

第十九回 参議院運輸委員會會議錄第十四号

昭和二十九年三月十一日(木曜日)午後一時五十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 太藏君
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
高木 正夫君
森田 義衛君
大和 與一君
天田 勝正君
村尾 重雄君
木島 虎藏君
松浦 清一君

委員外議員

政府委員

運輸政務次官 西村 英一君
運輸省船員局長 武田 元君
運輸省鉄道監督局長 植田 純一君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 会専門員 会専門員

説明員

運輸省海運局海運課長 大森 重義君
運輸省海運局海運課長 日本国海運局 長崎總之助君
鉄道總裁

日本国海運局長 石井 昭正君
道經理局長 日本国海運局長 唐沢 勲君
道營業局長

本日の會議に付した事件

○遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律案(内閣提出・衆議院送付)

○港域法の一部を改正する法律案(内閣提出・衆議院送付)

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出・衆議院送付)

○運輸一般事情に関する調査の件(運輸行政に関する件)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

先ず遠洋かつお・まぐろ漁業の用に供する船舶についての船舶職員法の臨時特例に関する法律案を議題といたします。

前回に引続き質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○大和興一君 この前岡田委員が尋ねられたが、大体二年の目安でやるそうですが、この法律は大体二年というところを一応期限的には考えておられるかどうか。それからその間に水準をだんだん上げて行くというお話がありました。その点がどうもちよつとまだ御説明では明快でないように思うのです。それでこの資格を少しゆるめるといふか、臨時措置法だからこういうことになるのだらうけれども、それと海難事故といふか、そのために起る

不祥事故とか、そんなことがあつたらなお大変なことだと思ひますが、そういうことも考えながら、而も実際に新しい漁場が夢想だもしなかつたといふことですね、これの一つ説明をお願いしたいと思ひます。全然今まで考えられもしなかつたことがぼこんとそういういい話が出て来た。こういうことになるわけですが、それが一つ、それから二年間の補充ということが、今いつたように資格を相当ゆるめることによつて海難とか何とか、そういう不祥事故が起る心配がないかどうか。それから二年間の区分の仕方が、そうでなくても人手が足りなくて、新しい漁場が見つかつたからそれをほつたらかしておくのは勿体ない。従つて資格を下げてまでそこに人のやり繰りをして実際に魚をとる。こういう状態になるのは、そういう無理をする、二年間にそういう一応の計画があつても、それは講習員といふか、一人前の今の資格試験、検定試験に通る、こういうような計画が果して実行できるかどうか。そういうことですね。それからもう一つは、大体二年間ということと期限としてお考えになつておるかどうかという事です。

○政府委員(武田元君) 二年間は期限として考えておりました、二年を終りますれば、現行法の別表第二というのに還す方針でございます。で、その間におきまして小船舶の職員の充足の方法につきましては、前回にも御説明を申上げましたのでありますが、三つの

方法によりまして充足を図る。第一には、現在かつお・まぐろ漁船に乗組んでおります船員の再教育、これは講習会を開催しまして再教育をやる、それから第二には、遠洋かつお・まぐろ漁船の乗組員以外の船員を遠洋かつお・まぐろ漁船に転船せしめるということ、それから第三には、水産関係の学校の卒業生を採用するという三つの方法でございますが、そのうち再教育につきましては、数字的に一応検討してございまして、これは従来の試験の成績と申しますが、受験しました者の合格率というものはわかつておりますが、その程度のものはやはり試験にパスして免状が取れるであらうという見通しを立てております。それから水産関係の学校の卒業生のうち、その半数はかつお・まぐろに乗るものと思つております。そのほか第二番の方法、他の漁船なり或いは汽船に乗組んでる船員のかつお・まぐろ漁船への転船につきましては、これも現在の求職者の状況、並びに大体遠洋かつお・まぐろ漁船がだんだん大型化して参つておりますので、居住施設もよくなつて来ている。その他いろいろ船の施設がだんだんよくなつておるといふ状況から見まして、この転船による充足も見通しが大体可能であらうというふう

に考えておるわけでございます。それでこの暫定措置を講じております間の航行の安全性の問題でございますが、これは法案にございまして、甲区域と乙区域の中間程度の資格を設けましたわけでございますが、實際問題といたしまして、現在乙区域で操業しております遠洋かつお・まぐろ漁船が、この百五十トン以上が大体大部分が遠くに出るだらう、それでつまりそれらの漁船に乗組んでおる船員は多年遠洋まぐろ・かつお漁業に従事しております、経験を持つております関係もございまして。多少引下げましても安全性の点は差支えないだらうという、この点につきましてはその道の権威者或いは水産庁、或いはかつお・まぐろの経営者団体等の意見を十分参酌いたしまして資格を定めたわけでございます。航行の安全の点については、先ず差支えないものと考えておる次第でございます。

それから新しい漁場が発見されたという点は、これは漁場の点は、実は水産庁のほうにもいろいろ聞き合はしたわけですが、これは本当に全然予想してなかつたさうであります。大体この乙区域で昔から操業しておつて外に出るというところは本当に予想もしなかつたやうで、これは関係業者等が終戦後非常に漁業経営が行詰りましたために、食糧資源確保のために非常に努力をした、大いに努力をしたためにその新漁場を発見されたということださうでございます。

○大和興一君 そちらからもちつたこの理由書に、「これを満すに足る船舶職員を得ることは、現在の漁船に乗組む船舶職員の養成機構としての不備を海上企業としての漁業の特殊性から見

いて十分検討をして頂きたいと考えておる次第でございます。

○委員外議員(松浦清一君) 今のその船舶安全の審議会、そういうところを十分活用されて、もう少し先ほど申し上げたような九月一日から忽ち問題が起つて来そうな船舶に対する対策を早急に一つ立てて頂きたいことをお願い申し上げます。

○天田勝正君 私他他の委員会の関係がございまして、この質疑に今まで参加いたしておりませんから、若し他の委員諸君と重複したものがあれば、もうすでに答へ済みとさへお答え願えればよろしい。それで伺いたいのは、この理由書の一番末尾のほうにございまして、船舶の航行の安全から見て甲区域相当の資格を必要とすることは当然であるが云々、こういうことになつておる。そうしますと、

今度のこの特例によりまして、若干資格を緩和することによつて、多少の安全に危惧があるというところをお認めになつてゐるけれども、必要上こういう措置をとりたい、まあこういう論理だろふと思ふのです。そこで海上のことでありますから、まあ飛行機ほどのことはないにしても、安全が脅かされるというところになりますと、ときにとつては一大事が起きるのであります。が、そうした危惧を御承知になるまゝ、而もこう緩和してそうした一大事が起るようなことは他の方法で防ぐとか、或いはまあその程度のことではないと、こういう見通しでございまいしょうか。この点を一つ他に質問がございまいせんければ、その点を申して頂きたいと思ひます。

○政府委員(武田元君) この汽船の遠

洋区域に相当します遠距離にありますが、甲区域、この甲区域で操業をいたします遠洋かつお・まぐろ漁船につきましても、この航行の安全、万全を期しますためにやはり現行法に示すところの資格が必要であらう、この現行法の資格につきましても、先般議員法、昭和二十六年改正の際に十分検討された点でございまして、一つ万全を期するために必要な措置と考えたのでございまして、このたび予想されなかつた新事態が生れましたし、又この新事態を無視することは国家的にもできないし、不利であり、又違反船を出す虞れもありますので、航行安全の面と船員の需要の面と併せ考えまして、この程度の暫定措置を設けたのであります。が、この措置をとりまして、先ほど申し上げたのですが、現在は大体乙区域で遠洋かつお・まぐろ漁業に従事しております船舶職員がそのまゝに甲区域に出て参ることになると思ひます。

そういう経験者、多年の経験者が乗り込んでおることになりますし、又船舶も型がだん／＼大型化して参りまして、各種の施設と、航行の安全に關する施設も改善されて参つておりますので、この程度の資格で差支えないものと考え次第であります。

○天田勝正君 どうも不思議な御答弁がするのですが、私がこういう質問をするのはそれは私も、まぐろ、かつおの輸出というものが極めて我が国の経済にとつて重大な地位を占めておることは承知しておるし、だからこれをたくさん作りたいことは、あなた方も意見を異にしてゐるのではございまいせん。問題は、何が尊いかと云うてみたところで、人命ほどに尊いものはない

はずです。幾らの漁獲を上げようと、幾らの輸出が伸びようと、併し人命の失われる危険もあるという場合には、これは少々考え直さなければならぬというのが、まあ私の根本的な考え方です。そこで現在この安全を脅かされる状態にあるというふうに、説明者の理由書によつてもそうお認めになつておる。ところが、おおよそ過剰というものは、過ちの起きないと思つておるに起るものであつて、大抵のことが万全だと思つてものを措置したのが、ところが事實はそこに危険を生ずると、こういうのが私は過ちの性質だらうと思ふのです。そういうところからいいますと、私は何か措置があるのかと云つて、さつきお聞きしたのは多少そこに危惧はあるけれども、一方漁獲というものは我が国の経済の占める重大性を考えて、資格の緩和をここに図るけれども、警備船を出すことによつて、そうした万一の場合については、人命に影響するといふことなきやうそこに処置すると、こういうところがあります。が、私は直ちに頷くのであります。が、そういうことをやらぬで、まあ乙区域で、そこに續いてゐる所を行つていくからまあ／＼と、こういうことになれば、俗の語で、日本橋の下を流れる水でもロンドンのテムズ河の水へも續いておるわけでありまして、この所から先はまあ／＼と言へば、どこまでもというところになるのです。だからそのところで、何かそういう一つの例を申し上げれば、警備船でもちよいちよい出して、そういう危険を排除する、こういう方法も一つでありまいしょうから、あなたの今のお答へのよう

