

運輸委員會會議錄 第十号

昭和二十八年七月七日（火曜日）

午後四時二分開議

出席委員

- 委員長 關内 正二君
- 理事 岡田 五郎君 理事 關谷 勝利君
- 理事 松井 豊吉君 理事 原 彪君
- 理事 楠 兼次郎君 理事 川島 金次君
- 理事 鈴木 仙八君
- 岡本 忠雄君 德安 實藏君
- 南條 徳男君 松原喜之次君
- 山口丈太郎君

出席國務大臣

石井光次郎君

出席政府委員

- 運輸政務次官 西村 英一君
- 運輸事務官 植田 純一君
- （鉄道監督局長）
- 運輸事務官 細田 吉藏君
- （鉄道監督局長）
- 委員外の出席者

日本国有鉄道総

- 長崎惣之助君
- 専門員 岩村 勝君
- 専門員 堤 正威君

七月六日

山陽線中岡以東電化の請願（橋本龍

伍君紹介）（第二七八六号）

瀬戸記念橋、名古屋駅間国営自動車

運輸開始の請願（早稲田柳右エ門君

紹介）（第二七八七号）

日向福島港修築に関する請願（伊東

岩男君紹介）（第二七八八号）

若松港修築に関する請願（伊藤卯四

郎君紹介）（第二七八九号）

同（岡部得三君紹介）（第二七九〇

石勝線敷設の請願（本名武君紹介）

（第二七九一号）

三陸沿岸縦貫貨鉄道敷設の請願（小

山倉之助君紹介）（第二七九二号）

大日川駅、只見間貨道敷設の請願

（田中角榮君紹介）（第二七九三号）

遠美線敷設の請願（岡村利右衛門君

紹介）（第二七九四号）

の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した事件

外航船舶建造融資利子補給法の一部

を改正する法律案（内閣提出第一五

三号）

地方鉄道軌道整備法案（關谷勝利君

外三十九名提出、衆法第九号）

国鉄の事故に関する件

○關内委員長 これより会議を開きま

す。

外航船舶建造融資利子補給法の一部

を改正する法律案を議題とし、まず政

府より提案理由の説明を求めます。石

井運輸大臣。

外航船舶建造融資利子補給法の一

部を改正する法律案

外航船舶建造融資利子補給法の

一部を改正する法律

外航船舶建造融資利子補給法（昭

和二十八年法律第一号）の一部を次

のように改正する。

題名を次のように改める。

外航船舶建造融資利子補給及び

損失補償法

第一条中「利子補給金を支給する」

を「利子補給金を支給し、及び損失

補償を行う」に改める。

第二条の見出しを「利子補給金の

支給及び損失補償」に改める。

第二条中「日本船舶を所有するこ

とができる者が、」を「日本船舶を所

有することができる者の請求によ

り、その者が」に、「利子補給金を

支給するを」利子補給金を支給し、

又は当該融資によつて受けた損失を

補償する」に改める。

第三条中「前条の規定による契約」

を「前条の規定による利子補給金を

支給する旨の契約」に改める。

第四条中「第二条の規定による契

約」を「第二条の規定による利子補

給金を支給する旨の契約」に、「国

会の議決を経た金額」を「予算で定

める金額」に改める。

第五条第一項中「第二条の規定に

よる契約」を「第二条の規定による

利子補給金を支給する旨の契約」に

改める。

第六条中「第二条に規定する契約」

を「第二条の規定による利子補給金

を支給する旨の契約」に改める。

第七条から第九条までを次のよう

に改める。

（補償金の総額）

第七条 政府は、第二条の規定によ

る損失を補償する旨の契約を結ぶ

場合には、補償金の総額が予算で

定める金額をこえることとならな

いようにしなければならない。

（損失の範囲）

第八条 第二条の損失は、金融機関

が当該融資に係るすべての担保権

を実行し、且つ、当該融資につい

て保証人があるときはすべての保

証人に対し債務の履行を請求し、

当該担保権に基く競売の申立若し

くは委任若しくは差押命令の申請

又は保証人に対する履行の請求の

うち最後に行われたものが行われ

た日から一年を経過してもなお取

り立てることができなかつた元

本、利子（政令で定める遅延利子

を含む。）及び債権行使のために

要した費用であつて政令で定める

範囲のものに相当する金額とする

る。但し、金融機関が当該融資に

係る担保権を実行し、及び保証人

に対し債権を行使してもこれに要

する費用を償うことができない場

合その他当該融資に係る担保権を

実行し、及び保証人に対し債権を

行使することが著しく不利である

場合において、債権金額から政府

と当該金融機関とが協議により定

める担保物の評価額及び保証人に

対する債権行使による取立見込額

を控除した金額をもつて第二条の

損失とすることについて政府と当

該金融機関との協議が成立したと

きは、その額とする。

（損失補償の限度）

第九条 政府は、前条に規定する損

失のうち当該融資の融資総額の百

分の三十に相当する金額をこえる

部分については、補償しない。

第九条の次に次の十一号を加え

る。

（債権の保全及び取立）

第十号 金融機関は、第二条の規定

による損失を補償する旨の契約に

係る融資については、善良な管理

者の注意をもつて、当該融資に係

る債権を保全し、且つ、その取立

に努めなければならない。

2 金融機関が、第二条の規定によ

る損失を補償する旨の契約に係る

融資について当該契約による損失

補償を受けた場合において、当該

融資に係る債権を取り立てたとき

は、取り立てた金額を債権行使の

ために要した費用であつて政令で

定める範囲のもの及び当該融資に

ついて損失補償を受けない第八条

に規定する損失のてん補に充當

し、なお残額があるときは、これ

を政府に納付しなければならない

い。但し、当該契約により政府か

ら受けた補償金の額を限度とす

る。

3 金融機関は、前項の規定により

残額を政府に納付する場合におい

て、次条第一項の規定により交付

された国債証券（当該国債の借換

のため発行された国債証券を含

む。）を有するときは、当該国債

証券をもつて納付することができる。

（補償金の国債証券による交付）

第十一条 第二条の規定による損失

を補償する旨の契約により政府が  
支払うべき補償金は、国債証券を  
もつて交付することができる。

2 政府は、前項の規定による交付  
のため、必要な額を限度として、  
国債証券を発行することができる。

3 第一項の国債証券の交付価格そ  
の他前二項の国債証券に關し必要  
な事項は、大藏省令で定める。

(利益配当の場合の納付金)

第十二条 第二条の規定による利子  
補給金を支給する旨の契約に係る  
融資を受けている会社は、政令で  
定める限度をこえて利益の配当を  
したときは、政令で定めるところ  
により、当該利益に係る營業年度  
の期間について金融機関が支給を  
受ける利子補給金の額に相当する  
金額を国庫に納付しなければならない。

第十三条 第二条の規定による損失  
を補償する旨の契約に係る融資を  
受けている会社は、政令で定める  
限度をこえて利益の配当をしたと  
きは、政令で定めるところにより、  
当該融資の融資総額の百分の三十  
に相当する金額に、政令で定める  
率を乗じて得た金額を国庫に納付  
しなければならない。

(強制徴収)

第十四条 運輸大臣は、前二条の規  
定による納付金を納付しない者が  
あるときは、期限を指定して、その  
納付を督促しなければならない。  
2 運輸大臣は、前項の規定により  
督促するときは、督促状を発する。  
この場合において、督促状により  
指定すべき期限は、その到来の日

が督促状を発する日から起算して  
十日以上経過した日でなければな  
らない。

3 運輸大臣は、前二項の規定によ  
る督促を受けた者がその指定の期  
限にその督促に係る納付金及び次  
条の延滞金を納付しないときは、  
国税滞納処分の例によりこれを処  
分する。

(延滞金)

