

第五回國會 運輸委員會 議錄 第二十五号

昭和二十四年五月二十一日(土曜日)

午後三時二十三分開議

出席委員

委員長 稻田 直道君

理事 大澤嘉平治君 理事 關谷 勝利君

理事 前田 郁君 理事 佐伯 宗義君

理事 佐々木三君 理事 田中 堯平君

岡田 五郎君 尾崎 未吉君

片岡伊三郎君 小西 寅松君

天野 公義君 高橋 定一君

黒澤富次郎君 志賀健次郎君

川島 金次君 米窪 満亮君

柄澤 金子君

出席政府委員

運輸政府次官 加藤常太郎君

(鉄道總局業務局長) 藪谷 虎芳君

(陸運監理局長) 小幡 靖君

(海運總局長) 秋山 龍君

運輸事務官

委員外の出席者

議員 佐藤 榮作君

議員 田中織之進君

法制局參事 鮫島 眞男君

專門員 岩村 勝君

專門員 堤 正威君

五月二十一日

委員門司亮君及び満尾君亮君辭任につき、その補欠として山口シヅエ君及び黒澤富次郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員山口シヅエ君辭任につき、その補欠として川島金次君が議長の指名で委員に選任された。

五月二十日

通訳案内業法案(内閣提出第八二号)(参議院送付)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

戰時海運管理令の効力延長の件

通訳案内業法案(内閣提出第八二号)(参議院送付)

戰時中政府が買収した鉄道の譲渡に關する法律案(廣川弘禪君外五名提出、衆法第二二号)

○稻田委員長 それではこれより運輸委員會を開きます。

本日の日程に入ります前に、戰時海運管理令の効力延長の件に關しまして、政府より發言を求められております。これを許します。秋山長官。

○秋山政府委員 國家總動員法及び戰時緊急措置法を廢止する法律の一部を改正する政令に關しまして、御報告申し上げます。本件は船舶運管令の根拠法であり、さらに六箇月延長しようとするものであります。本件は從來数次の延長を経まして、現在本月一ぱいをもつてその効力を失うことになっているのであります。諸般の情勢にかんがみまして、今ただちにこれを失効せしめることができまじいので、さらに六箇月の効力延長をしようとするものであります。過日閣議の決定を経まして、近く公布の運びになる次第でございます。戰時の船舶運管令を中心とする船舶運航關係の体制の變革につきまして

は、從來早く民營に還元してもらいたという、業界その他の痛烈な希望があつたのでございまして、政府といたしましてこの方針に基きまして、着着これが措置を進め、去る四月一日よりその体制の一部を變更いたしました。はだか用船より定期用船に切りかえしましたことは、御承知の通りであります。この措置の變更後の実績を見ますに、非常に予期通りの成績を上げて、船舶の運航能率は非常に上つておるのでございまして、政府はさらに体制の整備を期しまして、國家總動員法に基く戰時海運管理令をなるべくすみやかに廢止したいと存じておるのであります。が、情勢なおこれを許しませんので、かように決定した次第でございます。一言御報告申し上げます。

○稻田委員長 これより通訳案内業法案を議題といたします。

通訳案内業法案

右の内閣提出案は本院において修正議決した。よつて國會法第八十三條によりここに送付する。

昭和二十四年五月二十日

參議院議長 松平 恒雄

衆議院議長 幣原喜重郎殿

(小字及び一は參議院修正)

(欠格條項)

第四條 左の各号の一に該当する者には、免許を與えない。

一 一年以上の懲役又は禁この刑に処せられた者で、刑の執行を終り、又は刑の執行を受けるこ

とがなくなつた日から二年を経過しないもの

二 精神病又は傳染性の疾病にかかつている者

三 第十四條第一項第三号又は第四号の規定により免許を取り消された者で、免許を取り消された日から一年を経過しないもの

(不正受驗者の処分)

第六條 受驗に際し、他人を出頭せしめ、受驗場を持ちこむことを偽ぜられていた物件を持ちこみ、又は他人の答案をぬすみ見するような不正な方法によつて、第三條の試験に合格しようとした者に対しては、その試験を停止し、又はその合格を無効とする。

2 前項の者に対しては、三年以内において期間を定め、試験を受けさせないことができる。

(免許手数料等)

第十條 第三條の免許、第八條の免許の更新又は前條の免許証の再交付を受けようとする者は、政令の定めるところにより、手数料を納めなければならない。

2 前項の手数料の額は、三百円以下の範圍内において、省令で定める。

第十二條 通訳案内業者は、就業中免許書を携帯し、警察官、警察吏員又は通訳案内を受ける者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

2 当該官吏が前項の請求をするには、その身分を示す証書を携帯し、通訳案内業者の要求があるときは、これを示さなければならない。

(禁止行為)

第十三條 通訳案内業者は、左の行為をしてはならない。

○通訳案内を受ける者のために

一 物品の購買その他のあつ旋について、販賣業者その他の關係者に対し金品を要求すること。

二 通訳案内を強要し、又は正当な理由がないのに、通訳案内を拒むこと。

三 免許証を他人に貸與すること。

(免許の取消等)

第十四條 通訳案内業者が第四條各号の一に該当するに至つたときは、

○又は前條の規定に違反し、その他業務に關し不正な行為をしたときは、都道府縣知事は、その免許を取り消し、又は期間を定めて營業の停止を命ずることができ

る。

第一類第十三号

運輸委員會議錄第二十五号 昭和二十四年五月二十一日

を述べ、又は証拠を提出すること
ができる。

(罰則)

第十五條 通訳案内業者の団体は、省令の定めるところにより、行政廳に対し、その成立又は解散の届出をしなければならない。

(訴訟及び訴訟の提起)

第十五條 この法律又はこの法律に基く命令により行政廳のした処分不服のある者は、運輸大臣に訴願をすることができ、且つ、訴訟を提起することができる。

(罰則)

第十六條 左の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第三條の免許を受けずに通訳案内業者を営んだ者

二 第十四條の規定による営業の停止の処分違反して通訳案内業者を営んだ者

第十七條 第十三條の規定に違反した者又は免許証を他人に貸與した者は、一万円以下の罰金に処する。

○第一項

第十八條 第十二條の規定に違反した者は、千円以下の過料に処する。

2 通訳案内業者の団体が第十五條の規定による届出を怠り、又は虚偽の届出をしたときは、その団体の代表者又は管理者を千円以下の過料に処する。

○稲田委員長 御承知のごとく本案は参議院先議の議案でございます。今まではわれ／＼が予備審査をいたして参りました政府案に、参議院において修正が加えられて参議院送付となつて参つ

たものであります。従いましてこれが原案となつておりますので、念のため事情を申し上げておきます。

それでは通訳案内業法案に対して質疑があればこれを許します。

○關谷委員 この法案はすでに質疑も行われたのでありますし、内容もきわめて簡単なものでありますので、この際討論を省略いたしまして採決せられんことを望みます。

○稲田委員長 ただいまの關谷君の動議に御異議ありませんか。
〔異議なしと稱ふ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めます。よつてただちに採決するに決しました。

これより通訳案内業法案について採決いたします。本案は原案の通り可決するに賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数であります。よつて本案は原案の通り可決するに決しました。

○稲田委員長 それでは引続きこれより、戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案を議題といたし質疑を続行いたします。田中堯平君。

○田中委員 本法は昨日からいろいろ審議が進められておりますが、その重要な点については提案者並びに政府当局からいろいろに答弁はあつたものの、十分了解の行つた答弁は一つも出ていないと考えるのであります。私の質問もこれを重複する点があります。質問もこれを重複する点があります。が、しかし不十分なる答弁であるがゆえに、もはや二十四時間経過の今日では、昨日以上に深く考えられておる点

もありましようから、十分なる御答弁をいただきたいと思ひます。

まず第一にお尋ねしたいのは、この提案者の資格の問題であります。提案者は個人の名において出しているものであります。これが民自党の案であるかどうかという事は、最初の間は民自党の党議にかけて、これは民自党のまとまれの意思としての案であるという御説明であつたが、半ば以後民自党の委員の方で、われ／＼が質問中に、民自党案、民自党案という民自党の名前を盛んに使つたことに對して、どうもそれは了解できぬという趣旨のこと言われておるところを見ると、必ずしも民自党のまとまれの意思としての案ではないのじやないかという疑いがあること、それから民自党の、はつきり申しますならば、山口國務大臣のごときは、ごく最近和歌山市における演説会のごとき、買収の私鉄の拂下げは反対である、はつきりした意思を表明しておられる。またさらに、政府當局が一体この案にどういう態度をとつておられるか。われ／＼の知る範囲では、運輸當局は必ずしもこの拂下げについては全幅的な賛成ではないというニュースをたくさん得ておるのであります。そこでそうなつて來ると、ごく少数の人々の意思が、案に盛られて出ておるといふ解釈にもなるのであります。が、(ノー／＼)それであるとするならば、われ／＼のここにおける審議の態度にも、大いにニュアンスがかわつて來ることになります。そこで發議の第一着は、まず一体これはいかなるところの發議であるかというところ、從つて今日は責任政治の時代

でありますので、なるほど形式的に法律論から言ひならば、各議員が発議権を持つておるので、だれが発議をしようとかまわぬ、是を是とし、非を非とするから、かまわぬじやないかという論も成立つのであります。しかし責任政治のもつておられるのは、一体だれが発議したのか、これがよき結果になるか、あしき結果になるかによつて、あるいはこれを批判し、あるいははめるといふような、いろ／＼な責任問題が生じて來るわけですが、國民はどこに責任を問へばいいかという問題も、起きて來るのであります。從つてわれ／＼が審議をする態度にも大きなニュアンスの相違を來すわけでありまして、そこで發議の第一点は、ぜひともこの点を明らかにしていただいて、すなわち民自党の責任において出されたのであるか、それとも個人の責任において出されたのであるか、政府としてはどういふ態度をとつておられるか、すなわち運輸當局はどういふ態度をとつておられるかということについて、まずお答えを願ひたいのであります。

○前田(部)委員 田中委員の御質問にお答えいたします。ただいま田中委員は提案者の資格ということについてお話をあつたのであります。これは昨日も詳しく申し上げました通り、わが民自党の幹事長並びに政調会長、それから民自党側の理事が全部署名をいたしておるわけでありまして、その事実を見て、民自党のまとまつた案であるといふことは明白にわかるわけでありまして。ただ昨日松本君がちよつと発言されたうちに、私も誤解したのであります。今日法律案として具現されたも

られまして、案そのものに反對しておるわけではない、ただその中の微々たる個々の点について、意見の違ふものが党内にもあるわけだ、こういふことをはつきり申されたわけでありまして。これはまたわが党においてもいろ／＼な人がありまして、昨日も修正案をいろいろ練つたわけでありまして、後刻皆様に、わが党の代表として高橋氏から、そのまとまつた修正案を提出されることになつておりますが、それでなるといふわけ／＼の意見がいろいろとところにあつたかと思ひます。十分御了解の行くことと思ひます。それから、高橋君の修正案をお聞きくだされば、その点點然としてわかつていただくと考へておる次第であります。それから政府當局の態度がどうかというふうなことがありましてけれども、これは今田中委員のおつしやられました通り、わが党を中心とする、いわゆる民自党を中心とする内閣でありまして、民自党を代表して閣僚も入つていられるわけでありまして、その閣僚によつてわが党の政策が具体化して行くわけでありまして。また事務當局においては、いろ／＼な調査資料として、これに対する民間の意向を求められたことはあるわけでありまして、けれども、事務當局が反対であるとか、賛成であるとかいふようなことは、別段あり得ることでもないし、また事務當局の意見が、政府の意見だといふ見方も、間違つてゐるのではないかと私は考へておる次第であります。やはり党を代表して入つてゐる大臣とか、政務次官とかいふものが、その内閣の代表者といつたしまして、今日法律案として具現されたも

のを実行に移して行くわけでありまして、その点は決して私どもは政府当局は反対な態度ではない、やはりわが党と同調して、あくまでもこの法案の通過に努力せられておると信じておる次第であります。

○田中(義)委員 今の問題につきましては運輸当局の御答弁をお伺いしたい。

○穀谷政府委員 法案が国会に提出される場合に、政府から出す場合もありますし、国会から出す場合もあります。が、今回は国会から出されるのが適当ということになりまして、国会から出されたわけでありまして、第二の点であります。事務当局云々という言葉がありますが、いろいろの議論は、どの案にも研究の途上においては、ございまして、公的な結論としては、運輸大臣の意思に従うのが至当であろうと思ひます。本案について所要の改正をされるならば、政府としても本案に対して異論はないのであります。

○田中(義)委員 今の運輸当局の御答弁は、運輸大臣の意向が本案であるということならば、われ／＼はこれに異議を言うわけには行かぬというふうな意味に解釈してよろしいのですか。

○穀谷政府委員 運輸大臣の意見に従うべきだと思ふのです。

○田中(義)委員 こういう重大なる案件は、五、六名の個人名義で出されるよりも、これはやはり従来の慣例もありますし、また今日のように民主自由党が圧倒的多数の大政党であつて、これが政府を運営しておるのでありますから、政府案として出すのが一番妥当であると思ふのであります。そこで私

は、これはもう一度政府案として、かつ十分なる資料を添えて再提出をされることが望ましいと思ふのであります。が、さうな御意見はないでしようか、提案者並びに政府の御答弁を願ひたいと思ひます。

○前田(郁)委員 田中委員は法律家でありまして、議会の審議権その他については私どもよりも詳しいわけでありますが、これは当然議院におきまして、私ども議員としての発案権はあるわけでありまして、それによつてやつたわけでありまして、これは何もこの内閣だけがやつたわけでありませんで、今日までの歴代内閣、社会党内閣あたりにおいても、十分国会案として出されていくわけでありまして、これはやはり国会案とした方がよからうというふうなことによつて、やつた次第であります。それでこれを出し直すという意思はただいまのところございせん。

○田中(義)委員 昨日来の審議をすつと聞いておりますと、提案者のお言葉には、國營を漸次民營に切りかえる民自党の大方針の一つの現われとして、今回この買収私鉄を拂い下げられるのであると、繰返しそういう意味のことを言つておられるのであります。そこでもう一度お確かめしたいことは、國營事業を漸次民營に切りかえるという、そのような御意思が民自党にはあるかどうかということでありまして、実はこの委員会におきまして過日運輸大臣も、國有鉄道を今度コーポレーション経営にかえることについては、これは國營を民營に移すという、民主主義的な一歩前進の一段階である

というふうな意味のことを言つておられる。それをあわせ考えると、民自党にはさうな根本的な政策があるのかどうか、私どもは拜承するのであります。が、一方また他の民自党の方々に聞いてみると、必ずしもそうでないと言はれる。また本委員会におきまして、一委員のお言葉には、そういう方針は民自党の方針ではないという意味のことを言つておられる。そこでもう一ぺんお確かめしたいことは、國鉄につきましても、できることなら國鉄全体を漸次民營に移して行くという、そういうような基本的な方針を持つておられるのかどうかということをお確かめしたいのであります。

○前田(郁)委員 昨日から大分議論をお聞きしたのでありますが、要するに私どもは、現行の鐵道國有法で、運送の用に供する鐵道は、すべて國の保有とする、但し一地方の交通を主とする鐵道はこの限りにあらずということ、今日までローカル線というものは民營でやつてもいい、いわゆるこれは交通行政に携わつておられる方々もこのこと、業界においても、一般にローカル線は民營でやつた方がよからう、こういうふうなわけでありまして、それがわが党として今原則論がきまつたかという、そういう時期にはまだ達していないわけでありまして、御承知の通りの民自党の立場と、社会党の立場、あるいは共産党の立場は、はつきりしておるのであります。たださういふ点をもつて、いろいろ御議論されたわけでありまして、今回のこの問題は、独立採算制というもののからやうということ、私どもはやつたので

あります。最初からいふゆる根本論で、國營を民營に移すという強い意識で出したわけではないのであります。いろいろ／＼お尋ねがありましたから、昨日はいろいろ／＼民自党の立場、民自党の空氣というものを話申し上げたやうな次第でございます。

○田中(義)委員 ローカル線は私經營の方がよろしい、幹線は國營の方がよろしいという御意見のようでありまして、またこれが現在の段階における民自党の政策のように承つたのであります。が、一休どういふわけ、そういう結論が出るのであります。ローカル線ならば國營がよろしい、ローカル線ならば民營の方が適當である、これを少しく詳しく御見解を伺いたい。

○前田(郁)委員 私がたゞいま申し上げましたのは、わが國の鐵道國有法というものにおいて、幹線は主として國有である、但し一地方の交通を目的とする鐵道はその限りでないということ、民營を今日まで許し、またある時代は非常に奨励された時代があつたやうに思ふのであります。そういうことで私どもは、この法案の提案理由の中にも申し上げてあります通り、いわゆる戦争目的が今日においては消滅したわけでありまして、再び地方鐵道会社に拂ひ下げて、その企業の創意と努力によつて、その地方の利便に最も適合するやうな運営をさせて行くことが、きわめて妥當であるというやうなことで、この法案を提出した次第であります。

○田中(義)委員 今の御答弁ですと、戦争中に買収した云々とありますが、この法案で見ますに、十八年及び十

九年度に買収した私鉄に限つて拂下げをするということになつておるやうです。これは私どもの見解で言つて、なるほど戦争目的遂行のために買い上げたという角度もありましようが、昨日の運輸当局の御答弁ですと、これは國家總動員法によつて買い上げたものではない。やはり地方鐵道法によつて買い上げたものであるというのであります。これは法的見地からしても、必ずしもこれは戦争目的遂行という目的に限つた買収ではなかつたやうに見受けられるのであります。また事実問題を見ましても、これは戦争目的の遂行と言ふけれども、平時經濟の運行、運営というのと、これからこれまでは、というふうな区別はつきりした区別はなくて、戦時中に重要なものは、やはり相當程度において、平時時には經濟の運行にも非常に重要なわけでありまして、ここに事実において、各實際について見ましても、經濟上非常に重要であるものを幹線に接続せしめ、これを統一的に國鉄が經營するというやうなところ、非常に万事がうまく行くと思ふのであります。ただ昭和十八年、十九年に買い上げたものだけに限つて、これを今度は拂下げをする、それ以前にも私鉄の買収されたものはたくさんあるのでありますけれども、そういうものをほつたらかしてよくない、はつきりと區別をつけられた理由、これはどうしてわれ／＼はのみ込めないのです。その辺をひとつ理解が行くやうに、明確に御答弁を願ひたいのであります。

○前田(郁)委員 先ほどから答弁申し上げておるやうに、まだ國鉄全体を拂

い下げてやるのかどうかというよう
な、その基本論に至りましては、党と
してもまだ決していないわけでありま
す。いわゆる、民営をなすべく——これ
はもう鉄道ばかりではありません。す
べてに民営をなすべくやる。官業をな
すべく民営に移したるよりかろうとい
うことは、これは民自党が今までい
ろんな点において申し上げたことであ
るが、この鉄道のことに対して、特にそ
ういうことを今日まで、まだ申し上げ
るような事態に至っていないわけであ
ります。それで今回とにかく私どもは、
昨日からお話し申し上げる通り、第一回
国会以来われ／＼が審議にあたりまし
て、どうしても赤字というものの解消が
できない。そうして値上げに次ぐに値
上げということをやりまして、一般大
衆に非常な迷惑を興えておる。それで
われ／＼議員としては、独立採算制と
いうのを一日も早くとりたい。それに
はわれ／＼が今日まで研究したり、ま
た視察いたしましたりしたものに付き
まして、一つでも取上げて、この政策
を具現して独立採算制の一助にした
い。こういうことでやつたような次第
であります。

○田中(義)委員 十八、九年に買収し
たものに限つて、すなわちこの十線一
つ一つについて、これは戦時目的遂行
のために買上げたが、今やそれが終
つておるので、國有鉄道がやるという
必要はない。むしろ私経営にした方が
よろしいということを、具体的に御説
明をお願いいたします。

○前田(郁)委員 これはちよつと説明
に困難な問題ですが、要するにこれは
第一回の国会のときから、いろ／＼陳

情、請願もあつたわけですが、
その当時はほとんど問題になかつた
のです。第三国会以来この問題が強く
各党の上に持ち上りました。これはそ
の当時わが党が率先してやつたわけ
でもないのではありません。あるいは当
時の興業でありますところの民主党、
あるいは社会党の方々も、第四国会に
は提案者になつて、これが出された。
その提案が一つの基礎となつて出たわ
けであります。これはいろ／＼こう
いうような社会情勢、今日の日本の國
有鉄道というものは赤字が出て大衆に
迷惑をかけておるから、一日も早くこ
の迷惑をなくして、昔みたいな黒字に
してもらいたいということで、やつた
わけでありまして、この十線を
選んだなどということは、たゞ／＼も
つて戦時中に電報一本で買ひ上げて、
そうして登録公債をやつた。その登録
公債は賣ることもできない、会社も解
散してはいかぬというやうな、当時の
戦時立法でやつたやうなひどいやり方
でやつて、これらにも各議員から、当
時同情があつたやうなところがあり
ます。これは民自党だけじゃない。各
派ともこの問題に対して非常に賛成を
して、現に社会党の諸君も、民主党の諸
君も、民自党の諸君も、この十線、二
十線というものを視察をいたしまし
て、調査をしたやうな次第でありまし
て、突如民自党がこの十線を特別に取
上げたというわけではないのでありま
す。そういう歴史的経過をたどつて
今日ここに來たのであります。

○田中(義)委員 それで私が今お尋ね
しておるのは、この十線を取上げてお
るこの立法目的、第一條にちやんと
たつてあるやうに、またこの立法趣旨
の説明書にもありますやうに、戦時目
的が終つたからというのをうたつて
ありますが、一体戦時目的遂行のた
め、戦時経済の遂行のためと、いろ
いろ言葉はむずかしいのですが、どう
もこれは拂ひ下げた方がよろしい、
戦時目的はもう終つたのであるからと
いう、のみ込める程度の各線について
の御説明を求めておるのであります。
今の御答弁では、過去の歴史をいわ
り御説明せられるだけであつて、現実
にこれを拂ひ下げなくちやいかぬとい
うことは一つも理解ができないのであ
ります。しかしこれ以上これを追究す
ることは、いまだ御準備がないやうで
ありますから、この点については質問
を留保しておきます。

さて先へ進んで、立案者のこれまでの
御説明を聞いておきますと、党の方針
を実現するためというのを盛んに強
調されております。そこで民自党の御
方針、すなわち官業を漸次民業へとい
う方針が、正しいか正しくないかとい
うことを私は今ここで論ずるのではあ
りません。しかし党の方針を実現する
のであるから、こういう法案を出した
のであるといふことは、何も法案の説
明とはならないのであります。なぜな
らば、党の方針が絶対に正しいといふ
大前提があるならば、もちろん党の方
針を実現するのであるからこの法
案は正しいといふことの根拠にはなり
ます。これは民自党の皆さんにとつて
は、正しいことかもしらぬが、われわ
れはそうではない。これは間違つた方
針であると考へております。國民の中
にもそう考へておる者が多い、してみ

ると、党の方針がこうであるから、そ
れを立法化したのであつて、それで正
しいのであるという、本法案の合法化
ということには、何の意味も持つもの
ではないのであります。それで結局党
の方針といふことよりも、実質的に具
体的に分析をしてみても、十線を拂ひ下
げるのことによつて、この法案の第
一條に盛り込まれておる三つの目的、すな
わち公共の利益に合致するかどうかと
いうこと、地方鉄道の強化になるかど
うかということ、財政の改善になるか
どうかということ、この三つの目的
が、はたしてこの法案の二條以下に盛
られておるこの措置を講ずることによ
つて、実現できるかできぬかというこ
とを、具体的に検討してみなければ、本
法案に賛成することはできないわけ
であります。

