

第十四條ノ三 帝都高速度交通營團ノ收支予算、事業計画、資金計画及收支決算ハ管理委員會ノ議決ヲ經ルコトヲ要ス。

第十四條ノ四 管理委員會ハ委員五人及帝都高速度交通營團ノ總裁ヲ人及帝都高速度交通營團ノ總裁ヲ以テ之ヲ組織ス。

管理委員會ニ委員長一人ヲ置キ委員長ハ管理委員會ノ会務ヲ總理ス。

管理委員會ハ予メ委員ノ中ヨリ委員長ノ職務ヲ代行スル者ヲ定ムルコトヲ要ス。

第十四條ノ五 委員ハ帝都高速度交通營團ノ業務ニ關シ適正ナル判断ヲ為スコトヲ得ル者ノ中ヨリ主務大臣之ヲ命ズ。

前項ノ委員ノ中一人ハ日本國有鐵道絶裁ノ推薦シタル者三人ノ中ヨリ一人ハ帝都高速度交通營團ニ出資シタル地方公共團體ノ長ノ推薦シタル者三人ノ中ヨリ之ヲ命ズルコトヲ要ス。

第十四條ノ六 左ノ各号ノ一二該當スル者ハ委員タルコトヲ得ズ。

一 義業者又ハ造業者

二 禁錮以上ノ刑ニ處セラレタル者

三 政府職員又ハ地方公共團體ノ職員ニシテ審議會其ノ他之ニ準ずるモノノ構成員タル非常勤ノ者以外ノモノ

四 國會議員又ハ地方公共團體ノ議會ノ議員

五 政黨ノ役員（任命ノ日以前一年間ニ於テ之ニ該當シタル者ヲ含ム）

六 帝都高速度交通營團ニ對シ物

第十八條ノ二 帝都高速度交通營團ノ役員及職員ハ刑法其ノ他ノ罰則ノ適用ニ付テハ法令ニ依リ公務ニ員ガ互選ス。

委員長ハ管理委員會ノ会務ヲ總理ス。

管理委員會ハ予メ委員ノ中ヨリ委員長ノ職務ヲ代行スル者ヲ定ムルコトヲ要ス。

第十四條ノ七 委員ノ任期ハ五年トス但シ補欠ノ委員ハ前任者ノ残存期間在任ス。

委員ハ再任サルコトヲ得。

委員ハ任期が満了シタル場合ニ於テモ新ニ委員ガ任命サル迄ハ第一項ノ規定ニ拘ラズ引続キ在任ス。

第三十二條ノ二 帝都高速度交通營團ハ第十四條ノ三ノ規定ニ依リ收支予算、事業計画、資金計画及收支決算ニ付管理委員會ノ議決ヲ經タルキハ當該決後十五日以内ニ予算及決算ニ關スル書類ヲ作成シ主務大臣、日本國有鐵道及帝都高速度交通營團ニ出資シタル地方公共團體ニ提出スベシ。

帝都高速度交通營團ハ予算及決算ニ關スル書類ヲ主タル事務所ニ備置キ之ヲ一般ノ開覽ニ供スベシ。

第十四條ノ十 管理委員會ハ委員長及其ノ他ノ委員ノ中二人以上ガ出席スルニ非ザレバ會議ヲ開キ議決ヲ為スコトヲ得ズ。

管理委員會ノ議事ハ出席セル委員ノ過半數ヲ以テ之ヲ決ス可否同數ノトキハ委員長之ヲ決ス。

第十八條の次に次の一條を加え

品ノ売買若ハ工事ノ請負ヲ為スヲ業トスル者又ハ之等ノ者ガ法ノ如何ニ拘ラズ役員ト同等以上ノ職權若ハ支配力ヲ有スル者（任命ノ日以前一年間ニ於テ之等ノ者ニ該当シタル者ヲ含ム）等ノ者ニ該当シタル者ヲ含ム）

七 前号ニ掲タル事業者ノ団体ノ役員又ハ名称ノ如何ニ拘ラズ役員ト同様ト同等以上ノ職權若ハ支配力ヲ有スル者（任命ノ日以前一年間ニ於テ之等ノ者ニ該当シタル者ヲ含ム）

八 第十九條 削除
「第三章 交通債券」を「第四章 交通債券等」に改め、以下一章ずつ繰り下げる。

第九條 削除
「第二十九條第二項中「前項」を「前二項」に改め、同條第一項の次に次の二項」を加える。

1 及び收支決算について、適用する。
2 帝都高速度交通營團の昭和二十六年四月から始まる事業年度の收支予算、事業計画及び資金計画は、改正後の第十四條ノ三の規定にかかわらず、帝都高速度交通營團の最初の委員が任命された後管理委員會の承認を受ければ足りる。

3 改正後の第二十九條第二項の規定は、国が帝都高速度交通營團に對し、この法律施行前に貸し付けた米国対日援助見返資金の運用に於ける貸付金についても、適用する。

4 この法律施行後最初に任命された帝都高速度交通營團の管理委員會の委員の任期は、主務大臣の指定するところにより任命の日からそれぞれ一年、二年、三年、四年、五年とする。

5 この法律施行の際帝都高速度交通營團に出資している者であつて、日本國有鐵道及び地方公共團體以外のものは、次項の規定によつて、日本國有鐵道及び帝都高速度交通營團が特別法に基いて設立いたします。

6 帝都高速度交通營團は、前項の者の持分を買入の方法によりできることだけすみやかに消却するものとする。

7 帝都高速度交通營團は、前項の買入をする場合には、その数量及び価額につき管理委員會の議決を経なければならない。

1 この法律は、公布の日から施行する。但し、改正後の第十四條ノ三の規定は、昭和十六年四月から始まる事業年度以後の事業年度の收支予算、事業計画、資金計画

2 及び收支決算について、適用する。
3 帝都高速度交通營團は、附則第六項の規定により出資者の持分を消却した場合には、帝都高速度交通營團の資本は、その持分に對応する出資金額だけ減少する。

4 帝都高速度交通營團は、附則第六項の規定により日本國有鐵道及び地方公共團體以外の者の持分を消却するまでは、資金運用部資金法（昭和二十年法律第号）第七條第一項の規定の適用について、同項第七号及び第八号に規定する法人とみなす。

5 帝都高速度交通營團は、附則第六項の規定により日本國有鐵道及び地方公共團體以外の者の持分を消却するまでは、資金運用部資金法（昭和二十年法律第号）第七條第一項の規定の適用について、同項第七号及び第八号に規定する法人とみなす。

6 ○岡田參議院議員 たゞいま議題となりました帝都高速度交通營團は、附則第六項の規定により日本國有鐵道及び地方公共團體以外の者の持分を消却するまでは、資金運用部資金法（昭和二十年法律第号）第七條第一項の規定の適用について、同項第七号及び第八号に規定する法人とみなす。

7 東京都におきまする交通機関の整備を改正する法律案の提案理由を御説明いたします。

8 附則第六項の規定により出資者の持分を消却した場合には、帝都高速度交通營團の資本は、その持分に對応する出資金額だけ減少する。

9 帝都高速度交通營團は、附則第六項の規定により日本國有鐵道及び地方公共團體以外の者の持分を消却するまでは、資金運用部資金法（昭和十九年法律第四号）の一部を次のよう改正する。

10 別表甲号第二号を次のよう改めます。

第一議題として、都内で最も混乱した輸送を続けております国鉄山手線池袋、神田間の輸送力を増強するため、東京都高速鉄道網第四号線の一部である池袋、神田間の建設計画を進め参りましたが、何分にもこの建設費だけで四十八億円を必要とし、今後の計画路線を完成するためには、巨額の資金を必要とする見込まれ、その資金を民間に依存することは非常に困難と考えられますので、その所要額のうち、大部分を米国対日援助見返り資金、資金運用部資金等の政府資金に依存することができるよう、その受入体制を整えることと、本営団設立当時の趣旨にかんがみまして、さらに公益的運営ができるようにするため、帝都高速度交通営団法の一部を改正する必要に迫られましたので、この法律案を提出することに相なつた次第であります。

ばかり、あわせて資金運用部資金法に置を講じたわけであります。なお民間では、帝都高速度交通営団は出資者と協議して買入れ価額その他について、出資者の了解を得たときに初めて行い得るものであります。強制的に出資を解消させる建前ではありません。

第二、資金運用部資金法の特例を認めたことであります。これは帝都高速度交通営団は、現在の民間出資者の持分をできるだけすみやかに買入れ償却することになりますが、償却が完了するまでは、民間出資を持つてることになりますので、この民間出資が償却せられるまでの間は、民間出資を持つていない法人として、資金運用部資金の貸付を受け、または交通債券の引受をしてもらうことができるようになります。

第三に、米国対日援助見返り資金の運用による貸付金につきまして、一般担保の規定を設けたことであります。これは本年度において、すでに米国対日援助見返り資金から一億五千万円の借入れをいたしました。これに対して交通債券と同様に一般担保をつけることにいたしたのであります。

第四に、帝都高速度交通営団に管理委員会を設けたことであります。これは帝都高速度交通営団は公共の福祉の増進を目的とする公法人でありますので、同営団の業務について、国家公共の点から見て適切な判断のできる人を選んで委員会を構成し、收支予算、事業計画、資金計画及び收支決算について審議決定させ、自主的に公益を目的とする運営を行わせることが、最も民

主的と考えられるので、従来懲裁の諸問題であった評議委員会を廃止して、管理委員会を設けることにいたしましたのであります。管理委員会の委員は五人とし、主務大臣の任命といたしております。

第五に、帝都高速度交通運営団の役職員の地位を明確にいたしたことであります。帝都高速度交通運営団は公法上の法人でありますので、その役職員は公共に奉仕する精神で勤務することは当然であります。事業の性質上機動的な活動を必要とするので、刑法その他の罰則の適用についてだけ、公務員とみなすこととしたのであります。

第六に、帝都高速度交通運営団は、その予算及び決算に関する書類を、主務大臣及び日本国有鉄道並びに出資者である地方公団体に提出するとともに、主たる事務所に備え、一般の閲覧に供することにいたしたことあります。これは帝都高速度交通運営団の業務は、首都として、東京都民はもちろん、国民一般に関心を持たるべきものでありますので、広く一般に批判してもらうことが適当であると考えたからであります。

以上、本法律案の提案理由並びにその内容の概要を御説明いたした次第でござりまするが、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御協賛あらんことをお願い申し上げます。

○前田委員長 本案の質疑は次回に譲ります。

議を進めます。まず政府より提案理由の説明を求めます。山崎運輸大臣、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案、日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）の一部を次のように改正する。
第二十一條中「第十二條第二項」を「第十二條第四項」に改める。
第二十六條第二項中「第十二條第二項」を「第二項」を「第十二條第四項」に改め
る。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

○山崎國務大臣　日本国有鉄道法の一部を改正いたしまして、国鉄職員が地方議会の議員を兼ねることができるようにいたす案は、前国会に提案いたしました。審議未了となつたものであります。
この法案にはその後いろいろな御意見ございましたので、政府といたしましては、とりあえず第七国会において、法律第五百五十九号制定の際、同時になすべきであつた條文の字句の整理のみをいたすこととし、本法案を提出いたしました次第でございます。何とぞ十分御審議の上に御可決あらんことをお願いいたします。
○前田委員長　本案の質疑は次回に譲ります。
○前田委員長　次に船舶職員法案を議題とし、審議を進めます。まず政府より提案理由の説明を求めます。山崎運輸大臣。

目次	第一章 総則(第一條—第三條) 第二章 海技従事者の免許及び海技従事者国家試験(第四條—第六條) 第三章 船舶職員(第十七條—第二十三條) 第四章 雜則(二十四條—十九條) 第五章 執罰(第三十條—三條)
----	---

船の政治と船員の立場と生活

第三章 船舶職員

(船舶職員として船舶に乗り組ま
すべき者の資格)

第十七條 船舶所有者は、別表第一
の船舶の欄に掲げる船舶には、同
表の船舶職員の欄に掲げる船舶職
員として、同表の資格の欄に掲げ
る資格又はこれより上級の資格の
海技従事者を乗組ませなければ
ならない。但し、無線電信の施設
を有しない船舶にあっては、一等
船舶通信士、二等船舶通信士又は
三等船舶通信士の職務を行う者を
乗り組ませることを要しない。

2 前項の資格の上級及び下級の別
は、別表第二による。

第十八條 前條の規定は、左の各号
に掲げる場合には、適用しない。

二 外國(本邦以外の地をいう。
以下同じ。)において所有權を
取得し、又は借り入れた船舶を、
外國の港から本邦の港まで回航
するとき。

三 外國の各港間を航行する船舶
が、船舶職員に欠員を生じ、そ
職員に欠員を生じ、本邦の港ま
で航行するとき。

四 前二号に定める場合を除く
外、船舶が、航行中に船舶職員
に欠員を生じ、その補充が困難
であるとき。

第十九條 船舶所有者は、船舶が左
の各号の事由に該当する場合にお
いて、海上保安庁長官の承認を受
けたときは、第十七條の規定にか
かわらず、その指定する資格の海
を有しない。

(船舶職員の名簿の掲示)

第二十三條 船舶所有者は、運輸省
令で定める船舶については、その
船舶職員の名簿を、船内の見易い
場所に掲示しておかなければなら
ない。

(命令の制定)

第二十九條 運輸大臣は、この法律
に基づく命令を制定しようとすると
きは、農林大臣に協議しなければ
ならない。

技術従事者をその指定する職の船舶 職員として船舶に乗り組ませること とをもつて足りる。

二 他の船舶にひかれて航行する
場合

三 特殊の構造又は装備を有する
(海技従事者がなることができる
場合)

二 入きよ、修繕その他の事由に
より航行の用に供しない場合

三 特殊の構造又は装備を有する
(海技従事者がなることができる
場合)

第四章 雜則

(海技免状の譲渡等の禁止)

