

運輸委員會會議錄第十九号

昭和二十八年七月十八日(土曜日)

午前十一時十八分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

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 川島 金次君 理事 鈴木 仙八君

岡本 忠雄君 徳安 實藏君

山崎 岩男君 白井 莊一君

岡部 得三君 松原喜之次君

山口丈太郎君 熊本 虎三君

館 俊三君

出席國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

出席府委員

總理府事務官(目 金丸 三郎君

治庁運送部長) 栗澤 一男君

運輸事務官(航 空局監理部長)

委員外の出席者

大藏事務官 廣瀬 駿二君

(主計官) 専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

七月十七日

紀勢西線に通学列車増発の請願(田

湖光一君紹介)(第四五六五号)

明石、姫路間に国鉄電車運転の請願

(岡田五郎君紹介)(第四五六六号)

栃木県における国営自動車の一一般貨

切自動車事業新規免許に関する請願

(高瀬傳君紹介)(第四五六七号)

新築市、富山市間国鉄海岸線を予定

改良線に編入の請願(内藤友明君紹

介)(第四五六八号)

国有鉄道新築線復活に関する請願

第一類第十二号

運輸委員會會議錄第十九号 昭和二十八年七月十八日

(内藤友明君紹介)(第四五六九号)
齒だ製らう及び原料の鉄道運賃改正
に関する請願(西村直己君紹介)(第
四五六〇号)

自動車免許制度撤廃に関する請願
(三木武夫君紹介)(第四六二九号)

水難救済に関する法律制定の請願
(熊谷憲一君紹介)(第四六八五号)

武豊線に列車増発の請願(早稻田柳
右エ門君紹介)(第四六八六号)

山田線復旧工事促進に関する請願
(鈴木善幸君外一名紹介)(第四六八
七号)

東北本線大宮、仙台間電化の請願
(船田中君外十三名紹介)(第四六八
八号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した事件

日本航空株式会社法案(内閣提出第
六八八号)

○關内委員長 これより會議を開きま
す。

日本航空株式会社法案を議題とし、
質疑を続けます。山口丈太郎君。

○山口(文)委員 昨日に引続きまし
て、私は航空行政の面から、運輸大臣
が見えておりませんので、事務的な面
について御質問を申し上げたいと思
います。

きのうの運輸大臣の答弁によります
と、日本の航空事業については、その
発達助成のためには、将来この国際線
だけではなく、国内におけるローカ
ル線も大いにこれを助成しなければな

らぬ、こういう考えを持つておること
が表明されたわけでありますが、そこ
で私は、そうなりますと、そのこと自
体は非常に好ましいことではあります
けれども、だん／＼とたくさん会社の
ができても参りますと、その新設会社に
対しましての認可の問題が、当然大き
く浮び上つて参ると思うのでありまし
て、これもやはり将来の問題として、
私は等閑視しておくわけには参らない
と思ひますので、この際事務当局にそ
の方策をお尋ねしておきたいと考える
のであります。たくさん会社の競争
会社として設立の認可申請をやり、現
在も行つておるのでありますが、それ
に對しての認可の方法をどういう手続
によつてやられるか、一応その方針を
お聞かせいただきたいと思ひます。

○栗澤政府委員 大体認可の方法とい
たしましては、御承知のように昨年から
施行しております航空法という法律
がございまして、それに準拠いたしま
して認可いたしております。航空事業
と一口に申ししましても、いろ／＼と内
容が多岐にわかれておりまして、大ざ
っぱにわけましても、たとえば今回問
題になつております国際線、これは定
期航空であります。それから国内の定
期航空運送事業、その中でも幹線とロ
ーカル線とわけられるかもしれませ
ん。そのほかにも、最近よく東京あた
りでもお見かけになると思ひますが、
宣伝ビラをまいたり、あるいは写真測
量をしたり、あるいは漁群探見をする
といったようなものを、航空法では航
空機使用事業と申しております。大ざ

っぱにわけましても、国際線と国内の
ローカル線の問題、航空機使用事業等
の問題、この三つくらいにわけられ
ると思ひます。

国際線につきましては、先般来大臣
からも御答弁がありましたように、今
回法案を提出しております日本航空会
社が中心になつて、しかも政府も十億
の出資までして、これを大いに支
ててやつて行くのだ、こういう御方針
がきめられておるわけでありまして、幸
いにいたしまして、国内の申請希望者
と申しますか、日航のほかにも二社ほ
どございまして、それが現在日航の増
資で全部一本になつておるのでありま
して、国内の希望者、あるいはそうい
う方に多少経験を持つており、今まで
相当準備をしたというものが全部一本
になつて力を結集して国際航空競争場
裡に乗り出そうという態勢を現に整え
つつあります。国際線につきましては、
この会社を少くとも当分は政府もでき
るだけ援助いたして行きたいと考えて
おります。

それからその次の国内の定期航空、
主としてローカル線でございますが、
これにつきましても、大体昨日大臣か
らお話のございましたように、現在航
空関係につきましても、相当の造詣があ
り、あるいは相当の見識を持つておら
れるという方々にお集りいただきまし
て、先般航空審議会というものをつく
つております。これは航空法に基く機
関でございます。その航空審議会の答
申にも、大体日本としましては現在ロ
ーカル線は二社程度で精一ぱいだ。あ

るいはそのときにも、むしろ最初は一
社もあれば十分ではないかという御意
見もございましたが、答申といたしま
しては、大体二社程度国内ローカルが
あれば、競争のために共倒れになると
いう心配もなく、やつて行けるのでは
ないかという答申もございまして、運
輸省といたしましてはその御答申にの
つとめて、大体ローカル線の会社は、
今言つたように国内は二社くらい、し
かもある程度分野協定をいたしまし
て許可する、そうしてその二つの会社
をできるだけ政府も援助して行きたい
と考えております。

それから最後に宣伝ビラ等をまいて
おります使用事業と申しておりますの
は、現在すでに十五社ほど免許になつ
ております。なおもと数社申請も出て
おります。いずれも相当の資力があ
り、事業関係もある程度これならやつ
て行けるだろうというふうな見通しの
できたものから免許いたしてございま
す。私どもといたしましては、現在ま
だ共倒れになるほどの激甚な競争をや
る状態には達していないと思ひのであ
りますが、これがそれなら三十ならい
いのか、あるいは五十ならいいのかと
いう点につきましては、その検討をい
たしておりますが、今のところまだ
五十社の申請が出るという状況には達
しておりません。幸い現在事業を始め
ておりますものは、ある程度その事業
を遂行いたしております。まだ創業当
初でございますので、事業面で相当成
績を上げるといふところまでは至つて
おりませんけれども、この種の会社と

してはある程度実績を上げつつ、乗員の養成、あるいは器材の拡充というところまで努力してある現状でございませう。

○山口(文)委員 そこで私はお尋ねいたします。これは今のところでは国内におきましては主要幹線、それから国際線を受持つということでありまして、将来この会社がローカル線を持つ必要を感じるような事態が招来されはしないか。この点についてどのように考えておられるか。

○栗澤政府委員 私どもの考えとしては、大体国内幹線と国際線をこの航空会社にやらせたい。その根拠としては、先般もちよと申し上げたかと思いますが、国際線に出る飛行機は、現在日航の使っておりますDC4クラス、あるいはそれ以上のものでなければ、安全性から申しまして、あるいは国際競争場裡に進んで行くという点から申しまして、とうてい間に合わない。従つて今度できる新会社といたしましては、少くともDC4クラス以上の優秀機をもつて、この事業を遂行するということになると存するのであります。一方国内のローカル線といたしましては、御承知の通り現在相当の飛行場がございまして、アメリカの空軍が使つておられるものもございまして。そのうちで今のDC4クラスの使える飛行場と申しますと、そうたくさんございませぬ。従いましてローカル線が開設されて、地方の主要都市を結ぶ程度のローカル線ということになりますと、勢ひ飛行場の規模あるいは滑走路の長さ、その他の制約を受けまして、大飛行機ではおそく使用不可能だということが相当出て来るだ

ろうと思ひます。なお事業面といたしまして、今の六十人乗りというような大きな飛行機をローカル線にまわしまして、これが十分お客をとり得るという時期にはなかつたかと思ひます。従いましてローカル線の会社は、お客の数から申しまして、ある程度採算のとれるような中型あるいは小型の飛行機でなければならぬ。従いましてやはりそうした中型、小型の飛行機を持つた会社が、ローカル線の会社として適當である。日本航空がローカル線に出ようということならば、今の機種以下の、もう少し小さな機種を持たなければならぬということになりますので、この新会社は国内の幹線、国際線という、大型機をもつて行く路線に重点を置いて行くべきで、ローカル線まで小さい機種をもつて入るということは、不適當だと考えております。従つてローカル線は、やはり別の会社の、先ほど申しました二社程度の会社が、ローカル線という使命一本やりで、あくまでも統一的中型、小型の機種で、その方面に十分力を伸して行くという方が適當ではないかというふうに考えております。

○山口(文)委員 私はこれをきわめて重視いたしておるわけでありまして、それではこの会社は、ローカル線運航の必要が生じた場合には、国内において将来にわたつてローカル線を開設しないという方針なのか。あるいは必要になれば、ローカル線に適當な航空機を整備して、国際線と連絡をとり得るような措置をとつて、国内の主要都市と国際線とを結ぶようなローカル線を考へておるか、こういう点をもう一つ明確にしておいていただきたいと思

うのであります。

○栗澤政府委員 ただいまのわれ／＼の考えでは、現在以上にこの新会社に新しい機種を持たして、ローカル線をやらせようという意思はございせん。

○諸委員 関連して伺ひますが、今のローカル線を将来やるかやらないかという質問に対してのお答えでは、やはりいつもりであるということでありましたが、法文の八条に「政府は、会社に対し、その行方定期航空運送事業のうち当該路線の性質上経営が困難なものにつき公益上必要な最少限度の運送を確保するため、予算の範囲内において、補助金を交付することができ」とあります。これはローカル線をやるかやらないかということにも関連があるのではないかと思ひますし、もし将来ローカル線をやらぬということであれば、こういう補助金というものは政府が考へておる新会社の大路線・国内大路線、国際大路線の間に、補助金の必要性が起きて来るという考え方があつたように、それともまた今質問のあつたように、どうしても培養線としてのローカル線が必要になつて来たときの関係でありますか。この補助金をやらねばならぬという第八条の想定は、どういふところを想定してこういう項目が入つたか、聞いておきたいと思ひます。

○栗澤政府委員 第八条の関係は、立案当事者といたしましては、国内のローカル線を考へておる条文ではないのであります。しからばどういふ点を考へておるかという御質問でございませう。非常に仮定的と申しますか、将来あり得る事態を考へて規定しておるものでございませう。はたして例が適切であるかどうか疑問であります。たとえば沖縄、台北線というものをやらなければならぬというような事態を想定いたしますと、沖縄から日本へ参ります旅客はそうたくさんないかもしれぬ。しかし日本としては、この沖縄、台北線はやはり公益上やつておきたいということも考へられるのですが、その場合に、会社としましては採算がとれないから、やりたくないというようにな事態もあり得ると思ひます。しかし政府としましては、当然日本航空がどこかにやらしておきたいような必要も考へられますので、その場合には、補助金を交付してもその線を確保させるということを考えて規定しておるのであります。しからば実際に沖縄、台北線が、そういうように旅客が少なくてやつて行けるかということになりますと、私も必ずしも現在沖縄線あるいは台北線がやつて行けるかどうかというふうな研究の結論を出しておるわけではございませぬ。ただそういうこともあり得るということで規定しておる条文でございませう。