それですと第一に公共の利益という
ことから御質問をしたいのでありま
す。公共の利益と申しますと、まず運
賃が非常に低下するとかあるいは
運輸の頻度が向上するとか、設備
が向上するとか、安全率が向上する
とか、従業員の待遇が改善されるとか
いふやうなことが、具体的に考へられ
るのであります。昨日提案者の一人で
ある佐藤委員からの御答弁では、そ
ういふやうな部分的な問題ではなしに、
國民、國家の大所高所から考へての
話であるといふことであります。しか
しそういう御説明では、依然としてさ
つき私が申しましたやうに、それはた
だ國民、國家の大所高所から見ても、こ
れがいいのであるという、党の方針を
ただ正しいものとして、提案されたに
すぎない。やはり分析的に考へてみな

ければ——一切の問題は分析して、具
体的に実質的にそのことを考へなければ
ならない。そのことをしないで、ただ
結論だけで高調、強調するのであると
いうならば、宗教の世界ならいざ知ら
ず、法律の世界、實際政治の世界にお
いては、通用しないことであります。
どうしてもこれは分析的に考へなければ
ならぬので、まず公共の利益といふ
ことについてお尋ねしたいのでありま
すが、二休運賃が安くなつたり、あるいは
運輸の頻度が向上したり、あるいは
設備が改善されたり、あるいは従業員
の待遇が改善されたり、安全率が向上
したりといふやうなことに役立つかど
うかということ、まずそれをお尋ねし
たい。

その次は佐藤前長官も見えておるよ
うですが、大所高所から見ての大きな
利益を考へておる、これが公共の利益
であるといふやうな御趣旨の答弁を、
もう少し分析的に具体的に御説明を願
いたいののであります。

○佐藤前長官 公共の利益という点に
ついては、昨日からお答えを申し上げ
ておりますし、田中委員も昨日の私の
説明についてはお聞きのことだと思
いますが、重ねてその点を申し上げます
けれども、省略させていただきます。特
にこの機会に私どもの氣持を申し上げ
れば、今取上げられた運賃が安くなると
か、安全度が高まるとか、あるいはま
た利用回数が増えるとか、これらのこ
とは、もちろんその公共の利益の具
体的な一つの方法だと思ふのでありま
す。しかし運賃が安くなるということ
だけが、公共の利益を代表するもので

はないのだ。すべてのものを勘案いたしまして、ある点は長所として非常に發揮される点もあるであらう。またある点は、両方を比べてみますると、私營の場合に國營よりも落ちる場合もあるだらうと思ひますが、それらのものを総合的に勘案いたしまして、大局的見地に立つて、公共の利益になるやいなやを判断する。こういうような考えなのであります。

○田中(義)委員 それは昨日承つた通りの答弁でありまして、私の今求めてゐるのは、ただそういうことは抽象的だ。すべてを勘案してみても、大局から見ると結局公共の利益になるというところだけで、私は少しも納得できない。やはりこれは運賃は下げるぞ、あるいは従業員は待遇はよくなつても悪くはならぬぞ、あるいは利用者にとつてはこれ／＼の便宜がある。そういうような公共の利益を具体的に御説明にならないで、ただすべてのことを勘案して、たいへん公共の利益になるといふようなことは、まるで問ひをもつて問ひに答えるようなものでありまして、これでは少しも納得できないのであります。もう少し掘り下げて御説明願ひたいと思ひます。

○尾崎(末)委員 昨日もこの種のことについて申し上げたのでありますが、提案者に重ねて伺ひたいのであります。これは要するに、戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案なのであります。この法律案であるということ、田中委員が御質問になるところの、いわゆる具体的にどういふふうな公共の利益になるか、またならぬかというところは、おのずから私は別問題

であると思つておるのであります。ということとは、この法律案が決定いたしましたれば、第一條に定められておりますところの地方鉄道を強化して、地方交通の利便を増進することになるかどうか。さらに第二十一條には——い

ゆる公共の利便になるかならないかというところについては、第二十一條をどういふふうな生かして行くか。こういうことについて十分考へて行かなければならない問題でありまして、従つてこの法律案がかりに通過いたしましたならば、その後は、田中委員が御質問のような事柄は譲渡審査会、もしくはこれに關しましての修正の意見もあるやうであります。あるいは運輸審議会等において、はたして拂下げの路線に當てはまるか、當てはまらないかというところを十分に審査した結果、地方公共の利便にならない、その他の條件に當てはまらない、この法律に規定するところ／＼の條件に當てはまらないといふことであれば、拂ひ下げてはいけません。こういうことになつて来るのであります。そこらの問題が、提案者の説明ではどうもはつきりしていないように思ひますので、この点についてあらためて提案者より、私が申し上げるやうな趣意であるかどうかということについて、御明答を願ひたいと思ひます。

○佐藤(榮)作君 公共の利益云々につきましては、抽象的な御議論であるやに突は伺ひまして、私突は先ほどお答え申し上げたのでありますが、ただいまお話のありましたごとく、本法案の公共の利益云々を御審議願う場合におきましては、ただいまお話もありました

通りのやうな趣旨で、今後審議會その他の運営をしていただければ、けつこうなことだと思ひます。

○田中(義)委員 私の解釈では、この法案の第一條には三つの本法の目的が盛り込まれてゐると思つてゐます。公共の利益といふことは目的でないやうな御議論もあるやうですが、これは法律解釈の問題としておきましよう。ところでその次の第二の目的である地方鉄道の強化といふ点であります。これは一体どういふ意味を持つてゐるのか、さつぱりわかりません。もし地方財閥をこやつたためだとか、あるいは一部の鐵道資本家のためだとかいふのならば、まことにはつきりしておりませんが、もちろんさういふことであらうわけはない。してみると、地方の輸送力が改善され、ローカル線の運営が改善されるという意味かと思ひますが、まづその意味を御説明願ひます。

○佐藤(榮)作君 これは言葉といたしまして、こゝういふ表現をいたしてありますが、地方鉄道の強化といふことについて、そのまゝ字句にとらわれずと、いろいろの御議論があらうと思ふのであります。こゝで申し上げております地方鉄道の強化といふのは、抽象的な一般觀念としての地方交通機関が、かような線区が拂ひ下げられることによりまして、總体として整備される。かような意味合いを持つておるのであります。具体的にこの線が拂ひ下げられて民營に移されれば、たとえば南部鐵道線が強化されるとかいうやうな意味合いのものでないことを、御了承願ひます。

○田中(義)委員 どうも相かわらず私どもの非常にわからない。納得の行かない答弁だと思ひます。私どもの考えでは、地方の産業を開發し、日本の再建に役立つやうに、地方鉄道の輸送力を強化するといふやうな意味であり、むしろ今までの通り國營のまま、交通行政の一貫のもとに合理的な、計画的な運営をやつた方が、はるかに地方鉄道の機能を強化することになると思つてゐます。その辺は御理解の相違だと言われればそれまでですが、なるほど今日國有鐵道の経営を見れば、ずさんにしてロスが出て、まことに経済的でないことは私も重々承知しております。だからこれを改善して行くという努力をやりさえすれば、何も今地方鐵道を民間業者に拂下げをして、そして経営をしなければ、地方の輸送力を強化し、産業開發に非常に有利に展開、發展ができぬといふことには、さつぱりならぬと思ふのであります。その辺の御見解をひとつ御説明願ひます。

○佐藤(榮)作君 どうも先ほど來の御質問といひ、ただいまの御議論といひ、何だか法案の御審議の御意見として、は、あまりにも具体的にいつた感じがするものであります。もしも田中委員におかれましては、審議會の運営の際、個々にお考えになるお考え方で御質疑をなされますと、私たちの考え方と相当食い違つて参るやうに考へるのであります。私もほとんどこゝまで法案の御審議をお願いいたしまして、これが成立をいたしますれば、その後におきまして、具体的問題として当該路線の拂下げが地方の交通に寄與するかどうか、それらのことをきめて参ればよいのではないかと、突は思つておるのであります。何だか一應拂下げをするところが確定されておるのか、やうな前提で、御意見を承りますと、私どもが答弁する限りではないやうな氣がするのであります。

○田中(義)委員 田中君に御注意いたしますが、質問はなるべく、今の提案者の言われるやうに、法案の内容によく触れるやうにしてください。

○田中(義)委員 今までのつもりですが……

○田中(義)委員 今までのつもりですが……

○田中(義)委員 今提案者から御説明がありました。これはまだ拂下げのきまつたものではない。それでこの十線なるものを審議會にかけて、拂下げをするかしないか決定するのであるから、さういふことは聞かぬでよいのではないかと、御答弁でありました。私は反対の見解であります。なぜならば、これはいさしくも、やせても枯れても重要な國有財産であります。どの一線をいつてみても、重要な國有財産であります。これは一万円、二万円といふやうなものではありません。何十億、何百億といふ重要な財産であります。これはほんとうを言つと、一線々々みな拂下げの立法手続をとられて、さうして拂ひ下げのべきやいなやといふことを國會に諮られることが至當であると思ふのであります。こゝに來ると、非常に廣汎な委任立法の形をとつて、十線だけをみな拂ひ下げるかもしれぬ、どれかを

拂い下げるかもしれぬ。それをひとつ承認してくれ。あとは審査会にかけるのだ。国会から遠ざけるのだという趣旨になつておりますが、そのこと自体が私どもは非常に不満であります。しかしそういう法案が出ておるので、その線に沿つて質問を展開しております。

だからその十線のうちで、どれが拂い下げになるかというところは、今未定でありましようけれども、拂い下げられたならば、どういふ結果になるかというところは、國民の代表として、國民の利害を一身に背負つて立つてゐるわれわれとして、実に関心おこつたわがものでもあります。だからこういうふうな声を大にして心配しておるのを、お前ら、審査会があるのだからあとでやれという御答弁に対しては、実に私どもは不満であります。その点をもう一度御答弁願ひます。

○佐藤肇作君 この法案をこらになればよくおわかりになることと思ひますが、第四條に、ただいまお話のような点が、実は規定されてあるのではありません。この線区を譲渡すべきかどうか、その他について決定する方法が、実は入つておることを、ひとつごらん願ひたいと思つてあります。もちろんただいま申し上げます第一條で規定しておりますものは、十八年及び十九年に買収した線区というものを一應対象として取上げ、そうしてそれらの線区を現実に拂下げするといふような場合には、それらの手続なり、また審査の方法が明記されておるわけでございますので、ただいまのような御心配はないのではないか、かように考へております。

○松本(一)委員 先ほどから質問應答を伺つておりますが、この法案第一條の「公共の利益に合致する限り」という字句であります。これは非常に私には意義が重大だと思つて昨日もお尋ねしたのでありますが、答弁は実はなかつた。私はどういふふうな解釈をしておるの

でありますか、そうであれば、提案者からさうだと簡単におつしやつていただければ、けつこうです。すなわち公共の利益といふことは、廣く國家國民全体の利益をさすのである。一地方の人たちの利益にあらず、あるいは株主、職員組合の従業員の利益にあらず、すなわち國全体、政党政派を超越して、八千万國民の利益であるといふことを考へられて、書かれたものと思ひます。すなわちわが國の國鉄は、昭和二十年から御承知のように年々赤字になつて來ておる。二十年八億、これが初まりで、昨年は三百二億と、運輸省の収入予算の三〇%、三割といふものは赤字になつて來ておる。この状態をいかにするか。そこで今度コーポレーションとなり、経営の合理化、能率の向上、お氣の毒ですが人員整理をやる。それとも、この二十四年度の予算を私ども考へてみた場合には、一千百五十億の收支の予算であります、少くとも來年三月には百億以上の赤字が出る。これは私、断言してはばからぬ。そこで來年百億からのまた赤字が出た場合、ドッジラインからいつて、一般会計からの繰入れがでないのだ。そうすれば何によつてこれを償ふかといへば、この際大所高所からながめて、戦時中買収した路線を拂い下げて、これで幾分かその赤字を補填して、その予

算をここにつけるといふようなねらいであり、いま一つは國營事業が國有國營で能率が上つて、かえつてサービスがよくなつていゝか、あるいは民営に移した方がいゝか、ここはひとつ試金石——試験といふべきもので、これまで民営でやられておつたものだから、この際せめて旧所有会社にやらせてみたらどうかといふことが考へられるのと、昨秋、ある筋からの御意向として、全國五十八路線中、五十キロ未満の短距離のもので、五十%以上の赤字が出てゐるものを廢線とせよという意向が傳へられましたときに、私どもは驚いたのであります。もしも五〇%の赤字の路線が廢止となれば、少くとも二七、八の路線は廢線のうき目を見ざるを得ない、撤去されざるを得ないのであります。事重大だ、こう考へましたが、これととも結局独立採算制の目的にかなわない、赤字が年にだん／＼と激増して來る。ここに原因しておるのであります。要は赤字克服と國鉄の経営の合理化、能率の増進、このねらいと関連しての公共の利益に合致する限り、かように書かれておるものと実は私に解釈しておる。地方的な問題とは、そのあとのこと、地方鉄道の強化とか、あるいはサービスをどうするか、合理化をはかるとかといふことが書かれておる、こういうふうには実は解釈しておりますか、いかがですか。

○佐藤肇作君 ただいまお話になりました公共の利益という觀念の説明につきましては、御意見の通りと私どもも考へております。

○尾崎(末)委員 議事進行について。これはできますならば、まだ／＼十二分に御意見を伺つた方がけつこうだと思ひますが、この法案が出ましたから、もう相当長い時間にわたつて質疑が続けられたのであります。國會も余すところあと二日なのでありますから、大體本委員会における質問をお一人当り十五分ないし二十分程度で済まして、しかも整理した御質問だけを言つていただいて、そうして審議を進められるような動議を提出いたします。

〔動議じゃないではないか〕と呼ぶ者あり

○稲田委員長 議事進行としてお許しいたしましたから、一應委員長においては尾崎君の意見を了承いたしましたし、適當な処置をとります。なお動議として出た場合には、また適當な処置をとります。

○田中(壽)委員 地方鉄道の強化という点はこれで打切りましよう。そこで最後の目的になつておる財政の改善であります。これは昨日來盛んに論ぜられておつた。この膨大なる予算のもとで三十七億、しかもこれが買収希望額を見るとわずかに四億四千万円、これが十億になるか、十五億になるかわかりませんが、おそらく三十七億といふものは出ぬであらましよう。ところがこれが十億か十五億出てみたところで、膨大なる予算の点から見たならば、またたく焼け石に水であります。むしろこれは民間のいゝ／＼な専門家が言うには、たとえば阪和線のごときは、あれでもつて現在百億以下のしろものではないと言つておりますが、そういうような評價のやり方をすれば、おそらく十線で何百億という膨大な國有財産

だと思ひます。これをどういふ観点から三十七億という政府の評価をなさつたか知りませんが、ともかくもそういう膨大なる財産を、わずかの値段で譲渡するといふことこそ、むしろ財政の改善どころではない、財政の改悪になると私どもは考へておるのであります。財政の改善といふことであるならば、犬も食わないような赤字路線を賣るといふならばまだ話がわかるが、黒字路線だらうが、赤字路線であらうが、そういうことにはおかまいなしに、昭和十八年、十九年買収にかかるものは、一括してどこでも拂下げができるという法案であつてみれば、その辺に私ども了解に苦しむのであります。一体これが財政の助けになるか。財政の改善になるかならぬかについていゝ／＼御答弁がありました。いま一度納得の行くような御回答を期待いたします。

○稲田委員長 田中君に御注意しておきますが、その点はもう昨日から五回、六回、七回にわたつて尾崎君その他から出ておりますから、あまり重複した質問ならば、委員長において適當な処置をとります。

○佐藤肇作君 お答えいたします。ただいまは多分に御意見にわたるような点があるように考へたのであります。が、実は私どもはこれを拂い下げること、民営に移すことが、國有鉄道の財政改善の一助になるだらうといふような考へ方を、実は持つておるのであります。ただいまの御意見のうちにわずかな金ではないか、十五億か三十億、そういうような考へ方で赤字克服ができるかといふようなお話でありま

したが、私どもはただいまの國鉄の財政を改善するという場合におきましては、一線、二線が固まつて、集まつて数億の金になつておるといふことを考へなければ、実は改善はできないのであります。思い切つてここに財源として百億だ、あるいは二百億だと固まつての財源は、なか／＼ないと思ひます。鐵道當局なり、鐵道の従業員諸君が苦心しておりますのは、実はこの点にあるのではないかと私どもは考へるのであります。従ひましてこの点は、遺憾ながら意見の相違になるのではないかと考へております。

○田中(義)委員 その点についてはもう一度伺ひたい。これは財政の改善になる、一助になるというのを言われまするけれども、先申しましたように、こういう貴重な重大なる國有財産を安値で拂ひ下げるということ、は、たいへん國家の財政を危くすることである。ことに吉田總裁は、たしかこういうことを言つておられるのですが、國民もたけの生活をしておる、國家もたけの生活をしなければならぬ、そういうような方針で、どん／＼と鐵道その他の國有財産も二束三文で賣り飛ばしてしまふ。そうして辛うじて漸次迫るところの赤字を克服しながら、國家財政も生きて行くというやうなことであつては、國民も國家もことごとくこれは行きてしまふ。私どもは非常にそれを憂慮しております。これは民自党並びに現政府の根本方針に触れることでありましようが、一体そういうやうなことに触れなければ、漸次端の方を切り捨ててしまつて、それで飯を食つて行こうというやうな基本的な政策を持つておるのかどうか。この際一言明確にしたいのであります。

○佐藤(義)委員 私どもは先ほど申しましたように、この國鉄の財政を立て直しますためには、あらゆるくふうを究めたいすつもりでおるのであります。従ひましてその先駆をいたしまして、第一條の第二項に書いてありますこと、鐵道國有法第一條の趣旨を變更するものと解釈してはならないというのとをばつきり明示しておりますが、本質に變更を來さない範圍におきまして、純地方的な利便を供與し、しかも公共の利益を公致するやうな場合には、民営に移すことはさしつかへない、むしろ望ましいことじやないか、かように実は考へておるわけでありま

○田中(義)委員 法制局の方見えておりますか。

○田中(義)委員 來ています。

○田中(義)委員 これは非常に廣汎な委任立法だと考へるのであります。すなわち國有財産を拂ひ下げるという場合には、個々具体的にこれを拂ひ下げるといふ一つの立法手續がとらるべきだと解釈しておりますが、こういうふうにとりかかるといふ、あるいは全部を拂ひ下げるかもしれぬが、これを認めてくれというやうな立法手段は、私どもはこれを違法である。違憲であるかどうかはまだ研究しておりますが、違法であると思つております。が、法制局の御見解はいかがですか。

○田中(義)委員 この法律案には、國有財産たる國有鐵道を拂ひ下げるにつきましては、いろいろの條件が備つてお

るのであります。その條件と申しますのは、先ほどから御質疑があります第一條に規定してあるものでありまして、結局要約いたしますと、公共の利益に合致する限りというものが、嚴然たる大原則になつておりますので、この原則に合致する限りにおいて處理いたしますことは、何ら違法なことではないと存じます。

○田中(義)委員 私の聞いておるのは、その点ではなしに、こういうやうな國有財産の拂下げの場合には、一括して、廣範圍なものを拂ひ下げる、これもないが、これは審査会というやうな機關にまかせ、行政大臣の存にまかしてくれというやうな廣範な委任立法が、財政法その他の法規に触れはせぬかというのを聞いておるのであります。さらに憲法に触れぬかということをお聞ひしております。

○田中(義)委員 その点をよく研究いたしたのでございしますが、そういう關係はないと思つております。

○田中(義)委員 譲渡という言葉を、本法には盛んに使つてあります。譲渡というものは買賣契約だろつと思ひます。ところが一方この法案には審査会を設けて、値段の査定やいろいろなことをやる。そこでまた相手方の申込みの手續も規定がされてあります。そこでこの相手方の申込みの價格と、それから審査会その他の機關で査定した價格との食い違ひが生じた場合には、これはどういふ方法で協定をされ、買賣契約にまで持つて行かれるのですか。その点を御説明願ひます。

○田中(義)委員 會社の方から譲渡の申請をいたしますについては、あるいは参考資料といたしまして、参考になるものとしたしまして、譲渡價額を書くかもしれませんけれども、それは法律上何ら要件ではありませんし、またそういう價格を書いてもそれに拘束されることはない。これは申請する者からは、運輸審議会の議を経まして、運輸大臣が決定した條件に従つて買入ということとを前提にいたしまして、申込みをいたしておるのでございまして、價格の点において食い違ひが生ずるといふことはないと存じております。

○田中(義)委員 今の譲渡というのは買賣ですか。

○田中(義)委員 賣買と解していいと思ひます。

○田中(義)委員 そうするとお尋ねしたいのは、賣買はいくら／＼にしてくれ、いくら／＼に賣ろうという、双方の意思が合致しないと成立しないのでありますが、今の御説明によると、審査会なり、あるいは行政大臣の方で、これ／＼で賣るのだという申込みをする、そうすると、それを片一方で應ずるか、應じないかを意思表示するといふやうなお話のやうであります。ところが、事実これはそういうやうなことをやるのではなく、やはり資本家の方から買収する、資本家の方からいくらか買収する、買収がある、そこでそれを参考にして、審査会の方、あるいは政府の方で價格をきめるのではないのですか、実際はどういうことになりますか。

○田中(義)委員 それは第三條にもございしますように、申請書に書くべきことは譲渡を求めるといふことであります。それからいろいろの書類を添付いたし

ますけれども、單に譲渡を求めるといふことだけを書くのでありまして、その譲渡價額がいくら／＼ということ、は、あるいは今申しましたやうに、参考的には書くかもしれませんが、それは何ら法律的には意味はない。運輸審議会の議を経まして、運輸大臣の決定する條件に従つて買入受けたという趣旨でもつて、申請いたすのでありまして、價格をこれ／＼で買いたいというふうには、この法律案はなつていないと思つております。

○田中(義)委員 提案者にお聞きしたい。十八年、十九年の年度で政府から買収された私鉄、これを拂ひ下げるといふことになつておりますが、昨日佐藤議員の御答弁では、この會社は國債をたくさん背負ひ込んでおるし、諸種の事情もあるから、拂下げをさしてやりたいというやうな御答弁があつたと思ひますが、そこで第一にお尋ねしたいのは、私どもの聞くとこによると、この十八、十九年当時買収された會社は、その当時の國債を、税金の代物并濟その他にやつて、今日もはやつておらぬといふことを聞いておりますが、まずその点の御調査はどうなつておりますか。

○佐藤(義)委員 十八年及び十九年に買収いたしました鐵道は、ただいま公債を持つておるといふ特殊事情ばかりではなく、買収の方式自身が戦時中の特別買収の方式をとつたという点が、一番の相違点であることを、まずつけ加えておきたいと思ひます。そうして公債で金を支拂つたわけでありまうが、その公債が登錄公債であつた場合もありませんし、また會社の解散、いわゆる

七

清算に入ること禁止といふか、禁止したような事情も実はあつたのであります。お尋ねのごとく、ただいまもなおそれらの公債を保有しておる会社はあつたと私は思つております。

