

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とはそれだけではなくて日本のかういう交通の整備ということがであります。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まって日本のかういう交通の整備ということができるのであらうと思いますが、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うことは現実の問題としましても、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す。従いまして特にかういう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ろう、かようになります。

によつて好ましい結果を得られない。されば、新らしく鉄道を敷こうといふようなことがどこでどういふことにからんとお限らん。これは架空のことだ。も知れませんが、そのときにこの法律は必ず国有鉄道に不利であつて、私他の私設鉄道に軍配が上がるようになつてゐると思うのです。これは新線の合です、それから第一、第三の、これをピック・アップするときとにどちらものに当てはさるか當てはさらかということをピック・アップするときに私は非常に問題が起ると思う。これは今的新線建設を要求することともつと問題を起し勝ちた法律案だと思います。私は思うのですよ。私はこういふどにでも解釈になるような基準は、私法律上余り好ましい法律とは思ひません。これはもう誰が見てもわかつて、疑いの余地のないような基準である。合には運輸大臣の認定ということです。いだらうと思うのですが、非常にぼやりして、どちらでも理窟のつけられないような基準を法律で定めた場合は、その運用に当たりまして種々の問題を醸すと思うのです。ただ今そうではない、只今のところは考えられないといふ場合には運輸大臣の認定といふことで、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はうがいいという問題にもなりますから、もう少しこれを折角お作りにならば、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よ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う。そういう点を御心配になりますが、これは鶴谷さんからなつてゐる

「一つお答えを願いたいと思います。」
○衆議院議員(關谷勝利君)　こ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へられるといふことなくして、非常に限定せらるゝことを認定或いは承認する、こういふふうにしたいと思つておりますので、そのうえで、そらしてそれに該當するもののうちのないまづか、厳格な基準を設けておきたいと思つておりますので、そのうえで、そらしてそれに該當するもののうちのないまづか、厳格な基準を作りたい、こういふふうに思つておるのであります。
○一松政二君　その基準は命令によつてこしらえるのですか。
○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と、こういふふうに考へます。
○一松政二君　そうであるならば、これは省令を一度ここに御提出を願いたい、これで予定されておるところの命令を。それでなければ法律はほんやんとしておつて、そして省令で金縛りをかけられ縛る。今までそういう傾きのあつた法律はたくさんあると思う。私は先般船員委員会で問題にしておる船腹の調査法についても、前の法律などのごときでは、命令は確かに我々から見れば法律になつておらず、それで法律はつくつておらず、その命令でやつておる。この場合でも非常にほんやりとした基準を設けて、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かるつたようないわゆる省令をお作りにをうる。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應考慮せねばならないのです。」

ます。でありますから、この基準は頗る渾然やりしております。こういう基準で私は一省なり一政府が何かやれば問題の種になる。必ず好ましからざる……非常に綺麗に行くものもあるでしょう。併しながら場合によつて頗るきれいに行かない場合も私はあると予想されると思うのでありますから、そういう憂いのある法律は成るべく国會としては避けたいと思います。従つて若し省令で非常にはつきりしておるならばその省令を一つお示しを願いたい。

○政府委員(植田純一君) 只今一松委員の誠に御大もな御意見でございまして、この法律の趣旨と申しますするか。先日来お詫申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いう法律の御趣旨でございます。その点は從来ございまして地方鐵道補助法と全然違つております。そこでこの法律が若しも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運用いたしますにつきましては、その線に沿いましてもう少しはつきりとしたいわゆる基準を作つて行かなければならぬじやないかと私どもも考えておるわけであります。ただ問題と申しまするが、窮屈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すので、そういう趣旨に副いました省令を作りますにいたしましても、運輸大臣が独断的に省令を作るといふわけにも參りません。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ん、当然そらあるべ

きであると、かように考えておりますので、その省令につきましてははつきりとした成案といらものは目下のところございません。ただこの法律の趣旨に副いまして、運輸省としていろいろとある検討はいたしております。この法律の精神に副いましたもう少しはつきりした基準といらものにつきまして、運輸省として検討いたしております。まあ検討はいたしております。この法律はございますが、省令の案といたしまして、この政府の関係部局と打合せおおきておる案といらものはまだできておりません。

○一松政二君 できていらないものを出せと言つてもしようがございませんので、私は昨年運輸委員に代つて来て、昨年今年にかけていろいろと審議に参加しておるわけでござりますが、どうも戦時中の総動員法に似たような、総動員法はこれは別個の問題ですけれども、何か一つの法律ですべてを任してしまつて、その中で運輸省が自分の考え方で認定をするわけですから、この法律でばんやり任せて、その中で運輸省が自分の眼鏡にかけてやる、法律はその総括的な委任をするような立法が非常に多いような気がして、私はそういう点では或る意味において遺憾の念が前からあつたわけです。法律をこしらえるならば、それならば最初からもう行政措置の政治責任でおやりになればよろしい。法律を以て、法律がどうにでも解釈でき、どうにでも解釈の仕方で持つて行かれるようになると、これつきやすいし、買収問題でもいろいろあるでしようが、これは又そういうものをおつこの法律でそういう紛争の種

を播くような気がしてしようがない。はつきりわかつていれば、前のように一律に四分なら四分というようなもの補助するということであれば、それいものもあるかも知れないし、悪いものもあるかも知れませんけれども、それははつきりしている。けれども手心で、運動次第で、解釈次第でこそういう法律はどうも法律として我々が審議するときに頗るまあの足りないと申しますか、頗るピントのはつきりしないもので、それから先の焦点は省令で合せるということになり、我々はその省令に全部を信頼をかけなければならん、その省令は我々に任しておけば、こうしたことになりますと、国会で白紙の委任状をやるような恰好になつてしまふ。そういうことはいやしくも新国会になつてから我々は避けたいと考えて今日まで来ておるわけなんですね。若し省令がまだできていない成るほどできないでしよう。私はできない理由もわかるのです。この物差それ自身が頗るだけた解釈の仕方によつてはどくも解釈できるし、解釈すればこれを擡げるようを持つて行くし、解釈すればみんなが均霑して何のことかわからないといふような問題が考えられるので、どう