○山口(文)委員 日航はローカル線はやらぬ。もしローカル線をやらせるとすれば、他の会社にこれをやらせるとすれば、日航は国内幹線と国際線を結ぶ特定の航空路だけをやらせる、こういうことでございませうが、最初の質問のときに答えられ、またこの提案の御説明の中でも、航空機を現在購入する場合におきましては、非常に多額の資金を必要とする。そしてその償却度は、陸上の交通機関のものよりも非常に大きい償却度である。従つて政府が助成をしなければ、あるいは政府の方

で資金の裏づけをしてやらなければ、航空の発展は期し得られないというところが大きな理由で、この法案が出されておるのであります。そういういたしますと、これはローカル線におきまして、やはり五十人、六十人という国際線に使用するような大きな航空機でなく、少くとも十人ないし二十人というような中型もしくは小型の飛行機を使用し、ローカル線の会社をつくることとしたとしても、これまた膨大な資金を必要としたのであります。そういういたしますと、それは単に民間資本のみをもつてしては、とうてい満足な会社をつくるわけにも参りませぬし、また航空の発展上から申しまして、満足な発展を期することもできないと思ひますが、その点について政府はいかなる見解もしくは計画を持つておられるか、ローカル線に対する助成の方法等についてお伺ひをいたしたいと思ひます。

○栗澤政府委員 まことにおつしやる通りであります。国際線に乗り出す会社が非常に大きな政府の助成と申しますか、補助と申しますか、そういうことがなければやつて行けない。同様に地方のローカル線の会社につきましても、相当程度の助成をしなければ、少くとも創業当初は相当困難であると思ひます。しかし一応翻つて考えますと、たとえば航空機の問題にいたしまして、この会社の使いますDC6は六億か七億、あるいは部品まで入れると八億という金額になります。地方のローカル線を希望しておる会社の考へております程度の飛行機ですと、大体一機五千万円程度の金で手に入る。それで十人程度のローカル線としては、

一番適當な機構が手に入る。そういう關係で現在三社なり四社なりが、とにかく自分たちのところに許してもらいたい。政府の助成はさておいて、自分たちが資金を集めて、十分やつて行けるのだというところで出願しておるのであります。私も實際内容を調査してみましたが、多分に免許がほしいために有利に解釈して、資金計画その他をつくつておるといふことも見受けられるのでありますけれども、とにかくそういう必要程度の資金は十分こういふふうを集められる、こういうふうを集めてやりたいのだという熱意を示して、ある程度の説明をつけて、現在出願しておるのではありません。ただにそんなことを言つてもお前できないだらう、政府が補助してやるのだというふうなことを、こつちから言う段階ではまだないようには考へるべきであります。ただ私どもとして考へますれば、やはり將來だけの補助をしてやらなければならぬのではないかとこの心配を持つております。まだ助成金を出すと、政府出資までしてやらなければならぬという段階ではないように思つておるのであります。

○山口(文)委員　そこが問題でありまして、一方においては、國際線に乗り出すために、わざ／＼特殊の法律までつくつて助成をして行く。ところが國內のローカル線に対しては、純然たる民間の資本のみに依存してやらせる。そういういたしますと、政府の言われております日本の航空事業に対する將來の助成方法としては、きわめて片手落ちな政策といわざるを得ないのであります。もう一つは、日本の航空事業を急速に助成したいという、その点は了解

できるのであります。しかしながらそれを急ぐのあまり、將來ローカル線の会社の非常な濫立に對する調整の問題と、またこのような特殊な会社の國家的な助成に對して、一方において国家／＼はけしくなりまゐる国内ローカル線の競争会社の出現に對して、これの調整と助成に對しては、現在においては政府において何らの計画性を持たないといひますと、私は非常に將來に問題を残すと思ひますが、その問題は起きないといふ考へでおられるのか、あるいは多少の摩擦はあるが、しかしそれは忍んで、今の問題としてこの法律によつて國際線を助長するにいうことだけに努められようとするのか、これは重要な問題でありますから、ひとつこの際明確にしておいていただきたい。

○栗澤政府委員　御指摘の通り、相當の育成をしなければローカル会社が発達しないだらうという点は、私どももそのように考へる次第でございます。従ひましてできるだけ助成策は講じた

はなにかといふふうを考へております。ただ非常な微力なために、必要なことができないでおるといふ現状でございます。この点のおしかりはいたしまして、ことに申訳ない次第であります。その通りと申し上げるよりほかないのであります。おつしやるように、この会社ばかり助成して、ローカル会社の分はめんどうを見てやらないのかといふ点でございますが、私どもはできるだけ見たい、また將來必ずそういう必要があるだらうと考へております。それから先ほども申し上げましたが、少くとも現段階で補助金ま

で考へてはならないと申し上げました。これは一應考へようにもありますので、初めから補助金を交付するぞといふようなことで、手取り足取りやつてやる方がいいか、實際自分の自力でやらしてみても、ほんとうに一生懸命やつてもなおできないといふときに、それでは国家がこういう方法を考へるといふ方がいゝのかといふことに、考慮の余地があるかと存じます。なお現在としましては、もちろん何にもしておらぬわけではなく、ガソリン消費税の免税とか、關稅の免税とか、あるいは間接になりませんが、飛行場の整備、乗員の訓練といふようなことも、できるだけ助成はいたしております。なお將來できれば航空機の研究所といつたようなものをつくりまして、航空機の発達にも努力したいといふことは念願いたしておりますが、いかんせん微力のために、いずれも十分な計画が實現できませんことは、申訳ないと思つております。

○山口(文)委員　私はどうも今の答弁では納得できない点が多いのであります。私がなぜかういふふうを申し上げるかと言いますと、陸上の交通などにおきましては、その器具においても多少の整備の不足、あるいは老朽器物の使用におきまして、ただちに人命に關係をするといふような重大なことは万々あり得ないのであります。ありまして、それはきわめて少いのであります

が、航空に關しましては、將來たくさんさんの会社が濫立をして競争をやる。その場合に、政府が航空に關しまして今のような計画性のないことで許して参りますと、弱小会社のむやみな濫立的な競争によりまして、器具の整備不

足あるいは老朽器具の使用等によりまして一たび事故が起きますと、それは単に会社の責任としてだけでは済まされない問題でありまして、當然政府におきまして重大な政治責任も追究されるわけでありまして、でありますから、よほど將來に對しての國內航空については、十分な計画性を持ち、しかも会社の内容等につきましても健全なものでなければ、航空交通の発達をすることができない、このように私は考へますが、そういう点でなおこのような無計画な状態で進もうとされるか、それとも將來とも十分に計画性のある事業として發展して行くようにする方針なのか。これはゆゆしい問題でありますから、私は十分に運輸大臣にも聞きたいのであります。事務當局からもその方針は明確にしておいていただきたいと思ひます。

○栗澤政府委員　まことにおつしやる通りでございます。私どもも、航空局に奉職しておりますわれ／＼の使命の第一は、航空機の安全を保つことであるといふふうを考へております。何ものをおいても航空機を安全に飛ばす努力はいたさなければならぬ、こう考へております。従ひまして航空法にも規定してございしますが、航空機の安全検査、あるいは乗務員の試験といつたようなものは、非常に厳密にやつております。その結果、航空事業を補助育成するといふ使命を持ちながら、安全の面あるいは検査の面で、かえつてその発達助長を妨げているのではないかといふような、非難と申しますか、あるいは自分でも考へてもそういう矛盾に陥ることさえあります。その現われとしまして、たとえば先ほど申し上げま

した、ローカル線も二社程度といつた話もしておりますけれども、これも現在の航空機の程度、あるいはその会社の持つております乗務員の訓練程度、あるいは能力といつたようなものを厳密に調べまして、現在の段階では二社はあつか、一社でも無理ではないかといふふうな判定のもとに、まだ許可をいたしてありません。従ひまして、いやしくも旅客を乗せて定期に日本の空を飛ぶといふ会社につきましては、航空法あるいは國際民間航空条約に基きまして、厳密な検査をし、乗員の訓練をしてその上で初めて許可を受けるという状態になるわけでありまして、乗務員の訓練につきましても、ただに試験をするといふだけではなく、教官まで派遣して、實際にその訓練を手伝つてやらしております。そういう状態でございます。旅客を乗せて定期に航空事業をやるものを、無計画に許可するといつたようなことは、少くとも現在やつておらぬつもりでございます。たから、さつそくですが御質問を申し上げたいと思ひます。私は主として航空事業の計画性と安全性について質問をしておるわけでありまして、まず会社の育成といふか、それについての計画性等については、今お答えをいたしたのであります。それは了了することといひまして、私は地上の航空施設の完備こそ、日本の航空事業に對して一番重要な安全の保障の問題だ、かように考へるわけでありまして、現在におきましては、日本の空を飛ぶ日本の飛行士でも、英語ばかりで連絡をしなければならぬといふようなことが、非常にわが国の乗員を養成する上

においても、あるいは操縦士を採用する場合においても障害がある。これを排除するように努力をするという言明はいただいたのであります。十分の質問をしておりませんが、ただそれだけでなくて、このように航空事業というものに熱意を示して今迄立のおそれのあることまで私は危惧をいたして、当局に質問をいたしたのであります。その熱意を持たれることは非常にけっこうであります。しかし一方におきましては、今申しましたように航空安全施設に對しましては、ほとんどアメリカの管理下に置かれておるといふ状態でありまして、一刻も早くこれを完全に日本の管理下に返していただくことが、日本の航空事業を發展させる先決問題と思つておりますが、將來運輸大臣はこのアメリカとの折衝をどのように進めて行かれるか。何年ぐらいたてば、日本の国内航空の諸施設を、完全に日本の手で管理することができるといふ計画をお持ちになつておられるのか。その計画があれば明らかにしていただきたいと思つております。

○票選政府委員 たいだいまのお話は航空交通管理の問題だと思つて、数字等を私より御説明申し上げます。結局管制委員が日本には今のところないために、現在米国人による航空管制が行われておるわけでありまして、これは先日もし申し上げましたように、アメリカとの話合ひで、日本側の訓練ができましたら、こちらで完全にそのサービスがやれることになつておりますので、現在航空局でその養成をいたしております。まず済みましたのは十八名、現在やつておりますのは二十一名であります。本年度予算では百五名の

要員に増加いたしてあります。これらがいずれも済みまして、また来年度も予算を要求するつもりでございます。現在の程度に計画通り順調に行きますれば、来年度一ぱいいくらいで、何とかこれを引継いで、日本の手で管制ができるというふうな見通しであります。

○山口(文)委員 大体管制の問題につきましては承知いたしました。そこで私はもう一点お尋ねしておきたいと思つております。どうもさつきからの事務当局の答弁におきまして、国内幹線に對してローカル線に對しては別の会社でやらして、日航にはやらせないのだ。別の会社でローカル線は運航させるようにする方針だといふことを言われたのであります。そしてまたそのローカル線の助成についても、政府はやはり初めからそういう助成をしてやるといふことではなくて、その会社が運営してみても、どうしてもうまく行かないといふような場合には、国家助成という方法も起り得るだらうといふ答弁であつたと記憶いたします。しかし私考えますに、そういうふうにして次から次へと国家助成のもとに、利子補給とか、あるいは資金の融資とか、いろいろなことをやらなければならぬといふことは、これは火を見るよりも明らかだと思つております。そしてまた航空機の発達そのものよりも、私は航空交通によるいわゆる公共の福祉といふものは、これは文明国家の交通機関として、ただ旅客を運ぶというだけではなしに、あらゆる部面にわたつて公共性を持つておると考えるのであります。そうしますと、この航空会社が

