

運輸委員會會議錄第十八号

(三四四)

昭和三十年六月七日(火曜日)

午後一時五十六分開議

出席委員

委員長 原 健三郎君

理事有田 喜一君 理事白井 莊一君

理事木村 俊夫君 理事山本 友一君

理事青野 武一君 理事中居英太郎君

岡崎 英城君 佐々木秀世君

佐伯 宗義君 中嶋 太郎君

濱野 清吾君 堀内 一雄君

眞鍋 儀十君 徳安 實藏君

永山 忠則君 井岡 大治君

栗原 俊夫君 下平 正一君

正木 清君 山口丈太郎君

池田 禎治君 大西 正道君

竹谷源太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 河野 金昇君

運輸事務官(鉄 道監督局長) 植田 純一君

運輸事務官(自動車局長) 真田 登君

労働政務次官 高瀬 傳君

委員外の出席者

日本国有鉄道總裁 十河 信二君

日本国有鉄 道副總裁 天坊 裕彦君

日本国有鉄道理 事(経理局長) 石井 昭正君

専門員 堤 正威君

専門員 志鎌 一之君

六月七日

委員永山忠則君辞任につき、その補欠として伊藤郷一君が議長の指名で委員に選任された。

同日
委員伊藤郷一君辞任につき、その補欠として永山忠則君が議長の指名で委員に選任された。

六月六日
戦傷病者に国鉄無賃乗車復活に関する請願(今澄勇君紹介)(第一八六五号)

鍛冶屋、梁瀬間の鉄道敷設促進に関する請願(堀川恭平君紹介)(第一八六六号)

の審査を本委員会に付託された。

本日(火曜日)に付した案件

参考人招致に関する件

道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二五号)

昭和三十年年度運輸省関係予算に関する件

○原委員長 これより運輸委員会を開会いたします。

最初にお諮りいたします。当委員会が審議いたしております日本航空株式会社法の一部を改正する法律案につき、

ましては、航空事業の運営等につき、実務に携わっておられる方々及び利用方面の問題等につきまして参考人を選定し、意見を聴取いたしたいと思ひますが、御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 それではさよう決定いたしました。

それでは参考人には、航空協会会長郷古潔君、日本ヘリコプター輸送株式会社社長美土路昌一君、日本航空株式会社社長柳田誠二郎君、全日本観光連

盟副会長長平山孝君、日本興業銀行外国部長後藤一郎君を選定し、その他参考人各位の御都合による変更等に関しましては委員長に御一任いただきたく存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 それではそのように取り扱います。なお日時は十日(金曜日)午後一時に行いたいと思ひます。

○原委員長 次に昨日に引き続き道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日はまず補足説明を政府当局より聴取いたします。真田自動車局長。

○真田政府委員 道路運送車両法の一部を改正する法律案の概要について御説明いたします。

最近における自動車の発達はいわゆる頭等でありまして、自動車数はすでに百三十万両をこえるに至りました。

これに伴ひまして自動車の登録、検査に關する事務もますます増加の一途をたどつております。かかる事態に即応し、行政の効率化、合理化をはかるために、これらの事務を極力簡素化する必要があるため、本法を提案した次第であります。以下簡単にその内容を申し上げます。

第一に、自動車の登録事項から原動機番号を削除し、原動機の型式を追加いたしました。これは原動機を修理し、その間予備原動機を載せて使つた事例が非常に多いのであります。この場合にその都度変更登録の手続を必要とする繁を省略しようとするものであります。ただ原動機の型式が変更すると、車両の性能も変わつて参ります。その点に参りまして、本法を提案いたしました。以下簡単にその内容を申し上げます。

第二に、営業用旅客自動車の検査の有効期間は九月とされておりましたが、最近車両の需給状況が好転し、かつその整備状態も向上して参りましたので、かたがた車両検査の合理化をはかるために、整備の状態が著しく良好である、かつ車輪、走行距離等が政令で定める基準に適合するものについてはその有効期間を一か年の範囲内で延長することができるよういたしました。参考までに申し上げますと、営業用旅客自動車以外の自動車の検査の有効期間は、家用旅客自動車については二年、貨物自動車については営業用、家用ともに一か年でありました。

第三に、冒頭に申し上げました目的に沿うように、自動車の登録、検査及び整備に關する諸規定を整理いたしました。

以上の内容をもちまして、本法を提案いたしました次第であります。以下本案の要点について御説明いたします。

まず第七条第一項について申し上げます。第七條第一項は自動車の登録事項(取得の原因を除く)を規定しておりますが、今回の改正は、登録事項から形状、自動車検査証番号及び原動機番号を削除し、原動機の型式を追加しようとするものであります。元來自動車の登録制度は、自動車の所有権の公証を行い、(イ)自動車の実体把握と保安

責任者の明確化という行政目的と、(ロ)所有権喪失の對抗力を付与することとに、自動車の上に抵当権の設定を可能にしようとする民事目的とを有しているものであります。従つて自動車の同一性を認識し得る最小限度の表示があればよいわけでありまして、改正法は、自動車の同一性を失わない範囲内において登録事項を簡素化しようとするものであります。

原動機番号については最近におきましては、原動機の価値も低下して、全車両価格の二割程度になつております。かつ原動機は常に良好な整備をしておかなければならないものであり、整備の際に交換せざるを得ないもので、そのつど変更登録を要求されるのでは、陸運事務所に於いても使用者にとつても事務の能率が阻害されることとなります。そこで改正法では原動機番号を削除したのであります。ただ原動機の型式まで変更すると、車の性能及び種類も変わつて参りますので、原動機の型式を登録事項としました。

