

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第十三号

昭和二十八年七月十七日(金曜日)午後二時四分開会

委員の異動

七月十五日委員松浦清一君辞任につき、その補欠として片岡文重君を議長において指名した。

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

植竹 春彦君
岡田 信次君
仁田 竹一君
一松 政二君
加賀山之雄君
森田 義徳君
大和 與一君
東 隆君
木島 虎蔵君

衆議院議員

關谷 勝利君

國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

政府委員

運輸省海運局 海運調整部長 国安 誠一君
運輸省鉄道 監督局長 植田 純一君
運輸省鉄道監督 局長 細田 吉蔵君
運輸省鉄道監督 局長 山内 公猷君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員

常任委員 田倉 八郎君
会専門員

本日の會議に付した事件

○地方鉄道軌道整備法案(衆議院提出)
○海上衝突予防法案(内閣提出)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

地方鉄道軌道整備法案を議題に供します。

前回に引続き、質疑のおありのかたは順次御発言を願います。

○木島虎蔵君 第三案の一項でありまして、これが入るので国有鉄道と競争になるような線も許可される中に入っているのですか。こういう目的を達すれば、競争という意味は非常に問題がありますけれども、例えば東京、大阪の高速鉄道を作ろうというふうな私設鉄道の発案があつたときに、これが対象になるかということですが、実例を挙げて。

○衆議院議員(關谷勝利君) ちよつと只今の御質問の趣旨がわかりかねるのですが、もう一回お願いしたいのですが……。

○木島虎蔵君 この第三条で私設鉄道の新線をやつたときの補助の条項が一、二、三と書いてあるわけですね。その中で国有鉄道が、現在ある国有鉄道の輸送力が足りなかつたり、不十分だというのが私設鉄道でそれを補う意味において、或いはもつといふものを作ろう、こういうふうな企図があつた場合にこの法律の対象になるかどうかという事です。わかりましたか。

○政府委員(植田純一君) この法文を本日にこのまま解釈しますと、競争になるものもならないものも別に差別はないと思ひますが、實際問題といたしまして、国有鉄道で用が足りていないような場合に、更に私鉄の新線を敷くというふうなことが起りますか。どうか、多少疑わしいと思ひますが、どうしても国有鉄道では、この目的にありませんところの天然資源の開発ができない、どうしても私鉄の新線を敷かなければならぬというふうなことが仮に起り得るとすれば、或いは法律の建前としては、対象になるのではないかと、かように考えられるわけですが。

○木島虎蔵君 そのときに、その必要があるかないかということをお判断するのは運輸大臣ですか。

○政府委員(植田純一君) 勿論運輸大臣が認定をするという建前でございますが、運輸大臣は、いわゆるこの資源の開発上特別に重要な使命を持つているかどうかということにつきまして、決して独断的にきめるのじやなくして、関係の方面、例えば政府部内の機関で申しますと経済審議庁だとか、まあそういう国の長期計画に必要を非常に権威を以て主張できるような関係の向とは十分相談いたしまして、運輸大臣が認定するということにならうと思ひます。

○木島虎蔵君 今のお話はそういう手続をするということでありまして、国有鉄道で新線を作ろうとする、敷設法という法律に則りまして、この手続

によつてやるわけですね。ところがこの私設鉄道だと、そういう法律の手続がなくて、行政上の手続によつてやるわけですね。そうすると、まあ形式的に言いますと、私設鉄道のほうが簡単につけやすい。そうすると日本の国有鉄道は狭軌ですからスピードや何かで、速度や何かでどうしても到達し得ない部分がある。そうすると今度広軌の高速でもやれば四時間半ぐらいい大阪まで行くとか、或いは四時間で行くとかいうようなことが起り得れば、そうすれば私鉄のほうが簡単につく。

○政府委員(植田純一君) まあ實際問題といたしましては、いろいろと疑義もあるかと思ひますけれども、地方鉄道と免許いたしましたのは、その地方鉄道というものの性質といひますか、一応まあその地方的な交通ということになつていられるわけですね。どこまでが地方的な交通であるかということになりますと非常にむずかしいと思ひます。が、少くとも地方鉄道というものが地方的な交通を目的としていられる性質のものでございまして、只今例にお取上げになりましたようなことは、實際問題として起り得るかどうかは一応別といたしまして、そういう大動脈的な輸送というものは、これは何と申しましても国鉄の主たる眼目としておるものでありますので、国有鉄道では

とても、何と申しますか、目的が達せられないので、どうしてもそれが必要である。補助までしてどうしても私鉄をしてやらなければ、国有鉄道では用をなさないと云うようなことはちよつと考えられないのじやないかと、まあかように考えておるわけでありませう。

○木島虎蔵君 そうすると、これは幹線交通にはこの法律は適用しないと、こゝろ理解していいわけですね。

○政府委員(植田純一君) まあ幹線と申しますか、いわゆる地方鉄道そのものが、さつき申しましたように、地方的交通というものを目的としておりますので、いわゆる国の大動脈を私鉄でやるということとは、現在の法律の建前ではちよつと考えられないじやないかと、まあかように考えておるわけでありませう。

○木島虎蔵君 大体お話しはわかりましたけれども、片方のほうでは敷設法でそれをつけるときに強く縛つて、片方では形式的に非常に簡単にできていられるので、この法案全体が、国鉄より私鉄を作ることを奨励法みたいな感じを受けたものですか、それ聞いてみたのですが、別にそういう意味はないんでしようね。

○政府委員(植田純一君) なか／＼鉄道を新らしく建設するということは、まあ資金の面その他なか／＼容易でないものでございまして、これは国鉄におきましてもそうでありまして、特に私鉄におきましてはなか／＼容易でない。

従いまして普通の場合におきましては、なか／＼新線建設ということはそつたやすく考えられない問題だと思つております。ただいわゆる資源の開発その他、勿論国鉄と私鉄と両々相持つて日本のこの交通の整備ということができるのであらうと思ひますが、非常に私鉄の場合におきましては、特にまあそういう困難の状況でございまして、なか／＼私鉄で新線を敷設するといふことは現実の問題としまして、なか／＼その例がない、或いは非常に少いというような状況でございまして、従いまして特にこの重要な使命を持ちました新線につきましては、この助成方策が必要であらう、かやうに考えられるのであります。

○一松政二君 木島さんの今伺つたことと関連してですが、この法律案は木島さんがさつき指摘されたように、私設鉄道の敷設を大いに助成し奨励する建前になつておると思ふのですが、今現在考えられないといつたところで、法律は今年作つて来年廃止するものでは多くの場合ないわけで、それならば臨時立法の一年か二年、これだつたら或る程度長期の考えを持つてお作りになつて法律だらうと思ふのです。幹線の場合に先ほど木島さんが御指摘になつたように、日本の内地が金がないからといつて外資の導入の問題もあり、現に高速道路と云ふものがしばしば問題になつておるうちに、高速鉄道といふことが、私は国鉄と離れて、これの有力なる計画者が現われて、それに外資がついて来たならば、国鉄を尻目にして計画をしたときに、それは大きな問題になつて、この法律で

必ず私はその対象を要求されると思ふのです。そうすれば運輸省は一方に国鉄は国鉄として維持しながら、一方私設鉄道を非常に保護奨励することになる。今日日本の国鉄が外資導入の対象になるかならんか、これは別問題です。これは日本の社会情勢と国際情勢と、殊に大きく響くのは労働問題です。この労働問題が頗る常識的になり、外国の資本家が日本の、現に第一次大戦の後はドイツの鉄道に対してアメリカはうんと投資しているわけですから、それから誰が見ても固有財産として最も目ぼしい日本の固有鉄道に外資の導入をこちらが希望した場合に、来ないといふことはどこかに欠陥がある、経営上に欠陥があるか、社会上に欠陥があるか、労働問題、日本の社会人心に欠陥があるか、いづれにしてもそういうことなんでしょう。けれどもそういう問題はいづれ落着くところに落着かなければ日本が自滅する以外にはないので、日本が自滅することをお互いに信ずる人はないでしょうから、どこかに安定点を求めて行くと思ふのです。その場合に固有鉄道と私設鉄道との法律上の保護の仕方がここで毅然と私ととれておるような気がするのです。それと第三案の第一項の、これは新線ですから、天然資源の開発その他産業の振興上特に重要な新線、こんなものは理窟をつけるのはわけないんですよ、こんなものを理窟をつけたときに、そうでないと言つても、それは理窟のほうで勝つてしまふ。それはそのときに、場合によつたら政治問題まで行くかも知れませんが、それは又固有鉄道が余り面白くない経営じやないというような場合においては、或いは労働問題など