第十五条 運輸大臣は、前条第一項  
の規定により督促したときは、そ  
の督促に係る納付金の金額百円に  
つき一日八銭の割合で、納期限の  
翌日からその納付の日の前日まで  
の日数により計算した延滞金を徴  
収する。

(貸借対照表の提出等)

第十六条 運輸大臣は、第二条の規  
定による契約に係る融資を受けて  
いる会社に対し、当該事業に關す  
る貸借対照表その他の書類の提出  
又はその業務の状況に關する報告  
を求めることができる。

(利息金の処分についての報告等)

第十七条 運輸大臣は、第二条の規  
定による契約に係る融資を受けて  
いる会社に対し、その利息金の処分  
について報告することができる。

第十八条 運輸大臣は、第二条の規  
定による契約に係る融資を受けて  
いる会社に対し、利益の配当につ  
いて必要な命令をすることができる。

2 第二条の規定による契約に係る  
融資を受けている会社は、前項の  
規定による命令に違反して利益の  
配当をしてはならない。  
(金融機関の法令等の違反に対す

る措置)

第十九条 政府は、金融機関が、こ  
の法律又は第二条の規定による契  
約に違反したときは、当該金融機  
関に対し、支給すべき利子補給金  
の全部若しくは一部を支給せず、  
補償すべき損失の全部若しくは一  
部を補償せず、又は支給した利子  
補給金若しくは補償金の全部若し  
くは一部の返還を求めることがで  
きる。

(罰則)

第二十条 第十六条の規定による報  
告をせず、若しくは書類の提出を  
せず、又は虚偽の報告をし、若し  
くは虚偽の記載をした書類を提出  
した場合には、その行為をした会  
社の代表者、代理人、使用人その  
他の従業者は、三万円以下の罰金  
に処する。

2 会社の代表者、代理人、使用人  
その他の従業者が、その会社の業  
務に關し、前項の違反行為をした  
ときは、その行為者を罰する外、  
その会社に対して同項の刑を科す  
る。

附則

1 この法律は、公布の日から施行  
する。但し、改正後の外航船舶建  
造融資利子補給及び損失補償法第  
三条から第六条まで及び第十二条  
の規定以外の規定であつて損失補  
償に關するものは、日本船舶を所  
有することができる者が昭和二十  
八年三月一日以後に外航船舶の建  
造を造船業者に請け負わせる場  
合におけるこの法律の施行の日以  
後にされる当該外航船舶の建造の  
ための融資に關して適用する。

2 政府は、昭和二十八年年度にお  
いて改正後の外航船舶建造融資利子  
補給及び損失補償法第二条の規定  
による損失を補償する旨の契約を  
締結場合には、改正後の同法第七  
条の規定にかかわらず、補償金の  
総額が五十九億七千万円をこえる  
こととならないようにしなければ  
ならない。

3 臨時船費等改善助成利子補給法  
(昭和二十八年法律第 号)の一  
部を次のように改正する。  
第六条中「外航船舶建造融資利子  
補給法」を「外航船舶建造融資利子  
補給及び損失補償法」に改める。

○石井國務大臣 たいだいま議題となり  
ました外航船舶建造融資利子補給法の  
一部を改正する法律案の提案理由及び  
その概要について御説明申し上げま  
す。

外航船腹を拡充整備いたしますこと  
は、わが国の自立経済達成のため喫緊  
の要務であります。この目的を達成  
いたしますことは、現下の海上運賃市  
況並びに海運会社の経営状況より見ま  
すと、従前のごとき政府の助長策で  
は不十分でありますので、今後の新造  
船につきましては、財政資金の融資援  
助を七割程度にまで強化いたしますと  
ともに、市中融資に關して利子補給制  
度を実施することといたしたのであり  
ます。しかるにその後も引続き運賃市  
況は好転の兆が見えず、他面過去の船  
舶建造資金の融資もすでに巨額に上つ  
ており、その返済も困難な状況にある  
こと等によりまして、市中金融機関か  
ら新規の造船融資を期待することはき  
わめて困難な状況であります。しかし

ながら市中金融機関の理解と協力のも  
とに、船舶建造資金の融資が円滑に行  
われますことは、外航船舶建造のため  
の絶対的条件であり、これがために何  
らかの措置を政府において講ずる必要  
が生じて参つたのであります。しかし  
て現在考え得る最も効果的な方法は、  
戦前にも造船助長方策として実施され  
ておりました制度、すなわち市中金融  
機関による造船融資に關して、政府が  
損失を補償するという方法でありま  
す。従つてこの際外航船舶建造融資利  
子補給法を改正して、これに損失補償  
制度を加え、一環の助成施設を確立し  
ようとするものであります。

次にこの法律案の概要について簡潔  
に御説明申し上げます。  
現在、新造貨物船の建造については  
約七割、油槽船については約二割の資  
金が開發銀行から融資せられることと  
なつておりますので、市中銀行は残高  
を融資するとして、この市中融資分  
について、政府が金融機関と損失を補償  
する旨の契約を結び得る制度を実施す  
ることがこの法案の根本であります。  
なお政府が補償する金融機関の損失の  
額は、金融機関が担保権を行使しても  
なお取立て不能となつた元本及び利子  
について、融資額の百分の三十を限度  
といたします。

本制度は海運会社に対し、利子補給  
制度と相まつて国家による強力な助成  
を与えることとなります。従いまして  
國家といたしましては、起り得べき損  
失を最小限に食い止める意味からも、  
海運会社に対して相当な監督をいたさ  
ねばなりません。このために本法案で  
は、海運会社の行利益金の処分等に  
關しまして、必要な規制を加えるこ



という批評はいろいろできると思うのでありますが、実際の問題といたしまして、あれもしたい、これもしたいというふうで、どうしても集中的にできない状態です。これはなぜかと申しますと、御承知のように今は戦争の災禍を受けたあとと始末を考へながら、また少しづつでも経済発展のための前進もしたいという欲望と二つ合せて、なけなしの資金の中から、両方進むために、そういうことになると思ひますが、できるだけこれから先も皆さんの協賛を得、お力添えを得て、力強い日本の交通網をつくり上げることに努力したいと思つております。

○川島(金)委員 今大臣が認められました通り、現在の内閣の日本の交通政策、ことに戦前から戦後に通ずる問題であり、大きな立場に立つた確固たる計画的なものがない。われわれはこれを強く感じておるのであります。従つて今後の日本の交通政策というものは、従来のような、極端に言へばいわゆる出たとこ勝負のような形になしに、もつと確固とした計画と方針に基いて、日本の文化と経済の積極的な向上に役立つような、重点的な立場をとりつつ、この問題を押し進めて行くという大方針を、この機会に確立する必要がありますのではないかと私は考えますので、この点を特に強調しておきたいと思つております。

さらにこの機会に大臣にお尋ねしておきたいのですが、この法案によりますと、先ほど私が申し上げました大臣の必要と認める助成の対象とする地方鉄道の認定というものは、大臣がこれを認めるということになつておるのであります。大臣が独断でそういうことが

できるというのには、あるいは事務の簡素化、行政の簡素化等からいひまして、あるいは望ましい場合もあるかと私は思ひますけれども、この種のきわめて重要な助成問題対策に對しましては、大臣が一人でこの問題を認定する、きめるという立場をとられるよりも、何か大臣のわきに一つ、大臣の意見に對し助言のできるような一種の民主的な機関があつて、その機関を通じて意見を問ひ、その機関の答申に基いて大臣が民主的な形においてそれらの必要な路線を指定し、そしてその路線に對しての助成方法を進めて行く、こういうた形をとるといふ方が、何か国民の立場から見まして民主的な決定の仕方であり、同時にまた大臣としての責任の上から考えましても、非常に望ましい姿になるのではないかと私は思つておるのであります。こうした問題を大臣一人に押しつけることが大臣としてはやりよいか、それとも他に大臣の意見に助言を与えるような機関もある方が、大臣として行政の執行上よりよいものであるかどうか。その点についての大臣としての経験に基く、腹臆のない、率直な御意見をこの際伺つておきたいと思つております。