次に第十一條第四項について御説明いたします。自動車登録番号標またはその封印が滅失、棄損、識別困難となつた場合は、陸運局長あるいは府県知事に取り付けを受け、かつ番号標と封印の取り付けを受けなければなりません。離島の場合には非常に不便でありますので、改正案によつて政令で定める離島の市町村長にもこの職権を与えようとするものであります。

次に第五十一條でございます。整備

管理者は、自動車使用者の自主的整備態勢の確立をはかるため、一定数以上の自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検、整備、自動車庫の管理に関する事務を処理するため、自動車使用者から選任せられるとともに、これらの事務を処理するに必要な職務上の権限を与えられることになっております。従つて整備管理者は、自動車の点検整備に関する技術的知識のほか、整備計画、車庫の管理等の管理能力をもあわせ有することが必要であつて、選任の資格要件としてもこれらの点を考慮する必要があると見られます。現在規定されている分解整備は、整備作業のうち一部にすぎず、これらの実務経験では整備管理者の資格要件としては不十分であり、かつまた、分解整備のみの実務経験者の中から前述のような管理能力を有する者を選任することが困難でありますので、整備管理者の資格要件を分解整備の実務経験のみに限定せず、自動車の整備または改造全般におつた実務経験を有することとしたのであります。

次に第六十一条について御説明いたします。新しく第三項として有効期間の検査証の有効期間は最大九ヵ月となつておりますが、車令、走行キロ等が比較的少く、かつ整備が良好なものは、次の理由からこれを一年まで延ばしても保安上支障ないと思われまゝので、一年まで延長できるとしたのであります。

なお、車令、走行距離等の基準は政令で定めることになりました。理由をいたしましては、まず第一に、従前は一年でありましたのを昭和二十七年四月に九ヵ月に短縮したのであります。が、當時に比べて今日では国内生産の増大とともに自動車の需給状態が著しく緩和され、新車が自由に入手できるようになり、しかもその性能並びに信頼性が非常に向上し、耐久性もよくなつております。第二の理由は、一方整備工場の状態も、整備士技能検定制の普及と相俟つて、整備能力及び技術が非常に向上し、一般の車の整備状態も改善されております。第三の理由は、積雪、離島地区のごとき、年間輸送需要の少い時期に計画的に整備するのに対して、検査の時期をこれに合せますと車両運用上好都合であります。

次に第六十一条の二について御説明いたします。天災地変等のために、検査証の有効期間内に継続検査を受けられなかつた場合に、新規検査の手続をとることは煩雑であるだけでなく、それまで運行できないことは災害復旧作業等に支障を来たすことにもなりますので、かかる場合一定地域内に使用の本拠の位置を有する自動車に対し、しつて、有効期間の延長をしようとするものであります。

次に第六十四条第三項について御説明いたします。陸運局長の行う検査の際は、特定の原動機について検査した旨を検査記録簿に記入するのでありますが、自後使用者が整備の際原動機を載せかえた場合には、その旨を届け出させることによつて、原動機の載せ換えに伴う保安確保の責任の所在を明確にするためであります。

次に第六十五条の二について御説明いたします。離島、県境等に使用の本拠の位置がある自動車は、出張検査を受けることが多いのでありますが、人手不足、陸運事務所からの距離が非常に遠く、あるいは地理的に不便である等の理由によつて、一年間の出張検査回数が少く、かえつて隣陸運事務所の検査官の検査を受ける方が便利な場合がおります。このような特定の地域の自動車の使用者に対して、両方の陸運事務所の検査を受けられるようにし、使用者の利便をはかるとともに陸運事務所の検査能力の向上をはかろうとするものであります。

次に第八十条第一項第二号及び同条第二項について御説明いたします。分解整備を施行した場合、その仕上りの良否は、工事を施行した作業員の技術と、それに使用した設備の良否によるものであることは言うまでもありません。現在分解整備事業の認証の基準として事業場の設備について規定されておりますが、このみでは不十分であつて、当然分解整備に従事する作業員についても、分解整備を完全に施行するために必要最低限の技能を有せしめる必要がありまゝです。設備のほかに従業員についても必要最小限の基準を規定し得るようにしたのであります。

なおこれに伴ひまして、罰則について所要の改正を行いました。

付則の第四項及び第五項について御説明いたします。ここで所有権の登録以外の登録というものは、抵当権の登録または差し押さへもしくは仮差押え、仮処分等の嘱託による登録であります。本法の改正によつて抵当権者に不測の損害を与えたり、国の処分を無効にすることのないように、当該登録が抹消されるまで、第十二条(変更登録)第十七条(登録の検認)第三十三条(譲渡証明書の規定は旧法によることにしました。従つて自動車登録簿、謄本、抄本、譲渡証明書の記載は、当該自動車にかかわる所有権の登録以外の登録が抹消されるまで、もとのまゝといたしました。

以上が本法案の概要であります。何とぞよろしく願ひいたします。

○原委員長 それでは質疑を許します。質疑はこれにて終了いたしました。討論の申し出がございませんので、これを省略したいと思ひますが、御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 御異議なしと認めます。それではこれより直ちに採決いたします。本案を原案の通り可決するに御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 御異議ありませんので、本案は原案の通り可決いたしました。

なおお諮りいたしますが、規則によります報告書の作成につきましても委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議はございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○原委員長 御異議ないようです。から、それではさよう取り扱います。

