

第十六回国会 運輸委員會會議錄 第二十四号

昭和二十八年七月二十四日(金曜日)

午前十時三十分開議

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 橋 兼次郎君 理事 川島 金次君
理事 鈴木 仙八君 理事 木村 俊夫君
理事 岡本 忠雄君 理事 實藏君
理事 高橋 三郎君 理事 山崎 岩男君
理事 南條 徳男君 理事 白井 莊一君
理事 有田 喜一君 理事 正木 清君
理事 岡部 得三君 理事 熊本 虎三君
理事 山口 丈太郎君 理事 館 俊三君
理事 首藤 新八君

出席政府委員

運輸大臣 石井光次郎君
運輸政務次官 西村 英一君
運輸事務官 岡田 修一君
運輸局長(鐵道) 植田 純一君
運輸局長(海運) 細田 吉藏君
運輸局長(港灣) 黒田 静夫君
運輸局長(河川) 天坊 裕彦君
運輸局長(道) 小林 重國君
運輸局長(資材) 津田 弘孝君
運輸局長(日本國有鐵道) 江藤 智君

委員外の出席者

日本國有鐵道總裁 天坊 裕彦君
日本國有鐵道理事 小林 重國君
日本國有鐵道理事 津田 弘孝君
日本國有鐵道理事 江藤 智君
日本國有鐵道理事 江藤 智君

七月二十四日
專門員 岩村 勝君
專門員 堤 正威君

委員森清君辭任につき、その補欠として首藤新八君が議長の指名で委員に選任された。

七月二十三日

鬼付女峰に燈台設置の請願(瀬戸山三男君紹介)(第五三〇五号)
都城市内国道十号線の鉄道橋拡張等に関する請願(瀬戸山三男君紹介)(第五三〇六号)
國營自動車路線外団体貨物輸送免許に関する請願(田中好君紹介)(第五三〇七号)
同(大石ヨシエ君紹介)(第五三〇八号)
東海道線草津、京都間電化の請願(大石ヨシエ君紹介)(第五三〇九号)

水難救済に関する法律制定の請願(有田喜一君紹介)(第五三一〇号)
山香村地内に旅客及び貨物駅設置の請願(長谷川保君紹介)(第五三一六号)
上土嶋、西足寄線敷設の請願(本名武君紹介)(第五三一七号)
上川、十勝三股間鉄道敷設の請願(本名武君紹介)(第五三一八号)
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
日本國有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三三七号)

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五三三号)
港灣整備促進法案(内閣提出第一六三三号)

○關内委員長 これより會議を開きます。

日本國有鐵道法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続けます。鈴木仙八君。

○鈴木(仙)委員 昨日私が質問いたしました八重洲橋にできる鉄橋会館の左右両翼となるような建築物について、きのうは三十間堀と言いました。私の勘違いで、外ばりの埋立地に、その御答弁がまだ納得ができませんので、その御答弁について、お尋ねをしたい向きもございしますが、昨日の資料等もあとでお手元にくださるそうでありまして、それはあとにいたしまして、ちやうど天坊さんが御出席になつておられますから、天坊さんに一言お尋ねしておきたいことがございします。

これはごく簡単な問題ですが、考え方によると、あまり簡単でもございせん。ちやうど昨年の九月に行われました衆議院の選挙のまつた中におきまして、終盤戦といえますが、各候補者が当落を心配している中に、天坊副總裁が某候補と一緒に写真をとられまして、そうして上信越乗入れ期成同盟、国鉄に陳情、内容はくだ／＼しく申し上げませんが、堂々たる記事であります。

りまして、しかも天坊副總裁と記者との一問一答もこれに載っております。もちろん地方紙でございしますが、また地方紙だけに、その地区にはかなり威力があると思います。これは考え方によると、きわめて巧妙なところの選挙運動である。これを受けました者が、いかに打撃が大きかつたかということが、選挙を少しでも考える者はよくわかると思います。幸か不幸か、私は決して流言は申しませんが、やはり同じ選挙区で、七十八票でもつて次点になりました。これはやむを得ないことですが、しかしあの端正選挙を吉田内閣が呼号して、しかも内閣總理大臣吉田さんは、当時、もしわが党から選挙違反を出した者があれば、ただちに除名するとまで宣言せられておりました。そういうふうな中に、上信越乗入れ促進で大々的に宣伝をした、その最も選挙の経験者であり、われ／＼の大先輩である某氏は、堂々たる選挙違反を犯してしまいました。ちやうど終盤戦にこの新聞が出たということは考え方によつては、明らかに天坊さんが選挙運動のためにつたというふうにも予想されるのでございしますが、ちやうどおおいでになりますから、この点をひとつ天坊さんから伺いたいと思います。

○天坊説明員 時期は忘れましたが、昨年秋ごろでございしました。おそらく選挙のときだろうと思ひます。池袋の踏切りの問題等で陳情を受けまして、一べん現地をぜひ見てくれという

お話が盛んにございまして、当時私も忙しくてそういうひまがないと言つておりました。ところが、多分土曜日のつたと思ひます。きょう時間があいていないかというお話で、私も一時間か三十分くらいあきがありまして、池袋の現地に行こうと思ひまして、見に参りました。その席で踏切りの問題あるいは上信越乗入れの話を聞かれた覚えがあります。これが選挙運動になるかということは、私としては何も考えていなかったものであります。

○鈴木(仙)委員 もちろんさうだと思ひます。あなたのお立場として、あなたの御人格として、たといそれがどんな知己の方であらうとも、選挙運動のためにつて国鉄副總裁が利用をされるほど、失礼ですが愚かではないと思ひます。いかにあの地区が上信越乗入れに熱心であるか、またあの踏切りをあなたがしさいに視察をされまして、そうしてこれはやらなければならぬ点で行かれたことと私は確信をしております。そうしてその後はどういふふうな順序をお立てになつておりますか。まさか新聞に写真を出して、選挙運動の具に供させるためにおいでになつたのじやないでしようが、その点をひとつ、上信越の乗入れも必ず実現できるであらうし、大踏切りで大衆がどんなにか困惑している状態を目のあたりにあらになり、現地をつぶさに視察をされたので、あなたは必ず速急に実現をされるものと確信をしております。

お話を盛んにございまして、当時私も忙しくてそういうひまがないと言つておりました。ところが、多分土曜日のつたと思ひます。きょう時間があいていないかというお話で、私も一時間か三十分くらいあきがありまして、池袋の現地に行こうと思ひまして、見に参りました。その席で踏切りの問題あるいは上信越乗入れの話を聞かれた覚えがあります。これが選挙運動になるかということは、私としては何も考えていなかったものであります。

が、選挙運動でなく、ほんとうにあなたのお立場として行つたその経過を答え願ひたいと思ひます。

○天坊説明員 現地を見に参りまして、踏切りの問題は、特に——私の参りましたときは自動車がひつくり返つておりました、それを取除くことに大騒ぎをやつておつたことを記憶しております。しかしこれは非常に金のかかる問題でありまして、早急に解決のつく話ではございません。そのときにも、実情はよくわかりましたが、すぐにとりかかれません。また乗入れの池袋の始発の問題につきましても、これもなかなか大問題でございまして、むしろ現地を見てきめるといふような問題でございまして、机の上で考えることが重点の問題であります。また当時どういふ記事が新聞に出たかということも、全然知らなかつたのであります。

○鈴木(仙)委員 もちろん副総裁はそういうふうな意図で行かれたのではないと私は確信します。しかし上信越の乗入れも大踏切りもかなり金がかかることとおつしやいます、金のかかることはしかたがないのですから、くだらないところへ金をかけるよりも、大衆がほんとうに要望しておるところに金をかけるように御留意願ひたいと思ひます。しこうしてあなたが現実にそれをごらんになつたならば、まずあの池袋の方が苦しいのでお大踏切りに対しては、即刻善処されんことをこの機会にお願いして、この点は質問を打ち切りたいと思ひます。

次に輸送力増強について若干質問を行いたいと思ひます。急行旅客列車に連結してある特別二等車は、どういふ計画でつくつたか、また何台ございませうか。わが国の国鉄は一、二、三等の三階級であるのが、特別二等によつて事実上四階級であるが、それでよろしいものであるか。特別二等車だけ座席定員を守つてゐるが、これはどういふわけか。特別二等車には寄りかかりを調節するいす、インクライン・シートを置いてあるが、あの床屋のいす式な仕掛は何のためであるか。あの調節いすは米国の特許というが、事実か。特許料は幾ら払つてゐるか。国鉄予算のどこに計上をされてゐるか。米国の何という人が話を持込んで来たか。特別二等車をつくる費用、かかり切りの給仕、列車手などの費用を加えた運転経費、特許料と償却費を加えた総経費に對して、乗客の料金は見合つてゐるか。つまり特別二等車の採算は黒字か赤字か、きゆう／＼詰めの三等車や電車であつてもうけて、そのもうけを特別二等車へつぎ込んで体裁をつくつてゐるのではないのか。特別二等車が赤字を出してゐるのに、これを三等の立ち通しの乗客にしわ寄せをし、経費を転嫁してゐるのではないか、かように私どもは考へるのですが、この点について明確なお答えがほしいと思ひます。

○津田説明員 ただいま鈴木委員から主として特別二等車の問題について御質問、御意見があつたのでございまして、まず第一に、現在特別二等車が何両あるかという問題につきまして、ちよつと技術的になりますが、車種をわけて申し上げたいと思ひます。それ／＼座席定員が四十四人から五十四人までございまして、国鉄でスロの六〇型と申しております四十四人定員のもの、三十両ございまして、それから四十八人定員のスロの五〇型が十両、五十二人定員のスロの五一型が五十二両、やはり五十二人定員のスロの五三型が八両、四十八人定員のスロの五三型が三十両、やはり四十八人定員のスロの五四型が三十二両、合せまして百六十二両であります。これが現在保有しております特別二等車の様子でございまして。

それからインクライン・シート、つまり傾斜式に操作できます座席、これを鈴木委員が床屋のいす式だとおつしやつたのでありますが、国鉄といつしやつたのは現在これを長距離行きの急行列車にのみ使つております。長距離の旅客が直立式の座席では、遠途の旅行において非常に苦痛が多いことは、われ／＼も皆さん方も経験上御承知のことと思つたのであります。そこで戦後、あいつた方式のものが外国にあるといふことでありまして、国鉄といつしやつたのは、二等車の製作費に對して若干割高になるのでございまして、あつた方式を採用することになりました。大方の批評をいたしましては非常に快適であるといふことで、国鉄の旅客輸送がある程度回復したといわれる一つの象徴に、現在の特別二等車があつてゐるといふことも、現実の問題としてあるわけでございまして。

それからその次にお話のございました外国のペナント関係、あるいはこれを持込みました外国人が何人であるやといふことにつきましては、ただいま私それに関する資料も知識もございませんで、後ほど御報告を申し上げますと思つております。

なおその次に、一般の三等旅客が非常に込んでゐるにかかわらず、特別二等車が座席定員で運んでゐるが、一体それが赤字になつてゐるのか、黒字になつてゐるのかという点について御質問がありました。これも国鉄全体の旅客、貨物につきましては、詳細な原価計算をいたしておるのでございまして、この特別二等車一車につきまして、はたしてペイをしてゐるかどうかということにつきましては、もちろん当初調査いたしましたものはあるのでございまして、最近運賃値上げになりましたし、料金関係もかわつて来ておりますので、これも役所に帰れば資料があると思ひますから、後ほど提出させていただきます。たいと存する次第であります。

○鈴木(仙)委員 大分御懇切な御答弁ですが、御答弁のはき違へがございまして、私は車両は何台かと聞いてゐるのではなく、私の言ふことをあなたは聞いていないのです。あなたは大方の予想で御答弁書をつくらせて、車両が何台々々と言われているが、そうではないので、特許料等幾ら払つてゐるか、特別二等車があるか、一、二、三等の三階級であるのか、四階級になるのか、これはどういふ事情であるかといふことについてのお話を聞いてゐるのです。車両のことについてはあまり触れていない。そこで詳細なことはすぐわからないといふのですが、いつも国鉄の人の御答弁はそんな感じが、それで困つてしまふ。大体これは建設省の話や農林省の話や、お菓子屋の話や八百屋の話を聞いているのではないのです。みな国鉄の高級な方々がおいでになつてゐるのですから、ある程度のはみ込んでいてお話をくださらないと、委員会の進行状態から見ると、きのうあたりは質問をするなんんて言われるようなことになる。われわれにとつては貴重な時間なんですから、その点どうか御留意願ひたい。

そこで、長距離の旅行者がくたびれるから、特別二等車をつくつたという御趣旨、まことにけつこうです。新憲法下、人権は尊重されなければならぬ。しかし二等車ばかりでなく、特別二等車に乗れない人もある。三等で三十何時間もぶつ通しで立ち続けに行かなければならない、あるいは列車に乗るのに何時間も費して立つて待たなければならぬという状態に置かれてゐるに、体が疲れないようにして行くという方向に向つてほしいと思ひます。この点に對して後ほど明確な資料を出していただきたいと思ひますから、それをお待ちします。

それから駅員養成について質問したいと思ひます。最近あちらこちらの駅で、改札係がすにすわつて切符を切つております。これは全部ではないのですが、ほかの出札や何かの駅員も、どうも昔からの国鉄官僚といふ言葉を使つては何ですが、その弊風があるかもしれない。きわめてぶいそうなる不親切な、笑えは損をするといふような出札係がゐるのです。切符を買いに行つてもはうり出して、ふくれてゐるような顔をしてくる。私は自分でもそういうことを体験してゐる。同じ日本人で何というぶいそうな人だと思ふやうな人がかなりある。こういうふうなこともついでに聞いておきたいと思ひますが、まずいすにすわつて切符を切つてゐる改札係は、昔から起立本位で

ります。
○鈴木(仙)委員 便所の御説明よくわかりました。しかしそういうあなたの方の御答弁のりっぱな御精神を、末端という言葉を使つてはいませんか、でも、末端の駅にまで浸透していただきたいと思う。これはひとり品川駅やその他の駅ばかり縫タイル張り、大理石みがきにして、衛生を完備してみても、どこに便所があるかわからない。便所一つないように思われる駅がうんとあるのです。そういうふうなことを徹底さしていただきたい。私の言うのは、ブラットホームができないで、どろどろ山

になつていて、駅長室をつくる前にそれからつづくつたかどうかというのです。それは完了しているのですか。それから工事が打切りになつたあと、予算がないということを聞いておりますが、これはどうなんでしょうか。その点をお尋ねしているのです。

