

ができるのを承認……これが経済的に将来有望だからやつてもらいたいといふことで出願を許すような場合に、そのくらいまで考えてやつておいてもいいんじやないかといふうに、これだけを考えるのであります。

国鉄との比較の問題でござりますが、国鉄が新線を建設するについて、從来からとつて参りましたように、資金については、政府の資金運用部の資金を貸付けて賄うような措置を講じております。併し、国鉄の民間の私線と比べまして、国鉄の場合、必ずしも非常な大きな不利なバランスにならんじやないかといふうなことを考へる必要があります。併し、国鉄の新線の問題について今ちよつと一松さんのお言葉の中にもありましたが、或いはもうすぐにはそろばんに合わないと、まあ国鉄としては、少し無理強調されておるような場合もあるのじやないかと、そういうのに対する援助が少し過ぎるようにも思えるというお言葉がありましたが、実際国鉄側の自由選択にすれば、その通りにやつたかども、これは私どもこの場合、そういうことは当つたことでもないからわかります。それは私が手がつけられないことで行くか、或いは少くとも金利だけは国家で保証すべきじやないかといふ議論も昨年あたりから私も承わっています。これは一つの私は見方だと思いますが、今までのところ

は、そういう状態には行かず、国鉄の自身の計算においてやつて今まで参つておるわけがありますが、そういう点は相当考慮をしなければならないことは考えておるのでございます。

いずれにいたしましても、国鉄の問題は、そういうような見方もありますが、この私鉄の新線で許します業は、このくらいなことぐらいい考えてやつてもいいことは、必ずしも全然やらないことですが、できれば、ついやらなければならんようになります。しかし、この意味におきまして、いわゆる私ども経営線として、新たにこれからできるようなもの等には、このくらいなことぐらいい考えておかなと、実際になかなか／＼できにくいやないか。若しこれは初めからもう出願もないじやないかと、実際上は、今後出願なんか非常にむずかしいじやないか、こう思つておるわけであります。そういうふうなことを考えております。

○一松政二君 資金の関係ですとすれば、政府がやるにしても、政府がやれば、いわゆる財政資金という、税金その他官業収入、或いはいわゆる財政資金という考え方ですが、国全体の国民が、すでに基盤のある日本国有鉄道といふものに、その新線の何がしかの負担をいたしたいという気持ちでござります。

○一松政二君 資金の関係ですとすれば、政府がやるにしても、政府がやれば、いわゆる財政資金という、税金その他官業収入、或いはいわゆる財政資金といふものに、その新線の何がしかの負担をいたしたいという気持ちでござります。

○一松政二君 そうすると、いわゆる大臣の御意思としては、つまりこの法律によつて、新線の建設が促進されると言葉を換えて言えば、促進したいためにそれだけの補助を与えるのだと、与えても促進したいのだと、こういうふうに解釈して差支えないのでござりますか。

○國務大臣(石井光次郎君) 私どものほうで、御承知のように予定線として、鐵道敷設法に挙げられておるもの百十線とあります、なか／＼これはいつのことにつかが手がつけられはるかわからないのであります。その中

にはいろ／＼な情勢が変つておるものもありますが、できたほうが好ましいと思うものが多いのでありますけれども、なか／＼政府の資金の関係上、国鐵ではそうやれない。そこに若し地方に非常に熱を入れて、地方自治体なり、あるいは地方の資本家なりが力を入れてやつてくれるようなものがあつて、それが経済的にも或る年限、例えば経済が成り立つというような見込があるもののならば、私はできることに援助をいたしたいという気持ちでござります。

○一松政二君 本の電信電話が国民の要望に応え得ないのは、まあ漸く公共企業になりましたが、これが民営にならんためには、わざであります。これが民営であるならば、電話に権利金などというのではなくこれは外国人に了解せしめることばかり不可能であろうと思ひますが、そういうことで国有鉄道もですね、今はまだ早く行くべきじやないかと、一応考えておりますが、私どもはもつとせめて旧満鉄くらいのところにまで早く行くべきじやないかと、一応考えておりますが、私どもはもつとせめて旧満鉄新線を補助してまでやりたいのなら、私は、これはむしろ何らか國鉄に

だけの地方的に資金を工面しても、早く鉄道を敷いてもらいたいという場合には、国鉄を仲間に入れて、そうして地方の資金を吸収する方法を考えておれば、なかなか／＼できないが、私鉄ならばすぐに或いはできるのじやないかと、ということを、これは仮に想像いたして見ますと、例えばその地方では非

の問題というのがそこに出で来るものでありますから、そういたしまして、その全体の中の、まあ先にこれがやりたいといふものが順次実行に移されると、ということになりますが、私は別問題といたしまして、そあ

ると、この敷設法は、鉄道の予定線、今の鉄道敷設法の中に入っている線に私設をやつてもいいんだと、そういうことを考へておるという監督局長の御答弁であつたわけでありますから、一応できるかできないかは別問題として、私設鉄道の、或いは地方鉄道の奨励策だと、獎勵法として、むしろ奨励するためにこれだけの補助を考えたのだといふことに承わつて差支えないのです。

○國務大臣(石井光次郎君) 奨励と申しますが、その地帯に私鉄を設立しようといふ人たちがこの出願をされまして、これが適当だと、私ども産業開発上、その他において必要だと認めました場合には、この援助をするといふことは、鉄道ができるだけ健全に伸び得るよう、そしてその目的とされるところにおいては、その意味においては奨励でございます。

○松政二君 この新線の建設について、この法律のために既存の大企業が、或る地方に特に事業上鉄道の必要を感じる、或いは従来の私設鉄道が或る点に営業線を伸ばしたいといふ場合があつたときに、この法律があると、必ず私は新線だけは別会社で經營することになると思う。新らしい会社でなければなりません。そのときには古い、大きな、もうすでに或る程度の収益を挙げておる会社が、新線をただ伸ばすといふのは、この法律にかかりません。ペイするかも知れない。その場合に、こういう法律があると、民間では、私は必ずその新線を建設する部分だけは別な新会社になると思うので

す。そうして補助を受けつつ、そうかということをきめるわけであります。そのことは合併するわけですが、同じ会社でありますながら、経理は全然別になり、法人答弁でありますから、一括は別の經營をとつて、この補助の対象となり得ると思うのですが、その際には、ただ行政上のお考へで、法律上は当然補助をやらなければならんが、予算がないとか、或いは金がないとか言つて、甲の新線にはやり、乙の新線にはやらないという結果を生じないかと恐れるのですが、そういう点においてはどのようにお考へになりますか。

