

第二十二回国 参議院運輸委員會會議録 第十二号

(一六三)

昭和三十年六月二日(木曜日)午後一時五十分開会

出席者は左の通り。

委員長 加藤シヅエ君

理事 仁田 竹一君

委員 早川 慎一君

重盛 壽治君

木島 虎藏君

入交 太藏君

岡田 信次君

川村 松助君

一松 政二君

山縣 勝見君

高木 正夫君

三木 與吉郎君

内村 清次君

小酒井義男君

片岡 文重君

三浦 義男君

三木 武夫君

運輸大臣 山内 公敏君

運輸大臣官房長 梶本 保邦君

運輸大臣官房會計課長 真田 登君

運輸省自動車局長 植田 純二君

運輸省鉄道監督局長 細田 吉藏君

運輸省鉄道監督局長 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

運輸省鉄道監督局長 常任委員 古谷 善亮君

常任委員 田倉 八郎君
會専門員 十河 信二君

説明員

日本国有鉄道総裁

本日の會議に付した案件

○連合審査會開會の件

○公聴會開會に關する件

○自動車損害賠償保障法案(内閣送付、予備審査)

○運輸一般事情に關する調査の件

(昭和三十年度運輸省關係予算及び日本国有鉄道の予算に關する件)

○委員長(加藤シヅエ君) これより運輸委員會を開會いたします。

まず、連合審査會に關する件についてお諮りいたします。

本院規則第三十六條に基き、地方道路稅法案について大藏委員會と、地方道路稅與稅法案について地方行政委員會と、それぞれ連合審査會を開會することに御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○委員長(加藤シヅエ君) 御異議ないと認め、さう決定いたしました。

ただいまの決議に基き、委員長は大藏委員會及び地方行政委員會に申し入れることといたします。

○委員長(加藤シヅエ君) 次に、公聴會の開會承認要求に關する件についてお諮りいたします。

自動車損害賠償保障法案は一般的關心及び目的を有する重要案件でありますので、利害關係者及び半識經驗者等から意見を聞いて、審査の参考に資する

ため、公聴會を開きたいと存じます。が、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○委員長(加藤シヅエ君) 御異議ないと認め、さう決定いたしました。

公聴會の日時、問題、並びに公聴人の被及び選定、その他手続等は、委員長及び理事に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ふ者あり〕

○委員長(加藤シヅエ君) 御異議ないと認め、自動車損害賠償保障法案について、公聴會開會承認要求書を議長に提出することといたします。

○委員長(加藤シヅエ君) 次に、自動車損害賠償保障法案について、政府委員より補足説明を願います。

○政府委員(眞田登君) 自動車損害賠償保障法案の概要について説明いたします。

最近におきます自動車運送の発達には、まことに目ざましいものがあります。その両数について見ましても、終戦の年には約十四万二千両にまで激減したものが、僅か十年後の二月末におきましては約百三十四万両に達し、戦前最高の昭和十三年の約二十二万両に比ば六倍をこえようという盛況を示すに至っておりますが、今後ともこの勢いはいささかも衰えるきざしをみせようとしたておりません。このよう膨大な両数が、今日目のあたりにごらんになる通りの自動車交通の輻輳をもちたらしめたのであります。

しかしながら、これとともに、諸般の事故防止対策の強化徹底にもかかわらず、自動車事故はおおむね車両数の増加に比例して激増の一途をたどつておりました。まことに憂慮すべき事態に至つておるのであります。これを自動車事故件数についてみると、二十八年は六万二千二百九件、二十九年は七万四千五百六十件で、戦前最高の両数をこえて三十一万両に達しました。二十四年の実績に比ばまして、二十八年が三・二倍、二十九年が三・七倍という増加率を示しており、また、死傷者数について見ますと、二十八年が五万八千九百七十八人、二十九年が約七万二千五百人で、二十四年の実績に比ばまして、それぞれ、三・二倍、四倍という増加率を示しているのであります。すなわち、昨今では、昼夜を通じて一時間に約八人の事故が発生し、これによりまして約八人の犠牲者を齎すに至つておるのであります。

自動車事故の対策といたしましては、一般國民における交通道德の高揚、警察における交通取締の強化、運輸省における自動車検査の充実等その防止対策の強化徹底が何よりも必要であることは、今さら申し上げるまでもありません。私も関係者としていたして、今後とも、事故防止対策の強化徹底によりまして、悲惨な事故を未然に防止するよう努力する所存であります。

しかしながら、一方におきまして、まことに遺憾なことではありますが、ある程度の自動車事故発生は、不可避な現象を呈していることを否定することのできないのであります。産業革命によつてもたらされた機械文明の高度の産物といへます自動車が生産社会はもとより私どもの消費生活にまでも深く浸透して参りました昨今におきましては、その高速化、大型化および輻輳化によりまして、國民のすべてが日夜自動車に接し、その危険にさらされているからであります。

諸外国におきまして、自動車事故による被害者を救済するため、自動車損害賠償保障制度がつとに確立を見ましたのも、このような事情のもとにでありました。最初の立法例は一九〇八年にオーストリアにおいて見られ、その後一九三〇年代にかけて各國において成立を見るに至つたのであります。

本法案は、諸外国の立法例にならひまして、自動車損害賠償保障制度を確立し、不可避的な自動車事故による被害者の保護に万全を期せんとするものであります。去る第十六国会におきまして改正された道路運送法の第二百二十五條の二の規定の趣旨にも沿うものであります。

以下、本法案の要点について御説明いたします。

本法案は、七章九十一條及び附則から構成されておりますが、これを大別いたしますと、第二章にありますが賠償責任を適正にするための規定と第三章から第五章までにあります賠償能力を確保するための規定との二つになるのであります。

第一章は、本法案の目的と定義とを規定するものであります。

第一条の規定は、本法案の目的を規定しております。道路運送法第二百二十五条の二の趣旨に従い、自動車による人身事故における損害賠償を保障する制度を確立することによりまして、被害者の保護をはかるものであることを宣明するものであります。同時に本制度が反射的效果として自動車所有者側の経理的基礎の安定をもたらす、自動車運送の健全な発達にも資するものなることを規定するものであります。

なお、本法案におきましては人身事故のみを対象とし、物損事故を対象から除外しておりますのは、制度の漸進的実施を期したものであります。

第二条の規定は、本法案における用語の定義を規定するものであります。

第一項は、本法案の対象とする自動車は、道路運送車両法による自動車であり、スクーターまでも含まれることを規定してあり、第二項は、本法案中に使用される運行とは、道路運送車両法による運行と異なり、道路の内外を問わないことを明示しております。

第三項の保有者とは、保険契約に関する規定において用いられる用語であります。第四項の運転者とか正当な権限がなくて自動車を使用する者とか対照的な概念でありまして、自動車の所有者や賃借人が通常これに該当するものであります。

第四項の運転者とは、保有者に対照した概念であります。助手を含みますが、保有者みずからが運転する場合は含みません。

第二章は、自動車による人身事故の

場合におきまして、保有者等自己のために自動車を用いるに供する者の損害賠償責任を適正にいたしますために、民法の特例を設けるものであります。

現行民法によりまして、被害者は故意または過失が加害者側にあることを自分の方で証明しなければならず、第七百九条による損害賠償を受けられないことになつておりますが、先にも触れましたように、自動車事故の発生が不可避的なものと観念せざるを得なくなつた現状におきましては、被害者の保護をはかるために必ずしも衡平なものといえなくなつて参つたのであります。ここにおきまして、自動車事故と同じく、高度の機械文明が不可避的にもたらすものといえます工場災害及び鉱害に対し、つとに採用されております無過失責任主義にならしまして、自動車事故に対しても、その賠償責任を無過失責任主義へ接近させることにしたのであります。

第三条は、これを規定したものであります。保有者その他自己のために自動車を用いるに供する者は、人身事故に対して、自己及び運転者に故意過失がなく、同時に被害者または第三者に故意過失があつたことを証明できない限り、賠償責任を負うことになつているのであります。本条によりまして、訴訟責任及び責任の主体に関しまして、民法の特例が設けられるわけでありまして、最近における判例を見ましても、訴訟法的にはすでにこのような線に近づいてはいる模様であります。

自己のために自動車を用いるに供する者の損害賠償責任につきましては、第三条の特例のほかは、すべて民法の規定によるのであります。慰謝料に関する第七百十條及び第七百十一條、共同不法行為に関する第七百十九條等すべて運用されることになりまして、第四條は、この旨を規定しております。なお、運転者の損害賠償責任につきましては、現行通り、民法の規定によることにいたしました。

第三章は、自動車側に常時賠償能力を確保するための措置の骨幹をなす強制保険制度につきまして、主として大陸法系の例にならひ、規定するものであります。

第一節は、自動車損害賠償責任保険の締結強制について規定してあります。

第五條は、強制保険の実体規定でありまして、自動車はこの法案で定める責任保険に付保されているものでありま

せん。運行の用に供してはならないことになつております。ただし、第十條にありまして、国、会社、都道府県等の自動車に對しましては、賠償能力の点から法律において、適用を除外いたします。また政令により国際慣習から外交官等に対しても適用しないことになつております。

第六條は、強制保険の保険者を定めるものであります。すでに任意の自動車損害賠償責任保険を運営している民間保険会社及び外国保険事業者にこれを任せようとするものであります。なお、本保険の事業運営につきま

しては、第三節において嚴重な監督規定が置かれております。

第七條から第九條までの規定は、強制保険制度の勵行をはかるための措置であります。これによりまして、原則として自動車は、今後、道路運送車両法による自動車検査証と道路交通取締

法による運転免許証とのほかに、本法による自動車損害賠償責任保険證明書をも備へなければ運行の用に供してはならないことになり、また、道路運送車両法による自動車登録、検査その他の処分を受けるについても、同證明書の提示が必要となるのであります。

第二節は、強制保険の契約について規定を本保険について具体化したものであります。第三條の規定による賠償責任の発生を保障事故とし、保有者およびこれと不真正連帶債務の關係にある運転者を被保険者とする旨を明記してあります。本保険の保険金額は、第十三條の政令で業態別車種別に定め

ますが、ただいまのところ、一人当たり死者三十万円、重傷者十万円、輕傷者三万円、一事故当たり三十万円ないし百

万円という試算を持っております。

第十四條は、商法第六百四十一條の特則であります。現行法によりまして、保険契約者または被保険者の惡意による場合はもとより、重大な過失による損害についても保険会社は免責になるものであります。これでは被害者の保護に万全を期せられせんので、保険の範圍外であります惡意の場合についてのみ免責とし、重大な過失による場合その他いかなる場合にも免責を認めないこととしたのであります。これによりまして、現行のように保険約款に各種の免責事項を設けることも認められなくなるわけでありまして、なお、惡意による場合にも、あとで申し上げます通り、別途被害者の救済策を講じてあります。

第十五條及び第十六條は、賠償責任が確定した場合におきまして、被害者に迅速確実に賠償が行われるようにするための規定であります。第十五條の規定によれば、被保険者は被害者に賠償の支払いをしなければ、保険金の支払いを請求することができないこととなり、第十六條の規定によれば、被害者は、被保険者に対してでなくとも直接保険会社に対して賠償を請求する道が開かれるのであります。この場合におきましては、保険契約者または被保険者の惡意による場合にも支払われることになつておりますが、保険として免責事項に属します。政府に對して賠償を請求することができるとにしてあります。

第十七條は、賠償責任がまだ確定しない場合におきまして、被害者が、当座の出費にあつては、賠償額の一部を保険会社から仮渡金として支払われる道を開くものであります。仮渡金の額は、ただいまのところ、保険金額の四割ないし一割を予定してあります。

なお、仮渡金を支払つたあとにおきまして、保有者に賠償責任が発生しなかつたことが判明したときは、保険事故には該当しませんので、惡意による場合と同様に、政府に對して賠償を請求することができるとにいたしました。

