

第二十四回 参議院運輸委員會會議録第二十号

昭和三十一年五月八日(火曜日)午前
十時五十四分開会

委員の異動

四月二十五日委員木島虎藏君及び西郷吉之助君辞任につき、その補欠として安井謙君及び石村幸作君を議長において指名した。

四月二十六日委員三浦義男君辞任につき、その補欠として西岡ハル君を議長において指名した。

四月二十七日委員西岡ハル君辞任につき、その補欠として木村守江君を議長において指名した。

五月一日委員木島虎藏君及び西郷吉之助君辞任につき、その補欠として安井謙君及び石村幸作君を議長において指名した。

五月四日委員有馬英二君辞任につき、その補欠として石川榮一君を議長において指名した。

五月七日委員石川榮一君辞任につき、その補欠として有馬英二君を議長において指名した。

本日委員一松政二君、安井謙君及び山縣勝見君辞任につき、その補欠として川村松助君、鶴見祐輔君及び石坂豊一君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 左藤 義詮君
理事 岡田 信次君
片岡 文重君
早川 慎一君
委員 有馬 英二君

第十部 運輸委員會會議録第二十号

昭和三十一年五月八日【参議院】

石坂 豊一君
石村 幸作君
川村 松助君
仁田 竹一君
三木與吉郎君
内村 清次君
大倉 精一君
小酒井義男君
大和 與一君
高良 とみ君
吉野 信次君
伊能繁次郎君
權田 良彦君
古谷 善亮君
五十嵐醇三君
十河 信二君
小倉 俊夫君
佐藤 輝雄君
今井 四郎君

國務大臣

運輸大臣 吉野 信次君

運輸政務次官 伊能繁次郎君

運輸省鉄道監督局長 權田 良彦君

運輸省常任委員 古谷 善亮君

運輸省專門員 五十嵐醇三君

建設省計画局長 十河 信二君

建設省整理課長 小倉 俊夫君

建設省鉄道局長 佐藤 輝雄君

建設省道管財部長 今井 四郎君

建設省日本国有鉄道局長 今井 四郎君

建設省日本国有鉄道局長 今井 四郎君

建設省日本国有鉄道局長 今井 四郎君

○委員長(左藤義詮君) 運輸委員會を開きます。

まず、委員の変更について御報告申し上げます。四月二十五日木島虎藏君辞任、安井謙君補欠、西郷吉之助君辞任、石村幸作君補欠、四月二十六日三浦義男君辞任、西岡ハル君補欠、四月二十七日西岡ハル君辞任、木村守江君補欠、五月一日有馬英二君辞任、五月四日石川榮一君補欠、五月七日石川榮一君辞任、五月八日一松政二君辞任、川村松助君補欠選任せられました。

○委員長(左藤義詮君) 次に、理事の補欠互選についてお諮りいたします。委員変更に伴って理事が欠員となっておりますが、その互選は、成規の手続を省略して、便宜その指名を委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。よって、私より岡田信次君を理事に指名いたします。

○委員長(左藤義詮君) 日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法案に対し質疑のおありの方は、御発言をお願いします。

○片岡文重君 どうかおおいになつておられるのですか、大へん失礼ですが、

○委員長(左藤義詮君) 鉄道局長、それから副総裁その他参つております。

○片岡文重君 それじゃ、副総裁にお尋ねしたいと思ひますが、国鉄法の改正につきましても、すでに同僚委員諸君から一応質疑がなされて、大体尽きておると思うのですけれども、この改正の動議は、先般の国鉄経営調査会の答申に基いて、大体それに準拠してなされたものと思うのですけれども、国鉄の現在の立場、それから経営の現状等から考えますと、国鉄法の改正は、今回行われようとする改正案よりももっと根本的に改正が行われるべきでなかつたか。特に考えられべきなのは、国鉄がすでに、かつての独立企業の時代から、熾烈な競争相手を持つ機関に変わつたところ、場合によつてはそれら競争機関から相当激しい侵害を受けていると思われましますので、国家的な見地からいっても、また資材の重複投資等を避けるためにも、その他いろいろの面からいって、もっと国鉄のあり方を根本的に検討し直す時期に来ていると思ひますので、そういう立場から、この国鉄法については、国鉄のあり方、それから経営の進め方等について、根本的に改正を行うべきである、こう思うのですけれども、今回出されておる法案はそういう根本的な問題には触れないで、もろろん決定機関の変更ですから根本的でないとは言えませんが、

○片岡文重君 どうかおおいになつておられるのですか、大へん失礼ですが、

○委員長(左藤義詮君) 日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法案に対し質疑のおありの方は、御発言をお願いします。

○片岡文重君 どうかおおいになつておられるのですか、大へん失礼ですが、

○委員長(左藤義詮君) 日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。

でも真剣な調査をしていただいたことでもありますから、それらの意見等も十分にしんしゃくされて、根本的な改正をすべきであつたと思うのですけれども、それにもかかわらず、こうしたこそくの改正を急がれたという理由はどういうところにおありでしょうか。