○原委員長 次に日程を変更して、運輸及び国鉄関係の予算について調査を進めます。正木清君。

○正木委員 私は運輸大臣の出席を求めておるわけですが、予算委員会関係等で出席が不可能のようでございますので、

いますので、政務次官に一つお尋ねしたいのですが、昭和三十年度の日本国有鉄道の予算原案によりますと、資本勘定におきまして、損益勘定から受ける二百九十二億、資金運用部からの借入金、百五十五億、鉄道債券の発行による収入が八十七億、不用施設の売却による収入が二億、合計五百三十六億といふものが土台になりまして、そしてこの土台となつた五百二十一億を工事勘定へ振り向ける、これが実は政府の原案でございます。しかるところ実はこのたび政府与党たる民主党と自由党との間の予算修正の話し合いの結果によりますと、この資金運用部からの借入れの百五十五億の財源から鉄道債券へ四十五億を振り向ける、こういうように結論を見たようにございまして、そこで私がお尋ねしたいことは、どのような事情でさうな結果になつたのであるかという点をお伺ひしたいことと、所管大臣である運輸大臣はこれらの結果からくる——今財政的に非常に危機に瀕しておる国鉄等の財政処置の今後の取扱ひ方について、事後措置について十分お考えになつておられるのかどうか、こういう点をまず第一にお伺ひしたいと思ひます。

○河野(金)政府委員 このたびの予算修正というものが、最初の予算を提出したときの考え方から考へてみましても、理屈に合わない面も確かにあると思ひます。二百十五億という、まるで手づかみのようなこの予算修正の額が民主党と自由党の間においてきまつたのでありまして、大蔵大臣もこれには強く反対をしておりましたけれども、諸般の情勢上この予算を成立せしめるこ

との重要性にかんがみて、その修正をのむことになったのでありまして、そのやりくり等から百五十五億という借入金金の国鉄のワクの中から四十五億をさくような結果になりまして、これは実はもう話してもどうせ御承知下さっていることと思いますが、閣議等においても運輸大臣はこれには最後まで反対をしたわけでありまして、大蔵大臣が責任を持ってその債券に振り向けた四十五億の消化は引き受ける、こういうことをはつきり申しましたために、やむを得ず大蔵大臣がこれを消化するというその言葉を信頼して応じたような次第であります。

○正木委員 予算委員会ではございませんで、当委員会では今政務次官がおっしゃったような自民両党の予算折衝の過程におけることや、従来大蔵大臣が国会を通じて言明された事柄等について私はここで質問をし、議論をしようとしていたのではないのです。問題は現実の問題でございまして、そこで私はあらためてあなたにお尋ねするのですが、大蔵大臣が責任を持って肩がわりをした四十五億を引き受けるのだと言明をされたので、三木運輸大臣が納得したとおっしゃるのですが、一体引き受けるということは政府みずから引き受けてくれるのか、それとも市中消化する場合に大蔵大臣があらゆる努力を払って市中消化に努力するということ意味なのでしょうか、この点をさねしておきたいと思うのです。という

ことは、あなたも御存じのように、実は今日デフレのさなかにございまして、国鉄の債券の市中消化というものは、決して芳ばしいものではありません。ですから、あなた方が御決定になつた

た姿で、今晚おそく議会通过しないうけれども、もしこの四十五億という鉄道公債が思うように処理されないという事になりまして、国鉄としての事業計画というものは全然立たなくなるのです。これは現実の問題としてわかつていただけたらと思う。そうして何か問題があったときには、総裁以下が責任を負うようにここでたたき上げる、そういう種をまいたあなたや、大臣や、政府の諸公がわれ閣下せんという態度をとられたのでは大へんでしよう。ですから、大蔵大臣が責任を持って引き受けると言った、その引き受ける具体的な方法は、どういう形で引き受けるのかということをお尋ねしておきたい。

○河野(金)政府委員 予算のことではありますので、大蔵大臣が所管上の責任者でありますから大蔵大臣と申しましたが、大蔵大臣もみたくない予算の修正でありました。それを党並びに閣議等においてのまされたのでありますから、この修正に対して、従ってそれから起ってくるであろう、あなたの御心配に対しては一大蔵大臣の責任にあらずして、内閣全体の責任であり、また与党たる民主党全体の責任であり、また一方この予算の修正をのまされた自由党の諸君も、私は幾らかこの責任を負っていたのである。最終的にはわれわれはその消化のために、大蔵大臣並びに政府は市中銀行等を奨励するであります。しかしもしそれで消化されない場合は、政府はそれの消化の方法を考えていることとは私は思います。もつとさつとくらんに申し上げてすなれば、それは内閣の責任において日銀に引き受けさせるということと

で考えているものという了解のもとに、われわれはのむべからざるものをのんだというふうに御了承願いたいと存じます。

○正木委員 私はこの機会に国鉄総裁に一言お尋ねしておきたいのですが、今あなたが御聞きになったような事柄について、国鉄を監督の立場にある三木運輸大臣から、こうした結果になったのであるというところの何か報告、御相談があったかどうか。この預金部資金からの百五十五億の借り入れのうちから、四十五億鉄道公債に肩がわりをした。これの善後処置について、あなたに対して何か報告、御相談があったかどうか、この一点だけあなたから聞いておきたい。

○河野説明員 まだ最近のことではありますので、詳しいお話は伺いませんが、そういうことになったということのお話は承知いたしております。私どもも非常に心配しておりますが、今伺います通り政府の方で何とか御心配下さることだと私も心得ている次第でございまして。

○正木委員 そこで私は国鉄の事務当局にお伺いしたいのだが、これは政務次官にもよく聞いてもらわなくちゃならぬ。たゞ政府が責任を持ってこの四十五億をかりに引き受けたとして、現実の国鉄の財政状態から見て、それで果して国鉄に満足しているのかどうかというところに大きな疑問があるのです。と申し上げることは、私は非常に小さい点に触れますが、まず第一に政府預金部の資金の借り入れの利率は六分五厘だと思っております。それから償還期限は若干期間が長いと見ている。これが一点。次に一体鉄道

