

運輸委員會會議錄第二十八号

昭和三十一年四月十九日(木曜日)
午前十時四十六分開議

出席委員

委員長 松山 義雄君

理事今松 治郎君 理事白井 莊一君

理事山本 友一君 理事青野 武一君

理事中居英太郎君

有田 喜一君 伊藤 郷一君

岡崎 英城君 佐伯 宗義君

關谷 勝利君 中嶋 太郎君

濱野 清吾君 堀内 一雄君

井岡 大治君 池田 禎治君

下平 正一君 榎 兼次郎君

松岡 駒吉君 山口丈太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 吉野 信次君

出席政府委員

運輸政務次官 伊能繁次郎君

運輸事務官(鐵道監督局長) 權田 良彦君

委員外の出席者

運輸事務官(鐵道監督局長) 細田 吉藏君

日本国有鐵道總裁 十河 信二君

日本国有鐵道參事(管財部長) 今井 四郎君

專門員 志鎌 一之君

本日の會議に付した案件

日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二〇号)

○松山委員長 ただいまより運輸委員會を開会いたします。

日本国有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二〇号)

第一類第十号 運輸委員會會議錄第二十八号 昭和三十一年四月十九日

律案(内閣提出)を議題として質疑を行います。通告順に従ひ質疑を許します。青野武一君。

○青野委員 私は日本は日本国有鐵道法の一部を改正する法律案について、主として条文を中心にして御質問申し上げる予定でありましたが、十河國鐵總裁がまだ御出席になりませんので、まことに恐縮ですが運輸大臣にお尋ねいたします。

ずっと以前の運輸委員會で私は質問したのでありますが、佐世保港外約七マイルの付近で、日本の漁船あけぼの丸の乗組員二十五名、これは漁民であり、船員ではありませんが、これが韓国所有のフリゲート艦に二回ばかりしりの方から追突されて、結局そのうち二十一名が船と運命をともにした。これは午後十時ごろのことでありますが、十分連絡がとれなかったために、翌日になって初めて關係海上保安庁の諸君が捜索に出たけれども、ついに二十一人の死体がいまだに一人も上らない。この点について閣議で御決定になっておりますが、遺族一人に當てて七万五千円程度を、弔慰金が見舞金か知りませんが、当然韓国が支払うべき金の内金として、政府が七万五千円出した。しかしこれは相手は韓国のことでありますから一筋なわけではいかないと思ひますが、運輸大臣も大體責任ある地位にある方ですから、外務大臣といろいろな御相談を願つて外交上の問題に移して、一つ韓国政府に対して嚴重な抗議を兼ねての御折衝を願ひたい。それはやはり三段階くらいになっておりますが、船長、機関長、事務長、そういったような人に対しては、日魯漁業の船ですが、大體五万圓程度、それからその次の中級あたりの船員が三万円、二万円、こういったような程度に一時見舞金は来ましたが、實際問題といたしまして、この死亡した残された遺族の諸君はほとんど生活が不能の狀態になって、年寄り、子供をかかえて困っている。日魯漁業としても法律上やはりしなければならぬことはある程度してありますけれども、問題は韓国の李承晩政権の問題ですから、韓国側がどの程度の補償金あるいは弔慰金を出すものか、一つ外交上の問題に移して運輸大臣から重光外務大臣にお話し願つて、そうして適當な機会に中間報告をしてもらいたいというところをお願いしておいたのですが、今日の狀態ではどの程度までお話し合いが進んでおるか、一つそんな点を十河總裁がお聞きしておきたいと思ひます。

○吉野國務大臣 いかお話がございまして、さうそく外務省の方には連絡しております。まだ詳しい何は得ておりませんが、何分にもお話の通りめんどろな相手でございますから、いろいろその中に曲折があるだろうと思ひます。今度全般にわたつて韓国側と外交調整の話でいろいろやっておるようです。それから、もう一ぺん外務大臣の方に私からよく申しまして、そうしてその返事を中間的にお知らせしたいと思ひます。

○青野委員 問題が問題ですから簡単に解決つくとは私も考へておりませんが、日本政府の承認を得ないで——新聞の報ずるところによりますと、横須賀港に対して韓国所有のフリゲート艦が、日本政府に無断で、昨年一年だけでも大體七回か八回来ています。それから九州に近い關係でしようが、佐世保あたりにはどういう用事があつたのか、アメリカ海軍の軍港です。私も一ぺん時局批判の演説会に行つて佐世保港その他十分に視察したことがありますが、あの佐世保のごときはおそろく十回から二十回ではないかと思ひます。大體確実な情報というわけにはいきませんから私は回数をおし上げるわけではないが、大體二十回をおそろくしておる。日本政府の承認を得ずに、無断で佐世保港に入ってくる。米軍が使つておつてもおらなくとも、これは日本政府の承認なしに韓国の軍艦が勝手に日本の港にあるいは領土附近にやつてくるということ、これは不穩當である。そういうことが重なる、海上衝突予防法によつて、韓国のフリゲート艦が日本の漁船をよけて航行しなければならぬものを、日本の漁船が悪いのだという理由にもならないことを理由にして、しかも船尾の方から二回も御丁寧に突っかけて、そうして二十一名が死んで、船も沈没した。いろいろ連絡の不備から、午後十時のできごとが、翌日の早朝になって死体捜索その他をやつた

めに、かわいそうに遺族の諸君は自分の子供なり、主人なりの死骸にもお目にかかれないうちの状態になつてい。こういうことは全部韓国政府のやり方が、まるで日本の政府を無視しておるやり方から出発してきておる。こういう点も願ひは十分にお話し合いを願つて、外務大臣から嚴重な抗議をしてもらいたい。それは海上における不可抗力でもって衝突して犠牲者が出たという場合は、やむを得ず出たわけですから弔慰金の金額で片づくでしようけれども、大體韓国所有のフリゲート艦が日本の佐世保の港に無断でやつてくる、そういうことを平気でやる。ところがこういう珍事を引き起した、海上遭難事件を起したということをよく念頭に置いていただいて、外務大臣にこういう点については嚴重に先方と交渉してもらいたいと思ひます。私がこの前の運輸委員會でも申しましたように、大體一定の標準もきまつておりますけれども、埼玉県の金子村に雪の降ったときに、爆弾を相当積んでおつたB29が十三人の乗組員とともに高圧線にひつかかつて墜落した、そういうようなときにやはり日本人はどういうような待遇を受けたか、弔慰金の金額はどうかというところ、ほうっておくと一番最初は一度限り見舞金六万五千圓くらいで片づける。それが漸次厚生省規程というものを準用されておつたので、私どもが調べまして、三十万円、五十万円、とうとう最後には、日本人が飛行機の墜落とか、軍用トラックにひかれて死

んだというときには百万円という標準まで大体持っていたのです。それが標準になって、日本のもく星号が伊豆の大島にひっかけてこっぴみじんになって、搭乗者も全部死んだというときの大体百万円の弔慰金というものは、そこから計算が出てきておって、葬式費用が十万円、香典が二十万円、合計百三十万円出した。久保山愛吉さんの場合はやはり相当の金額になっている。私はこの際、二十一名の遭難者が出て、気の毒にも死亡したので、それから、遺族のために、少くとも原水爆実験によってとうとうなくなられたビキニ患者の久保山さんに、アメリカから補償してくれたい程度にとくに目標を置いてもらいたい。遺族の諸君は自分の子供や主人の死骸が上らぬために会うこともできずに、実際言くと、今路頭に迷っているのです。これは直接私の選挙区に關係したことじゃないけれども、黙認できませんから、運輸大臣から外務大臣に御交渉願いたい。そういう点に重点を置いて嚴重に韓国政府に向って外交上の折衝をして、そうして遺族の諸君が納得のできる程度の弔慰金を取ってもらおう。それと同時に、日本政府の承認なしに日本の領海、特に港あたりには勝手に出入りすることをとにかく嚴重に禁止してしまふ、外交上の折衝を通じて、無断で日本に来ることを許さないというふうな、もっと力強い外交上の方針を打ち立てて、韓国政府に反省を促してもらいたい。こういう点も十分お考えの上に、この次あたりには適当な機会に大體具體的な折衝の経過を御報告願いたい。そういうことは遺族の諸君は首を長くして実は待っているのです、この点

も重ねてお願い申し上げておきます。国鉄總裁がお見えになりましたので、逐次私は国鉄法の改正案について御質問を申し上げたいと思います。というのは、この改正案の内容を見ますと、十六条の「監査委員会は、委員長が招集する」という十六条の次に十七条が削除されておりますが、この削除せられた十七条に諮問機關の事項を取り入れたらどうかと私は考えているのです。というのは、経営調査会の答申の中には、たしか總裁の諮問機關というものを設置すべきであるということがあったことを私は知っているのです。話に聞くとそこによりますと、国鉄公社内部の規定として、経営の合理化その他職員いろいろの關係を促進するために諮問機關を設ける、しかしまたそれはあくまでも内部の規定による、こういうふうなお話があるという、ことを聞いておるのですが、この点について總裁はどのようにお考えになっておりますか、お伺いしたい。