○石井國務大臣 ごもつともなお話でありまして、趣旨は賛成であります。しかし今までもたとえ補助金等の始末をする、補助金を出すとか出さぬとかいうような問題についての、こういうような固定の機関を設けた例は今までないようでありますし、すべて大蔵大臣とも相談をすることに成りますし、中では運輸審議会等もありまして、これらのものに諮つてやりますので、わざわざ別に諮問機関を設けぬでもい

いのではないかと思つております。○川島(金)委員 今大臣の説明によりますと、この法律がかりに実施された場合に、しかも大臣が第三案に基くところの認定をいたします場合には、必ず運輸審議会等の議に諮るといふお話がありました。それは行政措置として当然やられるという心構へでございますか。その点をひとつ念を押しておきたいと思つております。

○石井國務大臣 規定上にはつきりそうなつてはいるわけではございませんが、そういうふうな心持でやつて行きたいと思つております。

○川島(金)委員 この問題に私実は重大な関心を持つておるわけでありまして、この法文にはそうなつておらない、従つて大臣がこの助成をする路線を認定いたします場合に、大臣の心持といたしましては審議会等に諮るといふ心持があるという、その気持はわかりませんが、諦めないでいいということに実はこの法文ではなるわけでありませう。従つて大臣がこうしたものを認定する場合に、事情によつてはめんどろなことが起り得る場合もありませんか、めんどろだから自分の判断で認定してしまふ、こういうこともできるわけでありませう。しかしそういうことをするといふことによつて、私は大臣をゆめ／＼疑うわけではございませんが、しかし國民の立場から見ました場合に、やはり大臣がこういう重要な問題に對しての決裁をいたします場合には、何か民主的な運籌の方法として、新たに別の委員会などをつくれと私はして申し上げませんが、原則として一原則というよりもむしろ絶対的に何らかの機関に諮つた上でこれを認定す

る、こういうことになつた方が非常に望ましい姿になるのではないかと先ほどから申し上げておる次第でありまして、そういうことの方がいいと思ひますので、その点の率直な御見解をどういふのでありますか、もう一べん聞かしていただきたいと思います。

○石井國務大臣 この規定は、規定の面からいひますれば今お話になりました通り、だれに諮ることでもない形になつております。しかし運輸大臣としては最も慎重な態度をとるべきものであります。私に限らずその職にある者は、それ／＼の關係の者と話し合つて一番正しいという案を出すべきであると思ひますから、わざ／＼ここに諮るといふことをきめぬでも、その精神は生きて行くものだと考えております。

○川島(金)委員 大臣の今のお話だと、先ほどの前段の御意見と若干食い違つて来たような形でありまして、そこの關係がどの助言ではないかと想像するのであります。私はそういう形ではなしに、やはりこの種の問題の裁決は、民主的な形で進めておるのだといふ姿を國民の前に明確にして置く、こういうことの方がきわめて望ましいものであらうというのが私の見解であるのであります。しかしこの事柄で大臣と押問答をしても意味のないことではありますから、その程度にとどめておきます。

そこで私はこれを提案者にお尋ねいたしますが、今の問題であります。今大臣と質疑応答しておりました通り、私の見解といたしましては、何らかの審議機関を通して、最終的には大臣が良識をもつて決定する、こういう形を

とることが最もこの法律をしてよりよき法律たらしめるものではないか、こういうふうには私には考へるのであります。提案者はそういう点について考へられたか、それとも考へられずにこの法律を提案されたか。その点の見解をひとつ重ねてお尋ねしておきたいと思ひます。

○關谷委員 立案にあつては、そのようなくとも考へないことはなかつたのであります。大体これを運輸大臣が認定をいたします際には、大蔵大臣とももちろん協議をする必要がありませうので、協議をいたします。各部門の部門と申しますか、その方面とも協議をいたします。なおまた免許基準というものをつくりまして、その免許基準によつてその範囲内で許可するのであります。私はわざ／＼運輸審議会等に諮る必要がない、大臣が大蔵大臣と協議をし、さらに部内と相談をして、そして免許基準によつて許可すべきものである、このように考へております。

○川島(金)委員 提案者としてはいろいろ考へられた提案だらうと想像はいたすのであります。なるほど一つの許可の場合には基準があり、また認定の場合における一つの基準があるから、それでいいじやないかと申すてしまふ、まさにそれまでであり、その通りであります。私はどうもそれではまことにこの法律をして、何か兩端点睛を欠いたものがあるやに私は痛感をいたしておるのであります。そこで提案者にさらにお尋ねするのでありますが、法文から申し上げました第三案の、運輸大臣の認定にあつては、たとえ運輸審議会の議を必ず経るといつた

意味のことをつけ加えるという意思は、今日のところあるかないか。事情によつてはそういうことも考えられるが、その点をお考えなされたらどうか。その点をひとつ聞かしてもらいたいと思ひます。

○關谷委員 ただいま申し上げましたように、大臣がこれを認定するのには、たしなめて、いろいろ相談する箇所もありまゝです。なほ認可基準というふうなものまで定められて、そのわく内において決定するのであります。その必要がない、そういうふうな委員会に必要はない、屋上屋を架する必要はない、このように考へておきます。

○川島(金)委員 私はどういふようでございますが、この第三条の問題についてはいろいろの懸念を持つものであります。大臣になる方必ずしも、現在の石井運輸相に対してはわれわれも信頼を申し上げておりましたが、今後どういふ大臣が出て来ぬとも限りません。いづれ石井運輸相のような人格高潔、識見の高い者であれば、われわれも何の懸念もいたしません。しかし場合によつては大臣が非常に人格的な者で、かつても、まわりの動かす人が違つた勢力で大臣を押しに来るといふことも、實際の場合にはあり得るのであるうし、また大臣と政党の關係におきましても、昔からの実績からいいますれば、必ずしもつきりして、これでいいのだという確信がわれわれには持てないのであります。従つて大臣の立場にいたしましても、そういう何か審議会なら審議会の議を経てやるのだという形ならば、非常に責任も、そう申しては何ですが、軽くなるという形です。また外か

ら見ても、それが非常につきりした民主的な感じが強く出て来る。そういうことによつてやはり一種の行政運営の民主化というものも、ある程度達成できるものである。必ずしも審議機関があるからといつて、民主化が完全に達成するとは私どもは一概には今日思つておりません。今日のとき日本は民主化がまだ発展途上にある過程にあるときでありますから、民主的な機関を設けても、その機関に参画するところの人員を一步限られれば、かえつて目的と逆な結果になる場合もなしとはしない。そのこともわれわれは十分にわかつておきます。しかしそういう弊害が若干あるからといつて、民主的になるものをわざ／＼それを拒否するといふ建物をとるといふことは、私は当らないと思つておきます。

そこで私はさつ／＼ばらんにもう一ぺんお伺いするのですが、提案者の今の御説明によれば、そういうことは絶対に必要がない、かりにこの条文に對して私の今申し上げておるような修正案などが上程されたといつたような場合にも、なほかつ提案者としては、そういうことには応ずる意思を持たないといふふうな解釈をしていいのであるか、それともそういう場合には提案者は提案者の立場において、また何らかの考慮をするという余地があるのか、その点をさらにつけ加えてお尋ねしておきたいと思ひます。

○關谷委員 私は先ほどから申し上げました通りでありまして、およそ大臣ともなるほどの者でありますので、そういう人は信頼してさしつかえないと思つておきますし、いろいろ疑念は實際のないものであつて、この基準が

あり、さらに各部門と相談し、大蔵省と打合せをするということ、私は決してそう逸脱するようなことはない、この方法でさしつかえないのではないだろうか、このように考へておられます。