に、一歩々々を、それに接觸する乙区域までは行つてゐるから、それをちよつと伸ばしてもと言ふのならば、そつちには伸ばしても危険がないから、それなら余り文字を書かせるような資格等にはそう拘泥せずに、それだけの実力があるとなれば、臨時特例ではなくして、一般的に認めるということにして、いいんじやないか、こういう別の意見が出る。これとの関連において、一つお答へを賜りたいと思ふので

す。

○政府委員(武田元君) お話誠に御尤もと存じますが、この航行の安全、保安のこの限界線の引き方は非常に技術的に、殆んど境目のところと申しまして、不可能のようでございますが、一応申上げますと、この乙種二等航海士程度というものは、航区へ出る場合一〇〇％充足ができる。それから乙種一等航海士は、大体八割程度充足できる。残り二割というもののにつきましては、これは関係業者におきまして、今手配を進めておるところでございます。なお、この航行の安全につきましては、お話のように水産庁並びに海上保安庁とも今後十分連絡をいたしまして、万一のことがないやうにできるだけ配慮いたしたいと思つております。

○天田勝正君 そこでですね、私が聞きたいと思つておりましたことは、確かに御説明のように地域的なものを線を引くというものは、どこで線を引くにしようか、一体これがまずいというところはどこでもない、これが刑事犯罪みたいな、一方は泥棒である、一方は泥棒でないというこういう引き方なら、実に明瞭なんだけれども、地域で引くということになると、村の境が何

が何やらわからないと同じに、その先に一歩踏み込んだつて、こつち側にはたつて、一向身体に感ずるわけでもないし、影響もない。それと同じやうに、甲地域と乙地域と区域を規定して見たところで、全く幾何学の線の定義みたいなことになつてしまつて、これから先へ入つたからつと危険だといふことはないと思ふのです。だけれども、それをずつと甲区域なら甲区域にどこ／＼までも行くといふと、そこにはどうも危険の度がだん／＼増して来るのではないかと、こういう私は恐らく御心配なんだらうと、こう思ふので、すね。で、そうでございまして、だからやはり経験という一つの学問を積み重ね上げるものが、こういう實際の仕事に当る場合には大いに必要なものでありますから、一遍に甲区域ならその区域だけはどこまで行つてもいいということではなしに、だん／＼漸進主義にして、一航海士まで行つたら、次の航海士はここまでというやうにすれば、人命の危険というやうなこともなしに済むのではないかと思ふのですけれども、そういう点の御配慮はされてゐるものでしょうか、實際指導の面において。法律の規定は別として……。

○政府委員(武田元君) 實際問題といつたしまして、この図面がございまして、この図面で御覧頂くやうな個所に

出漁いたしますわけでございます。まあ甲というところは、これはどこまでも行けるわけでございますけれども、實際問題は、この線から近い……距離的にはどのくらいになりますか、まあハワイ方面或いはインド洋方面、濠洲方面と、実際に遠洋かつお、まぐろ漁船が参りますこれは業者自体が、航行の

と存じますが、御異議ございませぬか。

「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方は、例により順次御署名を願います。

多数意見者署名

入交	太蔵	重盛	壽治
植竹	春彦	岡田	信次
仁田	竹一	高木	正夫
森田	義衛	大和	與一

天田 勝正 村尾 重雄
木島 虎藏

○委員長(前田權君) 次に、港域法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○岡田信次君 港域法の改正が昭和二十六年四月、二十七年七月に二回出ていたのであります。それでその内容は、やはり今回のこの改正と全く同じように別表の改正である。今後、大體提案理由の説明にありましたように、第一、第二、第三の事情がどんどん起きて来ると思ふのであります。毎国会同じような改正が出て来るのが予想されるのでありますが、どうも少し苦しい話だと思ふのですが、政府当局はどういうふうにお考えになつておられますか。

○説明員(大森重義君) お答え申し上げます。御質問の趣旨は誠に御尤も存じますが、現在持つてゐる港域法の法的性格に鑑みまして、今直ちに岡田先生のおつしやつたような措置をとることにつきましては、ここで答え申し上げますが、その点については十分検討いたしたいと思ひます。それでは港域法は法的には如何なる性格を持つものであるかという点につきまして、少しく御説明申し上げますと、先づ、この法律は、港則法第二条、本法の本則第二項との関係によりまして、本法は港則法に対して特別法的立場にあると共に、他の海事関係諸法令の港の区域については、できるだけ本法の規定するところによりしめることによりまして、個々の法令においてそれと別個に港の区域を定めることの煩雜さを避

けしめようとしてゐる点に鑑みまして、本法は又一面において、それらの法令に對して共通法的立場に立つてゐるものであります。でありますから、今申上げましたように、港則法に對して特別法的立場に立つており、而も港域法の二項において、「港則法第二条の港の区域は、この法律の定めるところによる。」というように規定したわけでありまして、この港域法の現在のままでは、提案理由にありましたように、水路の浚渫とか或いは港灣工事の進展など、今後種々起るとだと思ふのですが、その他第二、第三の問題についても、港が發展すればするほど大きくするといふのですか、殆んど毎国会同じようなことをしなればならぬといふことは当分止むを得ないといふようなお考えなんでしょうか。

○説明員(大森重義君) 御意見のほどは十分よくわかりました。又我々といひましたも、その煩雜さについては十分認識しておりますので、できれば港勢の変化の都度法律を変えるという方法を避けるように早急に検討いたしたいと思ひます。

○大和興一君 今の岡田委員からも言われまして、こういうふうな法律を出されて、まあ苦笑を禁じ得ないのですが、これは私たちがでなく、あなたの方のほうに余計さうだと思ふ。これは時代物的な法律のような感じがするのです。今まで、こんなことをその都度やらなければいかん、こんなものはいじやないか、こういうふうな意見が実際に担当者としてもおありだつたと思ふのですが、どこで引かつておつたか。或いは一週もそうい

うような御意見はなかつたか。或いはもう少し正確に言つて、この次の国会に、こういうような法律を一つ一つ出さなくともいいようにしたい、こういうふうな一つやうな思いがある、こういうふうな具体的なお答えが頂けませんか。

○説明員(大森重義君) 先ほど申し上げましたように、港域法は、港則法第二条におきまして、港の区域は、別に法律で定めるところに規定を受けて、本則の二項におきまして、港の区域については、この法律の定めるところによるというふうになつておるのであります。本法の関係するところは、今申上げました港則法のみならず、他の海事諸法令、例えば船員法とか、船舶職員法とか、船舶安全法とか、港灣法とか、港灣運送事業法、或いは又関税法などに關係いたしまして、例へば関税法の規定には開港の港域について、港域法の定めるところによるといふ規定をいたしておる事情にも鑑みまして、今の御意見の趣旨は御尤もと思ひますが、そのように關係するところも多うございまして、今ここので次の国会に一々港域の変更の都度、港則法を変えないようにするためには何かの措置を講ずるにふうにはお答え申上げかねるのであります。御趣旨のほどはよくわかりますが、御趣旨から、早急にその点について検討いたしたいと思ひます。

○大和興一君 これは人為的な例えは浚渫とか何とか細かく書いてあります。が、そういうふうな人為的な変化によつて、港域を変える、天然の何かが変化が起つて、もう一つは、自国の船と外国の船と、そういうふうな關係があ

つて、やはりこういうことが絶対必要だといふことになるのか。その利害得失の一番大きなところ、そういう点を一つ教えて頂きたい。

○説明員(大森重義君) 甚だ申訳ございませぬが、今の御質問の趣旨がよくわかりかねるのでございませぬが、港勢の変化が、この港域法の別表の改正の主たる要因でございませぬが、その港勢の変化は、必ずしも人為的なもののみとは考えておりません。併し只今提案いたしました港の区域につきましては、これは自然的な変化はございませぬで、人為的なものだけでございませぬで、人為的なものだけでございませぬで、ただ自然的、人為的という言葉を使うのは変でございませぬが、提案理由にも書いてございませぬように、名瀬港、古仁屋港のごとき港につきましては、これはいわば政治的な要因によつて、港の区域を新たに定めようとするものでございませぬ。

○大和興一君 港則法の内容はよくわかりませぬが、港域といふのは線を引くだけでございませぬ。それがそんなに大切だといふことをもうちよつと説明して頂きたい。

○説明員(大森重義君) 港の区域につきましては、一定の区域を限定するといふことの重要さにつきましては、これは大和先生もお認めになつてゐる通り、港則法との關係におきまして、港内における船舶交通の安全と整頓を図るために、人の使用を制限し、或いは人に義務を課する等の交通警察にかかわる事項が多く規定されております。その適用の範囲も又人の権利義務に重大な關係を有しているわけにございませぬ。又港則法以外の海事関係の諸法令におきまして、例へば船舶安全

