

第十六回国会 衆議院 運輸委員會 議錄 第二十一号

昭和二十八年七月二十一日(火曜日)

午後二時四分開議

出席委員

委員長代理理事 關谷 勝利君  
理事 岡田 五郎君 理事 兼次郎君  
理事 川島 金次君 理事 鈴木 仙八君  
岡本 忠雄君 高橋圓三郎君  
德安 實藏君 南條 徳男君  
山崎 岩男君 白井 莊一君  
岡部 得三君 正木 清君  
山口久太郎君

出席國務大臣

運輸大臣

出席政府委員

運輸事務官(鐵道監督局長)

委員外の出席者

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

專門員

本日の會議に付した事件

日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三三號)

港灣整備促進法案(内閣提出第一六三號)

〇關谷委員長代理 これより會議を開きます。

委員長が不在でありますので、理事の私が委員長の職務を行います。

港灣整備促進法案を議題とし、まず政府より提案理由の説明を求めます。

運輸大臣。

港灣整備促進法案

港灣整備促進法

(目的)

第一条 この法律は、特定港灣施設整備事業に要する費用に充てるための資金調達を円滑にすることにより、港灣の整備を促進することを目的とする。

(特定港灣施設整備事業)

第二条 この法律において「特定港灣施設整備事業」とは、港灣法(昭和二十五年法律第二百十八號)に規定する重要港灣又はその整備を促進することが著しく國民經濟の發展若しくは國土の開発に寄与すると認められる地方港灣であつて政令で定めるものにおいて港灣管理者が行う左に掲げる工事を行う。

一 港灣法第二条第五項第六号に掲げる荷さばき施設の建設、改良又は復旧

二 港灣法第二条第三項の港灣区域内又は同条第四項の臨港地区内において行う水面の埋立、盛土、整地等による土地の造成又は整備

三 船舶の離着岸を補助するため使用する船舶の建造

(整備計画)

第三条 運輸大臣は、特定港灣施設整備事業について、會計年度ごとに、港灣整備審議会の議を経て、その基本計画(以下「整備計画」という。)を定め、内閣の承認を求めなければならない。

前項の整備計画は、当該特定港灣施設整備事業の実施により、当該港灣の利用者の利便が増進するようなものでなければならない。

運輸大臣は、第一項の規定により整備計画を定めようとするときは、あらかじめ、關係港灣管理者に對し、当該港灣の特定港灣施設整備事業に関する資料の提出を求めなければならない。

(整備計画の通知)

第四条 運輸大臣は、前条第一項の規定による内閣の承認があつたときは、遅滞なく、關係港灣管理者に對し、当該港灣に係る整備計画を通知しなければならない。

(資金の融通)

第五条 政府は、港灣管理者が第三条第一項の規定による内閣の承認があつた整備計画に基いて特定港灣施設整備事業を行う場合には、

港灣管理者に對し、当該事業に要する費用に充てるための資金の融通のあつた、旋をするものとする。

(勧告等)

第七条 運輸大臣は、港灣管理者が第三条第一項の規定による内閣の承認があつた整備計画に基いて特定港灣施設整備事業を行う場合には、当該事業の施行又は当該事業に係る施設若しくは土地の利用若しくは処分に関して、必要な勧告、助言又は援助をすることができ、

(審議会の設置)

第八条 運輸省に、港灣整備審議会(以下「審議会」という。)を置く。

(所掌事務)

第九条 審議会は、運輸大臣の諮問に應じて第三条第一項に規定する整備計画に関する事項を調査審議する。

(組織)

第十条 審議会は、委員二十人以上で組織する。

委員は、港灣に關し充分な知識又は経験を有する者及び關係行政機關の職員のうちから、運輸大臣が任命する。

委員(關係行政機關の職員のうちから任命される委員を除く)の任期は、二年とする。

委員は、再任されることができ、

委員は、非常勤とする。

(政令への委任)

第十一条 この法律で定めるものの外、審議会の組織及び運営に關し必要な事項は、政令で定める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七號)の一部を次のように改正する。

第三十八條第一項の表中木船再保險審査会の項の次に次の一項を加える。

港灣整備促進法案(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

〇石井國務大臣 ただいまから港灣整備促進法案の提案理由について御説明申し上げます。

港灣整備促進法案(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港灣整備促進法(昭和二十八年法律第三十八號)の項

港湾は大まかに見て、船舶に対する施設と船積貨物に対する施設の二つに区分することが出来ます。船舶に対する施設としては、防波堤、泊地、岸壁、物揚場等がありますが、これらは公共事業費により逐年整備されて来ております。これに対して貨物に対する施設である上屋、荷役機械等は、公共事業費の対象とならず、その整備が放置されておるのであります。上屋、荷役機械等は戦後一時公共事業費の対象とされたことがあり、そのときは整備が進んだのでありますが、その後収益性が落ちたというゆえをもつて公共事業費が打切られてからは、何らの施設が講ぜられず今日に至つております。

言うまでもなく港湾は、船舶に対する施設と船積貨物に対する施設とが並行的に整備されて、初めて港湾としての機能を十分に發揮できるのであります。上屋、荷役機械等は港湾の機能をつかさどるべきであります。港湾において船舶の稼働率を高め、港湾諸料を軽減することは、上屋、荷役機械の整備によつて初めて可能になるのであります。

さらに上屋、荷役機械と並んで港湾が直面している重要な問題として、港湾用地がござります。日本においては地理的条件から、港湾周辺に工場を持つことが有利でありまして、現に日本工業の約八〇％は港湾に集中しているものであります。しかるに現在港湾周辺には、利用し得る土地はほとんど残されておらず、土地を求めるとすれば、海面の埋立てによつて造成する以外はないのでありますが、土地の造成についても何らの施策がなされてない状況であります。上屋、荷役機械、

港湾用地等の整備は、公共事業費の対象となつていない現在では、港湾管理者の責任となるわけでありまして、港湾管理者の財政状態では、とうていその責任を全うすることができない状況であります。このため上屋、荷役機械、港湾用地の整備を促進するためには、国庫から港湾管理者に財政資金を融通して、その費用に充てしめる以外はないのであります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを希望いたします。

○關谷委員長代理 本案に対する質疑は後日に譲ります。

○關谷委員長代理 次に日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。徳安實蔵君。

○徳安委員 大臣はお急ぎのようでありまして、逐条的でないに、大臣に特にお聞きしたい点を申し上げて質疑を行いたいと思ひますが、まず第一に伺いたいことは、四十四条の第二項の問題であります。勤労意欲を高揚するために必要な簡条であるかのごとくには考えますけれども、一面においてこの条項があるために、将来労使の間に紛擾を起しやうい種をまくのではなからうかという懸念されておるようでありまして、こうした点に對しては運輸大臣の御所見を伺うことができればけっこうだと思ひます。すなわち能率の向上による収入増加であるとか、経費の節減による利益、こういうものを臨時特別の給与としてやることのできるという条項であります。この労使間におきましては、お互いに理

解し合つて協力し合ひますならば、紛争は避け得られると思ひます。しかるに最近の傾向を見ますと、労働者の方は経営者側の利益の多いといふやうなことはまづたく度外視して、そうして要求をするやうな場合があり、何かそこにつきつかけがありまして、そのきつかけが紛争の原因になる場合があるのであります。こういう条項を置きますことは、むしろ労使双方間に将来の紛糾あるいは争議を刺激せしめる原因をこしらへるのではないかと、このことを憂へている方も相当あるやうであります。この点について大臣の御所見を伺いたい。