○川島(金)委員 提案者は、大臣がそれぞれの機関に諮るのだ、それだからいいじゃないか。どうせ諮るといふことが初めから原則的にわかつておるならば、法文に明確に書いておつた方が、書かないよりも私は明確になつてよしいのだ、こういう見解を持つのですが、その点はいかがでございますか。

○關谷委員 私は運輸審議会というものは、こういうものを審議するような機関になつておらないといふふうな考へておりましたので、運輸審議会というお話もありましたが、そういうふうなところと相談するといふことは、あるいは適當ではないのではなからうか、このように考へておきます。

○川島(金)委員 さらばさらにお尋ねいたしますが、提案者の關谷君におかれましては、重要事項について大臣が決定をいたします場合に、大臣の独裁がいいのだ、民主的だ、いわゆるよく多くの人に相談をする、諮るといふこの形というものは望ましくないのだ、こゝろの思想が提案者の根柢には流れておると思われまゝですが、一体物事を進めたり、物事を相談するのには、あるいは実行するにあたりまして、きまつたことを実行するのは別といたしまして、何らかのものをきめようとするときに、頂点にある者が一人で独裁することの方がいいの、それともそうでなしに、従来われ／＼の間で言わ

れまいたいわゆる民主的な形においてそれを決定することの方がよるしいのか、その根本的なお考えについて、若干私と食い違ふようですが、どういふふうな提案者は考へられておられますか。

○關谷委員 川島委員は、大臣が一人で独裁的にきめるということをおつておられるが、私は最初から詳しく、くどいほど説明しておるのであります。大臣が独裁的にきめるのであります。決しないのであります。各部門に相談をするので、私はこれで独裁といふことは決して起らないといふことを考へておきます。なお形が民主的であるといふふうなものはいくらもありません。あ、道路運送審議会あたりも廃止するもの、形はまことに民主的であるものが、現在廃止しなければならぬようなものもありませんので、煩雑さを省くといふことも考へて、私はこれに諮る必要はないと考へております。

○川島(金)委員 ぼくは關谷君と論争しようという立場ではございませんが、たとえばという例で、道路運送審議会などを持ち出したが、あれは別です。ああいう問題をこゝで持ち出して、だから一切の民主的な諮問機関といふものは不要である、そして弊害のみ多くして利益はないのだといふ断定を下すことは、私は關谷君のような賢明な方にしてもよつと断然だらうと思つておられます。根本的な問題といたしましては、なるほど大臣一人で判断を押すわけではあります。それはわかりません。わかりませんが、一の形としてはやはり民主主義といふ一種の形でありまゝです。その形が整うことによつ

て民主主義といふもの実と名が完成するのである。いろいろ相談してやるのだから法律はなくてもよるしい、機構はなくてもよるしい、それで民主的にやれるのだと言ふが、その人としてはいふことが出来るかもしれぬ。

しかしながら形が整わないときには、そういうことが往々にして破れやすいといふことは、天下の今までの実績が明らかにか物語つておるころなんです。そこでやはり物事を民主的に推し進め、決定をする場合には、民主的な形と機構をそこにつけるといふことを考へなくては完全なものができない、こゝろ私を考へます。この点について提案者關谷君は、もはや私どもの意見に對しては対立的な形をとらざるに、つていふようでありまゝですが、私はまことにこの法案の審議の上において、あるいはこの運輸委員会の今後の審議上において、まことに好ましくない形を關谷君はつくるうとしておるやうにさへ思ふのであります。私はこの法案に反対してはいたしません。私は反対をしてはいたしません。何らかの形において、できれば満場一致の姿においてこの運輸委員会での法案を通して行きたい、これが実は私の底意であります。關谷君もおおよそ御推察でありまゝですが、そういう底意を持つてだん／＼の質疑を私は行つておるわけでありまゝです。

そこでもう一ぺん最後にこれは余を押しおきます。どうしてもこの問題については、この第三条といふものは一字一句も曲げることができないのだ、そういうかたくな断固たる態度をもつて、あなたはこの法案に臨むのだという決意であるのかどうか。その



あなたの回答いかんによりましては、私は私の立場なりに今後決意を改めなければならぬ、こういうことになるのであります。私にはけんかばかりでありません。なるべく平和のうちに物事を運び、そしてできるだけ与野党を問わず、超党派的な問題については超党派の形をもつて、満場一致これを決定して行くという形をとることがきわめて望ましいと私は考えているので、念を押すのでございます。

○關谷委員 私これが独裁に流れるというふうなことはないという私の考えを述べているのであり、そしてまた独裁と断定されるのはそちらで断定しておられるので、私が委員会の例を一つあげると、全部のものがいらぬのであるというふうな断定されるのも御自由であります。私は委員会において皆さんがそういうふうなことを賛成されるのにもかわりなく、どうしてもこれをかえないのだというふうな、そういう横車を押すような態度に出ようとは思っておりません。

○川島(金)委員 さすが關谷さんだけありまして、大分やわらかくなつて来た。私はそれでなければならぬと思ふ。どうも一、二分前のあなたの御説明は、これに固執してしまつて、もう幅も弾力もない、こういうふうなあなたの説明でありまして。そういうふうには私には受取つて、心外に思つたのですが、この法案にはそういう幅のある考え方で臨み、できるならばひとつ満場一致にもつて行くことの方が望ましいのだというお考えがあらまなすならば、私は私なりに又あなたに御協力を申し上げることにやぶさかでないというところを、この機会にさらに明らかに

しておきたいと、かように思ふのであります。

そこで私は提案者に、またこれは運輸大臣にもひとつ念を押しておきたいと思ふのです。これは根本的な問題になるのであります。この第三条の一項第三号にありますが、この第三号の「設備の維持が困難なため老朽化した地方鉄道であつて、その運輸が継続されなければ国民生活に著しい障がいを生ずる虞のあるもの」という実情にある地方鉄道は、私は今日ではあまり多くはないのではないかと、かりにありまして、その路線の延長距離は非常に短かいものではないかというふうな考えられるのであります。これは私は具体的に知つておりませんからわかりませんが、非常に長距離の地方鉄道というのならば、私の意見は若干違つて来るのであります。もしさうでないといふならば、こういうた廢線を余儀なくされるような窮境に立ち至つた地方鉄道の貴重な設備、資材を喪失しておく必要がない、同時にまたその貴重な資材と設備があるにかかわらずなか／＼立ち行かない、経営困難だということでありまして、この貴重な施設、資材は、日本経済の発展のために別に活用する方法があるのではないかと思ふ。今日は何も地方鉄道だからといって、汽車や電車を通すばかりが能てはございません。そのかわりといつたしまして、五十人、七十人一人に乘れるバスもあるわけでありまして。従つてそういうような方面の路線に對しましては、別な輸送力を動員して、地方の公共の福祉にこたえないという方法はないかと思ふのであります。そういうことが考えられ

るようなものが、当面予定されておりました地方鉄道の中にはあるのではないかと私は推察をいたしますが、そういうものがあるかないか。それからまたそういうものがあつた場合に、その一つの鉄道だけにこだわらないで、そういう鉄道を別なバスなラバスに切りかえる。そうしてその目的を一層果して行く。しかも経費が少なくて済んで、国がいろいろとめんどうを見なくても済むし、さらにまたそういうた貴重な設備や資材が別な方向に活用されるというふうなことも考えられるのであります。そういうこととはどういふふうになつておられますか。

○關谷委員 バスとかその他の代替輸送ができるものに対しましては、これは認定をいたしません。降雪地帯とかあるいは山間部等で、これにかわるべきものがない、冬の間はバス等が通つてい通わぬ、地方鉄道なり軌道でなければならぬもの、そういうふうなものを認定するものでありまして、たとい赤字が出ておりましたも、それをバスがかわりに走るとか、あるいはほかの輸送方法がある場合には認定をしない、こういうこととあります。