○田中(義)委員 それは御調査をなさつたのですか、思つておられるだけで

○佐藤(義)委員 これは運輸当局から資料をもらつて調べたのであります。

○田中(義)委員 その点について次の質問ですが、私どもの考えでは、これは戦争で負けたのだ。個人でも会社でも命を差出した人もあるし、全財産を焼かれたものもある。これは負けたからどうもしかたがないというのが、一般の常識になつております。ところが、このようにして鉄道を戦争目的遂行のために買収されたものに対して、今日特権を與えて、そのものに限つては鉄道を拂ひ下げてやるといふようなことをやると、一般の今日の犠牲負担の原則に非常に反して、不公平なる取扱ひとして現われて來ると思ふのであります。その辺の見解を承りたい。

○佐藤(義)委員 財産権と人命権、これを一緒にしては私どもは考えたくない。このように思つております。またその財産の処置の問題として考えまして、こういうことが可能であるならば、これをやつてもさしつかえないのではないかと、かように考へております。

○田中(義)委員 今伺ひましたのは、そういう意味ではなく、不公平なる取扱ひになるのではないかと、不公平なる命を損した人もある。全財産を焼かれた人もあるし、財産といわず、人命と

いわず、みな非常な負担を負つてゐる。それを鉄道を買収された会社だけ、これを元に返してやるといふのは、いかにも片手落ちに見え、不公平に見える。これをいかようにお考えかというのであります。

○佐藤(義)委員 この法案は在來の縁故者へのみ返す、拂下げをするという実質は法案でないことは、一應御了承願ひます。一應縁故者はもちろん考え、旧所有会社、またはこれと密接の關係のある会社といふことになつておりますが、さらに第二條にその内容を詳しく申し上げております。従つて旧会社のみが拂下げを受け得るということには、実はなつておらないのであります。

○田中(義)委員 これは公平なる手段をとる、すなわち入札、競賣といふ手段をとることが、一番公平だと思ひますが、そういうふうに変更する御意思はありませんか。

○佐藤(義)委員 ただいま申し上げましたように、私どもは地方鉄道の経営といふことになりまして、なか／＼第三者が飛び込みまして、そう容易には初めはできかねております。そこでいろいろ在來の縁故のある者が経営する方が、比較的樂ではないか、相手方として考えやすいものでずから、旧所有会社あるいはこれに密接な關係のある会社といふようなことを、まず第一に取上げてみたのであります。ただいま田中委員のごとく、さらにその拂ひ下げ得る範圍を拡張してどうかという御意見については、別に私どもは反対はいたさないつもりであります。

○關谷(義)委員 議事進行に關する動議を提出したいと思ひます。この法案につきましては、まだ他にも質問通告をした者もありましたので、会期も切迫し、参議院に送付しなければなりませんから、一人当りの質問時間を十五分程度に制限して、発言せしめられんことを希望いたします。

○關谷(義)委員 ただいまの關谷君の動議をお諮りいたします。

○田中(義)委員 起立多数であります。ただいま田中君には約五十五分ほど、始めましてから時間がかかりましたから、あとは大体今の動議に準じまして、多少は委員長が伸縮いたしました。が、動議に準じた御発言を他の諸君はお願いしたいと思ひます。

○田中(義)委員 それでは時間をきめられてどうにもならないので、最後に飛びますが、第十七條に拂ひ下げられる鉄道の従事員の保護規定がありまして、運輸大臣はその会社なり責任者に対して、適當なる処置を命令するものとができるということになつております。ところで、これは多くはやりはしませんと。そうするとこの十七條は空文になるのであります。たといやつたところで、その罰則たるや、本法には規定がないのだから、他の方から罰則を持つて來たところで、ほとんど天井から目薬のような効果しかないということになる。そうするとこの十七條はほとんど天井から目薬みたやうなことになるのであります。効果がなないことになるのであります。

す。してみると、十七條は單なる体裁、氣休めに、従業員の反抗を防ぐためにのつけた條項としか解釈できないのであります。この辺の御見解はいかがでありますか。

○佐藤(義)委員 これは職員保護に關する十九條の規定でありまして、問題は運用の点にあるのであります。私どもは、管理者といたしまして、十分この法案の趣旨によつて処理されることと確信いたしておるわけであり

この書き方につきまして、法文の書き方はいろいろ議論があるだらうと思ふのであります。「することができ」といふやうな書き方ではなくて、「しなければならない」といふやうな書き方もあろうかと思ひますが、この場合におきましては、本筋は十七條に原則の規定がありまして、大部分は原則規定で処理される。そうしてその原則規定と導く場合におきまして、十九條の必要ができて來るのであります。そういう場合の法文の書き方といたしましては、この程度の「何々することができる」といふ方が、普通の法文の書き方ではないだらうかと思ふのであります。

○田中(義)委員 最後にもう一点お尋ねします。昨日來の審議でいろいろとお答弁を伺つてゐると、拂下げの請願なり、懇請書が、山のごとく來てゐるということでありました。なるほど、そうかもしれません。しかしこれは十か十五のわずかの会社であつて、おそれくそんなに山ほど來ておると思われな。ところが、沿線の人は、ことに従事員諸君、あるいは他

産業の労働者、特に阪和線のごときは、あの沿線の三十二箇町村の町村長、町村會議員を先頭に、おそれく何万という人が、拂ひ下げてもらつては困るという反対の運動を起してゐるのであります。そればかりでなく、ほとんど國民全般が反対をしてゐる。それをどうでもこうでも拂ひ下げなければならぬといふことは、どうしでもふにおちないものであります。一体こういうやうな働く人々、ことに勤勞階級の意思は、この立案者において、ほとんど意味をなさないのであります。それとも、そういう反対の声を押し切つてやらなければならないといふ、非常なる御確信があるならば、私としては最後の質問でありますから、丁寧なる納得の行くやうな御答弁をお願いいたします。

○佐藤(義)委員 ただいまのお尋ねの点は、最も重要な点だと私も実は考へております。ことに今日の民主主義政治の時代におきましては、利用者、従業員、その他の業者、また各方面の方々の意見によりまして、具体的に進行して行くべきものであるということ、は、私どもも同様の考へ方を実は持つものである。従ひまして、先ほど來陳情云々のお話がありましたが、私どもの手元には、拂下げを促進するやうにとの陳情書もたくさん参つております。また反対の陳情書も参つております。拂下げを要望して下さる陳情者は、ひとり旧業者ばかりでなく、沿線の利用者からも、その方面の陳情の参つてゐる例はいくつもあるものであります。従ひまして、これらの事柄は、いづれ審議会にかけられました際

に、十二分に検討されることだろうと思ひます。実はこの法律を出しまして、皆様方の御審議を得て、鉄道國有法の第一條があるにもかかわらず、國有鐵道の一部を民間に拂い下げ得る機能を、一應政府に付與願つて、具体的路線の処置につきましては、どこまでも民主的に、また合法的な方法で処置いたしたいと考えているものであります。

○稲田委員長 次は柄澤やぶ子君。

○柄澤委員 勢頭、十五分間という關谷委員からの動議がございましたが、これにつきまして第一に異議を申し上げたいと思ひます。關谷委員御自身も、実はこの請願の文書の中には、御自分が署名なさつて拂下げの反対をなさつていらつしやいます。それにもかかわらず、今度は提案者となつておられますことについても、私も矛盾を感じてゐる次第であります。個人的なことは別といたしまして、非常に關心の深い問題でございますから、これに私どものような新しい運輸委員に對しましては、先輩でありますところの古い運輸委員の各位、並びに長いこと運輸省におられまして運輸行政にも通じておられます方々から、特に國民の關心の深いこの問題につきましては、御親切な答弁、熱心な討議があつてしかるべきだと思ひますのでございまして、十五分の發言についての制限に對しまして、異議を申し上げたいと思ひます。

○佐々木(更)委員 議事進行に關して、時間制限について申し上げたい。關谷委員の動議は、十分ないし二十分に

制限したらどうかと言つただけで、確定的な時間は言うていないのであります。そこでとにかくこれを採決いたしました結果、これを確定いたしましたけれども、その確定を宣告した後に、委員は時計を見まして、田中君はもう五十分やつた、なお關谷君の時間制限のことは考慮に入れるが、これを適当に処置するということで、その後委員長は十五分かつ二十分かつ發言を許可している。發言をどのくらいに制限するかというところは委員長権限であるはずであります。これは衆議院規則で明らかでございます。それでたとい關谷君がそういう動議を出しても、時間制限をするということだけ委員長は宣言いたしましたことが、はつきりどのくらいにするかというところは、委員長の口からは宣告してありません。そうして委員長はその宣告をした後におきまして、田中君は五十分やつたのだから、情狀によつてな少々許すと言つてゐる。しかし時間を制限する場合に、あらゆる委員に平等でなければならぬ、はつきりこれに書いてある。だから田中君には五十分のほか二十分許して、他の委員には五十分と制限することは、衆議院規則の違反であります。委員長にはそういうことはできないはずでありますから、本人に必要があつて、あるいは適当に自分がその範圍内で短縮することは由自でございますけれども、本人が主張する限りにおいては、さきに田中委員が委員長宣告後において言いました五十分と、その後の適當の時間を加えたものが、あらゆる委員に平等に許される時間制限だと思いますから、

その点はお間違ひなく、また私もそういう時間であるということを要求いたします。

○稲田委員長 ただいまの佐々木君の意見に委員長は一言申し上げておきます。委員長は分秒をはかる時計を持つておりませんので、十五分というても、厳格に十五分が守れるかどうかかわからないので、十五分ということに基づいて適當に扱うということを基本にして適當に扱うということでありまして、十五分に間違いありません。それから田中君が五十分やつたと言つたのは、田中君、あまり長くやりまして、田中君に言つたのであります。そこでびつたり發言を封じたのでは、田中君のあの發言がでないの、あとを許したわけでありまして、決して關谷君の動議に反するものでありません。

○佐々木(更)委員 これはやはり議事進行に關することでありまして。衆議院規則に對する解釈の問題でありますから、あまり多数で押しにならない方がよいと思ひます。あまりに多数で押しまして、衆議院規則というものがはつきりございまして、そういうことはなさらないで、この運輸委員會は、衆議院規則によつて運営されるということが必要であると思ひますのであります。

○稲田委員長 委員長は衆議院規則をよく見てやつております。

○佐々木(更)委員 やつておりまして、委員長と私の間にその解釈が違ひますから、その採決に對して一つの確認を求めておるのであります。そこで委員長は、それならば、ここで今の速記を反訳してもらつて、読むことが必要だと思ひます。委員長は時間制限をすることを採決いたしました、これは多くの人が聞いておつて、これに同意を與へました。これは有効であります。しかしそれに基いて委員長は時間間の宣告をしておりません。間違ひなれば、あなた反訳してもらつて、見ればよい。

○稲田委員長 ただいまの關谷君の動議に對して、關谷君の動議の通りいたしてあるのです。

○佐々木(更)委員 これは當然速記録を反訳してごらんになればよい。そういう意味で、私はあらゆる委員に對して平等に時間を制限することが必要でございますので、これは反訳をしてもらひまして、その委員長の發言に基いて處理していただきたいと思ひます。

○稲田委員長 その必要はありません。

○佐々木(更)委員 その必要がないというところはあります。

○稲田委員長 關谷君の動議の通りやりますというところでありますから……。

○佐々木(更)委員 そういうことでありますれば、委員長を信任するわけにはいかぬ。議事進行に關してあらゆる委員に平等に時間を制限するというところがある。それを委員長が時間の何分というところを宣告しておらない。それを君たちが、このところで反訳する時間を與へないというところは、多数の横暴じやないか。そんな多数の横暴で立憲政治がどこにある。君たちは乱暴だ。だから委員長、あなたはそう言つたというし、私は言わないというのですから……。

○稲田委員長 關谷君の動議の通りにやりますと言つた。

○佐々木(更)委員 そんなばかなことはない。あなたが時間を……。

○稲田委員長 席を出てはいけません。

○佐々木(更)委員 そんなことはありません。關谷君の動議に對して、あなたは宣告してありません。(退場を命じろと呼ぶ者あり)こんな程度で委員を退場させようというのは、君ら自身が委員の権利を拘束し、減少させようとするものだ。

○稲田委員長 關谷君の動議の通りにやりますと言つてある。

○佐々木(更)委員 そう言つてありません。あなたは何かかということを宣告しなければなりません。

○稲田委員長 關谷君の動議の通りに十五分内外に……。

○佐々木(更)委員 そんなら、このところで反訳したらよい。

○稲田委員長 そんな必要はありません。お席におつきなさい。

○佐々木(更)委員 それじやばくは委員長の不信任動議を提出いたします。

〔發言する者多し〕

○松本(一)委員 議事進行に關して、時間も刻々迫つております。何もこの法案を今日中に上げなければならぬというところはありますけれども、昨夜といひ、一昨夜といひ、お互いに連日夜中までかかつておるのであります。今晚もおさしつかえなければ夜つびでも私たちは審議したいと思ひます。また明日でもかまいません。一刻の休みなしでも審議したすのはかまいませんけれども、大体において、この法案につい

て、昨日から相当議論が出ておるが、まだ御質問なさらん方も、たとえ米窪さんやらその他ありですから、こういう方々に御質問願いたいと思ひます。ところで、先ほど關谷君の動議採決、これが決定しました。十五分というのですが、委員長が宣告されておつたかどうかは私も記憶いたしませんけれども、ともかくもこういうくたびれた中で、時間が切迫しておるから、動議成立後十五分間、これを公平にということが正式であります。動議成立前までは一時間でも三十分でもかまわないけれども、成立後十五分間これは公平に扱ふのがあたりまえだ。こう私は考えております。委員長は十五分間くらいというのですから幾分ここには幅がありましよう。十五分間やらなければならぬこともなければ、また都合によつては少し延長ということもありまして、ひとつお互ひにこの問題は円満に処理願いたいと思ひます。

○佐々木(更)委員 私高い声を出しまして、年がいくもなく、済まないと思ひます。そこで私の解釈からしますれば、なるほど委員長が宣告後に時間に關する何らの発言をしておらなければ、ただいまの松本さんのような御解釈が成立つ。ところが委員長が十五分にすると、これを宣言しないでおいて、そしてそのときにおいて、田中君は五十分やつたのだからあと多少許す、こう言うならば五十分にあとで許したものを加味したものが、田中君に割当てた時間だ。つまり動議採決の宣告後に言つておる。だから、これは当然田中君の時間を、他の委員諸君に平等に割りつけるべきことは、衆議院

規則によつて明らかだ。私もあるいは耳が悪くて聞き違えたかもしれませんが、だから私の解釈が正しいか、あるいは委員長の言うたのが正しいか、何分もかきません。こんなことを言つていふうちに反駁ができます。私の耳がもしも悪いために聞き違えたならば、私は正當なる委員長の宣告に對して服従することは當然で、その手続もやらないで、皆さんでこの審議を押し進めようとするところに、皆さんのごむりがあると私は思う。だから、松本さんもそういうふうにごあつせんくださるならば、仲裁は時の氏神と申しますから、もしそういうふうになさるならば、私の方は了承いたします。これは衆議院規則の解釈の問題で、はつきりしている。委員長は宣告後に、五十分やつたからあと少し許す、こう言う。だからそこを反駁して、見ればわかる。

○田中鐵之進君 関連して……
○稲田委員長 あなたは委員じゃありません。許しません。
○田中鐵之進君 どうしてです。
○稲田委員長 委員外の発言は許しません。あなたはこの委員会の委員じゃありません。(きのう約束したじやないか)と呼ぶ者あり)まだ委員以外の人

の発言は許していません。
○田中鐵之進君 私たち大蔵委員は、連合審査会に重大な關係があるから……
○稲田委員長 委員以外の発言を許すと言つてから、してください。
○佐々木(更)委員 田中君が昨日の委員長

の宣言に基いて、当然発言権があるかどうかという問題はあとの問題。これも速記録を見なければ解決しないと思う。そのことは別として、ただいま申しましたように、とにかく委員長は宣告後に、田中君は五十分やつたから、あと多少許すということを言つてゐる。
○稲田委員長 そんなことは言ひません。

○佐々木(更)委員 言つていないのなら、なんであなたは反駁することをきくのです。もしそう言つていないのなら、確信を持つて速記を反駁なさらない。そういう確信があるなら、反駁なさつて、見たらよい。私ははつきり——あなたは宣告後において、田中君は五十分やつたから、あと多少許すということを言つておる。
〔進行々々と呼ぶ者あり〕

○佐々木(更)委員 進行と言つても、衆議院規則を踏み破つて議事を進めるという考え方——それはよくの間違ひかもしれません。諸君に向つて陳謝しなければならぬかもしませんが、とにかく何が正しい議事の運営かといえれば、当然衆議院規則によつてやらなければならぬ。たといそういうことを諸君がきめても、もしよくの言うことが正しかつたとすれば——五十分やらなければならぬという資料が來たら、そういうことは無効じやありませんか。衆議院規則に基かずしてなしたところの決定は無効なんです。
○稲田委員長 ちよつと理事の方に集まつていただいて御相談しましょう。速記をとめてください。
〔速記中止〕
○稲田委員長 では、柄澤君。
○柄澤委員 それでは質問を続行いた

します。第一條にございます鉄道國有法の第一條の趣旨を変更するものではないということ、戦時中に國に買ひ上げになりました鉄道——地方鐵道會社から買収した鐵道を、地方鐵道を強化する目的と、國有鐵道の財政の改善をはかることを目的として、この法案が出されたということであつたのでござい

ますが、なるほど鐵道國有法には明らかに「一般運送ノ用ニ供スル鐵道ハ總テ國ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ此ノ限ニ在ラス」という條文がございます。この條文が巧みにりつばな名目となつて、ここに

出ているように思われるのでございませうけれども、この條文、つまりこの明治三十九年に出来ましたところの法律の提案理由になつておりますものに、こういうことがあるのでございませう。すなわち鐵道國有というものの主義は、つとに鐵道創工の際に端を発し、明治二十五年鐵道敷設法の制定により全國重要な線路を予定し、鐵道公債をもつてこれを經營するの大綱を明示せり、但しその一部を民業にまかしたることあるも、これ當時財政の状態にだちにその全部普及の急務に應じがたきによれるものにして、一時の權宜にほかならず、しかしして民業に特許する際は、みな將來國有に歸せしむる條件を保留し、明治二十七年、八年戰役後、巨額の國費を官線施設に投ぜしも、三十三年の私設鐵道法に民業買収の原則を明示せしも、みなこの主義によれり、といふことがあるのでございませう。すなわち日本の鐵道というものは、私設鐵道を設置します場合にも、これは將來國有にすることが原則になつておるので

ございませう。この法案にはその第一條の趣旨だけが、この提案理由になつております最も根本的な鐵道を國有にして、日本の運輸というものを発達させて行くということを、ここでは没却しております。これは故意になつたものか、あるいはこの法律を十分に検討なされずになつたものか、その点について、提案者並びに政府當局の御意見を承りたいのでございませう。

○佐藤操作君 お答えをいたしたいと思ひますが、ここで議論になりますのは、鐵道國有法第一條の本文が実は議論になるのでありまして、この提案の理由は、実はここで議論の対象にはならないように私どもは考えております。従ひましてこの買収したる鐵道の讓渡に關する法律案をいたしまして、鐵道國有法第一條の趣旨に反するものなりやいなやということ、十分検討いたした次第であります。それが第一條第二項として、ここに規定されておるような次第であります。別に私どもは矛盾を感じておらないのでございませう。

○柄澤委員 ただいま明治以來からの國有鐵道がコーポレーションにかわりまして、日本の運輸行政にとりましては、実に重大なときでございませう。當委員會が開かれまして、こうした重要案件を持ちまして、本委員會は非常に重大な責任をもつて発足する。だからわれわれは必ずしも民自党であつても、政府の方針でありながらも、これに同調できない場合もあるというふうな御趣旨が、強力に委員長初め各委員から強調されていたと思ひるのでございま

す。ただいま佐藤政務調査会長でござ
いますか、提案者でございいますか、政府
の側からの代表者でいらつしやいます
か、とにかく責任の地位にある方から
の御答弁だと思つてございいますけれ
ども、第一條を根拠にしたのであつ
て、その提案理由は何もこれは関知す
るものではないという御答弁を承つた
のでございいます、これではまづたく
私どもは納得が行きかねる、詭弁だと思
います。つまり日本の國有鉄道とい
うものに対する、この根本原則とい
うものが明らかにうたわれて、この大方
針のもとに、今日まで実に多くの犠牲
を拂つて、労働者並びにこの日本の國
民の税金によつてつちかわれて來たと
ころの鉄道が、吉田内閣になりま
す、總理はこれを外國に賣り拂つても
よいといふことを明言されておるので
ございいます。そういう際に、私も責
任のある佐藤氏から、こういう無責任
な詭弁にひつしことを御答弁賜わり
ますことは、実に残念に存するので
ございいます。でありますから、ぜひこの
精神に——日本の國有鉄道、私設鉄道
をつくりましますときに、あるいは買収し
ますときにも、特にこのことがうたわ
れておると思うのでございいます、こ
のことについては関連しないのだ、一
條だけを基準にしているのだというよ
うなことではなく、提案者でございま
して、この法律を提案なすつたのですか
ら、この提案をなさいますときに、な
ぜ一條だけを抜いて出したのでござい
ますか。なぜこの提案理由をここにう
たわなかつたのでございいますか。なぜ
國有を民営に移すに都合のよいところ
だけをお抜きになつたのでござい

か。この根本的な精神をどういふふう
にお考えになつていらつしやるので
ございいますか。これを根本的に今くつが
えそうとなさるのでございいますか。こ
の点についてもう一度責任のある御答
弁を承りたいと思ひます。

○佐藤榮作君 私は本法案の提案者
として、この席におるのであります
から、その点は明確にしておきたいと思
ひます。なお私のただいま申し上
げた点は——鉄道國有法の提案者
の精神そのものは、ただいま共産党所
属の柄澤さんとしては、共産党のかね
ての主張とは非常にかわつた意味から
御説明、御質問なさつて、私も一
脈通ずるものがあるかの感じをいた
すのでありますけれども、私も、法
律は最初につくりました人の提案の理
由だけに縛られるものではないと突は
考へております。これは相當法理的な
議論になりますから、この点はこれ以
上申し上げたくないように思ひます
が、この第一條で、一旦國有になつて
おりますものを民営に拂ひ下げる、か
ように考えますと、いかにもこの法案
が鉄道國有法の第一條の本文と抵触す
るかのような感を持たれますので、そ
うではなくして、この但書の規定で、
はつきりこの点はその精神をこわさな
いでおるものだというところを、突は明
確にいたしておるのであります。重ね
てお答えいたします。

あるということ、鉄道が公益性を持
つておるということを前提にしておる
と思つてございいます。従ひまして今
度の法案が出ます理由の、公共の利益
に合致する限り、旧所有会社にこれを
返すということがございいますが、こ
うした法案の根本的な精神を無視いたし
まして、新たな法案によりまして、
地方鉄道に賣り拂ひますことが、ど
れだけ公共の利益に合致するでござい
ましようか。その点がなければ——今
まで御答弁があつたというふうに承つて
おりますけれども、その御答弁では納
得が行かないのでございいます。であ
りますから、もし諸君がございまして、
拂ひ下げてもらつた方がよいという公
共團體の決議文でございいますとか、陳
情書でございいますとか、そういうもの
がございまして、これ／＼のものがあ
つて、われ／＼は公共の利益に即する
と考へて拂ひ下げるといふような論拠
があらになりましてならば、具体的に
にその例を、あるというだけではな
く、あげていただきたいと思ひます。
私どもの方にも地方自治團體や労働組
合や、あるいは事業主、資本金こうし
た方面からたくさん、公共の利益に
相反するから拂ひ下げてもらいたくな
いという、あるいは業者からは、拂ひ
下げてもらいたくないという、こ
うした陳情もあつておりますので、そ
ういふものと参酌したいと思つてござ
いますから、ひとつその点を具体的に
お漏らしいただきたいと思ひます。