○政府委員(植田純一君) 私からお答え申上げます。この新線の場合につきましては、この整備法におきましては、認定という行為が勿論あるわけ

であります。この認定の前に新線を特許するかどうかといふ、その行政処分

は当然伴うわけであります。これはこ

れは地方鐵道法或いは軌道法によりまして、この新線を特許する必要があ

るかどうかかといふことの問題があるわけであります。この場名におきまし

て、勿論会社のいわゆる構成その他の

問題として、そんなものがどれだけ

か、起きました事例によりまして、そ

う左右されるということのないように運當して参りたい、かのように思つておられます。

○松政二君 次の問題に移りまし

て、大臣にお伺いしたいのですが、第

三条の第二号及び第三号の又別の基準

があるのですが、この法律によつて、

経営を粒々辛苦して、そうして從業員

が、そこには私はおのずから整理さ

た、なまけた氣持でやつて行くものが

あつて、政府の補助があつてもきつい

と、自分たちだけは何とかなるという

ものは、そこに私はおのずから整理さ

られるものがあつて、そういう政府の援

助を求めて行くといふようなものはそ

う出で来ないだらうと思うのですが、

う場合によつたならば、非常に悪い言葉

は怠る、そうしてどうにもならないよ

うになつても、これは必ず國が補助し

なければならない建前に……それを

建設……建設は何ですが、維持、改良

は、ついでと言つちや甚だ失礼です

とも呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

場所によつたならば、非常に悪い言葉

で言えど、日々の収入は自分たちの給

与のほうに廻してしまつて、そうして

そこには全然補助がない。そうして

実際上の問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經

営といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は頗る不健全であるといふよ

うなことが私は起り得ないとは限らんと

思ふ。それからこういう法律によつて、つまり悪貨が良貨を駆逐するとい

う言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人命

が危ないからこいつは改良しよう、改

良するについては補助をやつてくれる

ことをきめるわけであります。その問題としまして、更にこの補助認定をする必要があるかどうかといふことと、実施上の基準を作りましては、先日來いろ／＼申上げておりますように、実施上の基準を作りまして、個々の偶發的と申しますか、起きました事例によりまして、そ

う左右されるということのないように運當して参りたい、かのように思つておられます。

○松政二君 次の問題に移りまして、大臣にお伺いしたいのですが、第三号の又別の基準

があるのですが、この法律によつて、経営を粒々辛苦して、そうして從業員

が、そこには私はおのずから整理さ

られるものがあつて、そういう政府の援

助を求めて行くといふようなものはそ

う出で来ないだらうと思うのですが、

う場合によつたならば、非常に悪い言葉

は怠る、そうしてどうにもならないよ

うになつても、これは必ず國が補助し

なければならない建前に……それを

建設……建設は何ですが、維持、改良

は、ついでと言つちや甚だ失礼です

とも呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

実際上の問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經

営といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人命

が危ないからこいつは改良しよう、改

良するについては補助をやつてくれる

ことをきめませんか。そういうような

心持を持つて、若し今後こういうもの

が出ればなお更そういう経営に

当る人たちは、政府の補助があるのだから、自分たちの力でも、自力でもつ

よくするという考え方を持つことを

期待するし、又そういう指導もしなければならないと、こういうふうに思つておられます。

○國務大臣(石井光次郎君) 赤字を出

して、自分たちだけで、經營者とか從業員だけで勝手にして、あとは野とな

れ山となれというような心持で經營しておるというものが、私は實際上の問題として、そんなものがどれだけ

の規定によりまして、補助をするといふ場合には十分調べもしなくちやなら

ないし、監督の方法がおのずからきめられるわけでありますから、するけ

ども呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

実際に問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經營

といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人命

が危ないからこいつは改良しよう、改

良するについては補助をやつてくれる

ことをきめませんか。そういうような

心持を持つて、若し今後こういうもの

が出ればなお更そういう経営に

当る人たちは、政府の補助があるのだから、自分たちの力でも、自力でもつ

よくするという考え方を持つことを

期待するし、又そういう指導もしなければならないと、こういうふうに思つておられます。

○國務大臣(石井光次郎君) 赤字を出

して、自分たちだけで、經營者とか從業員だけで勝手にして、あとは野とな

れ山となれというような心持で經營しておるというものが、私は實際上の問題として、そんなものがどれだけ

の規定によりまして、補助をするといふ場合には十分調べもしなくちやなら

ないし、監督の方法がおのずからきめられるわけでありますから、するけ

ども呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

実際に問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經營

といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人命

が危ないからこいつは改良しよう、改

良するについては補助をやつてくれる

ことをきめませんか。そういうような

心持を持つて、若し今後こういうもの

が出ればなお更そういう経営に

当る人たちは、政府の補助があるのだから、自分たちの力でも、自力でもつ

よくするという考え方を持つことを

期待するし、又そういう指導もしなければならないと、こういうふうに思つておられます。

○國務大臣(石井光次郎君) 赤字を出

して、自分たちだけで、經營者とか從業員だけで勝手にして、あとは野とな

れ山となれというような心持で經營しておるというものが、私は實際上の問題として、そんなものがどれだけ

の規定によりまして、補助をするといふ場合には十分調べもしなくちやなら

ないし、監督の方法がおのずからきめられるわけでありますから、するけ

ども呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

実際に問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經營

といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人命

が危ないからこいつは改良しよう、改

良するについては補助をやつてくれる

ことをきめませんか。そういうような

心持を持つて、若し今後こういうもの

が出ればなお更そういう経営に

当る人たちは、政府の補助があるのだから、自分たちの力でも、自力でもつ

よくするという考え方を持つことを

期待するし、又そういう指導もしなければならないと、こういうふうに思つておられます。

○國務大臣(石井光次郎君) 赤字を出

して、自分たちだけで、經營者とか從業員だけで勝手にして、あとは野とな

れ山となれというような心持で經營しておるというものが、私は實際上の問題として、そんなものがどれだけ

の規定によりまして、補助をするといふ場合には十分調べもしなくちやなら

ないし、監督の方法がおのずからきめられるわけでありますから、するけ

ども呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

実際に問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經營

といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人命

が危ないからこいつは改良しよう、改

良するについては補助をやつてくれる

ことをきめませんか。そういうような

心持を持つて、若し今後こういうもの

が出ればなお更そういう経営に

当る人たちは、政府の補助があるのだから、自分たちの力でも、自力でもつ

よくするという考え方を持つことを

期待するし、又そういう指導もしなければならないと、こういうふうに思つておられます。

○國務大臣(石井光次郎君) 赤字を出

して、自分たちだけで、經營者とか從業員だけで勝手にして、あとは野とな

れ山となれというような心持で經營しておるというものが、私は實際上の問題として、そんなものがどれだけ

の規定によりまして、補助をするといふ場合には十分調べもしなくちやなら

ないし、監督の方法がおのずからきめられるわけでありますから、するけ

ども呼吸が合い、うまく經營しておる

ところには全然補助がない。そうして

実際に問題どうでしよう。まあ私余

り困るような例を知りませんが、一つ

知つておる手近なところが草薙鉄道、

東京、横浜間の鉄道、これは私は前

から氣になつておる鉄道であります

が、これなどを見ましても、これは經營

といふよりも、なかなかそういうよ

うな、何とかしてやらなければどうに

か動けないかといふと、あれは今のと

ころ、いろ／＼そこいらに入植して

いる者の関係その他等でやりにくくと

いふ言葉は当らんかも知れませんが、な

ましう言つて来て、こんなじや人

終りそうにない。だん／＼そういうふうに向く危険があると私は考えて、大臣の所見を伺つたわけであります。私の大臣に対する質問は、敷設法に対しても、それから更に多少逸脱しましたが、一応この程度で終りたいと考えております。

○目録ナリ(石井光次郎著)　只今のお
言葉は、私どもも懸念はいたしておる
点でござります。そういうふうな非常

に今お言葉のあつた微妙な影響、私どももそういふやうな心持で露骨にどういうものはないが、そういうふうな影響を受ける虞れも多々懸念されるものもあると思います。こういふうな援助、補助等になりますと、この補助等が、何と申しますか、死金にならないようには援助の実を上げて行かなくちやならんと、そういうことでなお氣を付けてやつて参りたいと思うのであります。