によつて好ましい結果を得られないと言へば、新らしく鉄道を敷こうというやうなことがどこでどういふことにならんとも限らん。これは架空のことかも知れませんが、そのときにこの法律は必ず固有鉄道に不利であつて、私は他の私設鉄道に軍配が上るようにはできないと思ふのです。これは新線の場合です、それから第一、第三の、これはこれをビツク・アップするときにどういふものに当てるか、アツプするかどうかといふことをビツク・アップするときに私は非常に問題が起ると思ふ。これは今の新線建設を要求することよりもつと問題を起し勝ちな法律案だと私は思ふのです。私はこのいふやうな疑いの余地のないやうな基準である場合には運輸大臣の認定といふことでいいだらうと思ふのですが、非常にぼんやりして、どちらでも理窟のつけられるやうな基準を法律で定めた場合には、その運用に当りまして種々の問題を醸すと思ふのです。ただ今そうではない、只今のところは考えられないとお答えになりまして、情勢は刻々に変化する、人心も刻々に変化する、併し法律はそう朝令暮改もできるものではない。そういう法律ならば作らんほうがいいといふ問題にもなりませうから、もう少しこれを、折角お作りになるならば、そういう主管大臣なり或いは政府のそのときの当局者の裁量の余地を余り大きく取入れるやうな標準を示されることには、私は禍根が残りはしないかと思ふ。そういう点を御心配にはなりません。これは關谷さんから

一つお答えを願ひたいと思ひます。○衆議院議員(關谷勝利君) この認定或いは承認をするにつきましては、何といふまいですか、厳格な基準を設けておいて、そうしてそれに該当するもののみを認定或いは承認する、このいふふうにしたかと思つておられますので、その認定又は標準の基準といふもので如何なる場合にでも考えられるといふやうなことでなくして、非常に限定せられた厳格な基準を作りたい、このいふふうにおつておるのです。

○一松政二君 その基準は命令によつてこしらへるのですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) そうです。大体その基準は省令によつて作りたいと、このいふふうにおつておるのです。

○一松政二君 そうであるならば、私は省令を一度ここに御提出を願ひたい、これで予定されておるところの省令を、それでなければ法律はぼんやりしておつて、そうして省令で金縛りに縛る。今までそういう傾きのあつた法律はたくさんあると思ふ。私は先般来当委員会の問題にしておる船腹の調整法にしても、前の法律などのごときは、命令は確かに我々から見れば法律に予定してないことを命令でやつては、この場合でも非常にぼんやりした基準を設けて、今度運輸省はこの法律が可決されたらば、それに基いて今度は省の責任においてその眼鏡にかなつたやうないわゆる省令をお作りになる。そうすれば我々としてはどうしてこの法律と同時に、その法律を基礎にして予定されておる省令をも一応審議の対象にせなければ、法律案だけを通過しても何の意味だかわからなくなるという感じがいたしますわけでございます。

○政府委員(植田純一君) 只今一松委員の誠に御尤もな御意見でございます。先日来お話し上げましたこの法律の趣旨といふものは、飽くまで非常に制限をされた運用をするという法律の御趣旨でございます。その点は従来ございまして、極めて特別に必要なものに対象を局限するといふ御趣旨でございます。それでこの法律が若しでき上りました場合におきまして、その法律の趣旨に副うように運用いたしますにつきましては、その線に沿ひまして、もう少しはつきりとしたいわけの基準を作つて行かなければならぬやないかと思ふ。ただ問題と申しますか、窮極のところは予算上の、いろいろの予算の裏付けといふことになりまして、そういう趣旨に副ひました省令を作りますにいたしまして、運輸大臣が独断的に省令を作るといふわけにも参りません。政府部内におきましていろいろとまあ関係の向とも打合せまして作らなければならぬ、当然さうあるべ

は助成の形でやる。行く／＼は儲からないような不便な所、そういうような所にも国鉄がずつと伸びるような態勢を整えて行くのが、これが本当な線かと思う。その場合に非常に儲かる線、有望な線、そういうような線に国が助成を手立て、そうしてそれがど／＼利益を上げる、こういうようなことになつて参りまして、その間にそれを国が有鉄道にする、こういうようなことになりまして、私は税金で以て助成をして、そうしてでき上つたものを又税金で買上げるという、そういう国民にとつては迷惑な形が出て来ると思う。そういうことを考えますと、この場合における助成の方法、その他非常に私は今おつしやつた能率の高い経営、それから国鉄、私鉄両々相俟つてやつて行くのだ、こういう行き方は私には大きく考えなければならぬ点があると思ひますが、私は国鉄が採算制を離れてそうしてやつて行く、こういう立場に立つておるならば或る程度了解がつく。併し採算制をやはりとして、能率の高いものを重点的にとるといふならば、私鉄との関係は非常に困難な問題があると、こう思ひますが、その辺どんなお考えをお持ちにおられるか、お伺ひしたいのです。

○政府委員(植田純一君) 或いはお尋ねの要点に合致しているかどうかと思ひますが、国有鉄道は先ほど申しましたように、能率的な運営によつて公共の福祉を増進するというを目的としておるわけでありまして、勿論採算といふことを度外視することはできません。又重要な関心を持たなければなりません。現在、国鉄の既設線にお

きまして、線路別に見ますと採算がとれるというのは三分の一ぐらいでありまして、あの線は採算がとれておらない。併しそれはやはり日本の大きな交通網と申しますか、交通の動脈は少くとも国鉄でやるという大原則が我が国には立てられておりますので、勿論その交通計画或いは又重要な資源の開発といふような意味を持つておるべき線につきましては、国有鉄道はその性質として、全体としての採算という見地から、部分的には非常に非採算的な線もやつて行くべきである。かように考へておりますが、最近新線建設をいたしておられますが、その線だけの採算といふことから見ますと、採算とされる線は殆んど皆無だと言つていいかと思ひますが、併し国有鉄道の性質、又全体的ないわゆる運営によりまして公共の福祉を増進する、こういう使命から申しまして、当然或る程度の新線建設はやるべきものであらう、かように考へられるのであります。私鉄の場合につきましては、先ほどお話ししましたように、飽くまで私鉄の本旨といふものは地方的な交通を目的としたしておるものであります。勿論今日の状況と申しますか、交通網が相当発達をいたしました今日の状況におきまして、直ちにこの採算がとれるというような新線が残されておるといふようなことは余り考へられないのであります。殊にこの鉄道の建設によりまして、資源の開発或いは産業の振興を図るといふような、いわゆる重要と認められるところの新線といふものは、鉄道が開通したすなわち即日採算のとれるというものはもう絶無と言つていいんじやないか。少くとも鉄道を敷くこ

とによりまして、産業なり、或いはその沿線が開発されまして、そうして所期の開発が行われたあとでは或いは採算がとれるようになるというのが普通の状態でございます。そういうような意味におきまして、その開通後一定の期間を限つて助成の必要がある、かように考へられるのであります。万が一新線建設をしたその即日からど／＼利益を上げるというような線がまあありといたしますならば、そういう鉄道に對してまでも助成をするということには、これはもう至当ではない、かように考へておるわけでありまして。

○委員(前田權君) 東君、まだ質問がたくさんあるだらうと思ひますが、運輸大臣が出席されたのですが、予算委員会の審議中、特に線合わして出席を要求したのであります。若しお差支えなければ、運輸大臣に直接質問したいというかたの質問を先にやりたいと思ひますが……。

○東君 どうぞ。

○仁田竹一君 運輸大臣にこの地方鉄道整備法案の提出になりました機会に御意見を承わつておきたいと思ひます。地方鉄道整備法案の提案理由を拝見いたしますと、その地方鉄道或いは軌道の目的、ここに書いてあります。国土の総合開発でありますとか、産業の発達でありますとか、或いは又天然資源の開発だとか、生産コスト、旅客輸送の緩和とか、すべてが海上の輸送業者の目的と同じことなんでしょう。同時に又国有鉄道の施設或いは省管バスの運行されることによりまして、民間の海運業者がこうむつておられます損害も、又等しくこの地方鉄道並びに軌道に付けておられます理由とこれと同じことなんでしょう。然るに海上輸送のほうにおきましては、漸く離島にのみ限られまして離島航路整備法によりまして漸く利子の補給ができるだけの法律が現在あります。ただ、同じ事情にありまするにかかわりませう、地方鉄道整備法案におきまするに、例えば地方鉄道軌道の受ける損害の補償でありますとか、或いは投下資本の何分の範囲内における国庫の補助でありますとか、借入金の子の一部分、或いは地方税も固定資産税或いは事業税の減免、特に又それらの運輸開始後十年を経過しないものはこれとても新線とみなすといつたような特例までも設けて、非常に地方鉄道或いは軌道の損害に對しては至れり尽せりの法案が現在審議されつゝあるわけでありまして、ところが一方前に申しましたように、海上の運送業者のほうに至りましては、離島にのみ限られて利子補給の一部ができたというだけにとつておるわけでありまして、大臣も御案内のように、地方鉄道或いは軌道とは、何と申しましても地方の有力者であり、而も大資本を擁しております経営であります。特にローカルな地方の海上運送業者は御案内のように非常に弱小資本でありまして、而もその多くは一艘二艘といふ小さい船主が多いのでございまして。従いまして戦時中の統制は別といたしまして、その後はばら／＼になつて、未だに統制された団体すらもない、まあ漸く昨年でありまして、地方の小さな定期船業者だけが寄りまして定期船協会というものができましたのもまだ一年に足りない。こんなふうでありまして、自分たちが国有鉄道によりまして非常に損害を受けておりながらも、まあお上のすることだからこれはしょうがないだろうというふうにして我慢をし、又その自分たちの権利と申しますか、損害を主張し得る機会も力もなかつた、こういうふうな現状であつたのでございまして。そこで今日のこの法案を見まするときに、同じように国有鉄道或いは省管バスによつて受けておられます海運業者も、このようなやはり損害に對する考へ方が当然で得るはずのものではないかと、このように存じておる次第であります。現在鉄道或いはバスによつて受けておられます海運業者が、相料を調査なさしめておられますが、相当あると思ひますし、又私が承知しておりますものも相当ございまして、折角大臣においで願ひましたので、この機会に私が今申上げましたような海運業者に對して、鉄道によつて受ける損害に對して、地方鉄道と同じようなお考えをお持ちになりますかどうか、この点について御意見を承わりたいと思ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今のお尋ねであります。実はまだ航路の問題につきましては、只今お話のように離島航路の問題につきまして何らかの援助をするということがきまつた以上には、何かの問題は御承知のように何もきまつていないのであります。いろいろなもの影響した場合には、非常な直接的な影響があるようなふうに見えらる。例えばバスとバスの場合とか、或いは鉄道と鉄道、同じように同種のものの場合にはそういう問題が比較的わかりやすいものであります。法律