公債の場合はどうかという、額面百円に対して九十八円、これは昨年もそうであつたはずなんです。そうするとここで二円の差がきますね。それから公債の場合には利率が七分五厘であつたと記憶している。一部の開きはありません。そして償還期限というものは、政府資金借り入れより短期間でなければならぬはずなんです。そうすると今あなたがわれわれの手に出されたこの三年度の予算、資金計画というものは全体として金額の差は別として、その根底がぐつがえつてくることになりはしませんか。そういうふうには考えませんか。予算技術上からいって、予算編成のつじつまからいけば私もこの数字の帳じりは合せてますよ。合せることはいとやうい。いとやういけれども、中身が本質的に違つてきてはしませんか。これに対して国鉄の事務当局からその具体的なこまかい点もここで明らかにしてもらいた

い。

○石井説明員 ただいまお話のありました預金部資金の借入金と債券発行による場合等の差は、御指摘のように第一に利率が違つております。それから額面を二円低く売り出してありますので、発行価格は当然百円につき二円不足します。そのほか公債発行をいたしますと、証券会社その他に手数料を支払わなければなりません。これらの取扱い諸費も相当ふえて参つております。このほか今回の御修正によつて、従いまして四十五億の公債の発行増によりまして、必要な利子及び経費、それから預金部の方で四十億減りました利率と、これを差し引きますと合計で

経費の上でも二億三千七百万円の増加を来しております。

○正木委員 ちょっと二億三千のところを開きのがしたんだが、もう少し……

○石井説明員 鉄道債券を四十五億新たに発行増加いたしますと、利息のほかにさらに発行差額、それから手数料、そういうものをいれまして全部でこれが四十五億に相当いたしますものが三億六千七百万円ございまして。しかし一方運用部資金からの借り入れの四十億が減りますから、この利息が一億三千万円減りますので、その差の二億三千七百万円、これだけ経費が増加いたすということになります。

○正木委員 もう一点経理局長にお尋ねしますが、償還の期間の相違がそこに出てきまして。その差額の利率の計算がその中に入つていますか。入っていないという、今のあなたの答弁は決して正確なものではないということになりますよ、あなたの当初出した計画と比べて。

○石井説明員 御指摘の償還期限が、運用部資金と公債債券とは異なっております。しかし私がたゞいま申し上げましたのは、本年度の経費予算の相違だけでございまして、長期の資金計画といたしまして、おっしゃるような四十五億振りかわつたところでは相当質的な変化を来しております。長期計画を立てる上には大きな影響があると思ひます。

○正木委員 そこで事数字上のことになりましてから、政務次官にお尋ねしないで、私は運輸省の監督局長にお尋ねしたい。植田さん、表面から見ては、要するに国鉄の当面の計数上では

二億数千万円でかりに事は済みますけれども、長期資金計画という面から見ると、それから長期工事計画の面から見た場合では、国鉄として簡単に政府決定だからといって、それで満足でございませうとは言ひ切れない事情があるのではないか。これは当然でしょう。全体が計画が変わってくるわけですから。そうでしょう。その点について一連運輸省としてはこの跡始末をどうつけるかということ、当然国鉄を監督する立場にあるあなた方は、かりに政治折衝によつてそのことがきまり、閣議決定したあとで、この事後処理については大蔵省の事務当局と、当然あなた方はやらなければならぬ義務がある。そうでしょう。その大蔵省との事務折衝の経過をここで明らかにして貰う。

○植田政府委員 実は御指摘の通りと思いますが、両党の話し合いがきまりました、大蔵省もどういふ計数になるかという点につきましても連絡を保つておったわけですが、大蔵省の事務当局にも両党の決定が下つて参りましたのがごく最近でありまして、ただいま経理局長が御説明しましたような計数がわかつているというふうな段階でございます。ただ今後の長期計画から見まして、もちろんいろいろ考えなければならぬ点もあるかと思いますが、さしあたりの最も重要な関心事は、先ほど御指摘がございました本年度の事業計画が果してこれでうまくいけるかどうか、要するにこの債券に振りかわりましたものが完全に消化できるかどうか、こういうことなであります。この点につきましては、政務次官からお話いたしましたように、大蔵大臣

が責任を持って消化に当るといふ言明も得ておりますし、私も実は主計局長に話しまして、この点については大蔵省としては責任を持つ、こういう言明を得ております。ただもちろん今後の推移につきましては、私も正木委員が御心配のような心配がないわけではありませんので、十分注意をもつて見守りますとともに、さらに事務的に折衝いたしまして、この確保の措置を事務的に固めて参りたい、かように考えておるような次第でございます。

○正木委員 重ねて私は政務次官に——念を押すというと語弊がございしますが、あなたがはつきりと当委員会でおっしゃったんだから御心配はないと思うのですが、日鉄法の第三十九条の十六で「日本国有鉄道は、国会の議決を経た予算に基いて、四半期ごとに資金計画を定め、これを運輸大臣、大蔵大臣及び会計検査院に提出しなければならない。これを変更するときも同様とする。」2「大蔵大臣は、前項の規定により提出された資金計画が国の資金の状況により実施することができないと認めるときは、その実施することができる限度を、運輸大臣を経由して、日本国有鉄道に通知するものとする。」というあるのです。私は監督局長にこの条文の精神はどこにあるかということをお願いしたい。大蔵大臣は責任を持って引き受けると言っているが、しかし大蔵大臣、いや気がさしてあしたやめないとだれも保証できない。そろそろいや気がさしていると新聞も書いておる。またどのように政局が変わらないとも限らぬ。その場合四十五億だけがあとに残ってしまう。現実の問題としてそうでしょう。そこで、その結果この三十