○江藤説明員 私承知しております限りでは、一応品川駅の工事は完了しております。

○鈴木(仙)委員 プラットホームの關係はどうなんでしょうか。

○江藤説明員 プラットホームも一応

今は完了して、残工事は残つておると
思います。

○鈴木(仙)委員 予算関係はそれでいいのですね。

○江藤説明員 よろしいと思います。

資料もございますから調べてみます。

○鈴木(仙)委員 それはまたあとに譲ります。

次に、中央線高円寺駅に三階建のホールをつくることになつていゝというが、この点について詳細な説明を願ひたい。私はよくわからなかつたが、

七月二十一日付の新聞に、「十一日ホテル完成、高円寺駅三階に着工、財団法人東京停車場社会事業協会（東京都杉並区高円寺七丁目高円寺駅内）代表者久保島義道氏は、かねて新築の高円寺駅三階に建坪百八十坪、椅子席三七〇名、総収容人員六〇〇名のホールを、総工費約三千万円で増築請願中であつたが、このほど東京鉄道局より許可が下りたので、七月二十日より工事に着手することになり、高円寺駅を建築した間組で施工することに決定した。ホールは特に山の手の文化人、婦人子供の社会教育の育成に寄与するため、貸ホールも行う。特に駅の三階という特殊の場所であり、防音装置、照明装置ともに技術の粋を集めている。協会企画部長吉田義雄氏談、高円寺駅は始めから二階建ての予定だつたのだが、いろいろの都合で残つていたホール（三階）は早速工事に着手し、完成は十一月十五日の予定」いろいろの都合で残つていた、このいろいろの問題とか、あるいはこの契約内容とか、これも御説明をお願いしたいと思います。

○津田説明員 ただいま高円寺駅につきましてお話がございましたが、今お話がございましたように、たしか社団法人になつていたと思うのでございませうが、社会事業を行います協会の、高円寺駅の戦災でやられましたものを復興したい。その費用は全額請願者が持ちたい。でございました建物、もちろん駅を含めまして、それは竣工と同時に国鉄に寄付をするという条件で許可をいたしたのでございます。もちろんあそこの中でやります社会事業関係以外のいろいろな構内営業につきま

して、構内営業料をとることに相なつております。

○鈴木（仙）委員 この点については、ひとつ資料を出してもらいたいと思ひます。

それからついでに新宿にできる駅の構想と申しますか、先般私は某百貨店の社長にあつての話では、私の方で手をつけて進めておりましたけれども、これが別の某百貨店の方へ、あるいは東京急行の方へとられてしまつて、腕前の相違でなつたというように言つておりました。詳細なことはあとで聞いて、またほかの機会に私の知つてゐる範囲のことはここで申し上げますけれども、いろいろうきやきに聞くと、これによつて、大阪の百貨店が鉄道会館へ来て七千七百坪の広い場面をとるために、加賀山さんにはお気の毒だけれども、加賀山さんに選挙運動資金を八百万円、またすでに決算委員会が出てゐるかどうか知らぬけれども、一億円の資金を鉄道会館がとつてゐる。いろいろなことが流布されております。うきやきといふのは決して私は信じたくはないのですが、火のないところに煙は立たないと思ふ。この点に対しては十分御調査をして、これらに対する資料も出していただきたいと思います。

なおります昨日の問題について、きのうの委員会の空気がちよつと私のおみ込みでございませう。きょうは幹部の方がおいでになつておりますから、さらに簡単にそれを御答弁願ひたい。第一鉄鋼ビルは六万円ずつでもつて何か土地の売買があつたということであるが、それは一旦国鉄のものになつてゐたのか、なつていないのか、それをお聞きしたい。それから第二鉄鋼ビルの問題も、

国鉄のものになつていて手放したのかどうか、それを聞きたい。

○江藤説明員 お答えいたします。第一、第二鉄鋼ビルの用地とも、これは全然国鉄の用地になつたことはございませう。

○鈴木（仙）委員 国鉄とは契約も何もないのでですか。

○江藤説明員 何もありません。

○鈴木（仙）委員 それでは平山孝さんの方の国際観光会館、これは今基礎工事が何かやつてゐるようですが、これはあの土地に国鉄とどういふふうな契約ができておりますか、この点について伺ひます。

○江藤説明員 契約内容は、国鉄が取得いたしました土地で、昨日御説明いたしました、おほりと申しますか、運河の埋立てで国鉄の所有の土地になつたところで、私の方で必要とする部分以外の部分と申しますか、駅前広場に設計上入らない部分を、観光会館に貸してあります。これは土地の賃貸契約で用地使用を許しておるわけでありませう。

会館等の調査委員会で、各所から参考人を呼んでこれは聞いてみますが、ただ国鉄のものになつた土地を、どういふふうな条件で平山さんの観光会館へお貸しになつたか。言いかねれば、国鉄としては地上権はとれないかしのないけれども、あの辺は、あなた方は東京都からたゞとつちやつてゐる。現在ではどんなことをしても、地上権利といへば、四、五十万円のものや坪当りに名店街あたりでは、三年間の家賃の前払いをして、ぼくらは権利はとつていないのだというふうなやり方ばなことを立花君が言つてゐるけれども、これもわれわれの考え方は、株式会社はとにかく民間の会社ですから、権利金をとれば税金がかかつてしまふものだから、三年間前払いの家賃なんというのは珍らしいでしょう。たゞもうけてゐるようなものだ。これが今問題になつてゐる。そういうふうなこともあるのですから、平山さんの方に貸した。しかも鉄道官僚の平山さんなんだから、どういふふうな条件で貸したかといふことをお尋ねしてゐる。幾らとつてゐるのか。ただのようによつてゐるのですか。坪当り二十万円とか十五万円とか、寄付でもさしてやつてゐるのですか。地代は幾らとつてゐるのか。それをお聞きたい。

○江藤説明員 まず東京都から埋立権を取得いたしましたのは、これは埋立ての費用、その他下水などをこしらへる費用、一切を国鉄で持つということ、その使用目的は、東京駅本屋並びに付属の建物、それから駅前広場あるいは道路敷等に使うということで、昭和二十三年の六月十八日に、正式に當時の

都知事と話し合ひがきまつたのであります。その後いろいろ駅前広場その他の計画をいたしまして、その当時は御承知のようにまだ瓦礫を埋めましたあとで、あの付近のマル公がついておらないときでございませう。たゞ、国際観光会館が、観光事業の本拠としてそういうビルを駅の付近に置きたいという請願がございまして、これは国鉄といひますし、そういう建物を駅付近につくるといふことは適当であらうといふことになりまして、これに敷地を貸したわけでありませう。これは當時から地代などもだん／＼と上つて参りましたので、順次地代の改訂を行つておるわけでございますが、ただいまは約千坪の面積を貸しており、その地代は年に坪当り千八百四十円というものを徴収いたしております。その徴収の時期は、会館の設計承認と同時に徴収いたしておるわけでありませう。

○鈴木（仙）委員 そうすると権利金といふものは一銭もとつていないで、坪当り千幾らを一年にとつておるのですか。

○江藤説明員 権利金は一切とつておりませう。それから地代は、ただいまお話いたしましたように、年坪当り千八百四十円であります。

○鈴木（仙）委員 千八百四十円といふと、一箇月坪当り百五十円ばかりですね。今言ひ通り、あそこは権利金がたいてい五十五万円、四十万円もする。あるいは五十万円、百万円は優に。それを国鉄は赤字で苦しんでいてなぜおとりにならない。あなた方は一つ穴のむじなみたいなものだからこれなんだ。こういう点に疑惑がある。

都知事と話し合ひがきまつたのであります。その後いろいろ駅前広場その他の計画をいたしまして、その当時は御承知のようにまだ瓦礫を埋めましたあとで、あの付近のマル公がついておらないときでございませう。たゞ、国際観光会館が、観光事業の本拠としてそういうビルを駅の付近に置きたいという請願がございまして、これは国鉄といひますし、そういう建物を駅付近につくるといふことは適当であらうといふことになりまして、これに敷地を貸したわけでありませう。これは當時から地代などもだん／＼と上つて参りましたので、順次地代の改訂を行つておるわけでございますが、ただいまは約千坪の面積を貸しており、その地代は年に坪当り千八百四十円というものを徴収いたしております。その徴収の時期は、会館の設計承認と同時に徴収いたしておるわけでありませう。

○鈴木（仙）委員 そうすると権利金といふものは一銭もとつていないで、坪当り千幾らを一年にとつておるのですか。

○江藤説明員 権利金は一切とつておりませう。それから地代は、ただいまお話いたしましたように、年坪当り千八百四十円であります。

○鈴木（仙）委員 千八百四十円といふと、一箇月坪当り百五十円ばかりですね。今言ひ通り、あそこは権利金がたいてい五十五万円、四十万円もする。あるいは五十万円、百万円は優に。それを国鉄は赤字で苦しんでいてなぜおとりにならない。あなた方は一つ穴のむじなみたいなものだからこれなんだ。こういう点に疑惑がある。

都知事と話し合ひがきまつたのであります。その後いろいろ駅前広場その他の計画をいたしまして、その当時は御承知のようにまだ瓦礫を埋めましたあとで、あの付近のマル公がついておらないときでございませう。たゞ、国際観光会館が、観光事業の本拠としてそういうビルを駅の付近に置きたいという請願がございまして、これは国鉄といひますし、そういう建物を駅付近につくるといふことは適当であらうといふことになりまして、これに敷地を貸したわけでありませう。これは當時から地代などもだん／＼と上つて参りましたので、順次地代の改訂を行つておるわけでございますが、ただいまは約千坪の面積を貸しており、その地代は年に坪当り千八百四十円というものを徴収いたしております。その徴収の時期は、会館の設計承認と同時に徴収いたしておるわけでありませう。

○鈴木（仙）委員 そうすると権利金といふものは一銭もとつていないで、坪当り千幾らを一年にとつておるのですか。

○江藤説明員 権利金は一切とつておりませう。それから地代は、ただいまお話いたしましたように、年坪当り千八百四十円であります。

○鈴木（仙）委員 千八百四十円といふと、一箇月坪当り百五十円ばかりですね。今言ひ通り、あそこは権利金がたいてい五十五万円、四十万円もする。あるいは五十万円、百万円は優に。それを国鉄は赤字で苦しんでいてなぜおとりにならない。あなた方は一つ穴のむじなみたいなものだからこれなんだ。こういう点に疑惑がある。

都知事と話し合ひがきまつたのであります。その後いろいろ駅前広場その他の計画をいたしまして、その当時は御承知のようにまだ瓦礫を埋めましたあとで、あの付近のマル公がついておらないときでございませう。たゞ、国際観光会館が、観光事業の本拠としてそういうビルを駅の付近に置きたいという請願がございまして、これは国鉄といひますし、そういう建物を駅付近につくるといふことは適当であらうといふことになりまして、これに敷地を貸したわけでありませう。これは當時から地代などもだん／＼と上つて参りましたので、順次地代の改訂を行つておるわけでございますが、ただいまは約千坪の面積を貸しており、その地代は年に坪当り千八百四十円というものを徴収いたしております。その徴収の時期は、会館の設計承認と同時に徴収いたしておるわけでありませう。

どんな形式でもとれるではありませんか。寄付の形でも何でもとれる。前に運輸省に關係があるからというようにないもつる式、縁づる式のこと、ただ一厘大なる一千坪の土地を、一年に坪当り千八百幾円の地代をとるといふような、そんなばかなことがありますが、どうしてとらない。

○江藤説明員 国鉄の土地に對しまして権利金がとれるかどうか、また寄付金をとるかどうかというようなことは、非常に問題があるのでございまして、われ／＼といたしましては、できるだけ一般社会の情勢に合うように持つて行かなければいけないというふうな考へておるのでございまして、御承知の通り、そのころはまだ土地価格に對しましての公定がございまして、その限度において、とれるだけの金というわけのできたのでございまして、その後この統制もたしか二十五年か六年にはずれましたので、これを要當なものに改正しなければいけないということは、ただいま十分に研究しておるのでございまして、何分にもこの付近は月々に地代がかわつておるような状態でございますので、至急にひとつ十分調査いたしまして、改訂しなければいけないというふうな考へております。

○鈴木(仙)委員 そういふふうな御答弁はあいまいなんです。権利金は確かにとれないでしよう。しかしながら国鉄が自分の権利地を他へ貸すというときには、相當の条件がつかなくてはならぬ。鐵道會館が問題になつて来たが、すでにあなた方はあの名店街では一坪一万五千円、三年分のものを前取りしておるじやありませんか。そのくらい地代が今では上つておる。寄

付とか何とかいうことを今おつしやいます、私も自分の身近なことから考へまして、板橋の駅の東口をこしらえてくれろ、お願いしますと、一年半もわれ／＼陳情しました。その前には十三年も陳情しておるわけです。それで大衆の要望で現在できておりますが、できるまでには、この小さな口をあけるのに五百万円かかる。国鉄には金がないから、民間から半額寄付しろといつて、二百五十万円とつておるじやありませんか。本来国鉄になくてはならない駅の口をあける際に、民間から寄付を集めて、あつちの町会、こつちの町会、何千人という人から零細な金を集めてとつておるじやありませんか。なぜとれるようなところにこれを利用しないか。それが疑惑のもとになる。あなたのはあいまいな答弁ですよ。それからもう一点聞きますけれども、しよががない、実に困つたものだ。今度は左側に、これは平山さんが事務官系統の大將で、まるで観音様の仁王門みたいに右左に、その左に八田嘉明氏の科学技術者連盟——これに江藤施設局長がたいへん共鳴しておるんですけど、それとバス・ターミナル、國際興業の小佐野賢治さん、これで四百坪の土地、加うるにこの隣に百八十坪、また國鉄のほんとうの権利になつていない土地があるそうです。これもこつちへよこせというふうなことで、ここに高層な建物を立てて、これは牛島次官が、たいへん小佐野さんと切つても切れない仲だそうで、ここにまたりつばな建物ができるといふのです、これは一体どういふふうな形でもつてお貸しになつたか、契約したか、あなたの方には關係があるのかないの

か、この点を聞きたい。

○江藤説明員 駅に向ひまして右側の、ただいまお話の土地でございまして、この分につきましては、ただいまお話のございました科学技術者會館は、わが國の新式な機械その他科学技術に關するものをそこに置きたいといふような趣旨で請願が出ております。それから同様にバスのターミナルとして、そこにバスのセンターをこしらえて、駅本屋との連絡を密にして、大いに便利にやろうといふような趣旨のバス・ターミナルの請願も参つております。しかしこれらにつきましては、まだ國鉄としては決定したものは何もございせん。従ひまして何の契約もいたしておりません。

○鈴木(仙)委員 あなたがそれだけ御説明になるのですから、もう交渉の過程には入つていられると思いますが、これも國鉄のものなりといつて、まだ國鉄の権利でないものを、あなたも自分の方で左右できるような言葉を責任のある人が吐いてゐる。これは問題なんです。それからこのバス・ターミナルなるものでもできるやうである。きのうは官庁バスの問題を何か運営委員會で、小委員會とかで決議したそうだが、とにかくこれはやはり疑惑がある。小佐野賢治さん、これはなか／＼やり手なんだ。これが今東京都が抗争しておる自動車の問題で、いわば一般人を官庁バスに乗せる。これがやはり法律に違反をして、東京都から取締りを要請したところ、當局はやつと警告を發したのが昭和二十七年の五月、取締りを要請したのは二十五年、二年間もほつてある。二年間も違法であるのに、さらにこれをとめようとしなない。これはこの間中

村自動車局長が答弁して、交通調整法というものはつばに生きている。生きているのに違法をそのまま放置して、二年間も乗車ぐせをつけてしまつた。そうして今になつて抜き差しのならないような状態に追い込んでおる。これが國鉄の人のやることなんだ。バス・ターミナルなんという問題にしたつて、これはいろいろ／＼考へなければならぬ。あなた方今言つたように、これはいろいろ／＼な關係があると思う。