上の援護はなくても、実質的に何らかの方法で補償と申しますか、何かやっております例もあるようであり、何かやが、この鉄道が、国営のバスができたとか、それが沿岸に影響するといふような場合等になりますと、ちよつとどこまでがその影響かといふことが非常に判定のしにくい問題もたくさんあります。又同じ種類のものでもありまして、それがやめたのがこれからやめたのかどうか、競争上それができたために通いのけられたのか、もう初めからやめるつもりであつたのかといふようなこともいろいろあります。今まで話には出ましたが、大した大きな問題としてとり上つておるものがない状態でございます。例え何でですか、よく話に出ます。仁堀航路開設、国営で開設したときは同一の航路がなかつたとか或いは大島航路といふものは県営であつたが、県のほうの希望で橋や船を買収して円満に話ができたとかいふような、まあ一個々々の話合いで円満に行くことを希望し、又実際今までは何とかそれで話が行つておつたと思ふのであります。併し御承知のよくな点もいろいろありますので、これはもう全然要らないのだ、放つておいてもいいのだといふようなことも言えないような心持がいたすのであります。この問題につきましても、どうするといふことを只今政府としての行き方を申上げる段階に至つておりませんが、私もよく研究をいたしてみたいと思ひます。又皆さん方と御相談をしたいと思ひます。

○仁田竹一君 大臣の御意見に對しまして、形が違ふことがこの損害の對象として困るといひますか、わかりにく

いといふことであります。これは私はおかしいと思ひますので、如何に形が違つておりましたら、同じ交通業であり、同じことだと思ひます。交通事業と何といひますか、農業だとかその他の事業のように、全然性格が違ふものならば、これは又御議論の通りだと思ひますけれども、同じ旅客輸送をやつておられます以上、それが陸であり、ましようとお海でありましよう、それによつてこころむる損害はそんなに私にむずかしい計算をしなくても、私にむずかしいと思ひます。そこにならざるで、厳密に申しますと人を送る鉄道と軌道とは違ふじやないかと申さぬといふことは、思ひます。なほ、只今鉄道連絡の話がありましたが、特に鉄道連絡に至りますと、両方とも船でありますから、前に申しました御意見は全然通用しないわけでありまして、話合ひによつてできたとおつしやいますけれども、それは決して民間業者が納得して話合ひのできたものじやありません。いわゆるお上のやることが、こころしなればはかのほろが、民間業者は圧迫を受けるからといふので、いわゆる何と申しますか、泣いてそれに譲歩するといふことになつておるのであります。別に仁堀航路等は承諾しておりませんが、勝手に鉄道がおやりになつておる。これあたりに至りましては全然大臣のおつしやることは當つておりませんが、御記憶下さるやうでありますから、一つ御記憶願ふことにいたしまして、只今の大臣の御説明によりまする鉄道と船だから對象になりぬといふことは、一つ御一考をお願いいたしませぬ

と、海運業者の立つ瀬はありません。なお、バスによりましての小さい業者の悩みは、これは小さな定期船業者の非常な苦境に立つておられます問題でありますので、十分一部署に御命令になりまして資料をお集め下さいまして、私どものほうでも研究いたしますけれども、この弱小資本によつて漸く息を繋いでおられます小さな業者のこともお考え下さいまして、是非御検討願ひますやうにお願ひ申上げておきます。

○木島虎藏君 丁度大臣が見えておるので、今の質問と関連するのでござい

○国務大臣(石井光次郎君) 国鉄バスが通つた場合には補償のあることは御承知の通りだと思つておられます。そのほかの場合において御互いの間に、或いは一つの線で二つの会社のものが通るとか或いは三つ通る、まあ三つ通ることはいふまでもないが、一つ或いは二つという場合には、もう一つできたために収入が減つたからといふようなことの調整等は、今のところは考へておりません。二つ通り得るだけの交通量が

或いは一般のバスでは行くのには何年間か算盤が合わない、民間ではなか／＼やらんが、二つ国鉄の公共性ということを發揮して、この線を一つこいらの交通のために途を開いてくれというような所に進んで出て行くというようなことが大体の筋であるべきだと私は思っております。それでよく御承知のように、国鉄バスを通してくれという希望が各地から出ております。民鉄のバスでいいじゃないか、そこいらには民鉄のほうから民営のバスの話もあるのだから、そのほうでちやんと我々のほうで注意してやつてもらおうのだからといつても、どうしても国鉄のバスを通してもらいたい。国鉄のバスが通ると何か非常に設備もよく、きちんとして行くというような概念が非常に強くなりますが、そういう希望が全国的に言うところが多いのであります。そういう場合でも私どもは今申したような説明をして、民間のバス会社がやるならそれが成るべく先行するようには、そのあとにまた二線の必要があれば国鉄がやる、民間がやらなければ国鉄でやるという線でもやります、こういう心持でやつております。

○木島虎藏君 それからも一つお尋ねしたいと思つて、第二点の競争路線についてのお話がありました。これは一つ一つの競争路線がある所に新しい路線を許可することによつて過剰輸送力の起るような所は許可しない、こういう御答弁と心得ていいですか。今一つの路線に企業体が営業しておる、それに新しい請願が出たときに、それを許すことによつて不必要な輸送力になる、そういうような所はやらぬのだ、こういう御答弁と心得ていいですか。

○國務大臣(石井光次郎君) 私ども、二つあればおのずから競争になるのは当然であります、不当な競争、そのために両方とも立てなくなるといふ所は許すことができないといふのが大原則であると思つております。○仁田竹一君 只今バスの運行につきましてお話がございましたのでお尋ねいたしたいと思つて、省営バスは一応公営といつて差支えないと思つて、一体公営のバス等を運行いたします場合に、大臣のおつしやつたように、私どもは公営でやりますもの、多くの場合、地方は要望するけれども、民間がやつたのでは採算が立たないといつたような場合、而もその間交通不便で、何かやらなければならぬといつたような場合に公営で行うべきものであります、民間業者がやりたうなものを、又やつておきますよ、そのものに対して、省営といふものでない、こういうふうな考えを持つておられますが、この点大臣の、これは何も陸だけでなくて、海の場合も同じことではあります、お伺いしたいと思つて、それからも一つお尋ねは、実際に今鉄道のほうが省営でやつておられます、私は実は三分の二以上はやはり儲かる線だと想像しておりますが、恐らく儲からない線といふのは余りそうたくさんではないのだといふふうには私は想像しております。従いまして始めた当初はどうでありました、うとも、実際といたしましては実は儲かる所をどん／＼省営が入つて行く。省営が入つて行きますと、到底あの大本といたしまして、欠損すれば国があと始末してくれるといつたような形態

の国有鉄道と民間業者とは、これは太刀打ちはともできませぬ。結局民間業者は公営といふんです、省営に押されてしまふことになつて来ますので、そこで民間のほうは損をするけれども、省営のほうは儲かつて来る。言ひ換へると民間のお客さんを公営バスが取つておるんだ、取つたことによりまして片一方は赤字になるのだといふふうに、私ども旅客を扱つておられる者はそのようにならうに見ておられます、この点につきましても、少し話が小さくなりますが、監督局長で結構でありますけれども、一応御意見を承わつてみたいと思つております。

○政府委員(植田純一君) お尋ねの第一は、国鉄なんかを含めて公営と民間との考え方の問題であつたかと思つて、ありますが、鉄道につきましては御承知の通り国有原則といふものがござります。従いまして非常にはつきりしておるわけでありまして、バスにつきましてはそういう原則はござりませんので、国鉄バスといふものにつきましては、国有鉄道に關連する自動車事業の経営といふことになつておりました、その方針につきましては、只今大臣からお話がありました通りでございます。