六条の十六がこの条文通り適用されたと、一体国鉄の事業計画はどうなるかという心配が一面私にあるわけです。この点一つ監督局長から、この法の解釈について御説明願いたい。

○植田政府委員 この資金計画におきまして一番問題な点は、申すまでもなく長期資金であります。長期資金のうちでもこの鉄道債券の発行による資金計画であります。この点につきまして、実は二十九年度の例に見まして、当初の発行計画がなかなか思うようにならないということで、年度途中

の債券の発行が予定通りにはむずかし
そうである、先の見通しがむずかしそ
うであるという場合には、やはり大蔵
省と折衝いたしまして、この資金の確
保、その他できるだけあらゆる面の確
保という点につきまして努力して参り
たい、かよろに考えております。た
だ、いまのところは先ほど申しました
ように、債券の発行を責任を持ってや
つていただくということに一応期待を
かけておるわけでありますが、今後の
推移につきましての注意は決して怠ら
ないつもりでおります。

○正木委員 最後に簡単に一点だけ、政務次官にお尋ねしておきたいと思うのです。実は正直のところを言うと、私はまた予算の修正案に目を通しておらぬのですが、けさの新聞を見ますと、財政投融资の中で、何か国有鉄道新線建設として五億が増額されたように報道されておる。そして実は閣議等において通産大臣及び労働大臣と運輸大臣との間に、この五億の新線建設について意見の対立あるやに新聞は報道しております。

そこで私は率直に政務次官にしかと確めておきたいと思えますことは、これは新聞でございしますから、あるいは眞実はわかりませんけれども、この新線建設として五億が増額された分について、労働省や通産省からこれを失業救済のために、特定の新線建設に投下すべきだというような御意見が出ておるように新聞には出ておるのですが、これは私の常識から申しますと、まことにもつて私には不可解なんです。少くとも国として全体をにらみ合せて、二十五億の新線建設に対する予算ではどうにもならない。そこで金額の

多寡は別として、五億が増額された限り、当然鉄道建設審議会に諮問をし——すでに鉄道建設審議会を通じて政府の方針として決定を見ておる二十三線の新線建設に、優先的にこの五億は当然追加配分されてしかるべきものだと私は思う。しかもその二十三線のうちで、どこから先に手をつけるかということは、一にかかつてこれは今後の問題であらうかと存じます。そういう点について、これは新聞の報道ですから繰り返してこの際はつきりさせておきますが、ここに労働省の政務次官も御出席のようでございますが、私は労働省や通産省がとやかく言う筋合いのものじゃない、こう考えるのです。この点は、はつきりとあなたから承わっておかないと、またあとでごたごたが起ると困りますから、はつきりした答弁を聞かしておいていただきます。

○河野(金)政府委員　この川崎線の問題は私の知っておる範囲では、前から割に超党派的に動いておられたと思います。議員の方もそういうように動いておられましたし、それから石炭合理化並びに失業対策の面から、こういうものをやりたいということでありましたから、私はその当時趣旨には反対ではありませんでした。石炭合理化のために失業者が出る、その失業救済のために全然二十三線と別に、別のワケから予算をお取りになって、新線建設という意味じゃなしに、失業救済という意味においておやりになることであるならば、われわれはこれに反対する理由はありませんでした。だから前回の鉄道建設審議会の小委員会において、通産省から川崎線を二十三線の中

に入れてくれないかというような発言があったけれども、私は率直にその議論はここですべきものではないに、それは別途考えてほしいというのを発言したのであります。だからひもつきで持つてこれらというようなことは、運輸省としては受け入れるわけにはいかないものであります。これも閣議等においても意見が対立したままであります。五億円新線に認めるということはきまりましたが、その五億円のうちに、とりあえず今年度五千万円を川崎線につけて、それを新線の中に入れてくれという要望があったそうでありまして、運輸大臣はそれは了承してはおりません。もちろん正木委員も御承知の通りに、運輸大臣がたいていそこどういふ約束をしたとて、建設審議会にこれは諮らなければならぬのでありまして、その約束は単なる約束にすぎないのであります。二十五億、それに今度ふえたところの五億という予算は、近く開かれるであろう鉄道建設審議会に諮りまして、そのときに一つの意見としてはあるいは申し出なければならぬと思ひます。こういうふうで、通産当局並びに労働当局から石炭合理化並びに失業救済事業の一環として、川崎線をここへ入れてほしいという要望があるが、これをいかに取り扱うかという問題は、かかつてその建設審議会においてこれを諮問しなければならぬ問題であつて、今運輸当局が軽々しくこれを入れるなどという約束をするわけにはいかない問題だと私は承しておきます。