○石井國務大臣 これはその規定の示す通りでありまして、収入が予想以上上つた場合、経費を予定よりも節減した場合に、特別の給与、賞与と申します。給与することができるといふのであります。今まで国鉄の規定は、すべて予算にはつきり縛られておりました。あらゆる給料も賞与も、それ以上には出ないことになつておるのであります。従つてそれにはどんなに勤めても、またどんなに節約をしても、そのことが特別の場合には臨時的な賞与が出ることがあるかもしれませんが、全般の人に對しまして、全体で上げた収益あるいは支出減といふものに対しての報いる方法がなかつたのであります。こういう規定を設けますれば、おのずからみんな励みになり、むだづかいもしないといふことになり、そうして収益を上げることに、あらゆる努力をみんながそつてするといふことで、より能率増進の上には非常に力を与えることになるのではないかと。ただいまお話のような点も逆

に考えてみますと、まことに今日のいろ／＼な情勢から見ると、かえつて問題を引起すのではないかと、御心配もごもつともあります。私はみんなが一生懸命この仕事を能率的にやつて行くといふことに努力したために、それによつて出たものは、多少にかかわらずみんなに何とか給与するといふ方が、この仕事に役所仕事らしくなく、能率的と申しますかビジネス的な経営の方向に進んで行つていゝのではないかと、そういう意思で私は賛成したわけでございます。

○徳安委員 御趣旨はこの条文でもよくわかります。今の大臣の説明でよくわかりますが、この能率の向上による収入の増加と申しましても、あるいは経費を予定より節減したと申しましても、おのずから経営者側の見るところと、あるいは使われてゐる組合、従業員の方から見る場合と、異なるものが生じて、そこに一つの争ひの起る原因が生ずるのではなからうかといふことを、非常に憂へるのであります。一升です、一升、二升とはかるやうなぐあいに、たれが見ても、これだけの節約ができるというやうな、はつきりわかる状態でありまして、いゝのでございまして、おそれなくあつた複雑な国家の経理面において、その両方が納得の行くやうな、両方が一致する基礎に基いてのはつきりとした剰余金がわかれるはずはないと思ふ。かりに節約の面にいたしましても、石炭のことにして、あるいは仕事の能率上におきましても、やはり第三者から見る場合には、これは当然の節減で、特別に国鉄が最大の努力を払つたと思われぬやうなことで、あるいは国鉄ではこれ

は節減したものだと言ふかもしれせん。しかし一般国民から見れば、これは当然経営者としてやるべきことで、別に賞与をあげるほどの節減でもないではないか、そういうふうに見る場合もあるのではないかと、そういうぐあいに国鉄の従業員と経営者との間に多少の運庭があり、さらに組合と経営者側との間にそうした点において金額の見積り、あるいは根本觀念において相違を来すやうな場合においては、お互いに氣まずい紛争を、これがもとになつて続けることがあるのではないかと。ですから、この文字は非常に抽象的のやうに考えますので、もしもつと明確に、はかりではなつて當てられるやうなものをはつきり出していれば、問題はないと思ひますが、この文字はあまりにも抽象的ではないかと考へるのであります。いかがでしよう。

○植田政府委員 確かにそういう点につきましては、いろ／＼運用上非常に不備な点はあるやうかと思ひますが、ただいま大臣が申されましたやうな趣旨におきまして、能率の向上のため、運用を十分慎重にやつて行きたい、かように考へてゐるわけでありまして、なお国鉄当局と組合と申しますか、それだけでこれがあるのではございませんで、運輸大臣の認可といふこと、またこの予算の定めるところによりといふことで大蔵大臣とも協議をいたしまして、給与を支給するといふことになつておられますので、この点は十分慎重を期して行きたいと考へております。

○徳安委員 これ以上この問題については質疑をいたしません。将来むしろ国鉄と運輸省との間においてすらも、見解の相違が生ずる場合もあるの

は、これは大蔵大臣と運輸省との間に多少の運庭があり、さらに組合と経営者側との間にそうした点において金額の見積り、あるいは根本觀念において相違を来すやうな場合においては、お互いに氣まずい紛争を、これがもとになつて続けることがあるのではないかと。ですから、この文字は非常に抽象的のやうに考えますので、もしもつと明確に、はかりではなつて當てられるやうなものをはつきり出していれば、問題はないと思ひますが、この文字はあまりにも抽象的ではないかと考へるのであります。いかがでしよう。

ではないかと想像される点があるように思いますが、その運用にあつては、そうした紛議を起さないように、国民も納得し、あるいは鉄道の利益と称するものが、運輸大臣もこれを納得して了承できるような、一つのわくを申しますか、はつきりしたものを定められて、あまり将来に禍根を残さないように考えることが望ましいと思ひます。こういう点について十分御配慮をお願いいたします。

に転出されることを希望するという傾向があるということを知っているのではありません。これは給与の面と非常に連した問題でありますから、ひとつそういう顕著な例をお聞かせ願えれば結構だと思ひます。ただいまなければ、あとで待つて置きます。

とです。むしろ運輸省が優位な立場にあつて指揮監督せねばならぬ。従つてりつばな人材をうんと集めなければならぬところが、人事の交流なんということ、運輸省に行くより、年限を限つて、一年だけ、二年だけ何したならば、必ず国鉄に帰すという条件を付て帰つて行く。また帰るのをしづれを切らして待つておるというような状態であるということを知るときに、この点はほかにも例のあることで、ひとり国鉄と運輸省だけの関係だけではございせんけれども、日本の全体としての立場から、役所というものとあつて、何らかひとつ考えなければいけな

近々おる間に、まだ国鉄の方に移つたり、また国鉄から私の方に今お話のうな臨時的な気持で入れかえをした例はないのであります。若いころにあつたかたは、謀長くらいから上にはなかつたように思ふのであります。いづれにいたしましても今お話のやうに、昔の役人と違ひまして今日の役人は、何らの恩典という恩典は特にないのでございします。はなはだ報いること、求めること多いのでいつても恐縮はしておりますが、今の運輸省の陣営は、決して御心配になるやうな貧弱な陣営と私思ひしております。今ので十分運輸省の事はやつて行き、その他国鉄を監督することもできておるのだと存じております。なか／＼至らぬところも多いと思ふのであります。が、皆さうやつて気持よく仕事をしておりますらうと思ひますが、さうばそれに対してどういう待遇をするかということ

んが、そういうことではないように思つております。幸ひにみな一生懸命やつておりますから、その点は御安心をお願いしたいと思ひます。

○徳安委員　そうした不平、不満は大臣の耳に入らぬというお話でございしますが、ほんとうにさうだとすれば結構なことではございします。しかしおやじこわさに入らないのであるとすれば、あるいは裏の方で不平があらわらちから出るかもしれません。これは国鉄と運輸省だけの問題でありませんで、他にもやはりさうした関連のある役所と公社があるのであります。から、政府としまして、国務大臣として、将来の一つの研究課題としてお考えをおきをお願いいたします。かように考えるのであります。私どものしば／＼見聞するところによれば、必ずしも今大臣のお話になつたやうではない。国鉄に帰ることを相当に希望され、あるいは国鉄から運輸省の方にもかゝらぬかといえ、びく／＼しておる状態だといふやうなこともしば／＼聞いておりますが、しかし人事の面において、さうした交流は絶対にしないのだといふこととあれば別問題でありますけれども、私は交流は今後においても多少される必要があり、過去においてもあつたように思ひます。どういふ規定によつて交流されるか知りませんが、おそらく将来においても運輸省の方が国鉄の方の部長になり、課長になり、あるいは局長になる場合があると思ひます。理事になつた方が帰つて来ることはなと思ひますが、理事以下の人であれば今後ある場合があるのではないのでしょうか。かりに一例をあげていいますと、あの細田さんのごときも――