○説明員(小倉俊夫君) お答え申し上げます。ただいま御指摘の通りに、国鉄につきましても、種々の角度から見直して、その再建をはからねばならぬ時期に至つておると存じます。御意見の通り、国鉄はかつては独占企業でございましたが、ただいまはいろいろな交通機関、なかんずくバス、トラック等の競争が激しくございまして、これに近距離の旅客貨物等については見ますと、国鉄の輸送量は伸びてはおりますが、それ以上にトラック、バス等の伸び方が著しい。従ひまして、非常に激しい競争を受けておるといふことは、仰せの通りでございます。単にバス、トラックのみではございませんで、最近では航空機の発達ということによりまして、これも長距離旅客が相当飛行機に取られておるといふ数字も出ておるのでございまして、しかし、広く交通という観点から見ますれば、これは日本の交通調整の問題でございまして、国鉄ばかりでなく、広くいろいろな交通機関をあわせて、国家的に調整していただかなければならぬ問題だと、かように考えます。

で、これにつきましても、企画庁で

で、これにつきましても、企画庁で

で、これにつきましても、企画庁で

で、これにつきましても、企画庁で

で、これにつきましても、企画庁で

法全形を弄して私にも一貫した方針がある改正を抜本的にすべきではなかつたか。しかるにこの改正については、あなた今御指摘になつたような経営委員会をやめて理事会にしたとか、こういう調査会の答申に基いた一部の改正はなされました。しかも、改正をした以上、これをすぐに変えるという意思はもうろんでいしょう。それを尋ねているのではないが、そのほかからとえば運賃に関する問題であるとか、あるいは財産処理に関する問題であるとか、公労法との関係等、いろいろ関連したものがあつたわけです。そのまゝという問題については、すぐには改正する意思はないのか、こういうことをご尋ねしていいわけです。

○政府委員(權田良彦君) 答へたいです。こゝに御指摘になりましたこと

運賃の問題につきましては、これはすでに御承知の通りで、日本国有鉄道の問題ではございません。日本国有鉄道運賃法の関係する問題でありますので、これは別個の問題でございますので、その研究はいたしておりません。それから公労法の問題も、これは公労法としての問題でございまして、今回御案内のように、今国会で公労法の部改正を御審議願ひまして、なお法的な弾力性を持たせる点の改正案を提案してあるのであります、これはいづれも日本国有鉄道の問題ではございません。日本国有鉄道法としてはだいたいま申し上げました改正の要点沿って、一貫的に改正をいたしましたのでございます。

○片岡文重君　運賃法とかあるいは政法、公労法等を改正されるということについては、今研究しておられる

いうことは聞いておりますが、それらに關連する問題も国鉄法の中にあるはずだと思つていますが、全然ありませんか。

○政府委員(權田良彦君) 公労法の關係の問題、運賃法の關係の問題で、關連をいたす点はないと存じます。

○片岡文重君 あとで、これは討論の場合に申し上げます。

それから給与總額制度を廃止して、仲裁裁定あるいは調停案の受け入れ態勢を整へるという御意思はありますか。

○政府委員(權田良彦君) 予算の形式のうちで特に給与總額の問題でございますが、現行の予算の形式はすでに、御承知の通りに、一般会計とは異なりまして、きわめて弾力性を持った予算を編成しておりますので、国鉄の経営には何ら支障がないと、政府としては考えております。給与總額に關しましては、今直ちにこの給与總額制度をやめるといふことは考えておりませんので、現在の給与總額のワケ内において、その運用よろしきを得てもらいたいと考えております。なお仲裁裁定の關係は、先ほど申し上げました今回の公労法の改正によりまして、現行法よりは弾力性を持ち得ますので、十分これでやっていけると存じておる次第でございます。

○片岡文重君 ちょっと、ここで委員長にお尋ねするのですが、きょうは大の御出席はないのですか。

○委員長(左藤義詮君) 大臣はただいま内閣委員会に入っております。今連絡をいたしておりますが、その方の都合がつき次第、出席いたす予定であります。

○片岡文重君 それでは、続いて鉄監局長にお尋ねしますが、経営調査会の答申によりまして、国内における一般交通政策の確立といふ点で、さういふ点で、総合的に交通政策を検討して、国鉄が受け持つべき役割を明確にすべきである、こういう意味のことを答申しておつたと思うのですが、これについて運輸省としては、何か具体的に検討もしくは立案をされておられるのですか。

○政府委員(權田良彦君) この国内交通の鉄道、自動車、航空機、内航船というふうな關係につきまする一般交通政策の樹立に關しましては、これは当然運輸省といひまして全力をあげて努力研究をいたしておる点でございます。その具体的な關係に關しましては、今日までのところ、省内に交通政策連絡協議会を設けて、この中に三つの部会を設けて、鋭意資料の収集及び研究、政策の立案に當つておる次第でございます。なお、政府といたしましては、内閣に交通審議會を設けて、さういふ交通政策の基本事項、特に道路と鉄道とのその両者交通網の配列につきまする検討を今行なつておる次第でございますが、いづれもきわめて重要であり、しかも喫緊な問題でございますので、なお今後とも運輸省をあげてこの方に鋭意努力をいたしたい、具体的にさういふ措置を講じておる次第でございます。

