





宮林線拂下反対の請願(小山長規君紹介)(第一四三三三三三三)

國鉄電化促進及び電氣機關車工業の存続に関する請願(岡田五郎君紹介)(第一四三三三三三三)

(第一四三三三三三三)

遠野、川井國國營自動車を茂市まで延長の請願(野原正勝君外二名紹介)(第一四三三三三三三)

勝田、上菅谷兩駅間に鐵道敷設の請願(山崎孫吾君紹介)(第一四三三五)

相生、西大寺兩駅間に鐵道敷設促進の請願(大上司君紹介)(第一四三三六号)

土々呂港改修の請願(佐藤重遠君紹介)(第一四四九号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した事件

日本國有鐵道法施行法案内閣提出(第八三三三三三三三)

船舶公團法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二二二二二二二)

水先法案(内閣提出第一三三三三三三三)

日本國有鐵道法の一部を改正する法律案(參議院提出、參法第三三三三三三三三)

運輸省の機構改革に関する件

○前田(郁)委員長代理 それではこれより運輸委員会を開きます。

議事に入る前に、委員の異動についてお知らせいたします。去る五月六日中垣國男君及び足鹿覺君が委員を辞任いたされまして、その補欠に橋直治君及び山口シズエ君が選任せられましたので、これを報告いたします。

○前田(郁)委員長代理 次に先日來本委員会において予備審査中の港則法の一部を改正する法律案は參議院を上つ

て参りまして、四月二十八日本付託になりましたので、御承知をお願います。

○前田(郁)委員長代理 次に日本國有鐵道法の一部を改正する法律案について、提案者參議院議員板谷順助君より趣旨説明を求めます。

日本國有鐵道法の一部を改正する法律案

昭和二十四年五月六日

參議院議長 松平 恒雄  
衆議院議長 幣原喜重郎殿

日本國有鐵道法の一部を改正する法律案

日本國有鐵道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一番を次のように改正する。

第十二條第二項を削り、第三項を第二項とする。

第十四條第二項を削る。

第二十一條及び第二十六條第二項中「第三項」を「第二項」に改める。

附則  
この法律は、公布の日から施行する。

○板谷參議院運輸委員長 私は參議院の運輸委員長板谷であります。

このたび參議院におきましては、國有鐵道法の第十二條すなわち「監理委員會の委員は、運輸業、工業、商業又は金融業について、經驗と知識とを有する年齢三十五年以上の者のうちから、兩議院の同意を得て、内閣が任命する。」但し「委員の任命において、衆議院が同意しない場合は、衆議院が同意しない場合

合には、日本國憲法第六十七條第二項の場合の例により、衆議院の同意をもつて兩議院の同意とする。」こういう但書があるのであります。ところが御承知の通り憲法第六十七條の條項は、すなわち首班指名の選挙にこれが適用されるものであります。この監理委員の任命については、何ら政治的の意味を含んでおらぬのであります。従つてこの委員は、民間におけるこの種の知識、經驗を有する者から選ばうという趣旨でありますので、今申し上げましたように、この但書を削除したいという事で、先般參議院におきましては、全会一致これを可決いたしました。本院にまわつたような次第であります。また關係方面におきましても、その点を了解いたしましたのでありますから、何とぞ各位におかれましても、御賛成あらんことを切に希望いたします。

○前田(郁)委員長代理 お諮りいたします。本案につきましては、この際ただちに質疑に入りますか、それともまた次会に質疑に入りますか、その点を皆さんにお諮り申し上げたいと思ひます。

○前田(郁)委員長代理 それでは、これから質疑に入りたいと思ひます。

○尾崎(末)委員 御趣旨はまことに賛成であります。一点だけ伺つておきたいと思ひます。これは、もとの議會の時代におきましては、兩院が同意しなかつた場合においては、その案件はもとゞ通り水に流れてしまふ建前になつておつたと思ひます。そういうことのために、衆議院が同意をして參議院が同意をしない場合には、衆議院の

同意に従うということになつてゐるものが、たくさんあるように思ひるのであります。それが、そうした兩院の意見の同意が完全には得られなかつた場合には、どういうような方法でやるかというお考えなのか。その点だけを一つ伺つておきたいと思ひます。

○板谷參議院運輸委員長 その点につきましては、一應ごもつとも点もありませんが、ただいま申し上げましたように、政治的意味は何ら含んでおりません關係から、すなわち民間の知識、經驗のある者は、必ず兩院の一致したる者を推薦する、こういう建前で行きたうということであり、本院の意見がなるべく一致したるものを推す。ことに公務員法の人事院の問題につきましては、やはりこういう條項があつたのでありますけれども、關係方面におきましては、その削除に同意いたしました。その例にならつて國有鐵道法においてもそれに従つたような次第であります。そういう意味において一つ御了解を願つておきたいと思ひます。

○尾崎(末)委員 その点よくわかりましたから、私はそれでけつこうです。

○前田(郁)委員長代理 ほかに質問はございませんか。質問があれば、これは各党でおのづかや役員会あるいは政調会におかけになつて、それから決定になるだらうと思ひます。今日はこの程度にしておきます。

○前田(郁)委員長代理 それでは日本國有鐵道法施行法案並びに水先法案は、大臣があつて見えるのでありますから、そのときに説明を聞くことにいたします。

○前田(郁)委員長代理 それでは日本國有鐵道法施行法案並びに水先法案は、大臣があつて見えるのでありますから、そのときに説明を聞くことにいたします。

○尾崎(末)委員 時間の關係がございまして、一應これを許したいと思ひますが、異議はありませぬか。

して、運輸省の機構改革に関する件、これを議題に供しまして質問を願ひたいと思ひます。

ちよつと皆さんに申し上げますが、現在内閣委員会におきまして審査中の運輸省設置法案は、わが運輸委員会といたしまして、運輸行政の円滑を期し、その能率化を保障する運輸省の機構について、慎重なる検討を要するものであります。ここに運輸省設置法案について調査をいたしました上、本案の最後の決定権を有する内閣委員会に、運輸委員会の意見を申し入れることにいたしましたと思ひます。

従ひまして、本法案に対して疑義のありになる点はこれをただし、しかる後に本法案に対する本委員会の意見をまとめたいと思ひますので、そのつもりで審議を進められんことをお願いいたします。

それでは運輸省設置法案に対して質疑があれば発言を許します。

○米窪委員 この問題について、質問者がなくて質疑が済んだとお認めでございましてならば、内閣委員会におまわしになる意見の中に、私に本案の修正の意見を述べべる機会を與えていただきたいと思ひます。

○前田(郁)委員長代理 お諮りいたします。ただいま米窪委員から、本案に対して修正の意見を持つておられるから、この際申し述べたい。こういう意見でありますから、質疑の方もありませぬか。

○尾崎(末)委員 時間の關係がございまして、一應これを許したいと思ひますが、異議はありませぬか。

のもとでありますから、そこで議事進行に關して伺つておきたいことは、先般内閣委員会と運輸委員会との連合審査会におきまして、私どもは相当にこの案についての質問を繰返したのであります。従つてその当時の私どもの質問いたしましたことが、本委員会で述べたと同様に取扱われるならば、すでに大体において質疑は盡きたもの、こういうふうにおはからい願つたらけつこうだと思つておられます。しかしながらこの間質問いたしましたことが、あれは連合審査会であつて、運輸委員会は運輸委員会として別に意見を付さなければいかぬといふことであるならば、同じことであつても、もう一ぺんやらなければならぬ、こういうこととなるのであります。その点を伺つておきたいと思つて、米室委員の御意見を御判断になつたらどうかと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 先般の委員長會議におきまして、各省の設置法案は当該委員会において大体結論を出して、それを内閣委員会において十分に審議して行く、こういう方針のように伺つておるのであります。それでなお今日質疑がございますれば、この点をただしていただければたいへんけつこうだと思つておられます。

○尾崎(末)委員 便宜上、こういうふうには私は提案をいたしたのであります。この間ほとんど各派の方々が、連合審査会において質疑をされたのでありますから、その速記録をとつて、さうして本委員会においてやつたもの、こういうふうになししておやりになる方が、時間の経済上からいふと大へんけつこうではなからうかと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○高橋(定)委員 今の柄澤さんの御提案はその通りでよいと思つておられます。先の尾崎委員からの、合同審査会で質問したものは、同時に本運輸委員会で質疑をしたと同じように取扱われたいといふことは、重複を避けるためにさういふように取扱ひを願ひたいと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 その取扱ひは尾崎君のお話の通り、十分尊重いたしたいと思つておられます。

○浦尾委員 私は前の連合審査会におきまして、質問をいたしましたのでありますけれども、質問をいたしたのでありますけれども、そのときに政府委員の御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○荒木説明員 お答えいたします。廣い経験と申しますのは、運輸に關する経験を排斥する意味でもちろんないものであります。廣い経験の中には、運輸に關する経験ももちろん包含されておりますけれども、この廣い経験には、運輸に關するといふ限定がつかないかとお申せば、つかないといふのであります。いわゆる廣い経験である。

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

になつた上で御質問したい意向を持つておられますことを表明しておきます。——この間大臣にも意見を聞いたのであります。さらに立案せられたした政府委員の方に、補足的にお伺ひいたしましたのであります。私はこの運輸審議会の委員の資格のことについて第九條の廣い経験と高い識見といふことについて質問したのであります。そのときに大臣からの御答弁は、廣い経験といふのは、廣く一般の経験といふ意味であつて、運輸行政に關する経験といふものを、必ずしも意味しないといふお話があつた。しかしながら第五條でこの委員会を常置いたしました精神は、公平かつ合理的な決定を得せしめるために、運輸審議会を設けておられる。これらのこととあわせて考えてみますと、この運輸審議会において運輸行政に關するところの専門的な経験といふものを、ただ一人の次官だけが代表すれば十分とは、私は言えないと思つておられます。従つてこの場合の廣い経験といふのは、第五條の精神に照して、運輸行政に關する経験といふものがおもな要素——こればかりといふ意味では毛頭ありませんけれども、相当重きをなす経験であると考えておられます。重んじて政府当局の御答弁を得たいと思つておられます。

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○高橋(定)委員 今の柄澤さんの御提案はその通りでよいと思つておられます。先の尾崎委員からの、合同審査会で質問したものは、同時に本運輸委員会で質疑をしたと同じように取扱われたいといふことは、重複を避けるためにさういふように取扱ひを願ひたいと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 その取扱ひは尾崎君のお話の通り、十分尊重いたしたいと思つておられます。

○浦尾委員 私は前の連合審査会におきまして、質問をいたしましたのでありますけれども、質問をいたしたのでありますけれども、そのときに政府委員の御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○荒木説明員 お答えいたします。廣い経験と申しますのは、運輸に關する経験を排斥する意味でもちろんないものであります。廣い経験の中には、運輸に關する経験ももちろん包含されておりますけれども、この廣い経験には、運輸に關するといふ限定がつかないかとお申せば、つかないといふのであります。いわゆる廣い経験である。

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○高橋(定)委員 今の柄澤さんの御提案はその通りでよいと思つておられます。先の尾崎委員からの、合同審査会で質問したものは、同時に本運輸委員会で質疑をしたと同じように取扱われたいといふことは、重複を避けるためにさういふように取扱ひを願ひたいと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 その取扱ひは尾崎君のお話の通り、十分尊重いたしたいと思つておられます。

しからば何ゆえにこういう専門事項をやるのに、専門的な経験を要求しなかつたか、こう申しますと、関係方面のアドバイザーにもあつたわけでございますが、たとへば裁判官が裁判をするにあつて、社会各般のことについての経験を全部積むというわけに行かないから、フアクト・ケインディングをやるとか、パブリック・ヒヤリングをやつて、いろいろやつて事実を發見して、それに基づいて常識的な解決をするといふことが可能であるので、ここに運輸に關する専門的な知識といふものを、任命の必要條件とするのはむしろ適當でない、こういう趣旨でございます。この廣い経験といふのは、運輸に關する経験を排除するものではないのでございます。しかしそれに限定するものではない。いわゆる廣い経験だ、こういうふうには御了承を願ひたいのであります。

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○高橋(定)委員 今の柄澤さんの御提案はその通りでよいと思つておられます。先の尾崎委員からの、合同審査会で質問したものは、同時に本運輸委員会で質疑をしたと同じように取扱われたいといふことは、重複を避けるためにさういふように取扱ひを願ひたいと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 その取扱ひは尾崎君のお話の通り、十分尊重いたしたいと思つておられます。

○浦尾委員 私は前の連合審査会におきまして、質問をいたしましたのでありますけれども、質問をいたしたのでありますけれども、そのときに政府委員の御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○荒木説明員 お答えいたします。廣い経験と申しますのは、運輸に關する経験を排斥する意味でもちろんないものであります。廣い経験の中には、運輸に關する経験ももちろん包含されておりますけれども、この廣い経験には、運輸に關するといふ限定がつかないかとお申せば、つかないといふのであります。いわゆる廣い経験である。