第十八條は、被害者の保険会社に對する賠償の直接請求権及び仮渡金請求権が、社会保険における保険金請求権にも比すべき地位にありますので、これに差押禁止の措置を講ずるものであります。

第二十條は、商法第六百四十四條に

規定されており、契約締結時に申し込者が告知すべき重要な事実等の内容を、簡明に法定するものであり、この告知義務違反による解除の要件を明確にするものであります。

第二十一条及び第二十二条は、保険責任に空白が生ずることを防止するための規定であります。第二十一条は、商法第六百四十五条の特則でありまして、現行法によりまして、ハイヤー、タクシの車を自家用車といつたつたりにして、契約締結時における告知義務に違反したときには、将来にわたつて保険会社は解約することができ、解除前に事故が発生しても免責にされておりますが、これでは被害者の保護に欠けることにもなりますので、この場合においても損害を填補することにするものであります。

第二十三条は、商法第六百五十六条及び第六百五十七条の特則でありまして、現行法によりまして、自家用車がハイヤー、タクシに変わつたりして、保険期間中に危険が増加または変更したときには、保険契約が効力を失ひ、または保険会社が契約を解除することができることになっておりますが、これではやはり被害者の保護に欠けることにもなりますので、本保険については、このような場合には当然に新たな危険に対応する保険契約に変更されたものとみなすものであります。

以上が本保険契約についての商法の特例であります。本保険も責任保険の範疇に属しますので、第二十三条によりまして、このほかの事項について商法のうち損害保険の総則を適用することにしたしております。

第三節は、強制保険の保険事業について、保險業法、損害保険料率算定団体に關する法律および外國保險事業者に關する法律の特例を規定するものであります。

第二十四条は、保險会社に對し本保險の引受義務を課するものであります。自動車側には付保を強制いたしますが、保險料の支払がない場合等正当な理由がある場合には拒絶できることは、當然のことであります。

第二十五条は、保險料率の認可基準を設け、その算定に當りましては、適正原価主義をとり、營利目的の介入を許さないこととしております。この措置は、本保險運営におきまして最も重要なものであります。保險会社を保險者としながらも、本制度の社會保障的色彩にかんがみまして、保險運営において非營利性を確保しようとするものであります。

第二十六条は、保險約款および保險料率に關する大藏大臣の処分につき、運輸大臣の同意制を設けたものであります。保險行政と自動車行政との調整をはかつていのであります。

第三十条は、本保險の代理店につきまして特に法律的地位を付与し、強制保險制度の円滑な実施を期したものであります。

第四節は、自動車損害賠償責任保險審議会の設置を規定するものであります。本案審議会は、強制保險の運営の民主化をはかりましたため、大藏大臣の諮問機関として本保險に關する重要事項を調査審議し、及びこれらに關し必要と認める事項を關係大臣に建議するものであります。第三十四条および第三十五条に規定してあります。

に、關係行政機關の職員四人、學識経験者三人、自動車運送に關し深い知識及び經驗を有する者二人並びに保險事業に關し深い知識及び經驗を有する者二人總計十一人の委員をもつて組織するものであります。

第五節は、強制保險に對して行政府の再保險事務について規定するものであります。本保險が、自動車側に付保を強制したり、保險会社に引受義務を課したりして、社會保障的色彩が濃厚なものであることにかんがみまして、その保險運営につきましては、國が介入することが適切と考えられます。また、本保險につきましては、保險会社は引受義務を課せられたり、保險料率の算定に營利目的の介入を許されなくなりましたので、その保險運営につきましては、その危險の一部を國が負擔する國營再保險の形態が望ましいと考えられるのであります。

第四十一条は、再保險の當然成立制を規定し、第四十二条及び第四十四条は、本再保險事業が元受保險の六割を比例再保險すべき旨を規定するものであります。

第四十三条は、再保險料率に關する規定であります。再保險料は、元受の純保險料の六割を予定してあります。

第五十条は、本再保險特別會計に對します一般會計からの繰入方法でありまして、業務費を國庫負担すべき旨を規定してあります。本年度予算案としましては、千八百三十九万六千円を計上いたしております。

このほか、本再保險事業に關しましては、農業共済再保險、漁船再保險、輸出再保險、木船再保險等政府の再保險事業における例にならしまして、第四十八条の免責、第五十一条の審査の請求等種々規定いたしております。

第四章は、強制保險制度の例外的方法として、アメリカの例になら、自家保障制度について規定するものであります。

第五十五条は、強制保險制度の特例を認めるものであります。多数両数の所有者で實力信用あり、事故率の少い者が第五十六条の許可基準に適合して運輸大臣の行う自家保障の許可を受け、付保することなしに自動車運行の用に供することができ、道を閉ております。これらの者の賠償支払能力につきましては、保險に於けることを強制しなくても本法案の目的を達成することができると考えられるからであります。

自家保障者は、第五十七条により、保險のかわりに賠償支払準備金の積立を強制され、同時に、これに見合う資産については、流動性を担保するより第五十八条によつて規制を加えられることとなるのであります。準備金の積立額は、おおむね強制保險の純保險料を基準として算定する予定であります。

第六十条の先取特権及び第六十一条の仮渡金の制度は、自家保障者における被害者の保護に万全を期したものであります。仮渡金を支払つた後において、賠償責任が発生しなかつた場合における政府補償につきましては、強制保險の場合と同様であります。

第六十六条は、許可の取消しを規定してあります。特に引き続き自家保障者たる者が被害者の保護に欠けるおそれがあると認めるときを要件とし、本制度をきわめて嚴格に運用しようとするものであります。

第五章は、強制保險又は自家保障制度によつても保護し切れない被害者に對して行います政府の保障事業について、規定したものであります。

第七十二条は、保障事業の業務を規定するものであります。業務といたしましては、ひき逃げ事故又は正当な權原がなく使用した者もしくは付保義務違反者による事故の被害者に對して保險金の支払いに相當する金額を填補いたしますことと、さきに申し上げましたように、保險契約者または被保險者の惡意による場合の賠償額の支払いと、賠償責任がなかつた場合の仮渡金の支払いとに對しまして、保險会社に補償することとの二つの分野があるからであります。なお、保障事業の窓口業務につきましては、第七十七条によりまして、保險会社に委託する道を開いてあります。

第七十三条は、保障制度が各種保險制度によつても救済し切れない被害者に對する最終的救済措置であることにかんがみまして、社會保險による給付との調整等を規定したものであります。

第七十六条、第七十八条、第七十九条及び第八十二条は、保障事業の財源について規定するものであります。

第七十六条は、代位權又は返還請求權の設定によつて填補額を回収する道を開き、第七十八条は、保險会社自家保障者等に賦課金を課し、第七十九条は、義務違反者から過怠金を徴収するものであります。

第八十二条は、保險事業に對する國、外交官等の自動車に對する賦課金相

大切なことじゃないか。そうすれば、多少の無理も何とかなり切り抜けてゆくことができるんじゃないか。これが私どもが教を受けた後藤新平先生の大家族主義の根本精神だと思ふのであります。多数の従業員自身が大家族であるがごとくに、親が子を思い、子が親を思うように、お互いに辛苦をともにし、責任を分かち合つていくというのみならず、その従業員を包容しておる家庭までがこれに協力をする、これが大家族主義だと思ふのであります。そういう家族主義を私はもう一度一つ職員の間で呼び起したいということを考へておるのであります。綱紀の肅正と申しまして、一番もとは道義の確立、道義の確立のまたもとは家庭生活が正常であるということじゃないかと思ふのであります。そういう点から申しまして、私は今申し上げましたような大家族主義というふうなものが今日のこの国鉄の再建に最も根本的な、基礎的要件じゃないか、こう考へてこの点を目下つとめて強調いたしておる次第でございます。

なお、私は先だつてごあいさつの際にも申し上げておきましたが、われわれ国鉄に職を奉じておる者が、国鉄をいづゆる国鉄一家の私有物であるかのごとくに考へておるような間違つた考へを持つておる者があつては大へんだ。国鉄は本来国民のものである。国民の国鉄を、国民のために国民にかわつてわれわれが運営をおあずかりしておるのである。国民の声はきける限り聞かなければいけない、それにたえなければいけないということを考へております。これがまた綱紀を肅正する大きな手段になりやしないか。それ

につきまして、私自身陣頭に立つて実践執行することが必要であるところ考へまして、私は毎朝登庁いたしますと直ちに、広報係員をして前日の国民の声を、私自身も注意して見ておりますが、さらに専門のそういう係の者をしつて調べまして、その要点を私に報告し、これに対してはこういう回答をしたい、これに対してはこういう処置を講じたい、こういうことを研究したいというふうなことを相談をして、措置を講ずることに取り計らつておるような次第であります。

これが今やっております、御質問に對する私の回答であります。○内村清次君 ただいまのお言葉は、十分に私の質疑の意味がおわかりになつておるかどうかという点で、私もまた質問の要領が通つたのではないかとと思はれますけれども、私が導ねようとするのは、第一点におきましては、運輸大臣の指導方針と申しますか、要望と申しますか、この点は十分結核といたしましてお聞きになった。この要望は十分今後の施策において実行するといふお考えがあるかどうかというところが、第一点です。

して十分なる鉄道本来の仕事をやつていかなければならない、こういうような考へですが、大家族主義は、ただ職員が朝出るときに非常に家族と一緒に氣持よく出ていくというふうな、こういう精神形態を大家族主義と、こうおっしゃるのか、この点の解明が私どもはどうかまだはっきりいたさないわけですか。この点が一つ。

いま一度これは端的に解明していただきますかと思ふのであります。○説明員(十河信二君) 私は先刻の御質問でいろいろおあげになつたその中で、まず綱紀肅正のことについて答へるというふうな解釈をして、今申し上げたようなお答えをしたのであります。

ように、国民のためにはかつて利益になるような処置を講ずる。国鉄一家と国鉄の大家族主義をはき違える、いわゆる国鉄一家を国鉄の家族主義と心得て間違つた方向に進んでおる者のなによつて、固く戒めておるような次第であります。国鉄一家ということがどういふことをいうか、その点がはっきりしないものですから、あるいは御質問に當らないかもしませんが、その点は御了承を願ひたいと思ひます。

○内村清次君 あえて私がその点をまず第一に質問いたしますことは、新総裁は、先ほど私からも申しましたように、また総裁自身もごあいさつになつたように、非常なる御決心をもつて御就任なさつておる。今後の難関を突破して国民の鉄道にする、公共企業体の全責任を負つておいでになるという上について、この国鉄大家族主義という言葉を、これを強調していくという言葉が出てきたわけですか。私も三十年前には、確かにまだ鉄道の中に入りまして、そしてもう当時はずでに十年くらいたつておりました。総裁からずつと参りまして、鉄道の大家族主義というものはどういふものであるかという実態も私は感じてきました。ただ、先ほど総裁が一例をあげて、出勤前に家族も明らかに送つていく、あるいはまた当人も朗らかな氣持で職につく、そういう平和な心理状態で職につくことは、これはあなたが考へまして当然なりつぱなことです。そうありたいのです。私たちはそういたしまして、やはり一番危険な状態にこの職をとつておる者といひましては、当然その心境で當りたいのです。當りたいのです、そのことは総裁が鉄道大家族主

