

第一回國會 運輸及び交通委員會會議錄 第十三号

昭和二十二年八月二十三日(土曜日)

午前十一時二十一分開議

出席委員

委員長 正木 清君

委員 佐伯 宗義君

井谷 正吉君

重井 鹿治君

館 俊三君

志賀健次郎君

堀川 恭平君

小笠原八十美君

高橋 英吉君

増田甲子七君

木下 榮君

出席國務大臣

運輸大臣 吉米地義三君

出席政府委員

經濟安定本部 生産局長 野田 信夫君

運輸政務次官 田中源三郎君

運輸事務官 伊能繁次郎君

運輸事務官 有田 喜一君

委員外の出席者

經濟安定本部 運輸局長 津田 弘孝君

八月二十一日

岩川、古江間國營バス運輸開始の請願(前田郁君紹介)(第一四五號)

鹿屋、岸良間國營バス運輸開始の請願(前田郁君紹介)(第一四七號)

稚内驛から抜海驛の間に鐵道連絡工事施行の請願(坂東幸太郎君紹介)(第一四八號)

貝田信號所を一般驛に昇格の請願(庄司一郎君紹介)(第一五七號)

川棚、有田間國營バス運輸開始の請願(西村久之君外一名紹介)(第一五八號)

湯本、石川間國營バス運輸開始の請願(關内正一君紹介)(第一六五號)

白石、上ノ山間國營バス運輸開始の請願(庄司一郎君外十名紹介)(第一七二號)

高瀬村に停車場設置の請願(松浦東介君紹介)(第一七三號)

山陰線經由東京下關間直通列車運轉の請願(庄司彦男君外三名紹介)(第一九〇號)

新庄より金山、眞室川、酒田、餘目、清川、八向を経て新庄に通ずる國營トラック運輸開始の請願(岡司安正君紹介)(第二〇〇號)

久栗坂に停車場設置の請願(山崎岩男君紹介)(第二〇七號)

本原線全通工事施行促進の請願(片岡伊三郎君紹介)(第二二七號)

舊鶴見臨港鐵道外三鐵道拂下に關する請願(金光義邦君外二名紹介)(第二三〇號)

大垣、垂井兩驛間に簡易停車場設置の請願(武藤嘉一君紹介)(第二三七號)

の審査を本委員會に付託された。

本日の會議に付した事件

海難審判法案(内閣提出)(第六號)

日本國沿岸に置き去られた船舶の措置に關する法律案(内閣提出)(第三七號)

國有鐵道實報報告書についての説明

聴取

○正木委員長 ただいまより會議を開きます。

これより海難審判法案を議題として討論に付します。討論はこれを許します。館俊三君。

○館委員 社會黨を代表して海難審判法案に賛成をいたします。海難審判法は新しい憲法が發布されて、ものと憲法その他の法律がこの新憲法に抵觸するところがあるというわけで、それを直されたという一つの趣旨と、もう一つは今までの憲法その他については、海難免狀所有者というもののついてのみ審判が請求されておつたのが、今度はそうではなく、一つの海難事故についての關係當事者全部について審判をやるというふうに擴大されたという二つの點を考へてよろしいと思ふのであります。殊にこの第二番目の海員にのみ審判を適用するというようなことについては、從來片手落ちな感じがするという非難がずいぶんあつたのであります。これについては陸上の交通事故についてもそういう面が多分にあるのであります。海難とも交通事業に關する從業員からその片手落ちに對する非難がずいぶんあつたと思つておりましたところ、今度新憲法が制定せられ、さらに憲法が今の海難審判法によつて改正せられるということは、非常に時宜に適したものであつて、そうあるべきものであるというふうに考へるのであります。そういう意味においてこの海難審判法には賛意を表する次第であります。

しかし本法の六十二條及び六十三條に、受審人以外に對しての警告の言葉があります。これは法的根據をもつていない。それで警告のしつ放しだといふ嫌いがあります。受審人の立場に立つていふところの海難免狀所有者との釣合いが非常に不均衡であるといふふうに考へられるので、その點について社會黨としては一つの附帶決議を附けたいと思ひます。附帶決議をここで讀み上げます。

海難審判法案附帶決議

本法第六十二條、第六十三條の警告は、強制力を有しない缺點があるから、これを補うため被警告者をして警告の趣旨を嚴格に履行させるよう監督の措置を講ずること。

今讀上げました附帶決議を附けまして本法案に賛意を表するものであります。

○正木委員長 原應君。

○原(應)委員 私は民主黨を代表いたします。海難審判法に賛意を表するものであります。本法案の内容におきまして先ほど社會黨の館君からお話のありましたように、海難免狀所有者以外の者にもこれを及ぼすといふことはまことに結構なことでございます。海難の原因はこれが取調べにあつたつては慎重を要さねばならぬのもちろんであります。海難の原因というものは暴風雨等、不慮の事故によつて起るものであります。その原因を審判するといふことは容易でない。そこでこの法におきまして特に參審員を参加させると

いふ途を聞かれたことは、民主的な措置をいたしまして薄腔の賛意を表する次第であります。

○正木委員長 高橋英吉君。

○高橋(英)委員 日本自由黨は、社會黨から出されました附帶決議附の海難審判法案に對しまして條件附と言ひます。條件附といふのは、この附帶決議は今朝入手したのであります。まだ黨議に諮る機會をもつておりません。それ／＼の主腦者と協議しました結果は、これは無條件に賛成すべきだといふことになつておりますけれども、何といつても黨議が最も大事なのでありますから、一應黨議に諮る必要があるものであります。しかしおそろくこれは代議士會においても、無條件に賛成するものと私も確信しております。従つて私の條件附云々という言葉は、きわめて大事を踏んだ言葉であつて、おそろくそういう必要はなからうと思ひますけれども、一應公人としての立場からさうに申し上げておきます。

それから今日自由黨から、附帶決議と同様な重要な意味において、警告される者すなわち被警告者が、審理の過程においてその立場を明確ならしむる機會を與えてもらいたいといふことを申し出ております。これは前回有田長官から省令でしたか、それによつてわれわれの希望通り適當な處置を講ずるといふふうな御答辯がありましたから、これで了承したいと思ひます。

るけれども、本来から言いますと、審判法にありまする受審者同様、被告者が重要な立場にあり、従つてこの被被告者の権利の伸張を考慮してやる規定というものは重大なものでありますから、今労働省設置法案に關連して問題になつております根本問題、すなわち重大なものは政令、省令ではないといふふうな考え方がいふべきです、審判法も修正すべきだと思ひますけれども、私は運輸省當局の將來の運営方に對して信頼をおきまして、省令によつて御規定されることを了承する次第であります。それから今條件附と申したことは、これは各委員會で例になつておるようであります、こゝういふ場合には一應賛成はしておくれども、もし黨議で再調査、再審査をしていただきたいという場合においては、再審査をしていただくといふふうな了解を得ておるものであります。そういう例になつておるものでありますから、今日の代議士會にこれをかけまして、先ほど申し上げましたごとく、必ずこれは了解を得ると思ひますけれども、萬一のことがありまして場合には、あらためて御審査を願うといふことを條件として賛成を表する次第であります。

○正木委員長 飯田義茂君。
○飯田委員 私は國民協同黨を代表いたしまして、海難審判法案に對しまして賛成の意を表するものであります。が、自由黨からたゞいまお話がありました、自由黨からここに申しましたところの附帯決議であります。突然のことでありまして、他のことにつきましては代議士會に諮りまして黨議を経ておりますけれども、本附帯決議案は何も代議士會に諮つておらぬのであります。けれども私も見まして、これはあつてしかるべきものというふうな考えますので、後で代議士會に諮ります。が、むろんこれは代議士會も聴き入れてくれるものと思ひますのであります。よつて本案につきましては賛成の意を表するものであります。

○原(應)委員 私もけさ海難審判法の附帯決議について、社會黨からの申し入れを聴いたものであります。まだ黨の方に話つておりませんので、こゝでこの附帯決議についてはつきり申し上げるまでには至つておりませんが、大體この趣旨からいたしまして、被被告者にその趣旨を徹底させる、嚴格に履行させるという行き方はまことにいいことだらうと存じておまして、おそらく黨の方も了解するだらうと存じます。が、さういふ事情にありませんので、一應附帯決議につきましては今日黨の方に諮りたいと存じております。

○正木委員長 討論は終局いたしました。これより採決を行います。原案に賛成の諸君の御起立を願います。
〔議員起立〕

○正木委員長 起立議員。よつてこの附帯決議は決定いたしました。この附帯決議案に御賛成の諸君は御起立を願います。
〔議員起立〕

ます政府より提案理由の説明を聴取いたします。田中政務次官。

日本國沿岸に置き去られた船舶の措置に關する法律案

第一條 昭和二十年八月十五日以後において日本國沿岸に置き去られた船舶で運輸大臣が適當な調査をした後置き去られた船舶として指定したものの(以下指定船舶といふ)の措置については、他の法令の規定にかかわらず、この法律の定めるところによる。

前項の規定による指定は、告示によりこれを行う。

連合國人の所有に屬することの明らかな船舶又はその所有に屬することの正當に推定される船舶及び他の法令の規定により没收すべき船舶については、第一項の規定による指定は、これを行わない。

第二條 前條第一項の規定による指定があつたときは、管海官廳は、當該指定船舶を管理しなければならぬ。

管海官廳は、命令の定めるところにより、當該船舶が指定されたことを公告し、その公告においては左に掲げる者に對しては、この法律の定めるところにより公告の日から三箇月以内に當該指定船舶の返還又は支拂を請求することができ旨を、所有者に對しては、第三項の規定により一箇月の期間(以下猶豫期間といふ)内に費用を負担しない當該指定船舶の返還を請求することができ旨を告知し、又、これらの者で知れた者に對しては、各別にこれを告知し

なければならぬ。

一 指定船舶の所有者

二 指定船舶の上に擔保權を有する者

三 指定船舶が置き去られた後に、おいて當該指定船舶を拾得した者

四 指定船舶が置き去られた後に、おいて公の機關の指示により當該指定船舶を管理した者

五 指定船舶が置き去られた後に、おいて當該指定船舶に因り損害を受けた者

前項の規定による公告の日又は各別の告知の日のうちいずれか遅い方の日の翌日から一箇月以内に當該指定船舶の所有者がその返還を請求したときは、管海官廳は、運搬なく當該指定船舶をその所有者に引き渡さなければならぬ。

この場合には、當該指定船舶の所有者は、第三條第一項の金額を負担することを要せず、又、前項第三號及び第四號に掲げる者は、第三條第一項第二號及び第三號の金額の支拂を受けることができる。

この法律施行前に、置き去られた船舶として管海官廳に届出があり、且つ、管海官廳の調査によつてもなおその所有者の知れなかつた船舶については、前項の規定を適用しない。

第三條 前條第二項の規定により當該指定船舶の返還を請求した所有者で猶豫期間内に返還を請求しなかつたものは、同項に規定する請求期間經過後三箇月以内に限り、當該指定船舶の引渡を受けること

ができる。この場合には、左に掲げる金額は、當該指定船舶の所有者の負擔とする。

一 管海官廳のした公告、告知及び管理に要した費用に相當する金額

二 前條第二項第三號に掲げる者で同項の規定により支拂を請求したものがあつたときは、當該指定船舶の價格の千分の一に相當する金額

三 前條第二項第四號に掲げる者で同項の規定により支拂を請求したものが適當な範圍内において當該指定船舶の救助、引揚又は修繕をしたときは、その費用に相當する金額

四 第二項の規定による鑑定費用に相當する金額

前項第二號の指定船舶の價格は、運輸大臣の指定する鑑定人の評價した公正な時價による。

管海官廳は、第一項の金額の全部を受け取らなければ、當該指定船舶をその所有者に引き渡してはならない。但し、運輸大臣が費用の負擔に關する困難及び不正を避けるため必要があると認めて支拂期間を三箇月延期したときは、この限りでない。

第四條 指定船舶の所有者が第二條第二項及び第三條第一項の規定により當該指定船舶の引渡を請求しなかつたときは、管海官廳は、その適當な信頼するに足りるものと認め海運業者、漁業者その他海上企業に密接な關係を有する者に對し、命令の定めるところにより、入札の方法によつて、これを賣却

しなければならぬ。この場合には、管海官廳は、運輸大臣の指定する鑑定人に當該指定船舶を評價させ、その評價した公正な時價を以て最低入札價格としなければならぬ。

前項の規定による賣却に因つて、當該指定船舶の上に存する權利は、消滅し、これを買受けた者は、その所有權を取得する。

第一項の規定により指定船舶を買受けた者は、命令の定めるところにより、指定船舶の所有者としてその登記を受けることができる。

第五條 管海官廳は、第三條第一項の金額又は前條第一項の規定による賣却代金を受け取つたときは、遅滞なく第三條第一項第二號及び第三號の金額を夫、第二條第二項第三號及び第四號に掲げる者で同項の規定により支拂を請求したものに支拂わなければならない。

第三條第一項第一號及び第四號の金額は、管海官廳が同項の金額又は前條第一項の規定による賣却代金を受け取つた時に、國庫に歸屬し、前條第一項の規定による賣却の費用に相當する金額は、同條第一項の規定による賣却代金を受け取つた時に、國庫に歸屬する。

第六條 第二條第二項第二號又は第五號に掲げる者が同項の規定により支拂を請求したときは、管海官廳は、第四條第一項の規定による賣却代金から第三條第一項の金額及び第四條第一項の規定による賣却の費用に相當する金額を控除した残額以下控除残額という。)を

供託しなければならない。

第七條 第二條第二項第二號又は第五號に掲げる者で同項の規定により支拂を請求したものは、第四條第一項の規定による賣却の日の翌日から二年以内に限り、前條の規定によつて供託された金額に對しその權利を行うことができる。この場合には、第二條第二項第二號に掲げる者は、同項第五號に掲げる者に優先する。

第二條第二項第五號に掲げる者が數人ある場合において、前條の規定により供託された金額がその債權の總額を辨済するに足りないときは、各、その債權額の割合に應じてその權利を行うことができる。

第八條 第二條第二項第二號及び第五號に掲げる者が同項の規定により支拂を請求しなかつたときは、控除残額は、管海官廳が第四條第一項の規定による賣却代金を受け取つた時に、國庫に歸屬する。

第二條第二項第二號又は第五號に掲げる者が同項の規定により支拂を請求したときは、第六條の規定により供託された金額は、これらの者が前條の規定によりその權利を行つた金額を除いて、同條第一項の規定による期間満了の時に、國庫に歸屬する。

第九條 管海官廳は、第五條第一項の場合には、第三條第一項第二號及び第三號の金額を第五條第一項の規定による支拂の時まで、第六條の場合には、控除残額を同條の規定による供託の時まで歳入歳出外現金として保管することができる。

