておるかというの、一部の部品においておる、おいておる。大量生産しても利益がないので、おいておる。輸出さえないてくれば、相当日本には対抗力がつくんだという気持ちを持っておつたわけです。部品の面でも三つばかりおくれ

ておるところがありました、そんなのは一年もたちゃできるんじゃないかという、私、あの答申が出たときに一年か一年半せいぜいあればできるという感触を持ったわけです。だから、いまの時期でいけば、ここの暮れぐらいまではできるんじゃないかという感触があるんです。来年の四月まで延ばさずにいいじゃないかと感じを言つたところが、新聞で、通産大臣はえらい早くやろうという意向だということが出たわけなんです。私は、そういう感じはいいまでも変えておりません。自動車についてはかなり力がついてきたと、こういう感触を持っております。

現に、この間もカナダから、トヨタだったか日産だったかと提携して、カナダで組み立て――日本の自動車を逆に向こうへ輸出しようという話が来まして、それで調査に来たんだというのですが、これははたしてそういう意味で調査に来たのか、外国車を売るために来たのか、そこら辺のことはよくわかりません。そういうことがいわれるくらいで、一つでもそういう話が出てくるといふことは、かなり日本の自動車に力がついたということだと思ひます。

ただ、御案内のように、あなたに非常に御心配をいたしておりますが、自動車というのは、関係部門が非常に多いし、下請も非常に多い、影響も非常に大きい。これを軽々しくやつて大きな影響を与えてはいかぬと思ひます。私自身は非常に慎重な考えをされているわけですが、かなり力が出てきたということだけは、私は言えると思ひます。

○木村福八郎君 それに関連して、この間、予算委員会が公明会の方が、フォードの日本に対する進出で質問が

ありまして、いわゆるノックダウン方式で部品を日本に持つてくる。この問題はOEC Dで直接投資について一応留保しなかつたわけですね。

○国務大臣(福田一君) できますから。

○木村福八郎君 そうなつた場合、それから円ペーシの投資の場合、これは制限できるかできないかということ、できないというふうな御答弁がありました。

○国務大臣(福田一君) 大蔵大臣が言つたのです。

○木村福八郎君 そうなると、日米通商航海条約の関係もあると思うのですが、そういうアメリカの資本がどんとノックダウン方式みたいな形で入ってきたような場合と比べると日本の自動車に競争力がついてきた、だから海外は競争しにくいということになる、今度は日本の国内にそういう部品を持つて組み立てるといふことが起こる。この問題は、将来非常に重大な問題になるんじゃないかと思ひます。その点については、円ペーシのあれですと、これが制限できないということになる、円ペーシでいままで送金しないという約束で入つてきておりますものが相当あると思ひます。それがかなり自由、そういうふうな制限できなくて投資されるということになると、問題だと思ひます。その点はどうですか。

○国務大臣(福田一君) 実は私、この前、委員会が答弁したときには、いろいろの姿がありますから、にわかにはお答えできない、こう言つた。それをあのとき大蔵大臣から、円ペーシでやるからいいじゃないか、こういう

話があったのですけれども、私の言っている気持ちは、それ以上私は申し上げませんでしたが、確かに、具体的な問題でわれわれ考えておりますから、四十億ほど土地を換領すれば金がでる。ところが、四十億でノックダウン方式の工場ができるかという、できっこない、こんな資金では、ノックダウン方式で工場をつつくるといつてもそれは規模によりまして、三千台にするか五千台にするかという規模がございまして、一億五千台くらいにしても、百七十億の資金はどうしてもかかる。これは調査の上で明らかになっているのです。そうすると、やはり百何十億という金を向こうから持つてくることになりまして、これは直接投資になります。やはり、だから、スクリーンにかかるといふことになる。だから、極端な例をいへば、円を持つてい、その円だけでできるものもあり得るじゃないかという御議論であれば、おっしゃるとおりそれはできるといふことになるのですが、実際問題として持つてくる方式も、株式投資のやり方もある、分かれてきます。ローンで来る場合、株式取得の場合、いろいろの場合があります。いずれの場合においても、スクリーンにかけられることになる。

そこで、そのスクリーンにかけたときに、これが日本のいわゆる産業にどれだけの影響があるかというところは、一応われわれとしちや考えて決定ができるわけですから、今度、いま先生が仰せになったように、日米通商航海条約との関係がどうもおかしいんじゃないかということになるのです

話があったのですけれども、私の言っている気持ちは、それ以上私は申し上げませんでしたが、確かに、具体的な問題でわれわれ考えておりますから、四十億ほど土地を換領すれば金がでる。ところが、四十億でノックダウン方式の工場ができるかという、できっこない、こんな資金では、ノックダウン方式で工場をつつくるといつてもそれは規模によりまして、三千台にするか五千台にするかという規模がございまして、一億五千台くらいにしても、百七十億の資金はどうしてもかかる。これは調査の上で明らかになっているのです。そうすると、やはり百何十億という金を向こうから持つてくることになりまして、これは直接投資になります。やはり、だから、スクリーンにかかるといふことになる。だから、極端な例をいへば、円を持つてい、その円だけでできるものもあり得るじゃないかという御議論であれば、おっしゃるとおりそれはできるといふことになるのですが、実際問題として持つてくる方式も、株式投資のやり方もある、分かれてきます。ローンで来る場合、株式取得の場合、いろいろの場合があります。いずれの場合においても、スクリーンにかけられることになる。

話があったのですけれども、私の言っている気持ちは、それ以上私は申し上げませんでしたが、確かに、具体的な問題でわれわれ考えておりますから、四十億ほど土地を換領すれば金がでる。ところが、四十億でノックダウン方式の工場ができるかという、できっこない、こんな資金では、ノックダウン方式で工場をつつくるといつてもそれは規模によりまして、三千台にするか五千台にするかという規模がございまして、一億五千台くらいにしても、百七十億の資金はどうしてもかかる。これは調査の上で明らかになっているのです。そうすると、やはり百何十億という金を向こうから持つてくることになりまして、これは直接投資になります。やはり、だから、スクリーンにかかるといふことになる。だから、極端な例をいへば、円を持つてい、その円だけでできるものもあり得るじゃないかという御議論であれば、おっしゃるとおりそれはできるといふことになるのですが、実際問題として持つてくる方式も、株式投資のやり方もある、分かれてきます。ローンで来る場合、株式取得の場合、いろいろの場合があります。いずれの場合においても、スクリーンにかけられることになる。

うな規定になっている。そのほかにも、こまかい点ですけれども、もうあれ十年前ですか、十年前に結んだんですからね、いろいろ問題があると思うのですよ。

ですから、やはり今度はちょうど八条国に移行する、OECDに入るにつきては、これまで十年間の実績を考え、実態をよく考え、それから今後の影響等を考え、アメリカと諸外国との通商航海条約等を調べて、そうして日本の不利な点、有利な点等を勘案して、それでこゝでやはり改定をするチャンスをではないかと思う。これはこのまま続いてずるずるいつちやうと、そういうチャンスがなかなかつかめない。

に移行するチャンスにそういう改定を交渉されてはどうか、こういうふうに思うわけです。

○国務大臣(福田一君) 私はそれは一つのお考えだと思ひます、そういうふうにするのも。ただ問題は、非常に、解釈の問題でございしますから、その解釈が日本に不利なようなことを持ち出そうとする意圖が向こうにあったり、また将来非常に日本としてやりにくいような面がございしますれば、当然また考えなければならぬと思ひますが、この間の閣僚會議においてもそれはたいした議題にならず、向こうからは何も言いません。それで、現実の問題として、われわれはこういう解釈をとつて、向こうとしても、日本が非常に急テンポで伸びてきて、いろいろの国内事情もあるだろう、だから急にそうそうきつくそういうことを言う必要はない。私たち、日本の中小企業、下請企

業の持つている弱体性の問題を、いままでも閣僚會議があるたびに非常に強くこれを説明いたしております。向こうもかなりわかつておるわけですが、そういうことも。だから、あまりそういうことについては言わない。言わないのに、ここでそれを条約を改定するということをしないで済むの、かならないか。また、そんなことを言いますと、寝た子を起したようになつて、あまた言われるよりも、日本に非常に不利であれば、われわれとしてはうっておくわけに参りませんけれども、向こうはわれわれのやっておることに何も言っておらないのに、無理にしないでいいだろう、こういう感觸でありまして、適当な機会があれば、そういうことをいまい何やらぬでも、やり得る時期がないとは言えないと思ひます。

ただ、この段階におきましては、向こうも、それだからといって、表からわれわれのやっていることはいいことなんだからけつこうだというほどのことも言わないという感觸は、向こうもあるわけですが、それはまあまあ黙っておこうというときに、わざわざそれを言ひだすと、問題を起こして、かえつてこっちが不利になるということとは、これはあまりおもしろいことでもないし、せつかく仲よくしているのを仲たがひするやうなことをせぬでもない、筋論をいへばいろいろのこともありましようが、いまこれで特に不便なことも起きておらないわけでありまうから、いまのところ、私どもは日米通商航海条約を改定しようという意圖は持つておりません。

○木村福八郎君 通産大臣とよくとの考えの違いがあるわけですね。つまり、IMF八条国の移行とか、OECD参加、開放経済体制移行というものの問題意識というのですか、ぼくはかなりこれを重要に考へておるのです。さつきお話ししたように、これはあと戻りできないのだ。したがって、かなり長期的に見なければならぬと、いままでも、たとえばアメリカとの話し合ひでいまい何にもそういうものが起きていない、寝た子を起こすのはかえつて不利じゃないかというお話しもありまうけれども、現にフォードの問題が出てきておるわけですが、これは国内資金だけではできないと言われまうけれども、もしスクリーンにかけられないで、向こうから直接投資の形で出てきた場合も想定しなければならぬ。そういう点は、将来のことを考へますと、私は日本の経済をここで長期的に見て、非常に大きな転換期に入るわけですが、それを見なければならぬと思ひます。いますぐに影響が、さつきお話しするように突然変異的に出てくるわけではなく、ダムのせきを切るやうに影響が出てくるわけではなく、これは量的な変化ではなく、質的な変化だと思ふ。日本の経済の地位、そういうものに少なくとも、いますぐにやりにならぬといふとしても、そういう点については十分やはり検討されておく必要があるのじゃないかと思ふ。これは米独のほうを調べましたが、米独のほうはかなりやういふところは慎重に扱つて通商航海条約を結んでおるし、そういう例もありまうから。

それから、外貨準備だけで、それだ

けをたてにして、さっきのあれは六条——何条ですか。

○國務大臣(福田一君) 議定書の第六項です。

○木村福八郎君 議定書の六項ですか。それだけでまかなえるかどうか、その点で。それから、大体、今後は原則として自由の段階に入つていくわけですが、そういうことから見て、そういう点についてやはり十分外務省ともいろいろお打ち合わせしなければならぬでしょうが、心がまえとしてはそういうことは私は必要じゃないかと思ふのですが、どうですか。

○國務大臣(福田一君) ですから、私は何もおあなたのお考えを頭から否定して、それは必要ありませんと申し上げておるのじゃないので、たとえば家を修理するときに、家と門がこわれていへば、家のほうを修理して、あとで門を直すということになるでしょう、必要のほうからやっていますから。それでは、門はそのままになつてしまつてもいいじゃないか、住まいには関係ありませんから、ということかというのと、そうでない。へ理屈になるかもしれないが、いまさしあたりそういうこともないし、向こうも好意的で、さつきお話ししてある。私の受けてる感じがすよ、感じでは、何も問題にする必要はないと思ひます。こういう感觸で見えておるわけでありまう。

しかし、それには何らの理由なしにわれわれはそういう考え方をしているかというところをどうも。こういう理屈がありまうというところをどうも考へておられます、こう申し上げておる。いま、あなたのおっしゃったやうな条文

を例に引いて、向こうが嚴重に適用してくるという段階になつておれば、これはもちろん議題になるでしょう。しかし、お互いに仲よくしていこうというところで、議題にはなつておらない、こういうことでありますから、われわれとしては、そこまでは考へは持つておりません、こう申し上げたわけですが。

