

りまして、そういうところに基因して
いるところも多かったと考えるのであ
りますが、今回の改正案の四十五条で
この点を明確にして「運輸省令で定め
る重要な財産を貸し付け、その他の処
分を行おうとするときは「運輸大臣の
許可を受けなければならない」とした
ことは、これは一つの進歩であると思
うのであります。そこでお尋ねいたし
たいのは、この四十五条にあげてあり
ます運輸省令で定めることになってお
るその他の重要な財産ということとは、
車両以外でたとえばどういうものを予
定しておるのか、主要なものについて
二、三例示していただきたい。

○權田政府委員 お答えを申し上げま
す。ただいまお細部にわたって研究
いたしておりますが、重要な財産とし
て省令で定めたいと考えておりますの
は、ただいま御指摘のございました車
両は当然でございますが、さらに船
舶、駅の構内の用地、停車場建物、こ
ういうようなものを考えておる次第で
ございます。

○木村(俊)委員 次に伺いたいのは
は、同じくこの四十五条で運輸大臣が
許可をする場合であります、運輸大
臣が許可をする場合におそらくある一
定の基準なりお心組みと申しますか、
方針なりがあると思ひますが、この方
針その他によりまして、従来問題のあ
りましたああいう鉄道会館の問題のよ
うなことも防止できると思うのであり
ます。そのお心がまえなり方針につい
て、もしお漏らし願えればお聞かせい
ただきたいと思ひます。

○權田政府委員 四十五条の二項の貸
し付けの場合の運輸省令で定める場
合、こうある場合でございますが、た

だいまのところでは認可を受けなくと
もよい、認可なしに国有鉄道限りにお
いて貸し付け得る範囲といたしまして
は、この法文にありますが「国又は
は地方公共団体に貸し付ける場合」は
そういうことは当然であります、また
さらにこれに準ずるような場合、また
あるいはごく一時的な貸付というよう
なもの、これはまたすでに御存じでご
ざいます営業上通常貨車の貸し渡しを
現在行なっておる場合がございますが、
こういうようなものは認可は要ら
ない。それからまたたとえば国有鉄道
の事業に関連のない、宿舎用の建物の
交換、こういうようなものは認可が要
らないようにいたしたい。今御指摘の
鉄道会館等のような重要な財産をし
かも永久に貸し付ける、長期にわた
り貸し付けるというような場合には、運
輸大臣の許可を要する。要するに実情
に即して形式的な許可に陥らない
ようにいたしたい、かような心組みで
おるわけでございます。

○木村(俊)委員 次に四十六条の規定
に移りますが、現行法では国有財産の
適用がありませんので、国鉄財産の性
格が非常に不明確で、とくに従来紛争
を生じがちであるのでございまして、
この点を明らかにしたのものでござい
ます。そこでこの四十六条でい
う国鉄の不動産といううちには、いわ
ゆる事業用財産は国有財産法上の公用
財産に相当するものだと思ひます。そ
うでないものは国有財産法の普通財産
に相当するものだと思ひますが、この
不動産の中には事業用財産の貸付がで
きるという解釈でありますか。

○權田政府委員 御指摘の通りでござ
いまして、国鉄の不動産の中にはいわ
ゆる事業用財産とそうでないものもご
ざいます。この事業用財産につきまし
ては、その本来の事業の用に供してお
ります、ゆえに貸し付ける余地は少い
とは考えられますが、しかしその目
的、用途を妨げません限度で、使用収
益をせよというものはあり得ると思
っております、そういうような場合に
は差しつかえない、かように政府とし
ては解釈をいたしております。

○木村(俊)委員 今の御答弁によりま
すと、事業用財産は理論上貸し付ける
余地はないかもしれぬが、その目的、
用途を妨げない限度で使用収益をせ
よとあり得る、こういう御答弁であ
ります、しかしこの改正規定を見ま
すと、使用収益という性質よりも一歩
進みまして、積極的にこういう事業用
財産を貸し付ける、すなわち民法上の
貸借のようにならざるやうなことを
考えておられるやうであります、こ
れはそういうふうに解釈してよろし
いのですか。

○權田政府委員 これも御指摘の通り
でございます、ただいまお答え申し
ました通り、この事業用財産はその公
共の事業の用に供します性格上、あま
り貸し付ける余地は少いとは言えま
す、目的、用途を妨げない限度で使
用収益をせよとあり得る。従って実
際的には一時的に使用収益をせよと
なるとは大部分であると思ひますが、
それがまた今御指摘の貸借であるかど
うか、貸借の部分をも含まれる場合が
ある。と申しますのは、契約の条項、
当事者の意思、契約当時の客観的情勢
などによって、最終的には裁判所が判
断いたしますが、全部が全部貸借で
ない場合であるといふことは言えませ

ん。そういうものを含む場合もござ
います。

○木村(俊)委員 いずれにしましても
事業用財産ですから、その性格上一時
的に使用収益をせよという場合が大部
分だと思ひます。そうなりますと民法
上の貸借ではないから、従って普通
の場合はこの四十六条の解除権を使わ
なくとも、いつでも解除できると考
えられますが、何かそういう従来の判例
がありますか。

○權田政府委員 従来の判例にも、今
先生の御指摘の通りの判例がござい
ます。

○木村(俊)委員 そうなりますと最後
に四十六条は、いわゆる従来の約定解
除権のほかに、この四十六条によつて
さらに法定解除権をも認めたというこ
とになるのですかどうですか、お伺い
いたします。

○權田政府委員 御指摘の通りでござ
いまして、従来の約定解除権のほかに
さらに四十六条で法定解除権を認め
た、こういうことに相なります。約定
解除権が有効であるかどうかというこ
とは、これはもう当然その契約の性質
によつて判断いたされるのでござい
ますが、約定解除権で参れるものはも
ろん約定解除権で解除をいたします
し、それで参れませんが場合には四十六
条の法定解除権が働く、こういうこと
に相なると解釈をいたしております。

○木村(俊)委員 次に四十六条の第二
項に書いてあります損失補償でありま
すが、これは従来の国有財産法にお
ける損失補償と同じ観念でございま
すか。

○權田政府委員 この四十六条第二項
の損失補償は御指摘の通りでありま
して、これは債務の不履行から出て参
ります損害賠償でございせん。法律
で認められました四十六条一項の解除
権という適法行為に伴ひまして、相手
方に損失を生ずる場合がございますの
で、その損失を補償するといふ、一項の
解除に見合う補償という趣旨のもので
ございまして、御指摘の通りでござい
ます。

○木村(俊)委員 最後に、従来国有財
産についての借地法とか借家法の適用
が非常にあいまいで問題が多かつた
のであります、せつかくこの国鉄法
の改正によりましてこういう規定が設
けられる以上、もう少し改正案で明確
にこの点をカバーするようなことをお
考えになったらどうかと思ひます、こ
れが、この点についての御見解を伺いた
い。

○權田政府委員 従来借地、借家法の
適用を受けるかどうかというのは、こ
れまた御指摘の通りでございまして、
これは先ほども申し上げましたように
契約の条項、当事者の意思、契約当時
の客観的情勢などによりまして、最終
的には裁判所が判断いたすのでありま
すが、この点については今御指摘の通
りなお不明確の点があるではないか、こ
れもごもっともでございまして、この
点につきましては政府におきまして目
下なお検討をいたしておるのでござ
います。特に国有財産法との関係にお
いて、国有財産自体においてもこの点
はなお明確を欠いておりますので、こ
の国有財産のそういう点についても現
在政府部内で鋭意検討を進めておりま
すから、それらの結論を待ちまして、
将来におきまして国の財産との均衡を
保つて明確にするように、せつかく努
力をいたしたいと思ひます、お次第で
ござい

て残念だと思つてゐるわけでございます。その点について御非難を受けまされば、私も甘んじて受けなければなりません、しかしなるべく早い機会において、そういう点についてもっと明確なる案を私が編みまして、皆さんにお目につけたいと思つております。

でございます。
それからもう一つ、具体的にはお示しになりませんでしたけれども、今の国鉄というものはやはり国の形のもので、すなわち、いろいろな国家から商業的企業としては少し無理な要求を受けておるわけでございます。たとえば新線の問題なども、これは国鉄の現状からいへば、国有、国营という形からいへば、必ずしも採算だけにこだわってはいけなないので、引き合わないものでも余裕があればやるべきものですが、現状からいへば少し無理なことが現に行われ

ておる。それですから、そういうようなことについても、私は、そういう場合には、それに借り入れをせうたり、あるいは何かした場合の利子の補給くらいは、せめて政府として認めてやってほしいものだという考えで、財政当局には始終言うて、なるべくそういうふうに努力したいと思っておるわけであります。