次に、国鉄バスは大部分儲つてゐる線じゃないかといふお話でございます。この点につきましては、むしろ逆でございます、もと／＼国有鉄道に關連する自動車事業といたしまして、国有鉄道の先行線であるとか、代行線であるとか、或いは短絡線であるとか、そういうふうなものを国有鉄道の典型的な路線といたしておりました。従いまして何と申しますか、その自動車

線自体としましては採算はとれなくても、国有鉄道と關連して考えたならば、大きな使命を持つておるといふ意味におきまして、国鉄バスの存在価値があるわけでありまして、従いまして国鉄バスそのものだけを考へますと、非常に営業系数の成績が悪うござります。国鉄が公共企業体になりましてからも同じく、だからといつて余りに国鉄バスの経営が悪いといふことも全体の国鉄に及ぼしますところの影響もござりませんので、極力国鉄バス自身のことと申しますか、経営の改善といふことにも努力いたしておりましたが、まだ今日におきまして、全体といたしまして収支が相償うという状態にはまだ至つておらない状況でございます。

○仁田竹一君 御迷惑ですが、大臣にもう一度お尋ねいたしたいと思つて、第一の点は大臣に御答弁願ひいたしたのでありますが、これは何も国鉄に限つたことではないのであります、会社も同じことでありまして、公営と申しましたのは、省営、国有鉄道の経営しておるものを含めまして、或いは県営にいたしましては、国営にいたしまして、或いは市町村営にいたしまして、要するに公営によつて行いますものと民間業者の経営の場合、前に大臣がおつしやいましたように、そのために公営の問題のために民間業者が圧迫されたとか、或いは民間業者が希望しているにもかかわらず、それを押しつけて公営にこれを許可するとか、やらしめるというふうなことは、私どもよくないことだと、どういふふうにか考へておられますか、そのように大臣の御方針だと考へてよろしうござりますか。

○國務大臣(石井光次郎君) 大体においてそうでありまして、又公営なるが故に私営よりもあとにということに必ずしもきめられない場合があると思つております。と申しますのは、例えば町でバスを許可するような場合に、民間がやるならば民間が主で、市町村でやるものはあとに控えておれといふ行き方ではできんと思つておられる、いろ／＼な例を見ますと、市町村の経営のほうで實際うまく行つてゐるものもありません、それから町村でなしに私営のほうが多々行つてゐる例が町の中のバス等なんかにおいてもあつちこつちいろ／＼例があるのであります。その組織とかいろ／＼な経営の行き方にもいろ／＼とあると思つて、要は健全なる経営が成り立つて、そして皆が利益するといふ線、会社も立つといふことは、即ち皆が利益するといふことが当然その中に含まれなくてはならないのであります、そういう線を考えながら私はいろ／＼な場合にきめて行くべきものだと思つておられます。大体は省営を初め、民間でできるものならばそういうふうな人たちにできるだけの専門的な方面にお任せしてやつてもらはうが、いいのじやないかといふふうな線に考へておられます。

○仁田竹一君 只今公営のほうで民間よりもいい場合がよくあるといふことではあります、これはむしろ当然なことではあります。御案内のように今日この事業家の一番困るといふことは、打撃をこうむりますことは、御案内のように労働攻勢と税の問題であります。公営は多くの場合公務員になりますので、これは労働攻勢の一応対象にな

りません。なお又、税の關係におきまして事業税その他の点において免税の方法があります。今日如何なる仕事をいたしまして、労働攻勢の対象にならなくて、税金を払わなければ、どんな仕事でもできるのではありません。結局民間業者が困るのはそれなんでしょう。その間民間業者と、労働攻勢と税の対象にならないものと比較いたしまして、民間業者が悪いのはこれは当り前のことなんでしょう。その代りに民間業者が非常に苦しい立場にあることを御了承願わなければなりません。で、只今大臣のおつしやるように、どうも公営でやらしてみると公営のほうがいいようなお話は、これは公営がいいのは当然なのでありますから、そのような点も十分御一考下さいまして、将来の運行等の認可、許可につきましては、どこまでもやはり民間業者に優先的なお考えを持つて頂きます。民間業者はともやつて行けません。これは別に質問ではありませんが、希望を申述べまして、是非御考慮を願つておきたいと思つてます。

○大和興一君 この法案についてはまあ賛成をするつもりですが、ちよつと大臣がおいでになるので関連質問いたしたいと思つてます。今もお話があつたように、国鉄と民間、これはバスの問題ですが、自動車の問題、こういうふうに分けてお尋ねしますが、監督局長からのお話があつたように、国鉄の自動車の経営というものがうまく行つていない、私もそういうふう聞いております。それを鉄道輸送でカバーをしてどうやら行つておる、こういうふうなお話で、国鉄の自動車営業として健全を確保して行つていないと思つておるわけでありまして、

りのであります。そうすると先ほどから御質問のあつたのは逆を言ひ方で、民間のほうで国鉄を圧迫する、こういうふうな、国鉄が民間を圧迫する、こういうことでは困る、こういうふうなお話があつたのですが、これは国鉄の自動車の営業としてそれが健全でない場合に、これ又そんなものを放つたらかしてそれでいいと、こういうことにはならんと思つておるわけですが、その点一応お尋ねしておきます。

○政府委員(植田純一君) 国鉄自動車は、その業務の改善と申しますか、極力その点につきまして能率化ということに努力いたしております。最近では営業係数が一〇五くらいになつておると思つてます。一時に比べますと非常に改善されておると思つてますが、いづれにいたしましては国鉄自動車というものは、先ほどもちよつと申し上げましたように、国鉄との関連におきまして非常に意義がある、かように考えられておるわけでありまして、

○森田善衛君 関連なのでありますけれども、限られた国家的資金の枠をどううまく使つかうかといった場合に、狭い国土の総合開発で交通の受持つ使命は大きいと思つてますが、そういった中で鉄道敷設法によりまして百五十線くらいの予定線がある、或いはもつと多数の希望が更にあるといったような事情にあり、或いは又地方鉄道のような交通網を整備して行こうといったところの両建の建前もとられようとしております。半面におきまして、バスなりトラックなり、こういった重要な輸送力がある、又海運関係も国内沿岸にある、こういった国全体の総合輸送に對しまして、いわゆる受けて立つたような企業精神によつて、儲かればやるのだといったものを受けて立つのか、或いは二重投下をするために、その資本といったものを有効に利用するためには、国全体がこういう交通を持つて行くべきだといったような方向で、国がそういったものをきめながら進んで行くといった方向が今後とられるかといふことが、

○政府委員(植田純一君) 只今のお尋ねでございますが、勿論この鉄道という面から見ました場合に、国鉄と私鉄と両々相待つて鉄道の整備を図つて行かなければならぬといふことは先ほど申し上げた通りであります。鉄道のみならず、陸上交通といふことはこれは当然十分考えなければならぬことだと思つておるわけでありまして、

○委員(前田博君) ちよつと申上げますが、大臣は予算委員の審議の途中でありますので、関連質問がござれば、それはこの次の機会にお譲りをお願いいたします。本法案直接の問題だけについて一つ今日は御質問願ひたいと思つてます。

○加賀山之雄君 この法案は、私はこれからまだ日本の国としては鉄道も少ないのですし、非常にいいと思つておるわけですが、ただ私としては先ほどお話が出ておるうちに、バスとどつちがいいか、或いは道路を整備したほうがいいんじゃないかといふような問題もあるし、又日本のような長い国では港灣をもつと整備して内航船をもつと使つて、そして沿岸の航路で物を運んで、鉄道は助骨みたいな輸送をして海と陸との輸送を図る、こういうようなこともあろうし、それからもう一つ、これは地方鉄道の中で地下鉄なんか含まれておるといふお話でございましたが、例えば首都建設法なんかに伴つて、首都建設委員会があつて、これについて一体首都の交通調整をどうして行くかといふような問題があるわけですが、首都建設委員会、それから国土総合開発委員会、それから鉄道建設審議会等の委員会が多いわけですが、それらを総合して今後の交通政策を、国内全般の輸送、それから又首都を中心とし、大都市を中心とした鉄道なんかの交通政策を確立して行かなければならぬと思つておるわけですが、そういうこと総合的に觀察をすることについて、大臣はどういうふうにお考えになつておるか。それからこれは地方鉄道軌道を整備して、もつ