それからこの条項に関連いたしました、特に一言大臣の御所見を伺いたしたいと思います。国鉄と運輸省の関係であります。私どもが聞きますと、これはひとり国鉄ばかりではないやうであります。役所から離れてさういふ組織になつたものには、元の役所におられた諸君の給与と出た方々、国鉄で申しますと、運輸省におる人々と、運輸省から出て国鉄に行つた人たちの給料が、不均衡だということでありまして、同じ大学を出て、同じに勤めて、同じく本省で、一方は運輸省に残り、一方は国鉄に入られた。そうすると、国鉄に入られた方が給料が高いということを知りておられますが、事実見てもおるのであります。ひとつ適当な例がございしましたらば、お示し願ひたいと思ひます。これは恩給について、退職した場合に今もらつてゐる給料が基礎になつて恩給がきまりますから、同じ大学を出て、一緒に運輸省に入つて、一方は運輸省、一方は国鉄に行つたということになりますと、二十年、三十年もおつてやめた場合には、給料が安いばかりでなく、恩給にも非常な差があるということ、おそろく運輸省の方々は、あつて国鉄

○石井国務大臣　片一方は官吏であります。片一方は公共企業体の仕事に従事するものであります。どちらかと申しますと、国鉄におる人たちが役人よりは給与がいろいろと多いと思ひます。これは国鉄はいろいろ民間の事業といふものも片一方に振り返り、また官吏の面も振り返るというやうな状態で給与がいろいろきめられるので、そのたびごとにいつても国鉄の従業員諸君が不平を持つて、私どもにいろいろ陳情されることのあるのであります。もつともだと思ふ場合もあるものであります。が、なか／＼さうも行かない場合もたいていあるものであります。大体におきいいだろと思ひます。しかしどのくらい、どういふ極端な例があるか、私もさういふ材料を持つておりませんが、何とか調べましていづれお知らせしたいと思ひます。

○徳安委員　私の聞いておりますところでは、非常に大きな差があるのではありません。そこで運輸省の有用の材は、機会さえあればあつて国鉄の方に走ろうといふことで、一生懸命になつておるといふことでありまして、おそろく運輸大臣のもとには弱卒ばかり残つて、国鉄總裁のもとには勇将が走つてしまふ結果になつては、とてもないこととです。むしろ運輸省が優位な立場にあつて指揮監督せねばならぬ。従つてりつばな人材をうんと集めなければならぬところが、人事の交流なんということ、運輸省に行くより、年限を限つて、一年だけ、二年だけ何したならば、必ず国鉄に帰すという条件を付て帰つて行く。また帰るのをしづれを切らして待つておるというような状態であるということを知るときに、この点はほかにも例のあることで、ひとり国鉄と運輸省だけの関係だけではございせんけれども、日本の全体としての立場から、役所というものとあつて、何らかひとつ考えなければいけな

は、役人というものは残念と申していかうか知りませんが、全体としてこの役所もみな一体の取扱ひしか受けない。給与はまことに低いのであります。特別の待遇がでないのがはなはだ申訳ないのであります。あまり働かして済まないもので、背中一つたいて御苦労さんと言ふのが、精一ぱいこれに報いるくらいでまことに恐縮いたしておりますが、仕事の上においては御心配ないくらいにやつてゐるものと私は存じております。今後この人たちの心持は、運輸省の仕事の重要性を考えてしつかりやつてくれるだろう。一日も早く国鉄に移りたいとか、給与のためにどうといつてうざ／＼しておるやうなことではないと思ひます。おそろく、少し甘い見方かもしれませ

んが、そういうことではないように思つております。幸ひにみな一生懸命やつておりますから、その点は御安心をお願いしたいと思ひます。

○徳安委員　そうした不平、不満は大臣の耳に入らぬというお話でございしますが、ほんとうにさうだとすれば結構なことではございします。しかしおやじこわさに入らないのであるとすれば、あるいは裏の方で不平があらわらちから出るかもしれません。これは国鉄と運輸省だけの問題でありませんで、他にもやはりさうした関連のある役所と公社があるのであります。から、政府としまして、国務大臣として、将来の一つの研究課題としてお考えをおきをお願いいたします。かように考えるのであります。私どものしば／＼見聞するところによれば、必ずしも今大臣のお話になつたやうではない。国鉄に帰ることを相当に希望され、あるいは国鉄から運輸省の方にもかゝらぬかといえ、びく／＼しておる状態だといふやうなこともしば／＼聞いておりますが、しかし人事の面において、さうした交流は絶対にしないのだといふこととあれば別問題でありますけれども、私は交流は今後においても多少される必要があり、過去においてもあつたように思ひます。どういふ規定によつて交流されるか知りませんが、おそらく将来においても運輸省の方が国鉄の方の部長になり、課長になり、あるいは局長になる場合があると思ひます。理事になつた方が帰つて来ることはなと思ひますが、理事以下の人であれば今後ある場合があるのではないのでしょうか。かりに一例をあげていいますと、あの細田さんのごときも――

私は細田さんから聞いたことはありませんが、何だか期限を切つて頼むから行つてくれということで行つたとかどうとかいふ話もありますが、私は本人から聞いたわけではありませんが、一年とか二年とかうわさも聞いております。そういう例もあるのではないかと思います。でありますから、そういう点については保持よく働けるように、私は私して国鉄の今の給与が高いから、それを低めて運輸省の方を高くしようというのではありません。国鉄の方も決して高いとは考えておりません。しかし同じ一つの腹から出た国鉄の従業員と、それから運輸省の職員とが、あまりにも同期生で、しかも同じ勤めをしておる者が、結果においてはたいへんな給料の差があり、恩給に差があるというふうなことも考えてみると、やはり一応将来考へておかなければならぬことではなからうか、かように考えまして大臣に質問したわけでありまして、どうか国務大臣として今後ひとつ御研究をお願いしたいと思います。

次にこれはあまり芳ばしい話ではございませんが、国鉄総裁に聞いた方がいかと思ひますが、大臣がおられますから大臣にちよつと聞きたいと思ひます。

先回の参議院議員の選挙のときに、さすがは運輸省の方は私どもから見ましても、別に非難されるようなことはなかつたように思ひますけれども、国鉄の現場の方におきましては、ほとんど驚愕するに足るいゝな問題が起きたようであります。あるいは先壁を思ふのあまり、行き過ぎ等のごとがありまして、多少のことは熱情のほどばしるところやむを得ないと思ひます。

