

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第十二号

(三四五)

昭和二十八年七月十五日(水曜日)午後二時四十一分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 太蔵君
重盛 壽治君

委員

岡田 信次君
仁田 竹二君
一松 政二君
加賀山之雄君
木島 虎蔵君
大倉 精一君
大和 與一君
東 隆君

衆議院議員

關谷 勝利君

政府委員

運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省海運局長 國安 誠一君
運輸省船舶局長 武田 元君
運輸省鐵道局長 植田 純一君
運輸省鐵道局長 細田 吉蔵君
運輸省鐵道監督局長 山内 公蔵君
運輸省鐵道監督局長 山内 公蔵君
事務局長

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君

○地方鉄道軌道整備法案(衆議院提出)

○海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

先ず、地方鉄道軌道整備法案を議題に供します。

前田に引続き御質問のありのたは順次御発言をお願いいたします。それで私から一つお尋ねをいたしますが、二十五条の一号の「政令で定める割合」というのは、若し本法案が成立した場合に、どういふふうにおきめになるつもりか、監督局長の御答弁をお願いします。

○政府委員(植田純一君) その「政令で定める割合」と申しますのは、通常の配当、最近におきましますところの鉄道の配当、或いは又一般市中貸出金利等を参考にしたしましてきめたいと思っております。具体的には一割から一割五分の範囲で定めたい、かように考えておる次第でございます。

○委員長(前田穰君) なおお尋ねしたいのですが、二十六条の継続補償の場合には、国有鉄道の運輸開始前三年間の利益と、それから開始後の利益、精密に言へば利益の平均割合とか何とかということがあると思いますが、平たく言へば、その過去と現在との差額の範囲内で運輸大臣の定める金額ということになつておりますが、一方は無論永久の損害に対する還元をした補償でありま

す。一方は五十年という年限に限りておる補償でありますから、直接

比較にならないのでありますが、この廃止補償の場合と継続補償の場合との権衡はこれでとれておるのであります。よろしく。何かお考えになつたことがあれば伺いたいです。

○政府委員(植田純一君) 減益補償金額の場合におきましては、一応理論上この減益がどの程度あつたかといふことに對します補償でございます。それで、そういう算式を用いざるを得ないんじやないか、かように考えておるわけでありまして、廃止補償金額とは、考え方においても、方式におきまして少し違つておることは事実でございます。ただこの減益補償を有利とするか或いは廃止補償を有利とするか、これに對しましては、関係と申しますか、対象になつておる場所の地方鉄道業者が選択し得ることになつております。その点はこの廃止補償を有利とするか否かという点には廃止補償の手段を

かように考慮しておる次第であります。○委員長(前田穰君) 私のさような質問をいたしました趣旨は、元の地方鉄道法ではこの廃止補償は、五分還元といふことになつて、それから残存物件価額を差引いた金額ということになつておつたと思ふのでありますが、只今伺うと、一割五分の還元といふこととありますので、従来の五分といふのは無論金額が多くなり過ぎやしないかという疑いが非常にあつたと思ふので、それを一割とか、幾らかほかに

益金割合を増やされるということとは或いは適當じやないかと思ひますが、二倍乃至三倍ということになつておりますので、その変更が非常に大幅であるといふことから、減益補償の場合の権衡がどうなるのかといふことを実は考へてみたいと思ふわけなんです。従つてそれでは従来の五分還元を一割乃至一割五分の還元にしよといふ、その二分の一、三分の一にしようといふことについての何か理由といふと余りに固くなり過ぎていけないかも知れませんが、どういふお考えで二分の一若しくは三分の一に減さうということにお考えになつておられますか。そのところを伺いたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) この政令で定める割合は、先ほど申しましたように、通常の配当、又通常の金利といふものを基準にいたしまして考へておるわけでありまして、従来五分で還元いたしておりましたのも、その五分といふ還元率を使つておりましたのも、その還元率と申しますか、その趣旨は、制定当時のそういう利率、通常の金利であつたのであらうと、かように考へるのであります。従いましてそういう意味におきまして現在の通常の配当率或いは金利といふものを考へまして先ほど申し上げましたような次第であります。なお先ほどお話しございました減益補償の点でございますが、減益補償の場合の前営業年度の補償金額におきまして、その利益と合せまして、この政令で定める割合以下ということにいたしております。政令で定め

る割合を乗じて得た金額を超えてはならんといふことで、一応政令で定める割合というものを一応の基準と申しますか、限度にいたしておるわけでありまして、その廃止補償の場合におきまして、この率で還元するということにおきまして、その減益の場合と、廃止の場合とひびく権衡を失するといふことはないんじやないかと、かように考へております。

○委員長(前田穰君) 私の承知しておるところでは、地方鉄道法の五分還元というものは、立法当時の公債の利率であつたと思ふのであります。そして一面廃止補償とか、減益補償とかの多くの地方鉄道は非常に成績のどのちかと言へば悪い鉄道であるのが多いのであります。今日の鉄道の状況において、一割配当といふのはよほどいい鉄道の配当だと思ふのであります。こ

ういつた関係で果して五分を一割、いれんや一割五分にするといふことは減益補償の場合といふふうな疑問が生ずるのかどうかといふふうな疑問が生ずるのであります。無論これは又その精密に政令の内容について御検討になつていないのだと思ひますので、本日の質問はこの程度で打ち切りたいと思ひますが、よくその辺のことを、若し本法案が成立しました際には御研究を願ひたいと存じます。もう一点、これは提案者に伺うのであります。この法案によりまして、三条の各号に該当する鉄道を持つておる会社は、その会社全体の業績が非常

によつても、やはりその新線若しくは改良というのに対して六分ばかりの補助を受けるということになるのでありますが、さうであるまいでしょうか。それは果して適當だとお考えになつておるのであるまいでしょうか、その理由をお述べ願います。

○衆議院議員(關谷勝利君) 大体その鉄道の欠損額について決算を行ひまして、同一事業者の行なつております事業というのとは考えないというのが、これが建前なのでありますが、併しなから当該鉄道の沿線施設と密接な関係のある事業、例えばバスあたりをやつておつて、そういうバスというふうなもので非常に収益を擧げておるといふような場合には、鉄道の料金算定上考慮する必要があるのではなからうかと、こういうふうにお考えになりますか。

○岡田信次君 この法律によりまして、東京、大阪等の地下鉄は補助の対象と相成るわけですか。

○政府委員(植田純一君) この法律の建前から申しまして、この第三条の要件にかゝります限り、対象にはなるわけでありませう。

○岡田信次君 そういたしますと、私もこの条文から見ると、それらは対象になると思ひますが、さて現実の問題として、現在東京において池袋、神田間ですか、やつておりますが、相当の建設費を要しておる。それに対して私も補助をするとなると、これ又相当の金額に上ると思ひますが、それに対する予算的措置はおとりますか。

○政府委員(植田純一君) この具体的問題につきましては、この法案の成立後、この法案の趣旨その他につきま

して十分検討いたしまして善処したいと思つております。ただこの予算の話がございまして、予算につきましては、前回にも申し上げました通り、目下のところ北海道以外は裏付けがございせん。そういう法案の動き上りましてから、その認定の進行と並行的に予算措置をして行きたい、かように考えております。

○岡田信次君 そすると今年度は別として、来年度からこの法律に伴う補助関係の予算としては大体どういふ方針で組まれるのか、前にもあつた地方鉄道補助法では、年々七百五十万円とか七百万円とかいふふうになつておりますが、大体それに相当する現在の貨幣価値に換算すると、あらかじめ予算として計上されるのか、それとも個々の場合については、やはりその年度は駄目でも来年、その翌年にしなければならぬというふうなことも相成ると思ひますが、その辺はどういうふうに考えておられますか。

○政府委員(植田純一君) その予算につきましては、前にございまして地方鉄道補助法とはその趣旨におきまして若干違つておりました、どの鉄道でもすべて助成の対象になるというわけはございせん。第三条にございまして、特別な意義を持つた、或いは特別な状態の鉄道というものを対象にいたしまして、認定或いは承認をするに従ひましてこの法律の精神は、相当制限した範囲内における鉄道を対象としたしておる、かように心得ておりますので、この法律の精神に副ひましてその認定或いは承認につきましても、運用をして参りたい、かように考えておるわけでありませう。予算につきまして