義でいくというその言葉の中核にほんとうにきておるかどうかというところが、第一点、氣ずかされるのがそれでございます。その大家族主義の弊害から、私たちはその当時におきましても相当これは職制的にも押えつけられてきたのです。言うべきことも言うところの機関もなかつた。そういうような平素の不満と申しますか、決してこれは、不満がよごれた不満でなく、正しい不満を言うべき機関もなかつた。そういうようなことを内蔵して、ただ上から押し付けられて、大家族主義に呻吟をして約二十年間。これは、私たちはその点で非常に危惧の念を持つておるのです。私はやはり当然この国鉄自体の当面の難関を突破するには、まだやるべきことはたくさんあると思ふのです。やはり内においては何といたしまして、融和が第一点でございます。融和をはかるためには、平素のいろいろの諸要求に對しまして、これは業務面といわず、あるいはまたは業務の管理の面といわず、諸要求に對しまして一つ一つ誠意をもつて解決することでございます。ほかに向ひましては、当面する諸問題を一つ一つ熱意をもつて、やはり総裁の御決意をもつて當つていくこととをなさないで、ただ大家族主義のみを唱道しておいでになるとすれば、私は必ずどこかに打ち当たる面が出てくる、こう思ふのです。この点に對しまして、総裁の大家族主義はどうか、ふりな根底からお考へになつておるか、その点をいま一つ御答弁願ひたい。

○説明員(十河信二君) 私の解しているところでは、国鉄はだうも官僚主義であつて困るという非難が多いように思つております。官僚主義はいわゆるセクシヨナリズムなんです。このセクシヨナリズムが事務の合理化を妨げ、能率を下げ、ひどくなると事故を起すのであります。一例を申し上げますと、運転をする、運転をするといふときには、一番大切なことは、線路

う数回、組合の現場でまっ黒になって
動らいておられる方々と、私は談合を
いたしております。幹部との談合より
か、その方に実は重点を置いていると
うな次第でありまして、私の家族主義
と申しまするのは、決して家長が家族
を強制する、上から押えつける、かく
のごとき古い家族主義ではないのであ
ります。その点は御了承をいただきました
いと考えます。

の状態がどうなつてゐるか、信号がどうかということが、これが非常に大切な事です。ところが、線路の方は路線の係がある、信号の方は電気だ、運転は運転だ、これが別々になつて、セクショナルイズムになつてゐるといふところに、どうも運転の混乱が起り、事故の原因があるのじやないか。それではない。おやじが外で働いている。このおやじが外で十分に職責を全うするためには、内にいる女房がいわゆる内助の功を全うしなければならぬ。こういうふうに融和して初めておやじ

○内村清次君 この点はまた考えの確
い方もあるし、また私が体験をいたし
ましたときの体験と、また當時は上司
にあられたところの總裁の地位からく
る家族主義の体験とは、あるいはそこ
に違ひもございまして、感じも違ひま
すから、この点はまだ不十分ではござ
いますけれども、私の質問に對します
る御答弁としては不十分とは考えます
が、しかし今後の總裁のいろいろな面
に對する御施策のうちから、私たちが
これを十分正しく批判していきたいと
思っています。

の職責を全うする。初めて運転が、路線や電気と協調して、一体となつて安全確実な輸送ができるのじゃないか。こういうことを考えまして、私はそういう家族主義を強調いたしているものであります、別に昔の民法のごとく、家長が家族に強制をするというふうな考えは毛頭持つておりません。現に私は、国鉄四十五万、そのうち四十万人が組合を組織しておられる。これらの組合の人とひびを突き合せて、セクシヨナリズムにならないようにひびを突き合せて話し合いをしよう。先刻御質問の中にもありましたように、それらの人の意思が十二分に経営の中に取り入れられるようにということ、も

ただ、私がここでお伺いいたします。ことの一点は、先だつて總裁は国鉄労働組合や機関車労働組合と初会見をなされたさつた。いいことであると存じます。当然順序としてなされることであると思ふのです。しかしその中に、国鉄は現在ほ謹慎中であるからして、すべての問題も、これはいろいろな問題があるうとも、それは差し控えるべきだ、というふうなお言葉を言つていらつしやるようです。これはどういう意味でございましょうか。私はこの点で、大家族主義の流れというものがやはり、内輪の問題は全部伏せておいて、そうして御無理、ごもつともで従つていきなさい、こういう氣持がそこに現れて

おりはしないかということが、ちよつと氣にかかつておりますからして、この点の意味をどうか一つ御答弁願ひたい。

○説明員(十河信二君) 私は、もちろん全従業員のためのにも、ますます努力したいと思うのであります。しかしながら、いかせん、今日のごとく国鉄は何か怨嗟的になつておるようなときには、私がいかに努力をいたしましたしても、私の声は通らないかもしれない。そのことは諸君十分承知し

ておつてくれ。そうでないと、自分の努力が足りないといふので、諸君が不満を起されては、これはどうも仕事に支障をきたす。こういうことを考えましたから、自分は極力努力をする、努力をするが、今日残念ながら自分の声は世間に通らないように思うから、そのことはどうかあしからず了承してもらいたいということを、私家族に向けて言うように従業員に話をした次第でありますから、別に他意があつたわけではないのでありますから、どうぞ御了承を願いたい。

○内村清次君 端的に聞きますと、就任された新總裁といたしましては、いろいろの諸問題を一応腹藏なくお聞きになることが必要だろうと思う。その過程におきまして、いろいろ總裁としてやらるべき新方式がそこに確立されると思うのですよ。あるいは耳の痛い問題も出てくるでございましょう、いろいろな要求部面が……。ところが、それを總裁としてはお考えになることが必要でしょうが、そういうことは聞く耳はあるのだということに解してよろしゅうございしますか。

○説明員(十河信二君) もちろん、さ

ように御了承を願いたいと思います。
現に、私は一日中疲れてへとへとになつておりますが、一昨晚のごときも、七時に歸りまして、食事をして、八時

から十時四十分まで、労働組合の諸君と全くひざをつき合わして、打ち解けて、いろいろと困っておること、苦しんでおる状態、その他のことを伺ったような次第であります。これは私がただ考えておるだけでなく、すでに、わずかやったのは一回ですけれども、そういうことも実行をいたしております。

○内村清次君 国鉄の経営関係に對しまして、ただいま最高の機関としては経営委員会というのがあります。この経営委員會の拡充強化の點に對しても御発言があつたようです。これは總裁としたしましては、しかもまたその内容の點においても、組合からの代表も一名はぜひ入れたいというようなことも言つておられるようですが、まず改組をしてその強化をしていくという御方針であり、あるいはまたは組合代表を入れるという御方針でありますかどうか。そう承わつてよろしゅうござ

でございますか。

○説明員(十河信二君) 私は、おのれの不徳、おのれの微力というものをよく反省いたしております。私は、とうてい今日のこの難局を背負うに足るだけ自分に力があると思っております。そこで、何とかして私に力をつけてくれるような組織、機構を作りたい。ただきたいということが、何をいっても第一に、私は政府当局あるいは国会の方々をお願いをしなければならぬことだと、こう考えまして、機会のあるごとにそれをお願いしておるような次第であります。

○内村清次君　その気持はわかりますが、たがいま申しました、私が質問いたしましたような形の経営委員会を、御希望なさっておりますか、どうです

か。

○説明員(十河信二君) その通りであります。現在経営委員会の委員は、御承知の通り五人おられます。いずれもお忙し重要な職責を持つておられる方々でありまして、私を十二分に助けやうというおぼしめしがあつてやつて下さつておられることと、私は

確信しておりますが、何分にも忙しい方々でありますから、私はでき得るならば、私を専心没頭して助けていただけるような人を願ひできるならば、これに越したことはない——また私は代表としてこの経営委員会に参加しておりますが、労働組合の側から代表者も一人入っていた方がいい方が、先刻お話のあったように、組合にも知らせないで上から圧迫するといふような御疑念をなくするためにも、これは必要じゃないかと、こう考えまして、私は皆さんにお願いいたして

るのであります。私のお願いが許されるかどうかは、それは私に権力がありませんから、わかりませんが、お願いすることは、私は声をからしてお願いしているような次第であります。

○内村清次君　この点また大臣にもお尋ねしなくてはなりません、実はこの国鉄の当面の経営状態、あるいはまたは特にその中に包含されております財政の問題につきましては、これは相当な、何と申しますか、危機の機相があるようです。分解いたしましたも、たとえば施設面におきましてまでもうございましょう。あるいは鉄道の負

債となるべきところの問題に對してしましても、それでございましょう。あるいはまたは特に再評価關係の國鉄資産の問題に對しては、相當問題が残つていない。あるいは國鉄の職員給与の問題に對しては、それでございましょう。

こういつた一つ一つ分解して見ましても、相當内に包含しましたところの赤字の危機がありますのに、収入面においては、これは行く先は非常に心もとないようでございます。政府の政策から見て、國鉄だけのサービスの面からくるとこの乗客の招致というような、あるいはまたは貨物の誘致というやうな問題を、これを最善の方法でやるというように考へます。そこでまず一つ一つ總裁といたしましては、これを早く合理化をしていくと、しかもまた黒字の状態に、總裁の昔の状態、黒字の状態に一つしていくというやうな御方針は、もうお立てになつたと思ひますが、要するに、私はこれは三十三年度の特別会計予算、これでその解決の第一歩が踏み出される御自信ありますか、どうですか。これはまた大

局的な御答弁にして、あとは先ほど申しましたやうな諸點に對する御方針が、ありましたならば、お伺ひしたい。

○説明員(十河信二君) 遺憾ながら、今日私まだ、財政の具體的現狀をつぶさに検討するだけの余裕を持つておりません。今お申しつけのやうな計画は、私は立てておりません。でありますから、その具體的のことを申し上げかねます。私は先刻も申し上げましたように、すべて人的にも物的

にも無理をすることが事故の原因だ。財政的に無理をすれば、どこにそのしわ寄せがくるかと申しますと、人件費はワケがちゃんとまわつておつて動かせない。そうすると、物件費、物件費のどこを一体押さえるかと申しますと、補修費を押さえる。従つて、修繕すべき箇所を修繕しないで運転をしなればならぬ。そこに事故の原因が起つてくると私は考へております。かつて私が國鉄に在職しておりました当時、補修費は大体経費の總額の二割二、三分か四分くらい割り当てておつたやうに記憶いたしておるのであります。今日伺つてみますと、それは二割くらいになつておる。ここに私は無理のしわ寄せがきておる。ここに私は無理のしわ寄せがきておる。ここに私は無理のしわ寄せがきておる。ここに私は無理のしわ寄せがきておる。

○内村清次君 まだ具體的な御答弁を承わらずに残念ですが、先ほど私が言いましたやうに、この三十年度の予算で、そのいろいろな問題を包含しておるところの第一年度を、總裁就任の第一年度を突破することができるといふお見通しがついておるかどうかという点ですね。それから施設の面やあるいは賃却の問題、あるいは利子の問題、それから給与の問題、こういう問題に對しては、鐵道の經營の合理化という問題を一つ一つ具體的にどういふ御方針をお立てになりましたか、どういふかと、こゝろ聞いておるのです。

○説明員(十河信二君) 今お答えいたしたつもりであります。そういう具體的の一つ一つの方針は、遺憾ながら、今日まだ立てておりません。従つて、私は確たる見通しを持っておりません。それで今申し上げましたやうに、毎日不安な氣持で、どうか事故がなく、てうまくやつていくつてくれればいいかと思つて、一日出勤いたしておるやうな現狀であります。

○内村清次君 その点は非常に私たちも不安に考へます。その總裁のお言葉を聞いていますと、ますます不安になります。ただ、そこで運輸大臣にお尋ねいたしますが、これはこの前の委員会のときに聞きました鐵道の經營に對するところの經營調査会ですか、これを至急に充足するというところでございまして、これはそのまゝ直ちに充足いたしますか。

○國務大臣(三木武夫君) 明日あるいは明後日くらいに発令をいたします。○内村清次君 そのとき私も、この運輸大臣の考へ方は、当面急いでしかも一つ、私はそのときに忘れたことがございまして、それは、この委員の中は大体民間人を多くするというお話であつたやうです。しかもまた運輸省の關係は、何といふか、手続その他、あるいはまたは補助委員的な考へ方にやるといふお話があつたのですが、当面の主体であります國鉄の方は委員の中に加つておりますか、どうですか。