る問題もござりますが、今後いろいろ調整の問題があらうかと思つておるわけですが、或いはバスに置換えられることがむしろ至当であると思つておる。又事実そういう観点から自動車に置換えたいという個所も戦後少くない個所に上つておる。が併し、一面におきましてどうしてもやはり鉄道でなければ十分その目的を達し得られないといふような所もござります。そういうような鉄道と自動車の相関係におきまして、個々の場合におきましてそれら事情が違いますが、まあ自動車が飛躍的な発展をして行きますと、自動車での用が十分足りるといふような場合には、或いは鉄道を新たに敷設するといふこと、或いは既設の鉄道をやめても或いは自動車に置換えるといふことが、国全体から見ると得策の場合が随分ある。かように考えます。そういうような調整は図つて行かなければならぬ、かように考えておるわけでありまして、やはりこの幹線の大動脈輸送は勿論のこと、主要な地方の交通につきましても、どうして鉄道でなければならぬといふような面もござります。それから辺のところはそれら交通機関の持ちますところの長所といふものを十分考えまして調整を図つて参りたいと、かように考えておるわけでありまして、只今まあ陸上の交通機関だけに止まらず、海上の交通機関についても、まあ外航航路は別問題として、国内交通機関としての海運或いは又航空といふような点につきましてもそれら長所、或いは又経済性といふようなものを考えまして、その調節といふものは

当然図つて行くべきものである、かように考えておるわけでありまして。

○委員(前田博君) ちよつと申上げますが、大臣は予算委員の審議の途中でありますので、関連質問がござれば、それはこの次の機会にお譲りをお願いいたします。本法案直接の問題だけについて一つ今日は御質問願ひたいと思つてます。

○加賀山之雄君 この法案は、私はこれからまだ日本の国としては鉄道も少ないのですし、非常にいいと思つておるわけですが、ただ私としては先ほどお話が出ておるうちに、バスとどつちがいいか、或いは道路を整備したほうがいいんじゃないかといふような問題もあるし、又日本のような長い国では港灣をもつと整備して内航船をもつと使つて、そして沿岸の航路で物を運んで、鉄道は助骨みたいな輸送をして海と陸との輸送を図る、こういうようなこともあろうし、それからもう一つ、これは地方鉄道の中で地下鉄なんか含まれておるといふお話でございましたが、例えば首都建設法なんかに伴つて、首都建設委員会があつて、これについて一体首都の交通調整をどうして行くかといふような問題があるわけですが、首都建設委員会、それから国土総合開発委員会、それから鉄道建設審議会等の委員会が多いわけですが、それらを総合して今後の交通政策を、国内全般の輸送、それから又首都を中心とし、大都市を中心とした鉄道なんかの交通政策を確立して行かなければならぬと思つておるわけですが、そういうこと総合的に觀察をすることについて、大臣はどういうふうにお考えになつておるか。それからこれは地方鉄道軌道を整備して、もつ

る問題もござりますが、今後いろいろ調整の問題があらうかと思つておるわけですが、或いはバスに置換えられることがむしろ至当であると思つておる。又事実そういう観点から自動車に置換えたいという個所も戦後少くない個所に上つておる。が併し、一面におきましてどうしてもやはり鉄道でなければ十分その目的を達し得られないといふような所もござります。そういうような鉄道と自動車の相関係におきまして、個々の場合におきましてそれら事情が違いますが、まあ自動車が飛躍的な発展をして行きますと、自動車での用が十分足りるといふような場合には、或いは鉄道を新たに敷設するといふこと、或いは既設の鉄道をやめても或いは自動車に置換えるといふことが、国全体から見ると得策の場合が随分ある。かように考えます。そういうような調整は図つて行かなければならぬ、かように考えておるわけでありまして、やはりこの幹線の大動脈輸送は勿論のこと、主要な地方の交通につきましても、どうして鉄道でなければならぬといふような面もござります。それから辺のところはそれら交通機関の持ちますところの長所といふものを十分考えまして調整を図つて参りたいと、かように考えておるわけでありまして、只今まあ陸上の交通機関だけに止まらず、海上の交通機関についても、まあ外航航路は別問題として、国内交通機関としての海運或いは又航空といふような点につきましてもそれら長所、或いは又経済性といふようなものを考えまして、その調節といふものは

と国有鉄道のみならず、地方鉄道にも重要産業開発のために線路を敷かせるという趣旨ですが、国有鉄道としては今後どういう方針で今後の鉄道敷設法に載つておる線、そのほか未着手になつておる線の建設をやつて行かされるか、その二点について大臣にお伺いしたいと思います。

○國務大臣(石井光次郎君) 交通の問題についての総合国策を立てなくちゃいかんじやないかということでありまして、誠に御尤もでございます。例えば私どものほうの所管になつておる国有鉄道と、それから建設省の所管になつておる道路と、この問題だけを考へて見ましても、別々の動きに現在になつておるのであります。これはいろいろ建設省は運輸省関係の仕事に、運輸省のものは建設省の仕事の関係に、或いは委員その他の名前によつて関連をしておるのでありますけれども、要するにその仕事という感じになつておることは争えないことだと思ひます。全体的なものとして一東京都だけの問題をとりましても、いろ／＼大きな問題があることを私も気になりながら一切何も手を着けずにおるわけで、申訳ないであります。こういう問題につきましても一つよく考へて皆さん方に御相談したいと思つております。

それから第二の、国鉄はこれから先はどうして行くか。一昨年あたりから新しい線の仕事にだん／＼手が着いて参りました。次々に予算の許される範囲において仕事をやつておるのであります。これは産業開発に適する線である、将来これは国鉄がやらなければ、ほかの線では工合が悪いから、全体の連絡上どうしても国鉄でやつてもらいたいという線で建設審議会の答申

に従つて国鉄も運輸省も共にこれをそのまま呑んでおるわけでございます。いろいろ意見は申せば意見はみんな各々々々の意見はあるわけでありまして、我々法律によつて定められた委員会の全体の答申になつたものはできるだけこれを尊重するという意味でやつておるわけでありまして、産業開発という非常に広いものであります。果してこの線がこの線に先行して然るべきや否やということになりますと、なか／＼私は問題だらうと思ひます。予定線に準つておりますものは百何線かあります。その中から昨年非常に多く着工いたしましたものとして二十線ぐらゐ、前のと合せて三十線ぐらゐ、これがなか／＼そう運んでどんどん片付いて行かないものがあると思ひます。今度の計画予定線に入りましたものでも、僅か数は十数ありましたが、その中には北海道と本土とを連絡する地下トンネルという大きな計画もその中に含まれております。こんなのが仕事に實際に着工するのに相当な仕事の分量であり、金も要するだらうと思ひます。そういうものをいつからどういふふうにするかという大きな問題等も、これも全体の日本の大きな交通政策から見まして、国鉄がどこから始めるかということ考へて頂きたいのであります。これがその線に沿つて建設審議会はやつて頂いておるつもりであります。なお、そういうことについてお気付きの点がありましたらお教え願へば私も参考にしていろ／＼やつて行きたいと思つております。

○東隆君 先ほどの大臣のお話の、実は国鉄とそれから私鉄の場合における考

え方は、私の考へておるのと少し逆のようになりまして。国鉄が若し採算制を強く主張をされれば地方のほうには鉄道がつかない。そこでどうしても地方のほうに鉄道をつけるためには私鉄にやらせるより仕方がない、こういう問題が出て来ると思ひます。それでそういう意味から私鉄に助成をして行く、こういう考へ方が生れて来ているのかなか、こう思ひますが、これはどうなんですか。

○政府委員(植田純一君) 先ほど申し上げましたように、日本の鉄道は国有といふものを原則にしております。従つて何と申しますか、国全体としての交通網の整備といふものは、それは採算が或いはとれなくてもやはり国がやる、国有鉄道としてやるということが我が国の原則でございます。私鉄は一地方に限られたものに限つて例外的に私鉄にやらせる、こういう建前になつておるわけでありまして、ただそういう建前でございまして、国鉄のいわゆる公共性と申しますか、そういう面があるわけでありまして、成るほど採算といふことだけを取上げれば、或いは地方の新しい線といふものにつきましても、国鉄でやるだけの余地はなくなるかも知れませんが、国有鉄道といふものは成るほど採算といふものも十分考へなければなりません。採算だけではいかにのでありまして、新線建設につきましてもそういう公共性と申しますか、国鉄の使命といふものを考へまして、新線建設を財政の許す限りにおきましてやつておるといふのが現状でございます。

○東隆君 私はこの第一條を見まして、この「地方鉄道」といふのは主

として私鉄だらうと思ひますが、私鉄の場合における目的は、これはここにはこゝろに書いてありますけれども、私鉄そのものの目的はやはり利潤を擧げるといふことがこれは目的になると思ひます。従つてあらゆる場合に国鉄と競争になるところはどうかといふと、これは利潤の擧がる線なんですから。若し単独に私鉄を考へるならば、必ず儲かる所でないければやらんわけです。ただ炭鉱だのその他のものが必要上こしらへるのはこれは別ですけれども、地方鉄道が鉄道そのもので立つて行くための目的といふものは、これはやはり私鉄の場合には利潤の追求、こういうことにならうと思ひます。私にはそういうような意味から考へたときに、例えば都市における軌道なんかの場合なんかには、国のものが民間の企業を圧迫する、こういうような形で非常に大きく出て参ると思ひますが、そういうふうな考へて来ると、若し国鉄が交通関係を固めてやつて行く、こういう大きな考へ方があるならば、でき上つて来たところの私鉄は、これを将来において国有にするという線にこれは向わなければならぬと思ひます。そういうような場合に、私は先ほど申し上げましたように、損失をするから助成をする、企業が成り立たないから補助をするんだ、こういう形のでて助成を長く続けて行き、そうしてそれによつて施設を拡充し、経営が順調に参るようになるかと、これはどういふことになるかと、私は国民の税金によつて私鉄が利潤を擧げるような形になり、特定のものがその利潤を取る、こういう形になりますし、それを今度は国有にするために買