○川島(金)委員 そういふことに決定されているならばよろしいと私は思ふ。ただこの法文の中にはそういうたものは私の見たところではございません。そういうところは認定しないのだという明確な法文がないから、こういう疑問が起つたわけでありまして。しかし原則としてそういうことはないのだといふことであります。あえて私はこれ以上この問題について廣問を続けようとは思いません。私はこの法案に對しての疑問が他にもたくさん

ありますが、これはみなこまかいことではありません。あえてこの委員会が論議をするほどの重大な事柄でないと思ふますので、私はこの第三条の問題だけにとどめておきます。

○關内委員長 南條徳男君。○南條委員 簡単に關連いたしました。政府委員でよろしゅうございまして、ただいま川島委員から質疑があつた第三条の問題は、やはり本員においてもそういう疑念を持します。この点は十分当局において基準をはつきりさせることが、この法案の骨子だと私は思ふのであります。そこで現在補助の対象になつている線及びその数などのくらいあるか、わかりましたら承りたい。つまり第三条の規定に基いて、補助の対象となると当局が考えられるものは、全部でどのくらいありますか、おわかりになつたら承りたい。

○關谷委員 大体第三条に該当するものはなからうかと考えられます。これは、新線の場合が大体四線、大規模な改良をやるものが大体一線、鉄道電化をする必要があるものが大体四線、北海道拓殖鉄道の補助の関係が七線、欠損鉄道と申しますのが大体十一線、設備改良鉄道の、これに伴う利子補給のものが一線、この程度で、合計二十八線であります。

○南條委員 ただいまのお話の二十八線というのは予定ですか。将来この基準で予算があれば補助をしたいとか、しなければならぬというふうな対象のものがどのくらいあるかということをお聞きしたい。今の二十八線といふのは、大体予算がないからこの程度でとりたいということですか。

○關谷委員 今のところはこの程度であれば十分ではなからうかというふうな思われるのが二十八線であります。大体現在やつておられるのはきわめてわずかで、北海道の関係だけでありまして、これも八線で約一千八十万、一線約百万程度のわずかのものがあります。この二十八線を全部いたしますと、もちろん年度別になります。この金額は減つて参ります。大体これを完成いたしましたためには、一億九千六百万円、二億円程度で済みます。

○南條委員 そうしますと、この法案ができて、将来予算の措置に對してまたまたその対象となるような線があつた場合には、大蔵省当局と折衝して予算の増額をしなければならぬような場合がある。さうなことも考へておられるわけですか、大体この程度で当分はいいというふうな考へておられますか。

○關谷委員 さしあたりこ一、二年間はこれでさしかえない程度であります。しかしながら天然資源の開発、その他産業上特に重要なもの新線の出願をいたしておるものもありません。そのようなものが出て参りますと、これよりはふえて参ると考へておられますが、やはりだん／＼終つて参りますので、年度に割ります。金としては龍大にふえる杞憂はない、こういうふうな考へておられます。

○南條委員 そこで事務当局に伺いたいのですが、今までにこの基準に基いて民間側から申請をされ、陳情をされていふような線はたくさんありませんか。この基準でもつて当局がきめる場合に、何らの支障なくしてやり得るかどうか、さうな点の見通しを

承つておきたい。

○植田政府委員 たとえば新線の場合に、非常に新線が思うようにできませんので、何らかの金融的な措置をせむ考へてほしい、あるいは赤字の鉄道につきましても、むしろやめさせてほしい、どうしても採算上、経営上困るからやめさせてほしいというような会社側の申出に對しては、これは唯一の交通機関だから、やめてもらつたら地元としては非常に困つたことになるというやうな、存続を非常に熱烈に要望される地元からの陳情を従来再三受けておられます。ただこの法律に基いてのどうしてこれというその申請は、今まではもちろん法律ができておられませんからございませぬが、この法案に織り込まれておられますやうな実態についてのいろいろの話、あるいはそれに基きますところのいろいろの陳情、そういうものはたび／＼聞いておりました、そういう非常に切実なものについて考へましたのが、先ほど提案議員からお話がありました線でございます。

○南條委員 そこでこの法律ができません、第三案のこの抽象的な項目に基いて、全国的にどういう便宜があるならば、この法律に基いて出願したい、陳情したいという申出がたたくさんあつた場合は、二十八線ではなか／＼決定が困難なやうな事情もあるやうに私は考へるのであります。先ほど川島委員からも言われた通り、そういう点においてこの法案にはなか／＼むずかしい点が出て来るのではないかと思つてあります。だからこの点について当局は、この法律ができて、將來そんなに数多く陳情が出て来ぬというやうな見通しがあるか、おわかりならばち

よつと知らせていただきたい。

○植田政府委員 確かにこの法文だけでは少し抽象的な面もございませぬので、この補助の対象となりませぬところの認定あるいは承認の基準というものについて、もう少し明確な基準をつくりまして、これを省令で公にして行きたい。もちろんこれにつきましても、政府部内においていろいろ関係の向きとも折衝いたしまして、そうして省令にはつきり出した、かやうに考へておられるわけでありませぬ。今お尋ねのやうにこの法律が出ると、予想もしなかつたやうなたくさんのお申請がいろいろ出て来るのじやないか、あるいは私どもの今までの資料で考へておりました以上の、あるいは予想しておりました以上の申請が出て来るのではないかと考へておられます、それにつきましても、さきに申しました基準というものを照し合せまして、先ほど来いろいろ御議論のございまして、慎重に認定の可否を取扱いたいと思つております。また政府部内におきましても、予算の折衝その他におきましても、当然そういう面からいろいろと議論がさされる、あるいはまた、実際問題としていろいろの制約も受ける、かやうな状態でなかるかかと考へますので、そういう点、いろいろの事情を十分考へまして、この法案実行の趣旨に沿つたやうに遺憾なきを期して参りたいと考へておる次第であります。

○南條委員 大体了承いたしました、この法案ができれば、かやうな第三案のやうな抽象的な基準であれば、必ず全国的に申込みが殺到するのではないかと考へるやうなことも懸念されませぬ、またその場合に、選択に非常な

難儀をして、当局が非常にいろいろな疑惑を持たれるやうなことがあつては、かえつてこの法案をつくらつたがために影響が大きいのでありますから、その点をあらかじめ考へられまして、先ほど提案者の言つた通り、われ／＼は委員会をつくるというやうなことも主張はいたしません、十分省令その他に基準をはつきりされて、そういうことのないやうに十分注意されんことを希望しまして、私の質問を終ります。

○植田政府委員 政府委員にお尋ねしたいのですが、二十四条の四項です。これは十五国会のときに私が質問いたしましたところが、提案者は新たにできる新線建設は政府の命令である、こつうふうにして断定をされました。その線に沿つて私は賛成をしたわけですが、当時政府委員の回答では、そういうやうな政府の命令ということにはならないのではないかというやうな意見があつたのですが、この点提案者と同じ意見であるかどうかということをお伺いしたいと思います。

○植田政府委員 現在やつております新線建設が、政府の命令に基くものであるかどうか、かやうなお尋ねであつたわけでありませぬ。現実的に申しますと、国鉄總裁が自由裁量でどうと考へるといふ余地が非常に少ないのでございませぬ。従いまして提案者のお話にもありませぬやうに、現実的には命令であるといふやうな見解もとり得るかと思つてあります。しかしいわゆる政府の命令としての形式を備えていないといふことも事実でありまして、従いまして命令であるかどうかということになりませぬ、実質に重きを置くか、形式的要件

が必要であるかということによりまして、これは非常に議論があるかと思つてあります。本案の処置につきましても、現在におきましては現実の問題は起つておられません。將來現実の問題が起つたならば、この法案の運用につきましても、提案者の立法の趣旨を十分考へまして、この具体的な事例に對して遺憾のないやうに処置したい、かやうに考へておる次第であります。