○國務大臣(三木武夫君) 國鉄の幹部、労働組合、そういうものもお入りをお願いすることになっております。○内村清次君 ああそうですか。けつこです。私はその点を希望したかつたのです。鐵道が被告の狀態になつては私はいかない。もちろん、当面鐵道

の問題に對してお世話を——お世話といふと、言葉が語弊になるかも知れませんが、せうけれども、とにかく國鉄の財政、經營の狀態を真剣に考へていくといふ真意が委員會にあります以上、これはやはり被告の態度ではないかからして、十分とその委員の中に加えていただく、労働組もあるいは当局者の方も加えていただく、十分とこで、大臣の言われましたやうに、最低六ヵ月以内には結論を出しなつて、そのうしていかれることが私は当面の問題ではないかと存じております。それで、ただいま總裁のお言葉を聞いておつても、一日々々ただ出陣して——もちろんこれは相當な熱意を持って、部内の關係から十分と検討はなさつておるとは私は考へます。考へますけれども、これは早急にどうするといふ問題に對しては、あるいは總裁自身は、現在の法規の狀態の中においては、進捗的的な資格で、手を伸ばすとしても伸ばされないところが、法律的に支障があると思つて、私たちが、その点で十分御同情はしておりますが、まあ一日も事故がないやうにというお氣持も十分察しますが、要は、やっぱりこういうやうな委員會を政府部内に置きまして、國鉄の内部におきましては、早急に確立してもらいたいと思つて、この点は運輸大臣もたいてい明言されたからして、その発足と同時に、十分な御検討を私は希望いたしておきます。

○小酒井義男君 私は、本日の委員會で、運輸一般事情の調査といふことであります。やはり三十三年度予算の問題が中心に質疑されると思ひますので、國鉄關係の質問事項は相當ありますけれども、これは後日に譲らしていただいて、予算關係、先ほど總裁の答弁の中に關連して一点お尋ねをして、あまり私の方だけ質問しておつたのでは御迷惑かと思つて、他日に譲ります。總裁は先ほど、補修費が非常に足りないから事故が起るのじゃないかといふ心配があるといふ発言があつたのです。それに關連して、運輸大臣に私お尋ねしたいと思つて、運輸大臣に本年度も新線建設の計画があるやうなことです。新線建設は、これは必ず必要な緊急を要する新線が建設の對象になるべきだと思つて、新線建設に對して、私は必ずこれからできる新線は、自分の間は赤字路線だ。そういう赤字路線をどんどん建設していくことによつて、國鉄の經營に負担がかつていくのではないか。現存の既設の路線の改良補修といふことがそのために犠牲にされるというやうなことがなつていくのでは、新線はたくさんふえていくが、輸送の安全度といふものはそこから少なくなっていくといふことが考へられるのじゃないかと思つて、それが、そういう点で、大臣として新線建設を重點的にやるべきか、そうでなしに、既設路線の改良補修に當面は重點を置くべきか、こういう点について私は問題があるのじゃないかと思つて、もう一年も前にでき上つた路線が、そのまゝほうほうであるやうな所があるのです。そんな必要のない所だつたら、それよりもほかに重點的な予算の使ひ方がある。たとえば、たびたびやかましく言われておる定點測測など

の問題でも、国民全体の上において非常に重要な必要がある。そういふことを先きに固として取り上げるべきでないかというふうに私は考えておる。新線建設に関する考え方について、それと現在の国鉄の既設路線の安全度を高めていくということについて、その関連性について、大臣はどういう考えを持っておられるか、お尋ねしたい。

○国務大臣(三木武夫) 今御指摘の改良補修か、あるいは新線か、これを二者択一的に考えれば、やはり現在の段階においては改良補修というところに重点をおくべきだと私は考えるのであります。しかしながら、新線というものが、全然新線というものは将来これはやらぬのだというわけにもいきません。いろいろな国土計画、あるいはまた産業政策の見地から、どうしてもこの新線はやらなければならぬという必要な路線も出てくると思つて、そういう点で、私が今考へておるのは、今後の新線計画については少し構想を新たにしておいて、出直したい。今までは御承知のように、新線は大体当分の間は、ペイしない、それでもやはり高い金利で新線を建設しておる。こういうことになれば、国鉄の経理の改善というものは、新線がふえるたびに悪化するわけですから。そこで今後の新線というものは、別の構想で新線を考へていくべきです。

す。私自身としても、これをいかにすべきかという問題についていろいろ考へた。しかしながら、すでに工事にも出して、工事も始まつておるわけなんです。全然始まつていない所もございまして、相当手をつけておる。そこでもしそれを、全然新線をここで打ち切るといふことになれば、解約金の問題も起つてくる。全くマイナスの金じやないか、解約金というものは、しかも地方はその鉄道ができたすれば、これは国鉄の方からいへば赤字といつて、また社会的にそれから受ける便益というものは、単に国鉄のそばにだけ考へられない非常な社会的な利益もあるわけですから、今のところは二十三線というものはやはり解決してきたい。すでにこれは審議会を通つてやつておるのであるから、これを今さらこの新線をやめてしまふのだというところでなくして、二十三線というものは解決をして、その後の新線というものは今までのような方式で、金利の高い金を借りて新線をやるということではやつていけないから、今後の新線はこれは、非常な必要の度合いというものの嚴重に検討すると同時に、その資金についてもやはり新しい構想で今後の新線は考へていく、こう考へております。

○小酒井義男 大臣、どうですか、現在の新線は、すでにきまつておるのも、再検討するといふお考えはありますか。たとえば道路によつて、バスと貨物自動車とで足りるような路線といふものがないかどうかといふことで、そういうものがあれば、高い建設費をかけて、そして新線の建設をやることは、私は必要ないと思つて、一度きまつたからそれを引き離してやるというのでなしに、私はきまつたものでも一応再検討をすべきではないかと思つたのですが、そのお考えはありますか。

○国務大臣(三木武夫) これはやはり、今全然着手していないような一つの路線についていろいろ検討する場合も起つてくると思つて、今さしあたりとしては、いろいろものが鉄道建設審議会でも諮問も経て決定もしているといふようなことなので、まあ非常にこれはいろいろな点から考へてみて、この際これはやるべきでないという重大な理由が起らない限りは、その審議会できめた路線を中止するといふような決定を行つべきでない。地方も非常に期待をしておるわけですから、だから、もし今この新線はやめた方が国のためであるといふような、そういう理由があれば、これを建設審議会にも御相談をしたいと思います。相当な重大な理由がなければ、やはり今まできめた新線の計画といふものは取りやめるべきでない。しかし理由があれば、国のいろいろな財政事情等とにらみ合して検討する場合もあり得ると思つて、今はこれを審議会にかけて直ちに検討するといふ意思はございませんが、そういうことが将来においてあり得る場合も、それは起り得ると考へるのでございませう。

○内村清次君 ところで、新總裁に私も今日は具体的に質問したいと思つたけれども、質問の過程におきまして、まだ十分御検討の必要があるようにございませうからして、その大綱だけ、あと一、二点お伺ひいたしておきます。

總裁もこれは外でよく御存じであつたと思いますが、公共企業体に移行いたしましたから、その労働組合の關係といふものが、公共企業体の關係労働組合の法律をもちまして、今賃金の問題に對しても、労働条件の問題に對しても、この法律の第一條によつて、当事者は平和的に解決をするためには最善の努力を払わなくてはならないといふことで、今日までその問題が推移されてきておるのです。ところが、残念にいたしまして、私たちが、この委員会におきまして、その仲裁裁定になりました事項につきましても、当時の政府のお考え方によりまして、仲裁裁定が十分履行されなかつたという事態があります。国会もまたその法律に従ひまして、関手をしたとしておつた経過がございます。私たちはこの問題は、先ほど總裁が心配しておられるように、内部的な一番重要な要素になつてきておりました。この融和的な解決がなされない限りにおきましては、これは出動前におけるところの家族の心理も、あるいは当人の心理も、決してこれは平和的な心理ではないことを心配するのです。だからして、当面といたしまして、この仲裁裁定、あるいはまた調停委員会の調停に對しましては、これは新總裁といたしましてはどういうお考え方でお臨みになるか。これは抽象的にはなりましたが、しかしその抽象的な問題からその御精神だけを承つて、具体的には当面すでに問題があるはずで、この問題に對しまして、調停委員会が出したところの調停の問題も、仲裁委員会のあつせんの問題もあるはずで、こういうような問題を十分新總裁は聞いておられ

ますかどうか。またその腹案がなされておるかといふことに對しまして、つけ加えてぜひ御答弁願ひたい。

○説明員(河信二君) 私は一応はそういう問題があるといふことを聞いておりますが、残念ながら、今日私自身の腹案は、こういうふうにしたらよろうかといふ腹案はまだ持ち合せておりません。私はもちろん、調停委員あるいは政府、国会のおきめになつたことは、でき得る限りこれは忠実に実行していきたいといふ考えは持つております。それ以上に、具体的にこれをどうするかといふことは今日まだ腹案を持つておりませんので、お許しをいただきたいと思います。

○片岡文重君 最初に、大臣に一つお尋ねいたします。国鉄の方がきょうは見えておられるのですから、大体国鉄關係についてちよつと尋ねたいのですが、總裁が最近更迭されたわけですが、けれども、この国鉄總裁がかわられたといふことは、洞爺丸、紫雲丸等の責任をとられておやめになつたということだけなのであるのか。それとも、国鉄の経営についてこの際總裁を新たにしておいて、心機一転、再スタートをするといふようなお考えでもあつて、この機会を利用されたのか。そういう点は、どうも、總裁のおられる前ではなはだ御答弁にもどうかと思つて、一つお聞かせいただきたい。

○国務大臣(三木武夫) 長崎總裁が辭職されました経緯は、紫雲丸事件に責任を感じて長崎總裁が辭表を出されました。これを受理することが適當であるといふ政府の判断に基いて、その辭表を受理したのであります。従つて、国鉄總裁更迭の第一の動機は、ま

さしく紫雲丸事件に対して長崎総裁が責任を感じてやめられたということでございますが、時や場所は同じくして、国鉄はこの際国鉄の信用を回復し、経理を建て直すこれは時期であるという点で、それが直接の動機になつて総裁の更迭が行われたのではございませんが、時を同じくして、そういう大きな使命が十河新総裁に課せられたことは事実でございます。

○片岡文重君　そうしますと、大臣は先般の就任後の御挨拶の中で、現在の国鉄に対する大臣の監督権はきつめて微弱である、従つて、国鉄法を改正しても大臣の監督権を強化しなければならぬ、それでは責任は持てない、というような意味の御意見であつたと考えますが、この紫雲丸の事件に責任をとつて長崎総裁がおやめになつたということについて、それを受理するが適当であると考えて受理せられたその大臣は、現在の国鉄法下においては監督が十分なことができないから、責任をとる、もしくは責任を考へるといふことはあり得ない、もしくはそこまでは自分としては考へない、ということなのかどうか。その大臣の責任をどう考へになりますか。

○國務大臣(三木武夫君)　私はしばしば、本会議等におきまして、運輸大臣として非常な責任を感じておるといふことを言明いたしまして、また国民にも、運輸大臣という立場において深く遺憾の意を表して参つたのであります。従つて、責任を感じておるわけでございます。そのために、その責任をどういふ形において果たすことが適当であるかということについて、私自身にいろいろ考へさせられるこれは大きな

課題であつたわけですが。現在私の心境としては、十河新総裁とともに協力して国鉄を再建する、そして事故のときああいう事件を再び繰返さないように、またそういう消極面ばかりでなく、また今日だけ国鉄の信用が失墜したときにはないと私は思ふ。これは非常な長い伝統を持つて、国民から親まれた国鉄の時代というものがあつたわけですが。今日は非常に国鉄に対する世間の批判もきびしい。そういう非常な不信用な状態になつておる国鉄の信用を回復して、そしてこの国鉄の経理の面等に対してもこれを軌道に乗せる、こういうことで新総裁とともに運輸大臣が全力を尽くすことが、私の国民に對しての責任を果す道である、こゝまゝ考へて、私は微力をいたしておる次第なんでございます。責任は十分に感じておるわけでありませう。