○十河説明員 昨日も申し上げましたように、国鉄の事業は非常に広範におたっておりまして、いろいろな専門家の御意見を拝借する必要があります。そこでは私はいろいろな委員会を作ります、その委員会に各方面の權威者をお願いして、いろいろと御意見を伺う機会を得ておるであります。そういうふうなやつていただく方が、法律であまりかたくな規定せられるよりか非常に好都合じゃないか、私としてはかように考えております。

○青野委員 これは幸い十七条が削除せられて、前文と後文の各十六条、十九条というのを見ましても、こちらあたりには一つ日本国鉄道経営審議会といったような名称をつけたものを總裁の諮問機關として設置して、これは当然法文化すべきものであるように、私は前後の条文を見てそう思うのです。というのは、やはりその委員には運輸業とか工業、商業または金融業、学識経験者、それから国有鉄道のほつきり言つと労働組合の適任者を入れるのですが、国鉄の職員のうちから適当な数だけの委員を選ぶ、こういう内容で十人ないし十五人くらいの数で諮問機關を設けることは有害ではないのですから、むしろ法文化しておく方がいいのじゃないか。しかも経営調査会あたりも答申の内容にそれを用いていくから、内部の規定よりもむしろこれの方をはっきりしておく方がいいのじゃないか、こういうふうには考えて御質問申し上げたのです。というのは、たとえ三十七万の国鉄職員の諸君の意向あるいは總裁に対する意見とかいったようなものが、はつきり法文化しておきますとそういうことが言いやすい。なおその経営の合理化とか、職員の労働意欲の高揚とか、いろいろ改革せねばならない場合には、どうしてもやはりある程度の協力を求めなければなりません。そういう点からいってみても、私はここに一つそういうような諮問機關をはつきり法文の上に設置することがいいのじゃないかと思うのです。その点についてどうでしょう。もちろん今申しましたように委員の内容は、たとえば運輸業の關係者、工業、商業、金融業、それから学識経験者、国有鉄道の職員の一部、こういうふうな顔ぶれで、諮問機關を作っておく、内部の規定じやなくして、この改正案の中にはつきり十七条

にそれを一つ設けていくということなんでしょう。

○十河説明員 もちろん今お話にありましたように、国鉄の経営を合理化する上において国鉄労働組合の協力を得るといふことは、絶対に必要だと私は考えております。それゆえにそういう委員会に、たとえば電化の委員会に国鉄労働組の代表の方に二人入っていたいたのです。これも国鉄労働組の方で、初めお願いしたけれどもちゅうちょしておったのでありますけれども、私はぜひ入っていただきたいということを懇請いたしました。ようやく入ったものであります。ただそういうことが必要に応じて随時起るものから、これを固定することがいい場合もあるかもしれません、私は必要に応じていろいろ専門の方、權威者の方をお願いする方がいいのじゃないか、こういうふうにお考えおるような次第でございます。

○青野委員 それから御承知の通り国鉄は非常に大きい組織で仕事をしますから、もちろんそういうことを考えておるから御質問を申し上げるのですが、それよりも少し規模を小さくして、たとえば鉄道管理局あたり、四国だとか、門司だとか、仙台だとか、新潟だとかいう管理局単位で、これは法文化せよという意味じゃないのです。やはり国鉄本社そのものが全般的施設とか経営とか、合理化という点についてそういう機關を設けるように、鉄道管理局単位にして学識経験者、地方本部の労働組の職員、それから運輸事業關係の諸君、このような大體経験者とか關係の深い人を委員に選んで、局長を中心とする諮問機關という

ものがやはり必要ではないかと考えるのです。管理局単位でも地方としてはの一番上に国鉄總裁に対する諮問機關を設けるが、管理局にもそういう規模のちよつと小さいものを設ける必要があるのではないかと、こういうふうに考えますが、その点はどうか。

○十河説明員 今お話のようなことも一つの御意見であるとは考えますが、私といたしましてはただいまのところ、管理局は鉄道管理局管内の施設あるいは人間とかいうものをしっかりとついで、この施設は非常に老朽して危ない、従つてこれを急速に取りかえなければならぬのだが、金がなくて取りかえられないから、そこへは一つ注意深いこういう人物を配置しておきたい、あるいはこの人間は非常に仕事はよくできるが少しそっかしいから、これには一つこういう慎重な人物を配置しておく必要があるというふうな、目をつぶればその管内の施設も人間もずっと目の中に浮んでくるように、管理局管内の人間を握ることが第一だ。それをやるためには管理局の局長というものは非常に忙しい。管内を一巡、回ることだけでも相当な努力を要するような次第でありますから、まずそういうことをやってみてほしい。それが国鉄全体の運営に非常に必要じゃないかというふうな、私は今のところ考えております。

○青野委員 全国に相当管理局がありますが、たとえば門司の管理局の例をとりますと、それは相当広範囲にやはり局長が責任を持ってやっておられる。いつも私はいろいろの關係で汽車

に乗ることが多いのですが、北九州から福岡に向けて折尾の筑豊の方面に行く十文字になっているところの駅、これは相当古い建物ですが、その次に遠賀川という駅がある。そこは御承知の通りアメリカの空軍がおりまして、芦屋の飛行場をお百姓さんの反対を押し切つて、とにかく神功皇后時代に植えた松というのが農作物に対して玄界の荒波を防いでおりますのを、飛行機が飛着るのでじゃまになるというところで無断で切り払ってしまった。それで三千万円程度の補償金を私が中心になって米軍と交渉して取ったが、金はまだいただいておりません。そういう関係で、遠賀川の駅のところは今ところ非常に重要なところなんです。ところが三日、四日少し大きな雨が降りますと——實際言ふところの間の水害では遠賀川の付近の家屋はほとんど屋根まで水浸しになった。それは土地が低い、それで水のはけ場がない。横を流れておる筑豊炭田の流れ、遠賀川というのは、落差は十里ぐらゐる奥に行つておすかに一メートル半ぐらゐる落差なんです。そういう関係から遠賀川の堤防が切れているのです。私四十数年あの付近に住んでいるが、遠賀川の堤防が切れたというのは初めてなんです。昭和二十八年六月のあの風水害のときです。そういう点もやはり管理局が本社の方と別個にやはり一つの諸問機関を持って手を広げて、それぞれ担当して調べればこれは何とかやれる。雨の水がたまつてはけないときには、遠賀川の堤防を越して常時二百馬力か三百馬力くらいのポンプを据えつけておく。その経費はどれくらい要するか、農民も助かるし付近の住民も助かる、

鉄道の損害も軽少で済むということも東京ではおわかりにならぬのです。實際そういう陳情があつても全国順序があつて、なかなかおそれと予算をもらうわけにいかない。たとえば失礼な話ですけれども、関門トンネルができて、下関の方は多少雨が降つてもトンネルの中に水が入るような格好にはなつていないけれども、門司の方は御承知の通り地上これぐらゐの高さなんです。御承知の通り雨が降つたために山のがけくずれがあつて、門司全体が水につかつた。そのときに関門トンネルに向つて水が入つたことは御承知でしょう。これは将来どういうことになるか。とびら式にして少くともやはりトンネルの入口に五寸か六寸ぐらゐの厚みの一つのへいのようなコンクリートで防水設備をしないか、そういうことが多分起つてくるのだと私は運輸委員会でも申し上げたことがあるのです。ところが御承知の通りトンネルの中はこういうような勾配になつて、まん中が水浸しになつて始末がつかない。ポンプも何もみな水浸しになつてしまつた。ところが御承知のようにおそまきながら松風せんべいみたいなへいを作つて、大水が出て中へ入るときにはすぐせきとめられるようにすることがはしました。そういう点でも私どもが質問を通じてお願いしても鼻の先であつて、実際に大水が出て関門トンネルが水浸しになつて汽車が通過できなくなると、とにかくそういうようなことをおやりになる。そういうから、やはり労組の幹部あたりも入つて、あるいは日通あるいは交通公社、それから運輸業に關係の深い人、

こういう学識経験者あたりを入れて、これは法文化するという意味で申し上げておるのではないが、やはり管理局単位にそういうようなものを作つておいて、そして改良をしなければならぬ点はずぐ改良する。新しい施設をしなければならぬ点は予算の必要から、たゞ局長一人が忙しいからだをむち打つてあつちこち走り回つておるといふことでなくて、もう少し組織立つた一つの機関を設ければ、地方々々によつてそういう問題が片づいていく。そしてやはり本社と十分な話し合いができるから、そういうものをお置きになつたらどうかというのを申し上げておるのです。一つもう一度伺いたい。

○十河説明員 今お話のありましたような点は、なお十分注意いたします。ただいま地方の組織機構について、委員会を設けて検討いたしております。今お話のように地方の鉄道の管理局長があまりに忙し過ぎる。そこでこの管理局長の仕事の中で雑務を、何とかして総支配人のところにあるいは適當な中央に集めまして、鉄道管理局長の雑務をできるだけなくして荷物を軽くして、今お話のようなことができますように、なお地方局の組織機構の改革とともにあわせて検討いたしたいと存じます。

○青野委員 これは運輸大臣と国鉄總裁のお二人にお尋ね申し上げますが、私どもの同僚議員の柳田君が予算委員会でも吉野運輸大臣に御質問申し上げて、そして大体はつきりしたのでありますが、そのときの答弁の内容は、三十一年度に關しては運賃の値上げはいたしません。最後に柳田君が、運賃の値上げをしないということは、來年の三月三十一日までは値上げをしないのか、その通りでございますという私は予算委員会の記録を読ましてもらいました。その点については運輸大臣もやはりそのときの御答弁と同じようなお考えを持っておられますか。これを一つ先にお伺いしたい。

