



みの限定じゃないか、かように私考えているわけがあります。できるだけこの法律は、伝家の宝刀として抜く場合は限定するようにしたい、他は行政指導で実際の効果を挙げるように、こういうふうな考えております。

○岡田信次君 第四十四条なんです、昨日のお話で旅客定期航路事業に關しては、四十四条の、川や湖が海上と同じようになつたのですが、そういたしますと、現在湖だとか沼だとか川で、この海上運送法に言われております。船舶運航事業以外の船舶貨運業、海上運送取扱業、海運仲立業、海運代理店業、検査業、鑑定業及び検査業というのが行われているのかどうか。

○政府委員(岡田修一君) 河川、湖沼におきましても、やはり自分が船を持つておつてそれを貸す、こういうものがありますれば、これは海上運送法による貨渡になるわけでありませう。従つて河川、湖沼でも、そういうものが多少は存在すると思つて、併し今度の改正の狙いは、一般的にそういうものじやなしに、河川、湖沼において定期航路事業を営んでおるもの、これを対象とするわけでありませう。

○岡田信次君 そういたしますと、大体河川、湖沼における主なる、何といひますか、運送業は、船舶運航事業であるというふうになりますれば、河川、湖沼と、海上と、分ける必要がないのじやないか。四十四条はやめちやつて、どこか第二条の二項かなんか加へたら、四十四条は削除しちゃつていいのじやないかと思つたのですが、如何でしょう。

○政府委員(岡田修一君) 一般的に見まして、海上においては危険性その他から見て五トン以上を、海上運送法もそうですが、その他の法律も大体そうである。ところが河川、湖沼においては危険性その他から見て、大体二十トン以上を対象にしていただろう、こういうふうな考えております。今度改正で対象にいたしますのは、二十トン未満の中の定期航路事業だけであつて、従つて定期航路事業以外のものにつきましては、従前通り全然法の対象にしないというのが妥当じゃないか、かように考えております。

○岡田信次君 ところが二十トン未満という五トン未満も入るでしょう。○政府委員(岡田修一君) 勿論入りませう。その場合は定期航路事業だけでございます。

○岡田信次君 それはわかるのですが、定期航路以外のものはそう多くないわんやほかの船舶運航事業以外は殆んど少ないのでしたらわかるのですが、わざわざ河川、湖沼の規定を設けなくても、一つにしてもいいのじやないか。

○政府委員(岡田修一君) 多くはございませうが、やはり船舶貨運業なり或いは海上運送取扱業なり、こういうものを営んでおるものがあるわけでありませう。従つてそういうものに必要がないのに、徒らに煩雜なことをさせる必要はないかと思つて。

あわかかるので、そういうときにはこの十九条の二の「旅客定期航路事業を永続的に確保し」ですが、場合によつては非常に営利主義で無理にお客を乗せる、改善命令にも従わないというよきな場合は、むしろそういう業者は永続的に確保するよりはやめさせて、補助してやるのと、そういうことが望ましいのですし、それから「旅客の利益を保護するため必要がある」というところの、この「旅客の利益を保護する」ということは、一体永続すること、確保することによつて利益を保護するということの意味か、それとも万一のことと、僅かの金より出ないということと、困るから、もう少しお客にも生命財産を保障すると同時に、若し万一のことがあつた場合にはもう少しそれに対する見舞なり補償なりをよくするという意味なのか、そういうような点について御意見を承りたい。

○政府委員(岡田修一君) これはちよつと私から御答弁申上げると如何かと思つておるわけですが、この趣意は両方を狙つておるわけですね。先ほど定期航路課長から御説明申上げましたように、一旦事故が起りますと、この保険に入つていません場合にはその船会社がそれであらうなつてしまふ。そういうふうなことにありますと、その航路が非常に重要であるにもかかわらず航路が経営できなくなる。これをまあそういう虞れのないようにするのが一つ、それからもう一つは、旅客の死傷に對して十分の償いをして旅客の立場を保護する。こういう二面をやるわけでありませう。

