

第七回 參議院運輸委員會會議錄第八号

昭和二十五年三月十七日(金曜日)午後一時三十八分開会

委員の移動

三月十五日委員小野哲君辞任につき、その補欠として高田寛君を議長において指名した。

本日の会議に付した事件

- 小委員長の報告
- 山陽本線の宇部市通過に関する請願(第四三六号)
- 農機具の一部鉄道貨物運賃等級引下げに関する請願(第六二九号)
- 佐世保、相浦両駅間に鉄道敷設の請願(第六四四号)
- 横須賀線を三崎まで延長の請願(第七〇三三号)
- 横須賀線を三崎まで延長の陳情(第二三三三号)
- 栃木県長倉村、茨城県太子町間に鉄道敷設促進の請願(第七二七号)
- 日光、足尾両駅間に鉄道敷設の請願(第八四二二号)
- 伊豆循環鉄道敷設促進に関する請願(第九四七号)
- 濱松、姫路両駅間の鉄道電化促進に関する請願(第八七三三号)
- 高崎線電化に関する請願(第九二五号)
- 足尾線復旧工事促進に関する陳情(第一五二二号)
- 瀬戸内海地区の機雷掃海に関する請願(第一一七六号)
- 倉庫業法の一部を改正する法律案

(内閣送付)
○水路業務法案(内閣送付)
○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣送付)

委員長(中山善彦君) 只今より運輸委員會を開会いたします。先ず請願及び陳情に関する小委員會の審査の経過について御報告願います。

○飯田精太郎君 請願及び陳情に関する小委員會における審査の結果を御報告いたします。請願第四三六号、山陽本線の宇部市通過に関する請願、請願の要旨は、宇部市は人口が増加し、鉱工業都市であるので、往來する旅客や物資の集散が多いにも拘らず、支線であるため交通運輸上非常な支障があるから、山陽本線の一部に宇部線を編入することについて、測量、調査等速やかに施行せられたいというのであります。小委員會におきましては審議の結果、相当の改良費を要するが、産業、文化、経済発展のため、重要な線路であるから願意を妥当と認めました。

請願第六二九号、農機具の一部鉄道貨物運賃等級引下げに関する請願、請願の要旨は、製糶機、製麵機、製切機、精米機、精麦機、製粉機は現在四級の取扱ひを受けているが、これらは農家の必要農機具であるから、他の農機具同様十級の扱いとして欲しいというのであります。小委員會におきましては、政府の説明等参酌し、慎重に審議の結果、願意を妥当と認めました。

請願第六四四号、佐世保、相浦両駅間に鉄道敷設の請願、請願第七〇三三号、横須賀線を三崎まで延長の請願、陳情第二三三三号、横須賀線を三崎まで延長の陳情、右はいずれも鉄道線路敷設に関する請願並びに陳情であります。その要旨は次の通りであります。佐世保、相浦間は、既設鉄道線路は甚だしく迂廻しており、且急勾配のため、牽引車輛数が制限せられ、物資の輸送に支障を来しており、又横須賀線を三崎まで延長の請願及び陳情は、現在三崎方面との交通はバス、トラック等に依存しているが、沿線は有数の観光地帯でもあり、京濱地区への生鮮食糧品の重要供給地でもあるので、速やかに横須賀線を三崎まで延長して欲しいというのであります。小委員會におきましては審議の結果、現地の実状も考慮し、産業、文化及び観光事業育成のため、願意を妥当と認めました。

請願第七二七号、栃木県長倉村、茨城県太子町間に鉄道敷設促進の請願、長倉村、太子町間は鉄道建設線であり、交通機関の整備と両県民の福祉増進のため、速やかに建設工事を再開して欲しいというのであります。小委員會におきましては願意を妥当と認めました。

請願第八四二二号、日光、足尾両駅間に鉄道敷設の請願、請願第九四七号、伊豆循環鉄道敷設促進に関する請願、右はいずれも敷設予定線でありまして、請願の要旨は次の通りであります。日光、

足尾間は、足尾町には有数の銅山があるが、足尾線がしばしば水害のため不通となり、足尾銅山における製品、資材その他の物資を輸送するに足尾線のみに依存することは、輸送並びに産業開発上支障があるから、建設予定線である日光足尾間の線路を速やかに敷設して欲しいというのであります。伊豆循環鉄道の請願の要旨は、伊豆半島は有数の観光温泉地帯であり、海陸の生産物も多いから資源の開発並びに観光、経済文化の発展を図るため、速やかに伊東より下田を経て松崎方面への循環鐵道を敷設せられたいというのであります。小委員會におきましては、地方の産業発展、観光事業育成等のため、願意を妥当と認めました。

請願第八七三三号、濱松、姫路両駅間の鉄道電化促進に関する請願、請願第九二五号、高崎線電化に関する請願、右はいずれも鉄道の電化に関する請願でありまして、幹線を電化し、輸送力の増強を図りたいというのであります。が、尚高崎線電化につきましては、川口地帯を始めとして、高崎線沿線の産業が不振のため失業者が流出しているから、失業対策並びに産業復興と速やかに高崎線を電化せられたいというのであります。小委員會におきましては政府の説明を聴取し、現地の実情をも参酌して願意を妥当と認めました。