が、職権を濫用して、打明けて申しますならば配車をしてやるとか、あるいはまたトンネルをつけてやるとか、あるいは用地を貸してやるとか、あるいは票の出ぐあいによつてやるとか、あるいは留置料を勘案してやるとか、あるいはうなうさが、相当港間に伝つております。おそらくこれは大臣のお耳にも入つておると思ひますが、選挙前後を通じて、本庁内においても、ある課のごときはほとんどあげて出張しておつたというふうなことも、当時新聞に出ておりましたし、また私どもが地方の方を歩きますと、現場の方々が職権を利用して選挙運動を相当になさっている形跡があるようでありまして、これは私どももあり行き過ぎではないか。先輩を思い、後輩が先輩を援助する意味において、多少の行き過ぎがあつても、これはやむを得ぬかと思ひますが、票の出ぐあいによつて、配車をしてやるとか、トンネルをつけてやるとか、用地を貸してやるとか、あるいは留置料を負けてやるとか、あるいはなことを、地元の責任者等に打明けたらしたようなことが——これは違反として出ているわけではございません。大部分が表面に現れておるわけではございませんけれども、国鉄の今度の行き方は、全般的に行き過ぎをしておるのではなからうか。それがために綱紀が弛緩するのではないかと私も憂へるのであります。運輸大臣はこれに對して国鉄の方から何か報告でも受けられたか、あるいは心配のあまり警告でも発せられたか。あるいは今後さうなことのないように御注意でもなさつたやうな事実がありましようか、ひとつお聞かせ願ひたい。この点について

では、なぜこれが問題にならないのだろうかといふことを、ふしぎがつておる人々が多いようである。私どもも同じ選挙をしたものでありますから、選挙というものをよく知つております。それと同時に私どもにも違反が起きております。私どもはこれは決していいこととは思つておらぬ、ほんとうに申訳ないと思つておりますから、そういうことがないように今後進めなければならぬと思つております。しかしながら単なる金をちよつとやつて買収したという問題よりも、一つの国の職権を濫用して票を獲得するというやうな行き方が、全般的に公に行われたとするならば、この問題はたゞ百円や二百円を一票を買収したという、多くの買収事犯と同日に論すべきではないと思ふ。こういう点につきましても、私どもは過去は問ひませんけれども、将来においては、国鉄の当局は十分戒心をして、そういうことがないようにしていただくことが必要ではなからうか。さらに私は最近もそうした例を聞きまして、ただただしたのであります。そういう約束をしなければならぬと思ひますが、かむりをしているところもありません。従つてはおかむりをしている者としてこれを責める者との間に、民間側と局との間において、摩擦の生ずることは明らかであると思ひます。また施設費等につきましても、そうした面が今後利用せられる憂いがあると思ひます。これらにつきましても十二分の監督をしていただくと同時に、適正な予算の執行をしていただかなければならぬと思ひますが、ひとつ運輸大臣のこれに対する御所見を承れば非常に仕合せだと思ひます。

〔岡本委員長代理退席、川島(金)委員長代理着席〕

○石井国務大臣 この問題はまことに私どもの心痛いたしておる問題でございます。いろいろ話が出まして、国鉄総裁にもこの問題についての善処方を要望いたしておるのでございまして、訴追にまで進展したのがたくさんあります。それがまだ終了前というよりは、まだ調べの途中にあるやうな状態でありまして、それについて急にどうといふことはできないで、様子を見ておるやうな形でございます。但し仕事の上に影響を及ぼしてはならないので、現実にはその人が仕事をとれないやうな立場に置かれておる場合には、人を入れかえてその職に当らせておるといふわけで、仕事の上では現にやらせておりますが、責任問題と関連いたしまして、どういふふうに扱つかという最終的なところまで至つておらないのは、まだ訴追が一段落してないものもあるからでございます。これにつきましても、今までの経過等はとき／＼私どもは報告は承つておりますが、詳しいことはいづれまた国鉄の責任からお答えいたしたいと思います。国鉄の方でも恐縮いたしております。私どもといたしましては、監督者の立場上、将来そういうことのないやうに十分の注意をするやうに、總裁まで申し伝えております。

○徳安委員 事犯としてすでに検挙されておる者に対する責任の所在は、裁判ではつきりするのであります。私どもはそれをあれこれするわけではございません。それはそれにかせればけっこうだと思ひます。ただそういう表面にまだ現れていない問題が幾つもあ

るやうであります。これは結局綱紀の弛緩だと考へておるのであります。それを引締めるためには、そういうことは今後してはならぬのだといふことを、總裁なりあるいは管理者の方から厳に戒めるやうな方法をとつていただきたい、かように私は考へるのであります。

私の大臣に対する質疑は以上で一応終ります。

○橋委員 先ほど徳安委員から四十四条についての御質疑がありましたので、それに関連して大臣にぜひお聞きいたしたいという建前から、質問を申し上げたいのであります。私は徳安委員とは立場がかわりまして、四十四条の第二項をここに改正追加されました点につきましても、十分ではありませんが、ひとつの進歩を現わしたものであるといふやうに考へております。しかしそうではありまして、この条文がきわめてあいまいなるために、後日労働間に紛争が起るという点については、徳安委員と私は同意見であります。従つて以下二、三の点を御質問申し上げまして、はつきりここで規定をいたしたいと思ひますので、お答えをお願いしたいと思います。

まず第一にお伺ひをいたしたいことは、總括的に言つて四十四条の二項は、国鉄の場合死文になるのではないかと、いふやうに、私は憂慮をいたしておるのであります。それはどういふことかといふと、同じ公共企業体である専売公社であるとか、あるいは電通はまだ未知数ではございますが、なるとは職員が努力をいたしますれば、それだけの収益が上ると思ひます。また二十七年度の実績を見ましても、専

るやうであります。これは結局綱紀の弛緩だと考へておるのであります。それを引締めるためには、そういうことは今後してはならぬのだといふことを、總裁なりあるいは管理者の方から厳に戒めるやうな方法をとつていただきたい、かように私は考へるのであります。

私の大臣に対する質疑は以上で一応終ります。

○橋委員 先ほど徳安委員から四十四条についての御質疑がありましたので、それに関連して大臣にぜひお聞きいたしたいという建前から、質問を申し上げたいのであります。私は徳安委員とは立場がかわりまして、四十四条の第二項をここに改正追加されました点につきましても、十分ではありませんが、ひとつの進歩を現わしたものであるといふやうに考へております。しかしそうではありまして、この条文がきわめてあいまいなるために、後日労働間に紛争が起るという点については、徳安委員と私は同意見であります。従つて以下二、三の点を御質問申し上げまして、はつきりここで規定をいたしたいと思ひますので、お答えをお願いしたいと思います。

まず第一にお伺ひをいたしたいことは、總括的に言つて四十四条の二項は、国鉄の場合死文になるのではないかと、いふやうに、私は憂慮をいたしておるのであります。それはどういふことかといふと、同じ公共企業体である専売公社であるとか、あるいは電通はまだ未知数ではございますが、なるとは職員が努力をいたしますれば、それだけの収益が上ると思ひます。また二十七年度の実績を見ましても、専

は収入が予定より増加することも主になつておるのですか、私にはわからないわけです。今までの国鉄の実績から行けば、現行法においては職員がどれほど努力しても、赤字という数字しか

と、非常にむずかしい問題がいろいろある。またそういうような点につきまして、さらに私どもも十分検討して行かなければならぬと思いますが、そういうように必ずしも採算も無視できない、公共性も十分加味して行かなければならぬという性質を持つておるといふ大前提を置きまして、すべての考え方をしなければならぬと思います。

交付金の条項を削除したというようなお話もございましたが、この点につきましては、交付金の制度をやめまして、収益がありました場合、あるいはまた損失があつた場合、ただ単に国庫に納付する、あるいは国庫から交付金を受けるというのはなくして、この企業的な立場をこの面におきましては強く打出しまして、納付あるいは交付金制度をやめまして、むしろ能率的な