○片岡文重君 昨年でしたか一昨年でしたかの本会議でも、私、この交通政策の樹立については、時の政府にお尋ねしたことがあるのですが、そのときも、たしか今あなたおっしゃったような程度の御答弁であつたと思うのです。

○政府委員(權田良彦君) お答え申し上げます。内閣に設けられました交通審議會は、この五月の終りには終了をいたしました。今日までにすでに六、七回会合いたしております。そのほかいろいろ幹事会をやっております。また、相当膨大な資料を提出いたしております。これは近く答申が出る予定になつております。

それから前申し上げました省内に設けましたいろいろの、これは私どものまあ運輸省の内部のいろいろの研究並びに政策立案の機構でございますが、これはすでにさういふこと相當やっております。これは定例的にやっております。

なお、それらのさつき申し上げました三部会のうち、一つの都市交通部会につきましては、御案内のように、都市交通審議會もできて、これはすでに十二、三回やっております。あらゆる都市交通の問題点につきまして相違進行いたしております。これは島田孝一氏が会長でございますが、いろいろ基本前提条件から人口問題、あるいは交通量の問題、これは交通網の問題、さらに経営主体の問題、あるいは運賃の問題、いろいろ法令關係の問題等々、具体的に相當進行いたしておる次第でございます。

それからなお、その部会の鉄道と自動車の調整部会では、いろいろ道路輸送と鉄道輸送との原価計算、あるいはいろいろ基本的なデータを集めております。また内航關係と陸上交通關係等

の部会も、今いろいろ資料を収集してやっております。さういふことから、一般交通政策から当然出て参ります具体的ないろいろの問題、たとえば港灣の問題、そのうちの港灣の専用船の問題、あるいは今申し上げましたような自動車の、いろいろトラックの実情調査の問題等も、すでに相當の成果を上げておる次第でございます。

○片岡文重君 さらに港灣等について具体的に相當の成果を上げておるといふお話ですが、たとえばレールとバスとの競合の問題、それから長距離輸送におけるレールと航空機との競合解消の問題、さういふ点について具体的にその審議會から出された答申が実現する、あるいは実施されるという見通し、これは一体いつごろになるのですか。

○政府委員(權田良彦君) お答え申し上げます。交通審議會は、ただいま申し上げましたように、おそろく五月の末に御答申が出るのではないかと心得ておりますので、その御答申の線に沿ひまして、各省においてするべきことをするといふことに相なると思ひます。

それから都市交通審議會につきましては、これは今申し上げました経過を持つておりますので、まだ答申のお見通しは今のところついておらぬようでありまして、私どもの予定いたし、また希望いたしておりますのは、最終答申は別といたしましても、何らかの中間答申はさう遠くない期間に出るのではないかと存じております。

その線に沿つて、いろいろ策案実行いたしたいと存じております。

それから部内の今申しました交通政策連絡協議会におきますいろいろの

おります。たとえば今先生御指摘の、特に自動車と鉄道とのいろいろ具体的な競合いたします問題、これは具体的な免許に當りましては、部内で打ち合せる。また運賃の認可に當りましては、両者協議をする。あるいはその運行回数その他運営形態につきましまして、現地陸運局その他を通じて、これの調整を現実にいろいろの面でやっております。個々具体的な案で一つ一つ解決を部内にはいたしておる、さういふことに相なっております。

○片岡文重君 具体的には、大体たとえば三年計画、五年計画、あるいは十カ年計画等、いつから着手して、大体いつごろにはどうなるのだというところを、端的に私どもは説明してほしいけれども、今の御説明ですと、さういふことまではまだ行つておらないと思ふのですが、そこまで行つておるのですか。

○政府委員(權田良彦君) 今御指摘の年次計画につきましては、陸上交通に關しましては、御案内の、過般政府で作りました経済総合五カ年計画におきまして、すでに内容は十分御承知だと思ひます。そのうちの陸上部門におきまして、鉄道、自動車、航空機、内航等につきまして、それぞれ運輸年次五カ年計画として樹立をいたしております。ただ初年度の第一年度につきましては、交通關係につきましては、財政及びいろいろの資金の裏づけ配付までは行なつておりません。さういふ資金の裏づけにおいて若干欠けるところがございますので、われわれはその年次計画の資金裏づけに努力をいたしておる次第でございます。

○片岡文重君 私がお尋ねしたいの

に、また私企業は私企業としての使命が果せるようにしてほしいということでありますので、先ほどのお伺いしました総合的な計画については、一日も早く実現できるように、一つ遡んではいいたいと思います。

で、今の問題について、国鉄総裁も

のサービス低下によって、競合路線との競争といいますが、国鉄が競争するものか、という意識はないのかもしれない。とにかく民間バスと対抗していくようなやり方をしている、こういうやり方については、私どもはあまり賛成できないのですけれども、国鉄としてこのサービスを向上させる、一そうこのサービスを向上

並行して私企業が競合をしていくといふようなことは、投資する私企業が必ずから自制するような方向に持っていくかたならどうかと思うんですが、その点について、總裁、どういうふうにお考えですか。