○植田政府委員 私は国有鉄道が、どうしても敷設をしなければならぬという新線が將來出て来ると考へるのであります。しかし現在は私も本委員会においていろいろな議論を聞いておりました、どうして国有鉄道の当事者は新線建設というやうな面についてはあまり賛成ではない。ところが建設審議会等の答申によつて、新線の建設というものが推進をされておる。今とつておりますところのそういう形が、政府の命令ということになり得るかどうかということをお伺いしたいと思います。將來国有鉄道がどうしてもこの区間に新線を建設したい、そういう発意に基くときは、私の質問しておることは別問題であります。現在当事者が否定をしよう、なお新線が建設をされておるといふ現段階における取扱ひ方というものは、政府の命令によるものであるかどうかという点をどう考へておられるか、一回お答え願ひたい。

○植田政府委員 この点は先ほど申し上げましたやうに、形式的な命令であるかどうかということになりませぬ、形式的要件を備えていないと言わざるを得ないのであります。従いまして本法案の運用におきまして、ここにあり

ます政府の命令というものをどう解釈して行くか、形式的要件をあくまで必要とするかどうか、こつうの問題になるかと思つてありますが、提案者の立法の御趣旨もございませぬので、具体的な事例につきましても、遺憾のないやうに処置したい、かやうに考へておる次第でございます。

○植田政府委員 それでは提案者にお聞きしたいと思つておられます、何だかあいまいで、はつきり割切つた回答が得られないわけでありませぬ。提案者として行つたやうなものを、命令として取扱つて行くやうな条文の変更方の用意があるか、かといふことをお伺ひたい。

○關内委員 私は別に命令というやうなものを書き入れなくても、そういうふうな疑義のある場合、またそういう懸念のあるやうな場合には、大臣から命令書を出さず、こつういうやうなこともできる、こつう思つておられます。別にその必要を感じておりませぬ。

○植田政府委員 これは提案者が、やはり現段階における新線建設は、命令の形であるといふことをはつきり前の国会においても言明しておられますから、そのやうに条文を書いていただくこと、私は最も至当であると思つておられます。ただいまの御答弁でも、大臣が命令を出さず、こつうにもあいまいな回答があるわけですが、その点をはつきりしていただきたいと思います、こつう関係があると思つておられます、こつう提案者が御回答になつた線に沿つて実施をして行くやうにお願いをしたいと思つておられます。

○關内委員 他に御質疑ございませぬ。

んか。原野君。

○原野委員(改) 提案者に一つお伺いしたいのです。先任ども御質問がありました。明確な御答弁がないようであり。この点はこの法案の中心だと私は思いますので、明確にしたい。ただきたいのは、第三条の第一項第三号の問題であります。設備の維持が困難なため老朽化した地方鉄道であつて、公共の福祉のために継続されなければならぬ。政府がこれに援助しなければならぬという鉄道を、どの尺度で認定するかということが一番むずかしいことと思つたのです。内容がよくても、表面税金の関係や何かで苦しいようなかつこうをしておる会社もなきにしもあらずと思つたのです。それは何となくないでしようけれども、あるいはあるかも知れない。だからそれは、その認定の尺度をどの程度まで下げて行くかというところに問題があると思つたのですが、そういうようなことについて、これには何も規定がないのです。先任ど川島委員が御心配になつて、運輸審議会に諮つたらどうかというふうな話もされましたが、何かそういう基準があればつきりして来るのじゃないかと思つたのです。またこの利子の補給という問題が第十六条に出ています。いろいろな財政的な援助が地方鉄道に対してなされるというのであります。どのような会社に対してこれをなすかという尺度がそこにはほしいとわれ／＼は思つたのです。提案者にひとつこの点を承りたいのです。

○關谷委員 ただいま原委員からお話のありました表面はまことに苦しいところに見えるが、内実はというお話は当ら

ないお話でありまして、これは監査を十分に行はします。決してさよならなことはございせん。しきりに監査をいたしまして、しかも提案理由にもはつきり書いてあるものであります。他にかわるべき輸送機関がなく、経営困難であるというのに対して、認定の対象に相なるのであります。これはそれにかわるべき輸送機関がないということが条件になつておるのであります。

○原野委員(改) 同じ欠損をしておる地方鉄道会社が三つ四つあつた場合、全部が全部補助の対象にすることができない場合には、たとえばその中の二つを補助の対象にしようとするときには、その判定は非常にむずかしいと思つたのです。その四冊の状況、つまり公共の福祉の尺度を、たとえば五つの路線についてどういふふうに酌量するか、その認定というものは、ただ監査だけでどうもできないと思つたのです。こういうような点は、結局最後の判定は運輸大臣の裁断ということになりましようか。

○關谷委員 四つも五つもの線というのは、私ちよつと了解しかねるのであります。同じ場所において四つも五つものものが競争したておつて赤字を出しておるからというので、それに補助するということではないのでありまして、一つしかなくて、その一つが維持できないという場合をいふのでありまして、四つも五つもの鉄道が競争しておる場合というふうなことは私たちが考へておりません。

○原野委員(改) 競争しておるといふ意味ではなくて、地域的に離れておつて、欠損しておる地方鉄道が四つ五つあつた場合を言ひたいのです。

○關谷委員 四つ五つものものがあつても、それがどうしても国民生活の上から必要であつて、ほかにかわるべきものがない場合には、たゞ五つあつても、離れておる場合は、五つとも補助の対象になる、認定の対象になると思つております。しかし五つが並行しておるといふ場合は、考へられないと思つております。

○原野委員(改) またそういう補助の対象にするか、あるいはその鉄道を国鉄で買収した方がよいかというふうな問題が起るのですが、そういう問題は非常に私はデリケートだと思つた。そうするとその鉄道は、国鉄で買収しないでおくかして行こう、こういうことになるわけですね。

○關谷委員 そういふ具体的事例でも示していただかないとわかりませんが、私はそういう場合はあり得ないというふうな考へております。

○原野委員(改) むずかしい問題ですが、この程度にしておきましよう。

○關内委員 ほかには御質問がなければ、本案に対する質疑は終了いたしました。

○關内委員 川島君。

○川島(金)委員 たいへん時間がたつたあと質問を申し上げて恐縮でございますが、この委員会にもいろいろと法案が山積して参りましたので、私の今お尋ねしたいと思つたことを述べさせていただきます。今後はなか／＼ないのではな

いかと思つたので、恐縮でございます。また、總裁の御出席も求めたわけでありまして、その点をひとつ御了承願ひたいと思つた。

国鉄にとりましても、運輸大臣にとりましても、忘れることのできない近來の事件の一つでありました。昨年の六月中旬に発生いたしました日暮里における事件、この事件が発生いたしました。今日ですでに一年を経過しようとしております。しかるころこの日暮里事件の発生後におきましては、大臣も總裁も御承知の通り、当面の責任者といつたしましては日暮里の助役でありました中山鹿之助氏ほか建築関係の人も加えまして、四名の職員がいづれも業務上過失致死罪によつて訴追をされておるのではありません。ことに承るころによりますれば、毎週一回という頻繁な公判が開廷せられて、それぞれ裁判当局において慎重なる審理を進めておるようになっております。この事件で不幸にして一命をなくしました方々及びその遺族、あるいはまた当時負傷せられた多くの乗客の各位に對しましては、われ／＼は總裁、大臣ととも／＼に国民の一人として意見を表し、お気の毒の意を表さざるを得ないのでございしますが、そこでこの問題自体を私はここで掘り下げてあらためてお尋ねしようというのではございせん。ただこの際總裁に特にお尋ねしておきたい問題の焦点は、現場におけるこの種の事故の発生により、私が見て参りましたところによりまして、まづたたく名もなき、力もなき一職員が、全身にその責任を浴びて訴追をされ、そのあけくのはてには刑に処せられて、永年動続して参りました職員が心ならずも無念の涙をのんで退職を命ぜられ、しかもその事故によつて退職を命ぜられるのでございすか