と自體私は、国家がそれだけの投資をやつてでもこれを助成しなければならぬところに、大きな公共性を持つてゐることを証明するものであると考えるのであります。ところが運輸大臣の御答弁によりますと、自由経済下におけるような純民間会社の状態に置いて、民間人の知能を十分に使うことの方が有利だ、こういうふうなことにその会社の運航上の問題については答弁をされておられるのであります。しかしながら、一方においてこのような大きな公共性を現実に認めて行かなければ、他方においては、この修正案に提出されておりますように、ただ国家の投資に對しては後配もできる、そして民間の投資に對しては、航空を助成する意味において優先配當を行う。これは運輸大臣の答弁によりますと、今ただちにそういうようなことを考えても、配當もできないのであるから、現実の問題としては、ただ条文上にそれを表すだけだ、こういうふうな答弁もあつたのであります。私が、私はそういうことだけでは治められない問題だといふふうに考えるわけでありまして、このような高度な公共性を持つならば、運輸大臣の昨日の答弁におきまして、役人が直接その運航の衝に當つても、それはうまく行かない。官僚的な考え方ではこれを運営するといふことは、さらにその限度も考えられるといふようなことで、民間にまかした方がいい、こういうふうな答弁も承つております。しかしそのような考えだけでこれを律して行くことはできない。こういう特殊の法律までつくつて運営を民間にやらせるよりも、むしろ私は今の国鉄やその他電信電話公社のごとく、やはりコーポレーション

の性格を強く出して運営する方が、国家がその企業を助成するという意味に合致するように思ひます。今まで質問をして参りました点から見ますと、国内における航空交通の將來にわたる競争の激化等から考えましても、この会社案と照合してみますと、きわめて均衡を失する、しかも日本の国内航空の面におきましては、十分にこれを助成を達させることが必要になる。しかもそれは非常に公共性を持つものであるとして、当面する利益だけを追求して行くわけには参らない、きわめて高度な公共性を持ち、しかも社会性を持ち、そして人命に關する重要な問題を扱わなければならぬ特殊なものであるから、どうしてもこの性格を將來にわたつてかえらぬような考えをもつて當らなければならぬのではないかと思ひますが、そういう点について行政面からの運輸大臣の御所見をもう一度承つてみたいと思ひます。

○石井國務大臣 国内航空にいたしましても、國際航空にいたしましても、安全第一に運航すべきことは当然のことでありまして、そういうことで行けるような十分な注意を、組織の上にも設備の上にも払わなければならぬと思ひます。きのうから申し上げておりました日本航空会社の、今度提案しておりますものの性格は、あなたにも申し上げたし、それからまたその補足的な意味におきまして、熊本さんのお尋ねにも申し上げたのであります。私が考えておりますことは、もう少し平たく申しますと、会社が最も適當だと思ふ人を首脳部にすえて、その人のもとで一元的なりつばな運行ができるような組織をしたい、こう思ひます。そ

れからまた役所でやるとか、あるいは公社組織でやつたらどうかというお話に對しましては、私はこれはどうも一般会社の組織の方が、生き生きとした活動がしやすいと信じております。公社の例は、私もずっと前に商工省の仕事に就つておりました時分、いろいろ公社ができたことではあります。アメリカさんの命令によりましてたくさん公社ができましたが、この行き方は、結局それは人の問題、組織にいろいろ欠陥があつて、公社組織の悪いという点ばかり言われておつたのですが、それだけが公社そのものの本質ではないといふ声が出て来たのであります。實際やつたのはみな失敗でございます。何もうまく行かない。それはまあ短期間でありましたが、みんなその短期間の間にほかの組織に移行したわけでありまして、今度のような場合を考えますと、そういうことも一応考慮されるし、外国においてもそれに近いような例もいろいろあるのではないかと。この現状から申しますと、私は日本の現状から申しますと、この会社組織によつて行つた社長が、その下で働いて行くということが好ましいことである、こういうふうな思つております。

国内のローカル線の問題であります。ローカル線がそろばんに合ふわけでもわからぬ、おそらく合ふわけでもない、そういう点、今政府が考へて行つて行つたのは、よく伸びないのじやないかといふのは、よく伸びないのじやないかといふ御心配のようでありまして、これは私も初めどういふふうな状況で進むか、あなたの言われますように、初めの間はなか／＼困難じや

と自體私は、国家がそれだけの投資をやつてでもこれを助成しなければならぬところに、大きな公共性を持つてゐることを証明するものであると考えるのであります。ところが運輸大臣の御答弁によりますと、自由経済下におけるような純民間会社の状態に置いて、民間人の知能を十分に使うことの方が有利だ、こういうふうなことにその会社の運航上の問題については答弁をされておられるのであります。しかしながら、一方においてこのような大きな公共性を現実に認めて行かなければ、他方においては、この修正案に提出されておりますように、ただ国家の投資に對しては後配もできる、そして民間の投資に對しては、航空を助成する意味において優先配當を行う。これは運輸大臣の答弁によりますと、今ただちにそういうようなことを考えても、配當もできないのであるから、現実の問題としては、ただ条文上にそれを表すだけだ、こういうふうな答弁もあつたのであります。私が、私はそういうことだけでは治められない問題だといふふうに考えるわけでありまして、このような高度な公共性を持つならば、運輸大臣の昨日の答弁におきまして、役人が直接その運航の衝に當つても、それはうまく行かない。官僚的な考え方ではこれを運営するといふことは、さらにその限度も考えられるといふようなことで、民間にまかした方がいい、こういうふうな答弁も承つております。しかしそのような考えだけでこれを律して行くことはできない。こういう特殊の法律までつくつて運営を民間にやらせるよりも、むしろ私は今の国鉄やその他電信電話公社のごとく、やはりコーポレーション

の性格を強く出して運営する方が、国家がその企業を助成するという意味に合致するように思ひます。今まで質問をして参りました点から見ますと、国内における航空交通の將來にわたる競争の激化等から考えましても、この会社案と照合してみますと、きわめて均衡を失する、しかも日本の国内航空の面におきましては、十分にこれを助成を達させることが必要になる。しかもそれは非常に公共性を持つものであるとして、当面する利益だけを追求して行くわけには参らない、きわめて高度な公共性を持ち、しかも社会性を持ち、そして人命に關する重要な問題を扱わなければならぬ特殊なものであるから、どうしてもこの性格を將來にわたつてかえらぬような考えをもつて當らなければならぬのではないかと思ひますが、そういう点について行政面からの運輸大臣の御所見をもう一度承つてみたいと思ひます。

ないか、こう思っております。かとい
つて、初めからこう行かないからこれ
だけのものをこうするということをし
めてしまおう、自分の力で働いて、組
織をかえてつづいて経営して行こうと
する努力を薄らげるものにもなりま
すし、大体のところ日本を二つに分け
て、ある地域だけをその一社が定期を
やるということでありました。私は
経営よろしきを得れば両方とも立つよ
うになるだろうと思う。初めのうちは
どういふことになるか、あるいは数年
は困るかも知れませんが、まあ立つ
だろうと思っております。そういう心
持でござります。初めから何でも
援助して行くということは、控えた方
がいいのじゃないかと考えてござりま
す。しかし健全な発展のためにどうし
たらよいかというところは、国内の問題
につきましても国際の問題につきまし
ても、私も絶えず注意しながら、そ
れを指導して行かなければならぬと思
っております。

しては、資金調達等は大臣の承認
を受ける、あるいは積立金、利益金等
の処理については大臣の同意を要
するということに關係になつてござ
ります。エール・フランスの方は、十六名
の理事が役員になつてござります。うち
半数の八名は政府が任命する。残りの
八名の半分は四名はフランス政府以外
の株主が任命する。規定はこういうこ
とになつてござります。残つた四名は会
社の従業員の中から選任することになつ
てござります。それから五〇%の例とい
つたしまして、スエーデン等、スカンジ
ナヴィア半島のSASという会社があ
ります。これはスエーデン、ノール
ウェー、デンマーク三国の会社が共同
してつづつておる会社でございます。各
三国の会社が一社ずつでござります。各
ら、政府出資は五〇%ずつでございま
す。これはスエーデンの例を見ます
と、大体重役が十名ないし十四名、こ
れを半数は政府から、他の半数は民間
から出資してござります。その株主の
割合で選任してある、そういうこと
になつてござります。いづれ後ほど書類に
いたしましてお配りいたします。

不十分でございまして、わかりかねま
す。

○松原委員 もう一点、フランスの場
合に政府出資が一〇〇%であるにもか
かわらず、法律では四人だけ政府以外
の株主の選任による重役ということに
なつておつて、事実と法律とは違つて
おつた。

○栗澤政府委員 これは規定がそうい
うふうになつておるのでございまし
て、またエール・フランスの会社の人
にも聞きましたが、大体建前はできる
だけ政府株は民間に放出するという建
前になつてござります。その度合いに従
ひまして、民間株主からも選任する、
こういう規定がござります。

○山口(文)委員 私はもう時間も相当
行つてござります。昨日から本日に
かけていろいろ質問をしておつて、政府
の今考えておられる全貌は、ほぼ了解
のできるお答えをいただきました。た
だ当初はこのようにして出発いたしま
しても、実際には会社機能として、利
潤を上げて行くには、相当の長年月を
要するものと考えられ、大臣の答弁に
おきまして、英国においてもよくや
く最近に至つてその利益を上げられる
程度に來ている状態だ、こういうこと
でありますから、私は日本の国民性か
ら申しますと、このようにいふばあ
の長い事業であります。この会社をつ
くるにいたしまして、そこまで利
潤を度外視して、そうして運輸のみに
専念し得るかといふと、これは資本
本で行くのでありますから、事業な
るものは決して慈善事業でもなけれ
ば、奉仕事業でもないものであります。
そういたしますと、勢いそこに利潤
というものを追求しなければならぬ

結果を生じて参ります。さなきだに未
完成の国内において、航空機の生産も
できないような現在の事情におきまし
ては、このような純然たる会社組織に
よる組織というものは、日本の国情
と、国民の忍耐というやうな感情から
申しまして、非常に不適当ではないか
と思つて、もし将来に對して、ほん
とうに日本の航空事業というものを発
展させるためには、むしろ私は英國の
今御説明なされたやうなコーポレーシ
ョンの性格において満足させて、そう
して将来の問題としてこの組織を考え
る方が適當ではないか、このやうに考
えますが、政府の考えておられること
は逆で、一度民間の合併会社にやらせ
てみて、どうしても行かない場合には
コーポレーションもしくは國營という
形をとらうというやうに、逆のやうな
考え方に見えるので、そういたします
ると、会社組織なるものをまつたく試
みに使用してゐるというそしりが、將
來起きないとも限らないと思ひます
が、そういうことではなくて、あくま
でもこの組織というものに自信を持つ
ておられるかどうか、ひとつお聞かせ
をいただきたい。

○栗澤政府委員 ただいまのお話もご
ざいましたし、先日原先生からも御質
問がございまして、会社の経営状況の
点で御参考になつてと思ひますから、ち
よつと申し上げておきます。