（内閣官房長官吉田茂太郎）大臣に御質問のあるかたは引続いて一つ先へ御発言願いたいと思います。

國務大臣(石井光次郎君) 実際すぐ
の点につきましては大臣のお答えを頂
きたいと思います。
この問題は、今後ますます複雑化する
が、現在すでに百五十あるのであり
ます。するが、これを整理なさる御意願は
ないでしようか。それから若し整理を
するといったまると、やはり敷設法
の規定によりまして、建設審議会にか
かる事項でありますかどうか。これは
まあ監督局長でもいいのですが、前段
の点につきましては大臣のお答えを頂
きたいと思います。

うくらいに、近く予定されるような線だけが、この予定線に相成るべきものであると、性質上私は思うのであります。たしまして、百何十線というような数だと思うのであります。出ておる。恐らく本年くらいな予算を毎年それに多少の加わるものがあつても、一体いつ頃でくるか、恐らく我々の生きてるうちには手のつかんものがどうさりあると、何のために予定線を……。それに又更に加えるということ等も考えてみると誠におかしなものでございまして、それならば当分は手のつかん……つくには、少しまあ情勢も変つたしあと廻しのものだといふようなもの等があれば、一応そこから除いて、まあ二十とか、せめて三十とかいうくらいの数になつて、それに乗れば、もう近く、何年か後には着工できるようなものがあるなら本筋だと私どもは思いました。一番先にあれを見て実は書きました。それにどん／＼加わるものですから、どうなるのだと言つて驚いたのです。私はすぐ籍だけは置いておいてくれとうようなことが、本当の心持じやない中退……、上に行かんでも、そのまま暫らく籍だけは置いておいてくれとかと思うのですが、何か名案があります。どうしようか。(笑声)どうも私もおかしいと思ひながら、どうもちよつと手がつきかねておるのであります。

○政府委員(植田純一君) この法律、建設審議会に諮問を法律上要求して申しますが、法律上の必要事項は全部の問題についても審議調査するという目的で設置されておりますし、併し審議会がこの新線建設に關しますところの実際問題といたしましては、当然運輸大臣といたしましては、今回追加する場合もそうでしたように、それを何とか整理するという場合には、当然この運輸審議会に諮問されるものであらうと、かように存じます。

○岡田信次君 只今の大臣のお心持はよくわかるので、私も非常に同感なんですが、ただ今回の十三線は最近の情勢又、各方面の意向の現実から察して、まさそ遠くない将来に建設したい線だというのでありまするが、前に乗つておる大正十一年以来の百五十線といふのは、もう三十年も四十年もやつてゐる線で、大分その後いろいろな交通機関の發達その他經濟上の変化等から、相当これを見て也要らないと思う線もありますし、又私鉄と重複してい線もありまするので、何らか一ついろいろその御事情もありましようけれども、何らかこの整理のほうも一つお考えをお願いいたしたいと思います。

○國務大臣(石井光次郎君) 研究いたします。

○加賀山之雄君 この十三線を新たに敷設法に、別表に追加されたのですが、これは從来の別表にある百五十線と同列に並んで、その中から今後建設線を選び出して行かれるのか、或いはこれは戦後の新たな見地から必要を生じたという理由がござりますので、多多少この線路については優先的に考えら

れなければならんような事情があるかという点が一点で、それから今回この十三線路が追加されたについてほかにまだ戦後の必要な線として出た路線があるよう存じておりますが、それらの線の中からまたこの十三線を抜き出された理由といふ點についてお考えを……。

○政府委員(植田純一君) 今回追加いたしまする十三線は、従来からございました予定線に加わりまして、全く同列になつた、かようなわけでございります。同列に置きましたて、この中から実際工事に着手するもの又選定するという考え方でござります。

それから実はこの十三線を選び出した経過についてでございますが、運輸大臣より鉄道建設審議会に諮問いたしておりましたのであります。昨年の七月に建設審議会が、この敷設認可の別表に追加することの可否について、いいか悪いかなどについて、調査すべき線として十八線というものが選定された。その旨運輸大臣に答申がございまして、運輸省といたしましては、約半年間いろいろ調査をいたしまして、その結果を審議会に報告いたしましたして、本年の二月の十八日の建設審議会におきまして、この十三線を別表に追加するを適当と認める、こ

次第であります。その結果、この建設の五線といふものが保留といふことなつております。この五線につきましては、まあそれ／＼の線につきまつていろいろと事由がござりますが、いわにいたしましても、直ちに結論を出すことができない。もう少しいろいろの点を検討する必要があるといふ事がございまして保留になつております。従いましてこの五線につきましては、更にそれ／＼の線の問題の点に付きまして調査をいたしまして、その結果によりまして更に御判断を願うとすることにならうかと思つております。

なおこの保留になりました五線のかにも、更にこの予定線に追加してしいといふその御要望の線も大分ございますよう、こういう線の扱い方つきましても、一体今後どうするかということにつきまして、更に建設審会の御意向を承わり、それによりまして処置して参るということにならうと存しております。

○岡田信次君 この鉄道敷設法と直道の電化に対する当局の御方針、計画をお聞かせ願いたいのであります。

○政府委員(植田純一君) 鉄道電化につきましては、この鉄道の施設の近代化と申しますか、合理化といふ見地から見まして、主要幹線は電化いたしましたことによりまして、鉄道の運営上に大きな部分につきましては電化を促進いたしました。かような観念で從来は進んでおるわけであります。本年度は御承知の通り七十八億の予算を計上いたしております。それによりまして、從来から幾

続いたしておりました浜松、姫路間の電化を更に促進いたしまして、昨二十一日名古屋までの旅客列車の電化が完成した、かよなことになつております。この十一月頃には稻沢までの貨物の電化ができる、かよな状況になつております。

その他は山手貨物線の電化をいたしております。更に引続きましてこの名古屋、姫路間の電化というものを極力推進いたして、更に財政上の事情が来年度以降許しますならば、極力主要幹線の重要な部分の電化というものを極力促進したい、かよに考えておるわけあります。

○岡田信次君 この建設線のはうは十キロでも十五キロでも、新たに作り上げればとにかく使える。ところが電化のほうは、十キロや二十キロやつたつ

て何にもならん。やはり百キロなり二百キロなり、相当大きな区間をやら

ないと……まあ特殊の区間は別として、一般的には行かない。従つてその

額は、電化を積極的に進めようといふ御方針とするならば、非常にかかる。

ありますから、その鉄道電化に対する財源的処置と申しますが、財政的

は誠に御説の通りに、金が先に立ちます

して、今のような予算の中から配賦を受けて、鉄道建設の一部としてやつておるのでは、なか／＼進行が遅いと思

いますので、ただ一つの途として私ども

の考えておりますのは、外資を何とかして入れられないかという問題であります。これは昨年世界銀行の副総裁が来ましたときも、運輸省関係の各輸送機関について、若し外資の導入のでき