運営ということをはかつたわけでござ  
いまして、この点につきましては、必  
ずしも改正の趣旨が一貫しないという

ことはない、かように考えております。

○橋委員 関連質問でございまして、私は四十四条だけにとどめて、具体的な質疑に入りたいと思います。あとで總括的な大きな問題については、さらに質問したいと思います。簡単にただいままでのあなたと私の論議を集約してお伺いしたいのであります。この第二項は「一休能率の向上」ということが主になっておるのか、あるいは

○橋委員 どうも答弁があいまいでありますので、さらに御質問申し上げたいと思いますが、他の関連もあつて非常に答弁が単純に行かないと思ひます。従つてその質問はまたほかに譲りまして、私は徳安委員が心配をされたような事態が起るであらうという点を考慮に入れつつ、具体的に一つ質問いたしますので、御回答願ひたいと思ひます。

まず第一に、「収入が予定より増加

し、」こういう文句が使つてあります  
が、予定とは、一体年度予算における  
運輸収入であるか、あるいは実行予算  
における収入であるか。それから「経  
費を予定より節減したときは」という  
ふうに、ただ経費と書いてあります  
が、一体これは具体的に何をしてさ  
すのか、この点についてお伺いをし  
たいと思ひます。

○植田政府委員 これは終局的に申し  
ますと、予算に組まれたところの収入  
あるいは経費であると考えておりま  
す。

○樺委員 これはきわめて重要と思ひ  
ますが、それでは次に飛んでお伺い  
いたしますが、一体ここに「節減額の一  
部」と書いてある。これは大臣にも聞  
いて回答していただかなくちや困るの  
で、これは後日相当紛争が起ると思ひ  
ます。「節減額の一部に相当する金額」  
というようにすることがあつたてありま  
すけれども、一体節減額の一部とは、  
これは紛争の起るものだと思います  
で、この定義をはつきりしておかなく  
てはいけません。またここに  
「運輸大臣の認可を受けて、」という  
ようなことが書いてありますが、一体  
運輸大臣として、この条文が実施され  
た場合に、どのような程度まで認可を  
するつもりであるか、そういう点につ  
いてお伺いしたいと思います。私たち  
は運輸大臣の認可というふうなもの  
は、いらないのではないかと、この点  
に考えるわけですが、この点につ  
いてひとつはつきりと御回答願ひ  
たいと思ひます。

○石井国務大臣 これは実際の場合ど  
ういうことになりましか、経費の節  
約、あるいは予定より収入が多かつた

という場合に、これをみんな支給する  
ということにいたしますと、かえつて  
問題が起る。たとえば一億四千万と  
いう場合に、計算的には八千万の分配  
したが適当だと国鉄總裁が思つた場合  
は、その程度で納めてよいと私も考へ  
て、一部にそれと賛成するといふので、  
一部にそれと賛成するといふので、  
これは全額分配しなければならぬとか何  
とかいふ問題が起らないようにしてあ  
るものであると私は想像いたしており  
ます。

それから運輸大臣が認可せぬでもい  
い、国鉄の商売や経営の上で、国鉄總  
裁がやつたらよきように思ふのであり  
ますが、これは予算の問題につきまし  
て、すべて運輸大臣がこれを認め、大  
蔵大臣が承認しなければいかぬとい  
う点まで監督を受けている公共企業体で  
ありますから、国鉄總裁がかつてにや  
らないで、運輸大臣の認可を受けてな  
いというくらいにしておく方が適當では  
ないか、私はこういうふうに考えてお  
ります。

○樺委員 そういたしますと、この一  
部という解釈は、やはり總裁に大体の  
判定権がある、そういうふうに解釈を  
しておいてさしつかえないですか。

○石井国務大臣 原案作成者でありま  
す国鉄總裁が、インシアチブをとる  
ことになると思ひます。

○樺委員 それでは私がわからないの  
は「節減額の一部に相当する金額を、」  
予算の定めるところにより、とあるの  
ですが、一体この辺の解釈はどうい  
ふふうになるでしょうか。これを読んで  
私はわからないのですが、はつきりひ  
と定義をくだしてください。

○植田政府委員 「予算の定めるところ

ろにより、」と申しますのは、この金  
額の出し方その他を予算規則をもつて  
置く、そういう意味であります。

○樺委員 それでは大臣が対象という  
ことでありますので、まだ質疑が残つ  
ておりますが、保留いたしまして、大  
臣の質問の方に譲りたいと思ひます。

○川島(金)委員長代理 日井莊一君。  
○日井委員 一点だけちよつとお伺い  
したいのですが、第三条の改正につ  
いてであります。第三条は、国有鉄道が  
業務を行うについて具体的にこまかく  
規定されているのですが、さらに第三  
項に「運輸大臣の認可を受けて、その  
業務に直接関連し、且つ、業務の運営  
に必要な事業に投資すること」がで  
き、」となつておりますが、これは具  
体的に言ううと大体どういう事業が必要  
なものであるか、またどの程度までこれ  
をお許しになるのか、その点をちよつ  
とお伺いしたいのであります。

○植田政府委員 この投資につきまし  
ては、現在帝都高速度交通営団、いわ  
ゆる地下鉄に投資をいたしております  
。これは営団法の別の法律において  
の規定があるわけでありまして、そのほ  
か、国有鉄道といたしまして業務に直  
接関連し、かつ業務の運営に必要な事  
業について投資できるというように、  
条項を設けたわけでありまして、国有鉄  
道は広汎な業務を行つておりますので  
、関連する事業ということになりま  
す、非常に広汎でございますが、国  
鉄がみだりに投資をするということに  
つきましては、これはかえつていろ  
いろの弊害も考えられるというこ  
とで、この業務に直接関連し、かつ業務  
の運営に必要な事業というふうに、こ  
の法の精神は非常に限定した意味であ

りまして、運輸大臣といたしまして  
も、この投資する業務が国鉄の業務に  
直接関連するかどうか、あるいはま  
た国鉄の業務の運営に必要な事業かど  
うかという点を十分考慮いたしまして  
認可をする、非常に限られた範囲にお  
きまして投資を認めるという精神であ  
るう、かように考えられますので、そ  
ういうふうな認可にあたりましたは慎  
重に考へて行きたい、かように思つて  
おります。

○日井委員 私のお伺ひしたいのは、  
この法律案を追加するということにつ  
いては、何かこういうことをやるとき  
不便であつたので、やはりこういう法  
律が必要であるというところでおそら  
くできたので、漫然とこの法律案をつ  
くつたのではないと思ひます。何かそ  
ういう点について具体的な問題があつ  
たのかどうか。なお今小委員会等で何  
か調査をやつております鉄道会館、あ  
あいうものとか、最近ではステーション  
会社、各駅へ大分できておりますが、  
これらも対象の一つになるのかどう  
か、その点をひとつお伺ひしたい。

○植田政府委員 国鉄としての考え方  
は、多少あるいは別かもしれません  
が、私も運輸省といたしましては、  
確かに停車場会社と申しますか、ター  
ミナル・ステーションといひますか、  
そういうものについて投資した方がい  
いという場合も、その所々の状況によ  
つて考えられるとは思つております。  
鉄道会館のお話が出ましたが、これは  
確かに国鉄の業務に直接関連し、かつ  
業務の運営に必要な部分があるという  
ことは事実であります。従ひまして、  
こういうような面だけつて考えます  
と投資ができると思ひますが、ただ鉄