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○高橋(定)委員 今の柄澤さんの御提案はその通りでよいと思つておられます。先の尾崎委員からの、合同審査会で質問したものは、同時に本運輸委員会で質疑をしたと同じように取扱われたいといふことは、重複を避けるためにさういふように取扱ひを願ひたいと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 その取扱ひは尾崎君のお話の通り、十分尊重いたしたいと思つておられます。

に對して、相当重点を置いてご考慮になるお考えであるかどうか。その点についての御所見を伺ひたい。

○大屋國務大臣 満尾君の御注意をよく玩味して、委員の實際の選定をいたしたいと思つておられます。

○柄澤委員 このたびの運輸省設置法というふうな大きな改革は、大體行政機構の簡素化を目的として行われておるものだと思つておられます。この大目的に沿つて行われまふところの改革が、本來の改革にそむくようなことがありましては、その本旨に沿うことができないものであらうと思つておられます。ただいままでは、学識経験者や資本家の代表を集めました、鉄道審議会といふものがあることを聞いておるのでございます。これはなかくりつばな答申を出して來るといふことも聞いておられますが、ただ政府当局が、これを取上げることができない状態にあるといふことでございます。従つて私どももいたしましては屋上屋を重ねるような、運輸次官が一名加わりまして、ただいま満尾委員が憂慮されましたようなこうした運輸審議会をつくりまふよりも、やはり運輸に關するさうした機関は、立法機関であります。運輸委員会といふものを十分活用いたしまして、こうして今までの鉄道審議会を強化して、ここに現場からの勞組の代表でございますとか、その他廣汎な人々を参加させるといふような案が、妥當ではなからうかと思つておられます。運輸審議会といふものは、私どもとしてはどうも行政機構改革の本旨から、それでおるようには考慮してございまして、さういふ点についての私どものこの疑問に對して、大臣の

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○高橋(定)委員 今の柄澤さんの御提案はその通りでよいと思つておられます。先の尾崎委員からの、合同審査会で質問したものは、同時に本運輸委員会で質疑をしたと同じように取扱われたいといふことは、重複を避けるためにさういふように取扱ひを願ひたいと思つておられます。

○前田(都)委員長代理 その取扱ひは尾崎君のお話の通り、十分尊重いたしたいと思つておられます。

○浦尾委員 私は前の連合審査会におきまして、質問をいたしましたのでありますけれども、質問をいたしたのでありますけれども、そのときに政府委員の御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

○荒木説明員 お答えいたします。廣い経験と申しますのは、運輸に關する経験を排斥する意味でもちろんないものであります。廣い経験の中には、運輸に關する経験ももちろん包含されておりますけれども、この廣い経験には、運輸に關するといふ限定がつかないかとお申せば、つかないといふのであります。いわゆる廣い経験である。

○浦尾委員 たいへん御説明によりまして納得をいたしました。従つてこの項については、他日運輸委員会において質問する権利を保留しておいたと思つておられます。従つてそれらの項につきましては、ぜひひとつあらためて御答弁を願ひたい。大臣が見え

御答弁を煩わしいと思うのでござい  
ます。ただいままでの鉄道審議会を強  
化する事、そこに現場からの民主的  
な意見をしんじやくすること、さらに  
この運輸委員会を強化して行くこと、  
そのことによつて十分補われるのでは  
なからうかと思つてございませう。私  
どもの憂慮します点は、国会の審議権  
というものが、今日出て来ております  
あらゆる法案の上において、非常に微  
力なものになつて行くという点を憂慮  
するものでございませう。

○大屋國務大臣 ただいまの御質問の  
ような考へ方もございませうが、在來の  
鉄道審議会は、これは法律によつてで  
きたので何でもないもので、運輸大臣  
の権限において、運輸大臣の諮問機関  
としてつくつておるのでございませうが、  
今度運輸審議会というものがございま  
すと、自然それは廃止になるわけな  
あります。 柄澤さんの御意見は、新規  
のものをつくらずに、在來のもので議  
院の運輸委員会で十分ではないかとい  
う御意見であります。さういふ御意  
見もございませうけれども、今回はそれ  
らのものをやめて、この法律に書きま  
した制度をつくるということにいたし  
ましたわけでありませう。どちらがい  
かということとは、見解の相違になら  
うかと存じます。

○柄澤委員 行政機構を簡素化する  
という観点から、御質問申し上げたの  
でございませう。それからもう一つは、國  
の立法機関であります委員会の権威と  
いうものを強化して行くという点、そ  
ういふ点に、今度出て参りました運輸  
省設置法案における運輸審議会とい  
うものが、抵触するということでも申し上  
げただけでございませう。見解の相違と

いうことで、お逃げになるような性格  
のものではないと思つてございませう  
が、もし御答弁がそれ以上ただけな  
いのでございませう。これその点  
の質問は切ります。

○瀧尾委員 私は前に運輸審議会の委  
員の性格についてお尋ねしたのであり  
ますが、この委員の報酬が非常に少  
いという点を指摘した。かくのごとく  
薄給——薄給と言つては失礼でありま  
すが、この程度の待遇をもつてして  
は、ほんとうに運輸大臣の政治的顧問  
として、公正かつ合理的な決定をさせ  
るという目的に照して、あまりにもこ  
れは待遇が悪い。そこで法律によりま  
すと委員は他の政府職員に準じて  
はならないと書いてありますけれども  
も、民間の職に兼ねてもよろしいもの  
であるかどうか、また民間の職に兼ね  
るについては、その人の職業の中に、  
あれはいい、これは悪いというよう  
な選別関係があるかどうか。またこれは  
常時勤務に服するものであるかどうか  
か、必要の場合に出て来るものである  
かどうか、それやこれや考えまして、  
それが待遇問題のたゞの反面を形成す  
ると思つて何いたい。そのこと  
と、大臣は、この程度の報酬をもつ  
て、委員会の委員は本来の目的に精進  
し得るということについて、確信を持  
つておられるかどうか、お伺いたし  
ませう。

○大屋國務大臣 ただいまの点は、こ  
の前も瀧尾さんに御答弁申し上げたの  
であります。大体一級官の次官級  
の——これは特別職でありますので、  
また実態は常時勤務ということである  
ので、やはり公務員として一級官の程  
度以上に、今給與を出すという考へは

なく、またこれ以上出す必要はないと  
考へております。

○瀧尾委員 民間の兼職はどうなりま  
すか。

○大屋國務大臣 兼職は許さないの  
であります。

○瀧尾委員 もう一言お伺いたしま  
す。実は前会第四條の四十一号「自家  
用自動車の使用を調整すること」につ  
いて、政府委員からの御答弁をいた  
したのでありますが、私が問わんとす  
る、急所に触れての御説明が十分でな  
かつたと感じまして、納得いたしな  
たのであります。従つてこの点に  
関する質問を本日保留しておつたの  
であります。あらためて、いたしま  
す。御答弁をいたしたいと思つた  
のであります。この第四條は運輸省の権限  
をおきめになつて、いろ／＼なことが  
列挙してあります。一般の人民に対  
して禁止してあることを、解除する  
という立場のものが相当多いのであり  
ます。従つてこれらには、公共の必要  
云々というものは、もう当然のこと  
として書いてないのであります。自家  
用自動車の使用を調整するということ  
の一項だけは、他の列挙事項と非常  
に性格が異なつておる。つまりこの場  
合は、自家用自動車を所有し、使用  
いたしますことは、人民の基本的権利  
であります。これは大臣がみだりに干  
渉すべきものではない。原則と例外と  
がうらはらになつておる。従つて大臣  
が公共の必要のあるときに、自家用自  
動車を制限し禁止せられることは、道  
路運送法によつて明らかであります。こ  
れ、この権限自体にございませう。私  
は頭頭異存はないのであります。こ  
こにこのことをお書きになります表

現といたしましては、どうしても原則  
がうらはらになつておる特別の立場が  
らいたしまして、私は公共の必要があ  
るときは、というまゝ言葉が絶対に  
必要であると思つて。さうでなかつた  
らば、將來非常にこれは誤解を生じ、  
濫用される危険がある。また昨日は、  
船員の争議に關してあつせんし、調  
停、仲裁することができるといふのと  
同じじやないかという御意見があり  
ましたが、これらは要するに、大臣が第  
三者として公共の立場から監督せられ  
る行為である。しかるに自家用自動車  
の使用の調整というものは、その人の  
権利を侵害する行為をその中に含んで  
いるのであります。私はどうして  
もここにまゝ言葉の表現が必要であ  
るといふ信念でおるのであります。こ  
の点につきまして、大臣の御見解をお  
伺ひしたい。

○大屋國務大臣 これは「使用を調整  
する」とありますが、あらゆる立法の  
精神と同一で、何もかも公共の福祉に  
背反しないということが大前提になつ  
ておるわけで、しつうしてこの字句は  
「自家用自動車の使用を調整する」と  
いうので、何もかもこれで束縛する  
という觀念は、毫末もここに入れてな  
いのであります。御心配の点は、私は  
少しもないと思つておる。それで御了  
解願えませうか。

○瀧尾委員 私はまだ大臣は、事態の  
ほんとうの形というものを御了解にな  
つておらぬと思つておる。ほかの地方  
鉄道を免許したり、自動車運送事業を  
免許したり、あるいは軌道を免許する  
というものは、一般にやつてはならぬ  
と縛つてあり、さうしてそのものに、  
特にこれはお許しになるというので

す。ところが自家用自動車の場合は、本  
來自由に使用するのが原則であり、大臣が  
これにくちばしを出されるということ  
は、例外的な事象であつて、番外として  
さういふ事象が許される。道路運送法  
にさう書いてある。公共の必要のあ  
るときに限つてこれをなされる。そこ  
で四條に並べてあること、四十一号  
に書いてあることは、まつたく陰と日  
なたが逆になつておるといふことを、  
御認識をいたしたい。さういいたしま  
すと、ただ「自家用自動車の使用を調整  
すること」といふふうによく書き放  
しにしてあることが、非常にバランス  
のとれないことであるといふことがお  
わかりになる。ことに調整といふもの  
は、必ずしも禁止することではないの  
でありますけれども、この調整の内容  
として、人民の基本的権利を侵害する  
ことを予想して、さういふ場合に  
含まれておる。そこで私はどうしても  
ここにまゝ言葉が必要である、かよ  
うに考へるのであります。

○小幡政府委員 私からの説明では御  
満足いただけないかと思つて、実  
は一昨日も申し上げましたように、こ  
れは瀧尾さんの言われますような、他  
のものとは違つておる意味のあること  
は、これはわかりませう。ここに列挙  
してありますのは、ただ他省との関係  
において、運輸大臣がさういふ権限を  
持つておられるのだといふことを、項目  
としてあげておられるだけであつて、従つて  
ここにあげてありますものを、さうい  
てあるから何でもかでもできるという  
のでは全然ない。ただいま大臣からは  
つきり申し上げました通りに、具体的  
にはちやんと別に実体法といふものが  
あつて、すなわちこの権限について

は、道路運送法の五十二條、五十三條というものがあつて、その範圍内において大臣がやる。こういうことになつておるわけです。私どもとして、ここにこうあげてあるからといつて、別に御心配になるようなことは、絶対に起らないと思つてあります。ただ平素から満尾さんの言われております、自家用関係に対していろいろ考へてもらいたいという意味のことは、一番よく私どもわかつておりました。今後とも御心配になつておられることのように、特に満尾さんは、下級廳の方がよく精神を理解せずに、誤解するおそれがあるというお話もございまして、こういう点につきましては、十分徹底するようにいたしまして、そういう誤解のないようにとりはからいた。かように考へておられます。ここにあげてありますそのことについては、特に御心配はないのではないかと、こう考へるのであります。

○満尾委員 私はただいまの御説明では満足しないのであります。なぜかと言いますと、私はたゞく自家用自動車車のせわをしておりますけれども、今日この議論をいたしますことは、我田引水の議論ではなく、事柄の本質にかんがみて、法律論として欠陥がある。つまりそういう表現をしなければ、正確でないというのであります。私はこのおあげになる項目自体には反対しておらぬ、しかしこういう法律の書き方では、はなはだ正確でない。ことにこれはただ簡単に項目をあけておるのではなく、運輸大臣が何をやる権限があるのかといふ、最も大事な條文であります。この條文の記述の方法等につきましては、十分慎重審議をいたしまして

て、あらゆる角度から、裏からも表からも、上からも下からも見まして、間違いないことを期さなければならぬ大事な條文であります。従つて私はかような表現、言い表わし方ではこれは不正確である、でありますから、これは法律論としてこのことを申し上げたい。これは自家用自動車に対する人民の権利に対して、特別な場合に限つて侵害するといふ、この特別な性格にかんがみまして、この一項に限つて、公共の必要があるときは、ということも明記する必要があると思つて、明記したから、しからばどんなに都合が悪くても、いかなる害が起るのであるか、そのことを政府委員から御答弁を願ひたい。