○説明員(十河信二君) 今のお話、ごくごくもつとも存じます。私も同様

きてここに二重投資とか、あるいはむだ競争などというふうなものが起る結果になるんだ。これは国鉄のサービスが、お話のように、不十分であるからである。そこで私は、国鉄二万キロのうち、大体電化することが有利だと出られる一万キロ、すでに二千キロ電化しておりますから、残り八千キロを電化することは経済的でないから、サービスの改善を必要とするという所は、

あるいはデパートやセブンイレブンを通す

か、ディーゼル・カーを走らせるとか、あるいはレール・バスを動かすとかいうことをして、できるだけ地方の国民に不便のないように、なるべく便益を供するようにということ、せつかく今努力をいたしておりますから……。

何さま限られた資金で、思うように参りません。また一つには、国鉄に課せられた朝夕のラッシュ・アワーの大量の輸送があるのです。これはどうしてもレール・バスとかディーゼル・カーでやりにくい場合が多いのであります。そこを非常な悩んでおりますが、今お話の趣旨に沿うべく、せつかくレール・バスとかディーゼル・カーとかいうふうなものをできるだけ多く作りまして、閑散線区にも配置いたしまして、サービスを低下しないように努力いたしております次第であります。

○片岡文重君 最後にも一つお尋ねしたいんですが、それは今まで、終戦以来特に、国鉄では学園打破について相当努力をされてこれだと思つてゐるんですが、最近また戦前の状態に復帰しつつあるという風評ばかりでははないかのごとくに聞きますが、国鉄の経営に当っていろいろ法規を整え、あるいは機構を改善していくということも必要でありますけれども、要は、その責任の衝に立ち、その指揮監督、あるいは経営の任に当る人々の構成にもきわめて深い関係があると思つて、特に人事の管理いかんによつては、士気が高揚もし、沮喪もするであろうと思つて、最近における国鉄のこの学園編重の弊が再び起つたところ、こういう点については、総裁としてどういうふうにお考えになっておられますか。

○説明員(十河信二君) 最近学園が再び盛んになりつつあるという今のお話であります。私はさういふには考えません。しかし、このいわゆる学園、同じ学校の者、同じ学歴の者が互いに相はかるということは、これはまあ人情の弱点でありまして、容易にこれは打破することはできないと思つて、私、就任以来、学園打破を絶叫して参りましたが、なかなか思うように参りません。そこで、さらに最近も、どうすれば学園打破ができるかということについていろいろ検討してもらひまして、職員の手教育ということをやろう。一面では国鉄の教育所というやうな教育機関を利用いたしますが、他面では学歴、既往の学歴にかかわらず、これを部外の大学等に派遣いたしまして、それぞれ各種の専門の研究をしてもらふ、こういうふうなことをして、何とかして職員の間でこれをなすべく、ミックスするようになさうと、今せつかく考案中であります。最近数外部の学校に委託生として派遣することを決定いたしました。目下人選をいたしております。これも一つの、学園をどうして打破するかというこの意図から出た一手段であります。それから、そういう手段を漸次実行いたしまして、学園打破の実を上げようというふうにしたいと思つておるのではありません。

○片岡文重君 学園打破について御努力なさつておられるという今のお話で、私たちが大へん意を強うするので、結局学園が弊害を持つに至るというところは、ひつきやうするに、学歴を尊重し過ぎるのではなからうかと思つておるのです。で、学歴を尊重するのあ

り、たとえば採用するに当つてすでに格段の差がついておる。採用されるときにすでに、大体それからのコース、行くポストもきまつており、異動のあつた時期には必ず、あつた何年度のそれが行くのだから、この次はその次の年度のそれが行くであらうということも、すでにうわさされておる。しかもそのうわさの通り大体行くことが多い。そこで学歴を持たない者、あるいは私大出の諸君等は、せつかく優秀な技術、知識を、あるいは経験を持ちながら、しかもそれを率直に表わせば、自分の地位が保たれないやうな状態に置かれておる。それはそう数の多いことではないでしやうけれども、現にそういふことはなしとはいへない。ですから、従つて、経営の責任の地位にある者が、なまじ改革等を行わんとし、あるいは抱負を行わんとし、時に労働組合等と摩擦を起したり、あるいは上司、同僚との間に摩擦等を起して、黒星をかきつけば、進路を妨げると、そういうことをするよりも、むしろじんぜんとして通常の任期を過ぎることの方が前途が開けると、こういう事態になつておる。やはり今日国鉄経営が行き詰まつておる、あるいは思ひないうような事態に立ち至つておるのも、その原因の一つとして、十分大きく検討されてしかるべき問題ではなからうか。やはり経営に対する真剣な改革意識、あるいは合理化の意欲が、あつて立てられてくれば、法制上、機構上等に於いて相当欠陥があつても、優にこれを乗り越えてゆけるものではなからうかと。そういう点を考えてみますと、この学歴偏重、学園の尊重という点については、具体的にどうと打破し

ていけるやうな方法を、総裁として十分お考えをいただかなければならぬのではなからうかと思つたのですが、学園の打破については今具体的な御意見も伺ひましたが、学歴の尊重ということはお考えになっておられるでしやうか。