○吉野國務大臣 大体その通りでございます。

○青野委員 国鉄總裁にお尋ねしますが、私は運輸委員会に席を置いて相當長くなりますが、大体専門は労働問題で、十六、七からそればかりかかつてきたので、多少方角違いでとんちかんな御質問をする場合があるかも知れませんが、運輸大臣が今もおっしゃいましたように、予算委員会でも柳田委員の質問に答弁なさいましたそのお言葉をもう一ぺん繰り返して御確認になりましたが、私の考えでは三十一年度の国鉄予算は、大体一割二、三分から一割五分ぐらゐの運賃値上げが予算の中に織り込まれて、そして三十一年度大体つじつまが合う、こういうような編成方針ではないかと思うのです。二万キロの路線、そのうち少くとも一割程度はまぐら木と軌条を取りかえなければならぬ。そうするとそこにはやはり腐朽した鉄橋もありましよう。私聞くとところによると富士川、大井川、天竜川等を含んで五つぐらゐの鉄橋は、五年以内にはとにかく取りかえなければならぬという話も、運輸委員会で係の局長から御答弁をいただいたことも記憶しております。それから蒸気機関車が三千七百万円とか三千五百万円とかいっておりますが、これは私どもは専門家として不当に高いと思うのです。どういふところに御注文に

なつておるか知りませんが、とにかく今幾ら物価が高いから、鉄が値上りしておるからといったつて、ボイラーを切り離して、エンジン、シリンダーを切り離して——ボイラーなどパルプ回り、車両等の見積りをしまして、三千何百万円なんという注文価格は少し多過ぎるじゃないか。そういう点はどういふところを標準にされるか知りませんが、そういう蒸気機関車も三十一年度は約二百台ぐらゐの新品の機関車と——今耐用年数二十五年と称せられておるものが、事實上五十年ぐらゐ使つておる機関車がある。その五十年ぐらゐ使つておる機関車はとにかく非常に性能が落ちておるから、やはり国民の利益を守つて運輸の完璧を期するためには、新しい蒸気機関車を三十一年度は二百台ぐらゐ取りかえなければならぬといったようなことを考え、それから隧道の修理費、新線、そういうものを考えると、今の予算は自然増収も相当組んでありますし、非常によくできておる予算であるが、全然來年の三月三十一日まで旅客運賃も貨物運賃も一銭も上げないで、このままで予算が果して執行されるか。私はしつととですが四百億から五百億ぐらゐは赤字が出るのではないかと推定される。そのときに給与総額を決定されておつても、年末の賞与あるいは高級国鉄社員から下は列車ボーイに至るまで四十何万とおりますが、労組員も三十七万と聞いておりますが、それらの諸君のベース・アップの問題、年末手当の問題をういつたときにどうしても捻出してくる金がないはずなのです。何百億という赤字がこのまゝいけば出るといふことを予期して、それがしわ寄せ

は結局いろいろな形で国鉄職員の諸君に影響が起つてくる。それをするところのしわ寄せが、結局きのうも申し述べました給与総額などが中心になつて無用の摩擦を起して、また職員の中から何人か何十人かの犠牲者が出ていくというようなことにならぬとも限らない。今運輸大臣が御答弁になりましたように、来年三月三十一日まで運賃の値上げはいたしません、諸般の事情を考察して、とにかく無理は無理だけれどもやっていきたいというのを、直接の経営担当者である国鉄総裁は、果して三十一年度のこの予算で運賃値上げを一つもせず、政府からどういふような金融的な処置があるかそれは知りませんが、やっていく確信があまりにないかどうかが、それが非常に大切な問題だ。必ず年末ごろになつてくると、そういう問題が一つの形になつて摩擦が起つてくるというのを私は予期いたしますから、この機会にお承知しておきたい。

○十河説明員 今お話を通り、三十一年度の予算は非常に窮乏な予算であるという事は私も御同様にそう思います。しかしながら私は一つ責任を持つて最善を尽してやっていきたいと考えております。経済界の変動はなかなか前途を予測することが困難でありまして、御承知の通り貿易の状態なども三十五年の予想にもう到達し、それを突破しようという勢いが現れてきておるといふふうな状態でありまして、この経済界の状態がいつまでというふうなうちに続いていくかという事は、われわれ非常に予期したかねますけれども、ある程度順調に進んでいくのではなか。そうすればわれわれが最善を

尽していけば、無理ではあるがどうかやってみようではないか、こういうふうな考えでおります。今お話のように老朽施設、取りかえなければならぬ施設がたくさんあることも事実であります。従つて私としては、どんなに合理化をして、節約をしても、どうしても運賃の値上げをしていただかないと、とうていやり切れないという感じは持つております。できるだけ早く運賃の値上げをしていただきたいと思います。まあお願いをいたしておるのであります。まあお願いのなすべきことをもつとやれというのを国会でも政府でも始終言われるので、今申し上げましたように最善を尽してやってみようという覚悟をいたしておる次第であります。

先刻お話の蒸気機関車云々のことではあります。蒸気機関車は数年来一台も買つておりません。だんだん電化、ディーゼル化していくつもりで、最近蒸気機関車は購入契約をいたしておりません。

○青野委員 国鉄総裁の御答弁はある程度はつきりしておりますが、やはり運賃の値上げは、国鉄予算を遂行する上に赤字のないうちでやっていくとすれば、ある程度は望むべきではないかと希望のある点はわかりました。それでそれと並行してもう一つお尋ねしたいことは、きのうの下半期君の質問に御答弁になりましたように、大体全国路線が二万キロある、そのうちの半分を電化設備をやりたい、あとの半分をディーゼル・カー使用でやっていきたい、こういった御答弁をきのうの国鉄総裁はなさいましたが、問題の電化計画、新線計画の将来の構想とか、あ

るいは電化十カ年計画として五年計画で二期にわたつてやるのですが、これは私も資料をいただいております。これについて運賃の値上げをしなければ三十一年度の予算は非常に窮乏だ、やりにくいのだ。私はやりやすいのだという事はやれないのだということとを直観するのですが、そうしてみると、この電化計画を実施するにしろ、新線計画の場合でも、御承知の通り三木武夫氏が運輸大臣のときには六十五億を要求して二十五億しか予算がとれなかった。私は個人的にはありましたが、大きなことを言つたつてつらぬではないか、顔は熊坂長蛇のような顔をしていけるけれども、人間はおよそ三毛ネコみたいなものではないか、そんなべらぼうな予算のとり方があるかと言つた。そうして運輸委員会の諸君が協力して努力したので、結局二十五億の予算が三十三億に政府が認めて五億増だけふやされた。こういうことで新線計画もある程度軌道に乗らなかつたのです。実際六十五億が、結局三十億になつたけれども、大体半分でしょう。それでまあ打ち切らぬ程度でお茶を濁して、工事を継続する程度であつた。そういう点から考えると、新線計画の点についても大きな支障が将来に横たわつておる。ましていわずや、十カ年計画で一年に七十億くらい金が必要に要するので、政府が十カ年計画で七百八十億くらい金を出してくれなければこれは実行できない。それを国鉄総裁は、昨日の御答弁の中では、二万キロの路線のうち半分はディーゼル化、半分は電化をやろう、そうすると先だつものは金なんです。そこでもうかなりの日にち

がたつておりますので、私はこの機会にお尋ねしたいのですが、三十一年度の予算は非常に窮乏だ、かみしも着て六尺棒を飲んだように窮乏になつてきているのです。そして電化計画、十カ年計画も前途があまり大きな期待が持てないとなると、資金の調達、なかなか政府の融資について、どういふ御交渉になつていこうという見通しがおつきになつておるか。まあ三十一年度の予算はしようがない、おそらくこれでもう決定するから窮乏でもやつていこう、新線計画も窮乏だが、予算が決まらなければ、電化計画はさうはいかないのです。五カ年計画を二期にまたがつて微細に具体的案を立てた以上は、やはりこれに対する資金はどうするかという点が大きな問題になりまして、これが解決できないときには、電化計画は着手できないのです。そういう点について吉野運輸大臣あるいは鳩山総理あたりとの程度にお話し合ひが進んでおるか、大蔵省の意向はどうなつておるか。これは将来の新線計画からいきましても、電化計画、十カ年計画からいきましても、運輸委員会としては自民党にしても社会党にしても、党派を越えて、日本の運輸事業の完璧を期するためにどうすべきであるかという点について、ここに大きな疑問が残されておるのですから、この運輸委員会を通じて、お話し合ひがどの程度までお進みになつておるか、お聞かせ願ひたいと思います。

○十河説明員 二万キロのうち、一万キロを電化し一万キロをディーゼル化する、これは目標でありまして、今まだその点については数字上具体的の計

画はできておりません。そのことはあらかじめ御承知置きを願ひたいと思います。

三千三百キロの幹線電化につきましては、お手元に資料を差し上げてあります通り、あつた計画を進めていくことを考えまして、政府にもお願いして、三十一年度は初めての年度でありますから、まことにわずかでありますが、たしか十億前後の予算が盛り込まれるかと思ひます。そういうことで、準備を進める程度しかできないかと思うのです。八十億の電化予算がおりますが、その残りの分は以前から継続いたしております東海道、大阪までの電化計画に必要な資金で、新しい東北線であるとか北陸線であるとかいうところの電化は、まだほんの準備の程度であります。来年度幾ら金がいただけるか、金額までは具体的に話し合ひはついておりませんが、大体五カ年でのこの程度にやるといふことは、政府においても御了承すつておられる程度であります。数字的にはちよつと先のことは申し上げかねます。