大体ただいま考えておられます会社
の収支關係でござりますが、三年度ま
で一応計画してみただけでござります
が、第一年度では、一億五千三百万円
の赤字、それから第二年度では三億八
千四百万円の赤字、第三年度へ行きま
して八千万円の赤字、但しこの第三年
度は上期、下期にわけて考えてござ
りますので、下期は大体六千万円黒字に
なつております。従ひましてこの順序
で行きますれば、四年、五年と行きま
すことに、黒字になつて来るものとい
ふやうな見当がつくわけでありませ
う。この中には地方税でござります事業税
四千万円、固定資産税二千万円が含ん
でござります。従ひまして、もしかり
にこの事業税が免除されまするなら
ば、最後の三年目の赤字は二千万円に
とどまる。下期はもう黒字相当黒字に
なる、こういう計算になるのでありま
す。しからばこの計画はどの程度信憑
性があるかという問題でござります
が、たとえばサンフランシスコ線とい
うものを考えますと、大体二十五人お
客が乗つてくれれば、こういう計算に
なるという計算に基いてござります。二
十五人という数字でござります。た
だいま羽田で統計に出ておられますの
は、大体毎週六十人以上くらい、日
本人がアメリカへ羽田から飛行機で立
つております。そのうちで二十五人づ
つ二便でござりますので、五十人くら
いは日本人が乗つてくれるだろうとい
う計算であります。もちろん大いに優
秀性なども宣伝しますし、外人も乗つ
てくれると思つてござります。一週二便
で二十五人ずつ五十人という日本人の
予想は、そう甘いものでもないように
思ひます。いづれも予想収支でござ
りますので、多分に未確定な要素はござ
ります。一応こういう見積りを立て
ております。

○山口(文)委員 収支面からする将来
性については御説明があつたので、そ
の通り行けば非常にけつこうなことだ
と存じますが、しかし予定の計画を実

現させるためには、やはり航空機に対する信用度というものが一番必要であります。もし航空機に対する安全度を伴う信用度が高められなければ、いくら日本人が海外に旅行すると申しまして、日本の会社の飛行機には乗らないことになりますから、従つてこれらの航空機の向上、整備及び航空管制につきましては、十分なる注意を払われるよう希望いたします、私の質問を終わります。

○關內委員長 館俊三君。

○館委員　今山口君の質問の途中で関連質問をしたかつたのでありますが、山口君の質問が続いているうちに、私の聞きたいことも大体質問されたようですから、関連質問でなく、私の質問の番にしてよろしいですか。

○關内委員長
どうぞ。

○館委員　それでは昨日の山口君の質問の際にも、関連質問として大臣に質問をいたしました点について、もう一度吟味しておきたいと思うのです。

下の株であつても、非常にたくさんの方の株を持つた場合には、その会社を操作することが出来るはずだという私の質問に対して、それは商習慣上といひますか、あり得ることだとおつしやつたと思うのであります。そういうこととなりますと、どうしても国内資本でなくて、外国資本の入る道はふさがれておらないかという点についても、大臣はそうであるというふうにお答えになつておつたかと思つてあります。ことに大臣は見通しの問題としては、航空事業はもうからないから手を引いた会社が現実にあるのであつて、今日もその見直しを持つてゐるから、そういう

う心配はないとおつしやつた。さらにそのお話の中で、別の意図を持つて入つて来る場合は、あるいはあり得るかもしれないとこういうことをおつしやつたと理解しているのですが、それです。よろしいですか。

○石井國務大臣 昨日も申しました通

りでありまして、今おつしやる通りに私思つております。三分の一ということに航空法制定の際きめられましたものは、このくらいであれば日本航空の自主性を失うことではないという国会の御認定であつたと思うのであります。が、実際上いろいろ会社のコントロールされておる例を見ますと、きのう申し上げましたように、一割五分や二割を持つておつても、コントロールされ得る会社もあると私は思うのであり

ます。だから日本航空会社の株を三分のいくらい持つて——ただ株を持つというだけなら何であります、それによつて会社には自分のところの金を貸すとか、あるいは飛行機を貸すとかい

うことによつて力をつけ、これが有力となつて参りますと、これの相手方となつてただすなおに營業してゐるだけの日本人だけの持株会社は、勝負に負けると思います。そういうことに似たケースになりそうな様子の願ひがありまして、その出願をいろいろ情勢を見まして、日本の航空の發達のためには一つの大きな刺激にはなつても、日本の航空会社は負けることではないであらうが、どうも少しくそういうふうな勢力が入りまして、そうして日本の国内の路線をその人たちがコントロールするということになりますと、日本航空の、日本人による日本の航空の將來の發達を阻害すると思ひましたので、こ

れは私としては許さない心持の方針を
持つておりました。そこにちやうどこ
の日本航空会社という、こういう組織
によつて出発するということに、私ど
もの間でもだん／＼話がまとまつて、
こゝへ提出することになりました。そ

ここで国内の幹線は、この線一本以外に

は許すつもりではないのであります。国内幹線にはもう外国の者が出て来ることはないと思います。国内の支線の場合はどうかと申しますと、国内の支線につきまして私ども今いろ／＼出願のあるのを見ますと、これは外国の資本は一つも入つてない出願ばかりでございます。實際上におきまして定期のローカル線は、昨日から申しておりますように、大體航空審議会の答申に基きまして、日本に二つの線しか許さな

い、こう思つております。この二つの線は、今出願されておるうちからだんだん育成して許そうと思つておりますが、その中には外国の資本関係がないのでありますから、現実の問題と

しては心配することはない、こういうふうに考えます。
 ○館委員 現実の問題としては、そういう経済投資の見通しの上に立つてはないだろうと考えるよりいいかと思えます。但し将来はわかりませんけれども、法文の上から見れば食い込む余地があるように考えられますが、その点に心配でありまして、こういう質問をしておるのであります。
 そこでもう一つ、この点に關してお聞きしたいのですが、航空法が制定せられたときには、やはり三分の一以下であつた場合にはよろしいということに、裏返すとなつておるように私は考えております。その当時の航空法制定

の気持は、当時の吉田内閣の外資導入という力説及びその努力をしておつた時代ではないかと思う。そこでこういうふうな外資が民間産業に入る道を開いておく必要があるという関係から、裏返せば今の航空法ができたのではな

いかと私は考える。その当時の法案の

審議には参加しておりませんのでそれはわかりませんが、諸情勢を振り返つてみてそういう考え方でなかつたかと私は考えてみたい。そこで外資導入の声は大きかつたが、とう／＼失敗してしまつた。そんなにもうかる仕事があるならば、君たちがやつてもいいのじやないかというふうな表情で、アメリカの外資導入は漸次日本に入る道がなくなつて来た。そこで航空会社といたしましては、その当てにした外資導入

の道が希望がなくなつてしまつて、始めた航空会社の事業経営が困難になり、そういう立場から今度はこの航空株式会社というものが、会社自体としてもきわめて必要になつて来て、外

資導入のかわりに、政府資金導入が必要になつて来たのではないか、そこでそういう要望に應じて、政府としても航空株式会社法案なるものをこしらえて、その穴をふさがなければならぬ。実際上のはめに追ひ込まれて来たのではないか。もちろん日本の航空を発達させるということは、非常に大事なことであります。その半面もありますけれども、会社あるいはそういう事業主から今聞きますと、相当の年々の赤字を出してゐる。この会社のやりくり算段のせつば詰まつた気持ちから、どうしても航空株式会社法案が早く通過することを、現在の日本航空会社が考えてゐるのではないかと私は考えるのです。

が、こういうものの見方は、私の意見でございませうけれども、大臣としてはどういふふうにお考えになつていらつしやるか。

○石井國務大臣

こしらえたのは、今の日航の救済策としてこしらえたのでは全然ございません。これは私の案でございます。日本航空会社は自分のところだけでやりたかつたのでございます。こういう政府の出資を求めず、今国内でやつてゐるのを自分のところだけで、国際線も自分の方でやらしてもらいたいという希望であります。そのほかにもう一つ外国航路だけをやりたいという民間会社の出願があります。これも民間だけでやりたいというのであります。私は日本の今日の情勢から考えまして、そしてこの航空事業というものが非常に多くの資金を要するので、民間だけでやつてはなかなか、おそい私は思ひます。発達がおそい。かといつてアメリカに行く線、もう一つはヨーロッパに行く線、幾つも許してもなかなかむだになる経費も出て参りますので、これは一つにしたい方がよろしい、それに政府も力を入れてやる、そして資金の収集しやすいように、また借入金も信用を得てしやすいようにしてやつて、一日も早くいい状態で国際航空に乗り出したいというのが、この会社の案でございます。今の会社の救済云々とかいう問題とは別問題でございます。今の会社は今まで損をいたしております。ようやくきのう申しましたように、その月だけの計算においては黒が出る、これは全体といたしますと黒が出るどころまで行つてないかもしれない。それは無理であります。

ずれにいたしまして、今まで赤字を
続けておりますけれども、今度この航
空会社に参加するにいたしましては、
この会社がそのために損も得もしない
ような形におきまして、特別にこの会
社の評価委員会を——この規定にある
ように審査会を別に設けて、その資産
債務を審査するというにいたして
おるのであります。

○館委員 私心配はそれで解消して
おるわけではございませんが、私見で
あり、大臣の見解であるから、そのく
らいにとどめておきます。

そこで一般民衆としてすぐ直感的に
考えることは、この航空株式会社法案
の内容のいかんにかかわらず、こうい
う法案をこしらえて、新設航空会社
に十億円を入れるための法案である、こ
う一般の人はずいぶん直感的に思
う。そこで私考えますのに、そういう
もの、素朴な考え方がない、という
と、こういう法案は通つたのだが、一
体新設の航空会社というものが、今現
実に漠然としてどこにあるのかかわら
ないような、あいに感ぜられるのであ
ります。どこにあるか、まだ存在しな
い。従つてその新設会社の定款とい
う事業計画といふか、そういうものに
ついては、わかつておらない。そういう
際に、そういう素朴な考え方が行
きまして、十億円をそこへ出すのだとい
うことのみがはつきりと浮んで来るの
が、一般民衆の受ける感じでありま
す。私も実はいろいろ御説明は聞いて
おりますけれども、一体新設航空会社
の経営方針なり、あるいはその事業計
画なり、定款なりというものについて
の輪廓が、御説明は受けておるとはい
えながら、まだきわめて漠然とした映

像しか、頭の中に浮んで来ないのであ
ります。そこでこの法案を見ますと、
附則のところでしたか、現在存してお
る日本航空株式会社、免許会社とか注
釈がついておられますが、これは設立委
員の任命後二箇月以内に、商法三百四
十三条に規定する株主総会の決議を得
て、会社に対してその営業の全部を出
資する、出資せしめることができるの
だ、こういうことが書いてあるのです
が、このことは会社自体に対して出資
させるのでありますけれども、現実の
航空会社を相手にしてきめたのであり
ますから、これは素朴な考えからい
ますと、やはり航空会社の承認を得て
からでなければ、こういう法案の書き
方はおそろけできない。そこでこの航
空株式会社法案を出す前に、現実の日
本航空と政府との間に、どれくらいか
の打合せが何かあつたのではないかと
考へざるを得ない。これがなかつた
と、お前たちのこの全部を出資しろと
いうことを強圧的に言うことになる。
そういうことはいかに法律といつて
も、民主主義社会に反してあるのであ
りますから、おそろくこの法律を出す
前に、その会社当局と政府との間に相
当の折衝や理解——こういう必要が会
社としてあるぞというふうなことに
ついて、お打合せがあつたかと思
うのですが、そういうところからこれを
十分に研究しておかないと、この法案
審議のための私たちの立場がきわめて
はつきりしない。そういう点につ
いて、どういふことであつたかといふこ
とをお伺いしたい。