法の場合を例にとつて申上げますと、港内における船舶は満載吃水線を超える吃水で航行してもよろしいといふことになつておりますし、又第三種船、これは平水区域を航行する旅客船でございませぬが、その第三種船の場合には、救命設備については最大搭載人員の三〇%で事足りることになつておりますから、港の外と内との区別をする必要は、その点からいつても必要なわけにございませぬ。

○委員長(前田權君) 他に御質疑ございませぬか。他に御質疑がなければ、質問は終了したものと認めてよろしくございませぬか。

○委員長(前田權君) 御異議ないと思ひます。

それではこれより討論に入ります。御意見のおありの方はそれと、賛否を明らかにして順次お述べを願います。別に御発言もないようでありまして、討論は省略いたしまして次に採決に入りたいと思ひますが、御異議ございませぬか。

○委員長(前田權君) 御異議ないと思ひます。

それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田權君) 全会一致でございませぬ。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日頭報告の内容等、事後の手續きは、慣例によりまして委員長に御一任を願ひたいと思ひます。

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(前田種吉) 御異議ないと認めます。

次に本案を可とされました方は、例により順次御署名をお願いします。

多数意見者署名

入交 太蔵 植竹 春彦
岡田 信次 仁田 竹一
高木 正夫 森田 義衛
大和 與一 村尾 重雄
木島 虎藏

○委員長(前田種吉) 次に、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。

○岡田信次君 一等の収入が二十九年度約二億四千万円になつておるのですが、一等旅客というか、一等車の運行のための原価といふか、実費といふか、それはどのくらいになりますか、ちよつと伺いたい。

○説明員(石井昭正君) 大体一等車の運行の原価は、一般の車両と比較いたしまして、運賃には大した相違はないと考えております。ただ車両の修繕或いは減価償却費等が、一般の車両よりやや高めになります。これは若干という相違はあると思ひます。従いましては既定員の比例で以て原価はきまつて参るのじやないかと思ひます。それよりは幾らか、定員の比例で考えましたものよりは、普通の車両に比べて幾らか高いという程度で、余り高いとは言えないじやないかと考えております。正確な数字は只今資料を

持ち合せておりませんので、大体の考えから……。

○岡田信次君 そうすると今回の一等の運賃の値上げと、航空運賃と比べますと、むしろ航空運賃のほうが安いというふうになつちやつて、一等の利用者と申しますか、旅客が非常に減るだらうと予想されるので一等車を廃止するお考えはないか。

○説明員(唐沢勲君) このたびの値上げは一等、二等でございまして、一等のほうが少し高くなる。従ひまして航空運賃との比較をいたしますと割高であるという事は事実でございますが、今回は実は三等も値上げをしたいという希望もあつたのですが、そういう時でないといふことで、一、二等だけ税金外枠となつた次第でありまして、その点三等との均衡という点については、なお今後検討すべき問題がありやしないかと思ひますが、航空運賃との関係につきましては、目下の航空事情から申しましても、又航空運賃といふものが果して妥当かどうかというよりな点から申しましても、航空運賃との関係において特にそういう大幅な、一等が減るといふふうには考えないでいいじやないかというふうに考えております。これらは勿論将来の様子を見ましても、或いは何かの対策を考えなければならんじやないかと思ひつてゐるわけでございまして、なお一等を廃止するといふような問題につきましては、研究問題としましては、或いは三等といふか並等と、上等といふか、二段階くらいでいいじやないかというやうな問題もございまして、研究はいたしておりますが、そこまでやるほうがいいという結論にまだ

は目下のところは到達しておらない状態でありまして。

○岡田信次君 一等運賃の収入が、先ほどお話しになりましたように、御提出の表によりますと二億四千万円。今一等車を連結した列車は恐らく一列車数億円の価格があるだらうと思ひます。一等車を廃止すれば旅客列車の運用効率が非常によくなる。例えば今「つばめ」が一日八時間しか走らないから十六時間も寝ておるといふので、結局三分の一しか有効に使われておらん。これを要するに展望車或いは「銀河」にしても一等寝台がついてゐるといふために「つばめ」がそのまま「銀河」にならんといふことになつて、一等車を廃止すれば相当旅客列車の運用というものはよくなるのではなからうかと考えるのですが、旅客列車の運用効率といふことについて御研究になつておるかどうかが、貨車の運用につきましては、大分改善の跡が見えておるのですが、旅客列車の運用という点については、どういふふうによつておられるか、伺いたい。

○説明員(唐沢勲君) 客車の運用効率につきましては、勿論非常に細心の注意を払つて、できるだけ効率を上げるようにいたしておる次第でございまして、從來もそうでございまして、この点につきましては、特にその必要を感じまして、客車の受持の区であるとかというやうなもの改正も思ひ切つてして、更に効率を高めた。或いは列車の運行の区間を短く改め、長距離に行かずに、短い所で折返して回数を殖やそうというやうな点だとか、その他いろいろの面で研究をしておるわけでございまして、貨車の運用と同じやうに

に努力いたしておりますが、なお今の一等車をつけることにつきましては、一等車につきましては、一等列車というものはおのずから限定されておりますので、御指摘のようにどうしても運用効率につきましては、一般の三等客車というやうなわけに行かない点は御指摘の通りでございまして、従ひましてそういう面からいたしまして、一等車といふものをやめて、或いはもう少し一般的な上等車といふか、そういうものに変えて効率をよくするといふことも確かに一つの立派な考え方であるかと思ひますが、今までの設備なり、それから外客の関係とかいろいろの点から申しまして、にわかになんか方面にすぐやるといふところまでには、なお相当研究の問題があろうかと思ひますので、今後も研究さして頂きたいと思つております。

○大和興一君 一等車を連結している線はどの線で、何列車ですか。

○説明員(唐沢勲君) 大体東海道線、それから九州のほうに行きます鹿児島、博多とか長崎とかという長距離の列車、それから東北本線といったやうな幹線の急行列車だけでございまして。

○大和興一君 一等の乗客数と全体の比率、それから一等の旅客収入と全体の比率が、若し今おわかりになればお願いいたします。

○説明員(唐沢勲君) 収入の比較は、予算面にあるのでございまして、こんな比率に……。人数はすぐ調べてお答えいたします。

か、そういうものはどのようにお考えになつておられますか。

○説明員(唐沢勲君) どういう御質問か、はつきりちよつとあれですけれども、私どももいたしましては、一、二等のみならず三等の旅客運賃も引上げてもらうほうが、国鉄の経営の面から言ひまして、簡単に言ひますと、国鉄の経営の面から、又現在の運賃が比較的他の物価その他から見ても安いといふやうな面から考えましても妥当でないかという考えは持つておつたのでございまして、只今はそういう時期でないという御方針に従ひまして、一、二等だけにいたしたやうな次第でございまして、それも通行税というものは二割かかつて、いわゆる内枠であつたのを外枠にするといふことになつたのでございまして、従ひまして三等までもするといふことになりまして、国鉄それ自体の経営という面から見ましても、理窟はございまして、社会的影響は相当大きくなると思ひます。一、二等だけから言ひますと、社会的影響といふのもさう大した……ないというわけじやありませんが、さう大きな問題はないという程度に考えております。

○大和興一君 私鉄には二等車はございせんか。

○政府委員(植田純一君) 私鉄におきまして、一等は勿論ございせん。二等を連結しておりますのが、北海道の定山溪鉄道一社のみでございまして。たゞそのほか国鉄の二等車を乗入れしている私鉄は極く少数でございます。

○大和興一君 今度の改正によつて、そういうやうな二等車を持つてゐる所は、やつぱり国鉄に準じて値上げをす

るわけですか。どういふ方針で
すか。

○政府委員(植田純一君) 只今申しま
したように、私鉄自体としては、
二等車を持つております所は、北海道
に二社あるのみでございますが、申請
がございましたならば、国鉄に準じま
して運賃改訂をしたい、かように考
えております。

○大和興一君 その北海道の二等車の
定山溪鉄道ですか、これは二等車をや
めるといふ噂も聞きましたが、そうい
うことはございませんか。

○政府委員(植田純一君) 二等車をや
めるといふ話を聞いております。多分
やめることになろうと思つておりま
す。

○大和興一君 船舶の通行税は、現在
どのようになつてゐるか御存じでござ
いますか。

○政府委員(植田純一君) 船舶は一等
だけに通行税がかかつてゐるよう承知
いたしております。

○大和興一君 そうすると、今回この
時期に、二等の通行税を外枠にしよ
うといふのは、どういふふうな考えで
そういふふうにしよとされるのか。こ
ういふお尋ねをしておきたいと思ひま
す。

○政府委員(植田純一君) 只今営業局
長からも話がありましたように、い
わゆる国鉄の財政面から申しまして、
財源の關係から運賃値上げといふもの
の実は要望が出たわけでありました。
その面と、現在の経済情勢を勘案いたし
まして、国民生活に及ぼす影響を最小
限度にとどめたいといふことから、こ
の一、二等の運賃だけにとどめた、か
ようなことになつておりますが、なお