それから次に、日本石油カルテックスの問題、この契約はもう一ぺん聞かしてもらいたい。どうなつてゐるんですか。

○江藤説明員 カルテックスに貸しております土地は二百四十坪でございまして、これはまだ埋立て工事の途中でございまして、埋立ての分損金といひまして五百二十万円ばかり徴収をいたしまして、そのほかにただいま年千九百五十坪の地代をとつております。

○鈴木(仙)委員 五百二十万円とれば、五千円でもとれるでしよう。どこでもそういうふうな同じ考へでとつたらいいじやないか。大体東京都の埋立ての費用だつて、そんなにばかりつこない。下水をこしらえてやつてみたら、坪当り二千五百円しかかからなかつて、坪当り二千五百円しかかからなかつた。ただいまとつてしまつたやうなものだ。何も五百二十万円とれるなら、五億円だつてとれるじやありませんか。とれる腕を持つておられるでしよう。ところが片一方の平山さんの方はとつておられない。そういうところに疑惑がある。五百二十万円ばかりの金はとつたつてしかたがない。

それから、その次の労働會館はどうなつていますか。

○江藤説明員 労働會館の建設敷地は百五十四坪でございまして、使用料金はただいま改訂の申入れをいたしておるのであります、ただいまの用地使用料は坪当り年八百円であります。

○鈴木(仙)委員 大分違ひますね。

○江藤説明員 これは今改訂の申入れをいたしてあります。

○鈴木(仙)委員 これも大分違ひますね。あなた方どうもまち／＼ですね。一貫したものがありません。それじや國鉄は赤字になりますよ。みんな國民が困りますよ。それでは幾らやつたつてすつこ抜けですよ。これは実に重大な問題です。

それから、その次の国有鐵道東京工務事務所、これはどういふふうなことになるていますか。これは直營ですか。

○江藤説明員 これは私の方の事務所でございます。おもに東京駅あるいは付近の工事を施工する事務所でございますので、何と申しますか、こちらの土地につくつておるわけでございます。

それからまち／＼のようでございますが、労働會館につきましては、多少八重洲の本屋から離れておりますから、地価としては下るかもしれせんが、同じような割合で徴収するやうに、事務的には進めておるわけでありま。

か、機械はどんなところを使っているか、表面は大林組がこの仕事を請負っているというふうな流布されているが、内実は国鉄がやつているという風説ですが、それはほんとうかどうか、これを聞いておきたいと思ひます。

○江藤説明員 八重洲本屋の根掘りを施工いたしましたのは、国有鉄道の操機工事事務所であります。これは私の方の機械を使用して施工する直轄機関であります。大林組の下請をやつてゐる事実はありません。またつた別の工事として、操機工事事務所が自分で仕事をやつてゐるのであります。

それから操機工事事務所が鉄道会館の仕事をやつてゐるというお話でございますが、基礎の根掘りは契約にも明記してございまして、私の方の駅そのものの仕事と、それからその上にできる鉄道会館の方の仕事と両方がまざつておられますので、これを一括して施工してゐるわけでありまして、また鉄道の工事は線路あるいは駅というような路線、あるいは列車運転に直接関係のありますところは部外の工事でありまして、その費用をあらかじめ全納させまして、国鉄の手で施工することにしたしております。そういうわけで、鉄道会館と申しますか、八重洲本屋の根掘りの工事は、国鉄の部分はもちろん国鉄の費用によつて操機工事事務所にやらせまして、鉄道会館に属する部分と申しますか、鉄道会館の費用分担部分につきましてはこれを予納させまして、そうして請願工事として操機工事事務所に仕事をさせてゐるわけでありまして、

○鈴木(仙)委員 問題はここにあるのです。国鉄のりっぱな機能を持ち、り

っぱな機能もあり、りっぱな人手もある。私が喋々しく申すまでもなく、ビル建設というものは基礎工事、土台がゆらいでは何にもならない。あなたの方の土台がゆらいでいるから、国鉄の運輸行政というものがだめなんだ。建物は基礎に金がかかる。その金のかかるところの基礎工事をやるとすれば、地下二階の基礎工事をやるとすれば、建物の大半はできる。その能力を持つていながら国鉄は金がないから、民間の資本を導入してりっぱな駅をつくるというものが、長崎さん初めあなたの方の言うことだ、これは社会を欺瞞していることだ。それで建築基準法をはずれて、三十一メートルを越すこと五十五メートルの高さの建物を建てる。その上に道路の幅員の二・五倍に八メートル加えたものを駅前広場にとらなければならぬ。これに泣かされる民間人は、坪当たり何万円、何十万円、幾ら払つても手放したくないというふうな先祖伝来の土地も、あなたの方の無謀な計画によつて犠牲をしいられなくちゃならぬ。問題はそこにある。そうしてできた姿のものは、決して国鉄のものにならない。営利会社その他一部の人のふところに入つてしまふ。これが重大な問題なんです。泣くのは国民ばかりだ。これはあとでもつて調査小委員会が調査委員長がやるだらうから、その点逐一申し上げませんが、もう一点伺つておきたいことは、何でも国鉄会館の取締役になつた人で太田和夫という人がいるそうだが、これは国鉄建築技術者の大将であるというが、昨年アメリカに留学して

の鉄道会館の建築をするためにアメリカに行つたというふうなうわさもある。鉄道会館の費用でこれは渡米した。国鉄退職前一年以上は、まるつきり鉄道会館の仕事に専念してゐたというが、いわば二十五億かかるその建築物に対して、社会通念からいって、もう建築設計費用なんというのは五分、五分といへば一億二千五百万円ですよ。あるいはあつたううな建率なものであれば七分、一割とられてもしかたがないが、これをことごとく国鉄の費用によつて設計企画をし、これをそのまま民間の株式会社鉄道会館に移したというところは重大な問題である。とにかくこの太田某なる人は、一体これはどの費用によつてアメリカに行つて来たのか、この点を御存じならばひとつお知らせ願ひたい。

○江藤説明員 ただいまお話のありました太田君は、私の次長をいたしておつたのでございまして、洋行いたしましたときは、私がこちらに参る前でございますが、太田君が鉄道会館に行くという話はごく最近に起つたのでございまして、従ひまして、私が参る前に渡米をいたしましたのでございまして、鉄道会館とのつながりというものは当然ございせん。従ひまして経費はもちろん国鉄の費用によつて行つておるわけでございます。また鉄道会館の方に参りましたのも、実は私よりも先輩でございまして、鉄道の人事の都合から、当然後進に道を譲る意味におきまして、退職をする時期になつておつたのでございまして。たゞ、鉄道会館というふうな大建築をいたしますのに、非常な有能な人でございまして、そこ

のじやないかというわけなので、鉄道会館に行かれたものと思ひます。なお設計その他の仕事に国鉄の者が従事しておる。これはもちろん駅部分と密接な関係がございまして、こちらの建築技術者が従事しております。また現場におきまして、重要な場所でございますから、その監督その他につきましては鉄道会館の者が従事しております。しかしこれはすべてほかの仕事でもそういうふうなやつておるのでございまして、その人間につきましても給料あるいはその他の諸雑費一切、そういうものは国鉄の諸願規程によりまして、明確に鉄道会館の方から徴収いたしております。

○山口(文)委員 ちよつと関連して私の質問を申し上げたいのであります。が、国鉄の電化事業の始まつた年度は何年からですか。

○江藤説明員 戦後、電化の再開された時期と解釈してよろしうございまして、上越線及び福米電化がたしか昭和二十二年ごろであつたと思ひます。

○山口(文)委員 上越線は二十二年……

○江藤説明員 福米でございまして、上越線の方が先に着手いたしております。はつきりしたことは覚えてませんが、二十二年ごろでございまして。

○山口(文)委員 私がここにお願ひしたいのは、そういうふうな戦後電化の開始された時期もあまり明確でないようですが、ただいま聞きますと、上越線から始まつて、それは二十二年に開始されているというのですが、私は昭和二十四年以降に電化事業として着手されました電化に伴う諸費の経過説

明書及び予算と実行予算との対比書とその説明書、説明書がつかぬといけませんから、その説明書をつけて資料として出していただきたい。

それからもう一つは、これは鈴木委員のお尋ねに関連をしておるのですが、ただいまいただきましたこの表であります。この表だけをみてしまひまして、私どもはどうもわからないので、これに対する詳細な説明書をひとつつけていただきたい。それだけ私はお願ひをいたします。

○鈴木(仙)委員 それではただいま申しました外ほりの理地地に対するいろいろな契約内容を資料として提出していただくことと、今最後にあなたのおつしやりました鉄道会館の設計費その他について、鉄道会館からとるべきもののいろいろな計算書というふうなものを資料として提出を願ふことによつて、あとは鉄道会館等調査小委員会において、またわからないところを御懇切にお教えを賜ふことにいたしまして、その点はこれで打切つておきます。

そこで、実は法案の問題についてちよつと質問いたします。国有鉄道法改正のうち、国鉄が関連産業に投資することを自由にしよとする趣旨は、第三條、業務の第三である。その改正案の案文は、「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、且つ、業務の運営に必要な事業に投資することができ、」となつてゐる。かような改正によつて、国家の機関が民間企業へ自由自在に投資して、巨額の金を注ぎ込むことは、国鉄の経営を、現在幾らか出て来た乱脈な状態以上に、まづ手づけれない。

願いたいと思う。

さらに本法を修正したいと思う。現行法第三条の次に新たに輸送完遂の義務の条項を加える修正案を提案したいと思います。わが国の国鉄は旅客を定員を超過して輸送しながら、駅舎や鉄道会館に巨額の金をかけておる。そこに何の義務も責任もない。また輸送力に関する基準もなければ目標もない。国家は時々刻々に発展をしているのだから、国鉄も増大をする旅客貨物に應じ輸送力を増強して、これを完全に輸送をする義務を負うべきである。完全に輸送をするとは、旅客と通学通勤客を完全に着席をさせ、貨物を遅滞なく輸送することをいうのであります。戦中戦後こわつて国鉄が国民を支配し

て、権力者のためには乗車制限をした
り、貨物受託を停止したりしたが、乗
車制限は憲法の移動の自由に違反を
し、貨物受託の停止は憲法の経済活動
の自由の自由を違反をし、また客車、電車で
座席を提供しないことは、憲法の文化
生活を営む自由を違反してゐる。つま
り国鉄は憲法にも違反をし、鉄道営業
法にも違反をしてゐるわけである。よ

つて私は本法を修正したいと思う。輸送完遂の義務を第四条として挿入すべきことをこの際申し上げたい。

第四条 日本国有鉄道は前条に掲げる鉄道事業及び附帯事業において、常に総合的輸送能力を増進し、旅客に対しては必ず座席または寝台を提供して、車両及び船舶の座席定員以内をもつて輸送しなければならぬ。貨物輸送については、輸送力の不備不足を理由として、貨物の受託を制限及び停止してはならない。

かような意見をこの際申し述べまして、討論のときに反対並びに修正を私はしたいと思ひます。

以上をもつて、私は残余は調査小委員会においていろいろお教を願ひたいと思ふ。私の質問はこれで打ち切ります。

○熊本委員 関連して……先ほど鈴木君からいろいろ具体的な事例を引いて、最も適切な御質問がございましたが、その答弁を承つておりますと、まことに不誠意な答弁である、われわれが聞いておりましたので、まことに遺憾千万だといわざるを得ないのでございます。そこで調査委員会が設置されておりますから、先ほどの鈴木君の質問要旨についても、いづれ調査委員会において精密なる調査があるかと考えますから、重複することは避けたいと思ひますが、まず一つ二つお尋ねしておきたい。

それは、たとえば太田技師の問題についての答弁であります。有能なる技師であるから、国鉄費用をもつて海外に派遣して、技術の練磨と、それから幾多の見識を広めるという形において、派遣されたものと思うのでありますが、国鉄の費用でそういう洋行をさせて、帰つて来たとなんに私営会社にこれを渡してしまふ。こういうことを、先ほどの答弁では当然のことのように答弁されておりましたが、まことに私ども遺憾千万だと思ふ。こういうような事例が他にもたくさんあるのではないかと申すのでありますが、国鉄の最高幹部の信念のほどが疑わしいのでございませう。なお鈴木君からいろいろお話がございまして、あらゆる問題の中に、少数特定人の利害の前に、その

お先様となつて働いておる現状から行きますならば、まことに国鉄の将来思ひ半ばに過ぎるものがあるといわなければなりません。重複を避けて一つ聞きたいのは、交通公社における乗車券売扱代が、非常にたくさん未収になつておるというのでありますが、はたしてその内容は現在どういふふうになつておるか、数字をもつて御指示を賜わりたい、かように考えます。

○津田説明員 ただいま数字につきましてというお話でございましたが、数字に関する資料は、私現在手元にございませぬので、その点は除きまして、代売手数料の問題について申し上げたいと思ひます。交通公社とは、戦前長らくから国鉄との間に、いわゆる国鉄乗車券の代売契約を結んでおるのでございしますが、その当時の率は、いろいろ切符の種類によつて違つたのでございしますが、一般乗車券については、いろいろな経過はございしますが、大体戦前は五分をやつておつたのでございします。それが昭和二十四年だつたと記憶いたしますが、当時の進駐軍の命令によりまして、交通公社の発売する国鉄の乗車券に対しては、代売手数料を出してはいかぬ、こういうことになりました。交通公社の会計経理の内容といたしまして、国鉄から受取るものの代売手数料の持つ比重というものが非常に多うございしましたので、これは会社の経営上非常に重大な影響をその当時来たのであります。何とかしてこの公社の危機を乗り切りますために、いろいろと代売以外の事業、たとえば雑誌を刊行することとか、あるいは観光関係の施設方面に手を出すと

○熊本委員 そういふ交通公社の経営の内容を私は聞いてゐるのじやないのです。あなたは交通公社の代表者ではないはずなんで、そんなことを私は聞いてゐるのではない。一体その売扱いの未収は幾らあるかということを知りたい。

○津田説明員 それに関連がございしますので、若干前置きを申し上げておるわけなんでございします。そのようなわけで、当時国鉄に対するそういうふうな財政の事情から申しまして、当然国鉄に返つて参ります運賃の納入が円滑に参らないというふうな事態に相なりましたので、その当時いろいろと相談をいたしました結果、大体交通公社から受取ります国鉄の代売の運賃でございしますが、それは当月売りましたものは翌月の末までに国鉄に納入するというのが、在来の慣例になつておりましたのを、当時そのような事情でございしましたので、一月ないし二月程度納期を延期いたしました、そういうふうな事情はございしました。現在におきましては、その延ばしました納期をだん／＼とまた元にもどして参りました、東京鉄道局関係におきまして、慣例でありますところの翌月納めというか、一月遅れ、つまり翌々月納めになつてゐるという以外を除きましては、全部従来の慣例でありますところの翌月納めということにもどつて来ております。従ひまして、いわゆる未納の代売の代金というものはございせん。