は、従ひまして必ずしも地方鉄道補助法の場合と少しこれも趣きが違ふかと思ひますが、予算につきましては、この法律ができましたとできるだけ近い機会におきまして、本年度にその予算獲得の、予算化する機会がございませうらば、できるだけ本年度において予算化をして参りたい、かように考えておる次第であります。

○岡田信次君 今度はその法律と直接関係はないのですけれども、最近各大都市の都市計画が非常に進捗するにつれて、軌道の移転を起して、今まで幅の狭かつた道路を広くすると、従つて軌道を真中に移すために軌道の移転を必要とする、そういう場合に相当地方鉄道というのか、軌道があつた法律の根拠のないにもかかわらず、かなりの負担を強制せられておるようですが、一方こういうふうな法律によつて或る程度積極的に地方鉄道軌道を補助して育成しようというにもかかわらず、一面こういう余り法律にない寄附金と申しますか、負担金をかけられておるといふ事情があるのですか、その辺についてはどういうふうにお考えですか。

○政府委員(山内公敏君) 只今御指摘になりましたようなことが最近相当起つております。我々もいたしましては、現在の道路法その他の精神が、受益者負担によつてそういうものを賄わなければならぬという精神でありましたために、建設省に對しまして全鉄の負担が重過ぎるという点についてはいろいろ御説明をいたしておられます。各省においてもお考えになつておられるだらうと思ひます。現在では一応三分の一を持つという事で各方面に行われておると思ひますが、これが全鉄の

現実の問題になりますと、いわゆる營業を中止して軌道の新設をすることができませんから、新らしく線を作りそれを切替えて新線を配置するという取扱をいたしたために、三分の一と言ひながらも二分の一程度になる向きが多いのであります。この点につきまして全鉄関係者の負担が非常に重くなつて来ると思ひますので、何らかこれに對する全鉄の負担を軽減してもらいたいというふうな運輸省をいたしましても考えております。

○岡田信次君 一方においてこういう法律ができて積極的に補助しようとして育成しようというのですから、そういう現実の余り法的根拠もないにもかかわらず、不当の負担をかけられるという点についても十分の御考慮を頂きたいと、かように思ひます。

○木島虎藏君 地方鉄道の重要なものは戦争中中鉄に買収されたと思ひます。第三条の第三号にあるような、こういう条件にあるところのものは一体どれくらいになるか、現在対象になつてゐるものは……と申しますのは、この鉄道をつけた頃と条件が違ひまして、鉄道を自動車へとつ外してやつたほうがいいんじゃないかと、そういうことはお考えになつておりませうか。

○政府委員(植田純一君) この第三条の第三号に該当いたします地方鉄道は、御承知の通り地方鉄道全体といたしまして収益率というものが非常に少い、かような状況でございませう。そういうようなことで具体的にこの第三条の三号に該当する鉄道がどのくらいあるか、これは更に各会社の事情を調べてみる必要があるかと思ひます。

○重盛壽治君 この法律ができましたと、従来のほかにこうした沿線にいろいろできる運輸省が補助する、援助するとかそういうことがあつたか。そういうものがなくなつた場合に運輸省の予算でできるということですか。

○政府委員(植田純一君) お尋ねの点

が、現在のところ、この問題になる鉄道のとして一応取上げて、いろいろ従来予算化等につきまして事務的にも折衝して対象として考えております。鉄道は、大体十乃至十一程度のものを考へておるわけでございます。

○木島虎藏君 それはどうしても鉄道でやらなければならぬようなものですか。

○政府委員(植田純一君) この鉄道の維持が困難であるという鉄道におきましても、例えば自動車に転換いたしました一向支障を来さないというふうなこともございまして、従来とも鉄道を廃止いたしました、自動車に転換しておるものが相当の数に上つております。従ひましてそういう自動車に替へるとか或いはそのほかの交通機関で十分用が足りるというものは、この対象として考へておらないのであります。どうして運営が継続されなければ市民生活に著しい障害を生ずる虞れがあると、かようなものを対象としておるわけでありませう。

○木島虎藏君 それでは、それは鉄道でなくて自動車に替つた場合といふようなことであります。その補償とか何とかいうことはこの法律の対象にはならんわけですか。

○政府委員(植田純一君) その点につきましては、この法律は触れておりませう。

○重盛壽治君 この法律ができましたと、従来のほかにこうした沿線にいろいろできる運輸省が補助する、援助するとかそういうことがあつたか。そういうものがなくなつた場合に運輸省の予算でできるということですか。

○政府委員(植田純一君) お尋ねの点

がはつきりしないのでありますけれども、国鉄が必ずしも並行的に新線を敷いたような場合でなくて、一般的な話でございますか。

○重盛壽治君 国鉄と競合するような場合に、国鉄がいま一つの線を通じている。国鉄はこつちのほうにバスを新らしく作るという場合に、こつちはやめさせたいことですね。今までの場合は補償してやるといふのがないのですか。そういうものがこの法律に含まれるか、そういうことがこの法律の枠内で行われるかどうか。

○政府委員(植田純一君) 従来私鉄がございまして、その私鉄に並行し、或いは新設しまして国鉄が新たに線路を敷設した。そのために従来あつた私鉄が廃止しなければならぬ。或いは又非常に大きな収益が減少したという様な場合には補償の規定がその中にあるわけですね。従来からその規定はございまして、ただその従来の地方鉄道法、或いは軌道法によりましてその規定が非常に古いのでありますから、その点をはつきり出さす、さうなことでございまして、只今お話の中にもありましたが、新たに国鉄がバスを敷いた。そのために民間のバスが廃止しなければならぬという様な場合のことにつきましては、この法律の規定は触れておりません。それは道路運送法につきましてその場合の補償というものを規定しておるわけでございます。

○重盛壽治君 少話が法律の中から行くに細かくなるが、例えばこの第三条の一、天然資源の開発、そういうものの認定はどこまで天然資源であるかということ、運輸大臣の認定だけにしようということになるのですか。

○政府委員(植田純一君) この点につきましては、天然資源の開発が特に重要であるかどうかという点につきましては、運輸大臣が結局認定するわけでは、経済審議院或いは北海道開発庁その他この資源の開発関係のある向きとも十分相談いたしまして、そういう意見を総合いたしまして運輸大臣の認定を受けなければならぬであらうと、かように考えております。

○重盛壽治君 そうしますと、今年が先ほど来のお話によりまして、予算が大体北海道に關連してあるから北海道等の関係との話合いの上で認定するということは結構ですが、来年度からはいわゆる内地において取上げてやることになるわけですね。そういう場合に、例にしてよいかどうか知らんが、例えば草津から軽井沢間の草軽鉄道というものがあつた。ああいうような所がその対象になるかどうか。言い換えますならば、あそこから出ております天然資源というものは、硫黄などが出ておるうちに記憶しておるのであります。ただこれが対象になるかどうか。

○政府委員(植田純一君) 只今お話の草軽鉄道につきましては、この第一のほうは重要な新線ということになつておりますので、あの鉄道が新線でないという点から、一号には該当しないのじゃないか。ただ第三号のほうに非常に問題になる点ではないか、かように考えておるわけでありまして。

○重盛壽治君 そうだとすると、私はあれをたゞ／＼例にとつたのであるが、あれの場合には、むしろ一番下に重要な新線という言葉があるから、成

るほど一号には該当しないかも知れないけれども、さればと言つて国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるものという点にも逆に該当しないのではないか。そこでそういう意味合いから行きますと、新たに天然資源の開発のために新線を敷くということだけでは、今言われるように、現に天然資源を輸送してあるものであつて、而も設備の維持が困難だといふものに対する補助をすることがより急ではないかと考えられるのであります。そういうものは、この法律の場合にはどこで消化して行くのですか。言い換えますならば、新しい天然資源を開発するといふことのために一つ金を出してやる。けれども既存の天然資源をどう／＼出しているといふこと、その天然資源を保持しておる事業が設備の維持が困難だ、老朽になつた、危険であるといふような場合にもこの補助の規定はこの中には含まれないと、こういうことですか。