○青野委員 もう一点重要な点がありますのでお聞きしておきたいと思ひます。この改正案の中の六十条ですが、「労働者災害補償保険法(昭和二十二年法律第五十号)第三条第三項の規定の適用については、日本国有鉄道の事業は、国の直営事業とみなす。」とあります。きのう下半期君の質問に対して、吉野運輸大臣が御答弁になりました一節を、私はここに記録をとつておきました。これは国有国営である、こういう御質問が出て、私はそのときに関連質問を申し上げたいと思つたのですが、とにかく国家公務員に準ずると

は、私はここに記録をとつておきました。これは国有国営である、こういう御質問が出て、私はそのときに関連質問を申し上げたいと思つたのですが、とにかく国家公務員に準ずると

いったようなお話もございました。しかし国有で国営の場合は、新線計画などは、三十七万の国鉄職員が汗を流して働いて得た利益の中の金を予算に使うべきものではない。たとえば大きく例をとりますと、十年戦争、あの大東亜戦争で、日本の国有鉄道は相当大きな爆撃を全国的には食らっているのです。客車も焼かれるし、貨車も焼かれるし、鉄橋もぶちこわされるし、線路は爆弾でやられた。そういう点が、国有であり国の直営事業——この六十条の改正案には「国の直営事業」とみなす。と書いてあるから、直営に間違いはない。しかし直接の経営をしてやっておるわけではないから、運輸大臣が政府を代表してこれを監督している、そういう点は私も十分理解しておりますが、問題は、昭和二十八年の六月に九州を中心にして變った大水害のときでありましたか、国鉄だけの損害が九十億あったのです。その九十億は、国鉄が政府から三十億を融資してもらっておるものを償還するのを一年延期する程度であった。国有国営であれば、その九十億やられた被害は、当然政府が別途に支出して、復興のためにその金を出してやらなければならぬと私は思うのです。というのは、国の政治の一翼をになつておる全国四十六都道府県、市町村といったようなものは、多かれ少かれ水害にやられて、復興、再建をするために政府に補助金をもらいにきたときには、それは多少不服もあつたでしょう。それで全部政府がそれに補助をしたのです。国鉄だけは補助を受けなかったのです。国有で国営である国鉄が九十億も風水害にやられて、この鉄橋はこの金で修繕し

ろ、この鉄橋はまくら木も軌条も全部取りかえろ、あるいは駅がやられたから新しく建てろといったような金は、おそろくもらつていない。これは問題になったのです。だから戦争の場合、十年間爆撃を食らうて受けた被害というものは、相当大きな金額ではないだろうか。これも戦後国鉄が、とにかく高級幹部と下で働いておる職員が、一生懸命に働いて今日のようになつた。窓はぶち割れている。朝鮮人が旅行する場合には長くなつてたの上で寝ている。われわれが九州から東京へ来るのに、何十べん来たつて、新聞を敷いてすわつてこなければならぬ。そういうように、小便に行きたいとか、便所に行きたいと思つても、まん中近辺に立つておつたら、こういう格好で十何時間も立つていなければならぬ、混雑して便所にも行かれないという状態が今日のごとく改善されたのは、あなたの方の努力も認めます。しかし国鉄で働いておる三十数万、全部合せば四十数万の諸君が、一生懸命に国鉄の改善をやり、そうして今日のごとく、時間の正確の点では世界一だといわれるように盛り返してきたところがそれだけやつて、そうして上つてくるわずかな黒字を、風水害でやられた九十億円の穴埋めの復興、再建に使う。戦争を日本の軍閥あるいは財閥あたりが勝手にやつておいて、その国鉄が大きい被害を受けたものは、お前たちが働いてもうけた金の中からその設備をしる、修繕をしる、そんなばかな国有国営というものはあつてませんよ。第一何か問題が起つて、ベース・アップの問題、あるいは賜暇戦争、順法闘争があつたときに、一

公安官に対してちよつと手を触れる。お前は列車からおろし、よけいなことをするなといつて、ちよつと手がさわつたくらいで公務執行妨害が成立するなんという、そんなばかなことはありませんよ。そういう点が幾つもある。全国的に各方面で裁判されたに違いない。検察庁に引っぱられて、そうして何とかかんとか罪をでっち上げられておる。それがみな公務執行妨害です。そこまで行つておるのに、事実上公共企業体等労働関係法に縛られて争議もできない。自己の生活権を防御するために、最低人間として生活のできる程度の給料を出してくれと言つても、なかなかおいそれと聞かない。仲裁裁定が出て、それが予算上、資金上支出不可能だといふ一点、給与総額に縛られて、これが関所になつてなかなか思う通りにいかない。それが紛糾の種になつておる。この国鉄が事実上国有で国営であるといふことなら、こういう戦争でやられた被害は全部国家が負担すべきである。風水害でやられた市町村、府県等へやつておる金と同じように、国鉄の九十億は、少くとも八十億か八十五億、あるいは全額出して、そうして急速に運輸事業の完璧を期して国民の利益を守らなければならぬ。それを今までやつておりました。ただ公務員に準じてみたり、あるいは公務執行妨害なんかいつも起しておる問題ですが、そういうような状態に置かれておる国鉄ですから、たとえば新しい路線を作るとか、あるいは大きな金がかかる電化計画であるとかいふようなものは、国鉄の諸君が働いて上げた利益の中から金をぶち込むといつたやり方ではなく、またそれを担保

みたいなことにして金を借りてきてやるのでなく、そういう新しい路線を設定する、風水害でやられた、戦争でやられた、この鉄橋は直ちに取りかえなければならぬといったときには、思い切つて国家が金を出さなければ、国有で国営とは言われたいと思ふのです。こういう点について私は幾つも具体的事例を持っておりますけれども、これは総裁と運輸大臣の御所見を承わつておきたい。

○吉野國務大臣 国有国営でも、公社の形態をとつておるのですから、政府が直接官僚経営の形態をとつておらないのですから、国有国営であるといふことと、公社として自主独立の採算でやるといふことは、少しも矛盾しないのであります。今御指摘のように国有国営であつても、そこで従業員の方々が非常に御勉勵願つてもうけたところの利益というものを、やはり国有鉄道施設の改善のために向けるというところは少しも差しつかえない、こういう考えでおります。

○十河説明員 お話の点、私どもはもとより共鳴するのでありますが、できることなら国家で十分の資金を出していただきたいと思ふのです。何さま戦後の財政難の時代で、そういうことばかりも望むことができないものですから、われわれはわれわれにおいでできる限りの最善を尽して、国民の要望にこたえるべく努力する覚悟で従事員一同やつておる次第であります。

○吉野委員 これは吉野運輸大臣にまづ返すために言うわけじゃないのです。おつて、経営権はそつちにかかせておるのだから、大体独立採算制でやつて

いかなければいけない、国有国営であつてもそういう点までは予算措置は政府としてはできないといふことは、ある意味から理屈は成り立ちますけれども、それは公社なんというものは日本人が考え出したのじゃないのです。これはやはりアメリカの御落胤、落し種なんです。それを運用するにしても何にしても、それはお堀ばたの総司令部から手も足も出ないやうにされておる。私どもが不当な予算だからと云つて、たとえば百円か千円かを削除する、あるいは増額するといつても、総司令部がそれを承認しなければ、修正案も出せないといふみじめな状態が、国会の状態であつたのです。だから何をしても御無理ごもつとも、御無理ごもつとも聞かなければならぬような時代に残された公共企業体労働関係法といふたようなものは、きのうも申しました、こんなのものはもう廃案にしてしまふのがほんとうなんです。しかし極端な話ですから、私どもはそうも言われませんし、そういうことはできませんでしようが、今申しましたように、公社であるとかいろいろ理屈をいふ以上は、これは利益本位でやつておるのじゃないのですから、日本の国有鉄道公社というものは、国民の便宜をはかるのと、国内における輸送事業の完璧を期するために、ある程度の採算が合えば、従業員の給与、それから施設を増加していく、あるいは修繕をしていく、腐朽施設を取りかえる、その程度のものであれば、それでいいはずなんです。新しい設備とか、新しいやり方をする場合には、これは当然国が出すべきことは当りまえである。毎月わ