○加賀山之雄君 その二面はわかるのですが、そういう意味ならば危なつかしい、経営のできないところを放つて置いたんじや旅客の利益を保護することにならないので、そういうことでの起きないうちに国としてはもう少し強い方法をとつて、いわゆる命令航路、それが必要欠くべからざる航路なら、今はそういう航路があるかどうか知らんが、命令航路のようなものにして、国がそれをもつと保護してやらなければならん、経営の補助もしてやるようなことが適當なんじやないかと思つた。それから旅客の利益を保護するためという意味が、その万一の場合に今のような涙……。悪い言葉になりませうけれども、これより出せないからと、生命財産に對して二万円とか三万円というお金で、それで終りにしてしまふことは如何にもどうかと思つた。ところが、而も昨日もちよつと委員のほうから話が出ましたように、事故といふのは忘れたようなときに來るので、一般の場合にはお客は安いほうがいいので、保険料二分五厘くらいだといふお話でしたが、それが又運賃に計算されるといふことになるので、事故がなればそのために運賃が上るといふことはお客の利益にならないのです。而も一有事がある場合にどの程度のこととができるか、さつきお答え頂けなかつたが、今度の保険契約を命令することによつて一体どの程度の見通しまでお客の生命財産の保障ができるか。その点についてちよつと伺つておきたい。

○政府委員(岡田修一君) この保険に加入せしめることによりまして大体今定期航路事業者が団体としてかけてお

りませう。但し、二十五万円と五十万円の二種類にしてあります。従いましてこれはまあ企業の規模によつて二十五万円の保険に入るものと五十万円の保険に入るものとあるわけですが、従つて少くとも二十五万円までは払えるように相成つております。これはまあ一面におきまして旅客の負担に相成りますと共に、一方において定期航路事業を営んでおる者もいつ事故が起るかかわからない、併し事故が仮に起つても、まあ三万円か、三万円はひどいございませうが、十万円くらいで済ませることはできるであらう、ところがこの保険に入ると少くともまあ二十五万円くらいは払わなければならない、徒らに負担を負うようになるんじやないかというので、併しまあ一般通念として事故が起つた場合に三万円とか五万円の涙金で済ませべきものじやないか。従つて業者としては是非ともこういう保険に入つて、事故が起つた場合の措置を講じておくべきであるというのが私どもの考へで、まあそういう考への下に業者を指導して参りたい、かように考えております。

○加賀山之雄君 さつきの海運局長のお話に伝家の宝刀で命令はしない、行政指導で行くつもりだといふお話がありました。これは必要な業者は行政指導になか／＼これは従わないので、むしろ先ほど個人業者の場合のお話がありました。たとえ犠牲者が四人であつてもこれはなか／＼そういう小さな業者ですとちよつとちよつとちよつとなつてしまふ、一人当たり本當の涙金……。そういうところが一番この十九条の二

を使うことが必要だと思ふのですが、伝家の宝刀としてしまつておいてそれを行政指導としてやられるならこの規定は要らないし、この規定を無理に使えざるゝところはなか／＼承知しないというところが予想されませんか。

○政府委員(岡田修一君) お説の通りその辺は非常にむずかしいかと存じます。まあ小さい業者ほど財政的に非常に苦しいとございまして、従つてこの保険の掛金が非常な負担に相成るわけでございしますが、併しこれはそう一挙にそこまで持つて行くことは困難でございします。大きい業者から漸次そういう保険思想を普及して小さい業者もこれは入らなければならぬものだといふふうなところは無理なく持つて行く、かように考えるわけでありまして、従いましてこの法律が施行されたから従つて行政指導をバツクにして強化してすぐ全部これに入れようといふことを考えるのは非常に無理だ、漸次そういう方向に業者を持つて行くようにしたい、かように考えております。

○一松政二君 僕は關谷さんに一つ伺いたいのだけれども、この法律の目的は、つまり人命に若しものことがあつたときにその人に対して会社がその保険金或いは見舞金を出せるようにしてやるというのが主眼なのか、或いは船の安全ということに結局乗客の安全性を守るということになつて、それからもう一つにはいわゆる零細企業もつまり維持育成しようといふのが……、まあ關谷さんはそういうお考えだらうと思ふのだが、そこにちよつと新らしく零細企業に負担がかかつて、そうして負担のかかりつばなしというふうなこ