第十條 第一條第一項の規定による指定のあつた後において、指定船舶の原所有者が連合國人であることが知れたときは、その者は、管海官廳にその權利を證明して、當該指定船舶の返還を請求することができる。この場合には、第三條第一項の金額を負擔することを要しない。

前項の場合において當該指定船舶が第四條第一項の規定により既に賣却されているときは、前項に規定する者は、同條第一項の規定による賣却の日から五年以内に限り、前項の規定による請求をすることが出来る。この場合において當該指定船舶の返還の請求があつたときは、管海官廳は、同條第一項の規定による賣却代金の金額を前項に規定する者に支拂つて、當該指定船舶の返還の義務を免れることができる。

第一項に規定する者が所有權を放棄した場合又は第一條第一項の指定のあつた後において所有者が連合國の國籍を取得し、若しくは連合國人が當該指定船舶の所有權を取得した場合には、前二項の規定を適用しない。

第十一條 第四條第一項の規定による賣却された指定船舶の原所有者で連合國人でないものが、一時日本國にいなかつたため、第二條第二項の規定による請求をすることができなかつたときは、その者は、日本國に歸還した日の翌日から六箇月以内に限り、運輸大臣にその不在の事實を證明して、管海官廳に對し第八條の規定により國庫に

歸屬した金額の支拂を請求することが出来る。

附則
この法律施行の期日は、政令でこれを定める。

○田中(海)政府委員 ただいまより日本國沿岸に置き去られた船舶の措置に關する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

終戦後、朝鮮その他日本水域外から日本に到着したものや推定される船舶で、現在なお所有者の知れないままに置き去りになつてゐるものが多數あり、これらの船舶のうち、不法入國や密貿易等犯罪に供されたことの明らかなるものは、連合軍指令に基くボツダム勅令、すなわち不法入國については勅令第三百一十一號、密貿易については、勅令第二百七十七號があります。これによりましてそれら處分されてゐるのでありますが、これらの勅令の公布以前、殊に終戦直後、混亂のうちに日本に到着したものや百五十隻程度あるものと推定されます。右の勅令の公布後到着したものでも、船舶の所有者または乗組員が知れないため、不法入國、密貿易等の犯罪に供せられたものか否か全然手がかりのないものについて法律上の勅令の適用がないか、または現實にこれを適用し得ない状態にあります。従つてこれらの船舶には從來同等の法的措置も講じられないで放置されておられ、その一部については事實上、海運局や警察署でみずからこれを保管し、あるいは適當な海運業者、海運組合等に一時保管使用させ、わずかにその價值保存をはかつてゐるにすぎないのであります。

しかし、このような措置では、海上輸送あるいは漁業等、各方面における活用はもちろんで、保管すら十分に行われるものでなく、中は腐蝕しまして無價値のものとなるものも生じてゐる状態であります。

しかるに、他方わが國の海運及び漁業方面では、戦争による壊滅的打撃と造船費の高騰による新造船難のため、はなはだし船舶不足に悩んでゐるものであります。この際右の置き去られた船舶の不確定な状態の結末をつけ、この窮状打開の一方策として、その活用をはかる必要があるものであります。これがこの法律案を提出する理由であります。

何とぞ十分御審議の上お取り運びのほどを切望いたす次第であります。

○正木委員長 午前中はこの程度にいたしました。午後は一時より鐵道實相報告書について當局より説明を聴取することにしたいと思ひます。

では午後一時まで休憩いたします。

午前十一時三十八分休憩

午後二時十二分開議

○正木委員長 再開いたします。

これより鐵道實相報告書について、質疑を許すことにいたします。質疑を許す前に、御報告を申し上げます。本日、の當委員會には、委員會の請求に基きまして經濟安定本部生産局長の野田信夫君並びに經濟安定本部運輸局長の次長である津田君が出席されております。から、御報告いたしておきます。井谷正吉君。

○井谷委員 私は、國有鐵道の現状について先日お配りになりました冊子を拜見いたしました。十分國有鐵道の實相

を概味したのでありますが、一口に、端的に感想を申しますならば、國鐵は現在日本の縮圖のようなもので、どうにもこうにも、自力ではこれ以上手も足も出ないという結論を説明されたように受けとれて、まことに憂慮にたえぬ次第であります。従つてこの報告書の内容につきましては微に入り細にわたつて御説明になつておりますので、これの内容についての質問は私はないのであります。しかしこれに附随するものとして伺つておきたいことが四、五點あるわけでありまして。

まず第一は、鐵道車輛は戦争中の酷使と保守不良によつて、その状態は著しく低下し、また戦時中新造されたものはいわゆる戦時型で、故障率が多く、老朽車が急激に増加し、しかも修繕能率は資材不足と工場被害等のためにまた意のごとくならないとございます。なるほど了解できるものでありますが、國鐵のみの車輛生産の實績を表によつて調べてみますと、二十年度に蒸氣機關車が八十五、二十一年度に百十、増加が二十五になります。電氣機關車が二十年度に六、二十一年度に二十八、二十二の増加になります。客車が二十年度に四十五、二十一年度に三百九十三、これは三百四十八の増加になります。電車が二十年度に七でありまして、二十一年度は二百六十一、増加が二百五十四と相なります。貨車は二十年度に八百四十四、二十一年度に千九百九で、二百五というのか増加になつております。昭和十一年の電氣機關車の六に對しまして、二十二の増加になります。客車は十一年度の二百三十七に對して百五十六の増加であります。電車は百三に對しまして、百五十八の増加で

あります。貨車は三千四百三十七に對して二千四百十八、これは足りないという数字が出るように思ふのであります。これによつてみますと、電車にはたいへん重點がおかれておりますが、貨車製造がはなはだ少いように考えられるのであります。今日の食糧問題、あるいは滞貨物資の敏速な輸送の點を考へてみますと、この貨車生産にも大いに力を入れていただきたいと思ふのであります。この邊はいかだろふかという點であります。また新物價體系で機關車が五百萬圓、客車が百五十萬圓以上かかると御発表になつておりますが、有蓋貨車及び無蓋貨車はどのくらいの費用がかかる豫算でありましようか。また相當量増加の御意思があるのか。これの豫想数量といふものにどういふお考えがあるでございませうか。これを承りたいのであります。

次に終戦後、一時賠償物資として鐵道が對象になるといふことを新聞で見ることがありますが、この電氣機關車や車輛等が徴収される事實があるものであらうか。またさういふことがあるのであれば、新しくしらえた新車が對象になる。これは終戦當時現在でやるべきものであるか、その後できたものがやはり對象になるかといふようなことについて、お伺いをしてみたい。なお新しくしらえまする機關車、車輛の生産については、何か一定のわくがあるのかといふようなことも知りたいのであります。

次にこの國鐵實相報告書では、現状のままでは積極的な建設計畫が考えられていないようでありまして、しかし最後の結びの段において、目下國鐵再建五箇年計畫を策定中で、健康な明るい鐵道輸送の實現に邁進すると書かれております。そうすると、これはもちろんいふ／＼な御苦心はなされるであらうが、建設的な發展的な抱負のもとにこれは立案されるのでございませう。たとえば從來の策定線、未成線、成線といふふうなものについて建設が行われるのであるか。策定線、未成線にしまして、鐵道の營業上の有望な所、また地方開發のために國家的にはぜひやらねばならない所があります。これらについても、この五箇年計畫の中に考慮が拂われただらうかといふことが知りたいのであります。

また戦争中に一時宣傳されました彈丸列車といふようなことがありますが、これはあの當時の軍の宣傳であつたのであらうか。當時は、ある程度著手を始めようとする記事もあつたのであります。その後これがどういふふうになつておるのであらうかといふことも知りたいのであります。私はこれは必要だと思ふのでありますが、もしかやうなものがあるものであつたらば、これを中止して、新線に轉化する御意思があるかどうか、たとへますと、豫想線のごときものも、これは和歌浦から小松島へ渡りまして、さうして現在の運輸豫想線、つまり松山、八幡濱に出て九州に連絡する。これは山陽線の複線となりまして、旅客、貨物の輸送の上に一大革命を來すものであります。これを五箇年計畫に編入して國鐵の健全經營のために働かす御意思があるかどうか。これは實にもつたない線でありまして、現在關西の貨庫と言われているところの伊豫や土佐の物資は、残念ながら輸送の不備のため

に十分、活用されていないのであります。現在四國線は宇野、高松、また戦時中にできた廣島縣の仁方と伊豫の堀江間の連絡がただけであります。これらは四國の一端に連絡がついておるだけであつて、あとはふん詰まりの状況でありまして、四國と九州との連絡はとれておりません。いわゆるこれが片肺循環で完全な全機能發揮するところとはできないのであります。もしこれが完成しますならば、ひとり伊豫、土佐南部の豊富な物資ばかりでなく、大分縣、宮崎縣、鹿児島縣の廣大な地域の物資が容易に關西及び關東に交流するのであります。ひとり國民のみでなく、經營者たる國鐵の利するところは非常に大なるものがあると思ふのであります。現在四國で使つております石炭のごときも、九州から山陽線をまわりまして、そして宇野、高松の連絡船でこれをあげて使うという状況であります。こうしたことも早速改善されるだらうと思ふのであります。

次に無料乗車券の問題であります。これは最近相當やかましい問題になつております。推定でわかりませんが、私は鐵道で永年勤務して退職した者には一生無料乗車券できるといふようなことを鐵道員から聞いたこともありますけれども、これが事實であるかどうかまた家族の優待券が出ておるようなことも聞いたのですが、さういふことの事實があるかどうかといふこと。また一體どの方面にどの方面にどういふふうに出ているのか、その數量がおおよそどのくらいか——御計算はしてくださると思ひますが、概算金額にしてどの程度になるものであらうかと

いふようなことも、國鐵が赤字であるという現在においては、私どもこれを承知いたしておきたいと思ふのであります。

次に通學生の定期券の割引について、先日東大學生委員會、あるいは都下藥事全學生自治連盟という學生連中の陳情を受けたのですが、この點については佐々木委員の方からお話があるものであります。私はこれを省きまして、田中次官の御説明になつたことと實際とが違つておるといふ抗議なんでありまして、内容は佐々木委員から詳しくお話があるだらうと思つておりますから、これは省略いたします。

次はサービスの問題であります。實相報告書にもあるごとく、國鐵従業員が目下各方面から鋭い批判の對象となつておる反面、實に素質の低下しておるといふことは當局も認めておる、さう言われておりますが、その通りであらうと思ひます。殊に若い職員、女子従業員に私はそれがはなはだしいように思ふのであります。驛長の述べによりまして、言つても聞かない。遊び半分にやつておることを民主主義のよりに考へておる者があるといふやうな、嘆いた言葉を私聽いたことがあつたのであります。しかしこれは言つても聞かぬでだめだと思ふのであります。聞くところによりまして、驛長も労働組合員だから、どうも驛長が監督の上になか／＼やりにくい點があるといふことを聞いたのであります。かゝるな秩序保持といふやうな方面に對しまして、當局のお考え方はどうであらうかといふことも承りたいのであります。私ども四國の島は本土から離れ

ておりまして、あらゆる方面に後れておられますから、鐵道においても、自然別世界の感じがあるものであります。たとえ旅客が切符を買います場合にも、あの雨の降る中に長蛇の列をついて順番を待つ。そうしますと、一方ではホームで驛員がのんびりしてピンポンをやつて遊んでいる。しかも荷物をお一方の方にはねのけて、構内にピンポンをすえつけておるといふようなことは、これは非常に印象が悪いのであります。かようなことについて、やはり本省あたりから何かお達しがつてよいじやないかというようにことを思うのでございます。

それから次に鐵道弘済會というものがあつたが、これは鐵道とどういふふうな御關係にあるのでありましようか。鐵道から補助を出しているとか、あるいはそうした經營方面において何か係合があるのかどうかということも知りたいのでございます。

それから本報告書は國鐵の實相報告書でありますから、ほかの部分のないことは承知いたすのでありますが、やはりわれ／＼としては運輸全體としての詳細を知りたいのでありますから、お手数とは考えますが、自動車方面についてもやはりこうした御報告をいただけるならば仕合せと思うのであります。

要するに、本實相報告書による私の直感、最初申し上げましたように、これではどうにもこうにもならぬといふ實相の説明を受けたように思うのであります。實際にこれではどうにもならぬのであります。しかしどうにもこうにもならぬといつて、これは放任できない問題であります。五箇年計畫

がどのようなものであるかは存じませぬけれども、これを基礎として、自力の五箇年計畫ではおおよそ想像ができるのであります。十分なことが得られないのではないと思ひますが、日本再建の上の重大な役割を使命とする國鐵といたしましては、その機能を發揮するように、これについて安本としてどの程度の御援助を願えるのであるか。現在の國鐵の現状でいいとお考えなつておられるのであるか。どういふふうにしてこれを昔の國鐵に還るようによ引上げてやろう、協力しようというお考えがあるのか。安本の方のお考え方も併せて承知したいと思ひるのであります。簡單であります。以上お尋ねを申し上げる次第であります。

○伊能政府委員 お尋ねの件につきまして、私からお答えを申し上げておきます。なお根本的な問題については大臣から申し上げることにならうと思ひます。

車輛の點につきましては、／＼と行届いた御調査をいたしまして、貨車について輸送の現状と生産の状況とが食い違つておるのではないかと、いうようなお尋ね、またそれに關連する賠償問題等のお尋ねがございました。御承知のごとく、貨車につきましては昭和十一年當時と比較いたしまして相當増加いたしております。ただしお手もとへ差上げました實相報告書にも明らかでありますように、すでに廢車適齡に達したものが使つてはおりますが、數としては相當減っております。ただそれは御承知のごとくあるいは通信の戦災による復舊が十分でないため、あるいは従事員の配車能力が相當低下してゐるため、また機關車その他の状況に

よる支障等のために、車は多いが實際の運用の成績は戦前に比して相當に落ちておる。たとえ昭和十一年、二年ころは三十六、七パーセントの運用効率をもつておりましたが、戦時中終戦の直前の十九年度には二九、〇と、ところが現在は二二、〇程度の貨車の運用効率をもつておる。従ひまして荷役効率、小運送効率、通信の整備、機關車の整備、その他配車技術の昔への回復が、逐次可能に相なるならば、現在の數量をもつても相當に輸送力を向上し得る。また石炭の面で十分に石炭を與えられまして、昔のようによい現在に二十萬六千キロ程度しか一日運行いたしてありませんが、戦時中最高時の四十三萬五千キロメートルとまでまいりません。三、十萬キロメートル程度の列車運行が保持し得ますならば、現在の車でも相當に能率があげ得る。さういふ角度から、貨車については通風車であるとか、冷蔵車であるとか、特殊貨車並びに戰災に遭つて有蓋車が相當損害を受けておりますから、さういふ特殊貨車だけをつくつて一般貨車は現状で修理を強化していけばやり得るではないか。従つてさういふものはなるべくつくらぬ方がよろう。