○熊本委員 まことにどうも、交通公社の代弁をやつていただきまして、感謝にたえません。私は交通公社という私営会社の問題を弁明してもらつても

りじやない。交通公社に代売りをさせるといふこと自体も、われ／＼は必要がないと思ふ。だから、そういうふうな支払いができないとするなら、取上げしてしまつて、国鉄が直接販売すればいい。それを私営会社のお先様となつて、いろいろと苦勞をして、そうして多くの未収金を持つておる、こういうようなことは、公営企業としてなすべき行為ではない。それはいづれ資料を提出してもらつて、現状をさらに検討したいと思ひますから、至急に資料の提出方をお願いいたします。

それから先ほど鈴木君の一々の質問については、私靜かに考えてみました。今国鉄法の一部改正に基き、大蔵大臣の干渉権を緩和しようというふうなことが努力をしておられますが、先ほどの質疑の中から見ますならば、こういうまことに乱脈な、そうして特定資本家の傀儡となつて、そうして一般国民の需要に対してのみ犠牲的な負担をかけておる国鉄の内容であるからこそ、大蔵大臣の干渉が強くなる。だから、そういうふうなあいまいな、不都合な経営の内容こそが、国鉄の独立性に干渉を受けて行かなければならぬといふことになる。だから私は国鉄の公共企業体としての独立採算制に少しでも早く行つて、あれほどに能率を上げておる一般国鉄従業員諸君の努力に対して、そして少しでも予算面から行きまして、あるいは予算の経理、運営についても、これらの諸君の努力に報いるために、経理方針に同調したいと考えて今日まで臨んでおつたのであります。しかし先ほどのような質疑応答の内容を見ますれば、われ

われは考え方をかえなければならぬのじやないかと思ふ。建前から行けば当然、国鉄が権利金をとるわけには行かない。それは理論上、法制上さうでありましよう。しかしながらさういふように公共事業として民間に譲り得るものがあるならば、特定官債や特定資本にのみ追隨してこれらに利用せしめるより、なぜ公開して国民全体の要望にこたへるといふ態度をとらないのか。そうして一つの事業を考へても、ことごとくは国鉄関係者以外には使用の禁止と同様である。ガード下一つ使用しようと思つても、それには何万円という権利金をとられる。小さい話でありますけれども、われ／＼が地方へ出て特急券を求めようとしても、切符がないといつて断られる。そうするとプロカーがやつて来て、あなた方が求めてもありませんよ、ここにあるからお買いなさいと、駅員の前で大づばに売つておる。私はけさ神戸から帰つて来たのでありますが、きのうの朝着いてすぐに特別二等の申請をしたところ、一枚もないと言ふ。そうしたところが行先で心配して、それでは私の方でとりましようといつたら二枚あつた。こういうようなことで、ことごとく特定資本と結託して、そうしてかつて気ままな濫用をやつてゐる。私が売場と同じ顔をさらしたので、非常に恐縮したような形であつて笑ひをしておつたのでありますが、プロカーに売つた切符はあつても、われ／＼に売つた切符はないのであります。上がこういうふうな上であるから、下までこれをなすのであります。でありますから鈴木君からさつき質問のありました数々の問題は、しろうとでもただちにわかる

ような資料の整備をして、ことごとく提示してもらいたい。そうして本案の審議決定については、いささか期間を与えてもらいたい。われ／＼としては十分国鉄の現状をしんじやくし、そうして国鉄の総合一致の態勢によつて、国民の利益と文化向上のために資してもらいたいという考え方で、言葉は悪いかもしれないが、今日の国鉄の経営の困難なところから、でき得るならば戦争当時を負つた負債にひとしきものは、一般会計からでも出さしめながら、国鉄の健全な発展をさせたいと考えておる。それなのにこういう実情であり、こういう質疑応答の内容を見れば、まことに考えさせられるを得ないのであります。幸い運輸大臣が見えたので、監督長としての運輸大臣が、現在の国鉄運営の内容についてどういうふうな御見解を持つていられて、将来これを一体どういうようにしたならば、国鉄官僚のいわゆるだらしない今日の利権あさりや食いとめることが出来るかどうかについて、お考え方がありましたらば御答弁を願つておきたいと思ひます。

○石井國務大臣 国鉄の経営面について／＼お話が出ておりますことは承知いたしておりますが、私は本来の考え方が、さつき熊本君もおつしやつたように、独立企業体としてやつて行けるには、この独立採算制を十分でなくとも、少しずつでもその線に近づいて行くようにしたいということを念願しておるものでありますから、私だけの気持としては、あまり差出がましいことをしないでは、自由に力を振舞はしたいというのが全体の心持であります。今までもそういう心持ですつと参

つております。しかし今度の改正の精神もその心持は含んでおるのであります。私が、私どももいたしましてこの間から話し合つておることは、今までも国鉄幹部と運輸省との間の連絡をとるために、前の大任の時分ですか、そのころから一週にべん／＼の幹部が寄り合つて、いろ／＼両方から聞いたり、尋ねたり答へたりしておつたらしいのであります。私は昨年の十一月にそのことを聞きましたが、議会々で忙しかつたものでありますから、その後回数も少く、連絡もまれになつておつた。特別問題点でもない限りは、そういう機会がなかつたのであります。が、どうも少しく／＼の事情を知るのであるにうとく／＼おつたことも事実であります。私どももいたしましてはお話のように、みな一生懸命やつておることは事実であります。これがうま／＼運営されることが望ましいのは当然でありますから、その線に沿ひまして、監督という線をここにきよう／＼しく出すことはどうかと思ひますが、規定には出てないでも、いろ／＼な問題について、こういうようなものも少しく／＼の方と連絡をしてやるというやうなもの、ひとつ相談しようじやないかということ、ちやうど話をしておつたときであります。そんな問題、平たくいへば、こういうものは監督の線に沿つてわれ／＼も承知しておく、相談にもあずかるというやうなものをこさえて、いろ／＼話し合つて協力して行くことにして、誤りを少くする。また能率を上げるやうな線に向つて行くようにしたいということを念願しておるものであります。今／＼の問題がありまして、非常

に御心配をかけて恐縮であります。私どもどういふ問題か、内容を一々調べてみなければどういふことかよくわからないのであります。もう少し注意すればよかつたというやうな問題等があれば、そういう問題について万全を期するように、なお私の方からもこの後においていろ／＼注意いたして参りたいと思つております。

○關内委員長 熊本君に申し上げますが、関連質問でありますから、関連質問の要点を簡潔にお述べを願ひたい。

○熊本委員 御注意までもございませう。関連せざるものは申し上げません。運輸大臣の人柄から行きまして、まことに公社は公社らしく監督権を融和して、そしてその本義にもとらぬやうな運営をさせたいということ、基本的には私も同感であります。しかしあとで鈴木君の質疑応答について速記録をあらん／＼にきいていただき、いと思ふのでありますが、あつて参りますれば、まことに乱脈その限りを戻しておるやうな実情でございまして、こういう場合においてはほんとうに運輸大臣の人柄とその御精神に基いて、真に国鉄の改善と、公社としての運営がつかますことのために、泣いて罵詈雑言を切るという必要もありません。そうしてものは昔の人の言つておるやうに、単にわれわれも同情や慈愛のみではいけない。すなわち監督の長にある者は、恩威あわせ行かうというところの度胸がなくてはならない。ここに国鉄の幹部諸君が並んでおられるが、先ほどの鈴木君の質疑に関連して、直接その側にある人は一人か二人である。一人か二人のルーズのために、何かの取引のために、致々営

営として働く国鉄の全体的な面に、国民の疑惑を招いておる。こういうことは即時断をもつて処断すべきである。私はかように考えております。運輸大臣は今来られたばかりで、質疑の内容等についてもよく御存じないかもしれませう。私どもは資料の提示を求めます。大臣には速記録をあらん／＼にきいて、十分この際ひとつ英断を振つていただきたい。かように考えますので、その点御希望を申し上げて、私の関連質問を終りたいと思ひます。

○白井委員 先ほど鈴木委員から第三條の問題に関連して、削除した方がいという御意見も出たようですが、この問題につきましては冒頭に私から伺つて、その後においても他の委員からいろいろ御質問が出たのですが、どうもはつきり具体的に、こういう問題のためにこうしたいというやうな意図がはつきりうかがえないのですが、どうも漫然とただわれ／＼考えられるのは、さしたあたりたとえば鐵道會館とか、あるいはその他のステーション會社、それぐらゐしか大きな問題として考へられませんが、しかし、これはやりやうによつては広く運用もできるわけで、そうなる、またいろ／＼疑惑を持たれるやうな問題も起つて来るのではないかと心配をするのであります。その点について實際何もなくて、漫然とこういう条項を出すというところは考へられないのですか、どうなんですか。その点もう一度伺ひたい。

○植田政府委員 この点につきましては、昨日来申し上げておりますやうに、国鉄の業務、すなわち旅客、貨物の輸送という面に関連しているということだけであります。すいぶん範圍が広いわけでありまして、お説の通り関連している事業にみな投資できるということでありまして、非常に範圍が広くて、これはむしろ弊害というものが考へられるのであります。従ひまして、そういう意味では毛頭ございませうので、直接旅客輸送あるいは貨物輸送に関連し、かつ必要な制限を加へまして、非常に局限したものであります。これはどういふことを目的としておるかというお話でございませうが、少くとも私も認可をいたします運輸省の考え方といたしましては、さつき申しましたやうに、きわめて限られた事業であつて、その事業に投資することによりまして、国鉄の事業そのものがうま／＼行く、また公共の福祉になる、かようなことでなければならぬ。投資する相手の事業がそのためにうまく行くということが主眼ではなくて、そうすることによりまして、国鉄の事業がうま／＼行く、ひいては国鉄が公共の福祉に寄与するという観点から、私どもは認可にあたりましては考へて行くべき問題であらうと思つております。ただこれをいれましては、大臣からもお話がありましたやうに、国鉄ができるだけ能率的な運営をやつして、その自主的な活動をやるにつきます。そのきわめて局限された場合であります。投資することによつて、国鉄の事業がうま／＼行くという場合、非常に抽象的な話で考へられます。ので、投資の道を開くことが適當である、かように実は私も考へておるわけでありまして、もちろん先ほど申し上げましたやうに、どういふ事業に投資するか、その目的及び金額も従ひまして予算總則に載せまして、広く国

会の御審議を受けるということにいたしてあります。具体的にどういふことを考へておるかということにつきましても、ターミナル・ステーションの例をあげましたが、そういう場合に私どもは考へました、これは一応適當であらう。たとえば私鉄、国鉄が資本をそれぞれ出し合つて、合同の終点駅をつくるというような場合なんかは、一つの適當な事例として考へられると申し上げましたが、具体的にそういう計画があるかどうかということとは別の問題であります。具体的にどういふか、国鉄としての御意図があるかどうか、これはまた別でございませう。運輸省といたしましては、そういう意味におきまして、できるだけ自主的な活動をはかるという全般的な改正の一端といたしまして、この規定の改正は適當であらう、こう考へておるのであります。運用はお脱の通りあくまで慎重にやらなければならぬと考へております。

○日井委員 この条項は、国鉄でぜひやりたい事業の一部であるけれども、金がなくてできない。従つて民間から資金を集める意味において会社をつくらせて、その一部に投資する。こういうふうにも考へられるのですが、しかし逆に民間会社が鉄道をうまく利用している仕事がある。しかも資金が逆に会社の方では集まらぬから、鉄道の方から出させようという場合も考へられるのであります。しかも会社でありますと、資本金の少くとも半数以上を押えてないと発言力が弱い。ただ一部を出資しただけでは、資金的に応援しただけで、しかもその会社が相当有利にまわつて配当でも来れば、鉄道の一助になる

でしようけれども、そうでないと結局資金を出して出し損ということも考へられないではない。従つてこれを運用する上においては、よほど慎重にしなければならぬと思うので、われわれはいろいろお伺いするわけであります。これは水かけ論になりますから、私は一応この程度にいたしておきます。それからいろいろうわさを聞くのですが、たとえばくず鉄等を払い下げる場合、表面は入札であるから価格の高めをこまかして、どん／＼安く払い下げてやるというのです。これはうわさでありますから、私は必ずしも信じませんけれども、とにかく鉄道の事業は大きいだけに、いろいろな目をもつて見られるので、監督する上において運輸省はよほどその点実情に即したことをやつていただかないと、いろいろここに疑問が出て来ますから、その点お願いいたしまして、私は質問を終ります。

○川島(金)委員 法案の質問に入ります前提として、一、二重要な当面のことで總裁と大臣に何つておきたいと思ひます。まず第一に、昨日の読売新聞の夕刊を見ますと、「鉄道会館どうなるか」という見出しのもとに、長崎總裁の記者団に対する回答が詳細に報道されております。その中で、私が国民の一人として最も注目いたしましたのは、鉄道会館の問題に関する是非の事柄は別といたしまして、基本的に国有鉄道の最高責任者が考へておりますので、お尋ねを申し上げるわけであります。總裁は何か腹痛の由で寝ておら

れるのでありまして残念であります。が、副總裁の天坊さんからもけつこうでございませうが、お答え願ひたい。總裁は昨日記者に對して、こういうことを言つておられる。国鉄の所有地は国有財産ではない。従つてこの運営管理は政府に干渉されることはない。たとえば總裁の権限で列車の運行を一切停止することではあるが、政府にはできないではないか。もちろん慎重な運営をすることは当然だ、こういう意味のことではあります。これは非常に重大な発言だと思ひます。そこで天坊副總裁にお伺ひいたしますが、この国鉄總裁の言われたことが真実かどうかは別といたしまして、かりにこの新聞に報道された通りのことを總裁が発言したといたしまして、これは、この考へ方は国鉄總裁として正しい考へ方であるかどうか、その点は副總裁として、代理者のあなたはいかようにお考へになられるか、その御見解をまずお尋ねしておきたい。

○天坊説明員 きのうも私は途中で決算委員会に行つたのですが、新聞記事についてはいろいろ解釈等があつたやうであります。ただ仮定の問題としてそういうふうな言ひ方について、国有鉄道の副總裁としてどう考へるかという質問としてお答えいたします。国有鉄道の、国有鉄道法の精神を守つて、運輸大臣の監督を受けて仕事をやつて行く性格のものでありまして、ただいま御説の通りに、国有財産という意味の鉄道の財産ということになつております。その鉄道の財産として、国有鉄道法に違反しない限り、總裁としていろいろ運用はして行きますけれども、十分公共の福祉増進という第一

義的な目的を達成するようにして行かなければならぬことはもちろんであります。また汽車の運行をとめるとかとかめないうことも、そういうことは輕率な言ひ方であると思ひます。そこで運輸大臣にお尋ねいたしますが、今お聞きの通り總裁は、国鉄の所有地は国有財産ではない、こういうのはつきりした見解を持たれております。運輸大臣は国有財産でないか、こういう見解を持たれておるかどうか。これはきわめて重要な事柄でございませうので、あとで訂正のない立場で御見解を明確にしておいてもらいたいと思ひます。

○石井國務大臣 法律上の問題でありますから、正確を期するために一応局長からまず申し上げます。○植田政府委員 国有鉄道の財産は、国有財産法の適用はございませう。従ひまして、その意味の国有財産ではございませう。しかし公共企業体というものの性質から見まして、金額政府出資の国有鉄道という公共企業体の財産であります。従ひまして、十分慎重に管理運営しなければならぬ、かように考へております。