とになる危険はないのですか。従つて若し負担のかかりつばなしになれば、それだけ零細企業者を圧迫することになるのですが、その辺はどういうお考えですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 大体この法律の主眼といたしますところは、事故をなくしたいといふようなことか、船舶安全法、それから船舶職員法といふようなものの一部改正も行うものでありまして、第一に安全性を確保いたしまして事故を未然に防ぐことが第一義であります。万一事故が起きた場合に迷惑をかけるからその場合にも迷惑のかからないようにしたい、こういうふうなことでありまして、若し零細企業はそういうふうな事故にたび出会うたあとに永続できない、こういうふうなことになるので、保険をかかけさせてそれによつて賠償をして依然として永続することができ、従つて乗客の便利を図ることができるといふふうにしたい、こう考えておるのでありまして、負担のかかりつばなしといふふうにして……、これは事故のことではありますので、それは絶えずあつては大変なことではあります、その有るの際に、平生これが大体平均いたしまして百分の二・五くらいにしかならぬのであります、その程度のものであります、その程度のものには負担を切れるのではないかと。それによつて万一の場合自分の会社も守り乗客にも迷惑をかけない、こういうふうな気が持ております。

○一松政二君 昨日仁田さんのお話を聞くに殆んどまあ船舶の償却は愚か、配当金どころか金利さえも払えない、これは大船会社でもそうですが、そういう小さな零細企業者がどうであるかどうかは存じませんが、大体考えて今どうか保険料をそれに払うことになれば、それだけ運賃或いは渡料に追加されるかどうか、追加し得ないことにならぬか、それだけ圧迫することになるかと思ふ。そうすればそれだけ零細企業者を圧迫するのみならず、船舶の安全性を保持する。危険を予防する、これは丁度労働問題における労働組合法、基準法と同じ考え方になる。大企業と零細企業、中小企業との間にあつて、今日いろいろ中小企業の安定法を考へたつて労働基準法に特例が設けられない限り、これはなか／＼言へば設けることそれ自身が又一つの大きな問題になりかねない。従つてここにも零細企業を……、いわゆる安全性といふ一般的の概念は結構なことですが、その零細企業をそれによつて圧迫することには私は依然として変りないと思ふのですが、そういうことは圧迫があつてもあえてそれを国家は断行して行こうと、こういうお考えですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 大体この保険料あたりは何と申しますか、平均してもう二・五％というのであります、これは非常に何と申しますか金額にいたしましては非常に少いのであります。なお将来の運賃の上に加算をいたしまして極めて少額のものであります、私はその程度のもので乗客も安全であり便利である、なおそういう営業者も救われるというのであります、したならば結構であらうと私は思つておきます。

○一松政二君 そこで私はこれはむしろ全国引つくるめて一つのルールを作つて、そうして非常に安いレートで、損害保険会社がこれを又プールを作るなり何なりして、そうしてこれをその特殊の……、それは危いからそれを付けるのか何と申すことは、それは昨日の質問で私はできないと思ふので、安全だ不安定だといふことは、これはそんなに簡単にわかるものじやない。危いと思へば危いだけの準備と心がまえを持つてやつておりますから、私は大登りの例を引いたわけでありまして、従つてこういう法案を出されればそれに対抗して、もつと今度は損害保険が全国的に考へて、そうして乗客もまあ命は一番惜しいので、万一の場合にはそれが金銭的に、例えれば飛行機に乗れば少くとも乗つたときには何がしか日本航空が今しておるようなふうに、船に乗れば船会社の負担にもならず乗客の負担にもならず、と言へばまあ国家で補償するかといふ問題が起りますが、併しプール計算にすれば非常に私は僅かなことで済むと思ふのですが、一年に過去の例を調べてみればそうたくさんケースはないと思ふ。併し万一の場合に遭遇した人はその零細企業者も乗つておる人もこれはもう大変なことになつておるわけで、一体にそういう思想は普及して行きつづつある。でございまして、五ト以下まで拡張される必要があれば、なぜそういうところにこれを持つて行つてもらえないかといふことが私は少しこの法案に対する不服です。ただございまして、まあ大小企業の間にもおのずからまあ幾らでもありますから……、私が先ほどから言つたのは負担のかけ放しだといふので、これは必ずその間にも議論があると思ふのです。まあ小の間には小の間で競争があり、中の間には中の間で競争があり、今度中小があれば大との間に競争があるが、どこかに有利であつてどこかに悪いといふ問題がこの法案にも伏在しておる。従つて零細企業を圧迫する。零細企業を圧迫することは、關谷さんは大いに零細企業の奨励者だと私は思ふので、どうしてこういう法案をわざ／＼御修正になるか、御修正になる以上はもう一歩進んで殆んど負担にならずして全体的に安心だと、何があつても、あつたときにはまあそれに相当しなくても多少認められると、これは丁度保安庁の係官がいなくても水害の何に赴いて、そうしてそれを救助した者に対しては国家が責任をどうとらうといふの考へ方もあるわけですし、非常に稀に起るケースであつて、ここまで政府が世話をやくなれば、なぜもう一歩そこまで進まないか、そういうことに対してどうお考へになりますか。關谷さんから一つ伺いたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) お説の通りであります、大体理想といたしましてはそう持つて行きたいのであります、法文はこのようになつておりましたが、大抵今申しましたようにプールでやるというふうなことにあります、非常に保険料も安くなりますので、行政指導をいたしましてその方向に持つて行きたいと、こういうふうな考へておるのでございします。大体法はこのようになつておりましたが、非常に安くなれば、従つて船会社の負担も安くなりますし、そうして広い範囲に救済