陳情第一五二二号、足尾線復旧工事促進に関する陳情、陳情の要旨は足尾線は足尾銅山を始め各種産業の開発並びに観光路線としても重要な路線であるが、さきにアイオン、キティ台風のため甚大な被害を受けたが、花輪、神土間は仮工事のままになっているので、出水期を控えて危険であるから、速やかに復旧工事を施行せられたいというのであります。小委員會におきましては願意を妥当と認めました。

請願第一一七六号、瀬戸内海地区の機雷掃海に関する請願、請願の要旨は、瀬戸内海は重要な海運並びに観光地帯であるが、残存機雷のため航行に支障があるから、徹底的に掃海し、海上の保安を確保せられたいというのであります。小委員會におきましては現地の実状を参酌し願意を妥当と認めました。

以上請願十件、陳情二件は、審議の結果願意を妥当と認め、全会一致速やかにこれを議院の會議に付し、内閣に送付を要するものと決定いたしました。

○委員長(中山善彦君) 只今小委員長の報告通りを本委員會の決定にして、処理することにして、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(中山善彦君) 御異議ないようでございますから、さように決定いたします。

○委員長(中山善彦君) それでは倉庫業法の一部を改正する法律案を議題にいたします。

○國務大臣(大屋晋三君) 「倉庫業法の一部を改正する法律案」について御

説明申し上げます。

我國の倉庫業は戦災によつて甚大な打撃を受けたのでありますが、終戦後の復興著しく、今や全国に約六〇〇の普通倉庫業、約八〇〇の冷蔵倉庫業及び九の水面木材倉庫業、計約一、四〇〇の倉庫業者が営業を行なつて居る現状であります。申すまでもなく倉庫業は、本来不特定多数の寄託者のために、大量の物品を善良なる管理者の注意を以て保管する業務でありまして、大量物資の生産と消費との間に介在して、その需給調整並びに価格調整のために、施設と役務とを提供したのみならず、交通の要地、特に臨港地帯に位置いたしました、海陸運輸量の較差を調整する等、運輸の一環としても極めて重要な役割を演じているのであります。右に述べましたように、倉庫業は物品流通経済の基盤を構成いたしましたと共に、立地的には独占企業たる性格を併せ有しております。これを規正する法律といたしましては、昭和十年に倉庫業法が制定されたのであります。この法律は、名は倉庫業法であります。が、その実は、専ら倉庫証券の流通のみに着目して制定されました倉庫証券発行取締法に過ぎず、その規律の対象に専ら証券倉庫業に限つて居ります。現行法制定当初は、倉庫業者は殆んどすべて証券倉庫業者でありました關係上、實質上は殆んど全部の倉庫業者がこの法律の適用を受けることとなりまして、倉庫証券の公信性も確保せられ、一応所期の目的は達せられていたものであります。

然るに終戦後は右のような事情は一変いたしました。即ち非証券倉庫業の数が著しく増加し、中には経営方法の

劣悪なものも少なくないのであります。

一例を倉庫の構造に取つてこれを見ましても、戦前の二五％に過ぎなかつた木造倉庫が、今日においては実に六〇％を越えている実状であります。而もこれらの倉庫に保管されておりますものの大部分は主食、棉花、肥料、塩等政府の統制品でありまして、倉庫証券の発行を必要としない關係から、倉庫業法の外に於て、全くの自由放任の状態にあるのであります。甚しきにいたつては最小限度の火災、盗難、鼠等に対する予防措置さえ講じておりませんために、主食、纖維等、貴重な国民の財貨が徒らに滅失、減耗しつつある状況であります。又主要臨港地帯において、折角倉庫がありましても、坪数が少なすぎたり、或いは設備が劣悪であつたりいたしますために、配船、特に外国貿易船の入出港を遅延し、積卸しの滞滞を招来した例があります。又、更に冷蔵倉庫の設備が不完全なるため、都市における生鮮食料品の鮮度が低下する等の弊害は、各方面において漸く顯著にならうとしております。

よつて政府は、取敢ず現行の倉庫業法の一部を改正することによりまして、今日の事態に対応する措置を講じたいと存する次第であります。

即ち、非証券の倉庫業者に対ししても、事業内容の届出義務を課することによりまして、その実態を調査致しますと共に、公共の福祉を確保するために必要な最少限度の行政措置を執行得ることいたしました。尙現行法では、倉庫証券の発行許可を受けた倉庫業者が法人格を変更いたしましたときは、実体が同一でありましても、再

申請をして許可を受けなければ倉庫証券を発行することができないという不便がありましたので、この際許可に基く権利義務の承継につき、認可を受ければ継続して倉庫証券を発行できるように手続の簡易化をも併せ規定することいたしました。

この法案の提出の趣意は以上申し上げた通りであります。要は本邦倉庫業の公正な経営と健全な発達を促進し、物品流通経済の円滑な回転と取引の安全を図るにあります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに可決されますよう御願ひ申し上げます。