ら、その後における待遇といえども一般の人とはおのずから異なるような待遇を受けるのやむなきに至るといふ、実に気の毒な職員が今日まで多数おられるというところは、總裁もよく御存じのことと思つたのであります。そこで私は特に總裁にお尋ねいたしたいのは、こうした国鉄の現場における事故の発生によつて訴追されまする責任者として、こうした者だけが全責任を負わなければならぬという建前をもつてよろしいとするのかどうか。この点につきまして私は疑問を持つておる一人であるのであります。

さらに運輸大臣はもちろん、總裁もすでに御承知と思つたのですが、去る四月の十三日には鴻ノ巣、吹上の間に起きたまぎれておる間にころから発火をいたしまして、その一車が多量に焼失するといふ事件が起りました。そのためにその当日の乗務員であつた一人の荷扱員が訴追をされました。これもまた最近二、三日前でございすけれども、略式命令によつて少からざる罰金が来るといふようなありさまであります。日暮里の事件といい、今回のこの事件といい、相当善良な管理をされておつたといつたとしても、この事故が起るべくして起つたのではないかという感じがわれ／＼はいたすのであります。かりに日暮里の当時における駅長とか助役が、何十人の乗客が一べんにその陸橋の突き当りに殺到するな

んといふことは、普通の常識において想像も及ばないことでありまして、従つて平常の場合においてはこの程度の陸橋であれば、不測の事件を起して乗客に對してたいへんな迷惑を与えるこ