○小幡政府委員 この前も申し上げたのであります。つまり四條の本文と、それから但書、これではつきりいたしておられます。運輸省はこういう権限を持つておられる、但しその権限の行使は法律に従つてこれをなさなければならぬ。つまりこれに書いてあるけれども、何でもやつていい、調整に關することなら何でも大臣はかつてにやつていいのだということではなく、法律に従つてこれをしなければならぬといふことが明示されているわけでありまして、公共の福祉に反するといふことについては、この問題だけではない、先ほど大臣も申されたように、すべてのものが公共の福祉に反しない限りやることは、大體一般に通用する原則でなければならぬと思つておられます。特にこれだけを掲げることは、先ほどお話のように、他の條文に対して性質が違つておるとは申されませんが、これを固執せ

られて、どうしてもこれを書かなければおかしといふことの方が、むしろ私はおかしいといふ氣持がいたすのであります。

○満尾委員 ほかの委員の方には非常に御迷惑でございますが、もう一言どうしても言わなければならぬと思つて、自家用自動車の使用を調整することに対して、大臣が権限を發動いたしますことが、例外なら例外かもしれないけれども、とにかく制限された範圍内において、大臣はこの権限を行使するのであります。ところがほかに列挙しておられますことは、その事態に対して、例外なく全面的に大臣は権限を發動するのであります。その点において、つきり差がある。従つて大臣の権限といふものを、この一番大事な條文において、不正確に表現するといふのは、どうしても納得行きかねる。この場合に自家用自動車に対して大臣が使用調整権を發動いたしますことは、法律の定めるところにおいてきわめて明瞭であります。その發動のチャンスが少い。ところが大臣が免許したり、特許したりすることは、免許したり、しなかつたりするわけではない。その事態に對して必ず免許の發動をする、もちろん否認することもありますが、とにかく免許の發動といふものがその行為全体に、全面的にかかつておられる。ところがこの項におきましては、大臣の發動権といふものは、ほんとうに一小部分に制約された條件のもとにおいてのみ發動するのでありますから、そのように正確にこの権限を記載することが、法律として私は正しいと信じている。この意味において政府委員のお考えを伺ひます。

○荒木説明員 先ほどから法律論として御議論がございまして、この使用調整するということ、自動車の使用に關して一般的に禁止規定がないといふことも、ある点につきましてはお説の通りであります。しかしして四十一号の大臣の権限が發動するに際しましては、公共の利益を擁護するといふ限定をつける、こういう御趣旨でございますが、四條の先ほど小幡政府委員から御説明申し上げましたように、但し、その権限の行使は、法律に従つてなされなければならぬ。こう書いてございまして、これと四十一号とを合せてみますと、四十一号で、まさしくこれを法律的に分析して読みますと、道路運送法の規定に基いて、自家用自動車の使用を調整することになるわけでございます。まして、むしろ満尾委員のおつしやる趣旨の、公共の福祉に沿つていふような空漠たる「こう言つては失礼ですが、抽象的限定をつけるよりは、さらに一層具体的な限定がついておる法律の結果になりますので、むしろ今おつしやいましたような修正案にするより、現行の方が、さらに満尾委員の御趣旨に沿つておられると考へられるわけでありまして。

○満尾委員 今の政府委員の御答弁は、私は詭弁としか聞かない。公共の必要あるときにはと書きましても、それはもとより道路運送法の適用を排除するものではない。従つて大臣の権限を、より正確な表現をなし、実体に近からしめる表現をして行きたいといふことでありまして、もとより行政官廳の行政行為で、法律に準拠せざる行為があるべきはずはない。これは実に明白であり、空氣のごとき、水のごと

きものである。かような原則論をもつてこの点逃げになることは、私了承せざる所でありまして、非常に時間をとりまして、ほかの委員の方にお氣の毒でありますから、私はこの質問をここで打ち切りますけれども、最後に、大臣は私の質問いたしました精神を十分御了解になり、これを御確認になりまして、改正せられる意思があるかどうかをお伺ひいたします。

○大屋國務大臣 改正する意思はありますが、御趣旨はよく承りました。

○柄澤委員 この前の合同委員会におきまして、たしか大臣の御答弁であつたと思つてございまして、運輸審議会の権限に關してございまして、運輸審議会は原則として諮問機關であるとして諮問機關であるといふことをお認めになつたと記憶してございまして、その決定を尊重してこれにしなければならぬといふようなことが付記してあるのでございますけれども、原則として諮問機關であるといふ点から、運輸審議会の権限を列挙しております。この点を考へて見ますと、諮問機關としての権限を越えておられると思つてございまして、具体的に申し上げますならば、たゞさんあるのでございますけれども、たとへば第二十條に「各局の所掌事務に關するこの節の規定は、運輸審議会の権能になんらの影響を及ぼすものではない。」といふことのあるのでございまして、そのあとに「各局の長は、運輸大臣の指揮に従ひ、その所掌事務に關し、運輸審議会の決定を執行に移すため、必要な措置をとらなければならぬ。」各局の長が運輸審議会の

きものである。かような原則論をもつてこの点逃げになることは、私了承せざる所でありまして、非常に時間をとりまして、ほかの委員の方にお氣の毒でありますから、私はこの質問をここで打ち切りますけれども、最後に、大臣は私の質問いたしました精神を十分御了解になり、これを御確認になりまして、改正せられる意思があるかどうかをお伺ひいたします。

決定を執行に移すために、運輸大臣の指揮には従うていただきますけれども、必要な措置をとらなければならぬ。具体的に申しますならば、こういうことはどういふことになるのでございませうか、御説明願いたいと思ひます。

○大屋國務大臣 これは先般も申し上げました通り、この委員会の性格は諮問機関でありますし、その執行は大臣の機限にあるわけでありまして、ですから、大臣が運輸審議会の議をどの程度に取入れて、これを了承するかという問題が、まず問題であるということをおもひ申上げましたので、一旦運輸大臣がその議を取入れて実行に移すときには、運輸大臣の部下でありますところの各局長は、従つて運輸大臣の命において、運輸審議会の議を執行するというに相なると存じております。

○柄澤委員 陸運局に關連して御質問申し上げますのでございますが、第五十二條で陸運局の名称、位置及び管轄区域は左の通りであるという中に、札幌、仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、廣島、高松、福岡というふうに陸運局が置かれておるのでございましてけれども、この中に、今度は國有鉄道がコーポレーションになりまして、現在までの鉄道局というものが当然移管されるのであらうと思つてございまして。そういういたしますと、今度は運輸省の中からコーポレーションに、國有鉄道法案の原案によりまして、移るようになっておりますけれども、この部分では、運輸省には別にまた陸運局というものが置かれるのであらうと思つてございまして。そうしますと、今までは陸運

部長は大体二級官であつたように承つておりますが、今度は一級官の局長をお置きになるのでございませうか、これは新たに置くことになるのでございませうか、どういふことになるのでございませうか、お尋ね申し上げます。

○大屋國務大臣 コーポレーションが運輸省から出て参りましたあとには、ちよつとだいたいまことに書いてあります現在鉄道局があります所と、この陸運局のあります所は、大体一致しておりますから、運輸省といつたしましては、従来の鉄道局の業務の相当の部分を、陸運局に吸収いたしました。現在の所へ陸運局を存置いたしました。しようしてその長は一級官の場合もありまして、二級官をもつてやる。場合もあると考へております。

○柄澤委員 そういたしますと、福岡の陸運局の場合には、門司の鉄道局が今までやつていたと思つてございまして、この關係はどうなるのでございませうか。

○大屋國務大臣 ちよつとただいま申し足りなかつたのですが、鉄道局は九州、陸運局も九州、但し、九州は鉄道の方は門司にあり、陸運局は福岡にあるということになりますから、運輸省に關する限り、陸運局はやはり福岡にある、こういうふうに御承願いたします。

滋賀縣は名古屋と大阪とにわかれていたのでございませけれども、これはどういふふうになるのでございませうか。

○小幡政府委員 私から御説明申し上げます。お話の通りに、山梨縣は今まで名古屋の鉄道局に入つておつたわけでありまして、ただこれは従來山梨から名古屋まで、いろ／＼な陸運行政の問題で出て行くというやうなことが、非常に不便な關係がありまして、ぜひ東京の方につけてもらいたいといふことが業者全般の御希望であつたわけでありまして、実は私の方でいたしました。なるべくならばこの陸運局の所管いたしましたことは、この自動車行政の部面のみならず、地方鉄道軌道、あるいは小運送、こつたつたものをみな統轄いたしますので、そういう点から言ひますと、なるべく鉄道局の範圍と、その管轄の範圍を一緒にすることと、その望ましいのであります。特に山梨の問題とそれから先ほどお話の滋賀縣については、誤解があるやうでございまして、三重縣が今まで大阪鉄道局に入つておりましたのを、これを名古屋につけることにいたしました。これも同じ理由でございまして、そういう特別の理由から、やむを得ずこれはつけた方がよからう、こういうことであつて、それぞれ所管がえをすることにいたしましたわけでございます。但し今申し上げましたように、鉄道軌道、あるいは小運送といつたやうなものにつきましては、これはどうしても鉄道局の方と一緒にする方がよいと思へるやうな必要があるならば、運輸省令でもつてその管轄区域をいかなるところに持つて行つてもよいといふことが、二項に掲げ

ておるのであります。これはどうしてもしなければならないといつたやうなものではない、こつたつたのであります。まず山梨、三重、これは鉄道及び小運送の面からいつても、こつたつた二項を發動する必要はない、こつたつたに思つております。そういう意味から、所管がえをいたすことにいたしましたわけでありまして。

○柄澤委員 運輸大臣にもう一度お尋ねいたしますが、そういたしますと、コーポレーションとして今までの鉄道局が移管されますほかに、運輸省の機関として新たに陸運局ができるということになつて、そこに人が配置される。一級官級、あるいは二級官級の局長、高級官俸が配置されるということになるのであらうか。

○大屋國務大臣 それはコーポレーションが分離いたしますと、在來の鉄道局をコーポレーションとして置く。あるいはそれを改廢するかということ、コーポレーション自体の機構の問題に相なりますので、運輸省の面としていたしました仕事を、大部分陸運局に移管いたしましたので、大體現在の鉄道局とあります所、依然として陸運局として運輸行政をいたすということに相なります。

○柄澤委員 五十三條に「陸運局に、左の四部を置く」といふことで、總務部、鉄道部、自動車部、整備部といふやうなものが新たに設けられるやうでありますけれども、そういうことは別になつたといふ形でございまして、運輸省の仕事が一應減つたやうに考えら

れるのでございませけれども、國家全体のの上から見ますと、非常に重複したところの人事が行われるのではなからうかと思つてございませう。こつたつたところから、先ほど満尾委員の言われました高級官俸のうは捨山といふやうなことも、國民の間から懸念として起るのではなからうかと思つてございませう。そういう点につきましても國民の疑念を解くやうな、はつきりした御返答がいたしたいと思つてございませう。

○大屋國務大臣 この運輸省の機構並びにそれに配する要員と、それからこのコーポレーションの機構並びにこれの要員とは、一應全然別個のもの、さやうな観点でひとつ御判断を願ひたいと思ひます。

○柄澤委員 ただいまは新たに一つたつたわけでございますか、その点だけ御説明願ひます。

○大屋國務大臣 この陸運局は現在にありまする分に、在來鉄道局でやつておつた仕事の部分を委譲を受けて、監督行政をやるといふこととございませう。

○小幡政府委員 ちよつと私からつけ加えて御説明申し上げます。これは前もたびたび道路運送監理事務所の問題のときに御説明をいたしておいたのでございませうが、今御承知の通り九箇所に特定道路運送監理事務所といふのがありまして、これがブロック内の各道路運送監理事務の行政事項を、とりまとして扱つておるわけでありませう。従來鉄道局長が持つておりました監督上の権限、たとえば地方鉄道、軌道に対する監督権、あるいは小運送に



切りまして、新たに十号を起し、  
て、そこで「海難の審判」こうするの  
がまず最初の私の意見であります。

それから次は第四條の五十二号の最  
後の「並びに海難の審判を行うこと」と  
あるのを「並びに」以下を削除いた  
しまして、新たに五十三号を起しまし  
て、そこで「海難の審判を行うこと」  
こういうぐあいに五十三号を起しまし  
て、本法案の五十三号を五十四号に繰  
り下げることでございませう。

それから次は、五十六條のところへ  
第三項を新たに起しまして、「海難審判  
廳」という五字を加えることでありま  
す。

その次は、五十八條の次に新たに節  
を設けまして、第三節を起しまして、  
「海難審判廳」としまして、そうしてこ  
れは第五十八條の二といたしまして、  
「海難審判廳の組織、所掌事務及び權  
限は、海難審判法（昭和二十二年法律  
第百三十五号）これに基く命令を含  
む。」の定めるところによる。こうい  
う新たな節と條項を設けることといたし  
たいと存するのであります。以上が運  
輸省設置法の一部を改正する私の意見  
であります。

次は海上保安廳の一部を改正する法  
律案を左のごとくに改正したいと思  
います。それは海上保安廳法の第一條の  
第二項の「第二條第一項中「海難の調  
査」の下に「海難の審査」加える。」と  
いうのを、これはいらぬと思うので、  
削つてしまふのであります。これは  
海上保安廳法第二條第一項を、現行  
のままとする精神のもとに、これを削  
るのであります。それから海上保安廳  
法の点で、第十一條の二に「海上保安  
廳長官の所轄の下に、海難審判所を置