○政府委員(植田純一君) そういう天然資源の何といひますか、長年運んでおる、そういうような鉄道につきましては、或いは相当鉄道の基盤といひますか、そういうようなものもございまして、何と申しますか、大体補助と申しますか、特別にそれだけのことで考へる必要があるかどうかということにつきましては、大分疑問があるのじやないかと、かように考えております。ただそういう場合におきましても、何と申しますか、非常に第三号に該当するような条件を備へ、この国民生活に著しい障害を生ずる、こういうような条件を備へ、而もなか／＼維持が困難であるといふような場合は別といたしま

して、大体天然資源を以前から、古くから輸送しておるといふようなものにつきましては、大体交通機関、運輸機関としての基盤ができておるのじやないか、かような見解をとつておるわけでありまして。

○重盛壽治君 どうも僕にはよくわかりませんが、新しい天然資源の開発のために新線まで作つて上げようといふことであるならば、現にやつていたつて困難だ。今やつておるものが、天然資源といふことになれば相当国家的な役割を果しておるのだから、それが困つたり、赤字になつたりするといふようなことは無いといふお考えならば別だが、現実にはそうではないと、必要な品物ではある、それが鉄道ばかりでなく、日本の産業全般にそういうことが言えると思ひますが、非常に必要なものを投資した人だけが犠牲を払つて行く、そのくらのことは国家がみてやつたらいひのじやないかと考へるようなことでもやつていない。さればといつて、それを捨ててしまふことは惜しい、国家のために惜しい。その人自身も又そのことによつて困難な立場に陥つておるといふ二重の面から非常に無理な経営をしていようなものはたくさんあると思ふ。そういうものこそ、やつぱり一部の補助をすることによつてその人の協力を、今やつておる経営者の協力を、国家の補助によつて立派な天然資源がどんどん出て来るという向上も図られるといふことが一つ考へられるのじやないかといふふうに私は考へる。そこで今度は希望の意見になります。そこできちんならば、新しい線まで面倒見で作つてやるというならば、既存の

ものであつて今あつたような意味合いの三条の三号に該当しないものであつても、二号に該当するものであつても、必ず新線だけでなくて、これに該当するものは考へられるような法文の訂正はできないかどうか。或いはそういう意味をどこかに持たせる。成るほど出て来るものが国民生活に著しい障害を来たすのだといふことになれば、無理に結付ければ結付けれないこともないが、そういう意味合いで補助金を下げるということには、やはり認定の上に立つていひゆる厳正公平なる認定をするという面から、少しづつ来るのではないかと、こういうふうなことが考へられる。この点の扱いをどのようになさいますか。それとも重盛の言うことは駄目なんだ、こういうふうにお考えですか。

○政府委員(植田純一君) 運用につきましてはいろいろとむずかしい点が出て来るかとも思ひますが、一号の新線を取上げました趣旨は、新線だからどうという観点よりも、むしろ天然資源を開発するためにどうしても新設する必要がある新線を作つて、初めて天然資源の開発ができるのだと、こういう観点から新線を取上げたわけでございます。それから又既設の鉄道というものはそれ／＼皆何と申しますか、天然資源の開発とか或いは産業の振興上、どの鉄道といへども相当の意義があると思ひます。あると思ひますが、それが経営が苦しいからといつてすべてのものを補助の対象にする。以前の地方鉄道補助法はそういう趣旨であつたわけでありまして、今日のいふ／＼な情勢から考へまして、あらゆる鉄道皆それ／＼相当な意義を持つた

鉄道が経営が苦しいからといって、すべて助成の対象にするという事は適当ではないんじゃないか、かように考へまして非常に制限をいたしたような趣旨であります。従いまして只今御指摘の場合、成るほど何らか助成する必要があるように私は感じます。

一応この法案につきましては、そういう趣旨で一つの枠と申しますか、制限を設けましたような次第でございます。ただ三号の国民生活に著しい障害を生ずる虞のあるものというものの解釈は、かなりむずかしいわけでありまして、それはそれ／＼関係の行政機関或いは又地方庁等の意見も十分聞きまして、この具体的な運用につきましては慎重にやらなきゃならん、かように考へておるわけなんです。従いまして具体的事例につきまして考へなきゃならん問題ではないか、かように考へておる次第であります。

○一松政二君 重盛さんの質問に関連するのですが、第三条の第一で、いわゆる天然資源の開発その他産業の振興上特に重要な新線、これが補助の対象の第一番目に掲げられているのですが、今日日本の各地からいわゆる諸願書を以て新線を引張つてくれという要求は随分たくさんあつておると思うのであります。そうしてそれがことごとく天然資源の開発に連ならない諸願書というものは非常に少いように思いますが、これは日本固有鉄道はこれを財政上或いはその他の関係から自分で新線を取上げることができない、新線を取上げれば皆マイナスになるからどうしても取上げることができない。併し民間がやれば固定資産の六分までを補助して、そうしてこれを作らせるといふ

ことになれば、何らか私設鉄道の新線を大いに奨励するように見えるのですが、固有鉄道には新線をやつてもそれがどうしても補助をやらぬ、これを民間がやれば補助をする、こういうことになると思ふのですが、さういふ感じがしますか。

○政府委員(植田純一君) 固有鉄道と私鉄とはおのずからその性質が違ふと思ひます。従いまして必ずしも同じ態度ではないかと思ひますが、固有鉄道につきましても、現在行なつておりましたところの新線建設というものにつきましても、むしろ政府の出資でやるべきではないか。現在御承知の通り借入金或いは債券というふうな資金を以ちまして新線建設をやつておるわけでありまして、この事柄の性質から見まして、政府の出資でむしろやるべきものではないか、かような実是有力な意見も出ております。又私も従来さういふふうな折衝を重ねておるわけなんです。なか／＼その意見が通らないで今日に至つておるような状況であります。固有鉄道と私鉄と両々相対して日本の交通網と申しますか、又資源の開発、産業の振興も図つて行くべきである、かような見地から私鉄に対して見まして田鉄の新線につきましても、補助の必要があるかのように考へられるのであります。

○一松政二君 どうも今監督局長の説明では少し納得が行かぬのです。固有鉄道が新線の諸願が、熾烈なる要望があるにもかかわらず、そのうちから僅か取上げる、多くは取上げないで大問題を起すという事態、まあ新線については固有鉄道はなか／＼着手し得ないのが現状なのであります。という

ことは、つまり多くのものがそこはべしれないというように、これは必ず固有鉄道に対しては、当分の間少くとも赤字になる。けれどもこれは十年間補助する、少くとも建設費に關しては六分の補助をするということであれば、これは固有鉄道は最も私は早く国民の要望になつて、さうして新線ができると思ふのです。それを固有鉄道にはさういふ恩恵をやらぬ、固有鉄道では意のごとくならんが、これを民間でやれば、ひとしく政府がこれを六分を補助するということになれば、固有鉄道を虐待して、さうして私設鉄道を奨励するのうに見えるのです。さうして私設鉄道を奨励するにしても、固有鉄道を奨励するにしても、ひとしく財政の投融資或いは借款によらずに、或いは国民の貯蓄の中からそれだけを割かなければ資金というものは集まりつこない。これは官がやつても民がやつても同じことであつて、ただ物の考え方、官がやる場合は非常に窮屈であるから、とか民間がやるほうが早く行くから、とかいろいろありますが、併し財政の補助を六分をやつて、固有鉄道に改めて新線をやるということであるならば、なぜ固有鉄道をこれをしてやらせないのか。固有鉄道がもうどうして手の届かないような場合には、やるということとはできないか、その辺が今の説明ではよくわからないのです。もう一度一つ御答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 新線建設は、御承知の通り相当各所に必要性もあるわけでありまして、一方非常に資金がたか／＼必要というふうなことで、なか／＼必要性のある個所につきましてもできない、かような実情でありまして、民間資本におきましてやるといふことはなか／＼容易でない、かような状況であります。固有鉄道におきましては、政府の何と申しますか、補助と申しますか、さういふものこそやつておられません、資金的には政府が極力応援いたしまして、御承知の通り最近やつておるわけでありまして、又一面におきましては、固有鉄道が主としてやるべき線といふものと、それから私鉄がやつていい、むしろ私鉄がやるべきであつて、固有鉄道のほうはどうかと思はれるような、おのずからここに相違もございまして、さういふことで、勿論固有鉄道といつたにしても、先申しましたように、新線建設は政府の出資でやる。或いは又その利子につきましては、政府で補助して頂きたい、又すべきであるというふうな議論もございまして、いづれにいたしましても、私鉄として新線建設をやるといふことはなかなか容易でない。従いまして、こういう場合の特別な重要な新線を促進するといふ意味におきまして補助をしておるわけでありまして、この固有鉄道とおのずから性質は違ひますが、仮にこれを同一に見ましても、必ずしもこれがために遙かに私鉄の何と申しますか、金利負担が非常に少くなるということとは考へられないのであります。御承知の通りなか／＼金利負担だけでも相当な額に上ると思ひます。従いまして私鉄でやれば非常に案に新線建設がやれるという状態では、この程度では決してないと思ひます。相当努力が要り、又相当負担が多いのでございまして、それだけに又助成の必要がある。重要な新線につきましては助成の必要