いまあなたのおっしゃるやうな、そういうことを勉強しておけというの、は、こういうことをわれわれがやはり勉強をして、かなりわれわれはそういうことに目を向けて研究をしておると思いますが、なお、先生の御意見もございしますので、十分われわれとしても注意してまいりたいと思ひます。

○木村福八郎君 前に、ちょうど日米通商航海条約が昨年十月に満期になるときに、この問題は非常に各方面で論じられたわけですが、アメリカ資本に対して国内資本と同等の待遇を与えなければならぬということになつた場合に、日本の産業がアメリカ資本に支配される危険があるのじゃないか。したがつて、株式の保有率等についても、やはりいろいろ制限をする必要があるのじゃないかという議論があつたのですが、それで、いまの大臣の御答弁ですと、OECDに参加する、今後通商航海条約もいまのとおりであるとして、日本の産業は外国資本の支配を強く受けるやうになる危険はない、そういうやうにお考えですか。その点の影響が非常に今後の問題として各方面から注目されているわけですが、たとえば日本の場合、五一%株を持つておるの

は東亜燃料が一つあります。あれは特殊の関係から……

○國務大臣(福田一君) 五一%です。

○木村福八郎君 東亜燃料は五一%じゃないですか。東亜燃料だけは特殊なのです。お調べになつたのですか。

○國務大臣(福田一君) 調べてあります。

○政府委員(加藤次君) 従前は五五%の持ち株比率であつた。五%減しまして現在は五〇%、こういうことになつております。

○木村福八郎君 現在では、外国資本のほうで半分以上占めておるところはないわけですか。

○政府委員(加藤次君) ございませう。

○木村福八郎君 今後そういうおそれは一体ないのですか。それは何か規制できるのですか。

○國務大臣(福田一君) いままでのおれからいって、私はそういう姿でやっています。いけるんじゃないかと思つておりますが、それをそんなことまでして、日本の国民の感情まで害して入つてきて、その仕事はうまくいきつこない。日本へはやはりこのごろよく各国の石油会社の社長連中が来ますが、これは石油だけじゃない。どこへも出てくるというやうなことで、日本の国の利益はどうしてもあれるから、ひとつ協力して仕事をやらしてもらいたいと、われわれのところに来るのはみんなそういう言ひです。

私も、はつきり言う。あなたの方に來てもらうのはいいが、しかし、日本の産業がいじめられるんじゃないか、困りますよ、実は私はそういうことをあらわに相手に言つておる。それはもちろんそ

うです。私たちが商売をする場合に、その国へ出て行って、その国の人がいやがる商売ができますか、そんなこと、あなた、できますかと、おせじかどうか知りませんが、一応言います。おせじだといえおせじかしらませんが、実際問題として日本でそんなことをされちゃ困りますよといつて、無理して出てきて、五〇%まで株を持ちたということになれば、やはりあまりいい気持ちじゃせんから、われわれにしたって国民全部が、それじゃ仕事はうまくいかない。やはり日本の事情というものをよくわかり、日本の国民感情もよくわかった上で、もうけにくるのですから、向こうの資本が出てくるのは、向こうで何も日本へ金をやろうと思つて出てくるわけじゃない。私は、商売の法則からいって、そんなことはあまり言はずはない、こう思つております。

○木村福八郎君 それは見解の相違です。私は、もうけだからこそ、ときによつてはやはりそういう日本産業の支配というものもあり得る。資本の論理というものは、それはきびしいものだと思います。自由化といつたって、これはあれでしょう、市場競争戦です。マーケットの争奪戦なんです。これは非常にきびしいものだと思います。ですから、フォードだつて、日本の賃金がアメリカより安いから、いろいろな条件がアメリカより有利とすれば、それでノックダウンされて、いろいろな形でやられないとも限りません。日本の株を五〇%保有しなければ、直接投資で自分の会社をつくるということもあり得るわけですから、そのところは見解の相違ですから。しかし、何

か法制的にそういうものがないというのは、これからOECDに入つて直接投資も一応留保してないから、その影響も出てくる。そういう時期に何ら手当てをしておかぬというものは、どうも私は割り切れぬ。このままでいられるわけですね。

○国務大臣(福田一君) いまの考えでは、いままでのやり方で大きな悪影響が起きるとは私は思つておりません。したがつて、大体このままでやつていい。これは世界各國にもあまりそういう例は、問題のあるところは別ですが、こういうような日本の場合には問題はないんじゃないですか。

○木村福八郎君 そんなら、そういう各國の例もよく調べて、何か資料としてそういう例がないならないというお示しを願ひたいと思います。何か事務当局のほうで……。

○説明員(乙竹慶三君) 企業局長でございまして、若干さっきの持ち株比率の点を説明させていただきます。先ほど鉱山局長から、五〇%以上の外資と申しますか、外資の持ち株比率の会社はございませぬという答弁をされましたのですが、あれは事石油に關しての御質問ということと局長了解してそういう説明をしたわけでございます。したがいて、石油以外につきましては、例外的に五〇%以上の会社がございまして。

ただ、これは最近この数年間は、外資法の認可をいたします場合には、五〇%以上の持ち株比率のものは認可いたしております。と申しますのは、大体、持ち株比率等は、これは技術導入を受けようとする者、技術導入を与えようとする者、外資導入をしよ

うとする者、受けようとする者との間で、彼我の間で自由に相談と申しますか、これにまかしておいていい關係でございまして、先ほど先生御質問のございました世界各國におきましては、日本のように技術導入をする先進國間におきましては、技術導入の際に、政府が外国人の持ち株比率をチェックするといふことが、干渉するといふような例は、先進國間では大体ないといふふうにおかれれば承知しております。ただ、遺憾ながら日本におきましては、技術格差が非常にございまして、日本側において、技術導入について非常にまあある意味では過当競争があるといふふうな点がございまして、あると、その秩序をつけるという意味から政府におきまして五〇%以上のものは原則として認可しないといふふうに現在運用いたしております。

○木村福八郎君 五〇%以上の持ち株比率の会社というのはどういうところですか、幾つぐらいあるのですか。

○説明員(乙竹慶三君) 全部網羅的に調べてございませぬが、一例を申し上げますと、戦前のものにはそういう例は幾つかございまして。たとえば日本ナショナル金銭登録機、これは外国の持ち株が七〇%でございまして。それから東洋オーチスエレベーター、これあたりは八〇%でございまして。それから日本IBM、これはまあいわば日本におきます支店みたいなものでございまして、これは九九%というふうな例になっております。

○木村福八郎君 まだそのほかにもあれば、差しつかえなければ、何か資料みたいにして出していただけますか。

○説明員(乙竹慶三君) 後刻、御要望どおり資料として差し上げます。

○木村福八郎君 それで、ついでに、できましたら、五〇%以上でなくても、大体日本の企業に外国の資本が入っているか見たいわけですが、どのくらいの比率か。そういう御調査がおありでしたら、出して、ただけですか、包括的に……。

○説明員(乙竹慶三君) 承知いたしました。

○木村福八郎君 次に、今度の外為法です。五十二条の改正があるのです。それは大臣御承知のように、外貨予算制度がなくなるわけですね。外貨割当ての關係審議會がなくなる。しかし、まだF A制も残っている、A F Aも残っている。それで、この間F AなりA F Aのほうの割当て關係についての予算等について一応大蔵省から伺つたのですけれども、今度は通産省が物の割当てですね、物の面から割当ての予算をつくるということになるのだというお話だったので、しかし、F AなりA F Aのウェイトは、そんなに少なくないと思うのです。二〇%、その程度のものがあると思ひます。この物のほうの予算をつくるというところは、これは非常にまた毎年外貨割当て、外貨予算と違つた、このものの予算というのですから、そういうふうなあれをつくることになると思ひます。これはどういふふうになつていくのですか、お聞きしたいと思ひます。物の予算といふますけれども、このF Aの割当ての場合、A F Aの割当ての場合、どうしてもこの裏にいわゆる資金というものがあ

わけですからね。A F Aにする場合にF Aで割当てて、また要求があつた場合にそれ以上にふやす場合に、いわゆる外貨というものが一応裏づけなければならぬわけですよ。ですから、その点がどういふふうな、外貨予算制度がなくなつて、それから關係審議會もなくなつて、今度はF AなりA F Aの割当ての場合にどういふふうな形でやつていくものか、その辺がどうわからぬのですよ。

○国務大臣(福田一君) 政府委員より説明させます。

○政府委員(山本重信君) 御存じのように、今回の改正によりまして、為替制限と申しますか、外貨予算に基づいてその外貨の割当てを行なうという方式をやめますかわりに、輸入制限を続けなければならぬ物資につきましては、輸入数量の割当てをすることになるわけでございます。もともと實際の方法といつたしましては、比較的品质が單一なものでは数量割当てができませんけれども規格とか品質にバラエティーがあるものにつきましては、場合によりまして数量が変化するといふ意味で、金額表示の割当てをしなればならぬ場合もございまして。しかし、その場合の趣旨は、貴重な外貨を割当てするといふ意味ではございませんで、数量で表示するかわりに金額で表示するといふ趣旨でございまして。その場合に各物資につきまして、毎年おそれく上期、下期二回に分けて、どのくらい数量を輸入させるかというところにつきましては、その物資のそれぞれ所管の官庁と相談をいたしまして、あらかじめワクをきめまして、その範囲で数量の割当てをするといふことになる予定でございまして。

なお、その場合に外貨の問題が当然背面にはあるわけでございますけれども、一応この制度をいたしましては、外貨予算という考え方はこの制度からはずれてしまふ。ただ、国際収支の問題がございまして、こうした割り当て制度を実施していきまふ場合に、一つの参考資料といたしまして、その結果、国際収支がどうなるかという見通しは事実上の問題としてつくつて検討したいと思つております。しかし、それはあくまでもそれを基礎にして割り当てをするというものではございません。

○木村福八郎君 そういふものはどこでどういふように、まあ物の予算というのですか、今度は外貨予算ではないですが、これをつくるという事は政令で定めるのですか。

○政府委員(山本重信君) さようでございます。

○木村福八郎君 どの程度に……どういふ政令になるのですか。

○政府委員(山本重信君) 実は、ただいま外貨割り当てをいたしております場合も、貿易関係は通産省が一応窓口になりまして、全体の取りまとめをいたしております。物資の中には、通産省の所管のものと、農林省、大蔵省、厚生省、その他の所管のものがございますので、それぞれ関係官庁と協議の上で輸入のワケをきめて、現在のところ実行いたしております。したがいまして、今後その官庁間の関係は現在と同じようなやり方を続けてまいりたいと、このように考えております。

○木村福八郎君 じゃ、通産大臣に最後一つ。これは一般的な質問なんです、通産行政、特に貿易行政について

伺いたいのですが、大体、日本の貿易行政として、従来後進国——まあ後進国という名前は適當でないかもしれないが、せんが、開発途上にある国ですか、そのういふところに対する輸出を盛んにするといふ方針があつたと思つて、これが、しかし、實際問題として、これはいろいろの文書、政府が発表した文書にもあつたと思つて、すけれども、この当分の間は先進工業国間の貿易を盛んにしたほうが實際問題として輸出をふやすのに實際的效果がある、そこに大きなウエイトを置くといふことが大体の方針ではないかといふように、政府の資料なんか見てそういうふうな感じのわけですか。そうしますと、先進工業国間との貿易を拡大するといふことが實際的にやはり貿易拡大に役立つと、開発途上にある国との貿易についてはかなり長期に、五十年とか百年とか、そこまでいかないかもしれないけれども、非常に長期な観点に立たないと、實際的に貿易拡大には役立たぬと、そういう観点からすると、これは前にも質問したことがあるのですけれども、日米貿易ですね、日米貿易は非常に輸入超過なんです。非常に片貿易です。これを直すといふことがよくは急務ではないかと思つて、實際問題として、たとえば共産圏貿易を拡大するといふことも一つの重要な政策です。それからE.E.C.ですね、E.E.C.に対してやはり輸出を伸ばすといふことも重要だと思つて、