○川島(金)委員 これはきわめて重大な基本的な問題であると私は理解いたしますので、いずれ總裁が出席しましたときに、あらためて總裁から直接御見解を明確に承ることにして、保留いたしておきます。そこで運輸大臣にお尋ねいたしますが、今お聞きの通り總裁は、国鉄の所有地は国有財産ではない、こういうのはつきりした見解を持たれております。運輸大臣は国有財産でないか、こういう見解を持たれておるかどうか。これはきわめて重要な事柄でございませうので、あとで訂正のない立場で御見解を明確にしておいてもらいたいと思ひます。

○川島(金)委員 私はちよつとまだすなほに納得ができませんのであります。元來この法人自体の名称からいまして、日本国有鉄道と「国有」という文字をこゝろに使つておる。なるほど法理論的な平面的な解釈から言へば、これは別個の法人だから国有の財産ではない、こう規定することも不可能ではないと思ひます。しかしながら、だからといつてこの財産は、純粋な意味において絶対に国有でないということはないかと思ひます。その点はいかがでありますか。○植田政府委員 国鉄の財産が国有財産法の適用を受けないということとは六十三条にございませう。なお日本国有鉄道法施行法の第四条によりまして、「日本国有鉄道法施行の際現に国有する権利義務は、別に定めるものを除

く外、その時において日本国有鉄道が承継する。」ということになつておりまして、いわゆる国有財産はこの日本国有鉄道法施行のときにおきまして、日本国有鉄道が承継しておるわけでございまして。そういう意味におきまして、いわゆる国有財産法にいますところの国の財産ではない、こう申し上げたのでございまして。

○川島(金)委員 私の方からは、国有財産法の適用を受けるか受けないかというのではなくして、一体実質的にも観念的にも、鉄道の財産は国有ではないのか、どうなんだ。そこなんです。単に私は、この国有財産は、鉄道の財産は、別個の法人格で設立されたその法人格に譲渡してある。しかも政府が全額出資してある。従つてそれは国有財産法の適用を受けないから、国有財産ではないという簡単な割り切り方では済まされない問題ではないか、その点はいかがですか。

○植田政府委員 純粋な法律上の見解を申し上げておつたわけでありまして、国有鉄道というものが全額国の出資であり、またその法律第一条の目的をもつた公法人である。従いましてこの国有鉄道の所有しておりますところの財産も、実質的には国民の信託を受けている財産である。実質的にはそういう性質のものである、かように考へて、その管理運用というものは、そういう観点から慎重にやらなければならぬ、かように考へております。

○川島(金)委員 それではや明確になつて参りましたが、国有鉄道の財産というものは、国有鉄道法による別箇の法人格ができて、そこに政府が全額を投資してしまつたのだから、なるほど

国有財産法の適用は受けないから、一応国有財産ではないという一つの言い方も、私は絶対に成り立たないとは思へないと思ふ。がしかし、少くとも国有鉄道の法によつて今所有されておりまする財産は、今申し上げましたように国民のものだ。これはまぎれもない国民のものだ。国民のものが別途の設立された法人に、その財産を贈与したのか、あるいは有償で払い下げてしまつたのか、こういうことならば国有財産とは言えないということも成り立つかもしれない。しかしそういうことではない。政府が全額出資して、そのままになつておる。その法人格に無償で譲渡したのも何でもない。従つて私は、国有財産といへども、国有財産法の適用は受けないけれども、精神的にも実質的にも、やはり国の財産であるということには間違いないという考へ方を若干持つておりましたので、お尋ねいたしましたので、そこで、そういうことになりまして、長崎総裁のこの国有財産ではないという表現の仕方というものは、私はまことに不謹慎だと思ふ。あるいは軽率ではないかと思ふ。いんやここには今鉄道会館を中心として、いろいろの議論が高登つて来ている最中に、記者にどう問ひ詰めて来たか答へてはあつたにいたしまして、もう、こういう表現の仕方をすると、これは、きわめて時宜も得ないし、軽率、不謹慎ではなからうか。いやしくも国民の血税によつてつち上げた財産、その財産をこれは国民のものではないと言つたのと同じ形である。これはおれが総裁をしている国有鉄道の財産だと言つても同じことではないですか。そこで私は、ここで皆さんに申し上げ

げましても、本人がおりませんのでしかたありませんが、こういう考へ方というものはむしろ非常に間違つた考へ方だ。従つていづれ総裁に副総裁からこの旨を御伝達願ひまして、この問題に對して、明確な一つの国民の一点の疑いのない形においての見解の表明を願つておるとすれば直して、ここであらためて表明してもらいたい、こういうふうにおもひます。従つて総裁は、そういう考へ方でおるから、この運営管理は政府に干渉されることはなかつて、こういうばかげたことが結論になつておる。これは私は重大な弊害だと思ふのです。一体国有鉄道の財産だからといつて、総裁がかつてに処分したり、売つてしまつたり、あるいは管理してあるというふうなことになるのは、これはわれわれ国民としては総裁にこの財産を預けておかれないうことにも、極端に言へば言えることであつて、ですからこの点をひとつ、重大なことでありますので、運輸省の立場からしての見解は明確になりました。但し総裁の考へ方というものは非常に疑問が持たれる形になつて参りますので、いづれ総裁からそのうち、繰返すように恐縮ですが、明確にひとつ委員会を通じて見解を明らかにしてもらいたしたいと思います。こういうことであるから、総裁の権限で列車の運行を一切禁止することができるといふ、実に乱暴きわまる、非常識きわまる……総裁としては非常識きわまる……私は思ふ。そういう言葉をかりそめにも、国民の前に報道される新聞記者の前で語るに至りましては、私は個人的には総裁とは若干の知合いではございますが、これはもう言語道断だと私は

は思ひます。そこでさらに、私はついですが、お伺ひいたすのでありますが、先ほど鈴木委員からも言われましたし、さらにまた熊本委員からも若干の追究があつたのでありますけれども、交通公社に對して、国鉄が切符の売りさばきを委託してある。この切符の売りさばきを委託して若干の手数料を出してある。一体今日の国鉄の營業の実情から申して、交通公社のような機関を利用しなければ、はたして国鉄の切符売りさばきに重大な支障があるのかないのか。これは私は交通公社に對して国鉄が特別の契約をされておる本質の問題と考へるのであります。はたして交通公社がなかつたならば切符は売りさばけない状態にあるのか。そうして一般の旅客に對して重大な迷惑を及ぼすようなことになるのか。その点の實情というものは現状においてどうなつておるか。その点に對する見解をひとつ国有鉄道の関係者から承つておきたい。

○津田説明員 交通公社は、創立の当初におきましては、主として外人の日本国内の旅行のあつせんを目的として設立せられたものでございまして、その後国内の日本人の旅行のあつせんもするといふようなことに、事業の目的もかえ、また組織も改めまして、今日に至つておるような次第でございまして。交通公社が扱つております業務の中で、国鉄の乗車券の代売をしております量というものは、非常に大きな比重を占めておりますが、先ほど川島委員からお話ございました一体国鉄は、交通公社がなければどういった旅客關係のサービスを十分にやつて

行けないかどうか、はたして交通公社というふうなものが必要なものかどうか、というふうな点につきましては、国鉄當局の見解を、こういうふうなお話であつたように私承知いたしたのでございまして、その点におきましては、公社が扱つておりますところの国鉄の乗車券に關しましては、もちろん別段に旅行についての知識なり、あるいは情報なり、あるいはあつせんを伴わなくてもいいようなものも現実にはございまして。窓口で東京、神戸、はい一枚といつて売らるような場合には、何らの情報も伴わないのでございまして、しかしながら大部分の公社で発行いたしております乗車券の発売の場合におきましては、いろいろと旅行に關するたゞいまして申し上げましたような資料の提供、あるいは案内、その他情報提供あるいは旅館、私設その他観光施設の利用というふうなことにつきまして、いろいろな手配を伴つておる場合が非常に多いのでございまして。従いまして、もしそういったようなものを全部国鉄の職員及び国鉄の出札係が引受けるといふことに相なりますと、現在国鉄の旅客關係の定員も非常に切り詰めておられますので、これを十分にやつて行くことは困難である。現実には一枚の切符を売りさばきます時間を先日はかつてみたのであります。かりにもしそれを鉄道職員のたゞ切符を売らただけであつたら、たとえば一分で済むものが、いろいろな情報を提供をいたしたならば、あつせんをしますために、それの一・八倍かかつておるといふような実績も現われております。従いまして、こういったような旅行あつせん機関をいたしまし

て交通公社が存在するということは、從來も意義がございましたし、今後この公社を育成して参りたい、また指導して参りたいというふうに考えております。

○川島(金)委員 私は内部の真相はよく知つておるものではございませんが、われ／＼が外からながめてみますと、交通公社に限つたものではございませんが、国民の立場から申しても、どうもすつきりと割切つた了解ができない点が多いのであります。今の交通公社の問題にいたしまして、なるほど切符の売りさばきについてのサービス、それと相兼ねて手数料をもらつておるわけですから、旅客のいろいろな情報の提供やら、観光地の案内、あるいは集団旅客のあつせん、これは切符の手数料をもらつてゐる以上は、当然なサービスとして交通公社がやらなければならぬ問題だとさえ私は思う。交通公社が何らか自主的な企業をやリながら、国鉄のためにまた積極的な別な形において協力をしておる、こういう建前なら別であります。昨日来問題になつておるうちに、売りさばきの料金の滞納が、莫大な額に上つておるといふような事柄が事実となつて参りますと、私は国民の目から見まして、まず／＼一層の疑惑を深めるような形になるのではないかと考えまして、この点国鉄を非常に愛する一人として、いまして、実に衷心から残念に考えておるのであります。いずれそういった問題については、ここに調査委員会ができておられますので、調査委員会の席上で調査し、また当局の見解なども詳しく承りたいと思つておるのでこの点はその程度にとどめておきます。

そこで第二にお伺ひしたいことは、これは天坊副総裁にお伺ひしたいのであります。先般来決算委員会では鉄道会館を取上げて、その一つの結論のような形で、鉄道会館の工事の中止を申し入れるか、あるいはまた仮処分の手続をするか、あるいはまた仮処分の手続を報道されております。この問題のよしあしはどうあらうと、そのことが実際に実行された場合には、その影響するところの事態はきわめて重大な波紋を描くであらうと私は想像をいたしておるのであります。そこで私が伺ひたいのは、今御承知の通り、決算委員会でもこれを取上げており、この委員会でも法案の片がつき次第、専門的に種々の問題について詳細調査をいたすことに予定はなつておりますので、ひとつこういう考え方はできないかと私は考えておるのです。いろいろと世上問題になつておる折からでもございまして、ある一定の期間を限つて——鉄道会館自体が天下の疑惑を買つておることは事実でありますから、その疑惑を明らかにいたします。最小限の時期を置いて、みづから率先してひとつ当局と話し合ひの上で一時工事を中止して、そうして一切の疑惑を晴らして明らかに、積極的な態度をもつて先方から明らかにして出て来る、こういう方法もあるのではないかと私は思つておるのです。

それからもう一つついでに申し上げますが、うわさに聞きますと、上野駅あるいは渋谷駅を中心とする停車場のデパートというふうなもの計画ではないかと思つておるのですが、そういうものがある。あるいはその他全国の主要なところにおいて、この種の計画があるやに私は承つておるものであります。これらの問題も、せつかく準備はされておるものであります。一時具体的な表面に現われる面としての準備は差控える、そして一切の事柄を国会を通じて明らかにされ、国民が納得した、明朗な姿に立ちもつた形において、国民が納得したものであれば、その計画を立て直して進めて行く、こういうふうな考え方も、いろいろな意味で必要ではないか、今日はそういう段階ではないかとさえ思ふ感ずるのでございすが、その点当局はどのような考えかたを感じ方を持つておられますか。まことに要なものと言ひまわしてお尋ねをしてゐる形でありまして、その点についての御感想なりを承つておきたいというふうにお聞きわけでありまして。

○天坊説明員 いろいろ問題が起りまして、こういうふうなかつこうで大きく取上げられまして、私どもに至らなかつた点、不注意、軽率の点がないでもないというように感じて、はなはだ遺憾に存じておりますが、しかし、私どもの考えとして、筋としては通つてきておると思つております。これはいづれ調査委員会にて御決定願うわけでありまして、そこへ持ち越さなければならぬと、同時に、問題になつております料金の取立てというふうな問題も、早急にきめて行かなければならぬというふうにも私も考えております。ただ今お話の工事を一時遠慮したらどうかというふうなお話は、これは影響するところ非常に大きな問題でございまして、鉄道会館の当事者の考え方もございまして、簡単に中止できるかどうか、技術的な問題、それに伴う経済的な問題もありま

すので、ちよつと困難が多いじやないかというふうに考えます。しかしこれはそういうふうな空気を一応相談してみたいと思ひます。それからその他の渋谷、新宿等に関する同じような問題があるらしいが、その問題についてはしばらく話の進むのをとめたらどうかというお話であります。これはただいまどちらもお出願がございまして、それを協議中でございします。従ひまして、この鉄道会館の問題等がもう少しつきりするくらいまでは、延ばして行つた方が妥当と考えます。

○川島(金)委員 副総裁の明快な御答弁を得たわけでありまして、後段の新宿、渋谷、上野等、その他全国の主要なところにもあるやに承つておりますが、もしその他の方面にもそういう準備あるいは構想があつたといひましたとく、一応中止して行つてもいい。その方がまた問題のすみやかな解決の上にも得策ではないかと思ひますので、その事柄はぜひ実行していただきたい。私からも強く希望しておきます。

それから前段の鉄道会館の問題は、この重大な事柄について副総裁としてのかつてな勝手な見解を表明することは、ちよつと差控えなければならぬ事柄があると思ひます。従つてしかるべく御協議を願ひまして何らか天下に一抹の疑惑を与えてゐる問題であるといふことだけは、まぎれもない事柄になつておられますので、その疑惑を除かれる方法として、あらゆる最善の方法を尽すということも必要ではないか。ただいたすに国会の追究にあ

つては逃げまわり、あるいはまたいろいろこねてそれに応戦して来るということだけでは問題は解決しない、そういう意味でいろいろのことを申し上げておるのであります。そういう相談の余地があるといひますれば、私は望ましい一つの方法ではないかと思ひますので、ぜひとも早急に御協議願ひたい、かように思ひます。

そこで、もう時間も一時に迫りましたから、次に法案自体に対する質問を申し上げまして、私の質問を一応終りたいと思ひます。先般も私は運輸省当局にお尋ねいたしましたのでありますが、職員の方議員兼職の問題でございします。これは今日町村会議員は別であります。市会議員を職員が兼ねることは禁止されておるやうなわけでありまして。しかしこの職員の地方議員兼職の問題は、遠くさかのぼればすでに明治年代から実行されて来つた長い伝統的なものでもあるわけでありまして、なぜこれを禁止したかという理由には、いろいろありましたが、その中で最も重要な禁止理由として盛んに言われたのは、国鉄職員が地方議員、ことに市会議員の職を兼ねるといふことは、現場の鉄道の事業の運営上非常な障害を及ぼすのではないかと、こういう考え方で、しきりと兼職の問題についての禁止の理由のあることを強調されて来たことは、まぎれもない事実であります。そこで明治年代からの兼職の実情を、私の狭い範囲においてずつとながめて参りました実感から申し上げますれば、鉄道の現場の職員が市会議員を兼ねておつたがために、その現場の事務の運行上、あるいは営業の運営の上において著しい障害を来すなど