○一松政二君 できていらないものを出せと言つてもしようがございませんので、私は昨年運輸委員に代つて来て、昨年今年にかけていろいろと審議に参加しておるわけでござりますが、どうも戦時中の総動員法に似たような、総動員法はこれは別個の問題ですけれども、何か一つの法律ですべてを任してしまつて、その中で運輸省が自分の考え方で認定をするわけですから、この法律でばんやり任せて、その中で運輸省が自分の眼鏡にかけてやる、法律はその総括的な委任をするような立法が非常に多いような気がして、私はそういう点では或る意味において遺憾の念が前からあつたわけです。法律をこしらえるならば、それならば最初からもう行政措置の政治責任でおやりになればよろしい。法律を以て、法律がどうにでも解釈でき、どうにでも解釈の仕方で持つて行かれるようになると、これつきやすいし、買収問題でもいろいろあるでしようが、これは又そういうものをおつこの法律でそういう紛争の種

を播くような気がしてしようがない。はつきりわかつていれば、前のように一律に四分なら四分というようなもの補助するということであれば、それいものもあるかも知れないし、悪いものもあるかも知れませんけれども、それははつきりしている。けれども手心で、運動次第で、解釈次第でこそういう法律はどうも法律として我々が審議するときに頗るまあの足りないと申しますか、頗るピントのはつきりしないもので、それから先の焦点は省令で合せるということになり、我々はその省令に全部を信頼をかけなければならん、その省令は我々に任しておけば、こうしたことになりますと、国会で白紙の委任状をやるような恰好になつてしまふ。そういうことはいやしくも新国会になつてから我々は避けたいと考えて今日まで来ておるわけなんですね。若し省令がまだできていない成るほどできないでしよう。私はできない理由もわかるのです。この物差それ自身が頗るだけた解釈の仕方によつてはどくも解釈できるし、解釈すればこれを擡げるようを持つて行くし、解釈すればみんなが均霑して何のことかわからないといふような問題が考えられるので、どう

○東隆君 私は若し今提案者のおつしりますけれども、重ねて今日そういう疑問を一応投げかけて、私は皆さんの審議の御参考に供したいと思うのですが、これは私はいつまで答弁を迫りませぬ。今以上の御答弁ができないだとしても、今以上の御答弁ができないだ

は助成の形でやる。行くことは儲かる線、所にも国鉄がずっと伸びるような態勢を整えて行くのが、これが本当だらうと思う。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与えて、そうしてそれがどん／＼利益を上げる、こういうようなことになつて参りまして、その晩にそれを国有鉄道にする、こういうようなことになりまするならば、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ふ、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、こういう行き方に私は大きく考えなければならん点があると思いますが、私は国鉄が採算制を離れてそろしてやつて行く、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つて、能率の高いものを重点的にとるというならば、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方を持つておられるか、お伺いしたいのです。

きまして、線路別に見ますと採算が
それと云うのは三分の一ぐらいであります
りまして、あと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ふ大原則が我
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ります
す線につきましては、田園鉄道はその
性質として、全体としての採算といふ
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
に考えておりますが、最近新線建設を
いたしております線も、その線だけの
採算といふことから見ますと、採算の
とれる線は殆んど皆無だと言つていい
かと思いますが、併し国有鉄道の性
質、又全般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ろう、か
の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
いたしましたように、飽くまで私鉄の本
旨といふものは地方的な交通的目的と
いたしておるものであります。勿論今
日の状況と申しまするか、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えられないのです
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、いわゆる重要なと認
められるところの新線といふものは、鉄
道が開通したすぐ即日から採算のとれ
るといふ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
沿線が開発されまして、そうして所持
の開発が行われたあとは或いは採算が
とれるようになるというのが普通の状
態でございまして、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、かよろ
に考えられるのであります。万が一無
線建設をしたその即日からどんどん利
益を上げるといふような線がまああり
といだしまするならば、そういう鉄道
に対しても助成をするということは、
は、これはもう至当ではない、かよろ
に考えておるわけであります。

由とこれ又同じことなんだと思います。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た離航路整備法によりまして漸く利子の支給ができるだけの法律が現在あります。ただで、同じ事情にありまするにござりますず、地方鐵道軌道整備法における国庫の補助でありまするとか、借入金の利子の一部、或いは地方税や固定資産税或いは事業税の減免、特にそれらの運輸開始後十年を経過しないものはこれとて新線とみなすと、つたような特例まで設けまして、非常に地方鐵道或いは軌道の損害に対しましては至れり尽せりの法案が現在審議されつつあるわけであります。ところが一方前に申しましたように、海上の運送事業のほうに至りましては、離島にのみ関しまして利子補給の一部ができたというだけに至つておるわけであります。が、大臣も御案内のように、地方鐵道或いは軌道とは、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る經營でありまするけれども、この海上の運送業者、特にローカル的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すて、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せん。従いまして戦時中の統制は別といたしまして、その後はばらくになりましたて、未だに統制された団体すらも、まあ漸く昨年でありまするから、地方の小さな定期船業者が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

なふうでありますて、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がないだらうといふうにして我慢をし、又その自分たちの権利と申しまするか、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ります。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営バスによつて受けておりまする海運業者も、このようなやはり損害に対する考え方が当然で得るはずのものではないかと、このよに存じておる次第でありまするが、現在鉄道或いはバスによつて受けておりまする海運業者に資料を調査なさしめておりまするが、相当数あると存じますし、又私が承知しておりますするものも相当ございます。折角大臣においで願いましたので、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も、鉄道によつて受けまする損害について、地方鉄道と同じようなお考えをお持ちになりまするかどうか、この点について御意見を承わりたいと存じます。

上の援護はなくとも、実質的に何らかやつておる例もあるようあります。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う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ありますても、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が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があります。例えば何ですか。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。例えば何ですか。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うものは、県営であったが、県のほうの希望で機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うのであります。併し御承知のように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うようなことを言えないのであります。この問題につきましては、どうするという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すが、私どももよく研究をいたしてみたいたいと思います。又皆さん方と御相談をしたいと思います。