ら……、私が先ほどから言つたのは負担のかけ放しだといふので、これは必ずその間にも議論があると思ふのです。まあ小の間には小の間で競争があり、中の間には中の間で競争があり、今度中小があれば大との間に競争があるが、どこかに有利であつてどこかに悪いといふ問題がこの法案にも伏在しておる。従つて零細企業を圧迫する。零細企業を圧迫することは、關谷さんは大いに零細企業の奨励者だと私は思ふので、どうしてこういう法案をわざ／＼御修正になるか、御修正になる以上はもう一歩進んで殆んど負担にならずして全体的に安心だと、何があつても、あつたときにはまあそれに相当しなくても多少認められると、これは丁度保安庁の係官がいなくても水害の何に赴いて、そうしてそれを救助した者に対しては国家が責任をどうとらうといふの考へ方もあるわけですし、非常に稀に起るケースであつて、ここまで政府が世話をやくなれば、なぜもう一歩ここまで進まないか、そういうことに対してどうお考へになりますか。關谷さんから一つ伺いたい。



共同して負担をするというよりな工合に修正されるお考えはあるかないか、そういうようなものはどうですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 別にそこまではちよつと非常に困難だと思ひますので、今のところはこういうことのできるだけたくさんさんの会社がこの経営というものについてはしやすい料金でやれるようにして行政指導でやりたいという程度で、今直ちにそこまでということはちよつと考えにくいと思ひます。

○大倉精一君 そうすると、大休行政指導というものに重点を置いてやつて行こう、こういう工合に考えられるのですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) これは、法は強制的にはなつておりませんが、で、大休行政指導によつてそういうふうな仕向けに行きたい、こういうふうな考へておきます。

○委員(前田君) 私一つ何つておきたいのですが、昨日の質問の中に新しい免許をするしないということの基準といふことが、主として御答弁によりますと、船舶の検査といふことの御答弁だつたようでありましたが、それ以外に何かお考えがございましょうか。

又海運局として本法案が通過すればどういふふうな方針で臨まれるか。例えば従来から少しこれは船が多過ぎると思つておられたようなところに、統制的の意味で淘汰をされるといつたふうな船舶の検査以外に、何か新しい免許の基準を考へておられるかどうかといふことをお伺ひしたいのですか。

○政府委員(岡田修一君) 若し本法案が成立いたしました暁における私ども

の運用の心がまえといふことは、そういう点を申述べますと、昨日申上げました主として船の安全性によつて判断するを申しましたのは、現在事業を営んでおりますものが改めて申請をした、そういう場合にそういう事業をやめさせるかどうか、こういうことについては概括的に申しつて危い船を使つておるといふふうなものだけが不許可になるという公算が多いのではないかと思ひます。非常に事業者が多くて、従つてこれを今営んでいるものを廃止するかどうかといふことはこれはよほど慎重に、果してそれが地域上非常に