く。海難審判所については、海難審判  
法（昭和二十二年法律第百三十五号）の  
定めるところによる。」を全部削除いた  
しまして、そうして第十一條の三を二  
にするのであります。こういうぐあ  
いに、われわれに提出された二つの法案  
を改正することによつて、当然海難審  
判法というもののの中の、一部を改正  
する必要が起つて来るのであります。  
それは全部私は読みませんが、従  
來海難審判法中「海難審判所」とある  
ものをすべて「廳」という名前に直すこ  
とであります。大体海難審判所を、現行  
通り運輸大臣の所掌のもとに置くとい  
う精神から、以上の改正を私はしたい  
と思つております。その理由は、過  
日の質問のときに申し上げた通り、主  
として海難に関する裁判事務を行うも  
のを、海上交通の檢察事務を行うもの  
の下へ、これの所管を移すということ  
は、種々の誤解もあり、國民に対する印  
象が非常に悪いと思つて、従來とかわりがない  
というお言葉がある以上は、これはむ  
しろ改悪でありまして、私は現行法通  
りにこれをするのが当然である。以上  
が私の申し上げた改正の意見でありま  
すが、委員長のお手元まで改正意見を  
差出しますから、これを内閣委員会の  
方へおまわしを願いたいと思つて  
おります。

○前田(部)委員 私から運輸省設置法  
案に對しまして、修正意見を申し上げ  
てみたいと思つて存じます。

先般來運輸大臣から、この第六條の  
説明をお伺いしたのでありますけれど  
も、諮問機關であるか、決議機關であ  
るか、この点が明確になつていないの  
であります。大体諮問機關だろう  
というふうに考えられるわけでありま

す。私どもはこの條項は重大條項であ  
りますから、なるべく諮問機關であ  
りたうことをはつきりさせたいと思  
いますので、私は次のように修正をい  
たしたかどうか考えておるのであり  
ます。第六條の第一項中「運輸審議  
会」は、その決定を尊重して、これ  
を「運輸審議会の意見を徴し、その意  
見を尊重して、これをしなければなら  
ない。」こういうふうに改めたいと思  
います。そういたしますれば、よほど諮  
問機關であるか、決定機關であるか  
というところが、はつきりするのじやない  
かと考へるのであります。たゞいま  
申し上げましたこの條文は、道路運送  
委員会にも、こういふふうにしてお  
るわけでありまして、そうして運輸審  
議會といふものが、今後中央道路運送  
委員会の仕事をもとにするのであり  
まして、性格もや似た点もあつた  
るし、仕事の分量もほとんど同一のも  
のが多いと思つて、最もしつこい  
ふうにした方が、最もいいのではない  
かと私は考へておるような次第であ  
ります。もしこういふことになりま  
すれば、第七條第二項、第二十條の第四  
項との関連を考慮する必要があると思  
うのであります。

それから次に第十四條であります  
が、第十四條に小委員会をつくるとい  
うことになつておるのであります。私  
は、たつた七人の委員、次官を除けば  
六人の委員であります。六人の委員で  
あるのに、さらに小委員を設けるとい  
うことは、かえつておもしろくないと  
思つてあります。むしろ小委員会  
というのを、改めた方がいいと思つて  
あります。そのかわり、この第十

四條に兼業禁止の規定を入れていた  
きたい。それをちよつと読んでみま  
すが、第十四條「委員は運輸審議会の承  
認及び運輸大臣の同意ある場合を除く  
のほか、報酬のある他の職務に従事  
し、または商業を営み、その他金銭上  
の利益を目的とする業務を行つては  
ならない。」こうなりまして、この條文が  
できますれば、運輸審議会の承認並び  
に運輸大臣の同意がある場合は、報酬  
のある他の職務につくこともできるわ  
けでありますから、この間から滴尾委  
員、その他の方々からも、次官級の給  
料では、りつばな人材を得ることがで  
きないという議論があるわけでありま  
すが、私どももまったく次官級では、  
今日大会社の重役をしておるような方  
に、なか／＼入つてもらうことが困難  
かと思つますから、この條文を入れて  
おきますれば、つばなの方々を迎へる  
ことができるのではなからうか、こう  
考へまして、兼業禁止の條項を第十四  
條に加へさせていただきますと考へて  
おる次第であります。

それから第八條であります。第八  
條の次官を会長とするという問題、こ  
れもいろいろ非難がありまして、次官  
が会長であつては、りつばな人を得る  
ことが困難である。こういふこともあ  
ります。また大臣が責任を負うのであ  
るか。運輸次官が責任を負うのであ  
るかという責任の所在に對しまして  
も、いろいろ御議論があるように考へ  
ましたので、それでこれを次のように  
改める。「運輸審議会の会長を置  
き、委員の互選により選任する。」こ  
ういふことで、委員の互選で会長をきめ  
ることにしたというものが、これに對  
する修正の目的であります。

それから附則の第一項であります  
が、これはこの間運輸大臣にも質問  
いたしましたところが、なるべく早く委  
員の任命を國會に諮りたい、こうい  
う御意見でありました。しかしこの案で  
は、ちよつとやりにくいと思つます  
から、附則第一項の次に、次の一項を  
加へまして、第二項を第三項とし、以  
下順次一項ずつ繰り下げる。こうい  
ふことにしたいと思つます。これを讀ん  
でみますが、「運輸審議会の委員の任命  
のための事前措置」第九條、第一項の  
規定による運輸審議会の委員の任命  
のために必要な行為は、前項の規定に  
かわらぬ、昭和二十四年六月一日前  
において行つことが出来る。こうい  
うことにはいたしません。たいへんや  
りよくなつて行くのではなからうか、こ  
う考へるのであります。

以上が大體私が修正したいと考へ  
ましたことでありまして、どうか皆  
さんに十分御審議を願いたいと思  
つます。

○滴尾委員 私も修正の意見を出  
したいと思つます。先ほどから議論  
いたしました第四條の第四十一号、こ  
れに「公共の必要あるときは、自家用自動  
車の使用を調整すること」このま  
くらの言葉を挿入したい。なおこの  
ことは先の方に二十八條一項七号、五  
十一條、一項十号、自動車局並びに陸  
運局の條文の中に出て参りますが、こ  
の言葉を挿入したい。

それから第六條の「これは前田さ  
んの意見とダブつておるかもしれま  
せんが、私は字句を修正したい。第  
六條に「運輸大臣は、左に掲げる事項  
について必要な措置をする場合には、  
運輸審議会は、その決定」とあり

九

ます。それを「決議」と直すべきだと思ふ。先ほど察してくれという衷情を御披露になりましたが、原語は何と書いてありましたか、「決定」という字ではありませんが、「決定」では意味をなさぬ。これは「決議」でなければならぬ。

同様に二十條の四項の「運輸審議会の決定を移行するため」とあります。これは「運輸審議会の勧告」と改むべきものだと思います。これは「決定」でなく、「勧告」でなくてはならぬと考えるのであります。これらは日本語といつたしましての文章の問題でありまして、どなた様の御意向でありしやうとも、私どもが日本語に一番正しい理解力を持つておるのでありますから、この程度の了解が得られぬといふふうなことは、私は事務当局が、むしろなすべき努力を措しんでおられるのではないかと、気が持たえ深くないのであります。ぜひ正しい日本語の使用法に従つて、「決定」を「勧告」にお直しを願ひたい、かように考えます。

○岡田(勢)委員 先ほど米窪委員から発表されました海難審判所に關する修正意見につきましては、まことにごもつともであると思ひます。海上における警備事項、あるいは檢察事務とは、また別個に重要な機関であり、また審判の結果、この判定は陸上の裁判所における判決と性質を同じうするものでありますから、私は米窪委員の修正意見に、全面的に賛成の意思をこの際表明しておきたいと思ひます。

○佐伯委員 私は第四款の陸運局設置問題につきまして修正の意見を述べたいと思ひます。私はこの九箇所の陸運

局の設置に、根本から反対するのであります。私は陸運局を設置する必要なしという意見であります。せつかく鐵道を分離せられて、そうして監督行政を別個にせられたことは、これはよくこのように思ひますが、しかしここに觀念の分離から起りまして、さらに實際分離せられた國有鐵道と重複するがごとく、行政監督業務はないのじやないか。事実上まず第一に陸運局の重要な業務といたしましては、地方鐵道、軌道、専用鐵道、索道、無軌條電車等の免許、監督にあるものと考えられますが、この点は多年運輸省において経験せられております通り、これは二重監督であり、また煩雜である。また地方鐵道、軌道のごときのものでありますと、やはり相當の企業になつておりますから、本省直轄が最も好都合であるといふことは、過去の經驗がこれを示しておる。それから御承知の通り國有鐵道が今度コーポレーションになりましてからは、これには含まれておらぬのであります。日本國有鐵道は大きな規模を持つておりますから、何らあえて地方陸運局の監督を受ける必要はございません。日本の鐵道の大宗を除いてしまつたこれらのものに對して何でこの必要がありましようか。私は完全にこれはないと思ひます。

そこで地方鐵道においてもその通りでございませぬ。次に起る問題は、自動車監督あるいは軽車両の問題、こういうものになつて参るのであります。御承知の通り最近の企業は、それぞれ大規模になりつてあります。また統一される面におきまして、地域的な面から起つた業務というものはあり得ないと思ひます。局を置か

れる觀念としては、郵政省にわゆる通信省におきましては、御承知の通り電話通信というやうなものも必要はありましようけれども、この事業を分離しておいて、監督行政上もう一べん局を設置しなければならぬといふやうな、さうな必要は、今日ない私は存するのではありません。従つてそれがために、本省の機構は今よりも強力化される方がよいように思ひます。地方局を御設置なさいますと、本省の局がいささか除外されておると思ひます。増加される方がよい、地方局の設置はかえつて複雑、煩雜な結果を招くがごとく考えられるのであります。現在においては道路運送監理事務所といふものがございませぬが、この計画を小さくかえられまして、そうして軽車両とか、その他小さい仕事だけを委譲してなさいませぬ、事は通る。また二重監督にもなりません。今度設けられる運輸省設置法案の一番大きな根本問題は、現在の機構をかえられる、いわゆるコーポレーションをつくられるのであります。その觀念をかえられるのに対しては、私は賛成しかねるのであります。どこへ筆を入れたらよいかといつても、私は根本的の建前が違つてゐるので困る。ただしかしこの中で、第四款の陸運局の設置の問題だけは、削除せられてもう一べん組みかえをなさる必要はないか。民自覚は現在の政府であります。多年の行政機構を改革し、そして縮小しなせるといふ考え方は、根本的に相違して参りまして、私はこれでは官僚の縮小になら

ないと思ひます。こゝろから見地からいたしまして、實際上の面におきましても、本省におけるこの機構をいささしく拡充強化されれば、地方陸運局といふものは必要はない、かように考へるのであります。特に通信省その他の局とは、この業務は違つた業務面を持つておるのかごとき考へられまうので、第四款の陸運局設置問題を、根本的に大きく修正することを主張するのであります。

○柄澤委員 共産党といつたしましては、運輸省設置法案そのものについて反対でございまして、ことにこれが具体的に実施されます上には、予算並びに定員法案と相関連して、非常に重大な問題が数多く残つておると思ひます。従ひましてこれに對しての意見は、内閣委員会の方に、党として今日中にまとめて、運輸委員会を通じて出すことに大体方針が決定してありますので、簡単にその趣旨を、質問の中にも述べたのでございませぬけれども、大体まず運輸省設置法案は、行政機構簡素化という目的から考へましても、これはその趣旨に沿つていないといふ点を、今日御質問の中で申し上げたのでございませぬ。さらに私も申し上げたのは、國有鐵道をコーポレーションにするといふことに大體反対なのでございまして、あくまでもこゝろの公益を持つたものは國營にいたしまして、ただ経営の上におけるところのいろいろの欠陥といふものを、今までの官僚的な経営から、ぜひ民主化した人民管理の線に置くことこそが、ほんとうに國有鐵道を完全に民主化して、ポツダム宣言の趣旨にのつとつて、日本の運輸行政を十分に行つ

て行くものだと考へてゐるものでございませぬ。大体がただいまの運輸省の御方針といつたしましては、さらに政府の御方針といつたしましては、國有鐵道を拂い下げるための、基礎的な法案が今つくられてゐるやうに承つております。それの一つのものとして、行政機構の改革も、また國有鐵道法の施行法案といふものも、準備されてゐるのかのやうに宣傳されてゐる向きもあるものであります。こゝろは非常に重大なことだと思ひます。でありますから、反対する重要な観点となります。先ほど申し上げました運輸審議会の件でございませぬ。私どももいたしましては、あくまでも國會の運輸委員の機能を十分に活用する、もし常置せらるべきものであつたらば、運輸委員会の運輸委員各位が、日本の運輸行政のために、休会せずには継続してやつてもよいといふふうな私どもは考へるのであります。さらに私どもは、従来あります鐵道審議會に、これとともに、從來あります鐵道審議會に、労組等の現場を握つております人々の意見を加えて行く、あるいは學識經驗者をこれに加えて行く等、いろいろの方針があるのであります。國會的委員会の権限が侵奪されるやうな、無理なあります運輸審議會、さらにそれを行政機構を簡素化するといふ観点から見ますと、屋上屋を架する、むしろ煩瑣になるやうな点も種々見受けられます。これは、これに賛成できないのでございませぬ。なお、これは、はつきりした態度並びにその論拠になりませぬ。いろいろの意見につきましては、ただいま理事でございませぬ。中野平委員も欠席いたしております。