○委員長(中山壽彦君) 次いで水路業務法を議題といたしまして、提案理由の御説明をお願いいたします。

○國務大臣(大屋晋三君) 只今上程されました水路業務法案について、提案の理由とその概要を申し上げます。

水路業務の成果は、海上における安全確保の基礎的資料となると共に、港湾沿岸土木工事、防災及び海洋の利用開発、更に地球物理学の調査研究にも欠くことのできないものであります。

この重要な意義を有する水路業務の実施を円滑且確實ならしめることは極めて重要であります。現行水路業務に関する法律としては、明治二十三年に制定された水路測量標條例のみでありまして、新憲法が施行された今日において、妥当性を欠く点が多く、その内容においても現情勢に適応しないものがあります。

尙今般海上保安庁水路部はその筋の許可を得て、近くモナコの国際水路局に加盟の予定であります。従つて加盟

各国は国際水路會議の決議によつて、国内における水路に関する資料及び情報を提供交換し、以て全海面の航海の安全に協力しなければならぬのであります。このことは現在我が国船舶の外航が許可せられた情勢下において、特に重要な事でありまして、従つてこれらの資料及び情報を正確且迅速に入手し、これを審査公表するための基礎的制度的確立が必要であります。これが水路業務法案を提出する理由であります。

本法案は水路測量標條例を全面的に改正し、種々の新しい規定を加えたものであります。その主要な点は次の通りであります。

第一に、水路業務本来の目的及びその業務内容の用語に対する定義について規定いたしました。次に、特に水路業務の主要部門である水路測量に關してその実施の基準を定め、その成果に一定の標準を與え、資料の交換に資することとしたのであります。又その実施に當つても、海上保安庁長官が學術上或は局地的な測量を除き、その調整並びに勧告をなし得ることとしたのであります。

第三に、水路關係作業による成果並びに情報、海上保安の立場から海上保安庁長官がこれを蒐集し、公表しなければならぬので、これに対する資料又は報告の要求と水路關係事項の通報に關する事項を定めたことでもあります。

第四に、水路測量並びに海象観測の成果により調整される水路図誌は、海上安全の指針であり、常に現状に即せしめるよう改補を施すことが必要でありますので、この複製並びに類似刊

行物に対して制限を附し、海上安全の全きを期する次第であります。

第五に、水路測量及び海象観測の実施に當つての権限と保護に關する規定を定め、その作業の円滑且合理的な運営を図つたことでもあります。

最後に、この法律に基いてなされた処分に対して請願の途を拓き、又必要な罰則とその他法律の施行に必要な経過的措置を規定いたしました。

以上が水路業務法案の理由及び概要であります。

何とぞ慎重御審議の上速やかに御可決あらんことをお願いいたします。

○委員長(中山壽彦君) これより質疑に移ります。先ず倉庫業法の一部を改正する法律案について御質問をお願いいたします。

○前之園喜一郎君 私は今日御説明になつたのはあと廻しにして、日本国有鐵道法の一部を改正する法律案について質疑を許されることをお願いいたします。

○委員長(中山壽彦君) 只今前之園委員より動議がございました。御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

であります。

この特別会計になつております見返資金というものの本質について、運輸大臣の御所見を承りたいと思ひます。

○国務大臣(大屋三三) この見返資金は、大蔵大臣の池田君は、これを後日償還する必要があるものであらうという御意見を、衆議院のいづれかの委員会に述べたと記憶しておりますが、私はこれに対しては政府といたしまして、見返資金が後日償還されるべき返済の義務があるものか、或いは返済せずに済むものかということに對しましては、公式に政府といたしましては、何らのこれは意思表示も關係方面から受けていないことを前之閣君に申上げて置きます。従ひまして、私自身としてもこれは問題はない。従つてすでに私もあらゆる席上で申上げておりますが、恐らくこの性質というもの、講和談判の際に、如何にか最後の決定づけができるものであらう、かように考へておる次第であります。

○前之園喜一郎君 見返資金というものは、ここ数年に亘つて約六千億に近いものが出ておる様に考へるものであります。これが單なる贈與、つまり日本に對する援助の意味の贈與であるか、或いは負債であるか、負債であるとするならば、これをいつ返すかということは、非常に大きな問題だと思ひます。場合によつては、国の財政に大きな影響をもたらすべきものであると考へるのであります。こういうような問題に對して閣議において或いは又關係の各大臣、總理大臣等において、相當に御研究にもなつておる筈だと思ひます。こういうことが政府において

等閑に付せられる筈はないと思ひます。お差支のない程度で御所見を承りたいと思ひます。

○国務大臣(大屋三三) 見返資金という制度は、實は昭和二十四年度から、本年度の昭和二十五年度に、又一千數百億圓出ておりますのであります。總理大臣も曾て前国会におきまして、私と同様の答弁をしばしばして、要するに記憶いたしてあります。要するに、これは債務であるか、或いは贈與であるか、これは分らないのであります。然らば性格を何故はつきりしておかぬかと言われるのであります。これは性格は聞いても先方では返事をしてくれない、或いはその性格の決定を必要とする意見をしばしば聞きます。政府といたしましては、先方に聞いてもこれは性格はつきりいたさないという実情であります。