れわれの取る給料、つまり一カ月一万五千元でやっておるその中から、とにかく家の建て増しをやり、それから台所の改善をやり、電気洗たく機も買、テレビも買うといつても、それは買えないですよ。一家の中心である主人公の収入の中から特別に出してやらなければ、電気洗たく機も、台所の改善費用も、屋根が漏るからかわらを取りかえるというようなことも、それは一カ月の生計費の中から、何ぼ儉約したって出てきはない。それはやはり大きい新規事業であるとか、大きな被害を受けたというときには、当然国家が出すべきだと思ふ。あなたがほんとうに腰があつて、弓削道鏡みたいな氣持で突っかかっていたら、大体ぼんやりしている鳩山さんは言うことを聞きますよ。本氣に交渉したら予算は幾らでも取れますよ。それをおとなしゅうしているから、吉野はおとなしいから、口だけは言うが、まあまあといえ、それで引込む男なんだ、こういうふうにも思われるから、大体あなたの意思というものは通ります。それから国鉄總裁の腹の中も、いやごもつとです、あなたのとおっしゃる通りですというように、顔に書いてあるのですよ。しかしあなたは政府の運輸大臣でありますから、そうはつきり口では言われませんが、こういう点についてはもう一ぺん、運輸大臣のほんとうの腹藏のないところを一つお聞かせ願ひたい。

○吉野國務大臣 何べん言つても同じことですから、ただ何といひますか、あなたも極端なことをおっしゃるし、私も極端なことを言うわけですが、しかし国、國營で公社だからというて、今お話のように非常な事態があつて金が要するといふときに、そういつときでも、公社だから何でもかんでも公社が出さなければならぬといふことは考へてないわけですよ。それでですから、この前でしたか、たとえば新線建設の問題でも、理論的には新線の建設といふものは、常に國がやらなければならぬものだとは考へない。余裕があればやつていいのだ。ただ國有鉄道の現状から見て、これをやるのはどうかというところについては、今の現状では少々無理じゃないかといふことを、この委員会でも私は申し上げたわけなんです。それだから、ただ公社だから何でもかんでも、いかなる場合でも、公社の経営からしほり出した金でなければやつていかぬといふことは私は申さないのではありません、お話のような非常な場合とかなんとかという特別な場合では、これはやはり國有、國營なんです。それから、最後のしりぬぐいと申しますか、最後の持つて行き場は、これは國の財政負担になるといふことはあり得ると思ひます。

○中居委員 青野さんの質問と大臣の答弁に關連して簡単に伺ひます。青野さんの質問は、国鉄の現状について、政府の持つてゐる態度についての質問だと私は思ひます。これに対して運輸大臣の答弁は、公共企業体としての原則的なあり方と政府との關係、財政上の關係を答弁しているわけでありま。この原則的な公共企業体に対する政府の財政的な關係といふものは、考へようによつて二つあると思ひます。一つは、政府が責任を持つて新しい施設等についても投資をするといふ考へ方が一つでございいます。それからもう一つは、企業の内部分でそういう經常的な改善等に要する費用はまかなつていくべきだ、こういう考へ方が一つだと思ひます。私は公共企業体である限り、後者の姿が正しいと思つております。少くとも二兆円の資産を持つて、膨大な投資金を受けて経営している國有鉄道は、國有鉄道であつても企業体でございいますから、企業の会計内部におきまして、そういう余分な利潤といふものを生み出して、新しい線も建設する、あるいは電化の計画もする、あるいは旅客の改善のための資金もまかなう、それが私は健全な經理だと思つております。たとい公共企業体であろうとも、それが正しい姿である、そう思つております。しかし現在の國鉄の限られた一定の枠内における収入において、そのような理論は成り立つが實際上はできない、こういうところに私は青野氏の疑問があると思ひます。それで大臣は、われわれがこういう質問をする、いつでも原則論だけで快としておつて、現実國鉄が当面している問題についての回答はしてない。現在の國鉄の収入で、果たした原則の理論が実行できますか、私はできないと思ふのです。ですから理論が実行可能になるような財政上の自主性を國鉄に与えなければ、後者の理論といふものは絶対成り立たない。ここに大臣の答弁の矛盾があると思ひます。ですからこの辺はもう少しはつきりしてもらわないと、理論的にはどんなに正しくても、實際上は問題がいつまでも解決できない。従つて私どもはこの日鉄法の改正を論議するに當りまして、機構の問題と一緒に、この問題をどうするかといふことを解決しなければ、國鉄の再建といふものは絶対できない。それは後者をどううが前者をどううがどつてもいいですが、私は安易な考へですけれども、今日のわが國の經濟を考へ、國民の生活水準を考へて、前者をとるといふことも一つの考へ方である。すなわち一般會計から相當額の繰り入れをする、そして少くとも國策に沿つて行なつてゐるところの新線の建設、あるいは電化等については國が投資する、こういうことが今日の段階においては、安易な考へであるが、最もやりやすい方法ではないか。こういうことも考へてゐるわけですが、一体大臣はどういうことを考へてゐるのですか、前者を考へてゐるか、後者を考へてゐるか、この点をはつきりしてもらいたいと思ひます。

○吉野國務大臣 お話の点は、私も全く中居さんと同じ考へで、理論的にはあなたのおっしゃる後者の考へです。今一番痛いとこをお話しになりましたが、それはそれとして、現状でこのままでは決してこのままではいけないと思ふのです。それで実は運賃の値上げを初め、あれやこれやといろいろなことを考へてゐるのですけれども、財政の現状もあり、いろいろの問題がございいますから、もう少し時をおかし下さらぬと、一挙にこの法律の改正のときには、力不足に於いて至りませんが、そのことに私は渾身の努力を払うといふことだけは、人後に落ちないつもりでございいます。ですからこれだけでは満足ではございませんで、これから次の二段、三段のかまを十分にいたしませんと、國鉄の再建といふものはできないといふことは、お話の通りに私も考へてゐます。

○青野委員 もう一点、重要な点と思ふところを御質問いたしますが、それはこの改正案の中に貸付契約の解除といふのがあります。四十条の日本國有鉄道は、その所有する不動産を他に貸し付けた場合において、貸付期間中にその事業の用に供するため必要を生じたときは、当該契約を解除することができ。これは二項ありますが、大体こういう内容です。そこでこれに關連してお尋ねするのですが、日本國有鉄道の所有する不動産といふものは、全国的に莫大なものですが、たとえば國鉄總裁の十河さんが總裁に御就任になつて、經營の合理化、それから労働意欲の高揚、それから不当な点を非常に取り除いて、あまり國家の御厄介にならない程度に經營をやつていこうという熱意のもとに、各局長とも御相談の上で、かなり改革に手をつけられた。不幸にして行政管理局と多少対立はありましたが、私はそのときに御質問申し上げた内容に觸れることになりましたが、たとえば上野の方面から下野の不動産を貸してゐる。そこに家屋を建ててゐる例を申し上げてゐるのですが、新橋の駅の下に百貨店ができてゐる。これは工事に着手するときの契約によりまゝと、相当混雑をするので、裏の方から表の方まで乗客あるいは通行人の便宜をはかる、このために、かなり通路が狭いから広くして、その通り道に簡単な店を出させてくれなかつたといふような話し合いですよ。それが午前九時まで勝手に門を締めて、あるいは晩の八時から九時ごろまで

のですが、時間の關係で省略いたしましたわけでありませう。青野さんの質問に關係をいたしまして伺ひたいと思ひます。この財産管理に關する規定を明確化したというのは、昨年の国会におきまして鉄道會館の問題をめぐりまして、大きな論議がございました。その際國有鐵道の財産の管理權が非常に不明確であるということが指摘せられまして、それを是正するために今回こういう規定の明確化を行なつたものだと私は思つております。ところが最近またまた新聞等の伝えるところによりますと、國鉄の駅の改築に關連いたしました、民衆駅と申しますか、民間資本というものが非常に國鉄に働きかけまして、たとえば新宿におきましては、高島屋が駅舎の建築に大きな資本を投ずるといふうわさ、あるいはまた有楽町の駅には十合デパートが進出するとか、あるいは池袋の駅の前には現に池袋ビルディングですが、こういうものが建設されておる。また高円寺の駅にもこういう計画があるといふようなことが伝えられておるわけでございます。そのためにいろいろな中小企業等の問題が非常な論議を起しておるの管理に當りまして、國鉄がこの國有鐵道の財産でありませうが、それとは一応切り離して、伝えられるような態度を今後もとりになるつもりですかどうかということ、十河總裁から承わりたいと思つております。

○十河説明員　たびたびこの委員會でも御説のありましたように、國鉄には戦災にあつた、また老朽した施設が非常に多いのであります。それらの施設

のうちで、特に都会にある施設が、都市計画等他の部分が改善せられたにかかわらず、都市の中心になっておる鉄道の施設が改善せられないことは遺憾である、ぜひこれを至急に改善してほしいという御要望がきわめて熾烈なのであります。ところが御承知の通り、国鉄の財政は非常に窮乏したておりますので、まず安全度を確保する、輸送力を増強するという面に力を注がなければならぬという関係上、駅舎の施設にはどうも金が回らぬので、そこでそういう駅舎には、そういう駅舎を建設するについて民間の資本を導入したらばよろうじやないかという意見が出ました。また近年都会の地価が非常に暴騰いたしました。戦後特に地価の暴騰が急激であります。昔は江戸は土一升に金一升といわれておったのでありますが、それが今金一石というような地価の高騰が起つて参りました。この高い土地を国鉄が必要ない階あるいは二階だけで立体的に利用しないことは、国家経済上不利な利益ではないかという意見も出ました。そこで鉄道会館のような計画が始まったのだと思いますが、これにつきましても、今ここでお話のありましたようないろいろな問題が起りました。それで部外の方にも御参加を願って委員会を設けて、ここで検討して、いわゆる民衆駅というものを進めることにいたしました。民衆駅を進めることは継続していたすことになっておりますが、その民衆駅を進めるにつきましては、この委員会で定められた方針によつて、またその具体的決定についても、この委員会の御意見を伺つてやるということになっております。大体的方針