○下平委員 もう一つ基本的な問題としてお伺いしたいのは、国有鉄道、いわゆる汽車、電車等によって行われておる交通という形が——今日航空機の発達とか、特に自動車の発達等によつ

て、交通界におけるところの国鉄の地位というものが、かなりの変化を来たしておると思うのです。最近国会で取り上げました自動車縦貫道路等の完成によって、勢いこの傾向というものは強くなってくると思うのです。特に私どもが現在の交通を見ますと、自動車というものの転化をしていく形というものは、非常にスピードが速いと思うのです。そういう中で、この国鉄法なっているいは国鉄の問題を考えていく際にあるいは陸運交通上に占める国鉄の地位

とか役割、こういうものが総合的に勘案されて、その中で国鉄の経営なり方針、こういうものが打ち立てられていかなければならぬと思うのです。それには相当な綿密なあるいは計画的な方向というものが必要だと思ふのです。が、こういう点について、将来の国鉄の役割等について大臣の考えを少しお伺いしておきたいと思ふいます。

○吉野国務大臣 たいだいまのお話は非常に重要な問題でございまして、今直ちにどういうふうになるかということの考えは、私も実は申し上げかねるのがあります。しかししつてお示しになります。縦貫道路の例についても、たとえば東京から神戸までということになれば、これは縦貫道路であるけれども、ある意味においては、経済的の意味からいえば、やはり東海道線をもう一本作るということと同じことと見ても私はいいいではないかと思ふのです。そうすれば、今の国鉄というものを考えますときに、それが鉄道経営というものから見てどういうふうな一体扱われるべきものか。こういったような根本問題がそこについてくると思ふのです。その点につきましては、実はまだはなはだ遺憾でございしますけれども、政府内部においても、そこらについての総合的政策というものが立っていない現状でございします。しかしそれは立っていないが、それをほうっておくわけではないので、実は交通審議会等にもその問題というものを諮問しております、私も運輸省を担当しております、そういういろいろな問題につきまして、いろいろ各方面から研究をしておるわけでありまして、こういう問題はいずれ近き将来に

おいて、もつとはっきりした政府の考え方というものがきまらなければならぬ問題ではないか、こういうふうな考えております。しかしその問題がきまらなければ、今の国鉄法の改正が意味がないということまでには考えておりません。これはこれで考えてもよろしい問題ではないか、こう考えております。

○下平委員 公共企業体について明確なる理論なり体系というものが無いといつても、およそ常識的には大体三つの形は出てくるように思ふのです。米国のTVAの形をGHQから示されてきたといつておりますが、いわゆる政治上の自主性とか、財政上の自主性、人事権の自主性、この三つだけは公共企業体として欠くことのできない基本的な条件だと思ふことは、大体これはだれも認めておると思ふのです。そこで財政上、政治上の問題はあとで御質問するとして、人事の自主性の問題でございしますが、経営調査会の答申案では人事の管理というところ、国鉄の人事には不合理な面が多い、これを改めていく。人物本位を趣旨とする人事管理に切りかえる、こうありますが、これは私は国鉄の内部のことだと思ふのです。この人事管理の問題で伺いたいのは、公共企業体—TVAの例をとってみても、そこに従事しておる労働者のこの事業に対する積極的な協力を求める、いわゆる労働者の労働権だけでなくして、企業に対する経営権もある程度認めるという形がとられてきているのです。これはドイツ等においては経営参加法などがある、一般労組に適用されておりますが、資本主義の国であるアメ

リカにおいても、TVAにおいては経営委員会というものをそこに設けて、そこに従事しておる労働者の経営参加というものを法的に認めている。こういう形をとっているのです。このことは人事管理の問題について大へん重要な事項だと思ふのです。ところが翻つて国鉄の今日の状態を見ると、そういうことは全然ありませんし、なおかつ国鉄を、ある程度基本的な監督だけで企業は自主的にやらせるといいたがらも、その国鉄総裁には人事権その他についていろいろの権能があるかといへば、ほとんどないのです。たとえば毎年々々起ってくる労働者対国鉄のいろいろなトラブルの問題も、せんだじ詰めていけばどこにあるかといへば、やはり財政の問題もありましょう。いろいろな問題もありまうけれども、国鉄の総裁にそれを処理するだけの人事管理権というものが無い。言いかえるならば、団体交渉の当事者能力を欠いておるというところに、紛争の大きな原因があるような気がする。そこで当然これらの問題等も十分に考えていただかなくはならぬ。公共企業体だといふのだから一般の官吏とは違ふのです。そこには当然国鉄総裁を相手側とし、国鉄労働組合を相手側としたところの、一般の労使関係というものが構成されなければならぬと思ふのです。が、ところが日鉄法を見ると、当然労使の間で定めるべきような団体交渉の対象事項まで、日鉄法の中に全部盛り込んでしまつておる。たとえば休職の問題等も、これは当然団体交渉の対象事項でしようし、その他十数条近くにわたつて労使の間で当然定めるべきような団体交渉の対象事項というものが

が、この日鉄法という法律によつてきめられてしまつておる。こういうことはきわめて不自然な形だと思ふのです。これについて大臣の所見を少し聞かせていただきたい。

○吉野国務大臣 たいだいまのお話の点は、法律には国家の一般の利益というものの保護の見地から、一定のある基準は書いてありますけれども、その範囲において、やはり団体交渉で国鉄当局者と従業員組合の方がやるのであつて、そういう人事管理のことについてはすべて国鉄の方にまかせをしておるわけですね。人事管理の詳細については、私もよく国鉄当局からお話を申し上げた方がいと思ひますが、ただ私として一言その点について申し上げますと、つまり公共企業体というものの経営の主体の中に、労働組合の代表の方もその中に入れるか入れないか、こういう問題は御承知の通り諸外国でもいろいろの問題があるところでございします。そして各国の実例もいろいろありますが、そこがさつき申し上げました公共企業体のあり方の問題に係するものでございします。ですからこれがもし一部の思想のように、いわゆるサンジカリズムの思想のようなものであれば、当然に働ける手で経営というものをやらなければならぬという思想からいへば、組合の代表者というものは、その経営の主体に入らなければならぬ。ところがイギリスのようにまたわが国のように、これを商業的の企業と見るといふことになる、今の利益代表というふうな形で組合の方の人は入つてはいけないうのであつて、そういう意味で私の方の今度の法律を見ますときには、経営の主体というものが

方には組合の代表というものは入らない建前をとつたわけでありまして、しかしこの法律にもパート・タイムといひますか、専門でないものを入れることを今度やりましたから、そういう意味で労働組合というものの過去の経歴を持ってつた人は、これはエキスパートとして尊重して入れていいと思ふのです。しかしそのときにはその組合の方が経営の方のかりに理事になりますれば、これは組合の理事として入つておるのではないのですから、そのときにはやはり組合の役員というものの資格はなくなつて、ただ労働あるいは人事管理というものに、過去において非常な経験のあるというその資格においてこれが参加する、こういうふうな建前で今度の法律の改正というものをやつた次第でございまして、なお具体的な人事管理のことについては、私よりもあるいは国鉄当局から申し上げた方がよろしいかと存じます。

○橋本委員 たいだいま下平委員の質問に対して運輸大臣はいろいろ答えておられます。しかし運輸大臣の答弁を聞いておきますと、何といひましようか、どうもわれわれごまかされるような感じしか受けられないわけですね。といひますのは、公共企業体は世界各国でも確たる定義がない、これは私もさうだろと思ひます。先日、各権威者を集めましての調査会でありまして、少くとも日本の国鉄はかくあるべし、かく改善をしなければいけないという答申をあなたに出しておるわけでありまして、従つて現段階においては、当然調査会の答申を唯一のものとして、答申案に沿つて日鉄法が改正されていかなければならない、こういうふうな私どもは

率直に見ておるわけです。ところが運輸大臣の答弁を聞いておりますと、各々でも確たる定義がないので、まだどうしていいかわからない、そういうことではこの日鉄法の改正に対する大臣の答弁にならないのではないかと。われわれ最終の形はどういう形になるか知りませんけれども、とにかく調査会が相当研究して答申を出しておる、その答申案を尊重されるならば、なぜこの調査会の結論による改正案を提出しないのか、こういうことを下平委員も聞いておるわけです。どうもこの点大臣の答弁はわれわれ納得いかないの、御説明願いたいと思います。