いということであります。しかし、これは私達おかれていますので、如何に形が違つておりますまじょとも、同じ交通事業と何といいますか、農業だとかその他の事業のように、全然性格が違つるものならば、これは又御論議の通りだと思ひますけれども、同じ旅客輸送をやつております以上、それが陸でありましてようと海でありますまじょと、それによつてこうむる損害はそんなに私はむづかしい計算をしなくてもすぐわかつて来るだらうと思ひますし、そこになりますると、厳密に申しますと人を送る鉄道と軌道とは違つじやないかとも言えないことはないと思ひます。なお又、只今鉄道連絡の話がありましたが、特に鉄道連絡等に至りますと、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つまして、話し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しのできたものじやありません。いわゆるお上のやることだから、こうしなければほかのほうがいろ／＼民間業者は圧迫を受けらるからといふので、いわゆる何と申しますか、泣いてそれに譲歩するという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、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当つておりますが、御記憶下さるそちらでありますから、一つは一つ御一考をお願いいたしません

と、海運業者の立つ瀬はありません。なお又、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りまする問題でありまするので、十分一つ部下に御命令になります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ればども、この弱小資本によつて漸く息を繋いでおりまする小さな業者のことも一つお考え下さいまして、是非御検討願いまするようにお願い申上げておきます。

○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まます、今の話はバスとか或いは鉄道の運行のために海上の民間輸送が影響をこうむつておるのをどうするかといふお話をのように承わりましたが、それと同じように、陸上の交通では鉄道とバスとトラック、これの相互の調整によりまして交通の目的を達すると思うのであります、今同じじように省営のバスとか、或いは從来バスが動いておつた所に新線が開設されたといふようなときの補償なんかはどういうふうにお考えになるか、これが第一点。

それから第二点は、今国会にいろいろの法案が出ておりますが、その中で海運のほうも、こういふ私設鉄道のほうも、その他税金から、補助をするといふような法案であります、バスのほうは、或いは自動車交通のほうは、むしろ自動車税を取るとかいうふうなことで圧迫するような政府の方針のようであります、が、これらの交通全体の調整についてどういうふうなお考えがあるのか。バスなんかは、或いは自動車交通なんかはもう余り大して用はないと、いかないんだといふようなお考えか

どうかという、この二点について一つ伺いたいと思います。

の好意的な考慮を我々は払つて行くつもりなのであります。税金がいろいろと高かつたり、負担金がいろいろと高かつたりすることは誠にお氣の毒であります。これはもうどこの方面でも共通の問題でありまして、できるだけこの間自動車税等も上らないようにといふことを私ども希望しておつたんであります。ですが、全体的な関係から止むを得なかつたといふような問題等もあります。今後いろいろ私どもは交通は鉄道に偏重するとか、或いは船に偏重するとか、或いは自動車に偏重するといふことなく、皆が御互に歩み寄つて、おの／＼所によつてのその特徴があるはずであります。それ／＼の場所における交通機関の特徴を發揮してもらつて、立派な発達をするようにならつたいたいと思つております。

○木島虎藏君 大体わかりましたが、第一点の、省営バスは補償しておる。成るほど補償しておいでになりますが、補償しておるからいいじやないかといふふうなお考えですか。それともいふことを私どもは心がけてやつて行きたいと思つております。

○國務大臣（石井光次郎君） 省営バス省営バスの開始については、省営バスでなければできませんとか、或いは何らかそういう合法主義があおりですか。押しのけて、そうしてそこで競争して凱歌を擧げるというよくな行き方であつてはならんと思つております。国鉄は国鉄と国鉄の間の連絡であるとか、

或いは一般的のバスでは行くのには何年間か算盤が合わん、民間ではなか／＼やらんが、一つ国鉄の公共性といふことを発揮して、この線を一つここいらの交通のために途を開いてくれといふような所に進んで出て行くといふよくなことが大体の筋であるべきだと私は思つております。それでよく御承知のように、国鉄バスを通しててくれといふ希望が各地から出でております。民鉄のバスでいいじやないか、そこいらには民鉄のほうからも民営のバスの話もあるのであるから、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、きちんと行くといふような観念が非常に強くありまするが、そういう希望が全国的に言うと相当多いのであります。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、そのあとにまあ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ふ線でやりたい、こういう心持でやつております。

○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。が、不当な競争、そのため両方とも立てなくなるといふことは許すことができないというものが大臣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をございましたのでお尋ねいたしたいと思いますが、省営バスはけつて差支えないと想ひますが、一体公営のバス等を運行いたしまして場合に、大臣のおつしやつたように、私どもは公営でやりまするものは、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ったような場合、而もその間交通不便で、何かやらなければならんといったよな場合に公営で行うべきものでありますて、民間業者がやりたい希望を持ち、又やつておりまするようなものに對して、省営といいますか、公営のようなものはやるべきものでないと、こうどうぶつた考え方を持ておりまするが、この点大臣の、これは何も陸だけではなくて、海の場合も同じことだあります。が、お伺いいたしたいと思ひますことと、それからもう一つは、実際に今鉄道のほうが省営でやつておりますバヌの線で、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ちくさんではないのだといふうに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すようとも、実際いたしましては実は儲かる所をどんどん省営が入つて行く。省営が入つて行きますと、到底の大資本といいますか、久損すれば國がかかる所をどんどん省営が入つて行く。

の国有鉄道と民間業者とは、これは子
業者は公営といいますか、省営に押さ
れてしまうことになつて来ますので、そ
こで民間のはうは損をするけれども、省
営のほうは儲かつて来る。言
い換え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
まして片一方は黒字になるのだとい
ふうに、私ども旅客を扱つております
る者はそのようなら見ております
が、この点につきましても、少し話が
小さくなります、監督局長で結構で
ありますけれども、一応御意見を承
つてみた」と思ひます。