といたしまして、旅客公衆の便益になるように、これを主にいたしまして、鉄道の業務を遂行するに支障を来たさないように、そういうものであればこれを立体的に利用して、なるべく少い土地を有効に利用するということがよいじゃないか。その場合に国鉄は金がない。金がなければ自分で使わないところを建てて、これを人に貸すことはよけいなことでありますから、そういう場合には民間の資本を利用した方がよくないかということ、民間資本でもって民衆駅を作るという方針は廃止しないで、そのまま継続いたしておきます。具体的に実行するに当たっては、今申し上げましたような委員会の決定された方針に従つて、委員会の御意見を伺つてこれを尊重して、具体的問題を決定することにしたしております。

○中居委員 ただいまの総裁の話を聞きますと、国有財産を高度に利用することが国家経済の上から好ましい、これが第一の原因のようでございます。国有鉄道の所有しておる土地を立体的に使うことが国家経済の上から好ましい、こういうことが理由でございます。もう一つは、国鉄に金がないから、民間資本を利用することも考え得る、こういうことでございました。しかし私が考えますに、国鉄が民間資本を利用して駅舎の建設等を促進せしめたい、こういうことはいろいろ論議があるでしょうが、必ずしも否定できない理論であるかと思ひます。しかし在来まで行われて参りましたこのいわゆる民衆駅というものと国鉄の施設と、それから民間資本の関係というものを考えてみますと、民間資本は決して国鉄の施設には利用されてないのです。国鉄の所有する財産を民間資本が利用しておるといふ結果になっておるのであります。決して国鉄が民間資本を自己の施設のために利用しておるといふ例はありません。逆に民間資本に利用されておるといふ結果にだけ終つておるわけでありまして、従いまして私は少くとも国有鉄道というものが、駅舎なら駅舎の建設というものを考える場合には、国有鉄道の営業の範囲内で考へるべきでありまして、それから進んで民間の企業がどうのこうのということは、おこがましい話であらうと私は思ふのです。昨年ですか一昨年ですか、鉄道会館の問題が出ました場合にも、あの鉄道会館に貸与いたしました国有鉄道所有の在地の貸与基準というものが明確でなかつた。従つてあれをもっと明確化しておいて、今後あのような紛糾というものを生じせしめないようにしろというものが、国会の決議でありました。そうしてその線に沿つて、今回の財産管理に対する規定の明確化ということが、改正法律案として出てきたと私は思つておるわけですが、今の総裁の話を聞いておりますと、せつかくこういう法律の改正を行ないながらも、在来と同じような民間資本に国有鉄道の財産を利用させる、こういう方針を少しも変えていないやうでございますが、これはいかがですか。

それからも一つは、たとえば新宿なら新宿の駅舎を考える場合に、現在の常識をもつて考えれば、地面から十メートルなら十メートルあれば、二階あれば国有鉄道の運行には支障がない、こういう結論が出るであらう。う。しかしながら交通変化というものは無限に発達すると思ひます。十年先、二十年先に三階以上の空間も国有鉄道が利用しなければならぬという事態が必ず起つてくると思ひます。そういう場合に三階、四階、五階の民間資本に貸しておる空間というものを、一体どう処置するつもりですか。私はこの国有鉄道が駅舎なら駅舎の建設を考へる場合には、そういう長い将来のことと考へて、少くとも民間資本云々ということは全然念頭に置かないで、この財産の管理なりあるいは駅舎の建設というものを考へていくことが、きつめて当然の結論ではないかと思ふわけですが、いかがですか。

○十河説明員 先刻も申し上げましたように、私どもの第一の方針は旅客公衆の便益、鉄道業務に役立つということとが第一であります。都市計画等によつて他の民間施設ができたにもかかわらず、一般市民の多数が利用する国有鉄道の施設ができていないのでまことに困るから、そういうものを早くやつてほしいということ、その際に先刻申し上げましたように、非常に高価な土地を、鉄道が使う表面だけを利用することは、これはもったいない話だと思ふのであります。それでなるべくその上も立体的に有効に使うようにしたいということ、民衆駅というものが始まったのだと思ふのです。委員会で決定した方針を見ましても、第一は災害をこうむつた駅舎を建てかえる場合、これを本建築にする場合、第二は老朽で建てかえ工事をしなければならぬような駅舎、それから第三は都市計画との関連上改築、移転を必要とする駅、第四は輸送需要の増加に伴い改築を必要とする駅、こういう駅に民衆駅の思想をもつて建築をしよう、することがよろうという大体的委員会の決定になっておるのであります。国鉄の資産は申すまでもなく国鉄の業務、旅客公衆の便益を第一として利用しなければならぬということももちろんでございます。それは根本の方針として動かないところであります。その利用上、かえつていろいろなものができた方が便利だということ、民間でも御承知の通りターミナルにはそれぞれいろいろな施設ができております。これはそうすることが旅客公衆の便益であるというために起つたことと私どもは了解いたしております。

○中居委員 そうするとあなたの御説明では、歳入駅というものは民間資本を国鉄が利用することではなくて、国鉄の財産を民間資本に利用させるということですね。

○十河説明員 例を東京駅にとつて申しますと、たとへば鉄道会館のあの土地にしましても、下の国鉄の必要な部分は国鉄で使つております。その他のところを利用させたために、わずかに六階でありますけれども、二十九年度はたしか四千五、六百万円の地代を収入しておるような次第であります。国鉄の財産を民間に利用させて、国鉄がそれだけ収益を上げておるのでありますから、民間の資本を導入するために国鉄

は損をしておるのではなく、もうかっておると私どもは考えておるのであります。

○中居委員 いかにも賃貸料を取って、国鉄は何千万かの収入はあるでしょうが、そのために一体民衆は利益をこうむっておると思いませんか。東京駅の八重洲口をごらん下さい。北半分を大丸デパートに貸したために、民衆は交通上どれだけの利益を得ておりますか。新橋駅をごらん下さい。新橋駅の半分はわゆる東京デパートというものが平面を占めております。これが果して民衆の交通のためにどれだけの利益を与えておるか。このことを私は総裁に考えてもらいたいと思います。さらにまた現在ではこれだけの土地があれば交通上よいのだ。従って余分の土地は民間資本に貸して利用させるという結論も出るでしょう。しかしながらさつき申し上げましたように十年先、二十年先はどうなります。もともととて拡張に拡張を迫られる時代がくると私は思います。たとえ二階以上は不要だから、これはデパートに貸してもよいのだ、こういう理論が今日出るのでしよう。しかしながら国有鉄道が二階、三階、四階を利用する時代がこないとは断言できないと私は思います。少くとも国鉄を責任をもつて経営しまして、そうして長い将来というものを考える場合には、そういうことにおおのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○河野委員 国鉄は未来永劫この土地は使われないというふうな予想はいたしておりませんが、ある程度は将来のことと考えまして、ある年限はそういふ必要はないというところだけをやっておるのであります。すぐたちまち困るようなところはやってないつもりであります。今の新橋の問題は、先刻も申し上げましたように、最近私も聞いたことで、今調べさせておりますので、いずれまたはっきりいたしましたらお答えいたします。

○松山委員 池田君。お尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

つけたものもありますことは、すでに皆様御承知の通りと存じます。さらに今後の問題といたしましては、国鉄部内において日本国有鉄道公正委員会というふうな、さいせん青野先生のお尋ねにありましたような外郭団体の意見を十分に徴した上で、外郭団体のとるべきものはとり、また整理すべきものは整理をして、これが運営を国鉄との関連においてはいかに合理化をしていくという方針で、目下国鉄を中心に進めておるわけでございます。その内容についてはいずれ国鉄総裁、あるいは国鉄当局からさらに細目については御説明があらうかと存じますが、基本的な考え方としては以上申し上げたような状況でございます。

○池田(禎)委員 ちよつと運輸当局にお尋ねしますが、昨年の行政管理局の報告、並びに本年国鉄の経営調査会が答申されましたいわゆる外郭団体の整理、本来の業務に専念すべしという抽象的に申せばそういう報告が行われておるわけですが、そういうものの大きな項目について取り上げられたものがどういふふうに変更されたものか、あるいはまた手を付けようとしておるのか、そういう点についての御説明をお願いしたいと思います。

○伊能政府委員 お尋ねの論点が二つあるように存じますので、前段の国鉄の外郭団体の整理につきましては、先般国鉄総裁から外郭団体処理に関する声明もなされ、またある程度の結末を

とは、たとえば民間に切りかえる、こういう点のことについて、御答弁はできる段階でありますか、ありませんか。

○十河説明員 まだ民間に切りかえるとも何とも、そういう意見は決定いたしておりません。いずれ決定いたしましたならば、運輸省とも相談をいたしまして、適当な時期に発表をいたしたいと存じます。

○池田(順)委員 運輸次官は先ほど、終戦後米軍の態度によって、海軍省が持っていたものを、国鉄が用炭として必要なものだとするところから、当時の運輸省が引き受けたということをお願いいたしましたけれども、その間の経緯について、もっと私は伺いたいと思っておりますが、先ほど申されたのがすべてでしょうか。もっとはかに申し述べていただくことはございませんか。