○片岡文重君　総裁は責任をとるためにやめさせなければならぬ、大臣は責任をとるために事故再発を防ぐ方途を考へるということが大臣の責任である、こゝういふふうに私も考へられるのですが、事故再発を防止するといふことが大臣の責任であるならば、総裁もまたその事故再発を防止し、そして起つた事故に対する最善の措置を尽してその職を辞せしめるといふことが、理屈としては同じじゃないかと思ふが、この点、大臣、いかがですか。

○國務大臣(三木武夫君)　それはおの各人の、そういう場合の処置に對する各人の主観にもよると思ひます。御指摘のように、いろいろ全部跡始末をしてそして責任をとられる方法もありませうし、あるいは跡始末は新総裁にゆだねて責任をとるというとり

方もあるでしょう。ただ、それは長崎総裁が辞表を出したになつた、それに對して政府としてはその辞表を、本人がいふいろいろな事件の直後でございますから非常な責任を国民に感じてお出しになつた、その氣持を生かすことがその場合適當であるといふことで、政府がこれを受理したわけでございます。あるいはお過ぎたとかいふような御批評はありますけれども、長崎総裁があのときお出しになつた、それを政府がいろいろな状態から考へて、受理するのが適當であるという判断で受理したといふこと以外には、みな各人のいろいろなもの考へ方のこれは問題に觸れて参りますので、それは私からいろいろ忖度して申し上げる限りではないと思ひます。

○片岡文重君　その答弁には別に納得はできませんが、次に移ります。最初長崎総裁がおやめになつて、次代の総裁として大臣は強く財界から、現に活躍しておられる有力な実業人を起用したいといふことで、お骨折りになつたと伺つておりますが、それにもかかわらず、現に財界で活躍しておられる方々で、せつかくの三木運輸大臣の誠意をもつてしても、引き受け手がなかつた。これはどういふところにその原因があるとお考へになりますか。

○國務大臣(三木武夫君)　これもまた他人のいろいろな考へ方、どういふ意味で国鉄総裁に就任することはいろいろちやうちよするかという理由は、私は聞きません。しかし思うに、やはり今日の国鉄といふものが外から見たと、これは大へんな仕事である。ある

意味において、敗戦日本のすべての縮図といふものが国鉄かもしれない、一切のものが日本のいろいろな悪い条件といふものが、国鉄の、まあ日本のいろいろな悪条件を象徴するような状態になつておる。従つて、これが全然国鉄といふものに対して、経験のない人が、国鉄の総裁に就任をして、これを建て直すといふことの容易ならぬことを思い、国鉄総裁といふものに対しては皆さんがちやうちよされるような点があつたのだと、こゝういふふうに私は考へておるのでございます。

○片岡文重君　申し上げるまでもなく、国鉄は世界最大の企業だと稱せられておるのですから、たとい今日赤字の状態になつていふことも、日本の敗戦の縮図のような困難な情勢におかれていふことも、少くとも血氣盛んな実業人で、大いになすあらんとするような方々であるならば、この世界最大の一つの企業を引き受けて、画期的な立ち直り方をしてやうといふくらいはの氣概のある実業家は、一人や二人は私は日本におられると思うのですが、それがなお引き受け手がなかつたといふのは、やはりそれだけの私は大きな理由があつたと考へるのですけれども、大臣はただ、主観的な相違といひますか、判断で、そこまでは忖度するわけにはいかぬ。別に今大臣がいろいろ言われた以上の理由は見当らぬと、こゝういふことですか。

○國務大臣(三木武夫君)　この際に私が申し上げておきたいと思ふことは、私ができるだけ財界の人をという考へ方の根底の中には、それは最近の国鉄がいろいろな問題があつて、それが全部国鉄の側の責任とは申せないやうな

事件もございませう。とにかく、しかし最近の国鉄といふものが信用を失墜しておることは事実なので、こゝういふ最近のそういう信用を失墜した時代に、国鉄に關係を持つておつたやうな人でない方が国鉄を再建をするためには便利であらうと、こゝういふ考へ方から、そういうことを申しておつたのでございませう。一度国鉄に席を置いた者は全部、国鉄総裁としてこれは不適當であるといふやうな考へ方ではない。最近のいろいろな問題が起つたときに、多少の関連性を持つて言われたやうな人々が、やはり国鉄総裁におなりになることは適當でない。こゝういふ点で、全部、鉄道の關係者を全部これはいけないといふ理由はないと持つていない。そういう理由はないと立つていいのであります。最近のそういう問題に關係を持つた人が適當でない、こゝういふことではございませうために、十河新総裁が――これは三十年も前に国鉄におられた。そのときの国鉄といふものは、私は先ほども申し上げたように、とにかく国民から親しまれ、信用も持つておつた。こゝういふ時代にその国鉄に席を置かれておつたわけではございませんので、ある意味において鉄道の大先輩として、国鉄に對する愛着はあるいは部外の人より強いかもしれない。その大先輩が、おそろしく御本人にすれば、今さら国鉄総裁に引き出されることも御迷惑でしやう。しかし大先輩として、今日の国鉄の状態は見るに忍びないものがあつたに違いない。そういうことで、十河新総裁に御就任を願つて、そして国鉄の信用を回復していただくようにすることも、これはある意味において、非常に今日の国鉄としては、こゝういふ

考え方もこれは国鉄再建のために好ましいのではない。まあそういういろいろな見地から、政府は検討の結果、十河新総裁の就任を求めたわけでございます。もうだれもみな断つてしまつて、そうしてもう人選難に陥つて、十河氏に就任を要請したというわけではございません。

○片岡文重君 財界人が国鉄を引き受けなかつた理由というものは、むしろ国鉄内部の複雑、あるいは国民から怨嗟的になつておるといふことではなくて、よしんば国鉄経営を引き受けようという意気をもつてしても、現在国鉄に伸ばされておるところの政府の監督権——国鉄の経営者というものが全くひじ、ひざをゆわえられて、わずかに手先、足首だけを動かす得るような状態におかれておるといふやうな構構では、引き受けてもやつていけないといふところに、私は財界人が引き受けなかつた理由があると思ふのですけれども、大臣はそういう点についてはお考えになりませんか。

○國務大臣(三木武夫君) 国鉄が非常に縛られて……縛られてない面もございします。しかし予算の面から申しますと、それはお話のやうな点がありまして、それは予算はちゃんと組まれて、しかも運賃等については自主的にきめる権限がない、こういう点を御指摘になれば、今の形容詞が当るでありまして、う。

そこで、私も今国鉄の経営に対する調査会を置こうということも、公共企業体というものが、これは本来は公共企業体というものは、相当な自主性を持つて、そうして一つの官営事業でない、民間事業の長所を取り入れて

公共企業体が経営をするところに、公共企業体の妙味があるのだと思ひます。それが、しかし一面においてなぜ公共企業体というものが健全に発達しないかという、国鉄側にも責任がある。いろいろな問題が次々に起つてきて、国民に対して不明朗な印象を与えておる。今国鉄一家などということでは、決してこれは国鉄をはめる言葉ではない。非難をする言葉としてそういう言葉が使われておる。こういう事実から見て、国鉄の経営というものを、対して国民が全幅の信用を置いていないといふところに、公共企業体といふものの、これがあり得べき姿に発達しない私は原因があると思ふ。本来は、公共企業体といふものは、いろいろな面においても、相当な自主性を持つべきものであります。そうでなければ、なかなかこれは、官営から公共企業体にした意義というものは失われてくる。しかし残念ながら、国民がどうもやり方に対して信用せぬ、こういうことになつてくると、むしろ国民感情からすれば、運輸大臣の監督権を強化せよ。あるいは国会における世論の底流の中には、そういう声が強いと思ふのであります。そういう点で、何となく第一番には国鉄の信用の回復をするといふことが、これは大きな問題でありますし、また公共企業体といふものを健全に一つの企業の形態として発達させるためには、このあり方について検討の要がございします。そういう点で今回、国鉄の調査会をこういう問題についても掘り下げて検討してみたい。これは単に、ただ公式論的に、今の公共企業体のあり方が間違つておるだけだということでは、問題が

解決できない。その間には、今まで公共企業体としてやつてきた数年の歴史の中にも、その公共企業体の方向を曲げた原因があるのだといふことを考えるを得ないといふことで、こういう問題についても検討を加えたい、こう考へておるのでございします。

○片岡文重君 そうしますと、大臣の考へでは、まだ現在の国鉄法では縛り方が足らぬとおつしやつておられますが、そういうお考えですと、何でするか、国鉄法の改正について具体的な案はすでに立案されておるのですか。

○國務大臣(三木武夫君) 具体的な案については検討を加えておりますが、たとえば十河総裁がお持ちになつておる、私も、内村委員があつて御質問があると言つておつたんですが、経営委員会の問題についても私も同感であります。ただ、まあ労働組合、これは率直にいつて、今日の労働組合が経営に参加する一つの、それだけの能力といひますか、そういうことに対しては、一まつ不安を私は持つておる。これはやはり日本の労働組合が、何と申しますか、じみちな労働組合が、自分たちの労働条件の改善よりも政治的な一つの闘争、こういうものに対して非常な関心を持つておる状態、これは必ずしも労働組合ばかりが責めらるべきではなくして、日本の政治のあり方も問題であつたのでしよう。しかし、とにかくこれが、世界各國の労働組合運動に比べて、日本の労働組合運動が政治偏向されることは事実である。こういうことで、経営委員会の中に果してその目的を達せられるかどうかといふことに一まつ不安があります、しかしながら国鉄のやうな企業体には、こ

れは建前としては当然に労働組合の代表者が入るべきものである。そういうことでなければ事故の防止と申しまして、これはなかなか幹部だけでできるものでなくして、むしろ労働組合がそういうふうな末端に至るまで、交通機関に対する責任感を自覚して事故防止といふものに対して協力をしなければ、できるものではないので、一つの原則の考へとしては私も同感であります。そういう点で、また一面において、経営委員会をもう少し強化しなければならぬ、今のは片手間で名譽職的なものであるといふことに対して、これを強化すべしといふ考へ方も、私も同感であります。こういうことで、やはりそういうふうなことになるて参りますれば、国有鉄道法の改正を伴わなければならぬ問題で、まあ小さな財産権の管理等についても不備が確かにあるんです。

こういうものについてはまあ用意もできておりますが、現在のところでは、せつかく調査会もできるから、そういうものにとらみ合はして、小出しの改正ではなくして、やるときにはその調査会の意見を徴して、そうして国有鉄道法といふものに対して、もう、もう再々改正といふやうな必要のないやうなことをしようかといふことで、現在できておる小出しの改正、これを本国会に提出するといふまだ決意はしていないのであります、調査会の進行とにらみ合せて考へていきたい、こう考へております。

○片岡文重君 私は、今の国鉄法のままで経営委員会をいかに強化してみたところで、あるいは審議会とか何々委員会といふものを幾つ作つてみたところ

で、これはある場合には屋上屋を重ねることにもなるし、あるいは厄介な小じゅうとをさらに作り、経費を浪費するだけであつて、その効果の上のことではないと、私はあえて断言してはばからない。それよりも、むしろこの際、あなたがそういう御意見でおられるなら、今度の紫雲丸事件についても当然、経営委員会の諸君がもつと責任を感じべきなんです。一体経営委員会に参加しておられる方々は、紫雲丸事件についてただの一回も、国会なりあるいは国鉄なりに、陳謝の意を表しておるか。全然そういうことは私は何一つおらない。むしろ国鉄経営については、法をいじるよりもこの経営委員会等におけるあり方をもつと検討すべきだというのが、一つの意見。それからもし国鉄法を改正するならば、資金の面とかあるいは経理運営の面について、もつと国鉄の経営者が自由に企業家としての立場から処置できるやうな方法に改善すべきであつて、これ以上縛つたのではもう国鉄は決して成り立つていかないと、私はそう思う。そこで大臣もごらんになつておられると思うのですが、臨時公共企業体合理化審議会の答申にも、企業努力の効果が経営者の意図に基かない不経済線の不利な事由で相殺されるということが、ここにはつきり述べられておる。この一事をもつてしても、政府は国鉄を縛るというより、むしろいかにしてそういう社会的な国家的な意義と使命を果しつつ国鉄の経営面について面倒を見ていくかといふことに、もつと重点を置いて考へべきだと思ふのです。その点は、大臣、どうですか。