同時に運賃法の建前から申しまして
も、一、二等の運賃は三等の二倍及び四
倍という実は建前になつてゐるわけ
であります。ところが通行税がございま
して、実は通行税は内枠になつてゐる
關係で、通行税といふものにつきまし
て外枠にいたしまして、鉄道の運賃と
いふものを二等、一等を二倍、四倍に
実ははつきりとしたといふこと実質的
の理由は、初めに申しましたように、国
鉄の財源として、国民生活に及ぼす最
小限度の影響といふことから実質的
な理由でございしますが、いわゆる通行
税といふものを外枠にした鉄道の収入
を二等、一等を三等の二倍、四倍とい
う原則に徹底させた、かような両方の
観点からでございます。

○大和興一君 運賃体系を整備した
い、そういふふうな一つの案をお持ち
になつて、その案がなか／＼実行でき
ないから一部この程度にとどめた、こ
ういふふうな形になつてゐるのか。そ
ういふ運賃体系といふものは今度は
考へていない、こゝろいふふうにつ
は理解してよろしくございしますか、今
度の改正については……

○政府委員(植田純一君) 運賃体系に
つきましては、或いは根本的にもつと
考へなければならぬ点があるかと
思ひます。ただ今回は先ほど申しまし
たように、影響を最小限度にとどめる
範圍内におきまして、若干の財源を得
たいといふ観点から、いわゆる通行税
の外枠といふことのみに今回はとどめ
たのであります。

○大和興一君 ですから運賃体系を整
備する、そういふふうな構想を持つた
のではなくて、国鉄の収入を少しでも
確保したい、それに社会的ないろ／＼

なその他のことも考へた、そういうこ
とを一番強く考へてお考へになつた、
こゝろいふふうに考へてよろしくござ
いますか。

○政府委員(植田純一君) そういう趣
旨でございます。

○大和興一君 そうすると非常に悪い
言葉で言つと、まあ場当たり的とい
うか、取りあへず今の措置としてそう
するのだから、そうすると引續き三等運
賃を値上げするとか、そういうふうな
ことは恐らくないだろう、こゝろいふ
うに考へてよろしくございしますか。

○政府委員(植田純一君) 只今お話申
上げましたように、少くとも只今の情
勢におきましては、国民生活に及ぼす
影響から三等の旅客運賃は据え置く、
値上げする時期でない、かような判断
からこゝろいふ改正法案になつたわけ
であります。

○大和興一君 今度の一等運賃を、三
等運賃の三倍として考へる、こゝろい
ふふうな考へ方に立つた場合に、航空機
の運賃と比較して見ると、短距離では
ちよつとそれでもまだ汽車のほうが高
いけれども、東京―博多とか、東京―
札幌、こゝろいふふうな所を比較すると
大分まだ安くなると思ふのですが、そ
ういふふうなお考へは全然ございませ
んか。三等運賃の三倍にするといふよ
うな考へ方……

○政府委員(植田純一君) 確かに一等
の運賃を、只今までの原則の四倍がい
いか三倍がいいか、これは各国の事例
を見ましても、相当議論があるところ
であらうと思ひます。ただ今回は只今
申しましたように、通行税の關係のみ
の改正といふことにいたしましたやうな
わけでございます、そういう点につき

ましては、今後の問題といたしまして
研究すべき問題ではないか、かように
考へる次第でございます。

○大和興一君 航空機のほうも今出発
したばかりで、非常に経営といふもの
はまだ／＼健全ではないと思ふんで
す。だから十分の補助をもらつて、そ
れで運賃のほうは、できるだけ乗つて
もらわれないといふから、勉強すると
いうか、随分無理をする恰好になつて
おる。それで今度国鉄のほうにそれ
に対してやはり相当見合つた恰好で客
の争奪戦が起ると思ふんですが、我々
のまゝ放つておいて、ただ考へ方だけ
でやつて行くと相当の減収になつたり
すると思ふんですが、先ほど営業局長
からもそういう点は考へると、こゝろ
いふふうなお話もございましたが、今私
が言つたやうなことも一応お考へを預
けて、今後善処といふか、適切にやつ
て頂きたいと思ひます。

○高木正夫君 今回の一、二等運賃の
値上げによりまして、大体どのくらい
の増収になつておりますか。お見込
は……

○政府委員(植田純一君) 約二十億で
ございます。

○高木正夫君 多少根本的な問題に入
るかも知れませんが、この運賃の値上
げをしなくてはならないやうになつた
事情を、根本問題としては、先ほど御
説明のありました通り、ほかの物価に
比べて非常に安い、比較にならんほど
安いんだ、だからまだ上げる余地があ
るといふことなんです、併しこれは
国民生活に及ぼす影響が非常に重大で
あるから、なか／＼これはちよつと簡
単に行かないで、いつも問題になると
思ふんです。従つてそうすればどうし

てやつて行けばいいかということにな
るわけですが、先ずそのどうしてやれ
ばいいかという問題の前に、先ほど申
上げました一般の物価よりも比較的
安いといふこと以外に、運賃値上げを
しなければならぬ事情といふもの
ありであればお聞かせを願ひたい。

○政府委員(植田純一君) 実は国鉄の
収益勘定の事情から申しますと、先ず
第一に、いわゆる国鉄の施設が、御承
知の通りの状況でございまして、非常
に老朽化してゐるわけでありまして、こ
れに對しまして、いわゆる設備の補充
取替といふものを極力やりまして、国
鉄の施設の維持を圖らなければなら
ん、こゝろいふやうな観点から実は減価
償却費並びに特別補充取替費といふも
のを毎年計上してゐるわけございま
すが、従来計上いたしておりました
の基準といふものは、昭和二十四年現
在の適正価格をもとにいたしまして、
いわゆる第一次再評価の線におきま
しての数字を出してゐるわけございま
す。今日の国鉄の實質的の資産の現状
から見まして、この現状を維持するだ
けから申しまして、更に相当の金額
が必要といふことで、実は現状の価格
に換算いたしまして、これを維持しよう
と思ひます。いわゆる實質的な減価
償却、特別補充取替が約四百八十億
くらい要するといふ計算になるわけであ
ります。従来それを、今年は三百二十五億
ございするが、その程度やつておるの
であります。いわゆる補充取替不足と
いふものが年々溜つておる勘定になつ
ております。これを何とかしていい方向
に持つて行きたいといふことで、勿論四
百八十億一ぱい／＼といふこともこ
れは無理でございしますが、もう少し、

もう百億近くは多く補充取替の費用に充てたいということが強い国鉄の要望であるわけでありまして、これは確かに是非必要なことであろうと実は私も考えておるわけでございます。更に御承知の給与改訂が昨年行われまして、その関係の増加というものが半年度に直しますと約百五十億余り要るわけなんです。かような点からいたしまして、国鉄当局としましては、運賃値上げをしましてその費用を賄うという要望が出たわけでございます。勿論その前提をいたしましては、極力収入の増を図る、又一面節約も極力やるということで考えておりますが、どうしてもそういふような今申しました大きな点を考へて行くためには、どうしても運賃値上げをしなければならぬということに要望が出て参つたわけでありまして、さつき申しましたように、一般的な影響から考へて、一般的な運賃値上げはこの際抑えるべきであるということで、減価償却もできるだけ少くして、これも結局は従来のベース、従来の考え方通りに我慢してもらうという考え方に立ちまして、なお且つ或る程度の財源がどうしても要るというようなことを脱み合せまして、一、二等だけでも運賃値上げは止むを得ないという結果になつたわけでありまして。

○高木正夫君 私は最近の情勢から見ると、どうしてもそういうことが必要だと思ふのです。この程度のもので行くなら結構だと思ふのですが、今日余り深くは入らぬと思ふのですが、国鉄の運営が相当転換期に來ているのじやないか。これは一私見ですが、航空の発達又道路交通の発達から見ても、非常

な転換期に來ているのじやないか、このまま推して行くといふと行き詰つてどうにもならぬような事態が来るのじやないかといふことを考へるわけでありまして。そういうことについて十分に今から皆さんが、これは国鉄總裁もおいでになつておられますが、この前の国会で私は運輸委員としてお尋ねしたことがあるのです。十分一つお考えおき願つておると思ふのですが、併しそれは根本問題になりますので、予算委員会でお尋ね申上げるか、又他日に議ることにして本日はこの限りにとどめておきたいと思ひます。

ただ幸い国鉄總裁がおいでになるので、この間私が本会議で質問したこと、一通御意見を承つておきたいと思ふのです。ということは、これもやはり国鉄経営の一端になると思ふのですが、私は大きな高所から考へまして、新線建設をすることはもうよろしくない。大臣の答弁は甚だ私とは意見を異にするものですが、私はもう国有鉄道の負担を非常に重課して、而も建設費に普通の道路よりも十倍ほどの費用をかけてやるということは、日本全体のためにならぬ。それよりも道路をよくしてバスやトラックをやつたほうがいいじやないかという考へを持つておるわけですが、これにはいろいろ議員諸君でも反対の人があると思ひますが、まじめに考へたときには、そういう結論がどうしても私としては出て來るのですが、總裁としてはこの点についてどういふような考へであるか、一つ長崎さんの意見をお聞きしておきたいと思ふのです。