○伊能政府委員 概略はいせん申し上げた通りであります。当時は通産省が石炭行政、燃料行政の管理運営上の試験炭鉱としてこれを持ちたいということでごさいますし、運輸省の方には、当時運輸省鉄道総局でありました、当時またまた終戦直後で、非常に石炭の需給が窮乏いたしましたので、御承知かと存じますが、旅客列車については半分以上に列車回数、運行キロを削減して、貨物列車は進駐軍を除いて約ど割程度しか運行できない。進駐軍列車については、優先的に石炭を割り当てなければならぬ。さような窮乏した状態にあったことが、進駐軍当局並びに当時の政府において、これは日本国有炭道があれば石炭に窮乏しておるから、五百万トンのうちの割程度を自己炭鉱として採掘することが適当で

あるというような当時の事情も、かなり支配されたと存じますが、その後すでに十年近くなりましたが、今日においては、一部石炭についてその生産の増減については高低があることは、御承知の通りであります。大体最近においては、石炭が日本の国内生産としては安定の域に達しつつあるということから、おそろく経営調査会等として、こういう際には国有炭道自体の経営について、経営調査会の答申は、必ずしも経済的ではない、その点は被服工場、製材工場等についても同様である、従って国有炭道はこういうようなものについては、それぞれもちはもたないかというような観点もいろいろと論議せられた結果、本来の国有炭道業務に専念すべきであるという考えから、これらのものについては徹底的な合理化を行う必要がある、かような答申が出たものと存じまして、お尋ねのそれ以外に事情があるかという点につきましては、大体私が申し上げた程度ではなからうか、かように存じております。

○池田(順)委員 私どもは九州ですが、九州の鉄道管理局で一番問題になっていることは、民間炭を国鉄が購入する基本的な炭価については、私の方も志免と同じにするようにと言っておる。これはどういうわけかというところ、志免は一応コストは安くおいておる。しかしその中には本社費もとっていない。減価償却費もとっていない。金利もとっていない。炭価については、たしか昭和二十九年だったと思いますが、三千八百五十円、そういうようなことだけれども、実際そういう事

業上におけるところの一切の附帯的なものは入っておらない。従ってそういうことになっておるので、実際そういう事業費を入れたならば、問題にならない。従ってわれわれも毎年々々石炭を国鉄と売買契約をする場合に、炭価の標準というものが論議になるけれども、志免と同一にされたならばわれわれとしても議論がない、こういうことを言っておる。これを言われると一番困ると国鉄の諸君が言われておるところです。今コストはどういう工合になつておるか、実際は高いのですか、安いのですか、その点は計算なさっておるものがありますか、それとも正確なものを出すには目算がかかるというのですか、その点はいかがですか。

○十河説明員 今大体お話しになった通りだと思ひます。いろいろなコスト、本社の経費とか、あるいは償却とか、あるいは厚生の施設とか、その他いろいろなものをどういふふうな原価に組み入れるかということによって、あるいは高くなり、あるいは低くなるのであります。これをどれだけ高いかというところのお答えは、ちょっと今こ

こではいたしかねます。

○池田(順)委員 そうしますと、今国鉄用炭は年間四百数十万トン、そのうち志免炭鉱が国鉄に納めておるのは四十万トン、約一割弱です。しかもこれは先ほど次官も言われた通り、私もその思う。終戦のときに、石炭が足らぬで動力が起らぬというので、用炭を確保するという目的の必要上、運輸省が経営することになったことは、私はその意味においてはよからうと思ひます。今日一割弱の状態、しかも一切の減価償却から、金利から、税金から、本社

費、そういうものを入れたならば、コストとしては相当高いものになつてゐる。こういう状態でおやりになることが国鉄の経営上において妥当かどうかということは、非常に大きな問題だと思ひます。そこで今日の段階においてこれをどういふふうにするか、今のままでやるならばやる、他の方法でやるならばどうするか、この道を明らかにしなければならぬ。経営の改善を行なつて赤字を解消する、能率を上げる、いろいろな方式がある。ことに炭鉱というものは、これは失礼でございますが、皆さんは御承知ない。石炭を掘る坑内作業というものは、これは独特なものであります。ただ単にお役人が命令を下して機械的、統制的にやっても、炭を掘ることはできない。そういうような経営上、採掘技術上あるいは運搬上、坑内作業上の特殊な技能というふうなものを考慮に入れますならば、これは私は残念だけれども、著しく機能としては低いものだと思う。こういうときに當つて、あなた方はそういう点も御考慮に入れて検討なさつておるか、ただ赤字だからいかぬとか、コストは調べてみなければならぬというふうなことでもなく、特殊な炭鉱という経営方式上の点も掘り下げてお考えになつておるのでしようかどうか。

○十河説明員 お話のような点も十分取り入れまして、いろいろ今検討いたしております。

○池田(順)委員 ところが経営というものは、常に悪くなると、従業員の数を減らすとか、賃金を減らすとか、長時間にしてその足らざる点を時間的にカバーする、いわゆる労働強化、こういうようなやり方にすぐ来る。今でも配

置転換ということ、実は人員を減らしておる。私はその経営の合理化なり刷新という点について、もちろん反対はいたしません。けれども、そういう場合のしわ寄せというものは労働者の方にきて、そうして労働者のみが犠牲になつて、その責任において行われる合理化であり、刷新であり、あるいは能率の向上ということ、ひいては労働の強制なんですよ。そういう点はぜひとも避けてもらいたい。今整理に対して労働者が大きな不安にかられておられますが、その点について、国鉄はもちろん、その調査会の答申なりに基づいてやつていただきたいと思います。われわれ社会党は原則として重要産業の国有ということをお願いしております。しかしそれは跋扈的な形において達成し得るものではないと思ひます。何ごとも国営をやればよろしいというのではない。すべてを平均化して推進して、その中に横断的な、企画的な、総合的な統一性あるところの運営を行うということではなからうか。一つだけを取り上げて主張しておるのではありません。従つてこういう問題は、正直に申し上げますと、戦後の最も石炭の足りないときにおける措置としては容認することとができるとしても、今日の状態としては、これは国鉄経営上における最もずさんなる方式の一つの最も顕著なものである。こういう点は根本的に一つの頭の切りかえを行なつて、そうして何年たつたら処置を変えて坑内の役人がどうだ、そんなことで、半ドンになつたら役所で引き上げてというふうなことで、炭坑の炭は掘れません。ただ役人が階級で、職階制で、人を使つて、

そんなことで炭鉱の坑夫は働かせん。ほんとうに一緒に寝て、一緒に掘って、一緒に粉炭をかぶってするということ、それが果していいか悪いという問題よりも、実際の作業というものを知らなければできない。駅長さんが駅員を使う、車掌が笛を吹いたら汽車が走るという問題は本来ならいいのです。こういう問題は本来ならばもっとも早く検討されて、用意がされてしかるべきだ。しからざるところにこういう大きな欠陥が出てくる。こういうような原価計算から金利から税金から、そういう数字が出ておらないものをこれ以上お尋ねしても仕方がありませんが、炭鉱の労働者にしわざをなさったり、あるいは単なる百姓やそこらの事業場の官庁的なやり方では、炭鉱の採掘はできない。どうかこういうことをあなた方は心にどうもて刷新をはかっていただきたい、こういうことをお願い申し上げます。

○十河説明員 今いろいろ専門的の立場からお教えをいただきまして、まことにありがたく拝聴いたしました。お話の趣旨を十分取り入れまして、検討を進めていきたいと存じます。

○青野委員 最後に一つお尋ねいたします前に、大体大ざっぱでよろしいと思うのですが、たとえば国鉄公社が設備の改善とか、あるいは電気機関車、車両、あるいはボイラー、貨車、普通の蒸気機関車等を大体どういう外郭会社で、そして価格はどうの程度か。この価格は、入札の関係等もありましようから大ざっぱでけっこうです。そういうものを運輸委員会に資料としてお出し願いたいということを希望しておきます。これは委員長から特

に国鉄総裁並びに運輸大臣にお話を願いたいと思います。運輸委員会としてはぜひ必要だと思えますから、機関車、貨車、車両、電気機関車、その他たとえばボイラーの取りかえであるとか、エンジン回りであるとか、車両の焼きばめであるとか、そういう国鉄単独でやらずに外郭会社に注文して、その注文しておるところには必ず国鉄公社におつた高級職員がみな重役になっておるのです。大抵三人か四人おりますが、そういう点について価格に多少の不安を感じておりますので、大体大ざっぱでけっこうですから、それを資料として運輸委員の各位に御座付願したい、これは希望しておきます。

それから最後にお尋ねしたいと思えますことが大体七点ありますが、適当な次の機会に——きょうは本会議もありませんので別にお譲りしたいと思えますが、一つ聞いておきたいと思えますことは、交通公社が非常に多額な金を他に融資して焦げつきになって問題を出したことは、国鉄総裁も運輸大臣もこのごろ御就任になったのです。それが御承知の通り交通公社は一カ月の後払いというふうな状態で、私が国鉄公社の社長であれば、一年やれば一億円や二億円小づかい金を浮かすぐらいは朝飯前なんです。できる限りその支払いの期限を短縮すること、公平に国鉄公社にその運賃の納入をやる。口銭は口銭、しかしそれを故意に引き延ばされると、御承知のように日本航空会社が十億円の政府出資を当てにしまして、市中銀行から一億円も金を借りた。衆議院も参議院も運輸委員会は遅延としてこの日航法案が片づかない。