第二十四條 海技従事者は、その受
有する海技免状を他人に譲渡し、
又は貸與してはならない。

(訴願)

第二十五條 この法律又はこの法律
に基く命令により海上保安庁長官
がした処分に不服のある者は、運
輸大臣に訴願をすることができ
る。

第三十一條 左の各号の一に該當す
る者は、三万円以下の罰金に處す
る。

二 第二十條第一項の規定に違反
した者

二 第十條又は海難審判法第五條
の規定による業務の停止の処分
に違反して船舶職員の業務を行
つた者

二 第十二條又は第二十二條、第二十三
条又は第二十四條の規定に違反し
た者は、五千円以下の過料に処す
る。

三 第十二條を次のよう改める。

三 第十二條削除

四 臨時船舶管理法(昭和十二年法
律第九十三号)の一部を次のよう
に改正する。

四 登録税法(明治二十九年法律第
二十七号)の一部を次のよう改
正する。

五 第十二條を次のように改める。

五 第十二條削除

六 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に、「乙種二等
機関士 金百五十円」を「丙種機
関士 金百五十円」に改める。

七 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

八 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

九 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十一 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十二 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十三 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十四 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十五 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十六 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十七 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十八 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十九 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十一 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十二 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十三 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十四 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十五 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十六 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十七 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十八 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十九 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

三十 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

第五章 罰則

(罰則)

第三十條 第十七條第一項の規定に
違反した者は、二十万円以下の罰
金に処する。

二 第二十條第一項の規定に違反
した者

二 第十條又は海難審判法第五條
の規定による業務の停止の処分
に違反して船舶職員の業務を行
つた者

三 第十二條を次のよう改める。

三 第十二條削除

四 臨時船舶管理法(昭和十二年法
律第九十三号)の一部を次のよう改
正する。

四 登録税法(明治二十九年法律第
二十七号)の一部を次のよう改
正する。

五 第十二條を次のように改める。

五 第十二條削除

六 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

七 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

八 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

九 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十一 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十二 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十三 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十四 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十五 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十六 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十七 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十八 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

十九 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十一 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十二 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十三 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十四 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十五 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十六 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十七 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十八 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

二十九 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

三十 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

三十一 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

三十二 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

三十三 第九條第一号中「乙種二等航海
士 金百五十円」を「乙種二等航
海士 金百五十円」に改める。

五

第四條第二項中「海拔免狀を受有する者」を「海拔從事者」に改め
る。

第五條を次のように改める。

二 一 免許の取消 業務の停止

業務の停止の期間は、一箇月以上三年以下とする。

を受有する者」を「海技従事者」に、第五十九條中「海技免状の行使の

別表第一

沿海区域を航行区域とする船舶又は第一種の從業制限を有する漁船又（総トン数二十トン未満の帆船及び漁船を除く。）

禁止又は水先人の免許の取消」を「免許の取消」に、第六十條中「海拔免状の行使の停止又は水先人の免許の停止」を「業務の停止」に、第六十一條中「海拔免状の行使の停止若しくは停止又は水先人の免許の取消若しくは停止」を「免許の取消又は業務の停止」に改める。
（経過規定）

という。) を受有する者は、このことの法律施行の日において、旧免状の種類と同一の名称の資格につきこの法律に基き免許を受けた者とみななし、これらの者についての旧法によると、海抜免状原簿に対する登録者は、この法律に基く海抜従事者免許原簿に対する登録(とみななし)、且つ、その者の受有する海抜免状は、この法律に基く海抜免状となす。

9 海上保安庁長官は、前項の規定により内種航海士又は丙種機関士の資格についての免許を受けた者とみなされた者であつて、昭和二

十九年八月三十一日までの運輸省
令で定める乗船屢歷を有するもの
に対しても、その者の申請によ
り、試験を行わないで、丙種船長
又は丙種機関長の資格についての
免許を與えることができる。

海上保安庁長官は、この法律施
行の際、現に船舶の運航 機関の
運転又は無線電信による通信に関
する学術を教授する学校に在学し
ている者がその学校を卒業後初め
て試験を受ける場合には、運輸省
令で定めるところにより、学術試
験を免除することができる。

この法律施行前にした行為に對する罰則の適用については、この法律施行後も、なお、従前の例による。

この法律施行前に旧海員懲戒法（明治二十五年法律第六十九号）又は海難審判法の規定によつてした海技免状の行使の禁止又は停止の処分は、それぞれ海難審判法の改正規定によつてした海技從事者の免許の取消又は業務の停止の処分とみなす。この場合において、停止の期間は、なお、従前の例によ

近海区域第一区は近海区域第三区を航行する船又は帆船及び漁船を除く。

総トン数五千ト ン以上のもの							
機関長	甲種機 関長	甲種船 長	甲種機 関長	乙種船 長	乙種航 海士	乙種一等航 海士	乙種二等航 海士
一等機関士	乙種一等機 関士	乙種一等航 海士	乙種二等機 関士	乙種二等航 海士	乙種航 海士	乙種一等航 海士	乙種二等航 海士
二等機関士	乙種二等機 関士	乙種三等航 海士	丙種二等機 関士	丙種船 舶通信士	丙種船 舶通信士	丙種二等機 関士	丙種二等航 海士
三等機関士	乙種三等機 関士	乙種四等航 海士	丁種船 舶通信士	丁種船 舶通信士	丁種船 舶通信士	丁種機 関士	丁種航 海士
総 ト ン 数 五 千 ト ン 未 満 の も の							
機 関 長	甲 種 船 長	甲 種 船 長	甲 種 机 関 士	乙 種 机 関 士	乙 種 航 海 士	乙 種 一 等 航 海 士	乙 種 二 等 航 海 士
一 等 机 关 士	乙 种 一 等 机 关 士	乙 种 一 等 航 海 士	乙 种 二 等 机 关 士	乙 种 二 等 航 海 士	乙 种 三 等 机 关 士	乙 种 三 等 航 海 士	乙 种 四 等 机 关 士
二 等 机 关 士	乙 种 二 等 机 关 士	乙 种 三 等 航 海 士	乙 种 四 等 机 关 士	乙 种 四 等 航 海 士	乙 种 五 等 机 关 士	乙 种 五 等 航 海 士	乙 种 六 等 机 关 士
三 等 机 关 士	乙 种 三 等 机 关 士	乙 种 四 等 航 海 士	乙 种 五 等 机 关 士	乙 种 五 等 航 海 士	乙 种 六 等 机 关 士	乙 种 六 等 航 海 士	乙 种 七 等 机 关 士

総トン数三百ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの	船長	一等航海士	甲種二等航海士
総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数五千ト ン未満のもの	機関長	甲種二等機関士	甲種一等機関士
		一等機関士	乙種一等機関士	乙種二等機関士
		一等船舶通信士	丙種船舶通信士	丁種船舶通信士
		一等航海士	乙種一等航海士	甲種二等航海士
		一等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士
		一等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士
		一等機関士	甲種二等機関士	乙種一等機関士
		一等機関士	甲種二等機関士	乙種一等機関士
		一等船舶通信士	丙種船舶通信士	丁種船舶通信士
		一等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士
		一等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士
		一等機関士	甲種二等機関士	乙種一等機関士
		一等機関士	甲種二等機関士	乙種一等機関士
		一等船舶通信士	丙種船舶通信士	丁種船舶通信士
		一等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士
		一等航海士	甲種二等航海士	乙種一等航海士
		一等機関士	甲種二等機関士	乙種一等機関士
		一等機関士	甲種二等機関士	乙種一等機関士
		一等船舶通信士	丙種船舶通信士	丁種船舶通信士

備考

乙区域とは、東経百八度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により
囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。

別表第三

上	級	下	級
甲種船長		甲種二等航海士	
甲種一等航海士		乙種船長	
甲種二等航海士		甲種三等航海士	
乙種船長		乙種二等航海士	
甲種二等航海士		乙種二等航海士	
乙種一等航海士		丙種船長	
乙種二等航海士		丙種航海士	
甲種機閥長		甲種機閥士	
丙種航海士		小型船舶操縱士	
甲種機閥長		甲種二等機閥士	
甲種一等機閥士		乙種機閥長	
乙種機閥長		甲種二等機閥士	
甲種一等機閥士		乙種一等機閥士	
乙種二等機閥士		乙種一等機閥士	
乙種一等機閥士		丙種機閥長	
乙種二等機閥士		乙種二等機閥士	
丙種機閥長		丙種船舶通信士	
甲種船舶通信士		乙種船舶通信士	
乙種船舶通信士		丙種船舶通信士	

別表第三

船	船 舶 職 員	資 格
総トン数二十トン未満の帆船又は平水区域を航行区域とする帆船であつて漁船以外のもの（四十馬力以上）の推進機関を有しないものに限る。）	船長	
総トン数二十トン未満の帆船又は平水区域を航行区域とする帆船であつて漁船以外のもの（四十馬力以下の推進機関を有するものに限る。）	機 閣 長	小 型 船 舶 操 縱 士
内種機関士	船 長	

近海区域第二区、
又は遠洋区域を航行区域とす
る船

機関長	一等機関士	甲種一等機関士	甲種機関士	甲種一等機関士	乙種一等機関士	乙種機関士	甲種一等機関士	甲種二等機関士
船長	三等機関士	甲種船長	甲種船長	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士
一等航海士	二等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士
二等航海士	三等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士
三等機関士	三等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士
総トン数三千ト ン未満のもの	機関長	一等機関士	甲種機関長	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士
総トン数一万ト ン未満のもの	船長	一等機関士	甲種船長	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士
総トン数五百ト ン未満のもの	機関長	一等機関士	甲種一等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士
総トン数三百ト ン未満のもの	船長	一等機関士	甲種船長	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種一等航海士	乙種一等航海士
総トン数五百ト ン以上のもの	機関長	一等航海士	甲種一等航海士	丙種船長	丙種船長	丙種船長	丙種船長	丙種船長

別表第四

船	船	船	船	船	船	船	船	船
漁船の場合	総トン数二十トン未満の漁船(四十馬力以上の推進 機関を有するものに限る。)	総トン数五十ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン以上もの	総トン数五百ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの	総トン数五百ト ン未満のもの
船長	機関長	船長	機関長	船長	機関長	船長	丙種機関士	丙種船操縦士
一等航海士	二等機関士	一等機関士	甲種機関士	甲種一等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	丙種航海士	丙種機関士
二等航海士	三等機関士	二等機関士	甲種機関士	甲種二等機関士	甲種一等機関士	甲種一等機関士	丙種船操縦士	丙種機関士
三等航海士	機関長	三等機関士	二等機関士	甲種一等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	丙種機関士	丙種機関士
総トン数二千ト ン未満のもの	船長	一等機関士	甲種船長	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	丙種船操縦士	丙種機関士
総トン数三十ト ン未満のもの	機関長	一等機関士	甲種機関長	甲種一等機関士	甲種二等機関士	甲種二等機関士	丙種機関士	丙種機関士
総トン数五千ト ン未満のもの	船長	一等機関士	甲種船長	甲種二等航海士	甲種二等航海士	甲種二等航海士	丙種船操縦士	丙種機関士
総トン数二十ト ン未満の漁船(四十馬力以上の推進 機関を有するものに限る。)	船	船	船	船	船	船	船	船
又は遠洋区域を航行区域とす る船	船	船	船	船	船	船	船	船

第一種又は第三種の従業制限を有する漁船(総トン数五十トン未満)の運搬漁船を除く。)で乙区域内において従業するもの

機関長	船長	乙種船長
一等機関士	二種航海士	乙種一等航海士
二等機関士	乙種二等航海士	乙種二等機関士
三等機関士	丙種機関士	丙種機関士
総トン数三千五百 トン未満のもの	総トン数三千ト ン未満のもの	総トン数千五百 トン未満のもの
船長	機関長	機関長
一等航海士	乙種一等航海士	乙種一等機関士
二等航海士	乙種二等航海士	乙種二等機関士
三等航海士	乙種三等航海士	乙種三等機関士
機関長	船長	乙種船長
一等機関士	一等航海士	乙種一等航海士
二等機関士	二等航海士	乙種二等航海士
三等機関士	三等航海士	乙種三等航海士
船長	機関長	乙種機関長
一等航海士	乙種一等機関士	乙種一等機関士
二等航海士	乙種二等機関士	乙種二等機関士
三等航海士	乙種三等機関士	乙種三等機関士
機関長	甲種船長	甲種船長
一等機関士	乙種一等機関長	乙種一等機関長
二等機関士	乙種二等機関士	乙種二等機関士
三等機関士	乙種三等機関士	乙種三等機関士
総トン数三千ト ン以上のもの	総トン数三千ト ン以上もの	総トン数三千ト ン以上もの

第二種又は第三種の従業制限を有する漁船（総トン数五十トン未満の運搬漁船を除く）で甲区内において従業するもの

別表第五

旅客船の場合		船	船	船舶職員資格
平水区域又は沿岸区域を航行区域とする旅客船	総トン数三千 未満のもの	総 トン 数 千 六 百 未 満 の も の	一等船舶通信士	乙種船舶通信士
	二等船舶通信士	丙種船舶通信士	甲種船舶通信士	高等船舶通信士
				第一級船舶通信士

船長	甲種船長
一等航海士	甲種一等航海士
二等航海士	甲種二等航海士
三等航海士	甲種三等航海士

旅客船　近海区域第一区を航行区域とする

船舶は、区域を航行するものと、区域外のものとに大別される。区域外のものは、区域外航行船といふ。区域内航行するものは、区域航行船といふ。

ノ未満のもの	総トン数三千ト	等船舶通信士	乙種船舶通信士
一等船舶通信士	甲種船舶通信士	二等船舶通信士	丙種船舶通信士
二等船舶通信士	丙種船舶通信士	三等船舶通信士	丁種船舶通信士
一等船舶通信士	甲種船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
甲種船舶通信士	乙種船舶通信士	乙種船舶通信士	丙種船舶通信士