○説明員(長崎徳之助君) お答えいたします。私は今の高木さんの御意見には全面的には賛成いたしかねます。と申しますことは、成るほどヨーロッパ等におきましては、今日新線の建設などということはいたしてございませう。併しやはりインドネシアであるとか、或いはアフリカであるとかいふような所は新線の建設をいたしてございませう。丁度その真中ほどにあるところの日本はまだやはり新線建設が要るのじやないか。と申しますことは、電源の開発にいたしまして、或いは国土開発にいたしまして、鉄道なしには私にできないのじやないか。高木さんがおつしやるような道路では完全には行かないのじやないか。そういうことによりまして、今まで眠つておつた水が動力になる、或いは今まで眠つておつた森林が開発されるというやうな面で、国全体として私は利益があるのじやないかと思ひます。不幸にして今日のやり方には不満であります。国有鉄道の全面的に負担をかけて、その損失において國家が得をするというところは、これはパブリック・コーポレーションの建前から申しまして、いわゆる独立採算制という点から申しますと、私はそのやり方は何か改正しなければならぬといふことを考へております。殊に、ついでに申上げますが、さつき道路運送のお話がございましたが、高木さん御承知のように、運送というのは非常に面白いのでありまして、船舶は船しか持つてない、港も燈台も誰かほかの人が持つてゐる。それから航空もそうであります。空港、或いはビーコンといふやうなものはほかの人が敷設する。航空機だけ持つていればいい。バス、トラックも同様でございます。ところがどういふわけか、鉄道だけ

が何から何まで全部自分が負担しなければならぬといふことになつております。これは恐らく鉄道というものは陸上交通の独占企業であつたといふ点に根拠があるのではないかと思ひます。ところが高木さん仰せの通り、今日はだん／＼鉄道の独占的性格が薄らぎまして、非常にバス、トラックに競争されるということになつておりますので、そういう点についても私は大きな転換点に、仰せの通り転換点に立つておるのではないか。これはやはり國の交通政策として考へ直す必要があるのではないか。なお私は道路交通と鉄道といふもの、それでは鉄道は全然なくていいかと申しますと、これは千萬年持つものではありませんが、まだまだ鉄道の必要はあると思ひます。幾らバス道路が発達いたしましても、パブリックな貨物の問題とか、或いは朝夕のラッシュ・アワーとかいふものは、どうしてもバス、トラックでは解決つかない。でありますから道路運送と鉄道運送をどう結付けるか、どういふふうにして協力させるかということ、これはちよつと私の領域から離れた交通運輸の根本政策になりますから、これは運輸大臣の畑でございますが、まあ私としてはそういうことを考へておかなければならぬと思つて、そういう方面にいろいろの研究もさせ、実際にできるだけそういう方面に何つて努力をして行きたい、かように考へております。

○高木正夫君 大体よくわかりました。わかりましたが、まだ私と意見を異にする点があると思ふのですが、今日ここで論ずるのもどうかと思ひます。が、私先ほど申しましたのは、建設線を一切やめるといふのではないのでして、従来の国有鉄道の線路の短絡とか、国有鉄道の採算に都合のいいような所はやらなければならぬ。又すでに着手した所はもとよりであります。それから電源開発とか、そういう特殊の使命を持つたものは、鉄道でなくちやならぬ所はやらなければならぬと思ふのですが、今日のあの表を見ても、必ずしもそうはなつていない。いろいろの政情の動きによつて左右される点があるのではないか。ここは少し言い過ぎかも知れないけれども、そういう点も相当考へなければならぬのじやないかという考へを持つてゐるわけなんです。それから道路交通と鉄道との関係は、私は道路交通に比して鉄道は非常に長足の諸外国に劣らんくらいまで興つてゐる。もう少しここで道路交通といふものを盛んにしなければならぬ、これは又運輸大臣のほうの意見があると思ふのですが、この点も少し……總裁といたしましては、関係は認めてゐるわけですね。要するにこの問題は相當大きな問題でありまして、今日の議題になつてゐる問題とは大分違ふかありますので、その点につきましては又日を改めて質問をいたしたいと思ひます。

○森田義徳君 先ほど岡田委員からちよつと触れられたやうですが、一等の旅客であります。無賃旅客が大部分あるのですが、そうでなく本當の有賃旅客の客席に対する乗車効率といひますか、どれくらいになつておりますか。

○説明員(唐沢勲君) 有賃の一等旅客の乗効率の数字はちよつと持つておりませんので、改めて……

○森田義衛君 それからこれも或いは資料をお持ちにならないかと思ひますが、外国人が一等に、まあ勘でも結構ですが、どれくらい乗つておられるかわかりでしょうか。

○説明員(唐沢勲君) 申上げる資料は持つておりませんが、大体旅客で、二十七年のたしか実績と思ひますが、二千九百九十九がいわゆる一般の団体扱いとして乗つております。最近は大分増えています。これは一等ばかりでなく、二等を利用する者も相当多いのでございますが、一等について正確な数字は只今ここに持つておりません。

○森田義衛君 長崎総裁は絶対のサービスとおつしやつて、いろ／＼とサービスの改善にお努めになつてゐることは、いわゆる何といひますか、一、二等優待といふことでなくして、或いは通勤なり通学なりいろ／＼な面におきまする国鉄のサービスの改善だろつと私は考へるのですが、その点資金上なか／＼行きかねておられるということとはよくわかりますが、そういうことで、今回の二割程度一、二等運賃が上る、或いは寝台も上るとなると、やはりこれは利用される方は特定の客でないかといふことを私は考へる。但し運賃は高いからペイされてゐるといつた面もあるかも知れませんが、昔は三等寝台というものがあつた。長距離の客ならば確かにあつて座つて行くことも相当苦痛を感じますし、或いは又何と申しますか、座席以上の客があるといふことも放任されてゐるといつたことで、そういう点で、そういう客も少しは考へてやるといつた面から、三等寝台といふ、いわゆ

るこれも少しはサービスが全般に行き届いていないときに、そこまで行けないといふ御議論もあると思ひますが、一部はそういうために客車を改造するとかいつた点にお考へがあらましようかどうか、ちよつとお伺ひしたい。

○説明員(唐沢勲君) サービスの点につきましては、何と言ひましても輸送を十分にすると、長距離の客は勿論座つて行ける。通勤の客もあんなひどい混み方は絶対になくするといふように、要するに輸送に気を付けたらということ。サービスの最も根本だろつということとは、私も考へてゐるのでござい

ますが、御承知のやうな事情で、なかなか車両といひ、設備といひ、十分なところに行かぬのは誠に遺憾に思つてゐる次第でございませう。従ひましていろいろサービスの面でもしたいと思ふこともできかねてゐる状態でございますが、只今お話のございました三等寝台につきましても、かねていつかはこゝろにいつた点も考へたいとは研究してゐる次第でございませう。曾つてあつたやうな三等寝台がいいか、或いは三等のいわゆる優等車、寄り掛るやうなシートの上で寝るやうな点について研究はいたしておるものであります。何と申しましても目下の状態では長距離の三等の客が立つて行かなくてはならぬといふやうな悲しい状態でございますので、先ずそういう面を解消しまして、然る後に更に一段とサービスを向上して、寝台車なり優等車といふところまで考へて行きたいと思つてゐるわけでございませう。この三等寝台にしまして、特殊の三等のサービスのための車にしまして

も、僅かばかりつめたのでは、結局幹線だけを走らうといふやうなことになる。まして、全体にはな／＼行き直らないうと思ひますので、今申上げましたやうに先ず客車を整備して、長距離の客が少くとも座つて行けるという程度まで確保し、その後だん／＼進んでサービス改善を考へて行きたい、かゝる考へてゐる次第でございませう。

○森田義衛君 ちよつと私個人の意見になりまして非常に恐れ入りますが、二等寝台、一等寝台が現実にあるといつたところで、客車の編成上増結もきかないで、そのなれば三等寝台は、三等車の一般の車体を削らなければ連結ができないといふ面もございませうが、日本の今の耐乏生活と申しますか、レベルと申しますか、普通ならば二等寝台が三等寝台であつて、一等寝台が二等寝台であるといつたところが日本の普通の姿ではないか、仮にまあ外人その他の関係におきまして特殊の考慮を加へなければならぬ面もございませうが、そういう意味合

いから急に何といひますか、三等寝台を全体的に復活しろといふことを申しとおるわけじゃない。いつでもそういう二、三等でもやめないと連結できないといつたやうな所があると思ひますが、むしろそういうたやうな大衆に近いサービスで、或る程度採算も合うといつたやうなことをむしろ御検討願ひたい。そういう意味合において御検討願つておるかどうか、もう一遍伺ひたい。

○説明員(唐沢勲君) 三等旅客のサービスといふことにつきましては、勿論

一般の大衆のサービスでございまして、是非優先的に考へなければならぬと思つてゐるのでございませう。従ひまして三等寝台或いは優等車といつたやうなものをやりたいといふことはかねがね考へ、殊に本年度あたりから相

当或る程度の、具体化すればどのくらい金があればどういふ所をやるかといふやうな点も、相当研究してゐるのでございまして、許されればできるだけ早い機会にそういう点で実現して行きたいといふ程度には考へてゐるのでございませうが、差当つてのところといひましては、殊に本年度の緊縮の予算というやうなものにおきましては、客車の廃車を補充するのがせいかいといふやうな程度でございませう。この際