道会館の場合におきましては、大部分  
がビルの貸付等に予定されておるよう  
であります。従ひまして鉄道会館全体  
として、あの大規模な構想全体が業務  
に直接関連し、なお業務の運営に必要  
であるかどうかを考へますと、むしろ  
ここにいう投資の対象としては適當で  
はないのではないかと、かような感じが  
いたします。そうではなくて、直接業  
務に関連しあるいは業務の運営に必要  
な部分が大きな部分を占めておる。あ  
るいは付屬的な部分が他に貸されると  
いう、いわゆる停車場等をかりに想定  
いたしますと、投資の対象として  
考えられるのではないかと。私も認可  
する立場としては、そういうふう  
な感じをもつております。ただもう一  
つは財政その他の見地からも、あわせ  
て考えなければならぬことはもちろん  
でございますが、直接関連しかつ業務  
の運営に必要な事業というものの解釈  
というか、考へておいては、私も  
といたしましてはそういうふうな感じ  
でおるわけでありまして。

○日井委員 結局解釈いかんで、いろ  
いろな問題が生れるわけでありまして。  
たとえば今の御答弁によると、現在の  
鉄道会館は適當でないというふうにも  
おつしやつておるし、部分的に必要で  
ある、あるいは場合によつてはしなけ  
ればならないであろうというふうにも  
とれるし、結局解釈いかんで將來非常  
に広範に運用される可能性もあるわ  
けであります。たとえば一つのステ  
ーション会社にこれが適用されるという  
ことになる、これが先例となつて  
方々に拡張される。それはできること  
は必ずしも根本においていかぬとい  
うのではない。ただお話のように非常に

資金が限られておる。改良工事も新線の建設もなか／＼予定通りに行かないという現在、国鉄にさらにそういうような投資があつて、相当の資金がそちらの方にとられるということになりますと、国鉄本来の業務が、資金の面で非常に不自由にはしないかということをおもひ配するものであります。もちろん予算の総則においても、当初において書いてあるようでありまから、考慮されるでしょうが、本来の業務がないがしろにされるということになつてはならないと思つて、それをお尋ねしたわけでありまから。この点については、いろいろほかの方々からも御質問があるかと思ひますが、現在新線においても足りないのですが、鉄道公債を出すとか、あるいは新線建設においては国家的見地から開発するのだから、むしろ政府は援助を積極的に行ふ、こういうことを主張しておる建前上、資金がその方に多額に流れるということになつては、その点非常に矛盾を来すことになることを憂えておるのであります、その点についてのお考えをもう一ぺんお伺いできればけっこうだと思ひます。

○植田政府委員 投資の効用と申しまするが、国鉄として必要な施設であります、国鉄の財政の現状において、なか／＼所期の目的を達成するに十分な資金を得るのに困難である。そういう場合の解決の一助として考えられるわけでありまから。もしこの投資によりまして、民間資本を活用することができまして、国鉄の使命達成に役立つことであることは、御説明申し上げるまでもないわけでありまから。従ひましてこれはあくまでも業務に直接関連

し、かつ業務運営に必要だという、非常に限られた財政的事由が許すならば、国鉄がみずからの経費で全部やつてもしかるべきような施設ということに私どもは考えておるわけでありまから。それを投資することによつて、民間の事業を助けるというような意味は毛頭含まれておらないもの、かように考えております。従ひましてこの事業の範囲も、ただいま申し上げましたように、国鉄が直接やるのにふさわしい仕事に、きわめて密接な関連を持つた仕事というふうな解釈しておるような次第であります。

○白井委員 直接に関連しておるか間接かという問題は、むづかしい解釈になると思ひますが、私がお聞きしたいのは、具体的にこういうものをやる上において、過去においてこの条項があれば非常に便利だつたのだ。鉄道の発展の上にも非常によかつたのだ、こういうような投資をしたかつたような事例があつたのかどうか。もしあつたならばその事例をお聞きしたいということなす。

○植田政府委員 現実投資いたしております東京の地下鉄のごときは、最も典型的な例だと思ひますが、そのほか所によりましてあるいは停車場あたりに考えられるのじやないか、かように思つております。

○白井委員 今停車場の例が出たのですが、停車場をつくる上において一番不便だつたというふうなことがあられるので、今後こういう方面にこの条項が一番適用されるのじやないかというふうにお聞き。これが適用されることがいいか悪いかということ、私自身もまだ判断ができません。そうすると非

常に膨大な資金がいるのではなからうか。また、戦災の被害から復旧できない駅がたくさんあります。これをスーション会社でやるということも確かに一つの方法であります、鉄道がどの限度までにおいて投資することがいいか悪いか。これはいろいろ問題があらうと思ひます。それでその事例をというふうな伺つたのですが、今のお話によると大体それが一応目標になつてゐるようでありまから。一応質問はこの程度で打ち切ります。

○山口(文)委員 私は大臣にもよつと質問をしておきたいと思ひます。四十四条について今閣員から質問がありました、私も関連してひとつ質問を申し上げてみたいと思ひます。なるほどこの四十四条については、前の法律から申しますと、確かに進歩しておると思ひますが、先ほどの答弁を聞いておりましたもあまり明快にはなつていないと思ひます。その収入の増加額又は経費の節減額の一部分に相当する金額を、予算の定めるところにより、運輸大臣の認可を受けて、こういうことになつておりますが、それはあらかじめ出される収入の予算額並びに支出における予算額の手付けを含めて、当初に設定される、その年度初めに設定される予算額、これから増加もしくは経費の節減をされた場合に、その節減額に對してのものをさすのであるかどうか。こういう点をはつきりしておきませんと、これは問題を将来に残すと私は思ひますから、もう一度運輸大臣からその見解を明らかにしておいていただき

たいと思ひます。

○植田政府委員 先ほどお話し上げましたように、予算を組みました基礎になつておりましたところの収入あるいはまた経費、そういうものをさしておるわけでありまから。

○山口(文)委員 どうもまだ私はこの点についてははつきりしないのです、か、こういうふうな了解していいのですか、ひとつ御質問申し上げたいと思ひますが、それは当初私が申しましたように、当初予算に組まれる予算額、これは当然収入の面も含めてでありまから、その収入の面で申しますと、あらかじめ予定されております収入額というものは当然計画の中に織り込まれておる公表されておるもの、それをさし、しかもまた支出の面におきましては、当然国会等に提出されます予算、これが必要になるわけですが、その予算をさすのかどうか、もう一度その基本になるものをはつきりしておいていただきたい。

○植田政府委員 基本になるものは、やはり国会の承認を経た予算であります。

○山口(文)委員 運輸大臣にひとつ見解をお尋ねしておきたいのであります、もちろん国家の経営でありまして、いろいろな場合における経営でありまして、私は経営自体が経営の努力をしない、赤字でそのままでいいとは思へないものであります、しかし一方国鉄という性格から申しますと、だからといって一般の資本会社と同じように、ただ利潤の追求だけをもつていたしましても解決のでき得ないところに、この国鉄の国営としての性格があると私は思ひ、かように存ず

るのであります。すなわち資本による利潤の追求をもつては、いわゆる公益性というものは守れない。そこでその純資本的に考えた利潤というものを、ある程度資本主義社会においては削減をして、そうして公益を守り、国家の産業開発あるいは公共の福祉を守るために、いわばそのための犠牲的な線も多くあるわけでありまして、そこに国鉄としての性格がある、私がかように考えておるわけでありまから。そこでこのようにして態度をし、そうして従業員を奮励して、その業体の収入を増加して行く、これは一面においてはけっこうでございますけれども、他面におきましてはそのために、あまりにも利潤を追求するということのみを主眼に置いて考えられます場合に、おきまして、この公共性、少くとも公共の福祉としての国家事業と、民営における単純なる利潤追求事業としての性格、この二つの問題というものはきわめて他の公共事業に及ばず、あるいは公衆に及ばしめる影響が甚大であるかと思ひます。そういう点に對してこれをそのままに推し進めて参りますと、あるいはそういう私が申し上げましたような性格を離れて、単なる利潤の追求の具にこの国家施設がなるというふうな危険性はないものかどうか、私はこういうことが生れて来はしないかということをお尋ねするのであります、これについて運輸大臣はどのように見解を持たれるか、まず第一にお尋ねしたいと思ひます。