○国務大臣(三木武夫君) やはり国鉄

は純然たる株式会社としての感覚では
いけないと思ひます。これはどうした
ところで、採算ばかりを中心にして、
そういうことになつてくれば、交通機
関というものが、これは極端にいへば
やめてしまつたらいいのだ、東海道な
どの幹線以外はもうやめてしまつたら
いいのだということが、採算ばかりい
へばそういうことになるのですが、そ
うもいかな。それは地方の民間にま
かしたらいじやないかという世論も
ありまして、民間だつて、そういう
線は困つて、国会の御承認を得て補
助金を出している地方もあるわけ
ですから、公共企業体というもののむ
ずかしさは、公共的な一つの要請と、
また独立採算的な私企業的な一つの要
請を、どう調和するかというところで
あつて、両方の極端な結論は間違つて
いる。これは調和というところに公共
企業体の使命もあれば、またむずかし
さもある。それをどう調和するかとい
うこと、だからそういう点からも、新
線などはやめてしまつたらいいという
御議論は、それは傾聴すべきものだと思
ひます。しかし、今や一方に
おいて、地方のいろいろな人口の分布状
態からして、利用度が少いといつて
も、もうその地方の人々は、いろいろ
な点からいって、恵まれません。都
市であれば税金なども多いし、しかし
地方の弱体な府県といふものは、文化
的にも必ずしも均衡がとれていない。
それを鉄道なんかはずしてもいいのだ
ということになれば、非常に都市と地
方との文化的な懸隔が出てくる。そう
いう点は国全体が、交通機関というも
の国民生活における大きな意義を考

えて、これはやはり赤字がある程度出
ましても、これをやつていく必要があ
る。しかし今はあまりにも極端に過ぎ
ると私は思ひます。ほとんど黒字路線
というものがなくて、それ以外はみな
赤字だという状態は、是正したいと思
ひます。適当な機会に是正をする。赤
字路線もある部分はやむを得ないが、
大部分の路線がペイするのだという経
営にすることが健全な姿で、これはや
はり近いうちにそういうことを考えな
なければならぬ。しかしその前提には、
今言われた国鉄内部の経営の合理化な
ど、やはり国民感情とすれば、経営の合
理化というものに對していろいろやつ
てみて、これ以上は仕方がないとい
うところで、運賃の改正等も行ふこと
が、国民感情としてはそういうことを
やはり今日は求めていると思ひます。か
ら、そういうことなら、公共企業はか
りでなしに、調査会も六ヶ月という期
間を区切つてやつておるのであります
から、そういうような面も含めて、
国鉄に對しての経理の立て直しを早急
にやりたいと考えているのでありま
す。

○片岡文重君 大体、大臣の言われた

前段の御意見は私同感ですけれども、
赤字線をやめようとか、新線建設をや
めようというようなことは反対なん
です。むしろ赤字線をどんどんサービ
スをよくしてやるべし、それから新線
も要求のある所はどんどんやるべし。
これはやはり文化施設ですから、どん
どんやらなければいかぬのです。そう
いうことをやるのが国鉄の仕事なん
です。だから、そういう点についてはい
ささか考慮せずに、どんどん建設費
を投下しておやりなさい。

きより私は中央線に乗りましたけれ
ども、半車の二等車の中に扇風機がつ
いている。窓をあければ寒さを感じる
ぐらいの中に、もう扇風機がついてい
る。しかも三等車の方は、もう上着を
脱いでも暑いぐらい超満員なんです。
結局、じゃあ、国鉄のためにどつち
が役に立っているかという、あの半
車に乗っているお客さんは、結局三等
車にお立ちになつてお客さんの利
益でおそろくまかなわれていること
なるでしよう。大半の経費は、こうい
う、何といひますか、片寄つたサービ
スでなしに、やはり国民全体が文化施
設を均霑するように、たとい僻遠の地
といへども、あるいは赤字路線地区と
いへども、やはり全部が文化的な施設
に十分に潤ふことのできるようにや
つてやらなければならぬ。そういう仕事
はやはり国家の補助がなければ、めん
どうがなければできないのですから、
国鉄としては、赤字線も新線もどん
どんおやり下さい。これは積極的に行
べきだと思ひます。

ただ、その際に、経営合理化審議会
が指摘しているように、それを国鉄の
現在の機構の中で、しかもそれを国鉄
に負担をさせてやるのみならず、定期
運賃のごときは、これは、私が申し上げ
るまでもなく、国鉄の専門家がここ
にお見えになつておられるのですから、よ
く御承知のほうです。ほとんど経費す
らまかなうことができないような状態
で定期旅客を輸送している。こういう
当然国家が負担をしてやらなければなら
ないような面について、なおめんど
うをみようとししないで、しかもその
間のやりくりをしようとするれば、その
やりくりをすら禁止しているような状
態に置かれてゐる。これをどうするの
か。こういう面をもつと緩和して、国
鉄の経営者が、そういう列車を運転す
れば運転するほど赤字になつていく、
こういう現在の状態。もつとすつきり
考えれば、今日ここでもかりに政府が大
英断をもつて、ここに国鉄が今しよつ
ているところの千億からの負債を全部
たな上げする、もしくは皆済する。そ
うしてその他の赤字は全部解消してし
まつて、ここに赤字一銭もなし、そこ
でスタートしなさいと言われれば、今
日の機構で、しかも今日の運賃をもつ
てすれば、二年か三年もすれば、また
数百億の赤字は当然に出てくるはずで
す。こういうことをいつまでもやつて
いけば、当然、国鉄自身が食いつぶし
経営をやつておられるのだと指摘して
国鉄から発表している幾つかの種類の
資料を拜見しても、国鉄は至るところ
で、ほとんどページごとに、食いつぶ
して、食いつぶしたといつて悲鳴を上
げている。こういう状態に経営を続け
ていかなければならぬ。その経理方
法といひますか、機構といふものにつ
いて、政府はもつと考慮して、抜本的
な措置を講じてやるべきではないか。
そういうことを私はお尋ねしている
のですが、大臣の国鉄法改正は、むし
ろ逆に、一そうこの赤字を助長せし
め、もしくはこの経営を一そう窮乏な
らしめるように、いわゆる合理化して
いこう、こういうふうには考えられ
るのですが、そういう点について、
大臣は一つつまり、そういう点とい
うのは、経理の自由といひますか、自
主性といひますか、そういう点につ
いて、具体的に政府としてめんどうを
みる、あるいは自主的に、十分経営能力を

あるならばこれを黒字に立て直してい
くことができるというふうな方法を
とつてやるお考えはありませんか。
○国務大臣(三木武夫君) 私が申し上
げているのは、これ以上に国鉄を縛り
あげていこうというのではないので
す。国鉄の現状は、これは早急に何と
かなければならぬ状態でありま
す。そういう点で、だからと長い将来の
ことでもなくして、近く国鉄の経営の面
について、国鉄が成り立つていくよ
うな収支のバランスが、ある程度の
減価償却もやつて、そして改良補修
などの工事、まあ日本のことであり
ますから、これは各方面に理想的なこ
とはできない。しかしまあ最小限度の
そういう点には、国鉄としての要求は
満たし得るような状態に、合理化と運
賃の改定等をもあわせて考へて、国鉄
の経理の立て直しをやりたい、こうい
うことを申し上げておるので、監督権
の強化というのが私の考へておる考へ
方の中心題目ではないのです。むしろ
将来は、片岡委員の御指摘になるよう
に、公共企業体というものを生かす
ためには、自主性を持たしていくと
いうことが、あり方としては、その方
法として私は誤りはないと思ひま
す。ただし、なぜそういうふう
な一国会なんかにおいて、片岡委
員は御理解のあるいろいろお言葉があ
りましたか、また必ずしも経理につ
いても、国鉄に對して自由にしてやれ
という御議論が国会多数の意見だとは私
は思ひません、委員会に出ておつて。
(片岡文重君「それはわからない」と
述べ) そういう点でございまして、
そういう点ではやはり、一方において
は、国鉄自身としても経営の合理化と

○片岡文重君　それじゃ、監督権を強化するということではないのだということでありまして、国鉄法の改正についても、現在は具体案は持っておらないが、小出しの改正をする意思はないが、ということになると、大きな根本的な改正を行うという意思をお持ちになつておるようですが、その点は経理の面において、もしくは資金調達の面において、あるいは国鉄運営の面において、根本的な改正を行う意思を持つ、この法の上においてそういう意思を持つ、こういうことなんでしょうか。

○国務大臣(三木武夫君)　やはり、たとえば経営委員会というもの——總裁あるいは私などの申し立てることは、

運輸大臣が関与するという考えはないし、できるものじゃない。それは公共企業体としてすべきでない。まあしかもし全然公共企業体というものが現在の段階において政府と無関係というわけにはいきませんから、まあ法第三章的な監督規定というものは必要である。現在の場合においてなるべくこれは自主性を持たすような方向に公共企業体というものは育成することが、建前としては本筋である。こういうことでございますので、決して全体としての国鉄に対する考え方が監督権の強化によって象徴されておるといふ考え方はないということを申し上げます。

○片岡文重君 大臣はあんまり国鉄法大臣をごろんになっておらないようですから、一つ今度見て下さい。あなたは監督という章だけをごろんになっておつて、あとはお説みになっておらない。これは一ページから、運輸大臣並びに政府、大蔵大臣が関知しなければ、許可もしくは認可しなければ、動けないようにできておる。それを一つ勉強していただきたい。

それから今度は国鉄総裁にちよつとお尋ねしますが、今、大臣の考えのほどはよくおわかりになったと存じますが、私どもも大へん失礼でございしますが、老軀をひっさげて、赤字になやみ、そうして大きな事故によって国民の怨嗟をかっておるといふ国鉄で、しかも部外からは学園によって幹部は動きがとれない、労働組合は強力である、いろいろと施設は老朽化しておるということで、ほとんどこれぞといつて喜んでいただけるようなことのないようにさせ言われているところの

をいたしたのであります。先刻片岡委員のお話にありました通り、私は微力であります。微力ではありますが、私を助ける機構、人事等によりまして、もつと国鉄に自主性を与えて下さらなければ、とうてい私はその大任の一端をも果すことはできないということをお願いいたしましたのでございます。大臣から今皆さんにお話のありましたように、大臣はすでにそういうことに御着手になつておられる、特別な組織を作つておられるということであります、それで私もお受けをして、最後の御奉公として微力をささげたいということをやつておるような次第であります。いろいろな具体的なことは何にもまだ確たる腹案も持つておりませんが、ただ自主性をもつと与えてほしいということを大臣に強くお願いいたしました、また皆さんにもぜひ力強い御援助をいただきたいということを、この際お願い申し上げたいと存じます。

○片岡文重君　それからちよつと大臣に、一つ忘れましたが、伝えられるところによると、運賃改正について閣議で何かお話し合いをされたとかいふことですが、運賃改正について何か政府としては考へておられるのかどうか、その点承わりたい。

○國務大臣(三木武夫君)　これはどうしても、将来運賃の改定はしななければならぬ時期が来ると思ひますが、今年申運賃を改正する意思はありません。これは明年度はやはり検討すべき課題になつてくると思ひます。今年度は政府は運賃の改定はしないという方針であります。運賃の改定について閣議で問題になつたことはありません。ただ、全体としての經濟情勢の判断か