しかし、何しろ対米貿易につきましては、これは通産省からいたしたいという貿易統計月報ですか、これを見ましても、たとえば一九六三年、これは会計年度じゃなく暦年ですが、アメリカ

の輸入が二十億ドル、輸出が十五億ドルです。一番極端なときは三十六年ですが、輸入が二十億ドルで輸出が十億ドル、非常にアンバランスですよ。この改善といふことは非常に重要な問題じゃないかと思つて、アメリカとの輸入超過をアメリカ以外の国の輸出超、輸出超過、あるいはアメリカの借り入れ金によってバランスをとつていふといふことですね。これは非常に日本の国際収支の問題を考える場合にも重要な問題じゃないかと思つて、

よ。それで、この点にあまり触れないのです。触れている人もあるかもしれないですが、この点にあまり触れないで、それでアメリカ以外のE.E.C.接近とか、あるいは開発途上にある国に対する輸出とか、共産圏貿易とか、アメリカ以外の国との貿易拡大が強調されておりますが、日米間の貿易の片貿易、アンバランス、これをもっと改善する努力をしなければ——一時はちよつと改善されたのですよ。これは一番よくは實際的效果があると思つて、ところが、ドル防衛政策をとられて以来、これは時間がございせんから一々指摘しませんが、もう非常にこまかいですけれども、いろいろ向こうは規制してきていますよ。通産省からも、アメリカから日本品に対して自主規制、どの程度の規制をしてるかといふようなことの調査の発表ございまして、す。ずいぶんしておりますよ。それから、最近ではまた、綿製品だけでなく、毛製品についても自主規制を要求するとか、つまりパ

ドル防衛政策の一環として、日米貿易経済合同委員会等で、こういうことに對してどの程度の話し合いをしておるか。この点についてもっと積極的な打開策を講じられて——アメリカとの間に五億ドルの輸入超過の状態ですよ。それで、国際収支改善対策とか輸出振興策とかいろいろ言つていますけれども、この点が私は非常に重要な点じゃないかと思つて、もっとアメリカはなぜ買わないのかといふことですね、この点、通産大臣、どうお考えですか。

○國務大臣(福田一君) いまの数字は通関の数字だと思つて、それは別にして、いづれにしても、こちらのほうがよい輸入をしているといふことは事實でございまして、そこで、基本的な態度として、こういう片貿易を是正したほうがいいじゃないかといふことも、ごもっともな一つの御意見だと思つて、したがって、またわれわれは閣僚委員会をやつたときにも、われわれは自主規制を受けている品目にとり、なぜこういうことになつたかといふ理由ですね、向こうの業界が反対したためにこうなつたとか、あるいはストライキが起きてこうなつたとかいろいろあるのですが、その事情は。そういうのをこまかく書きまして、こういうことをあなたのほうでやつておいて、なるじゃないかといふことをちゃんと刷りものにして、一々こまかく実は説明して、こういうことでは困るじゃないか、あなたのは貿易自由化とか関税引き下げとか言つておられるけれども、恩典は少しも浴することにならぬじゃないかと思ふといふことは、実は二回の會議において、いづれ

の会合でも私たちは強く、私は少なくとも強く主張いたしてきております。そこで、そういうことではあります、しかし、今度はアメリカの政府の側はどういふことを言つておるかといふと、それはまあしかし、確かにそういうあれはあるけれども、しかし、もし君のほうでこの制限を受け入れないといふことになれば、やっぱり向こうの業界の圧力といふものは強くなつて、全面的に日本から入れぬといふようなことになつて、これはたいへん

○木村福八郎君 最近でございました。○國務大臣(福田一君) ずっと研究しておつたらしいですね、一年ぐらひ。

日米貿易協議会ですか、まあそういうもので、これはまあ日米の協議会という形だと思っておりますが、これが政府のほう、また民間団体のほうからも、アメリカのほうからも入って調査をして、これではおかしいじゃないかという意見も出ております。しかし、これは日本でも、自動車に向こうが自由化してくれと言っても、うちの産業に大きく影響を持つので、数量はだんだん入れるようにしますが、そういうようなことを言っておりますが、これはまあいろいろ各国事情があるところで、それを全然無視して、そんなばかなことがあるものかといつてけんかをしてみても、なかなかできるものではないです。それはまあ向こうも入りますから、できるだけそういうことは少なくするように、また制限を撤廃するように努力しようというところは言っておりますが、何といつてもアメリカという国は、木村さんも御存じのように、やっぱり民間の力というものがなかなか強い、政府の言うことをなかなか聞きませんというように、なかなか聞かなくなか向こうもやりにくい面がある。氣長に、やっぱり何回も何回もそういうことを言ってPRしたり、わかつてもらうような努力をする必要があると思っております。私はそういう努力は、いままでも続けておるし、今後また関税引き下げなどの場合には強く主張しなければならぬ点だと思っておりますわけでありませう。

それから、片貿易になるもう一つの理由といたしましては、あなたもよく御存じであります、原料を買っております。原料は、安いアメリカから買

わなないで、一次産品を買うようにして低開発国から買つたらいいじゃないか。低開発国にはそういうりっぱな原料がございませぬ。また、そういう原料を買った場合でも、わりあい支払いは安く、延ばしてくれ、こういうようなプラスの面が相当あるもので、それから、その原料の買い先をなかなか転換することができない。実際いへば片貿易なんだから、転換できればほんとは転換したほうが日本にとっては、低開発国の購買力がつくわけですから、そのほうがいいのです。そういう利害関係といえますが、原料を安く仕入れるという意味でのプラス面があるのです。これを急に替えることはできない。綿花にしても、鉄鉱にしても、みんなそうであります。そういうことがございしますので、どうしても片貿易を急に是正するということはむずかしいのであります。

しかし、むずかしいからといって、これを黙っておるわけじゃございませぬ。われわれとしては常にこのことはアメリカに注意を喚起しながら、順次これを改善するように努力をしております。努力はいたしておるつもりでございます。ただ、これは昔から、戦争前からずいぶんいれた問題でございまして、あまり何回も何回も言っておるものだから、新聞等にも、今度言ってみてもあまり書いてくれないということ、皆さんの耳には入っておらないかもしれないが、政府としてはかなり努力はいたしておるつもりでございます。が、今度ひとつ御趣旨を体して……、そういうことはわれわれとしてもおもしろくないことなんです。また、筋も

通らないのです。自由貿易という筋からいへば、できるだけそれを緩和する。ただその場合にも、アメリカの業界で壊滅的な影響を受けるのに、そんなことかまうものか、そつちは死んでもかまわない、こつちは出すのだ、これではいけない。日本も同じことをやっておりますから、日本だけはどういうことをやって、アメリカに対しては、おまえのほうは死んでもかまわぬということではいかぬのじゃないか。そこはお互いに妥協といえますが、話し合ひ、よくお互いの事情も理解しながら貿易拡大を進めていく、こういうふうにしてざるを得ないのじゃないか、こう思っております。

○木村福八郎君 通産大臣、これで最後なんです、結論なんです、一つだけ。ただいまのお話は、通産大臣は今後お話しする場合、日本の国会でしよつちゅう問題になつてしようがないのだ、いつでもそれを責められるのだ、ということはやはり強調していただきたいですね。アメリカに対しては非常にドルなんかたくさん預けておるのですよ、十四億ドルくらい。そういうもので協力しておるのに、なぜこんな片貿易をやっておるのかというところが、しよつちゅう国会で問題になるのです。また、われわれ問題にしなければいけないと思うのですが、そういう意味で御理解願いたいと思うのです。

それから、もう一つは、EEC六カ国が日本との間に単一の通商条約を締結しようという意向があつて、一月にEEC審議会のエルンスト局長が日本政府に対して非公式に交渉に際する用意があるかと打診してきた。これは新

聞報道によると非常に重大な影響があるように報道されておりますし、もし単一の通商条約がEEC六カ国との間に結ばれるようになると、OECDにせつかく加入しても何らプラスにならぬのじゃないか、それほどの打撃を受けるのじゃないかといわれておる。そういう向こうから打診があつたのかどうか、これに対してどういう態度で臨むのか。何か日本としてはこういういまのところ交渉に際する態勢にはないとして、エルンスト局長の申し入れに対して拒否の態度を示したというふうな新聞に報道されておりますが、その間の事情をお聞きしたいのです。

○国務大臣(福田一君) そういう事情もあるようではありますが、詳しいことはいま政府委員のほうから答弁させていただきます。

○政府委員(山本重信君) 大体いまお話しのような事実がございまして、EECはかねてから日本に対しては通商交渉をいたしたいという意向を、少なくともEECの事務局が持つておつたようでございます。それで、ちようどいまお話しのようなルートでエルンスト氏から出先の日本の公館に対して、ごく内々でございましてけれども、かりにEECの理事会で対日通商交渉をしよつちゅう方針が決定された場合に、日本側ではそれに応ずる用意があるかどうかということも打診してまいりました。それに対しては政府内部でいろいろ利害得失を検討いたしましたのでございまして、ただいまの段階ではどうもマイナスの面のほうが多いと、特に日本が各国からかなり差別待遇をまだ受けていますので、これは先方が共通交渉としてまゝとつてこられ

るよりは、一対一で個別にもしばらく差別待遇の改善をはかつて、そしてある程度めどがついた上で共通交渉に應じたほうがいいのではないかと、こういう考え方で、通産省といはしましてはいま共通交渉に應じないほうがいいという意見を外務省に申し入れました。外務省からそうした趣旨の回答が先方に行つておるはずでございます。

○渋谷邦彦君 大臣も時間がないようでありまして、一点だけ確認の意味でお伺いしておきたいと思ひます。いろいろ論議もありましたが、今回の外貨予算制度の廃止に至るまでの経過にあつては非常に論議が尽くされてきた。なかんずく、通産省においては国内産業の保護の効果をあげるために為替制限を残しておきたい、こういう意向があつたように伝えられております。それで、閣僚会議でもだいたい問題になった。ところが、昨午秋に対日年次協議会ですとか開かれたときに、フリードマンがやつてきて、フリードマンはその制限を残しておくという温存しておくというところはまずいということ、難色を示したことが、決定的な廃止への方向になったというふうに伝えられておりますが、それははたしてそうか。もし難色を示さなかつたとするならば、従前どおりの方向でもつて今後実施を進めていくという方針があられたのか、この点についてお伺いしておきたいと思ひわけでありませう。

ない。もちろん、通産省の中にいまおっしゃったような御意見がなかったわけではありせん。しかし、それは主流というか、中心の意見ではなかった、そういう意見もあったということ、これは私は省内にいろいろの意見があることは当然だと思ふ。しかし、当時フリードマンが来る前において、やはり方向としては漸次自由化の方向でいかねば日本はいかぬじゃないかということは主たる意見であつたと考へております。これは、反対なんというのはかえつて新聞なんかにはよく出るものでございましてね、賛成のほうはあまり出ないけれども、反対のほうがよく出ちまつたりするものだから、いろいろあるんでございしますが、しかし、考へ方としては、日本としてはそれよりほかに生きる道はないじゃないか、というて、産業保護が全然できなくなつたんで困るんじゃないか、こういうことはもちろんございしますよ、それは。だから、それができる姿でありながら、基本線はいま言ったような自由化の方向でいこう、こういうことであつたわけでありまして。そのほかの例外のほうがときどきちつちつと出るものだから、それが大きく扱われて、誤解を生んだのじゃないかと、こう考へておるわけでありまして。