○吉野國務大臣 あつては私の言ひ方が悪かつたような気がいたしますが、私は公共企業体の定義がわからないということは申し上げておらないのであります。ちゃんと定義はわかつておる。ただそういうもののあり方、法律制度としてのあり方については、これは過去五十年來の産物であつて、まだ進化の道程にあるので、世界まぢまぢに、いろいろ思い思ひの試みをしておるのだが、いまだきまつた方式はないということだけを申し上げたのであつて、そうしてそれはそれとして、それについての経営調査会なり何なりの御答申につきましても、私も先ほど申し上げましたように、十分尊重して取り入れるだけのものは取り入れたが、取り入れなかつたものについて、二の点について下平さんから御批判がありまして、それは私もやりたいと思うのだけれども、追つかけてそういうことについてもお考えたい、こういうことを申し上げたわけでありませう。

○橋委員 ただいまの答弁でも、調査

会の答申と相当かけ離れておる。従つてここ数年來日鉄はいろいろの問題を起してありますが、この改正では根本的に立て直しにならない、私はこういうふうに考へておるのです。これだけ世間が騒いで、世論が沸騰しておるにもかかわらず、なぜ根本的な改正案というものが出てこないのかという点を私も考へますと、具体的には一つの例を申し上げます、これは私は非難を申し上げるわけではございませんが、よく総裁あたりは、もう公共企業体でも国有でも、日鉄の経営はどちらでもいい、ただ金さえもらえればいい、こう言つておることを新聞等で私も散見するわけでありませう、そういうあいまいな態度をとつておるために、ほんとうに公共企業体としての日鉄を確立しなければならぬという信念が生まれてこない、その信念が生まれてこないところに、あいまいなその場限りを糊塗する改正案というものが出てくるのではないかと、こういうふうにお考へします。ここで私は大臣にお伺ひしたいと思ひますが、日鉄も問題が起ることに、公共企業体を存続するか、あるいは昔のように国有に還元するかというような議論が相当起きて参りますが、運輸大臣としては將來日鉄の経営をどういう線に沿つてやつていこうとされるのか、その決意をここで承つておきたいと思ひます。

○吉野國務大臣 経営調査会の答申を私は尊重してやつたつもりなのであります。ただ経営調査会の答申をこの際全部一挙にやらなかつたということだけは御了承願ひたいと思ひます。それから日鉄の公共企業体としてのやり方というものは、今お話があ

りました通りに、理論的に言へば国有日鉄というもののやり方には二つの形式がございまして、一つは政府経営の官公債組織による経営、もう一つは鉄道省の官公債組織による経営、もう一つは公共企業体という形でありませう。それを將來どちらの方でやるつもりであるかという問題であります。私の考へとしては官公債組織のもののほうが公社の形の方がよろしいと思ひます。

○橋委員 この問題はさうくわいてしまして、もう一つは先ほどの答弁ですが、これは日鉄の將來にとつて大きな問題を及ぼすわけでありませう、運輸大臣の日本の交通政策に対する考へ方というものは、だいたいおつておるうちに考へます。私は具体的な例をあげますが、たとえば縦貫自動車道の問題が出てきたときに、これは非常に大きな問題であるので、当然運輸省は建設省と相談合つて、大きな国家的な問題としてこれを取り上げなければいけません。ところが運輸省の方は、冷淡と言つては語弊があるかもしれませんが、私どもから見ますと冷淡な態度をとつておられたように見受けられるわけですから、従つてこの法案というものは今日建設委員会にかかつております。私は建設委員会にかかつておるものと、先ほどの運輸大臣の考へでは、まだ政府の総合的な交通政策というものが立つておらないので、これから一つ検討して交通政策を立てていくというふうなお話でしたが、これは大臣の考へ方が、はなはだ失礼であります、非常におつておるようには私には見受けられません。私今建設委員会に出

席いたしておりましたが、先ほど成立を見ました首都圏整備法案、あるいは海岸法でもさうであります。運輸省に關係のある項目がたゞさん入つてきておる。しかも今の日本の交通というものは、私から言ひしめるならば、たとえば道路公団法一つを見ましても、交通の行政というものが建設省の方にほとんど移つてつた。もう少し運輸省の方でも積極的な総合的な交通政策に対する考へを進めていただかなければ、運輸省の影はたんだんと薄れていってしまうのではないかと。先ほど下平委員が指摘されましたように、自動車の激増というものはさう阻止することができないと思ひます。従つてこの自動車輸送というものをどういうふうにするか、鉄道と自動車——もちろん港湾もこれに入るのでありますが、これをどういうふうに関連させてやつかいとかいう面は、あなたが中心となつて計画を樹立してやつかいかなければならない、こういうふうにお考へするわけでありませう、これから検討をして計画を立てるといふような、こんなばかげた大臣の答弁はないと思ひます。このことに関してもう一回所信をお伺ひしたいと思ひます。

○吉野國務大臣 別に冷淡だといふわけではないのであつて、お話の通りに実は私も考へております。ですから、やはりどうしてもこの交通行政というものは一元化しないといふかと思つております。それから、少し言ひ過ぎになるかもしれませんが、諸外国の例を見ましても、やはり鉄道というものと道路運送というものは一元的に行政をしなければいけません。ただ道路運送

というものは鉄道のように簡單ではございせんので、何千、何百といふすか、あるいは何万といふすか、非常に小さい企業体というものが全国にばらまかれておるものですから、イギリスのごときも、こういう鉄道をやりますときには、道路運送というものを法律で一応日鉄にして、一元的に経営にいたしましたけれども、現実の問題として、そういうものをいかに国が統合するかという問題になりますと、御承知の通り遅々として進まないで、やはり現状はちぐはぐなものになつておる、こういうことだろつと思つておる。ですから、先目標については私は一つも疑いを持つていないのです。ただ行政を現実にするときに、どういうときにどういう方法でやるかということが、私は非常にむづかしい問題だと思つておる、その意味において私は慎重に考へする、こういうことを申し上げたのです。

○橋委員 私は関連ですから簡單にしてやめませんが、大臣の御答弁を聞いておりますと、どうも非常にのんきな御答弁です。すでに参議院の建設委員会においては、一つの例をあげますと、縦貫自動車道建設法案は通過をいたしました。これは確定的です。私は運輸省と建設省と所管争ひをせよといふわけではないのです。ないのですが、われわれ社会党としては、当然交通省なりを作つて、そういう一元化をやらなければならぬと思つておるわけですが、現在の機構においても、建設省と運輸省は話し合つてこれを円滑に進めていく方法が私はあると思つておる。ところが日本の交通に一大変革をもたらそうとするような縦貫自動車道の建

設法案が通過しようとする今日の国会において、一体運輸省はこの法案に対してどういふ発言力を保有されておるか、あるいはどういふ積極的な努力をされておるか。残念ながらわれわれから見るとそれがゼロである、こういうふうにしかならないわけだ。これは日本の交通の円滑なる運営ということはできぬのではないか、こういうふうには思ふのです。いま一つ具体的な問題を提案して、私は御答弁をいただきたいと思ひますが、たとえばこの日鉄法に關連をして、定員以上乗ったならば、罰金、過料に処すというような鉄道營業法が現存しておるのです。それからこの縦貫自動車道の問題について、道路運送法と道路法というる解釈の相違によつて混亂をしております。道路運送法の改正をするなり、建設省と相談をして調整をするなりなせしないのか、それからいま一つ、法案について申し上げたいと思ひますが、今日鉄道敷設法というものがあつて、これにはいつも問題になる鉄道の新線が百數十も予定線として上つてゐるのです。こんなものは私は百年たつても完成されないと思ふ。従つて当然鉄道敷設法は、いわゆる自動車の発達に對照して、取捨選択をし、改正をする段階にきておると思ふのです。こういう根本的な交通政策に對する法律を検討せずして、ただ時期が早い、あるいはそのうちに検討をする、これでは日本の交通というものはなつておらぬのではないか、こういうふうには考へるわけだ。この点についてどう考へになりますか。

○吉野國務大臣 實際は建設省の方と

も十分連絡をとつておりますので、決してなござりしておるということはないのです。それから鉄道敷設法のお話が出ましたけれども、これもちゃんとこの間の委員会で正式に、これまで鉄道法々々と言つたけれども、もう自動車時代のなつたから、自動車ということとあわせてこれから考へようということになつておるわけで、大体お話の方向に着手行つておるわけだ。