ら、政府は今年度は、昭和三十年度は、三十年内においては運賃の改定はしない方がいいという決定を行いました。しかしこれは、そんならどういふに運賃を将来改定するかというふうなことは、まだ多少の時間もございますから、閣議の話題になったことはございませぬ。

○内村清次君 関連して……。ただいまの運賃改定の問題ですが、新総裁が就任の際に御発表になつておる問題では、運賃改定を何か簡易な方法で改定ができるような方法にしたい、こういう言葉があるようです。これは運輸大臣にもあわせてお聞きいたしますが、運賃改定は法律をもちまして国会において決定をするようになっておりますが、それの簡易な方法という、どういふ御腹案がありますか。またそういう希望がありますかどうか。あるいはまた運輸大臣のその点に対する御所見を伺つておきたい。

○国務大臣(三木武夫君) 今片岡委員のお持ちになつておる公共企業合理化審議会の答申の中に、運賃は国会の承認を経ないで政府で定められるようにしたかどうかというのがあるのです。これは非常に、将来の公共企業体というもののあり方として一つの考え方だと思ひます。その考え方が、しかしこれはなかなかどうすべきだと私は言ひ切れぬ、私自身としては、運賃というものが国民生活に与える重要性から考えまして、この問題を合理化審議会の答申のように国会の決定からはずしてしまふということには、たしかに公共企業体自身のあり方として示唆に富むものがあることを認めます。しかし今直ちに私はそういうことを、その方

が適當だというよりなそういう考え方にはなつていないのであります。この問題も調査会等においてよく検討してみたい。この運賃決定の問題などをどうすべきか今の場合には運賃の決定が容易にできませんね、こういう国会中は、そういうところに公共企業体としてもなかなかやりにくい点もある。しかし一方において、運賃というものが与える国民生活への影響を考へてみると、これはなかなかすぐにこの方が正しいと言ひきれぬ問題ではなくして、この問題は検討すべき課題の一つだ。どういふふうにして運賃を決定することが公共企業体のあり方として正しいかということ、これは先ほど申し上げた調査会などの大きな課題の一つにしたといふ、こう考へておるのでございませぬ。

○内村清次君 国鉄総裁に一つ……。○説明員(十河信二君) 私も、今運輸大臣からお話のあつたように、審議会でも皆さんがお集りになつて御検討になつた結果が、あゝお申出が御出でます。また皆さんのお申出に多分差し上げておることと思ひますが、国鉄の出しておる資料によりますと、外国の例もいろいろ経過も経て、そういうふうになつておることでありますから、私はこういうことの方がいいんじやないか、こう思つて、あゝいふ談話をいたしたような次第であります。

○一松政二君 議事進行。公共企業体の問題を論じたり、あるいは国鉄の経営を論じたりすれば、これは何日あつても私は尽きないと思ひます。それで私の意見を述べたいし、あるいは質問もしたいと思ひますけれども、本日は

もうすでに四時二十分過ぎております。(「まだ早いぞ」と呼ぶ者あり)どうかこの程度で今日は一応打ち切つていただけたらどうか。皆さんにお諮りを願ひたい。

○委員長(加藤シヅエ君) じゃ、ちよつと速記をとめて下さい。(速記中止)○委員長(加藤シヅエ君) 速記を起して下さい。片岡委員の質問を継続して下さい。○片岡文重君 大臣に最後に一つお尋ねいたしますが、かつて、前国会でありましたか前々国会でありましたか、議案として上程されるまでにはあるいは至つていなかったかも知れませんが、この百億をこえる国鉄の利子の支払について、政府でこれを補給したらいじやないかということ、たしか利子補給法のような、これはそういう名前であつたかも知れませんが、あれども、そういうような措置をとることを提案したことが、議員から提案されたことがあつたと思ひますが、時たままた造船の利子補給問題等がやがやましかつたために、これをそのままにしまつたか、私は記憶してゐるので、国鉄等の利子補給については、やはりこの際考へべきではないか。そういう点で、政府としてはそういう措置をとることについて考へてみられたかどうか。お考えになつたかすれば、どういふ方法でそういう措置をなさうとするか、その点一つ……。

○国務大臣(三木武夫君) それは提案になつたようなことはございませぬ。話題にしばしば、この国鉄の利子が百億円となるということ、そういう話題があつたということはございませぬ。

議員立法にせよ、提案になつたような事實はありませぬ。これはやはり今後の国鉄の経営を立て直していく上におきかといふことは、将来どうすべきかといふことは課題の一つになる、まあ経営を今後立て直していくためにいろいろ課題になる措置だと思ひますが、政府が国鉄の利子を補給するため、閣議でこれを話したといふことはございませぬ。新線などについていろいろそういうふうな考へ方といふものが話題になつたことはございませぬ、国鉄全体の利子を補給するといふことが、具体的な閣議の話題になつたことはございませぬ。

○岡田信次君 私は、先ほどの小沢井委員の質問に関連して、きょうは一つだけ簡単に大臣の御所見を伺いたいのですが、大臣は先ほど新線建設について、現在着手中と申しますか、提案中の二十三線がすんだら新しい構想でもつてやりたいという御答弁があつたのですが、しかし提案中の問題を解決するためには、まだ相当の金が必要、年月も要するといふのですから、せつかつてそういう新しいお考えがあるなら、今直ちにそういう新しい構想を進めるといふお考えはないのかどうか、またそのお考えをお進めになるのには何か今日支障があるのかどうか、その点だけお伺ひしたい。

○国務大臣(三木武夫君) こういう問題が起つてきてゐるのは、漆生、油須原線の問題が、これはしかしまだ話題に上つてゐるだけで、これは少しも具体的な問題ではないのです。だから、もしも鉄道建設といふものが、ただいま政府の非常な要請から——いろいろの要請があると思ひますが、どう

しても鉄道建設をしなければならぬという問題が起つてきて、そうしてその資金といふものが、現在の国鉄の予算のワケ内においてその資金を出す必要のないような場合には、これは鉄道建設審議会におかけして御相談をしたいと考へておりますが、今しかし二十三線という問題がございませぬから、それを経済スピードでやるために、現在の子算といふものが非常に少い。だから、そこでもまた新線をほかに手をつけるといふようなことは、今までの建前ではこれはできません。だから、もしそういう必要が、いろいろな必要が起つて、そして国会も御承認になるようなことならば、これは全然今までの新線建設とは考へ方を変えた新線建設の方法によらなければ、従来のような方法であつたならば、今まで鉄道建設の二十三線残つてゐる線をきめて、またその上に新線をやつていくというようなことでは、これはなかなか鉄道建設審議会でも御承認にならないだらうと思ひます。だから、今後別の新線建設といふものは、もし二十三線が片づかないうちにやるといふような場合があれば、これは考へ方を新たにしたい、新線建設でなければならぬ——むろん二十三線が片づいた後には、これまた新線建設といふことも必要が起つてきましよう。それにしても、今までのようなやり方で、あまりペイしない新設を高い金利を払つてやるような方法、これは考へなければならぬ、こう考へてゐるのでございませぬ。

○岡田信次君 私は、この際さらに新しい線をやつたらどうかというのではなくて、現在の二十三線に対して、建設審議会がたびたび建議をしたよう

に、大臣も言われるいわゆる新しい構想に組み込まれる。率直に申し上げますれば、政府が投資をするなり、政府の金でやるというふうな道を講じられたらどうかということを、お伺いしているのです。

○国務大臣(三木武夫) これは鉄道建設審議会なんかでもしばしば、これからの新線建設は政府出資にせよという御決議があつたわけなんです。そういうことも、今年度の予算においてもそういう考え方を運輸大臣としては持つて、予算折衝にも當つたのです。なかなかそれが実現をしなかつた。それは何かというと、まあ大蔵省の予算査定の方針というのが、新線建設に對しては非常に消極的な査定の方針をとつておつたわけですから、だから、もういろいろ折衝した後に二十五億ぐらいになつて、初めは問題にならなかつたのです。そういうことで、それをまた建前を変えて、今度は政府出資でみなやるのだという、金額があまり少くても、これは解約金の問題も起つてきますから、金額をふやすことに努力したわけなんです。建前を今度は全然切りかえて、政府出資にするという交渉まで話し合ひがつくようなことにはならなかつたのですが、しかし将来は二十三線についても、鉄道の新線建設については、岡田委員の御指摘のように、これは考えなければならぬと思つております。これは一つ、今後新線建設をどうしていくかということは、国鉄の経理を立て直すこれは重要な課題の一つになる。そういう場合に、今までのようなやり方でなくして、全部政府の出資ということも有力なる意見の一つである、こう考へております。

○本島虎蔵君 今のお話で、政府出資であらうと、あるいは国鉄が何ほか持とうと、とかく新線建設が問題になるのは、建設費に對して輸送量が少なくて、ペイせぬといふところだろうと思つて、そこで荷主、旅客の面からいいますと、荷主からいへば、貨車が直通して、山の奥から都会まで、ある路のあるところまでまっすぐ行けばいい。旅客からいっても、直通の切符を買つて安全に輸送してもらへばいい。こういうことからいふと、輸送方法なり、いろいろな考へてやることも必要じゃないかと思つて、だから、政府の出資にしようがすまいが、これは国民としては同じです。ですから、そういう観点から、新しい技術の分野で研究するといふことは、お考へにならぬですか。

○国務大臣(三木武夫) そういうことについて、いろいろ御意見を聞く場合があるのです。それを、従来のようなやり方ではないに、鉄道建設の構想を変えたらどうかという御意見も承るのですが、これはなかなかやはりいろいろな技術的な面もありまして、将来やつぱり検討をしなければ——これはいろいろな御意見の中には、まあトロリー・パスみたいな考へをしたらどうかというふうな、そういう考へ方の御意見を承る場合がある。これは十分にやつぱり検討をすべき課題の一つだと思ひます。

○高木正夫君 やはり関連した質問であります。大臣は、本質的に考へましてね、今日のような新線のあつた場合に、私どもは考へて、各国の例か

ら見ましても、もう一度鉄道を敷くといふようなことは時代おくれだ。十分の一の費用で済む道路でいい。そうしてバスとトラック、しかもそれは阿端から阿端まで行つてしまふ。アメリカの発達を見ましても、もうなつておるわけ、そういうふうな方針に切りかえていくのがいいのじゃないか。国民経済全体から考へて、そうするのが本質的にいいのじゃないかというふうに私は考へるわけです。ただ、雪国だとか、特殊のどうしては鉄道でなければいけないといふ所は格別ですが、そうでない所は、もう道路運送によるのが本體じゃないか。大体日本は少し鉄道を重点を置いてしまつて、今日まで来てその方針を変えてしまつてやる方が適當じゃないかと、私は考へるわけです。あなたの御所見を一つ。

○国務大臣(三木武夫) それはさうだと思ひます。今やつぱり、次第に道路、バスの時代に移つてつあると思ひます。傾向は、ただ、しかしまだ鉄道も必要とする所もあるのです。ことに資源開発などの面から見ますと、すね、やはり鉄道を必要とする所がある。ことに北海道なんか私はさうだと思ひます。まだやつぱり鉄道が必要で、ああいう所は、そういう点で、平坦部で、将来やはり自動車輸送の方が便利なる場合も非常に多いと思ひます。だから、一がいに今の鉄道といふものがどこかしこも必要だとは思ひませんが、しかしあるいは資源開発、あるいは国土計画、そういう面から見て、鉄道を敷くといふ要請がもう全然時代おくれだとは、私はまだ思ひません。もう少しやつぱり必要な箇所も

ある。そういう点が、御指摘のよう、まあ道路を作つたりして、バスやトラックで行ける所は、確かに道路にやる方が便利なのは多かるうと思ひます。ただ、奥地や、そういう資源開発の見地から見て、鉄道といふものが相当敷かれなければならぬような余地のある所も残つておる、こう思ひます。