○翼渡政府委員 はつきりした日取り
その他は存しておりませんけれども、
像しか、頭の中に浮んで来ないのであ
ります。そこでこの法案を見ますと、
附則のところでしたか、現在存してお
る日本航空株式会社、免許会社とか注
釈がついておられますが、これは設立委
員の任命後二箇月以内に、商法三百四
十三条に規定する株主総会の決議を得
て、会社に対してその営業の全部を出
資する、出資せしめることができるの
だ、こういうことが書いてあるのです
が、このことは会社自体に対して出資
させるのでありますけれども、現実の
航空会社を相手にしてきめたのであり
ますから、これは素朴な考えからい
ますと、やはり航空会社の承認を得て
からでなければ、こういう法案の書き
方はおそろけできない。そこでこの航
空株式会社法案を出す前に、現実の日
本航空と政府との間に、どれくらいか
の打合せが何かあつたのではないかと
考へざるを得ない。これがなかつた
と、お前たちのこの全部を出資しろと
いうことを強圧的に言うことになる。
そういうことはいかに法律といつて
も、民主主義社会に反してあるのであ
りますから、おそろくこの法律を出す
前に、その会社当局と政府との間に相
当の折衝や理解——こういう必要が会
社としてあるぞというふうなことに
ついて、お打合せがあつたかと思
うのですが、そういうところからこれを
十分に研究しておかないと、この法案
審議のための私たちの立場がきわめて
はつきりしない。そういう点につ
いて、どういふことであつたかといふこ
とをお伺いしたい。

打合せもやつておまして、大体向う
としまして、ぜひこの会社に入りた
い、入りたいという意思は表明いたして
おられます。なお会社の計画について
まだ御疑問があるようでございます
が、お手元に参考資料として御配付し
てございまして、事業計画が載つて
ございまして、必要があれば御説明申し
上げますが、それでございまして、さ
ういふことだと思ひます。

○館委員 今の事務当局のお話の参考
資料は、いたたいておるのかもしれ
ませんが、私はまだ十分に熟読して
おりません。「不勉強だ」と呼ぶ者あり、そ
れともう一つは、もう一べんよく見直
しておきたいので、一そろえそろえ
て、十分なる資料をそろえて私に送
つていただきたい。これは不勉強だと言
われればそうなんです、資料を提出
していただきたいと思ひます。私はそ
の資料提出を望むばかり、もう一つ、
資料だけでなく、今大臣に申し上げ
した通り、この法律をつくる前に、す
でにこの六箇月の解散国会に出てお
つたようにも聞いておりますが、それ以
前からそういう折衝が行われておつた
ことだらうと私は思ふ。まず第一にそ
の必要なのは、折衝の過程における
記録なりその他が、折衝の過程にお
ける必要なるものがある、そういうもの
があるのですか、ないのですか。

○石井国務大臣 寄つていろいろ話を
したのはありますが、特にそのために
記録はとつておりませんが、会社——
今の現在あります日航で、向うの会
社の内部の仕事をいたしまして、こう
いうふうな新設の会社ができました
ら、それにはこういう方法で入るとい
うことは、株主は異議はないという
ような決議等が行われておるはずであ
ります。それはいつ行われておるかと
いふことは等はずきりわかりません
が……そんなものを調べてから御報
告いたします。

○館委員 おそろくそういう折衝は、
この六箇月国会でこれが出ておつたそ
うであります、その以前にそういう
折衝が行われて、そうして会社当局と
政府との間において、この法律の内容
について、政府当局からお話があつた
ことだらうと私は思ふ。それに対して
会社それ自身もいろいろ意見があつた
であらうかと私は考へる。そして会社
当局の意見と政府の意見とが折衷さ
れた形で、この法律案が出して来られ
たのではないかと考へる。いすれに
いたしましても、そういうふうな考へ
のありまは、私の私見ですが、国会
に法案を提出される場合には、そうい
う折衝済みの上で、こういう法律であ
りますから、会社当局との折衝の上で
なければ出されないと考へる。それで
ありましようが、その経緯なり折衝の
過程について、さつぱらに国会で
あからさまにお話があつた上で、この
法律を讀みませんと、非常に何とい
いますか、言葉の表現を知りませんが、
疑心暗鬼というふうなことを一般民衆
に与えるのではないかと考へる。今
は考へざるを得ないのであります。今
申しました事務当局の資料提出は、ぜ
ひしていただきたい。また大臣の言
われた会社と政府との折衝経過につ
いて、巨細にひとつこの委員会に報告
していただきたいと思います。もしそれ
ほどのものでなくとも、日にちもない
とであれば、書面でもいいから、さつ

くばらな経過について承知してお
きたいと私は考へるのであります。
そこで、そういうことはそれでござ
いまして、次にお尋ねしたいことは、三
分の一の株を持つという理由の
を、私は外資導入が困つたものである
からという考えから、この法律が出
たというふうな、かようなひねくれた
ことを申しましたが、そういうことも
私見として考へておるのであります。
もう一つは、三分の一がある意図を
持つて入つて来る場合も心配される
のであります。そこで第四條で「商法第
二百六十一條第一項の会社を代表すべ
き取締役の決定の決議は、運輸大臣の
認可を受けなければ、その効力を生じ
ない。」ということなんです、取締役の
決定は、商法によつて株主総会で決
定することになつております。そこで株
主総会で取締役を決定した場合であ
つても、もちろん四條の規定によつて、
運輸大臣がこれを認可しなければなら
ないということなんです、株主総会
の決定を無視した認可が、運輸大臣に
できるのかできないのかということ
を伺ひたい。

○翼渡政府委員 御承知の通り、商法
の代表取締役は、株主総会の決議によ
つてきまるのであります、この法律
によりまして、運輸大臣の認可を受け
なければ無効であります。
○館委員 そこで、そういうふうに株
主総会で民主的に決定した取締役を否
認する、あるいは承認するといふこと
は、運輸大臣の手中に握られておるの
であつて、非常に重大な権限を運輸大
臣が持つていらつしやる。そこでこの
法律を見ても、その認可をする基準を
どこに置くかということを読み取るこ

における、国際航空商業と関つておられる新日本航空会社の状態というものは、きわめて哀れなことになるまいか、政府の出資はしたが、そこまで育てるまでに息が続かないという形になりはしないかと思うのであります。そういう見通しはどうなんでしょうか。

○臺灣政府委員　そういう御心配をいたさなくことを非常に感謝いたします。

昨日問題になりました。關於先生御提出

の修正案のごときは、そういう場合の非常なバックになると考えております。

○館委員 そういふことになりまうと、もしこの航空会社を助けることになれば、原案によりまうと、どん／＼政府資金を食われて行くという形になり、一面から言うと、会社としては政府を甘く見ておるといふ形になつて来ると私は思うのであります。

もう一つ申しますと、第五条の問題であります。普通の会社には、商法によつて、社債を募集するときは、会社の現在の資産というか、純利益というか、その額を越えてはならないと定めてある。これは社債を持つた人の権利をきわめて確定にすることを、そういうふうな限定をされておると私は見るのであります。しかるにこの会社は、第三条によつて政府から相当の資金をもつて、よう／＼息をつないで行かなければならぬ、最初においては弱体会社であります。その弱体会社に対して、商法のわくを越えて、商法で定められてある額の二倍に相当する社債を募集することができるといふことをきめてあるのは、いよ／＼もつてこの会社に対して非常に甘いもの、きめ方であり、社債の募集に際した債権者の権利の確保に、非常に困難な状態が現出するのではないかとこの心配もありますが、この点についてはいかがですか。

○栗澤政府委員 この条文は普通こういつた会社については例文になつておりまして、特に新奇なものではないのであります。私もこの会社は、先ほど申し上げましたように、その成績の悪い弱体会社とも存しておりませ

ん。また飛行機等につきましても相当担保力がございますので、このくらい補助といひますか、バックはしてやつてもいいのではないかとこののが、提案者の意思でございします。

○館委員 そこでこういう例がたゞさにあるという例として、たとえば地下鉄の問題なんかをよ／＼出されるのであります。地下鉄のごとき問題と違ひまして、さつきも申しました通り、国際場裡で闘わしめねばならぬ会社なのであります。そういう会社に対しては、民間資本を多分に持ち込むということ、民間の債権者の権利を確保するという上において、きわめて不安心な状態であらうかと思つております。

その次に第六条であります。二、会社の債権者は、会社の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。とあります。が、この会社の財産といひますと、非常に消耗度の高いものが財産なのであります。非常に危険のあるものだとおもう。私はその点は考えられるのであります。私はその点は考えられるのであります。私に聞こうとするところは、そういうことではない。これは私はわからぬのでお尋ねするのであります。が、会社の債権者は政府と民間に現在あると私は思つております。政府の債権と民間の債権は同列にあるのか、優先してあるのか、あとからなるのかというところをお聞きしておきたい。

○栗澤政府委員 社債は商法に規定してございます。社債でございまして、政府はこの会社の社債を持つことはございしません。また予定しておりません。ですから社債は民間に限つております。

○館委員 そうすると政府の投資した十億なり、また年々投資されるだろうと予想される政府の投資金というもの、は、会社に対してどういふ権限を持つておるのか。

○栗澤政府委員 商法上の出資者としての権利を持つております。

○川島(金)委員 私は大蔵省に伺いたいのですが、今来るそうですから、その前に航空法に關して一言お尋ねいたします。今度の日航法の修正案によりまして、政府の債務保証あるいは民間優先株式に対する待遇、こういう二項目にわたる修正案が出ております。これらの問題についての是非の事は別といたしまして、政府側としてはこの原案を出される前に、おそろくこういつたことも構想の中にすてにあつて、それ／＼関係省とも交渉したのではな

いかと私は思つております。ところが原案はこういつたものがなくて、原案が国会に提出された後において、別な方面からこの修正案が出ております。そこで私はこの原案を立案いたしました航空当局は、あらかじめ大蔵省とこの種の問題について折衝したことがあるのかどうか。折衝したとすれば、大蔵省側はこれらに対してどういふ見解を持つておつたのか。この点について簡単に聞かせおきを願ひたいと思ひます。

○栗澤政府委員 運輸省のつくりました最初の原案には、こういう条文はいずれも、表現は多少違ひますけれども、こういう思想を盛り込んだ条文をつけておりました。それで大蔵省その他の関係各省と折衝したわけでありまして、ここまで政府としてバックするといふ点について、主として大蔵省

またそのほかの関係省とも完全な協議がつきません。一省でも反対しますと閣議が通りませんので、やむを得ず削除いたしたという経緯になつております。

○川島(金)委員 今の折衝された過程において、大蔵省がその問題について反対の意思表示をしたその反対の理由はどこにあつたか、その点をさしつかえなければ聞かしていただきたい。

○栗澤政府委員 ちよつとはつきり記憶しておりませんので申訳ございせんが、たしか、やはり国家財政の現状から見てといふふうなことではなかつたかと思ひます。

○川島(金)委員 それではお尋ねしますが、監理部長がみずから折衝されたのではないのですか。もしみずから折衝されたことならば、さだめし御記憶があるかと思つております。もし部長が折衝されたのではなくて、他の方が折衝されたとしたら、その方がそこにおられましてならば、その方からひとつ御説明を願ひたい。もしおられませぬければ、今大蔵省当局に私は来てもらうように交渉中でありまして、間もなく来るであろうが、その方があらためて承りたいと思つております。もしそちらで御説明ができれば、その前にひとつ当局の説明を伺つておきたいと思ひます。

○栗澤政府委員 私も折衝いたしたのでございしますが、的確に数字等をあげて、こういうわけでないといふふうな、要するに具体的な相談ではなくて、大体こういうものは趣旨からいつて大蔵省は賛成できないのだといつたような折衝だといふふうに記憶しております。非常に漠然としてはなはだ申