○下平委員 公共企業体特に企業体というところについて、少し大臣の認識が不足してゐるやうな気がするのです。なぜ公共企業体にしたのか。私どもが現在の日鉄法その他から見れば、何のために公共企業体という名前をつけたかわからなくなるのです。運輸省なり鉄道省なりでけつこうなうな形です。もう少し企業体というところについての認識がなければならぬと思ふのであります。国営で、鉄道省という形から、公共企業体に移つたのはそれだけの理由もあるし、また経営調査会の答申の、企業体を存続すべしというところには相當の理由があると思ふのです。公共企業体に移るには、御承知のやうに國家經營の事業では非常な難点があるのです。たとえば國家經營の場合には、國家公務員法というやうな法律があつて、スタッフを集める場合にも非常な制約があるとか、あるいは労働者の服務、任免あるいは給与といった面においても、國家公務員法等において非常な制約を受ける。従つてそういう制約をなくして、私企業的な經營能力を上げさせようというところにあります。言いかえれば、國營事業ではできないところの經營の能

率化をはかるために、經營の面だけは私企業のいいところを入れていくというところで、公共企業体ができたと思ふのです。それからもう一つは、いわゆる資金が大きくなつて、収入が独占化された場合の社會化の方策としての企業体があると思ふのですが、國鉄の場合には、國營事業のいろいろな非能率なところを取り除くというところに、一番大きな問題点があると思ふのです。そうなると思ふとすれば、國鉄の經營については広範な自主性を与えていかなければおよそ意味がないと思ふのです。そういう意味で國鉄の今の日鉄法の面からいろいろの制約を見ると、ほとんど公務員と違ふやうな制約がまだ残つておるのです。特にさつき私が申し上げたやうに、國鉄總裁というものはさういつた面においてはほとんど無能力者になつてゐるのです。たとえば會社に例をとつてみれば、企業を完全にやつていくためには、會社の重役なり社長なりの意向に即するものが、經營の上に十分反映されなければならぬ。たとえば従事員に賞与を出す場合とか、従事員を免職させる場合とか、あるいは營業を拡大する場合とか、いろいろの面があるのですが、この日鉄法ではさういつた大切な面を全部縛つてゐる。たとえば業績が上つた、もう少し賞与を出して經營能力、特に労働能力を上げていきたいというやうなことを總裁が考へてみて、日鉄法によつてこれは許さぬ。大臣と運輸大臣の協議でなければそれが出せぬというやうな、經營の面においてはほとんど手足を縛つてあるという形なんです。こういう形は、これは大臣は少し認識不足かもしれませぬ

けれども、國鉄の經營者の、總裁にしろ副總裁にしろ、一番その点に困つておるのです。そこでさういふ点についてもう少し大幅な自主性を持たせ、特に労働の間にいうものは、私は民間企業と同じに持つてゐても差支つかないと思ふ。國が監督をする場面は大綱だけで、この經營についての自主性をもう少し大幅に付与してやらなければ、企業体にした意味が全然ないと思ふのです。さういふ点について大臣の考へを伺いたいと思ふのです。これは一般の會社に比べればかなりおきながら、勞務の慣行とか營業のいろいろな問題等については、依然として、公務員あるいは國營という觀念を抜け切らないところに問題があると思ふのですが、さういふ点について大臣の所見をお伺いしたいと思ふのです。

○吉野國務大臣 まあ自主権は相當与えておるのですが、ただ今のお話は、何といひますか、財政的に縛る法規があるの、一般民間企業と非常な違ひ、さういふ点が主としてお尋ねの趣旨だろつと思ふのでありますが、これはどうしても私は公共企業の公社に對しては必要だろつと思ふのです。なぜかと申しますと、民間企業でございませうな、組合との同交、資金値上げの問題につきましても、これは破産という一つの制限がございませうから、會社が立つていかないう程度でございませうから、幾ら組合が強力であつても會社が立つていかないう程度でございませうから、そこに制約があるのです。ところが國有の事業におきましてはさういふ破産という制約はないのですか

ら、これはやはり國がかつて財政上の破綻ができないだけの制限をとるというところは當然だろつと思ふ。それです。公社としては、今せつかくのお話ではございませうけれども、財政面についての監督の機能というものは私は保持しておく方がよろしい、こう思ひます。

○下平委員 私は財政、金の問題に關してだけに限つて聞いているわけではないのです。一般の具體的例を上げれば、降職させるとか免職させるとかいつた問題についても、當然日鉄法の中に入つてゐるのですが、問題は今日大臣が言つたやうに、さういつた制限をはずせば國鉄の財政が破綻をしてしまふというのですが、これはちよつとおかしいと思ふ。大臣が國鉄を考へておられると同様に、やはり國鉄總裁も内閣の任命で、國鉄の運営については責任を持つてゐるのです。その人たちが労働者の要求があつたからといつて、むやみやたらに給料を上げて、國鉄をつぶすというやうなばかげた考へ方を持つてゐる者はいない。問題は、私の言わんとするところは、さういふ自主性の付与によつて、特に企業体としての重大な成績を上げる要素となつて、労働の間の不要な摩擦、あるいは必要以上の抗争をなくして、お互いに協力態勢の中で國鉄の業績を上げていく。さういふために相當大幅な自主性を与えるべきだ、さういふふうには言つてゐるのです。特に金がないからさういふ制約をしなれば國鉄が破綻をしてしまふという言ひ方は、ちよつと大臣の言ひ方としてはおかしいと思ふのです。大臣が考へておられる通り、國鉄總裁あるいはそれ以下の今度

でき上るであらう理事会の諸君たちは、やはり国民の代表として国家機関の国鉄というものを十分責任を持ってやっているのである。ですからその責任の範囲内で自主性を十分与えてやることはいささかおかしな話ではないし、そのことの方が企業体としての能率を上げるということには重要なことだろうと私は言っているのです。これだけについて御答弁をいただければよいの私の質問を終わります。

○吉野国務大臣 全くその通りです。私は聞き違ったのですが、もし人事管理や何かの点についての自主性を与えていないというお話なら、そういうことはございせんので、総裁に自主性を与えてやると法律に書いてあるのは、ただこういふ場合に免職しちゃういかぬぞという労働者保護の規定が書いてある。別に一つ一つ運輸大臣があれを免職しろとかしないとかいう規定ではございせんから、全くお話の通りにやっておるわけでございます。

○松山委員長 堀内君。

○堀内委員 私は国鉄法の四十三条に關連して、国鉄の總裁並びに最後に運輸当局にお伺いしたいと思ひます。前の委員会では私は私鉄に対する国鉄並びに運輸大臣の見解を伺いましたときに、国鉄におきましても、私鉄は子会社の存在であり、毛細管的な業務をやっているものであるから、国鉄としてはぜひこれを育成しなければならぬというお話でありましたが、まことにその通りと存するのであります。御承知のように現在私鉄は、百四十五社の中で一割以上の配当をしておるのはただ二十四社で、六十一社は赤字である。しかも一割以上の配当をいたしており

ますのは、大都市附近あるいはケーブル・カーを持つておるとか、または飯山に付屬しておる鉄道というふうなものでありまして、そのほかは非常に窮乏にあるのでございまして。しかしその影響をいたしまして、私鉄の国鉄に対する連帯運輸の勘定の延滞というふうなことが現われて、決算委員会等においても問題になっておるようでございますが、この際その延滞勘定になっておる額は現在どのくらいであるかというのを伺いたい。

○小倉説明員 お答え申し上げます。三十年の十二月末の調査でございますが、国鉄が連絡運輸を行つております会社は、現在全国で二百二社でございます。このうち国鉄に対する滞納金を有しておりますものが三十二社でございます。そしてその滞納額は、四億三千九百三十六万四千五百円に上っております。大体四億四千五百円に上っております。御承知願ひたいと思ひます。

○堀内委員 私どもの調査によりますれば、大体三十二社で四億五千五百円に上つておるのでございますが、しかもその内容を調べますと、百万円以上の延滞が二十九社、一千万円以上が十九社、二千万円以上が八社、しかも大きいものになりますと、四千六百万円から九千万円というふうな延滞になっておるのでございます。そこでこれを国鉄として清算させるためにどんなふうな方法をおとりになっておられるか、お伺ひしたい。

○小倉説明員 額につきましては、当方の調べも大体先生のおっしゃる通りになっておりますのですが、地方鉄道につきましては、やはり公共性を持つておりますために、一がいに連帯運輸

を直ちに廃止するとか、あるいは貨車その他の交通費用を上げるということではなかなか困難な問題でございまして、できるだけその会社と折衝いたしまして、できるだけ回収をはかつていきたい、こういう手段をとつておりますが、中に二、三不良なものにおきましては滞納額のふえるものもございまして、そういうものは厳重に督促をするという程度でございます。