○説明員(十河信二君) 国鉄の仕事が非常に多岐にわたつておるために、いろいろな課、係等に分れておるために、甲の人間と乙の人間、学歴の、経験のいかんにかかわらず、人物をどうであるかということと比べてみるのに、非常に都合が悪い場合が多い。そこで私は先刻申し上げましたように、いろいろな経験、学歴のある者もない者も、それと一緒にして、一つの専門の教育機関に入れて、そこでテストによつて成績を判定しよう。また絶えず私は学歴を尊重するなという言葉を幾ら説教して、なかなか通らないものだから、そこで私が直接それらの人につけてみて、いろいろの実験問題をぶつけてみるのです。自分はこのことについてはこういう考えがあるが、諸君の意見はどうかというところを、学歴のある者、ない者を、毎週一回そういう若い人を集めて、おでんをこそうするから集まつてこいというて、そこへ集めて、いろいろの問題を投げかけて、それでそれらの人間を見て、そしてこれはいと、学歴はないけれどもこの人間は役に立つ人間だという人を、一つ自分みずから抜擢しよう、そういう方法をとつて、今お話のように、学歴尊重の弊を少しづつでも打破していきたいというところに、今努力いたしておる次第であります。

○片岡文重君 大へん御努力に対しては同感であります。しかし、せつかくのそういう具体的な御努力であります。が、総裁が今その職におられて、かつ熱意を持っておやり下さつても、その矯正し得る範囲というものは、少くとも本庁舎なり、あるいは総裁の目に直接触れる範囲に私は限られておると思つて、私の望むところは、具体的にこの人事管理の面において、あるいは労務管理の面において、内達でもけっこうですが、少くともそういう一つの基準を示して、具体的に学歴尊重の弊が打破されるように、真剣に経営に、四十五万の従業員すべてが責任を持つて参加できる、誇りを持てるやうな、そして前途に明るい希望を持てるやうな方法を私は考案してもらつておるのではなからうか。それこそ私は希望しておるんですが、そういう点について、やはり総裁として具体的に、何か方法を立てられる御意思ありませんか。

○説明員(十河信二君) でき得るならば、そういう基準を設けて、制度としてそれら、遺憾ながらそういう基準、制度を設けると、それが形式になつて、なかなか思うやうにいかない。そこで私は、今お話のように、一小部分ではあるけれども、全国にわたつてそういうものを作ろうというて、なるべく広く私は全国を自分で回つて、回るたびに、あるいは労組の連中、あるいは現場の長、主任その他の人々を集めて、なるべく広くそれらの人々を集めて、私の意見も聞いてもらひ、それらの人々の思想あるいは才幹等も自分を知りたいというところで、できるだけ多くの職員に接触することを努力いた

しております。その方も、なかなかひまがなくて、思うようにいきません。何かうまい基準なり制度なりがあれば、そういうものを作りたいという心がまえは持っておりますが、また今のところ、こうすればいいという考察がありません。なお今後そういうことを研究したいと思っております。

○片岡文重君 今そういう制度がないのは、おっしゃる通りです。ですから、そこで一つぜひ、その御熱意をもって、制度としてやはり作っていただかなければ、現にそういう任免の権限を実質的に握っておられる方々は、大体学歴尊重によってその地位を占めておられるのですから、とてもそれはできません。ですから、それは今直ちにできなくとも、将来はもっと現場の諸君が学歴をみがいければ、どんなポストにも行き得るのだという希望の持てるような制度を確立すべきだ。この制度が確立されなければ、その他の問題は幾ら完備しても、効果は上るまいと思ふので、ぜひ具体的措置を講じられることを切に私は要望したいと思ふます。以上でいいです。

○小酒井義男君 監督局長にお尋ねをします。監査委員会を今度設けることになるわけですが、相当膨大な業務の監査をするわけなので、大へんだと思うのです。これは何か、監査委員の下に、調査をするような機関というものが設けられると思うのですが、それはどういうふうな形で、構成はどういうところの人が来てそれをやることになるのですか。

○政府委員(権田良彦君) お答え申し上げます。御指摘の通りに、監査委員

会は国鉄の業務の監査に当たりますので、非常になかなか重要な新しい機関でございます。従いまして、これのいろいろのそういうこまかい仕事、データを集めたりいたしますには、私どももいたしましては、やはり事務局を持つ必要がある、かように考えております。で、こまかいところは、国有鉄道総裁の御判断にまかせるようになっておりますが、大体事務局としては、現在国鉄にある監察局をこれに充てたら適當であろう、かように考えております。

それから監査委員会の委員の方は、これは法律にございますように、三人ないし五人ということになっておりますが、これは各委員個々が監査の仕事をするのではなくて、委員としての組織的に監査の仕事に当たります。この委員の任命は運輸大臣というところにその性格上なっておりますが、これは国鉄内部のみならず、部外からもこういう仕事に適當な方が、専念これに当られるように、そういう方になっていただきたい、こういう構成で私どもは考えておる次第でございます。

○小酒井義男君 この監査委員というのは常勤ですか、非常勤ですか。

○政府委員(権田良彦君) これは今申し上げましたように、この委員個人における権能がございせんので、委員会として会議の形式をもちまして定例的にお仕事をなさいますので、そういう意味においては常勤、非常勤の区別がございせん。従いまして、監査委員会としてこの仕事にお当り願ひ、こういう建前になっております。