○委員長(新谷實三郎君) 通産大臣に対する質疑は、本日はこの程度にとどめます。

次に、綾部運輸大臣が御出席でありますので、運輸大臣に対する質疑に入りたいと思ひます。御質疑のある方は順次御発言を願ひます。

○野々山一三君 主として運輸大臣に、国際収支の中で、貿易収支、特に貿易外収支の中における海運収支の問題及びこの赤字をなくするという事について伺ひたいと思ひます。

そこで、最初に伺つておきたいのであります。運輸省が最近の極端な海運収支の赤字、伝えられるところによれば、四億二千七百万ドルという赤字がある。この海運収支の赤字解消策として、その考へ方を昭和四十二年までに貨物の運賃収支をとんとんにするといふ計画を持っておるというふうに伝えられておるのでありますが、その真偽について伺ひたい。あつたら、その計画の概要についてまず伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(綾部健太郎君) 日本の外貨収支の上におきまして、海運の収支が非常に日本に不利であるといふことは、御趣旨のとおりであります。と申しますその原因は何かと申しますと、船腹がないといふことが一番大きな原因であらうと思ひます。そこで、運輸省といたしましては、何といたしまして、輸入物資の大宗である油と鉄鉱石、あるいは石炭等のような、大きなものにつきましての船を十分つくるというところに力を入れてまして、まあほかの不足の収支を改善するのは第二といひましたし、この運賃の収支だけは何とかやりたといふ考へまして、私どもといたしましては、船腹の増強ということに主要なる眼目を置いて、予算その他の方法によつてやつていこうとしておるのであります。

現在私どもの考へておるところによりますと、四十二年までにせめて

て運賃だけでもとんとん、もしくは黒字にしよう、そのためにはどのくらい船が要るかといふことを考へました結果、四十二年までに大体四百八十万トン、すなわち年間百六十万トンくらいを船を早急にふやす必要があると思ひまして、資金の面、あるいは造船能力の面等について、大蔵省その他と協議をいたしておるというのが現段階でございまして。

○野々山一三君 いま私が触れました、運輸省の運賃収支をとんとんにする、四十二年までの計画試算というものは、四十二年までの計画試算というもので、大臣のお話は、それまでに四百八十万トンを建造すると言つたのですが、われわれが聞いておる限りでは、約六百八十万トンあつてどうか数字が合うのではないかと思はれるといふふうな見解に立つて試算がされておるといふふうに聞いておるのですけれども、それはあなたが言われたことを疑うわけじゃないのですが、いかがですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私どもは多ければ多いほどいいんですから、財政の現状、それから造船能力等を考へまして、少なくとも四十二年までに四百八十万トン、すなわちまあ年に百六十万トンぐらいつくつていききたいと、かように考へております。

○野々山一三君 その四百八十万トンとよくいわれるわけですが、その四百八十万総トンがかりにできるとすれば、どういふふうなぐあいに年次的に海運収支のバランスがとれるという試算を出しておられるのか、詳細をひとつお聞かせいただきたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) 数字でございしますから、事務当局から……

○野々山一三君 もしこまかい数字だったら、印刷物にしていただきたい。

○政府委員(沢雄次君) ただいま大臣の申されましたとおり、三十九年度から四十一年度までに毎年大体百六十万トンぐらいつくつて、中間年度の間に建造いたしますと、中間年度のあれはとつておりませんが、昭和四十二年度におきましてIMFの国際収支の計算方法におきまして貨物運賃の収支がゼロになる。そうして港務経費の収支が二億五千二百万ドルの赤字でございまして、計二億五千二百万ドルの赤字という計算になっております。

○野々山一三君 そうすると、結論として、さらにその年においてなお二億五千二百万ドルの海運収支において赤字が出る、こういう計算なんぞでございすね。そこで、これはいろんな説があるものでありますけれども、業界をはじめとして主要な海運業界の言ひ分によれば、先ほどちょっと触れましたけれども、約三年間に六百八十万総トンくらいなれば、先ほど貨物運賃収支においてさえないとんとんになることは不可能だといふ計算になる。これは想定の上で得ない条件もあるでしょうが、的確には、多少の違いがあるとしても、二百八十万トンの違いといふものは、これはたいへんなものですね。いま実際に外航船に就航している船舶といふのは六百八十万トンぐらいつくつてある。そういたしますと、大体三分の一の誤算というのか、数字の違いというのは、現有量に対しては、なかなかうすくない数字でございす。どういふふうな説明をされるのですか。

○政府委員(澤雄次君) 三十八年度末におきまして外航船舶の保有量は約七百六十万トンになります。これはそれまでに竣工いたします船を全部加へますので、七百六十万トンになります。

で、先生の言われました二百八十万トンというのは、最初の試算の段階でそういうときもあつたのでありますが、その後関係官庁と数字を詰めてまいりましたので、大臣が申されましたように、百六十万トン、三年間で四百七十三万トンを建造いたしますと、四十二年度におきまして貨物運賃の収支がゼロになるという計算に相なつた次第でございまして、これは御承知のように、四十二年の中間年度の荷動き量というのは日本船として確定した数字を持つておらないのでございす。いま政府として持つております数字は、所得倍増計画におきまして四十五年の数字がいわゆる法的に認められました長期計画の唯一の数字でございす。それでわれわれは、これを四十二年を推定いたしましたのは、四十五年と現在の間に線を引きまして、その中間年度の数字を求めて策定したわけでございます。

○野々山一三君 それで、伺ひたいのであります。第二、十次の計画造船六十四万総トン、それは一体どういふことなんでございまして。片一方では年間百六十万総トンつづつていかなければいかぬといふ、そうしてこれを四十二年度までには貨物運賃収支のみひらいて見ればとんとんになる、こういう計画を前提にしておられるわけですか。そこでもつて六十四万総トンといふ造船計画を持つておられる。それはいろんな理由があるのでしょうか。

○野々山一三君 それで、伺ひたいのであります。第二、十次の計画造船六十四万総トン、それは一体どういふことなんでございまして。片一方では年間百六十万総トンつづつていかなければいかぬといふ、そうしてこれを四十二年度までには貨物運賃収支のみひらいて見ればとんとんになる、こういう計画を前提にしておられるわけですか。そこでもつて六十四万総トンといふ造船計画を持つておられる。それはいろんな理由があるのでしょうか。

も、その違い、理由、そういうものをひとつづつ明らかにしてもらいたい。

○政府委員(沢雄次君) 二十次の計画造船六十四万二千トン、これは船会社と荷主との間で確実に契約ができるだろうという予測を、これは実際にありまして予算の数字は正確であることを要します。六十四万二千トンを運輸省といたしまして大蔵省に要求したわけでございます。大蔵省は、この六十四万二千トンを一トンも削らずにそのまま認めてくれたわけでございます。この数字はその後にございまして、六十四万二千トン・ベースで参ります。自己資金船と申しておりますが、計画造船以外のいわゆる純然たる市中金融だけでやります船約二十万トン入れまして、大体八十万トンから八十五万トンのベースになるのでございまして、それで参ります。国際收支、これは先ほど先生が言われましたように、三十八年度において四億二千八百ドルぐらゐの赤字が見込まれておりますが、その赤字がそのまま横ばいするというのがやつの数字でございます。それで、大臣から、その後におきまして、これを少しでも向上するためには何かの方法を考えてみると言われまして、試算しましたのが、ただいま申し上げました数字でございます。

しかし、この百六十万トンというのは、これは財政資金をつけただけではとてもできませんので、いろいろと、あるいは荷主の協力とか、あるいは日本の貿易形態にも一部FOBとかCIFとか、そういう形にも変更を来たさなければならぬというふうな、いろいろの手を打たなければならぬわけ

でございます。一応の目標をこの貨物運賃収支を四十二年度でバランスさせるというところに置きまして、この試算に基づきまして、この実行は具体的にどの程度可能であるかということ、これから関係各省と詰めてまいりたいと思つてゐるのでございます。

○野々山一三君 それでは、去年もぼくは同じことを議論したので、あまり何べんも議論したくないので、とりあえず、あとにもありますけれども、四十二年までに貨物運賃収支をほとんどにするための建造計画資金割合、それから四十五年までの高度経済成長政策に伴う輸入の積み取り比率などの計画も、どうせあると思ひます。積み取り比率の問題についてはあとで伺いますけれども、そういうこと、それから建造計画、つまりほとんどにするための建造計画百六十万総トンに対して、八十四万二千総トンでありますから、半分でありまして、それにつづつたの合わない隘路は一体何であるかということ

を疎明する理由、材料を提供してもらいたい。いまここで大づかみに質問を進めるために、口頭でもひとつ、わかつてゐる限りにおいて説明をしてもらいたい。実数については、一応資料で要求をいたしたいと思ひます。

○政府委員(沢雄次君) 百六十万総トンは四十二年度で貨物運賃の収支をほとんどにするという一応の試算でございます。この試算をそのまゝ実行いたしますのは非常に困難な問題がございます。それから実行計画をつく

らなければならぬわけでございます。これだけのものがかりにはかの条件がそろつて実行できるいたしますと、財政資金だけでも、三年間二千二

百四十億円という財政資金が必要になつてゐるわけでございます。ちなみに、来年度の財政資金は二百四十七億円でございまして、それから見ましても、非常に膨大なものになるわけでございます。

それから、日本船のために船台を確保しなければならぬわけでございます。これは外国船の輸出も日本の重要な輸出政策の一つでございます。外国船の輸出と日本船のための船台の確保というのをあわせて調整してまいらなければならぬということが問題のあれであります。

それから、最近の船は非常に大型になりまして、タンカーで申しますと、九万トンから十万トンの重量トンでございまして、タンカーになりまして、その総所要資金は三十億にのぼるわけでございます。企業がこのような巨額なタンカーをつくりましますためには、やはり五年ないし十年の長期の契約を荷主といたしまして、その一生のうちの少なくとも半分は保証してもらわなければ、企業として危険で、これをつくることに踏み切ることができないわけ

であります。しかし、一方荷主のほう、たとえば石油企業のほうといたしまして、十年の運賃の契約をするということは、今後の石油の運賃の見通しその他の関係から非常に大きな企業

のリスクでございます。その辺調整ができた、お互いに見通しのついたものが出てくるわけでございます。それがどの程度出てくるか、出やすいか、また出やすくなるにはどうしたらいいかというところが問題点でございます。

それからまた、貿易の形態といたしまして、輸出CIF、すなわち向こう

の、たとえばアメリカ向けでありましたらサンフランシスコ渡し、輸入はFOB、向こうで買いつけるという形が必要でございます。三十七年度をとりますと、輸出は六二%がCIFでござい

ますが、輸入のほうは三五%程度がFOB輸入、これは価格による比率でございまして、このような貿易の形態がだんだんとFOB輸入建てが多くなつてまいらなければならぬ契約がとれないという問題もあるわけでございます。

これらの問題を、単に財政資金の問題のみならず、これらを具体的にきめこまかに一つずつ手を打つてまいらなければならぬわけでございます。

○野々山一三君 先ほど言つたような資料はくれませんか。

○政府委員(沢雄次君) これは運輸省の試算でございます。まだ政府の中で決定したわけではございません。運輸省の試算としてお届け申し上げま

す。

○野々山一三君 そこで、次の問題として、一体今日の造船能力はどのくらいになつてゐるのですか。去年の数字がここにあります。去年出してもらつたのが、これによれば、四千総トン以上の船台というものは九十三基ある、稼働能力は七十基だということであり

ます。相当の船台強化というものは考えられなければならない。実際の稼働能力及び船台強化計画、そういうものは一体どういふものになつておるか、それを伺いたい。

○政府委員(沢雄次君) 実は船台の造船能力のほうは運輸省の中で船舶局で所管いたしております、私、ただいま詳細な数字を持ち合わせておりま

せんが、日本の建造能力は、三十九年度におきまして、通常のベースで参りますと二百六十万トンでございまして、残業あるいは船台のやりくりその他をいたしまして、約五割アップをいたしまして、三百九十万トンの建造能力が三十九年度にございまして。

○野々山一三君 その場合に、一体稼働——これはあなた担当が違ふといえ

ば別の機会に聞くよりしようがないのですが、稼働の回転率、それはどのくらいに見ておられるのか。

○政府委員(沢雄次君) 船台の稼働は年間三ないし四回転を見ております。

○野々山一三君 船の輸送能力をつけなければならぬ、それには船主あるいは荷主との間のいろいろな資金の引き当ての問題もあるわけですが、これ

も、いままでの答弁では、これこれでございますのでこれこれですというふうな、つまり自然のことを流しておるだけなんです。そのまゝいくならば、私のいま聞いた限りの話によれば、船舶増強計画も実際は半分しか進まない。そうなりますと、貨物運賃収入を四十二年までにとんとんとするといつてみたところで、その実はほとんど、これはあとの問題もありませんけれども、効果は期待することができない。さらに、最近の造船所の事情などを見ますと、たとえば四千トンないし七、八千トン級の船会社では、ある個所では相当の生産サボをやつておられると見られる節がある。これは金融がつかない、あるいは延べ払いなどによる運