がある、かように考へられるのであります。

○一松政二君 ちよつと伺ひますが、鉄道を運営するに當つて、固定資産の投資額の六分の補助をするといふのですが、さうすると鉄道の運行に當つて、殆んど流動資産といふものが消耗費を除いては殆んどなかるうと思ふ。あとは皆固定資産だらうと思ふのです。殆んど建設費からすべての運輸機関は、停車場にしても何にしても、殆んど全部が固定資産だらうと思ふのです。トンネルにしても、これは固定資産だらうと思ふのです。これは固定資産だらうと思ふのです。強調しますと、さうすると建設費は殆んど全部がこれは補助の対象になると思ふのです。さうすれば、私はこれは非常に新線を奨励する意味になると、私はそれがいいとか悪いとか言つてゐるのじゃないのです。が、さうして今度は世の中の経済界といふものは変動するのじやなしに、或る時には非鉄金属が暴騰し、非常に足りない。一年間か二年してゐるともう過剰になる。今度は鉄鉱石が大変だ、或いは石灰石が大変だ、硫化鉄が大変だ、いろいろ／＼なものによつてその時々によつてその重要度は常に違つてゐることは私は御承知だと思ふのです。そこで十年間補助をして作らした、もう十年の間はいろいろ／＼変化があります。が、十年過ぎてあの時には要つたけれども、今は大したことはない。或いはさつき重盛さんの言われたように、草軽鉄道の例を引いておる確黄のごときは、一昨年までは大変だつた。ところが今日は世界的に過剰といふので暴落してゐるのです。でありまして、一昨年から去年にかけてぐらゐなら、これ

でもできない、かような実情でありまして、民間資本におきましてやるといふことはなか／＼容易でない、かような状況であります。固有鉄道におきましては、政府の何と申しますか、補助と申しますか、さういふものこそやつておられません、資金的には政府が極力応援いたしまして、御承知の通り最近やつておるわけでありまして、又一面におきましては、固有鉄道が主としてやるべき線といふものと、それから私鉄がやつていい、むしろ私鉄がやるべきであつて、固有鉄道のほうはどうかと思はれるような、おのずからここに相違もございまして、さういふことで、勿論固有鉄道といつたにしても、先申しましたように、新線建設は政府の出資でやる。或いは又その利子につきましては、政府で補助して頂きたい、又すべきであるというふうな議論もございまして、いづれにいたしましても、私鉄として新線建設をやるといふことはなかなか容易でない。従いまして、こういう場合の特別な重要な新線を促進するといふ意味におきまして補助をしておるわけでありまして、この固有鉄道とおのずから性質は違ひますが、仮にこれを同一に見ましても、必ずしもこれがために遙かに私鉄の何と申しますか、金利負担が非常に少くなるということとは考へられないのであります。御承知の通りなか／＼金利負担だけでも相当な額に上ると思ひます。従いまして私鉄でやれば非常に案に新線建設がやれるという状態では、この程度では決してないと思ひます。相当努力が要り、又相当負担が多いのでございまして、それだけに又助成の必要がある。重要な新線につきましては助成の必要

がある、かように考へられるのであります。

は非常に世界的にむしろ不足物資として珍重されたものが、今日はむしろ或る意味においては過剰物資に数えられる程度にこの価値が減つてゐるわけです。そこでつまり産業の開発上或いは緊急性があり、或いはいろいろ言いますが、これは経済界の変動というものが無い場合にはしつちゅう私は変ると思つてゐる。従つて去年或いは一昨年はよかつて、そのとき計画してやつたが、今日では重要でないから補助しないといふことも私はなか／＼言えないだらうと思つてゐる。草軽鉄道の例を引かれたが、既設の線においてもその重要度が落ちたと何かといふことは、これは必ず議論の余地が起つて来る。それで私はなせこそまでして新線の建設を奨励するならば、国有鉄道はもう少し新線をどん／＼やらないか。そうして六分の利子を政府に出さして、そうしてこの債券を発行して国有鉄道をやるだけのことを運輸省はなせ企てないか、これだけ国民の要望があるのに。そして先ほど監督局長のお話によれば、日本国有鉄道のこの敷設法の新線予定計画の所には恐らく許さないのです、私設鉄道には。そこで又予定線としてある所は、又交通の必要上からもあるし、資源の關係もあるから敷設法に乗せてまで一応予定線として組まれておると思つてゐる。であるならば、こゝまで六分の補助をして国家がそういう予算を一般財政から出してやるのならば、もう少し私は国有鉄道に新線を建設せしめるだけの熱意がなぜ運輸省にないか。或いは政府にないかと言いたいのです。もう一つ、もう一歩進めて言へば、外資の導入も何も電源開発会社だけにやる必要はない。日本の

国有鉄道はこれほどの財産を持つてゐるのですから、これは私は交渉の仕方によつては、今日六分以下で資金の調達に可能であると思つてゐる。で、そういうことを考へて、そうして国有鉄道の新線の計画が、国民の要望はもうとても各地で非常なものでありますから、むしろそういう方面に進むべきではなからうか。これに對して監督局長はどうお考えであるか。

○政府委員(植田純一君) 確かに一松委員の御意見御尤もでございます。が、御承知通り国鉄のいわゆる工事計画と申しますか、新線建設というものを含みましての工事計画というものにつきましては、国鉄自身の施設の改善と申しますか、近代化と申しますか、その問題と新線建設費という問題とごまかして、この間のいわゆる工事経費の使用上の何と申しますか、調整、バランスと申しますか、そういう点につきましていろいろ問題があるかと思ひます。現実には現在の国鉄につきまゝ入いたしておるわけでありまして、いろいろ施設の改善或いは近代化といふことが非常に山積しております。新線建設と同様にその方面の要望が非常に強い面もございまして、新線建設は大体九十億乃至百億、この程度が現在のところ適當ではないか、かような見地から国鉄の新線建設計画というものが行われておるわけです。又国の財政その他の財政金融の見地から見ても、国鉄のいわゆる資金の枠を大幅に拡大するということも望めませんので、そういう財政金融の現状から見まして、又国鉄のさつき申しましたいろいろの各方面の要望から考へまして、

新線建設は、現在計画されております程度のものが適當ではないかと、かように考へまして予算が組まれているわけでありまして。成るほどこの財源につきましては、更にこの新線建設というよりな国の大きな方針と申しますか、必要上からやらなければならぬ工事につきましては、もう少し国として面倒見るべきであるという点につきましては同感でございます。私どもも機会あるごとにこの点は強調いたしております。さういふ状況になつておるわけでありまして。国鉄のやるべき計画と申しますか、それを補足するといふ意味におきまして、やはり国鉄の新線計画というものが併せて考へられるものではないかと、さういふに考へられます。