（速記中止）

それから彈丸列車の問題についてお尋ねがございましたが、私どもも御意見とまつた同様の考え方のもとに、現在戦時中における彈丸列車の事後處理をいたしております。ただ將來の十五年、二十年後の日本の交通がはたして廣軌でいくべきものなりや、はたして現在の三フット六インチの狹軌で複複線計畫でいつて差支えないものかどううかという點につきましては、相當接

衝的な検討を遂げなければならぬ。かように考えまして、目下検討中でありますが、萬一ブロード・ゲージの四フット六インチ半の廣軌でやらなければならぬという事態になることも考慮いたしまして、日本坂道であるとか、その他用地方面等については、廣軌を實施する場合もやり得る程度の線路、土地その他大都市の區畫整理に基く鐵道用地の確保というやうな問題だけは處理しておりますが、現状におきましては、それ以上に何も進んでおりません。さういふ状態で現在のところ、われ／＼として東海道線を復々線に、しかも廣軌もやるというやうな問題について、具體的な計畫をもつておりません。目下研究中であります。従ひましてただいまお話のございました豫設線の整備につきましても、これは既設線の整備、日本における陸上交通系統の整備の觀點から、木土、四國、四國、九州間の連絡ルートの確保、その他も研究せねばならぬ。かように考へてゐる次第であります。

次にサービスの問題につきまして、いろいろ含蓄のある御注意をいただきましたが、御指摘の通りでございます。私も現場作業の作業秩序の確保につきましては、しばしば訓令を發しまして、これが回復に努めております。現場長等につきましても、ただいま井谷さんからお話がございましたが、あるいは組合員である箇所、あるいは組合員でない箇所等、必ずしも總局全體にわたつて一貫した考え方ではなく、地方的な事情によつて組合員であつたり、なかつたり、管理者の意思を代表する者として組合員外であるというやうな状況になつておりました。

當初の勞働協約においては、勞働協約自體としては、原則として組合員でないやうな、管理者の意思を代表する考へ方で、私どもも考へておりました。ところが組合員といたしましては、作業基準、作業秩序を確保する上において、やはり組合命令であると同時に、上長の命令であるというやうな形で、現場の大きな意味における平和、大きな意味における能率の増進の觀點からいくと、現場長、驛長、區長というものは、なるほど最末端機關として管理者の意思を代表するかに見えるが、また現場自體の結束と申しますか、それだけの作業單位の能率發揮の上においては、組合員としての現場長の命令、また現場長が組合の支部長であり、あるいは同時に現場の長である。この有機的な連繫一體化ということ、が、作業秩序を確保する上において、非常に大きな力をもつものである。従つて現場長自體も、また組合員自體も、ぜひ現場長が組合員にはいつてもらうことを心から熱望するということ、で、非常な強い熱望がございまして、私も單に形式的に、勞働協約法に基く管理者側、使用者の意圖を代表するものという形式的解釋ではなくして、實質的に現場長が組合員であることが能率増進の上から、また組合の健全なる發展の上からいかにどうかという研究をいろいろな角度からいたした結果、どうもわれ／＼の方で組合側の意向を承認してやる方がよろしいというふうになつたので、今回の團體協約改訂の際には、現場長も組合員たることを認める。それによつて作業秩序を回復し、作業基準の嚴守をはかる。かういふ方向に目下進んでお

ります。従いましてサービスの改善その他についても、今後は組合員としていろいろな指示をする。現場長という立場でなく、組合員の幹部としても一般職員にいろいろな指示をする。その方がどうも能率増進の上からよろしいというようない見解と私も了承いたしました。また今後國有鐵道の經營合理化の幹根たる能率の増進の基礎をなすものは、作業規律の回復、確保であるということを私も強調いたしました。組合側もこれには全幅の賛意を表しておりますので、逐次作業秩序も回復してまいるかと思存するのであります。御指摘のような、ちやうど朝あるいは夕刻のラッシュ・アワー當時、たまたま明けの職員があるいはピンポンに興じたり、キャッチ・ボールに興ずるというようなことで、しばしば御指摘もいただき、批判もいただいておりますが、これらの點については私も常に厳格な戒飭を與えておるのでございますけれども、列車が不便であつたり、いろいろな事情から、すぐに歸れないで、どうしても十時十一時ごろに明け番の者が歸る。そうするとその間隙に残つたり、あるいは各所に残つて、非番の者がたまたま遊歩するといふことがどうも世間の目に觸れやすいので、そういうことについては十分に自覺をするようにということも傳えておりますが、今後この問題については一層われわれとして嚴重な自肅の態勢をとらせたい、かように考えております。

次に鐵道弘濟會の問題でございますが、これは昭和六年に江木鐵道大臣の寄附行為によりまして、財團法人として鐵道弘濟會が鐵道退職者の救済を目標に公益事業を公共團體として始めましたことにスタートをいたしまして、最近におきましては、ひとり退職者のみならず、現職職員につきましても、困窮しておる現職職員の家族、もしくは職員の厚生救済の方面、あるいは慰安等の方面、またさらに教育の方面、學校經營等にも乗り出して、廣く國有鐵道並びにその退職者の窮迫した者を救済するという方向に進んでおります。これが業務の實體をいたしまして、驛の賣店並びにこれに関連した諸般の事業による収益によりまして、救済事業、社會事業を営む、かような方向で、最近是非常に大きな仕事をいたすようになりまして、月間の賣上げのときも、四千萬圓、五千萬圓というような方向にまで進んでおります。従つて、ある特定の事業について、たとえば、作業中職性となつた職員の義手義足を造るとか、いろいろな公益事業、救済事業をやつておりますが、それらの特殊なものについて、時に國有鐵道として百萬圓程度の醸出金等をいたすことはありますが、これは弘濟會の年間五億、六億の事業に比べてみますれば、まったく九牛の一毛でございます。現在弘濟會より多大の救済を退職者並びにこれに関連しておる遺家族が受けておるといふような實情でございます。

次に自動車に関する實相報告書につきましまして、先般來皆さまでからいろいろ御希望のあることも伺いましたので、私から陸運管理局長にも、自動車に関する實相報告書もぜひ至急明らかにすることがからうということをお願いいたしておきまして、目下準備中でございます。國有鐵道の國營自動車につきましましては、われわれ自體の運管でございますので、短時日に明確なものをお手もとに御提示できると存じますが、民營事業につきましましては、必ずしもその全貌がたたいま手もとに正確なものがないという関係で、あるいは民營事業の方が相當遅延するかもしれないと存じますが、その邊は御了承を得たいと思ひます。

最後に、乗車證の問題につきまして御質問がございました。この點につきましましては、昨日參議院方面におきましても御質問がございました。近く私もその内容につきましまして、どの程度に乘車證が出てくるかというようなことも皆様に御報告を申し上げたいと存じます。一般的に申し上げますならば、國有鐵道におきまして、ある官等俸給以上の者について、一々パスの發行の煩瑣を避ける意味合から、公務乘車證として年間一枚のものが出ております。ある階級以外の列任官、昔の五級俸——現在では何級俸でございましたか、ちよつと失念いたしましたが一、一定階級以下の人々に對しましては、朝夕の通勤を要する人々に通勤乘車證を全部出す、そのほか半年無缺勤の者に對しましては、月に一回の通勤乘車證というものを發行しております。その他公務で出張いたします際には、公務乘車證を出す。ただいまお尋ねの退職者に對して終身パスが出ておるといふ話がございますが、これは毛頭出ておりません。退職者に對する優遇パスをいたしましては、二十年以上勤続の者に對しましては、最初の十年間が六箇月以内のパスを發行する。その次の十年間には四箇月以内、かような制限がございますが、鐵道の最近の統計は私存じ上げませんが、鐵道退職者の退職後における平均存命期間は、數年前の戦時中の統計によりますと、個人的には違ひますけれども、大體平均七年程度であります。それで他に恩給をもらはない十七年未満の職員に對しては、退職後においても乘車證は何ら發行してならない。かような状況になつております。また家族乘車證につきましても、現在におきましては旅行の逼迫の折から、昨年以來嚴に發行制限をいたしております。事情の特により要と認められる者について所屬長を通じて發行することとし、原則としては停止するといふ命令を出しております。また通勤乘車證につきましても、き得る限り自肅體制をとらせるといふような處置については、私も政令、命令をもつてすでにしばしば、これが發行の自肅方を命じております。その他當方の委嘱によつて、いろいろな調査をお願いする人々に對する乘車證の發行であるとかいふものに對しては、若干のものが出ております。また鐵道會議員に對する發行であるとか、各省の兼任の人々に對するある制限的な發行であるとかいふものが若干出ておりますが、全貌につきましましては目下作成中でございますので、いづれそれによつてお届けを申し上げたいと思ひます。大體私からお答えを申し上げる問題は以上だつたと思ひます。通學定期の問題はつきましては、後刻御質問があるとのことでありますから、御答辯を差控へさせていただきます。

○苦米地國務大臣 ただいま伊能政府委員からお答えいたしました大體盡きておるようですが、ただ一點、鐵道の復興五箇年計畫をやつておるようですが、その計畫には新線の擴張をも含んでおるかというお話がございましたが、鐵道白書でござらんになりますように、現在の危機はいかにして過去の衰弱した鐵道の保護をするかという點と、これからいかにこれを保持するかという點にござりますので、これはかかつて資材の確保にあるのであります。それでありますから、現在の資材入手状況から参りますれば、新線を擴張するといふところまでは、實は参らぬことだと思つておるわけで、主として保護及び保持ということを建前にして、それに加ふるのに、いかにして經濟的な合理化をしていくかという點に重點をおいて考えておるわけであります。ほんとうに餘儀なく、半分できてるような新線に對しては、特別な考慮が要りましようが、大體の考え方としては、ただいま申し上げたやうなぐあい、遺憾ながらさういふ方面まで手がまわり兼ねるのであります。ただ五箇年の中には經濟状態が非常に都合よく参りまして、あるいは國內で資材が得られませんども、海外から資材を得るといふやうな事情に立ち至つた場合には、また變更ができると思ひますが、今の状態ではやむを得ないと思ふのであります。

それから九州と四國との連絡のごとでございます。これは地方の輿論は相當連絡船の要求をいたしております。ところがただいま私設汽船會社で交通をやつておりました、これは相當改善するから、必ずしもその必要がないというやうな陳情もござります。しかしこれらに對しましては、私も省内の方では慎重に研究いたしておりました、船をまわすにしても、どういふ改造をすればいいかという點も、

し配置すればどういふ計算になるか、あるいはどういふ設備を必要とされるかといふことを省内でそれ／＼研究するとともに、地方の輿論に對しては、一層慎重な調査を遂げまして、どちらかに決定したい、こう思つております。

○野田(信)政府委員 安定本部といまして、先ほどの御質問に簡單にお答えいたします。國有鐵道の現状、あゝいふ状態が國有鐵道において見られるといふことにつきましては、われ／＼生産部局に立つておる者といつたしましては、遺憾千萬に思つておる次第であります。もつともこういふような事情は日本の産業各部門、ほとんど軒並み、こういうように状況が迫つております。こゝに、三年といふものは、日本の産業はまさに縮小再生産を續けてきておるわけでありまして、早く言えば充足が損耗をカバーしてやらぬといふ状況を二、三年續けてやつてきておる次第であります。そういう状況でありますから、鐵道、鐵鋼、機械、自動車、軒並み全部かくのごとき實相報告書がでる上るわけでありまして、書けば全然同じことが書かれるといふふうにわれ／＼は考へておる。非常にあぶない。また遺憾な状況であると思ひまして努力しておる次第であります。それで御承知の通り石炭、鐵鋼、肥料という方面に、この傾いておる日本産業の重點を向けまして、少しでもこの縮小再生産を克服するのだと信じておる次第であります。いかんせん、現在までは御承知の通り、ほとんど封鎖經濟で、國內需給にのみよらざるを得ない情勢できておつたのであります。石炭の三千萬トンと申しますが、三千萬トン掘

れば、どの産業もそれで生き返るのかといふと、そういう目標は三十萬トンで生きるのでもなんでもない。國內の石炭はたか／＼努力しても、三十萬トンしか今のところは出さうもないといふ、ただ單なる限度がそこにすえられておるといふだけのことであります。でありますから、三千萬トン達成されたといつても、とうてい國內の需要を充足することは不可能なことでありまして、鐵鋼においてしかり。その他絕對に輸入にまかななければならぬ鐵鋼工業のごとき産業、あるいはゴム工業のごとき、ただ一つはいつてくる船を目あてに操業を續けておるような哀れなる状態におつたのであります。それでこの逼迫した間から全産業部門にかすかすの資材を配當して今日までまいつたわけでございます。従いまして鐵道においてもおそろく最低の需給に對しまして充足率は三〇%内外だらうと思ひます。すべての物資を通覧いたしまして、傾斜生産で重點をおいておると言われておる石炭工業に對しまして、その充足率は最低需要の八〇%程度にすぎないのであります。そういうふうなわけでありまして、それ以外のあまり重點をおかれておらぬ産業のごときは五〇%ないし二〇%ぐらゐの充足率でまいつておるような有様であります。これでは何ともいたしかたない。それならば今までどうしてやつてきたかといふと、鐵道のごときもそのうちの一つと思ひますが、どうやらこゝうやらいわゆる特殊物件、あるいは手持の資材その他によりまして、かす／＼の配當で今までもちこたえてきておつたと見て差支えないのであります。が、これらのものもいよいよ／＼その底が

見えてきたといふ状態が感ぜられました。この秋から冬にかけまして、ほんとうの危機が来るのではないかと。今年の春にわゆる三月危機が叫ばれたが、それがずれてきてこの秋冬に来るのではないかとすら、われ／＼は心配しなければならぬような情勢が各方面に現れてきたのであります。その中でもあらゆる努力を傾けまして生産に努力いたしました結果、最近では徐々に各産業とも苦しい中から生産の上向きはしてまいりましたけれども、その率は微々たるものであります。一方が上つたかと思へば、また大切な部門がひつこんでくるといつたような状態もありまして、なか／＼思ふやうに參らないのでございます。それで目下第三、四半期の需給計畫を立てておりますが、鐵鋼、鐵鋼におきましてはさういふに第二、四半期よりも相當の供給増を見込み得ると思つておりますが、一方セメントのごときは第二、四半期よりも見込みは悪いといつたやうにちぐはぐが起つてまいりました困つておる次第であります。しかしこの第三、四半期におきましては、鐵道に對しましては鋼材、鋳鐵、セメント、枕木、ともに相當量の増量が可能であるといふ見通しをもつて至つておるのであります。しかし何といつても先ほどお話にもありました通り、こんな程度ではどうしてこの缺乏状態は脱することが不可能であるといふ見通しをもつておりまして、矢先、御承知の通りクレジットの設定、貿易の再開が許されましたので、何とかしてこれらの不足な物資は海外から早く入れることによつて、現在の緊迫した状態を順序よく最も効果ある方法のもとに徐々に充足していこうと