○堀内委員 具体的問題については私が調べたことで申し上げますが、御承知のように現在懲罰的な意味において、延滞のものに対しては日歩四銭という強い利息を要求しておるのでございますが、しかしこの実情を見ますと、先ほど申しました鉄道会社三十二社で四億五千五百円の延滞があり、その中で大きいのは十七社で四億円に上つておるのであります。しかもその四億円を十七社で分けてみれば、一社で二千四百万円くらいの延滞になっておる。それを日歩四銭ということになりますと、これらの会社が一つでも約五百万円くらいの延滞利息を払つておる。しかも五千万円以上のものは一千万円の延滞利息を払わなければならぬ。しかも他方から申しますれば、地方税におきましてこれが一億円に上つてしまつて、現在百五十万円以上の税金を納めなければならぬ。さらに固定資産税におきましては、本年度十六億円に上つてしまつて、これを百四十社に分けて平均してみましても、千二百萬円の税金を納める。このほか諸税がありまして、これらを考えますと大体に平均二千万円の税金を納めるといふうなことになる。さうであるにもかかわらず、これらの会社を今そのままでいた

していきますれば、自然につぶれるよりはほか仕方がない。そこで私どもは、先般から事業税の問題におきまして、固定資産税の問題等におきまして、地方行政委員会等においていろいろ努力をいたしておるのでございまして、国鉄におきまして日歩四銭というふうな懲罰的な高利というものを依然として續けておりますならば、今の弱小私鉄は片端からつぶれていくといふことになる。そこでさうなことを考えますれば、地方鉄道と国鉄との関係、公共性というふうなことから考えて、現に日通並びに交通公社等に対しては、国鉄の延滞の金に対して特別な処置をしておるのと同じくして、国鉄としてどんなふうにお考えになっておりますか。

○小倉説明員 ただいまのお話でございますが、延滞清算の制賦金と申しますのは、これは国有鉄道の取り前の分でございます。地方鉄道が当然国有鉄道に支払うべき金がおくれしておる、あるいは払えない、その金は私設鉄道が收受しておる金なのでございまして、それでございまして、国鉄として、私鉄は收受しておるものだから、国鉄に支払つてくれということでは当然でございますし、その場合に、日歩四銭と申しますのは社会的に御批判があるのかもしれないが、従来鉄道におきましては、延滞につきましては大体四銭を取つておるわけでございます。決して特に私設鉄道をどうのこうのということはありません。

○堀内委員 ただいまのお話はごもつともでございますが、しからば日通並びに交通公社におきましても同じ関係だ。ところが日通並びに交通公社に対しては、今までの金をたな上げして、年六分というふうなことで特別の待遇をしておる。しかるに私鉄に対してのみそれをやらないということについて、御意見を伺ひたい。

○石井説明員 ただいまの御質問でございますが、日通あるいは交通公社につきましては、日歩四銭取るときめてあるのではありません。ただ、ただいまでは納期に間に合うように納めていたたいておりますので、取つておりません。決して日通、交通公社に免除しておるというふうなことはございせん。

それからただいま六分というお話がございましたのは、いわゆる運送店関係につきまして延滞が重なりましたものにつきまして、二十九年の九月からございまして、今までの分をたな上げいたしました、それに対しては年六分で月制で完済を約束してもらつたのであります。たな上げた分につきましては六分でございますが、その後発生したものについては、同じように、もし納期を過ぎれば日歩四銭を取つております。なぜならば、そういう措置を連帯運輸に講じないかと申しますと、もちろん私も同じくして、同じようにいたしまして連絡運輸会社から今までたまった分を納めていただくたいのでございまして、この点につきましては、運輸省の方にもいろいろ御相談したのであります。運送店の場合は、納期を一回でもたがえたら後払い契約を停止してくれというかた

意を承わりたいと思います。

○小倉説明員　ただいまの地方鉄道の育成につきまして、お話はごもっともでございます。国鉄は、育成の方針も別といたしまして、業務上の提携は後とも十分やっていきたいと存じております。何にいたしまして、国鉄の方が比較にならない力を持っておりますので、業務提携といたしましては、できるだけ助力ということで進んで参りたい。午前中にもお話がありましたように、私鉄は国鉄の培養線になって参ります関係上、こういう点も十分考慮して参りたいと思います。ただ先般の件でございしますが、今後とも十八に相提携して、国内の全面的輸送体系の保持ということに努力していきたいと思っております。

○堀内委員　私はこの際運輸大臣の考えを伺いたいのではありませんが、私鉄の連帯がかくのごとく停滞したということにつきましては、やはり私は省長といたしまして、指導監督の上において責任があると存するのでございしますが、何と申ししても、今実情がこのところへ到達してしまつた以上は、これに何とか打開の方法を講ずるで、過去は過去として処理して、将来に向つてまた新しく再びそういうことのないように、指導していただくというふうなことになるのではないかと思ふのでございますが、そういうような老えから、たとえば地方鉄道整備法というようなものの適用とか、そのほかいろいろな方法があると思うのでございしますが、そういうような各種の方法を講じて、そうしてこの問題を処理するにとともに、私鉄育成について今後努力していただきたいと存するのでござい

ますが、運輸大臣のお考えを承わりました。

○吉野国務大臣 お話の地方鉄道整備法の適用、これを拡張するとか、そういったようなことは考えられると思いますが、今問題になっております過去の債権の累積したものをどうするかという問題、これはなかなかむずかしい問題だろと思うのです。しかしこれは例がないことはないのです、いろいろ行政面で、かつては産業組合で九億か借金があったときに、再建整備の方法を立ててやったという例もござい

すけれども、ただこの方の問題は、つまりお客さんの方からちゃんと取り立てられる運賃だものだから、それを何とかというか、俗にいえば、そちらの方にお願いしなすってこちらに入らない、こういうような問題のものですから、それを幾ら金額がたぐさん固まったからといって、その再建の計画を政府の責任において立てること、は、よほどこれはむずかしいものじゃないかと、率直に言って考えております。

○堀内委員 私は過去のものを国鉄で背負うというのでなくて、現状においてそういうふうになつてゐる。それを何も地方鉄道にやっつけてしまふとかなんとかいうことでなく、日通並びに交通公社においてやっていると同じような方法によつて、これを返さるものは返させるのだ、しかし利子を日歩四銭といたつたような問題でなく、これを考慮して、そうして過去のものは過去のものとして考えるというようにことが望ましいと思つてゐるのでございます。

○吉野国務大臣 お話の意味が、先ほどからお話のありました通り、四銭の延滞利子一本だけでなく、もう少し、

そういう既成の事実が事実としてこれを何とかほぐすように考えろ、こういうお話だろと思ひますが、それは私もよく考えてみようと思ひます。

○堀内委員 私はとかく事務当局としてはなし得ないところが非常に多いと思ひますが、そこを大臣の政治力によつて、またいろいろ手段によつてこれを打開していただくことは、地方鉄道の育成上非常に重要なことと存じますので、これを御希望申し上げて私の質問を打ち切ります。

○田中(角)委員 ただいま上程せられております日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に閣議をして、二、三の質問をいたしたいと思つたのであります。

時間がありませんから端的に申し上げますと、私は戦後十年間国会議員としての職責を果しておるわけでありますが、十年間を顧みて非常に多難な道を歩いた国有鉄道の育成ということに對しては、私自身は地方鉄道に關係しておりません關係上、非常にある立場で、しかも理解ある議員の一人として行動して参つたつもりであります。御承知の通り、かつて決算委員会等問題になり、戦後国有鉄道が最も大きな事件にぶつかったといわれた鉄道会館問題の審議に際しまして、当時の速記録を見ればおわかりになると思ひますが、田中議員は私鉄の社長であるから、国有鉄道と比べるとさへ極論をせられていたにもかかわらず、私は議員の良識に従つて、アイデアとしていいものであるならば、国鉄が自力で立ち上つていくために果敢に施策を行ななければならぬものであったならば、

一面において反対があつたとしても、勇敢にこれを行ふべきだといふ立論をいたしておつたのであります。今日は少し立場を変えて私鉄のために、国鉄のために、ある意味においては是正をすべきものは勇敢に是正をしていただきたいということに政治的な発言もありますが、私は率直に私の意見を申し述べ、当局の所信をたじたいと考へておるわけでありま

私が今、なぜこのやうな立場でものを申さなければならぬかといふと、ただいま申し上げた通り、かつて決算委員会等問題が非常に大きな問題として提起をせられ、その鉄道会館問題がうまく終息をしないと、国鉄自体も大へんだと自他ともに考へられました。その問題にあまりにおそれな

て、その後国鉄が当然行ふべきものを行わない。もつとはっきり申し上げる、行ふべき職責を果さず、勇氣に欠けておる場面が非常にたくさんあるのじゃないかといふことを、率直に考へざるを得ないのであります。特にこのやうな事態が続いていきますと、先ほど経理局長が言われたのであります、が、どうもそういう前提に立つた自分の発言が正しいのだといふ錯覚を起してくるおそれが多分にある。それは国有鉄道の将来のために私は惜しむものでありますので、率直に意見を申し上げてみたい。あつものにこりてなま