転資金、特に運転資金の問題、将来に對して明るい希望が持てないからこんな船会社なんかやめたらどうか、こういうようなことが相当程度起こる。そ

ここで、相当根本的な船隻量をふやすというのと船台を増強するというところについては、思い切ったことをやらなければ間に合わないのではないか。

そこで、財政資金の話が先ほど出ましたけれども、これまたその面を見てもみますと、二千二百四十億円の資金見積もりに対して実際可能な資金というものは二百四十七億で、一割、これではどんなきれいな試算をされても、政府が海運収支に対して情熱を持ってやっておるというふうな受け取り方は、これはよほど耳をつけ直してみても聞かれない。一体、運輸大臣、そのいま申し上げて並べただけの事実に対して、あなたの決意のほどを一つん伺いたいですね。疑いたくなる。どういうふうな始末をつけるおつもりか。この海運収支が特に国際収支のネックになっているのだというのを考えてみれば、どうしても相当思い切ったことをなさる必要があると思うのでございます。あなたの意見を伺いたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) 四百八十万トンをやするために所要の資金は、先ほど次長が申しましたように、三年間に大体二千二百数十億要るんですが、本年度は二百四十七億円でしたかの資金を確保して、さらに政府といたしましても、海運が外貨収支の非常に重要な部分を占めるポイントになっておるので、この点については大蔵大臣あるいは政府といたしまして、さらに三年間の間に相当の金を出すという方法を大蔵大臣としては講じてくれると思えますから、三年間に大体所要資金は私どもは得られると考えております。ところが、一番困るのは船台でござ

います。船台は、ただいま海運局長が申しましたように、ノーマルの状態で働いて、その造船所固有の能力であるならば、先ほど申しましたように二百六十万トンですかでありまして、これを労働時間を増し、ある部分は下請等に出していただくならば、大体三年間の間に所要のトン数の出るだけの船台は確保できると思っております。

と申しますのは、現在拡張計画をやっておる三菱が、今年は大ぶんもう一つできます。大きな十七万トンの船台。それから、さらに建造船の計画がここ一兩年のうちにできると思っています。そういうことを考えまして、今日の造船技術によりまして、半分ずつこしらえて、そして突き合わせるといって、そういう技術の進歩等々によりまして、金をかけるならば船はできるというわれわれは考え方を持って、政府もそのつもりで資金を出すという決意のようでございます。

ただ、一番問題なのは、いままで開銀の融資が十年間の荷物の確保がなければその造船計画を認めないとか、そういうことによりまして、実は計画造船の発注もおくれておるやに聞いておるので、その点は政府として開銀にやかましく言うて、われわれもやかましく言うて、十年間の荷物の確保なんていうことはなかなか言うべくして行なわれぬから、せめて五年程度にするとか、あるいは財界その他に要望いたしまして、何と申しますか、実力と見込みの数とを合わすように財界でも考慮してもらいたいということをわれわれは言うておるのでございます。そういうようにいたしますと、非常に非常に楽じゃないけれども、三年間に四百八

十万トンは可能でないかと、また可能にせざればいかぬというように考えております。

○野々山一三君 ことばとしてはよくわかるのでありますが、私が承知しておる限りでは、名前は言えませんが、ある造船所が開銀の融資を受けたり、あるいは市中銀行の相当の融資を受けておったけれども、これを引き揚げるというふうなことになる、ついに仕事をやめるといふことになった。ところが、これは大臣に直接私自身がことばを聞いたわけではないのでありますが、けれども、わが党の議員、ないしは私も間接的にはいろいろそれに関与したのでありますが、実際にいま、金をつけられとおっしゃるのではありませんか、全然金をつけない。もう三カ月も四カ月も船台はさびさびになつたまま、すべての設備はみんな雨にさらされたままほったらかしにしておるものが相当ある。そう見ますと、それと先ほどの一割程度の――三年間に二千二百億にすればいいじゃないかと言われますけれども、そんなことは、あなた、ほんとうにそれはいまやっておられる實際から見て責任を持てるのですか。おやりになるというなら、私はそれで了承いたしますけれども、いまの流れから見て、そんなきれいで済ませようなんていつたてて、私も實際をよく知っておるつもりでおりますから、なかなかそれは引込みがつかない。私はいま、ある会社と言ったので、それはおわかりになっておると思うけれども、これらについては即座にあなたが手を打てば打てる問題です。いま言うように金をつける、こういうのでありますから、しかも運輸大臣がひとつあつてんしてくればどうもななくつきそうだしという話もある。そういうものを具体的に解決しながら、あるいは財政資金の問題についても、それは年次別には、ことしはとりあえず二百四十億だけけれども、来年はどれくらいつける。あるいはネックになっておる引き当て金が一体どういう点にどういう障害があるのか、こういうことについてひとつ善処するというように、具体的にお答えをいただかなければ、どうもいまの話は信用できかねるのですが、あらためて大臣から……。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、いまここで、大蔵大臣の言うことを信用する以外に方法はないと思つて、大蔵大臣の、船についてはOECDの加盟のとき、その他から考えまして、あるだけの金を不自由ないように心配をするという大蔵大臣の言明を信するより私はしようがないと思つて、それで、今年ももう言うとおりにつけてくれたのですから、過去の大蔵省の考え方からいたしまして、どうしてもこれが国の重要施策であるからということならば、ほかを削つても私は大蔵大臣が心配してくれたいということを確信いたしておりますから、それで、それではだめだと言われたら、これはそれまでのですが……。(笑)

○野々山一三君 そのためにということとを申し上げるつもりで言うわけじゃないのです。去年この委員会、船舶局長は、十九次ないし二十次というものについては多少疑問があるけれども、運輸省としては七十五万総トンだけはぎりぎり一ぱいどんなことをしてやる、こういうことを言明した。それはあなたが大臣のときなんです。ところが、いま六十四万二千トンじゃありませんか。ことしの建造計画は六十四万二千トンである。十萬総トンは、去年明らかならば言明したにもかかわらず、実行していないのです。その実行していないあなたが、さらに、私は運輸大臣だから、大蔵大臣に言つてあるの、信用するよりほかかないと言われている、これはなかなかあなたの腹の底というものを疑いたくなる気持ちになるので、一例ですけれども、これはひとつ……。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私どもはこの言明を、七十何万トンを今年度内にやるといふことを言明したことを、不幸にして聞いておりませんが、それがそういうことを言つたんでしょ

か。この海運収支が特に国際収支のネックになっているのだというのを考えてみれば、どうしても相当思い切ったことをなさる必要があると思うのでござい。あなたの意見を伺いたい。

○野々山一三君 だが、いまさき具体的に言いましたよ。あなたが自身直接言明されたのじゃないのです。船船局としての資料がありますよ。そのとき出したものです。この計画で今後進みますという、そのものがここにありますが、しかも、船舶局がわざわざ私のところに別のものを持ってきて、説明もあって、このとおりやりますと言っている。だから、私はこれを一例として……。あなたの腹の中はわかりましたけれども、ことばはわかりましたけれども、実際の実行性というのについては疑いたくなるので、実例をもって判断するよりない。これは船舶局長が答えたのでありますから。

私がいま申し上げておることは、船台の強化、資金の引き当て、船舶の充実にいうことについては、あなたのほ

た、一番問題なのは、いままで開銀の融資が十年間の荷物の確保がなければその造船計画を認めないとか、そういうことによりまして、実は計画造船の発注もおくれておるやに聞いておるので、その点は政府として開銀にやかましく言うて、われわれもやかましく言うて、十年間の荷物の確保なんていうことはなかなか言うべくして行なわれぬから、せめて五年程度にするとか、あるいは財界その他に要望いたしまして、何と申しますか、実力と見込みの数とを合わすように財界でも考慮してもらいたいということをわれわれは言うておるのでございます。そういうようにいたしますと、非常に非常に楽じゃないけれども、三年間に四百八

から、しかも運輸大臣がひとつあつてんしてくればどうもななくつきそうだしという話もある。そういうものを具体的に解決しながら、あるいは財政資金の問題についても、それは年次別には、ことしはとりあえず二百四十億だけけれども、来年はどれくらいつける。あるいはネックになっておる引き当て金が一体どういう点にどういう障害があるのか、こういうことについてひとつ善処するというように、具体的にお答えをいただかなければ、どうもいまの話は信用できかねるのですが、あらためて大臣から……。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、いまここで、大蔵大臣の言うことを信用する以外に方法はないと思つて、大蔵大臣の、船についてはOECDの加盟のとき、その他から考えまして、あるだけの金を不自由ないように心配をするという大蔵大臣の言明を信するより私はしようがないと思つて、それで、今年ももう言うとおりにつけてくれたのですから、過去の大蔵省の考え方からいたしまして、どうしてもこれが国の重要施策であるからということならば、ほかを削つても私は大蔵大臣が心配してくれたいということを確信いたしておりますから、それで、それではだめだと言われたら、これはそれまでのですが……。(笑)

○野々山一三君 そのためにということとを申し上げるつもりで言うわけじゃないのです。去年この委員会、船舶局長は、十九次ないし二十次というものについては多少疑問があるけれども、運輸省としては七十五万総トンだけはぎりぎり一ぱいどんなことをしてやる、こういうことを言明した。それはあなたが大臣のときなんです。ところが、いま六十四万二千トンじゃありませんか。ことしの建造計画は六十四万二千トンである。十萬総トンは、去年明らかならば言明したにもかかわらず、実行していないのです。その実行していないあなたが、さらに、私は運輸大臣だから、大蔵大臣に言つてあるの、信用するよりほかかないと言われている、これはなかなかあなたの腹の底というものを疑いたくなる気持ちになるので、一例ですけれども、これはひとつ……。

部内これほど數字が違ふというよう
な話は、これは海運収支が非常な赤字
をもたらし要因であるだけに、私はこ
の數字の扱い方について注目するの
で、非常な違いがあるだけに、これは
ひとつ政府として、經濟企画庁長官は
ああ言ひ、運輸大臣はこう言ひ、運輸
省はわれわれに非公式にはこうだと言

う、そんなむちゃくちゃな話はないんです。統一した資料を出してもらいたい。説明をしてもらいたい。

○政府委員(沢雄次君) 先ほど申し上げましたように、政府として確定した長期計画は、所得倍増計画があるだけでございます。これによりまして、昭和四十五年度におきまして、輸出六三・六%、輸入六二・六%になることになっております。政府といたしましては長期見通しによる積み取り比率は、これ一つしか持っておりません。ただいま申し上げました六一・七二という、これは昭和四十二年度でございます。積み取り比率は、運輸省だけの試算をして数字でございます。政府としては、四十五年度の所得倍増計画の数字しかたいたしません。これは確定数字、公定数字はないわけでございます。これは経済企画庁が……。

○木村福八郎君 もう一度言ってく下さい、倍増計画の数字。

○政府委員(沢雄次君) 倍増計画によりまして、輸出は六三・六%輸入が六二・六%でございます。ですから、政府といたしまして確定した次の数字が出来ますのは、経済企画庁でこれから作業いたします中期計画でございます。中期計画ができて、これは四十三年度がたぶん目標年次になると思っております。そのときの積み取り比率、運賃収支というものが出来たら、これが政府の確定数字になるわけでございます。

○野々山一三君 それでは、いまそのお話が出たから、これはあなたでいいのかわかりませんが、伺っておきたいのは、その際には運賃収支はとんとになる。六三に対する六二ですか