○前之園喜一郎君 しばしば關係方面に折衝されたというお話ですが、それは單に口頭で伺われたというに止まつておるわけでしょうか。或いは又正式に意見を聞いておるというやうなところまで行つておるものでしょうか。

○国務大臣(大屋三三) これは向うに聞いても、先方が申されないものであります。性格は分らないと言つて申されないのであります。

○前之園喜一郎君 性格が分らないというのは、とにかくくれるのか貸すのかという二つ以外にはないと思ひます。○国務大臣(大屋三三) これは詳しく申しますと、このシステムは、いわゆるアメリカのクレジットを提供しております。アメリカのクレジットを供給してあります。ヨーロッパ各國に沢山の例がありまして、中には贈與の形式を取つたも

のありますし、或いは不確定になつておるものもあるやうに聞いております。又日本のこの場合におきましても、イロアやガリオアでいろ／＼な物資が日本に参つておるやうは、これは向うの占領軍費で支弁をして、決定的に贈與と分つておるものもありません。見返物資というものは昨年度から、今までこういう制度がなかつたやつを、つまり制定したわけなのです。この性格は贈與か或いは債務かということも聞いても、先方は、東京のG・H・Qは分らないと、こういう立場を取つておるわけでありまして、これ以上は私は何も存じません。

○前之園喜一郎君 この日本国有鐵道法の一部を改正する法律案に關して、具體的に承りたいのであります。これは予算にも出ておることであり、出資をされる必要、出資を必要とされる根本的な点について、詳細に一つ承りたいと思ひます。

○政府委員(石井昭正君) 只今のお尋ねでございますが、出資をいたします対象と、出資をしない対象との差がどうつておるかというお尋ねと存じますが、これは私共考へますに、必ずしも一定のやうな基準はないのではないかと思ひますが、ただ現在考へておりますところの出資につきましては、必ずしも対象を確定してそれが、例へて申しますと、政府の補助的な意味において、將來の負担にならないというやうなものについて、これを出すのだというやうな、対象が決まつておるというわけにもちよつと参りかねるのではないかと思ひます。大体そういうふうに考へて行くべきことで

はないかと考へておる次第でございます。

○前之園喜一郎君 これは、日本国有鐵道から要望されたものであるのか、或いは政府が自發的に出資しようといふことなのか、その点は如何ですか。

○政府委員(石井昭正君) これは、率直に申しますと、見返資金を使用という形式で以てこの國鉄に對する交付金を處理いたしますと、結局出資という形において處理いたしますことが、最も會計上の處理として現在の法規上一番円滑に参るといふ意味で出資したのであります。政府が出資したい、或いは國鉄の方で出資してくれという問題と、ちよつと性格が違ふように思ひるのでございます。

○前之園喜一郎君 現在日本国有鐵道の帳簿額というものはつきりいくがあるかということは私達存じませんが、この予算に出ておる四十億といふものを加へますと、結局日本国有鐵道の資産といふものがそれだけ増加することになるわけですね。

○政府委員(石井昭正君) 只今政府出資額は大体概算四十九億でございます。これにお尋ねのやうに四十億が加つて、八十九億が政府出資になるといふことに相成ります。

○前之園喜一郎君 前年度に借入金といふのがあるやうですが、それを出資に振替えるというやうなことは現在起つていないわけですか。

○政府委員(石井昭正君) 只今お尋ねのやうな問題は現在起つておりません。

○前之園喜一郎君 結局をうすると、現在の日本国有鐵道の資産といふもの

は、この四十億を加へて八十九億になる計算になるわけですね。

○政府委員(石井昭正君) 只今のところ、若しこの法案の御承認を得まして、そして見返資金から現実にそれだけの交付金がありますと、そういうことになりません。

○前之園喜一郎君 そうすると、四十億といふのは帳簿額で極く小さい見積りであるのですが、實際において現在の日本国有鐵道のあらゆるものを評価すると、どのくらいになるお見込みですか。

○政府委員(石井昭正君) これはまあ評価方法によつて差があると思ひますが、大体要償却資産といたしまして計算いたしますと、六千億ないし七千億程度ではないかと、極くラフな推算でございますが、そういう……。

○前之園喜一郎君 そうすると、結局この政府出資の四十億といふものは、再評価後の六千億、七千億の八十九分の四十に値することになるわけですね。再評価をやるかという計算になるわけですね。

○政府委員(石井昭正君) 形式的に申しますとお尋ねのやうなことになると思ひますが、日本国有鐵道に對します出資といたしましては、全部が政府出資額でございますが、この四十億が直ちに八十九分の四十の再評価資産に相當するといふやうな考へ方をする必要がありますかどうかという点につきましては、ちよつと疑問ではないかと思ひます。