いうことを考へまして、目下その方面の計畫も立てておる次第であります。かかることによりまして現在の危急を脱却することができるとはならないかといふことを望んでおる次第であります。

○正木委員長 館後三君。

○館後三君 最初に概括的な質問をしたと思つておりましたが、わが黨の井谷委員から鐵道職員サービスの悪いことその他についてお話がありましたので、私長く鐵道に奉職してまいりました關係上、それについて皆さんに十分な御理解とまでいかなくとも、職員側の立場を御理解いただいて本筋の質問をしたいと思ひます。

鐵道に對するいつもの非難はバスを使つておることでありまして、それから親切が缺けておるといふ點がありまして、この點については、元の運輸大臣平塚さんが國館の管理部に來られた時分に、私が委員長であるがゆゑに、私に何とかして女の子のサービスのよくしてくれぬかといふ話があつたとき、私が申し上げましたことは、まったくその通りである、しかしこれはなかなかすぐよくなるものでない。世間の人は鐵道職員の殊に女の子のサービスを云々されるが、それでは市中一般の商店あるいはその他におけるサービスのほうがどうかを考へてみると、これもあまりよくない。これは重大な問題であつて、なか／＼一朝一夕に直るものではなく、結局従事員の教養の程度をうんと高めることでなければならぬ。教養の程度を高めることについては勞働組合にも大いに責任があり、また今度できる勞働省の勞働教育の方面にも大いに責任があることになつて、國

民全般があつて青少年の教養に十分なる親切心と理解とをもたなければできないといふことを十分注意したのであります。たとえば戦時中は女の子や青少年がむやみに徴用されて、女の子は男以上に轉輸のために吹雪の中に立つとか、北海道ではただ一人で列車の送り迎えですというやうな、極端な仕事まで女が引受けてしておつた。非常に勇ましい反面、教養が落ちてしまつたといふ點も十分あります。その點を十分御理解していただいて、温かい氣持で鐵道従業員に接していただきたい。お客といふものは、なか／＼汽車が出ない、改札口は混亂する、いらいらするものであります。と同時に年々から年中客扱いをしてる改札、出札などは非常に神經的になつておる、若い子供たちがたとへばピンポンをして遊ぶにしても、お客さんの前で遊ぶのはよろしくないものでありますから、できるならば客に見えない所でピンポンでもやつて疲れを忘れてもらいたいと思ふのであります。

○正木委員長 館君に申し上げますが、質問者もたくさんありますから、質問の要點を進行願ひます。

○館後三君 いろいろ點に十分御理解をもつていただきたいと思います。なおこの點については希望もたくさんありますし、各委員におかれては、私現場におりましたから、私と十分お話しをいたしたいと思ひます。

鐵道は戦時を経過してほとんど壊滅状態になつておりますので、列車事故も極端に殖えておるのであります。これは鐵道白書に明白に書かれております。しかし私のお願したいことは、

列車事故による旅客の死傷の損害、職員の事故による損害というものを計数的に知りたいと考えておるのであります。鐵道の復興ということとはまず經濟の復興に伴うことであるから、これは非常に考えなければならぬことでありますけれども、それより先に、鐵道の客體であるところの荷物はとにかくとして、客の死傷事故が極端に多くなるのではないかと考えます。鐵道職員の殉職も非常に多いのではないかと考えます。昭和四年ごろに私が現業員としておつたときの調べによりますと、一日一人づつ鐵道員が線路の中で死んでおるのであります。そういうことを調べた記憶があります。従つて一日一人づつ死ぬということになると、一年に三百六十五人の者が職務のために命を失つてゐる。そのほかに手をもがれ、足をもがれたりしておる者はたくさんいると考えられるのです。現在白書をみると非常に列車事故が頻繁になつております。その面からお客さんの死傷事故もきわめて多いのではないかと考えますと、われ／＼この數を調べておきたい氣持がいたします。これを承ります。

○伊能政府委員　御指摘の通り、最近列車事故が非常に頻發いたします。死傷とまではいかないにしても、職員の犠牲並びに一般旅客の死傷事故も相當に殖えております。職員についてはただいま館さんが御指摘になりましたが、最近では千人近い職員の犠牲を年間に生じておる。從來の倍、三倍近くなつてゐることをはなだ遺憾に存じております。これに對しては私どもも一部には危険な作業に従事していると
は申しながら、自分の過失によるもの

もございますし、客觀的に鐵道の仕事は非常な危険作業であり、また二十四時間、四六時中の作業でございまして當然多大の危険も伴いますので、今回の労働基準法による青少年の危険作業

○館委員 今後の死傷事故及び職員の死傷事故について、運輸省が萬全の跡始末の態勢をとっておられることは私も理解しております。十分にやつてもらいたいと思います。しかしそれが完全であるかどうかということは、今日のインフレ景氣その他のことから考えて、まだ／＼徹底であるということを感じるのであります。退職資金の例から考えてみましても、なか／＼容易ならぬことではないかと思ひますが、その點について萬全の策を講じてもらいませんと、この通りのがた／＼の列車で、またがた／＼の運輸省に對しては、職員になりたいという志望にも影響を及ぼしてくるのではないかと思ひます。従つて給料のみではなく、職員に對する諸條件、バスをくれるとか、そういうような附随事項もどうしても切り離せない状態になると思ひます。

從來のパスその他についても、鐵道の給料が安いためにいろいろの條件をくつつけて、七十年間鐵道をもつてきたというふうには私は考えないのであります。

その次にお聴きたいことは、旅客の死傷事故及び職員之死傷事故を防ぐにはどうしたらよいか。現在活動している鐵道の再建、これを十分にしなければ、安心して客が列車に乗つておれない。職員も安心して機關車の操縦ができないということになります。そこでお伺いしたいことは、現在豫算の面なり資材の面なりで非常に制約を受け、現在安本から受けている資材というものは、今日の鐵道を來年まで現状のまま維持することのできる範圍内において資材が提供されておるのかどうか。そこで資材の提供の仕方が鐵道の現状をどれほどまでにカバーし得る見透しをもつてやつておられるのかどうか、その點が心配になる。五箇年計畫や十箇年計畫を考える前に、まず安本が鐵道に相當した資材で鐵道の現状を維持するに足るという自信をもつていらつしやるかどうか。運輸省として一體もつた品物でどれだけ機關車を修繕し、どれだけ線路が修結できるかという目安をもつてやつていらつしやるのか。素人である私らの考えでも、その日暮しのじり貧で、二、三年後には起ち上ることもできず、元の土臺もなくしてしまふような状態であつたならば、非常に困ると思います。最近安本では資材やその他の面において、石炭鑛業、鐵鋼業、あるいは肥料が最も大事であるからといって、いわゆる傾斜生産という惡口を言われなが

からも、重點的に配給をされているのであります。その氣持はわかる。しかし運輸の占める位置はどうなつてゐるか。日本の經濟を復興する場合における鐵道の重要性は安本の方もよく御存

じでありましようが、この重要性が今申し上げた三つの産業に比べてどういう點に位しているか。それを十分承りたい。私平塚さんにも石炭の増産についてたゞとえ話のようなことを申し上げたのですが、たとえば水道の技師に水道をよくするにはどうするかと言えば、堰堤を十分にりつばにこしらえて何千萬石でも水を貯える設備をする。その次には水道をりつばにこしらえる。その次には家庭の水がめを十分用意しろと返事するだらう。しかしあなた方は石炭の増産ばかり考えて、それから肥料會社及び鐵工場の増産ばかり考えて、その中間における水道の中に水を三分ぐらいに流しておいて、家庭の水道を一ぱいにする考えをもつていらつしやらないのじやないか。それでは日本の復興は考え得られない。一體鐵道の事業とか復興ということに對して經濟安定本部はどれくらいいの位置に對して考えておられるのか。この前の太平洋戦争のときも四大項目と聞いて、あの當時の軍閥内閣が戦争の景氣のよいときには放つておいて、いよく負け戦になつてから、運輸が大切だからといつて四大政策の中に入れるようになった。どうしても運輸の仕事は忘れがちになつていふと思う。今平塚さんを經りつけたときもその通り、鐵道は石炭がなくなつてから初めて議會に對して七萬トンの石炭を要求した。なぜ初めから鐵道の石炭の割當を必要とだけ取らなかつたか。最初の基本的

な考えが足りないために、ついに七萬
トンなければこの冬が越せないなどと
運輸大臣みずから言い出すに至つて
は、實に腑に落ちない。最初の基本的
な考えを一體どこにおいておられたか

ということを私札幌鐵道局において追究した。私安定本部の企畫というものを知りませんが、聞くところによると、安本では甲と乙に、あるいはAとBにわけてある。Aのところには鐵工業なり、石炭なり、あるいは肥料なりが含まれている。鐵道はBのところに寥々含まれているということでありまして。終戦の翌日に鐵道が黒煙をあげておつたので世間は非常に喜んだ。青森のごときは六月の二十八日にまる焼けになつたが、全部まる焼けになつたその日に青森の驛から列車が黒煙をはいて出た。家がまる焼けになり、子供はどうしているか親はどうしているかと心配している人たちが、その煙を見て鐵道は大丈夫だと思つたが、安本はこの點についてはあまり考へていらつしやらないのでないかと私は思う。この通りにやつて、もし鐵道が現状維持ができないほどの資材しか配給しておりませんならば、來年はどうなるか。再來年はどうなるか。アメリカからはいつてくる資材があるからといつて、降らない雨を待つような顔つきでやつておつては、事實上鐵道の復興はできない。私は平塚さんにも言つたが、鐵道官僚の人たちはそういうことがわかつておられながらも、それに對する施策を當事者に迫る意氣込みが足りないから、こういうことになつたのではないかと痛憤した。安本のさつきのお話は、今ここで聴かなくても十分わかっていることである。其體の上

考え方、基本的な考え方について私は承りたいと思う。鐵道の職員組合にもだらしないうる／＼のことがありますが、さらに鐵道の豫算に對して運賃値上げは私は反對であります。値上げした運賃ではたして今日の鐵道財政をまかなえるかどうか。これも安本の物價體系から割り出して赤字が出るのだけれども、ここで押えろということを押えたということになるのであります。ところが、この點についても私は運賃を値上げしろとは言いませんが、どういう意味で押えられたか、こういうこともお聞きしたいと思ひます。鐵道の復興というところについて安本はどういうふうにお考えになつてゐるか。五箇年計畫を考え、現状維持ができるという御自信のもとに資材を配給され豫算を考えられてゐるかどうか。また運輸省は、他動的に與えられたら、それでとにかくやろというところであるかどうか。兩方の御意見を承りたいと思ひます。

○野田信政府委員 今の御質問に對してお答え申し上げます。安定本部におきまして、事業に對しましてA、Bとかクラスわけなどいたしておること、私の知つてゐる限りはそういうことはやつておりません。

それから鐵道をどういう位置に置いてゐるかという御質問であります。鐵道に重點を置いてゐることは、人命危険率から見ても申し上げるまでもないところがあります。ただし肥草、鐵鋼その他と比べてどういう重點を置いてゐるかという御質問に對しましては、數字的にどれだけの點數を與えてゐるというふうなふりをして申し上げておるというよりは、順序でやつておるというよりはちよつと申

し上げにくいと思ふのであります。たとへば資材の割當率などから申しましても、枕木のごときはほとんど八〇%以上割當てておるわけでありまして。鐵鋼のごときは國鐵は大きな消費者ではあります。もつと大きい消費者がほかにもありますので、率から申して、そういう作業から見れば國鐵の配給を受けておりますものは少い。つまり全體を一〇〇としてどのくらい配當してゐるかということになれば、物資別によつてみな違ひますので、どういふふうに重點を置いてゐるかというところを一口に申し上げることはなかなか困難ではないかと思ひます。しかし重點の置き方が足らぬのではないかと、お話を對しましては、われ／＼は決して軽く見てゐるわけではないか、ということとは十分御了承願ひたいと思ふのであります。

それから國鐵の當局が迫力が足らぬのではないかと、お話を對しましては、けれども、われ／＼といたしましては、一方的に命令的に、獨斷的に需給計畫を立ててゐるというふうなことは決してない。やはり事前に保官の間でよく打合せ、また本来の計畫、需要その他はみな原局からおもむき願ひまして、それによつて全體を見比べて配給をするのであります。決して一方的に命令的にやるような機構をつくつてゐるわけではないのであります。

それではこの鐵道が現状を維持できると思つてゐるかどうかというお話につきましては、それは國鐵御自身の方とよく打合せまして、このなけなしの資材でいかに重點を置いて先ほど申したように限度があるのでありますから、ここで我慢できるか、この線では我慢ができるか、ということでは

は我慢ができるか、ということでは、それだけの充足率しか實現できないというところでは打つてゐるようなわけでありまして、でありますから、從來たとえば鐵鋼なら鐵鋼の配給が他と比較して割合からいへば國鐵が輕視されてゐるのではないかと、御疑問もあるかと思ひますが、それは先ほど申しましたように、何と言つても國鐵のごとき大世帯は、手持物資、物件その他のものの流用餘力がありますので、さういふものをつたない産業に對する配當よりは、新規の供給の方は多少下げてもまだやつてゐけるのではないかと、御無理を申し上げてゐることは多少あつたと思ひます。しかし先ほど申しましたように、これらのものの手持もすでに底をつく状態になつてゐることも事實であります。今後におきましては、まさにこの白書にあるように新しい配給に唯一の頼りを求める以外に方法がない状態をそろそろ來ました。今後は新しい配給を相當上げていくということを考へて目下第四、四半期の需給計畫を計畫してゐる次第であります。

○伊能政府委員 ただいま館さんのお話に對しまして、野田生産局長からお話のごさいました通り、傾斜生産の對象となつてゐる最重點産業の鐵、石炭等の割當その他とらひ合わせて全體としては國鐵にも最も重點を置いてゐた、だいてゐることは事實でございす。本年度も十二萬五千トン程度の鐵を割當てられておられますが、そのうち新しいものは必ずしも全部ではございせん、レールとか鐵板とか鐵管とか、どうしても新品でなければならぬか、どうしても新品でなければならぬか、というものは、最優先的に