という事例は、私は今日までのところ
寡聞にして見ておりません。その土地
の在住者の鉄道の職員及び家族が多く
で、そうした公職を兼任しておらない
土地においては、その職場と市役所と
の関係、あるいはまた職場から帰つた
多数の家族の市民としての生活の利害
の関係、こういった関係を訴へるもの
の必要が、どうしても自然的に発
生して参る。いわんや職場と一般市民
との渉外関係と申しますか、そういう
事項についても、公職者の兼任者がい
ないのといふのは非常な違いであ
りまして、公職兼職者があるものと
きは、結局はそれか職場からそうい
うものの適任者を選んで、そういう事
項に当らせておるといふ事柄がむしろ
今日までの実情である。しかも職員が
市会議員を兼ねることによつて、多
数の家族の市民としての生活上の文
化的、経済的な一切の利害関係を代弁
して、もう機関があることによつて、
かえつて職員の市民的な生活を文化的
にも経済的にも守るといふ、非常な大
きな役割を果せばこそ、私は鉄道の運
営の面に重大な支障があつたなどとい
う事例は寡聞にして知らないで、そ
こでお伺いするのでありますが、鉄道
の実際の事業の責任者であられます
天坊副総裁においては、はたして職員
が市会議員を兼任することは、鉄道の
事務並びに業務の運営において非常な
障害を来すと強く考えられておるかと
うか。この点は地方議員兼職の問題を
論じますと、この機会の問題でありま
すので、この機会にお伺いをしておき
たいと思つております。

○天坊説明員 鉄道職員が市町村――

特に町村の問題は解決しておりますか
ら、市会議員などを兼ねた場合に、
それが鉄道の業務に著しい支障になるか
どうかという御質問でございますが、こ
れもなか／＼様に申せませんが、こ
れもなかに、市会議員になられるとい
うような人もありまして、そういうふう
なことで忙しくなつて参りますと、直
接には鉄道の業務の方には、そのま
まの職に置いておけば支障があるとい
うような場合もありません。しかし一方
な実例もありません。しかし一方で加配
米とか、いろいろ統制の時代、あるい
は鉄道の職員がたゞさん住んでおる場
所で、鉄道の関係者が市会議員に出
るために、全体としていろいろと便
益を得ておるといふことも一例として
はございます。但しそれが全体として
のそういう利益が、すぐ鉄道の業務に
支障があるかないかといふことは関
連をつけてやることは、別の問題であ
ります。従ひまして具体的に大きな支
障があつたとは言えませんが、またそ
れだけほかの仕事に忙しい、市会もこ
のころは忙しいようであります。忙し
ければ忙しいだけ、一方でやはり影響
がないとは言えない、こういう御返事
しか申し上げられないのであります。

○川島(金)委員 副総裁のこの問題に
ついての答弁は、きわめて微妙であ
ります。その微妙である心中は察するに
余りあるわけでありますが、この問題
も本委員会では正式に議題になる
機会があるかと思つておる、そのと
きにお尋ねをする場合があるかと思
いますので、時間があるから切
り上げます。
そこでこまかい話でございますが、
この国鉄法によりまして、刑事事件で
起訴された者は休職その他の処分を受
ける、一体国鉄当局は起訴という問題
をどう考へておられるかという事柄に
つながるのでありますが、言うまでも
なく起訴というものは、刑事被疑事
件が別に決定したわけではなく、た
だ起訴にとどまるわけではなく、た
だ法律的に最終的に決定したわけはな
いにもかかわらず、一片の被疑事件被
疑者として扱われるということになつ
ただけで、ただちに国鉄法の適用を受
けて、休職もしくはその他の処分を受
けるというところは、まことに當を得た
ものではないかと、かように私は考へ
ておりますが、当局はこの起訴の
問題についてどう考へられておるま
すか、明確な見解を尋ねておきたいと
思ひます。

○天坊説明員 起訴された者が休職
になるといふようなやり方をやつてお
るが、単に起訴されただけでそういう
処置をするのは、行き過ぎではないか
というふうな質問であります、大体
問題の、起訴になります内容といふこ
とがやはり重要でございます、い
ろいろと質問と申しますか、破産
な問題で起訴されたというやうなこ
とになりますれば、これはやはりそう
う疑惑を受けるだけでも、相当慎重に
考へなければならぬといふことはも
ちろんであります。また、たとえば機
関士等が業務上の過失があるというや
うな問題で、鉄道全体が責任を問わ
れ、また同時に機関士にあやまちとい
うやうなことが問題になつて起訴され
る場合がございしますが、そういう場合
にはすぐに休職にはいたしておりま
せん。こゝろは実情をにらんで処置
いたしております。

○川島(金)委員 副総裁の言われた前
段の、破産的な問題についての被疑
者に対する扱ひ方は、そういうことも
あり得るかと思ひます。但し後段の、
今申されましたように鉄道自体の現
状において、むしろ鉄道全体がその責
任を負わなければならぬやうな事故と
いふものが、今日では大多数を占めて
おるやうな実情ではないかと私は理解
しておるので、そういう事柄の事故を
惹起いたしました者に対して、起訴を
されたからといって、ただちに停職、
休職その他の処分を強行するといふこ
とは、若干どうかきわめて行き過ぎの
感があるのではないかと申したのであ
ります、こういう鉄道の事故に対して
は、もちろんだれが見ても、客観的に
も実に重大なる過失だ、そのための事
故で、しかも旅客あるいは国鉄の財産
に重大な被害と損害を与えた、こうい
う問題でありますれば、またそのとき
の事情によつては、別な考へ方も起
る小事故程度のもの、あるいは中事故
程度のもの、あるいは普通といわゆる
程度のものであつて、なおかつ客観
的にもその責任が、一体その本人の責任
であるか、国鉄全体の施設の問題、あ
るいはその他のいろいろな条件の問題
が事故を発生せしめた一つの大きな要
因でもある、こういったふうな、客観
的にも考へて見ますやうな事故の取
扱ひに對しましては、十分な考慮を払
い、いやな言葉で申し上げれば、
十分な親心をもちつてこれに對処する、
こういう心構えはぜひ必要ではないか
と思つておるやうな、むしろ私はこ
の起訴の事項についても、若干の修正
を施して、ある程度の限界をとつて、
この国鉄法の中に明確に制定しておく
方が好ましいのではないかとさへ考へ
られるのでございしますが、その事柄は
非常に煩瑣な手續を要しますし、時間
もございせんから、私はあえて今日
それを行おうと思へばおきません。
どうぞ今後国鉄当局におかれまして
は、現場における事故の問題、その事
故の責任の追究の仕方については、十
分に深甚なる考慮を払つて、適当な対
処をすること心がけてほしいとい
ふことを強く希望しておくわけであ
ります。あわせて、起訴になつて参
りまして、とうていそのまわりの小
さな組合あるいはその本人の経済力、
そういうものだけではとても耐えられ
ないことではないかと、往々にして多
うしても本人の重大な責任があると考
へられる事案を除いては、そういう面
について、当局は十分な考慮を払つ
て善処されるように努められんこと
を、この機会に強く私は要望してお
くのであります。

それから、まことに時間がたつて恐
縮なのでありますが、もう二点であ
りますので御了承を願ひたいのであり
ます。これはわれ／＼運輸委員会の者
といたしましては、申し上げることは若
干どうかという気もしないわけでは
ございせんが、一昨年来、全国の主要
なる鉄道の所在地の市町村から、鉄道
の財産、施設に對しまして、市町村課
税ができるやうにとりかはつてもら
いたい、ことに鉄道の用地、建設物
が、その市内あるいは町の中の大部分
の地域を占めておるがために、その市

あるいは町の歳入の上に、目の前にその歴大な施設を見ながら、一銭の町村税も徴収することができないで、全体的に見てもきわめて不均衡な現象を見られる上に、市町村の財政も今日一層に窮乏を告げている以上、これらの問題について、何らかの鉄道が考へてほしいものである、こういう要望が出ておられます。地方鉄道のときにおいて、地方税が課せられておる。ひとり国鉄は、国有という名のために、その問題に對して町村は何らすることができないか、こういう状態であるのではないかと、地方自治体から強力にこれに對するとその課税を実現してほしいということが要請されておることは、当局もよく御承知の通りであります。私はこの問題について、国と地方との一貫した、大局的な税制体系をいかにして確立すべきかという問題を考へましたときには、また別な、私は私なりの考へ方があるのですが、現実の事態といいたしましては、なるほどいろいろの事例から見ても、ある一つの市街地において、その三分の一あるいは四分の一にも匹敵するような広大な地域に、鉄道の施設があり、財産がそこに施設されております町村が、かなりあるようであります。そういう町といひましては、目の前にそういう現実の姿を見て、しかもそういう所に限つて鉄道の職員が多い、従つて家族も多い、従つて教育費もかさんで行く、あるいはその他の施設についても、それだけ積極的なやらなければならぬ、しかし収入は少い、こういう町村が惱んでおることだけはまぎれもない

い現実の姿でありますので、こういう問題に對して何か鉄道当局は、税金を課せられるということがよろしいと言へるわけのものではないことはよくわかりますが、別な観点に立つて、それらの町村にそれ／＼何かの政治的な考慮を払つて、そういう要求の半にこたえるような方法も、考へようによつてはないわけではないのではないのか、こういうように私は私個人なりに考へておるのでありますが、この問題についても、せつかくすでに研究を重ねておられる事柄であらうと思ひますので、この問題について、この機会に当局の見解なり、感じなりを承つておきたいと思ひます。

○天坊説明員 ただいま御説にございしました通り、市町村でそういう御要求が非常に強いのであります。またその問題については、結局固定資産税をどうするかということが本式に議論されたわけでありまして、私どもとして、ある場所に特別な措置を考へれば、そのほかの関係はどうするかということ、非常に判断に困つてしまふ。どの町といひましても相当もらえるものならぬといひたい、財源としてはいさうのがほんとうでありまして、それから、結局全体の問題として出すべきものかどうかというところで、ただいま考へていただくより實際問題として方法はないというふうには考へております。

○川島(金)委員 この問題の税法をきめてしまへば、一番問題はないであります。鉄道はいやおうなしに納めなければならぬという形になるわけでありまして、私はそういうことも一つの方法だと思ふ。しかし現実の問題として、そういうことを急に実現するといふことも容易ではなからうと、私は私なりに觀察をいたしております。そこで、あるがままの現実の姿において、困つておる市町村が実現することもこれまた事実であります。従つてそういう諸般の事柄をならみ合せて、何らかの特殊の措置を講ずるということも、私は現実の問題を厳正に処理するといふ立場から見れば、きわめて必要な一つの考へ方ではないか、こういうふうに思ひますので、本日申し上げておるようなわけでありまして、この問題につきましましてはこれ以上論議はいたしません、またいづれかの機会においてわれ／＼は他の委員会、あるいはこの委員会なりで、具体的な問題として取上げて、いろいろと質疑を重ねてみた点もあるわけでありまして、もし当局において何らかの考慮をしておるといふ若干の点がありたいと思ひます。ならば、どうぞ一層の熱意をもちまして、この問題に正面から取組んで、何らかひとつこれに對する解答を出すことに努力をされたいということを、この機会に私は強く希望をしておきたいのであります。

それから最後に、これは鉄道全般的大きな問題でございしますが、過般の委員会においてわれ／＼のところに若干の資料も配付され、若干の説明も加えられたのであります。今全国民から国鉄というものの姿に對して、いろいろの角度から監視の眼が注がれておることは、否定できないのではないかと私は考へておる一人でございします。そういう機会を十分な国鉄再建の機会といたしまして、国鉄が積極的な面に向つて立ち上る用意をする必要があるのではないかと、そして全国民から期待されておるところの一つの要求に、まともこたえて行くという熱意と至誠とを表明する必要がある、今日の段階におきましては一層に痛感されるのではないかと私は思ひます。私は先般も若干は承つたのであります。日本は陸海空三位に通ずる輸送計画、あるいはその輸送計画を通じて日本経済自立達成の道につながるころの、しかも単なる机上プランではない、単なる夢のプランではなくして、現実的に資材にあるいは資金的にも、最も可能なりという裏づけの上に立つて、国鉄再建の重大な構想を再検討する必要があるのではないかと思ひます。

○天坊説明員 ただいま国鉄に對して非常に御好意のあるお話でございまして、またいろいろ御示唆に富んだお話、私も非常にありがたく承つた次第でございします。御承知の通り国鉄の占めております日本経済上の地位というものは、非常に重大であります。飛行機、自動車、いろいろの問題がずいぶん盛んになつて参りましたけれども、まだ／＼国鉄の輸送力というものが、大きな地位を占めておることは、申すまでもないのであります。御指摘の通り、今までのいろいろ大きなプランもないではなかつたのであります。また、その年々の予算というふうなものに比べますと、やはり足が地についてないという感じが非常に強かつたのであります。こうした機会に運輸省御当局等の御指導も得て、はつきりした五箇年計画というふうなものをつくつて、ぜひ皆さん方の御批判も仰ぎたいというふうに感じております。ただ短時間に、提示されました問題が非常に

ではないか。そして全国民から期待されておるところの一つの要求に、まともこたえて行くという熱意と至誠とを表明する必要がある、今日の段階におきましては一層に痛感されるのではないかと私は思ひます。私は先般も若干は承つたのであります。日本は陸海空三位に通ずる輸送計画、あるいはその輸送計画を通じて日本経済自立達成の道につながるころの、しかも単なる机上プランではない、単なる夢のプランではなくして、現実的に資材にあるいは資金的にも、最も可能なりという裏づけの上に立つて、国鉄再建の重大な構想を再検討する必要があるのではないかと思ひます。

か、こういうことで国鉄の全体制を再検討した上に立つての具体的な構想をひつぎ、國民にまみえるくらいな積極的な熱意を打出すべき時期ではないか、私はかように考へております。その事柄に對して当局は、一体どういう見解を持つて今後の国鉄をなさえて行こうとされておるのか。そしてまたそれを通じていかにして日本の経済自立達成の一翼としての使命と任務を果そうとおるかという、その心構え等について、また何らか具体的な計画などが準備されておりますならば、それについてこの機会に、最後に私の質問として承つておきたいと思ひます。

うかというような問題が起きたと想定

から御説明願つてよろしゅうござい
ます。

○正木委員　そういったしますと、この二項と三項とは、関連性がないように聞きとれるのですが、さようでございましょうか。だとするならば、私は重ねて三項についてお伺いしたいのですが、必要な事業に投資することができるのですから、必要な事業とは、しからば具体的にどういう事業を現にあなた方は考えておられるのか。考えなくしてこの法律を特につけ加える必要がないのですから、現に考えておられなければならぬ。従つて少くとも国有鉄道としては、すでにこのことについて事業計画ができておらなければならぬ。ないものを偶然に改正案の中に出して来るはずはないのですから、あなたの答弁と関連して、国鉄の副總裁からも御答弁を願いたい。