○一松政二君 監督局長のお話を承へると、予算の枠に縛られて結局国有鉄道に金が無いといふことなんだ。国有鉄道に過してもらう金がないから、そうしてくだないから、九十億くらいで止むを得ないだらう、これは適當と言ふよりも我慢しておるといふ言葉のほうに私は適當だと思ひます。それが六分の補助がもらへるなら、国鉄としてはどん／＼作つて行けばいい。国鉄としては多々ます／＼いいはずだと私は思ふ。これを運輸省がものを考へるときに、国鉄なら金ができない、民間なら金ができるといふ。六分の補助をすれば私はこの建設が問題になると思ふのです。そこで私は考へてゐるのは六分の補助をやつて、そうして新線を建設するといふ、一応十年といふことを切つてありますけれども、一応補助をやつて、十年間やつて、それが赤字で以て経営がでなかつたらこれを

打切るなといふことはなか／＼むずかしいことなんだ。やらなければ又何らかの方法でこれを補助する、法律が切れば又法律を作るなり何なりして、實際問題から言へば、又継続の問題が起るだらうと私は想像する。従つてこの法律を見れば、その主眼点は一体どこにあるのか。新線を建設する、六分の補助が国鉄ではもう国から、或いは国鉄の予算では九十億しか組まれないから、あとはまあどうも俗な言葉を以て言へば、おやじのほうが一向それ以上金を出さんから、どうも裏門のほうから小遣やつて、それで以てすつかりやつてくれといふような恰好にも見えるのです。そこでこの法律案は、そういうことを奨励するの。或いはもう危く／＼これ以上危険なやつは交通上どうかと思ふから、特に命じて経済上或いは人命のなんだからそれを改良させるためにやるのか。或いは全然廃止すれば困るから廃止せんためにやるのか。どこに一体重点が置いてあるのか、この三つの中では……

○政府委員(植田純一君) この新線の建設又は改良といふものにつきましては、この国土総合開発法によりまして、特定地域の開発計画に區別せられておりますが、こゝいう特定地域の開発計画の環境となるようなもの、或いは北海道総合開発法に引續きますところの開発計画の環境となるようなもの、その他これに準ずるようなものに限定するといふことにならうと考へられるのであります。そういう点につきまして、更に詳細な基準を作りまして、運用しなければならぬと思つております。それでこの第三の問題は、現実の問題として、従来までの問題と

しましては一番切実な問題になつておるといふような状態になつております。一、二の建設改良といふ問題は、こゝういふ非常にはつきりとしたものといふことに限定される、かように考へられるのであります。

○一松政二君 今の御答弁ですと、総合開発の中心になるような所というのであるならば、それをむしろ国鉄がやつて差支えないようにならうに私は考へられるのですが、第一の天然資源の開発その他、産業の振興上特に必要な新線という場合に、これは極く地方に、例えば飯山の開発をしたと、而もその飯山は或る程度相當の埋蔵量がある、これは従来普通の民間会社でそういうものを敷設しておつて、そうしてそれには私は補助はなかつたのじやないかと思ふのです。若しあれば訂正いたしますが、或る飯山に或いは五里か、十里の程度の鉄道を敷設した。そうして専ら鉄物の輸送に當り、或いは精錬の材料を運に送り込んでいた。併しその間に従業員もあり、民間のこれを利用して住民もたくさんあるのだ、そうしてその運搬も専らやつておると、こゝういふもの場合に、この第一は結局六分の補助をやることになると思ふのですが、どうですか。

○政府委員(植田純一君) 只今例にお挙げになりましたのは専用鉄道と申しますか、まあそういうような場合のことじやないかと思ひますが、専用鉄道或いは又専用鉄道でなくとも専用鉄道的な色彩の強いものといふことにつきましては、その対象としては考へないのが至当じやないか、かように考へておるわけでありまして。

○一松政二君 ところが、最初が専用

のように考へて作つておつても、だんだん発達して来て、そして地方のその辺の人間がそれを主に利用するようになるのが順序です。そして最初はその鉱山なら鉱山会社の鉄道として敷設したのだけれども、今度はそれを独立させてしまふ、一つの私設鉄道にしてしまふわけです。近頃随分たくさんそういうのがあると思つてゐます。するとその会社は株主かも知れませんが、その鉄道は一個の株式会社である。法人格を備へて来るわけです。そしてそれを専用鉄道と言ひ切れなくなつてしまふ。その場合にやはりそれがこの補助の対象になりはしないかという気がするのですが、又悪く考えると、こういう法律があると、それに持つて来よう持つて来ようとして、必ず問題が起つて来る。そしてそれを何で防ぐか。この一条では防げないのかという気がするわけですが、そういうことはお考へになつたことございますか。

○政府委員(橋田純一君) この「重要な新線」といふものを加へましたのは、飽くまでも何と申しますか、補助をすることによりまして新線ができていくことを目途といたしておきまゝです。従いまして専用鉄道としてできまゝしたものにつきましては、このあとでいわゆる地方鉄道になりまして、法の趣旨から申上げまして、この新線といふ種類には入れるのは適當でないのではないかと、かように考へておる次第であります。

○一松政二君 余り長くなりますから適當に打ち切りますが、私はそれは實際問題として或る地方に鉱山資源の開發が非常な將來の見込があると、そこで或る会社が計画しておつて、若しこ

う法律があれば、最初に先ず第一に、軌道の地方鉄道会社に先にするのです。そしてそのあとにその辺の鉱山の開發をするために、先に軌道会社を作つてしまふのです。そこでその邊を開發するには、この路線はなければならぬのだと言つて、先ず一分の補助を先に得るわけです。そしてそれから後に鉱山の開發にかかれば、今の監督局長の言ひをいゆる専用鉄道という考へ方はこれは適用にならぬと思つてゐますが、その法律を作つた場合に法律の裏をくぐる、これは日本人の一番上手なところなんです。法律の限界点、或いは裏をくぐつて行こう、そしてそれをやつつもつと手を変え品を変へて補助金を獲得しようとして、そしていろいろの問題を起したりしてやつてゐるのが今までの例だと思つてゐますが、そしてやはり、これを認可、認定といふことになる、神様じゃないのだから、どうしてこれを認定するか、そして又追込まれるような気がしてならないのです。だからこれはもうあなた御客弁は私、求めません。ただそういうこともあり得る。それでそういうことに對して、私はだから認可、認定といふやつは、できるだけ避けたいのだ、神様のすることではないから、認定によつてその補助が得られるか得られないかといふことになる、認定を得るようにならぬ仕掛を以て認定をせなければならぬように追込まれて来るのだ。それには、もう最初の法律の意図はそこになくても、今度は法律を作つたとき、あとで法律になつて公布されれば文章の解釈により、或いは類推解釈により、或いはいろいろの拡張解釈までできていろ

いろな因縁もできたりして、成るほどこれで認定がとれるなといふことになる、いつの間にかそういうものがあるやうなことがなきにしもあらずと思ふ。私はそれを必要として補償する、補償までして新線を作らせるならば、むしろ、私は何も官營事業を欲する人間じゃございませぬが、日本国有鉄道といふものが敵としてあるのだから、むしろその補助金は国有鉄道が頂戴しちやつて、そして国有鉄道はもと元氣を出して、そしてもつとやるべきだと思ふ、もつと金を廻して。そしてなければ外資導入をやればいいのです。そうすればもつとくくく多くなるとんども鉄道もつくし、それからいよいよ戦時中に壊れたやつもあり、だんだん毀損してゐるやつも改良ももつと早く行くと思つてゐます。そこでそういう問題とどうも少し釣合ひがとれないのじやないかと思ひますから、その点は今後十分に、こういう問題を考へるときに、そういう裏の裏まで考へて、そして法律案を出して頂きたいと思つてゐます。私が余り一人でしやつていても如何かと思ひますので、これで一応今日は終了しておきます。

○委員(橋田純一君) まだ質問が大部分あると思ひますが、本日は一応この程度にとどめて、次の議案に移りたいと思ひます。御異存がなければ……。

○仁田竹一君 質疑ではないのですが、この機会に委員長にお取計らいをお願いしたい件がございます。ちよつと簡単にございましてからお許しをお願いしたいと思います。この地方鉄道整備法案の提案の理由を拝見いたしますと、海上運送法