るものがあればやつて、少しく急ピッチで運びたいと思いまして、いろいろ相談をいたしました。その中で一番向

うの人たちが興味を持つというか、イ

ンヴェストしても適當だと思うとい

うのが、この鉄道の電化が第一でござい

ます。こういう問題がありましたので、この間長崎艦隊が、ヨーロッパに

メリカに寄つて参りました、なお日本

の鉄道の電化に対する計画等の説明を

してもらつておいたのですが、この頃又ほかのほうの問題と合せて、政府に

おいて外資導入の打合わせを進めるの

に、鉄道の電化問題をいろいろ取上げ

て、それに今材料を揃えて取り進めようと思つておりますが、どのくらい実

際には我々のほうに借入れられるか見当

がちよつとつきませんが、できればそ

ういうことでもして促進したいといふ

ようなことを考へております。

○岡田信次君 これは私の意見になるのでございますけれども、只今の大臣

のお話のよう、外資が或る程度順調に来れば、これも大変結構だと思うの

であります。一方、今日日本では大

きな開発されると相成りますが、如何

かいいお考へがありますか。

○委員長(前田穂君) 御質問はございませんか。本法案について他に御

質問がなければ、質疑は終了したものと認めてよろしうござりますか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(前田穂君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田穂君) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田穂君) 御異議ございませんか。

○委員長(前田穂君) 御異議ござ

理由であります。

この修正部分も加えて原案となつて参つておりますが、ありますので、法案の原文につきましては朗説することを省略いたしますが、これが修正動議を提出いたしました理由でございます。

道の産業の振興上特に重要なものとが
大した天と地ほどの隔りがあるとは考
えておりませんが、ただこの日本航空
株式会社法は、国際競争力といふよう
な点も要りまするし、なお又資本と借
入金の割合が非常に何と申しまする
か、大きい、現在の海運と同じような
状態であるというので、海運と睨み合
せまして、同じく国際的に出て行きま
するので、こういう方法が必要であろ

○木島虎藏君 修繕設備は日本にはまだないのですね。

○政府委員(栗沢一男君) 戰争前にも多少ジエット機の研究等はいたしておりましたが、御承知の通り十年のブランクがございますので、日本といたしましてはジエット機の修繕設備等はございません。当初は止むを得ず英國に

○森田義衛君 本年度の債務保証の限度、つまり借入金の保証の限度ですが、三十四億四千万円となつておりますけれども、これは大体現に借入れて知らない、こういうふうに御了承願いたいのであります。

○木島虎藏君 その今の大修繕は定期的になさるのですか。

○政府委員(栗沢一男君) さようでござります。

る、こういった補助金はどの程度お見込になつて居るのでござりますか。
○政府委員(栗沢一男君) 今年度予算では補助金は見込んでございません。
○森田義信君 ないのでござります。

が、本法案にはそれが出ておりま
すが、一方は天を駆り、一方は地を走る
のであります。そこに天地の差があ
るわけであります。この政府保証に
きましては、その点どういう程度に
重要性の差異をお認めになつたのでご
こいましょうか、一応御説明をお伺い
たいと思います。

○植竹春香君 修正部分に対します
御説明は了承いたしました。
○委員長(前田耕君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

整備等を依頼しなければならんという状態になるかと存じます。

○木島虎蔵君 多少意見になりますけれども、飛行機は消耗品のようなもので、しようちゅう検査と修繕をやらなければいかんと思います。修繕設備なるものが完備し、それから旅客輸送のことですから、まあ世界のほうへで相当使つてくれて、相当自信がついてからおやりになつても遅くはないだろうと、こう考えるのですば、その点こ

○政府委員(栗沢一男君) 長期借入金として今まで借りたものはないはずであります。短期の分は、或いは運転資金等であるかも知れませんが、長期の分はまだないかと思つております。

○森田義衛君 この資金計画にあります二十八年度、それで総額五十三億、そこで借入金が大体三十四億とござい

らないで、できるだけ自力でやれるところまでやるほうがよろしいのではないかというふうな考え方から、補助金は当初から予定しないという建前になつております。

○森田義衛君 その建前は非常に結構ですが、実際問題として、それで事業の発達が、順次航空機を殖やし、路線を殖やすといったことができるのです

ざいますか。

鉄道軌道整備法の際にも一度申上げ
おりますが、あの法案に対しまして
債務保証を徹底いたしますために
どうしても現在地方鉄道軌道で困
ておりますのは融資の面であります

○委員長(前田穰君) 速記を始めて。
○木島虎藏君 今度お使いになるコメ
ツト機は、旅客機としてまだ多少不安
があるということを聞きますが、本当
ですか。

つきましてはどうでしようか。

は三十四億四千万円、これまでには債務保証をするということになつておりますが、この計画で何といいますか、こういつた資金で以て、この会社の運営を今後やつて行きたいな、さう。

○政府委員(栗沢一男君) この点私どもも多分に疑問なきを得ないのでござりますが、要するに航空機も資金ぐりが付けば保険力はあるのでございまして、買うことができると思ひます。赤字書類は、(略)

で、債務保証をいたしたいと存じます。私たちいろいろ／＼各方面と折衝いたのであります。そのため、止むを得ず債務保証といふが、その折衝が整ませんために、交渉ができ上りませぬために、止むを得ず債務保証といふが、その中に含まれておらないのですが、あの法案を皆さんのがたの御成を得て通過いたしまして実際にやつてみました上で、なお且つ必要があることになりますれば、なお一交渉いたしまして、その点までは漕つけたいというのが私たちの気持であります。別にこの航空事業と地方鐵

○政府委員(栗沢一男君)　只今英國がコメット機の一型を使用いたしておます。最近新聞等で御覧になりますように、若干事故も起きておるということございます。併しまだ新らしい飛行機でございまして、必ずこれが危険であるとか、或いはほかの飛行機に比べて非常に絶対に優秀であるという結論はまだ出ておらないのであります。併し今度購入いたしますのは一型を更に改良した二型でございまして、勿論十分に検査もいたします。乗員等も熟練した委員を乗せて初めて国際線に使われ

大体入りますのは再来年になります。それまでには各国とも相当使いますので、実績もてきて参るので、勿論実際において使います場合には或る程度の補修等は日本でもできる、いわゆるインターナンスと申しております。その程度は日本でもできるという状態にしてやらなければならんと思つております。私の申上げました英國に当初依存しなければならないだらうと申しますのは、いわゆる大修繕、メーティヤー・オーバーホール程度のものは、当初は日本にはすぐにはできないかも

○政府委員(栗沢一男君) 資金計画につきましては、おつしやる通りでござります。それで先ほど申上げましたが、この中の資金につきまして、御質問にもございましたように、まだ会社として債務として借りているものはございません。

○森田義衛君 今後の計画でございま
すね。

○政府委員(栗沢一男君) そうです。
○森田義衛君 それと第八条の補助金の交付といったもので、この予算の範囲内で補助金を交付することなどがで

字相機と申しますのは、幾ら損があつても補助してやるという建前になりまして、やはり初めからそういう政府の依頼するような恰好で進めて行かなほうがいいのじやないかという考え方であります。例えば外貨資金を借りる、或いは先日通りました開発銀行の扱います外貨を借入れるとか、或いは政府が保証するというふうなことで、資金ぐりを付けてやれば、或る程度行くのではないかというふうに考えておるわけでございます。