○石井國務大臣 これは国鉄法の総則にも書いてありますように、国鉄そのものの経営が公共の福祉を増進することを目的としておるのでありますか

ら、その心持をもつて経営に当らなければなりません。同時に、規定の中にもありますように、能率的な運営によつてこれを発展せしめるといふ言葉もありますが、この能率的な運営によつて発展して来て利益が出た、収入が増すとか、支出が減るとか、そういう問題等があつたときに、それに関連した国鉄の従業員に賞与の形でありますとか、奨励金を出すといふことは、国鉄のほんとうの目的を達する上に非常にいい方法である、私はこういうふうに思つております。今までののでございますと、公共の福祉を増進することが目的であるといふことが強く考えられて、ちやうど今のあなたが言われたような心持であると思ひますが、それを強く通すために、利益が上つたら利益の上りつぱなし、そのかわり損したときもそれはしかたがないといふのであります。しかし今度は規定の趣旨にも沿ひまして、能率的な運営によつてうまく経営ができました部分は、何がしかのものを従業員に与えるといふふうなことが、みんなの心持をします。その事業に忠実に、熱心に、公共のためにやつてくれるものにもなるというふうに私どもは考えておるわけでありまして。

○山口(文)委員 適切な答弁を得たと思ひますが、しかしなおこのことについて私が心配をいたしますのは、今申し上げる通りに、利益本位にこれを運営するような性格に、この法案の内容を見ると、かわりつづつあるように思ふのであります。それで、これは総則とその内容とに非常に矛盾を求して参ると思ふのであります。まず第一として、第三条の三項の投資の問題であり

ます。日本国有鉄道は、運輸大臣の認可を受けて、その業務に直接関連し、かつ、業務の運営に必要な事業に投資することができると。これは今局長が答弁されたところによりまして、関連事業としてはきわめて縛つておる、範圍をきわめて縮小しておる、こういう御答弁がございましたが、しかし縛ると申しましても、たとえば今問題になつております国鉄会館のごとき、あるいは各所においてステーション会社が

出するがごとき、これらもまたその業務に必要なと言へば必要なんでありまして、直接関連する業務として必要と言へば、国鉄の駅の周辺に客を誘致する施設をたくさんつくる、そういうことも国鉄の業務運営上その利益をふやすという点においては、直接の関連性を有するものであります。そうなりますと、これは無限のものであります。また、あたかもこれは資本投下会社が資本の投下をして営業しておるのとまったくかわらない、こういう性格になつて行くのでありますから、これはこの国鉄法に言つております総則の問題と、非常に矛盾を来して来る。そうしてだん／＼と資本会社の性格にかわつて行くおそれがあるわけでありまして、それは国家の資本を背景といたしまして、民間企業の大いなる圧迫になり、ひいてはそれらのことは、この企業に赤字であるにもかかわらず、その流動資本をさらに大きく無限に投下するような結果になりまして、まったくこれは容易ならぬことに相なると思ふのであります。運輸大臣はそれらに對して、将来どのくらいな制約をもつて臨まれる覚悟があるか、またこういうような投資に對してどのような監督権をもつて運輸大臣はこれに臨んで行かれる覚悟があるか、これについてひとつお伺いをいたしたいと思ひます。

○石井國務大臣 国有鉄道が、ここに書いてありますような何か仕事をする場合に、これに對して投資をする際、運輸大臣の認可を受けるということになります。これは国鉄が運輸大臣の認可を受けて仕事をやつて行くということ、運輸大臣も責任を持ちますが、国鉄そのものもいろいろ仕事を上において、運輸省と相談をしながらやつて行くということになつて、万端漏れなきを期することができやうと思ひます。ただこの国有鉄道法の改正について、ずっと通した精神でもう一つ御了解願つておきたいと思ひますのは、これは公共企業体であり、また同時に独立の企業体であるという精神を、だん／＼織り込んで行きたいということとが私どもの心持でありまして、そんなことを言つたつて、こんなものではまだ／＼不完全じやないかと言われるかも知れませんが、日本国有鉄道はだん／＼独自の企業体に近づきたいといふのが四十四条の精神で、これはさつき桶君から、こんなものは空文に終りはせぬかと言われまして、私どももあるいはそういうおそれなきにしもあらうと思ふのであります。こういうことになつて、少しづつでも近づけて行くことができればいいじやないかという気持ちがあるものであります。それならば、ここなんか何も運輸大臣の認可を受けなくともいいじやないかということになりまして、今まででありますこと、たとえば東京の高速鉄道、あの地下鉄の問題みたいに、一つ問題を出

しますと、独立の法律をこしらえなければならぬ。あれは独立の法律によつて、ここには何もひつかからずにやれるわけですから、それにはこういうものを一本置いておいて、そして運輸大臣の認可を受ける、また国鉄がほかに出資する場合は、国会の承認を経なければならぬといふことになつておられますので、そういうことによつて、万が一国有鉄道が少し違つた方向に進もうとしても、それを矯正することができ、るわけで、両々相まつてりつぱな方向に進むことができるというふうに考えております。

○川島(金)委員長代理 鈴木仙八君。○鈴木(仙)委員 運輸大臣にごく簡単にですが御質問をしたいと思ひます。第五章監督というところに、第五十二条「日本国有鉄道は、運輸大臣が監督する。第五十三条「左に掲げる事項は、運輸大臣の許可又は認可を受けなければならない。一、鉄道新線の建設及び他の運輸事業の譲受。二、日本国有鉄道に關連する連絡船航路又は自動車運送事業の開始。三、営業線の休止及び廢止」この三点になつておまして、これから見ますと、ただいま白井君なんかからお話があつた停車場株式会社とか、あるいは鉄道會館とか、駅舎の増改築、新設などということは、国鉄の方で運輸大臣に相談をすなくともいいというふうに解釈できますが、この点どうお考えになりますか。

○石井國務大臣 それは国鉄総裁が自由にきめられるわけでありまして、運輸大臣の認可、許可はいらないことになつております。

○鈴木(仙)委員 そこで先般来からいろいろ問題があるのです。今の日本

本の国有鉄道のやつてゐる仕事は、輸送力増強というよりも、おもにそれよりも重要でない駅舎などに非常に金をかけたやうです。そうしていろいろ諸般の問題をかもし出すのですが、私はどうもこの点非常に遺憾に思ふのです。これに對して運輸大臣の御所見をお尋ねしておきたいと思ふのです。

○石井國務大臣 駅はもろもろ私どもが見てもきれいだと思ふところもありますが、これはお客の輸送、出入りの便宜を考えますと、どうしても非常にスムーズに旅客がはけるような道を考えなければならぬ。その面から考えますと、実はまだ／＼駅の設備は、全体的に見ると最も遅れておる鉄道の部分の一つじやないかと私は思ふのです。もちろん輸送力を増強する、駅はおそろふのものでいいという大体の筋は、私も全然その通りと思ひます。しかし今までの駅が——何か特殊なところが少しあると思ひますが、大体から見ますと、そうけは／＼いいものといふよりは、輸送に便宜なようにといふことを考えながらやり、これから先もそうやるべきものだ、こういうふうな思つておるものであります。どうも決してほつておけない問題であります。駅が旅客並びに貨物をはくことに便宜で十分でない、どうしても十分輸送力を発揮することができないといふことは私どもも考えております。ただせいかいなるようなことは厳に慎んで行きたいと思ひております。