○前之園喜一郎君 出資金と借入金との明確な定義を承りたい。

○国務大臣(大屋三三) 前之園君の御趣旨は、見返資金から出ておるか

ら、金の生れた系統からそういうことが御心配になるのだと思いますが、借入金金は借入金で、これは債務で、而も期限があり、利息がついて、償還の方法まで決めて借りた、つまり債務であります。出資金は丁度出資金であつて、株式会社つまり増資みたいなもので、株金の支拂と同じ、償還を必要としない、従つて利子も拂わない、拂う必要はない、こういう性質のものであります。

○前之園喜一郎君 そうすると結局、これは議論をするわけではないのですが、出資金であれば、資産が増えれば出資金というものが価値が増加するということは当然で、そうすると結局六七千億の国有鉄道の資産があるとする、将来八十九分の四十という力を持つことになるのですが、これは議論の余地はないと思いますが、運輸大臣の説明を伺いたい。

○國務大臣(大屋晋三君) それがつまり、今の国有鉄道の資本金は、現物出資であつたわけでありまして、現物出資で、政府の管理しておつた形がコーポレーションに御承知の通り切替つて、そのときにコーポレーションという新形態ですから、資本金というものを作定しなければいけません。その資本金は政府が現なまのキャッシュを出したわけではないので、今まで政府が鉄道に使つておつたあらゆる設備を、とにかく帳簿価額で、帳簿に載つておる額が四十九億の現物出資をして、それが資本金にやつとなつて来ておる。そして今回これを新しく現なまのキャッシュで四十億を資本金に加えるから、資本の合計は四十九億プラス四十億イッ

うなお話になります。ところが四十億新規投資したものがこれがキャッシュですから、この出資は見返資金、ところが見返資金だが、政府の責任において、政府の増強の中で、政府の責任において政府が出資し、国鉄が余計受けたものは、政府の資本の増加。ところで四十億のキャッシュはこれが物に化けます。物に化けて信濃川の山北発電所の発電工事に一部がなりますし、何かにならうとして、四十億をキャッシュで支拂つたものの形が、物でここに来る、ところが国鉄へ今まで出資した四十九億によつて代表されるものは、現物出資はこれは再評価すれば、只今石井部長が言いました六千億何かになる。こつちで四十億出したものは、相変らず発電所のコンクリートの工事やダム工事ですから、これはやはり四十億の値打しかない。そして四十九億という、物によつて代表されるものは六千億か何かになる。こつちの出資の四十億はやはり四十億しかない。これが形式上八十九億の資本金という事になつて、何年か後にいわゆる国鉄が、会社で言へば、つまり解散をして清算処置でもするということになる場合があるとしたならば、恐らく前之園君は四十九億によつて代表される七千億かの大きな資産と、四十億のキャッシュでつた今の値打の貨幣の価値の少い四十億でつたやつと、比例が八十九分の四十九と八十九分の四十と同じ清算価値で、国鉄の財産価値を、見返資金が国家の債務であるというよう

な解釈が成立つとした場合に、取られて持つて行つてしまつては困りますから、そういう御質問が起ると思ひます。国鉄が、日本国家が減る場合は

格別、国鉄で清算取引をして、出した場合の資本金の株式の弁済を受けるといふことは私はないと思つておりますし、まああなたの御意圖まで付度した意見を出しましたので恐縮ですが、まあそういうような場合があつても、私は日本の国が破産する限り、国鉄のいわゆる破産処分というようなことは、まあないと思つておりますので、これは見返資金から政府の出資金として国鉄が受けまして、別に御心配は要らないと思ひます。然らばなぜ前年度のように借入金になつたかという考

えがあるのではありませんが、私は心配いたしてありませんから、借入金といううと償還もしなければならん、利子も拂わなければならんが、これを出資金で、政府の、恰も株式会社の場合における増資のごときのものでありますから、これは利子も拂う必要はないので、国鉄経営上は却つて楽でございますから、これをまあ出資金で受入れた次第でございます。

○委員長(中山壽彦君) 前之園さん、今大島とおつしやる大蔵省の理財局の見返資金課長がこの席に見えられておりますから、その方に御質問がありましたら今……。

○前之園喜一郎君 大屋運輸大臣に質問いたしましたので、打割つて承つて置きたいと思ひますので……。

○委員長(中山壽彦君) 見返資金課長も見えておりますから、その方に御質問があれば……。

○前之園喜一郎君 運輸大臣に重ねてお伺いしますが、今御説明になつたことはよく分るのです。併しこれはそこに何か法的な措置がないと、結局政治的になつて来るといけない。申上げる

までもなくここに資本がどうある、そして資本がどうかしたということになります。それに比例して行くといふことは当然議論の余地はないと私は考へる。それが單に政府の出資で止まるものであるとしますならば、これは議論の必要もないと思うのですが、見返資金というものがどういふものであるか、債務であるかどうかということすら、政府においてははつきりしておらない。而も見返資金のうちから、特に四十億を出資されるということは、どうも私共心配の種になるのです。將來これがいわゆる日本国有鉄道に対する外資という形で現れることがあるのではないかと心配が非常に強いのですが、運輸大臣は非常に樂觀しておられますが、そういうふうに樂觀されていいのですか。