訳ございせんが、ただいまこの席にはほかにはおりませんので、できれば大蔵省の政府委員からお聞きしたいと思ひます。

○川島(金)委員 どうもせつ／＼直接折衝された部長が御記憶がないようで、しかも私もが了解できるような程度の御説明がないのは遺憾であります。いすれ間もなく大蔵省側が見えまうので、大蔵省側の確固たる御意見を、この機会に承つておきたいと思つております。そこで大蔵省の方が来る間、一言ついでに運輸大臣にお伺ひいたします。

先般の運輸大臣の説明によりまして、アメリカにすでに飛行機の購入方を契約いたしました、こういうことが言われております。しかもその契約をいたしました飛行機は、普通の契約では一年、二年かかるから、別の方面で契約したものの肩がかりをして、それには特別な補償料を出して入れることになつた、こういうお話がありました。が、私は先般この話を聞いておりました。何かもう政府がそういうことをやつておる／＼に私は受取れたのですが、その説明の通り、運輸大臣の責任においてそういう飛行機の予約注文をされたのかどうか、それをひとつこの機会に明らかにしてもらいたいと思ひます。

○石井國務大臣 筋は今おつしやつた通りに大体進んでおるのであります。が、これは現在あります日本航空会社の責任において話をしておるわけでありまして、私もこれはこれが皆さん方の御了解を得て多分成立するであらう。そうしたならばその飛行機を使つてやるといふことではございしますが、まだこ

の新しい会社もできておりませんので、この新しい会社としては契約もできませんし、政府としてもできませんので、日本航空会社が話を進めておるのであります。あとの二台は、この間申し上げたような線で進んでおりまして、契約のところで進んで行つたかどうか、まだはつきり知りませんが、そのような筋であると思ひます。

○川島(金)委員 先般の大臣の説明によりまして、あたかも運輸省のみずから買つて出て、契約交渉に乗り出しておるやうに聞いた。従つてまた大臣の説明も、非常に詳細にわたつて、懇切丁寧に、一切何もかも御承知の上に立つての御説明でございました。どうも聞いておつてふかしに思ひました。またこの法律は成立してありません。従つてその成立以前に、政府がそういった問題に具体的に深入りをして、あつてからであるとも、私どもにはちよつと筋が通らないのではないかと思ひます。今の大臣の説明によれば、そうでないといふのは何を言わんやで、あくまでも現在の日航の責任において、飛行機の購入契約を進めておるといふことであらう。私たちは問題はないと思ひます。ただ今申しましたように、この間の大臣の説明によりますと、大臣はたいへん詳しい。大臣としてはあまりに詳しく過ぎる。もうすでに日航法の成立を予定して、運輸省が介入しておるやうに受取られる。事実その問題は追究しようとは思ひませんが、どうもちよつとふしぎな点がありますので、この機会にあらためて念を押して聞いておきます。

○石井国務大臣 それは妙な話になり

ますが、ことしの三月までにこの予算は通るつもりでありまして、初めから一生懸命やつたものなんです。それに会社ができたわ、飛行機は飛ばないといいことになりまして、政府は十億出資しておるのに何をしておるのだということになりまして、飛行機を出すことは一番大事な問題であるといふので、私はこの問題については非常に詳しく聞いたわけでありまして、ところがなか／＼うまく行かない。ようやくこの間お話し上げたやうに、ほかのものを折衝した報告に基きまして、それならは時を待たずして、秋くらいは一応スタートができるのではないかとこのやうに承知しておりますが、もちろんこういうふうなものが成立したとしておりませんし、現実には今の日航といふものが存在していないので、この契約もできない、契約しておるかどうか、まだ最近わかりません。

○原形委員(改) 私の方は大體法律案に対する質疑は終つたのであります。が、具体的なことを最後に一言お聞きしたい。運輸御当局は諸般の準備をお整へになつたから、この法律案をお出しになつたと思うのですが、具体的な問題と申しますのは、現在日本航空は四億の資本であり、民間資本六億を募集するのであります。これは増資によつて募集されるのか、また六億の資本といふのは、どういふ方面が大株主として入つて来られるのか。それからこの法律案が通つてから、政府出資が十億なされるのですが、そうするとこの株式の総資本金は二十億にされるのかどうか。また増資の總會をいつ

されるのか。もう一つ運輸大臣はどなたかへの御答弁において、役員は大體十名程度を御希望のようでありまして、大株主の分野について、民間資本の方をどういふやうに御考慮になつて役員の中にお入れになるのか、また大臣の御意中の航空の連絡の人をどの程度お入れになつて、政府が出した資本に対する分野の御負担をさせようといふのか、概略の御構想だけであつて、ですから、伺いたいと思ひます。

○石井国務大臣 資本金は政府が十億、民間が十億、最初は二十億の会社にするつもりであります。民間資本の十億は、今の日本航空の四億を六億増して、十億にするのですが、十億はできておるだらうと思ひます。私よく承知しております。国際航空に出願したしておりますが、日本航空のほかに大阪商船の系統の国際航空、それから飯野海運のハワイまでがあるのですが、こういう人たちが一体になつて会社をつくるやうなことを私は承知しております。それでまず新規の会社ができる前に、今の商船の方も飯野の方も入つて民間の形をこしらへる。そして十億の会社ができて、そこ

にわれ／＼の出資をして、ここですつかりそろえるといふことの方がいいだらう。大きな株主と申しますれば、郵船とか、通運会社とか、私鉄会社などでありまして、詳細は存じません。それから私は重役を十人にしたいと申したのではありませんで、設立委員を十名くらいにしたいと申ししたのであります。社長にたれを入れるかといふことは、私はまだ考えておりません。社長としてつづかな人を入れたいと思つて

おります。もし原さんの方で候補者を持つておいでになれば、お教え願ひたい。私はまだ白紙であります。創立總會は九月ごろだらうと思ひます。

○川島(金)委員 時間がありませんから簡単にやります。大蔵主計局の関係の方が見えたやうですからお尋ねいたします。御存じかもしれませんが、今本委員会が問題になつております日本航空株式会社法案の原案が、立案、作成される過程におきまして、運輸省の航空局関係と大蔵省との間には、さだめし屢次の折衝があつたと思つております。また航空局関係者の言明によつても、折衝を行つたと言われております。しかも当時における原案の中には、航空当局としては、この委員会に新たに提出されております修正案の第一項の債務保証の問題でありまして、原案といつたしましては、債務保証の構想で原案を立案し、その構想のもとに大蔵当局と折衝したが、この問題は航空当局の反対で削除されたといふやうに言明されておる。そこで私は先ほど当局に、どういふ理由と根拠をもつて大蔵当局が反対したかといふ理由を御説明願ひたいと申し上げたのですが、その点がはつきりいたしませんので、担当の大蔵当局の関係者から、その点に関する明快なる説明をこの機会に伺わせてもらいたいと思つておられます。

○廣瀬説明員 ただいまお尋ねのありました債務保証の点と、政府所有の株式の後配の点でございますが、おつしやる通り運輸省原案にあつたわけでありまして、私自身は関与いたしておりませんが、聞きましたところによりまして、大蔵省の意見によつてこれを削

除した、その理由は、今度できます日本航空株式会社というのは民間会社であります。戦前の日航のようなものではないと思ひます。戦前の日航のようなときには、こういうやうな特別な規定もあつたやうであります。民間会社といふ建前からすれば、特別これだけ債務保証といふやうな制度を設けることはいかかと思ひまして、削除したわけでありまして、債務保証の制度は、外貨の借入れにつきましては、現在現行法にございまして、一般のやうなものにつけて置きますことは、いろいろ財政上の問題も起るといふやうに考へまして、削除したわけでありまして、株式後配の問題につきましても、これを特殊扱いにする理由は乏しいといふわけで、削除したわけであり

○川島(金)委員 そこで伺ひます。大蔵省の立場として今の見解は、しごくもつともだと私も思つております。そういうことからして、このやうな状態になつて来たのだらうと思ひましたのであります。従来どうしようか。政府出資半額程度の、半官半民の会社経営に対して、債務保証をしたという前例が政府にあるかどうか、それはどういふことになつておりますか。

○廣瀬説明員 戦後のものにつきましては、そういう例はございません。

○川島(金)委員 こういうことができてという一つの、何か規定といふか、財政法上きつつかえないといふやうな根拠があるのかどうか、こういうことをできるという、あるいはまたこういうことをしてはならないという禁止事項がどこかにあつたか。あるいはこ

いうことがどんな／＼できるという規定がどこにあるかどうか。消極か、積極か、どちらでもいいのですが、こういうことができるという財政法上の根拠がありますか。

○廣瀬説明員 現行法ではこういうことはできないことになっております。従つてここに改正法律がもし通りますれば、これはできることになります。

なお申しましたように、外貨債務、これは電源開発会社その他につきましても、外貨貸付の債務については、この間法律が通りまして、できるようになつております。

○川島(金)委員 そうすると、外貨貸付の債務の問題は別であるが、この種の債務保証というものは、戦後の政府としての前例はまつたくない。従つてこの法案をもつて最初の問題だということでありまして、従つてこれは政府側においても、航空局は別として、大蔵省その他の関係者は、非常に慎重にしておるといふことはよくわかります。

そこでこの第九条によりまして、政府は保証契約をすることができ、ただできるという程度なんです。従つてこのできるという条項は、かりにこの法律が通つた後において、大蔵当局は最初からそういう見解でありますから、大蔵当局はよもやこれに同意はできません。このでき上つた法律というものは空文にひたしものになるおそれがあると思いますが、そういう点はどうでありましょうか。

○廣瀬説明員 事務的に判断いたしましたれば、おつしやる通りであります。

○川島(金)委員 そうすると、ここで修正案を出された方にお伺いしな

ければならぬと思いますが、今お聞きの通り、修正案が出て、なるほどこれがかりに委員会を通つて、法律としての体裁は成り立つた。しかしながら大蔵当局は諸般の根拠に基いて、こうした事柄に対しては反対の態度を表明した。しかも国民の代表である議会のこの委員会においてさえも、言明をされおる。この確固たる一つの見解というものは、今明日中には変更はできないと思う。そうすると、かりにこの修正案が通りまして、この修正案は空文になるといふおそれは十分にある。

しかもそれを空文にするでしようと言明されておる。そうすると、非常に問題は大きなことになるのではないかと、思うのですが、そういう点は提案者はどういふようにお考えでありましようか。

○關谷委員 現在の原案のままでではできないという答弁が、大蔵省の説明員の答弁でありまして、この修正案が通ればこれでできるわけでありまして、この法律に基いてこれはできるものであります。私はその通り解釈してあります。

○川島(金)委員 それはなるほど法文の体裁としては、できると書いてあるから、できるのです。しかしながら大蔵当局は諸般の事情に基いて、こういう法律をつくることは反対だ、こういう債務保証をする場合には、大蔵省を抜きにしてはできないのです。そうすればこの問題が、いずれ後日において政府の議案になつたときに、大蔵省が今の態度、方針を曲げることなくして臨んだ場合には、大蔵省の反対でこの法文は当然空文になる。今大蔵省当局はそういう説明をしている。そこでお

伺いたしますが、大蔵当局の考えは私今言つたように理解したのですが、あなたの御見解はどうですか、伺いた

○岡田(五)委員 私も提案者の一人になつておりますが、川島委員のお話によりまして、官僚が立法院を支配するがごとき言葉があつたのであります。が、そういう頭でお話のようでありま