ら、大体つり合いがとれるということでお考えなんでしょうか。倍増計画が進んだ結果としての収支比率。

○政府委員(沢雄次君) 所得倍増計画におきまして、昭和四十五年度には貨物運賃収支は六千四百万ドルばかりの赤字でございます。ほぼとんとに近くなっております。ただし、港費のほうは五億ドルの赤字を見込んでおります。IMF収支では、昭和四十五年度の海運の国際収支では五億六千六百万ドルになっております。それから、中期計画におきましてどのように政府間で決定されますかは、これは運輸省といたしましては、われわれの持つております分野でなるべくよくするという方向で計画をいたしますが、政府全体といたしましては、経常収支の中の貿易収支、貿易外収支、それらを総合的に検討されまして、海運でどれだけまでやってもらいたいということとは決定いたすと思っております。

○野々山一三君 これはまださらに議論があるところですけれども、少し進みまして、積み取り比率を論ずるにあたって、いままでとどう一つ変わった角度から見てみる必要があるのではないだろうかと思うのですけれども、考え方を聞きたいのです。

それは、いままで議論したのは金額によるものですね、IMFベースです。ところが、量でこれを一べんはかってみなければ的確なものにならないと思うのです。非常に大きなごまかしがここに出てくる。それはこういうことなんです。昭和三十七年度における輸出量は千四百万トンである、大ざっぱにいうと、戦前の昭和十年における輸出量は量目にして千三百万トン

で、大体同じである。ところが、これに対する輸入というものは、昭和三十七年度におきまして一億二千三百万トン、昭和十年のそれに比較をしてみると、輸入量は三千万トン。いいですか、量目で見ると、輸入量というものは昭和十年におけるそれと今日のそれと見ると約四分の一なんです。そういうふうに入力がふえておる。ところが、国際収支改善策を考へる場合に次の問題が一つ起こってくる。それは輸入の運賃と輸出の運賃との比率であります。

これは大体三対一になっておる。輸出が一、輸入が三であります。そこで、いまの実情を見てみれば、輸出入ともにその積み取り比率は、先ほど金額で議論したように非常なアンバランス、量目においてはアンバランスである。それは何かといえ、国際競争ができないような状態における運賃が安いということの問題から、この両面から私は問題をとり上げてみて議論をしてみなければ、正しい意味の海運収支のバランスというところをとるための策というものは出てこない。今日までの議論というものは、主としてこれは金額——主としてじゃない、まるっきり金額だけを論じている。つまり日本の船は、働いて働いて働いて運賃をかせいだつもりだが、実は外国船によってまるっきり吸い取られて、しかも赤字になっていく。こういう現象がある、まさに一対三が逆の一対三でありますから、一対六の比率に、六倍の稼働をしなければ対等にならない。その点における根本的な改善策を考えなければどうにもならない。

私は、先ほど次長の言ったベースで、もう一つ議論をするのでありますが、

意見を聞きたい。かりに昭和四十五年の六三・六の輸出、六二・六の輸入比率、つまり両者つり合いがとれたと言われるのでありますが、そのときにおける日本船の稼働というものはものすごいものにならないかならない比率になる、今日の状況からいえば、たとえばフィフティ・フィフティであった場合にどういふことが起こるかという、輸出運賃総額を日本船に見れば、輸入運賃総額を日本船で比較をすれば、これは約三倍、さらにこれを外国船があと五〇%を持ってくると計算するならば、ちょうど六倍になる。六三・六、六二・六という比率をもつてした、わずか百分の一の差では、これは全然今日の運賃体系からしてもするなれば、あなたのおっしゃるようなぐあい海運収支が収支ととんになるという計算にはどうにもならない。これがいまの積み取り比率、量目から見ると、それから運賃体系というものの見た計算になる。つまり六対一ということになる。この点について検討を加えた上で、いま次長が言われた答弁になったのかどうか。そこを、非常に問題があるところなので、詳細に伺いたい。と同時に、また、その私の言う議論がうなずかれる——これはうなずかれないはずがない、今日の運賃体系をそのまま私とってきたわけですから、一体、運輸大臣としてこの点についてどういふ考えを持たれるかということをお聞かせください。

さらに、それにつけ加える意味で申し上げたいのでありますが、あとから議論いたしますけれども、専用船の航行範囲というものは非常にふえてきて

をやったといいたしましても、片方は空船航行をやらなければならぬ。そういうことを計算すると、十二倍の運航効率をあげなければその答えは出てこないという計算になる。

そういう貿易構造の根本的な変化というものが起こっている。原材料の生産地の異動あるいは相手国の変化というものによって、そういう非常に大きな決定的な戦前戦後の違いが起こっている。このことをながめてみなくて船をふやしてみたら、これはからから船を走らして、そうして十二倍の稼働効率をあげなければつり合いがとれないということになっている実情を御承知なのか。私は御承知のはずだと思ふけれども、それにメスを加えて、いま次長が言った答えになったのか。どうするのかわからないことを、ひとつ大臣の答えをいただきたい。これは運賃政策そのものになりますから。

○政府委員(沢雄次君) 大臣の御答弁の前に、数字的なことを御答弁申し上げます。

ただいま先生が御指摘になりましたように、戦後におきます日本の貿易構造は、戦前と非常に変わってまいりまして、海運で黒字を出すということが、これは至難のわざと申しますとあれでございますが、非常に努力を、戦前以上の努力を要する時代になっておりますことは、先生の御指摘のとおりでございます。で、私たちが計算いたしました国際収支は、これは国際通貨基金の統計の作成方法によっておるわけでございますが、この場合には、日本船による輸出を受けに建てまして、それから外国船による輸入を払いに建てております。それから、日本船の三

国間輸送を受けに建てております。これは為替収支のあれとだいぶん違っておりまして。このように建て方に基きまして、輸出、輸入、それぞれ貨物別にマクロ的に運賃の原単位をとりまして、これは先生がおっしゃいますように、輸出の原単位は大体トン当たり三十ドルくらいであります。輸入のほうは、これはものによって違います。七ドルから八ドルのものがあつてあります。これはいろいろな物資を突っ込みましてそういう数字になっております。これによりまして、これだけの船腹をふやした場合に日本船でこれだけの量が運べるか、それから、したがって、その残りは外国船でこれだけ運ぶという量をまず出しまして、それからそれに申し上げました運賃原単位を掛けまして、日本船による輸出運賃、それから外国船に払いましした輸入運賃、それから三國間の日本船による三國間運賃というものを申し上げて、昭和四十二年度にも、もしこれから四百七十三万トンつくれば、運賃収支の面だけとはとんになる、こういう数字が得られたわけでございます。先生のおっしゃいました、まさにおっしゃいましたように、輸出、輸入の貨物量の違い、運賃の違いというものをたんねんに計算いたしております。

ある。そこで、私は運賃収入というものを、運賃政策というものをどういうように考えるかというところにきておはしないかということに暗に申し上げた。大臣の考え方、運賃政策というものを、今度は運賃政策です。積み取り比率からくる運賃政策についてどういうふうな考えておられるか。これはうんと働かなければ、ビストン輸送しなればならぬ。から輸送をしなればならぬ。うんと働いて、しかもあれでしよう。運賃はそのまま据え置くというのか、上げるというのか、あるいはどういうふうに直すというのか。日本の経済からいって、石炭と船だけはばらばらに国の資金をつぎ込んでおります。さらに四十二年までにどのくらい政府資金をつぎ込む予定でありましょうか、膨大なものをつぎ込まなければならぬ。その国の負担ですね、当然輸銀融資をするでしょう。逆ざやになるから、これはあるいは開銀融資をするから、金利負担の利子補給というふうな問題が必ず起こる。そこを触れて、あなたの一体総合的な今日の事態に對する改善策というものを聞いておきます。

○野々山一三君　そうすると、私が最後に言った、うんと働かなければ、たくさんつくってうんと働かなければ競争にならないという結果になるでしよう。だから、四百八十万総トンつくって、あるいは六百八十万総トンつくって、こういうことは、その財政投資そのものを考えてみなければならぬ、それはできない。障害がある。そこで、私は運賃収入というものを、運賃政策というものをどういうように考えるかというところにきておはしないかということに暗に申し上げた。大臣の考え方、運賃政策というものを、今度は運賃政策です。積み取り比率からくる運賃政策についてどういうふうな考えておられるか。これはうんと働かなければ、ビストン輸送しなればならぬ。から輸送をしなればならぬ。うんと働いて、しかもあれでしよう。運賃はそのまま据え置くというのか、上げるというのか、あるいはどういうふうに直すというのか。日本の経済からいって、石炭と船だけはばらばらに国の資金をつぎ込んでおります。さらに四十二年までにどのくらい政府資金をつぎ込む予定でありましょうか、膨大なものをつぎ込まなければならぬ。その国の負担ですね、当然輸銀融資をするでしょう。逆ざやになるから、これはあるいは開銀融資をするから、金利負担の利子補給というふうな問題が必ず起こる。そこを触れて、あなたの一体総合的な今日の事態に對する改善策というものを聞いておきます。

も、その稼働率の悪いという船をふやしておかなければという気持がいたすのです。そこで、いろいろな、日本だけで定められないようないろいろな問題がありますから、そのときに同じで対策を講ずるよりいまだこでしかたがないと申すより答弁の方法がありません。

○野々山一三君　ときに応じてといいますが、一体、外国の事情もあることと、もう一つは、前提に申し上げたい。いまださへも六倍の稼働率をしなければならぬ。そこへもってきて、そのままでのペースでいっても、六百万総トンなり四百八十万総トンなんというものをつくらなければならぬ。資金の引き当てるかといえ、ほとんど見るものがない。一割くらいしか計画に對してない。その事態で、わが国の海運収支そのものをどうするか。船腹量をふやすたつて、それはなかなか、先ほどの議論じゃないけれども、あなたのいまの気持ちじゃどうなるかわからない。——これじゃどうも説明にならないのです。さらにぐく大ざっぱな乱暴な言い方だけれども、十二倍の稼働率にしてまでも、なおかつやればならぬというところまでアンバランスな運賃政策、あるいは積み取り比率の現状というものを、わが国の国際収支というものを直すという観点からだけ見たら、一体どういふことがあつてどういふふうな——的確なことは言えないとおっしゃるけれども、それはよくわかりますが、たとえばこういうこと、こ

ういうこと、こういうことくらいは少なくともやらなければいけないという考え方があるはずだ。それがなくて、ただ——船をつくる話には先ほどよくわかりました。できるかできないか知れませけれども、わかりましたけれど、もう一そうの稼働率を強化していくようなやり方を、なおかつというところにはあなたの回答は全然ない。私を納得させるような回答がない。くどいようですけれども、さらにもう少し具体的に答えてもらいたい。きょうどうしてもだめだというなら、あとでまた別の機会に海運当局に聞いてもいいです。問い合わせる機会を持ってもいいと思ひますけれども、少なくとも基本的な、原則的な考え方だけはあなたから示されてしかるべきだ。私の言っている議論がまるっきりむちゃくちゃな議論なら別問題ですが、いま次長も言われたように、同じようなペースに立っておられるので、対策がないはずはないと私の言うことは無理がないと思ひますので、お答えをお願いします。

○国務大臣(綾部健太郎君)　たびたび申すようですが、私は、現時点におきましては、とにかく積み取り比率をよくして、船をたくさんつくること、一番先決の問題であると思つて、その方針でやっております。

○政府委員(沢雄次君)　運賃の点につきましては、これは輸出運賃をなるべく高く維持することが、これは輸出政策は別として海運の国際収支の面からだけ申しますと、輸出運賃を高く維持することが必要でございます。これは運賃同盟を強化して、そうして運賃がくずれないように安定した運賃を維持するということを目標に、目下日本の船会社を指導いたしております。それから、輸入運賃につきましては、これは国際マーケットで決定いたしております。で、日本の船会社の運賃コストは、従来高かったでございますが、これはいろいろと助成策を得まして、外国が出す運賃コストと同じもので競争し得る運賃を日本船も出すというところ、日本の荷主に、外国船よりも日本船を少しでも多く使ってもらふ、こういう競争力をつけることによって、日本船の積み取り比率を上げていく、このように考えて施策を進めておる次第でございます。