○國務大臣(大屋晋三君) つまり仮に万々一そういう結果があつて、こいつは借りた金だから返すということになれば、政府が四十億返せばいいのですから、政府の責任において国鉄に投資したので、その政府が見返資金のうちから四十億を出したので、この見返資金をアメリカに返さなければならんという場合には、政府の責任においてこの四十億のキャッシュを拂へばいいのです。政府が飽くまでその、いわゆる仮にアメリカの債権者があるとしたならば、そのアメリカの債権者と国鉄との間に政府が入つて、政府の責任においてキャッシュ四十億を拂へば、それで事足りるものと私は樂觀いたしております。

○前之園喜一郎君 非常にどうも不可解な御答弁で、借入金であればそれは返さなければならぬ。出資の場合は

そうはいかないと思う。いわゆる資本になつておるのですから全然事情が違ふ。これを借りたから返せばいいといふことにはならぬと思う。

○國務大臣(大屋晋三君) そこがあなたと違ふのであります。私の解釈と全然違ふのであります。政府のつまりメルティング・ポット、政府の裏の中に落こんだ政府の金で、これをとにかく投資する。その金の生まれた元を質せば、生まれた元は国民の徴税によつた国家財政によらずして、見返資金というまでのことではありません。

○前之園喜一郎君 何かしら御説が非常に不安なんです、これを一応日本的一般会計に入れて、更にそつちの方にいれるというやうな形を取れば、或いは運輸大臣の言われるやうなことになるのかも知れない。理論上は日本が借りるのだから、出資するのだから差支ないということになるかも知れないが、ところが事實はそうは行かないと思ひます。そういうやうな心配がなければ、まあ非常に結構です。私は議論するつもりで申上げておるのではないのですが、何かしらこれはいろいろな方面に……。

○國務大臣(大屋晋三君) つまり見返資金勘定におきまして、あらゆる民間の事業にもこれを投資し、これは貸付金であります。それから政府の、国鉄についても昨年度は百五十億、これは借入金でやつております。今年度もい

憶しておりますが、要するに見返資金の性格を疑問視して、後日償還すべきものであるということになると、全部心配になるのですが、それもまあ結構ですが、要するに国鉄の場合には、そういう問題が仮に起きたとしたら、政府がそれをやってくれたらよいので、国鉄は私は安心してゐるわけなんです。

○前之園喜一郎君 大臣の御答弁にまゝと、これは国鉄から要求をしたわけでもないし、さうならば、このくらの金で資本が増加して、将来何らかの不安があるかないか分らんが、そういう気持ちをするのですが、むしろこれを借入金とされることが一番賢明なのじゃないか。昨年は百五十億借入金としてやつてゐる。

○国務大臣(大屋晋三君) そのが実は僕にも分らないのです。(笑声)私は借入金よりも利息がつかないから出資金の方がいいと考える。あなた方は出資金の性格が将来怪しい場合が残るかも知れんところ思われるようですが、これは一つ前之園さん、ここに専門家がおりますから、専門家にお聞きになつたら如何ですか。

○前之園喜一郎君 私は予算委員会です。これは内輪のつもりで聞いてゐるんですが、そこが分らない。

○国務大臣(大屋晋三君) それじや説明をするのでから聞いて下さい。

○説明員(大島寛一君) 只今の点、事務的に御説明申し上げます。なぜ借入金にいたしませんで、出資の形になるかという点でございまして、先程も大屋運輸大臣から答へになつてゐるような趣旨でございまして、若干補足して申し上げますと、二十四年度におきまして

ては、貸付の形になつております。従いまして利息も支拂い、又償還もしなければならぬわけでございます。二十五年度におきましては、只今御審議願つております国鉄法の改正と併せて、目下衆議院におきまして国鉄法、電気通信事業、特別会計、国有林野事業等に対しまして見返資金から出さつ切りで金を繰入れることができるという法案を衆議院で御審議を願つております。それと只今の法案とが相俟ちまして、ここに何と申しますか、新しい措置ができるわけでございます。その法律案の方から申し上げますと、二十五年度におきましては、貸付いたしますと、今申上げたようなことがございまして、見返資金としましては、一度債務償還に使います場合とか、或いは国の公共事業費に直接使ひまして、使ひつ切りいたしました場合と同様に、国鉄法に對しまして、金を出しつ切りしてしまふ、直接見返資金が株主のような形で出資をするということにはいたしませんで、交付しつ放しにするという構成を取るわけでございます。併しながら国鉄法にいたしましては、経理上それだけの金が入つて参りますので、出資と見做すというにいたしまして、そこを経理して行くというだけのことであります。つまり見返資金を出しつ切りしてしまして、私の方の見返資金の財産ではなくなるという構成を取つておるのでございまして、非常に技術的でございますが、債務償還にいたしまして、使ひ切りしてしまつたと同じような形で交付するわけでございます。

○前之園喜一郎君 これは一言だけ言わして頂きたいと思つておりますが、先程から質問して未だにお分りにならないと思うのですが、事實はどうですか、見返資金というものはあなた方はどうお考えになりますか。