す。少くとも立法院によりましてかような法律をきめた以上は、その法律に東縛されて官僚が行政をするのが当然なのであります。ことに今まで法律がなかつたと言われるが、いつまでも新しい法律がでないという前提はどうか、かように実は考えるわけでありま

す。これは多少誤解かも知れませんが、債務保証の問題は、電源開発の外貨の場合だけでほかにはなかつたが、ことにこういう国策会社で相当の債務を持ち、また国家的に助成をして行かなければならぬというところで、新たに立法院において、私たち提案者の一人でごさいます。道を開いたやうなわけでごさいます。この法律に基いて、この法律の精神を生かすやうに、大蔵省の役人が事務を持つて行くのが当然だと考えるのであります。今の大蔵省の説明員の方は何か聞いていますと、法律が通つても空文化するやうな、そうではなさそうな答弁ぶりでごさいます。私自身もはつきりしないのであります。この法律案が国会を通りますれば、大蔵省の役人が束縛されるのは当然だと考えるのであります。

○山口(文)委員 関連質問……岡田さんの答弁は誤解をされていと思うのです。この法律が通れば、大蔵省の

人は現存する法律との矛盾がある。いわゆる財政法上の矛盾があるから、従つてこの通りの実行は不可能だと言われるのです。ですから、あなたのおつしやるように、官僚によつてとか、事務上のことにわれ／＼立法院が制約されるのかいとのとは、意味が違つてい

る、こういうように私は解釈します。その点について大蔵省からもう一度説明願ひたい。

○廣瀬説明員 この法律が通りますれば、少しも矛盾はいたさないと考えます。

○川島(金)委員 私の言うのは、また別なことです。法律案というものは、形式上、手続上、閣議できる。その閣議で一省にでも反対があれば、保留されるかあるいはそれは削除される。これが閣議の慣例です。閣議を通らない法律案は議院に出ない。閣議を終つて一省がかつてに議院に法律案は出せない……。

〔質問は対象をはつきりしておいてやつてくれ〕と呼ぶ者あり

○關内委員長 静粛に願ひます。川島君、質問を続行してください。

○川島(金)委員 そこでばくは発言を続けるが、法律の手続から言へば、原案というものは閣議の承認を経なければ議院に出せない。しかもその閣議の中には大蔵省の代表者であり、責任者である大蔵大臣がある。いかに官僚の意見であつても、大蔵大臣がそういう必要はないとすれば、大蔵官僚が反対であつても賛成するかもしれぬ。ところが閣議の出席者であり、しかも大蔵省の代表者であるところの小笠原大蔵大臣は、やはり官僚の意見を尊重して、あるいは採択して、閣議でこれに反対

した。反対されたらば法案が通らないから、結局反対の出ない形で原案が出て来た。そういうことになれば、大蔵官僚の意見でなくして、大蔵省全体の意見なんです。そういう大蔵省の意見がまゝなつておるとすれば、これがかりに議員立法で出て、——しかもこれは制約される法文ではありません。何何することができるといふので、法律上債務を保証すべしというのじやない。そうすると任意裁量なんです。任意裁量の法文であるから、しかも元にもどつて、先ほどの話しやないが、大蔵大臣もしくは大蔵省における見解が、今日の見解と一歩もかわるところのないやうな態度で、今後この法律ができ上つたときに、債務保証の問題が出たときに、当然大蔵省はたゞいま堅持しておる見解に基いて、異議をと

なえるであらうといふことは、見やうい筋道なのであります。そうして大蔵省の賛成を得られなければ、債務の保証はできない。大蔵省という言葉が悪ければ、大蔵大臣の承認あるいは賛意がなければできない。これは当然のことなんです。立法の手続として閣内君がこれを出したといふことに對して、ばくは問題にしてはいるわけじやない。そういうことに現実にはなるのではないかと。そこで現実にはそういう問題が起るとすれば、この問題は空文にひたし結果になるおそれがある、こう私は言つてゐる。そういうことについて、重大な事柄でありますので、もう一べん大蔵当局なり航空局の当局なりの御見解を承つておきたい。

○廣瀬政府委員 ただいまのお話でございまして、やはりこれに基きまして、来年度からは予算総則に金額の限度そ

した。反対されたらば法案が通らないから、結局反対の出ない形で原案が出て来た。そういうことになれば、大蔵官僚の意見でなくして、大蔵省全体の意見なんです。そういう大蔵省の意見がまゝなつておるとすれば、これがかりに議員立法で出て、——しかもこれは制約される法文ではありません。何何することができるといふので、法律上債務を保証すべしというのじやない。そうすると任意裁量なんです。任意裁量の法文であるから、しかも元にもどつて、先ほどの話しやないが、大蔵大臣もしくは大蔵省における見解が、今日の見解と一歩もかわるところのないやうな態度で、今後この法律ができ上つたときに、債務保証の問題が出たときに、当然大蔵省はたゞいま堅持しておる見解に基いて、異議をと

なえるであらうといふことは、見やうい筋道なのであります。そうして大蔵省の賛成を得られなければ、債務の保証はできない。大蔵省という言葉が悪ければ、大蔵大臣の承認あるいは賛意がなければできない。これは当然のことなんです。立法の手続として閣内君がこれを出したといふことに對して、ばくは問題にしてはいるわけじやない。そういうことに現実にはなるのではないかと。そこで現実にはそういう問題が起るとすれば、この問題は空文にひたし結果になるおそれがある、こう私は言つてゐる。そういうことについて、重大な事柄でありますので、もう一べん大蔵当局なり航空局の当局なりの御見解を承つておきたい。

○廣瀬政府委員 ただいまのお話でございまして、やはりこれに基きまして、来年度からは予算総則に金額の限度そ

した。反対されたらば法案が通らないから、結局反対の出ない形で原案が出て来た。そういうことになれば、大蔵官僚の意見でなくして、大蔵省全体の意見なんです。そういう大蔵省の意見がまゝなつておるとすれば、これがかりに議員立法で出て、——しかもこれは制約される法文ではありません。何何することができるといふので、法律上債務を保証すべしというのじやない。そうすると任意裁量なんです。任意裁量の法文であるから、しかも元にもどつて、先ほどの話しやないが、大蔵大臣もしくは大蔵省における見解が、今日の見解と一歩もかわるところのないやうな態度で、今後この法律ができ上つたときに、債務保証の問題が出たときに、当然大蔵省はたゞいま堅持しておる見解に基いて、異議をと

なえるであらうといふことは、見やうい筋道なのであります。そうして大蔵省の賛成を得られなければ、債務の保証はできない。大蔵省という言葉が悪ければ、大蔵大臣の承認あるいは賛意がなければできない。これは当然のことなんです。立法の手続として閣内君がこれを出したといふことに對して、ばくは問題にしてはいるわけじやない。そういうことに現実にはなるのではないかと。そこで現実にはそういう問題が起るとすれば、この問題は空文にひたし結果になるおそれがある、こう私は言つてゐる。そういうことについて、重大な事柄でありますので、もう一べん大蔵当局なり航空局の当局なりの御見解を承つておきたい。

○廣瀬政府委員 ただいまのお話でございまして、やはりこれに基きまして、来年度からは予算総則に金額の限度そ

の他を盛り込むという手続は必要と存じます。先ほどから私の言葉が少し足りませんが、誤解があつたかと思ひますが、今回の法案は、大蔵省にはまだ問題になつておるような条文を入れたもので協議をいたしておりません。私が先ほど申し上げました大蔵省と協議を――原案に入つておるといふのは、前国会に出しました案の原案であります。従ひまして今回の法案はこういう条文を入れて大蔵省には折衝しておりません。その点ちよつと追加しておきます。

○川島(金)委員 いずれにいたしましても、今あなたのお聞きの通り、大蔵省の主計局の關係官の説明によれば、これ／＼こういう理由で好ましからずという見解のもとに、こういう話がかつてあつたけれども、反対したと聞いておるといふことを言明されておるのです。ですから、いやでもそういう見解であればこそ、係の方がこの席上で言明されたのだと、こう私は理解をしています。従つて大蔵省の見解は今でもありません。この原案直接の交渉過程における問題でなくとも、その前であつてもあとであつても、現実の見解は同じなんです。その見解が同じだとすれば、繰返して申し上げてしつこいようですが、この問題はどうしても大蔵省の予算的措置を必要とする、あるいはまた大蔵大臣の承認が必要である。そうなつて来ると大蔵大臣は、今の見解が引續く限り、この問題に関する限りはやす／＼とは賛成ができない、こういうことになる。現実の問題として起るのです。政治というものは……法律にはできると書いてあるが、できるといふだけで、別に大蔵大臣を拘束

しておらぬ。政府も拘束してゐるわけではない。こういうことになると、やはりその問題が具体的に議會に乗つて来ない。来なければやはり実行できないといふことになる。一般法律案といふものは、各省とも異議なく閣議で決定されて、それが容易にできるといふ見通しをつけた具体的な根拠のもとに立つて出されなければならぬ。この事柄が折衝の間に手落ちで抜けておつて、あとで出したといふならばわかる。ところがすでに折衝された。折衝されたから大蔵省の反対があつた。大蔵省の反対がある以上は、これを押し切つて閣議へ出して来た以上、大蔵大臣は反対せざるを得ない。反対せられるであらうと思つた航空当局は、これを削除して持つて来た。削除して持つて来たところ与党の方が、親心子心に通じたのかも知れません。いずれにしても助け舟の形でこの修正案が出て来た。修正案はよい。あれ／＼が内閣をとつたときもそういうことがあるかもしれぬ。しかしそのせつかくの助け舟もない。現実においてそれが実現できないやうな形であつては何にもならない。いやしくも与党と政府の間柄の問題である。与党がこの修正案を出したといふならば、そのりくつは成り立たない。筋道は成り立たない。少くとも議會政治であり、政党政治であつて、今の内閣と与党とは一筋なんである。その一筋であるべき筋合いのものが、その与党を代表した責任閣僚である大蔵大臣は反対であつて、与党の議員だけが議員の立場で自由にこれをやられた。そうすると、現実にはむづかしいことになるのです。いかに關谷さん岡田さんが蘊蓄を傾けて説明されても、なかなか

か現実にはそういかぬです。少くとも政府と与党なんだから、相当に折衝をされて来て、法律が空文に終らないやうな見通しと確信のもとにおいて、この修正案をあれ／＼に突きつけて来るならば何をか言わんやです。ところがそういう見通しもないのに、ただこつやつておいたならば大蔵大臣を縛れるではないかといふことは、現実の政治の上においては通用しない。野党がさかぬじ的に、レジスタンス的にこういう案を出すのならば、それはできるかも知れない。しかし現実の面においては少くとも与党と政府の面においては、その間の意見が調整されて、そうして固まつた法案を出すといふことが、一番好ましい形である。そうでないから今と、せつかくの親心子心の状態において修正案を出して来ても、現実には通用しないことになる。あれ／＼せつかくの修正案ですから、この法案の審議に當らうとしてゐるわけですが、だから納得のできる形で私ども賛成したい。ところが今のやうな形ではなかなか賛成しにくいことになる、その点いかですか。

○栗澤政府委員 ただいまの御意見はことに私どももそういう懸念を多分に持つておりますが、しかし實際現在ここに公立会いただきました大蔵省の係官も、この法案が現在審議中であるといふことを前提にしておいての御意見であらうと思ひます。私どももいたしましては、こういう債務保証をすることができるといふ条文をかりにお通しただければ、将来の大蔵省に対する折衝につきましては、十分理由を備えて御説明すれば、あるいはお通しいただけるかも知れない。しかもその際この法律としてはできる道を開いていただいておるといふことが非常な強みではないか、その点はそういうように考えます。