ると、こういうことになると思いま
す。
○木島虎藏君 修繕設備は日本にはま
だないのでですね。
○政府委員(栗沢一男君) 戰争前にも
多少ジェット機の研究等はいたしてお
りましたが、御承知の通り十年のブロ
ンクがございますので、日本いたし
ましてはジェット機の修繕設備等はござ
いません。当初は止むを得ず英國に
整備等を依頼しなければならんという
状態になるかと存します。
○木島虎藏君 多少意見になりますけ
れども、飛行機は消耗品のようなもの
で、しようちゅう検査と修繕をやらな
ければいかんと思います。修繕設備な
らものが完備し、それから旅客輸送の
ことですから、まあ世界のほうへで
相当使つてくれて、相当自信がついて
からおやりになつても遅くはないだろ
うと、こう考えるのですが、その点に
つきましてはどうでしようか。
○政府委員(栗沢一男君) 勿論私ども
も安全ということが第一に必要なこと
である、又最も重要なことだと考えて
おります。今度の計画のエメットは、
大体入りますのは再来年になります。
それまでは各国とも相当使いますの
で、実績もできて参るので、勿論実際
において使います場合には或る程度の
補修等は日本でもできる、いわゆるテ
インメントナンスと申しております。
その程度は日本でもできるという状態
にしてやらなければならんと思つてお
ります。私の申上げました英國に当初
依存しなければならないだろうと申し
ますのは、いわゆる大修繕、メーテ
ヤー・オーバーホール程度のものは、
当初は日本にはすぐにはできないかも

知らない、こういうふうに御了承願いたいのであります。○木島虎藏君 その今の大修繕は定期的ななさるのですか。○政府委員(栗沢一男君) さようござります。○森田義衛君 本年度の債務保証の限度、つまり借入金の保証の限度ですが、三十四億四千万円となつておりますけれども、これは大体現に借りれどおりますが、今後の借入等も入つておるのでですか。○政府委員(栗沢一男君) 長期借入金として今まで借入れたものはないはずであります。短期の分は、或いは運転資金等であるかも知れませんが、長期の分はまだないかと思つております。○森田義衛君 この資金計画にあります二十八年度、それで総額五十三億、そこで借入金が大体三十四億とございますね、そうして二十八年度においては三十四億四千万円、これまでには債務保証をするということになつておりますが、この計画で何といいますか、こういつた資金で以て、この会社の運営を今後やつて行くのじやないですか。○政府委員(栗沢一男君) 資金計画につきましては、おつしやる通りでござります。それで先ほど申上げましたが、この中の資金につきまして、御質問にもございましたように、まだ会社として債務として借りているものはございません。○森田義衛君 今後の計画でございますね。

る、こういった補助金はどの程度お目
込になつてゐるのでござりますか。
○政府委員(栗沢一男君) 今年度予算
では補助金は見込んでございません。
○森田義衛君 ないのでございます
か。
○政府委員(栗沢一男君) と申します
のは、多少御説明を要するかと思いま
すが、成るべく初めから赤字は補償し
てやるというふうな補助金政策はとら
ないで、できるだけ自力でやれるところまでやるほうがよろしいのではないか
かというふうな考え方から、補助金は
当初から予定しないという建前になつ
ております。
○森田義衛君 その建前は非常に結構
ですが、実際問題として、それで事業
の発達が、順次航空機を殖やし、路線
を殖やすといったことができるのござ
りますか。
○政府委員(栗沢一男君) この点私ど
もも多分に疑問なきを得ないのでござ
いますが、要するに航空機も資金ぐり
が付けば担保力はあるのでございまし
て、買うことができると思います。赤
字補償と申しますのは、幾ら損があつ
ても補助してやるという建前になりま
すので、やはり初めからそういう政府
に依頼するような恰好で進めて行かな
いほうがいいのじやないかという考
えであります。例えば外貨資金を借り
る、或いは先日通りました開発銀行の
扱います外貨を借りるとか、或いは
政府が保証するというふうなことで、
資金ぐりを付けてやれば、或る程度行
くのではないかといふふうに考えてお
るわけでございます。

ようでされども、将来飛行場の何どいいますが、整備なりその維持といふのは「休誰がやるのでござりますか。」

○政府委員(栗沢一男君) 大体現在考えておりますのは、少くとも国際線程度の飛行場は政府が整備するというふうに考えております。又各國とも大体そういうふうになつております。或いはアメリカ等によりましては、州でやつておるものもあるようでございますが、日本としましては、相当やはり政府で面倒を見なければいかんのじやないかと、いふうに考えております。

○森田義衛君 会社としては直接の飛行場の整備費は要らないわけでござりますね。

○政府委員(栗沢一男君) 例えれば自分

の飛行機専用の格納庫或いは自分の飛行機の整備工場といったようなもの

は、会社でやはり整備する必要がある

と思います。これも国によりまして政

府の金で作つてやつておる所もあるよ

うであります。会社としましては、

現在そこまで政府が考へてやるといふことは思つておりません。

○入交太藏君 使用飛行機のことです

が、今コメットのお話もありましたけ

れども、現在外国の飛行機会社が航空

路を開いてやつていますね、あの使つ

ている現在の飛行機と比較してどうい

うふうになりますか。

○政府委員(栗沢一男君) 外国会社が

使つております飛行機は、いろいろ

ござりますが、大体今度予定しておりますダグラスD・C・6、こういう飛

行機は要するに旅客用の大型機として

世界の一流機でございます。現在世界で使つております機種としても、恐

らく一番大型では多いのじやないかとい

うふうに考へております。なあ、そ

れに対応しますので、例えればス

パー・コンステレーションといつたよ

うな飛行機も新らしくござります。こ

ういう飛行機に対します優劣と申しますのも、いろ／＼検討しまして、ま

一長一短といいますか、その使用し

ます線、或いは旅客の乗つてくれる旅

客の数、或いは一巡に飛行しなければ

ならん距離、いろ／＼な点を考慮しま

して、まあ一長一短、それに適當な線

には適當な飛行機がよろしいというふ

うになるので、特にこの飛行機が絶対

に優秀だということは言えないとと思

います。とにかく現在のD・C・6は

一流の大型機であるということは申せ

ます。とにかく現在のD・C・6は

十分考慮されまして、できるだけ優秀

なお現在よりも優秀な飛行機が新たに

出来るであらうということが常識的

でありますから、先ほど木島委員から

じやないかと思ひます。そういう点を

十分考慮されまして、できるだけ優秀

機を持つて行かなければ、世界の航空

交通界の競争に入つていけない点があ

ると思ひます。そういう点もできるだけ

考慮してやりたいと私は思つております。

○一松政二君 この購入予定の今問題

になつておるD・C・6、コメット、

合計九機、D・C・4は国内用だらう

と思ひますが、国際線及び南方に行

く、台湾、琉球その他へ行くもののはい

わゆる九機で今週二回の往復に十分

と思ひます。

○政府委員(栗沢一男君) サンフラン

シスコ、東京間及び東京、沖縄間は先ほ

ど申上げましたように今年度十月まで

に三機入つて参ります。この三機で十分

二回の往復をいたしまして、又その程

度の能率を上げなければ会社としても

非常に採算の点が悪い、こういふうに

お話をございました全

部で「九機」という数字は結局台数を殖

やす場合の所要機となつて参りますの

で、昭和三十年の計画でござります。

○政府委員(栗沢一男君) 只今のお話

は、更に現在以上に日本に乗入れの回

数を殖やしたり、又新らしい会社が來

るというような形跡はござりますか。

○一松政二君 それに対しても、各國

は、どうぞお聞きください。

○政府委員(栗沢一男君) 旅行團

は、実際航空局としましては、会社を儲け

させることでございまして、私どもも、

どうぞお聞きください。

○政府委員(栗沢一男君) 旅行團

は、実際航空局としましては、会社を儲け

</div

○政府委員(栗沢一男君) 大体現在会社の数にしまして、十一社外国の航空会社が乗入れております。回数の多いところはアメリカでござりますが、殆んど毎日のように参つております。な