○小酒井義男君 しかし、委員に外部の人が入ったときなんか、それに対する手当の問題もありまじょうし、専念して毎日出てくるのではないのですか。

○政府委員(権田良彦君) それは運用によりまして、専念して毎日出ていただけの方でございます。非常勤にけつこうな話でございます。またお仕事を他、人事のことでございせんので、適當な方で、他の差しつかえのない仕事と兼務でおやり願ひして、監査委員会のときにお願いするような方ができまして、これは法律上差しつかえがない。この給与につきましては、役員でございまして、特別に役員の給与というものをきめて、これに差し上げる、こういうことに相なると思ふます。

○小酒井義男君 そうすると、毎日出てきてもらう人でもないし、どちらでもないのですか、まだきまっておらないのですか、それは運輸省の方針として。

○政府委員(権田良彦君) それは人事でございまして、任命に当りまして、今法律上の説明を申し上げたのでありまして、この法律上はどちらでも差しつかえないということになっております。ただ、私どももいたしましては、できるだけ専念できる方を選びたい、かように考えておる次第でございます。

○小酒井義男君 それから、この監査委員の中には、やはり部内と部外との構成はどういうふうにお考えになつて

○政府委員(権田良彦君) 法律上は、ごらんのように、どれをどうという拘束はございせん。私ども、まあ人事でございまして、どうなりまじょうか、適當な方をお選びすることによつて、割合もおのづからきまつて参ります。さあ大体三人ないし五人でございまして、どうしても部外の方に

○小酒井義男君 これは二十条の役員の欠格条項の中に、この監査委員も欠格条項に含まれるわけでございますね。

○政府委員(権田良彦君) さようでございまして。

○小酒井義男君 政院の役員はだめなんですが、役員でなければ、これは政院員もはいれますか。

○政府委員(権田良彦君) さようでございまして。

○大和一君 今度の改正は大したことないと思ふんですが、根本的な改正を当然これはお考えになつていと思ふのです。それでまあ、たとえば運賃法の改正その他から見て、今度の参議院の選挙でも終つてから、そういうふうなことを考えていくと思ふのですが、それについても臨時公共企業体合理化審議会というのがあつて、そこでいろいろと検討している。早く、中間報告でも何でもいいから、まとまら、いろいろと説明をしてもいいというところを、何べんも運輸委員会でも私が御要望申し上げておるのです。刷りものか何か出たかと思ふので、諮問機関を設ける必要がある、か

○政府委員(権田良彦君) 法律上は、ごらんのように、どれをどうという拘束はございせん。私ども、まあ人事でございまして、どうなりまじょうか、適當な方をお選びすることによつて、割合もおのづからきまつて参ります。さあ大体三人ないし五人でございまして、どうしても部外の方に

○小酒井義男君 これは二十条の役員の欠格条項の中に、この監査委員も欠格条項に含まれるわけでございますね。

○政府委員(権田良彦君) さようでございまして。

○小酒井義男君 政院の役員はだめなんですが、役員でなければ、これは政院員もはいれますか。

○政府委員(権田良彦君) さようでございまして。

○大和一君 今度の改正は大したことないと思ふんですが、根本的な改正を当然これはお考えになつていと思ふのです。それでまあ、たとえば運賃法の改正その他から見て、今度の参議院の選挙でも終つてから、そういうふうなことを考えていくと思ふのですが、それについても臨時公共企業体合理化審議会というのがあつて、そこでいろいろと検討している。早く、中間報告でも何でもいいから、まとまら、いろいろと説明をしてもいいというところを、何べんも運輸委員会でも私が御要望申し上げておるのです。刷りものか何か出たかと思ふので、諮問機関を設ける必要がある、か

○政府委員(権田良彦君) 法律上は、ごらんのように、どれをどうという拘束はございせん。私ども、まあ人事でございまして、どうなりまじょうか、適當な方をお選びすることによつて、割合もおのづからきまつて参ります。さあ大体三人ないし五人でございまして、どうしても部外の方に

会なり、あるいは今後根本的な改正を、この今回のやつだけでなく、将来お考えになつていかどうか、あるいはどういう点を大きく変えようとしているのか、そういう点をお尋ねいたします。

○政府委員(権田良彦君) その点は、先ほど片岡先生の御質問にお答えいたしましたのでございまして、日本国有鉄道法の改正といしましては、今回の改正以外の大きな改正は考えているものではございせんのでございまして。ただ、いろいろ運賃法の問題であります。ただ、公労法の問題につきましましては、公労法につきましては今国会に改正案を御提出いたしてあります。が、あのことを考えておるわけでありまして、運賃関係につきましましては、臨時公共企業体合理化審議会の答申もございまして、これをいかにすべきや、まだ政府内部でも検討を了しておりませんので、今のところ考えていないのでございまして。

○大和一君 衆議院の付帯決議があつて、それをまあ尊重されるわけだと思ふのですが、具体的にはどのよう

○政府委員(権田良彦君) お答え申し上げます。衆議院で、御指摘の通りに、付帯決議がございましてその一つは、部内に総裁の諮問機関を設ける、こういう決議がございまして。この点は私どもも、大臣からも、衆議院でお答えをいたしました。が、この諮問機関は、国鉄の重要性にかんがみまして、広く国民の声を反映させるために、部外のいろいろ有識者をお願いいたしまして、諮問機関を設ける必要がある、か