國鐵に割當をいたしておられます。また從來炭鐵方面で枕木の不足を補うために、抗わくレールに時に新品のレールを使うということもございしました。これは今後あげて國有鐵道にやる。さうして國鐵の古いレールを炭鐵方面の抗わくレールに使うという非常措置も講じておりますし、また國鐵自體としても軍の特種物件のうちから使えるものはできるだけ限り使用。また直接使えないものでもさらに二次製品業者に流しまして、リロールをしてこれを使ふというふうなあらゆる努力を傾けて本年は何とか切り抜けてまいりたいと考へておりますが、現状が維持できるかどうかというお話につきましては、レールのござときは、白書にも掲げておきました。二百三十萬トンもあるものを、三十年耐久するとしても、十萬トン近い、八萬トン程度のレールが要るのだが、とてもそんなにレールがもらえない、現在の能力がないということ、やむを得ずレールのない所はバスと枕木で強化をする以外に途はない、かように考へましてレール更換もやむを得ず最小限度に止めております。さいわいにいたしまして本年度の枕木がかなり順調に入手いたしましたので、枕木並びにバス等線路強化をやる。また車輛の修理等につきましても、割當てられた資材では十分でございすので、民間の餘剩物資を動員する意味におきまして、また戦災を受けた工機部の能力を補強する意味におきまして、民間方面へも若干の車輛修理の注文を出してゐるような次第で、兩々相ましまして何とかこの窮況を切り抜けてまいりたい、かように考へております。嚴密に現状が維持で

きるかというお尋ねに對しましては、私どもは本年度より程度は落ちるというところを申し上げざるを得ないと存するのであります。

○館委員 よく、インフレが高進しますと、貧乏人はたまねき生活だの、たけのこ生活だの言ひますが、今安定本部の生産局長が言われたごとく、現状までの鐵道運輸というものは完全にたまねき生活であり、たけのこ生活であつた。線路が腐つてきますと、構内の線路と取りかえて、そして少しよいものをそこにもつていくというふうなやり方をする。枕木を注文しても、その枕木が從來の基準通りの材質のものがこないで、非常に脆弱なものはいつてくるというふうな形であります。組合で一生懸命に能率を上げようとしたとしても、工機部に資材の配給がない、あるいは機械が不備であるという點でなかなか能率が上げられないという關係であります。従つて列車の増發も困難であれば、客車の増發も非常に困難であるがゆゑに、上野驛前の三列も四列もの動かない行列を驛員の手で整理しなければならぬというふうな混雜状態を來してゐる。そういうことが盛りに上つてきましては實は驛員の親切などという種にも十分なつてゐるのであります。だから、組合自身もたしまして、一生懸命に鐵道の復興というところを要望してゐるのであります。五月、六月ごろからすでに、一體今年の冬における機關車をどうするか、あるいはまた雪掻車をどういふうにするか、ということ、組合自身も心配して當局と十分折衝したりしてゐる状態でありまして、その時分に一番齒がゆく思ふことは、何とかして資材を

十分に受けたということでありまして、ところが今のお話ですと、鐵道は大世帯ですから、多少の資材をもつておつた、そこでその資材にも依存させ、そして少しは必要な方へまわしたというこのお話もあつたのであります。が、今後はそういう考えでは鐵道の現状が維持できるものでないと思ひます。じり／＼貧乏というのを戦争中よく言ひましたが、實にそういう状態になつてしまつた際においては、日本の經濟というものは立つところがないと私は考へるのであります。その點について當局と安本の方でよく打合せなさつて、これは十分私もわかつておりますけれども、安本の方として、鐵道が現状が確保できる程度にやつておられるのか、やつてないのかということについての確信をもつていらつしやうなものである。三分までできるか、四分までできるのか、そういう安本の計畫であるならば、これは實に心細いものであると私は考へてゐる。今日この新しい資材がもしはいらなかつた場合に、鐵道は何年維持できるかというやうなことを考へてみると、少し淋しい氣持がするものであります。もちろん十分に努力されてゐることはわかつておりますが、鐵道の輸送というものは單に貨物と旅客を輸送すればそれでよいばかりでなく、これが完全に輸送できたら、刻下の人心の不安を一掃し、社會的な影響は非常に大きい力をもつておるのであります。荷物と客とを輸送して、おのれが鐵道の使命でなく、それ以外に人心の不安を一掃するといふ點人心をおちつかせるという大きな使命ももつておることを十分に御理解願ひたいと思ひます。私現場におりま

して、大局についてはわからないかも知れませんが、この點について非常に齒がゆく感する。もしできるならば、この委員會で鐵道の再建及び復興ということに對しての建議書でも出せるものなら出してみたいという氣持をもつておるのであります。將來の見通しについては、五箇年計畫の話もあつますが、もう一度ひとつ伊能さんからお聞きしたいと思ひます。

○正木委員長 委員長からも、重大なことですから當局に質問しておきます。ただいま館委員から質問されたことに對して野田政府委員、伊能政府委員からそれぞれ答へがあつたわけですが、特に伊能政府委員からの答へを承つておきますと、この實相報告書とたゞいまの答へとの間に若干食違ひがあるように感じられるので、あらためて委員長から質問しておきたいと思ひます。この實相報告書の四十八ページ、第六の「資材」から四十九ページ、五十三ページ、五十一ページ、五十二ページ、五十三ページ以下大體資材の項であります。この四十八ページの「資材」の中で、終りから三行目でありまして「國鐵におき、現在最も枯渇し運輸上の障礙となつてゐるものは各段の資材である。二〇二一年度は、戦時中のストックと特殊物件の活用その他さまざまなりくり算段をして、どうか危機を切り抜けてきたが、現在では全く打つべき手がなくなつたので、もはや新規生産に期待するより他に途がない。云々」そこで、第一に「石炭」、いろ／＼書きまして、軌條、車輛、鋼材、銑鐵、枕木ももちろん觸れておりますが、ここで五十二ページの「軌條」であります。この軌條の項で「本年度の鋼材の上半期割當量は約二、二〇〇〇噸に過ぎず、この内軌條に振向けられるものは一、三三〇噸で、現在の線路の保守状態から見ると全く憂うべき數字である。」と明記されてあります。その次に「車輛用鋼材」では、「現在既に相當數を要する車輛の修繕に對し、このような鋼材の配當では本年度下期から來年度上期にかけて漸次休車の増加を來かし、特に蒸氣機關車においては、由々しき事態の發生するものと危懼されるのである。」かように明記されてあります。その次に「銑鐵」の項であります。この項の一番終りに「二二年度においては、配當は一、〇〇〇噸であつたが、手持の特殊物件等が相當量活用できたのでどうやら危機を切り抜けてきたのであるが、本年度は手持をことごとく使い盡し、いよいよ配當量の如何がすべてを決する状態に迫つてしまつてゐる。」かように實相報告書には明記されてあります。従つて、この實相報告書を通じてわれわれの受ける感じは、もはや鐵道としては一刻を許すことのできない所まで追いつめられておるのではないかと。もはや特殊物件であるとか手持資材であるとかいふもので努力することによつて、二二、三年間、現在の鐵道の状況を

もつて、日本の再建の上に果すべき鐵道の使命が果し得るものであるかどうかといふことが明確になるならば、國民もまた議會も安心するであらう。しかしながらこの實相報告書に盛られておるものが眞實であるとするならば、この委員會を通じて、單なる答へ技術ではなくて、實際がかくのごとき状態であるのである。國民も協力してもらいたい、また政府も眞剣

にこの問題の打開のために努力をするといふことを明確にすることが必要ではないかと思ひます。そこで私のお伺ひせんとする點は、この實相報告書に盛られたこのものでもつても、なおかつやりくり算段をして、二二、三年間現在の輸送量を保持し、現在の旅客輸送を保持し得る自信があるのかないのか。この點を明確にしておきたいと思ひます。

○伊能政府委員 ただいま委員長からお尋ねになりました最後の結論について申し上げますならば、輸送力自體としては私も現在程度のものでまだ保持し得ると思つております。しかしながら全體としての衰弱度が、たゞいま申し上げましたように、逐次悪くなつていくといふことはたゞいま申し上げざるを得ないのでございます。従ひまして、これがどこまでもつかという問題については、私も自身として慎重な研究をいたして答へをしなければならぬと存じます。さういふ申し上げましたように、十二萬トン全體のうち新品の割當をいたしましては、五萬九千トンでございます。それから特殊物件その他大藏省その他で保管をし、運輸省のみで使用する許されない特殊物件の中からもり、不きましましたものが二萬七千トン、それからさういふた資材の中からはリロールをいたしまして、使用し得るものが二萬トン、並びに車輛業者が手持をいたしております資材の中から手持數を減らしまして今期の生産並びに修理に充てるために流用いたしますものが一萬四千トン、合計十二萬トンのものをもつて賄ふ。このほかにさらに私申し上げましたように、轉換工場であるとか、新たに車輛修繕に乗り出し

たいとかいふ若干の工場等におきまして、資材も石炭もロークスも手持でわれわれの車輛を直してくれんといふやうなものも助力も仰いでいるやうな次第でございます。従つて軌條更換だけで、二百三十萬トンが三十年間でまいるといふ數字が、しかも三十年間でまいるといふ數字がお手もとに差上げました白書においても最近までに二十五萬トンぶりづつは赤字になつていくといふやうな數字も掲げてございまして、けれども、かりにそれが赤字でないとしても約八萬トン近いものは軌條更換だけでも必要なのでございます。それがわずかに五萬トン程度しか更換ができないといふやうな状況にあり、また車輛の修理においても同様であります。今すぐまいるといふやうな事態に差迫るかどうかといふことになりますれば車輛におきましても機關車、レールにおきましても、その他橋梁等においても、自書にも掲げておきましたように、程度はいよいよ悪くはなりますが、現在程度の輸送力を保持するといふことは、私も従事員全般の努力によつてなし得るとは考へますけれども施設全體の衰耗は御承知のとおりこれらの十二萬トン程度の資材ではいよいよ悪化を遂げていくといふことは申し上げざるを得ないのであります。

○館委員 今のお話は結局白書を復唱されたといふだけでありまして、白書よく見るとわかるのであります。病人といふきのは病氣にかかつたときには動けるし、飯も食ふるのであります。いよいよ倒れるといふときになると、一遍にいづつしまし。さういふ今の鐵道の事情もさういふ危機のときに私は來てゐるのじやないかと思ひます。單

にこの問題の打開のために努力をするといふことを明確にすることが必要ではないかと思ひます。そこで私のお伺ひせんとする點は、この實相報告書に盛られたこのものでもつても、なおかつやりくり算段をして、二二、三年間現在の輸送量を保持し、現在の旅客輸送を保持し得る自信があるのかないのか。この點を明確にしておきたいと思ひます。

○伊能政府委員 ただいま委員長からお尋ねになりました最後の結論について申し上げますならば、輸送力自體としては私も現在程度のものでまだ保持し得ると思つております。しかしながら全體としての衰弱度が、たゞいま申し上げましたように、逐次悪くなつていくといふことはたゞいま申し上げざるを得ないのでございます。従ひまして、これがどこまでもつかという問題については、私も自身として慎重な研究をいたして答へをしなければならぬと存じます。さういふ申し上げましたように、十二萬トン全體のうち新品の割當をいたしましては、五萬九千トンでございます。それから特殊物件その他大藏省その他で保管をし、運輸省のみで使用する許されない特殊物件の中からもり、不きましましたものが二萬七千トン、それからさういふた資材の中からはリロールをいたしまして、使用し得るものが二萬トン、並びに車輛業者が手持をいたしております資材の中から手持數を減らしまして今期の生産並びに修理に充てるために流用いたしますものが一萬四千トン、合計十二萬トンのものをもつて賄ふ。このほかにさらに私申し上げましたように、轉換工場であるとか、新たに車輛修繕に乗り出し

たいとかいふ若干の工場等におきまして、資材も石炭もロークスも手持でわれわれの車輛を直してくれんといふやうなものも助力も仰いでいるやうな次第でございます。従つて軌條更換だけで、二百三十萬トンが三十年間でまいるといふ數字が、しかも三十年間でまいるといふ數字がお手もとに差上げました白書においても最近までに二十五萬トンぶりづつは赤字になつていくといふやうな數字も掲げてございまして、けれども、かりにそれが赤字でないとしても約八萬トン近いものは軌條更換だけでも必要なのでございます。それがわずかに五萬トン程度しか更換ができないといふやうな状況にあり、また車輛の修理においても同様であります。今すぐまいるといふやうな事態に差迫るかどうかといふことになりますれば車輛におきましても機關車、レールにおきましても、その他橋梁等においても、自書にも掲げておきましたように、程度はいよいよ悪くはなりますが、現在程度の輸送力を保持するといふことは、私も従事員全般の努力によつてなし得るとは考へますけれども施設全體の衰耗は御承知のとおりこれらの十二萬トン程度の資材ではいよいよ悪化を遂げていくといふことは申し上げざるを得ないのであります。

○館委員 今のお話は結局白書を復唱されたといふだけでありまして、白書よく見るとわかるのであります。病人といふきのは病氣にかかつたときには動けるし、飯も食ふるのであります。いよいよ倒れるといふときになると、一遍にいづつしまし。さういふ今の鐵道の事情もさういふ危機のときに私は來てゐるのじやないかと思ひます。單

十分に受けたということでありまして、ところが今のお話ですと、鐵道は大世帯ですから、多少の資材をもつておつた、そこでその資材にも依存させ、そして少しは必要な方へまわしたというこのお話もあつたのであります。が、今後はそういう考えでは鐵道の現状が維持できるものでないと思ひます。じり／＼貧乏というのを戦争中よく言ひましたが、實にそういう状態になつてしまつた際においては、日本の經濟というものは立つところがないと私は考へるのであります。その點について當局と安本の方でよく打合せなさつて、これは十分私もわかつておりますけれども、安本の方として、鐵道が現状が確保できる程度にやつておられるのか、やつてないのかということについての確信をもつていらつしやうなものである。三分までできるか、四分までできるのか、そういう安本の計畫であるならば、これは實に心細いものであると私は考へてゐる。今日この新しい資材がもしはいらなかつた場合に、鐵道は何年維持できるかというやうなことを考へてみると、少し淋しい氣持がするものであります。もちろん十分に努力されてゐることはわかつておりますが、鐵道の輸送というものは單に貨物と旅客を輸送すればそれでよいばかりでなく、これが完全に輸送できたら、刻下の人心の不安を一掃し、社會的な影響は非常に大きい力をもつておるのであります。荷物と客とを輸送して、おのれが鐵道の使命でなく、それ以外に人心の不安を一掃するといふ點人心をおちつかせるという大きな使命ももつておることを十分に御理解願ひたいと思ひます。私現場におりま

して、大局についてはわからないかも知れませんが、この點について非常に齒がゆく感する。もしできるならば、この委員會で鐵道の再建及び復興ということに對しての建議書でも出せるものなら出してみたいという氣持をもつておるのであります。將來の見通しについては、五箇年計畫の話もあつますが、もう一度ひとつ伊能さんからお聞きしたいと思ひます。