パランスを失っているかどうかといふことを慎重に考へた上で処置しなければならぬかと思つておられます。これは或いは場合によつては起るかも知れませんが、極めて稀な例ではないかと考へる次第でございまして、それから新規の事業を許可いたしまする場合には、やはり海上運送法に従来の定期航路を許可する基準がございまして、その基準に該当するといふものを許可するわけでございまして、そのうち海運局長會議で許可いたしまするものと、それから本省で取上げるものとあるわけでございまして、本省で取上げるものといたしましては、昨日申上げました二つの海運局に跨がりまするものほかに、例えば中央で許可いたしまするものと競合するやうな航路を五トン未満の船で営むという場合には或いはこれを中央で取上げて中央の所管事項にしなければならぬのではないかと考へるに考へておられますので、その点もう少し研究して頂きたいと思つておられます。

○委員(前田君) ほかに御質問ご

ざいせんか。それでは本日はこの程度にとどめまして、次回に持越すことにいたしましたと思ひます。

○委員(前田君) 次に地方鉄道軌道整備法案を議題に供します。質疑のおありのかたは順次御発言を願ひます。

○植竹春彦君 二、三質問を申上げたと思ひます。地方鉄道軌道事業は極めて公益性が強い事業でありますから、まじめに営業しても赤字の場合があるといふときは補助すべきであると思ひます。そこで旧法たる私鉄の補助法においては営業補助を行なつて参りましたが、この法案は天然資源の開発、産業の振興上特に重要な新線、改良等の促進を助成するのが主眼となつておられますので、その営業に關しては設備困難で代替機関がない場合に限定してある点ではむしろ旧法のほうが妥当であると思われまますが、この点は立案者のお考えは如何でありますか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 大体この何といひますか、成るべく範圍を広くいたしたいといふふうな気持は立案者としてはあるものでありますけれども、現在のやうな財政上非常にその点大蔵省あたりの折衝もむずかしいこともありまして、止むを得ず最小限度の何と申しますか、助成といふふうなことではございまして、その法律として、例えは只今の御趣旨のやうに最小限度といたされましても何か省令かなんかで多少の弾力性ある措置はなすやうなお考えはありましようか。

○政府委員(植田純一君) この法案ができた暁におきましては、この運用の基準につきましてもは省令等を用ひまして、範圍をきめたいと思つておられます。飽くまでもこの法律の趣旨に副はつてはつきりと、或る程度はつきりとした基準を作りた、かように考へておる次第であります。

○植竹春彦君 それでは無論この法律の枠内であることは当然ではありますから、多少の弾力性がある補助が行われる、さういふに解釈してよろしうございませうか。

○政府委員(植田純一君) 実はこの認定といふものは非常に重要な問題でありますので、この法律の趣旨に副はつてはつきりとしたやうな運用をして行きたい、かように考へておるわけでありまして、併しなからこの飽くまでも基準と申しましても、まあ省令できめまします表現には限度がございませう。限度がございまして運用の点はございませうと思ひますが、飽くまでもその運用につきましても私は法の精神に副はつて運用して行くべきである、かように考へておる次第であります。

○植竹春彦君 この問題はどうもこれでは枠が狭いと存じますが、一応これに關する質問は打ち切らして、次の質問に移りたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 補助の期間を十年としたのは、大体この新線の開通、開業の場合におきまして

は、その開通後相當の期間がたち、その沿線開発の成果が現われて初めて採算がとれるといふことになつて来るのが通例でございませう。大体その期間が十年くらいと予想されますので、かような意味におきまして十年といたしたわけでありませう。又大きな改良の場合におきましても、この改良に投じましたその資金の圧迫等によりましてなかなか採算が非常に苦しいといふやうなことでございませう。この点も又十年もたつたまゝとこの間の成果が現われて来る。従ひましてこれを無期限、無期限に補助するといふことは到底考へられませうので、そういう大休成果を發揮する時期といふことで十年といふことになつたわけがございませう。

又十七条の利子補助金につきましても、その年限を「当該契約をした会計年度以降入箇年度以内」ということになつておられますが、これは現在一般に設備資金の償還は工事竣工後五カ年程度といふのが妥当であると考へておられますので、この会計年度以降入箇年度以内といふことは実質的には五カ年保証をするといふつもりでございませう。