収をする、こういうような場合には再び国が税金で以て施設をしてやつたものを税金で買上げる、こういう問題がこれは出て参るので、若し国鉄が、将来に向つて国有にするという考へ方になる線については国家投資の形式か、或いは国有鉄道そのものが投資をする形態をとるべきでないか、こう考へるんですが、これは私は国有鉄道関係の側から言へば、私が言つたような考へ方に当然なるべきでないかと、こう思ひますが、この点は如何なるものでございませうか。

○政府委員(植田純一君) お尋ねに對しまして的確な答へになつておりますかどうかと思ひますが、国有鉄道も、少くとも現在の財政上許し得ると申しますか、許される限度におきましてみずから新線建設をやつておりますし、又みずから新線建設をやる必要のある線がたゞさんあるわけでありまして、一方におきまして地方鉄道と国有鉄道とはおのずから、先ほど来申しますように、その使命も違ひますし、そういうわけで国有鉄道としましては非常に馬力をかけて今新線建設に従事しておる、一方において地方鉄道を以て敷設する必要のある線も残されておる、かような前提でこの法案ができておるわけでありまして、この地方鉄道の助成の趣旨は、私も解釈いたしておりますところによりましては、飽くまでも資源の開発とか、或いは又鉄道の存続とか、そういうことが国家的に必要であるといふ飽くまで前提に立つておりますので、そのための助成でございます。どうしても助成しなければその目的が達せられないということ、この助成といふものができておるので

ありまして、成るほど長い将来を考へますと、或いは大いに利潤が望まれるところも考へられるでしょうし、或いは又民間企業としてそういうことを念頭においておるかも知れませんが、少くとも建設しまして開業が済むまではなかく、その徳に利潤が得られる。万が一一定以上の利潤が得られるような場合には、この法案にもございませうに、補助も打ち切りますし、その補助を打ち切つてからも、将来におきまして一定以上の利益ができた場合には補助金を返還さすというふうな規定も設けておるわけでありませう。従いまして、このために国鉄の新線建設がむしろ地方鉄道に移るといふようなことは到底考へられないと思つておるわけでありませう。なお、国有鉄道が投資してやらしたかどうかというふうなお話でございませうが、現在の新線建設の状況から見まして、投資するだけの財政的な余裕もございませませんが、それは別といたしまして、この投資というところにつきましては、今度新たに国有鉄道法で投資の規定を作ることになつておりますが、この場合といへども、いわゆる私鉄に投資するといふことにつきましてはいろいろと問題があると思へられますので、現在のところ、仮に国鉄の投資ができるということになりましても、私鉄に対する投資ということには目下のところ考へておりませう。

○加賀山之雄君 第三号第一号の「新線」なるものは、勿論鉄道敷設法に入つておる予定線になつておる線も入るんでせうか。

○政府委員(植田純一君) 実は昨日でしたか、一松先生からお話がありまして、お答えするのを忘れたのでありませうが、鉄道敷設法の予定線に入つておる線も、その線に對しまして私鉄の免許は事実行なつております。現在敷設法にありませうところの予定線のうちで、約一千キロくらいは私鉄が現在できております。従いましていろいろと制約は考へておりますが、ただ敷設法に入つておるか入つていないかというところによりまして適用の差異は考へておりませう。

○加賀山之雄君 この法律によつて私鉄として建設されような線をどれくらい予想され、或いは期待されておるんですか。キロ数で結構です。もう腰溜めで結構です。

○政府委員(植田純一君) この法律で非常に切実な問題となつておりますのは、第三号の問題が非常に切実な問題になつておるといふことはこの間も申上げたのでありますが、第一号の「新線」につきましては、私ども事務的に考へました線は若干ございませうが、現在切実な問題としてこの「新線」といふことになつております線は殆んど数えるに足らないような状況でございませう。

○加賀山之雄君 先ほど大臣にお伺いしたように、今後また日本の鉄道を完成して行くには相當の線の敷設がやはり必要だと思つておるが、そうすると今後国鉄で新たに計画される線、それにプラス地方鉄道の民営として敷設される線が今後の鉄道網を形成して行くの目安と考へておるが、何年計画というか、やはりそういうものがあつて、極めて空な、こういうふうになつた場合にどういふふうにするんだといつたやうなことが、

とではちよつと心細い感じがするんで、この点これは關谷先生からお伺いしてもいいと思つておるんですが。

○衆議院議員(關谷勝利君) 恐らくこの法律ができて参りますといふと、運輸当局といたしましては国鉄の幹線と睨み合せて、そういうふうな総合的に、なお又、資本の二重投下にならうといふふうなことで計画を立てておると思つておるんですが。

○木島虎藏君 關谷さんにお尋ねしたいんですけれども、これは新線建設だけ抜くわけに行かぬんですか。新線の建設というのがあるから、この問題に思つておる。どうしてこれに入らなければならぬんですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 新線はやはり重要なものの一つだと考へておるんです、あるほうがよからうと思つておるんですが。

○木島虎藏君 重要であれば、どうせそれは私鉄でやつても自己資本でやるわけではないので、恐らく自己資本があつてもどこかから借入れる借入資本が主だと思つておる。それを国鉄で借りさしてやれば税金からの利子補給も要らないんじゃないか、それから国鉄にやらしたほうがもつといいんじゃないかといふやうな感じがいたしますが、その点どうですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 国鉄といつたしましては、鉄道債券を発行いたしましたりいろいろあらゆる努力をして、できる限りの資金を集めてやるのであります。それで足りないところをやはり、こういうふうなことでやるということになりますので、やはりこういうことによつて民間資本を何といふんですか、引出すことができるというふうな

うなこともあると思つておるんで……。

○木島虎藏君 国鉄よりは民間のほうが借金がしやすいといふのはちよつとよくわからぬすけれども、これは要するに国鉄債券の条件と民間の借入の条件から言へば、国鉄のほうが貸せると思つておるが、その辺はよくわからぬのでございませう。

○衆議院議員(關谷勝利君) 私たちは成るべく敷設をいたします経費はできる限り何と申しますか、会社等を設立いたしますと、民間の者がその鉄道の株を持つて出資をするといふやうなふうなことになるのでありまして、それを基礎にして借入をするといふことになりませう、やはり何と申しますか、借入金あたり国で全部やるというよりは、そのほうが地方の資金を引出すことができる、こういうふうな考へておるんですが。

○木島虎藏君 それは同じことで、むしろ新線建設を望んでおる所に国鉄の債券を買えと言つて買わせれば喜んで買つておると思つておる。そのほうがもう少し信用があつていんじゃないかと思つておるが、その辺ちよつとよくわからぬのでございませう。

○衆議院議員(關谷勝利君) 国鉄がやればしやすいと言つておるけれども、これはやはり国の財政計画と睨み合せてやらなければならぬと思つておるんですが。

○木島虎藏君 いや、そうでなくて、今法律を作るんだから、そういうふうな民間資本を集めるやうにする代りに、やはり同じやうな法律で国鉄の債券を買わすやうにすることができんかといふ意味の質問なんです。

○政府委員(植田純一君) これは勿論お説のやうにできると思つておるが、併

し国鉄としてのいわゆる新線建設の重点は、やはり国鉄としての重点があると思つておる。地方鉄道として地方的な緊急な線といふものと、国鉄としての国全体としての緊急な線といふものはおのずから緩急、順序があると思つておる。それからもう一つ資金の吸収の面でございませうが、これはまあ何と申しますか、地方的な資金も必要でありませうし、又中央の資金も必要でありませうし、いづれにいたしましても民間資本と、いわゆる財政計画に織込みますところの国の資本と、やはり両方動員しまして、それら、国鉄としてやるべき線、或いは私鉄としてやるべき線といふものをやはり両々相待つてやつて行くといふことが日本の鉄道を整備する上において必要なんじゃないかと、かように考へておるわけでありませう。

○木島虎藏君 少しわからぬすけれども、だから要するに私の質問は、どうしてこの法案に新線建設のことをどうして入れなければならぬか、これは第二次的じゃないかと、どう考へるんですけれどもね。

○衆議院議員(關谷勝利君) 仮に、何と言つても、私鉄が十キロなり十キロある、その先を又五キロなり十キロ延ばした場合には、それが非常に産業の開発のためになるといふやうな場合には、それを国鉄でやるというやうなことはこれは困難じゃないか、それをやはり飛び越えてやるというやうなこともできんかといふやうな場合に、何と言つても、新らしく会社ができて、そうしてそれを全部やつて行くといふのではなくて、既存の会社あたりがそれを延ばすといふやうな場合も往々あ