○佐藤榮作君 先ほど共産党の田中委
員から同様の質問がありまして、突
はその際にお答えを申し上げたのであ
りますが、具体的な処置、いわゆる拂
ひ下げが決定いたします際に、ただい
ま御議論になつておりますような事柄
が、審議会におきまして十分審議さ
れ、そうして運輸大臣が決定をするよ
うな運びになるのではないかと
思ひます。ただいまここに提案いた
しておりますこと、お尋ねの点は相
當距離を來しておるようでありま
すが、お尋ねはどのまでも具体的な問題
をつかまえて、そうしていづれが公益
に合致するものなりやいなや、これを
この際きめろということのやうに何う
のであります。これは私も提案者と
いたしまして、そこまできめることは
相當僻越ではないか、かように考へて
おります。

○柄澤委員 それはつまりこういうこ
とでございいます。國有鉄道法という
のが明治三十九年にできて、つまりそ
の提案理由というものが、かわつて行
くといふことをおつしやつたのでござ
います。すなわちこの國有鉄道法によ
りまして、この法則がかつていない
とすれば、これは民間よりも國有鉄道
の方が公共性があり、公益が守られる
から、民間の鉄道も、これを國有に移
すのが原則であるといふことがうた
れておるのでございいます。ですから、
提案なさる方は、今の段階で、どうし
ても民間に拂ひ下げた方が公共性があ
るといふように見られたから、この法
案を出されたのでございましょう。提
案なさる方にはそれだけの論拠がなけ
れば、國有財産を拂ひ下げる提案をす
ることができない。いやしくも政務調
査会長であらせられますし、さらに代
議士でもあらせられます。運輸行政を
長年担当されていて、関係法規にも明
るくていらつしやると思つてです。で
すから、この鉄道の法律というものを
ここで無視して、この提案をなさる根
拠であります。公共の利益といふこと
が、佐藤榮作氏によりまして、明治三
十九年と今日とは變遷して來ておる
とお考へになつておるから、ここでこ
の法律が生れたと思つてござい
ます。だからその具体的な例や、陳情や諸願
といふことを申し上げたわけ

に移すという民自党の政策に合致させるために、特にここだけをお取上げになつたのを、先ほど申し上げていたのであります。その提案理由になつておるところを先ほど読み上げまして、一地方の鉄道にいたしまして、鉄道事業というものは、原則として國營事業であるべきだということが法案にうたつてある。ですから、その法案を、今日この際、世界の情勢が、アメリカですら私設つまり私營の資本家の経営してありますところの鉄道が、破綻を來すところも出て來ているような状態、イギリスですら國營に移してあるような状態の際に、敗戦日本が何のゆえをもつて、この國有鉄道法の精神を曲げて、一旦、戦争中にその統制が誤つておりましたも、國家の手に買い上げたものを、これを拂いもどすという法案を提案なさつた責任者として、その理由を承つておるのであります。ですから、あくまでもそういうふうなこの点を強弁なさるなら、質問を打ち切ります。

○佐藤肇作君 いろいろ御研究なさつていらつしやるので、わが國に鉄道國有法あり、地方鉄道法のあることは御承知だろうと思ひます。幹線はこの鐵道國有法の精神で、すでに國有になつておりますが、純一地方の交通につきましては、地方鉄道の会社経営も、実は承認しておるのであります。國有鐵道法とこの地方鐵道法との矛盾といひますか、ぶつかりを調整する意味におきまして、地方鐵道法では、國家が強制買収し得る権能を失は持つておるわけでありまして、従ひまして、一般鐵道國有法のこの原則は、どこまでも今なお

私どもかえる意思は毛頭持つておらないのであります。従ひまして今日問題として取上げたところの、民營拂下げを一應考慮する線区として取上げましたものは、実は純一地方の交通を目的とする線区だ、かように実は考えて、これは拂ひ下げてもいいのではないかと案して実は考えたわけでありまして、従ひましてここに特に第二項をうたわないうと、あるいはこれを機會に全部の鐵道を民營に移すのではないか。私どもは國が経営してあります以上、共產黨の諸君が言われるように、國の經營は獨占資本だというふうな考え方は毛頭持つておらないのであります。しかしその点はいづれにいたしまして、國の經營する鐵道を全部民營に移す、かような方針でこれをやつておるものではない。だから第二項によりまして、國有鐵道法の精神は、この際はつきり把持しておるのだということを明確にいたしておる次第であります。ただいま申し上げました兩法案の関連におきまして、おそらくおわかりがでるのではないかと思ひます。

○稻田委員長 柄澤君、大体時間です。

○柄澤委員 御答弁では了解いたしましたけれども、この点についての質問は打ち切りたいと思ひます。

それから共產黨は國營必ずしも獨占資本とは考えておりません。吉田内閣がいたします場合には、獨占資本の利潤を追求することになります。これが働いておる労働者が管理することになります。決して國營でも獨占資本に奉仕するものとは考えていないので

ございまして、その点を明らかにしたいと思ひます。政府御当局に伺いたいのでございまして、政府は運輸委員會の私どもの反対を押し切りまして、運賃を値上げされました。そして昨日は夜中まで強行されました。定員法を通過されました。國鉄から十二万を首切られたのでございまして。これはひとえに赤字を克服するという理由であつたと存じます。私どももいたしましては、國鉄の赤字はこうした大衆の犠牲において克服されていると存じております。ところが、今日重大なる発言がございました。松本委員がさうに百億からの赤字があると言われたのでございまして。政府御当局からこの辺の御答弁を煩わしいと思ひます。運賃を上げて、首を切つて、まだ赤字が百億出るのでもございまいしょうか。

○松本(一)委員 委員長、ちよつと関連して、國鉄の赤字の問題についてであります。柄澤さんは今度初めてですけれども、実はこれは一昨年から問題になつておりました。この二十三年度予算も当初予算のときは百億くらいの赤字を見込んで、一般會計から繰入れる予定であつたのであります。それが実際に予算を運用して行くと、追加々々で結局三百億の赤字の繰入れを今年の三月末行わなければならぬことになつてしまつた。そこで大体私ども議員が予算を審議する場合には、そのはつきりしたもので、審議編成できぬことは御承知の通りであります。少くとも大体來年三月の年度末までの經濟界の一應の見通し、事業等の關係、すなわち収入、支出というものを想像して、これなら予算は大体行政

府において執行できるだろうということとをにらんで、決定しなければなりません。そこで予算を審議決定するにあつて、この点は予算委員會でも私も予算委員であります。相対注意して勉強しておりますが、今年の運輸省の予算は、予算面は千五百億になつております。ところが、どこからそればんと割出してみても、最初から私の計算によると二十六億ほど赤字が出ることになる。この分を予算を運行されて行つたならば、たとえコーポレーションになることが想像されまして、それによつて經營の合理化、企業の高能率ということがある程度考えられても、こういうことは往々にして抽象的の概念論に終りやすいのであります。そこで今度従業員十二万人をやめてもう一つによつて、これで約十億円の減出が減つて來る。ところがこれととも十億程度であるところを考えると、インフレはこれからデイスインフレに入つて一まず高進はしないと仮定してみても、いづれこの年度末になれば、よほどよくやつて百億、悪くすると百數十億の赤字がまた出るといふことは、私ども大きな國の世帯を切盛りしたことはございませぬが、地方自治体の長として、小さいながらも予算を二、三十年來やつておつた者の経験から割出して、いわゆる第六感と申しますか、勘で割出してみて想像されるのであります。そういう意味で、必ず百億くらいの赤字が出るということ、私の考えで先ほど申したのであつて、おそらく運輸當局はそうは出ないつもりだとおつしやるだらうと思ひますが、そういうわけでありまして、

この点御了承を願ひたい。

○加藤(常)政府委員 鐵道予算といひましては、御承知の通り本年度の予算には赤字を組み込んでおりません。またまた當局の心組みなり決意として、赤字は出さないつもりであります。人員整理と本法案とは關係がありません。

○柄澤委員 提案者に伺ひたいのであります。政府は首を切つて、運賃を上げて、運輸大臣のお話もございまして、とにかく従業員に労働強化をしてもらつて、やる以外にないと言言されたのでございまして。聞くところによりますと、ただいま大体予定になつておるところの路線は、昨日政府當局の御答弁にもありましたが、將來現在でもそうでございまして、國有鐵道の中でも有利な路線だ、つまり成績のよい路線だといふのでございまして。そういういたしますと、國鉄の財政にとりましては、これを切り離した場合に、むしろ不利になるのでございまして。赤字が出ないという想定のもとに、今予算を立てているのでございまして、將來この最も有利な路線を民間会社に賣り拂つたならばどうなるか、國鉄の財政を悪くすることになるかと思ひます。その点あなたも裏も表も知り抜いておられるはずでございまして、どうしてこういうことをなさつたか、御答弁願ひたいと思ひます。

○佐藤肇作君 この法律の対象としております路線の中には、成績のよい路線もございまして、成績の悪い線もございまして、一概に總体で、黒とか赤だとか言ひかねると存じております。昨日たび／＼私申し上げたのであ

呼びにやります。吉田総理大臣の出席を佐々木委員より御要求になりましたが、その際委員長といたしましては、現在の段階においては、提出理由の説明ならば、吉田総理大臣は提出者でないから、提出者の佐藤君その他があるからそれに質疑を願いたいと言つて、吉田総理大臣の出席はまだ要求しておりません。

○佐々木(更)委員　そういたしますと、池田大蔵大臣に対しましては、出

席をな求めておるのでございますか

ら、あるいはこの委員会が終了する前

に御出席になるかと思ひますので、油

ておきたいと思います。それから吉田

總理大臣が來られないかもしれないと

いうことは、これは委員長としては、

現在の状態でそういうふうにお考えに

なるでありましたが、これは委員長

いささかこの問題を小さく見過ぎてお

はこれから提案者二、三、印實用自

し上りますが、どうもこの法律の施行は、

される結果は、何と云いまでも、用

本國有鐵道の精神というものが根本か

ら変改せられる結果になるだろうと思

うであります。そういたしますと、

これはきわめて重要な問題でございます。

して、こういう問題を、総理大臣が小

はい問題なとおつしやるよなことは
はおそくなかつちと想う。これは季

員長があまり総理大臣に御司清の結

果、お忙しいこととお思い過しをさね

たと思いますが、まだ御要求くださつ

てないならば、あらためて御要求くだ

すつて、できるとかできないとかいう

ことを確かめた上でなければ、私ちよ

つと困るのであります。なるほど規則によりますれば、政府委員は委員会が呼ぶことになつておりました、私一委員として呼びましても、それをお取上げにならなくてもよろしいことにはなつておりますけれども、しかし各同僚の皆様といえども、これほど重要な案件の審議に、総理大臣を呼んで、その眞意を聞かなくともよろしいという御意思はなからうと思つてあります。従つて私はここでは別に委員会が呼ぶか、呼ばないかというのを、決定してくれということとは申し上げませんけれども、ただいまの委員長のお答えによりますと、総理大臣は特に忙しいと思つて、まだ呼ばないのだ、こういうことです。呼ばば、案外吉田さんは話のわかる人でもあり、日本の現在の政治経済の状態を非常に御心配になつておられる方でもあるから、喜んで御出席なさるだらうと思つてあります。これはあまり御心配なさらずに、総理大臣の意思を御付度なされずに、ぜひともお呼びくださりたいと思つて、従つて委員長がな総理大臣に御要求くださつて、それでも来ぬ場合には、これはしかたがありません。あるいは来るかもしれないから、総理大臣に對するところの質問もこの際は保留しておきたいと思つてありますので、他の部分につきまして、他の方の御答弁をお願いいたします。

資料は、法案を除いては、ほとんど提出されておらない、こう申し上げてよろしいだらうと思つてあります。あるいは提案者は、この運輸省鉄道總局その他の資料をもつて援用なさるとおつしやるかもしれないが、私はそういうことでは、提案者として十分責任を盡すものであると思つていません。やはり運輸省がどうなさるうとも、提案者の責任においてこれを調査なさつて、この資料を提出するのでなければならぬ。私は必ずしも運輸省を疑ふものではないが、とかく官廳にはその官廳の成績第一主義と申しましようか、そういう観点から、調査がなされておらないとは限らないのであります。従つて提案者はこういう官廳の資料をもつて援用する、こういうような無責任なことをなさらずに、提案者自身の責任において十分國民の納得が行くように、かつまたわれ／＼委員が信用して審議できるような資料の提出が、当然これは義務であらうと存するのであります。従つて私は昨日來意見をそつちに出しましたから、一々の項目を持つておりますが、六項目か七項目に對するところの資料提出を要求いたしました、委員長並びに提案者においてこれを了承しておるはずであります。これらの資料提出が私の質問の前提となるのであります。従つて私の要求いたしましたこれらの資料がどういふふうになつておりますか。提案者の方から、ひとつ御説明をお願いしたいと思つてあります。

○佐藤肇作君 資料等が不足しておるといふお話でありましたが、私も今まで、ただいまお話になりましたごとく、運輸當局の資料を援用いたしました。したような次第でありまして、この点は御指摘のごとく私どもの手落ちのようを感じております。しかし私どもが運輸省から提出させました資料は、それぞれ一應私どもも検討いたしましたし、これをそのまま使ひまして御審議願つてもさしつかえないと実はかよう考へまして、お送りいたしましたのであります。手続上の齟齬につきましては、この機会にお許しを得たいと思つてあります。

○佐々木(更)委員 どうも提案者の御答弁は満足行かないのでございます。私の申し上げるのは、運輸當局の資料も一應の信憑が置けるかと存するのでありまして、特に佐藤さんは運輸省の次官もしておられたのでございまして、従つて佐藤さんは運輸省の資料に對しては十分信用が置けるかと存するのでございますが、私たちは必ずしも運輸省の資料をもつて正しいものだ、こういうふうな考へておりません。これは私たちに報告して参りますいろいろな資料から申しまして、大分運輸省の提出せる資料とは異なつたものがあるのであります。従つてこれはやはり提出者の責任において資料というものは提出すべきものである。いたずらに官僚のつくつた、極言かもしれないが、見ようによつては一つのつじつまを合せようというふうに見えないでもない資料をもつて、ただちに援用されるということは私は納得行きかねる。かりに提案者が、運輸當局の出されし資料をもつて援用いたしまするとしましても、もしさうであるといひますならば、昨日私が資料の提出を要求いたしましたときに、この点を明らかにすべきであらうかと存するのであります。従つて私の解釈をもつてすれば、私は昨日正式に資料の申請をいたしておるのでありますから、これを何ら釈明することなく、何ら説明することなく、今日まで資料の提出について明確なことをなさらぬということとは、すなわちこの運輸當局の資料をもつて資料とする、こういうことをおつしやらない以上は、ただいままでも私たちの審査といふものは、無資料によつて、資料がない状態によつて、これを審議したものであると言わなければなりません。従つて私どもは、今日まで皆さんの資料提出を待つておりました、私自身もいたしましては資料なしでこしだめの質問をしておるのであります。従つて私はもしも皆さんが運輸當局が出したものが資料だ、こういうふうな援用なさるといたしますと、私はあらためてこの資料に對して検討しなければなりません。そういういたしますと、この資料の検討に要するところの時間をお與へくださいますと、質問に困るのでございまして、提案者はこの点いかがでございませうか。

○佐藤肇作君 重ねて先ほど申しましたようなことを繰返して御了承願うわけでありまして、私も運輸當局を招致いたしまして、いろいろ調査し、その際に、資料等も詳細に相当集めたわけでございますが、その資料が提案者として十分だ、十分信用し得る、かように考へまして、実は配付申し上げたような次第でございまして、ただそれが、そこに書いておりますやうに、鉄道總局その他の字句が使つてありまして、まことに不体裁きまわる点は、ただいまおわびを申し上げ、御了解願つたような次第でございまして、どうか何とぞあしからず御了承願ひたいのであります。重ねて申し上げます。

○佐々木(更)委員 しつこいようでありましたが、佐藤さんは遅れておいでになつたので御存じないかと思つて、私が資料提出を要求いたしましたときにおいては、すでにこの資料は私たちの手元に参つておつたものであります。もし私が提案者に資料の提出をお願いいたしました後に、これが配付されたならば、たといこれが提案者の資料であるといふことをおつしやらなくても、大体常識でそう考へべきでございまいし、私もそれを承認しなければならぬのでございまして、ところがこの資料では信用できないから、私たちはあらためて資料の提出を要求し、約六、七項目からの資料をお待ちしてあるのであります。そのうちには、なるほど運輸省が出したところの調査資料と合致する分もあります。つまりそれと一緒のものもあります。かりにそれをもつて援用いたすといひましたとしても、それでない特別のもの、そういうものには對しましては、これはやはり提案者は御承諾なさつた以上は、そのとき皆さんは私の調査資料の提出を拒否しておられません。これを了承しております。了承して皆さんがいまだ出さないといふことは、私は解せないものであります。即刻これを出していただきたい。そうでないと、私は皆さんに對しましては、質問権は留保するべきものだ、こういうふうな考へておりますが、いかがでございませうか。

○佐藤榮作君 佐々木委員におはかりいたしますが、いかがでございますか。先ほど来申しましたように、運輸省の資料を、実は私も審査、調査の途上において使用して参つたわけでありまして。

実はその資料で十分なように考えて、今日おはかりいたしておるのでありますが、これらの手続上の齟齬につきましましては、先ほどからおおむねを申し上げておるような次第であります。あの資料をお認め願ひまして、ひとつ審議をお願いしたい。重ねてお願いいたす次第であります。

○佐々木(更)委員 私もくだいことは申しません。そうおつしやるならば、それよりもよろしいのでございますが、そういったしますと、私が要求しました提出書類の中に同じものがあつて、それを皆さんが、これが正しいと思われるならば、援用することは必ずしも私は拒否いたしません。しかし皆さんの方で援用しようとするところの書類が、私のお願いしたものと違ふものであれば、その違ふものだけは、これは提出してもらわなければならぬ。これはよろしいでありましょうか。私がお願ひしたものと同一のものは、それを援用することはさしつかえないといつたにしても、私が要求したものと一致しない部分、不足な部分に對しましては、これを御提出くださることになりましようか。あなた方は約束しているのですよ。そして資料なしにこの委員会に審議をしるということは、少しごむりかと存じます。

○佐藤榮作君 佐々木君にお尋ねいた

しますが、要求なすつた資料はいかようなものでしたか。

○佐々木(更)委員 運輸省からいただいた資料の中には、十線だけのこまかい数字などは出ておりますけれども、二十二線に對する関係の、鉄道のいろいろな数字が出ておらないように思うが、いかがでありましようか。私、勉強不足のためによくわからないのでございまして……

○藪谷政府委員 佐々木さんの御説の通り、運輸省から出しました資料の中には、二十二線の中の清算会社として残っております会社、九社十線の資料を整えておりますが、爾余の鉄道につきましましては目下調査中であります。ついでに弁明いたしますが、資料としての信用の問題であるかと思ひますが、私の方での調査は、まず間違ひがないと思つております。ほかの資料がありましたならば、それと比較して、どちらが正しいか研究いたしたいと考えております。

○稲田委員長 佐々木さんに御注意いたしますが、本論の質問に早く移つていただかないと、もう時間がありませんから……

○佐々木(更)委員 委員長がそういう言葉を申すから、私は紛糾すると思ひのであります。これは質問の中に入らないと思ひます。これはあなた方当然なすべき義務があるものを、私は要求しておるにすぎないのです。だからこれは質問をする前提条件の材料です。これをあなた方は十五分だとか何とか言つて、みな納得づくでやらないで、單に時間を委員長長の権限で制限なされようとしておるから問題が紛糾す

る。私は決してむりを言つておるのじやない。これにあるのならよろしい。皆さんが出しておるものを引用することは承知する。しかし出してないものを御出してもらへるかどうかというところを私は言つておるのだから、委員長はむりを言わないようにしていただきたい。この際これくらいの問題を解決されるというのだから、十分の資料が必要で。そこでだいたいま藪谷さんのおつしやいました資料のことです。藪谷さんがこの資料は信用が置けるものだと言ひましたが、それは藪谷さんのお立場としては、当然でござい

ました。そこで私は一應ここに盛らしました資料に對しましては信用力があつたものと考へまして、これを基礎に私に御質問を申し上げることに異存はございせん。この点は承諾をいたします。そこでだいたいま問題になつておりますところの法律案は、戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案という名前がございまして、これにはどの線だといふことは決定してありません。これを提案者は御存じでし

ようね。どこ／＼の線だといふことがはつきりしてないことは、御異存はないでしやう。そういったしますと、この法律が施行された場合に、この法律によつて適用を受けるものは、昭和十八年並びに十九年の戦時中に買収されたあらゆる鉄道にこの法律が適用される。そういったしますならば、資料は当然、單なる特定の人の買収を希望して

おります十線に限定すべきものではな

い。十線の中でも、あるものは、買収するものがあるでしやう。あるものは買収すべからずと審査会がきめる

ものもあるでしやう。また業者が希望してあります十線以外のものに対しましても、もしも將來申請して來た場合には、これは平等に取扱わなければならぬことはいふまでもございせん。従つてそれらのものに対しましても、審査会が審査の結果、これに載つておらない十社以外のものでも、申請がありますれば、それを當然審査会の議に付して、適當なものには拂ひ下げる、不適當なものはこれを拂ひ下げないという措置がなされることはいふまでもない。

そういう場合に、資料が十線だけで、あとの十二線がないといふことは、本委員会において審議をこれ以上続けることはできない一つの條件であらうかと私は存じます。もちろん皆さんがこういうことをなむり押しなされることとがあらうすれば、國會のいろ／＼な規則におきまして、何か方法があるかどうか存じませんが、私は最高裁判所に持ち出しましたも、こういうものはやはりはつきりしておかなければならぬものだと思ひます。そういう意味におきまして、十線に對するところの運輸省の鉄道總局の資料を私は引用することは承諾いたしますが、これに載つておらない十二線のものに對しては、これは至急御提出をしてもらわなければ、これから私は質問をするわけには参りません。昨日もはつきりと前もつて申し上げたのでございまして、従つてこのあとの十二線に對するところの資料をいつ御提出くださるか、提案者からひとつお答え願ひします。

○佐藤榮作君 ただいま御提示になりましたごとく、戦時授權立法、あの法律に基きまして、個々の鉄道会社の

買収法律案が單獨に出たことと私は考へております。従ひましてただいま御提示になりました法律では、これは授權立法でありますから、これだけでどの会社を買つたといふことはわかりかねると思ひます。従つてその授權立法に基いて買収された線区の名前くらいは、少くとも委員会に出すのが筋のようには考へますので、その点はすでにお示し申し上げたことではないかと思ひのであります。ただ内容その他につきましましては、きわめて廣汎にわたりますので、ただいま資料等はまだ出そろつておらない。この点はまことに遺憾に考へますけれども、本法案の御審議上には、私は別に支障には考へてはならないのじやないか、このように考へております。

○佐々木(更)委員 これはきわめて重要な問題です。そこで私はこの法律の趣旨といふところを讀んで見ますと、第一條で「この法律は、日本國有鉄道を以て、政府が昭和十八年及び昭和十九年に今次の戦争の必要に基いて地方鉄道会社から買収した鉄道(休止中のもの及び附屬物件を含む。以下同じ)を」となつてゐるから、この対象になるものは明確であります。従つてこれに對しましては、たゞいこの中に二十二線のうちの十二線の名前が載つてないからといつて、それに文句を言つて、けちをつけるようなことはい