要する問題でありますし、国鉄当局及び運輸当局がこれが改正案を提出いたしておるゆゑんもまたそこにあると思ふのであります。しかし戦後十年間の歴史を持つておるものでありますから、この膨大な機構で、法律の改正によつて一挙に何らかの結論を見出すといふことは、なかなかむずかしいことだと考へております。お互いが納得する国鉄機構の整備を慎重にはかなければならぬと考へておるの

私がこつたやうな事例をもつて申し上げるのも、あつものにこりてなまを吹いておるの現在の国鉄であると思ふからであります。これも現実におつたやうな問題でありますし、お互い人間でありますから、理想論だけが押し進められるとは思ひません。思ひませんが、そのために正すべきは是正するといふこともやつておらないよりであります。強力に押し進めなければならぬものに対しては、勇敢にこれをやうといふ処置にも欠けておるやうであります。その現実的事例として、鉄道会館問題はあのようになりまして、日本の戦後十年間の鉄道に對する一般会計からの繰入額を見てみま

す、これは三分の一が停車場に使われております。戦後最も大きな事業の一つである国鉄が、輸送力増強とか、その他運行上必要な施設の改善に金を使うことは当然であります。ドイツが第二次アウトバーン計画に一切の財力を投じて、それが建設に當つておるといふ姿を見れば、これは当然の話であります。ところが駅舎の建築といふものは、それほど重要なものではありま

せん。国鉄当局及び運輸当局にいわせると、代議士どもが持つてきてしようがないのだ、全くこつたやう一言で片づけられるやうであります。鉄道は駅がなくとも運行できるのであります。西ドイツの戦後十年間の駅がいかに復活しているかといふことを考へれば、全く一目瞭然であります。こんなことを見ないために国鉄や運輸当局からたくさん人を出したわけではないのでありましよう。西ドイツの鉄道は、レールの単一化をはかり、最高速度の制限を行い、一切のものが完了して

して、最後に残つてゐるものは駅舎だけあります。ところが日本の国有鉄道の現状は、できたものは何かといふと、駅舎の復旧がよいできてゐるのであります。東京駅構内の施設にかけられた費用と、東京駅の駅舎にかけられた費用の率を見ていただければすぐわかるのであります。これはわれわれ政治家にも大きな責任があることは言うまでもありませんが、そういう状況であります。それを正し、そうしていわゆる

国鉄の運輸能力を増すための施設に力を入れるのは、限られた予算の内部でやるのでありますから、何らか別の方法をとらなければならぬことは言うまでもない。そこで鉄道会館のやうな、すなわち駅舎のやうなものに對しては民間資金の導入をはかうといふことは、アイデアとしては非常にいいことだと思ひ、国鉄会館問題が、衆議院、参議院において追及せられたことによつて、国鉄の経理が非常に明朗化したといふことも一つの利点であります。ところが、それによつて民間資金の導入が一頓挫を來したといふことも一

でいいのであります。しかし少くとも国有鉄道の職員が、違法でないが妥協でないという議論を吐いてはならないのであります。そういう基本論をたてにして進めたならば、決算委員会でも何と言われようと育成すべきものは育成し、助長すべきものは助長する義務があるのであります。決算委員会がうまいから、やむを得ず地方鉄道とバス会社とトラック会社と一緒にしたいのだから、だけれども、勇気がないかおそれないのだから、こういうことになるではありませんか。

私は運輸大臣に、ダブるかも知かりませんが、結論を申し上げるまでに一つ伺いたいのではありますが、私のただいま申し上げたことを前提として、運輸大臣は、地方鉄道は公益企業と考えてるか、または私企業と考えておられるのか、かということに対して所信を伺いたい。

○吉野国務大臣 それは公共企業であることは明瞭だと思います。

○田中(角)委員 第二に、地方鉄道と国有鉄道とは一体不可分のものと考えるか、または全然切り離して考えられるのかどうか、伺いたい。

○吉野国務大臣 それは全然切り離して考えてはいけないと思います。

○田中(角)委員 鉄道はすべて国有とするという原則、観念を先ほど申し上げましたが、今でもその観念は正しいかどうか、大臣の見解を伺いたい。

○吉野国務大臣 原則はその通りであります。ただ原則には例外があるということであります。

○田中(角)委員 第四番目になりますか、日本通運や交通公社というようなものが国鉄の外郭団体としてありますか、地方鉄道とあわせて、その緊急重

要の度合いをどうお考えになつておられますか。

○吉野國務大臣 これは理論的の觀念から言つても、今言つた通運会社のようなものには無理なところがあると思ひます。

○田中(角)委員 今地方鉄道業と一般のバス業等を行なつておる交通会社があるが、この地方鉄道と一般の交通機関とに対して認可を行つ場合、助成を行つ場合、いろいろのものを解決を行つ場合、運輸大臣はどういう基準をお持ちになりますか。

○吉野國務大臣 バス事業にも二色ありまして、いわゆるオン・ザ・ラインといふので、一定の路線を持つておるものはパブリック・ユティリティであるといふことは、理論上その通りであります。

○田中(角)委員 今地方鉄道事業については、運賃は免許制であります。この運賃を國有鉄道の運賃を上げるとか下げるとかいうような問題と別に、地方鉄道が経営を進めていくためにはその運賃についてもっと大幅に認めるか、もしくは免許制を廃止するといふお考えがありますか。

○吉野國務大臣 今免許制を廃止することまで考へておりませんが、地方鉄道の運賃の場合、その具體的の会社の経営状態に考へてやつて、これを一律に押えるといふ考へは持っておりません。

○田中(角)委員 地方鉄道が業務の廃止を申請してきた場合、やむを得ざる事情とお認めになつた場合、この業務の廃止を許可せられる意思があるのかないか。

○吉野國務大臣 そういふ場合は、まあその会社自体から言へば、どうせ立つていかないのであるやめたいといふことがありまして、それはやむを得ないといふことでありまして、けれども、ただやむを得ないといふだけではうてはならないのであります。そこが大体今の公衆の利便といふことの性質でございますから、どうするか、その場合にいろいろの方法があると思ふのです。これを進んで國鉄が買収するか、あるいはそれをどういふふうにするかといふ方法があると存じますけれども、ただそういう問題が具體的に起きたときに、一般企業と同じように、採算がどうだからといふて、採算一点張りこれを処置するといふことは適當でないと思ひます。

○田中(角)委員 その通りであります。草軽鐵道のように、五島鐵道といふような斯界の權威者が社長になつておられて、二十年間廃止の免許申請をやつておられますが、これは依然として許可になつておられない。これは地元で反対がある場合許可してはならない。これは地方鉄道は國有鉄道と同一にみなしておるといふ理論からきておることは言ひまでもないのであります。きつとそうお答えになるだらうと思つておりました。

次に御質問申し上げますが、安全運行のための軌条の更新を今要求しております。これは人命を損傷するおそれがありますから、地方鉄道に対して、二十五キロレールに対しては枕木何ちよう、三十キロレールに対しては何ちよう入れるべしと、これは非常に強いのであります。入れなければ運行を停止せしめるのであります。これは非

常に強いものであるのですが、戦後運輸當局もいろいろ考へられて、大事件を起した陸運、海運の利子補給さえやつた。日本が立ち上るために必要な措置は、世論がどうあるともやるべきことはなす、これが當然のことだと思ひます。しかし地方鉄道に対してはほとんどやつていない。今地方鉄道の助成法といふのがありますが、これは議員立法であります。私もが原案を作り、國有鉄道があと押しをして、議員も中に入つたといふことであればよいが、そうではなかつた。議員がさんざん働きかけて、當時國鉄の副總裁だつた天坊君が、今のところはもうこれ以外にないからこうしておつて下さい、占領政策によつて鐵道はみな民営にするのだ、國有鐵道は今すぐ純民営にできないなら、私鉄に対して補助をやつてはいかぬ、と同時に國有鐵道といふものをコーポレーションにして、だんだん民営に移していくのだといふことで、昔においては不可分であつた國鉄と私鉄とが分離せられておるような法制化においてはいかんともなうがたいから、一時こうしておいていただきたい。しかし私鉄は國鉄の培養線であるから、當然独立後の國有鐵道法の改正に當つては、これを鐵道法の改正の末尾にくつつける、そして國有鐵道自体が一体になつて私鉄を運営しなければならぬといふことを言つておる。こ