○植竹春彦君 次に従来地方鉄道補助法や北海道拓殖鉄道補助法の補助率はその制定又は改訂当時の一般金利情勢を基礎にいたしたのでありませうが、即ち旧法では、益金と合せて建設資金の七分になつておりましたが、本法案の建設改良に対する補助率が年六分として立案されておられますのは現在の金融金利のマーケットから見まして低過ぎると思われまますが、立案者のお考えは如何でありますか、關谷さんでも植田さんでも結構でございませう。

○政府委員(植田純一君) 補助の期間を十年としたのは、大体この新線の開通、開業の場合におきまして



○政府委員(植田純一君) 従来からこの地方鉄道補助法につきましても北海道拓殖鉄道補助に関する法律にいたしましても、只今お話がございましたように、通常の金利或いは通常の配当というものを基準にいたしまして、その比率というものが補助率というものがきめて参つておるのであります。今回の六分というものはそういう観点から見ますと確かに低いのでございませぬ。それを引上げたいという、もう少し高いものに補助率にしたいという気持はあるのでございませぬが、現在の日本の経済の実情、又財政上なかくいろ／＼と問題もございませぬので、一応六分ということにいたしまして、本法施行後の情勢によりまして、又善処したい、かように考えておる次第でございませぬ。

○植竹春彦君 更に又建設資金や改良資金のうち、金融機関から借入れるものにつきましても政府をして債務保証せしめることが必要であると思われませぬが、この点立案者として關谷さんのお考えを伺いたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) 大体は債務保証をするのが、これが理想的であります。が、いろいろ他の産業の關係とありまして、いろいろ折衝過程におきましてこの債務保証というふうなことがやはり実現をし得なかつたのであります。が、本当を申し上げますと、これは債務保証をいたしまして、そして金融の円滑化を図るといふのがこれが理想的である、こういうふうな考へております。

○植竹春彦君 第三条で「認定」と「承認」といふ言葉を使つておられますが、この使い分けの意義はどういうふうに使つておられますか。「認定」と「承認」となつておられますか……。

○政府委員(植田純一君) 先ほど来お話がございましたように、今回は従来の方の特別な意義を持つた鉄道というものを認定いたしまして補助の対象としている、そういう意味で認定という言葉を使つたわけでありませぬが、ただこの大きな改良工事、特定の改良工事の必要といたしましてはつきましては、その改良工事の計画が果してこの趣旨に副つているかどうかという、この改良計画そのものの妥当性と申しませぬが、必要性と申しませぬ、そういうものを認めなければならぬというふうな必要がございませぬので、この特別の改良工事を施行しますものに対しては、その計画を承認するといふ観念を取入れたわけでございます。

○植竹春彦君 そこで第三条について更に伺いたいのは、第三条の第二号の場合であります。災害防止のためとありませぬが、前段にありませぬ産業の維持振興上重要でないものであつても、災害の防止のために必要である場合には、その会社に資金がない場合にばやはりこれを何とかして行かなければならないと考へますので、何故にこれが例外になつておられますか、どうか。それを局長にお伺いいたします。

○政府委員(植田純一君) お答えいたします。実は一番最初に御質問がございませぬように、もつとごういふ条件を、むずかしい条件を付けないで広くすべきじゃないかという御意見、これは御尤もな御意見でございますが、立案者から答弁がございましたように、この補助の対象といたしましたものはあらゆる種類の鉄道でも広くございませぬので、特定の特別な意義を持つた鉄道に限つて最小限度の助成措置をこの際やつて行きたい、かような趣旨から出ていますわけでありませぬ。従いましてこの産業の維持振興上特に重要な地方鉄道であるということに対象を限つておられます。

○植竹春彦君 それでは災害の防止のため大規模の改良を必要とした場合に、特に産業維持振興上特段の重要性がない、そういうふうなときにはこの災害防止に對して運輸省としてはどういふ御処置をとられますか、無論会社の財政なりが許すならば問題ありませんが、会社の財政が逼迫している事業に對しましては如何なる処置をとられるのでありませぬか、監督上の御処置をお伺いしたいと思います。