さまで実現するといふことはどうかといふわけで、只今すぐ実現するといふ段階には行つておらない実情でございませう。

○森田義衛君 私は一、二等で以て少しばかりそういう料金なり運賃を上げてもらふ政策よりは、やはり本當にコストが足りなくて、実際に国鉄が合理的経営をやつておれば、或る程度まで可能なやうな、又大衆にサービスができるやうな運賃の値上げをしてよいのではないかと、それにはどういつた二、三等のサービスよりは、むしろ三等サービスその他をやつて、そうして初めて運賃値上げの一般大衆の何と申しますか、世論も沸いて来るのじやないかといふ感じがするもので、むしろ余りい行き方じやないといふ感じがしてゐるのであります。国鉄当局もそうだつたと思ひますが、そういう意味合におきまして特に何といひますか、今後のサービス改善は、長崎総

裁が前からのモットーとされておるやうな点で、お金をおかけにならないのでございませうか、極力重点を三等車におとりにするだろつと想像しますが、むしろこういう方面にお使いを願ひたいといふことを希望しておきませう。

○一松政二君 二十億円の増収を若し国鉄全体の旅客収入に按分したら、一体何パーセントになるのか、或いは何か計算がございませうか。

○説明員(石井昭正君) 全体の旅客収入の点から申しますと、大体正確には一・五%から、若干その上程度であります。

○一松政二君 そうすると一%か一%半くらい運賃の値上げなら殆んど値上げといふほどの声を聞かずに私はむしろ行かれるのじやないか。何だか一、二等だけを二割上げたといふことは、上げたといふよりも、全部をひつくるめて僅かに一%か一%半上げたといひますか、これは人によつて受ける感じが違ふか存じませんが、国鉄は端的に一、二を二割上げたといふ感じを持たせるよりも、国民の受入れる感じが少なく済むのじやないか。これは人によつて感じが違ひますが、運輸省はこれをどういふやうにお考へになつておるか承りたい。

○説明員(石井昭正君) 確かに全体の旅客収入からみれば、非常に小さな割合でございませうので、そういう表現のほうがやわらかいと思ひますが、ただ三等の運賃、一般大衆に対する運賃は事実において上げておりませう。一、二等だけを上げた、こゝろいふやうなわけではございませうので、そのまゝ実は説明しておるわけでございませう。

○一松政二君 それは一応いわれる大衆に媚するとか、結局何かの行きがかりで、まあ殆んど八五%じやないかと思ひますが、三等はそれは上げないのだ、あとの一割五分か、そこいらの普通で考えれば多少上層階級という言葉を使つていかにどうか存じませんが、そういうものの負担だから構わないうの、だから、その面だけを上げて大衆は上げなかつたといふことの考へ方で、こういう措置をとられたのだろふと思ひますけれども、私は国鉄は運賃を上げたといふ印象を与えておると思ふのです。一、二等の旅客は、外人は別問題として、多くの場合に於てはめて言へば、今日の流行言葉で言へば、公明族、社用族が乗つておるとす。本当に自己のふところ、そうしてまあ多少金を儲けたような人は家族連れで乗るかも知れませんが、大体旅費を会社負担或いは国家負担で乗つておる人がかなり多いと思ふのです。だからそれは結局廻り廻つて、消費の節約といふような意味と運賃値上げは直接関係はないといひましたも、これは結局国の費用なり、会社の費用なりで以て賄われているのであつて、これはいわれる会社の経費なり、国の経費を増すほかに近いほうだ。そうして一方には値上げといふ印象を与えておる。国鉄のほうから考えれば、恐らく通行税を外枠にしたんだと、運賃値上げしたんじゃないといふのは、これは友人にはわかつてる素人にはわからんです。運輸省はなぜ三等には通行税がなく、一、二等だけに通行税を残されたことについて、行政的に、大蔵省或いは閣内において、これを廃止するといふことに對して、どれだけの努

力を払われたか、御見解を承わりたい。
○政府委員(植田純一君) 確かにこの通行税は三等もかかつておつたわけでありますが、三等には廃止になりました、一、二等だけ残つておるわけでございます。通行税につきましても、実は今日のいわれる交通機関の発達の状態から見まして、通行税といふものは廃止すべきではないかといふことを、かねてから意見を持つておりまして、この点につきましても、機会ある毎に大蔵当局に折衝いたしておりますし、そういう問題を提起いたしておりますが、今日財源を多少でも求めるといふことにつきましては、非常にむづかしい情勢でありますので、全面的な廃止といふことは、政府部内におきまして話がついておらないわけでありまして、併し例へば航空関係におきまして、一部分割合が低くなつたといふふうなこともござりますし、この通行税といふものにつきましても、その廃止の方向に実は運輸省当局といたしましては、今後もつて行きたいといふふうな考へておるわけでございます。
○一松政二君 三等には通行税がなく、一、二等だけに通行税があるといふことに対しては、これは甚だ不公平といひますか、いわれる考へ方が、碎いた言葉で言へば、大衆に媚する政策といふことになるのか、どうも割切れないと思ふ。あるなら全部にあるべきであつて、而もその通行税は多分料金に比例したのであらうと思ふが、一、二、三等に通行税があるのならこれはわかるけれども、三等になくて、一、二等だけに通行税が残つておるといふことは、これは一部の国民だけにそ

う通行税を課して、大部分の人間には通行税を課さないといふのは、これは甚だ不公平ではないですか。これは運輸当局、運輸省に聞かうといふことは多少筋違いと思ひけれども、こういうことは非常に論じられなければ、通行税がないことは、国鉄としても希望なんだらうと思ふのですが、そういう考へ方を運輸当局としては是認されますか、是認されませんか。
○政府委員(植田純一君) 只今御質問が出ましたように、船には一等だけの通行税がある、こういう状態でございます。従ひまして、いわれる高級なものだけ残つておるわけでございますが、只今御指摘の通り、通行税といふものは根本的に果してどういふ、何といひますか、存在理由があるかといふことにつきましても、御指摘の通り私も運輸部内におきましては、いろいろ議論しておりますし、只今申し上げましたように、これは廃止されて然るべきものではないか。三等のみならず全部廃止されて然るべきでないかといふ見解を持つて、部内におきまして検討をいたしておるのでありますが、ただ財源という観点からして、全面的に廃止という方向には至つておらないといふのが現状でございます。
○一松政二君 私は運輸行政は、船にしても飛行機にしても、国鉄にしても、これは要するに交通運輸に関する限りは運輸省の所管であると思ふのです。従つて通行税が悪税であるといふことは、これはもうたしか日露戦争か何かのあとに起つた税金だと思ふのですが、相当悪税である、悪税であるといふことで、幾度か、戦前なくなつたこともあるのだが、今度の第二次

世界戦争の結果をうかがうことが起つたのではなからうかといふことを私は考へておるのだが、一部を軽減するならば全部に亘つて軽減するがよろしいし、一部にないなら全般にないのが当り前であつて、税率で加減するのなら話はわかりませんが、三等にだけなくして、船は一等にあり、汽車は一、二等にあり、飛行機のほうはこれは一割にしたいといふのは、これはとても筋の通らない税金なんでありまして、こういう運賃の値上げをしなければならぬといふような機会には、私は当然その方面の努力をなすべきであつて、ただ枠外に持つて行つた、或いはまあこつちが、国鉄のほうに少しづつ考へて、こういうこととしておけば輿論がまた／＼やかましくなつて来たら廃止に持つて行けるのではないかといふような考へも或いはあるのではないかとと思ひますが、これは運輸省の努力の点において甚だ遺憾に考へるわけでありまして、だからもう一段の努力を希望いたします。この通行税の問題はこゝの程度にしておきますが、たま／＼森田さんから触れられた三等の寝台車といふものは私は相当ベイスであると思ふ。国鉄の運賃の中で、一般運賃がほかの割合に比して安い／＼とおつしやるけれども、寝台券だけは決して安くはない。寝台券だけは元の三円と四円五十銭のものから見れば大体五百倍になつておる。決して安くはない。だから三等の寝台があれば、これは二等の客はがら／＼に減ると思ふ。二等で、特二で行くよりは三等で寝て行つたほうがよほどいい。そうして旅行する人も金が少くて助かるわけでありまして、特二などに、あつた最初のスタート

が間違つたのかどうか知りませんが、でも、えらいローヤルティをとられて、特二を一生懸命おやりになつて、一部の人が奉公したのか、アメリカに奉公したのか知りませんが、夜行の特二よりも私は三等の寝台車を殖やすべきであると思ふ。それも私は寝台券を五百倍にしたといふことは甚だどうも腑に落ちないけれども、仮に五百倍にしておきましても、非常に利用者は私は三等は多からうと思ふ。従つて特二にかける金があるなら、私は三等の寝台車を作るべきであらうと思ふ。今日は特二が随分各本線の急行には殆んどついている。特二のついておることはいはゆるしいけれども、場所によつては或いは特二がそれほど利用されてない線があるんじゃないか。これは私は乗つたことがないから、国鉄のほうが一番御承知なんだから、私はその点はつきりしませんが、特二に使うた国鉄の経費は相当大きからうと思ふのであります。でありますから、その一部を割いてでも私は三等寝台車は至急に建造すべし、ほかのものに對してサービスがかなり進んで参りましたけれども、三等寝台は前にあつて、私どもも随分三等寝台では便利で、安くて、利用者が非常にあつたと思ふのです。それが戦後一つも復旧を見ないといふことは、ほかのものの復旧の割合にそれが復元してないといふことに對しては、私は甚だ遺憾に考へるわけなんです。僅か二十億の通行税を外枠にして、私はこの運賃値上げの印象を与えておるといふことに對しては、私は甚だ策を得たものではない。通行税を廃止させる狙いが別にあるなら、これはどうも或いは苦肉の策として一応考へ