ういふことを研究しないで、ぽかんと局長になり次官になり副總裁になつたというならば、もう少し勉強なさつてからおいで願ひたいと申し上げたい。それは國會審議を無視しておるのである。そうでなければ、少くともバス業と私鉄を同一視して、これが連帶運輸

は差しとめてもいいのだといふ議論は成り立たないのであります。もう一つは昭和二十五年から二十六年に、立法措置を行わぬ前に閣議決定で、開港銀行の設置に當つて、地方鉄道に対して法律もしくは大臣の命令をもつて安全運行を要求し、軌条及び道床の改良を命ずるような場合には、開港銀行にワタを設けて利子補給を行うといふ閣議決定の申し合せがちゃんとあります。そういう現実に基いて、二、三の会社が開港銀行の融資の対象になつて電化を完成して、四十年、五十年の夢からさめて今ようやく立ち上りつつある事例があります。大井川鐵道において、私どもの鐵道もそうでありまして、しかしこれはあとがしり切れトンボになつて、今開港銀行に私鉄のワタはありませぬ。それは私鉄の關係者がむしる旗を立てて運動しないからといへばそれまでであります。こ

う問題は運動すべきものじゃありません。私は自分の在任中、私鉄に対する大きな問題としては河川法の一部改正案を私が提案いたしました。そしていよいよ川の洪水水位が上るために当然橋脚を上げなければならぬといふ問題は、現憲法下では、責任者負担であつて、國がこの負担をすべきだといふ改正を行なつたのであります。議員立法以外に一つもやつておりません。それで十年間もたつて、考へてはあつたのだといふに至つては、熱意がないか、口では言つておるがやる意思がないか、どちらかだと私は思ふ。

最後に一つ伺ひたいのであります。この連帶運輸の精算金に対して大臣は多少お考え違ひがあると思ふので

す。これは一般民法上の債權債務と違ひであります。この連帶運輸の精算金に対しては、先ほど経理局長が言われましたが、連帶運輸の精算ができるという一札を入れて、もし精算することができなかった場合には連帶運輸の停止をすればいいのだ、こ

私は段階を昇りて御説明を求めておる
じやありませんか。だからさすがにこ
れに対しては、運輸省は飛び飛ばして
おります。そういうことはまかりなら
ない、別に妥当な処置を講じなければ
ならない、さすがに私は運輸省だと思
います。私は決算委員をしておるとき
に、こんなに批難事項がたくさん出る
のは、運輸省がしっかりしていないか
らだと、ここにおる部長などには耳の
痛い話をした。大体今考えてみても、
運輸大臣が四階で、国有鉄道の總裁が
三階におるなどということ、国鉄に
対して行政権が行われるか。日本の観
念では上に上るほど高いのだ、安いた
な子は上に上ることになっておる。そ
ういうことで、私は今度のことは、運
輸省はどうかと思つたが、さすがに運
輸省は伝統があり力があると思つた。
そういう意味で連帯運輸の停止という
ことを前提にしてこのことを考えては
ならないので、別な方法で解決する道
はたくさんありますが、運輸大臣は連
帯運輸の停止をしてもいいとお考えに
なつておるかどうか。

○吉野國務大臣 それは先ほど申し上
げました通り、公共企業というものは
そういう債権債務の關係だけでもつて
これをやるということとはよろしくない、
こう思います。

○田中角委員 もう一つ、地方税法
上の外形標準課税というのは、地方鉄
道以外のごく数種に限つております。
国が運行の差しとめをしない、連帯運
輸はひつかつてもとれない、そういう
ものも育成していかなければならぬ、
なぜか。それは毛細管なんだから、
また培養線だから、もしそれをやめ
るときには、国がこれを買収すれば

いい。引き取るように鉄道財団順位を
設定しろと業者はみな言つておる。と
ころがそうすると、借金等も一切ひ
くめるので引き取らなければならぬか
ら、これはできないというのですよ。
そんなことはない。引き取ればいいの
であります。法律は、明らかに鉄道は
国有を原則としてゐるのでありますか
ら、大蔵省にばたばた言われなくて
も、金を貸して自動的に引き取らざる
を得なくれば、これは非常にいいこ
とだと私も考えておるわけでありま
す。それがそれよりにならない。た
だし今地方税法上の外形標準を収益課税に
直そうといつておるが、私鉄に對
して外形標準課税をやつてゐることは
非常におかしい。安全運行を要求し、
運賃をおかしくストップしてゐるの
だ、そして停止には応じない、すべて
が免許制なんです。金はお前たち集め
てこい、こういうのであります。それ
やないで外形標準というので納得し
ておられるのでしょうか。運輸省が少
くとも今まで十年間かかつて、外形標準
を収益課税に直してくれということを
閣議でも一言も強く言われたとい
う五時に採決をするという隣の地方行
政委員会においては、ほとんどの委員
諸君がこれだけは何かしてやろう、
運輸省や国鉄にかかつてわれやろ、良
識でやつてやろうというの、まあ時
間がないのでやむを得ずこのたびは見
送ろうということ、きようは最後の
九九%まで収益課税に直つておるもの
が、公給領取書の廃止との抱合せの
ために、本日はついに原案で通るよう
であります。私は国鉄及び私鉄の關係
者の一人として非常に悲しむのであり

ます。政府当局は昭和三十一年度予算
編成の前までに税制の抜本改正を行
うから、これは当然行つてという言明を
しておられるのでありますが、運輸大臣
のこれに對しての所見を聞かしていた
だきたい。

○吉野國務大臣 私もその点は非常に
不合理だと思つておりました、なるべ
く早くそういう不合理はやめたい、こ
う思つて努力してゐるわけでありま
す。ただ非常に微力にしてそれがまだ
実現しないといふことは、非常に遺憾
だと存じております。

○田中角委員 私も与党ですから大
臣と責任を分担しておりますから、そ
れ以上は申し上げません。

今度は国有鉄道の副總裁にお聞きを
いたしますが、今までの質疑を、私は
はめ込んでいつて質疑をしてゐるの
じやありませんか、どうもお互いに短
かい時間で話をしますと、それもこれ
もみんなほんとうのように聞えるので
あります。だからつまらない前提を
長々と申し上げて、なるほど田中の方
が正しいぞという觀念をきめてもら
わないといふので、申し上げただけで
ありますから、あしからずお聞きを願
ひたいと思つております。国有鉄道
は先ほど大臣が申された通り、地方鉄
道に對して育成も考えておられると思
います。だから、あまり私はしつこく
同じことをお聞きしません。まず地方
鉄道は培養線として培養しなければな
らないといふお考えであると思いま
す。私の発言と逆なものがあつた
ら御訂正を願ひたい。これはあると考
えます。

もう一つは、国有鉄道が日本通運や
いわゆる運賃精算をやらなければなら

ないいろいろな業態と比べて、私が
今申し上げたことを御認容になるな
らば、私鉄というものはあらためてそ
れらのものと別成のものと考えなければ
ならないといふお気持ちになることも
それは現実的にはなかなかむづかしい
にしても、少くとも精神的な面からも
そうなるだろうといふことも私は疑つ
ておりません。そうしますと、これは
私鉄に對する現在の未精算連帯運輸を
どうするか、こういう方法論だけじゃ
ない、これは形勢がどうかわつてい
るわけですが、これに對して先ほど
経理局長の言われた通りに、連帯運
輸の停止が約束できるならば、精算に
對しては特別の措置を考えてもいい。
トラック会社と私鉄は一緒だ、こうい
うにお考えになつておるかどうか。

もしそうであれば、国鉄の赤字はな
くならなければ一般會計から支出しない
といふ議決ができるのであります。同
じ公營企業なんですから。同じ制約を受
けておる。これは形勢がちよつと違つ
ただけであります。こういうことになり
ます。国鉄の赤字をなくさなければ
一般會計からの支出は認めない。国鉄
は一人でやつてみる。どうですか、国
鉄の理事、幹部と労働組合と毎日けん
かしない、国会は一、二年見てお
かれない、こういう議論に相なつてあり
ます。こういふ議論に相なつてありま
す。トラック業者や指定のホテル業者
が、トラック業者や指定のホテル業者
が、そういうものと、もう一つは各種
の公社があるようでありまして、この種
のもの、私鉄に對して、やはり先ほど
経理局長の言われた基本線はお変えに
ならないのですか。