とその目的にいたしましたけれども或いは鉄道の或いはバスによつて受け止める業者の被害と申しまするか、損害は殆んどこの地方鉄道軌道と同じような事情にあるわけでございます。然るに一方で漸く先般離島航路整備法ができましたけれども、それとても本来の利子の補給だけでありまして、それによりまして、同じ目的であり、同じような損害をこうむつております海運業者がそういうふうでありますのに、一方地方鉄道等におきましては、案の内容にもありますやうな、いろいろの補助だとか、或いは利子の補給、或いは地方税の減免といったやうなたくさんな有利な条件ができております法案がございしますが、この場合委員長一つ御迷惑かと思ひますけれども、その鉄道並びに省營バスによりまして、海運業者がこうむつております損害の点につきましては、専門員その他によつて調査の資料をお出し願ひたい。なお又現在の地方鉄道或いは軌道におきまして、助成と認定されておられます路線、或いはその理由及び助成の種類、金額といったやうなものを併せて参考資料として御提出を願ひようにお取計らいを願ひます。

○委員(橋田純一君) 只今の仁田委員のお話は、実は私も適當な機会に質問しようと思つておつたのですが、從來鉄道省時代におきましては、同種の交通機関の場合には補助をする、種類を異にした交通機関の場合には補助しないといった原則というほどではないかも知れませんが、そういうことが從來方針のようになつて行かれて来たと思ふのです。だん／＼自動車、それから海運、鉄道とこの三つの交通機関が普

及しますにつれて、日本のような土地柄ではそれ／＼並行、接近の形になることがますます／＼殖えて参りますので、それに対して運輸省はどういうふうな考へ方を持つてゐるか。この法案の後半の問題と関連してお尋ねしようと思つておつたわけなんです。御要求がありましたので、政府のほうに今御注文になりました趣旨をお伺ひして、資料をお出し願ひたいと思ひます。

○政府委員(橋田純一君) 何と申しますか、鉄道、自動車、陸上交通の発達によつて海運のこうむつた損害に関する資料といふことが一番最初にお話がございまして、その点につきましては、関係の方面と打合せをいたしまして、そういう資料ができるかどうか、私担当が違ひますので、果してそういうことができるかどうかといふことはちよつとわかりかねます。

○仁田竹一君 今に關連しておりますが、できるかどうか確信がないといつたやうな御客弁でございしますが、それは一つ海運局関係のほうからこれを調査する或いは海運局のほうと鉄道と協力願ひまして、資料を出して頂くようには願ひしたいと思ひます。若しおわかりならぬようでありますならば、私の知り得たものでも相当数ございします。これは折角地方鉄道軌道整備法案を御提案になりました關谷さんがいらつしやいますので、よく御存じだと思ひますが、一つ鉄道連絡線或いは省營バスによりまして損害をこうむつておりますもの、或いはそのために会社が破産に瀕してゐるやうなのは幾らもございせん。そのことを申上げますと時間を要しますからここでは

省略いたしますが、場合によりましては海運局方面との御協力によりまして資料をお出し願いたいと思ひます。

○政府委員(植田純一君) 海運局と打合せをいたしました。

○委員(前田謙吉君) それではまだ質問が大分残つておるようでありまして、次回に譲りまして、本日はこの法案に關してはこの程度にとどめておきたいと思ひます。

○委員長(前田謙吉君) 次に海上運送法を議題に供します。

前回は引続き質疑のおありのかたは御発言を願ひます。

○一松政二君 私、關谷さんにもう一度伺ひたいと思ひますが、或いは重複するきらいがあるかも知れませんが、もうすでに出ている質問のことかも知れませんが、その点がありましてならお許しを願ひたい。長いことはとらんつもりであります。これは四十三条の五トン未満のものはこれは適用除外になつておつたわけなんで、当局としてはこれを最初拡張する意思はなかつたであらうと思ふ。そこで特に五トン以下を問題にせなければならなかつた根本の理由を關谷さんから、もうすでにあつたかと思ひますけれども、これはお許しを得ましてもう一度お願いをしたい。

○衆議院議員(關谷勝利君) この五トン未満を海上運送事業から除外せられておつたのでありますが、これは旅客定期航路事業の公益性といひますか、そういうふうなことから考えまして、五トン未満の船舶だけでやるのであつてもろかい船によるものでない限りには、海上運送法の規定を適用する。そして安全性の確保をいたしまして、

何といひますか、一般大衆の利便を圖りたい、こういうふうな気持ちでそういたしたのであります。

○一松政二君 そうするとこれはこの前も私は質問いたしましたのですが、この五トン未満のものをやつておるものは、つまり企業で言へば零細企業に属するいわゆる小企業のものであると思ふのです。従つて小企業のもものは設備なり能力なり落ちることはこれはもう中小企業の問題を論ずるまでもないと思ふのであります。であるから私はいかと言つてこの前伺つたわけですが、そうして中小企業であるだけに、設備又は労働条件或いはその他一般の基準はなか／＼法律通り行かずに、今日労働基準法の一番の適用の問題になつておるのが中小企業であり、中小企業を大企業並に取扱ふことは無理だといふことも一般の常識になつておるのですが、この法律では、その面に關する限り、これを大企業と同一に取扱ふておるのだから、小企業もそれで差支えないとお考えになるのか。

○衆議院議員(關谷勝利君) その点は何といひますか、いわゆる小企業でありまして、これが取締の對象外になつておる限り、非常に何といひますか、定員外を乗せるというふうなことは、或いは設備あたりも非常に不完全なものであつて、そのために大衆に非常な迷惑をかける、こういうことになるのでありますので、大衆の利便というふうなことから考えますと、いづれもこれをこのまま放置することはできないといふことで、これは入れたのであります、この適用を受けた

からといひまして、何といひますか、中小企業がこのために非常に悪くなるというふうには私は考えておらんのであります。

○一松政二君 そうすると、中小企業で労働基準法が問題になり、安全設備その他が常に監督官庁のいつも世話のやける、そして違反の起る件数が大企業と比較にならんほど多いのです。が、この海上運送法のこれについて、そういう御心配は持つておらないといふのは、私はちよつと少し納得が行きかねるのですが……

○衆議院議員(關谷勝利君) 労働基準法といふふうな……

○一松政二君 いや、私は労働基準法をただ例にとつただけの話でありまして、つまり労働基準規則には、何も労働の条件ばかりじゃない、いろ／＼な安全性の問題もある。ボーラーでも何でも、或いは建物についても、この設備的にも労働基準法では工場の安全その他について随分細かい規則があるわけですから。大企業はそれで平気なんです。ところが小企業に限つてそういうものがなか／＼行われず、その通りに行かない、やれば仕事ができない。労働条件にすれば非常に劣悪である。設備にすればなか／＼その通りに行かないといふのが多くの今日の中小企業の悩みであるし、労働省としてもその面においては非常に世話がやけて適用の手加減をやつておるのが現実だと思ふ。これは海運局長に伺ひました。然らば今の相当規模の定期航路をやつておる船と同じにお取扱にならうとする御意思ですか。

○政府委員(岡田修一君) 五トン未満のものが海上運送法の対象になります

ことによる負担加重という面につきましては、検査の面、それから船舶職員を載せなければならぬ、この二点である。この二点につきましては、この附則にありまうように五トン以上のものと異なり非常に緩和した検査の方法、それから船舶職員につきましては、極めて軽微な免状持者を雇ひ、而も現在やつておられます者につきましては、必要のないような経過規定を置いておるだけでございまして、従いまし

てこれによつて非常に負担加重になつて経営がでかなくなるというふうなことは恐らく絶無であらう、かように考へております。一面におきましては、そういう法の対象になりますと、絶えずこれが放任されておりますといつどいう競争相手が出て来て経営が不安定になるかわからん。ところがこの法の対象になりますことによつて、経営に對しても一応安定した見通しができるといふ非常に利益する面もある、かように考へるのであります。

○一松政二君 私は言葉尻を捉へるわけじやありませんけれども、今の海運局長の言葉から、競争者が現われなことが進歩であると思ひます。それで古い船を設備の悪いまま安心して、独占でないまでも、既設の人間以外には許さんといふことであるならば、認定以外に許さんといふことになると安心感を持つてゐる。おつしやる通り安心感を持つてゐる。そうしてその辺を監督する人と或る程度政府が相通すれば安心してやつていられる。ところがそうでないことになれば、新しい船を建造して、そうしてお客さんを取つて行くといふ考へがないとも限らな