明面飾であるとカテゴリーとして、あるとかいうことで、抽象論を繰返す限りにおいては、われ／＼この項に對しては相當真剣に考えなければならぬといひますが、重ねて答弁を願ひます。

○樋田政府委員 根本の趣旨は、この法全体の趣旨でございしますが、国鉄がもしもただ自主性を持つて能率的な運営をやるという趣旨から見まして、こ

の投資の道を開いたというのが私どものほんとうの考えであります。現実には法案が通りませんでした場合に、ただちにこの事業を投資の対象とする、あるいは国鉄にはお考えがあるかも知れません。が、私どものところはまだその問題に当面いたしておりません。ただ非常に限られた範囲におきまして投資の道を開くということが、国鉄の能率的な運営上適当である、かように考えておるわけでありませう。

○正木委員 私は今の局長の答弁を承つて、大臣に当然質問しなければならぬのですが、局長は大臣を補佐する役でございますから、私はそういう御答弁はお憤りなされたらよろうと思ふ。少くとももう少し重要な法律案を出して来る場合に、将来起るであろうというこの予想の上に立つて法律案を出して来る。しかもあなたのような将来起るであろうというのを前提にしてこの項を挿入した、あるいは国鉄ではお考えになつておるかもしれぬという答弁では、私どもは納得できない。

そこで私は重ねて天坊副総裁にお尋ねをするのですが、この改正案を監督官庁である運輸省とおそらく協議をされたに相違ない、されなはいはずはない。従つて国鉄当局としてあなたの方では、この必要な事業に投資することができるといふことについて、具体的に何か事業計画を立てておつておると思ふ。私はいづれ鉄道会館のことについては小委員会が設けられてあるから、ここではこのことについては私は発言をいたしませんけれども、少くともなければならぬ。ないというのであるならば、私の方から適に言ひ

ます。御答弁を願ひます。
○天坊説明員 私どもももちろんこの法案について、こういうふうな御提出願ひたいという意見を十分申し上げましたし、また投資の項目につきましまして、主として私どもの方がむしろ願ひをしておつた次第でありまして、具体的問題につきましましてはいろいろ議論がございまして、結局先ほど私と担当局長の御意見とは、免許の方針の幅において若干食い違ひが出ておると思ふのであります。私どもとしては先ほど事例をあげましたように、地方の相当大きな町の停車場の復興というような問題もございませう。そういうようなところでも、現在やはり地方から寄附をしていただくということをやつておるのですが、結局あの町としては表の支店だから、大きなものにしたいという要望は相当あるのです。先ほど申しましたように、私どもとしても停車場ばかりをこしらへるということとは、これは避けなければならぬということも考へておりますが、地方としては都市計画は全部でたのに、駅だけではない、こういう御要望もある。市から寄附していただいたかつかうは非常にすなわかなうですけれども、やはり寄附された町の方の中であつて、必ずしもこちらの思つた通りの姿で續いておるといふことではなくて、中身がかわつておるのであります。そういうこともありまして、駅舎の整備が促進されるということにも使ひたい、あるいは先ほど申し上げましたように、貨物駅の整備です。これは倉庫に利用するといふようなことも考へられるのでありませう。これはこの法案をお通し

いただきますとら、すぐ追ひかけて次の予算の機会に、皆さんの御審議を願ひたいと思ひます。
○日井委員 かりに投資することが適当だとして、今お話を伺いますと、代表者も送れない。これは公務員として当然でしょうが、そうするとその会社へ出資して、単なる一株主としての権利だけしか持たぬことになると思ふのです。それに対する監督なり支配権というものは、もう他人まかせとなると思ふのです。それから帝都高速度の方へ出してある株の出資の割合と、それからやはり同じように、何か監督のようなものを国鉄の方で出してあるのかどうか。その点をちよつとお伺ひしたい。

○天坊説明員 ただいま私どもの方では契約関係だけで、いろいろな場所を提供したり何かしておりますが、実は契約だけでは非常に弱いのであります。これは先ほどからお伺ひを受けております地代が安いというようなことは、統制のままの情性でだら／＼来ている点で、時代離れがしているようなかつかうで非常に申訳ないものであります。ましていまいますとなか／＼強いものであります。あとではなかなかむずかしいのです。出資の問題も加われば、内部的に方法があるのではなにかと考へるのですが、ただお話を通り、現職の者をそのまゝやることはいいかどうかは非常に問題がありまして、休職とか何とかいうことにしてやる方法はないか、これはひとつ考へてみたと思つております。そういう点が一問題であります。絶対に不可能ではないのじやないか、よそへ人間を貸すといふことも、戦時中にもやつ

た例がございしますので、そういう方法もあるのじやないかというふうな考へます。それから現在地下鉄に出資いたしておりますのは四割一、国鉄が地下鉄の株の五分の四を持つております。
○日井委員 そうなりますと、大体過半数以上を出資しようといふふうな考へられるのですか。
○天坊説明員 地下鉄の場合は五分の四というかつかうにございまして、すべての態様で、全部過半数を持たなければならぬといふふうには考へておりません。所によつては、地上権をただ安い地代で貸しておくよりも有利だといふかつかうになればいいという所もありません。結局その場合々々によりありますから、結局の場合々々により、幾らでなければならぬといふことは、深く考へなくともいいと思へます。

○日井委員 過半数以上出せば、ある程度支配権が握れる。それにしても退職の職員がその会社の重役あるいは社長等に入る。それによつて間接的にある程度国鉄の意向を反映して支配して行かうといふことも、不可能ではないといふふうにお考へのようにですが、しかし一度会社へ重役として入れば、やはりその会社のために働かなければならぬといふことになると思ふ。鉄道を退職されて以上は、その会社のために忠実にやらなければならぬといふことは、商法上明らかです。そうすると、むしろ逆に、旧来職員であつたという地位をうまく利用して、その会社のために有利に働くといふ、逆の結果も考へられるわけです。もちろんその人の人柄にもよることでございますが、一概には言えぬと思ひますが、そういう点もあるように思ふのです。

○天坊説明員 もちろんこういつた投資ができるというにつぎましては、いろいろ弊害もついて来ることを考へなければならぬので、その点は充分考へなければならぬと思ひます。それともう一つは、その仕事は利害相反するようなかつかうの仕事であつたら、もちろん問題はむずかしいと思ひます。

○鈴木(仙)委員 先ほどお答えを何しなかつたのですが、かりに関係産業に投資することによりまして、今日井委員が言つたように、持株の保管、市況の変動に應ずる操作、経営主体の移動、投資関係の盛衰、投資関係の会計監査、これをどういふふうにするつもりですか。実際投資を受けた産業の利益の分配など、いろいろな事柄が起つて、しまひにはとめどもなくなつて、まつたく混乱状態に陥つてしまふ。今の天坊さんのおつしやり方は、非常に政治的なお言葉で、地方では非常に駅などを要望しておる所がある。そういう所にも投資したい。これは一応こともつとですが、しかし国鉄の土地を資本にして、これを投資しただけでもずいぶんたくさんじやないか。こういう土地は東鉄管内でもまだ／＼たいへんですよ。十萬坪というやうな土地が国鉄にある。一々みんなそういうやうなものを研究しておる。そういうやうなところは一坪百万円にも今評価されておる。これはうわさですよ。今いろいろ／＼なものが出て来ますが、そういうときに、今日井さんの言つた通り、投資をしても、これはどういふふうにするのですか。これは今申し上げた通り、持株の保管とか、市況の変動

○天坊説明員 もちろんこういつた投資ができるというにつぎましては、いろいろ弊害もついて来ることを考へなければならぬので、その点は充分考へなければならぬと思ひます。それともう一つは、その仕事は利害相反するようなかつかうの仕事であつたら、もちろん問題はむずかしいと思ひます。

○天坊説明員 もちろんこういつた投資ができるというにつぎましては、いろいろ弊害もついて来ることを考へなければならぬので、その点は充分考へなければならぬと思ひます。それともう一つは、その仕事は利害相反するようなかつかうの仕事であつたら、もちろん問題はむずかしいと思ひます。

に應ずる操作、経営主体の移動、投資関係の盛衰、投資関係の会計監査、このように点に対して明確にお答え願いたいと思います。

○天坊説明員 投資の仕方等につきましては、先ほど申し上げましたように、別に株をどれだけ持たなければならぬというふうには考へておりません。その場合々々でいろいろ考へられると思うのであります。それと同時に投資と申しましても、どこもこれもこういうかつかうでいいというところはちろん考へられませんが、鉄道が地代だけで収入をあげておるよりも有利にまわるといふ場合もあり得るわけでありまふ。そういう場合にそれを考へたいというのであります。

○鈴木(仙)委員 そこで第三項の投資をするという問題ですが、これは先ほども絶対的な反対を表明していただいたのが、大体運輸大臣に監督の権限が欠けておるようなものは、鉄道会館のようなものに多い。運輸大臣が監督ができない。駅やなんかにはつきりこれがあつて、監督なしに金を預けておくようなもので、どこに抜けてしまふかわからない。こういうようなことはなか／＼問題があつて、うわさに聞いている。この次にもいろいろな法案が出るそうだが、もうすでにこういうふうな項目を入れなければならないようなおせん立てがあるのだ、うわさですが、世間ではいつておる。うわさというものは早いものです。そこで私はこれに対して同僚委員と同じように反対を表明しておるのだが、今のところ金もなくて駅もできない。ことに国鉄本来の目的である輸送力の拡充ということは、てんで

問題になつておらない。ドイツの三分の一しか輸送力はないのだ。日本の汽車に乗ると日本の国民は国鉄のためにリユーマチになつたり、神経系統の病氣になつたり、脚氣になつたり、三十七時間もぶつ通して立つて行かなければならぬので、国鉄のために健康がだん／＼低下して来る。頭も悪くなる。これはほんとうですよ。一例だけども、群馬県のごとき、十五万人を収容したあの中島飛行機だつて、ほんとうの機能を發揮できなかったのは、やはり輸送のためですよ。食うものがな

い。運ぶ何ものもない。買出しに行くのにも、輸送の問題でけつまずいてしまふ。能率はだん／＼と低下する。戦争中の状態を考へてごらんない。いばりくさつて、あのような状態がほんとうの国鉄の姿なんです。本来の目的を逸脱しておる。駅をこしらえるのに、金がないから、金がないからといつて民間の資金を導入して、ない／＼といつて休職ばかりつくつておるけれども、そうじゃない。自分の機械を貸したり、人間を貸したり、用地はただで貸したりして、生むべき金を生ませないで、かつてに私腹を肥している。それを今度投資するのだといふことは、とんでもない。運輸大臣は今の状態で、それだけの監督権がない。かりに国鉄が何か金を使つても、監督するところができない。とんでもない話だ。親が黙つてむすこに幾らでも金を使わせるような形だから、私は皆さんと同じように、今のところは金がなくて駅もできないのだから、よその事業に投資するなんというなきなことをおとしやらないで、ないけれども、ないさいふをたたいても、りつぱにすわらせ

て輸送のできるような列車を走らせるというところを、皆さん方は知能をしばつてそれに専念すべきであると思う。皆さんがこれに反対しているのだから私も反対します。

○原形委員(改) それでは次に第四十四条の二項ですが、「前項後段の規定は、能率の向上により、収入が予定より増加し、又は経費を予定より節減したときは、その収入の増加額又は経費の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、運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給するときは、適用しない」とあります。つまりもうかつたときは特別の給与で出せるという規定ですか。国鉄がもうかつた場合には、国鉄従業員諸君にボーナスを出すことはちつともやさかではないのですが、どうも条文がごちないのです。経費の節減額の一部に相当する金額とはどういう意味ですか。

○植田政府委員 「増加額又は経費の節減額の一部」と申しますのは、もちろん増加額、節減額というものは、原則的には公共企業体の性質上、公共の福祉に直接還元するべきものである。と私は思つております。ただ職員の能率向上によりまして、こういうものを生み出した場合には、その文字通り一部でございしますが、その一部をいわゆる特別の給与として支給することができるといふことによりまして、能率の向上をさらに促さる、こういうような趣旨でございします。

○原形委員(改) 収入の増加額と経費の節減額というのは、意味は一緒なんです。が、経費の節減額があつてこそ収入の増加があるのであります。この

条文だと収入の増加額から、また経費の節減額からの、両方からのようにとられる誤解を招く条文のように聞えるのですが、さうお思いになりませんか。

○植田政府委員 確かに前説の通りでございしますが、とにかく能率の向上によつて予定よりも収入を増した、あるいはまた経費を減らしたということを示したわけでありまして、ただいまお話しするやうな点から、ごちない点もあるかと思ひますが、その趣旨であります。

○原形委員(改) それでは当局のお気持は、この条文は修正なさるおつもりですね。経費を予定より節減したとき、つまり経費を予定より節減するといふことは、もちろんこれは全体の収入の増加額の中に入るべきものです。収入の増加額または経費の節減額といふものと、ちつと矛盾しておるやうに思ふのですが、整理してもらひたい。

○植田政府委員 多少おわかりにくいと思いますが、要するに能率の向上によつて収入が予定より増加した、あるいはまた能率の向上によつて経費を予定より節減した、こういう意味でございまして、多少さういふ御意見があるかと思ひますが、収入と経費と別個に考へられるわけでありまして、収入の増加あるいは経費の節減といふことを、それ／＼能率の向上によつて生み出した場合であります。従いまして両方の伴う場合、あるいは個々の場合が起る、かような気持であります。

与の問題ですか。また従業員の熱意によつて上つた利益の全部ではなくて、一部をベース・アップに使わないで、ただ年末賞与には使う、そういう意味ですね。

○植田政府委員 法令的にきまつております期末手当というやうな手当ではなくして、一時限りの給与——どういふ名前になりますか、とにかく法令的にきまつておる給与ではなく、それ以外の給与であるという意味でございします。

○原形委員(改) 私の質問はこれで終ります。

○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。暫時休憩いたします。午後二時十九分休憩

午後三時八分開議

○關内委員長 休憩前に引続き會議を開きます。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案に対し改進黨、社会黨兩派、自由黨、小会派を代表し、原君より修正案が提出されておりますので、その趣旨説明を求めます。原君。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第三条の改正規定を附する。

第十条第二項中第五号を附り、第六号を第五号とする。

第三十九条の二中第三項を附り、第四項を第三項とし、第五項を第四項とし、第二項を次のように改める。

2 運輸大臣は、前項の規定により

予算の提出を受けたときは、大蔵大臣と協議して必要な調整を行い、閣議の決定を経なければならぬ。

第三十九条の四第六号を削り、第七号を第六号とする。

第三十九条の六第二項中「及び大蔵大臣」を削る。

第三十九条の十一第二項、第三十九条の十二第二項及び第三十九条の十三第二項中「第五項」を「第四項」に改める。

第三十九条の十五第三項中「大蔵大臣」を削る。

第三十九条の十七中「大蔵大臣」を削る。

第四十条の二第一項中「を経て大蔵大臣」を削り、同条第二項中「大蔵大臣」を「運輸大臣」に改める。

第四十五条の改正規定を次のように改める。

第四十五条削除

第四十七条の改正規定中「同条第三項但書」の下に「同条第六項」を加える。を「第四十三条第三項」を「同条第六項」に改める。に改める。

附則第一項中「日本国有鉄道法第三條の改正規定を除く」及び「同法第三條の改正規定は、昭和二十九年四月一日から」を削り、「第三十九條の十五まで」を「第三十九條の十四まで、第三十九條の十五第二項」に改める。