○木村福八郎君　関連して、いま運賃の関係が出ておりますが、先ほどの、貨物運賃の収支バランスをとんとにする。そのためには、積み取り比率を何%にする、そのとんとにするためには運賃のペースというものはきまつておられるわけですね。それをもとにして積算しているわけですね。その運賃はどういう計算になるのですか。

○政府委員(沢雄次君)　これは、輸出運賃につきましては、大体大宗は定期船の貨物でございますので、過去三年間の平均の運賃を横ばいさせて考えております。それから、輸入運賃につきましては、これは船舶が大型化するに従いまして、運賃が漸次下がってまいりますので、将来の大型化の傾向も参考に入れます。そうして四十二年における運賃を推定いたしております。これは具体的に申しますと、たとえばタンカーの運賃でございますが、タンカー運賃は、昨年度、三十七年度に通過省が策定された場合はたしかUSMCレートのマイナス四九、日本に

入ってまいります石油運賃の総平均コストでございます。これはかりに約十ドルといたしますと、五ドルくらいの運賃になります。これは昭和四十二年度におきましては、船舶の大型化その他も計算に入れますと、これを約三ドル七〇から三ドル八〇くらいに計算いたしております。

○木村福八郎君 これは野々山君があとで質問するかもしれませんが、この積み取り比率を上げるために船舶をふやすということがいま問題になっておりますが、しかし、船舶をふやす問題だけでは足りないと思うのです。これは荷主のほうの問題があると思う。さっきお話に出たように、荷主としては、十年の運賃契約をするのは困るという話がある。これについては私はOECDの関係があると思う。OECDに加入する条件として、石油については二年でしよう、留保しているのはそれから鉄鉱石、石炭は一年でしよう。それが今度は石油は二年たつ、鉄鉱石、石炭は一年たつと、今度自由化されるでしよう。そういたしますと、日本の運賃はノルウェー、北欧その他の運賃と比較して、あるいはアウトサイダー等もあるというわけでしょう。そうなった場合に、荷主のほうでは、そんな長期の契約をしておけば損だということになるでしよう。自由化されれば、安いほうと契約したほうがいいというところもあるし、それからさっきも話がありましたように、景気の変動もありまして、特に海運不況なんかで運賃の安くなる場合もある。ですから、そんな長期に契約をしない。しかし、開銀のほうは融資の安全性をとって十年の荷主のほうとの契約がなければ困

るというでしよう。その辺が固まらないうと、ただ船をうんとふやした、そうして自由化したところが、外国の船と長期契約を結んじやったということになると、今度は日本の船が過剰の問題が起こってくるのです。そういう点をどういうふうな考えているのか。もちろん不況の場合運賃が下がる、そういう点もあるわけですが、そういう点も総合的に考えまないと、ただ船をふやしたからいいという問題ではなく、そういう問題があるのです。

それで、この間、企画庁長官にその点も質問したところが、いわゆる総合的に根本的にやばい考え直さなければならぬのだというので、運輸省、企画庁で、各省が集まって総合的に根本的にそういう点を再検討する必要があるという話を聞いたのですが、そういうことについて具体的にいま作業しておられるのか、そういう点も総合的にどういうふうな、さっきの四十二年までに貨物運賃収支をとんとんにするためには、そういう点を含めて総合的に解決しなければならぬわけですが、どういうふうな考えをお持ちか、どういふふうないろいろな作業をしていくのか、これがなければ、ただ船をつくるつくるといっても、その問題が解決されないという問題がないのじゃないかと思

います。

○国務大臣(経部健太郎君) お説のとおりでございます。政府といたしましては、来たる次の経済閣僚懇談会におきましてそのことをよくきめまして、まず第一に、荷主に邦船を使うように勧奨を強くやろうということが一点と、それから、貿易商社その他に対して、なるべくこれまた邦船を使う

ように行政的に通産省とも協力してやっていこうということが一つ。それから、盟外船の活躍に備えて、同盟の強化をはかっていこう。現に昨日私どもがイギリスの同盟のニコルソンに会った話も、そういう話に主として力を入れておりまして、すべての総合施策をいたしまして、日本の船を有効に使うようにするためにあらゆる施策をやる。それをやるにいたしまして、とにかくそういうようなことをしても積み船がなければ問題にならないから、われわれとしては船を早くこしらえてもらいたい、こしらえなければいかぬという主張を持っている次第でございます。

○木村八郎君 いまおことばですが、荷主に勧奨する、あるいは商社についてそういう日本の国際収支改善のために協力を要請するといつても、商売ですから、私企業でしよう、ただ、勧奨、協力を求めても、高度経済成長政策だつてそうですよ。設備投資について自衛を求め、銀行に自衛を求めるといっても、だれもなかなか、業者は競争しているのですから、そんな抽象論あるいは精神的な協力を求めたて、それはなかなか困難だと思

とを期待いたしております。と申しますのは、石油の割り当てとか、そういうことについて行政指導が十分に、一番おもなる輸入品は石油でございますから、原油でございますから、その原油については、行政指導によりまして邦船を使うことをあるいは条件にするとか、邦船を使うような輸入業者に割り当てをよけいするとか、いろいろな方法があるだろうと思ひます。そういう、これはほんとうに非常の場合なんですから、私は財界といえどもそれに協力してくれるというのを期待いたして、とにかく積み取り比率をよくするためには、そうして外貨収支を改善するためには、船をつくるということ

が一番まず考えねばならぬことであると思ひます。

○木村福八郎君 それはたとえば石油なんか、いまF A制ですから、石油の製品等はできると思ひます。しかし、これもやがて自由化されますよ。そういう場合も想定されるのですけれども、これは議論してもいけません。どうという結論は出ないかもしれませんが、われわれ高度経済成長政策の経験で、よくそういうことが困難であることも承知しておるわけです。たとえば下村理論で、下村君が、私企業の場合、経営者というものは聡明なんだと、みんな採算をもとにしてそんな行き過ぎたりなんかしないと、ちゃんとあるところ、設備過剰になりそうになると、ちゃんと自衛して非常に聡明な計画を立てるのだということをもちましてあの倍増計画についての理論化をしておりました。これは意見になりますから、関連質問でもありますし、何か御

意見がありましたら、その点ちょっと伺っておきたいです、大臣。

○国務大臣(経部健太郎君) もうありません。あなたのとおっしゃるとおりでございます。

○木村福八郎君 何か御答弁ありませうか、いまの点について。ただ話をしただけなんですか。それ以上はないのですか。

御答弁一つわかりました。一つは行政指導で、石油がF A制である間はそういう点からできません。その他等々いろいろあると思うのです。それは事務局の方でもいいのですよ、大臣でなくとも。

○政府委員(沢雄次君) これは、実はいま大臣の非常に高度の政治的な行政指導のお話があったんですが、事務的には行政指導はなかなか、国際的な問題その他がございまして、実際上むずかしい問題がたくさんございまして、これは昨年大臣から経済団体連合会のほうに要請されて、これを荷主の団体と日本の船会社との間で、一体どうしたら日本船をもっと使うかというのを詰めていただいたわけでございます。それで、そのときに、その荷主の団体の言われることには、これは外国船を使いますよりも日本船を使ったほうが種々の点で便利である。これは言語のみならず、クレームの処理その他につきまして非常に便利である。でありますから、日本船のコストと外国船のコストが大体同じであれば、われわれは日本船を使うというのを、経済団体連合会で申されたわけでございます。それで、運輸省といたしましては、大蔵省といろいろ折衝い

たしまして、これはOEC Dの加盟前からのあれではあります、利子補給の強化、あるいは財政融資比率の引き上げ、それから返還条件の緩和、また海運に對します所得控除制度の存続、これらのことを通じまして、現在の段階におきましては日本の船会社は外国船とほぼひとしい運賃をオファーすることができると思っております。

○野々山一三君 みんな帰っちゃったんだ、帰したんですか。お帰しになったのなら、私、まだ質問山ほどあるんだけれども……。

○委員長(新谷實三郎君) ほかの委員会に出席している方もあると思いが、先ほどは大体定数がそろっておりました。

○野々山一三君 先ほどはいけれども、この状態じゃ……。

○委員長(新谷實三郎君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(新谷實三郎君) 速記を始めてください。

○野々山一三君 大臣にもっとずばり答えてもらいたけれども、わからないから、それでつい長くなって……。

もう一つ、貿易構造の面から見た改善策というのについて、ずばりと、ずばりかどうか知らぬけれども、答えてもらいたい。

私はこういうことを考えるのです。昔の輸入というものは、主として軽工業中心のものであった。ところが、最近では重工業中心のものに変わって、しかも品目的に見ると石油とか鉄鉱石とか石灰石というものが多くなった。加えて、その傾向は、かりに三十三年から今日まで見てみまして

も、わずか四年の間にいま申し上げたような品目は約三倍にふくれ上がっている。しかも、輸入の比率から見ると七〇〇。こういう点でも根本的に質が変わってきている。しかも、輸入原材料の比率というものが根本的に急速に高度経済成長政策の陰にそれが伸びてきている、こういう特徴がある。第二の点は、昔はたとえ石油類なんかにも、あるいは鉄鉱石なんかにもいたして、あるいは東南アジアを中心にするものが相当強かった。最近ではそれが中近東とか、アメリカ、南米といったようなところへずつと延びておる。全然航行距離というものの変化を見てみても、戦前のこれは運輸省の調べであります、昭和十一年には平均輸送距離というものは大体四千海里だった。ところが、三十年になると五千七百六十海里という数字が出てきており、さらに三十七年には六千三百海里というふうに変わってきておる。こういうふうに変わってきておることは、それは先ほど通産大臣の説明にもありましたように、原材料を持っておる国及び開発の度合いというのによつて異動しておるといふことはわからぬでもない。それはそれといたしまして、そういうふうに変わってきておるのかにかかわらず、さらに一方では思うように日本船は使えない。たとえば極端な一例を挙げれば、鉄鉱石なんか、鋼管の例で見れば、その大きな比率を外国船によつてやっておる。先ほどの木村先生の質問に答えてあなたは、行政的にできるだけ日本船をと言っているのでありますけれども、しかし、原材料を買

うときにそれにコネをつけられてしまつて、いやおうなしにその船でも運ばなければならぬ。しかも、それがコストの面で日本船よりも安いというところであるから、そんな理屈を言われたところで、損益という面から見れば、そう簡単におまえたの言うようにはならぬぞという、非常に何といひますか、原材料の性質が変わつてきた、地域が変わつてきた。しかも、コネをつけられて、それで運ばざる。そういう根本的に正反對な現象が起こつておる。これがさらにさらに、先ほど申し上げたような日本の船の稼働率は悪くなる状態になる、距離がふえて。

○野々山一三君 次に、輸出船の問題であります。この前はドル獲得策として輸出船の建造というものをどういう認識を持っておるかというのを実は伺ったんです。それによりますと、相当輸出船は力を入れて資金手当てもして、さらに延べ払いというふうなものにも緩和措置を講じてやるといふような処置を講じられるということ、きょうは逆な話をしたい。全く相矛盾する状態になっておる。輸出船をどんどんつくれば、輸入船がその積み取り比率の問題で常に、しかも大型船化すればするほど、先ほど申し上げた例のごとく、輸入主と相手の原材料を持つておる者との間にコネがつくというふうな実情にあるわけですね。そこで、この矛盾解決策というものは一体どのようにか考えるか、どの程度に押えていくのがなければならぬ段階に來ておるんじゃないか。なるほど日本の建造能力というものは技術的にもすぐれておるから、出せばいいじゃないかといううな一面だけとらえていくわけにいかぬ情勢になってきていると思うのです。

○野々山一三君 次に、輸出船の問題であります。この前はドル獲得策として輸出船の建造というものをどういう認識を持っておるかというのを実は伺ったんです。それによりますと、相当輸出船は力を入れて資金手当てもして、さらに延べ払いというふうなものにも緩和措置を講じてやるといふような処置を講じられるということ、きょうは逆な話をしたい。全く相矛盾する状態になっておる。輸出船をどんどんつくれば、輸入船がその積み取り比率の問題で常に、しかも大型船化すればするほど、先ほど申し上げた例のごとく、輸入主と相手の原材料を持つておる者との間にコネがつくというふうな実情にあるわけですね。そこで、この矛盾解決策というものは一体どのようにか考えるか、どの程度に押えていくのがなければならぬ段階に來ておるんじゃないか。なるほど日本の建造能力というものは技術的にもすぐれておるから、出せばいいじゃないかといううな一面だけとらえていくわけにいかぬ情勢になってきていると思うのです。