○正木委員 私に政務次官に強く要望しておくのですが、非常に本質的に問題を混乱させておるのです。石炭合理化

の法律案を通じてこれから出るであろうと予想される失業者を救済するため、川崎線であろうとこの線であろうと、それを敷設して失業者をその工事に吸収するのだ、こういう考え方が根本的に間違ひなのである。と申し上げますことは、日本国有鉄道法という法律によつて、この国有鉄道とは何ぞやという定義が、第一章総則の第一条で規定されておるわけです。今財政的に危機に瀕した国鉄が、この破産寸前の国鉄が、当然政府全体の責任においてどうあるべきかという失業救済の問題を——高い利息を払つてそうして借金をして鉄道建設をやつて、そしてそれから利益が上るのではなくて、その建設した鉄道それ自体も赤字の継続ではあるけれども、この法律規定によつて政府からの命令によつて、好むと好まざるにかかわらず今国鉄がやつておる。何も失業救済のために、財政危機に瀕しておる国鉄みづからが鉄道を敷かなければならぬという理屈は、政務次官成り立たないのです。どうかあなた、この点をよく御理解と御研究を願つて、十分大臣と協議されて、そうしてその鉄道建設審議会、それから政府の閣議等においても、今あなたが御答弁下さつた線で行く主張をしていただきたい。このことを強く要望して私の質問を終わりますが、もし今政務次官のおっしゃつたようなことがあやふやにされますと、政府みづからがこの日本国有鉄道法を破棄することになります。そうしますと私はまたあなたと十分理論闘争をやらなくちゃなりません。そういう点十分御配慮の上で、万全の処置をとつていただきたい。以上で私は質問を終わります。

○中居委員 ただいま正木委員から鉄道新線建設に対する質問がありました。これに対して河野政務次官から御答弁がございました。私も正木さんの質問の要旨並びに政務次官の答弁の要旨に賛成でございます。何とかその線でこの五億円の増額の予算を処理してもらいたい、こう考えておるわけでありまして、しかし新聞等で伝えられる面を見ますと、どうしても一まつの不面というものがなくわけではないわけでありまして、労働省は公式の発表として、先ほども申し上げましたような石炭の合理化法の実施によつて生ずる北九州における失業者の対策の一つとして川崎線をやるのだ、そうしてその予算は、先ほど申し上げましたように、今回の増加した五億の予算のワケ内でやるのだと公式に表明しておりますが、一体その真意はどうですか、高瀬政務次官から承りたい。

○高瀬政府委員 先ほど正木さんから、ただいまは中居君からお話がありました。実は労働省といたしましては、大抵失業対策費百六十八億の予算を計上いたしました当時、その当時はいよいよ石炭合理化に関する臨時措置法案が、一体確実に政府から提出されるかどうか、不明確であつたのであります。従つてわれわれとしては労働省の失業対策の百六十八億の中には、石炭合理化に伴う臨時措置法案の結果として現われる失業対策については、予算に計上することができなかったわけでありまして、その大抵の予算の編成が終了いたしましたから、通産省が新たにこの石炭合理化に関する臨時措置法案を今国会に提出することが明瞭になりました。そこでわれわれとしては労働

省として取つた予算のワケ内において、この失業対策を講ずるほかはないということ、特別失業対策事業費といたしまして第四・四半期に約二億、一日四千二百人程度、それから川崎線の建設は、この継続費としては約二十四億程度かかるのであります。本年度分として二億四千八百万円程度の失業対策費の計上が必要である。そうでなければ、せっかく石炭合理化に関する臨時措置法案を政府が提出して、石炭のいわゆる基幹産業の振興をはかろうと思つても、それこそ社会党の諸君も失業対策に対する線で見れば、おそろしくこの法案が目の目を見ることはなかなかむづかしからう、こういうことで私どもは日夜党とも折衝いたし、労働大臣もこの点に關して非常に心勞しておつたのであります。ところが最近の自由党と民主党の予算折衝において、五億の鉄道建設費というものが計上されておる。もちろん先ほど正木君の言われましたように、失業対策のためにいよいよ鉄道建設費を労働省が持つて、それによつて失業対策がきつて、それによつて失業対策がきつて、それによつて失業対策がきつて、これはごく普通の見解である、これはごく普通の見解であります。しかしながら御承知のように北九州の炭鉱地帯でおそろしく法案が通りましますと、約六万人の失業者が出るだろうとわれわれ予想しておるわけでありまして、従つて一般の失業対策費はもちろ、この方面に使用すると同時に、特殊なこの石炭合理化に伴う輸送の増強、あるいはそれによる単価の低減、その他失業対策という意味も含めて、ちょうどあの筑豊炭田の中心にありますところの川崎線を建設して輸送の増強をはかり、石炭事業の振興並

びに失業対策のためにこれを使いたいという熱意から、実は突如としてこの五億の鉄道建設費が計上された。なるほど理屈から言つて二十三年の予定線に全部その五億を使うのが当然であらうと私は考えますが、この際やはりこの特別な意味を持つております川崎線の建設というものの、特に炭鉱地帯のまんなかにあつて、失業対策に非常に貢献ができる、この川崎線の建設について何とか一つこの五億の中で、せめて本年度は五千万円でも入れてやつていけなかつたという要望は出したのであります。それはおそろしく社会党の方々も失業対策という観点からは賛成でございます。まづ、こういう金の回し方は反対だと言われるかも知れませんが、私どもとしてはこの五億は何とかさういふふうに使つて、この際石炭合理化を促進したい、こういう熱意で実は公式に党とも交渉しておるのであります。予算面に、今度の修正に、この五億の内容を、四億五千万円はこう使ひ、五千万円はこう使ひということを明示することはなかなかむづかしいのであります。それまで希望しておる。その前に約五億程度の増額も要求した。ただ要求してそれが乗らなかつたことは、労働省がだらしがないからだと言われればそれまでであります。突如としてこの五億が乗る以上は、われわれとしてはむしろさういふふうな政治的意味に、全部を失業対策のみに使つてほしいと氣持を持つておる。おそろしくこの点は社会党の諸君も反対されない、さういふ意味で私どもは実は考えておるわけですから、その点一つ誤解のないようにお願いします。