〔速記中止〕

と廃車をうまく噛み合せて、**繁忙**

問題のある所であります。それから又

されておつて、石炭業者からの陳情も

これらの問題もあります。二

れに对应すべくどういふ計画を持つて
おるか、總裁から一つお答えを願いた
い。

○説明員(長崎總之助君) 北九州の間
題は、過般の水害の際に私参りまして
見て来ております。相当ひどい混雑振
りであることも聞いております。従い
ましてこれに対する対応措置というよ
うなものは早急に講じなくちゃならん
というところは考えておるのでございま
す。又お話のございました刈田港の背
後の輸送力というふうなものについて
は、これ又實際考えておるのでありま
す。ただこれらが早急に、實現を私は
希望いたしておりますが、資金等の面
が非常に窮乏でございまして、どうし
ても早くはできないというところは非常
に遺憾でございます。何とかして資金
を調達して早い機会に實現を図つて行
きたいというところは考えておる次第で
あります。

○一松政二君 今の国鉄の總裁は、頗
る私は、まあその具体的にはお答えも
むずかしからうと思ひますけれども、
電化の問題、或いは特急車或いは旅客
のサービスということも私は絶対に必
要なことであるとは考えます。決して
疎かにすべきではないが、輸送力の増
強というところは、増強というところの
輸送力、そこはまず、將來まで荷物の
往復の増える所ですから、これは又
収入の源泉にもなる。単なるサービス
と違います。従つてこれらの増強は、
先ほど高木委員からも触れられました
けれども、新線を非常に要望しておる
所から言へば又別の意見があるかも知
れませんが、新線の建設或いはサービ
スの改善というところよりも、

むしろそういう方面が焦眉の急じやな
いかと私は考えます。で、復線に直ち
にしようと思ひますが、これは又一
朝一夕にできるものではない。用地の
買収にしましても、路線をつけるにし
ても、これは一日も早く私は具体的な
計画を定められて、さうして処置をと
つてもらいたい。成るほどいろいろ問
題もあつて、或いは東北線が虐待され
ておるとか、或いは高崎線が京浜線と
違ふとか、いろいろ御議論も承つて
おりますが、この間もさういふ問題の
ときに一言私は申し上げたのだけれど

も、少くとも大分までの日豊線は、又
大分の先にも昔の軍需工場の跡がだん
だんこれが工場に使用され、或いは括
張されつつあるわけですから、これの
輸送力の確保ということ、私は今か
ら仮に計画を立てたつて二年や三年
年でできるわけじゃない。結局五カ年
なら五カ年計画の中にはつきり織込ん
で頂かなければ、五年先になつても実
現ができない。今日もうすでにこうい
うことになつておるのですから、五年
先に實現するということはなかなか待
遠しい話ですけれども、併しこれは計
画を立てても五年かかると言へば、そ
れで仕方がないわけですが、ただ單な
一地方の問題とお考えにならずし
て、国鉄の全部の収入源でもあるし、

それから国鉄の使命に鑑みまして、私
は一日も早くこれを具体的に何カ年計
画というものを国鉄としてはお持ちに
なつてはいるはずなんですから、そのお
持ちの計画の中に今日只今から入れる
ように一つ努力をして頂きたい。それ
に対する国鉄總裁のこれに對処する心
構えを一つもう一度承わらして頂きた
いと思ひます。

○説明員(長崎總之助君) 先ほど申上
げました通り、この問題は十分に私承
知いたしておりますので、五カ年計画
は目下試案を作成中でございしますが、
それが根本的にきまるときには恐らく
これは無論入ることと考へます。

○一松政二君 今の国鉄の總裁の御答
弁を以て了承いたしましたから、私は
この問題に関する限り、今日はこれを
以て終つておきたいと思ひます。

○大和興一君 今の話に関連するので
すが、国鉄の経営について、いろ／＼
と最近増収があるというので喜んでお
られるかも知れませんが、儲かつてい
るような線は主要な幹線が幾つか数えら
れるだけだと思ひます。ところが實際
は今のうちに日本の道路が悪くて、自
動車も必ずしも最上のサービスでは
ないと私も思ひますけれども、そ
れがだん／＼と国鉄の客を實際に奪つ
ておる。国鉄の輸送力がだん／＼なく
なりつつある。これは現実だと思ひま
す。そういうことがわかつておりなが
ら、若干増収があるからといつていい
気になつておるというほどでもないで
しょうけれども、どうも少し甘い考え
で国鉄経営全体に對しておられるの
ではないか。今の中央と地方とアンパ
ラノスの問題もあります。それで、そ
ういふことを具体的に解決促進するた
めに、例えば線路を余計敷くとか、或
いはスピード・アップとか、或いは客
車の運用効率をよくするとか、間合
を縮めるとか、こういうようなことは
当然常識として考えられるけれども、
そんなことはもつと道路がよくなつた
り、自動車がよくなれば、これはもつ
ともつと自動車に圧迫をされる、こう
いう状態が来ると思ふのです。例えば

上野・小山・高崎というふうな環状線
がある。こんな所へ幾ら急速車を走ら
しても、實際に小山と高崎の間の前
橋、伊勢崎、桐生、佐野、栃木などと
いう所のお客さんは東武とか自動車で
だん／＼来てしまふ。こういうふう
非常に困難な形になつておると思ふの
ですが、このままにしておつたんでは
恐らく国鉄がだん／＼と、一時的な団
体旅客による増収はあつても、決して
それは根本的な問題でないと思ひます
が、その点はどのようにお考えになつ
ておるか、その侵蝕されつつある具体
的事実をお認めになるかどうか。

○説明員(長崎總之助君) これは先ほ
ど高木委員の御質問に對つてもお答
えしたのでありますが、はつきりと私は
バス、トラック等の道路運送と鉄道運
送というものの關係というものを調節
しなくちゃならんのではないかと、侵蝕
されていることは事実であらうと思ひ
ます。併しながら、といつて、陸上輸
送とか鉄道輸送というものが無用にな
るといふ時期はさう速急に來るものでは
ない。ここにおいて、道路運送と鉄道
運送というものの關係をどう調節する
かという交通政策一般の問題になるだ
らうと思ひます。私の今考へておりま
すことは、これはまあ運輸省でお考
へになることではあります。国鉄の責
任を持つておる私としては、お話を
だん／＼困難になつて行くといふこと
ははつきりいたしておるのでありま
す。従ひましてこれに對する対策とし
て、或いはディーゼル・カーを動かす
とか、或いは電化をやるとかいろ／＼
な方法もございします。同時に今までは
とかくバス、トラックと国鉄とは競争

するといふふうな考へておりましたけ
れども、それはいけないのであつて、
国家全般の経済から申しますと、道路
運送と国鉄とどう結付けるか、どう共同
して行くかといふふうな方向に観点を
向けなくちゃならんじやないかと思つ
ております。但し、これにつきまして
は、大和委員も御承知のように、ヤ
ード或いは貨物駅というものと道路運送
というものの結付きが、昔の荷馬車式
な考へであるのでありまして、これは
大きな改善を加えなければならん。そ
れについて資金が又相當に要するのであ
りまして、その資金のき次第、その
ように改善して行かなければならん
じやないかと、できるだけ道路運送と
鉄道運送というものの協同態勢を作つ
て行きたい、こういうふうな考へてお
ります。

○大和興一君 私は鉄道行政という
か、それが絶対に必要だといふ立場で
話しておるわけですが、それでこの交通
政策の問題だと言われまますが、その点
は運輸委員会でも私は大臣に何遍かお
尋ねしておりますけれども、その全日
本の陸上交通、或いはもつと小さく言
つても東京都市交通だけでも、全体を
具体的にコントロールする、マネー
メントするといふお考えが、お答えが
今までは残念ながら具体的にないわけ
であります。従つてさういふような窮
屈な形で、例えば一つの常盤で若しも
道路が平坦であれば二百キロまでは当
然自動車優先する、これは通説にな
つておるわけではあります。さういふこ
とになつたときに鉄道として起死回生
の妙案があるかといふとなかなかない
わけでありま。私は今言つた話もわか
るけれども、鉄道もやはり自動車を持
つておるのだから、昔の監督行政とい

うか、その意味から言うと、例えば平
行線はちよつと困るとか、いろ／＼
な、一つの形があつたとすればそれが
だん／＼と變つて来て、まあ民間の
が強いというか、民主的になつたとい
うか、もうそういうことは別として、
いろ／＼なほかの角度からもこれは実
際に需要が多くなればそういうふう
になつて来ると思うのですけれども、
そういうふうになつて来ておるとすれ
ば、やはり自動車に対抗するというこ
とも考えられる。そういう工合に国鉄
の今の自動車行政といふは、営業
政策といふものが、どうも私は消極的
であつていかんのかと思ふ。