そうすると一日三十六万円程度の銀行金利を払わなければなりません、何とかもう少し議事を進行させていただけまじかというふうなことを私は聞いたことがあります。一億円という金を銀行から借り出せば、一日にそれだけの莫大な金利が要する。そのまじかた金を、そういう国鉄に納むべきものを、たとえば予定より十日でも延ばして適当な方法をやれば、それは交通公社の重役諸君のポケット・マネーというものは、代議士の給料どころではないと思ふのです。そういう点で問題になったこともありますので、現在では収入支出の点でたとえ日本通運とか交通公社あたりとの関係は、それは十河総裁のことですから厳重な監督権を持つておられることは承知しておりますが、うまうまいておるのかどうか。将来にいつか問題を起すのはこういうところなんです。それでやはりこういうところから参議院とか衆議院に出られるとか、どこからどういふふうな金があるのか、どうもそこいらがくさいと思えますが、何人立ててもその選挙費用くらいは平気で出す。こういう状態を私は側近者から、関係者から耳にするのですが、現在はどういう工合になっておるか。

それからせつかく観光部が観光局に昇格いたしました関係で、百十億円ぐらゐの外貨獲得が、三十一年度は少くとも二百億近くになるのではないかと局長の私見であります。聞くところによりますれば二百四十億ぐらゐは出てくる。そういう点について交通公社、あるいは運輸省の観光局、それと国鉄あるいは私鉄あたりと連絡をとって、国内における観光客の吸収はもと

より、特に重大なのは外貨獲得、そういう方針が立ってあれば、具体的にこういう関係の深い団体が協力をして、お互いに外貨獲得のねらいのもとに善処していただかなければならぬと思うが、国鉄総裁といたしましては、たとえばどのような具体案を持つておられるか。持つておられるだけではない、現在のどういふ方法でこれらの諸団体と連絡をとって外貨獲得、観光客誘致、そういう点について御構想を持つておられるか、お聞きしたい。

その次にたとえば列車ボーイの問題は、きのうは少し中途半端に質問申し上げましたが、青函連絡船の航路安全確保のために、もし万一、洞爺丸事件のようなことが起ることを希望いたしますが、青函連絡船の航路を通り抜けて東の方に浮流機雷が通り越したというので、かなりここで問題になりました。私はそういうことを希望するのではないが、かりにも最悪の場合に不幸な珍事が起ったときに、直ちに八戸であるとかあるいは青森であるとかいうところに待機しておる救助船、あるいは日本政府の持つておる、自衛隊の持つておるフリゲート艦、

〔委員長退席、山本（友）委員長代理席〕

そういうものが不幸なできごとが起った場合に、直ちに出勤態勢を整えられような方法がとられておるかどうか。ただ波が高いときにはリーダーは役に立ちません。一尺も二尺も波が立つておるときは、そのリーダーは結局リーダーをたよっておつてはまるきり期待通りにいきませんとか、あるいはフリゲート艦がちゃんばをひきひき、とにかく一昼夜もかかってこの

こ出てくるようなことでは、たとえば青函連絡船の不幸な珍事が起ったときには間にも合いません。私が先ほど御質問申し上げた佐世保方面の海上保安隊のごとき、夜の十時のできごとを、翌朝の八時ごろに行つたつて間に合いません。二十一人の死体がいまだに見つかぬという状態になる。そうすると、第二、第三の洞爺丸事件というものが起らなければいいかと思ふますが、もし不幸にしてそういう状態になったときに、直ちに人命救助の非常態勢が整えられるのかどうか、これが一番大切な問題として、この答弁を通じて残されておる問題ですから、これを承わりたいと思ふのであります。

そのほか、洞爺丸の遺族の諸君は——これは運輸大臣にも、国鉄総裁にも、六カ月前に御願ひした話です。党を代表して御交渉申し上げ、お願いもしたのでありますが、洞爺丸の遺族の諸君は、あの海難審判所の裁判の結着がつかないというふうにもならぬというので、首を長くして待つておるが、ここの正月が越せないというふうな人——遭難者のほとんど大部分は、あるいは青森であるとか函館であるとかに住居をかまえておる。家族が非常に多くて、かつぎ屋の人、その日暮しの人が多いのが、せつば詰まてどろぼうをするか、一家心中をやるか、首をつるか、人のものをとるかというどたんばに、すでに昨年の暮れ追い込まれておる。甲斐金五十万円は、最後の判決が下ったときは別に考慮するから、一時渡しにしてやるというところに大きな期待を持つておる。一時金として五十万円の甲斐金をやるのだ、そこでその次にもう五十万円か、あるいはよけい

あればもう百万円もくれるのじゃないかという考え方を持っておる人もあるし、生活はますます苦しくなる。菊川忠雄君の奥さんが先頭に立って、責任者ですが、家庭のそれぞれの生活状態を精密に調査をして私どものところに持ってきておられますが、これは放任されないのです。でき得れば海難審判所の最後の判定が下る前に、あるいはそれを通じてでも、急速にそれが処理できるようにという希望を申し上げておられますが、ほかの貨物船と一緒に審理を進めるのを、実質は、洞爺丸事件は大体一般乗客の犠牲が多かったので、これを切り離して別に進行させるといふ、御親切な御回答も当時あったのですが、その後やはり遺族の諸君の生活がますます窮乏して、もうどうにもこうにもならぬであつて、ただ家に住んでおるといふだけであつて、実際の生活というものは、上野駅のある土間の上にむしろを敷いて寝ておる浮浪者の諸君と同じような精神状態に陥つておるといふことを私どもは聞いて、非常にお気の毒に考へるのです。これらの点について、洞爺丸遺族の保護救済の特別処置について何かお考えがあるかどうか。このまま放任しておいて、それはなくなつた船長を悪く言うのじゃないが、どうも判定の模様を見ますと近藤船長の責任である。近藤船長の責任は国鉄の責任である。そうなつて参りますと、勢いやほりある程度の補償、保護をしてやらないと、船長が判断を誤まつて沈没するような結果になつたのは、そこへ乗つておる人の関係じゃない。それがために一人むすこを死なせ、子供は五人もおつて、かつぎ屋をして一家の生計を立てておる諸君が、とにかくむなしく海底のむくずになつたのですから、どこか大きいところからあたたい救済の手を差し伸べてやらなければ、これらの諸君は、自分の一人むすこを、あるいは主人を失ひ、あるいは兄や弟を失つて、一家の生計のつえと柱を失つたのだから、かた苦しう、しゃくし定木でおっしゃらずに、何かの方法を立ててやらなければ食つていけない状態になつておるのです。こういう点についてはしばしば運輸大臣にも十河総裁にも、私は社会党を代表して同志の諸君とお願ひに参つておるのですが、そのまゝになつておりますので、こういう点について、どのように海難審判所の審理状態が進んでおるか、見込みはいつごろ最終判定が下るのか、もし国鉄に責任のあつた場合にはどのような具體的な救済の方法を講ずるかという点を、あわせて御質問申し上げます。

その他まだ質問したいことは幾らもありますが、本日は本会議の關係もあり、理事会で話し合つた方針では、午前中に切り上げようという予定でありまして、多少長くなつてお気の毒だと思ひますが、今申し上げました程度のことを御答弁願へれば幸いだと思ひます。

○吉野國務大臣 私に關する分だけ申し上げます。この間から問題になりまして、青函連絡船の浮流機雷に關する方の場合の措置につきましては、この間申し上げました通り關係方面と密接な連絡をとりまして、その対策をちゃんと立ててありまして、必要があればフリゲートでも何でも出てもらうように、即時即応の態勢を整えております。

洞爺丸の關係につきましては、私も大へんお気の毒と存じまして、なるべく早く審決が下ることを期待しておるわけですが、これは言ひのついででも何でもございせんが、事実上裁判手続なものですから、私としてこれに對して指図をすることがちよつとできにくいわけがございます。これもそういう方面に差しつかえない程度におきまして、なるべく早くやるように努力しております。もうこの間も第二審をやつたわけですから、そう長くない機会に何分の審決が下るものと期待しております。

〔山本(友)委員長代理退席、委員長着席〕

○十河説明員 お答えいたします。第一の交通公社の問題は、先年当委員会等におきまして問題になりまして、交通公社の整理案というものを決定いたしました。皆さんのところへも御了承を得るよう資料を差し上げてあると思ひます。その資料を差し上げた計画の通りに今実行しつつあります。それ以上にもう少し促進したいといふので、ただいま交通公社と一、二の点について話し合ひをいたしております。支払い等も一カ月とめないで、二度とか三度とかに切つて支払いをするようにということにいたしております。

第二の外国觀光客の誘致につきましてはお話の通りでありまして、われわれといたしましても十分力を尽して参りたいと思ひまして、各方面の關係の向きと協力いたしまして、盛んに誘致策を実行しております。その他海難の問題、洞爺丸の問題につきましては、ただいま運輸大臣から

お答えした通りでございます。
○松山委員長 本日はこれをもって散会いたします。
午後零時五十八分散会