○小倉説明員 いろいろお伺いをいた
しまして、ごもっともと存じます。こ
の件に關しましては先ほど運輸大臣か
らのお話もございましたので、なお運

輸省と御協議をいたしたい、かように
考えております。

○田中角委員 これは経理局長がお
られますからはっきり申し上げま
す、今こういうことなんですよ。年間
における割賦率というものがあ
ります。私鉄と国鉄との連帯運輸は、大
体ことしは私鉄が二割五分、それから
国鉄が七割五分にしよう、この会社に
對しては三割五分と六割五分にしよう、
こういうことになるわけですが、前三
年ぐらゐの実績に徴して、大体この
程度でいいのじやないかといふこと
で協定をしてゐるのです。両者が協
定をしてゐるのだから、協定文書に基
いて翌月発生分からは延滞利息を徴し
て、こういう考え方なんです。實際
これはひどいのですよ。こんなことを
やつてゐるのは国鉄だけなんです。こ
れは国鉄がどうしても決算委員会が
おつかなくして現行法を変えられな
いというならば、民法上の權利で争
えんといふのであります。實際にお
いて全国の私鉄がこれだけの数寄つて、一枚々々
連帯運輸を全部精算できないのだ。ほ
んとどうにするならば、精算確定の
日まで連帯運輸の未精算金という
ものは払わぬでもいいのです。それは
当然なんです。両者が協議をして納
得する線が出なければ、いつまでたつても
いいのです。そうしますと、少くとも
国有鉄道が今の方式を変えないとい
うことをあなた方が言われるならば、
私たちはとにかく悪くは考えませんが、
私鉄業者が労働組合のように團結す
れば何でもできるのですよ。労働組
合より良識があるから團結しないだけ
なんです。なぜかといひますと、精算
といふものは両者が協議をして納得をしな

ければならない。あなた方が提示をしてきたものは、国有鉄道と私鉄との間の連帯勘定はこういうものだ。こういう決定をしてきたときには、これに対しては異議の申し立てをさればいい。これは法律で争えばいいのです。何年でも異議の申し立てができる。最終債権が確定した日から延滞利息を払わなければならぬ。現在はそのようではないのです。長いものに巻かれる式で私鉄は黙っておるのです。だから法律的に争えば争う余地が幾らでもあるのです。争わずにやっておるの、結局国鉄と私鉄の関係というものは親子の関係にあるので、どっちがなくていいかぬのだ、こういう相関関係をお互いが認めておるがために、こういうふうな円満にお互いの話し合いができておるのであります。事実ある種の会社がとにかく十分審査したら、二五%と七五%の割賦率をやってみたら二七・五%をもらえらるのだということもあり得るのである。それはお互いの良識で話がついておる。ついておるから協定によってその翌月から延滞に対しては待ったなしに日歩四銭取っておるのであります。今度運輸当局は三銭にするとおるそう。私もこの問題に対しては——私も私鉄の社長であります。それで長いこと、四十何年かかって郷土の先輩がわずかに四十キロの鉄道を經營しておったのが、六年前に私が社長になったが、非常にひどい会社であつたのです。私は今まで六年間無給でありました。一銭ももらっておりません。そういう会社を私は持っておりつづも、この質問をする前は——私も連帯運輸に対しては非常にひどいと思つたのです。思つたが、国会議員として

これだけの質問をすれば、利益代表者としてやつたと言われてもかなわぬので、私はおとといまで全額一千九百万払つたのです。一銭も負けてくれとは言っておりません。しかしそういう問題に対しては、決算委員会がうるさいから、社会党の諸君がうるさいから、それを納得せしめるだけの資料をあなた方は出さなければならぬ。それは行政の役人の務めじゃありませんか。そういうことを勇敢に言わないで、労働組合ががががが文句を言え、無制限にものを認めていく。そんなことで一体国有鉄道の再建ができるのであります。私はそこを言いたいの。だからそういう意味で私はもうこれ以上申し上げません。申し上げませんし、与党でありますから——与党にしても非常に強い発言であります。しかしこれらの責任は単に議員と行政府及び国鉄の問題じゃないのです。お互いに、特に与党の議員であれば共同して責任を負わなければならぬ。だから決算委員会にさんざんたたかれたときには、そのたたかれ方に甘んじておつたのであります。私はこんな問題を何回も言おうとは思いません。思いませうが、地方鉄道業なるものが私企業と同じだといふような考えは改めてもらわなければならぬ。私はもしあなた方が私企業という認定を下されるならば、われわれも国有鉄道に対して別な観点から法律立案をやるのであります。これはまわりがうるさいからなどという、そういううるさい議論をみずから解明しようとする努力をしないで、連帯運輸の差しとめができるならば、特に非常に苦しい会社が今貨車を二十両回してくれば、砂利を送り何かを

送つてそれを運賃未精算にやるのだといつても、運賃を納めない会社に対しては減車をしておる。二割ないし半分の減車をしておる。もう一つは、どうしても砂利業を開きしようという場合には、連帯運輸の精算金がある会社に対しては、鉄道の車両等を払い下げないという内規があります。こんなことをしておいて、一体どうして私鉄の連帯運輸を取りやめようのですか。条件を提示せず、めんどろも見ず、何もしないで日歩四銭を取るのだ、そして日歩四銭ずつ取つておれば連帯運輸はとまるのであります。そして最後に、十五年間も二十年間も廃止の許可をしない草軽鉄道というものは、厳然としてあるじゃありませんか。こういう事実をもっと深刻に考えてもらいたい。われわれも国有鉄道の育成に対して人後に落ちるものではない。私は十年を通じてきょう初めてものを言い、また将来こんな発言をしないであります。しかしもう少し深刻に考えていただきたいということだけを申し上げて、私の質問を終わります。

○小倉説明員 私有鉄道につきましては同業でありますし、レールのつながりがありますので、特に親しみを感じておる次第であります。従来とも決して無理をいたすつもりはございませんでした。今後その通り育成、助長をしていきたい、かように考えております。ただいま先生のお話の点につきまして、とくと調査研究をいたしたいと思ひます。

○田中(角)委員 けつこうです。

○濱野委員 関連して。今堀内君と田中君の質問を傾聴しておつたのであります。が、公益事業の経営は非常に困難だと思ひます。ことに戦後のあのインフレからデフレを経てきて、膨大な資産を持つてこうした輸送産業を經營するといふことはなかなか大へなことだと思つて、私も御推測申し上げておる。そこで、お話中の未精算運賃のことについてちょっとお尋ねしておきたい。交通公社は現金収入に対する何%という手数料をいただいてあの事業をやつておる。あれはすでに現金が入つておる。現金が入つておるのに、したな上げやあるいは長期にわたる支払い猶予があるといふことは、相当世間でも議論になつておるし、筋も通らない話だと思ふ。そこでもし地方鉄道の未払いの方に相当の金があれば、これはたといそれが公益事業であっても、私は今の議論は相当検討しなければならぬと思ふ。そこで私もこれを詳細に検討する必要があるに、大体今の私鉄の旅客運賃の未収と貨物運賃の未収とのパーセンテージをこへ出してもらいたい。これはこの議論をするためにはどうしても聞いておかなければならない。もし貨物運賃の未収が旅客運賃の未収よりは多い場合は、これはまださらに検討する必要がある。貨物運賃が未収になるということも、未収という名のつくのはどれだつてもおもしろくない。おもしろくない現象だが、日本の過去十年間における産業、経済、金融、それらを見ると、旅客運賃のように現金を取つて、そうしてそれを蓄積しておつたとか、よそへ利用しておつたといふようなことでなしに、運賃がとれない面があるのじゃないか。たとへば産業家あるいは企業家はどんどん物の輸送は運輸省に頼む、あ

るいは私鉄にも頼むけれども、しかし運賃は未納になつて、あるいは手形になつて、そういうことで貨物輸送面における未収というふうなものも大きくなるのじゃないかと思ひます。この責任をただせば、なるほど国鉄あるいは私鉄の当事者、あるいは一般の日用品その他の企業者の直接には責任ではあるかもしれないけれども、しかしこの場合、それはそれらの当面の責任者が怠慢であつたと責めることは、あまりに日本の国情というふうなものについてその診断が過ぎる行き方だ、こういうふうな考えますので、どうぞ私鉄における旅客運賃と貨物運賃とを区別して、そうして貨物運賃が一体幾ら未整理になつてゐるか、あるいは旅客運賃がどれだけ未整理になつてゐるか。旅客運賃が未整理になつてゐるならばこれは少々考え直さなければならぬし、貨物運賃が未整理になつてゐるとすれば、また別の角度から一応この検討を進めて、その対策、育成の方向に向つていかなければならぬ、こういうふうには私は考へるのであります。これは重要なことですから、後ほど資料を出していただきたい。

○小倉説明員 ただいま資料の持ち合せがございませんから、至急調べまして提出したいと思ひます。

○松山委員長 火曜日は午前中倉庫業法案をやりまして、午後時間があれば日鉄法をやります。

本日はこれをもって散会いたします。

午後三時三十八分散会