— 10 —

総トン数五千五百 百トン未満のもの	一等船舶通信士 甲種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士 乙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士 丙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	一等船舶通信士 甲種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士 甲種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士 甲種船舶通信士

総トン数五千五百 百トン未満のもの	一等船舶通信士 乙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士 甲種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士 乙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	一等船舶通信士 乙種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	二等船舶通信士 甲種船舶通信士
総トン数五千五百 百トン未満のもの	三等船舶通信士 乙種船舶通信士

又は遠洋区域航行区域とする船 であつて旅客船以外のもの	近海区域第二区、近海区域第三区

別表第七

漁船の場合

船	船舶職員資格	船舶職員資格	船舶職員資格
総トン数五百ト ン未満のもの	一等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数五百ト ン未満のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数五百ト ン未満のもの	三等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数五百ト ン未満のもの	一等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数五百ト ン未満のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数五百ト ン未満のもの	三等船舶通信士	甲種船舶通信士	乙種船舶通信士

備考	第二種又は第三種の従業制限を有する漁船で甲区域内において従業するもの	第二種又は第三種の従業制限を有する漁船で甲区域内において従業するもの
乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。	乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。	乙区域とは、東経百八十度、南緯十三度、東経九十四度及び北緯六十三度の線により囲まれた区域をいい、甲区域とは、乙区域以外の区域をいう。
総トン数一万ト ン以上のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士
総トン数一万ト ン未満のもの	三等船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数一万ト ン以上のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士
総トン数一万ト ン未満のもの	三等船舶通信士	乙種船舶通信士
総トン数一万ト ン以上のもの	二等船舶通信士	甲種船舶通信士
総トン数一万ト ン未満のもの	三等船舶通信士	乙種船舶通信士

○山崎國務大臣 ただいま上程された船舶職員法案について、提案理由を御説明申し上げます。

現行職員法は明治二十九年の制定にかかる古い法律でありまして、その後必要に応じ一部改正を加えては参りましたが、船の航行の安全を確保するにはなお不十分な点がありましたので、やく成案を得、現行法を廃止し、新法

を制定する形をとつて、ここに提案する運びとなつた次第であります。改正の要点を申し上げますれば、まず第一は海拔従事者免許の更新制の採用であります。すなわち免許は五年ごとに更新することとしたのであります。現行法におきましては、一旦海抜免状を受有すれば、たとい心身の欠陥、技術の進歩に応じた必要な知識の不足等のために、現に職員として不的確であつても、その職務をとり得る建

前となつておりますので、その不合理を改めましたことであります。

第二は、小型船舶に対する船舶職員制度の採用であります。総トン数二十トン未満の帆船、漁船等につきまして免除の措置を廃止することいたしましたが、このほか前に述べました資格の表の画

第三は、海拔従事者国家試験制度の改正であります。最近の国家試験制度のあり方にかんがみ、現行法上のいわゆる認定学校卒業者に対する学術試験の免除の措置を廃止することいたしましたが、このほか前に述べました資格の表の画期的改正にかんがみまして、その表の適用には必要な準備期間を設けるなど、所要の経過措置を講じておる次第ではござります。

第四には、船舶職員として船舶に乗組ますべき者の資格の表の改正であります。すなわち資格の表を一層合理的なものとするため、一般船舶については、表の基準となる船舶の航行区域

以上大略の御説明でありますけれど

○前田委員長 本案の質疑は次会に譲ります。

○前田委員長 それではさよう決定いたします。

うのでござりますが、大臣におきまし
てはそれらの点につきまして、国鉄と
何か連絡の上に、そういう計画で進ん
でおられるのかどうか。その点の模様
をひとつお聞かせ願いたいと考えるの

にありましたかどうか、不幸にして私はその新聞記事を見なかつたのであります。が、かりにこれを見ておりませんでも、右申し上げたような心持で、運賃政策については対処したいと考えて

ことは、われくは何らさしきはさむ意見はないのであります。けれども今日の国民経済の面から考えまして、かくのとき重大なる発表をなさるということにつきましては、われくはもつて

○前田委員長 次に地方自治法第一百五十六條第四項の規定に基き、公共船員

で、審議の参考の資に供するため参考人を招致いたしたいと存じます。なお

○山崎國務大臣　ただいま坪内委員より運賃の問題について、運輸大臣とし

題について、国有鉄道側の幹部と何らかの相談等があつたかというような点

わなければならない、かような意見を持つておるのであります。従つて将来

職業安定所の設置に関し承認を求める
の件を議題とし、審議を進めます。御
質疑のある方は質疑を許します。
○坪内委員 ただいま議題となりまし
た承認を求める件につきましては、

参考人の選定、招致時日につきましては、委員長に御任願いたいと存じますが、御異議はございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

ての考え方はどうかというお尋ねを承つたのであります。運賃の問題は運輸行政の上においてはきわめて重大にして、慎重な取扱いをいたさなければならぬ問題であると、平生考えておりま

も御指摘があつたのでござりますが、それはありません。あるいはもしそういうことが新聞に出たとすれば、国有鉄道を経営しておる。独立採算制、公企業性等の重い責任をもつて国有鉄

この問題につきまして、国鉄の首脳部を当委員会に招致いたしまして、いま少しその真相を調査したい、かような考え方を持つておりますので、委員長におかれましてはこの問題につきまし

先般の委員会におきましても慎重に審議をいたしまして、賢明なる委員諸君におきましても、別にこれは質疑もなすことだらうと思うのであります。この際質疑、討論を打切つて、ただちに承認されんことの動議を提出いたしました。

たします。
この際お詰りいたします。本日招致
の参考人中、神戸商工会議所会頭宮崎
彦一郎君の代理人として、姫路市会議
長望月秀雄君を招致いたすことに御異
議ありませんか。

す。運賃は貨物の場合においても旅客の場合においても、経済自立復興を目指しておる日本の現段階においては、これが大きな影響を來すということは、私が申し上げるまでもないところなのであります。もちろん一般物価の値上がりもあることであり、従つてまた

道の運営に当つておる当事者として、一つの意見を持つておつたかも知れないのであります。しかしまだそれについて私は相談を受けてもおらず、協議もいたしておりません。しかし経済情勢の変化に応じて、運賃をいかなる方法で扱うべきかということは重く問題だつた。

〔前田委員長 埼玉県の重職に従事する
はいわくませんか。〕
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○前田委員長 それではさよう決定いたします。

○坪内委員 私はこの際運輸大臣がお見えござりますので、國大の重質直送をけさより決定いたします。

国民生活も自然生活費の向上をさせなければならぬ状態であります。運ぶ荷物がすでに經濟的に値上りをする以上は、運ぶ方においてもまたこれに応じて何らかの手段と導くよしはじめる。

これより地方自治法第百五十六條第四項の規定に基き、公共船員職業安定所の設置に関する承認を求める件につき採決いたします。本案に対し承認を與ることに賛成の諸君の御起立を願います。

上昇の件のことにつきまして御意見をお伺いいたしまして、また必要が生じますれば、国鉄の首脳部に当委員会に御出席を願つて、その真偽をただしくみたいと思うのであります。

最初に申し上げたような、運営政策が経済自立復興の上から、大きな影響を持つものである、産業の開発の上からも、国民経済の関係からいつても、大

○前田委員長 起立総員。よつて本案は承認を與るべきものと決定いたしました。

首脳部の一、二の方々が、近き将来に
おいて国鉄の運賃の値上げをしようと
いうようなことを新聞紙上に発表いた
しておりまして、非常にこれは重大な
問題であることは申すまでもありますせ
ん。従つてこの問題につきましては、
われ／＼も重大な関心がござりますの

きな関係を持つものであるという觀点に立つ場合においては、それにもかかわらず重大なる考慮をこれに拂つて行かなければならぬと思ふのであります。たゞいま坪内委員が御指摘に相なりましたが、新聞紙上等に伝えられておるというようなことでありました

きな関係を持つものであるという觀点に立つ場合においては、それにもかかわらず重大なる考慮をこれに拂つて行かなければならぬと思ふのであります。ただいま坪内委員が御指摘に相なりましたが、新聞紙上等に伝えられておるというようなことでありました
が、あるいはそういうことが新聞記事

事実のほどが那辺にあるかわかりませ
んけれども、かくのごとき重大な問題
を、一国鉄の首脳部の方々が新聞紙上
に発表するということに対しても、まこと
にわれ／＼は遺憾の意を表するもの
であります。もちろん国鉄が公其企業
体として、その許された範囲内におい
て、その自信をもつて運営に当られる

運輸当局としての計画の内容であります。前の当委員会におきまして、航空長官から内容のある程度承つたのであります。その後新聞によりまして、当初計画せられた民間航空は、経営者がアメリカ側の会社、しかもバイロットも向うさんというようなことでありましたが、その後関係筋の示唆と

第一類第十二号 運輸委員會議録第十一号 昭和二十六年三月二十二日

いいですか、指示といいますか、それによつて、これを全部日本側に許可をいたして、民間航空が開設されるということが伝えられたのであります。そのときの計画は、東京・大阪・福岡、それから東京・北海道の札幌といふように説明があつたのであります。今日これがどういう計画のもとに進んでおられますか、お伺いします。

第二点は、私ども最近聞くところによりますと、東京・札幌、すなわち千歳をサービス・ステーションとするこ

の北海道・東京間の民間航空はやらない。特に大蔵大臣がこれに反対しておるということが伝えられまして、昨日のときは北海道から電報まで参つておるわけであります。国内状況から見ましても、民間航空経営の面は、長距離ほどその意義があり、特に北海道の客觀情勢から見ましても、あるいは地

利等から見ましても、北海道こそ東京間に航空路を開設すべきであると思うのに、こうしたことが伝えられておる

ことに対しまして、道民多数が非常な失望を感じ、期待はずれの感を持つてあります。電報等は省略いたしますが、これに対してまず運輸大臣の御所見をお伺いしたいのであります。

○山崎勝彦大臣 お尋ねの日本民間航空事業の点でありますが、実は昨年の夏から秋と時期の経過に従つて、一口に申せば、日本側に対して非常に都合のよろしいようになつておられたのであります。ということは、結論から申し上げるならば、およそ地上の運営については、全部あげて日本側が一つの会社を設けてこれに当ることになるのであります。向う側でなすことは、こ

れは東京委員会において早く制限されたことの最小限度、すなわち飛行機を持つこと、それを運転すること、これだけのことが向う側で、地上における一切のことは日本が運営する、ここまで拡大されたのであります。幸いにしてそれはこの正月以後にさように進んで参つたのであります。その後日本側の方においても、また外国側の方における仕事の状態も、短い期間ではありますかが着々進められて、進行の道をたどつておる次第であります。こういふことは講和会議成立後において、日本は自主的に当然国際航空事業にも参加すべきはずでありますので、そのためにも地上一切の運営のことを、日本側でこれに当るという構置が事前にできつてあるということは、大きな目から見て将来の見通しとしても、非常に有望な朗報であるのであります。

さらにまた具体的の問題として、東京・北海道、すなわち千歳飛行場間の航空路線は行わないというようなうわさが伝わつておる。大蔵大臣がそれに反対をされておるというようなお話を聞いておられたが、日本の民間飛行の運営の問題は、かつて運輸省の所轄な

ことになりますから、運輸大臣はまだ北海道・東京間を航行することをやめよう

と心持は持つておりますが、特に参議院議員の石川議員から、大蔵大臣の反対

理由の点も聞かれておりましたので、單なる民間人ではなく、国会に籍を

有する石川君よりも御注意がありました。ただ大蔵大臣の意見がかりに外に漏れたとすれば、それは絶

費の予算の関係等において、相当今苦

いかなる措置をとられたかといふ質問

を私はいたしておるのであります。もうすでに半年になつておつて、何ら

この委員会において国民を背景とした

この決議を尊重して、運輸大臣は

國会におきましたが、その後この国会

における決議を尊重して、運輸大臣は

いかなる措置をとられたかといふ質問

を私はいたしておるのであります。この決議に対し実行されないといふことは、非常に割切れない点であります。

でも——これは私の想像でありますから、大蔵大臣がそういうことを考えておると言うのではありません。これは

上げて、私の質問を打切ります。

○前田委員長 運輸大臣は參議院の方

に呼ばれております。なるべく簡単に

お願いいたします。原君。

○鳳(彪)委員 国有鉄道の行政機構の

改革の問題につきまして、どうも割切

れない点がござりますので、一つは委

員長にお答えを願い、一つは大臣にお

たどつておる次第であります。こういふことは講和会議成立後において、日本

は北海道の間に、日本の民間航空を

開設して行きたいというつもりで、予

算その他の準備の措置について、せつ

かく努力をいたしておる最中であると

いうことを、ここではつきり申し上げ

てさしつかえないと思うのであります。どうかいろいろと伝えられるデマ

なりましたならば、いつ何時でも運輸省

当局に直接お詫びを願いますれば、あ

なたに左右されずに、御不審の点があ

りましたならば、いつ何時でも運輸省

が各地方からおいでになつた方々に

対しては、まことに御苦労様と申し上

げたいのであります。私は少くとも

今までの当委員会の経過からしまし

て、昨年の夏当委員会において、行政

機構の改革の問題について、委員をあ

げて各地方に実地調査を行かせまし

て、つぶさに実情を調査し、また地元

の輿論を聴取いたしまして、この委員

の言われておることについては、予算

御答弁がありましたので、非常に安心

をして満足をするものであります。大

臣も仰せられたように、私も大蔵大臣

の御親切に、しかも詳細にわたつての

答弁には、多少疑義があるのであります。そうすると昨夏当委員会が各地に実地視察に行つたが、その調査が十分でなかつたというようにも聞えるのであります。決議したものは政府に実行してもらわなければならぬ。むろん義務づけられる決議だと思うのであります。決議したあとに、日にちたつたから、事情をまた聽取するといふのは、どうも納得行きませんが、これ以上追究申し上げてもしようがないので、またせつかくおいでになつたのでありますから、地元の方々の御意向は承ることいたします。