おその上に、聞きますところによりま

すと、アメリカでは、アメリカの航空

局に、日本に乗入れたい、或いはそ

の回数を殖やしたい、というような申請を

出しておるといふことも聞いておりま

す。なお、そういう希望が若干出て来

るのではないか、といふふうに考えてお

ります。

○松政二君 そうするといふと、毎

日の発着の機数はわかつております

か。大体平均でよろしうございます。

おわかりでなかつたらこの次の委員会

まで結構です。

○政府委員(栗沢一男君) 大体羽田で

現在毎日百機程度発着しておるとい

うこと聞いておりますが、そのうち、

旅客機の数がどのくらいになるか、或

いは貨物機の数がどのくらいになるか

といふ的確な資料を持合せておりませ

んので、後刻申上げたいと思ひます。

○松政二君 私は、主として関心を

持つておるのは、今、新らしくスター

トしようとする日本航空が、日本に発

着する世界の旅客輸送に対して、一体

何割の程度に考えておるのか、将来こ

れをどうしよと考へておるのかとい

うことについて関心を寄せております

るから、アメリカの軍用機その他につ

いては、これは事変等の関係もあり、

これはそういう影響がありますから、

それは除外してもいいのであつて、主

として、平常の状態において考へられ

る観光並びに商用或いは官用を帯びて

往来されておる人數の一体何割を日本

本の航空が国際競争上競争に堪え得る

といふことは勿論ですが、

○政府委員(栗沢一男君) それならそれで答弁も

わかるのですが、先ほどの同僚議員に

いう方針で成るべく自力で、人に頼ら

ずには問題は別なん

ですが、国内幹線の輸送需要といふか、

現状の輸送力と輸送量の関係はどうな

りますが、多少初めからやはり補助金が

欲しかつたのだといふ程度には考へて

おらなかつたのであります。

○松政二君 そうすると政府保証な

し、損失補償なし、或いは補助金な

どは考へておりません。

○岡田信次君 今度は問題は別なん

で、国内幹線の輸送需要といふか、

これで成るべく速かに作つて差上げ

たいと思います。

○政府委員(栗沢一男君) 民間航空開

拓につきまして、只今お話をありま

すが、た資料は成るべく速かに作つて差上げ

たいと思います。

○政府委員(栗沢一男君) あとで大臣に伺います

が、それが或る程度修正

されたよう考へるのですが、さよう

に考へてよろしくございますか。

○政府委員(栗沢一男君) お言葉をお

返しますが、余りに

は先ほど申上げましたように、余り

育成策としても策を得たものではない

かといふ点を考えまして、当初から補

助金を出そうといふふうな考へ方は持

つていなかつたわけであります。航空

会社とともに、初めから補助金をと

りかく予定して仕事を始めると、

かく予定して仕事を始めると、

かといふ点を考えまして、当初から補

助金を出しますが、補助金という形で助成するといふこと

は、これは大体逐次量としては植え

ますが、これは大体逐次量としては植え

たれば郵便は二万七千、或いは貨物

は三万キロというふうになつておりま

すが、これは大体逐次量としては植え

たければ郵便は二万七千、或いは貨物

は

な所更に地方に出ました線まで、一緒にやつて行かなければならぬわけです。そうしますと飛行場としましても、現在の幹線上にあるような大きな飛行場は金もかかりますし、予定もできません。又旅客の数から見まして、も、一機に六十人乗るような線は、うたくさんございません。できるだけ中型程度の飛行機にいたしまして、これでローカル線をやる。この会社は大体国際線が目的でございますので D.C. 4 以上の、少くも韓国或いは沖縄線、台灣線ができるような大型の飛行機だけを持たして、そういう線を専門にやらしたい、こういうふうに考えております。

ういうふうなものがあるのでしょうか。そういう点について伺いたい。協定というようなものですね、国際航空の……。

○政府委員(栗沢一男君) 日航の収支につきましては、前回の決算期で大体四千万円が赤字となつております。たゞその後非常に成績も好転いたしまして、大体現在の、先ほど申上げました程度の率で乗客も乗つてくれ、運航率も上つて行くということでござりますれば、国内線として現在使つております外国の乗務員等を日本人に成るべく早く切換えますれば、大体トソくには行くのじやないかというよう予測を現在持たれております。併しこれも実際果してこの乗客率が季節によつて或いは変らんとも限りません。繞くものかどうかというふうなことは、まだちよつとわかりかねるのであります。

今期の決算をやつてみれば或る程度見当がつくのではないかというふうに考えております。

それから国際関係の制限の問題でござりますが、大体今の国際協定或いは民間航空条約によりますと、国際間に航空会社の協会と申しますか、その協会で大体認めた料金でやるというのが普通の建前でございまして、この料金を特に下廻つてダンピングをするといふようなことはできない建前になつております。

いる。船だけに余りに手厚い保護にはお考えになつてゐるよう窺えるのです。そうしてそれよりも更に立遅れで、そうして國際航空路にこれから出発しようという日本航空株式会社法案を見ましても、政府の出資は僅かに十億、そして原案にはいわゆる債務の保証というのもなくして、衆議院から送付された、衆議院のほうから債務保証と政府出資に対する配当金のいわゆるリベート・ペイメントといいますか、民間のほうが優先して先に八分だけを民間が取るという程度の修正があつたことどもつて、今日法案がここに討議されているわけですが、こういうお考えの相違は一体どこから起つて来るか。先ほど事務当局のお話では、政府の補助によらずして、自己の経営能力によつて一人立ちして行くことが望ましいから、そういうことは一応考えなかつたというやに思つたのですが、等しく国際線上に打ちひしがれた日本の産業の国際競争上に立つ問題で、一つは海運と、運ればせながら、ここで海運というのに対する空運と言いたいところですが、そういう言葉はございませんから……、いわゆる国際航空に対し乗り出して行く。政府は半分出資しているが、一方海運のほうは政府出資の会社は一つもない。私どもから考えれば、政府が政府計画でやる船でこれほど財政資金を費し、運輸大臣が御心配になつて、民間銀行にすら融資斡旋方の御奔走があるやに聞いておるので、それがほんならば、なぜ政府がむしろ船をこしらえて、それをチャーターしたほうがいいのじやないか、そのほうがはつきりしてい、

こういうふうに思うわけです。そうして利子も、いわゆる国際競争に勝つためには三分五厘までしなければ駄目だというので、そういうような計画があるというのに対し、最も国際競争に薄弱であろうと考えられる、そして最も遅れておるこの航空に對して、政府の当初のお考え方が余りに違いがあり過ぎる。これは一体どこからこういう問題が起つてゐるのか、一つ大臣の御説明を承わりたいと思います。

ことが私どもの狙いでございまして、それから又債務の保証であるとか配当のあと払いか一応考えた問題でもあるし、政府部内においてもいろいろ内だけで折衝した問題であつたのであります。それで先ずやつて見て、かくのごとし、これだけやりながらこれだけしかできないのだということを如実に示して、それにはこうしなければならぬ、丁度船の問題にいたしましても現にいろいろ困つて来た、そうしてこうしようああしようとうので、じり／＼それに応じてやつて来て、今度相当大幅の援助もされ行なわれておるような形に今度出て来るのではありませんが、航空のほうにいたしましても、実際一遍やつて見て、その上で皆さんのがたにこういうものもどうしてもお願いしなければならなくなるのじやないか。けれども政府部内の意見が合わないから出さずにおくわけに行なって、今度衆議院で修正して通つたの事を始めたという一念で、そういう項目は抜きにして出したのでございまして、今まで皆さんがたにこういふわけにも行きませんし、一日でも早くこの仕事を始めたいといふ念で、そういうふうな問題は抜きにして出したのでございまして、今度衆議院で修正して通つたの事を始めたいといふ念で、そういうふうな問題は抜きにして出したのでございまして、今まで皆さんがたの御賛同を得ればそう開けるわけでございます。又、実際計算してみますと、恐らく日本の飛行士が十分訓練されて、本当に日本人だけで飛べるような時期、そうしてそれが世界の信頼を受けるというような状態になる、そうするとそれは何年先だと言わると割合に早いのではない