それから前例としまして、造船の金融機關に対する損失補償の問題がございまして、これも非常にめましました。結局最後にやはりある限度をきめて、政府が補償するといふところによつとあつたといふと聞いております。これもやはり回数を重ね、誠意を尽して説明をし折衝をすれば、大蔵省も納得してくれる例もあるといふ一つのも例になるのではないかと思います。従ひまして今回のせつかくの御修正が、私どもはこれに対してできるだけ努力をして、そのうちに大蔵省の方を説得して行くだけの目標は与えられるのじやないかと思ひます。従ひましてこの点が別に憲法違反とか、あるいは現在の財政法上、たとい法律を改正してもできないのだといふことでなければ、私どもとしてはやつていただければ非常にありがたい、こういうふうにご考慮しております。

○川島(金)委員 道ができたとして理解することが、むしろ逆な結果になりはせぬかといふ心配があればこそ、私は申し上げてゐる。折衝過程でできない。大蔵省は首を横に振つてしまつた。そうして議員立法で出して来た。それで強引にやつてしまつた。それが大蔵省に対する強引な抵抗といふことに實際はなるのだ。そうして大蔵省がああそつてつかつかといふ気持のいい立場に立つてゐるとは、常識のある人間が考へて想像できるものではない。むしろ逆だ。気の強い關谷君のような人がかりに大蔵省におつたら、逆になつてしまふ。そこが人情なのです。だから私の言つてゐるのは、せつかく修正案を出すなら、もつと当局同士で折衝し、そうして今となつては大蔵省が出すのがぐあいが悪いからといふので、議員立法で出て来るならば何とかしようといふことで、話し合ひができて出されるのが一番好ましい。与党と政府なのだ。野党と政府じゃないのだから、どうにでも話し合ひがつく。話し合ひがついて、あれ／＼に心配かけぬように、この議案に参画できるという形をとらなければならぬ。これは關谷さんだつて反対できない。そういうことで私は非常に不安なのだ。それだからこそこれは慎重に、いろ／＼な面から審議する必要があると私は昨日から皆さんに申し上げてゐる次第なのです。これ以上は議論になりますし、議論をいたしますとなか／＼時間がかかりますからやめますが、そういう事柄をあれ／＼が心配してゐるのだといふことを、提案者である關谷君もどうぞ十分に御認識あらんことを私は特に希望いたします。

○關内委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○關内委員長 川島君より国鉄職員の問題に關し、質疑の通告がありまふ。これを許します。川島金次君。

○川島(金)委員 実はこれは時間的に急ぎます問題でありますので、まことに時間をつぶして恐縮なのでありますが、自治庁の方が見えておりますので、一言だけ私に質問の時間をお許しを願ひます。と申しますのは、埼玉県の熊谷市に選挙無効事件が発生した

しまして、その結果遂に熊谷市の市会議員の一部選挙より直しという形になつて参りまして、来月早々その選挙が行われることになつたわけでありまして、そこでその一部選挙のやり直しの問題にいたしまして、先般まで在職して参りました熊谷市の国鉄職員にして市会議員を兼職しておつた者が、今度の選挙のやり直しによつては兼職の可能性がなく、手取早く申し上げれば兼職は不可能であるという建前で、自治庁は強硬な見解を持つておるやうであります。ところがこれに對しまして国鉄側では、また本人は選挙のやり直し以前に立候補し、当選をして現に兼職しておる。公務員を兼ねておる。その公務員を兼ねておる現在の認められておるところの市会議員が、しかも選挙に違法があつて選挙をやり直した。やゝ直しするのですから、新しい選挙ではないのであるから、従つて国鉄法に基くところの兼職禁止の規定には該当しないのだ、従つて自分が立候補し、また国鉄の労働側がこれを立候補せしめて、当選のあかつきには当然に従来通り兼職が可能である、こういう建前をとりまして、自治庁と選挙管理委員会、国鉄側と三つ巴になつて、主張がそれ、異なつて問題になつておる。問題になつておるが、すでに八月の最初の選挙日は刻々と切迫してあるやうな事情が起つておること、すでに自治庁も御承知のことと思つておりますが、この問題に關して自治庁はいかなる確固たる見解を持たれておるか、その見解をこの機会に明瞭に私に聞かせてもらいたい、こう思ふのであります。

○金丸政府委員 運輸省で私どもと違

つた考えを持つておられますということは、ただいま伺いました。実は先般埼玉県から私どもの方に照会がございまして、たゞいま川島委員の仰せになりましたやうな解釈をとりまして、實際現に市会議員になつておいでになる方に対しては、はなはだお氣の毒なことだといふことは重々考へるのでも、昭和三十六年に改正になりました附則の第二項を讀みますと、この法律が施行になりました際に、国鉄の職員であつて、かつこの法律の施行の際、昭和二十五年の五月十日からあとに行われた選挙によつて現に市会議員になつておらなければならぬ、そういう人だけは任期中市会議員の兼職はできる、こういうことになつておるのでございまして。一部無効の選挙の結果、昭和二十六年の四月にさかのぼつて、御承知のように市会議員の職が失われる結果になりますので、今回再選挙を行います際には、すでに国鉄職員であつて、かつ市会議員を兼ねておるといふふうには、どうしても法文上解釈ができないのでございまして。私どもの方としては、非常にそのお方に対してはお氣の毒に存じますけれども、現行法の附則の第二項の解釈上、私どももいたしましてはそのような結論に達しまして、その旨を埼玉県に伝えたのでございまして。先般熊谷市で再選挙のいろいろな手続について、こまかい点を話に来てくれといふので事務官を差向けましたけれども、私どもの方でもいろいろと研究をいたしました結果の結論でございまして、その通り答弁をして歸つて来たのであらう、かやうに

考えております。○川島(金)委員 どうも私は法律のことにつきましてはまるつきりのしるうとでありまして、国鉄法の附則におきまして、あの精神は、次の新たな選挙以後においては兼職は不可能である、こういうふうには常識的に大ざつぱに私どもは理解して来たつもりであります。しかも熊谷における国鉄職員の場合においては、昭和二十六年五月十日以前の選挙において立候補して、当選した、しかも兼職を認められた範囲に入つておるところの職員です。ところが選挙はたゞ一部無効といふことになつて、やゝ直しといふことになつた。しかもそのやり直しならば、その無効の上に立つて出て来た議員の議決にも、重大な問題が起るわけだ。ところが議決の問題につきましては、それはさしつかえない、さしつかえないといふにかかわらず、議員だけは新しく無効な立場になつておることは、少し矛盾ではないか。そういう立場でない議員が、引続き無効選挙によつてやり直しをして出るといふことは、その議決が有効であつたと同様、これは引続き選挙が行われた、つまり以前の選挙のやり直しであつて、別に次期における新しい選挙という意味ではない。しかもこの一部やり直しの選挙によつて当選する議員の任期は、従前と同じやうに再来年までであるといふ形のものであります。この選挙によつて新たに四年継続するといふのであれば、これは問題があらうと思ひますが、それではないので、これは改選の結果出て来まして、依然として任期は再来年まで、しかも今の国鉄職員である何がいかに議員は、当然以前の選挙に

あるべき資格に基いて行われた選挙なつて、新しい資格を獲得する立場に立つての立候補者ではないやないか。こういう意味合いからいまして、これは別に国鉄法の附則に該当するところ、その次の新しい選挙によつて選ばれる議員ではない。当然以前の選挙に引続き資格を持った議員であり、資格を持った国鉄職員である。それがたまたまもし改選によつて当選すれば、依然として元の選挙によつて当選したと同じ形において任期が継続するものである。落選すれば別であります。が、当選した場合はそういう形になるのではないが、あの国鉄法の附則を問題にするときには私も若干關係があつたのですが、次の新しい選挙もしくはわれわれの理解する純然たる補欠選挙、こういうた選挙によつて選出された議員には、国鉄職員は兼職ができない。しかしそれ以外の場合における議員の選挙であれば、それは兼職が可能であるといふ理解のもとに、私どもはあの問題に携つたつもりであります。が、どうも自治庁の見解は、非常に法文にとらわれ過ぎて、実態に即応するといふお考えが少いように私は考へる。法律は法文だけでこれをしやくし定規にはかへべきものではなくて、実態にも適合した形で法といふものを運用するところに、法の適用精神の大切なところがあると思ふ。その点について、どうも私はしろうとでありますから、私の議論は成り立たぬかもしれせんけれども、私にはそういうふうにか考へられる。どうも実態に適合しておらぬと私は解釈するのだが、その点はいかがですか。

○金丸政府委員 私は御趣旨や実情はまつたく川島委員のおつしやる通りであると存じます。ただ選挙が無効になりまして、訴訟の結果、無効という判決が確定するまでは、議員は職を失わないといふ規定が地方自治法にございまして。その關係で、確定するまでは市会議員として議事に参与することもできますし、従いまして議決も効力を失わないといふことになるわけにございまして。選挙が無効になると、やはりさかのぼつて、その意味におきまして身分はなくなるといふのが、選挙の無効と申しましようか、すべての選挙を通じて私どもが従来解釈して来ているところをいふと、この附則の第二項をさういふふうな趣旨で讀め、讀んで讀めないことはないやないかといふお説であると思ひますが、あるいはそのやうに讀んで讀めないこともないのかもわかりませんけれども、私ども流の従来の選挙の考えでこの規定を讀みますと、どういたしまして、この法律施行の際には、正式に市会議員として当選をして来て議員になつておる方にだけ適用があつて、さかのぼつて選挙が無効になりますと、この規定には当てはまらない。そういう点はどうも実情を無視した解釈じやないかとおつしやればその通りかも知れませんけれども、私どもの従来の一部選挙の無効の理論から考へまして、そのやうに解釈せざるを得ないのであります。

○川島(金)委員 どうもあの規定から言つても、現に職にある者はこの限りにはあらずとして、兼職を認めておる。しかも任期は大体全国同一であつて、再来年まで四年間認められている。その四年間において、現に公務員の職に

午後一時五十八分散会

あつた者としてその兼職を認めた。それがたま／＼一部選挙の無効によつて、やり直しをしなければならぬやうな事態になつて来た。そこでその人が現に職員であり、現に公務員であつたことは認められてゐる、またそれを認めようというのが、あの当時における政治的の情勢の中において生れた附則なのであります。現在の者だけは認めて行こう、しかもその次の総選挙までは認めて行こう、従つて補欠選挙もしくは次の新しい選挙以外では、現職の兼職というものは認めて行こうという政治的な解釈で、あの附則はでき上つた、こういうふうには私は思う。そういうことにして、初めて實際の問題と法の適用とが、そこでうまく適合するのではないかというふうには、私は常識的に判断をしているのですが、自治庁の理解によると、そこにどうも大分食い違ひがあります。しかしこの問題については、私は論争しようとするのではなくて、一応参考のために、自治庁側からわれ／＼の納得できる明快な説明を聞きたいという立場でお尋ねをしているのであります。この問題の論争はいろ／＼あると思いますが、しかしそれをここでやることはあまり好ましいことではないと思ひますし、いずれ他の法務委員会その他がありましようから、そこでこの問題は徹底的に論議をしてみる必要があるのではないかと私は思つておりますので、いずれかの委員会にこれは譲りたいと思ひます。これ以上申し上げることは、時間もないし、皆さんに迷惑をかけますので、私の質疑はこれで打切つておきます。

○關谷委員長 これにて散会いたします。