次に私は大臣にお尋ねしたいのであります。が、昨年の十二月九日にも、この決議に対する実行をどうされるのかと私が御質問申し上げたときに、大臣は、その決議を尊重して実行するよう努力をする。そのため国有鉄道に対して報告書を求めるというようなお話をあつたのであります。すでに半年近く経過しておつて、委員会はたびたび開かれ、国会が開かれましてもう半ばに相なつておるのに、何ら当委員会に報告がないということは、まことに遺憾なのであります。大臣はどういうお考えをお持ちになつておるか、一言伺わさせていただきたいと思います。

下の現状の日本におきましては、なかなかこちらで思つたよに参らない事情もあります。ただいまその後の報告の状況はどうかということでありますが、実は運輸省の当局としましては、国有鉄道の側から、その後の経過等については、その折々に報告を聽取らせておられます。さらにまた本日ここで公聴会をお開きになられるとしてあります。たゞいま委員長の御説明のあつたあとでありますから、これに対しても申し添える点はありませんけれども、実施後の最近の実情について、さらにもう一方の関係者の見るところをお聞き取りになるということで、まことにけつこうな次第であります。一応お答え申し上げます。

私は早急に御手配されておるものと思つておつたのであります。しかるに今まで長く延びましたので、私はかよう御質問申し上げるわけであります。

○山崎国務大臣 それは私においてはきわめて明瞭なことなのであります。国有鉄道総裁は、運営の事務を担当しておる最高の責任者であります。私は日本政府側の一閣僚であり、同時に政治的に含みを持つた折衝もいたさなければならぬのでありますから、国有鉄道の総裁がさように答えられるのが当然であり、私はさらに政治的の含みを持つて、この問題の遂行に努力いたさなければならぬのであります。その場合に占領統治下という言葉が出て参るのであります。事務的には何らの示唆も受けていないことは、当然であるのであります。

○江崎(一)委員 大臣は時間がないようではありますので、簡単に二、三の点だけお伺いいたします。船員にとりましては外航従事令というのは、非常に重要な死活問題でありますので、この外航従事令がどこの権限によつて出されるのか。もつとはつきり言ひますと、日本の政府の権限で出すのか、それともほかの権限によつてこれが発行されるのか、その点を明らかにしてもらいたいと考えます。

○岡田(修)政府委員 それは日本政府でこれに關する政令を出しておりますので、日本政府の権限でございます。

この席で言つたのではないが、海運局を訪問していろいろお尋ねしたときには、この従事令については日本政府の権限外だと書いておるのであります。この点が非常に不可思議に思いましたので、今日お伺いした次第であります。日本政府がやるというなら、それだけつこうであります。

○岡田(修)政府委員 労政課長がどういう席で言いましたか、ひとつ十分調査をいたしまして、その上御返事をいたします。

○江崎(一)委員 これは引揚船であるところの高砂丸とか信濃丸の問題であります。現在この二つの船は **C M I M** C、商船管理委員会、この管下で朝鮮事件に関する輸送をやつておるわけであります。これが支拂い関係はどうなるのでありますか。スカジャツプの方から支拂いがあるのか、あるいはまた引揚げのための財源からこれを支拂つておるのか、この点はどうなつておられますか。その点を明らかにしてもらいたいと思います。

○岡田(修)政府委員 帰還輸送船は、運營会が使用しておるのであります。運營会から米軍の方に備船を出しておられます。従つてその備船料は米軍の方から運營会に支拂うことになります。

○前田委員長 次に、低性能船舶買入法の一項を改正する法律案及び低性能船舶買入法の規定により國が買入入れた船舶の外航船腹需給調整のためにする売拂に関する法律案を一括して議題となし、審議を進めます。両案の提案の理由の説明を求めます。山縣勝見君。

低性能船舶買入法の一部を改正する法律案
低性能船舶買入法の一部を改正する法律
法律第二百四十二号の一部を次のように改正する。
第十七條の次に次の一條を加える。
(保管期間等の特例)
第十七條の二 運輸大臣が特別の必要があると認めて告示をもつて指定した船舶に係る第十五條から前条までの規定の適用については、これらの中「昭和二十六年」とあるのは「昭和二十七年」と読み替えるものとする。
2 前項の船舶については、その買入契約で定める引渡しの時期は、昭和二十七年四月一日以後であつてはならない。
附 則
この法律は、公布の日から施行する。
(売拂)
第一條 低性能船舶買入法(昭和二十五年法律第二百四十二号)の規定により國が所有権を取得した船舶(以下「買入船」という。)であつて、運輸大臣が外航船腹の需給調整上改造することが必要になったと認めるものについては、大臣の指示することにより船級

○前田委員長

たのではないが、海運局いろいろお尋ねしたとき、命令については日本政府の口つておるのあります。同じした次第であります。市に不可思議に想いましたがやるというなら、それがあります。

する法律

買入法の一部を改正する。
買入法（昭和二十五年十二号）の一部を次の
る。

次に次の一條を加え
寺の特例)

一、運輸大臣が特別の必要認めて告示をもつて指
示に係る第十五條から前
定の適用については、昭和「十六年」と
定中「昭和「二十七年」と読み替
船については、その買
める引渡しの時期は、昭
する。

四月一日以後であつて
船買入法の規定により
入れた船舶の外航船腹
のためにする売拂に關

協会の外航船舶としての船級を取
得するに必要な改造を行うことを
条件として、左の各号により充
たりうことができる。

当該買入船かいで政府に預けられた者に対し、当該買入船かいでの買入価格に、運輸大臣が当該買入船がいの対価を支拂つた日から大蔵大臣が売拂の対価を受け取る日までの日数に応じその買入価格に対して日歩二銭七厘の率をもつて計算した額を加えた価格で売り拂うこと。

(引渡) て売り拂うこと。
第二條 大藏大臣は、前條の規定により買入船がいを売り拂つたときは、その対価の支拂を受けた後でなければ当該買入船がいを買受人に引き渡してはならない。

第三條 低性能船舶買入法第十四條、第十五條、第十六條第一項第五項及び第十七條の二第一項の規定は、第一條の売拂の場合に準用する。

この法律は、公布の日から施行する。

○山縣參議院議員 低性能船舶買入法の一部を改正する法律案及び低性能船舶買入法の規定により国が買い入れた

船舶の外航船腹需給調整のためにする
売拂に関する法律案につきまして、提
案の理由その他説明申し上げたいと思
います。

さきに国会を通過いたしました現に施行せられております低性能船舶入法でございますが、この規定によつて政府と売買契約がすでに締結せられまして、政府へ引渡さなければならぬい船舶がありますが、その中で帰還輸送船として現に使用されております

の、及び米軍によつて使用されてゐるものがあるのであります。これらに關しましては、関係方面の要請もございまして、低性能船舶買入法のうちに相

定されております、すなはち第十五條の後段には買入れ船舶の売主による保管、第十六條の第三項には大蔵大臣による充拠し、なおまた解撤、破棄、並

びに第十七條には買受人による解撤について期限を定めていますが、関係方面より、帰還輸送船でありますとか、米軍によつて使用されておりますか、

船舶は、当分の間さような船の使用が
必要であるという意向でありますので
大体本年三月末に引渡しをいたさなければ
いかぬことになつておるのであります。

解散、破棄あるいは売拂い等のいろいろの規定がございますが、さような船舶に関しましては、それらの期限を二箇年間延長いたしましたことが、関係方

面の要請にもこたえ、また実業の事前に即するものと考えまして、この低速能船舶買入法の一部を改正する法律案を提出いたした次第でございます。西点はきわめて簡単でございまして、今提案理由で御説明申しました通り、買入れました船は運輸大臣が管理を

て、大蔵大臣がさらに売りもどしをいたしました船主に
おるのでありますと、きに
たしますまでの期間に対して、大体適
当な利率——適当な利率は、その法律
にあります通り日歩二銭七厘であります
ところ、こしと加えらるつてお

その船を大蔵大臣は一定の年くらいがよかることに、一箇年間延ります。それをおされたものでなくてはなりませんが、それでそれを売りました。なほこの際には、さような戦標船を売りました船主は、たいていエンジン等を一応その船からおろしまして、引渡しをいたしておるのであります。これを改造いたしますには、さようなボイラー等を再びします。おおむね、一箇年間延ります。

洋として御審議をおこなうとするが、その結果、よりまする低性能より國が買い入れ船調整のためにすに優先的に売りもどしがたしました方であります。さような意味から、その船を売りました船主の立場からして、この船に積み込んでおこなうとしていた運送が、そのまましますことと適当であります。

がこれまでの国家的見立てではございませんが、これまた国家的には見て通じてはいたが、ここで規定されるかろうかというふうに、ここで規定されておるのであります。

政府の財政資金を
船舶腹の需給の点
につきまして、國が所有權として、
ございまするが、注意規定として、引
渡した船隻を売り拂つたときには、船
主からその対価、すなわち買入れ価格

り、戦標船といえ
国家として拘つて
船その他の他船腹の拡
とその期間に対する利息を加えました
もの、その対価の支拂いを受けた後で
なければ、その船代を再び太蔵大臣は
船主に引渡してはいかぬという規定で

あります。これは一般会計法によつて、当然のこととまります。これは先ほど申しましたが、これまことに多額の金を外国へ送つておるのでもあります。

いたしをした船の購入法によつて船を政府に売りますと、運輸大臣は適当の期間内に管理いたします。その管理をいたしました間、売りました船主が国家にかわって保管の責に任ずるのであります。これが第十四條、第十五條に規定されてゐる。

おります。なおまた第十六條には、運輸大臣はその買入法によつて賣い入れた船を先りまするときには、大藏大臣に引継がなければいかぬという規定がござります。よろまこと第十六條の第三項

項には、大蔵大臣が運輸大臣からその船艦を引き継ぎました後において、どうしてもその船艦を解雇者等に売拂いができないときには、本年の九月末までに解雇とかあるいは破棄しなければならない規定がござりまするが、なまかぬ

おまたこの恒久船税賃料法の一審も改正いたしまして、一箇年間延長いたします。この法律案の第十七條の二、すなわち、一箇年間延長ということも、

今後改進いたしますには、やけり連の期間がいりますから、今回修正された低性能船買入法案の第十七條第一項もあわせて準用いたした方が適当で

はなしかこういうふなごとての十四條、十五條、十六條第一項及び第三項及び第十七條の二の一項、こわを準用いたすということにいたしたのまつまつ。

なおまたこれも当然のことでございまして、あらためて條文に入れることもいかがかと考えましたが、一応注意

規定といたしまして、個別船員登記法の第十七條は解雇義務を規定いたしております。なおまたこの十八條に準じ渡等の禁止を規定いたしております。これも当然のことであるのであります
が、一応注意規定として挿入いたしました。

が、一回も未だ見ておらず、それで、その辺の事は、まだよくわからぬ。そこで、五百條に挿入いたしておるのであります。内容はきわめて簡単でありますと、低性能船買入法の一部を改正するといふのは、先ほど申しましたようすで、大体六隻、船運輸送船一隻、それから

MSTSで使用いたしておりまする船
舶が五隻、重量トンにいたしまして一
万五千百五十九トンであります。その
買入れ価格は六千六百七十七万一千円
余でありまするが、これも先ほど申し
ましたように、当分関係方面的要請に
よつて、その使用を延ばすことが適當
である。従つて低性能船貿入法に規
定いたしておりまする引渡し等の期間
を、一箇年間延長いたすというのが前
者の内容であります。後者の方は、御
承知の通り外航船腹が非常に不足して
おりますので、せつかくかような際で
ありますから、政府が買入れた船をも
う一度拂い下げて改造させて、外航船
腹としてクラスをとらして就航さす。
その価格は買入れ価格とさらに船主に
売りもどしをいたしますまでの期間に
おける日歩二錢七厘を加えたもの、管
理費用を加えませんでしたのは、きわ
めて小額でありますて、一箇月一萬六
千円余でありますから、これはむろ
ん安い方がよからうということにい
たしたのであります。大体さような趣
旨でもつて、この両案を提出いたしま
したよな次第でありますて、何とぞ御
審議をお願いいたしたいと思います。
○前田委員長 本案に対し坪内君から
簡単な質問をいたしたいとのことであ
りますから、これを許します。坪内八
郎君。

○坪内委員 ただいま議題となりまし
た両法案のうち、後者の法案につきま
して二、三お尋ねいたしたいと思うの
であります。この両法案につきまして
は、今日わが国の海運業界の動向から
考えまして、すみやかにこの両法案が
国会を通過することを期待また希望い
たすものであります。そこでただいま

の提案理由の詳細にわたる説明で、了解いたす点もあるのでありまするが、後者の場合の、すなわち低性能船貿易法の規定により国が買い入れた船舶の外航船腹需給調整のためにする充拂に関する法律案でありまするが、この充拂いの條件が、外航船腹の需給調整のためにこれを充拂うのだということになつております。この点につきましては、資金関係その他の点もありますので、私は一、三質問申し上げたいのであります。

点であります。その御答弁によりまし
て、質問をさらに続行いたしたいと思
います。

○山縣參議院議員 ただいまの御質問
にお答えを申し上げますが、第一点の
関係方面的示唆によつてやつたのであ
るか云々というお話に対しましては、
私は先ほど御説明の際は、前者の一部
修正に関する法律案に関しましては、
関係方面的の示唆がありましたが、後者
の方はむしろ日本の現在の情勢から見
て、政府の要請とか、あるいは業者が
要請したこと等でなくして、国策と