○政府委員(権田良彦君) お答え申し上げます。衆議院で、御指摘の通りに、付帯決議がございましてその一つは、部内に総裁の諮問機関を設ける、こういう決議がございまして。この点は私どもも、大臣からも、衆議院でお答えをいたしました。が、この諮問機関は、国鉄の重要性にかんがみまして、広く国民の声を反映させるために、部外のいろいろ有識者をお願いいたしまして、諮問機関を設ける必要がある、か

○政府委員(権田良彦君) お答え申し上げます。衆議院で、御指摘の通りに、付帯決議がございましてその一つは、部内に総裁の諮問機関を設ける、こういう決議がございまして。この点は私どもも、大臣からも、衆議院でお答えをいたしました。が、この諮問機関は、国鉄の重要性にかんがみまして、広く国民の声を反映させるために、部外のいろいろ有識者をお願いいたしまして、諮問機関を設ける必要がある、か

○政府委員(権田良彦君) お答え申し上げます。衆議院で、御指摘の通りに、付帯決議がございましてその一つは、部内に総裁の諮問機関を設ける、こういう決議がございまして。この点は私どもも、大臣からも、衆議院でお答えをいたしました。が、この諮問機関は、国鉄の重要性にかんがみまして、広く国民の声を反映させるために、部外のいろいろ有識者をお願いいたしまして、諮問機関を設ける必要がある、か

○政府委員(権田良彦君) お答え申し上げます。衆議院で、御指摘の通りに、付帯決議がございましてその一つは、部内に総裁の諮問機関を設ける、こういう決議がございまして。この点は私どもも、大臣からも、衆議院でお答えをいたしました。が、この諮問機関は、国鉄の重要性にかんがみまして、広く国民の声を反映させるために、部外のいろいろ有識者をお願いいたしまして、諮問機関を設ける必要がある、か

ように考えております。ただ、こういった性格でございまして、これは法律事項でございまして、従いまして、法律に書いてないのでございまして、これはお答えいたしました通り、ぜひ部内に諮問の諮問機関を設けるようにいたしました、私も考えている次第でございます。

それから次の御決議事項は財政関係でございまして、国有鉄道の財政再建につきましまして、非常に数多くの問題を含んでおるわけでありまして、これは経営合理化あるいは減価償却の問題、あるいは災害引当金、退職手当、減債基金の問題、工事経費の問題等々ございまして、これは私どももいたしまして、今後の国鉄財政の再建については、根本的な財政再建計画について、いろいろ審議、調査会の御答申の線も尊重しつつ、目下鋭意検討いたしております。御決議の趣旨もありませんので、鋭意検討いたしまして、いろいろ必要な手続をとりたいと思っておりますが、それぞれいまだ政府内部の成案を得ておりませんので、ただいまお答え申し上げたようなことをお答え申し上げたのでございまして、なお引き続き鋭意研究を進めたい、かように考えておるのであります。

○大和与一君 総裁にお尋ねいたしますが、今のお話で、国鉄の経営の民主化、合理化にお骨折をされていると思うのですが、顧問というか、きちんとした制度かどうか知りませんけれども、そういう人が何人かおいて、協力をしている、こういう格好になっているようにうわさを聞きますが、一体顧問というのは正式にあるのか、またその顧問になっている人は、どうい

りっぱな人になっているのか、それがほんとうに国鉄全体のために具体的にプラスになっているか、こういう点をお聞きしたいと思っております。

○説明員(十河信二君) 別に顧問という制度があるわけではないのでございまして、先刻来お話のありますように、国鉄の経営いたしております事業は、すこぶる広範な事業で、かつ国鉄の置かれておる現状は、すこぶる困難な時に直面いたしております。私は自分の微力さを感じるのあまり、いろいろ二、三の方にお願ひして、私にいろいろ注意を与えてくれ、また私の諮問に答えてくれるような人を選んでおります。そのほかに、具体的にいろいろ問題につきましまして委員会を設けまして、その委員会にまた部外からいろいろな学識経験のある方をわざわざお招きして、それらの特定の問題について御意見を伺っております。それらの人の名前は、多数にわたりますので、私今一々ここで申し上げられませんが……。

○大和与一君 その中で労働問題に關係をされている顧問の人はどういふ人か、たとえば特に労働問題について顧問的な立場で総裁に助言をしておられる方は、どういふ方がおられますか。

○説明員(十河信二君) 特に労働問題について、常時的に意見を聞いているという人はおりませんが、絶えずいろいろなる学者、あるいは実務家、実業方面の方で、いろいろな労働問題を扱った方の御意見などをときどき伺っております。そういう人も数名あります。

○大和与一君 老練になるかもしれませんが、総裁の非常な今の骨折はよくわかるのですけれども、あ

まり顧問といいますが、そういう人を重要視すると、現役の人は、全体の円滑の油になるなればいけれども、それが少しどうかたたりしたら困るので、そこがどうもちょっと心配もあるので、あわせて御要望しておきたいわけです。