○政府委員(植田純一君) 一般的に申しましてこの補助法に該當しない鉄道につきましても勿論その正常な発展或いは又助成ということにつきましては十分まあ関心を持つておられるわけでありませぬが、例えばお話をした場合、資金の融資の斡旋をやるとか、或いはそのほか行政上できる限りの配慮は勿論いたすつもりでございます。

○植竹春彦君 次に認定又は承認した鉄道の中から更に補助の申請があることになりませぬと思ひますが、認定又は承認した鉄道は結局補助するのであります。その年度の補助予算総額で補助申請中のものうち資格ありと認められるものの全部が賅えないときにはどうなさるか。その予算措置はどうか。又本法案が通過いたしました場合には補助金及び利子補給に要する予算の裏付けはとられたいと思ひます。お伺いいたします。

○政府委員(植田純一君) 勿論この認定或いは承認を受けました鉄道に對しては、この助成措置、補助の方策を講じたい、かように考えているわけでありませぬ。ただこの補助の予算の關係もございませぬので、この予算の面の折衝と並行的にこの認定又は承認といふことも慎重にやらなければならぬ、かように考えております。この助成につきましても予算の裏付けはどうかというお尋ねでございませぬが、二十八年度といたしましては、従来からございませぬこの北海道の拓殖鉄道補助に關する法律によりまして、この北海道の地方鉄道軌道に對する補助予算、これは計上してございませぬが、その他の地方鉄道軌道に對しますところの予算の裏付けは目下のところございませぬ。この法案が通過いたしましたならばできるだけ近い機会にいたしたい、かように考えている次第であります。

○植竹春彦君 新線及び改良の補助はその線の区間補助となると思ひますが、欠損補助はその会社の営業全体を對象として行われると思ひますが、その点如何ですか。この場合鉄道収入だけの欠損を言うのですか、兼業収入を含めて考えられるのですか、それを局長にお伺いいたします。

○政府委員(植田純一君) このいわゆる赤字の鉄道の補助の場合におきましても、まあ考え方としまして一応この運輸系統から見まして、何と申しま

すか、独立性と申しませぬか、そういう一体性と申しませぬか、そういう区間を對象といたしまして考へますことはこの新線或いは改良の場合と同じことではないか、かように考えております。そういたしましたら只今お尋ねの欠損補助の場合におきましては、その区間の、区間と申しませぬか、對象といたしましてこの鉄道区間の鉄道の営業状態のみを對象として考へて行きたい、かように考えている次第でございませぬ。

○植竹春彦君 兼業収入は含まないわけですね。

○政府委員(植田純一君) 欠損補助の場合におきまして、その鉄道の存続が必要であるという見地からいたしまして、その会社の兼業等の営業状態等につきましては考慮に入れないということとが妥當ではないかと、かように考えておる次第でございませぬ。

○植竹春彦君 そこで第七条について伺ひますが、本条文の趣旨は御説明に待つといたしまして、本法が施行されました結果として、兼業や投資の圧迫と思はれるような指示は絶対に行うべきでないで、本条の適用には十分の注意を要することと思ひます。そこでここに、兼業又は投資に關する必要な指示とありませぬが、何のための指示であるか明示してないで、立案者としての御説明を速記にとどめておきたいと思ひます。なお本法施行後の参考のために例示をしておいて頂きたいと思ひます。これは關谷さんでも、植田さんでも、どちらでも結構であります。

○政府委員(山内公敏君) 現在私鉄業界が各方面に投資或いは兼業するとい

うような場合におきましては、現行法に制限がありませんために、いろいろな事業に投資をしておるわけでございませぬ。本法におきまして、運輸大臣の指定を受け、国の保護を受ける電鉄におきまして、いろいろ、例えば映画でありますとか、或いは非常に投機的な仕事に投資するといふようなことになりませぬ、まして、本業そのものの採算を悪くするといふ可能性も生じますので、そういうものに対しては、投資或いは兼業するといふことについて、一応この監督するに必要上、必要な指示を与えたいといふふうに考えておるわけでございませぬ。例えばバスをやる、バスをやる場合に、その会社の利益について相当プラスになるというふうな場合にまでこれを禁止しようというふうなわけではございません。或いは会社そのものが非常に危い仕事にまで手を出さうとするような場合に、それはいかんといふようなことを言いたい規定なんぞでございます。