も、現在の船腹量をもつていたしましては、非常な危惧の念を抱かざるを得ぬ状態でありますし、また今後兩三年の見通しからいたしましても、このような船腹の問題から、日本のあらゆる生産計画が達成されないということになります。従つてまず船舶拡充の基であります。本政策を適切に考慮することが必要であるうと思ふのでありますが、改修費が相当かかるのじやないかという今のお話でござりまするが、これは現在三十年あたりの船を輸入いたすといつしましても、相当の価格であります。

○坪内委員 御答弁は簡単でけつこう
であります。そこでこのスクランプに
しなくてはならぬようなボロ船を改修
するには、二千トン級の船でも、大き
づばに見積つておそらく一億から二億
くらいの改修費がかかるのじやないか
と思うのであります。が、そういう資金
関係につきまして、これは政府が何か
補助するのか、あるいはこれを船主側
で、今日資金難であえいでいる現状に
おいてまかなくのうかどうかという点を
お尋ねをしておきます。

第二点は、船主側がこれを買いたいもど

○山縣參議院議員 ただいまの御質問にお答えを申し上げますが、第一点の関係方面的示唆によつてやつたのであるか云々というお話を対しましては、私は先ほど御説明の際は、前者の一部修正に関する法律案に関しましては、関係方面的示唆がありました。が、後者の方はむしろ日本の現在の情勢から見て、政府の要請とか、あるいは業者が要請したことではなくて、国策としてかよな措置をとることが必要じやないかという趣旨から、議員提出として提案をいたしたものであります。なお後者の方につきましては、これはお説の通りでございまして、昨年の朝鮮動乱の起りまするまでは、繫船が九十万トンないし百万トンあつたのであります。従つてまた世界の海運事情おきましても、現在のことき船舶の緊急状態ではなかつたのでありますから、日本の海運の将来を考え、また日本海運政策の大本から見まして、かような艦橋船は解撤をいたして、日本の商船隊の健全性をはかり、将来の発展をはかるということが、國策として適当であるということでもつて、當時の、ことに近海における船腹需給の關係から、この法案が提出されたのであります。が、その後御承知のように現在は内航におきましても、ほとんど繫船は一つもありませんし、なおまた最近の事情から申しますと、内航船舶も非常に需給の逼迫を來しておるのであります。いわんや外航船舶は、御承知のようく来年度の昭和二十六年度の通産省の案、つまり重要物資の輸入計画

ては、非常な危惧の念を抱かざるを得ぬ状態でありまするし、また今後三四五年の見通しからいたしましても、このような船腹の問題から、日本のあらゆる生産計画が達成されないということになります。従つてまず船舶拡充の基本政策を適切に考慮することが必要であるうと思うのでありまするが、改修費が相当かかるのではないかといふことがあります。お話をござりまするが、これは現在三十年あたりの船を輸入いたすといたしましても、相当の価格であります。現に海外市場は非常に上りつつあります。でありまするから、改修いたしましますときには、一応その船骸があるのありますから申しますれば、日本においてこの改修をいたすことが適當であろう。従つてこの改修いたす船を、あまり高ければ船主がいたさぬでありますから、船主が大体において自分の計算において改修いたして、クラスをとつて外航船とすることに對しては、政府の外からの危險においてやるのでありますから、そこにおのづから改修費において適当な拂いもどしを受けて、改修いたすこととに相なるだろうと思います、現在日本の船腹拡充の基本から申して、新造、改修あるいは買船等を適切に勘案してやるべきだといふ見地から、この程度の一・大体今問題になつておりますのは五隻でありまするが、五隻で三万七千トン程度のものを改修いたすために、かような法律案を出したこととが適當でないかと考えて提出いたしました次第であります。

○坪内委員 御答弁は簡単でけつこうであります。そこでこのスクランプにしなくてはならぬようなボロ船を改修するには、二千トン級の船でも、大ざつぱに見積つておそらく一億から二億くらいの改修費がかかるのじやないかと思うのであります。そういう資金関係につきまして、これは政府が何か補助するのか、あるいはこれを船主側で、今日資金難であえいでいる現状においてまかなうのかどうかという点をお尋ねしておきます。

第二点は、船主側がこれを買いたいしまして、そういう改修ができるないという場合に、これが政府の要望通り、他に買手があつてこれを改修してやろうという場合には譲渡ができるのかということ、この二点を簡単にお尋ねいたしたい。

○山縣參議院議員 前者の点につきましては、政府から御答弁があつた方が適當ではないかと思いますが、いかがでありますようか。

○岡田(修)政府委員 御説の通りこれが改造には相当の金を要するわけであります。しかし政府といたしましては、何とかその改造についての財政的援助を與えたいという気持を持つて、いろいろ折衝いたしておりますが、今のところ見込みがございません。従いまして現在民間側でこれを買いたいとして改造しようといふものは、すべて自分のところで調達をした金で改造していただく、それ以外に手がないのであります。

○坪内委員 そうすると売り渡す條件としては、船主側がこれを改造するといふ条件のもとに、政府から買いたいしができるのであつて、それができな

ない。従来は宇都宮にあり、福島にあつたのであります。それが二つとも廢止になりまして、三百六十二キロの間、仙台以外には一つも局がないのであります。それに伴いまして、水戸を局をつくり、あるいは前橋をつくり、高崎につくる、こうしたことになつたのであります。栃木県の大部分は高崎の主管することになりますが、はたして高崎管理局のみで、この大きな場面を十分運営ができるかどうかといふことは、私はすぐある疑問に考えております。私は局の設置に対しましては、まず十分地方の監督ができるかどうかということが、先決問題であると考えておるのであります。高崎事務所なるものは、高崎線あるいは信越線、もしくは上越線、八高線、こういう方面的監督は十分できると私どもも考えております。しかしそれ以外に、両毛線を経まして東北本線は蓮田から黒磯まで、日光線、烏山線といふようなこの大きな路線といふものは、高崎のような西の方において、東の方まではたして監督ができるかどうか、私はほこぶる疑問視しております。こういうことになりますとわが栃木県は、行政区域から申しますと、管理局が三箇所にわかれ、片方は高崎、片方は仙台、あります。いわゆる県下は三分割されたという結果になつております。そういうことではなはだ迷惑十万であります。後ほど申しますが、その後の経過によりましても、非常な不便を來しておるのであります。私どもはこの決定をしたときに、運輸省に參り

都宮は極要の地であるから輸送長を置くのだ、こう言われたのであります。それほど必要な場所に、なぜ局を置かなかつたかと私は申し上げたいのであります。輸送長は現在在宇都宮にあります。輸送長の権限ははなはだ微弱でありますて、何の役にも立たない、ただ話を承つておくだけというような現状でありますて、まことに困つておるのであります。

次に私の申し上げたいことは、先ほども当委員会におきまして非常に御議論になつたようではあります、改革後の状況はどうかという問題であります。この問題が本日われ／＼が招致された主なる重点であると私は考えておるのであります。まず一番私どもの困つておりますことは、貨車の問題であります。これは省の方では、貨車は朝鮮事変以来非常な不足を来しているのだ、機構改革のためではないということをおつしやられておるのであります。現在私どもが県内の物産等を搬出する、あるいは他の方面から物資を搬入するという場合におきましても、ほとんど貨車がなくて、一番困つておりますのは昭和二十六年度の肥料であります。この輸送にはほんとうに手をやいておるのであります。これはよけいなことであります、私どもの県は肥料を百七十万石から産出しておる。また多数の特産物があります。また搬入する製品もたくさんあるのであります。しかし一番生産に影響するものは肥料であります。これが約六万五千トントンからの肥料を、今四月までに入れるなければならぬ。硫安とか過磷酸といふものはだん／＼入つて参りますが、一

番組へてゐるのは夕方の肥料であり、その品物を今入れようとしておりますが、あるところには貨車があるけれども、いかに運輸省の方に交渉いたしましても、貨車がないというので、ほんとうに今困つております。この貨車をとるために営業事務所に交渉いたしました。それから私どもの県は福光県であります。これも関西から約八百トンあります。ただ話を聞いているだけで、いつ貨車をまわしてくれるかわからぬ。また向うから貨車をまわしてもらう手続をいたしましても、これも思うように行かないという現状であります。それで、実にこれには困つている。

とにかく、高崎の局が非常に便利であります。この点は十分御了承を願つておきたいと思ふのであります。

ことに私どもまた見せつけられてゐるのは、高崎に局がありますために、両毛線にはガソリン・カーを五回運転しております。なかなか高崎から柏木までは八回のガソリン・カーを運転しております。つまり局の近くに世話をやいておる。ほかには栃木県内にはガソリン・カーを運転しているところはほとんどありません。ことに東北本線の宇都宮から北の方の黒磯までに至る間というのは、宇都宮へ通勤者が非常に多いのですが、これに対してガソリン・カーは一台も動いていない。あるいは烏山線も一日に三、四回しか通つておりますが、ガソリン・カーがない。要するに局のところは非常に便利を興えている。結論はそういうことになると申上げておきたいのであります。たゞ高崎方面は非常に交通上便利を得てゐる。ところが局のないところは非常に虐待をされているという現状であります。こういうことではわれわれは民として黙視できないのであります。ことに公共性を持つてゐる運輸省としては、全国至るところ恩惠に浴するような計画を立てるのが至当ではないかと考えておるのであります。この点は返すべくも私どもは遺憾に考えてお会におきまして皆さん方満場一致の

す、いまだ実現ができないということは、はなはだ遺憾に考へておるのであります。どうか皆さん方の御協力によりまして、一刻も早く宇都宮に管理局を設置されるよう特にお願いをいたしまして、私の意見を終ります。

○前田委員長 次に栃木県議会議長 大川忠助君を御紹介いたします。

○大川参考人 宇都宮管理局設置の必要性につきましては、知事から詳しく述べ、独立採算制そのものが、單に採算上の問題にとらわれて、ほんとうに國家資源の開発、あるいは産業に対する重要物資の輸送、また觀光、人間の交流というものに重点を置かず、ただ経済に重点を置くということであつたならば、それは真に国家的な経済を生むゆえんではないと思うのであります。毛沿線には産業的な大都市があるのであります。ことに栃木県としては、面積の七五%は山林であり、そこには有名な三依然、栗山のわが国にも珍しい原始林があつて、国家的な林産資源を持つております。また日光を中心とする国立公園は、国家的に非常に大きな重要性を持って登場して来ているわけであります。こうしたもののほかに、先ほど知事から申し上げましたように、農産物としても、またタバコのようなも

の、またその他かんびよう等の重要な資材もありますので、これらが全國に輸送されることは、ひとり本県の經濟に資するのみならず、國家全体の問題として考えなければならないと思うのであります。こういう際にいて、すべての輸送機關が高崎、水戸、あるいは仙台等に、その管理の区域が分断されましては、この輸送その他に対する連絡上、少からざる不便があるのであります。ことに管理局と現場との連絡といふものは、上長の指示を得なければなりません。少からざる不満があるのであります。ここに管理局と現場との連絡といふ利用することは不可能でありますまして、結局それには一々現地から各管理局に交渉をしなければならないようになります。場合においても、これを電話によつて、磯間の所要時間は五時間二十分を要するのでございまして、これらについても不公平があります。従つて高崎から黒磯間の所要時間は五時間二十分を要する、あるいは仙台、黒磯間六時間五十分を要するというよくなことであります。また高崎管理局管内には、非常に山岳が起伏いたしまして、急流河川が非常に多い關係上、アイオン、カザリ等の水害當時におきましても、非常に災害が起つたのであります。これらが復旧について少からざる不便を感じたことは、過去の歴史によつて明らかになつております。数字をあげて申し上げますならば、去る八月六日の水害によつて、常磐線が不通になつた。同線の列車は、水戸線小山経由の迂回輸送を行つたが、その実績を申し上げてみますならば、八月七日から八

月十七日までの十一日間におきまして、旅客列車の回数が百四回であつた。一日平均すれば十回である。貨物列車は百八回であつて、一日平均が十回である。その他は三十六回で、一日平均して三回である。総回転数が二百四十八回で、平均いたしまして一日の回転数は二十三回、当時小山駅では、右の迂回列車が非常に殺到したために、線路容量を超過せんとするような混亂状態が起つた。その原因は水戸、高崎、東京の三局が遠距離に隔離しておる関係上、各局間の打合せ、連絡が円滑に行われなかつたためである。かかる異常の場合において、その近くの宇都宮に管理局があるならば、時々刻々適切なる指示がなされて、夏季増水期間における常磐線の水害不通、あるいは冬季の降雪期における上越線の雪害不通は例年のことであるが、これが対策上からも短期間にこれを開通することができる。こういうふうな関係も持ちますので、それらの点を総合しますると、重要物資の輸送上非常な関係を持ちます。

を察知するにいたしましても、輸送関係を有するのでござります。

かような点からいたしまして、私どもははどうしても栃木県下一円の各線が最も適切であつたというように考えられるわけであります。すでに衆議院の委員会におきましても、また参議院の委員会におきましても通過して、もはやその実施期に入ろうとする前に立ちまして、先ほど委員会を傍聴いたしました際にも、ある方からお話を出ましたが、どうか一日も早く宇都宮管理局復活を急速にしていただきたいよう、切に私からもお願い申し上げたいと思ひます。時間に制限がござりますので、以上申し上げまして終ります。

○前田委員長 次に宇都宮市長佐藤和三郎君にお願いいたします。

○佐藤参考人 ただいま御紹介にあつかりました宇都宮市長佐藤和三郎であります。今回宇都宮管理局設置関係につきましての委員の皆様の御協力に對しまして、厚くお礼を申し上げる次第であります。

すでに知事、県会議長よりもお話をされました通り、東北線は一底幹線であります。この幹線の三百六十キロの間には管理局がないのであります。東北線に限りましては、三百六十一キロの百キロの高崎にあるわけであります。水戸線につきましては、百十六キロ離れた水戸にあるわけであります。東北方面に行く最短距離でありまして七百仙台までは管理局がないという関係に相なります。ことに東北線は、北海道