附則第四項を附則第六項とし、附則第三項を附則第五項とし、附則第二項を附則第三項とし、附則第一項の次に次の一項を加える。

2 日本国有鉄道の昭和二十八年年度の予算の繰越についての改正後の日本国有鉄道法第三十九條の十五

第一項の規定の適用については、同項中「支出予算」とあるのは「歳出予算」と読み替えるものとする。附則第三項中「昭和二十八年年度の予算」を「昭和二十八年年度の予算（歳出予算の繰越を除く）」に改める。新附則第三項の次に次の一項を加える。

4 この法律施行の際、現に日本国有鉄道の監理委員会の委員である者は、改正後の日本国有鉄道法第十二條の規定により最初に経営委員会の委員が任命されるまで経営委員会の委員としての職務を行う。

○原形委員(改) 私は、ただいま上程に相なりした日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対して、五派共同の修正の動議をここに提出いたします。ただいまお手元に修正案はお配りいたしましたが、そのおもなる点は、第三條の三項の、日本国有鉄道が必要のある場合に投資することができるという条文を削つたことであります。もう一つの重要な点は、第三十九條の国鉄予算を調整する場合に、大蔵大臣が運輸大臣に諮つてこれをなす規定を、逆に運輸大臣が主体となつて大蔵大臣にこれを諮り、協議し、調整を行うというふうに改めたのが主眼点でございます。その他付随の修正は、ただいま申し上げました二項目に付随するこまかな修正点でございますので、お手元に配りました修正案によつて御了承いただきたいと思います。

以上をもちまして動議にかえる次第でございます。

○關内委員長 これより原案及び修正

案を一括して討論に入ります。討論の通告がありませんので、これを省略するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○關内委員長 御異議なければさよう決します。

これより採決いたします。原案の修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕

○關内委員長 起立総員。よつて修正案は可決いたしました。

次に、修正部分を除く原案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔総員起立〕

○關内委員長 起立総員。よつて修正部分を除く原案は可決いたしました。従つて本案は修正議決すべきものと決しました。

なお本案に対する委員会報告書及び条文の整理については、委員長に御一任をお願いしたいと思います。御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○關内委員長 御異議なしと認めます。さよう決します。

では暫時休憩いたします。

午後三時十四分休憩

午後三時五十六分開議

○關内委員長 休憩前に引き続き會議を開きます。

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いたします。有田喜一君。

外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する法律案に対する修正案

部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第一条の改正規定を次のように改める。

第一条中「利子補給金を支給することにより、外航船舶の建造を促進すること」を「利子補給金を支給し、及び損失補償を行うことにより、外航船舶の建造を促進するとともにわが国海運の健全な振興を図ること」に改める。

第二条の改正規定中「日本船舶を所有することができたる者の請求により、その者が」を「日本船舶を所有することができたる会社の申請により、その会社が」に、政令で定める範囲の金融機関を「日本国銀行以外の金融機関で政令で定める範囲のもの」に改める。

第五条の改正規定を次のように改める。

「に改める。」を「に「年七分五厘」を「年五分」に改め、同条第二項中「五年間半年賦均等償還」を「十年間半年賦均等償還」に改める。」に改める。

「第九条の次に次の十一條を加える。」を「第九条の次に次の十三條を加える。」に改める。

（利益を計上した場合の納付金）第十二條 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、その決算において計上した利益（政令で定める範囲のものをいう。以下同じ）の額が当該会社の資本（発行済無額面株式の株金総額及び発行済額面株式の発行価額の總額をいう。以下同じ）に政令で定める

率を乗じて算出した金額をこえるときは、当該利益に係る決算期に属する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同庫に納付しなければならぬ。

第十三條 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た会社は、当該契約が結ばれた日から十五年以内に、その決算において計上した利益の額が当該会社の資本に政令で定める率を乗じて算出した金額をこえるときは、当該利益の額から資本に政令で定める率を乗じて算出した金額の二分の一に相当する金額を同庫に納付しなければならぬ。但し、当該決算までに当該融資について金融機関が支給を受けた利子補給金に相当する金額から当該決算までに、前条の規定により同庫に納付し、又は納付すべき金額、当該決算までに第十五條の規定により同庫に納付し、又は納付すべき金額及び本条の規定により当該決算以前の決算に計上した利益に關して同庫に納付し、又は納付すべき金額に相当する金額を控除した金額を限度とする。

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

（会社に対する報告等）第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

第十四條 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた

会社に対し左の各号に掲げる勧告

又は監査をすることができ。但し、利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けた会社に対しは当該契約が結ばれた日から十五年以内であり、且つ、当該会社がこの法律の規定により国庫に納付した金額が当該融資に關し金融機関が支給を受けた利子補給金の補償達するまでの期間に、損失総額にする旨の契約に係る融資を受けた会社に対しては当該契約の存続する期間に限る。

一 不当な経理の是正その他経理の改善に關する勧告
二 不当な競争の排除についての必要な勧告

三 業務又は経理の監査
運輸大臣は、第二条の申請をした会社に対し船舶の低減を図るため、当該申請に係る外航船舶の仕様について必要な勧告をすることができ。

(勧告に従わなかつた場合等における納付金)

第十五条 運輸大臣は、第二条の規定による契約に係る融資を受けた者が左の各号の一に該当することとなつた場合においては、その者につき当該事実が生じた日までに当該融資に關し支給を受け、又は受けるべき利子補給金に相当する金額の全部又は一部を国庫に納付することを命ずることができ。但し、当該事実が生じた日までに第十二条の規定により国庫に納付し、又は納付すべき金額、当該事実が生じた日までに第十三条の規定により国庫に納付し、又は納付

すべき金額及び当該事実が生じた日の前日までに本条の規定により国庫に納付し、又は納付すべき金額に相当する金額の合計額を、当該金融機関が当該事実が生じた日までに当該契約に關し支給を受け、又は受けるべき利子補給金に相当する金額から控除した金額を限度とする。

一 前条第一項第一号又は第二号の規定による勧告に従わなかつたとき
二 第二条の規定による契約に係る融資により、同条の申請に係る船舶の仕様と異つた仕様によつて船舶の建造を請け負わせたとき

新第十六条中「前二条」を「第十二条、第十三条又は前条」に改める。新第十七条の次に次の四条を加える。
(監査の実施)

第十八条 運輸大臣は、第十四条第一項第三号の規定による監査を行うため必要があると認めるときは、当該会社からその業務若しくは経理の状況に關する報告を徴し、又はその職員に、当該会社の営業所若しくは事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他必要な物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証票を携帯し、関係人に呈示しなければならない。

(日本開発銀行に対する利子補給金の支給)
第十九条 政府は、当分の間、第二条の会社の申請によりその会社が

同条の外航船舶の建造を同条の造船事業者に請け負わせる場合において、日本開発銀行がその資金を融通するときは、政令で定めるところにより、当該融資につき利子補給金を支給する旨の契約を同行と結ぶことができる。

第二十条 第三条から第五条までの規定は、前条の規定による契約について準用する。この場合において第三号中「会計年度以降八箇年度以内」とあるのは「会計年度以降十七箇年度以内」と、第五条第一項中「当該金融機関が通常それと同種類の融資を行う場合における利率と年五分との差の範囲内」とあるのは「日本開発銀行が当該契約に係る融資を行う場合における利率と年三分五厘との差の範囲内」と、同条第二項中「十年間半年賦均等償還」とあるのは「当該融資契約が結ばれた日以後、貨物船に係る融資にあつては元本三年間据置十二年間半年賦均等償還、油槽船に係る融資にあつては元本三年間据置十年間半年賦均等償還」と読み替へるものとする。

2 第十二条から第十八条までの規定は、前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た会社について準用する。この場合において第十四条第一項中「十五年以内」とあるのは「二十年以内」と読み替へるものとする。

3 第二十二條の規定は、日本開発銀行が前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した場合について準用する。

第二十一条 日本開発銀行は、第十九条の規定による契約により政府から利子補給金の支給を受けるときは、当該融資契約により受ける利子額を当該融資の契約上の利子額から利子補給金に相当する額だけ差し引いたものとしなければならない。

新第二十二條の次に次の一条を加える。
(罰則)

第二十三条 第十八条第一項の規定(第二十條第二項において準用する場合を含む。)による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合に於ては、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。

附則第一項を次のように改める。
1 この法律は、公布の日から起算して、貨物船にあつては昭和二十五年十二月一日以降の請負に係るものの融資について、油槽船にあつては昭和二十六年十二月一日以降の請負に係るものの融資について適用する。但し、損失補償に關しては、この法律の施行前になされた融資については、適用しない。

附則中第二項を第五項とし、第三項を第七項とし第一項の次に次の三項を加える。

2 この法律施行前の請負に係る外航船舶の建造のための融資についての改正後の外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の適用については、同法第五條第二項中「予定しゅん工日」とあるのは「予定しゅん工日(既にしゅん工した船舶についてはしゅん工日)」と読み替へるものとする。

3 改正前の第二条の規定により結ばれた利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けた会社については、当該契約に係る利子補給金に關する限り、改正後の第十二條から第十五條までの規定は、適用しない。

4 改正前の第七條及び第八條の規定は、改正前の第二条の規定により結ばれた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については、なおその効力を有する。

新附則第五項の次に次の一項を加える。
6 政府は、昭和二十八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十九條の規定による利子補給金を支給する旨の契約を日本開発銀行と結ぶ場合については、同法第二十条において準用する同法第四條の規定にかかわらず利子補給金の総額が八十五億四百七十三万円をこえることとならないようにしなければならない。

○有田(書)委員 私は自由党兩派及び改進党の三党を代表して外航船舶建造融資利子補給法の一部を改正する本法

律案に対する三党共同の修正動議を提出いたすものであります。その修正案は、ただいま御手元に配付いたしておきますので、それをごらん願いたいと存じます。以下本修正案について、その提案理由及び内容の概要を御説明申し上げます。

外航船舶の建造を促進するとともに、日本海運の健全な振興をはかることは、わが国の自立経済達成のため喫緊の要務でありまして、このことは政府の本法改正案の提案理由説明にもある通りであります。しかしこのためには、一方業者みずからの企業努力にまづとともに、他方強力な国家的施策を必要とするのでありまして、昨今の海運界の状況を見ますと、現在の利子補給制度並びに今回政府提案になる損失補償制度の実施のみでは、とうていその目的を達成し得ないと考えられますので、さらに外航船舶に対する建造資金の金利を大幅に低減して、国際水準並の金利に近づけることによつて、わが国海運の国際競争力を付与する措置をあわせ講ずることが必要であると存するのであります。そのための具体的方法といたしまして、二十八年度予算に關連し、今回自由党同派及び改進黨の三党間において左の事項を協議、決定いたしましたのであります。

すなわち海運の金利負担軽減策としまして、まず第一に、新造船中、金利負担の重い第六次貨物船（昭和二十五年年度着工船）以後の建造貨物船及び第七次後期油槽船（昭和二十六年年度後期着工船）の建造油槽船の金利を低減するため、一、日本開發銀行の金利は三分五厘となること、日本開發銀行においてその金利を五分まで引下げる

とともに、さらに政府は、開發銀行に對し一分五厘の利子補給を行うこととし、二、また市中融資は五分となること、一、一般融資利率と五分との差額を政府で利子補給をする。但し、この場合における利子補給の対象とすべき融資残高は、實際上の融資残高または十年間、半年賦均等償還の計算上の残高のうち、いずれか低い方によることとするのであります。

第二に、右の船舶以外のものうち、金利負担の軽減をはかるため、一、日銀別口外貨貸により融資を受けているものについては、現行金利五分を二分五厘とすることとし、二、また日本開發銀行よりの貸付を受けているものについては、現行金利七分五厘を五分とすることとしたのであります。

なおこれと關連いたしまして、造船船価高を是正し、わが国海運の對外競争力を強化し、あわせて船舶輸出の振興をはかるため、造船用鋼材価格はトシ当り約一萬円の引下げを実現することが必要でありますので、製鉄業者に對する日本開發銀行よりの融資の金利は、現行一割を七分五厘とし、並びに日銀別口外貨貸に依る融資額の金利は現行五分を二分五厘とし、造船用鋼材価格にリンクし、その引下げを行わしめることを協議決定いたしましたのであります。

右の三党間の協議決定事項には、行政措置でまかない得るものもあります。が、法律を要する利子補給強化に關連するものを付しまして、政府提出案に對し修正をいたさんとするものであります。すなわち本修正案は、船舶建造に對

する市中金利は、現行七分五厘より五分とすることとし、開發銀行の船舶建造融資に對する金利を三分五厘になること、開銀の利子補給契約にかかる融資の金利と三分五厘の差を、政府が補給することを修正の主要点とするものであります。しこうして將來海運界が相當の利益を上げ、一定の利益率を越ゆる場合には、その利益率に応じ利子補給金を停止し、あるいはさらにすべきものとしたしております。

最後に、本修正案におきましては、政府提出の改正案第十三条に規定する損失補償の場合の補償料納付の規定を削除しております。すなわち政府改正案の第十三条は、損失補償契約にかかる海運会社が一定の限度以上の利益配当をした場合に、一定の金額を国庫に納付すべきことを規定してあります。が、本修正案において、さきに申し上げたごとく、利益が一定の利益率を越ゆる場合は、すでに受けた補給金を返還すべき旨を規定いたしておりますので、政府改正案第十三条を削除した次第であります。

以上が本修正動議提出の理由及び修正案の内容の概略であります。何とぞ慎重審議の上、御可決あらんことを望みます。

○關内委員長 本案に對する質疑は次會に譲ることにいたします。

○關内委員長 次に港灣整備促進法案を議題とし、これより質疑に入ります。關谷勝利君。

○關谷委員 この法案は、港灣におきまますところの公共施設は補助の対象となり、これを拡充強化せられておるの

でありますが、その他のいわゆる上屋、倉庫あるいは起重機のような特定港灣施設におきましては、これが補助の対象ともなっておりませんし、さらに融資の道も開かれておりませんために、港灣の利用度が非常に制約されておりますので、この際この法律によりまして、特定港灣施設の整備事業に對しまする金融を円滑にいたしまして、資金の調達をいたし、港灣整備を促進をいたしまして、その利用度を高めよう、こういうふうな案であります。きわめて簡単な法案でありますので、質疑、討論を省略して、採決をせられんことを望みます。動議を提出いたします。

○關内委員長 關谷君の動議に御異議ありませんか。

○關内委員長 なければさよう決します。

これより採決いたします。本案を原案の通り可決するに賛成の諸君の起立を求めます。

（起立）

○關内委員長 起立総員。よつて本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお本案に對する委員会報告書については、委員長に一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○關内委員長 なければさよう決します。

本日はいかにて散會いたします。

午後四時八分散會

（參照）

日本国有鐵道法の一部を改正する法

律案（内閣提出）に關する報告書 港灣整備促進法案（内閣提出）に關する報告書 （都合により別冊附録に掲載）