5

か。私はまあ雑談的に聞いた話であります、アメリカの大きな航空会社の人たちが将来航空界においては、この商業航空においては、日本が一番大きな競争相手になるのじやないか、日本人の体格、素質、そういうようなものから考えてみても、自分たちよりも或いは飛行機乗りとしては優秀かもわからぬ、そうしてこうじうふうに今、日本とアメリカとの給与等を比較しますると、現在の日本航空がアメリカ人を使つておるばかりにマイナスが出ておる、これが若し日本人に代れば相当ほのかの方面の仕事をする人よりも優遇しても、なおおもつてこの航空会社といふのは赤字が解消するのではないか、計算的にそし言われておる状態が、この国際航空の上にも力強く影響して来るのじやないか、ということ等を考えますと、まあ今年始まり、来年までの様子で皆さんがたの結局は協賛を得て、何らかの補助の策がもう少し講じられなければならぬのではないか、恐らくそういうふうになるかもわからないのであります。どういう形で補助金を出されか、どういうふうに法律等に出で来るかも知れませんが、そうなりますと、三年或いは五年、やはりそこで日本の航空界というものが一応の世界の一流国の列の中に並んで行つて、経営的にも太刀打ちできるようになるのじやないかということをまあ考えておるわけであります。これもどういうふうになりますか、その心持を以て今会社の我々のはうも横から指導して行きたいと、こう考えております。

すれば選出するほど或る程度私は下へて来る。又下つて來ることを希望しなければならん。日本人をそういう高い幹空賃から開放するためには、日本が自力で發揮しなければならん。それに対しでは私は補助政策は元来好まない。自らすべきものだと思ひますけれども、航空に関する限りは、私は今の船の問題よりはもつと真剣に考えて欲しい、こう思ひます。そうして将来必ず私は今の日本を基準とした運賃も崩れて来る。崩さなければならんと思ひます。そして日本の航空をもつと発達させて、そろそろして安心して日本人が日本人の操縦による飛行機に搭乗するようになるために、もつと私は真剣に考えて欲しい。海運は最初二、三年前は儲かる計算で皆やつたのです。今日のように損をするような計算にならうとは思ひなかつたのです。けれども何しろ開発銀行から借りた金と市中銀行から借りた金でも、結局払えなければ最後は払わなくともいい。金利を払わないからといって、船を叩き売るわけはないのです。結局今のようなやり方でやれば借りたものを得、そうして船を持つておれば又他日浮ぶ瀬もあるという或る程度、私はやはりさつきの地方鉄道軌道整備法に関連して私は言つたように、安易なつまり微妙なそこに考え方があるわけなんです。ところが日本航空に限つては、これはもう正真正銘の或る意味における政府事業であり、或いはその他の各國の飛行会社を見ても、これは殆んど国で競争しておるようなものであつて、ただ一部の船会社がやつておるのとは意図が違うわけでございますので、これを本当に発達させて世界の水準に近付け、そうして日本人の利益の

ために、日本を中心とする国際航空便がもつと／＼切下げられるためには、まだ格段の努力が必要であると思うのです。従つて私はこの海運と全輪当局としてはそろだらうけれども、もつと一段の努力が私は願いたいと思うのであります。そうして一日も早くこの航空の賃金をもつと下げて、そして日本人の利益のために政府はもつと格段の私は措置があつて然るべしかと思ふのであります。それに対する大臣の御所見を伺いたいと思います。

○國務大臣（石井光次郎君）この太平洋の航空賃金というものを、私余り詳細なことは知りませんが、パン・アメリカンなんかのが全体的に見て利益を一番挙げておるのは、太平洋航路において挙げておるということを聞くのであります。賃金そのものが割合ほかの競争の激甚な所に比べて割高で乗客の率もいいということを意味するのであろうと思います。で、そこに私はもは入つて行くわけではあります。仮に日本が非常にサービスもよくして、日本の航空会社に負けるといふような状態があれば協定でいろいろ、協定を破ることはないであります。が、協定によつて賃金を下げるということで日本側に対しても挑戦をして来る、向うは儲かつておるのでありますから、そういう全体的な挑戦に出て来ることも考えられます。これに対しまずことも考へておかなければならんと思うのであります。又実際上、外国の飛行士を使つて何人か乗ればそろばんが合うということであるとか、今度

は日本の飛行士で全部が日本の乗員で、そうしてその親切又安全というふうなことでお客様が好まないことがありますから、それだけから見ても下り得るのではあります、やはり全体としてはこの競争の線においてめちゃくちやん競争を補助によつて戦うというのは、それは一時的のことはできましたが、全体的にやつはなか／＼続くことが困難だらうと思ひますから、本筋はコンマーシャル・ベースに乗るべきであります、或る時期まで伸びるために、ここまで来れば飛行機の台数が多くなつて、こうなつて好転するという線もあるわけでありますから、それまでのいろいろな援助はどうしても力強くやらなければならぬと思います。今のお話のように、この線が日本の航空路の一番優秀にして安いもので、サービスもいいということです、立派に日本人だけでなく、外国の乗客も乗るような線まで運んで行くといふことは、我々当然考へておかなくちやならない、又そこを目標としなくちやならん次第であります。そういう面でいる／＼な援助、補助というのも初めの中はよくいろいろ要るかと思うのでございます。そういうことにつきましては、具体的にどういう場合どうだということは言えませんが、今の線に沿うて、できるだけの力を会社もやらなくちやいかん、私どもも政府としても諸君の御援助を得ましてやつて行きたいといふことは考えておるわけでございます。

七月二十一日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、港湾運送事業法の一部を改正する法律案(案)

港湾運送事業法の一部を改正する法律案

港湾運送事業法の一部を改正する法律案

港湾運送事業法(昭和二十六年法律第百六十一号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項を次のように改め

第二条 この法律で「港湾運送」とは、他人の需要に応じて行う行為であつて、左の各号の一に該当するもの(日本国有鉄道の経営する航路の船舶により運送される貨物に関するものを除く。)をいう。

第一荷主又は船舶運航事業者の委託を受け、船舶により運送され

た貨物の港湾における船舶からの受取若しくは荷主への引渡しは船舶により運送されるべき貨物の港湾における船舶への引渡

若しくは荷主からの受取にあわせてこれらの行為に先行し又は後続する次号から第四号までに掲げる行為を一貫して行う行為

二、港湾においてする船舶への貨物の積込又は船舶からの貨物の取卸

三、港湾における貨物の船舶(総トン数百トン以上の鋼製船舶を除く。)又ははしけによる運送

(海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)に規定する旅客

定期航路事業による貨物の運送その他運輸省令で定めるものを除く。)運輸省令で定める港湾と港湾又は場所との間(以下単に「指定区間」という。)における貨物のはしけによる運送又は港湾若しくは指定区間ににおける引船によるはしけのえい航