て行くものだと考へてゐるものでございませぬ。大体がただいまの運輸省の御方針といつたしましては、さらに政府の御方針といつたしましては、國有鐵道を拂い下げるための、基礎的な法案が今つくられてゐるやうに承つております。それの一つのものとして、行政機構の改革も、また國有鐵道法の施行法案といふものも、準備されてゐるのかのやうに宣傳されてゐる向きもあるものであります。こゝろは非常に重大なことだと思ひます。でありますから、反対する重要な観点となります。先ほど申し上げました運輸審議会の件でございませぬ。私どももいたしましては、あくまでも國會の運輸委員の機能を十分に活用する、もし常置せらるべきものであつたらば、運輸委員各位が、日本の運輸行政のために、休会せずには継続してやつてもよいといふふうな私どもは考へるのであります。さらに私どもは、従来あります鐵道審議會に、これとともに、從來あります鐵道審議會に、労組等の現場を握つております人々の意見を加えて行く、あるいは學識經驗者をこれに加えて行く等、いろいろの方針があるのであります。國會的委員会の権限が侵奪されるやうな、無理なあります運輸審議會、さらにそれを行政機構を簡素化するといふ観点から見ますと、屋上屋を架する、むしろ煩瑣になるやうな点も種々見受けられます。これは、これに賛成できないのでございませぬ。なお、これは、はつきりした態度並びにその論拠になりませぬ。いろいろの意見につきましては、ただいま理事でございませぬ。中野平委員も欠席いたしております。

て行くものだと考へてゐるものでございませぬ。大体がただいまの運輸省の御方針といつたしましては、さらに政府の御方針といつたしましては、國有鐵道を拂い下げるための、基礎的な法案が今つくられてゐるやうに承つております。それの一つのものとして、行政機構の改革も、また國有鐵道法の施行法案といふものも、準備されてゐるのかのやうに宣傳されてゐる向きもあるものであります。こゝろは非常に重大なことだと思ひます。でありますから、反対する重要な観点となります。先ほど申し上げました運輸審議会の件でございませぬ。私どももいたしましては、あくまでも國會の運輸委員の機能を十分に活用する、もし常置せらるべきものであつたらば、運輸委員各位が、日本の運輸行政のために、休会せずには継続してやつてもよいといふふうな私どもは考へるのであります。さらに私どもは、従来あります鐵道審議會に、これとともに、從來あります鐵道審議會に、労組等の現場を握つております人々の意見を加えて行く、あるいは學識經驗者をこれに加えて行く等、いろいろの方針があるのであります。國會的委員会の権限が侵奪されるやうな、無理なあります運輸審議會、さらにそれを行政機構を簡素化するといふ観点から見ますと、屋上屋を架する、むしろ煩瑣になるやうな点も種々見受けられます。これは、これに賛成できないのでございませぬ。なお、これは、はつきりした態度並びにその論拠になりませぬ。いろいろの意見につきましては、ただいま理事でございませぬ。中野平委員も欠席いたしております。

で、きょう中にとりまとめまして、委員長の方に提出する考えでございます。

○開谷委員 この問題につきまして、いろいろ委員の人々から質問もありまして、大体質問も出終つたようでありまして、委員の各個まちまちの修正案が出ています。委員が、各別に委員の意見をまとめまして、これを決議に諮り、それを持ち寄りまして、この委員会で正式に決定いたしました。その筋の了解を得て、実現するといふふうな早急に運ぶことにいたしました。この問題については、このあたりで打切られてはどうかと思ひます。

○岡村委員代理 開谷君の動議に対して御異議ありませんか。  
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○岡村委員代理 ではそういうふうなことにいたします。

○岡村委員代理 これより水先法案を議題といたします。まず政府の提案理由の説明を求めます。

水先法案

目次

- 第一章 総則(第一條・第二條)
- 第二章 水先人(第三條・第十條)
- 第三章 水先及び水先区(第十一條・第二十二條)
- 第四章 監督(第二十三條・第三十條)
- 第五章 水先審議會(第三十一條・第三十八條)
- 第六章 罰則(第三十九條・第四十二條)

第一章 総則

(定義)

第一條 この法律において「水先」とは、水先区において、船舶に乗り込み当該船舶を導くことをいう。

2 この法律において「水先人」とは、一定の水先区について水先人の免許を受けた者をいう。

3 この法律において「水先修業生」とは、水先人の組合(水先人の組合がない水先区においては水先人)との契約に基づき、水先の実務を修習する者をいう。

(法の適用)

第二條 この法律のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶賃借の場合には船舶借入人に、船長に関する規定は、船長に代つてその職務を行う者に適用する。

第二章 水先人

(水先人の免許)

第三條 水先人にならうとする者は、海上保安廳長官の免許を受けなければならない。

(免許の要件)

第四條 水先人の免許は、左の要件を具備した者でなければ、與へない。

- 一 一年以上総トン数千トン以上の船舶(平水区域を航行区域とする船舶を除く。)に乗り組み、船長の職をとり、且つ、省令の定めるところにより一定期間以上水先人にならうとする水先区の水先修業生として実務を修習したること。
- 二 海上保安廳長官の行う水先人試験に合格したること。

(欠格條項)

第五條 左の各号の一に該当する者は、水先人であることができない。

- 一 日本國民でない者
- 二 禁こ以上の刑に処せられた者であつて、その執行を終り、又はその執行を受けることがなくなるまでのもの
- 三 船長の海技免狀の行使を禁止された者又は三回以上その行使を停止された者
- 四 水先人の免許を取り消された者

(水先人試験)

第六條 水先人試験は、免許を受けようとする水先区の実情に即して水先業務を行う能力があるかどうかを判定することを目的とし、その内容には、實際的なものと理論的なものを含まなければならない。

- 2 水先人試験は、身体検査及び學術試験とする。
- 3 身体検査に合格した者でなければ、學術試験を受けることができない。
- 4 學術試験は、筆記試験及び口述試験とし、左に掲げる事項について行う。

- 一 海上の衝突予防に関する法規その他当該水先区の航法に関する法規
- 二 当該水先区の風位、風力、天候、潮せき、潮流その他氣象及び海象に関する知識
- 三 当該水先区の水路、水深、距離、淺瀬等の航路障害物、航路標識その他重要な事項に関する知識

四 船舶の操縦に関する知識及び技能

五 その他水先人として必要と認められる知識又は技能であつて省令で定める事項

5 筆記試験に合格した者でなければ、口述試験を受けることができない。

(登録及び水先免狀)

第七條 海上保安廳長官は、水先人の免許を與えたときは、水先人名簿に登録し、且つ、水先免狀を交付しなければならない。

2 水先人名簿は、海上保安廳に備える。

(免許の更新)

第八條 水先人の免許は、五年目ごとに申請により更新を受けなければならない。その効力を失う。

2 海上保安廳長官は、前項の規定による水先人の免許の更新に際し、必要があると認めるときは、省令の定めるところにより、当該水先人に対し第六條第四項各号に掲げる事項について筆記試験又は口述試験をすることができ。

(水先人試験等の細則)

第九條 この法律に定めるものの外、水先人試験、水先人の免許及び水先免狀に関し必要な事項は、省令で定める。

(身体検査)

第十條 海上保安廳長官は、水先人が不具廢疾その他精神又は身体に欠陥があつて業務を行うのに不適当でないかどうかを確めるために、毎年、水先人の身体検査を行わなければならない。

2 海上保安廳長官は、前項に規定する事項を確めるため必要があると認めるときは、何時でも当該水先人の身体検査を行うことができる。

3 前二項の身体検査の実施に関し必要な事項は、省令で定める。

第三章 水先及び水先区

(水先区)

第十一條 水先区の名稱及び区域は、別表の通りとする。

(水先人の員數)

第十二條 各水先区の水先人の最低の員數は、省令で定める。

(強制水先)

第十三條 水先区のうち政令で定める港及び水域においては、日本船舶でない船舶(重艦を除く。)、外國の港へ出航し、又は外國の港から來航する船舶(海上保安廳の船舶を除く。)、及び日本國の各港間において旅客又は貨物の運送に従事する総トン数五百トン以上の船舶の船長は、水先人を乗り込ませなければならない。但し、日本國の各港間において旅客若しくは貨物の運送に従事する船舶又は当該港と省令で定める外國の港との間における連絡船であつて日本國民又は日本國法人の経営に係るものが、省令で定める海技免狀の裏書によつて当該港又は水域の状況に「わしいことが明らか船長又は航海士により導かれるときは、この限りでない。

(水先の制限)

第十四條 水先人でない者は、水先をしてはならない。但し、前條但書の場合は、この限りでない。

第一類第十三号 運輸委員會議錄 第十五号 昭和二十四年五月九日

2 水先人の免許を停止されている水先人は、水先をしてはならない。

第十五條 船長は、水先人でない者に水先をさせてはならない。但し、第十三條但書の場合は、この限りでない。

(水先)

第十六條 水先人は、船長の行う水先人を求める信号を認めたとときは、正当な事由がある場合の外、直ちに、その船舶におもむかなければならない。

第十七條 船長は、水先人が船舶におもむいたときは、正当な事由がある場合の外、水先人に水先をさせなければならぬ。

2 前項の規定は、水先人に水先をさせている場合において、船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し、又はその権限を侵すものと解釈してはならない。

第十八條 水先人は、船舶におもむいた場合において水先を求められたときは、正当な事由がある場合の外、その求に應じ、且つ、誠実に水先をしなければならぬ。

(乗下船の安全措置)

第十九條 船長は、水先人が安全に乗下船できるように、適当な方法を講じなければならぬ。

(水先人の運行)

第二十條 船長は、正当な事由がある場合の外、水先人を水先区外に伴つてはならない。

(水先修業生の帯同)

第二十一條 水先人は、水先修業生一人を水先をすべき船舶に伴うことができる。

2 水先人は、水先修業生三人以上を水先をすべき船舶に伴おうとするときは、船長の承諾を得なければならない。

(水先料)

第二十二條 水先人は、水先をしたときは、船舶所有者又は船長に対し、水先料を請求することができる。

2 水先料は、船舶の総トン数及びきつ水を標準として水先区ごとに省令で定める額によらなければならない。

第四章 監督

(免許の取消等)

第二十三條 水先人がその業務を行うに当り、怠慢であつたとき、技能が拙劣であつたとき、非行があつたとき又はこの法律の規定に違反したときは、海上保安廳長官は水先人の免許を取り消し、若しくは停止し、又は水先人を戒告することができる。但し、これらの事由によつて海難審判法(昭和二十二年法律第百三十五号)による海難が発生したときは、この限りでない。

第二十四條 海上保安廳長官は、二年間に三回以上水先人の免許を停止された者又は正当な事由がないのに第十條の規定による海上保安廳長官の行う身体検査を受けない者に対し、水先人の免許を取り消すことができる。

2 海上保安廳長官は、第十條の規定により行う身体検査の結果、水先人が不具廃疾その他精神又は身体に欠陥があつて業務を行うのに不適当であると認めるときは、水

先人の免許を取り消し、又は停止することができる。

(行為の停止等)

第二十五條 海上保安廳長官は、水先人又は水先人の組合(以下単に「組合」という。)の行為が、水先の業務の円滑な遂行を害し、公共の利益に反すると認める場合において水先審議会の勧告があつたときは、当該水先人又は組合に対し、当該行為の停止その他必要な事項を命ずることができる。

2 水先審議会は、前項の規定による勧告をしようとするときは、当該水先人又は組合に対し、あらかじめ期日及び場所を通知して聴問をしなければならぬ。当該水先人又は組合は、聴問の場所において、水先審議会に対し、意見を述べ、及び証拠を提出することができる。

3 海上保安廳長官は、第一項の規定による処分をした場合において、その処分が同項の規定による水先審議会の勧告の趣旨と異るときは、直ちに、その旨を運輸大臣に報告しなければならない。この場合において、運輸大臣は、必要があるとき、海上保安廳長官の処分を取り消すことができる。

(届出及び報告)

第二十六條 水先人は、その業務を行うに当り水先をすべき船舶について海難審判法による海難が発生したときは、遅滞なく、その旨をもよりの海上保安本部、海上保安部、海上保安署又は港長事務所(以下海上保安廳の事務所)とい