線 자체としましては採算はとれなく、國有鉄道と関連して考へたならば、大きな使命を持つておるといひ意味におきまして、国鉄バスの存在価値あるわけであります。従いまして国バスそのものだけをとつて考えますと、非常に営業系數の成績が悪うございます。国鉄が公共企體になりましてからも同じく、だからといって余程バスの運営が悪いということはありません。国鉄バスの運営が悪いということにも努力いたしておりますが、まだ今日におきまして、全体と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ります。

○國務大臣(石井光次郎君) 大体に、
　　いてそりでありまするが、又公営な
　　が故に私営よりもあとにといふこと
　　必ずしもきめられない場合があると申
　　うのであります。と申しますのは、即ち
　　えば町でバスを許可するよな場合に、
　　民営がやるならば民営が主で、士
　　町村でやるもののはあとに控えておれ
　　いう行き方ではできんと思ひますこと
　　は、いろ／＼を例を見ますと、市町村でない
　　の經営のほうが實際うまく行つていいま
　　のもありますし、それから町村でない
　　に私営のほうがうまく行つていい例が
　　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
　　す。その組織とかいろ／＼な經営の行
　　き方にもいろ／＼あると思ひます
　　が、要は健全なる經営が成り立つて、
　　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な
　　てはならないのであります。が、そういう
　　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ります。
　　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
　　できるだけその専門的な方面にお任せ
　　してやつてもらうほうがいいのじやない
　　かといふふうな線に考えております。
○仁田竹一君 只今公営のほうが民営
　　よりもいい場合がよくあるといふこと
　　であります。が、これはむしろ当然なこ
　　とでござります。御案内のように今日
　　の事業家の一番困るといひますか、打
　　撃をこうむりますことは、御案内によ
　　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。なおアリの賃金にかかる事務税その他の点において免稅の方法があります。今日如何なる仕事をいたしましても、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あります。結局民間業者が困るのはそれなんですね。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たり前のことなんであります。その代りに民間業者は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ので、只今大臣のおつしやるよう、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せんと、民間業者はとてもやつて行けません。これは別に質問ではありませんが、希望なりを申述べまして、是非御考慮を願つておきたいと思います。

ういうことでは困る、こういうような
お話をあつたのですが、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
かしてそれでないと、こういうことに
はならんと思うのですが、その点一応
お尋ねしておきます。

○政府委員(植田統一君) 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ふこ
とに努力いたしております、最近で
は営業系数が一〇五くらいになつてお
ると思います。一時に比べますと非常
に改善されておると思いますが、いづ
れにいたしましても国鉄自動車といふ
ものは、先ほどもちよつと申上げまし
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
るのであります。実際問題といつしま
して、国鉄と関連する事業という、そ
の具体的な事例につきましていろいろ
問題があるわけであります、が、いずれ
にいたしましても国鉄自動車といふもの
のは、この国鉄と総合的に考えまして
意義がある、かように考えておりま
す。だからといって、自動車自体の當
業をどうでもいいというわけではなく
て、別に自動車自体としても極力能率
の向上、改善に努力すべきであります
が、飽くまでも使命といたしまして
は、自動車だけのいわゆる切離した使
命ということではなくして、国鉄と總
合的に考えた場合の役割といふものが
その重要な役割であるう、かよううに考
えておるわけであります。

れども、限られた国家的資金の枠をどううまく使うかといった場合におきまして、狭い国土の総合開発で交通の受持つ使命は大きいと思ひますが、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こういつた助成法によりまして、こういつた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、バランスなりトラックなり、こういつた重要な輸送力がある、又海運關係も国内沿岸にある、こういつた国全体の総合輸送に対しまして、いわゆる受けて立つといつたような企業精神によつて、儲かればやるものだとひつたものを受け立てつか、或いは二重投下をするために、その資本といつ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つたような方向で以て、国がそういつたのを認めながら進んで行くといつた点後とられるかこれらひかといつた点につきまして、どなたでも結構ですからお伺ひいたしたい。

と問題を起こしてますが、今後どうと調整の問題があるらかと思ひます。いわゆる田舎のほうの地方鉄道におきましては、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うようない個所也非常に出て参つております。又事実そういう観点から自動車に置換えたという個所も戦後少くない個所に上つております。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うふうな所もござります。そういうようを鐵道と自動車の相関関係におきまして、個々の場合におきましてそれべく事情が違いますが、まあ自動車が飛躍的な発展をして行きまして、自動車で用が十分足るというふうな場合には、或いは鉄道を新たに敷設するといふこと、或いは又既設の鉄道をやめても、或いは自動車に置換えるということが、国全体から見て得策の場合が随分あるだろう、かように考えます。そういうふうな調整は図つて行かなければならん、かようになっておるわけであります。やはりこの幹線の大脈輸送は勿論のこと、主要な地方の交通につきましても、どうしても鉄道でなければならんというふうな面もござります。そちら辺のところはそれべくの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、かようになっておるわけであります。只今まあ陸上の交通機関だけにつきまして申上げましたが、これは海運、まあ外國航路は別問題としまして、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はそれべくの長所、或いは又経済性といふようなものを考慮まして、その調節といふものは

うに考えておるわけであります。
○委員長(前田櫻寿) ちよつと申上げ
ますが、大臣は予算委員会の審議の途
中でありますので、関連質問があり
ますれば、それはこの次の機会にお譲
りを願いたい。本法案直接の問題だけ
について一つ今日は御質問願いたいと
思ひます。
○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
いのですし、非常にいいと思ひます
が、ただ私としては先ほどお話を出て
おるようには、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
やないかと、いろいろな問題もあるし、
又日本のような長い国では港湾をもつ
と整備して内航船をもつと使って、そ
うして沿岸の航路で物を運んで、鉄道
は筋骨みたいな輸送をして海と陸との
輸送を図る、こういふようなことをあ
るし、それからもう一つ、これは地方
鉄道の中で地下鉄なんかも含まれてお
るというお話をございましたが、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
うような問題があるわけです。首都建
設委員会、それから国土総開発委員
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、それらを統合して
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んと思ひます
が、そういうことの総合的を觀察を
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