○植竹春彦君 それでは培養計画については別に黒字である限りよろしいと、こういうわけですね。培養計画、例えば遊園地、映画、芝居、デパート、その他の運送業以外の培養計画ですね、それは従来通り……

○政府委員(山内公蔵君) そういう場合はどうも抽象的でお答えが甚だ困難だらうと思つておられます、その会社の状態、立地条件等によりまして、その兼業をやることによりましてこの会社が十分業績が挙がるというふうな見通しがあつた場合には禁止をする意思はございません。

○植竹春彦君 次に第二十四条について伺いますが、二十四条の後段「当該

地方鉄道業者が、日本国有鉄道の当該鉄道線路と接近しない、又は並行しない区間につき地方鉄道を継続することができなくなつてこれを廃止したときも、同様とする。」この点を伺いますが、これは両線間のみの接近を意味するような場合でありませぬか、又国鉄からの圧迫のみならず、地方鉄道を並行認可してあるような場合の適用は如何になりませぬか、お尋ねいたします。

○政府委員(植田純一君) この条項は、例えば並行又は接近している区間の地方鉄道を廃止しなければならぬ、残つてその区間を廃止しますと、残つておる区間だけはその営業を継続する価値がないといふようなことで、いわゆるその会社の主たる部分が鉄道に接近又並行したために廃止してしまつた、従つてその従たる部分ももう廃止せざるを得ないといふような場合の規定でございます。

○植竹春彦君 それでは只今の質問のあとの部分ですが、国鉄からの圧迫のみならず、地方鉄道を並行認可した場合、或いはバス路線の認可によつてその地方鉄道軌道が非常な赤字を来たすような場合はどういふふうになりませぬか。

○政府委員(植田純一君) そういう場合、例えば他の地方鉄道或いは又自動車といふような場合には、この条項は該当いたしません。

○植竹春彦君 その点は遺憾と思ひますが、他の質問に移ります。

○政府委員(山内公蔵君) 国鉄の補償金の条項がやはり第二十四条に入つておりますが、これは何故

に地方鉄道軌道法に特に挿入されたのでありませぬか。国鉄に対する補償金の条項の問題であります。

○政府委員(植田純一君) 御承知の通り、この同じ精神の規定が現在地方鉄道法並びに軌道法にあるわけでございませぬが、ただ現在の地方鉄道法或いは軌道法の規定は、制定以来非常に古うございまして、殊にその規定におきましては国有鉄道も政府という表現で現わしてあり……勿論政府であつたわけでありませぬ……政府という文字でありませぬ、この点いろいろと明確を欠く点がございますのと、それからいわゆる収益還元率等につきまして現在の状況とそぐわないような事情がございまして、改正しなければならぬ必要といふものが以前から感ぜられておつたわけであります。今回地方鉄道軌道整備法におきまして、その一環といたしましてここに一部修正いたしまして挿入いたしましたわけでございませぬ。そういう事情でございます。

○植竹春彦君 最後に、補助は毎年審査して行われますが、従来はこの補助事務が非常に厳格に過ぎまして、普通の鉄道会社の社員ではなか／＼困難であつた事実があります、それに対する監督官庁としての今後の運営についてお考えをお伺ひいたしたいと思います。

○政府委員(山内公蔵君) 従来は標準営業費といふものを立てまして、それで詳細な規定を以ちましてやつたわけでございませぬが、理想から申上げますと、標準営業費を作りましてやるのがよろしいのでございませぬが、昨今の経済界の動搖が激しく、最小自乗法その他の数字的なものがそのままとり得な

いという事情もございまして、将来経済が安定をいたしますと、そういう計算方式もとりたいと思つておりますが、今回は或る程度そういう方式を考へまして標準化したものにしてほしいと思つておりますが、できるだけ簡略に弾き得るようになり、又正確を期するようになり現在検討中でございます。

○植竹春彦君 了承いたしました。質問打ち切ります。

○委員長(前田穰君) それでは本日はこれにて散会いたします。

午後零時十一分散会

昭和二十八年八月八日印刷

昭和二十八年八月十日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局