う。)に届け出なければならない。

第二十七條 水先人は、水先区において左の事項を認めたとときは、直ちに、その状況をもよりの海上保安廳の事務所へ報告しなければならない。

一 航路又は航路標識に異変があること。  
二 航路の障害となるべき物があること。  
三 その他航行上危険の虞のある事実があること。

第二十八條 船長は、水先人に第二十三條に規定する事由があることを知つたときは、遅滞なく、その旨をもよりの海上保安廳の事務所へ報告しなければならない。

第二十九條 組合は、規約を定め、海上保安廳長官に届け出なければならない。規約を変更したときも同様とする。

第三十條 組合又は水先人は、省令の定めるところにより、水先及び水先修業生に関する事項を海上保安廳長官に届け出なければならない。

第五章 水先審議会  
(水先審議会)  
第三十一條 海上保安廳に、水先審議会を置く。

2 水先審議会は、第二十五條及び第三十二條に規定するもの外、水先の制度に関する重要事項を調査審議する。

3 水先審議会は、水先の制度の改善に関し関係行政廳に建議することができる。

第三十二條 海上保安廳長官は、第二十三條又は第二十四條の規定に

よる処分をしようとするときは、水先審議会の意見を徴し、且つ、その意見を尊重してこれを行はなければならない。

第三十三條 水先審議会は、委員十五人以内組織する。

(委員)  
第三十四條 水先審議会の委員は、水先人、船舶所有者その他水先の業務に関係を有する者、関係行政廳の官吏及び学識経験がある者のうちから、運輸大臣が命じ、又は委嘱する。

2 水先審議会の委員の任期は、二年とする。

(会長)  
第三十五條 水先審議会に、委員の互選による会長を置く。

2 会長は、水先審議会の事務を総理する。  
(臨時委員)  
第三十六條 水先審議会に、特に必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

臨時委員は、第三十四條第一項に規定する者のうちから、水先審議会の推薦に基づき、運輸大臣が命じ、又は委嘱する。

(手当等)  
第三十七條 水先審議会の委員及び臨時委員は、予算に定める金額の範囲内において、手当及び旅費を受けるものとする。

(省令への委任)  
第三十八條 この法律に定めるものの外、水先審議会に關し必要な事項は、省令で定める。

第六章 罰則  
第三十九條 左の各号の一に該当す

る者は、五万円以下の罰金に処する。

一 第十三條の規定に違反して水先人を乗り込ませなかつた者

二 第十四條又は第十五條の規定に違反した者

三 第二十二條第二項の規定により省令で定める額によらないで水先料を支拂い、又は受領した者

四 第二十五條第一項の規定による命令に違反した者

第四十條 左の各号の一に該当する者は、二万円以下の罰金に処する。

一 第二十條の規定に違反した者

二 第二十一條第一項の規定により水先人が水先修業生を伴つた場合においてこれを担いだ者又は同條第二項の規定に違反して水先修業生を伴つた者

三 第二十六條から第三十條までの規定による届出若しくは報告をせず、又は偽虚の届出若しくは報告をした者

第四十一條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に関し、第三十九條第三号の違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に対し、同條の刑を科する。

附則

1 この法律施行の期日は、公布の日から三箇月をこえない期間内において、政令で定める。但し、第五章の規定は、公布の日から施行する。

2 水先法(明治三十二年法律第六

十三号、以下「旧法」という。)は、廢止する。

3 左表上段に掲げる旧法の規定による水先区についての水先免狀を享有する者は、この法律(第五章の規定を除く。)施行の日において、それぞれ同表下段相当欄に掲げるこの法律の規定による水先区について水先人の免許を受けたも

のとみなす。

4 前項の規定は、左表上段に掲げる内海水先区についての水先免狀を享有する者については、その者がこの法律公布の日以前二年間に従事したことがない区域をその区域とする同表下段に掲げる水先区について適用しない。

東京湾水先区	東京湾水先区
東京港水先区	東京湾水先区
名古屋四日市水先区	名古屋四日市水先区
和泉灘水先区	阪神水先区
下関水先区	関門水先区
内海水先区	阪神水先区、関門水先区及び内海水先区
長崎水先区	長崎水先区
島原海灣水先区	島原海灣水先区
伏木港水先区	伏木港水先区
函館港水先区	函館水先区
室蘭港水先区	室蘭水先区
小樽港水先区	小樽水先区
留萌水先区	留萌水先区
塩釜水先区	塩釜水先区
新潟水先区	新潟水先区
七尾水先区	七尾水先区
清水水先区	清水水先区
舞鶴水先区	鶴舞水先区
境水先区	境水先区
崎戸水先区	崎戸水先区

佐世保水先区  
鹿兒島水先区

佐世保水先区  
鹿兒島水先区

5 この法律(第五章の規定を除く。)施行前に旧法又は海難審判法の規定によつてした水先免狀の行使の禁止又は停止の処分は、それぞれこの法律の規定によつてした水先人の免許の取消又は停止の処分とみなす。

6 旧法の廢止前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

7 海難審判法の一部を次のように改正する。  
第四條第二項及び第三十四條第一項中「又は水先免狀を享有する者」を「又は水先人」に改める。

第五條 懲戒は、左の三種とし、その適用は、所爲の輕重に従つてこれを定める。  
一 海技免狀の行使の禁止又は水先人免許の取消  
二 海技免狀の行使の停止又は水先人の免許の停止  
三 戒告

海技免狀の行使の停止又は水先人の免許の停止期間は、一箇月以上三年以下とする。

第五十九條中「免狀行使の禁止」を「海技免狀の行使の禁止又は水先人の免許の取消」に、「免狀を取上げ」を「海技免狀又は水先免狀を取り上げ」に改める。

第六十條中「免狀行使の停止」を「海技免狀の行使の停止又は水先人の免許の停止」に、「免狀を取り

上げ」を「海技免狀又は水先免狀を取り上げ」に改める。  
第六十一條中「免狀行使の禁止又は停止」を「海技免狀の行使の禁止若しくは停止又は水先人の免許の取消若しくは停止」に、「免狀を差し出さないときは」を「海技免狀又は水先免狀を差し出さないときは」に改める。



あります。政府といたしまして、これらの点にかんがみ、終戦後いち早く新しい水先制度確立のため、これが全面的改正の必要を認め、研究に着手いたしました。昨年三月一應成案を得たのでありますが、ある種の事情のため、当時開会中の第二國會へ提出できず、同國會においては、水先人の年齢制限の廃止に関する一部改正だけにとどまったのであります。

この法律案は、現行法の内容を刷新するとともに、法律の形式をも整える意味におきまして、現行法を廃止し、新法を制定するという形をとっておりますが、これにより改正せんとするおまな点は、大体次の九点であります。

先づ第一に水先人の欠格事由の整理であります。現行法に規定する欠格事由の中には、新憲法のもとにおいては適当でない認められるものがありますので、これを整理いたしました。

次に水先業務の免許営業たることを明確にいたしました点でありまして、現行法においては、水先免許の受有あるいはその行使の禁止、または停止等の規定を置いておりますので、その觀念が明瞭でありませぬので、水先人は免許を受けるべきものとして、水先業務の免許営業たることを明確にいたしました。

次に水先人の免許について更新制を採用いたしました。現行法においては、一旦水先人となる、原則として終身水先人たり得るのでありますが、これは適当ではありませんので、五年目ごとに免許を更新することいたしました。

次に水先人区の整備についてであります。現行法においては水先区は、

命令で定めることとし、現在においては省令により二十二の水先区が定められておりますが、水先区を命令で定めることは適当でありませぬので、これを直接法律をもつて規定いたしますとともに、現在の水先区のうち、適当でない箇所を、実情に即するよう改めることといたしました。

次に強制水先制度を採用したことあります。現行法においては水先は、すべて任意水先であります。海難防止の突をあげるためには十分でありませぬので、一定の区域においては、一定の船舶に対する水先を強制とし、船長は必ず水先人を使用すべきものとなりました。

次に具体的な水先業務遂行に関する規定を整理したことでありまして、現行法においては、具体的な水先業務のやり方については、実に詳細な規定を置いておりますが、その必要を見せぬので、実情に即してこれを整理することといたしました。

次に監督規定の整備についてであります。現行法においては、水先業務に不必要に干渉し過ぎるような規定がある反面、監督上不備な点がありますので、これに関する規定を整備することといたしました。

次に新たに水先審議会を設置したことでありまして、水先制度は、公共的施設としてわが國近海の特種事情にかんがみ、内外國船舶に関係するところが多く、その運用改善には、特に慎重を期さなければなりませんので、水先人試験の基準の設定、水先人の配置、強制水先区の設定、監督権の発動、その他水先制度に関する重要な事項について調査審議させるため、新たに水先

審議会を設けることといたしました。

最後に罰則の整理であります。現行水先法は、現行刑法以前の法律でありまして、刑法に譲つてしかるべきような刑罰規定が存するほか、その他の罰則についても適当でないものがありますので、これを実情に即するよう整理することといたしました。

以上簡單であります。本法案の提案理由の御説明を終ります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを切望いたします。

○岡村委員長代理 本案に対する質疑は次会よりこれを行うことといたしました。

○岡村委員長代理 次に船舶公團法の一部を改正する法律案を議題といたします。質疑のある方は発言を許します。

○關谷委員 この船舶公團法の一部を改正する法律案であります。これは聞くところによりますと、すでにこれに対する四月、五月の支拂いをしなけれならぬ。しかしこの実体法が決定せられなために、支拂いが非常に手遅れで、各方面に迷惑をかけておると仄聞いたしておるのであります。この船舶公團法に關するこの改正案は、きわめて簡單なものであります。なおかつ造船法等もあります。この案は、なにかつ造船法等もありますので、関連質問はその際にできると思っていますから、この際これを早急に決定をいたしまして、その支拂い遅延等の不便を掃拭したいと思つて、早急にこれを決定することを動議として提出いたします。

○岡村委員長代理 他に発言ありませんか。なければ、本案については今はこの程度にしておきます。

○岡村委員長代理 これより國有鉄道施行法案を議題といたします。質疑のある方は許します。

○關谷委員 この第八條にあります國有鉄道特別会計の資産、これは帳簿價額であるという御説明を、大臣からか、課長からか伺つたのですが、この資産を現在の時價に評價がえをいたしたのか、これをお伺いしたいと思つて、ちよつと見当がつかないのであります。調査をしきりにやつておりますが、人によつては八千億くらいになるだろうという人もありますし、六千億くらいいふ人もあります。六千億が、まだ政府としては、幾らという調査もできておりませぬし、今申し上げた程度以上に、自信を持つたお話しは申し上げられないような実情であります。目下非常に急いで調査をいたしております。

○荒木説明員 歴大な資産でありまして、ちよつと見当がつかないのであります。調査をしきりにやつておりますが、人によつては八千億くらいになるだろうという人もありますし、六千億くらいいふ人もあります。六千億が、まだ政府としては、幾らという調査もできておりませぬし、今申し上げた程度以上に、自信を持つたお話しは申し上げられないような実情であります。目下非常に急いで調査をいたしております。

○關谷委員 そういたしますと、今度國有鉄道法がしかれますと、將來私鉄を拂い下げるといふとき、その私鉄の拂下げ代金は公團の収入になるのですか。あるいは政府の収入になるのですか。

○荒木説明員 これは日本國有鉄道の収入になるわけでありまして、政府収入にはなりません。

○關谷委員 そういたしますと、拂下げの價格は現在帳簿價額で見ても、そして將來拂い下げをする場合に、これを時價に評價して拂い下げる

ということになりまして、ある程度のものを拂い下げるということになると、公團は帳簿上には資産というものがなくなつて、そして實際は歴大な資産を持つ。こういう結果も出て来るわけですね。

○大屋國務大臣 そのような問題は、つまり實體の鉄道を見ますと、その財産がなくなつて現金が入つて来る。こういうことなるかと思つて。

○關谷委員 そういたしますと、一部分拂い下げた場合に、現在の全部の帳簿價額を凌駕する金額の収入になるといふような場合があり得るわけですか。

○大屋國務大臣 それは資本金が四十億、五十億ちよつと欠けておるわけですから、もしも今の私鉄買収の分が入つて来たとした場合には、あるいは多く入ることも想定されますが、實際論としては、今考えておる私鉄の賣却價値が五十億弱というわけには参らぬかと思つております。

○關谷委員 私鉄あたりの拂下げ代金が國鉄の収入になるということになつて参りますと、現在政府がたけのこ生活をやるというやうなことがいわれておりますが、私鉄の拂下げはたけのこ生活の一助にはならぬ。こういうことになるわけですか。

○大屋國務大臣 それはヨーロッパの財産でありますから、運輸省から移管してしまつた先の、私鉄のいわゆるさうな賣行爲に對する果実、つまり賣上げの代金は、運輸省で使うというわけに参らぬかと思つて。

○關谷委員 その場合に今の私鉄の拂下げというものは、経済的部面から、

政府の現在の赤字を補填するという意味から、私鉄の拂下げをやるというふうなことに聞いておるのであります。が、そういういたしますと、私鉄の拂下げというものは、そういう経済の面から考えた場合には、現在やるべきものではないというふうな結論であると承知してよいのでありますか。