と国有鉄道のみならず、地方鉄道にも
いろいろとの趣旨ですが、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
手になつておる線の建設をやつて行かれる
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や
いかんじやないかということになります。例えば
が、誠に御尤もござります。例えば
私どものほうの所管になつておりまする
鉄道と、それから建設省の所管になつて
おりまする道路という、この問題だけを
考えて見ましても、別々の動きに現在は
なつておるのであります。これはいろいろ
の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關係に、或
いは委員会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
るによ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います。
全体的なものとして一東京都だけの問
題をとりまして、いろいろ大きな問
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
ないのであります。こういう問題に
つきまして一つよく考えて皆さん方に
御相談したいと思うております。
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
新ら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
りますが、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をやつても
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ります。いろいろ意見を申せば意見はみんな個々の意見はあるわけあります。が、我々は法律によつてきめられました委員会の全体の答申になつたものが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あります。が、産業開発というと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います。予定線に擧つておりますものは百何線があります。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、二十線ぐらい、前のと合せて三十線ぐらいこれがなか／＼そん運でどんどん片付いて行かないものがあると思うのであります。今度の計画予定線に入りましたものでも、僅か數は十余りであります。それと連絡する地下トンネルと、道と本土とを連絡する地下トンネルといふよ／＼な大きな計画もその中に含まされております。こんなのが仕事に実際に着工するのに相当な仕事の分量であり、金も要るだらうと思ひます。そういうものをいつからどういうふうにやるかというような問題等も、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ふことを考えて頂きたいのであります。これがその線に沿う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えれば私ども参考にしていろ／＼やつて行きたいと思うのであります。

え方は、私の考え方をおおむね少しごとくになります。國鐵が若し採算制をなく主張をされば地方のほうには鐵がつかない。そこでどうしても地方ほうに鐵道をつけるためには私鉄にらせるより仕方がない、こういう問が出て来ると思います。それでどうう意味から私鉄に助成をして行く、ういう考え方が生れて来ているのです。いかと、こう思いますが、これはどなんですか。

○政府委員(植田純一君) 先ほど申し上げましたように、日本の鐵道は国有としてのものと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それなくともやはり國がやる、國有鐵道としてやると、これが我が國の原則でござります。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す。ただそういう建前でござりますところに、國鐵のいわゆる公共性と申しまするか、そういう面があるわけであります。ただ余地はなくなりながら知れませんが、國有鐵道といふものは成るほど採算といふものも十分考えなければなりませんが、採算だけではないかんのであります。新線建設につきましてもそういう公共性と申しまするが、國鐵の使命といふものを考えて、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うのが現状でござります。

○東陸君 私はこの第一条を見まして、ここに「地方鐵道」といふのは庄

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

はこのよう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挙げるということがこれは目的になると想ひます。従つてあらゆる場合に國鐵と競争になるところはどこかといふと、これは利潤の挙がる線なんですね。若し単独に私鉄を考えるならば、必ず儲かる所でなければやらんわけですが、ただ炭鉱だのその他のものが必要上こしらえ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以て立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、こういうことになろうと思ひますので、私はそういうより意味から考えたときに、例えば都市における軌道なんかの場合なんかには、國のものが民間の企業を圧迫する、こういうようない形で非常に大きく出て参ると思うのですが、そういうふうに考えて來ると、若し國鉄が交通關係を國で以てやって行く、こういう大きな考え方があるならば、でき上つて來たところの私鉄は、これを将来において国有にすると、いわゆるこれは向わなればならんと思ひます。そういうような場合に、私は先ほど申上げましたように、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、こういう形で以て助成を長く続けて行き、そろそろそれによつて施設を拡充し、經營が順調に参るようになりますと、これはどういうことになるかといふと、私は國民の税金によつて私鉄が利潤を挙げるような形態になり、特定のものがそれを利潤を取る、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、こうしたような場合には再び國が税金で以て施設をしてやつたものを又税金で買上げる、こういう問題がこれは出て参るので、若し國鉄が将来に向つて国有にするという考え方になる線については國家投資の形式か、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、こう考えるのですが、これは私は国有鉄道関係の側から言えば、私が言つたような考え方方に当然なるべきでないかと、こう思いますが、この点は如何なものでござりますか。

○政府委員(植田純一君) 尋ねに對しまして的確なお答え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が、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くさんあるわけであります。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、その使命も違いますし、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ります。一方において地方鉄道を以ておる、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點今まで前提に立っておりますので、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での助成といふものができておりで

ありますて、成るほど長い将来を考えると、或いは大いに利潤が挙がるますこと、或いははな／＼そう急に利潤が得られないのであります。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ら知れませんが、少くとも建設しまして開発が済むまでにはなかなか、将来におきまして一定以上の利益ができた場合に補助金を返還さすというような規定も設けておるわけであります。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うようなお話をございますが、現在の新線建設の話でございますが、度新たに国有鉄道から見ましては、今度新たに国有鉄道法で投資の規定を作ることになりますが、この場合といふども、いわゆる私鉄に投資するということにつきましてはいろいろ問題があると考えられますので、現在のところ、假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ふことは目下のところ考えておりません。

○賀茂山之雄君　この法律によつて私鉄として建設されそな線をどれくらうにまで約一千キロくらいは私鉄が現在であります。従いましていろいろと制約は考えておりますが、ただ敷設法に入つてゐるか入つてないかといふことによりまして適用の差異は考へております。

○加藤山之助君 この法律によつて私鉄として建設されそな線をどれくらいい予想され、或いは期待されているんですか。キロ数で結構です。あく腰溜めで結構です。

上げたのであります、第一号の「新線」につきましては、私ども事務的に考えました線は若干ございますが、現在切実な問題としてこの「新線」という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す。

○加賀山之雄君 先ほど大臣にお伺いしたように、今後まだ日本の鉄道を完成して行くには相当の線の敷設がやはり必要だと思いますが、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わけですが、それについて大体の目安といふか、何年計画といふか、やはりそういうものがあつてこういう法律が考えられるのではないかと極めて空な、こういうふうになつた場合にこう