三十五キロ、常盤線は七百五十キロ、常磐線は七百五十キロであります。かくいう状況に相なるわけであります。かくいう関係によりまして、今後の東北方面、及び北海道方面は、どうしても東北線に重点を置いていただかなければならぬ。しかもその管理上からいたしましても、百四キロの宇都宮市といふもの、を、当然重視していただかなければならぬ、こういうように考えるわけであります。そこでこの委員会においても、また委員の皆様におかれまして御調査等を願いまして、この御決定を見ていただいたたたけであります。その後の機構改革によりまして、栃木県の管理部は高崎、水戸、仙台に三分割されおりまして、管理局は主として高崎管理局ということになるわけであります。

ませんが、宇都宮税務署管内において納める所得税の百分の十八というようなことになりまする関係上、宇都宮市からいうので、特別平衡交付金をお願いしておるわけであります。さよにこの関係によりまして、過般の平衡交付金におきましては、税収関係が減るからといふことで、地方財政にとつては大きな問題であります。いずれにせよ、物資の購入関係につきましても、さように相当減つて参つておるわけであります。

なお連絡の問題であります。北関東営業事務所というものが宇都宮に置かれておりますが、これは一種の連絡場所であつて、実際面におきましては、こちらの要望を伝達していただくということについて、非常な不便があるのです。であります、従来宇都宮に運輸事務所がありました當時に比較いたしまするならば、財政的にも便宜上においても、われくいたしましては非常に不便を感じておる、ということに相なるわけであります。ことに相当古い歴史を持つた運輸事務所当時以来、宇都宮管理部であつた関係上、住民関係、いわゆる駅員の宿舎その他において、現在相当できておるのであります。その当時焼けましたけれども、りっぱなものができ上つておるわけであります。現在それがほとんどがらくになつておる。しかも住宅関係につきましては、これをこわして持つて行くというようなことになりますれば、実は鉄道自体としてもそれだけよいな費用がかかるわけであります。さような関係

○前田委員長 次は栃木県商工会議所協会会頭玉木榮吉君にお願い申し上げます。

○玉木参考人 私の申し上げますのは、会議所側から見まして管理局の設置を要望する理由を申し上げたいと思います。

私は宇都宮の商工会議所の会頭を兼ねております。從来会議所の事業でありまする觀光關係あるいは商工業の指導、こういうようなものにつきまして、直接会議所で宇都宮の從来ありました管理部に交渉いたしまして、秋の觀光あるいは夏の海岸地に客を送るような場合におきます催しも、きわめて短時間のうちに実現しておつたのであります。さらにまた各地への栃木県の物産の輸送あるいはよそから入る品物に対する業者の輸送のあつせん等も直接やつておりますて、その關係上、宇都宮市は戰災をこうむりましたが、非常な早さをもつて復興したのであります。これは事実建築にしても、あらゆる資材の交流も、きわめて円滑に行つておつたのであります。ところが昨年夢にも思ひませんでしたが、この管理部が廃止され、しかもその上に立つておられる局が高崎という相当遠距離に偏在するに至りました。美は私どもまた高崎に一回も廢止の理由に関して交渉したこととはございません。私は貨物協会の役員としておりまして、そこに苦情委員会を設けておりますが、物資の交換とか、貨物輸送に関する鉄道側の配

車状況につきまして、苦情が流出しておるような状況でござります。これをおどり解決するか、たとい宇都宮にさようなものをつくつたところが、その結論を得ない機関は無用な機関である。私はその運営に対してもはなはだ疑問を持たざるを得ない。一々高崎へ行くということになると、列車の状況をごらんになつてもわかりますが、両毛線を通つて参りますと、東京へ行く倍かかる。しかも電話等では、私どもの用は足せるものではありません。従いまして現在一番困つておりますのは、農産物の輸送関係、さらにまた栃木県は独特の林産国でありまして、鉄道の資材なども相当供給しておるのであります。これがなどもいつの間にか山間地に悲劇が起つておるのであります。まくら木は切つたが、輸送がなかなか思うように行かない、こういうことが問題としてあるわけであります。栃木県の土建業界は砂利、木材等に恵まれまして、非常な勢いで発達しておるのであります。昨年以来は悲惨のどん底にござります。また業者といたしましても、いす、机その他の調度品を直接受け都宮の管理部に納めておつたのであります。私どもはあらゆる手を盡します。樹木県の木工品の発達をはかつておるのであります。そのようなことのために非常に阻害されておるのであります。

のでござります。これにつきまして、少くとも年間五千万以上の購買力が、宇都宮市の商人から減つております。なお土建関係で資材納入等を考えますときには、少くとも年間十億ぐらいの産業界の打撃を、今後こうむるのではないかと私は思つのであります。こういう点が宇都宮市に管理局の設置を要望する大きな原因でござります。しかも宇都宮は仙台・東京間の一番大きな都會地でございまして、県庁の所在地として県の政治機構の中心地でありますから、やはりこういふ大きな都會地になります。どうぞ私どもの要望を一日も早く実現されることをお願い申し上げる次第でござります。

ら発足されたのでございます。從来四段階であつたということに対しましても、考へ直さなければならぬ点もあつたのであります。現在三段階になりましたことにつきまして、実施後新しい点で欠点もあり、やりにくい点もあることと思ひますが、最近アメリカから歸られた國鉄幹部の報告を聞きますと、アメリカの鉄道においても三段階の鉄道会社はある、しかしながら大きいい会社になれば四段階の会社があるといふうに、アメリカにおいても鉄道会社は全部が三段階ではないといふ。鐵道会社は、いかに大きいかといふことを考慮まして、わが国の國鉄においても、現在二十七局がありますが、これを本厅で全部統轄して見ることは、相當困難性があるのではないかといふことから考へまして、やはりある段階、地方厅といったような段階を設けて、予算、人事、そういうものの整調をはかる一つの機関が必要ではないかといふうに私は考へるのでありますし、また幹部の中にも、そういう意見を持つておられる方があります。それで二十七局現在あつて、三段階でやれといふことでありますれば、宇都宮のようないいはその他の数箇所のように、非常に職員も熱望しておる箇所に対しては、数箇所増設していただきまして、宇都宮を始め数箇所が要求しておる職員も希望し、県下も非常に熱望しておるということに対しましまして、すみやかに局を設置していただき

たいと考えております。
○前田委員長 これで宇都宮関係の方々の公述をお聞きしたわけであります。ですが、これに対しても委員各位から御質問はございませんか。

○岡田(五)委員 栃木県知事の小平さんにお尋ね申し上げたいと思います。私は申し上げるまでもなく、鉄道は大きな経済機関であります。この経済機関は、経済行政に不即不離のものであると考えるのであります。そこでお尋ね申し上げたいことは、いわゆる県の経済行政といいますか、県政を施行せられるにあたりまして、今まで宇都宮運輸事務所あるいは保線事務所、また宇都宮管理部というものがありまして、このたびは管理部がなくななりまして、いわゆる経済行政と不即不離の経済機関である鉄道の中枢部が、県政の中核である県庁と離れたのであります。かような面におきまして、知事に、経済行政を施行する上において、経済機構の中核である管理部なり管理局がなくなつたということについての不便さを、もし具体的な例がありますならお述べ願えればつけようだと思ひます。

○小平参考人 ただいまの御質疑に対してお答えいたします。経済行政と運輸機関といふものが不即不離であるということにつきましては、まことに私も同感であります。実は先ほども、時間がありましたならばこの問題につきましてお申し上げたいと考えておつたのであります。が、端的にそれが現われておる事実があるのです。

御承知のように鉄道の行政と県の行政といふものは、始終連絡をとらなければならぬということは申し上げる

く栃木県内には、鉄道のやつております
するバスがありますが、このバスの問題
などにつきましては一番困つております
す。何しろバスを走らせるのには、道
路の問題、橋梁の問題が付随して来る
のであります。そこで、どういう点に
おいても、従来は宇都宮には運輸事務
所がありましたから、ただちに交渉が
できたのであります。しかし、こういう点に
まして、一々御協議をするという場合に
つきましては、一々高崎の管理局に属
するものは高崎管理局までわざ／＼行
かなければならぬ。電話等で話しま
しても、なかなか容易ではないのであ
ります。今日の通信機関では、半日か
かってもなか／＼電話に出ないと、いっく
事実があります。従つてあそこまで行か
くのにはどうしても二日間くらいかかる
ります。ことに栃木県の北の方の問題
につきましては、仙台まで行かなければ
ばならない。仙台までは三日がかりと
いうことになるのであります。これは
お互い非常な不便であると考えております。
宇都宮にありさえすればただち
に話もできるのですが、それが出来
道路を直すのにも、橋梁の修理にして
も、出かけなければ話ができないとい
うことなのであります。この点は端的に
に現われておる不合理の現象であります
す。

それから先ほど私が申しましたが、
県の行政といたしまして、御承知のよ
うに目下食糧行政ということが非常に
大きな問題になつております。供出と
いう責任を負わなくちゃならぬが、供
出を完全にやるのは、やはり何と申
しましても農村に肥料を配給するとい
うことが一番の先決問題であります。

ところが先ほど申しますように、肥料を持ち込むのには貨車が先決問題であります。現在の状況では六、七万トンの肥料を搬入しなければならぬのに、栃木県では今大体三割しか入つていません。品物がないかという問題であります。品物は貨車がまわれば相当入るといふことなどなっていますが、これらもほとんど入らない。先ほども申しましたが、タバコ肥料には一番困る。これは関西方面から菜種かすを搬入するのでありますが、栃木県では五千町歩つくつておるが、その肥料が一割ないし二割くらいしか入らないので、これらの問題の解決のためにも、このことを宇都宮の営業事務所にも話をしておきますが、いつになつたらちがあくのかわからぬというような状況であります。今御指摘になりましたように、県の行政面と鉄道というものがまったく不即不離であります。その点から申しますと、一刻も早く宇都宮に管理局を設けていただきたいということを、私どもは痛感するのであります。どうぞよろしく御盡力願いたいと思います。

て管理部があつたときの建物は現在どんな状態になつてゐるかということについて、その状態をだれか適当な方からお伺いいたしたいと思ひます。

○深谷参考人 現在管理部の建物は、間仕切りその他の工事を終り、今月中に竣工し、すぐ現場機関が入ることになつております。

○坪内委員 聞くところによると、かつての建物をとりこわしつつあるといふことを聞いてゐるのですが、その点はどうながいですか。

○深谷参考人 現在機構改革によつてあきました管理部の建物は、工事をしまして現場機関を入れて利用できるものは利用し、利用できないというか、あるいは戦災後つくつた非常に悪い建物であつて、保守に非常に金がかかるというようなところは、経営の合理化の面からこれをとりこわす、あるいは拂い下げる、こういう方針になつております。

○坪内委員 そこで私のお尋ねするのには、建物をとりこわしつあるのかないのか、その点をお尋ねします。

○深谷参考人 先ほども申し上げましたように、今月中に管理部庁舎の模様がえ工事が竣工したあとへ現場を入れ、それからとりこわすという形になりますので、現在はまだこわしております。それから拂下げの方もまだやつてはおりません。

○坪内委員 今のお話が眞実であればけつこうですが、私の聞くところによると、この建物をとりこわしつあるといふようなことを聞いてゐるのであります。そこでわれく委員の立場からいたしましても、将来宇都宮に管理局を置くことになりますと、こ

の建物を百パーセントに利用しなければならないので、当委員会といたしましては、さようなことがもしかりといたしますならば、委員長のとりはからいじばらくその中止方を国鉄側に申し入れるようより要望しておきます。

○岡田(五)委員 深谷さんは鐵道の運営について御経験を持ち、また目下そつておりますが、先ほど知事からお話をありましたように、また事實さようあります。東京から仙台まで三百六十何キロの間、管理局がないであります。しかも私が申し上げるまでもなく、東北本線、東海道線、山陽線、鹿児島本線、常磐線、北海道の函館本線等は、要するに日本の三つの島の背骨であると考えるのであります。しかも先ほど県会議長の大川さんも言つておられましたが、昨年の八月中旬の常磐線の水害で、十一日間不通であつた。その間、北海道、東北地方に向う列車は、大部分東北本線に集中した、こういうお話もありまして、全国的に列車密度の非常に強いところであり、従つて線路敷設あるいは鐵道の企画あるいは鐵道の司令部といいますか、指揮所というようなものは、相當密度を濃くして設置すべきではないか、かように私は個人的な意見を持つておるのあります、そこで深谷さんにお伺いいたしたいのです。ことに深谷さんは、鉄道の線路保守といいますか、施設の方に關係しておられたようありますし、また關係しておられるよりであります。ことに深谷さんは、鉄道の線路保守といいますか、施設の保守の面において、そのように列車密度の多いこの鉄道線路に、三百六十何キロ間指揮所がないということについて、具体的

にどういうふうに不便を感じておられるか、かようにお聞きいたしたいのです。要するに事故があつた場合の復旧は、これ一に指揮所からの命令によつて、鉄道のあらゆる機関が一糸乱れず働いてこそ、私は復旧が一日も早く完了するのである、かように考えるのであります。その指揮所が、電話をしても通じない、列車に乗つても六時間もかかるというよくな高峰にある場合における、線路保守上、また鉄道保安上、どういうふうに不便を感じられたか、また感ぜられる懸念を持つておられるか、この点率直に御意見を承りたいのです。

日数を争うのであります。かようなところに管理局がありませんで、福知山とか、岡山とか、大阪とかに行かなければならぬということでは、経済の要求を充足しないのであります。のみならず、将来本県が工業的に発展する地域といたしましては、姫路を中心といたしまするこの瀬戸内海の地域でございまして、ぜひともここに、将来発展の上におきましても管理局を設置願いたいのであります。