い。それをチェックすることは私は合理化なり、日本の国民経済を私は何もかも無軌道、自由を言つてゐるのではありません。そういうところは非常に弊害もあるが、それが又進歩の糸口になるので、すべてを許可制に持つて行つたり、新船建造を抑えたりすることは、私は日本の産業政策としては今日まだとるべきでないといふ考へ方を持つておられますが、これはまあ一点。ただ、今そういうわけで、今日労働基準局などが、大きく言つて、私は労働基準局を批判する理由もなければ何もないのだが、実際問題として随行できないといふことになる、そこに手加減といふ問題になるのです。手加減といふのは、いわゆる匙加減になるし、いわゆる俗に言う要領のいい者が勝つことになるわけですね。で、私は必ずしもこれによつて安全性が増すかどうかはこれは疑問であると思ふのです。でありますけれども、念のために私が申し上げておきますが、そうすると、今やつておる者は、少くとも従来と大差なく営業を継続する、大した負担なく安心して営業には従事せしめるといふ一応の行政上のお考へは、さように解釈してよろしいと思ひますか。

○政府委員(岡田修一君) この法案を運用いたします場合には、大体そのような考への下に運用いたします。使用いたしました船舶が非常に危険で使用に堪えないといふふうな場合は、これは別かと思ひます。

○一松政二君 そうすると最初の考へ方と、ここで修正案が出たときの考へ方において多少の心境の変化があると思ひます。見て差支えございませんか。

○政府委員(岡田修一君) 只今の御質問の御趣旨ですが、最初の案……

○一松政二君 適用除外で差支えない場合を考へておつたとき、五トン未満もすべてろかいでない限り、引つくるめてしまふという修正案がここに出来るわけですね。この適用除外になつておる場合の考え方と、五トン未満のものに非常に事故が多かつたからこゝまでしななければならぬという、心境にどんな変化があつたのか、こういうことです。

○政府委員(岡田修一君) 私どももいたしまして、五トン未満の旅客船を取締の対象にすることが必要である、かように感じておつたのでございます。それが、これが実行に着手するのにもう少し研究をして見たいというふうな気持ちから、何と申しますか、ちよつと躊躇しておつたというのが今までの状況でございます。

○一松政二君 私はこゝで念を押しておきたいと思ふことは、今の検査と、その手心の問題と、日が足らず、検査も、監督も私に十分であると思ひます、実際問題としては、これはもう答弁は如何にもできますが、私の感じでは、莫大な人間を新しく採用しない限りでは目が届かん。でありますから、この法律を適用するのには、或る所には厳しくなり、或る所には頗る寛大であるという問題が私は将来起りはしないか。そうして又これは私が注文をつけておるのは、これがために運輸省が又余計な費用を使わぬようにして頂きたい。従来の人員でできるだけ繰合せてやつて頂きたい。これはよほど緊急止むを得ざれば別であります、が、とかく国民の目からは公務員の数

が多い。これを減せ、行政整理しろということは、これはもう国民の要望でありますから、法律を作つて法律を施行すると、施行するのには人間が足らんという問題が起る。そこで私は法律を余り作るのは好まないのですが、一応審議をしてみても、皆さんの御意向に従うわけですが、一応この法律はまずまず人を要求するようになければ法律である。であるから、この法律の精神と実際問題との間には非常な懸隔があると思ひます、実際問題として、でありますから、これを施行するに當つては、そういうギャップがあるものをそのまゝ受取らなければならぬ。私は運輸省としては現状であると思ふので、この法の施行については深甚の考慮を必要とする。つまり不公平が起つて来る、或る所には目が届く、或る所には目が届かぬので、何をやつていともしようがない。それを目を届かせようとするには到底人が今の検査官の二十人、三十人あつたところでどうにもならない。そういうことを全部考慮に入れて、若し同僚諸君がこの法律案をこのまゝ通すというのであれば、私はそれだけの考慮と施行上に対する万全の御注意と、そうして経費をこれがためにお使いにならんやうにということとを私は要望をいたしまして、この法律案そのものは一応私は好みませんけれども、あえて一人だけでもどうあつてもこの法案は通せないと、自分でそこまでの考えもまだないし、自分でも同僚諸君の御意見にお任せしたいと思ふのですが、少くともこゝまで拡張したのでは網の目が非常に大きいから目が届かん、届くといつてもそれは嘘八百で届きはしない。だからそういう

う前提で万全の御注意を以てこの施行に当られんことを希望して私の質疑を終りたいと思ひます。

○委員(前田謙吉君) ほかに御質疑はございませんか。

○木島虎藏君 海運局長にお尋ねいたしますが、保険ですが、保険かけるやつを、将来こういう法律に触れるような旅客輸送に対しては、集団保険をかけるというふうな用意はございませんか、今すぐじやなくても、お考えは……

○政府委員(岡田修一君) 現在、實際上の行政指導によりまして、旅客事業者の団体と保険業者の団体との間に団体契約を結んでおるのでございます。が、これを強制保険にまで持つて行くかどうか、それにつきましては私どもの考えではまだその機が熟してないのではありませんか。これはいろいろ認識の相違等もございまして、仮にそういうもので一般の御意見を徴しました場合に、果して御賛成願えるであらうかどうか、こういう疑問を持つておるのでございますから、そこまで一挙に進むことを躊躇して、おる次第であります。併しながら事務柄の性格といたしましては、先日御議論もありません。是非とも全体がこゝういふ保険に入り得るやうなところまで持つて行きたい、かように考えておるのであります。もう少し時日をかけて頂きまして、事態を見極めた上において、そういう点まで持つて行きたい、かように考えております。

○委員(前田謙吉君) 他に御質疑はございませんか。

○加賀山之雄君 もう一度十九条の二のことに付いてお伺ひしたいのですが、

どうも旅客交通事業、大きく言へば十九条の「旅客定期航路事業を永続的に確保し、」ということと、「且つ、旅客の利益を保護するため」ということは、大きな目でみれば一致すると思ふのですが、目前のことを言つて、これはどうも一致しないので、できればその保険契約なんかしないで行きたい、殊に収益の少いところですね。そうするとこれはどうしても旅客の利益を保護することに結果はならないのです、

「且つ、」と平易に書いてあります。が、一体それは、廃止した場合には行政指導というお話もあつたが、それをどういふふうにするか、それをどうも重視されますか。尤も親心で、結局大きな目で見れば会社の利益にもなるので、目前の利益に提われないで保険契約を結ぶ、こゝ言われるのですが、で、私がそう申上げるのは、私は昨日伺つたところによると、やがて船の場合、これは船舶安全法でそういう事故のなことを望むわけですが、併しこの実績を拜見いたしました、かなり起きている。小さな船ばかりではなく、かなり大きな船にも起つております、かなりいつた場合に、これは金で済むこととてありませんが、できるだけそれに対してはお客様の生命財産を尊重してもらわなければならぬ、まあかような意味からお伺ひするわけなのです。

○政府委員(岡田修一君) 本条の運用といたしましては、勿論旅客の利益を保護するということを先ず第一に考えるべきであらうと存じますが、旅客の利益を考へる余り、旅客定期航路業者が、實際上それを負担する力がないのに無理やりそれを命令して、旅客定期航路事業の経営が非常に困難になる

ということとは、一面において又旅客の利益に反する点でもありますので、まあ旅客定期航路事業者がその事業の経営を営むに支障なく、且つ旅客の利益を保護する必要があるという場合に、この命令を出すことになる、かように考へるのであります、まあこの両方の目的をできるだけ調和して運用するようにはしたい、かように考えておる次第であります。

○加賀山之雄君 無理をさせると旅客の却つて利益を保護することにならぬ。営業の永続ができなくなると言われまして、私はそういうことこそ、そういうお言葉の中には恐らく危いと知りつてもまあさかのことであつた場合に、どうも何もできないのだという、非常な私はお客さんに対して申訳のないことになるのであつて、そういう場合に命令をしてやめさせない。その場合に補助であるとか、適切な方法を知らなければいけないので、危い」と知りつつ、ほかにやり手がなから危い経営をさせておる、運送をさせておる。そうして保険契約の命令をなさないと、うことはどうも少し良心的でないやうな感じがするわけなのですが、それからこの保険契約取消、これも内容はどういう契約になるのですか。保険契約の内容及び、損賠償の範囲とか、そういう点について……