とではちよつと心細い感じがするんですが、この点これは關谷先生からお伺いしてもいいと思いますのですが。
○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るといふと、運輸当局といたしましては國鉄の幹線と睨み合せてそういううぶな統合的に。なお又、資本の一重投下にならすといふふうなことで計画を立てると思いますが。
○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んのですか。新線の建設というのがあるからこう問題になつてゐます。どうしてもこれは入らなければならんのですか。
○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えておりますので、あるほうがよくらうと思ひます。
○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でしようから恐らく自己資本があつてもどこから借り入れる借り入れ資本が主だらうと思います。それを国鉄で借りさせてやれば税金からの利子補給も要らないんじやないか、それから國鉄にやらしたほうがもつといいんじゃないかといふよ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) 国鉄いたしましては、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るが、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ますか、引出すことができるといふ

○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
よくわからんだけれども、これは要
するに国鉄債券の条件と民間の借入の
条件から言えば、国鉄のほうへ貸せる
と思いますが、その辺はよくわからん
のですがね。

き得る限り何と申しますか、会社等を設立いたしますると、民間の者がその鉄道の株を持つて出資をするというようなふうなことになるのでありますて、それを基礎にして借入をするとということになりますと、やはり何と申しますか、借入金あたり國で全部やるというよりは、そのほうが地方の資金

○木島虎藏君 それは同じことで、むしろ新線建設を望んでいる所に国鉄の債券を貰えと言つて買わせれば喜んで買うと思います。そのほうがもう少し信用があつていいいんじやないかと思ひますが、その辺ちよつとよくわからんに考へております。

○衆議院議長(關谷勝利君) 国鉄がや
ればしやすいと言いますけれども、こ
れはやはり国の財政計画と睨み合せて
やらなければならんと考えております。
○木島虎蔵君 いや、そうでなくして、
今法律を作るんだから、そういうふうに
民間資本を集めることにする代りに、
やはり同じような法律で国鉄の債券を
買わすようにやることができんかとい
う意味の質問なんです。
○政府委員(橋田純一君) これは勿論

後も十分一つ努力して参りたいと、か
のように考へておるわけであります。

○委員長(前田穂君) ちょっとこの際
私一言申上げたいのですが、先刻来
東委員、木島委員、森田委員その他の
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
に援助を享えるのだという先刻の一松
委員の質問に結局歸着して來るので、
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
援はこれももう鐵道行政として
当然の責務である。ただこれを儲けが
なくてやれないやつにどうするかとい
う問題であるはすなのにかわらず、
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。そういうような
いろいろな疑問、即ち先刻一松委員の
言われたようなところに歸着して來る
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ふことも
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
されたようと思わないのですか。

〔納得しません」と呼ぶ者あり〕 従
つてこれは一まとめにして、一松委員
のような形でも又個々の形でもいいで
すが、何か御答弁をお考へになるわけ
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
そこに皆集まつておるようと思われる
のです……。

○一松政二君 もう一矢變つた角度が
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
て、皆さんに発言の機会がなければ應

いと思つて遠慮しておいたのです。今國
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ろう
と思ふのですが、どういつたよくな工
合になつておりますか。

○政府委員(山内公猷君) 私鉄は各会
社ごとにありますので、抽象的に比べ
るといふわけにも參りがたいのでござ
いますが、大都市におきます私鉄の賃
金はほぼ國鐵職員と同じか或いは少し
上といふような程度になつております
。細かい点につきましては、今資料
を持っておりませんので、この次の機
会に御説明できるかと思つております
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、國鉄
より下廻つておる例が相当多くなつて
おる、かように考へております。今國
鉄と比べてのものであります。手許
に資料があります。民營鐵道の全国平
均は一万一千六百六十四となつております。
それから公營と申しまして市電、
都電といふようなところの基準賃金が
一万四千四百七十五円、公營で五千二百八
十六円、トータルいたしまして民營の
賃金の計が一万三千四百五十三円、公
營が一万九千七百六十一円、かように
トータルの数字がなつております。

○一松政二君 その公營の中に國有鉄
道は入つておりますか。

○政府委員(山内公猷君) 公營は入つ
ております。市電でござります。

○一松政二君 それからこの地方鐵道
では、よく私どもが見聞する國鐵と比
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えは候約を
して、國鐵ほど十分な人員を擁してい
ないだらうと思うのです。擁していな
い所には發言の機会がなければ應

い所が我々の意見するところによると
あるわけです。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
と思ふのですが、どういつたよくな工
合になつておりますか。

○政府委員(山内公猷君) 私鉄は各会
社ごとにありますので、抽象的に比べ
るといふわけにも參りがたいのでござ
いますが、大都市におきます私鉄の賃
金はほぼ國鐵職員と同じか或いは少し
上といふような程度になつております
。細かい点につきましては、今資料
を持っておりませんので、この次の機
会に御説明できるかと思つております
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、國鉄
より下廻つておる例が相当多くなつて
おる、かのように考へております。今國
鉄と比べてのものであります。手許
に資料があります。民營鐵道の全国平
均は一万一千六百六十四となつております。
それから公營と申しまして市電、
都電といふようなところの基準賃金が
一万四千四百七十五円、公營で五千二百八
十六円、トータルいたしまして民營の
賃金の計が一万三千四百五十三円、公
營が一万九千七百六十一円、かように
トータルの数字がなつております。

○一松政二君 その公營の中に國有鉄
道は入つておりますか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 老朽いた
ましても、國民生活はどうしても必
要ではかに代るべき輸送機關のないよ
うな場合に、さればいつでもこれ
は認定するといふわけでもないのです
し、産業の開発上特に必要なといふ
うな場合で、それでもといふうなこ
とではないのですから、そういうふう
な、全般的にそういう場合には必ずや
るといふことではないので、数をそ
多くが期待するといふようなことはな
いだらうと思つております

○一松政二君 まあ關谷さんはそ
うふうに簡単に片付けられますけれど
も、これは數はたくさんない。併し或
る数がそういうことになれば、勉強し
て、提案者のお考へはその時に通らな
いことになる。それでそれを私どもは
心配している、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、私はなると言ふ、關谷さ
んはならんと言ふ。それでまあ理窟と
いうものは私が常に言うように、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
人によつてお互に主觀的判断を加え