たしません。名前だけならば、提案者がこゝであとの十二線はどういふものかといふことを御説明願ひすれば、私は了承いたします。しかし問題はその後でございまして、なぜせうならば、この戦時中買収した鉄道を拂ひ下げるか

というその内容の問題、質の問題です。その質がどうかと言いますと「公共の利益に合致する限り、それから「旧所有会社又はこれと密接な関係のある会社に譲渡させ」という対象の問題、いま一つ「もつて地方鉄道を強化して地方交通の利便を増進し」という、鉄道の輸送の問題に対して貢献するということ。あわせて日本国有鉄道の財政の改善を図ることを目的とする。」というのでありますから、この鉄道を拂い下げることによつて、これらの目的が充足するものでなければこの法律の意義はない。従つてこれらの目的がこの法律の施行によつて充足されるかどうかということは、現在これらの線がいかに営業され、いかなる実績をあげ、従つてかつてどうであつた、將來どうなるというこの資料がなくては、その目的がどうなるかわかりません。それにもかかわらず、あなたが單に名前をここで言えはいではないかというところで行くなれば「昭和十八年及び昭和十九年に今次の戦争の必要に基いて地方鉄道会社から買収した鉄道」これだけは解決しよう。しかししてそれ以下のこの法案の大精神であり、大目的であるというものの検討は、できないはずであります。これは何と言いましても、提案者はあとの十二線に對しましては、皆さんが引用しておると同様の資料を、提出する義務があらうかと存じますし、私はこれは審議に對します絶対的の條件かと思ひます。

○佐藤榮作君 佐々木委員に申し上げますが、この資料の第七十ページに、実はその買収した鉄道会社の名前があらりますし、同時に買収の理由が実は上げてあります。これをお読みの上で、ただいまのような御意見を御開陳になりつたことだろうと思つてあります。が、一應この程度で私は御審議は可能ではないか。先ほど来いろいろお話がございましたが、この詳細なる事業内容そのものは、しばらくおきまして、当時授權立法によりまして買収しましたその買収理由が明示されておれば、おそろく私も、特に戦争の必要に基いて、地方鉄道会社から買収した鉄道のその理由は、はつきりいたすだろうと思つてあります。この点はすでにお読みの上で、かような御意見を御開陳なすつたことだろうと思ひますが、その上で私も一應これで御審議願ふと思ひますので、重ねて御注意を喚起する次第であります。

○佐々木(三)委員 どうも提出者の答弁は、非常に不誠意きまるものと思つてあります。見ようによりましては、私の質問を故意に曲解しておると見られないものでもなかつたと思ひます。ただいま申し上げましたように、あなた方提案者が、ここでこの十二線に對するところの名前を読み上げるといふならば、私はそれを了承するとはつきり言つておる。だからあなたがこの七十ページの買収した会社並びに當時の事情を見ろというならば私は承知いたします。私の要求しておりますのは、以下の十線、それは内容が資料として提出されておる。ごらんなさ。以下各線に對するいろ／＼な資料が出て來ておるでしょう。あらゆるものがそつういふに提出されておる。たとえば七十九ページの旅客輸送数量明細表、これはいわゆる地方鉄道として拂い下げるのが適當であるかどうかという連絡の輸送関係、それがつまりここにあります。ちよつと項目が見えませんが、實際國有鉄道法からいいますれば、一般的輸送、これは鉄道は國の所有とすることがあります。従つて地方鉄道としてその資格を持つておるかということ、連絡輸送がどうなつておるかということがわからなければ、その鉄道が地方鉄道としての性格を持つておるか、一般國有鉄道の一環としてやらなければならぬのかということが、わからなければなりません。あなたは十分検討して出したとおつじやいすが、七十九ページをごらん下さい。これらの十線に對するところの旅客輸送、貨物輸送等の連絡輸送の関係は、ここにあなた方が提出している。そしてこそ初めて、この戦時中買収したところの鉄道が、地方鉄道としての性格を持つておるかどうかということを、われ／＼は断定する。それなくして、どうして地方鉄道の性格があるかどうかということが断定できますか。従つて必要なのだ。だからこれは私も先ほどから言う通り、運輸省の資料であるから、一應私は拒否いたしましたけれども、あなたの方ではこれを引用するといふから、私は譲歩してこれを認める。従つて私は、ここに他の十二線に對してこつういふものを出しなさい。あなた方は先日出すといふことを私に承諾しておる。あらゆるところでもそうだ。次の八十ページは旅客輸送数量明細表、こつういふものがちゃんと出ておる。こつういふものがあつてこ

そ、初めて可能なわけです。公共の利益に合致するか、いわゆる國有鉄道法に精神に背馳しないかどうかといふことを、きめる材料なのである。こつういふものを、あなた方はなぜ一体出さないで、やるのでありましようか。それから拂下げ價格をきめるにいたしました。昭和二十三年度以降改良工事計画表、これはそつういふ。こつういふようなものが提示されてこそ、初めて民間に拂い下げて、これが採算が合うかどうかという資料になる。以下説明しなくても、あなたは鉄道次官を長くおやりになつた方だから、わかるはずであります。これは絶対必要な資料である。

○佐藤榮作君 ただいまの御意見、まことにごもつとも聞えるのであります。が、実はただいま御要求なさいますようなことは、この法案が通りまして後に、当該線区を買収するかいなかの際に、特に御検討願ふべき筋のものだと思つてあります。私どものこの法案を出しました際には、昭和十八年に買収した線、並びに昭和十九年に買収した線、これは特別な授權立法によつてやつたものであるから、同一の待遇をするといふことで、一應のわくを突は入れておるわけでありまして、その中からただいまのごとく、この線区は完全に該當するものである、あるいは地方交通にしてはあまりにも重要であるとかいふようなことは、將來、審議會等でいろ／＼審議されまして、そつうして買収すべきかどうか。あるいはまた價格はいかにすべきかどうか、幾らが適當であるかどうか。これらのことを決定して參るようなことに相なるのでは

ないかと思つてあります。今日一應御検討願ひますことは、戦時立法で一應地方鉄道のわくがきまるのであります。そのわくの中に入つておるものを一括して、こつういふ授權立法がいかなる不都合があるかといふことを一應検討願ひますれば、私も提案者として幸いなのであります。

○稲田委員長 佐々木君、時間です。あなた一人の委員會ではありません。委員會できめてあることですから……。

○佐々木(三)委員 それはわかつております。しかし私はこの資料はどうしても提出をお願いしなければなりません。私は提案者にお願ひするのであります。私はこの法律はこつういふもの、あはともよろしい。あなたは、ただ戦時中に買収したものを拂い下げただけのことだ。こつうおつじやるけれども、あなた自身がこの法律をお読みになりましたか。頭をこつくりしたつてだめですよ。(笑聲)読んでいません。第一條の二に「この法律のいかなる規定も、鐵道國有法(明治三十九年法律第十七号)第一條の趣旨を變更するものと解釈してはならない。」と書いてあるではありませんか。そこで戦時中に買収したところの鉄道を拂い下げることは、この鐵道國有法の精神に反するか、反しないかといふことが、この法律審議の絶対條件である。その鐵道國有法の精神に反するか、反しないかは、いわゆる輸送の一貫性があるかどうか、こつういふものの重要性がないかどうか。それからまた拂下げ線は、地方鉄道だけの性格を持つておるかどうか。先ほどと言ひまする通

り、たとえば連絡の輸送その他のこと、こういうことが検討されないで、この法律が単に戦時中買上げたものを拂い下げればよいのだということ、どうしてこの鉄道國有法に反しないか、そういう結論が生れて来るのか。あまりにも私は提案者は独断であると思う。

○佐藤肇作君 先ほど第一條第二項につきまして、綱要委員の御質問に對しまして、お答えいたしましたような次第でありまして、私どもは別に矛盾をしておると思つておりません。しかし第一條のたゞいまの御疑念であります、まず第一條で十八年、十九年に買つた線路が、純地方の公共の福祉、地方の交通の便を供するものかどうか、この際きめなければ、この法案の審議は進まない、と佐々木委員はおつしやるのでありますが、私どもはそういふには実は考えておらぬのであります。この点は一應十八年、十九年に戦時立法で買収したものを、拂い下げ得る対象として一應取上げるが、その線路が、この地方鉄道という観点からばかりではなく、さらに公共の利益に合致するかどうかという点も十分検討いたしまして、そうしてこれを拂い下げることかという実際問題は、第二條以下に規定してあるような手続に従つて、取扱つて参らうというのであります。この点は、お尋ねの点に十分お答えし得ておるのではないかと私は思ふのであります。今この際から、それをちやんときめまして、これ／＼は必ず拂い下げののだというようにきめた法律でないことを、御了承願へば、その点は

水解するのではないかと思ひます。

○佐々木(更)委員 委員長……

○稲田委員長 佐々木君に發言を許しません。

○佐々木(更)委員 委員長に申し上げることまでもいいけないのでしょうか。

○稲田委員長 あなたの時間はもう済みました。もう打切つてありますから、許しません。

〔發言する者多し〕

○稲田委員長 佐々木委員に申し上げます。あなたの發言をどめまします。次は米窪満亮君。——いなければ、川島金次君。

○佐々木(更)委員 私は委員長不信任案を提出いたします。(發言する者多し)、先ほど書類で正式に出してあります。取上げてくだされい。

○尾崎(末)委員 委員長はすでに佐々木君の發言を停止しております。その後において引続き發言をせられることは、議事規則にもとると思ふ。

〔發言する者多し〕

○稲田委員長 それでは申し上げます。委員長の不信任案ということになりますから、理事にこの席を暫時譲ります。

〔委員長退席、前田(郁)委員長代行着席〕

○前田(郁)委員長代理 皆さんにお語りいたします。ただいま佐々木(更)君より、稲田委員長に對して不信任案が提出されました。それを議題に供します。提出者の趣旨を明瞭に許します。

○尾崎(末)委員 佐々木君のお氣持はよく私も承してありますが、これを實際なしに時間を延ばされては、

議事進行上非常に支障を生じますので、趣旨を明瞭を五分間に限るといふ動議を提出いたします。

○前田(郁)委員長代理 佐々木君に趣旨を明瞭を許しましたが、ただいま尾崎君から趣旨を明瞭に對しまして、五分間でこれを打切つてもらいたいという動議が提出されました。これは前例もあることでございますから、五分間にすることに對しまして、皆様のこれに対する賛否を聞きたいと思ひます。五分間ということに對しまして賛成の方の起立をお願いします。

〔賛成者起立〕

○前田(郁)委員長代理 多数であります。それでは佐々木君、趣旨を明瞭をお願いします。

〔發言する者多し〕

○前田(郁)委員長代理 靜肅に願ひます。佐々木君趣旨を明瞭を早く願ひます。趣旨を明瞭は時間通りやりまします。

○佐々木(更)委員 私は、ただいまできわめて寛大であり、非常に公平であると尊敬を拂つて参りました稲田委員長の不信任案を提出しなければならぬことは、稲田委員長の人格とかいふことは別にいたしまして、まことに遺憾を感ずることでございます。これは必ずしも全体としての、稲田委員長の手腕とか、人格とか、取扱ひの不公平とかいふことで、提出しているのではありません。これを私が提出する理由は、ごく部分的であります。それは審議を進める基礎になる、絶対條件であります。この提案の法律案を審議するに足る資料の提出を、私は提案者にお願ひしているわけです。昨日これを委員長が採択され、かつまた提案

者もこれを了承しているのです。しかるに今日までその資料が提出されておられません。これは私たちの審議を進めるところの條件を欠如するものであります。かように私は考えるものであります。従つて私は本日提案者に對しまして、あらためて資料の提出方を再度請求いたしました。それに対して提案者は、運輸當局その他の資料をもつて援用するから、それがまんしてくれという申出があつたのであります。私も子供じみたことと申しません。従つて運輸當局が出しました資料と、提案者が責任をもつて出す資料とは、必ずしも同一ではないと思ひます。けれども、提案者の御苦衷もありまして、し、かつまた審議をすみやかに進めなければならぬ關係もありまして、私はこの官廳の資料を援用するということに対しては、承諾を與へたのでございます。ただ官廳の提出いたしました資料には、戦時中拂い下げたところの路線の中で、わずかに十線にすぎません。それ以外の資料は載つておらないわけでございます。私はこの資料の中に盛られておりますところの十線に關する資料は、これをもつて援用することを了承し、その部分については、これを基礎資料として検討することを承諾したのでございます。そこで、それを載らないところの他の十二線のもの、私は要求したわけである。ところが提案者は、この法律案の目的は、戦時中戦時立法として買上げたところの路線を、拂い下げることが目的だ、だからこの路線の収支がどうなるのか、連絡輸送がどうなるのか、將來の國有鉄道の財政対策に對してどうい

ようない條件を與へるとか、こういうことにつきましては、これはあとで提出してもよろしい、こういうお話でございすけれども、それはこの法律の趣旨にもありますところの鉄道國有法の精神に背馳しないということが條件である以上は、眞にこの法律案が鉄道國有法の精神に反するか、反しないかといふことは、他の十二線の營業の内容等も検討してみなければ、これがはたして鉄道國有法の精神に反するか、反しないかといふことの断定はできない。従つてこの法律案を審議する前提をいたしましては、あくまでこれらの二十二線の營業狀態の検討が、私は絶対必須條件である、かく考へるものであります。そういう意味におきまして、提案者もこの資料の提出を承諾したはずである。それをいまだ出さないといふことは、まことにその當を得ない。その解釈の問題で、現在私と提案者との間に意見の相違がある。その意見の相違を解決しないで——これは私の質問の時間ではない、それは私がかつて頼んでゐるところの、資料の提出方の要求です。それは質問の時間に入らないと思ひます。それを制限し禁止することができません。しかも私のそれらの議事進行に對する發言さえも、これを禁止するといふことは、温厚篤実にして、人格者であり、たつた今まで私が公平無私と考えた稲田委員長の胸の底に、何か間違つた雲がわいたように感ずるわけでありま

す。これは決して稲田委員長の本心とは考えません。たま／＼何かのかげんも、委員長はそういう發言をなさつたものと考へますけれども、これは本委

員

員

員

員

員会を將來スミスに持つて行くために、かつまたこの委員会が十分の資料に基いて十分の審議をなすためには、どうしてもこれらの議事運営の方法に對して、委員長に對して十分の反省を求めなければならぬ。これに對する反省をなされなければ、どうしても委員長をかえてやつて行くよりほかはない、かような意味におきまして、私は委員長の不信任案を提出した次第でございます。私の尊敬する先輩、名委員長に對して、心ならずも私が不信任案の動議を提出しなければならぬということ、まことに後輩として忍び得ないことではございませんけれども、議会の審議を權威あらしめ、かつわれわれは十分なる審議を盡して、國民大衆に代議士としての十分の責務を盡すためには、大義親を減ずるといふ言葉もございますが、人格者の稲田委員長に對しては、まことに申訳はございませんけれども、一應不信任案の動議を提出した次第でございます。もし採決の前に委員長に對して釈明いたされれば、私としては考慮の余地が十分あるものでございます。私の不信任案提出の理由をとくと御勘考くださいまして、御善処あらんことを要望いたします次第でございます。

〔賛成者起立〕

○前田(都)委員長代理 起立少数。

これにて不信任案は否決され、稲田委員長は信任されました。ここにおいて私は交代いたします。(拍手)

(前田(都)委員長代理退席、委員長着席)

○稲田委員長 川島金次君。

○川島委員 私は昨日大蔵委員会との連合審査会において、もつぱら本法案の第一條に示されております地方鉄道の強化の問題、及び國有鉄道の財政の改善をはかることを目的とするこの目的論、この法案の実施が合目的であるかどうかという問題について、一應大ざっぱに提案者及び政府当局に所見を伺つたのであります。たゞ本日私は私も本委員会の委員に任ぜられまして、この委員としては最初の発言であります。昨日は運輸大臣、及び提案者といつたしましては前田氏が、私の質問にきわめて懇切熱心なる所見の表明がありました。本日は私の平素尊敬してやみません、ことにかつては國鉄の次官として六十万の現業員の友人とも慕われて参り、きわめて現業の諸君からも敬慕の念を寄せられており、かつ國鉄の一切の問題についてきわめて経験と識見と抱負に富んでおります佐藤さんが、しきりとこの問題について答弁をされておりますので、この機会に私はあらためて本法案の問題に関連した若干の私の意見と質問を申し上げまして、先聲佐藤氏からの明快な御所見の表明を煩わしたい、かように思うわけでありまして、この法案の第一條に表示されております地方鉄道の強化、こういう

問題について運輸大臣並びに提案者の一人にお尋ねをいたしましたのであります。が、大臣も提案者も、私の納得の行くような説明がほとんどなくして終つたのであります。そのいきさつについては、むしろのれんに棒押し、打てどたたけど響きがなかつたという感じが強められた次第で、まことに残念であつたのであります。少くとも佐藤氏におかれましては、そういう私が失望するような説明はないと、断じて信頼をいたしたもので、一層御明快的な御説明が願ひたいと思つたのであります。國有鉄道の強化である戦時中に買収した路線を、かゝるに民間に拂下げが実現されました場合、その拂下げられませんでした地方鉄道が強化されるという意味合は、経験のある佐藤氏において、どういう内容を伴えば、地方の鉄道というものが、國有であるよりは強化されたということになるのであるか、まずその点についてお伺いをいたしたいのであります。

○佐藤製作君 川島委員が、かつての経験に基いての該博なる知識の面から、詳細にわたつてのお尋ねがありまして、ので、いささか私の考え方を申し上げてみたいと思ひます。ただいま御指摘になりました「地方鉄道を強化して地方交通の利便を増進し」云々と書いてあります。この表現の仕方、先ほど共産党田中委員に對しましてもお答えをいたしましたごとく、抽象的、一般的な表現の方法であります。従ひまして、これを具体的にお考えになりまして、たとえば南部鉄道がたゞいま國營である、この國營線が民營に移される、これがただちに地方鉄道を強化して地方交通の利便を増進する、かようにお説き願ひますと、この第一條のねらつております趣旨が、実は消えるように思ふのであります。もちろん当該線路を民營に移します際におきましては、ここに表示してありますごとく、公共の利益に合致する限り云々という強い條件があるのでありますし、同時にそのことが地方鉄道全体としての力を増して来るのだ、かような意味合ひのものでありますので、この点についての誤解のないように願ひたいと思つたのであります。これは先ほど田中君に對する私の説明中にも、その点を明確にいたした次第でありましたので、これより以上発言いたさなくても、おわかり願ひえるのではないかとと思ひます。

○川島委員 どうもまたしても、昨日に続いての失望を感じなければならぬという話を承つて、まことに残念であります。今の佐藤氏のお話によると、きわめて言葉が抽象的であつて、上と下を合せたならば、まん中がわかるだらう、こういうサンドウィッチ的な理論のお話があつたようでありまして、そういう程度では私どもには納得が行かない。しからは続いてお尋ねいたしますが、今提案者の説明によりまして、交通の利便を増進する。この交通の利便を増進するということは、どういう意味合ひを含めているのか、その点をひとつお尋ねいたしたいのであります。

○佐藤製作君 第一條で表現いたしましたところ、地方交通の利便の増進も、これまた一般的、抽象的表現の方法で、ただ問題は、取入れられました当

該路線を、民間に譲渡するやいなや、これらを決定する当該路線が明確になる場合に、この点が具体的にいろいろ論議されるものと存じております。

○川島委員 どうもこれまたまことに抽象的で、私は頭が悪いせいかよくのみに込めないであります。では具体的ににお尋ねをいたします。交通の利便を増進するということは、社線になつてたに旅客の輸送能力がふえること、あるいは貨物の輸送能力がふえること、これが交通の利便を増進することの一つになるかどうか、そういうお考えをあなたは持たれているかどうか、お伺いしたいと思います。

○佐藤製作君 旅客数量の増加、貨物数量の増加は交通機関の成果の問題でありまして、交通利便の増強そのものという具体的なものではなかつて、あるいは交通量がふえた、貨物数量がふえたとかいう問題でなくして、その内容を十分に検討いたさなければ、判断が実はつきかねるのではないかと。御承知のごとく運輸数量の増加の原因には、いろいろあるものであります。他の原因から運輸数量が増加したような場合でありますれば、これは交通の利便を増進したとは言えない。数量がふえたから、増進したのだとは言えないと思ひます。場合によりましては、運輸数量は所期の目的通り増加いたさなくとも、施設、待遇その他におきまして、運輸の利便を増進している例がいくらかあるのではないかと考えます。

○川島委員 と申しますと、逆に交通量が減つたり、貨物の輸送力が減少するやうな事態が起つても、これは一種のあなたの言う利便を増進した結果に

起立を求めます。

稲田委員長不信任案に賛成の方の御起立を求めます。

起立を求めます。

なるような場合もあると、私理解して
もよろしくご意見を伺います。

○佐藤製作君 たいだいま申し上げた通り、数量自身では、利便を増進したものとはいえないだろうというのを申し上げたのであります。数量のふえま原因はいろいろあるのをご意見を伺います。それを十分検討しなければならぬと思います。従つて数量が減つた利便を増進したのか、こういうお尋ねであります。これもまた増加の場合と同じような理由におきまして、数量の減少自身は、利便の減退ということをはたに意味するものでもない、私はかように考えております。

○川島委員 どうもよくわかりません。そうすると、さらに一步を進めて、こういうお尋ねをいたしたい。およそ交通輸送機関のまづ当面の、しかも最高唯一の目的は、私は輸送量の増大にあると思う。そういう点から考えて、國鉄の所有したてのりきり省線をは、地方の社線に委譲して、その交通量並びに輸送力が増強できるという考え方でなければ、おそらくこの法律の意味の半分をなさないとこの法律を私は持つております。佐藤さんは長年の経験から言ひまして、國有鐵道をこの種の社線へ拂下げをいたした場合には、國有時代よりもきわめて交通の利便を増進し、かつ輸送力の著しき増強を実現したという経験をされたかどうか、それをまず伺いたい。

○佐藤製作君 たいだいま運輸数量がふえるということが、交通の利便を増進するということではないというのを私申し上げましたが、もつと具体的の例をとつて申してみますならば、特殊

な事情によつて住民が非常にふえてくる。そういう場合に、その線区の運輸数量はおそらくふえるであらうと見

る。その場合にすし詰めの殺人輸送をしてゐる。こういう場合は公衆の交通利便は増進されたとは、絶対に言へないのであります。私が運輸数量だけをみて、交通の利便が増進したとは言いかねるというの、この点にあるのであります。この点は過去においても御経験のあられる川島さんです。今のように申し上げれば、よく御了承を願ふのではないかと存するのであります。

○川島委員 その点は私も十分に存じております。ただ頭の文句に、正常なる運輸においてという言葉を欠いておりました。たがために、佐藤さんにはその点誤解があつたのだと思ひます。われわれの今審議をいたしております立場から言ひますれば、あくまでも正常な輸送において、輸送力がさらに増強されたことにおいて、初めて私は利便が増進されるという形の一つになるのではないかと存じます。そこで問題となりまして、社線に移して、そういうことが明白に可能であるという見通しを、佐藤さんは持たれてゐるかどうか。これをあなたの経験上から御所見を聞いておきたいのであります。

○佐藤製作君 たいだいま御指摘のごとく、輸送力の増強そのものが、確かに地方交通の利便を増進する一つの條件、あるいは原因だと私も考えます。しかば民営の場合において、輸送力が増強されるかどうかというお話であります。民営においては、実は民営の特殊な経営方法がしばしばとられ