○正木委員長 委員長からも、重大なことですから當局に質問しておきます。ただいま館委員から質問されたことに對して野田政府委員、伊能政府委員からそれぞれ答へがあつたわけですが、特に伊能政府委員からの答へを承つておきますと、この實相報告書とたゞいまの答へとの間に若干食違ひがあるように感じられるので、あらためて委員長から質問しておきたいと思ひます。この實相報告書の四十八ページ、第六の「資材」から四十九ページ、五十三ページ、五十一ページ、五十二ページ、五十三ページ以下大體資材の項であります。この四十八ページの「資材」の中で、終りから三行目でありまして「國鐵におき、現在最も枯渇し運輸上の障礙となつてゐるものは各段の資材である。二〇二一年度は、戦時中のストックと特殊物件の活用その他さまざまなりくり算段をして、どうか危機を切り抜けてきたが、現在では全く打つべき手がなくなつたので、もはや新規生産に期待するより他に途がない。云々」そこで、第一に「石炭」、いろ／＼書きまして、軌條、車輛、鋼材、銑鐵、枕木ももちろん觸れておりますが、ここで五十二ページの「軌條」であります。この軌條の項で「本年度の鋼材の上半期割當量は約二、二〇〇〇噸に過ぎず、この内軌條に振向けられるものは一、三三〇噸で、現在の線路の保守状態から見ると全く憂うべき數字である。」と明記されてあります。その次に「車輛用鋼材」では、「現在既に相當數を要する車輛の修繕に對し、このような鋼材の配當では本年度下期から來年度上期にかけて漸次休車の増加を來かし、特に蒸氣機關車においては、由々しき事態の發生するものと危懼されるのである。」かように明記されてあります。その次に「銑鐵」の項であります。この項の一番終りに「二二年度においては、配當は一、〇〇〇噸であつたが、手持の特殊物件等が相當量活用できたのでどうやら危機を切り抜けてきたのであるが、本年度は手持をことごとく使い盡し、いよいよ配當量の如何がすべてを決する状態に迫つてしまつてゐる。」かように實相報告書には明記されてあります。従つて、この實相報告書を通じてわれわれの受ける感じは、もはや鐵道としては一刻を許すことのできない所まで追いつめられておるのではないかと。もはや特殊物件であるとか手持資材であるとかいふもので努力することによつて、二二、三年間、現在の鐵道の状況を

もつて、日本の再建の上に果すべき鐵道の使命が果し得るものであるかどうかといふことが明確になるならば、國民もまた議會も安心するであらう。しかしながらこの實相報告書に盛られておるものが眞實であるとするならば、この委員會を通じて、單なる答へ技術ではなくて、實際がかくのごとき状態であるのである。國民も協力してもらいたい、また政府も眞剣

にこの問題の打開のために努力をするといふことを明確にすることが必要ではないかと思ひます。そこで私のお伺ひせんとする點は、この實相報告書に盛られたこのものでもつても、なおかつやりくり算段をして、二二、三年間現在の輸送量を保持し、現在の旅客輸送を保持し得る自信があるのかないのか。この點を明確にしておきたいと思ひます。

○伊能政府委員 ただいま委員長からお尋ねになりました最後の結論について申し上げますならば、輸送力自體としては私も現在程度のものでまだ保持し得ると思つております。しかしながら全體としての衰弱度が、たゞいま申し上げましたように、逐次悪くなつていくといふことはたゞいま申し上げざるを得ないのでございます。従ひまして、これがどこまでもつかという問題については、私も自身として慎重な研究をいたして答へをしなければならぬと存じます。さういふ申し上げましたように、十二萬トン全體のうち新品の割當をいたしましては、五萬九千トンでございます。それから特殊物件その他大藏省その他で保管をし、運輸省のみで使用する許されない特殊物件の中からもり、不きましましたものが二萬七千トン、それからさういふた資材の中からはリロールをいたしまして、使用し得るものが二萬トン、並びに車輛業者が手持をいたしております資材の中から手持數を減らしまして今期の生産並びに修理に充てるために流用いたしますものが一萬四千トン、合計十二萬トンのものをもつて賄ふ。このほかにさらに私申し上げましたように、轉換工場であるとか、新たに車輛修繕に乗り出し

たいとかいふ若干の工場等におきまして、資材も石炭もロークスも手持でわれわれの車輛を直してくれんといふやうなものも助力も仰いでいるやうな次第でございます。従つて軌條更換だけで、二百三十萬トンが三十年間でまいるといふ數字が、しかも三十年間でまいるといふ數字がお手もとに差上げました白書においても最近までに二十五萬トンぶりづつは赤字になつていくといふやうな數字も掲げてございまして、けれども、かりにそれが赤字でないとしても約八萬トン近いものは軌條更換だけでも必要なのでございます。それがわずかに五萬トン程度しか更換ができないといふやうな状況にあり、また車輛の修理においても同様であります。今すぐまいるといふやうな事態に差迫るかどうかといふことになりますれば車輛におきましても機關車、レールにおきましても、その他橋梁等においても、自書にも掲げておきましたように、程度はいよいよ悪くはなりますが、現在程度の輸送力を保持するといふことは、私も従事員全般の努力によつてなし得るとは考へますけれども施設全體の衰耗は御承知のとおりこれらの十二萬トン程度の資材ではいよいよ悪化を遂げていくといふことは申し上げざるを得ないのであります。

○館委員 今のお話は結局白書を復唱されたといふだけでありまして、白書よく見るとわかるのであります。病人といふきのは病氣にかかつたときには動けるし、飯も食ふるのであります。いよいよ倒れるといふときになると、一遍にいづつしまし。さういふ今の鐵道の事情もさういふ危機のときに私は來てゐるのじやないかと思ひます。單

に人力を殖やして、従事員の人力と計費という観念的なものによつて、ようよう鐵道を維持しているのが現状ではないかと私は思う。この點については資料がない、敗戦もしているわけですから安本にしても鐵道當局にしても非常な苦心が要することはよくわかりますけれども、これがいつまでもつのかといふことについての御研究もはつきりできていないといふことは、非常に當局に對しても私は残念だと思ふ。また安本に對しても私の要求しているのは、三分まで維持するの、全部をカバーするという考のもとによつておられるのか。たとえこれが百パーセントはいかないにしても、五十パーセントはやつていふという確信でもつておられるなら、かく、それさえもつておられない。單に折衝いたして、有金はこれだけだからこつちを重層的にやつて、こつちのものはこうしていいこうという考えではまさかありますまいけれども、そういう印象に受けとられることは日本の再建に對して企業性をもつておられるのかどうかといふことを私は疑いたくなるのであります。これは別に運輸省がどうの、安本がどうのといふことでなく、これではもてなくなるならなると、運輸省がはつきり言つてもいい。今の話ですと、これは困つたことになつたが、人間をうんと活用させることによつて、これを維持することがやればできるといふお話に承つておりますが、そうすると、結局はこの従業員あるいはそれらの指揮者の能率をうんと高め、人力によつて、倒れようとするところの大厦を維持しようといふやうな情ない状態に現實はあるといふことを告白された氣持がいたします。機關

車事務員の話を聞きますと、この機關車には私は乗りたくないといふことを言うのです、とてもおつかなくて乗つておられない。そういうものまで引出してやつておるのであります。列車事故の原因を調べてみる場合に、従業員の怠慢もあれば、いろいろな點も多いが、ゲージのつかない機關車を運轉しておつたという判決は見ませんが、そういうデマが飛んでおる。機關車にゲージがつかないやうな危い運轉では困ります。おそろくそうではないとは思ひますけれども、それほどに機械に不足しておる、従事員は鐵道の線路なり機械なりその他に非常な不安感をもつておることは事實だ、そしてまた事故がどん／＼できるということもそういうためなのであります。また増運をするかしないかよりも、まず先に乗つておる人命をどうするかといふこと、それからまた伊能長官も施設の問題がいつまでもつかないことはこれはめんどろだ、しかし現在の輸送力はとにかく維持することができるといふことであります。現在の輸送力とは何であるか。一車の最大八十八人の定員の中に、三百人、四百人詰め込んで、現在の維持ができるということである。そういうことであれば、これはどんなことでもできるのではありません。そういう消極的な輸送力の確保といふことであれば、きわめてお客さんは情ないことになる、日本の經濟上憂うべき状態が現實にきておると思ふのであります。お客さんの求めるほんとうのサービスといふことは、單に係員がつべこべと愛想のいいものの言ひ方をする、そういうことを求めておるのでなくして、何とかして實質的に客車があるい

は貨車を一車でも多く増設してもらいたい、この實質サービスを客は望んでおるのであります。そこにほんとうのサービスができるのであつて、單に改札口で客扱いをやわらかくやる、丁寧親切な大事であります。そういうことより現實に求めておるのは客車のこと、あるいは貨物の輸送増強といふことにあるのであります。その輸送増強が現實の事態でなか／＼思わしくないかない穴埋めとして、また鐵道で期から月間、親切週間をやり出したが、あれでは何にもならぬのでないかといふやうに有識者はおそろく考えるだろうと思ふ。またそれをやつた、次にはまたそれをだしにして、前向きにして、運賃値上げがくるというやうに皮肉つた考えを世間がもつておるかもしれないといふことをおられる。また従業員はサービスはやりたいが、どうも列車の回数が少くなつた、この次の列車を待つ間の客を整理しなければならぬといふ親切の仕方ではお客を満足させることはできない。そういう意味においてこれはどうも心細い御回答のやうに思ふのであります。

○田中(源)政府委員 まことに館君の御質疑は、鐵道の實體を憂えていただきまして御質問願つたことと存じます。率直に申し上げますならば、わが日本の現在の製鐵能力から考へてみましても、はたして鐵道の需要量が、現在の製鐵能力から割當てられるか割當てられないかといふことは、私がここで答へするまでもなく、皆さんにおいておわかりになるだろうと思ひます。ただ現在の與えられたる資材で現状を糊塗していくにすぎないと思ひます。つまり責任のある輸送力といふもの、館

君のただいま仰せられたやうな輸送面を維持することはできないと私は思ひます。すなわち率直に申し上げますならば、現在與えられる資材において、今鐵道が企圖いたしておりますところの輸送力が確保できるかと言へば、私どもはむしろこれは困難だと告白した方が、かえつて皆さんに御満足がいくのだろうと思ひます。

從つて、しかれば、これをどうするかといふ問題であります。これは一にかかつてわが國の製鐵能力とマッチしていくものだろうと思ひます。萬やむを得ない場合には、今後の貿易上の面において必要量の輸入を見ました上においての鐵道を割愛願つてもこれを増強したして、この安全なるまた一定量の計畫せるところの輸送力を確保いたしていくことが、私は現在の鐵道を救うゆへんでもあり、またかくするより最後の手段は途がないのではないかとと思ひます。これは率直にお答へ申し上げておきます。

○館委員 今の田中政務次官の率直なるお話を期待いたしております。私は運輸省を責任者として追究しておりますのではない。安本が責任者であるからといつて、やり方が悪いと言つて追究しておりますのではない。ほんとうに自分のところにはこれだけの計畫をもつておるけれども、どうもならぬのだ。ならぬといふならならぬ。さうしてこの現状はこうなつておるので、これはどうしても一年後にはつづける、あるいは二年後にはつづけるといふことの告白をしてもらいたい。告白をしてもそれは告白した者の罪ではないので、その點を皆さんはよく理解してもらいたいと思ふ。ほんとうの話をここで聴かし

てもらいたいと思ふ。私はさつき外國の資材が来るのを待つといふことは、まるで早天に慈雨を待つがごときものだと言つて罵倒いたしましたけれども、この間のクレジットで品物は何を入れるかといふところに私は注意しておる。そのときに新聞の報道ではたしかレールといふものが書いてあつた。私はちやんとそれを知つておる。もつともそれがどうなるかわかりませんが、そういうところにまで氣をつけております。何かここに一方策を立てられなければ、どうしても鐵道は壊滅する。今のうちに食い止めなければいけないと私は思ひます。その點で今の田中政務次官の答辭に私は満足するのであります。その點についても安本と運輸省との間に企業について連絡が十分に拂われるかどうか、安本の話であります。これは違ひ話ですけれども、われわれの實質資金といふものは十一月になれば黒字になるといふことに反して、資材の面においては、十一月になつたそのときの鐵道の状態がどうなるやら心配だといふことを生産局長が言われておる。他人でさえそう感じておられる。われ／＼自身身内の者が、今年の五月からロータリーがどうなるだろう、機關車がどうなるだろうといふことを組合自身が非常に心配して、札鐵なんかそのことについて非常な研究をし、監査をしておるわけでありまして、組合は單に赤旗ばかり掲げておつたのではないのであります。その點について私も私は十分に氣をもんでおるのであります。これは一面労働者の機械から受けるサービス——労働者といふものは機關車がその生命であつて、その機關車からサービスを受けておる

のであります。その機械から受けるところの労働者のサービスというものが、戦争以後全部枯渇しておるのであります。いいサービスの上に働くところのいい労働者というものは、その施設の上から非常なサービスを受けて、つづばに、ありがたく働くことができないので、機械によるサービスなくして、街の人にのみサービスを強いられておるといふ形であります。枯渇した心理状態からサービスの言葉を吐き出せと言つてもその言葉は出ないのであります。まず心理をゆたかにしなければならぬのであります。教養ということもそれに伴つていかなければならない。街の間も、鐵道の運ちゃんばかりでなく、實際上におけるサービスを考へておきます。もしほんとうにこの委員會が鐵道の權威を復興するという建議案を出したならば、おそらく街の人たちは、それでこそ交通委員會の使命があるということを感じてくれるだろう。それほど鐵道の復興に對しては國の全體が期待をもつておるのでありますから、勇往邁進していただきたい。先ほど政務次官の、新しい貿易再開から端緒を得るところの資材そのものについて考慮を拂われて、復興のためには、消極的には現状維持のために十分なる計畫を進めていただきたいと私は切に願ひます。

○正木委員長 成重光眞君。

○成重委員長 私はただいま田中政務次官から大體國鐵の將來の見通しについての御所信を承りまして、そのお答えに對して遺憾の意を表するものであります。同時に前者の質問に對しましては、私は多少質問の觀點を異にして考へたいと思つてあります。この

鐵道經濟白書を見てみますと、まことに杜撰である、こう私は考へるのであります。

第一に、ここに現れております今年度の割當のレールと同附屬品の鋼材であります。これはおそろくブレイク・シュニーその他であると考えます。それから枕木、こういう點であります。この鐵道經濟白書の中にありますところの内容をみますと、まことに離隔した點が多いのであります。殊にレール鋼材の點につきましてであります。私が、私はむしろ鐵道の經營の見通しについて、鐵道當局が御説明になる御答辭を聞いておりますと、まことに退屈的であり、また消極的であり、至つて進歩的な積極的な點を缺いておるとを私は遺憾に思つておるのであります。むしろ昨年並びに今年の食糧問題を解決したような國民の輿論が、もし鐵道の復興に對して集中されましたらば、この鐵道の復興に對するところの問題を解決することは、おそらく食糧問題を解決するよりも以上に平易であると考へるのであります。枕木がないと仰せになります。またレールが三萬トンの割當に對して七千トンしか入手できないという事を申し上げられま