○大屋國務大臣 それは關谷君のはちよつとお考え違ひだと思つたのであります。大体運輸省の大きな部分の鉄道の運営に關する面が、コーポレーションという形で出て行つてしまつておるのであります。目下世間で論議されておる二百三十億の赤字が出るというものは、現在の國鉄の経営から赤字が出る。その國鉄がコーポレーションになつて仕事をやつて行く、その國鉄が自分の財産を處理して、金が入つて來れば、國鉄の経営面にその金が潤いになると思ひます。

○關谷委員 私が申し上げたいと思ひますのは、現在政府はいろいろなもの拂下げをして、政府の赤字をまかなつて行くのだ、こういうことになつておるのであります。私鉄等を拂下げをして、政府の今のたけのこ生活には一向効果がな、こういうことになれば、これは別に何というか、今の窮状を補助し、政府の収入をまかなうために、私鉄拂下げというものは何ら役立たない。こういうふうな考えられるのであります。

○大屋國務大臣 それが私は役立つものだという御説明を申し上げたわけなので、運輸省の今やつておる仕事はつまり船舶行政と、鉄道行政と自動車行政とあるのであります。今問題になつておるのは、鉄道の経営で赤字が出

るので、その鉄道が、今度運輸省の鉄道にあらずして、コーポレーションの鉄道という形になつて行くわけです。そこで今の私鉄もコーポレーションの財産でありますから、コーポレーションが、自分の財産である私鉄というものを賣つて、その賣上げ代金が入つて來れば、コーポレーションの経済の中に吸収ができる。こういうことにすれば、すなわち六月一日までは、いわゆる國鉄として運輸省の中にあつて國の機構の一つであります。六月一日以後に、その私鉄の財産をコーポレーションが買れば、つまりコーポレーションの経済の足しになるということをして申し上げておるので、たけのこ生活、つまりコーポレーションの財政の不足を、自分の所有の財産を賣つて、その収入で自分の財政を豊富にするということは可能でありますから、關谷さんの俗にいう財産を賣つて足しにするという面に寄與することと思ひます。

○佐伯委員 ちよつと大臣に伺ひたいのであります。予定貸借対照表でございしますが、五月三十一日の國有鉄道の資産と、六月一日における資産とは、この資料において三百何十億円の相違があるのであります。損失が四百七十何億円、これは引継がれる場合と、引継いだときの財産の状況との概要であるかと存じますが、損失面は一般會計で負担せられて、切り捨てて引継ぐということになつておるのであります。よろしく。

○荒木説明員 お答えいたします。これは三百九十何億の一般會計からの借入金があるわけでありまして、その借入金は低運賃政策の犠牲になり、運賃を安くいたしましたために赤字が出まし

た昨年度の二百九十九億、その前年度の分を加えて、いわゆる國の低運賃政策のためにそれだけの赤字が出たと考へられるわけでございます。それに該當する分は一應借入金として、一般會計から特別會計に対する貸付金という形式になつておりますけれども、實質は補助金の性質を備えておる。こういうことで、大藏省その他關係の方面とも折衝いたしました結果、三百九十九億の負債、一般會計からの借入金というものは、五月三十一日現在で帳消しにしてしまふということになるから、六月一日のバランス・シートの上では、その金額だけ減つて出て來るということになつておると思ひます。

○佐伯委員 そういたしますと、もう一つ大臣に伺ひますが、先ほど民自党の委員の方が御質問になりまして、國有鉄道財産の一部資産の処分における利益は、要するにコーポレーションの収入となつて行くのであるという大臣の御答弁でありましたが、こういうことは、わが國の経済情勢の上において一切の経済は今日までたけのこ生活をして参りまして、資産面に不良資産も含まれておるのであります。ひと國有鉄道だけではございませぬ、全日本の産業一切に、そういうような不良資産が含まれておるのであります。これはいつか一回は整理をしなければならぬものであるが、國有鉄道はここにおきまして、今日までの過去の水ぶくれを國家に負担させて、現実問題としては、整理された会社となつて建て直つて行くように聞えるのであります。私はこれは非常に間違つておることと考えられます。もしそういう建前であるといはしますならば、かり

に今日國有鉄道がコーポレーションに引渡されましたその当時の資産の限界を、どういふふうになされるのか知りませんが、もしこれが今日責任を持つてゐる日本國有鉄道といはしまして、引渡された資本以上に、財産における利益がある場合、それは營業上の利益に編入せず、當然國家に返還するものであるという條件が十二分についておらぬといはしますれば、今後における國有鉄道の経営者というものは、健全なる経営はし得なくなる。今後私鉄な経営をいたし、それによつて損失を招きましても、必ずや資産の処分における利益金が含まれておるといふことで、健全なる経営はできません。これは國有鉄道だけではございませぬ。全日本の産業の上において、過去における損失金をいかに経営の合理化をはかつて埋め合せて行くかといふことが、われわれに賦課せられてゐる現実の問題であります。私は會計上における資産の譲渡といふことは明細にわからないのであります。これをどういふふうになさるのであります。

○大屋國務大臣 ただいまの御質問は二つか三つくらい思想にわけられると思つたのですが、まず第一に、龐大な、五十億弱に見積つたが、實質は何千億とあるか知らぬものを、コーポレーションに渡しては不合理ではないかといふような御議論のようでありまして、しかしこれは賣つたものでない、あるいは國以外の個人といふものに譲り渡したものでない、コーポレーションといふ形にかえてやつたわけなんので、普通の賣買、譲渡といふ觀念と違ふと思ひます。それから第二の御質問は、コーポレーションの財産を賣つ

た場合の収入金は、先ほど申し上げました通り、コーポレーションの資産をコーポレーションが処分したのでありますから、コーポレーションの所有に歸するといふことは、間違ひありません。ただコーポレーションの會計の規則で、コーポレーションが鉄道事業をいたしまして利益が出た場合に、いわゆる予算の定むる以外の余剰の利益があつた場合には、それを國庫に納入するという規定が、この國有鉄道法に書いてありますから、そういうふうに御了承願いたします。

○佐伯委員 大臣の今の御答弁は合点が行つたのであります。現在の資産をそのまま別に高く見積る必要はない、そのままコーポレーションにお引継ぎになるといふことについては、コーポレーションが別に行つたのではあります。私の主張する第一点は、國有鉄道の會計、經理は、お説の通り國家財政と結びつけられておるので、多くはその損害は一般會計から補填せられるといふ性格を持つて参つたのであります。このコーポレーションになると、それが独立採算制にかわつて参るのであります。そこで過去における経営の一切は、ちよつと株式会社で申しますれば、資産が切り捨てられておるがごとき状況のもとにおいて、コーポレーションができ上つておるのであります。この点を私は主張するのであります。いま一つ聞いてみたいのであります。引渡すのであります。現在の資産そのままで引渡すのであります。これを前提にお伺ひしておきます。

○大屋國務大臣 ただいまの御質問は二つか三つくらい思想にわけられると思つたのですが、まず第一に、龐大な、五十億弱に見積つたが、實質は何千億とあるか知らぬものを、コーポレーションに渡しては不合理ではないかといふような御議論のようでありまして、しかしこれは賣つたものでない、あるいは國以外の個人といふものに譲り渡したものでない、コーポレーションといふ形にかえてやつたわけなんので、普通の賣買、譲渡といふ觀念と違ふと思ひます。それから第二の御質問は、コーポレーションの財産を賣つ

た場合の収入金は、先ほど申し上げました通り、コーポレーションの資産をコーポレーションが処分したのでありますから、コーポレーションの所有に歸するといふことは、間違ひありません。ただコーポレーションの會計の規則で、コーポレーションが鉄道事業をいたしまして利益が出た場合に、いわゆる予算の定むる以外の余剰の利益があつた場合には、それを國庫に納入するという規定が、この國有鉄道法に書いてありますから、そういうふうに御了承願いたします。

○大屋國務大臣 資産の評価増を行わずして、現在のままの評価でコーポレーションに移す、かように了承願います。

○佐伯委員 そういふ点において、私は一つの条件を要請するものなのであります。と申しますことは、今日まで戦後におけるわが國の経済の立て方は、ことごとくたけのこ生活をして参つて、それぞれ大きな損失の負担を潜在せしめておるのであります。そこでおそらくこれを整理せねばならぬと私は考へるのであります。そのときに臨みまして、日本の経済の大宗であります國有鉄道それ自身が、やはり大きな役割をするのであります。私は過去における國有鉄道が、やはり國家の大きな恵みを受けておりましたがために、その点においては、一般的経済社会とは違つた内容を持つておる。むしろ私は、まだまだ健全な内容を持つておると思ふのであります。そこでこの健全な内容を持つておきまして、しかも今回評價増を出さずにしてコーポレーションに引渡される場合におきましては、反面におきまして、その利益を收受するところの権利と、また評價増から起つて来る利益は、國に返すという一つの条件とが附加せられておきまさんと、経営上においては、これの健全な経営はできません。御承知の通り、現在の日本の産業というものは、利益がないにかかわらず、資産を賣り盡して食つておる会社が現在非常に多いのであります。それを今回は健全な経営にしようという建前でありまして、資産を評價し、資産の益金はこれを完全に資本に還元するという建前を

とらなければなりません。どこまでコーポレーションの將來における経営におきましては、収益上におけるところの損失は、これはコーポレーションの責任でありましようけれども、資産面で評價増を出さずして、現在の帳簿額をもつて引渡す限りにおきましては、國家はどこまで、この資産の問題が解決するまでは、國の一般財政と結びつけて置かなければならぬ。私はかように信ずるのであります。この一点が、どういふように施行法において引継がれることになつておきましようか。これは私はまづたく重要な問題であると思ふのであります。

○大屋國務大臣 その問題は、いわゆるコーポレーションの營業による利益が出た場合には、一定の予算的措置を考慮して、それ以外の余剰分は、これを國庫に收納することはたゞいま申し上げた通りであります。あなたの御質問は、さらにコーポレーションに引継がれた財産を賣却したような場合には、その財産の收受権はコーポレーションにあらすして、國家に收納すべきであるという御議論のように拜聴するのであります。今回のこの規定の中では、コーポレーションの財産に移動したものをコーポレーションが処分した場合には、コーポレーションの財産として收受するという建前に一應なされておるわけでありまして、

○佐伯委員 收受する点におきましては、一旦引渡したのでありますから、それはコーポレーションの收受でさしつかえがないでしよう。しかしこれはこの前の鉄道法におきまして、会計制度を根本的にかえなければならぬという事になつておきまますが、今回の

それには、コーポレーションの会計制度に關することはつきりとしておりません。コーポレーションそれ自体が、会計制度の上におきまして、今申し上げたように、はつきりとしておりますれば、さしつかえないと思ひます。私どもは施行法それ自体に、少くとも会計制度、つまり日本國有鉄道の独立採算制を堅持する会計制度が欠けておると思ひます。この会計制度それ自体が健全化してくるならば、國家といたしまして、帳簿額を移譲いたしましたとしても、コーポレーションそれ自体が、その資産の会計經理の面におきまして、私が今申し上げましたように、健全な資本蓄積にそれをまわせば、あえて國家に還元する必要はありません。しかしそれが不健全な營業面におきまして收受されて行くという事になりますと、そこから問題が起つて参る。この点、私はあくまでも條件が附加せられておらなければならぬという意見を持つております。

○大屋國務大臣 コーポレーションの会計制度が不備であるという点の意味には、二つあるであります。一つはコーポレーションというものをせつかくこしらへましたが、相かわらず、現在の規定では、運輸省における國有鉄道の姿そのまま、たとえば予算をきめて、その予算を執行して行くというだけのことで、コーポレーションは、いわゆる一種の國家形態にもあらず、株式会社の形態でもない、中間のような形態であります。株式会社であれば、自分自身で銀行取引も自由自在にできるといふように自由になつておるのであります。現在のコーポレーション

の会計の制度は、その点が不備でありますので、これは國會にもそれぞれ意見がありますことは、佐伯君御存じの通りであります。佐伯君御存じの不備と、ただいまのいわゆる財産の評価がえをして、コーポレーションに渡すべきそれが、不当に安く評價されておるといふ点に対する經理の面が、一般の民間会社の例にかんがみて、不適当であるという御意見は、この点に拜聴したのであります。この点は、そういう御意見は御意見といたしまして、現在は現実の評価をそのままコーポレーションに引渡したにすぎないのであるといふこと以外にどうも何も申し上げる材料がないのであります。

○佐伯委員 わかりました。この点は技術的な、専門的な面に入りますがために、どうか將來これを実施せられる場合において、参考にだけしておいていただければよいと思ひます。私は何も財産の評価増を出して渡せというふうな、不健全な考え方は持つておりません。現実のまま、いわゆる帳簿額のままコーポレーションに渡してさしつかえないと思ひます。しかし國有鉄道をコーポレーションにいたしました根本理由は、独立採算制を堅持し、企業を合理化して行くというのが本則でありまして、コーポレーションそれ自体の今後における經理の問題が、一番重要な問題であります。その經理の根本をなしておるところの、資産の処理という資本勘定、それと収益勘定、この両面に対する一つの規定が、完全に申し上げるのであります。監督官廳であります運輸大臣は、將來において、