ながらもできるだけ会社から搾り取つ
て、そうしてストライキ或いは団体交
渉をやつて会社をゆぶつて、言葉が
あればなんですが、そうしてその結
果鐵道のいわゆる維持補修がなさざり
かと思うのであります。それでさえが
まあ經營困難だ、従つてここに補助す
る必要がある、こういうことになります
と、私は補助かもうちらへすれば
給与を上げるといふことがすぐ来るだ
ろうと思う。それからいわゆる損をし
ても毎日收入はあるのですから、先ず
それを食らひほうに充てて、そうして難
持、改良、補修といふほうがどちらか
といふとなおざりになりがちやない
かと思う。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
えば、この法律によつて獎励すること
にはなりませんか。

○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、そういうほかに切替えのき
かない山間地帯で、ほかに輸送機關が
ないとか、降雪地帯で冬季もこれでな
いとか、降雪地帯で冬季もこれでな
いことなどは、非常に圧縮されます。
さればならんといふうなものに限定
されますので、非常に圧縮されます。
さればならんといふうには考
えられないでしようけれども、法律
を作つてしまつてから後に法律を作つ
た時に予想せざるようなところに法律
の文理解釈上、拡張解釈上行つてしま
つて、提案者のお考へはその時に通らな
いことになる。それでそれを私どもは
心配している、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、私はなると言ふ、關谷さ
んはならんと言ふ。それでまあ理窟と
いうものは私が常に言うように、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
人によつてお互に主觀的判断を加え
る以外はない。それじゃもう一つ、
私が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
らんであろうと承つた、ところが今承
るところは問題は非常に新たになり、
なかなか國鐵の今の建設状態では百年
河清を待つで、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
いうことはお考へになつておらないと
いふので、将来買上げてもらえるに違
へないとするれば……、これは今そ
うすれば、それを十分お考へにならな
ければ、そういう問題は私は隨所にむし
る發生して来ると思う。金が足らん足
らんと言つておるが、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、私は常に言つよう変化してお
るのですよ。いろ／＼な、戰争が起り
た時に予想せざるようなところに法律
が収まればいわゆる平和事業、ガスだ
とか鐵道とか、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も六分であ
る、将来は鐵道に買上げがきく、若し
それが輔助は或いは鐵道に高く
売り付けられて儲かるかも知れんと言
えば、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
う。そのときには國鐵は、今皆さんのがお
つしやる通り、國鐵は出血は覚悟の上
で年々百億近い建設線をやらされて、
そらして一方で六分の補助金を出し
て、それを奨励するような國庫補助の
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。

あなたがたが予期せざる方面にこれは発展する虞れがあるのですよ。そういうことを対しては先ほどからないようなお答えでありますけれども、私はありますり得ると思う。これは又意見になりますから、それはそれでようございまますけれども、その命令にこの法律が委任してあるのか……。

○衆議院議員(關谷勝利君) 第二十七条の「この法律の実施のための手続その他その執行について必要な事項は、運輸省令で定める。」という第二十七条の終りのはうにござります。

○一松政二君 そぞすると又これは殆んどあの条文を列挙して、そうして内容をはつきりして、それらに対してもここに一々類例を取上げるところの煩を避け、ただその手続その他執行に必要な事項についてのみ運輸省令で定めるのだと思うのです。この二十七条によつて、第三条の基準をはつきり例示することがおできになりますか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 「その執行について必要な事項は、運輸省令で定める。」といふので、あそこあたりはやはり必要な事項で明確にする必要がありますがありまするので、これでできると解釈をしております。

○一松政二君 それではこの中に第三条をなげはつきり入れないのですか。

○衆議院議員(關谷勝利君) 入れても結構です。入れなくてもこれでできると解釈をしております。

○一松政二君 それは大変だ。それは前年の船舶管理令のあれで、私は憲法違反だと今日でも固く信じておるのであります。これほど明らかに示しておつて、そうしてその「手続その他執行について」、それだったら私はここに二十六条の「益金の平均割合」の算定方法その他こういうふうにここにたくさん例示がしてある。例示に関連する必要のあるものだけは私はできるのだとと思う。例示以外のもので總括して……、それだから法律は完全作らないで運輸省で勝手におやりになつたらいいと思う。そういうことが私ども国会議員としては、少くとも新らしい国会の新憲法の下にはそういうことは極力避けて頂きたいと考えるわけです。若し關谷さんのお考えがそうであるならば、今度は私は參議院の法制局長だけではなくて、内閣の法制局長官もここへ同時に列席を願つてその点を明らかにして、その問題を解決しておきたいと考えます。だから今日はその問題は一応留保しておきます。

うものは除いて、別に問題が起きたときに詮議したらどうかという意味合いでたつたのです。それに対しても植田さんは、前の法律に新線があつたからとおつしやいましたけれども、それは随分古いことで、最近のように自動車が発達し道路が発達したりもう鉄道はどちらかと申しますと、アメリカでもそうだと思いますが、時代遅れになつてゐる。その時代遅れの影を追うようなことをしないで、むしろ自動車に切替える、末端はですね、そういう考え方がないかと思うのですけれども……。

きまして例えは資源の開発、いわゆる
一番はつきりしておりますのは國土整備
合開発等の見地から是非とも必要であります
ると國家的に認定されたもの、そういうものに對しましては北海道の拓殖地と
同じようなないわゆる國家的な補助対象としていいじやないか、かような考え方
方であります。

○東陸君 私はもう一つ伺いたいのは、
は、第二条の第二項における「新線」の問題ですが、これは附則の第五項、「この法律施行の日において現に敷設され
てある地方鉄道で、いまだ運輸を開始しないもの及び運輸開始後十年を経過しないものは、第二条第二項の新線とみなす。」、こういうふうに書いてござりますが、これはこれで以て範
囲が拡張されますが、それに該当する線と、それから大臣が認定をその中から
らして補助の対象になることになるのだと思ひます、『開始後十年を経過しないもの』ですね、そんな線路はど
のくらいあるのか知りたいのですが、あとからでよろこぎますから、承知
したいのであります。