第四の理由は、治安上と、いうよりも、一つの例といたしまして、たとえば国家警察予備隊の運用につきましてお聞き願えれば、如実にわかるのではないかと思うのであります、姫路には警察予備隊が設置せられる予定になつております。また伊丹にもあるのでございますが、もし一朝有事の際におきまして、警察予備隊を運用せんとする場合、現在の状況によりましても、姫新各線から岡山に電話を申込みます場合、通話の七三%は、転送時におきましては拒絶せられるような状況になつておるのであります。また人をもつて福知山その他におもむきまして、連絡せんとする場合におきましては、この極要の地に存在させる予備隊の運営等につきまして、非常に支障を来す。その他の事案におきましても、かようなことが言えると思うのでありますが、特に警察予備隊のことにつきましては、これが万般につきまして、かようなことになつておるという一例といたしまして、お聞き取り願いたいと思うのであります。

以上要しまするに、姫路鉄道管理局の設置につきまして、今日に及びますほとんど一年近い間、要望をいたしましたが、地方の経済、政治、文化その他事よりお話をございましたごとく、鉄道は経済性のみならず、公共性を持たなければならぬと思うのでございまして、かつて姫路鉄道管理局の設備は、近代的設備と、優秀なる通信機を備えておるわけでございます。先ほども橋本県知事よりお話をございましたごとく、諸種の意味におきまして、重要な役割を管理局は持つておるわけでございまして、鐵道自身の経済のみならず、公共性の意味においてもお考えいたぐれども、以上申し上げました大きな諸事由によりまして、ぜひとも皆さんの力によりまして、姫路市に管理局を設置せられんことを、三百万兵庫県の県民の世論といいたしまして、ここに強くお願い申し上げる次第であります。

方では、なるべく本年は生産地で保管をするというような建前であつたのです。それがために神戸方面に輸送される米は割合少かつたのであります。ですが、それでも輸送上貨車の配車にいろいろ手違いが生じまして、完全な輸送ができなかつたために、やむを得ずトラック輸送をやりました。トランク業者といつましましては、四苦八苦してこれが輸送を完全にやつたのであります。それが先ほど申しましたように、管理部のあつた当時ならば、そういう輸送は完全に計画的に輸送をしていただいておつたのであります。また播州米は酒米のものとなるのでありますが、これまた西宮、灘という方面に多数輸送をするのであります。これらもただいま申しましたような、貨車の配車事情が非常に悪かつたために困難いたしまして、最後にはトラックで輸送をしたというようなことになつて、るのであります。

になつて、いる。どうふうに思ひます。これらも姫路に管理局ができますれば、そういうことは、実情とよく照し合せていただいて、配車してもらうことができると思うのであります。

なお以上の公述に特に付言しておきたいと思いますのは、私が例をあげて説明して参りますと、いかにも国鉄各関係機関の不誠意、怠慢のために惹起された現況のようにとられると思いますが、そうではありません。私どものここ数箇月間の悪戦苦闘の体験の結果、これはかかる意識的なものではなく、自由経済の特徴である高度の競争の結果生ずる京阪神経済による当西播地方の圧迫の上に、国鉄の機構が阪神地区には鬼に金棒で、姫路地区には泣きつらにはちのようなかつこうで改革されたためでありますて、このことは取扱者側においていかに計画的に仕事をしてよとしても、越え得ない限界以上、機構と地方の実情がぴつたりしないという欠陥によつて来ているものでありますて、配車要求を無理に通そよとすれば、単に国鉄部内に迷惑をかけるばかりであると考えるのであります。配車事情が悪いために、各個の企業経営に大きな圧迫を及ぼし、その損害は單に資金、資材等の運用上に対するものののみでなく、極端な場合は、融資面の不如意から雇用人の賃金遅拂いが起るというに至りましては、まさに私企業に対する公企業の圧迫にひとし

最後に結論といたしまして、将来性ある当地方の現状打開のみではなく、開発の一環として、産業の根幹である輸送の円滑化を達成するために、ぜひ姫路に管理局の早期実現を、再び繰返してお願いする次第であります。

○前田委員長 次に姫路市総務局長坂井直重君にお願い申し上げます。

○坂井参考人 姫路管理局設置に関するまして、前お二人の参考の方々から、この姫路管理局設置の絶対必要なるゆえんを有する御説明になりましたので、私が屋上屋を架するものどうかと思いますが、私の考えておりますところ、市の考えておりますところを、簡単に御説明申し上げたいと考えます。

まず第一に姫路、大きくは播州地方の特殊性といふものをお考え願いたい。これは何をいたしますについても、一律平等に一つの法律とか一つの規則によつておやりになるのではなくて、各地方々々の特殊性、そういうものを十分に重んじて改革をしていただきたい。まず第一にかようこう考えるのであります。しからばいかなる特殊性があるかということにつきましては、いろいろお話をありましたが、わが姫路地方は、すでに飽和点に達しております。したしまして、広畠の製鐵所があつまつして、本年中には百ペーセント、途洋々たるものがあるのであります。すでに日本的、いな世界的な存在といつてしまして、阪神重工業地帯とは違いまして、前川は将来のこととあります。これは将来的なことがありますが、また一ヵ月に上つて来ると考えられます。方、各重工業、軽工業が林立しておりまして、それは特需景気ではありません。

んが、将来的日本のために、今や増設また増設でありまして、たとえば紡績業等は相当な増強をしております。これに応じましてわが姫路市は、工場誘致委員というものをつくりまして、いままや大きな工場を誘致せんとする態勢に入つておるのであります。かく躍進途上にあります姫路市の十分なる御認識をお願いしたいと思います。

それから姫路市におきましては、戦災都市でありますので、どこの都市でも同じことではあります、非常に厖大な経費を投じて、都市計画を考えておるのであります。その都市計画の根幹となり、基本となつたものは、姫路駅の設置であります。これはいろいろな関係で、いまだ実現に至つております。せんが、この大姫路駅を政策されるということ自身、すでに姫路市が将来大きくなるということを、國鉄当局並びに政府当局が御認識になつたものであると考えております。われくはこの姫路駅設置の一日も早からんことを望みますとともに、それを管理いたしますところの管理局が、一刻も早く姫路市に設置されることを要望するわけであります。

幸いにして、この運輸委員会の決議もすでになつております。われくは、国会は国權の最高機關であると考えております。いわゆる民主政治下において國民がこそつてこれを要望し、しかもそれに加えて、賢明なる國会の委員会が満場一致これを御決議になつたにもかかわらず、何ゆえにこれを設置されないかといふところに、多大の国国会は、予算に対する審議権があると考えます。しかしながら、独立採算制

とはいひながら、国鉄におきましてやはり予算の裏づけなくしてはこれはできない。そうするならば、この管理局問題については、当然この委員会がタツチさせた結果が、ここに決議となつたものであります。それが実現しないということではありますれば、国民の要求するところに従つて法律をかえるべきであります。今の法律制度によりまして、この管理局ができるといつうことが万一あるならば、それをかえりうるだけの権限が国会にはあるのではないかと考えるのであります。国会の権威のためにこうした方法をもつて、ひとつわが姫路市、あるいは播州のために十分なる御審議をされるとともに、われ／＼の声を十分お聞き取りくださいまして、姫路に管理局を設置いただくよう切にお願いしておきます。特殊事情につきましては、まだいろいろ他の参考人からお述べになると思いますが、こういう点は私は一切省略しまして、以上をもつて姫路管理局設置に対する意見といたしたいと思ひます。

ました鈴磨港、両港を持ちまして、海上運のまた要衝にあるわけであります。そして、瀬戸内海の重要な地点に位するという地理的恩恵に恵まれまして、非常に経済、商工業面の発達を來しております。ただいまでは京阪神方面経済プロツクの一環ではなく、新しく播磨造船所のごとき全国屈指の大工場、また大日本セルロイド、瀬川セルロイドなどは、全國生産量の約五割の約八割を占めております。また山陽北中皮革を初めとします皮革業、並びに日産農林、大同マツチ等を主工場に持つマツチ工業は、全國生産量の約五割を占めておるような次第であります。そして、その他東洋紡績、鐘紡、龍田紡績、敷島紡、日本毛織加古川工場、大同毛織などの織繩工場を初めとし、州府化学、多木肥料、山陽色素、木村、塩野義製薬等の化学工場、その他の製塩、火力発電、木材工業等、豊饒な播州平野を控え、そこに生産される農産物と製粉、製麵業、これらの生産は実際に目ざましい躍進を遂げておるわけであります。それらの一環をなします地域の人口は、約百数十万を数えておるわけでありまして、これらを養います姫路駅に集まる生鮮食料品のこときとも、一日三十貨車を数えるような状態になつております。試みに、さきに設置されました福知山管轄局管内と、旧姫路管理部管内の重要取扱い物資の量を比較いたしてみますと、一キロ当り扱いトン数は、発送において福知山は七百五十に対し姫路千二百、到着において福知山五百に対し姫路千四百を数えています。しかしこの盛んなる工業、商業の死

命を制するものは、これは実に輸送機関にあるのであります。この商工業者と密接不可分の関係にある配車事情を最も簡単に申し上げますと、過去姫路管理部当時は、管下貨客の動向を敏感に察知せない輸送に創意でき、利用者が非常に信頼を持つておつたのであります。しかし改修後は、岡山、大阪、福知山の管理局の配車計画に大きくあります。がゆえに、後述の業務上また通信系統の不確通と相まって、次のこととき非難が起つてゐるのであります。

であるとは断じられないのであります。

以上からする貨車駆車の不円滑その他の欠陥は、播州方面の商工業の企業經營の自由を極度に圧迫しておりますし、この損失は国家的なものであると考えるのであります。どうか委員各位にもこの実情をよく御聴察くださいまして、管理局設置のために各段の御努力くださいますことをお願ひいたしまして、公述にかえさせていただきま

次長玉田芳彦さんにお願いいたしました。
○玉田参考人 御指定になりましたの
で、姫路の金融界を代表いたしまして
意見を申し上げます。

姫路市の経済界及び金融界に金融状態を申しますと、日本の十一
大銀行のうち、八大銀行までが姫路に
店を持つおりまして、市内の店の数

末預金総計は三十五億余万円、貸金は二十二億余万円であります。また姫路地区の銀行店舗の数は実に七十五箇店に上り、預金概算は百億円ございまして、貸金もまた相當に出ております。日本銀行におかれましては、姫路市に日本銀行券寄託券制度を設けられまして、当地的産業ことに金融方面において、非常に便益をはかつてもらつております。ここで日本銀行券寄託券制度、というものを持ちよつと御存じのない方もあると思いますので御説明申し上げますが、私の勤務しております神戸銀行姫路支店で、毎日相当数量の現金を取り扱つておりますが、その現金を日々日本銀行へトランクで輸送して

おります。ところがその数量なり回数
が非常に多いので、日本銀行としても

見るに見かねまして、日本銀行千円券と百円券でござりますが、日本銀行さんは方に私の方の金庫室を一部お貸し申して、立会いでその現金を保管してある次第でございます。必要に応じましてその現金を、日本銀行から月数回出張してもらいましてお出しするとか、また納めるとか、またそこへ納まつたら、市中に流通している紙幣がそれだけ減つたという日本銀行の統計に因る事です。この制度は、日本銀行本店

託券制度でございます。現在日本銀行券寄託券制度をとつておられるのは、日本中で一二三箇所しかない、ということとであります。日本銀行の支店あるいは日本銀行営業所及び日本銀行寄託券制度のある所は、経済的にまた金融的には申すまでもなく、いかに日本銀行が姫路の経済金融面を重視しておらんか、といふところに思ひます。

先刻來の参考人から申されました貨物の荷動きを表づけるものは、必ず資金の流れといふものでござります。資金の流れを現金で決済するものと、銀行為替によつて決済するものと、二つに分類することができるのであります。して、今現金の動きを私の勤務している神戸銀行姫路支店のみにて、毎月二十五億余万円程度の現金が出入りしている次第であります。営業日数が二十五日でございましたら、一日に一億円づつの現金が動いているのでござります。これは兵庫県下、神戸市を含んでおります。神戸市を含む兵庫県の現金の出入りの、約三分の一以上に相当する金額でございます。為替關係決済、

すなわち送金振込みとか代金取立て等によつて、荷動きの物資の代金を決済

するその数字は、明確にこれを把握することは非常に困難でございまして、私の店一箇店で最近半期間に仕向二十億円、被仕向五十五億余円でありますから、姫路地区の七十五の銀行支店の取扱い金額をこれによつて推定してみますと、莫大なる数字となつてゐるのでございます。それを現金決済分と総計して考えますと、その取扱い金額から経済状態を推して行くと、百数十

行が姫路市に寄託券制度を設けられた
いる理由は、以上ではつきりいたさず
存じます。

所、播磨造船、生野明延鉱山、その他セルロイド、金属工業、機械工業、化学生工業、皮革工業、紡績毛織、製材、マッチ、食料品工業、平面デパート式の商業等殷盛をきわめていることは、姫路市がいかに地形的に、あるいはまた交通及び労働力、また工業には必不可少が必要なので用水、その他すべての立地條件が絶対的に有利であるということによつて、かくも盛大になつてゐる次第でございます。阪神地区が右方面にありますので、姫路地区は現在より以上になります。発展が約束されている次第でござります。右の数字等は隣接の、管理局もござります岡山とか、福知山、米子、それらの管理局設置区域の経済状態と比較してみますのに、姫路がはるかにこれらを引離して殷盛をきわめておりまして、運送その他に鉄道

の必要を痛感いたしておる次第でござ
ります。

以上の申し上げましたように、これたる
けの経済力のあるところには、必ず鉄
道管理局の設置が必要だと存じます。

阪神地区の工場地帯はすでに飽和状態になつて、工場地帯はむしろ明石以西、ことに姫路付近に集中建設され、また今後される傾向がある、こうしたお話をありました。が、私も大体同感をいたしております。ことに大阪港、またそれに隣接しての尼崎港というものは、私の聞くところによりますと自然な沈下作用がありまして、重要な港とこのままと長じて非常に心配をして