○説明員(大島寛一君) その点につきましても、先程から大屋運輸大臣が御答弁になつた通りであると思つております。

○前之園喜一郎君 通りであるという、分らんということですか。くれるのか貸すのか分らんのですか。

○説明員(大島寛一君) 講和会議が済みますまでは、どう見返資金が処理されるかという点ははっきりいたしてありません。

○丹羽五郎君 私も前之園君と同じような考えを持つておりますが、昨年国鉄にいたしたという一番の本旨は、独立採算制を保つというのが一番の切替の本旨であつたように思ふのであります。今こゝで信濃川の発電所を揃へるために、四十億を出資をして貰つてやるというの、現在の国鉄の経済状態において、四十億の金利が一体拂えるのか拂えないのか、その点を一応御説明して頂きたい。

○国務大臣(大屋晋三君) 仮にこれを借入金にしますと、今までの例として五分です。二億ですか、二億の金利になるわけですね。借入金にするという、二億ぐらいの金利。国鉄としては勿論借入金としても、拂えんことは毛頭ないと思つておられますが、二億でも金利を拂わずに出資金で、いゝわゆるさつき大島課長の話のように、拂ひ放しのやつならば、多々まゝ／＼弁ずでございまして、借入金よりもこの方が私はいいと思つておるわけでありませう。

○丹羽五郎君 金利の拂へるのに、いろいろの法律を又掲げて置いて、出資金に振替える必要は私更になんと思つております。この対日援助見返資金特別会計法というのですが、法律は何時でも変えられる性質を持つておるのであります。永久にこれで行くならば、私共も多少考を異にして見ていいと思ひますが、法律はそのときにおいていつでも変えられる。そうすると、少くも幾分でも危険性のあるものを、私共はここで出資金とせずに、借入金にして、而も金利が二億なら二億の金利を拂つて行つた方が、国民は非常に今度のことに對して心配をしないし、私は又四十億借りるんですから、借りたやつを信濃川発電所に向ければいい。ただ今までの政府委員の説明では、こういう法律を揃へたんだから大丈夫だといふお話ですが、そうすると法律が来年度どう変わるか分らん、又非常な不安定な状態になるかも知らん。ただこの法律を揃へたから大丈夫だといふ意見には、私は承服できないのであります。

○国務大臣(大屋晋三君) それは丹羽君と観点が違ふので、不安になるようなものをやるよりは、借入金にした方がいゝじやないかと仰せられるが、私は不安がないと考へてやつておるので、そこに見解の相違があるのです。そこがいわゆる意見を闘わす余地のあるところではないかと、要するに不安が毫末もないところ思つてやつておるわけでありませう。

○丹羽五郎君 不安がないから借り放しの金を使つた方がいゝというやうなことでは、最初この日本国鉄法を揃へた当時の精神に私は反しはしないか、かように考へておる。恐らく独立採算制が取れるということから、日本国鉄法ができたが、こゝでその金利が拂えないから、これで四十億の金を借りて信濃川の発電を揃へなければ非常な支障を来たすから借りるのだ、或いは出資を求めたのだ。現在の国鉄は、大臣が非常に就任以来骨を折つた結果、二億、五億という金利は現在易々と拂へる経済状態だと思ふ。さうな経済の下にあるものが何れもよそから金を出資をして貰わなくても、私は差支ないと思ふ。又仮に出資を受けるなら、出資を受ける時期は、即ち国鉄の資産の再評価をした後において、出資を受けるならば、これは一応現在の環境と全然性質が違つておりますから、又私も考へてみたいと思ひます。

○国務大臣(大屋晋三君) それは今あなたのようなお考えはできるかも知れませんが、それ程の私は考へてないものであつて、ただの無利息の、而も交付金で行ける金があつた場合には、四十億はおろか、もつと取れば、もつと貰ひたいやうなつもりをしておるのであります。が、こんなものは必要がないじやないかといふことは、国鉄の経営の面から言つて、私は全く丹羽君と観点が違ふのであつて、而も危険は毫もないという信念の下で、四十億交付を受けつ放しの金を、ここにアクセプトしたことになるのであります。ちよつと速記を止めて下さい。

○委員長(中山善彦君) ちよつと速記を止めて。

(速記中止)

○委員長(中山善彦君) 速記を始め。

○丹羽五郎君 政府は、出資金ならば

政府の方から出すと、借入金では四十億は出さないう結論的なことなんですか。

○国務大臣(大屋晋三君) 正にその通りで、いわゆる本予算に組入れた金利では、電化などはやらせないという意見が、今までずっと継続して来ております。

○委員長(中山壽彦君) 二時四十五分まで速記がこちらに参つておりまして、その後は文部委員会が約束になつておりますので、さよう御承知願います。

○飯田精太郎君 今の関係で一言伺つて置きたいのですが、米国対日援助見返資金特別会計からする電気通信事業特別会計及び国有林野事業特別会計に対する繰入金並びに日本国有鉄道に対する交付金に関する法律案というのが出ておるようでありまして。先程御説明の見返資金から国有鉄道に四十億交付して来るという本が、これだろーと思ふのですが、どうもこの何から見ますと、一般会計に一応入れて、一般会計から鉄道に交付されるなら、大臣のおつしやる通り、一応そこで切れるような気がしますが、この法律が、大体どうも紐が付いて入つて来るようないふに取れるのです。近頃は国鉄が赤字続きで、利益が出者おらなかつたのですが、これから段々独立採算で利益金が出て来ますと、利益の処分とときに、一般会計に余剰金を納付するといふことが規定されておる。その一般会計に利益金が還つたときに、八十九分の四十だけは見返資金の特別会計の方に、発言権が出て来るのではないかと、いふような気がするのですが……。