この点に対しては監督をしつて行くとおつしやるのであります。けれども、基本的法律案なければなりません。私はこの点は、最も重要な点であらうと考へるのであります。帳簿額で渡せば渡すほど、その資産勘定、要するに資本蓄積面、この面に対しては、一定の取締りが基本的になければならぬと考へるのであります。要するに經理方法につきまして、独立採算制を堅持して行くという一つの大きな問題は、この財産の收受に對しまして、基本的に一定の制約を加えておくべきことが一番大きな必要事項と存じます。意見を申し上げたのであります。この点は会計技術的な、事務的な問題が多分にござりますので、これをもつて私は質問を打ち切ります。

○高橋(定)委員 施行法の十五條に、國有鉄道運賃法についての改正があるやうです。この九條の二の、定期旅客運賃、小口扱貨物運賃、手小荷物運賃、旅客運賃及び貨物運賃の最低運賃、寝台料金、この五項目については國會に出す必要がないという御意見のように思ひますが、國會の承認を求めたい事項の運賃の改正をされることを予想せられておるのかどうか、お伺いしたいと思います。

○大屋國務大臣 たいだいま高橋君の御質問の、これらの件を決定いたしまする場合には、コーポレーションが運輸大臣の認可を受けなければいふことになつておるのであります。これは現在の規定が、國會の承認事項でないもので、こつういふふうにはいたしません。○高橋(定)委員 特に定期旅客運賃といふやうなものは、この運賃法により

ますと、一箇月の場合は普通旅客運賃の百分の五十に相当する額を越えてはいけないという制限を設けてあるから、運輸大臣の認可を得れば独自に改正ができるように、規定上なつておるようにも考えられますが、定期旅客運賃というものの改正は、当然普通旅客運賃が改正される場合に伴つて改正されるべきものであつて、単独に改正されるものではないというように考えられる。従つてこれは基本運賃が改正されるときに同時に國會の承認を求められるようにされた方が、ほんとうのようにならざるを得ないが、どうですか。

○大屋國務大臣 ただいまの御意見は御意見といたしまして、現在がさうに相なつておりますので、この規定におきましても、やはり單に運輸大臣の認可を受ければよろしいということにいたしましたわけでございます。

○關谷委員 行政整理は、國有鉄道が公園に移行する以前に行うようになるわけですか。

○大屋國務大臣 それは國有鉄道がコーポレーションに移りましてから、実施いたすということになつております。

○關谷委員 そういたしますと、退職慰勞金の問題がからまつて來ると思ひます。それは運輸省に勤務した年限が含まれるということになりますと、運輸省に勤務した当時の年数も、ことごとくコーポレーションの方に引継がれて、コーポレーション経済からこれをまかなうことになるのですか。

○大屋國務大臣 お説の通りであります。

○片岡委員 第十條に「支拂上現金に

不足があるときは、日本國有鉄道法第四十五條の規定による貸付として國庫余裕金を一時貸し付けることができ」という規定がありますが、御承知の通り、独立採算制を堅持しなければならぬときに、こゝういふ規定でどのくらい限度まで貸し付けられるのであるか、もし限度がないとすれば、今までの制度とちつともかわるところがない、その限度が定めてありやいなや、伺いたしたいと思います。

○大屋國務大臣 本年度これは百億となつております。

○片岡委員 もしも百億で不足を生じた場合は、それ以上追加することができるとは思ひますか。

○大屋國務大臣 規定が百億でありますから、あとは規則としてはいけないということになると思ひます。

○片岡委員 その赤字はどうして補填しますか。

○大屋國務大臣 その場合には、いわゆる予算の範囲で經營をやつておつて、それで赤字が出て參るといふ問題に滞着いたすわけなので、あるいは次年度の予算でその赤字を填補する。しかし独立採算制ですから、從來のよう

に國家の本會計から融通を受けるということは、毫末も期待できない、こゝういふようなことになるのじやないかと思ひます。

○高橋(定)委員 今の第十條に関連しまして、支拂上現金の不足を生じた場合の政府からの借入れの限度は、一應本年度の予算では百億と定まつておるようですが、現在の國有鉄道の支拂い遅延の状況から判断しますと、百億円の限度では、現在非常に唱

えられております政府支拂いの遅延というものを、円滑に支拂つて行かれることは、困難であるように考えられるのであります。運輸大臣としては、この百億円の限度に縛られることなく、あるいは國有鉄道の収入金を引当てにして、民間のいわゆる市中銀行のシンジケート銀行團というふうなものを設定して、それから融資を受けて、一時國有鉄道の支拂いを円滑にするというふうな点については、どういふように考えておられるか。

○大屋國務大臣 ただいまの御質問であります。従來の例にかんがみ、百億の一時借入金では少額に失しないかという御質問であります。私は初めての試みでございますので、百億円見当を計上して、まづやつてみて、しかる上で、またその額をふやす場合が起きたら、ふやそうといふふうにご考慮しております。その根拠はどういふことかと申しますと、一應本年度あたり

の、現在の姿における形勢では、非常な支拂い遅延というものが起きたので、これは御承知の、つまり見越し注文、あるいは見越し生産、あるいは経済界の変動による注文價格の中途における値上りというふうな、いろいろ原因のために、支拂い遅延を來し、その資金の需要から、多大な額が必要になつたのであります。これらの關係をさらつと整理をいたしまして、コーポレーションに引継ぐのでありますから、コーポレーション自体の將來の

経済においては、まあ百億もあれば、一時借入金でたいがい大丈夫じやないかと考えております。さらに第二段の御質問の、これを市中銀行の方面から、シンジケートや何かをつくらして、借入金ができるようにという趣旨

はまことにけつこうで、そういう機構がなければ、このコーポレーションは、在來の官營の運管の場合と同じわけ、能率的な經營を發揮できないという点がございます。いわゆるコーポレーションのこの規則の會計上の不備を改正するといふようなことは、さうな点を練つておるわけなのであります。ひとつすみやかにさういふことができるように、改正をしたいと思つております。

○高橋(定)委員 時間があるようです。から—ただいま運輸大臣から御説明がありましたが日本國有鉄道になつた場合の、いわゆる公共企業体に適する經理關係の規定を改正することについて、大藏省といつて御折衝中のようになつておるのであります。現在までの御折衝のごくあらましを、お話願ひたいと思ひます。

○足羽政府委員 ただいまの御質問にお答え申し上げます。実は國有鉄道法三十六條以下の經理規定の改正につきましては、成案を得て、これをできますれば本國會にせひ出した、こゝういふつもりでいろいろ研究を重ねておりました。なお大藏省の方とも実は折衝したいといふことで、いろいろ話し合ひを進めて參つたのであります。先方の方で、実は大藏省としての意見がまだまとまらないといふので、まだはつきりとは話し合ひをする段階までにはなつておりません。ただし、大藏省の方でも、大体意見がまとまつたようでございます。今非公式に向うのまゝとまつた意見について、双方で検討いたしております。その結論につきましては、双方の意見がまだ合致するといふ段階に至つておりませんけれども、

大体その程度に現在進んでおります。○高橋(定)委員 大藏省との折衝がまとまりまして、本國會に御提案になれば、非常にけつこうだと思ひますが、あるいはその議がまとまらなくて、次の臨時國會に提出されるような場合におきましては、第四十四條の後段「日本國有鉄道は、市中銀行その他民間から借入金をすることができない。こゝういふように積極的に市中銀行その他民間からの借入金を禁止しておる條項がございまして、公共企業体となつた場合におきましては、ぜひこの條項は削除されて、日本國有鉄道は、運輸大臣の認可を受けて、市中銀行その他民間から借入金をすることができ」といふ積極的な條項を加えていただきたいと思ひます。

な四十七條の「日本國有鉄道の業務に係る現金については、法律又は政令の定めるところにより、國庫金の取扱に關する規程による。運輸省が現在國有鉄道を運管されておられる姿のまま、その収入金が國庫金の取扱いになつておるといふことに、いろいろ御不便があると思はれるのであります。これも次の御提案には、日本國有鉄道は、運輸大臣の認可を受けて、業務に係る現金を市中銀行に預け入れることができる」といふような條項に訂正をしていただきたいと思ひます。

なお四十九條の「日本國有鉄道は、運輸大臣の認可を受ければ、營業線及びこれに準ずる重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供することができない。」となつておりました。將來日本國有鉄道は、營業線及びこれに準ずる重要な財産を、國會の承認を得ず、かつてに処分できるように、この規定

はまことにけつこうで、そういう機構がなければ、このコーポレーションは、在來の官營の運管の場合と同じわけ、能率的な經營を發揮できないという点がございます。いわゆるコーポレーションのこの規則の會計上の不備を改正するといふようなことは、さうな点を練つておるわけなのであります。ひとつすみやかにさういふことができるように、改正をしたいと思つております。

○高橋(定)委員 時間があるようです。から—ただいま運輸大臣から御説明がありましたが日本國有鉄道になつた場合の、いわゆる公共企業体に適する經理關係の規定を改正することについて、大藏省といつて御折衝中のようになつておるのであります。現在までの御折衝のごくあらましを、お話願ひたいと思ひます。

○足羽政府委員 ただいまの御質問にお答え申し上げます。実は國有鉄道法三十六條以下の經理規定の改正につきましては、成案を得て、これをできますれば本國會にせひ出した、こゝういふつもりでいろいろ研究を重ねておりました。なお大藏省の方とも実は折衝したいといふことで、いろいろ話し合ひを進めて參つたのであります。先方の方で、実は大藏省としての意見がまだまとまらないといふので、まだはつきりとは話し合ひをする段階までにはなつておりません。ただし、大藏省の方でも、大体意見がまとまつたようでございます。今非公式に向うのまゝとまつた意見について、双方で検討いたしております。その結論につきましては、双方の意見がまだ合致するといふ段階に至つておりませんけれども、

はまことにけつこうで、そういう機構がなければ、このコーポレーションは、在來の官營の運管の場合と同じわけ、能率的な經營を發揮できないという点がございます。いわゆるコーポレーションのこの規則の會計上の不備を改正するといふようなことは、さうな点を練つておるわけなのであります。ひとつすみやかにさういふことができるように、改正をしたいと思つております。

では説まれるのでありますが、これはおそらく本来の規定の御精神ではないと考えられるのでありまして、ぜひ第三項に「運輸大臣が前項の認可を行うには、これを国会に提出して、その承認を得なければならぬ」という條項を挿入していただきたいと思ひます。なおこれに関連して現在の予算の取扱いは、あまりにきゆうくつに失すると思はれますので、包括予算といつたような思想で、大蔵省と御折衝願ひたいと思ひます。

○加賀山政府委員 ただいまたいへん適切な御指示を受けたわけでありまして、その線で大蔵省と折衝いたしております。ただ四十九條の点は、改正法律案におきましても現在のまゝということにいたしております。四十四條、四十七條の点は、その線で折衝いたしております。予算等は全部改正していただかないと、國庫金の取扱、それから預入れ、借入れということは重要なものでありますから、これだけ離れてやるといふことは、ちよつと困るのじやないかと考へております。

○岡村委員長代理 爾余の質疑は次会に譲ります。

○岡村委員長代理 それでは再び船舶公園法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○榎澤委員 船舶公園法にいたしましても、三億の資金を一挙に五十億くらいにいたしますことについて、審議もせずに、予算でとつたと申しながら、一挙に多数をもつて押し切るといふことは、非常にけかしらぬと思ひます。共産党といつたしましては、まだいろいろ關係法案もございま

すので、これに対して反対の意思を述べまして、採決に狩り出された形でございますけれども、異議を申し述べておきます。

○關谷委員 この法律案はきわめて簡單でありますので、質疑應答も出盡したようでありまして、この際討論を省略いたしましたので、採決せられんことを望みます。

○岡村委員長代理 關谷君の動議に御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○岡村委員長代理 それでは船舶公園法の一部を改正する法律案の採決に入ります。

船舶公園法の一部を改正する法律案に、賛成の方は御起立を願ひます。

〔賛成者起立起立〕

○岡村委員長代理 起立多数であります。よつて本案は可決せられました。

○岡村委員長代理 次に日本國有鉄道法施行法案を議題といたします。

○關谷委員 これも相当論議を盡されましたので、質疑應答を打ち切りましたので、討論を省略して採決せられんことを望みます。

○岡村委員長代理 關谷君の動議に御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○岡村委員長代理 御異議なしと認めます。

それでは日本國有鉄道法施行法案の採決をいたします。この法案に賛成の方の御起立を願ひます。

〔総員起立〕

○岡村委員長代理 起立総員。全会一致でございます。

向案に対する衆議院規則第八十六條

による委員会報告書の作成並びに提出方は、委員長に御一任を願ひたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○岡村委員長代理 御異議なしと認めます。ではさうにとりからはからいます。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十三分散会

〔參照〕

船舶公園法の一部を改正する法律案

(内閣提出)に関する報告書

日本國有鉄道法施行法案(内閣提出)に関する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十四年八月五日印刷

昭和二十四年八月六日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局