○木島虎藏君 少しかからぬすけれども、だから要するに私の質問は、どうしてこの法案に新線建設のことをどうして入れなければならぬか、これは第二次的じゃないかと、どう考へるんですけれどもね。

○衆議院議員(關谷勝利君) 仮に、何と言つても、私鉄が十キロなり十キロある、その先を又五キロなり十キロ延ばした場合には、それが非常に産業の開発のためになるといふやうな場合には、それを国鉄でやるというやうなことはこれは困難じゃないか、それをやはり飛び越えてやるというやうなこともできんかといふやうな場合に、何と言つても、新らしく会社ができて、そうしてそれを全部やつて行くといふのではなくて、既存の会社あたりがそれを延ばすといふやうな場合も往々あ

○木島虎藏君 少しかからぬすけれども、だから要するに私の質問は、どうしてこの法案に新線建設のことをどうして入れなければならぬか、これは第二次的じゃないかと、どう考へるんですけれどもね。

○衆議院議員(關谷勝利君) 仮に、何と言つても、私鉄が十キロなり十キロある、その先を又五キロなり十キロ延ばした場合には、それが非常に産業の開発のためになるといふやうな場合には、それを国鉄でやるというやうなことはこれは困難じゃないか、それをやはり飛び越えてやるというやうなこともできんかといふやうな場合に、何と言つても、新らしく会社ができて、そうしてそれを全部やつて行くといふのではなくて、既存の会社あたりがそれを延ばすといふやうな場合も往々あ

○木島虎藏君 少しかからぬすけれども、だから要するに私の質問は、どうしてこの法案に新線建設のことをどうして入れなければならぬか、これは第二次的じゃないかと、どう考へるんですけれどもね。

○衆議院議員(關谷勝利君) 仮に、何と言つても、私鉄が十キロなり十キロある、その先を又五キロなり十キロ延ばした場合には、それが非常に産業の開発のためになるといふやうな場合には、それを国鉄でやるというやうなことはこれは困難じゃないか、それをやはり飛び越えてやるというやうなこともできんかといふやうな場合に、何と言つても、新らしく会社ができて、そうしてそれを全部やつて行くといふのではなくて、既存の会社あたりがそれを延ばすといふやうな場合も往々あ

るのじやないかと思われすが、そういうふうな場合にはこの「新線」というものがなければやれない、こういうふうな気持ちでございます。

○木島虎藏君 關谷さんのお話はよくわかりましたが、そうすればこの第三条で非常に広く解釈できるように規定でなくて、少し制限的な意味をお付けになつたらどうかという意味なんです。そう、だつたらいろいろ先ほども御答弁がありましたけれども、東京、大阪の広軌高速鉄道というふうなのでも、そのときの空気で、或いは大臣の考え方でやれるようになるというふうなことにまあ解釈されるわけですが、そうでなくて、今關谷さんからお話ございましたような、そういう種類のものに限定するようにおやりになつたらいいじやないか、そうすればこういう議論が出るのじやないかと思つております。

○衆議院議員(關谷勝利君) この条文でそういう工合に適用しても差支えはないと思つております。

○森田義衛君 折角新線開発をテーマとして打出されるなら、投下資本の六分の範囲で十年くらいに補てやる、こういう程度では問題にならないと思つて、実際問題として、例えば近郊鉄道とか特殊の所をやるのは、こういう補助の対象にならないのじやないかと思つて、特に資源開発とかか、或いは電源開発というものを指してやるものならば、例えば船の建造でも相当大きい何といひますか、補助的なものなり、或いは資金の運用なりをやつておる。これは単に六分の範囲で国庫補助をやつたところで無理じやないかという感じがいたします。

が、如何でございませうか。

○政府委員(植田純一君) 実は御承知の地方鉄道補助法というのが戦前ございまして、これは飽くまでやはり新線の補助というのを限目にしておりまして、補助することによつて日本の施設を整備して行くという精神から出発いたしました、地方鉄道補助法というものがあつたわけでありまして、ところが、それはまあ今日ではございせんが、北海道拓植補助に関する法律というのが北海道の鉄道に關して残つておりますが、これもやはり先ほど来申しておりますやうな、いわゆる新線の補助と、この補助をすることによつて北海道の拓植を促すこと、勿論国鉄もやらなければならぬが、国鉄だけではやはり間に合いませんし、又国鉄のやる点はおのずから違う性質を持つてゐるというやうなことで、北海道の拓植補助に関する法律はできておるわけでありまして、勿論この法案によりまして、従来の考え方を北海道に關しては踏襲することはもとよりでございますが、内地におきましてもいづゆる総合開発地域の重要な使命を持つた鉄道とか、それに類する特別重要な使命を持つた鉄道は、従来からありました意味におきまして、こういう補助をして行く必要があると、かように考えられるのでございまして、只今森田委員のお話のありましたように、まあ六分で十年間補助することによりまして、それによつて例えば無から有を生ずるというふうな、非常に促進されるということとはまあ到底考えられないわけなのであります。もと／＼非常に努力して地方鉄道をこういう重要な資源に何とかしなければならぬというやうな

場合に、その建設意欲を幾分でも国で助けて行く、それによつてこの資源の開発なり、産業の振興を促進するという目的にはかならないのであります。それが私鉄の建設の奨励としてこれがあつたが、ほん／＼私鉄の建設が非常に盛んになるといふやうなことはちよつとまあ考えられないかと考えております。

○森田義衛君 まあそうだと思つて、そうなりますと、あらゆるものが、例えば天然資源開発、電源開発であります、国鉄線で行くのが今多いのですが、只今只見線とか、いろいろな電源開発があると思つて、こういうものが完成された時、而も電源開発が終了した際には、木材とか何かを運ぶということにならないでは非常に輸送が減るといふことは、電源開発その他でそれらは義務付けてやらせるといつたやうな考えがあるので、それが地方鉄道を救う、そのための補助を行うという……

○政府委員(植田純一君) 只今御指摘のやうなことは考えておりません。ただ電源開発等のために国鉄が線路建設をするというやうな場合におきましては、国鉄が建設するという建前におきまして、まあできるだけ電源開発の方と話し合つて、援助できるものなら援助して頂きたいといふじやないか、かような気持はあるわけなのであります。この法律によつて補助して完成させようといふことは考えておりませぬ。

問題なんですけれども、これは私現在の国鉄の経営なり将来の経営を考へてみますと、まあ百億近くもどん／＼と毎年建設にやつて行くようになりますと、それに投下する資本に対する利子とか、或いは又当然経営が始めればその維持を促す行かなければならないし、或いは車両も要れば施設の補修もいるから、或いは又従業員といつたやうなことで、先ほどからお話がありましたやうなことに、相当赤字だといつた問題が残るだらうと思つて、それから、全体の企業性の中からそういうた公共性を維持して行くといつたのですが、その負担の度合いが相当高過ぎてきやしないかといふことを将来において恐れる。現実の輸送力増強の面から見て、東北線にいたしましてはすべてが行き詰つておる。或いは都市近郊においても行き詰つておるといふた問題で、現在の改良を、現実の面の打開のために必要な面がたかさんあるのです。新線建設以外にそういうこともやり、まあ必要ではございませぬが、こつた新線建設のために莫大な投資をしなげら、その利子からすべてを払つて行くことになる。将来の国鉄経営といふものは非常にむずかしくなつて行きやしないか。そういう面から例へば満洲国では、南滿鐵道が一千キロの満鉄線以外の鉄道は、建設上ではすべて満洲国が建てた、そしてその経営は満鉄の経営に、その赤字は国から補助をしたといつたやうなやり方をした。国鉄はそういう面の中でそれをやつて行くといふ問題だと、現在企業能率も上つて、そうして公共性も増そうといつて、地方が努力をしているのだが、まあそう

いつた面を大まかに抜いて行く面があらうと、そういうた能率を上げるといふ面の企業性が半面減つて行きやしないかといふことを恐れる。将来どういつた大きな負担に對して、国として何らかもつと大きな面から考へてもらえないかどうか、鉄道の普及のため……

○政府委員(植田純一君) 只今誠に御尤もな御意見を頂きましたが、確かに国鉄といつたしまして、新線建設と同時に現在ありますところの施設の更新、或いは又近代化といふやうなこと、それは企業の立場においては是非やらなければならぬ仕事は随分山積いたしておるわけでありまして、一面におきまして、国の財政的のこともございまして、その中におきまして、この新線建設と、この既存の施設の維持、或いは近代化といふものをどういふふうに行つて行くかといふことは非常にむずかしい問題であり、又重要な問題であるかと考へております。企業といふ面、或いは独立採算といふ面を強く打出しますと、確かに新線建設といふものは余り多くやれないといふことにもなりまして、又一面非常に国民の要望に即して行く公共性を持つたところを考へますと、新線建設もどん／＼やつて行かなければならぬ、こつたやうな点で私どももその点につきまして随分まあ苦慮しておるわけでありまして、少くともその新線建設をやります以上は、新線建設につきまして或いは国の処して行く、国の直接出してやるというやうな方法を是非一考考へて頂きたい。これは又建設審議会におきまして、もつとも意見も頂いております。まあそういうやうな点につきまして、今