○中居委員 石炭合理化法の是非はまた別の問題でありますから論じませんが、ただこれが実施せられることによりまして、炭鉱地帯における失業者が出ることは、当然これは予想せられております。私も一方法案に反対という立場をとりながらも、なおかつこの失業者が急増するという現実をどう処理したいかということにつきまして、しばしば政府並びに労働省あるいは厚生省当局に、この対策ということを強く要請して参つたのであります。すでに五月の二十八日だったと私記憶しておりますが、通産省並びに労働省におきましては、その失対事業の一環として、北九州における川崎線の建設を実行するのだ、こういうことを正式に表明せられております。今回の五億円の新線建設の増額というのは、先週の土曜日でしたか、六月四日ごろに大衆民主党和自由党との間の修正予算の妥協が成り立ったのでありまして、少くとも労働省あるいは通産省が川崎線を云々した五月二十八日当時においては、何ら話題に乗っていませんでした。従いまして、たとえ川崎線を二億四千万円ですが、ないし三億円投じて失対事業としてやるということを考えておられたとしても、おそらく鉄道関係の予算とは別ワグとしての方法を考えて、通産省あるいは労働省がああいう公式な発表をなさったのではないかと、こういうふうな私にも承知しておりますが、この五億円がきまりましたならば、急にこれにおぶさつてくるというような発言を労働省がなさるといふことは、私は非常に信義に欠けておるのではないかと、こういうふうな考えておるのであります。

が、この間の経緯をもう一度御説明願いたいと思ひます。

○高瀬政府委員 実は私どもとしては、予算の折衝が始まったとき、ちゃんとその点は約五億程度の失対事業の費用が要するというのを、党側にもはっきりと申し述べておいたのであります。そこで小くとも鉄道建設に關して二十五億の予算がすでに取られておりなかつたことは私も承知しております。しかし突如としてこれが乗るといふことも、私は実ははなはだ不明ながら想像しておらなかつた。しかもこの鉄道建設をやるといふ以上は、失対事業の意味も含め、炭鉱地帯における失業対策を含めた川崎線の建設ということには必ずしも不合理でない、こう思ひましたし、それから石炭鉱業合理化臨時措置法案の提案に際して、通産大臣が特にいわれる失対事業の一環として、鉄道の建設その他を推進するということを公式に国会で表明された。これは内閣としても重大な責務であるかと存じます。その点は私は労働大臣にも指摘いたしました。鉄道建設ということをして失対事業の一環としてということとは、通産大臣の公式なあの提案理由の説明の中に確かにございます。ですから、この問題について五億の鉄道建設の新しい費用が盛り込まれるならば、失対事業の方もほかに費用がないのでありますから、これの中に含めて、せめて五千万円でも入れるのはどうかという主張をするのは、私どもとしては当然だろうと考えて盛んにやっておりますわけでありまして、従つて、閣議において朝日に載つたようなああいう論争があつたことも、私は事実であらうと思ひます。今その閣議において決定しないのを、何も政務次官のごときがこれこれ言う理由はないのでありますけれども、ちよつと聞くところによりまして、閣内ではだれか代表選手を選んで、閣僚の中でこの問題について政治的に善処することを相談するということも聞いております。その相談の結果が運輸審議会を通るか通らぬかは別でありますけれども、何れも葉もなければ、先ほど中居君も言われ、正木君も言われたように、この五億の建設予算は二十三線に計上されて論議されるのは当然であり、私もその点反対ありません。しかしながら閣内においてある程度の政治的考慮が加へられて、この問題について一応運輸審議会に、多少失対事業の意味を含めたものを審議に上せるところまでいくかどうか。いつて否決されればこれは私ども何とも言へませんけれども、なるべくそこまではやりたいと思つておる、労働省の立場としてははつきりその考えを持つております。

○中居委員 労働政務次官のお話もよくわかります。しかしながら、労働省が当初考えておりましたように、この五億円というものと関係なく、国鉄予算とは全然関係なく、失対事業費として川崎線をお考えになられることは、私ども大いに賛成でもあります。御援助申し上げたいと思つておりますから、どうか国鉄の五億円の増額分に色目を使わないで、労働省は労働省で当初の考えの通り、別ワグから失対事業費を捻出して対処してもらいたい、こう思ふわけでありまして、それからさらに、おわかりと思ひますが、当初本年度の建設資金は六十

五億を要求したわけですが、それに対して二十五億の割当てをございまして、この二十五億をもつては全然工事というものに着手する見通しさえもつかない、こういうのが現状であつたわけですね。それにわずかながらも今回五億円が増額せられたことによつて、あるいは消極的な建設方法かもしれませんが、何とか本年度も建設工事というものが施工できるのではないかと、いううな一歩進展を見ました今日でございますから、労働政務次官もこの間の事情をよくお考えになつて、あまり横車を押さないような発言をしていただきたいと思ふわけでありまして、

さらに河野政務次官にお願い申し上げます。これは、先ほどあなたが言われたこととは、強くて五億円といふものを処理するということを、もう一度当委員会において言明していただいて、この問題についてのピリオドを打ちたいと思ひます。どうぞお願い申し上げます。