てゐるのは、各地方においてその例を見るところであります。一例をとつてみますれば、一つの単位列車が大きいことは、総輸送量を形づく上から見て、一つのいいことには違ひないのであります。また利用者の面から見ますと、回数の非常に多いというの、地方の事情によつては、その方が便利を感ずるような場合もあるものであります。実は一概には言ひかねるのであります。そこらにうまみがあるものであります。これらの点を具体的な例について、いろいろお考えを願つては

いかかと思ひます。○川島委員 私がこういふことを言うまでもなく、釈迦に説法なのであります。國鉄は昨年度一億二千万トンの輸送計画を立てた。本年度は経済九原則の実施にあつて、必要な輸送力がこれに伴わなければ、日本経済の安定が期し得られな。そこで國鉄においては貨物の輸送力を、本年度は最低限度一億四千万トンの増送を計画されてゐるわけであり。そういう大きな観点に立つて、この國鉄が所有しておられます省線、ことさらにこの機会において社線に移して、私は根本的なことを言つてゐるのであります。そういう形が、はたして國鉄全体の国家目的、輸送力の増強の目的に沿ひ得る形になるかどうか、これが私は大きな問題であると思ひます。その点について佐藤さんの御所見を伺いたいと思ひます。

○佐藤製作君 たいだいまお話のありましたごとく、本年の國有鐵道が負つております輸送上の責任は、まことに重大なものであります。この点がうま

く計画通り完遂されれば、必ずや日本の経済再建にも、また日本の復興の本を強固にすることに、大いに役立つことだと私は信ずるのであります。この件につきましては、運輸當局におきまして、また従業員におかれまして、その使命達成に万全を盡しておられるのであります。私も平素感謝してゐるところであります。この線区の買収そのものが、たゞいまの重大使命達成に、たゞちに直接に重大なる支障ありとは、実は私は考へてはおりないのであります。川島さんも御承知のごとく、鐵道は國有鐵道と地方鐵道との間に連絡運輸、連帶運輸をやつてゐるわけであり。また輸送計画等においても、社線が貨車を持つておらないような会社に対しては、一体的運営の方式を今日採用してゐるのであります。従ひましてそれらのことも勘案いたしまして、一億四千万トン輸送の遂行に突はなつてゐるのであります。私はこの大使命達成上、これらの線区の拂下げが支障ありとは、実は考へておらないのであります。しかしながら、これらの重大なる使命達成上、直接にこれらに重大なる影響を及ぼすような線区であつたといふことは、必ず審議会においても、譲渡することを決定なさらないだろうと思ひます。

ただこの法案では、買収いたしました線区を拂ひ下げる対象として、一應網をかかせてゐるという程度でありまして、たゞちに今のような御質問まで発展をしないで、一應足りるのではないかと考へております。

○川島委員 これまた私が言うまでもない、釈迦に説法であります。この

鐵道というものは、人体にたとへれば動脈にひとしいものである。その動脈が完全に循環することによつてのみ、初めて國が考へてゐる輸送計画の目標が達成できるはずであります。しかるにその反対に、この動脈の一部においてでもこれに結滞、停滯するような箇所が起りますと、國鉄全体の今の現状から言ひますれば、それが各全般にわたるところの動脈の血液の循環に、大きな影響がないとは断じて言へない。私は思ふのであります。そういうことから考へた場合に、せつかく國有鐵道として、しかも拂ひ下げんとする戦時中に買収した路線の、物資の輸送の中で、食糧、石炭、あるいは鉄、あるいは石灰、セメントなどの輸送力が相当にあるようにこの資料には出されております。なおまた佐々木君がしばしば言われておりますこれ以外の路線についても、相当重要物資の開発及び輸送という大きな使命をになつて、戦争中から今日まで運行をされて來てゐる路線がほとんどであらうと思ふ。そういう路線をこの機会に、総合的な一貫的な責任においてやる方が、むしろ輸送増強にとつてはきわめて好ましいことである、望ましいことであるにかかわらず、一箇所の決壊や停滯があれば、全体に影響がないとは言へない。事情のもとにあるこの鐵道路線の一部でも、ことさらに拂下げを計画するといふその基本的な考え方が、日本の鐵道を國有とすべきであるという建前に立つておる基本的な考え方と、矛盾するものではないかという私は強い考え方を持つておるのであります。佐藤さんはこの点について、先ほど田中君ある

いは柄澤君等から質問のあつた場合にも、簡単に答弁されておることを私は聞いておるのでありますが、その点について、もつと詳しい、もつと具体的などころの考え方を、あらためて私はここで聞きましておきたいと思うのであります。

○佐藤農作君 地方鉄道と國有鉄道と二つの経営になりました場合に、國有鉄道一本で経営するように、輸送の一体性が確保できるかどうか、という点のお尋ねだと思ふのであります。私ももちろん影響のあることを無視するものではありません。ある場合においては、いい影響を來す場合もあります。ある場合においては悪い影響を來す、かように突は考へておるのであります。いい影響を及ぼすと申しますのは、一線区内だけの貨物輸送などの面におきまして、その会社が貨車を十分持つておりますならば、おそらく國有鉄道の一体的な運営よりも、貨物輸送の面では公衆の需要に應ずることができるとは思ふかと思ふのであります。しかし逆な場合において、線区の貨物数量をまかなうに不足の車両を持つておるような場合でありますれば、國有鉄道から貨車を借りることにありますので、いろいろ不都合も起るだらうと思ふます。ただ私がこの際申し上げたいことは、これらの影響が、先ほどお示しになりました一億四千万トン輸送という大使命遂行上の、致命的な支障なりやいなやということをや、実は問題にすべきじゃないかということなのであります。私は全然影響がないというようなことを考へるものではない。ある場合においては、いい影響

があり、ある場合においては悪い影響があるだらう。またこれはひとり貨物だけの問題ではないのであります。旅客の面におきましても、同様のことが言えるだらうと思ふます。これらの点が地方的な実情に應じて、具体的に審議されることを私も望むのであります。従ひましてただ一概に國有一本が最もよろしいのだ、こういうことで歴大な組織をもちましても、なか／＼全部を十二分にまかないかねるということと言へるのではないかと思ふます。最後の点におきまして、あるいは私の説に全面的な御賛成はできかねるだらうとも思ふのであります。それらの点は、おそらく川島さんと私の立つております立場上の見解の相違、それが最後には残るのではないか、かように考へております。

○稲田委員長 川島君、時間ですから簡単に願ひます。

○川島委員 時間を急がれておりますけれども、せつかく私が質問の順序を立てたものが狂つて参りまして、説明する側にも申訳ありません。従つてあまり質問者に心をせき立てるような御発言のないようお願いいたします。

第二にお伺いしたのであります。これは先ほど来しば／＼同僚の佐々木君からも要求されておりますが、その要求に沿うことをせずして、この審議が進められておる。まことにわれわれも遺憾に考へておる次第であります。そこで私は資料をなくいたしましたし、言葉の上でもよろしいと思ひますが、戦時中買収いたしました路線のおもなるものについて、独立的な立場にその路線をした場合と、現状のまま

に置いた場合と、どのような營業狀況になるか、そういうことについても提案者は綿密な御調査をされたと思うのであります。その御調査があれば、口頭でもよろしいのであります。参考のためにそれを聞かしていただきたいと思ひます。

○佐藤農作君 一應お答えいたしました。二十二線全体について、そこまでの資料は整えておりません。いづれ審議会等におきまして、いろいろ審議をいただくことではないか。ことに價格に関する問題につきましては、どこまでも公正に取扱われる筋のものでありますので、私も十分であります。いたしますことは、手も十分であります。資料等もなか／＼集めかねますから、それらは専門的なそれ／＼の筋の者に譲るべきではないか、かように考へておるのであります。いづれにいたしまして、当該線区の拂下げという問題、いわゆる拂下げ申請者が出て参りますれば、これは何といたしまして、具体的に審議を進めて行かなければならぬものだと思うのであります。その際におきまして十二分に検討を受けることではないかと思ふのであります。ただこれに一つつけ加えて申し上げておきますのは、一應この法案自身を皆様に諮りし、國會で御審議は願ひが、その後の價格の決定なり、あるいは線区を買収すべきやいなやという重大なる事項は、それを全部握つておる審議会の答申のみにかかして、運輸大臣の決定にゆだねておる。こういう点につきましては、いろいろ御意見もあるのではないか。先ほど来の御質問もそれらの点

に関連をするものではないかと思ふのであります。これらにつきましては、私もいたしまして、なお考究の余地があるようにも実は考へておるような次第であります。この機会につけ加えて申し上げておきます。

○川島委員 いろいろ質問したいことがあるのですが、なるべく集約してお尋ねいたします。今佐藤さんのお話ではよくわかりませんので、当局の方が来ておられますから、当局の方にこれをお尋ねしたい。この戦時中買収した路線で、たゞいま佐藤さんにお尋ねいたしましたような趣旨であります。現状のままにおいて、どの程度が赤字で、どの程度のものが黒字であるか。そういう調査がされておるか。あるとすれば、口頭でよろしいから、それをお聞かせ願ひたい。

○藪谷政府委員 これが包括法、抽象法であつて、個々のことについては運輸審議会において具体的に検討されることは、先ほど佐藤さんの答弁の通りであります。そこで二十二線のうちで請願の非常に熾烈な、しかも清算会社として残つておる十線については当局の調査があります。その調査は資料の八十三ページにございます。それを簡単に御説明いたしますと、省全体の二十二年年度の予算における各線の收支の比較であります。その欄をのぞくと、一番下の省全線では収入一に對して支出が一・六五、すなわち平均に對して、平均以下のもは收支的に見ますと販利線、あるいは平均の指數に近いものは青梅線、南部線等でありまして、その他は相當の赤字を

出しております。本年度におきましては、おそらく運賃の値上げ、あるいは諸種の合理化をやりましたために、これらの数字がずつとかわつて参るだらうと思ひますが、今の状態では二十二年年度の實情から見ますと、以上の通りでございます。

○川島委員 二十二年度はあるいは私もそのように想像できるのですが、國鉄の收支計算は、二十三年度にさらに運賃の値上げをしておる。従つて二十二年度のものでは標準にならなると私は思ふのであります。二十三年程度度の表がありまさんと、この最も熾烈な拂下げ請願線の收支状況を明確につかむことはできないと思ふ。そこで當局のお手元に二十三年度の資料がありますれば、口頭でけっこうでありますから、お示し願ひたい。

○藪谷政府委員 ただいま手元には二十三年年度の資料はございませんが、大體物價及び人件費は高騰しております。運輸量もふえておりますから、二十二年年度の資料の今の比較指數は、そう狂わないものと思へております。

○川島委員 そうすると重ねてお伺いしますが、この最も熾烈な請願になつております路線が拂下げられた場合に、この第一條の目的である財政の改善に、感じでもよろしゅうございませうが、目立つた改善になるような見通しを、当局は持つておりますかどうか、それをひとつお聞かせ願ひたい。

○藪谷政府委員 將來この包括法に規定されるところに從ひまして、運輸審議会で個々に検討いたしました。地方交通の便益をはかり得るや、あるいは鐵道財政の改善に資するやいなや、これらをとくと研究いたしましたして、鐵道

財政にも悪影響のあるようなもの、地方交通を改善し得ないようなものは、拂い下げたくはないのであります。その点は具体的に議論しないとわからないと存するのであります。また値段の模様によりまして、あるいは従事員の引継ぎの状態によりまして、いろいろ國鉄に利害があるかと思いますが、具体的には審議会の審議の結果を見なければ、決定もできないと思うのであります。

○稲田委員長 もう時間ですから……。

○川島委員 もう一、二でやめます。

○稲田委員長 もう一回なら許します。一度にやつてください。

○川島委員 そのかわり答弁の方も一度にゆつくり願います。それではこの問題はもとよりやりますので、この程度でとどめます。

そこで最後に一号、二号、三号を二、三にやります。この表を見ますと、この路線を買収いたしました当時の価格は一億七千万円ほどになっております。この一億七千万円に対して、その後國鉄が投資をいたしましたものは四億何千万円、これを時價に見積ると三十七億と書いてありますが、この計算はきわめてあいまいなもので考えるのですが、その計算の基礎はどこに求めているかというところをお尋ねいたします。それから私の計算から言え、戦争中の物價暴落指数並びに昭和二十四年度における物價指数、これを勘案いたしました計算いたしますと、昭和十八年の物價指数に対して今日の物價暴落指数はおよそ百二十倍であります。従つて当時一億七千万円の買収價格は、今日の指数に対比いたしますと、

と、実に二百四億円とならなければならぬにもかかわらず、三十七億円と算定いたしました基礎は、どこにあるかということでありまして、

それから第二にはこの法案によりまして、この路線を拂い下げる場合に、譲渡の價額は、地方鉄道法第三十一條から三十三條までの規定を準用して算出した金額を基準として公正妥当に定めると、第五條に明記されておりますが、この第三十一條から第三十三條までの規定を準用して算出したものでは、どのような價格になるか、この規定を基礎といたしまして算出したものが三十七億となるのか、それともこれによればどういふ計算が出るかということでありまして、

第三点はこの請願強烈な路線の中に政党内閣の方々がまた、社長であり、有力な株主である方がおるやに承つておりますが、そういう方がおるのかないのか、この三点だけを聞いております。

○穀谷政府委員 まず第一の價格の算定の基礎について御説明申し上げます。お手元に差上げました資料の八十四ページに記載しております十線の價格は一億七千万円、それから二十二、三、三ページのところにあつたと思ひますが、その金額は三億二千五百万円でありまして、そこでこの買収價格に対してその後投下いたしました建設改良費用を含め、かつこれを二十三年の十一月現在の物價指数に直しまして計算いたしましたのが三十七億五千万円でありまして、これに対する希望價格は四億四千万円というわずかなものであり

まして、非常な開きがあることは事実であります。それから時價によらないで、五分還元でやればどうかという問題であります。五分還元でやりますと、現在はどういふかと思いますが、ほとんど省全体が赤字であります。先ほど説明のありましたように各線とも赤字であります。現在の運賃を改正したと、たとえば阪和線のごときは非常に赤字になるのではなからうかという予想までもやつておりますが、かような線は別として、まだ赤字の線が多いとすれば、過去三箇年の間の收支を計算しまして、それでなお赤字があれば、建設費ということになるのであります。この建設費なんかについても、この買収の拂下げに対して、價格に対する政府当局の意見といたしましては、この買収價格のみならず、それに改良建設の價格、それから時價、あるいは当該鐵道が將來だけの収益力があるか、こゝろいつたようなあらゆる角度を参照してきめるべきものだ、こゝろ意見を持っております。次に最後のこれらの諸願者のうちに政党内閣の方があるかどうかということにつきまして、私今まで調査はいたしておりませんが、存じません。

○佐藤榮作君 第三点につきまして、今まで諸願陳情されたところには、政党内閣の方があるかどうかと思つております。

○川島金次君 おそらく提案者におきましては、その方面にまで調査がされておると思うのであります。佐藤さんが御存じなければ前田さんでけつこ

うです。この二十二線の中には、有力な政党内閣の議員もしくは政党内閣の一般市民、そういう方が相当な数を占めておるといふ情報を私は聞いておる。前田さんその点お調べでしたらば、この機会にお知らせ願ひたい。

○佐藤榮作君 前田さんにお尋ねであります。私が私もういふ方がおるかどうか、かように申し上げております。で、あえて前田さんにお尋ねにならなくとも、私の答弁で十分じやないかと思ひます。

○川島金次君 だらうでなく、調査の結果、そういうことだらうということもおわかりなんでしょうから、どうぞもし私の今の質問に対して、該当者がおるようでしたらば、この席上で具体的にお示しを願ひたいと思ひるのであります。非常に参考になります。

○前田(都)委員 それでは私から重ねてお答えいたしますが、陳情諸願には町村長であるとか、あるいは縣会とかいふような方面も多数あるのであります。これらの方の中には、各政党内閣の重要な人々もおります。そういう各党各派の人々があるかと私は考へております。

○川島金次君 そういう意味でないんです。この拂下げを請願しておるその該当の路線の――要するに清算に属してある会社があります。その会社の社長、あるいは有力な株主いわゆる重役、あるいは有力な方の中に、有力な現國會議員、あるいは政党内閣の有力な市民、こゝろいふ方がおるやに承つておるのです。そういうことについて、御調査をなすつたかどうかということなん

○佐伯委員 ただいまの御質問です。私はその一つの富山地方鐵道の社長をいたしておりますから、最も關係が深い、これだけはお答え申し上げておきます。

○川島金次君 そこで今佐伯君からお話がありました。まことに御正直にお話になりました。それと同じ立場にある人、ざつとばらんに、佐藤さん御存じだらうと思ひます。あなたと最も近い人だから……。そこでこの席上で、一應参考のためにお知らせを願ひたいと思ひます。

○佐藤榮作君 今のは、多分わが民主自由黨の麻生君を一應想定してお考えになつてお尋ねのかと思ひます。が、ただいま麻生君が産業セメント鐵道の方に関係があるかどうか、十分存じておらない。従つて私先ほど承から、はつきりしたことを申し上げかねておるやうな次第であります。

○川島金次君 ただいまや明白になつたのですが、この路線の關係者の、しかも企業体の中に――將來拂下げを受けるであろう企業体の代表者には、われわれの最も親愛する佐々木君がおる。なお私の調査いたしますところによると吉田総理の御親戚に當る麻生さんがおられる。これが何かの鐵道の社長さんであるといふことを聞いておる。そのほかはまだあるといふことも聞いておる。そういうことになりまして、この法案は純粹なものであると思ひます。またさういふふうには信じたいのであります。しかしさういふことが國民の間に流布されますと、何かこの法案の失体の中に、政治的な集積的な含みがあるのではないかと、誤解

を生じやすいのではないかと、私に国民の一人として心配をいたすものであります。そこで私は、そういうことをこの委員会においても明瞭にし、そして国民の疑惑を一掃することも、あなたの方にとっては必要ではないか、こういう意味合で、私はむしろ皆様に御親切にこの質問をいたしておるものであります。どうぞ御了承願いたいと思ふのであります。

○佐藤肇作君 ただいまの川島君の御発言は、まことに重大なる意味を持つもののように思ふのであります。私どもはこの法案を提案いたしました際、一切の疑惑を受けないように、公正なる御審議を要求いたしておるものであります。しかるにかかわらず、何らかの關係があるかのごとき印象を與えるおそれのある発言をなされますことは、私まことに遺憾であります。ことになぜ私がかような点を申し上げるかとお申しますのは、昨日も本会議の席上におきまして——これは川島君と關係のあられる方ではないのであります。が、まことに事実上反するような発言すらあつたのであります。さらにそれらと一脈通ずるものがあるかのような印象を與えるおそれのある発言のありましたことを、私はまことに遺憾に思ひ、当委員会の神聖保持の観点に立ちましても、皆様方から十二分にこの点についての審議を賜ふようにお願いいたします。

○稲田委員長 柄澤君。

○柄澤委員 閣下して御質問申し上げますが、今非常に重要な問題がこの委員会に出されていると思ふのでございます。でありますから、私もとはい

ずらにこの審議をお急ぎにならずに、十分な検討をしていただきたいということ、そういう点からも申し上げておるのでございまして、これは決して臆測ではなく、現実にこういう問題が私どもに來ております。これは十分お調べ願いたいと思ふのであります。実はこれは阪和線の拂下げにからみまして、古田覺三という立候補されたことのある方が、今後の選挙費用は一切持ちません。また日当五百円ずつ出す、旅費は別に與えるということ、拂下げを賛成する意味の、應援をするために活動してくれというようなことを言われた。それが國鉄の労組の天王寺支部に持ち込まれておるわけでございます。こういう事実がございまして、まづ國有鐵道の拂下げにつきましては、國民の疑惑が深まるものでございまして、そのうでなくとも加賀山崎局長自身が、國鉄は伏魔殿だということに非常な言われていたのでございまして。この際コーレシヨンに移しまして、國鉄の資産その他も拂下げや担保に置きますことなども、いろいろその中にもきめてあるのでございまして、こういう際に、特に急いでこういう法案が出されるということにつきましては、慎重審議しなければならぬと思ひます。従いましてこの拂下審議とか、運輸審議の構成などについても、十分慎重なる御用意があつてしかるべきだと思ひます。國鉄自身の労働者諸君が、少い人員で、労働強化をやつて、國鉄の経営を守ろうと言つて來ておりますその眞意を、運輸審議ではどのように取上げるか。拂下げをする、民営にすると言つておる吉田内閣自身が任命する運

輸審議會で、しかも絶対多数を持つておられるあなた方が、コソに賛否を問われましても、このことでは國民が決して納得しないのであります。でありますから、こうした問題が出ておるときには、十分その眞意を確かめていただきたい。古田覺三の問題につきましても、事実であるかどうかという点、また昨日の本会議の発言につきましても、まづたたく相反するお言葉であるということではなく、十分これを御審議願いたいと思ひます。この点の御審議についてはいかがでありますでしょうか。

○佐藤肇作君 私は先ほど川島君の御意見に對しまして、私の所信の一端を申し上げておきました。私どもはこの法案を出しますについては、ただいまのような疑惑を受ける筋合ひは一つもない。私どもは、これこそここに提案の理由として申し上げておる通り、必ずや國鉄財政の改善の一助にもなり、一方地方公共の利益を増進することになるだろう、かような信念のもとに、実はこの法案を出しておるのであります。先ほど來いろいろ柄澤君からも、投書その他をあげてお話があつたのであります。が、それらの事柄は、この提案者として申し上げるのはいかがかと思ひます。議員として考へてみますれば、すでに審査委員会も別途あるわけでありまして、それらの方に御提案願ひまして、この委員会においては提案者のお願ひをいたしましては、この法案を、提案の理由の線において御審議願ひたい。本日は多数の傍聴者の方におられるのであります。が、そのもとにおいて、堂々と公正なる御審議賜わるように、心からお願ひいたすのであります。

○稲田委員長 閣下してのことです。から、簡単に佐々木君に許します。

○佐々木(更)委員 ただいまこの法案をめぐりまして、種々の臆測が各方面にあるやに承つておりますことは、これはどなたも御承知のことだろうと思ひます。そういう点を十分了承なさつて、川島委員からも御質問があつたことと思ふのであります。私は提案者がそういう御意図があるとはむしろ考へておりません、しかし石炭國管法の際におけるいろいろの不祥事もありまして、やはりこういう問題には、世の中が相當の疑惑を持つというところは、ありがちなことであります。従つて、この法案をめぐつて、そういううわさを私はしばしば聞いておりました。むしろこの法案に限つてそういうことがないことを信じますけれども、それにはたまたま川島委員が御質問なさつたように、多少戦時中買収された会社に關係していろいろの政界の有力な方々があるやうな、とにかく世の中が誤解しがちであるやうなものであります。その誤解を一掃することが、われわれ國會に課せられた任務であると思ふのであります。そこで私はそういう意味から、この法案が總括的な委任立法の形で、戦時中買収した会社をどういう條件で拂下げられるのか、國民が疑惑の目を持ちやすいやうな一切の点を、運輸審議會にまかせるといふことは、國會の名譽のために、不適当であるやうなものであります。かりに提案者の言ひ通りに、戦時中買上げたものを救済の意味で拂下げることがよいといはしても、あるいはまた