後も十分一努力して参りたいと、か
ように考へておるわけでありませう。

○委員長(前田君) ちよつこの際
私一言申上げたいのですが、先刻來、
東委員、木島委員、森田委員その他
かたの御質問を伺つておりますと、結
局この三条の基準が非常に不明瞭だ、
よくわからん、一体何をどういうもの
に援助を手えるのだという先刻の一松
委員の質問に結局歸着して来るので、
私自身もむしろ二号の改良工事のほう
に疑問を持つておる。災害を防止する
というのこれはもう鉄道行政として
当然の責務である。ただこれを備けが
なくてやれないやつにどうするかとい
う問題であるはずなのに、かかわらず、
そういうことがどこにも書いてないの
で、如何に業績のいい会社でもやり得
ることになつてゐる。そういうふうな
いろ／＼な疑問、即ち先刻一松委員の
言われたやうなところに歸着して来る
ように思われるのです。ですからこれ
はこの疑問を一々伺うということも
一つの手段かも知れないが、只今まで
の御説明では、質問されたかたは納得
されたやうに思わないのであります。

○納得(前田君)と呼ぶ者あり) 従
つてこれは一まとめにして、一松委員
のやうな形でも又個々の形でもいい
ですが、何か御答弁をお考えになるわけ
には行かないのですか。そうすれば極
めて簡単に済むのじやないか。焦点は
そこに皆集まつてゐるやうに思われる
のですが……

○一松政二君 もう一点變つた角度が
あるのです。それを伺いたい。私はま
だ質問はずつと続くのだけれども、私
一人でしゃべつてしまふから一旦切つ
て、皆さんに発言の機会がなければ悪
いと思つて遠慮してゐたのです。今国
鉄の給与基準とそれから私鉄の平均の
給与基準とは恐らく同等じやなからう
と思ふのですが、どういつたやうな工
合になつておられますか。

○政府委員(山内公敏君) 私鉄は各会
社ごとでありませう、抽象的に比べ
るといふわけにも参りたないのでござ
います。大都市におきます私鉄の賃
金はほぼ国鉄職員と同じか或いは少し
上といふやうな程度になつておしま
す。細かい点につきましては、今資料
を持つておられますので、この次の機
會に御説明できるかと思つておしま
が、地方におきましては大体中小電鉄
の業績が余りよくありませんので、国鉄
より下廻つておる例が多くなつて
おる、かやうに考へておられます。今国
鉄と比べてのものであります。手許
に資料があります。民営鉄道の全国平
均は一萬一千六百六十四となつてお
ります。それから公営と申しまして市電、
都電といふやうなところの基準賃金が
一萬四千四百七十五円、基準外が民営
で千八百四十七円、公営で五千二百八
十六円、トータルいたしまして民営の
賃金の計が一萬三千四百五十三円、公
營が一萬九千七百六十一円、かやうに
トータルの数字がなつておられます。

○一松政二君 その公営の中に国有鉄
道は入つておられますか。

○政府委員(山内公敏君) 公営は入つ
ておりません。市電でございます。

○一松政二君 それからこの地方鉄道
では、よく私どもが拝見する上国鉄と比
べて給与が悪いのみならず、人員の点
においてかなりまあ俗に言へば節約を
して、国鉄ほど十分な人員を擁してい
ないだらうと思ふのです。擁していな

い所が我々の散見するところによると
あるわけですが、従つて労働の分量と申
しますか何と申しますか、氣を配る点
においても国有鉄道以上ではなからう
かと思ふのであります。それでさき
まあ経営困難だ、従つてここに補助す
る必要がある、こやういふことになり
ますと、私は補助がもうちら／＼すれば
給与を上げることがすぐ来るだ
らうと思ふ。それからいわゆる損をし
ても毎日収入はあるのですから、先ず
それを食うほうに充てて、そして雑
持、改良、補修といふほうにちよんか
かと思ふ。従つて老朽になる。老朽に
なると國が補助してくれるといふこと
になれば、老朽になることを、まあ春
秋の筆法と申しますか、古い言葉で言
へば、この法律によつて奨励すること
にはなりませんか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 老朽いた
しまして、国民生活にどうしても必
要ではかに代るべき輸送機関のないよ
うな場合でありますれば、いづれでもこ
れは認定するといふわけでもないので
し、産業の開発上特に必要ないといふ
ような場合で、どれでもいふやうなこ
とではないのですから、そやういふや
うな、全般的にそやういふ場合には必ず
多きが期待するといふやうなことはな
いだらうと思つておられます。

○一松政二君 まあ關谷さんはそやう
いふに簡単に片付けられますけれど
も、これは数はたくさんない。併し或
る数がそやういふことになれば、勉強し
てうんと働いて幾らでも利益を養ける
所には補助はないんだ。レールを食
客車を食つて、そして給与を不満足

ながらもできるだけ会社から搾り取つ
て、そしてストライキ或いは団体交
渉をやつて会社をゆすぶつて、言葉が
悪ければなんですが、そしてその結
果鉄道はいわゆる維持補修がおざり
になる、これは私は考へられること
と思ふのです。維持補修は困難になる
が、それはどうも廃止するわけには行
かない。一度草輕鉄道でもできればこ
いつはなか／＼廃止はできない。そや
うな國が行つて補助するといふこと
になれば、最初は十本か十一本のつも
りのものが三十本、五十本にならんと
どうして言へませうか。關谷さん如
何ですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) これはほ
かに代るべき輸送のない場合でござ
いますので、そやういふほかに切替のき
かない山間地帯で、ほかに輸送機関が
なければならぬといふやうなものに限定
されますので、非常に圧縮されます。
ですから数が殖えるといふやうには考
へていないのです。

○一松政二君 法律を作る時はお考
えにたらないでしよければ、法律
を作つてしまつてから後に法律を作つ
た時に予想せざるやうなところに法律
の文理解釈上、拡張解釈上行つてしまつ
て、提案者のお考えはその時に通らな
いことになる。それでそれを私どもは
心配してゐる／＼さつきから御質問申
上げておるわけなのです。これは議論
になるが、私はなると言ひし、關谷さ
んはならんと言ひ。それでまあ理窟と
いふものは私が常に言うやうに、弁護
士に言わせれば白が黒になり黒が白に
なる。だから議論になれば、ただ聞く
人によつてお互いに主観的判斷を加え

る以外にはない。それじやもう一つ、
私昨日でしたか一昨日でしたか監督局
長に質問したときに、この予定線は入
らんであるやうと承つた、ところが今承
ると入るといふお話を承つた。そやう
なこれは問題は非常に新たになり、
なか／＼国鉄の今の建設状態では百年
河清を待つて、これはどうもならん。
併しながら予定線に入つておるからと
いふので、将来買上げてもらへるに違
いないといふので、そして六分の補助
があるとするれば……、これは今そや
ういふことはお考えになつておらない
とすれば、それを十分お考えにならな
ければ、そやういふ問題は私は随所に
発生して来ると思ふ。金が又余る時期
も来るのです。非常に世の中といふも
のは、私は常に言うやうに變化して
るのである。いろ／＼な、戦争が起
り、やうだと戦争向け企業が起るし、戦争
が収まればいわゆる平和事業、ガスだ
とか鉄道とか、電気といふのがいわゆ
る平和企業と称せられるのですが、そ
れは一番安全性がある。そこへもつて
行つて投資したものは、大部分が固定
資産ですからそれに対しては六分であ
る、将来は鉄道に買上げがきく、若し
物価でも高くなれば或いは鉄道に高く
売り付けられて儲かるかも知れんと
言へば、私は予定線の中にはこの法律を
十分考へる場所が出て来るだらうと思
ふ。そのときに国鉄は、今皆さんが
つしやる通り、国鉄は出血は覚悟の上
で年々百億近い建設費をやらされて、
そして一方で六分の補助金を出し
て、それを奨励するやうな困窮補助の
形になるといふので、これは非常に片
手落ちの法律になつてしまふのです。

併し第十三条の問題については、これは日本の現在の国情から考えて、当然措置を講じなければならぬものだと、こういう大きな疑問を持つておりますので、この疑問があるということに附加えまして賛成をいたします。

○委員長(前田權君) 他に御発言はございませんか。他に御意見もないようでございますから、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田權君) 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。海上衝突予防法案を原案通り可決することに賛成のかたの御挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田權君) 全会一致でございます。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。

なお本会議における委員長の口頭報告の内容等事後の手續は、慣例によりまして委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。

次に本案を可とされましたかたは例によつて順次御署名を願います。

多数意見者署名

- 岡田 信次 一松 政二
- 仁田 竹一 入交 太藏
- 木島 虎藏 森田 義衛
- 東 隆 植竹 春彦

○委員長(前田權君) 本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十一分散会

七月十六日日本委員会に左の事件を付託された。
一、道路運送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)

昭和二十八年八月二十八日印刷

昭和二十八年八月二十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局