○森農長(前田穰君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(前田穰君) 速記を始めて。
○政府委員(楠田純一君) その一項、二項については、その適用については
限定して考へなければならんと思つております。ただしわゆる「新線」につ
きましては、先ほど申上げておりま
すように、北海道の拓殖補助の法律とい
うものは同じ趣旨から出でるわけでも
あります。北海道の拓殖補助というも
のはそういう趣旨で、北海道のいわゆ
る「新開拓地」としてのものであります。

○岡田信次君 併しこの法律の条文だけを見ると、極めて広範囲です。今の地下鉄についても、高速度交通團法もあるといふのですが、ほかの例を挙げれば、例えば東京急行電鉄が盛んに都心に乗り入れたいという計画を持つてゐる。これを出して来た場合に、これによるよりほかないと言つて、認定を極めて厳重にせられるというお話をですが、然らばその認定の基準はどうかといふと、先ほど 松委員のお話のように、それによる法律的根拠もない、又省令の案もないというお話をすれば、どうしても相当広範囲にとらざるを得ないのでじやないか、現在の状態におきましては、だから結局この法律の目的は、こういう一、二の新線の建設だとか、大改良工事だというのではないのじやないか、とにかく経営上よた／＼していゝこれを何とか補助して、一般国民の便宜を期したいというのが本当の目的じやないかと思うのですが、そつたらそういうふうにあつさりしちやつたほうがいいのじやないです。

○森田義衛君 例えは京浜急行が品川から都心に乗り入れるといった場合に、建設資金を出す、そのときに京浜急行全体では利益がある、それでも建設をした場合には、建設がら切離してこれをやるのですか、この補助を……。
○政府委員(植田純一君) 只今のお尋ねでござりますが、この大体新線なり改良なり、一つの新線の区間ということを対象にすることを原則といたしまして、その場合にいわゆる建設改良と、いわゆる第三項の赤字の場合とは若干考え方を異にいたしておりますが、併して、この建設改良の場合には、例えば乗入れの新線というものを勿論対象にいたしておりますが、併しこれはこの新線建設或いは改良の場合には、この企業者全体の収益性といふことも、これを考慮に入れなければならんと思つております。ただ赤字鉄道の場合におきましては、これほどどうも何と申しますか、その点は建設改良の場合と趣きを異にいたしまして、こういう場合におきましては、大体におきまして企業者におきまして存続するといふ意欲也非常に薄弱な場合でございまますので、鉄道そのものを維持しなければならんという必要から出発いたしておりますので、その場合は大体企業者の全体の収益性というものは考えない、併し建設改良の場合にはやはり飽くまでその点を考えて行くべきである、実はそういうよろに考えております。

両面とも考へるということ、今の赤字の補給もありますね、それは建設の六分の国庫補助がありますね、そうすると建設というふうなことについては、如何に黒字経営をやろうとも、建設助成のために補助をやるということですか。そうすると莫大な国家予算が将来都市交通あたりには要るのじやないですか。

京浜たつて全然法律上別人格ですかね。どうも、あなたがそう善意に考えておるほどの……、だから法律は恐しいので法律は作る時にあらゆる角度からものを考えて、法律自身で解決できるようにならぬをやつて行かなければ、そういうつもりでなかつたと言つたつて、駄目です。そこで先ほどの基準がぼんやりしておるから、命令の根拠はどうだと言えど、「二十七条だ」というようにおつしやるから、この次に、委員長に私は申上げておくが、法制局長と両方をお呼び願いたい。

○森田義衛君 僕はやるという方針ならやつてもいいが、それだけに予算的裏付けがなければならん。そういう關係はほかの向きともよく話合つた上でこの法律を進めて行かないと、ただ無鉄砲に法律を作つたて、予算の裏付けがないといのじや困るのじやないかということを心配しておるわけあります。

○委員長(前田篤君) どうですか今日は……。速記をとめて。

[速記中止]

○委員長(前田篤君) 速記を始めて。それでは本法案の審議は本日はこの程度にとめます。

○委員長(前田篤君) 次に、海上衝突予防法案を議題に供します。

質疑のおありのかたは、前回に引続き御発言を願います。

別に御発言もなければ、質疑はこれで終了したものと認めてよろしくさいますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田篤君) 御異議ないと認めます。それではこれより討論に入ります。

ます。御意見のおありのかたはそれぞれ賛否を明らかにしてお述べを願います。

○松政二君 私はこの法律全体については甚だ遺憾な点があるけれども、一応賛成の意は表します。

但しこれは随所に腑に落ちない点がある。そなして質問をいたしまして、も、ただ原文にそなつておるからやつておると、どうもその理由を聞いてみても、そういう点がはつきりしないという答弁もあつたよう思うのです。で、国際関係もあるということでありますから、申上げましたように、賛成はいたしますけれども、今後こういう類似の法律案を出されるときには、如何に原文があらましても、私はこれは日本人なんだから、この過去の占領時代にあつたよな、日本人が解釈して、甚だしいのは憲法ですが、まだ憲法以外にたくさんありますか、もつと日本人として、当然日本語ならこう書くべきであるといふような私は常識があるはずだと思いますから、そういう点はこの法律にも一、三散見いたしますが、そういうことが今後若しあるとすれば、改めて頂きたまう。そしてそれから如何にそういう国際関係があるとも、出される本人が何だからつきりその理由がつかめないよなことで、そういう法律案を今後は出されないように、御注意を願いたいと思ひます。

私は以上の要望をいたしまして、本案に賛成するものであります。

○委員長(前田種君) 他に御意見ございませんか。

○東隆君 私はこの海上衝突予防法律に対して賛成をいたします。

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んものだ

ますので、この疑問があるといふことを附加えまして賛成をいたします。

○委員長(前田穣君) 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(前田穣君) 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(前田穣君) 全会一致でござります。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続は、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(前田穣君) 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(前田穣君) 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(予備審査のための付託は七月一日)