それが赤字財政克服のためになる——そういうようなことはないのでございすけれども、かりにそういうやうな理由で拂下げるといふにしても、これは當然國會が一々の路線に對しまして、十分法律案として審議決定すべきである。もし國會が責任をもつてこれを拂下げようになつたならば、この運動の上に何か臭いものがあるやうな世の中の誤解が、一掃されるのであります。従つて私はそういう意味において、少くとも平時立法として買上げたところの路線といふものは、当然かりに拂下げるといたしまして、一線々々について、これは法律案として國會が決定すべきものである。かくしてこそ、初めて正しいところの拂下げができ、また國民がこれに對して了解できるものと考へるのであります。そうしないであくまで……

〔討論だと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 佐々木君、質問にして下さい。

○佐々木(更)委員 それでは質問をいたします。そこで私の質問は、ここにこういう法律案を撤回されて、あくまで一線々々必要あるものに對しては、立法的措置をもつて拂下げることが至当と考へるが、提案者はこれに對してどうお考へでありますか、かくのごときりつばな質問であります。

○佐藤肇作君 佐々木委員の御意見、私どもまことに共鳴し得る点も実は多々あるのであります。実は私どもこの法案を出しました際にも、先ほど來御意見が出ておりますやうな疑惑を受けることは、一切ないやうにいたしたい

○稲田委員長 この際委員長より一言
政府にただしておくことがあります。

本案に關連することかと思ひますが、戰時中現地の住民が相當反對したにもかかわらず、強制的に撤收された鐵道の中において、今日までその撤收の跡始末のできてないものがあるやに承る。しかもなお強制撤收の跡始末の未解決のものの中で、この法案が出るということを聞きまして、これが復旧について、政府並びにわれ／＼委員会方面に盛んに陳情をして來ている向きもあるであります。従つてここに一言御質問しておきますが、戰時中に買収した鐵道は、本法案によつて復活されるわけなのであるが、他方、同様な事情のもとに撤收された鐵道に対して、政府はいかなるお考えを持つておるか、これを聞いておきたいと思ひます。

○小幡政府委員　戦時中に強制撤去いたしましたものに對しましては、政府としては、たしなまして、できるだけ早く復といたしまして、できるだけ早く復活してやりたいという考えのもとに、今まで施策を進めて参つております。それらの中ですでに施設撤去済みのものもありますが、これをそれ／＼の使途に使つておりますものに對しては、

んで参つております。少数ではあります
すが、すでにその復活を見たところも
あります。それからまた、施設を回収
してなかつたものもあるのでありまし
て、これに對しましては、すぐに撤去
轉用の取消しをいたしまして、その營

業を再開することのできるように、指導いたして参つております。たとえば

磐山、六甲ケーブルのごときはその例であります。第三としまして、自分の会社でもつてみずから撤去をいたしたたものもあるのであります。そうしてそ

れを他の有効なところに轉用したものもあるのです。これらに対しましては、公益上の必要度と資材の面を考へまして、なるべく再開せしめるように指導して参つております。この面では、小田急の一部のごときは、すでに再開をいたしております。その他現

在までに復旧いたしましたものがおおむね一割程度、さらに復活申請中のものもありますし、また今その手続をしようと考えているものもあるのであります。いずれにいたしましても、なるべくすみやかに復活するように、できるだけの援助を與えることにいかして

おりまするが、ただ今日、特に九原則の実施以來、資材面において格別の困難に直面いたしております關係で、十分にその目的を達しておりますません。が、政府といたしましては、できるだけ復活に向つて應援をいたしたい、かように考えております。

○稲田委員長 この際お諮りいたします

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○前田(都)委員　もはや各党派の方々から質問も出ましたし、何回聞いても同じことを繰返しておられますから、嚴重に五分ということで許可していただきます。

○稲田委員長　それではさよういたす
に御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○稲田委員長　それでは　田中織之進
君。
○田中織之進君　昨日の連合審査会に

おける委員長との約束でありますので、私奥は時間まで待つたのであります。私委員外の質問ということになります。これをやっておかないと、この委員会が質疑を終つても、表決するわけに行かないような関係になつてるのであります。と申しますのは、昨

日の混合審査会で大蔵大臣の出席を要求いたしましたして、委員長も約束せられたのでありますが、午後の二時二十分に至るまで、大蔵大臣が出て来なかつた。従つてわれ／＼は、大蔵大臣に対する質疑を保留いたしましたして、本日に至つたわけでありまして、私として

は、実は質問を申し上げる前に、大蔵大臣の出席を要求したいのです。これは記録にも残つておるのであります。で、大蔵大臣に対する質疑を保留したまま、かりに質疑が一應終つたといふたとしても、衆議院規則九十九條によりまして、連合審査会が終了しない限りまして、連合審査会が終了しないといふ

いうことなり、表決ができないことに

大藏大臣がおらないから、この際保留している部分を放棄いたしまして、それ以外の部分について、せつかく機

会が與えられたので、御質問申し上げ
ます。まず、先ほどからいろいろ御議
論になっており、また昨日も御質問申
し上げてまだ理解の行かない、第一條
の公共の利益に合致する限り——先ほ
ど松本さんからも御見解の表明があり

まして、佐藤議員から同様な見解であるという御答弁があつたのであります。が、どうも私まだ理解ができませんので、ひとつ具体的な事例で、こういう場合にはどうなるかということをお聞きしたいと思います。それは、この法律が制定されましたあかつきに

は、当然拂下げの対象になつて、最も熾烈な運動の展開されております阪御前線についてであります。これは御承知の通り、和歌山と大阪を結ぶ最短距離奔線でございます。まだ紀伊半島を縦断する紀勢西線と、紀勢東線とは連結されないものであります。われ／＼は

ましては、紀伊半島を縦断いたしまして、東海道の幹線に通ずる線路として、この阪和線が國鉄によつて一元的に経営されることを、和歌山縣民の大多數とともに念願しておるのであります。和歌山縣は御承知の通り、耕地面

積は少く、山林が多いので、この鉄道

は、われ／＼も率直に認めます。また経営の面において、改善せられる面もなきにしもあらずということは十分認

めますけれども、前段に申し上げましたような、和歌山縣の発展という大きな見地に立つと、最大のものはやはり公共の利益であると思うのであります。従いまして、いろいろいきさつもございますけれども、そうした場合に

おいて、公共の利益がまず第一義であるということを考えておるのであります。が、提案者におきましても、そのようにお考えになつておられるかどうか、公共の利益の判定基準に関する問題であります。その点ひとつ明確にしたいのだと思います。

○佐藤藥作君、第一條の公共の利益の一句の説明のために、問題の阪和線を取上げられて、和歌山地方の交通の観点から、本線を民間に移すことは、公共の利益に合致するやいなやというお尋ねがただいまあつたのでありまするが、提案者としたしましては、か

ような点まで深入りすることは、なすべからざることはないがと突は考ええております。私どもは公共の利益、従つて阪和線拂下げの問題は別個といたしまして、他の観点から公共の利益の説明をいたしてみたいと思うのであります。私が昨日来しばく申したた

ように、公共の利益はきわめて一地方

に限定してのみ、これを決定すべきものではない。地方的な利益も、公共の利益の判断をいたします場合の、りつばな資料になることは見のがせない事実でございますが、私どもは大局的な観点に立ちまして、公共の利益というものを決定すべきであるということをおぼえております。さうなことで、実は昨日来致回数重ねて申し上げておるのであります。さうなことで、わがかりかねると、お話になるかと思ひますが、あらゆる條件、あらゆる場合を勘案いたしまして決定いたさなければならぬものであります。その一つだけをもつてこれを決定すること、は、不穩当であるということをおぼえては、不當であるというのを私申し上げるのではありません。その一つだけではないのでありますから、この点誤解のないように願ひたいと思ひます。

○田中鐵之進君 その点はきわめて重大な問題でありまして、この点が、先ほど同僚佐々木委員からの最後に質問申し上げた点に、私も落ちついて行くのであります。この公共の利益の判定が、ただ単に審議会によつて行われ、ということ、私は問題だと思ひます。それは当然全國民の公共の福祉、利益を代表するところの國会の判定にまつべきである、かようにわれ／＼は考へるのであります。そういう意味において審議会ができて、具体的に各般の調査、準備をせられることは、私はさうした機関がかりに拂下げを行ひ、譲渡をやることを承認いたしまするならば、必要なことと思ひるのであります。民自党の歩調も必ずしも一致してないやうにも、われ／＼は聞いておりますけれども、まず多数で押し切

られるという前提のもとにお伺ひしたい。この法律に基いて具体的に譲渡をする鉄道につきましては、法律に基いてその譲渡を決定する。法律というところが必ずかしの場合には、必ずその審議会において決定して、なお政府が責任において譲渡を断行する以前に、少くとも國会の承認を得ることを條件にいたしますれば、私が前段に御質問申し上げた公共の利益云々に関する判定につきましても、私は眞に公正な判断が下される、かように考へるのであります。提案者においてはさうした点について、一應現在の原案をさらによりよきものに、われ／＼の立場から言へば修正の案ということになるわけでありまして、さういふやうなお考へを持つておられるかどうか、お伺ひしたい。

○佐藤義作君 先ほど佐々木君のお尋ねに対してお答えいたしましたこと、くだいたいま御指摘になりましたやうな名案がありますことにつきましては、私どもは原案をあえて固執するものでないことは、先ほど佐々木君にお答えした通りであります。

○田中鐵之進君 これは小さい問題であります。第二條に譲渡の申請権者が規定されております。この申請権者の順位は、一、二、三に従つてきまつておるものかどうか。それから場合にやれば、申請権者の競合する場合も私は出て来ると思ひます。現に私が例をとつた阪和線の場合におきましては、これは國が買収したときは南海鐵道でございまして、それ以前に阪和電鉄というものもございまして、現に拂下げ運動をしておる面におきましても、それ

以外の關係のものも現われておるやうに、われ／＼承知しております。この順位並びに競合した場合の処置について、何か予定せられておるかどうかという点を、最後にお伺ひしたい。

○佐藤義作君 第二條に列記してある会社と申しますか、その間には別に順位はないのであります。この点は重大なる点だと思ひますので尋ねにお答えをいたす次第であります。一、二、三と書いてあります。この間には別に順位をきめたものではないのであります。昨日も共產黨の田中君からお尋ねがありました。この拂下げを要望されるものは、必ずしも前所有者ばかりに限りませんと思ひますのであります。さういたしますれば、競合する場合ももちろん起るやうに思ひます。競合した場合に、いづれのものにこれを拂ひ下げるか、ここにも適正な、公正な判断を要求しなければならぬやう、かように考へております。

○前田(都)委員 本案に対する質疑は各党各派から出まして、田中さんは今日午後早くからおいでになりました。せつかくおいでになつたので、私は五分と言ひましたが、ちやうど四分になります。ただいま田中さんが申されたこと、なお各委員から申されたことも相当しんしやくして、あとで修正案をわが党の高橋君から出される予定になつておりますから、質疑はこの程度で打切つていただきたいという動議を提出いたします。

○稲田委員長 ただいまの前田君の動議に御異議ありませんか。

「異議なし」「異議あり」と呼ぶ者あり

○稲田委員長 異議ありと申しますから、採決いたします。

前田君の動議に賛成の方の御起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 多数であります。よつて前田君の動議の通り決しました。

先ほど本案に対する修正案が、高橋君より委員長の手元まで提出いたされたのであります。よつてこの機会にその趣旨説明を求めます。高橋君。

○高橋(定)委員 戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案の一部修正案につきまして、その要旨を御説明申し上げます。まず修正案を讀み上げます。

戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案に対する修正案

戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案の一部を次のように修正する。

第一條中「關係のある会社」を「關係のある会社等」に改める。

第二條に第四号として次の一号を加える。

四 其他の会社であつて鉄道事業經營の能力があり、且つ、その經理的基礎が確実なものの

第四條第二項中「國有鐵道譲渡審査會」を「運輸審議会」に改め、同條に次の一項を加える。

4 運輸大臣は、当該鐵道を譲渡すべきこと及び第二項第二号から第八号までに掲げる事項の決定をするについては、兩議院の同意を得なければならぬ。

第五條を次のように改める。

(譲渡の價額)

第五條 鐵道の譲渡の價額は、当該鐵道の買收價額、買收後当該鐵道に關し支出された建設改良費、時價及び当該鐵道の企業収益力を参しやくして、公正妥當に定めるものとする。

第八條第二項中「準用する。」を「準用することができる。」に改める。

〔第三章 國有鐵道譲渡審査會〕及び第九條から第十二條までを削る。

第十三條の見出しを「説明の聴取等」に改め、同條中「審査會」を「運輸審議会」に改め、第一項及び第二項を削り、第三項を第一項とし、第四項を第二項とし、同條を第九條とする。

第十四條を削る。

第十五條中「委員は、」を「運輸審議会委員は、」に改め、同條を第十條とする。

第十六條を削る。

第十七條を第十一條とし、第十八條を第十二條とする。

第十九條第一項中「第十七條」を「第十一條」に改め、同條を第十三條とする。

〔第五章〕を「第四章」に改める。

第二十條中「地方鐵道法」の下に「(大正八年法律第五十二号)」を加え、同條を第十四條とし、以下第二十一條まで六條ずつ繰り上げる。

第二十二條及び第二十三條を削り、第二十四條を第十六條とする。

附則第一項中「公布の日」を「昭和二十四年六月一日」に改め、附則第二項を削る。

第五條 鐵道の買收價額、買收後当該鐵道に關し支出された建設改良費、時價及び当該鐵道の企業収益力を参しやくして、公正妥當に定めるものとする。

第八條第二項中「準用する。」を「準用することができる。」に改める。

〔第三章 國有鐵道譲渡審査會〕及び第九條から第十二條までを削る。

第十三條の見出しを「説明の聴取等」に改め、同條中「審査會」を「運輸審議会」に改め、第一項及び第二項を削り、第三項を第一項とし、第四項を第二項とし、同條を第九條とする。

第十四條を削る。

第十五條中「委員は、」を「運輸審議会委員は、」に改め、同條を第十條とする。

第十六條を削る。

第十七條を第十一條とし、第十八條を第十二條とする。

第十九條第一項中「第十七條」を「第十一條」に改め、同條を第十三條とする。

〔第五章〕を「第四章」に改める。

第二十條中「地方鐵道法」の下に「(大正八年法律第五十二号)」を加え、同條を第十四條とし、以下第二十一條まで六條ずつ繰り上げる。

第二十二條及び第二十三條を削り、第二十四條を第十六條とする。

附則第一項中「公布の日」を「昭和二十四年六月一日」に改め、附則第二項を削る。

修正の内容はただいま申し上げた通りであります。

修正の第一点は、第一條並びに第二條の修正でありまして、拂下げ申請権者の範囲を拡張したことあります。すなわち原案によれば、第二條におきまして、申請権者を限定的に列挙いたしましたが、経済的にも、また技術的にも、鉄道事業を経営する能力があるものに對しては、廣くその資格を認めることが、譲渡をより有利に行うことができ、かつその結果もより公正妥當なものとなるであろうと考えました次第であります。

修正の第二点は、第四條に一項を加えまして、運輸大臣が鉄道の譲渡を決定するときは、兩議院の同意を得ることを必要とした点であります。かかる重要な國の財産の処分は、一行政機關の処置に任ずることなく、國民の代表としての國會が、さらに國民の利益のために十分に審議して後行われるべきであると考えた次第であります。

次に第三点は、譲渡の價額の算定基準であります。原案によりまして、單に地方鉄道法に規定されております方法によつて算定されました金額を基準とするのみ、規定されておりました、提案者の御説明のごとく、拂下げ該当路線の收支が欠損となつております場合におきましては、不当に安く、帳簿價額に近い價格で拂ひ下げられるのではないかとこの感を抱かせるのであります。しかるに提案理由を拜見いたしますと、提案者の御趣旨は、今日までの経済事情の変動をも勘案して、公正妥當に決定するといふ点にあると思われましますので、本條はこれを明確に

し、運輸審議會の審議にあたつて、誤りなきを期すべきであると考えた次第であります。

第四点は、第八條第二項の國有財産法第三十一條の準用に関する規定であります。原案にては、同條但書の代金延納の規定が、常に準用される趣旨ではないかとこの誤解を生じますので、むしろ原則としては準用しないのであつて、ただ特別の例外として、準用することができるとあるという趣旨において、かかる修正を行おうとする次第であります。

第五点は、原案に規定する國有鉄道譲渡審査会に關する部分を運輸審議會に改めた点であります。

この法律案の附則第二項によりまして、運輸省設置法が制定され、それにより運輸省に適當な審議會が設けられたときは、この法律の規定による國有鉄道譲渡審査会の権限は、その審議會に移す旨を規定しておりますが、運輸省設置法案はすでに本院を通過し、六月一日よりは、運輸審議會が設置されることと確定となつて参りました。今日におきましては、むしろこの法律案の一部をこの際修正いたしまして、この法律発足の当初より、運輸審議會をして、この法律に基く権限を行わせることに確定いたしておきたいという趣旨であります。

第六点は、第二十二條の税の減免規定の削除であります。この点は譲り受け会社の基礎を堅実にし、鉄道運営能力の向上、ひいては國民の利便の増進を期するために考慮されたものと思われまします。この際かかる減免税措置はとらざるを可すると信じて、この

規定は削除したいと考える次第であります。

なお第三十三條は、当初考えられておりましたところの、國から直接拂ひ下げる場合の會計区分の規定と思われまします。これは削除し、施行期日も日本國有鉄道法の施行日と一致させるため、六月一日に改めた次第であります。

○稲田委員長 これよりただいま修正案及び原案を一括して討論に付します。討論の通告があります。これを許します。佐々木三君。

○佐々木(更)委員 私は、ただいま提案されました修正案、並びに修正案を除く他の一切の原案に對しまして、日本社会党を代表して絶対反対の意を表する次第であります。

その理由は、第一点といたしまして、この法律は、要するに鐵道國有法の精神とまつた相反するものがあるからでございます。提案者は、この法案の趣旨並びに目的を「公共の利益に合致する限り、旧所有会社又はこれと密接な關係のある会社に譲渡させ、もつて地方鐵道を強化して地方交通の利便を増進し、あわせて日本國有鐵道の財政の改善を図ることを目的とする。」「この法律のいかなる規定も、鐵道國有法第一條の趣旨を変更するものと解釈してはならない。」と述べているのでありますけれども、先ほどから私が質問を申し上げて明らかにされたように、この鐵道をかりに拂ひ下げましたとしても、それによつて得るところの収入は、今日の國家財政から見ますならば、きわめて微々たるものでございませう。従つて、この法律のうたつておる

ように、これが日本の財政難を解決する重要な部分をなすとか、あるいはまた、これによつて日本國有鐵道の運輸を強化し、交通の利便を増進し、もしくは日本國有鐵道の財政の改善をはかることは、まつた相反する結果になることは、まづいまでもありません。

従つて、公共の利益に合致するとは、この法案によりまして、戦時中買ひ上げたる鐵道を地方鐵道に還元することによつて、國家、國民大衆が利益を得ることが前提でなければならぬのであります。提案者の説明、並びに運輸省でありますところの運輸省の當事者の答弁を聞きまして、これによつて運賃が安くなるとか、あるいはまた輸送量が增大するとかいふことに對しましては、積極的の何の説明もございません。これによつて國民大衆が利益を得るといふ資料は、出て参らないのであります。出て参らないどころか、私が要求をいたしました資料さえも提出を拒んで——むしろ私は拒んでという言葉を聞いたと思うのであります。これらの資料の提出を拒んで、われ／＼はこの法案の実施が、公共の利益を増進するといふことを曲解するわけではございませんけれども、むしろこれをききらつておるとさへ、とれなくはない節も多々あるのであります。もしも提案者におきまして、眞にこの法案が公共の利益になるといふ積極的な確信と良心があつたならば、進んでこれを証明するに足る十分の資料を提出して、十分の論議をすることが當然であります。それを資料の提出を拒んで、しかも提案者みずから、具体的に公共の利益を増進するのであるとい

う積極的な裏づけをしない限り、この法案の趣旨に盛られております公共の利益に合致するといふことは空文である。われ／＼はこれを絶対に信用することさえできないのであります。ことに旧所有会社、またはこれと密接な關係のある会社に譲渡させるといふことは、これは明らかに縁故拂ひ下げでありまして、しかもその縁故拂ひ下げの結果としましては、先ほどわが党の川島委員からも指摘しましたように、今日國民大衆はこの縁故拂ひ下げに對しまして、多くの疑惑を持つておるのであります。先ほどすでに名前が明示されましたように、この法律を可決すると、この國會の中においてさへも、關係者には、吉田總理大臣の女婿である麻生太賀一君を初めとする何人かの会社の社長があるといふことは、たゞこの法律が善意に基くものであるといひましたとしても、國民大衆に對しまして十分の疑惑を與える條件を備えておるのでございまして、かかる法案を、この國會において國民の選良としての私たちが通過させることは、國民大衆の前に、日本の政治を明朗化するという点で、まことに不適當なものがあると思うのでございます。

特に國民のかかる疑惑を深めるものといひました。先般衆指摘いたしておりましたように、この法律はあまりにも總括的な委任立法であるからであります。ただいま修正案の提案者からお話のあつたように、これを緩和する御意図のもとになされたと思ふののうございませう。運輸審議會がこの拂下げを決定いたしましたも、これに効力を持たせるためには、國會の同意を得るこ

とを條件としておるようでございます。しかしこれは何にもなりません。運輸審議会においてきまつて來ましたものを、國會においてその内容に十分の審議をせずに、單に同意するかどうかを決定するものである以上、ただちに國民のかかる疑惑を一掃するに足る信用をもつて、國會が決定したことはならないと私は思うのでございす。幾多の想像をいたしますならば、これは一種の多くの利権を生む危険性が十分にあり、拂下げ路線の選定、價額、いろ／＼のものを、しかもその官廳の中にあるところの運輸審議会というものに總括的に委任するところに、その危険性が多く感ぜられるものと思うのでございす。われ／＼は國會の權威のために、從來の官僚政治を打破して、眞の民主政治を確立しなければなりません。眞の民主政治は、國會のみから可能の限りにおいて、われわれが政治の实体を処理することではなれない。われ／＼はかかる権能を、國家の最高權威たる國會として持つておるのであります。一つ／＼の路線につきまして、當然これは國會の權威と責任において、これを審議しなければ、かかる國民の疑惑というものは一掃できるものではございせんか。こういう總括委任を運輸審議会にせんとするところに、多くのうわさを國民大衆の中に醸成させ、提案者にとつては、まことに御迷惑と存じます。痛くない腹を探らせる結果にならうと思ふのでございす。むしろこの問題においてはそういうことはございせんが、かつて事実として、石炭國家管

理法案が議會において提案されました。これを阻止するために——今日審理中でございます。最終の決定はまだでございますけれども、ともかく一つの疑獄事件としてあつた事件が、國民の前に公然と醜態をさらししております。この現状からいまして、ならば、國民がこの案よりも總括的な委任立法であるこの法律の施行に伴うところの、各路線の譲渡に對しまして、疑いを持つておられることは、あながち理由のないことではなからうと思ふのであります。従つて私は、こういうようなことは、少くともこの法律が規定しておりますところの趣旨にあらう、この法律の内容は相反するものであります。こういうふうなことを考へるものであります。

地方鐵道を強化して、地方交通の利便を増進すると申しますけれども、今月すでに買収したる鐵道は、おのの國鉄の有機的部分としての成長を遂げておるのであります。買収したる鐵道は、もはや地方鐵道ではございせん。形式の上で地方鐵道でないばかりでなしに、その後國鉄の一環として、有機的な一部分としての機能を果しておるのであります。ここに運輸當局が提示いたしましたところの、この資料に基づきまして、連絡輸送の点におきましては、戦時中ではなしに、その以前からやつておりましたところの國有鐵道のパイセンテージに、断じて劣るものではないのであります。もはやこの鐵道は、地方鐵道たることの性格を脱皮清算いたしまして、國有鐵道の有機的な一環であり、これをもちとることによつて、いわゆる國鉄の機能