す。なぜならばわずかに千四百トンないし二千トン、三千トンの鉄鋼材料というものは、敗戦後の日本においてはどこに行つてもうす高く轉んでおるのであります。もし國において、經濟安定本部において、この戦災地、焼跡におけるところの鉄鋼であるとか、あるいはその他の鋼屑等をただちに回収して鋼物用材としますならば、ブレイク・シュニーのごときものは、むしろ素材鉄鋼の方が鋼材においてはいいのであります。ゆえに、鉄鋼等においてはここ半年、一年の間には、もし國民が國をあげてこの戦災地、焼跡等にあるところの機械の焼けたやつ、あるいは壊れたやつ、これらを國民が戦争中屑金の回収した、鐵道においても線路の中に落ちておるボルト・ナットを拾ひ上げたり、あるいは貴重なるところの鋼材等を選別して地から掘り出してつづつたように、國民ひとしく力を合せてこの鋼材に力を注ぐならば、何のこゝ一年、二年鐵道がブレイク・シュニーに使うところの鉄鋼の材料がはいは—これがもしピストン・リングを鑄造するとか、あるいはシリンドラーを鑄造するといふような、いわゆる高級鑄造物ならばいざ知らず、主としてその大量がブレイク・シュニー、プロックに振り向けられるものならば、わが國の戦災地等にうす高く積み上げられておるものを拾ひ上げれば、これで十分に充たし得るのであります。もし鐵道の現場係官よりの報告によつて、机上プランでかくのごとき白書を

つくり出したとするならば、私はそれ

各所における國有林、あるいは鹿兒島縣屋久島に行けば、國有林に無限大の枕木の材料があります。もしわが國において枕木が眞に不足で鐵道の運轉に支障を來すことがあつたらば、積極的なやれば枕木の生産は易々たる問題であると考えるのであります。不足の食糧問題を輸入に仰いで解決する

問題であると考えないのであります。不

におきましては不足が補えるのではない。殊にタイヤ等は、過去におきましては多くアメリカあたりからの輸入に仰いであつた品物であります。むしろこういうところを考へますと、あまりにも悲觀的な、消極的なお心持に對して、まことに私は遺憾の意を表したいと思つてあります。もう少し積極的にかゝるのごとき机上プラン、いはゆるバープランによつて、悲觀的な、いかにもあつた日にも鐵道がその運轉に對して大なる支障を來すがごときお氣持をもたれることをまことに遺憾に思つてあります。もう少し積極的なお氣持をもつてひとつお考へ願ひたいと思ひます。この點に對する御所見を承りたいと思ひます。

次に國鐵資金の値上げ問題と地方鐵道の値上げの問題につきまして伺いたい。私去る九日に歸省いたしました。十八日に參つたのであります。この國鐵資金の値上げが非常に社會的問題とされましたと、地方鐵道の値上げが非常に問題になつておるのであります。私どもの所では數箇所を合同した西日本鐵道というものがあつて、これが北九州の線では非常な赤字を出してあります。今年の三月か四月にすでに多額な資金の値上げをいたしまして、半年経たないうちに、國鐵が値上げをしたからというので四倍の値上げをしてあります。わずか一分か二分乗つて二圓乃至四圓の資金をとられておりました。今日通學學生あるいは通勤労働者たちはまことにあえいでおる状態であります。なぜかういふ値上げをするかという、たとえは縣廳所在地などにある私鐵の所有しておる鐵道等は、一つの報價契約のために値段を

まつたく上げない。甲の地における鐵道においては非常に莫大な黒字を出し、おるにかかわらず、なおかつ四倍の値上げをしておる。乙の地における鐵道においてはかゝのごとき状態であるといふことでは、私どもは甲の地における住民の負擔と、犠牲といふものを非常に氣に考へるのであります。おそろくこれは社會問題化するものと考へますが、これらの鐵道經營者の答辭によりますと、あるいはどの命令とか、あるいは運輸省の命令とかによつて値上げをしたので、われ／＼としては黒字を出しておるけれども、やむを得ず値上げをしたといふような説明を市會、縣會の代表者等に對していたしておることを聞き及ぶのであります。かくのごとき不合理な地方鐵道の値上げに對して、いかなる監督なり、あるいはまた御指導をなされておるのか、この點についてお尋ねいたしたいと思つてあります。この三倍半の値上げは、鐵道が經營ができない、すなわち赤字を出すから、やむを得ず値上げをしたと國民は納得しておるものであります。地方鐵道において黒字を出しておるならば、別に値上げをする必要はないと思ひますけれども、はたしてこれは運輸當局の命令か、あるいは業者の言ひがごとく他の命令によつて値上げをしておるものであるかどうか、そういう點に對して鐵道當局の御見解を承りたいと思つてあります。

第三點は戰爭中、いわゆる總動員法によつて私設鐵道を買収してあります。全國において多くの鐵道を買収しておりますが、これは私がここで説明申し上げるまでもない、いわゆる封鎖によつて株主等が非常な迷惑をこうむつておることも事實であります。しかしやむを得ない状態であるとは考へますけれども、これらに對して元の所有者が還元拂下げ等の希望を最近多くいたしておるように見受けるのであります。すでに議長の手もとにもこれらの請願書がたくさん來つたものではなかつたかと思ひますので、私は多くを申しませんが、この機會に鐵道當局のこれらの元私設鐵道の還元拂下げに對する所見を承つておきたいと思つてあります。殊に鐵道は今日非常な赤字を出しておる。山陽本線等の幹線ならば、むしろこれは黒字を出す形態にあるが、いわゆる山間地におけるところの、これらを買収した私設鐵道、あるいは買収した鐵道でなく、もと／＼省營の山間地におけるところのこれらの支線の鐵道等は、おそろく赤字の状態ではなかつたかと思ひます。しかしながらこの還元拂下げを要するところの私鐵關係等においては、ただ鐵道事業だけではなく、沿線において、あるいはグラウンド、あるいはホテル、あるいはその他の何かの副業をこの際經營せんとするやうな考へ方があるのではないかと考へております。もしそういうことが事實ならば、むしろ地方民の要望、あるいは沿線の住民がこぞつてそれを要望した場合においては、鐵道當局はどういう御處置をとるのであるか、沿線の住民の總意が、省營よりもむしろこれを民營にするごときを希望するがごとき現象のあつた場合においては、いかなる處置をとられるか、御所見をもたれるか、この點も併せてお尋ねいたしておきたいと思つてあります。

第四はこれは地方に限定されるのであるが、御承知の通り關門國道トンネルは、電氣機關車を牽引してあります。この電氣機關車の修繕は門司鐵道局の小倉工機部でやつておると見受けられるのであります。ところがこの電氣機關車を小倉工機部で修繕する場合に、關門トンネル並びに門司港内、下關港内は電氣機關車の走行し得るやうに電化されております。また工機部の修繕工場に行きますと同じく電化されております。その中間のわずかの短距離間が非電化なるがために、いわゆる修繕車輛を一々蒸氣機關車の足りないときに、この電氣機關車を牽引して、試運転ないしこれを往復しておるやうな非常な無駄があるのであります。わずかの短距離でありましたために、この間を電化するならば、石炭の足りないとき、あるいはまた機關車の不足のときに、それをこの電氣機關車の修繕あるいは試運転のために使用せずして、石炭の節約、機關車の有効な利用ができるのではないかと考へるのであります。これは技術的に考へますれば、わずかの設備費において多額な利益をそこに生み出すことができ、節約ができるという事實がありながら、これを放任しておくとおきくことは、まことに私どもは遺憾に思つてあります。これらに對しては早急電化する必要がある。殊にもしそれを電化すれば、せつ／＼關門トンネルは、電氣機關車を活用されておりますから、門司・福岡間、あるいは門司・行橋間は短距離であります。がために、これらの間を電化する意思がありや否やといふことを併せてお尋ね申し上げておきたいのであります。

それから第五には、私は旅客輸送の根本に關して私見を述べてみたいと思ふのであります。今や日本は民主主義化されました。國民もひとしく教育の程度水準が引上げられまして、將來はおそろく學制改革によりまして、國民全部が中等學校以上の教育を受ける教養の進んだ國民になると思つてあります。この際私は鐵道に一等、二等、三等をまた將來つけていくべきものであるかどうかといふことを考へてみたのであります。そのためにあるいは切符の印刷、取扱ひ等に非常な複雑な點があると私は考へるのであります。その改正の方法はいろいろ具體的な研究もありましようけれども、私どもは將來をうける三等國民、四等國民ではなくして、平和國家のいわゆる世界に同等の國民としていきます上においては、三等列車を廢止してはどうかと私は考へるのであります。あるいは一等、二等に限定するか、さもないければ一等、二等の言葉がいけないならば、何か言葉をかえても、一、二、三等といふやうな三つの階段にわけなければならぬかといふ點について研究いたしまして、將來これに對しては一等と二等に限定するか、さもないければむしろ等級を廢止して、殊に最近のごときから次に旅客運賃を上げます場合には、三等なんという言葉は私はあまり適しないと思つてあります。これは私見であります。これに對して何かお考えになつたことがあるかどうか。あるいは將來これらの點に對する何かの腹案があるかどうかといふ點も併せてお尋ねしたいと思つてあります。

最後に私は實例を申し上げます。親の心子知らずといふ言葉があります。が、いろいろ鐵道従業員等について、伊能長官あるいは次官等からたびたび承つておるのがありますが、私どもはまことに遺憾な點があるのがあります。私は本月九日に六時四十分の列車で歸りました。列車ボーイが東京を出てから門司に著くまで、ほとんど各驛に著くごとに、乗り降りする人の荷物等を間斷なく親切丁寧に整理整頓し、そしてつづつて磨いてくれました。私どもはそのサービスに對して非常に感激したのであります。しかもそのボーイは白の詰襟の服を着て、腕に腕章をはめて服もきちんとしておりました。これは最近運輸交通委員會等で、サービスの點についていろいろ進言したおかげかと思つてわれ／＼も心ひそかに喜んでおりますが、私どものくつまで磨いてくれたボーイに對して、私は心づけをやつて快くわかれたのであります。ところが十八日の朝、八時五十分の八列車で門司を立ちましたところが、ちようどぼろ／＼は海軍の戰艦みたいなのをかぶり鐵道のマークはつけておりましたが、開襟のカッターシャツを着た背の高い頑丈な大きなボーイでありましたが、ただの一度も列車を掃くこともしないのであります。また荷物などはもちろんのこと、旅客に對して親切なこともない。くつを揃えるとか磨くとかいふことはまつたくしなかつた。同じ列車ボーイでもこれほど違ふかといふことを私現實に見まして、實はそのボーイの名前も聞いたけれども、こういう席で申し上げることはばかれます。同じ急行列車に乗つてゐるボーイを見ても、心稱えのいい従業員は非常に親切丁寧にしておりますが、中にはかゝのごとき非常に亂雑な、しかも旅客に對して不

愉快な感じを與えるボーイもあるの
あります。この點は私はどうしてもこ
の際列車等に乗るに車掌、ボーイと
いうような者に徹底的な再教育を早急
にしたいと思つて、賃金を上げま
すとともに、旅客に對する好感を與え
ていくようにお願いしたいと思つて
あります。あまりにもよい質の者と悪い質の者と
がありまして、その點は深く感じ
ました。ことを御参考までに申し上げ
ておきます。先ほどお尋ねいたしました
五つの點について簡単に答え願いた
い。

○田中(源)政府委員 第一問にお答え
いたします。第一問の資材問題につ
きまして、さきに館君にお答えいたし
ましたと同じように、私は現在の日本の
國鐵を完全に修理したいという上か
ら、日本の國內生産の総合的な資材の
配給面の上に立つて鐵道が配分を受け
る點から見れば、とうてい至難であ
る。また日本の今日の産業自體を回復
いたします上においては、何といたし
ましたも鐵材の必要などとは御了承の
通りであります。殊に石炭の出炭量は
一にかかつて鐵に基因していることは
これまで御了承の通りでありまして、
鐵、石炭の悪循環を断ち切つてこそ初
めてわが國の産業が回復されるという
ことは申すまでもないのであります。
日本のスクラップも御説の通りであ
る。また日本の國內資材を全部いろ
いろの面において活用することにつ
きましては、御説の通りいたすことは
ちろんでございますが、大體日本の艦
船の解體をしたものと比べて、現在二
百五十萬トン程度のスクラップのある
ことは了承いたしております。しかしこ
れは総合的な國家機關において處理す

る計畫を樹立いたしましたして、これによ
つてなされなければ、單に鐵道のみが
これをいたすこともできません。その
スクラップの中には賠償物資等になつ
ているものもありまして、それらの手
續を要するものもあるものであります。
私は端的にお答えをいたしましたので多少
誤解を受けたかとも思いますが、日本
の國鐵のレールを取換え、あらゆる面
において必要な資材を使用いたします
ならば、私の想像では日本の製鐵全體
の能力をこれらに振向けても、まずも
つてバーであると思つております。かくし
てこそ私は初めて完全なものになると
思つております。しかしながら今日の國家情
勢においてはそれは許されません。か
ら、與えられた範圍においてあらゆる
努力を拂ひまして、ようやく現状維
持に過ぎない、しかし榮養不良の病人
がだんだんと與えられる榮養が少くな
れば、いつ何時どんな現象がその身體
に生ぜんとするかわかりたいと同じであ
りまして、今伊能長官がはつきりした
お答えをし得なかつたこともそこにあ
ると思つております。つまり日本の國鐵の現
状において、今與えられた鐵道であれば
辛うじて弱い榮養不良の患者が、少い
榮養で維持をしておるという程度にす
ぎないと同じことを私は繰返し申し上げ
て、もし日本の製鐵が許されないと
いうことでありますれば、わが國の今
後の貿易上における帳じりにおいて當
然必要なものは輸入せられなければな
りません。石炭にしても粘結炭のごと
きはわが國の石炭を輸出いたしました
ホンゲイ並びに支那の石炭と交換をい
たさなければ、今の日本において必要
なコークスを得ることは困難であると
私は考えます。セメントにおいても、