んをしておられるよう思つてゐります。かような大阪港の自然的な障害に基きまして、おのずから重工業地帯は将来は明石以西、特に地域的に相当広域な姫路附近に集中すると私は思うのであります。が、県の経済行政、特に商工関係を扱つておられます商工部長から、この尼崎、大阪港の自然的障害に開港運しての姫路付近の工場地帶としての発展性につきまして、参考のためにお聞かせ願いたいと思うのであります。

○吉田参考人 ただいま御質問のありましたように、兵庫県の経済の発展の方向といたしましては、重化学工業に向かいたいと考えておるのであります。

しこうしてその地域におきましても、阪神のことき飽和地点よりも、明石よ

通り赤穂に至りまする広洲なる、かつて交渉至便なる瀬戸内海沿岸を開拓すべきである、かように考えておるような次第でござります。しこうして港湾の關係におきましても、神戸は天然の良港でござりますし、これをさらに広州、飴磨等の優秀なる港湾をもつて補うことによりまして、この播州姫路を中心としたまします兵庫県西部、瀬戸内海の工業地帯が造成せられると考えておる

の管轄内にあるわけでございます。かかるにもかかわらず、現在駿頭百六十万の滞貨がありまして、これを輸送するのに五、六日もかかるというような状況のよう伝え聞いておるのであります。こうしたことでは、特需は期日を急ぐのでありますから、これを横浜に送らなければならぬ約束の期間間に間に合わない、あるいは神戸より輸出しますのに、約束の期間に間に合わないといふようなことになるだらうと思ひます。まことに経済を阻害する事と大なるものがありますし、また先ほど御質問のありましたように、将来この地域を工業の発展地域、さらには躍進すべき地域と考えておりますて、現在におきましても、たとえば百千トンの高炉を開設せんとしたとしてお

方の所轄から申しますと姫路、御着、
これだけは大阪の方であります。それ
から飾磨港は、これは飾磨の支店の管
轄であります。網干は相生支店の管
轄であります。そういうふうに支店は管
轄であります。また市内は、私の方でちようど六
駅であります。が、姫新線はただいま申
されたように岡山の局長さんの管轄にな
りますので、岡山気風になろう。ま
た播但線の三駅は福知山管理局の管轄
でありますために、福知山の気風にな
ろう。大阪の局管内の御着と姫路駅は
大阪の気風になろうということで、根
本の方針は一つにしましても、すべて
その局／＼でやることが違うといふこ
とになつておるために、非常に困つてお
るわけであります。さきに申しました
配車にしましても、すべて福知山の管
理局にしても岡山の管理局にしても、四つ
の大坂の管理局から貨車を幾分流しても
らわなければ、これが完全にと申しま
すか、十のものを三つにしても、四つ
にしてもまかなうことができないので
あります。これは鉄道におられた方は
よく御承知のことと思ひますが、かり
に姫路の駅に貨車が何ぼかいるとして
も、その方を押えて、姫路の隣の播但
線の京口、野里、仁農野というような
小駅の方に比較的の貨車が多くまわつ
て、姫路の方には貨車を貸してもらえ
ないという状態にあります。姫路駅
に荷物を出しても四日も五日もかか
る。しかし京口ならばすぐその日積め
る。ほんの二キロほどのところで、京
口に出せばすぐ行くということで、荷
主さんからやかましく言われるであ
りますが、場合によりますと一旦姫路
に持ち込んだ荷物でも、小運送運賃を

かけて京口の方へわざ／＼持つて行くから申しますと京口でも姫路でもどちらにかけても同じことだというようになります。そういうわけで私どもは、支店としては、またそういうむだな金をかけて、別に小運送をしなければならぬことではあります。これは私事で、皆さんに聞いていただくようなことではありませんが、しかしながら國家から考へると、よほどそういう点に損な点もあります。配車の不公平と申しますか、そういう点でよほど一般的の荷主さんに対して御迷惑をかけておる点もあるのであります。

は下りの始発は何本かあります。ことに上りなどは、姫路で乗車客が非常に多いです。幅溝いたしますので、一輪なしで二輪増結する列車もあるのです。これはやはり姫路が非常に経済的に動きつつある証左であるうと考えます。またただいまお尋ねになりました電化問題につきましては、三年くらい前から請願もいたしましたし、本省の方へも直接市長などが参りました。山陽願もし、あるいは大阪へも参りました。現在も続けています。姫路市から神戸、大阪方面へ行く人は非常に多いのであります。山陽電車がありますが、これは神戸で切れおり、また兵庫駅から乗りしかねなければならぬという不便もありますので、姫路駅から神戸、大阪、京都まで運転をすれば非常に便利であるというので、全市民があげてこれを要望しております。われくもこの問題につきましては、一刻も早くさようなどりはからいを願いたいと心から願つてゐるわけであります。

じているわけであります。そこで第一にお伺いすることは、姫路市民がこの管理局を廃止後今日まで、この問題に対していかなる関心を持ち、また今日管理局の復活を要望しております市内の輿論がどのような状態にあるか、すなわち関心の度合いがどうなつておりますか。これは市会議長さんにお伺いするのであります。

次に、かつての姫路管理部の管轄下にあつた県民が、廃止された当時と今日、どのような考え方を持つておられましたか、これを吉田さんにお伺いしたいのであります。言うまでもなく本委員会は、全会一致をもつてさきに決議をいたしておりますが、その結果並びに経過等から見まして、政治的にややくこの問題を取上げてやろうなんといふ——いわゆる政治的と申しまして、個々の立場を政治的な動きによつて運輸委員会が動かされておるかのことある方面から、あたかも前段申し上げましたように、政治的な動きによつて、き言を私ども聞くに至つて、はなはだ心外であり、奇怪に思つておるのであります。これについて率直なる御意見をお伺いしますと同時に、この問題について、國鉄あるいはその他に陳情されたことがありますれば、どの点を陳情され、特に國鉄はこれに対してもなるお答えをなされておつたか、この点をお伺いしたいのであります。

第二点は、この姫路の管理部を復活させることとさせないことによつて、すなわちこれができないことによる不便のための経済的損失、それからこゝ復活して既存各管理部と接すること

よつて、国鉄の經營面に対しても一体善
引どただけの損失を来すといふより
な、何か統計的な、科学的なデータも
ありますれば、お示しを願いたいの
であります。

○**望月参考人**　ただいま姫路市民がこ
の管理局設置問題をいかに熱望してお
るか、あるいはまたそうでなくして、政
治的に動いておるのではないかといふ
ようなお尋ねであつたように考えます
ので、姫路市民のそれらの態度につい
て、抽象的ではあるがお答え申し上は
ります。

実はこの管理部が廢止になりました
八月、いなその前の四月ころから、姫
路市民のこれに対する落胆はたいへん
なものであります。それで、その他の業種
の団体長などが、商工会議所を中心と
いたしまして、それ／＼大阪鐵道局な
どへも陳情に参り、また当国会に対し
まして、また鉄道当局に対しまして、
も、県知事を初め、姫路の業者、また
大工場、その他市民の代表である市
会、県会など、すべてをあげて、県下
一円にこのことについては復興を望ん
でおるのであります。たとえばわれ
われがこのたびこちらへ参りますにつ
きましても、各新聞機関が参りまし
て、この管理局の設置は明るい曙光が
あるのかどうかということを尋ねて参
りましたが、市民はたいへんこの復活を望んで
おりますので、そのことにつきまして
は、先ほど種々公述人から申し上げた
通りであります。決して政治的に動
いておるとか何とかいうようなもので
あります。

市民の腹から鉄道であることを、ここで披瀝する次第であります。

○吉田参考人　ただいま玉置先生から御質問の、廢止に対する県民の考えはどうかといふ点について申し上げますと、まず旅客の面におきましては、たとえば先ほどのスチームの話を初め、満員になりますので、臨時列車の増発あるいは客車の増結とか、諸種の面にあります。また貨物の面におきましても、おきまして旅客の不便を来しております。県民といつしましては、現在從前の管理部のありましたときよりも不便を感じておりますので、これが管理局設置によって改善ができるということは、旅客の面におきましても熱望しておりますのであります。また貨物の面におきましても、管理局設置後、特に駅頭荷物がふえるというような点におきまして、要経済活動上の困難を来しますので、要しますのに県民といつしましては、管理部があつたときの方が非常にかかりました。それで全部が、管理局をもう一回復活していただきたい、かように考えておるのであります。

さらに政治的な面におきましては、これは政治運動として県の方も考えておりませんで、行政的、経済的問題といつしまして、管理局の設置をお願いいたしておるのであります。

○坂井参考人　ただいま管理部設置後、その経理面といいますか、市民の経済面にいかなる影響があるが、科学的に、あるいは統計的にわかれ出せといふお話をあります。私はなはだ何ですが、そういう統計を持つておりません。しかしながらこれは、必ず市民の何らかの面において、たとえば配車の不的確のために生鮮食料品等が腐敗し

たとか、あるいは貨車の遅延によつて日時を空費したとか、荷受け機関などが、貨車の遅延等から労働契約を変更しなければならぬというような面、その他いろいろ／＼な面がありますが、そうした面において、やはり大なり小なり経済的マイナスになるということは考えられますが、そうしたものを見不運にして統計を持つておりません。そういううぐあいに御了承を願つておきたいと思います。

○玉置(信)委員　どなたでもいいので申し上げたことについてのお答えを願いたいと思います。

○望月参考人　陳情につきましては、二十五年の四月ころより、再三国鐵当局にも、当国会にもしておるわけであります。が、國鐵當局はこれについて、國鐵當局の公共性は認めが、採算制をもあわせ述べられて、はつきりとした御回答は得ておりません。ただ山崎大臣から、要するに公共性を主張され、なるべく善処したいといふうな御回答は得てあります。それらを一つも一るの望みといたしまして、姫路御通過の総裁などにもあいさつに参りました、市民の真情を訴えて、この管理局の復興をお願いしておるわけあります。が、いまだにはつきりとした御回答を得ておらないのであります。

○原(彪)委員　管理局設置の問題について、地元の方々の切々たる御事情をお聞きいたしまして、いまさらながらお聞きましたが、いかにもお聞きいたしましたが、いまだにはつきりとした御回答を得ておらないのであります。しかしこの重要性につきましては、すこしの重要性を痛感いたしております。それで昨年の夏、当委員会において国政

調査の名のもとに、各地に行きましたが、本日はこれまでなく、国民の代表である本委員会の決議というものは詳細について承りましたが、根本方針についてはすでに委員会において決議があつたのでござります。遠いところをわざ／＼おいでいたいたことに付いては、ほんとうに感謝にたえないと思ひます。

○玉置(信)委員　どなたでもいいので申し上げたことは、すでに委員長に申し上げたいことは、すでに本委員会において決議をなされております。委員長は本委員会を代表する立場にありますので、しかも政府與党があらわれるのでありますから、政府を懇摃してこの決議を実行させるようになります。委員長は本委員会を代表する立場にありますので、しかも政府與党があらわれるのでありますから、政府を懇摂してこの決議を実行させるようになります。委員長に申し上げたいと思つております。

○前田委員長　ただいま原委員より、從来述べられましたところの各地域の鉄道管理局については、本委員会で決議をしたのであるから、どうしてもこれを実行しなければ、本委員会の権威にかかることがあります。委員長におかれでは、最善の御努力をお願いいたいと思います。

○前田委員長　ただいま原委員より、從来述べられましたところの各地域の鉄道管理局については、本委員会で決議をしたのであるから、どうしてもこれを実行しなければ、本委員会の権威にかかることがあります。委員長におかれでは、最善の御努力をお願いいたいと思います。

○原(彪)委員　管理局設置の問題について、地元の方々の切々たる御事情をお聞きいたしまして、いまさらながらお聞きましたが、いかにもお聞きいたしましたが、いまだにはつきりとした御回答を得ておらないのであります。しかしこの重要性につきましては、すこしの重要性を痛感いたしております。それで昨年の夏、当委員会において国政

に特にお願ひしたいのであります。いまさら申し上げるまでもなく、国民の代表である本委員会の決議というものは、最も重大であつて、もしこの決議は、最も重大だと思います。委員長におかれでは、最善の御努力をお願いいたいと思います。

○前田委員長　ただいま原委員より、從来述べられましたところの各地域の鉄道管理局については、本委員会で決議をしたのであるから、どうしてもこれを実行しなければ、本委員会の権威にかかることがあります。委員長におかれでは、最善の御努力をお願いいたいと思います。

○原(彪)委員　管理局設置の問題について、地元の方々の切々たる御事情をお聞きいたしまして、いまさらながらお聞きましたが、いかにもお聞きいたしましたが、いまだにはつきりとした御回答を得ておらないのであります。しかしこの重要性につきましては、すこしの重要性を痛感いたしております。それで昨年の夏、当委員会において国政

〔参考照〕

地方自治法第百五十六條第四項の規定に基づき、公共船員職業安定所の設置に関する承認を求める件（内閣提出）に関する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕

に特にお願いしたいのであります。いまさら申し上げるまでもなく、国民の代表である本委員会の決議というものは、最も重大であつて、もしこの決議は、最も重大だと思います。委員長におかれでは、最善の御努力をお願いいたいと思います。

○前田委員長　ただいま原委員より、從来述べられましたところの各地域の鉄道管理局については、本委員会で決議をしたのであるから、どうしてもこれを実行しなければ、本委員会の権威にかかることがあります。委員長におかれでは、最善の御努力をお願いいたいと思います。

○原(彪)委員　管理局設置の問題について、地元の方々の切々たる御事情をお聞きいたしまして、いまさらながらお聞きましたが、いかにもお聞きいたしましたが、いまだにはつきりとした御回答を得ておらないのであります。しかしこの重要性につきましては、すこしの重要性を痛感いたしております。それで昨年の夏、当委員会において国政

昭和二十六年四月五日印刷

昭和二十六年四月六日發行