四、港湾においてする船舶若しくははしけにより運送された貨物の上屋その他荷さばき場(貯木場を含む。以下単に「荷さばき場」という。)への搬入、船舶若しくははしけにより運送されるべき貨物の荷さばき場からの搬出、これらの貨物の荷さばき場における荷さばき若しくは保管又は貨物のはしけからの取卸若しくははしけへの積込

第二条第三項中「関税法(明治三十一年法律第六十号)に規定する開港であつて、政令で指定するもの」を「政令で指定する港湾(その水域は、港域法(昭和二十三年法律第七十五号)に定める区域をいい、これに接続する湖川の政令で定める区域を含む。)」に改める。

第三条第一号中「各号」を「第一号」に改める。

第七条第一項第四号を次のように改める。

四、事業に必要な労働者及び施設について運輸省令で定める要件を備えない者

〔運賃及び料金の変更勧告及び命令〕

第九条の二 利害関係人は、港湾運送事業者は、第三項の規定により勧告を応諾する旨を回答したときはその日から三十日以内に次の一条を加える。

港湾運送事業者は、第三項の規定により登録を申請した場合において、その申請について登録をした旨又は登録を拒否する旨の通

送事業者の実施している運賃及び料金が、その設定の時期における物価、賃金その他の経済事情が著しく変動したために前条第四項各号の基準に適合しなくなつたと認めるときは、運輸大臣に対し、その理由を具して運賃及び料金の変更を港湾運送事業者に勧告すべきことを請求することができる。

2 運輸大臣は、前項の請求の理由が正当であると認めるとき、又は自ら港湾運送事業者の実施している運賃及び料金が前条第四項各号の基準に適合しなくなつたと認めるときは、当該港湾運送事業者に對し、その理由を示して、当該運賃及び料金を変更すべきことを勧告することができる。

3 前項の規定による勧告があつたときは、港湾運送事業者は、勧告のあつた日から三十日以内に、運輸大臣に対し、当該勧告を應諾すればならないか(應諾しない場合はその理由を附して)を回答しなければならない。

第十八条条を次のように改める。

〔相続及び合併〕

第十八条条 港湾運送事業者が死亡し又は合併したときは、相続人(相続人が二人以上ある場合において、その協議により事業を引き継ぐ當主を相続人を選定したときは、その者)又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人(以下「相続人等」という。)は、死亡又は合併の日から三十日以内にその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 運輸大臣は、港湾運送事業者が前項に規定する回答をしないときは、当該港湾運送事業者に対し、当該運賃及び料金を変更すべきことを命ずることができる。應諾しない旨の回答があつた場合において、運輸審議会が前条第四項本文に定める手続を経て提出する答申を得て、その應諾しない理由が正でないと認めるときも、同様とする。

港湾運送事業者は、第三項の規定により勧告を応諾する旨を回答したときはその日から三十日以内に第五条の規定により登録を申請した場合において、その申請について登録をした旨又は登録を拒否する旨の通

に、又は前項の規定により命令を受けたときはその日から二十日以内に、当該運賃及び料金を変更する。

3 相続人等が当該港湾運送事業者の死亡又は合併の日から六十日以内に登録を申請するときは、第八条の規定にかかるらず、手数料を納めることを要しない。

第十八条条の次に次の二条を加える。

〔公益命令〕

第十八条条の二 運輸大臣は、災害の救助その他公共の安全の維持のために必要な港湾運送であり、且つ、自発的に當該業務を行う者がない限り、第十五条の規定にかかるはず、港湾運送事業者を指定して、左の各号に掲げる事項を命ずることができる。

2 運輸大臣の指定した貨物の取扱又は運送をすること。

二 貨物の取扱又は運送の方法又は順位を変更すること。

1 運輸大臣の指定期間で次条の規定による損失の補償を伴うものは、これによつて必要となる補償金の額が、国会の議決を経た予算の金額をこえない範囲内で、これを行ななければならぬ。

〔損失の補償〕

第十八条条の三 前条第一項の規定による命令を受けた者に対しても、その命令を受けたことによつて通常生ずべき損失(その命令を受けなかつたならば通常得らるべき利益が得られなかつたことによる損失を含む。)を補償する。

2 前項の補償の額は、運輸大臣がこれを決定する。

第二項において準用する場合を含む。」、「同条第四項」を「同条第三項の二第一項において準用する場合を含む。」に改め、同条第四号中「第十六条」を「第十六条（第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）」に改め、同条第五号中「第二十二条规定第一項」を「第二十二条规定第一項（第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）」に改め、同条第五号中「港湾運送事業法第二条第三項の規定により指定する開港」を「港湾運送事業法第二条第三項の規定により指定する港湾」に、同条第四項中「開税法に規定する開港」を「港湾運送事業法第二条第三項の規定により指定する港湾」に、同条第五項中「期間よう船を含む。」を「期間よう船を含み主として港湾運送事業法に規定する港湾運送事業（同法第三十三条の二第一項の運送をする事業を含む。）の用に供せられる木船の貨渡を除く。」に改める。

第三十七条第一号中「又は第十二条」を「第十二条（第三十三条の二第二項及び第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）又は第三十二条の二に、「掲示若しくは表示」を「掲示若しくは表示」に改め、同条第二号中「第十八条第二項（第十九条第二項において準用する場合を含む。）又は第二十条」を「第十八条第一項、第十九条の二（第三十三条の二第二項及び第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）第二十一条（第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）又は第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。」に改め、同条第三号中「第三十三条第一項」を「第三十三条第一項（第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）」に改め、同条第四号中「第三十三条第二項」を「第三十三条第二項（第三十三条の三第三項において準用する場合を含む。）」に改める。

1 (施行期日)
この法律は、公布の日から起算

附 則

して三十日を経過した日から施行する。
(他の法律の改正)

2 木船運送法の一部を次のように改正する。

2 (他の法律の改正)

第二条第三項第四号中「開税法（明治三十二年法律第六十一号）に規定する開港」を「港湾運送事業法第二条第三項の規定により指定する港湾」に、同条第四項中「開税法に規定する開港」を「港湾運送事業法第二条第三項の規定により指定する港湾」に、同条第五項中「期間よう船を含む。」を「期間よう船を含み主として港湾運送事業法に規定する港湾運送事業（同法第三十三条の二第一項の運送をする事業を含む。）の用に供せられる木船の貨渡を除く。」に改める。

3 海上運送法の一部を次のように改正する。

第二条第二項中「海上運送に附隨して貨物の船積又は陸揚のためはしけ又は引船により貨物の運搬をする事業をいふ。」を「（港湾運送事業法（昭和二十六年法律第六十一号）に規定する港湾運送事業及び同法第二条第三項の規定により指定する港湾以外の港湾において同法に規定する港湾運送事業に相当する事業を営む事業をいう。」に改める。

4 (経過規定)

この法律によりあらたに港湾運送事業とされた事業をこの法律施行の際現に営んでいた者は、この法律施行の日から六十日以内は、当該事業を引き続き営むことができ

る。その期間内に第五条の規定により登録を申請した場合において、その申請について登録をした旨又は登録を拒否する旨の通知を受けた日までも、同様とする。

5 この法律施行の際現に第三十三条第一項の規定の適用を受けた事業を営んでいた木船運送事業者は、運輸省令の定める手続により、この法律施行の日から六十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。

昭和二十八年九月五日印刷

昭和二十八年九月七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局