鐵、石炭等ができて初めてセメントが
できるものであります。私どもは絶えず
鐵、石炭、セメントについてやかまし
く申しておりますが、セメントにお
いてもその通りであります。すべて鐵道
のものをいたしますにおきまして、
も、一般産業にいたしまして、関連
せる副資材がない場合においては、完
全なるものをくり上げることはでき
ないというのを併せて御了承願ひ
たいのであります。カーバイトにして
もその通りであります。枕木はわが國
の國內に相當ございまして、これは國
家の豫算さえ許されるならば御説の通
りいたすことができると思つております。
この點はつとめて御説に従ひまして、根
本的なる改革をいたしていくつもりで
あります。今後鐵道の五箇年計畫を
立てまして、三箇年計畫を立て
まして、要するに根本は、裏打
ちの資材を與えてやるということ、
鐵道全體の機構の上における最も合理
的な改革政組、この問題において二つ
のものが兼ね備わり、これに國鐵從業
員の心からなる協力をプラスいたさな
い以上は、斷じて私は日本のこの國鐵
の赤字を克服し、りつぱな鐵道力を
つち上げるということは不可能である
と考へたのであります。大臣がどうい
うお考えがあるか存じませんが、おそ
らく列席の伊能長官にいたしまして
も、大臣にいたしまして、同様の考
えをもつておると存じております。ま
た安本におきまして、できるだけ鐵
道に資材を割きたいとは考へていただ
いております。日本全體の産業の面か
ら見てやむを得ざる事情に基いて、最
大限度の材料を私の方に割いていた
いたものと解釋いたしておるのであり

ます。が、今後におきます貿易の再
開等に伴ひまして、できるだけ私ども
はこの面につきまして、各総合的な經
済の上において、お示しの通りにこれ
を善處していきたく存じておりま
す。この點特に御了承をお願いいたし
たいと存じます。
なお第二點におきまして、私鐵運賃
の値上げに對しては、私鐵方面にお
いて、これは省の態度によつて、ある
いは命令によつて賃金を引上げたとい
ふに伺ひましたが、私は斷じてさよ
うなことはいないと信じます。詳細なこ
とは伊能政府委員からお答えせしめま
するが、要するに賃金の引上げは、合
理的經營の面におきまして、その會
社の經營上にやむにやまれざる最小限
度の値上げを申請してきたものと私ど
もは解釋いたしまして、これによつて
大體監督官廳である運輸省において許
可したものであると解釋いたしてお
ります。その點私の知り得る範圍にお
いてお答えをいたしますから、御了承
願ひたいと思つております。
第三問に對しましては、從來私鐵で
あつたもので、戦時中これを省にお
いて買上げ統合いたしましたものの民間
への還元方の問題につきましては、當
委員會にも陳情がありましたことと拜
察いたします。省に、かつまたわれ／＼
の省におきましては相當のお話は承
つております。大體、二十三社ほど省に
おいて戦時中に買収したものがあ
るに存じております。数字の上にお
いてあるいは異動があるかもしれませ
んが、大體二十三社と心得ております。
そのうち七、八社程度のものが還元し
ていたいただきたいということを申し
ておるのであります。國鐵で買収

いたしますときにおきましては、御承
知の通りに買収法というものが規定さ
れておりまして、國會において承認を
得て買収したものであります。しか
しこれを還元いたしますについての立
法的な根據はまだございませぬ。國會
等においてそういう場合の單行法でも
出していただかなければならぬいか
もしれないと存じております。立法
上の根據を少し欠いておられます。
と、こゝで拂下げを申請してきま
して、これに對していろいろの輿論等
も喚起されて起つておるかと存じま
せんが、國家自體において必要なる
と見ますものは、やはり依然として國
家の用に供していただきたいと思つ
て、そういう面につきましては、一應調査
會等をつくりまして調査いたしました
結果、當委員會にいずれお諮りをいた
す機會があろうと存じますから、こ
れは御了承をお願いいたしたいと思
つております。
第四問の電化の問題につきまして
は、現状を存しておられますので、こ
の點は伊能政府委員からお答えいた
さるうと思つております。いかに乏
資材といひましても、緊急必要なる
ものはいたさなければならぬかと存
じます。これは一應よく鐵道當局にお
いて調査の上、御趣旨に副うように考
慮してみたいと存じます。
第五問につきましては、今後にお
きますわが日本の國鐵の獨立採算性の
面において合理的企業經營の案を立
ててまいらなければならぬと存じて
これによることゝするすべての施策
の面、及び列車運行の上においても、幾
多の考慮すべき點があろうと思つて

あります。來年四月におきましては平常ダイヤに還るべき企畫もつていろいろなわけでありまして、それまでにお示しのような點を多く考慮いたしまして、適當な機會にお答えをいたす方がよいのじやなからうかと存じます。なお足らざるところは伊能長官よりお答えいたしますから、さよう御了承をお願いいたします。

○伊能政府委員 地方鐵道の運賃につきましては、根本的にはたゞいま政務次官からお答え申し上げた通りでございます。ただ一言お断り申し上げておきたいことは、國有鐵道の運賃値上げにつきましても、國內の行政上の問題といたしましては内閣と運輸省の共管に相なつております。また地方鐵道の運賃の値上げにつきましては、主務官廳は内閣の物價廳であります。もちろん私も自身これが關係官廳といたしまして重大な關心をもつておりまして、それ／＼の値上げにつきましては成重さんから御指摘のごさいましたように、經營の實態がいかなつてゐるかというのを基準に運賃値上額を決定いたしてゐる次第でございますが、御指摘のように西日本鐵道が非常な赤字を示しており、なおかつ運賃値上げをいたしたという事象につきましては、私自身主管の局長ではございませんが、早速陸運監理局長に連絡いたしましたので、その實態を調査いたしました上で、詳細お答えを申し上げますと存じます。

あの十キロ足らずの、六キロぐらいのところの區間を研究をいたしたいと存じておりますが、御承知のごとく特殊な地域における電化區間、たとえば現在實施をいたしております米澤・福島でございますか、現在運行中の仙山線でございますか、また輕井澤のアプト式の區間でございますか、今同延長になりました上越線でございますか、とか、東海道線の主要區間を除きましては、御承知のごとく電氣機關車の修理はいずれもそれ／＼の工機部に牽引されてくるのが常態でございますが、たゞ／＼關門・陸運區間の電化と小倉工機部とがきわめて近接的な地域にあるという意味におきましては、私は經營經濟の觀點から、早急研究をいたして決定をいたさなければならぬと存じます。それに關連いたしまして、行橋方面、あるいは折尾、博多方面への電化の問題を御論及に相なつたようでございますが、これらの問題につきましては、私も主要幹線の輸送力最も稠密な地域における電化の問題、並びに都市附近における通勤その他輸送力の緊迫した地域等の電化の問題、併せて研究をいたしてゐる次第でございます。

關門・陸運區間の電化區間との關連につきましては御指摘の通りでございます。これはたゞ／＼あの區間が非常に短かいということ、きわめて行届いた御指示をいただきましたので、私も早速あとの十キロ足らずの、六キロぐらいのところの區間を研究をいたしたいと存じておりますが、御承知のごとく特殊な地域における電化區間、たとえば現在實施をいたしております米澤・福島でございますか、現在運行中の仙山線でございますか、また輕井澤のアプト式の區間でございますか、今同延長になりました上越線でございますか、とか、東海道線の主要區間を除きましては、御承知のごとく電氣機關車の修理はいずれもそれ／＼の工機部に牽引されてくるのが常態でございますが、たゞ／＼關門・陸運區間の電化と小倉工機部とがきわめて近接的な地域にあるという意味におきましては、私は經營經濟の觀點から、早急研究をいたして決定をいたさなければならぬと存じます。それに關連いたしまして、行橋方面、あるいは折尾、博多方面への電化の問題を御論及に相なつたようでございますが、これらの問題につきましては、私も主要幹線の輸送力最も稠密な地域における電化の問題、並びに都市附近における通勤その他輸送力の緊迫した地域等の電化の問題、併せて研究をいたしてゐる次第でございます。

關係もございまして、豫算審議その他の節に十分御意見を拜聴したいと考えておりますが、目下のところの計畫としては、北九州における電化區間の具體的な實施計畫をもたない次第でございます。

旅客輸送の形態につきましましていろいろと行届いた御注意をいただきましたので、また政務次官からもお答えがありましたが、これは世界各國の例に徴しましたも、御指摘のように、一等、二等、三等と特に等級をつけない國もアメリカのようにございます。またドイツ、イギリスのように一等、二等、三等、四等というように等級をつけておる國もございまして、アメリカにおきましては通常ツーリストクラス、セカンドクラスと申しますと、一番旅客が自由に利用する客車でございますが、その上のものが御承知のようにブルマーカーとなつておまして、その下の三等に相當するものがコーチ・カーと稱しまして、御承知のごとく板敷きもしくは藤のシートでつくられておるものであります。そういうように言葉の上でもデモクラティックな名前で等級を區別しておる所もございまして、私も一等、二等、三等というふうな従来の考え方ではございますが、ただいまことに御親切な御注意をいただきましたので、當面の問題として一等をこの一、二年の間に開設ができるかどうかまではつきり自信をもつて明言いたしかねますが、車をつくつておることにつきましては、先般この席上で御報告いたしましたより次第でございますが、これら問題につきましましては、たとく今後研究いたしてみたいと存じます。

また私どもの業務についてはほんとうにこまかい點まで御注意をくだすつて御指摘をいただきましたが、従事員の教養の點につきましては、先般から御質問のありました際にも、従事員の教育の問題が國鐵再建の根幹ではないかという御指示もいただきましたので、その點については私も常に注意を怠つておらないのでございますが、今後一層この従事員の教養指導の面について全力を傾け、たゞいま御指摘のような八列車の従事員のような者が一人もなくなるように、昔のような従事員のサービス態勢に還元したいと考えております。

○成重委員 白書の五十二ページの軌條の割當は、上半期二萬二千トンで、そのうち軌條が一萬一千三百三十トンになつておりますが、下半期においてはその程度の見込みですか。

○伊能政府委員 下半期はさしたる三萬トンということになつておりますが、さいせん私から申し上げましたように、抗梓レールによる切替であるとか、その他生産面も考慮いたしましたので、さらにもう少し安定本部としても考えたい。こういう意圖をもつて目下研究をいたしていただいております。

○佐伯委員 鐵道の實相を詳細に御報告になりましたが、私も今後の鐵道再建に對する判斷資料として結構なものを頂戴したと思つております。しかしこれは報告を受けんがためではなくして、やがて破滅に近づくかんとする鐵道を再建する道標にはかならずと存じます。また思つていたより鐵道は心配な状態になつております。これを再建するのにはたゞ一點資料が必要であるというように聞えますが、日本の國力において資料を得ただけでは、はたして再建ができるか問題であります。國有鐵道の現況が赤字であり、赤字であるものが資料を得る資格はないと考へる點が幾多ございまして、従つてたゞ資料を得るのみでは再建はとうてい困難であると思ふのであります。われ／＼の信じられる實際に資料を得る方法を、鐵道當局に御考案を願ふなければならぬし、私も考えねばならぬと思つております。つきましては私は經營の根幹について二、三御質問申し上げたいと思ふのであります。このことは少くとも一番大きな根本問題として經營の政治面にわたりますので、ぜひ大臣の出席を求めたいと思つております。本日はたいへん時間もなくなつておりますので、委員長におかれましては明後日この委員會の繼續を願ふことができれば、私の質問はそのときに延ばしたいと思つたので、この點お諮りを願ひます。

○正木委員長 皆さんに御諮りいたします。佐伯君より本日この委員會の質疑延期の動議的な意見がありました。本日はこの程度で散會したいと思つていますが、いかがですか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○正木委員長 それでは本日はこの程度にいたしまして、二十五日月曜日の午後一時から續行することにいたします。本日はこれにて散會いたします。午後四時三十八分散會

〔參照〕
海難審判法案(内閣提出)に關する報告書
議案の要旨
本案は、審判の對象を海技免狀受有者の非行に限らず、むしろ直

材を得ただけでは、はたして再建ができるか問題であります。國有鐵道の現況が赤字であり、赤字であるものが資料を得る資格はないと考へる點が幾多ございまして、従つてたゞ資料を得るのみでは再建はとうてい困難であると思ふのであります。われ／＼の信じられる實際に資料を得る方法を、鐵道當局に御考案を願ふなければならぬし、私も考えねばならぬと思つております。つきましては私は經營の根幹について二、三御質問申し上げたいと思ふのであります。このことは少くとも一番大きな根本問題として經營の政治面にわたりますので、ぜひ大臣の出席を求めたいと思つております。本日はたいへん時間もなくなつておりますので、委員長におかれましては明後日この委員會の繼續を願ふことができれば、私の質問はそのときに延ばしたいと思つたので、この點お諮りを願ひます。

○正木委員長 皆さんに御諮りいたします。佐伯君より本日この委員會の質疑延期の動議的な意見がありました。本日はこの程度で散會したいと思つていますが、いかがですか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○正木委員長 それでは本日はこの程度にいたしまして、二十五日月曜日の午後一時から續行することにいたします。本日はこれにて散會いたします。午後四時三十八分散會

接し海難の事實そのものを対象として、その原因を探究し、審理の結果海技免状受有者に故意又は過失があつた場合には、これを懲戒し、海技免状受有者以外の者の責に歸すべきものである場合には、その者に然るべき警告をなし得ることとし、以て海難の防止に寄與せんとするものである。

又その審判手續については、あらたに参審員の制度を設け、審判の管轄は事件發生地主義を取り、必要な場合には管轄を移轉し得ることとして弾力性を加え且つ高等海難審判所の裁決に對して東京高等裁判所に不服の訴を提起する途を開いた外、日本國憲法の精神に則り必要な措置を講じたこと等である。

二、本案の目的

本法案の目的は、戰爭の結果惹起された難事件のため、戦後における海難件数は増加の一途を辿り、誠に憂慮に堪えないところである。のみならず、本年日本國憲法が施行せられ、これに伴い現行海員懲戒法中の一部の規定を改正する必要に迫られたので、この際現行海員懲戒法を全面的に検討しあらたに本法を制定し、海難防止のため適切な制度の確立を期したものである。

三、議案の可決理由

本案は、本年施行された日本國憲法の精神に則るものであり、わが國現下の海運の實情に鑑みても、海難の原因を明らかにし、以てその發生の防止に寄與するため適切なものと認め、これを可決

すべきものと議決した。

なお、本法第六十二條、第六十三條の警告の實効性を確保するため、次の附帶決議を議決した。

附帶決議

一、本法第六十二條、第六十三條の警告は、強制力を有しない缺點があるから、これを補うため被警告者をして、警告の趣旨を嚴格に履行せしめよう監督の措置を講ずること。

四、本法案施行に要する經費

本法案施行のために要する經費は、約九十五萬五千圓であるが、これに二十二年年初頭における海員審判所要經費三十八萬五千圓を合計すれば、約百三十四萬圓である。

右報告する。

昭和二十二年八月二十三日

運輸及び交通委員長 正木 清

衆議院議長 松岡駒吉殿