○河野(金)政府委員 私たちは、当初はこの三十三年度の予算を国会に提出しておりましたから、いろいろ不満はありましたが、鉄道の建設、港灣あるいは気象台関係の定額観測等、非常に国民の要望もあつたから、目的を達せられなかつた。けれども不満なものが三十三年度予算があつたうらに落ちついて、国会に提出されておりましたから、国会に提出されたが、予算がいよいよ衆議院の大詰めにかけて二百十五億というふうな一根本拠はどこにもありません。ただ最初自由党が四百三十億円の修正を出してきた、その半分というだけあります。それで二百十五億という修正ができる以上は、われわれが満たされなかつたところの予算の増額を要求することは当然でありますから、鉄道建設新線関係、それから港灣関係、定額観測、こういうふうなものについて強く予算の修正をしたわけでありまして、そしてこれは運輸委員会においても、前に港灣関係の予算等で百五十億くらい取れよう、数字ははつきり表に出ておらなかつたにしまして、内容においてはさういふ決議までいたしておりましたから、その点においてもわれわれは五億くらいではない、もう少し要求しておつたが、不満足ながら五億円が認められたわけでありまして、この五億円をふやした三十億円で鉄道建設審議会の議に付したいと思つていたのであります。今高瀬君から希望を申し述べられましたけれども、これはかかつて鉄道建設審議会の議に付たなければならぬ問題でありますから、そこにおきまして社会党の諸君なんか猛烈に要求でもされて、みなが賛成すればいいが知らず、それでない限りはわれわれはやはり二十三線にふえた五億を加えての配分をするというふうなことは考えておるのであります。

○「了解」と呼ぶ者あり
○永山委員 ただいまのお言葉を聞いて、河野政務次官は毅然として二十三線へ割り込ませないような態度で努力されるような空気が見えますので、了解という言葉もございまして、これは非常に利害関係を持っておりますので、断じて二十三線のうちへ入つてもらつては困るということ、ことに高瀬政務次官に——なかなか政治力を

持つておられますから、一応強く押えておきませんと非常に危険があるように思いますが、ことに河野政務次官はこの審議にかけてみるような空気でござい

ますが、断然かけるに及ばぬこととございまして、二十三線へプラスして出すなということは、内部で葬り去るべきであると考えておるのでござい

ます。ということとは、高瀬政務次官はこの委員会へあまりお出になりませんが、二十三線の関係者はほんとうに血

の出るような叫びによりまして、強く要望をいたしてきたのでござい

し添えまして、特に河野政務次官の大決意をさらにお願いたしたいのであります。

○河野(金)政府委員 答弁する必要はないと思いますが、この委員会の御意

思はわかっておりますし、その上にあなたのような強い激励があれば、なお

元氣を出して二十三線を死守いたします。同時に失業救済事業とか、その他

しい路線が党利党略で作られるならば私も黙りますが、国家のために必要な

路線を作るかどうかが問題なので、そうでなく作られるならば、それはやはり

なわ張り根性だからやめてもらわなければならぬ。私はわが国の現下の国

民生活の実態から考えて——永山君は木の根を食っている云々と申されまし

たが、われわれ福岡県では十萬の炭鉱労働者が失業し、妻を売り、娘を売っ

ているような状態である。あなた方新聞を見たら、その惨状見るに忍びない

ものがある。日本のいかなるところよりもこの実態は深刻であります。私も

議員の一人として、自分のことだけの利害を主張しません。これは国全体を

考えて議論をいたさなければならなりません。

そこで労働次官にお尋ねいたしますが、あなた方この線を計画される

ときは、全然予算上の措置というものはなかったのですか、その点はいかが

ですか。

○高瀬政府委員 その点はもうすうす炭合理化法案というものが

出るといふことを聞きました。ところが政府として正式にこの予算を編成する

ときは、先ほどもその点は申し上げた百六十八億の失業対策費を計上して、大

体の骨組みができるときには、いまだ炭合理化法案なるものは影も形もな

かったわけでありまして、従ってこれに対する予算を的確に計上することがで

きなかつた状態でありまして、

○池田(順)委員 その失業対策分として考えたものは、その中からさける分

がありましようか。

○高瀬政府委員 それは予算の性質上

が、あなた方この線を計画されるときは、全然予算上の措置というものは

なかったのですか、その点はいかが

ですか。

○池田(順)委員 それは今労働政務次

官と運輸政務次官が、厳格に申せば相異なる御意見を

出されておられる。しかし今国鉄全般につきましても、あに新線

のみならず、車両改良にいたしまして、その要求がその通りに現実に

通っておりません。しかし考もあ現実というものは無視できません。われ

わが理想を説いても、理想が一挙にできなければやはり改善の策をとる以外

にない。そこでこれは政務次官同士がそういうことでなく、やはり内閣とし

ては当然の政治的な配慮を伴って解決をしなければならぬ。本委員会の先

ほ

○永山委員 関連して。ただいま池田

君から落選しておったからということ

は

ですが、私はすでに昭和十二年から出ておりまして、三江鉄道の開設当時から関係者でございまして、特に三江鉄道は路線まで敷かれておるものを、戦時中鉄の関係で取り払ったというような状態で、陰陽連絡の最も重要な路線でございまして、これがこの二十五億の予算では全く事業を中止しなければならぬという運命に追い込まれつつある状態でございまして、この事情、ことに今日炭鉱方面におけるところの失業関係で非常に苦しい状態であるのと同じように、農村におきまして、事実においては娘を売り、生活は最も困窮状態にあるのでございまして、今日都会において勤めております赤線区域等の関係の者は、むしろ農村側の方が非常に多いのでございまして、その困窮状態というものはなほだし、ことにそれらの三江線付近の地帯は全く山村地帯でございまして、耕地面積はほとんど持っていないのであります。山林だけによって生活をいたしておるような状態でございまして、これら諸点から考えましたときにおいては、その失業対策としての地位から見ましても重大なものであるものであります。実に二十五億の金額におきましては、七線の路線がこれを継続できるかどうかという運命に立ち至っておる点等を考慮の上、十分一つ御検討になっていただきたいということを、さらに一つつけ加えて要望しまして発言を終わります。

○原委員長 本日はこの程度として、次会は公報をもって御通知申し上げます。

午後三時十五分散会

〔参照〕
道路運送車両法の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書
〔都合により別冊附録に掲載〕