○鈴木(仙)委員 御答弁の趣旨がちよつと違つてゐるように思ふのですが、私は現在の駅を改造するよりも、輸送力を増強する方が重要じやないか、

サービスの仕方がもつとあるのじゃないか、こういうふうな考へておりません。駅が幾らつばになつても、三十分時間立ちつばなしでいるような汽車を走らせていたのでは、サービスにならないと思ふのです。そこできよう大正にお尋ねするのはこの三点「鉄道の建設及びその他の運輸事業の譲受」「日本国有鉄道に關連する連絡線、航路又は自動車運送事業の開始」「營業線の休止及び廃止」といつて、駅をつくつていいとか悪いとかいふことは、運輸大臣に御相談をすることも何もなく、かつてにできるというふうな事なもので、運輸大臣はさういふふうなことをどういふふうにお考えになるか、これをお尋ねしたいのです。御相談をかねて駅や何かかつてにやつても、完全な運輸事業の発達のために何でもないので、それでもさういふふうなことをどういふふうにお考えになるか、これをお尋ねしたいのです。

か、これをお尋ねしたいのです。本日は鐵道會館のことには触れたくない。また私の國鉄に対する質問は別にいたしますから、明日お願いいたしますが、さらに關連しまして、さつき白井さんが申しましたことに對するあなた御答弁のように、國鉄には金がないので、民間の資本を導入して、駅でも何でも改造したいという御答弁のように聞きましたが、これは大なる誤り、大なる無能ぶりだと思ふのです。金がないからやれない。そんなことは民間にやらせる、營利会社にやらせるということは、根本から頭を切りかえてもならなければならぬ。さういふことからは至るところに一貫した取締りがなし、監督もない。池袋の停車場株式会社のあの状態しかり。これは内容がいろ／＼違つてゐる。秋葉原がしかり。きのう行きましたが、まるで場末の駅か、地方の小さな駅前のごとく、終戦直後におけるマーケットが濫立しているありさまと同じです。中にはパチンコ屋もあれば、おでん屋もある、すし屋もあれば、一ぱい飲み屋もあるというふうな状態である。しかも駅としての品位も気品もない。今度の鐵道會館はまたかわつた姿で誕生するでしよう。日本国有鐵道として一つの貫したものが無いやありませんか。私もそれはそれが重要だと思ふ。かつてはままたやらせて、これはまずかつた。——日本停車場株式会社のつくつたあの池袋の駅のごときは、駅としての形は整つていません。利潤追求以外に何もものない。このために多くの大衆に犠牲をしいて、ああいうふうになつてしまつた。現在銀座の中に立ち上つたようなものである。駅として

の本来の使命を全うできないやありませんか。さういふときに運輸大臣が監督ができるならば、もつと一貫したものを示していただきたい。ただいま申し上げました第五十四条の「公共の福祉を増進するため特に必要があると認めるときは、日本国有鐵道に對し監督上必要な命令をすることができ、」という条文を、うまく当てはめることができるかどうかが、この点をお答え願ひたいと思ふ。

○石井國務大臣 これはその実情にぶつつかれば、どうなるか具体的に問題はわかりませんが、規定はこの通りだと思ひます。公共の福祉を増進するために特に必要があるときは云々と書いてありますから、さういふ状態になれば命令をすることができるといふことでありまして、具体的な問題はこれは別であります。

○川島（金）委員長代理 この際高橋圓三郎君より緊急質問の申入れがありまして、これを許します。高橋君。

○高橋（圓）委員 これはだいたいの國有鐵道法とは關係がないのですが、最近東京都内におきまして、各官庁の間を連絡するための官吏専用のバスの許可を得ておりますある運送会社が、そのバス路線を新たに一般の旅客運送のバスにするために、許可の申請をいたしておるといふことであります。同時に東京都の交通局が同様の許可の申請をいたしておるといふことであります。このことにつきまして運輸大臣に一言お伺いをいたしておきたいと思ひます。

別立法で、いわば法律上の命令といひますが、強制によつて、都の財政をもつて、現在の金に換算すれば約五百數十億圓に及ぶ資金をもつて、東京都内のバスを全部買収をいたした。そして都外に出ておつたものは都外の会社に払い下げるといふことにして、法律の強制によつて、都の財政をもつて都内の交通調整をはかつたのであります。それが十年になるかならないか間に、新たに他の一般業者が都内において、一般旅客に對するバス營業が許可されるというところであると、都としては都民の負担において、かつてさういふ交通調整を國家の法律によつて強制せられてやつて来た。それを十年たないうちにさらに一般の業者に許される。第二、第三、第四と許されるというところになると、この法律は一体生きておるのか死んでおるのか。またもう一つは都民の負担において、いわばさういふ犠牲を払つて都の交通調整をやつた都の立場に對して、当局はどのようにお考えになつておるか。この二つの申請に對して、運輸省でもかなり慎重に考慮をなさつておるようには聞いておりますが、この取扱ひ方については、大臣においてはさういふふうにお考えになつておるか。現在他の都市におきましても、公營のバス事業を経営しておるところでは、この問題を非常に注目いたしておるのではありません。またわれ／＼の郷里におきましても、小さな都市で、この問題と直接關係はありませんが、一体バスを運輸省が許可されませんが、市營のバス等を経営している市に何ら關係なく、運輸省が全う然それらに無断で許可をされる、さういふ場合には、実は公共団体でバス事業を經營しているようなものは、非常な迷惑という言葉はどうか知りませんが、要するに非常に混亂を來すような場合が多い。さかのぼればバスの許可を運輸省が単独でなさるといふこと自体に對しても、根本的問題があるかと存じます。根本問題は別といたしましても、この問題の取扱ひ方にきまつて運輸大臣の御方針、あるいは運輸大臣自身は、突然のことでありまして、おそろしく御存じないかと思ひますので、後ほどでもいつかどうであります。書面でもよろしうございませうから、運輸大臣のお考えあるいは運輸省の方針をお示し願ひたいと存じます。

○石井國務大臣 この問題は承つておるものであります。これをどういふふうに取り扱うかということについて、私まだこれの詳しい事情を承知いたしておりませんので、今数々のお話のありましたように、万端漏れなき処置をいたしたいと存じます。特に東京都に對しての問題は、ただ都がやつておつて、そこに交通量がふえたからほかのものに許すという性質のものとは少し違ふように考えます。その点は十分頭に置いて処置いたしたいと思ひます。

それから地方の問題であります。地方で許されているのにまた許すというふうな場合には、特にこれは運輸審議會等に慎重な研究をやらせまして、さうしてはたしてもう一つ許すだけの交通量があり得るやいなやというふうなことを十分研究させて、新規なものが見られたために、前のものが非常に不況に陥つたやいなやなことは、一体やるべきでないと思つております。さういふような意味において特に注意をいたすつもりであります。

○川島(金)委員長代理 本日はこれにて散会いたします。明日は午後一時から会議を開きます。

午後三時四十九分散会

昭和二十八年七月二十五日印刷

昭和二十八年七月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局