面の担当者であるところの建築の日暮

里分区におきましても、分区長がそれ

にこたえて、どうしても直さなければ

ならぬと思うから、どうか予算をもら

いたいというのを申請してあつたこ

とも事実であります。しかるに予算が

ないと称して、このことが行われずし

てあの事件が起つた。こういうことを

考えてみますと、ただに分区長の責

任あるいはまた日暮里の助役の責任に

一切を転嫁することは実に不当なもの

ではないか、こういうふうには考え

たのであります。これは現実に起つて

いる裁判中の問題を取上げております

ので、総裁もさだめし答弁には苦しい

であろうと思ひますが、こういう形

で悪いかというのを、本質的な

根本的な問題として総裁には考えてい

ただく必要があるのではないかと思

いますので、くどいようですが、その基

本的な考え方をひとつ説明してもらい

たいと思ひます。

○長崎説明員 抽象的な感じといたし

ましては、大体において私の感じ

は、施設の不完全ということが大きな

原因をなすであろうと思ひます。ただ

今日の日本全体の経済情勢、あるいは

日本国鉄の財政の現状という面か

らいたしまして、早急な整備というこ

とは非常に困難であります。この点は

私は非常に遺憾に思つております。

で、できるだけ早く整備して、た

だいま川島委員からお話があつたよう

なものの根絶を期する。事故というも

のはあつてはならぬのであります。事

な原因であろうと考えます。

○川島(金)委員 さらにお尋ねをして

おくのであります。今申し上げまし

たように、国鉄の施設あるいはまた国

鉄の施設のみならず、国鉄の輸送の現

実の状況というものが、全部無理なん

です。その無理な条件の中に、低額な

賃金を得て、無理に働いて、こう

いう形が事故の頻発を誘発している

という現実ではないかと思ひます。従つてこ

の事故の全責任というものは、単にそ

の職場における従業員、直接関係者だ

けの責任ではなく、むしろ国鉄自体の

全体の責任である。総裁の責任だと

か、あるいは局長にあらざるして、管理

局長の責任であるとか、こういう人の

問題ではなくして、むしろ国鉄全体の

現状がそういう問題を起しているとい

うふうに私も感ずるのであります。

司法の手に移つているのであります

すから、そのよしあしを私は論じよ

うとするのはありませんが、今後私

は何かの形において、国鉄の職員が安

んじてその職場に挺身し得る、そうし

て事故が起きたら自分が首になる、訴

追されるという脅威のあらしの中に自

分のほげしい仕事を進めて行かなけれ

ばならぬというふうなこの現状は、断

じて打開して行かなければならない、

こういうふうには考へるのであります

す。

そこで私は運輸大臣にもつととお伺

いたすのですが、今私が総裁にお尋

ねしておるようなだん／＼の事情であ

りまして、しかも国鉄の資材、施設ある

も、今お話を申しました通りに、少く

も規定の量分の三倍、四倍の荷物を積

んでおる。そして人員も昔と同じ人

員で今日働いておる。そういうように

働いておる中で事故に対して、単な

るその働いておる一人が全責任を負わ

なければならぬというありさまにな

つておる。むしろ不可抗力でなかつた

かと思はれる事故に対して、か弱

い無名の一職員が全責任を負わされて

おる、こういうふうな状態でありませ

るので、私はこの際積極的に私の意見

を申し上げて、御意見を承つておきた

いのであります。今ありますかどうか

すかわかりませんが、海員審判所とい

うものが昔はあつたと私は記憶して

おります。海員のいわゆる事故等につ

きましては、ある範囲のものは海員審判

所において処理して行くという制度が

あつたわけですが、従つて今後国鉄の事

故等につきましても、国鉄の特有の状

況にかんがみまして、これは社会的な

訴追を受けるべき問題よりも以前に、

まず国鉄自身が自身の機関においてこ

れを審判する、こういうことを私は

考へる必要が今日あるのではないかと

思ひます。そう言つては失礼であり

ますが、一般の警察官、あるいは検

事、裁判官、これらの人々は国鉄の事

情というものをいふのです。おそら

くわれ／＼から言つてみたら、ま

くしろうとであると言つてもま

かえりません。国鉄の中で働いた経

験もあるわけじゃなし、あるいは汽車

に乗つたといつても、これは二等車に

勉強でいろ／＼調べておる。従つてそ

ういふ事情にうとい人が事故発生

の責任を追究するのでありますから、そ

こで責任者に対して非常に過酷なる追

究をする、また誤まつた裁判をするとい

うことがなまじしめあらずといふこと

は申し上げるまでもないのであります

が、そういうことに対して、何らか根

本的なそういう問題について改まつた

形を打出すという方法を考へる必要が

あるのじやないか、こう思ひるのであ

ります。まずそれについて運輸大臣は

どのような考え方を持たれておるか、

率直な御意見を承つておきたいと思

ひのであります。

○石井国務大臣 どんな場合でもか弱

い立場にある人のみが責任を持つて、

そうでない強い立場の者が責任をとら

ぬでもないといふことは、あつてはな

らぬことは当然のことでありませ

す。問題によりましては、その場合がある

であります。その場合はこうである

べきだといふことを一々申せませ

んが、精神は一貫すべきものであると思

ひます。今のお話のように国鉄は、実

は特殊な社会であるから、国鉄従業員

の審判所でも設けたらどうかといふお

話であります。これは私は実は考へ

たことがありません。初めて承りまし

たことでありませぬ。ただいまそれ

は名案だろつとすぐ申し上げるよう

な材料を持ちませぬ。これはなおよく考

へ、研究もいたしてまいらう。い

づれにいたしまして、さつき総裁も申

しましたように、人間の力また設備の

が、さればといつて今の日本の人口、

日本の経済力とかいろ／＼勘案いたし

まして、それでは安全第一で、今の設

備で事故の絶対起らぬと思へるよう

な範囲に運搬量を減らすといふことにな

らば、日本の経済力はおそらく眠つて

しまらうといふ非常に情ない状態

でありますので、お互いに張り切つて

何とかしてこの難局に耐えて行きた

い。そういうことから、結果といたし

まして、国鉄運輸の設備がだん／＼直

つて行くようになり、輸送も安心して

やつて行けるような状態を一日も早

く、今のままでは満足できないのを、

みなの方で一日も早くやつて行くとい

ふことに努力して行くよりはかに道は

ないと思つております。私どももそ

ういふお仕事に關連している一員であ

りますから、できるだけ私どもの力の及

ぶ点におきまして力をいたし、そうい

う悩みを従業員諸君に及ぼさないよう

にいたしたいと思つております。

○山口(文)委員 時間非常に短か

いので恐縮ですが、二、三総裁に關連質

問をいたしたいと思ひます。今の川島

委員の質問にお答えになつたところに

より言いますと、日暮里の事件でも、日本

の経済力まで持ち出して答弁をなさつた

わけであります。これは一例といつて

も、国鉄全体から申しますとたくさん

あるかもしれないけれども、この事件

については、その駅の管理従事者は処

置をしておつて、当局に対して進言

をしておつた。管理者として責任を尽

していても、なおかつそれが修理がで

きないで、あのような事故に發展した。

しかも当局の方で考えられて、日本

経済とは大げさであります。国鉄の

現状からいたしまして、それに十分

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

な

施策をすることが予算上できないかつた  
ということになりますと、この点に關  
しては不可抗力的要素を多分に持つて  
おるものと考えるのであります。その  
不可抗力的要素を多分に持つている  
事件が、しかも下級管理者である助役  
の中山氏が、裁判の途中において疲労  
のために脳溢血で死亡するということと  
るまでそれを追究するということは、  
ちよつと過酷ではないかと思つてい  
ます。こういう人道的な問題につい  
ては、別個に追究する方法はあると思  
いますけれども、しかし国鉄総裁とし  
てこの問題に対して、どのような裁判  
上の助言を与えられておるか。今の日  
本の警察、裁判にいたしましては、私  
は陸上交通に關してはある程度知識  
を持つておると思つておられますが、  
そうして私も事故に直面してはいざ  
過酷な取調べを受けておられます。こ  
れは実際には予備知識も何も持つてい  
ないままのしるうとなんであります  
から、知らぬものだから、とにかく責  
めて白状させるというようなことを昔  
はやつておつた。今はそういうことは  
基本的人權が許しませんから、そうい  
う過酷なことはしないだろつと思ひ  
ます。しかしわからないものであります  
から、とにかくその人間に自分の意思  
の方向に白状させて、罪をおつかせ  
るといふ事態も往々にして起るわけ  
です。民間企業におきましては、これら  
に對しては相当会社当局としても助言  
的な態度に出で従業員をかばつてお  
るわけですが、国鉄総裁として、従業  
員がそのような不合理な法の適用を受け  
ようとするのに、何ら裁判所に対して  
も、それは司法権の問題であるからわ  
れわれとしては関知する問題じやない

というような態度で放任されておるの  
かどうか。私はこれは重要な基本的な  
人權問題にも発展すると思ひますの  
で、ひとつ総裁としてとられた措置に  
ついて御答弁をいただきたいと思ひま  
す。

○長崎説明員 私今日の檢察当局のい  
るような批判あるいは裁判官の批判は  
いたしません、私の経験から申しま  
すと、過去と違ひまして最近機械開  
車に乗つてみたり、いろ／＼な鉄道の業  
務について理解しようという機運は非  
常に濃厚になつておられます。それで全  
然のしるうとはございませぬ、その  
上に私どもの方にいろ／＼意見も聞  
て参ります。またこちらから積極的  
に、ただいまの日暮里のお話については、  
鐵道当局から檢察庁の檢察に意見を開  
陳しておられます。そういうことは  
しておられます。

○山口(文)委員 その意見書なるもの  
を私は見たことがありませんからわか  
りませんが、具体的には言えないとし  
ても、一体どのような範圍の意見書  
を出されておるか、さしつかえなけれ  
ばひとつあらましをお知らせいただ  
きたいと思ひます。

○長崎説明員 大体結論から申しま  
すと、この事故といふものは不可抗力  
であつたといふ意見書を出してあり  
ます。

○川島(金)委員 時間がありませんか  
ら、もう一、二点で終りたいと思ひま  
す。御了承願ひます。今山口委員から  
ちよつと触れられましたが、総裁はま  
だ御存じかどうか知りませんが、今山  
口委員が申されました通り、日暮里  
事件の方の當面の助役でありました中山  
鹿之助、この方は事件以来再三尋問を

受け審理を受け、そうしてしまひには  
若干神經衰弱的な症状が見えたとい  
うので、同僚は最近まで非常に心配し  
ておつた、ところがその結果、直接間接  
は別といたしましても、つい最近のこ  
とであります、何か構内で突然に子  
供が自分の帽子を風に吹かれ飛ばし  
た、その子供がその帽子をとり線路  
上に飛びおちた、そのために電車が急  
停車したといふような事件もあつたの  
であります。そのときにこの事態を目  
撃したのがたまた／＼中山助役である。  
そしていわばもうすでに日暮里事件で  
一ぱいの頭になつておる助役でござ  
いますから、たまたまにして飛びおち  
た帽子を救ひ出した、そうしてその事柄  
の報告をするために受話器を手にいた  
しまして、二言、三言言つておるうち  
に急に脳溢血を起して倒れてしまつ  
た。そしてその助役室で約二週間に  
わたつて絶対安静を要するといふこと  
で、そのまま寝ておる、最近では自宅  
へ帰りまして自宅で療養をしておる  
が、まだ、まことにお氣の毒ではある  
けれども、最も親しい友人が見舞に参  
りまして、その友人の顔を正確に判  
断をすることができないといふやうな  
重体なものであります。脳溢血が起る  
べきときに起きたと言へばそれまで  
あります、助役は事件以来非常に懐  
悩をきわめた。しかも子供の帽子の問  
題を目の前にいたしまして、日暮里事  
件もあることでありますので、意外な  
るショックを助役は受けたらしい。そ  
の事柄から遂に受話器を耳に当てて、  
その事件の報告をしようとして途中で  
倒れてしまつたといふ事件があるわけ  
であります。そういうふうな末端の人  
に責任が集中されて来て、その集中さ

れて来た者がいかに心を砕き、悩ま続  
けて来たかといふことは、こうしたこ  
とがあつてもなくても想像にたたくな  
いのであります、いわんや中山助役  
におきましてはそういう事態にまで立  
ち至つて、まことにお氣の毒な状態  
であるのであります。そういうことをい  
るに申し上げても切がないことであ  
ります、今山口君からお話があり  
ましたように、こういう問題につきま  
しては総裁が今言われた通りに、ま  
たく本人の過失ではなくして、むしろ  
不可抗力といふこの条件が非常に強い  
といふことがえんじられておるので  
あります。ですから今後こうした事件  
につきましては、事件の内容にもより  
ますけれども、たとえ今申し上げた  
日暮里事件に類したやうな、ま  
たく不可抗力に近い事件の責任を追  
究される場合には、徹底的に総裁が親心  
をもつて、その責任を追究されている職  
員をかばつてやる、そしてできるだけ刑  
も軽くし、できればその罪を免れるよ  
うに絶対的愛情を持つた親心で一切の  
全力をあげてかばつていただく。また  
あらゆる手段を講じてあげるといふ、  
この心構えを一層固めていただくとい  
ふのであります。同時に先ほど運  
輸大臣に申し上げましたやうに、これ  
を機会にいたしまして、突然のやう  
であります、何か国鉄の内部における  
裁判制度といふか、審判制度といふ  
ことができるならば、法律上、憲法上可  
能であるならば、この際大臣とも  
に御相談願ひまして、そういう問題  
を再検討されて、できればそういう  
問題もひとつ進めて行くべきことを  
御配慮願ひことがしかるべきこと  
ではないか、かように思ひますので、その

ことを私は最後に強く希望なり、意見  
を述べまして、この問題に対する質疑  
を終りたいと思つておられます。

○關内委員長 本日はこれにて散會  
いたします。  
午後五時五十七分散會

昭和二十八年七月十一日印刷

昭和二十八年七月十三日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局