○国務大臣(大屋晋三君) ちよつと速

記を止めて下さい。

○委員長(中山壽彦君) 速記を止めて。

午後二時四十七分速記中止

午後三時十七分速記開始

○委員長(中山壽彦君) 速記を始め……本日はこの程度にて散会いたします。

午後三時十八分散会

出席者は左の通り。

委員長 中山 壽彦君

理事 小泉 秀吉君
飯田精太郎君
丹羽 五郎君

委員 内村 清次君
前之園喜一郎君
早川 慎一君

国務大臣 運輸大臣 大屋 晋三君

政府委員 運輸技官 後藤 憲一君
(港灣局長)
運輸事務官 石井 昭正君
(鉄道監督局長)
有鉄道部長

説明員 大蔵事務官 大島 寛一君
(理財局見返資金課長)

三月十四日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

倉庫業法の一部を改正する法律案

倉庫業法の一部を改正する法律案

倉庫業法の一部を改正する法律

倉庫業法(昭和十年法律第四十一号)の一部を次のように改正する。

第一條本文中「倉庫業者」を「倉庫業者(他人ノ為ニ政令ヲ以テ定ムル構造ヲ有スル倉庫ニ物品ヲ保管スルヲ業トスル者ヲ謂フ以下同ジ)」に改め、同條但書を削る。

第二條及び第三條中「保管料率表」を「料金表」に改める。

第四條を次のように改める。

第四條 削除

第七條の次に次の一條を加える。
第七條ノ二 倉庫業者ハ其ノ營業開始ノ日ヨリ三十日以内ニ命令ノ定ムル手續ニ依リ事業計画、營業規則及料金表ヲ具シ主務大臣ニ之ヲ届ケ出ズベシ事業計画、營業規則又ハ料金表ヲ變更シタルトキ亦同ジ

第八條中「第一條ノ許可ヲ受ケタル者」を「倉庫業者」に改め、同條に次の一項を加える。
第一項ノ検査ハ犯罪捜査ノ為認メラレタルモノト解釈スベカラズ

第九條を次のように改める。
第九條 主務大臣ハ倉庫業者ノ事業計画、營業規則及料金表ニシテ左ニ掲グル事項ニ付命令ノ定ムル基準ニ適合セザルモノアルトキハ当該倉庫業者ニ対シ之ヲ基準ニ適合セシムルカ又ハ当該業務ヲ休止シ若ハ廃止スルカノイブレカラ選ブベキコトヲ命ズルコトヲ得

一 倉庫ノ構造及設備保管ノ目的ニ適合スルコト

二 營業規則著シク公共ノ利便ヲ阻害スルモノナラザルコト

三 料金表ニ掲グル料金著シク適正ヲ欠クモノナラザルコト

主務大臣前項ノ命令ヲ為サントスルトキハ予メ期日及場所ヲ公示シ公聴會ヲ開クベシ当該倉庫業者又ハ其ノ代理人ハ公聴會ニ於テ意見ヲ述べ及証拠ヲ提出スルコトヲ得

第十條中「又ハ第四條ノ規定ニ依リ許可ニ附シタル制限若ハ條件ニ違反シ」を削る。
第十一條の次に次の一條を加える。
第十一條ノ二 第一條ノ許可ニ基ク權利義務ノ承継ハ前條ノ場合ヲ除クノ外命令ノ定ムル手續ニ依リ主務大臣ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ効力ヲ生ゼズ

第十三條中「三千元」を「三万円」に改める。
第十四條中「第一條ノ許可ヲ受ケタル者」を「倉庫業者」に、「五百円」を「一万円」に、「保管料率表」を「料金表」に改める。
第十四條の次に次の一條を加える。

第十四條ノ二 第七條ノ二ノ規定ニ違反シ主務大臣ニ届出ヲ為サズ又ハ虚偽ノ届出ヲ為シタル者ハ一万円以下ノ過料ニ処ス

附則

1 この法律施行の期日は、公布の日から起算して九十日をこえない期間内において政令で定める。
2 改正後の倉庫業法第一條の倉庫業者(同條の許可を受けた者を除く)は、命令の定める手續により、同條の政令が制定施行された日から九十日以内に、主務大臣に事業計画、營業規則及び料金表

を提出しなければならない。

3 前項の規定に違反して、事業計画、營業規則及び料金表を提出せず、又は虚偽の事業計画、營業規則及び料金表を提出した者は、一万円以下の過料に処する。