うときにそれにコネをつけられてしまつて、いやおうなしにその船でも運ばなければならぬ。しかも、それがコストの面で日本船よりも安いというところであるから、そんな理屈を言われたところで、損益という面から見れば、そう簡単におまえたの言うようにはならぬぞという、非常に何といひますか、原材料の性質が変わつてきた、地域が変わつてきた。しかも、コネをつけられて、それで運ばざる。そういう根本的に正反對な現象が起こつておる。これがさらにさらに、先ほど申し上げたような日本の船の稼働率は悪くなる状態になる、距離がふえて。

○野々山一三君 次に、輸出船の問題であります。この前はドル獲得策として輸出船の建造というものをどういう認識を持っておるかというのを実は伺ったんです。それによりますと、相当輸出船は力を入れて資金手当てもして、さらに延べ払いというふうなものにも緩和措置を講じてやるといふような処置を講じられるということ、きょうは逆な話をしたい。全く相矛盾する状態になっておる。輸出船をどんどんつくれば、輸入船がその積み取り比率の問題で常に、しかも大型船化すればするほど、先ほど申し上げた例のごとく、輸入主と相手の原材料を持つておる者との間にコネがつくというふうな実情にあるわけですね。そこで、この矛盾解決策というものは一体どのようにか考えるか、どの程度に押えていくのがなければならぬ段階に來ておるんじゃないか。なるほど日本の建造能力というものは技術的にもすぐれておるから、出せばいいじゃないかといううな一面だけとらえていくわけにいかぬ情勢になってきていると思うのです。

○野々山一三君 次に、輸出船の問題であります。この前はドル獲得策として輸出船の建造というものをどういう認識を持っておるかというのを実は伺ったんです。それによりますと、相当輸出船は力を入れて資金手当てもして、さらに延べ払いというふうなものにも緩和措置を講じてやるといふような処置を講じられるということ、きょうは逆な話をしたい。全く相矛盾する状態になっておる。輸出船をどんどんつくれば、輸入船がその積み取り比率の問題で常に、しかも大型船化すればするほど、先ほど申し上げた例のごとく、輸入主と相手の原材料を持つておる者との間にコネがつくというふうな実情にあるわけですね。そこで、この矛盾解決策というものは一体どのようにか考えるか、どの程度に押えていくのがなければならぬ段階に來ておるんじゃないか。なるほど日本の建造能力というものは技術的にもすぐれておるから、出せばいいじゃないかといううな一面だけとらえていくわけにいかぬ情勢になってきていると思うのです。

○野々山一三君 次に、輸出船の問題であります。この前はドル獲得策として輸出船の建造というものをどういう認識を持っておるかというのを実は伺ったんです。それによりますと、相当輸出船は力を入れて資金手当てもして、さらに延べ払いというふうなものにも緩和措置を講じてやるといふような処置を講じられるということ、きょうは逆な話をしたい。全く相矛盾する状態になっておる。輸出船をどんどんつくれば、輸入船がその積み取り比率の問題で常に、しかも大型船化すればするほど、先ほど申し上げた例のごとく、輸入主と相手の原材料を持つておる者との間にコネがつくというふうな実情にあるわけですね。そこで、この矛盾解決策というものは一体どのようにか考えるか、どの程度に押えていくのがなければならぬ段階に來ておるんじゃないか。なるほど日本の建造能力というものは技術的にもすぐれておるから、出せばいいじゃないかといううな一面だけとらえていくわけにいかぬ情勢になってきていると思うのです。

機に、結論を得次第にまた申し上げたいと思ひます。

○野々山一三君 もう二つやります。一つは、港務諸経費の問題であります。これもまあわかり切った話でありますけれども、まあたとえば水先料あるいは岸壁使用料などというような港務諸経費が、簡単にいへば横濱とニューヨークの比較がよく指摘されるのであります。これは横濱一に對するニューヨークは五であります。六であります。しかもさらに、荷役費はあなたの言われるように一対六でありますね、これも、それから、ロンドンあたりは十倍であります。これは運輸委員会などでも非常に議論されたんでありますけれども、まづつきり、何といひますか、どん底の生活をしてる港務労働者の低賃金、そういうようなものにさきえられて、そういう安いののでやっておる。今度何かトシ税を倍にするというのをやられるようでありますが、とにかくこの非常なアンバランスな状態というものを一体どういうふうにかへるか。これもまた非常に大きな問題の一つであります。とにかく日本のいまのやっているのをほくはいろいろ上げちまうというのじゃないです。全く不合理、不合理そのものであります。しかも、外から相当なワタをかけられて、不合理な状態に置かれていて、これを指摘しないわけにはいかなないわけですね。この問題に對する抜本的な解決策というものは、これは非常に簡単、しろうと目から見れば簡単なものであります。政治的な大きな問題もあると思ひます、さらにはまた、港務の環境なり条件なり、そのものに対する関係というものもある

でありましよう。港務近代化五カ年計画というものも進められてゐるんでありますけれども、なかなかうまくいかない、そういう諸条件を、ベースを改善するとか何とかいう、あるいは機械化による近代化ということなどは一応目をかけられてゐるのであります。その底の問題についても目をかける必要があるというふうに思ふのであります。そういうことを総合的に、時間がありませんから総合的にあなたの所見を伺つておきたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 運賃のほかに外貨収支に非常に影響してゐるものは、御指摘のように港務の使用料であるとか、荷役料であるとか、プイの使用料であるとか、それから水先案内料であるとか、いろいろございませう。それにつきましても、むしろ荷役料なんかは、非常な中小と申すよりむしろ個人的な零細企業のようなものでございませうから、私はこれは当然ある程度値上げをいたしまして、そうしてその人々が安心して重要な港務荷役に従事するようにしてやうてまいりたいと思つておられます。しこうして、その荷役料、港務の使用料、荷役料を上げることが日本の物価に影響する度合いはどういふものであるかというふうなもののつきましても考慮をいたしまして、できるだけ安心してその荷役労働者がその日の仕事につけるようにいたして、それと矛盾しないように、それとバランスをとるなり、いま言つたような運賃収入以外の収支につきましては順次改善して、海運収支の赤字をなるべく克服するように努力いたしていきなさいと思つておられます。そうして現に港務の使用料なんかは若干上げてお

ります。それよりさらにまた上げていくつもりでございませう。

○木村福八郎君 港務費について大体御意見はわかりましたが、私も数字を、計数について驚いたんですが、先ほどの昭和四十二年を目途とする運輸省の試算ですね、あれを讀みますと、運賃のほうはかりにとんとんとして、港務費だけで四十二年に二億五千万ドルの赤字になる。このうち油の赤字、これはまだなかなか解決は困難で、一億二千万ドルだそうですが、残りの一億三千万ドル、それは先ほど運輸大臣が言われたことですね、港務費とそれから荷務費ですね。これは私見なんですけれども、外国に比べて非常に低いのですから、思い切つて上げます。そうすると、外貨は獲得できるわけですね。しかし、国内船もありませんから、それから、トシで上げた場合、国内のほうの影響もあるわけですね。しかし、外貨が今度はプラスになるわけですね。そこで、外貨はプラスになつて、その面で今度は国内のほうも差別はちよつと困難でしょう。一律に上げると国内に影響がある。それを何か調整するしかたというものを考える必要があるのじゃないかというように、しろうと考へてすけれどね。そうしない

と、思い切つて上げられませんかですね、国内の影響がありますから。それを海運五カ年計画の何かあつた振興費の中に含めるか、何かそういう措置を講じて、やはりかなり思い切つて引き上げませんか、一億二千万ドルはこれはなかなか解決しないにしても、油のほうは解決しないにしても、一億五千万ドルの赤字につきましても、かなりいまお話ししたようなことで思い切つて引き上げることができるといふことではないか。国内との調整を何か考えることによつて、これは事務当局あたりいろいろそういうことを作業されて、そういうような何かやり方があるのじゃないかと思ふのですけれども、運輸大臣、いかがですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) 実はあなたのおっしゃるとおりなことを考へてゐます。何か事務当局にそういう、何といひますか、外国と同じようにしておいて円を解決できる何か方法はないかというのを、税制の面でもとか、ないしよ—ないしよ—といつてもなかなかいきませんから、何か考慮を、何かいい方法はないかということを検討しておられます。まあ一番うまくやれませうことは、税制の面で措置をすること、いいのじゃないかというところで、大蔵當局と相談いたしておられます。それで、全く私も一番最初考へたのは、この海運収支以外の赤字解消策として一番最初に考へたのは、あなたのいまおっしゃるようなことを考へたのです。が、ただいま申しましたように、どうすればいいかという研究、それにはだれも反対はしないのですが、いい方法がないということであるのであります。

○成瀬幡治君 あとから來ましたので、失礼かもしれませんが、私たちが心配することは、國際収支の上における貿易外収支は構造的なものであり恒久的なものであつて、この前は官廳長官に對する木村委員の質問に對して、四十二年には解消することはできないといふことでお茶を濁しておいでになりましたが、私たちは端的にいつ、こ二十年くらいで解決できない問題

じゃないか。努力されるされないといふことは別ですよ。努力されても、できない問題じゃないだろうか。あなたのほうに努力しないという意味ではないのですよ。そういう見通しの上に立つて今後いろいろな施策を進めていかないと、たいへんなことになるんじゃないかといふことを心配しておるわけですね。いやいや、そうでなくて、四十二年で解決する案をつくつてゐる、あるいは四十五年で解決する案をつくつてゐるんだからいいというふうなことは、何にしましても國際収支の赤字なんです。そう借金ばかりやつてゐるわけにいかぬと思ふ。そういう甘い見通しを立てておつたら、これこそいつかは破産しなかつたらぬ、そういうことになつてくると思ふのです。

ですから、運輸大臣としては、現時点における展望として、これはとても赤字である、貿易外収支は赤字だ、だからどこかでこれをカバーしてくれろというならば、たとえば輸出のほうをうんとやらなければならぬといううやうなことになると思ふ、話は、それを、いやいや、おれのは、貿易外の運賃のほうはこういうことをやっておる、そのうち解決するので、まあまあ何とかなるといふことであつたら、取り返しがつかないと思ふ。その辺のところに対する見通しといつてはおかしいが、どういふ心がまえでやっておみえになるのか、見通しと心がまえについて伺ひたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) あなたと私は大体同様な見通しを持っておりませう。それはもうとても、そんなことをしていつておつては、赤字というものは、なかなか克服できる問題ではないとい

思っております。それはそういう見通しは持っておりますが、それかといって、そのまま置いておくわけにはいきませんので、何としても、赤字を克服しようじゃないか、するという手段の一つとして、ただいま申した船腹の増強をまず考えまして、そうして海運の、昨年御賛助を得ました海運の企業整備の二法案による適用をやりまして、海運に力をつけるということ、この二つで一応やっていくつもりでございます。

○成瀬幡治君 積み取り率は、これはふやすことができるかできないか、OECDとの関係でできるかできないか、これはちょっと見通しはわかりませんが、いままでの折衝の上で非常に困難なのかどうかわかりませんから、この点について話を聞かせてください、その一点だけ。

○国務大臣(綾部健太郎君) OECDとの関係といえますよりも、やはり日本の船腹の絶対量が足らぬということが非常に問題でございますから、それをまずやりまして、それから私どもは海運それ自体の力をつけて、各国との競争をやるような力をつけて、盟外船の跳梁を抑え、そうして同盟運賃の強化をはかって当面としてはいく考えでおります。

○委員長(新谷實三郎君) それでは、運輸大臣に対する質疑はこの程度にいたしますが、次回の委員会は三月十日午前十時から開会いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十五分散会

昭和三十九年三月十一日印刷

昭和三十九年三月十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局