というものを、たゞ部分的でも麻痺させることは、いふまでもないこととあります。この法律がねらうところの趣旨、目的とはまったく相反するのであります。ことにまた、あわせて日本國有鐵道の財政の改善をはかることを目的とするとつておりますが、今日提示された資料に基きまして、あるいはまた提案者の説明によりまして、この買収されたる鐵道を拂い下げることによつて、決して日本國有鐵道の財政が、つまり赤字が克服されるといふ何らの証明もなされておらず、阪和鐵道のときは、この買収されたる地方鐵道以外に、省線全体の營業と比較いたしましたとしても、決して劣りません。むしろ今日赤字になつておるとさへ言えるのであります。はるかに他の省線の營業のパーセンテージを上まわつておる、こういう鐵道を拂い下げ、國有鐵道の財政の解決になるといふことは、これは理由がありません。従つてこの法案の提出は、他に意圖がありまゝするので、私たちがこれを述べたところの理由というものは、單にこの法律の体裁を飾るもの、世間に対するところの申訳であつて、その法律の根本は、日本の現在の輸送機關の統一性、計畫性、一統性を、この法律によつて漸次解体する橋頭堡にしようとする意圖があるものと、私どもは考へないわけには参りません。すなわち民主自由黨の唱へるところの自由主義經濟の橋頭堡として、あらゆる國有鐵道の——國有鐵道ばかりではございせん。あらゆる一切の國有を民營に移そうとする、民主自由黨の自由主義

この際私は省きたいと思ふのであります。そういうぐあいに、今日日本は足らない資源のもので、いかにこれを有効に利用するかというのを考へなければならぬ。特に鐵道におきましては、あらゆるものの社會化、統一化、計畫化といふものがなされなければならぬ。これは、いふまでもございせん。特に敗戦國日本のような状態におきまして、この必要は絶對であります。今日戰勝各國の鐵道を見ましても、アメリカとカナダがゴボーレションであるだけであります。イギリスを初めとする他の戰勝國全体が、國有である。こういうような戰勝國であつてさへ、かかる公益に關係のあるところの機關といふものは、これはいふゆる社會化の方向をとる國有制度を前提としなければならぬ。に、敗戦の結果、資材の足りない、輸送機關の荒れはてたる日本におきまして、こういうような時代と逆行し、日本の現状を無視するやうな、乱暴きわまる法案が、民主自由黨の公約実行のために出される。つまり國民が自由黨の公約実行の犠牲になるというところは、わが日本社會黨は絶對に反對をしなければなりません。しかもこの法案は、過日來私が申し述べました通り、これははなはだしく資本家擁護の法律でございまして、代價支拂いの方において、特にその点が顯著でございす。提案者は、この法案は國家財政の解決の一助で、赤字財政克服のためであるといふながら、その支拂い方法におきましては、國有財産法第三十一條を適用いたしました。これを猶予する方法を本文の中に

盛つておるばかりでなしに、免税の規定さえもするということは、いかにもこの法律の掲げるところの、美辭麗句で埋められておる趣旨、目的に相反するものである。提案者は眞意を秘置いたしまして、ほんとうの氣持というものを隠しておる。表面だけはきれいな言葉をこの目的を掲げて、その眞意は民主自由党のいわゆるイデオロギーであるところの、民有民営の思想というものを、特に公約の履行を、かかる勤勞國民大衆の犠牲において実行しようとするところにおいて、私はまことにその罪大非難なものだと言わなければなりません。

これに對しまして修正案は、國有財産法第三十一條を適用することができ、こゝういふに大分緩和して参りましたけれども、するものとすと言ひましても、あるいはまた、することができると言ひましても、大した相違がございせん。適用することができるといふ法文がある以上は、今日の金融梗塞の状態におきまして、どうしてかかる多額の金額を、一時に納付するよゝうな方法があるものでありましようか。おそらくあらゆる拂下げ希望者は、必ずやその代價の支拂ひを、かかる國有財産法第三十一條の適用ができるといふ法文にすがり、分割納入、年賦納入、あるいは支拂ひ猶予等を請求して來ることは明らかであります。かかる具体的方法を決定するものは、官僚であるところの運輸當局と、その長官であるところの運輸大臣、しかもこれらの者が、いわゆる官僚を主軸とする人々が、運輸審議会の決議というものをたてて、こゝういふよゝうな、まるでこの

法律の趣旨、目的と相反するような決定をして、形式的に議會の承諾を求めて來ることは、これは火を見るよりも明らかであります。従つてかかる法律がうたつていますところの目的と、法律が生む結果とが重大に相違するよゝうなこゝういふ法律は、國民を欺瞞する法律といわなければなりません。いかなる観点から見ましても、わが日本社会党は、かかる資本家擁護の法律、勤勞國民大衆を犠牲にする法律に對しましては、絶対に反對するものであります。私はもし眞にこの委員会が、國民の利益を代表し、眞に民主主義政治の理想を達成しようとするならば、起案者はかかる法律案を撤回して、もし必要であるならば、個々の鐵道に對しまして、個々の立法的措置によつて、公然と白日のもとに、この拂下げが國民の何人も納得するよゝうな方法において——たゞ石炭國家管理法反對運動のあゝいふ忌まわしい疑獄事件がつきまとうとも——この拂下げの問題には、さういふものはつきまとうとわれない、國家の責任において、全力を盡してこれを審査し、決定したといふよゝうにして國民を納得せしめることが、われ／＼國會議員に課された使命である。私は考へる次第であります。従つて私はさういふ意味におきまして、わが日本社会党は、この提出されたところの原案はもとより、修正案全体に對して、絶対に反對するものであります。

○稲田委員長 次へ天野公義君。
○天野(公)委員 私は民主自由党を代表いたしました。今提案されております戦時中政府が買収した鐵道の譲渡に関する法律案の修正案並びに修正部分を除いた本案に、賛成の意見を表明するものであります。この法律案は終戦以來、かねてから懸案のものであります。ここに前内閣で提案いたしましたよゝうな事情もある問題なのでございします。今日ここに再度法律案が提案されたことは、まことに時宜を得たものであると考へるのであります。戦争以來の懸案でもあります。現在の國鉄の狀況からいたしまして、少しでもこの國鉄の赤字を埋めて、國鉄の均衡予算を保つて行く上におきまして、この法案によりまして、赤字が克服されるということ、まことに私もとりまして、また國民全体にとりまして、喜ぶべき問題であると思ふのであります。この法律案の趣旨によれば地方鐵道が強化し、また地方交通の利便をはかられ、公共の福利が増進せられるであらうということ、火を見るよりも明らかなことではあります。しかしながら本案におきましては、細部において不備な点が多々ありまして、社会党や共産党の諸君のごとく、やぶにらみや、色めがねでものを見る方々にとりましては、いろ／＼な問題が提出され、論議されたのであります。そのよゝうな色めがねでものを見られるよゝうな点というものが、先ほど高橋議員より提出されました修正案によつて、まづたく一掃されました。ここに本法律案は面目を一新いたしました。まことにこれによつて本法律案となつたのであります。特にこの修正案の中におきまして、關係のある会社というものに非常に重点を置いておつたのでございします。これを關係のある会社等と改め、また關係会社以外のもの

も、經理的基礎の確実なもの、この事業をやることのできることをいたしました。その範圍を非常に廣げたということ、まことにこれによつて疑惑の目をもつて見る方々にとつて、その見方を一掃するものであるし、また國民の中におきまして、このよゝうな地方的な事業に参画して、大いにこの地方の利便公共の福利増進に資さんとする一般大衆及び企業家に道を開いたということ、まことに時宜を得たものであると考へるのであります。またこの拂下げというものを決定する決定権といふものは、運輸大臣にあるのでございします。これは兩議院の同意を得なければならぬという実情によりまして、運輸大臣は重大なる制限を受け、われわれ國會の承認を受けなければ、この拂下げをなすことができないという重大なる制限を加えられたのであります。

さらに鐵道の譲渡の價額におきましても、この修正案にあるがごとく、適正なる評價價格といふものが、これによつて保たれるということになりまして、不當なる値段によつてこれを拂ひ下げるといふことは、ここにおいてなくなつたのであります。この点、私もこの修正案に對して賛意を表するものなのであります。さらにまたこの拂ひ下げを受けた地方鐵道に對して、保護規定といふものが第二十二條にあつたのでございします。これが削除されたといふことも、まことに喜ぶべき修正であると思へるのであります。かく考へますときに、この法律案によつて買収といふものが實際においてなされるときは、社会党の諸君は

この法律案は大幅な委任立法と言われるのでございします。この修正案によれば、最終の決定権は國會にある。最後は國會において調査し、また調査した上、賣却するか、しないかという決定権も、この國會に移つて來ておるといつても過言ではない狀況であり、また運輸審議会はただ調査させる程度のものとなるのであります。これはまづた委任立法ではないのであります。これにおきまして、この法律案の本旨を達成する上におきまして、この修正案といふものは、まことに時宜に適したものであると私も考へまして、この修正案並びにこの修正部分を除いた原案に對して賛成の意を表明する次第であります。(拍手)

○田中(義)委員 日本共産党を代表しまして、本案並びにその修正案に對して反對の意見を表明します。もう時間もおそいし、皆さんお疲れのよゝうでございしますから、ごくかいつまで簡単に申し述べます。

本案並びにその提案の理由を見ますと、結局戦争中買収した鐵道であつて、戦争目的遂行のためであつた、それでその目的が完成された今日、もはやこれを國有にしておく必要がなくなつたから、それで拂ひ下げなければならぬといふのが第一点であります。が、これはわれ／＼はどうも納得が行かないのであります。と申しますのは、一体日本の國有鐵道といふのは經濟的な觀念からだけではない、多分に戦争目的を含めてつくられて來たと言つても過言ではない。平時買収され、あるいは鐵道省、國家みづからが直營

建設をした鉄道におきまして、ちやんとこの含みがあつたわけでありまして、純経済的と、競争目的遂行上といふようなことを区別することは、これは不可能であるであります。戦時中十八年、十九年に買収したから、これは競争目的の遂行である、もはやそれが終わったから目的は完遂をした、これは拂い下げるべきであるというしやくし定規な形式論というものは、まことになつていないのであります。今日これら十線について見ましても、一体いづれが経済的、ことに地方の開発、ひいては日本の國家の再建というものに、非常に重大なる関連を持つていない線であるかといふことは言えない。ほとんどみな重大なる関連を持つておるのであります。しかしばこゝろのものを限つて、他の買収線とは別に、これを競争目的が完了したから、それで拂い下げるという意味は、全然無意味なものであることを第一点として申し上げます。

第二点は、本案の第一條に本法の目的が列挙してあります。公共の利益に合致するようにとか、あるいは地方鉄道を強化するためとか、あるいは財政の改善のためというやうな目的が掲げられてありますが、文字から見れば一向これは反対すべき理由はないのであります。ところがこの二條以後に盛られておる拂下げをするというところによつて、第一條に掲げられておるこの美しき目的が、完成されるか、遂行されるかといふと、まさしく正反対と言わざるを得ないのであります。公共の利益といふことにつましても、いろ／＼お尋ねをした

が、遂に納得の行くやうな十分な御説明はない。地方鉄道強化という点につきましても、私及び他の発言者から追究してありますが、一向に納得の行ふ返事がありません。ことに財政の問題につきましても、まつたくくつにならないう。わずかのかりのものを獲得して、この膨大予算の穴埋めにする、財政の健全化をはかるという意味においては、これはすずめの涙、大風に灰をまいたやうなものであつて、何の效果もあがるものではない。それなのにこれをやる。また財政の健全化のためというところであるならば、あるいはこの二十二線のうちで、中には收支償わない、経営費をまかなうことわざにか二割という収益が上らない、まつたく犬も食わないやうな路線がありますが、これをまず拂い下げるということならば、意味が通るけれども、阪和線とか、青梅線とか、あるいは鶴見臨港線とかいうがこゝろは、この政府提出の資料によりましても、相当もうかつておることになつておる。こゝろのものを含めて拂い下げるということであつてみれば、これはどうも財政を改善するためというこゝろのりくつは、一向に通らぬのであります。地方の公共の利益に云々といふことは、時間の関係もありまして、るる申し上げることは省きますが、一括して言へば、これは決して地方鉄道を強化することにもならぬ。ただこれが地方の交通資本家を強化するといふことならば、まさしくさういふことになりましようけれども、地方の輸送力を強化して云々といふやうな意味にとるのではありませんならば、

決してさういふ結果にはならぬのであります。公共の利益と言われるけれども、公共の利益とは、最大多数の日本國民にとつて、喜ばれる結果にならなければならぬ。ところが今日國鉄の従事員諸君はもちろんのこと、沿線の住民諸君が、資本家を交えて猛烈なる反対運動をいたしておられる。この一事をもつて見ましても、國民の大多数といふものが、こゝろのこゝろをきらつておるということとは、争うことのできない事実である。しかるにもかかわらず、これを決行するといふにおいては、公共の利益を守るためといふことは、まつたくの空文になるのであります。さういふわけで、第一條の美辭麗句は、完全に第二條以下によつて遂げられない、反対の結果になるということでありまうので、どうも賛成することができないのであります。

それから第三点といひましては、この重大なる法案が上程をされてから四日でありまうが、私どもの考えでは、こゝろの重要な法案を上程し、かつこれを押し通さうといふことであるますならば、ことに多数の國民の反対運動もありまうので、公聴会などを開いて、いろ／＼な各層の意見を聞いて、さうしてこれを決定すべきであるにもかかわらず、たつた四日間、それでもつて求められた資料も出ない。どうでもこゝろでもこれを通せといふやうな態度をとられることに對しましては、非常に私どもは不満であるのであります。十分なる國民の声を聞いてと

おるにかかわらず、政府は多数をたのんで遂にやつた。ところがそれ見よ、こゝろの結果になつたじやないかといふことになる、國民はまつたく泣くにも泣けない結果になると思ふのであります。赤字といふ問題が盛んに叫ばれておりますけれども、一体國鉄の今日の赤字、これを回復する、これを何とか健全化するといふのには、こゝろいふやうにたけのこ生活、國鉄のある部分やら、バス路線やらを拂い下げ、次第々々にたけのこの皮をめくるやうな、こゝろの消極的な態度をとつて行くことによつて、この赤字の解決はつきません。さうでなしに、今日までの経営がまずい、これを合理化して行くといふことならば、まだいくつでも赤字を埋める方法があるものであります。あの膨大な國有財産を、不用品拂下げといふ名目によつてどん／＼拂い下げておる。また買入のもの、見ておると、石炭にいたしましても、その他の必要な資材にいたしましても、べらぼうな高い値段で買入ておる事実、さういふふうな大きなロスが行われておるのであります。また作業能率にいたしましても、非常に官僚的であつて、一向に能率が上らぬといふ点もあつて、それからいろ／＼な点を合理化いたしますならば、これで一体いくらの金があがるか知らぬが、十億か十五億あがるかもしれせんけれども、そのくらの利益は、どこからか捻出するといふことは、わけはないのであります。まして、國鉄の赤字の克服といふことは、これは拂い下げといふことよりも、現在の機構をこのままでなるべく合理化して行くといふことの方が、は

るかに積極的であり、また建設的であるのであります。私どもは、さういふことの努力のかわりに、こゝろの消極、退嬰的なたけのこ生活を意味するやうな行き方は、どうしても賛成することができないのであります。最後に、四点として申し上げたいことは、國鉄から私鉄に移るということになると、これは今ある私が申し上げるまでもなく、私鉄従業員諸君と國鉄の従業員諸君との待遇問題、それは比べものにならないほど國鉄の方がよろしい。これを保護するために規定があるにはありますけれども、この規定は至つて不完全であつて、ただ一つ運輸大臣の方から、この引継ぎの場合に、私鉄の従事員を保護するために、いろ／＼な命令を出すことができるやうになつておる。なつておるもの、ただで

きでないことは必定であります。昨日運輸大臣の答弁を聞きますと、大藏委員から、一体地方輸送力を強化し云々、合理的な経営といふやうなことをうたわれておるにもかかわらず、資本家がこれを引受けて、それでもつて経営の合理化をしようとして、首切りその他をやろうとすれば、どうこいそれはならぬぞといふやうな規定がこゝろに設けられておる、それでどうにもこゝろにもならぬじやないかといふ発問に對して、運輸大臣の答弁はこゝろであります。それは記録に出ておることでありまうが、ものは考えやうであるといふ、まことに含みの深い言葉である。それをいかように解釈するか。それは私どもの解釈によれば、ただ掲げておるだけであつて、そんなものは問題に

やないというようにしか解釈はできないのであります。そうすると、いかにここにつづば従事員諸君の保護規定があつても、これは空文に帰すること必定であると私どもは見ておるのであります。

そういうふうで、従事員諸君にも、沿線の諸君にも、一つもいいことではなくて、國鉄の赤字を埋めることにもならぬし、ただ残ることは、どうしてこういうような一文の利益にもならないようなことを強行するかという点で、そこで國民の間には種々雑多な疑惑が横行しております。これはむりからぬことだと思ひます。そこで、そういう疑惑のあるようなことを、今会期が迫つて、にわかになんか強引に通過せしめようということのかわりに、むしろそれならば、公聴会を開こうし、もう一ぺん出直しをして、特に佐々木委員からの提案もありました。この廣汎なる委任立法ということよりも、むしろ個々別々にこれを切り離して、一線々々について慎重なる審議の結果、拂下げという立法手続をとられるならば、これは國民が納得するのでありますから、これはやめて、撤回されて、そして臨時議會でもけつこうでありますから、来るべき國會に再提出をされて、そして大いに慎重審議の上、どうしてもこれをやりたいというならば、出直して來られることを私は切望いたしまして、反對討論にする次第であります。

○稲田委員長 佐伯宗義君。

○佐伯委員 私は、本法はこれをしばらく留保しまして、新たに発足いたしましたパブリック・コーポレーション

の精神にのつとり、わが國鐵道事業の根本的再編成政策を確立いたしました。次期國會に提出せられんことを要望するものであります。

本法案は、主として戰時中、戰爭と関連いたしましたして政府に強制買収せられたる鐵道を、今回再び民有に還元しようとするものであります。すでに買収の前提たる戰爭の消滅した今日、一應もつとものようにも考えられます。また國家財政上の要求にも應ずるものであり、特に公共的施設といえども、國家がみずから建設したものであります。民間における苦心の結晶として成長して來た歴史的事実を尊重いたしまして、その生みの親に育成せしめんとすることは、現下創造意欲以外に何ものもないわが國の經濟狀態においては、また適切な措置とも考えられるのであります。しかしながら本法案の是非を決定いたしますには、以上のごとき理由をもつてのみでは、なおその本質に徹するものといひ得ないと存じます。何となればと申しますに、一國經濟の動脈をなします鐵道事業が、國民の福祉に合致する企業組織として、國有か民有かの根本義に立脚しなければなりません。現行わが國における鐵道政策は、御承知の通り國有鐵道法の第一條において、この点に關し鐵道國有主義を鮮明しておるのであります。しこうしてその但書において、一地方の交通を目的とする鐵道は、例外的に民有をも認めておるのであります。しかしこれは鐵道國有主義を侵したものではありません。しかるに今回新たに発足いたしました日本國有鐵道なるもの、いわゆる

公共企業体は、旧來のわが國國營主義の原則と、実質においていささか異なるものがあるように考えられます。従つて日本國有鐵道の成立に伴ひまして、わが國鐵道政策の根本に對し修正を加へなければならぬと存するのであります。しかるにかかる鐵道國有法の根本に改正を加へずして、單に戰時中買収せられたる理由をもつて、民有に還元せんとすることは、その手続において正当を欠くものあるやに存せらるるのであります。元來わが國の國有鐵道は、國家的交通と地方的交通と混合した、複雑かつ龐大なる組織を持つておりますから、これが自立經濟をはかりますには、旧來のごとき強力なる國家權力を背景として運営することとは、現下における民主主義的企業機構としては、けだし適當なりとはいひ得ないと存じます。ここに新たな公共企業体の発足の意義があるのであります。この意味において、日本國有鐵道は、新たなコーポレーションなる經濟理念のもとに、わが國の交通再編成政策を確立しなければなりません。わが党はかかる観点に立つて、わが國の鐵道事業を、國有たると民有たるとを問はず、すべてその線路の有する本質的性格にのつとり、中央と地方との二つの交通分野に再編成しなければならぬと信ずるのであります。すなわち一國交通における幹線鐵道と、一地方交通を目的とする鐵道とは、その基礎とする交通圏に顯著なる差異があり、たとへば國の行政に中央、地方の別あるごとく、一地方の交通を目的とする地方鐵道は、一定地方社會の交通の流れに應じて、その中心たる都市

に、求心的に集中する形態をとること、普遍的な要素としておりますから、この中心を一つの單位として一企業体を構成し、國有鐵道はこれら地方交通圏を貫通する幹線鐵道に限定し、もつて鐵道運営の根本政策を確立すべきものであると信じます。

かかる観点からわが党は、本法案はしばらくこれを留保し、政府は六月一日より新たに発足する日本國有鐵道を、日本産業再建の基幹たるべき交通政策、特に國有鐵道と地方鐵道との分野の画定等の根本に對する再調整案を樹立せしめ、現在民有鐵道であつても、國の基幹的路線は、これを日本國有鐵道に移管し、反對に現在國有たる線路であつても、ひとり戰時中の買収線路に限らず、地方交通圏内にとどまるものは、これを地方鐵道に移管し、一定地方社會公共の福祉に合致する企業体によつて統一運営すべく、わが國の鐵道再編成政策を、次期國會に提出するという條件を付し、本案はこれを留保する決議をなすべきものと主張する次第であります。またわが党の主張する公共企業体は、國有ないし民有の一方的に偏重せず、公私並立して調和し得る、新しい企業組織を要するものである。現下國民の思想は、ややもすれば生産手段を中心として、國有、民有の左右兩極に對立し、兩端相いれない、破壊的思想の對立に墮するおそれなしとしないのであります。この兩極の對立を除く道は、資本と労働とを結合せしめる企業組織にあるのでありますから、この對立を調和一致せしめる企業方策の確立こそ、わが党の念願とするところでありまして、邦家再建の基

盤として、重ねてこれをわが國鐵道政策の上に実現するよう要望するものであります。

○稲田委員長 これにて討論は終局いたしました。

それではこれより採決に入ります。まず高橋第一君提出の戰時中政府が買収した鐵道の譲渡に關する法律案に對する修正案について、採決いたします。本修正案を可決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数、よつて本修正案は可決せられました。

次にただいまの修正部分を除きました原案について採決いたします。これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数であります。よつて修正部分を除く原案は可決されました。従つて戰時中政府が買収した鐵道の譲渡に關する法律案は修正議決いたしました。

なおお諮りいたします。本日議決いたしました二案に對します衆議院規則第八十六條による報告書の作成並びに提出方につきましては、委員長に第一任を願ひます。

〔異議なし〕と稱する者あり。

○稲田委員長 それではさういたします。本日はこれをもつて散會いたします。

午後九時九分散會

〔參照〕

通訊案内業法案(内閣提出)に關する報告書

戰時中政府が買収した鐵道の譲渡に關する法律案(廣川弘禪君外五名提出)に關する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十四年八月十九日印刷

昭和二十四年八月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局