それで自動車行政、自動車営業政策と
いうか、そういうようなものに対して
もつと積極的な態度、又總裁はその意
味においてパリに行かれて十分新らし
い鉄道経営も御研究になつたと思ふ。
大分日がたちましたからその具体的な
国鉄経営の健全化、或いは収支の増収
などのために、もうや具体的なお話
を承へることができれば非常に幸いだ
と思ひます。

○説明員(長崎總之助君) 今のお話非
常に同感な点がございします。但しフラ
ンス国有鉄道などは政府との協約であ
つたと思ひますが、で、自動車事業の
経営を禁止されておりました。それい
ふ所あるのであります。で、まあこれ
は別途の方法で子会社のようなものを
作つて自動車運送をやつております
が、併しその大部のものをやございま
せん。又その国鉄の自動車との共同と
いうことだけではないに、民間の自動
車との共同も考えていいのじやないか
と私は考えております。そこで先ほど
来申上げましたように、もはや今日の
交通状態は、政策上の大きな転換をし
なくつちやならんのかと思ひます。
そういう大きな観点から一遍見直
してみなければならんというふうにか
考へております。現にフランスの国鉄な
どは線路を外すといふことも、休止し
て貨物輸送をやめておる所もありま
す。それをトラックに任せてしまふ。
或いは旅客輸送についてもそういうこ
とがございします。これはまあ話はいろ
いろ細かくなりますが、今の儲からな
い線路で、而もそれがバス或いはトラ
ックで賄えるものだったら、これから
減価償却をして行くことによつてむし
ろ損失を重ねて行くのじやないかとい

うようにも考えられるのでありまし
て、そういう点も少し詳細に私調
べてみたいと思ひます。非常に
複雑でございまして、運賃との関係も
あり、いろ／＼諸問題がございまし
て、ちよつとここに簡単に申上げられ
ません。併しながらそういう研究を進
めて行きたい。而も事態は非常な大転
換を要するのではないかと、これは
深く感じております。簡単でございま
すけれども、いずれ又機会がございま
すれば、ゆつくり私は御説明申上げた
と思つております。

○大和興一君 ところで、これ
からの国鉄の経営を健全にするため
に、一つの壁としては公共企業体等勞
働関係法があるのではないか。この前
の委員会では總裁は、国鉄は独立採算
制である、というふうな話にたしか御
答弁されたと思ひますが、私はそうい
うふうな理解をしておらない。実際に
一生懸命働いても自分のために使えな
い。非常に窮屈なんだ。むしろがんじ
がために縛られておるのではないか。
そういうことがあなたの方に手帳、力
が、意見があつてもそれを十分に伸ば
すことができない。むしろ切實扼腕を
しておる。こういうふうな同情してお
する点もあるのです。これを一つ改正を
するといふことをお考えを頂くことが
一つと、もう一つは、最近国鉄関係で
非常にあれこれと聞かぬ、或いは
事実もあるかも知れませんが、随分切
つておられますが、こういう関連を断ち切
つて、それ／＼の会社か何か知らない
けれども、それ／＼の会社の形のもの
はそれ／＼の力でやつて立つて行く。
協力して行くといふことはあるかも知
れませんが、今新聞なんかで言われた

るか、その意味から言うと、例えば平
行線はちよつと困るとか、いろ／＼
な、一つの形があつたとすればそれが
だん／＼と變つて来て、まあ民間の
が強いというか、民主的になつたとい
うか、もうそういうことは別として、
いろ／＼なほかの角度からもこれは実
際に需要が多くなればそういうふう
になつて来ると思うのですけれども、
そういうふうになつて来ておるとすれ
ば、やはり自動車に対抗するというこ
とも考えられる。そういう工合に国鉄
の今の自動車行政といふは、営業
政策といふものが、どうも私は消極的
であつていかんのかと思ふ。

それで自動車行政、自動車営業政策と
いうか、そういうようなものに対して
もつと積極的な態度、又總裁はその意
味においてパリに行かれて十分新らし
い鉄道経営も御研究になつたと思ふ。
大分日がたちましたからその具体的な
国鉄経営の健全化、或いは収支の増収
などのために、もうや具体的なお話
を承へることができれば非常に幸いだ
と思ひます。

○説明員(長崎總之助君) 今のお話非
常に同感な点がございします。但しフラ
ンス国有鉄道などは政府との協約であ
つたと思ひますが、で、自動車事業の
経営を禁止されておりました。それい
ふ所あるのであります。で、まあこれ
は別途の方法で子会社のようなものを
作つて自動車運送をやつております
が、併しその大部のものをやございま
せん。又その国鉄の自動車との共同と
いうことだけではないに、民間の自動
車との共同も考えていいのじやないか
と私は考えております。そこで先ほど
来申上げましたように、もはや今日の
交通状態は、政策上の大きな転換をし
なくつちやならんのかと思ひます。
そういう大きな観点から一遍見直
してみなければならんというふうにか
考へております。現にフランスの国鉄な
どは線路を外すといふことも、休止し
て貨物輸送をやめておる所もありま
す。それをトラックに任せてしまふ。
或いは旅客輸送についてもそういうこ
とがございします。これはまあ話はいろ
いろ細かくなりますが、今の儲からな
い線路で、而もそれがバス或いはトラ
ックで賄えるものだったら、これから
減価償却をして行くことによつてむし
ろ損失を重ねて行くのじやないかとい

り、又司直の手で捜査をされておる点
は、大体そういうことを想像してみ
ても、相当關係縁というか、よくないも
のがたくさんあると思ふので、これは
この際もつとずばりと正常な形にする
御決意があるか、この二点についてお
尋ねいたします。

それにはいたしまして、現在の我々の
立場とは雲泥の相違でございします。
○大和興一君 その傍系会社と申しま
すか、外郭団体と申しますか、それは
具体的にあなたはどうとか、誰がどう
とかという話をしておるのではな
く、そういうような、例えば交通公社
とかいろ／＼な関連がある、という
ような形をもつと健全化して行く
か、合理化するとかいうことは、そ
ういふことはこの中で考えても客車の運
用効率を上げる、或いはスピード・ア
ップする、そこら辺にまだ／＼国鉄自
体が経営をうまくやつて行くという形
があるのじやないか、こういうふうな
意味を言つておるのです。そういうこ
とは全然今のような形で、何もそれは
そつちのほうの關係を改善しても別
に収入には何も關係ない、という
ふうな断言をされるのだつたらもう一
遍おつしやつて頂きたいと思ひます。
それからもう一つ公労法のほうは、
ちよつと言葉が足りなかつたのです
が、日鉄法の改正ということになるに
しても、この合理化審議会というものが
できたことになつておつて、まだ一回
もやつていない。あなたはその委員にな
つておられる。ところがあの委員の顔
触れを見ると、大変えらい人で、悪く
言へば並び大名のような気がする。実
際の運営は専門委員がおやりになる
と思ひますが、そういうことを聞
いておられます。そうすると、そういう
専門委員は、労働組合代表といふこ
とは別にしても、労働者代表といひ
ますか、よく公労法なり、日鉄法等
に明るい、こういうふうな適当な人
がおれば、總裁としてはそういうふう
なものを入れてもいいんじゃないか、

こういうふうな推薦をすることができ
るかどうか、お尋ねします。

○説明員(長崎惣之助君) 外郭団体の
運営につきましては、実は重大な関心
を持つてゐるわけでありまして、今後
改むべきものはどん／＼改めて行く。
そうしてそんなことは今までもござい
ませんけれども、十分な、何と申しま
すか、適正な運営をやつて行きたいとい
うつもりであります。まあ一例を申上
げますと、ちよつと自慢話みたいなこ
とになりますが、日通、交通公社等の
未納問題という、未払問題ということが
ありましたが、私が参りました、これ
は全部契約通りに進行之してございま
す。そいふふうな進行之した通り少く
ともきつとやつて行くという方向に
私は参りたいと思つております。

それから審議會の問題であります
が、来週の日曜日に初顔合せがございま
す。まあ幹事、専門委員というよう
なものがございます。で、幹事としては
私のほうとしては大機理事が出るこ
とになつております。組合のほうの関
係でございますが、実は私間違つてお
らなければ、たしか最初は労働大臣入
つていなかったさうであります。今度
労働大臣が入るといふことになりました
から、その方面から十分貢献される
のじやないか、かように思います。

○大和興一君 前のお話は交通公社な
どの關係を正常に戻したことはわかる
のですが、そういうふうな契約とい
いますか、約束をすること自体が果して
本当に最適かどうか、こういうことに
考えを及ぼしてやつて頂くことが延い
ては国鉄の經營の健全化のために非常
に裨益するだらう、こういうふうな意
味で申上つてゐるのですから、そい

うふうな意味で十分に一つ各關係機關
等の検討をお願いしたいと思ひます。
今日は終ります。まだ併し質問たくさ
んありますから、この次にやります。
○委員長(前田權君) それでは本日は
これにて散會いたします。
午後四時三十三分散會