○高木正夫君 まあ大体、私も、先ほど申し上げたように、どうしても鉄道でなければならぬ所があると思ひます。すね、北海道の奥地の開発など。しかし今の新線の予定線といふものは、いろいろさういふような希望が出ておる、それが、それなんかにはほとんど道路で間に合ふ所があるのじゃないかと思ひます。その再検討が必要じゃないかと思ひます。先ほど言われた通りの考へを持つわけなんです。どうしても鉄道でなければならぬ所は、鉄道を敷かなければならぬ。さうでない所が多々あると思ひます。その方が多いんじゃないかと思ひます。そこを一つ御一考願うわけにいかぬか、こういうことで、これは方針の問題になるわけですが……

○国務大臣(三木武夫) それは、二十三線残つておる中にも、そういう検討の必要な線もあるでしょうね。それは確かにあると思ひます。まあしかし、なかなか鉄道といふものが、地方の愛着といふものは大へんなものなんです。鉄道に對して、さうして長い年月かかつて、ようやく建設線に入つた、今調査費も出ていろいろやつておるといふことで、私も合理的に考へたら、もう二十三線のうちでも再検討するといふ理屈はごもつともだと思ひますが、もう一面から考へると、さうい

うことで、さういふ建設線に入つて、すね、鉄道のできるのを待ちわびておる人、このことを考へてみますと、よほど重大な理由で、これはどうしても道路を作る方がいい、これはこの鉄道といふものは損をして効果がないといふような理由になつたらごもつともだと思ひますが、相当な理由がないと、やはり一つのきめたといふ既成事実といふものは、なかなかやつぱりこれをものとへ返すといふことは困難です。あまりとらわれ過ぎておるかも知れませんが、私の考へが。しかし、これはなかなか容易でない。まあ慎重にいたしたいと思ひます。

○高木正夫君 まあ、だんだん掘り下げますと、これは政治問題にもなつてくると思ひます。しかしながら、そこまで国民全体のことを考へてやられるか、政治の動きによつてやるか、そこはどちらが重点になるかといふ問題に歸着するデリケートなものになりませんが、私これ以上は申しませんが、まあその辺は十分よく御検討いただくのがいいんじゃないかと考へておるわけです。

○岡田信次君 私も、今高木委員が言われた、鉄道と道路といふことは、鉄道と自動車とがそれぞれの分野を守るという場合には、大賛成なんです。ただ高木委員が言われたように、鉄道を敷くよりも十分の一の費用で道路ができるというの、これはとてもない間違ひです。高木委員はどんな道路をお考へになつておるか知りませんが、いやしくも自動車を通る道路を作るには、鉄道建設以上の金がかかるという事です。それはたとへば、例を申しますならば、今問題になつておる

東京―神戸間の弾丸道路にいたしましても、これは二千五百億、あるいは三千億と称されておる。ところが、一方東海道線を複々線にする費用は、これは電化を含めても一千億からならない。そういう点を十分お考えになつて、この貧乏な国にはいづれが得なのか、おのおの長所を發揮するように運輸大臣としてはお考え願いたいということを申し上げるだけです。

○仁田竹一君 今道路の問題が出ました、連絡船でございますけれども、大体鉄道が連絡船をやります場合は、鉄道でなくてはいかぬだろうと常識的に考へ得るようなものを考へるに當るの、これは當然だと思ひます。たとへば北海道とか、九州とかいうようなものがあつても、国鉄がやつたために非常に民間の業者を圧迫する。ひどいのはいろいろ政策を用いて、率直に申し上げますと、大島・小松のごときは、非常に民間で借りがつてゐるやつを無理して政策的に取り上げてしまつて、国がやつてゐる。しかも大島の方の相手の、あれは何島ですか、大島の方に鉄道があるならばいいが、大島の方には鉄道はないのです。こちらに山陽線があるだけです。一方に鉄道がないのに、その間の連絡を、しかも民間がやつておつたものを取り上げてしまつて、そうして鉄道をやる。そのために、地方のある会社はほとんど倒産に近いような状態になつてゐるわけですね。私たちが地元のもの、鉄道が連絡になれば、これにこれしたことはありません。その点非常に地方の業者が困つてゐるような実情がありますし、あるいはまた例の仁堀線ですが、非常に赤字をがまんして三

十年以上の古船をもつて運航しておるわけですね。紫雲丸等には比べますと、一そう危険な状態です。瀬戸内海は波が穏かではありますけれども、おそろくあの船は三十年、四十年以上の船だと思ひますけれども、そんな船をもつていても、他に幾らもその間には民間航路があるわけですね。民間航路がある中を無理して、地方の代議士あたりが運動しますと、それにつけるといふふうなことがあつて、あの例の青函連絡と紫雲丸で、おそろく鉄道は必要以外の連絡線をやるべきものじゃない、こゝろふうな考へ方が強いと思ひますが、このように必要でない上に、例の大島・小松の問題とか、仁堀線といふものに對して、こんなばかげたことはやるべきじゃないという問題が出ると思ひますが、当然鉄道でやるべきものだと常識的に考へられるのは別問題といつたしまして、相手の鉄道のないところへ鉄道連絡が走つておる。しかも従来の民間のものを取り上げてやつてゐる。こんなものはもとの民間に返してやるのかといふふうなお考へは持つておりませんか。

○國務大臣(三木武夫君) 今私も、お話のあるまで知らなかつたのです。今事務当局の話では、これは検討の余地がある、今お話のように、これは御指摘のところは検討の要があるといふこととございまして、これは検討をいたすことにいたします。

○木島虎蔵君 先ほど一松委員からお話がございまして運賃の話ですが、運賃のことをお考えになる前にはぜひ、荷主としまして包詰料、小運賃、積み込み料、それから鉄道の上、全部を考へて、ぜひ検討していただきたいと思ひます。たとへば、今専用線がございまして、そして専用線のある工場はその点は非常に利益である。日本の多数の中小企業の大部分のものは、専用線がない。ところが、専用線をつけようとするとなつて大へな費用です。ほとんどつかないでしよう。ですから、専用線にかゝるものを今諸外国が盛んにやつておられますが、あつてものを考へる願ひです。それから包装費をいかに軽減するかといふことをもう少し真剣にお考へ願ひつて、汽車の上の運賃を上げるだけであつて、片一方でそういうものを下げた、全体としては国鉄の利益になり民衆の利益になるといふふうでなく、運賃値上げはなかなか国民感情としてはうまいかんのじゃないかと思つたのですが、大臣はどう考へておられますか。

○國務大臣(三木武夫君) 非常に参考になる御意見を承つて……。よく検討いたします。

○片岡文重君 今の運賃の問題に關連するのですが、先だつて本會議の際に私は、運輸省として海陸の不当な二重投資になるような今日の交通状態を一日も早く解消して、もつと有機的に国家経済の上から見て利益になるような方法を考へるべきじゃないか。そのためには、運輸省が中心となつて、海陸空三位一体となつて、この国家の交通を支配できるような具体的な計画を立てるべきじゃないか。もはやさういふ段階にきてゐるだろう。それに對してどういふことを政府は考へておられるのか、こゝろ御質問をいたしまして、きつめて同感であるから具體的に検討してゐる、こゝろ御答弁であつたのです。それはその後どういふことになつたのですか。

○國務大臣(三木武夫君) これはお話の通り、今やさういふ時代だと思ひます。飛行機も非常に発達して参りました。それで今運輸省の方としても、あまり大仕掛けなものではございせんが、官房長が中心になつて海陸空の交通調整に對して検討を加へてゐるわけとございまして、これは確かに將來の大きな問題だと思ひます。今後この問題はさういふふうによつていくかといふことは、これは一運輸省じゃなく、政府全体でのやりの問題だと思ひます。交通の調整、総合、確かに大いなる問題の一つであるといふことで、まあ將來これを大きく取り上げる準備と申します、官房長のところで調整問題の検討を加へておられます。名前は交通政策連絡會議といふ會議をもつて、やつてゐるわけでありまして。

○一松政二君 運輸大臣は、鉄道の今の赤字あるいは経営について、まあ来年ぐらゐは運賃を改定しなければならぬ段階に到達するだろうといふ大体のお見通しをお述べになつてましたが、今さつき高木委員からも話があつた通り、結局バス、トラックとの競争になるわけですね。それで、これがまあアメリカなどの例によつても、道路が発達すればするほど、荷物がトラックに流れて、ドア・ツー・ドアでやつてゐるもので、すなわち、バルキイの大きい大量の貨物だけが鉄道に残つてしまつて、負担力のあるいいものは全部トラックへ流れる傾向が多分にあるわけですね。それが運賃が上れば上るほど、さういふ問題が私はクローズ・アップしてきて、ただ運賃を上げただけでは私は鉄道の経営がよくならないのは、私は多大の疑問を持つております。運賃が安いんだから赤字が出てゐるんだという考へ方が、非常にまあ、大臣じゃないんですが、一般的に国鉄の關係者に非常に強いようですが、国営鉄道といわれると、税金とかいろいろな問題、それから利息が百億というわけですね、私設鉄道だつたらあつても配当もせなければならぬし、借入金の利息の高いやつを払わなければならぬのに、国鉄はそ

ういふところからも全部免除されておるのじゃないか。それで経営が悪いのだという意見もあるのです。私は運賃はおのずから限度があると思ひます。その引上げだけで私は解決つかぬのじゃないかといふ考へ方で、これは別に大臣から答弁をお求めしませう。ただ御参考のために私は関連で申し上げておきたいと思ひますから、御参考になればと思ひます。

○片岡文重君 今の御答弁でけっこうですが、ただ、この問題は非常に大きな問題であつて、おつしやる通り、運輸省だけの手には負えないと思ひます。それをあえて官房長の御手腕をどうしようといふのじゃないのです、もつとやはり確実な大きな組織で真剣になつて取り組まなければ、非常に大きな困難な問題だと思ひますので、一つの官制をお作りになるなりして、本腰を入れるようにして一つやつていただく。

○政府委員(山内公敏君) 運輸省におきましては、交通というものは戦後個々の交通機関を強化するという段階になつておりました。大体現在におきましては、戦前の状態に御了承のよう返つて参りまして、今後新しくどう

交通網を日本全体に考へべきか、その場合に国家経済的に、個々に交通機関として鉄道を敷くのがいいか、あるいは道路によるべきか、そういったものが、官といわず民といわず、与えられ

る資本というものが、国民の経済の上に及ぼしてくるという見地から言いますれば、交通手段を与えることが最小の費用をもって最大の効果を上げるか

という見地からスタートいたしまして、実は私も集まりまして、まだ御指摘のように非常に小さなものでござ

います、一応調査をいたしまして、将来この機関を大きなものに作り上げて

いきたい。そのためにはまだ全然新しい、恥かしいものでございますが、

そういった面の交通の研究が日本においては非常に少ないのでございまして、

その根本的な資料をまとめるための今會議を持っているわけでございますし

て、将来大きなものに発展していきたい、さように考へている次第でございます。

○一松政二君 今のこの整備のときに一つ希望があるのは、陥りやすい一つの統制思想で、そうして競争というものがまた切磋琢磨する例になつて、お互いに進歩発達してきた。それがまたひいて国民経済にいい影響を与えることが多いのですが、乱立は避くべきであるけれども、何かこう一つ一つが、もうそこがあればほかのものは要らぬようなことでないように、ものをお考へにならないと、たとえば建設省で道路が狭いからパスの幅を狭くするといふような時代逆行的な、私は進歩に逆行するような事情に陥らないように、一つお願いをいたしたいと思ひます。

○委員長（加藤シツエ君） それでは、

残余の御質疑は次回に譲りまして、今日は散会することにしたしてよろしくうございすか。

「賛成」と呼ぶ者あり

○委員長（加藤シツエ君） 今日はこれにて散会をいたします。

午後五時二分散会