○政府委員(岡田修一君) 私どもの実際上この条文を運用する方法といたしましては、先ほど申しましたように、定期航路事業者が団体的に船客の保険に加入しているわけでございます。従いましてこの命令を出します場合は、

どうも旅客定期航路事業者がその事業の経営を営むに支障なく、且つ旅客の利益を保護する必要があるという場合に、この命令を出すことになる、かように考へるのであります、まあこの両方の目的をできるだけ調和して運用するようにはしたい、かように考えておる次第であります。

その団体の一員となつて、そうしてその航路については、一人当り事故が起きた場合に二十五万円の保険金を払い得るような保険契約を締結するよう、こゝういふふうに指導いたしたいと考えるのでございます。

○加賀山之雄君　そうしますとその内容としては二十五万円が限度ということになるわけですか。

○政府委員(岡田修一君)　現在では二十五万円とそれから五十万円、二種類の保険を締結しておるわけでござい

ます。これを五十万円或いは百万円にまで上げてはどうかという意見も団体保険契約を締結する場合にあつたのでござい

ますが、定期航路業者の負担力その他からいたしまして、五十万円口と二十五万円口、こゝういふ二種類にいたしておるのでござい

ます。中には二十五万円でも負担が多過ぎるというよう

な意見もあるようでござい

ますが、或いは小さい定期航路業者が多数に入るとい

う場合には、或いはもう少し額の小さいものを設ける必要が起つて来るのではない

か、かように考える次第であります。

○加賀山之雄君　私としてはひつくり返したりしたら大変だ。会社は勿論潰れるのは当然だとい

うくらいのはうが本当はあれなんです、それによつて安易な気持を持たせることは、余り運送業としてとるべきことじやない

ように思うのですけれども、どうもいふ／＼承わつておると、そのような点が少し心細いような感じがいたすわけ

です。かと思ひますが、まあ私も定期航路事業者にこゝういふ旅客の安全或いは利益保護のために行政するといふふうな

ことにつきましては、割合経験も浅いわけ

です。従いまして少し経験を積んだ上においてもう少し御要望に

応じようと思つてござい

まして、今一季に私も先方のお考えになり

ます。よろなところまで持つて行くこと

につきましては、多少の不安があるわけ

でござい

ます。

○一松政二君　今の保険の問題で今お

考えになつてゐるところは、死亡した

場合のことばかりお考えになつてゐる

のですが、私は重傷を負つたとか、今の保険の内容が問題ですが、これは死

んで、間病院に入つておればいいというよう

なものには及ばないのですか。

○政府委員(岡田修一君)　軽傷と申し

ますか、例えば耳を失つたときには一割とか二割とかを補償するといふと

ころまでやるわけであり

ます。

○一松政二君　あとはこれで打切つて

おきますが、結局さつき海運局長が告

白されたように、まだ余り慣れないの

です。これから十分勉強してそうして

皆様の御要望に副われると思ふので

すが、余りこれが拙けてゐるためにそ

ういふ問題も起ると思ひます。どうぞ繰返すよう

で、次の附帯決議が行われることを条件といたしまして賛成いたしたいと思

ひます。附帯決議文を讀んでみ

ます。

附帯決議

政府は、この法律の施行に伴い、小

型船舶による旅客定期航路事業で、

新たに法の適用を受けるものにつ

ては、附則第二項及び第三項の運用

に際し、原則として従来の事業が継

続して営み得るよう特段の意を用い

られんことを望む。

右決議する。

以上です。

○重盛壽治君　私もこれについてはかなりい

ろ／＼の問題の点で異議があり

ますが、併し旅客のこゝうした不時の災害に

対する救済ができるということに

ついては、一歩前進だと考えますの

で、原則的に賛成をいたします。

そして今木島委員の言われました

ような附帯決議にも賛成します。この

附帯決議を付けて、単なる付け放し

といふことではなくて、この附帯決議の

精神に則つた運用をされることを希望

して賛成をいたします。

○仁田竹一君　私も本案に賛成であり

ます。

併しなが

らいろいろ

／＼特に

保険の問題

につきま

しては疑

義がある

ことであ

ります。

例へば本

案の保険に

関します

而も国のほうでは安い料率の運賃加算をして、これで許す、而もそれは強制命令である、こういうようなことになつて来ますと、一面におきましてこういふ法律であり、これを強制し、而も運賃の査定をする場合に二・五以上は加算をしないのだということになりますと、一方定期船協会に必ず入らなければならぬ、この定期船協会も又これを拒むことができないという法律、或いは又この代理店と同じような意味の法律のありませぬ限り私はいろ／＼な問題が起きて来ると思ひます。従ひまして極端に申しますならば、そういうふうにならずと話を推し進めて行きますと、代理店業というものの自体が、或いは独占禁止法に触れるのではないか、こういうふうな考え方もあります。それでい／＼と考へてみますと、この法案は必ずしも万全な法案とは考へられせん。なか／＼局長さんはい言葉を申されましたので、いわゆる伝家の宝刀とおつしやいましたが、その通りであります。これは抜けばい／＼問題が起きて来ます。従ひまして私は原則的には特に、道路運送法にもこれと同じような文句がありますので、まあ客観的な情勢と申しまするか、又最初の試みと申しますか、或いは将来、局長さんが御答弁になりましたように、順次完全なる段階にまで持つて行くのだというような言葉を信用いたしまして、い／＼疑義があり、問題が起ることだろうと思ひますけれども、一応本案に賛成いたしますが、この法案によりますと、大臣が保険契約の締結を命令される場合、十分その点を御考慮なさいまするか、或いは又一面特定されたる取

昭和二十八年八月二十六日印刷

扱店等の問題につきましても、独禁法等をよく御考慮の上で発言されるか、或いは又運賃の査定をいたしますときに、任意であります本人の意思以外の方法によりまして、保険加入いたしまする場合の保険料率をも運賃査定の前に御考慮をいたしまするか、何とかしなければ非常なる矛盾を生ずる法律だ、このように考えますが、さつき申しましたように、道路運送法にもあることでもありますし、又い／＼の客観情勢並びに将来理想に持つて行くその段階だといふ言葉を信じまして本案に賛成いたします。

なお五トン未満の問題につきましても、これは申上げるまでもなく、五トン未満の旅客船は許可もなく定員の定めもない、船長、機械士等の技術員も要しない、それで運行いたしましたために、近來或いは広島島の江田島におきましても、又先般の長崎におきましても十数名の死傷者を起しておる実情もございしますので、五トン未満も当然許可を要する客船としての取扱をしなければならぬということに對しましては、これは満腔の賛成の意を表したいと思ひます。まあ私の意見を副えまして本案に賛成いたします。

○委員長(前田君) 他に御発言はございせんか。他に御意見もないようでありますが、討論は終結したものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田君) 御異議ないと認めます。それではこれより採決に入ります。

なお念のために申し添えますが、衆議院の修正いたしました案が原案で

昭和二十八年八月二十七日発行

ございします。本案を原案通り可決することに賛成のかたは挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田君) 全会一致でございします。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。

次に討論中にごさいました木島君提出の本案に附帯決議を付することに賛成のかたの挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田君) 全会一致でございします。よつて本案は附帯決議を付することに決定いたしました。

それから本院規則第一百四条によりまして、本会議における委員長の日頭報告の内容等は、あらかじめ多数意見者の承認を得ることとなつておりますので、これは委員長に一任を願ひたいと存じますが、御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田君) 御異議ないと認めます。次に本院規則第七十二条により、本案を可とされたかたは順次御署名を願ひます。

多数意見者署名

入交 太蔵 重盛 壽治
岡田 信次 仁田 竹一
一松 政二 加賀山之雄
木島 虎藏 東 隆
大倉 精一 大和 與一

○委員長(前田君) 本日はこれにて散会いたします。

午後四時四十八分散会

七月十四日本委員会に左の事件を付託された

一、水先法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は六月二十二日)

一、鉄道敷設法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は七月一日)