それで、今の諮問委員会もどうせできるわけですが、最近新聞に、組合といろいろな経営合理化の問題について話し合いになり、形を持ちつつあるわけですが、それはいわゆる経営委員会といいますが、制度的な永続的なものにできたらしたいと、こういうふうなお気持ちですか。

○説明員(十河信二君) 私は制度的なものもけっこうだと思ひますし、またそういうかた苦しみのでなく、ひざをつき合せて話し合いをしようじゃないか、談笑の間に、あまりかた苦しきならないで話し合うところに、非常な意思の疎通の道があるんじゃないかと、こういうふうに考えておられて、私は東京でも、また地方へ参りまして、絶えず組合の方々と必ずお会いして、何かしらん、話し合いをするという機会を持つことにいたしておるのであります。また先刻、部外の方々の意見をあまり尊重し過ぎると、うちの者が困りやしないかという御注意は、ありがたく拝承いたしました。私、反省の資料にいたします。

○大和与一君 ですから、顧問という人たちがいろいろな御意見を言うことは、総裁個人にすべて吸収をされて、消化されていく。従って、国有鉄道の運営については、新たに設ける理事会がその意思を決定すべきである。それは総裁個人の意思でどうこうするも

のではない。どういふふうに了解してよろしうございませうか。

○説明員(十河信二君) その通りでございます。

○大和与一君 それで、この今度の国鉄法の改正によって、先ほど監督局長からは、別に公労法なりその他大きな改正はないだろうというお話でございまして、国鉄運営について機構改革あるいは人事刷新と、こういうことも一つの大きな目標になっていきますが、それについての、まあできればやはり具体的な考え方も含めてお示しいたきたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) この法律案と関連しての御質問がどうかわかりませんが、私は国会等の皆さんの御意見をものとと考慮いたしまして、機構改革をいたしたいと、こう考えておりますが、その前に、私は、地方制度の機構は、いじりますと非常に混乱を来すし、また金もかかりますので、国鉄の現状において一番おくられておるのは何かという、通信機関だ——昔は国鉄の通信機関は相当進んでおりましたが、今日はもう非常におくられております。それで、まずこの通信機関をどうして改善するかということとあわせて、機構の問題を考えたい。それからもう一つは、なるべく勤務時間を短縮するようにしたい。しかも能率を上げるようにしたい。これには事務の簡素化、事務の能率化あるいは機械化というふうなことが必要じゃないか。で、そういうふうなことを機構改革といふのをあわせて研究したいというところで、目下検討いたしておりますが、まだ成案を得ておられないのであります、ここで具体的に御答えいたしかね

る状態にある次第でございます。

○大和与一君 その機構改革という大きなことでなくても、現在局の一部の区域を、十分な検討をして、ちょっといじって、あつちこつちつたり離したりする、こういうことをやっておられたと思ひますが、これからは今おっしゃった、もう相当はつきりした大きな機構改革の具体案があつて、それがいつごろ思い切つて発表をする、それに金がかかるけれども、その方の見通しも大体ある、こういうことになるのか、お尋ねしたい。

○説明員(十河信二君) 小さな管轄区域をちよつといじくるというふうなことでくらは、随時やつていきたいと思ひております。方々にいろいろなさういふ問題があるようでありまして、そういうものは随時片づけていきたい。それから大きな機構改革はなるべく早く検討したい。で、そのために今専門の委員会を作っておりますから、その委員会がまあどれくらいかかりますか、数ヵ月かかれば、何とか成案ができるんじゃないかと思ひております。

○大和与一君 そこで最後に運輸大臣にお尋ねしますが、どうせ今のお話でも、金のことがつきまとうのだと思う。大臣が衆議院の運輸委員会、来年の三月三十一日までは運賃の値上げはしないというふうな御答は、そうではなく、むしろ予算がでないから、載っていないからできないのだ、こういうお話があつたように私記憶がございましたが、運賃値上げについて、今の大臣の御心境というか、お考えをはつきりと一つお聞きしたい。

○国務大臣(吉野信次君) ここで、参議院で申し上げたことと、衆議院で申し上げたことと、あまり違つてないの、それはそれとして、ともかく私はこの委員会でも申し上げておるのですけれども、私としては、どうしても今の国鉄の経営の現状ではどうも少し無理だ。無理だという意味は、どうしても若干運賃の値上げをせしめざるを得ない、かなければいかぬというのが、私の実はいろいろ就任以來研究しました結論なんです。それで、調査会の方の答申もそう出ておるわけでありまして、

ただ、たびたび申し上げます通り、運賃問題というのは、ただ計数の、採算だけの問題でないことは申し上げるまでもないの、世間には、理屈はどうあるとも運賃の値上げはごめんだ、こういう世論と申しますか、そういう感情が非常に強い。それでなかなかやりにくい点がございまして、そこで私はそういうことも、これは経済の採算外の問題でございすけれども、そういう、これは私は心理的のところ申し上げるのですが、そういうサイコロジというものにも、やはり行政というものは考慮を払わなければならぬのでありますから、従つて、いつの時期にどういう方法で、まあ方法について議論があると思つておる。今、国会でこれを一々やることになつております。これは国鉄というものを立法府が監督するということからいへば、これが一番適切な最も有効な方法なんです、国会でできるということとは、しかし、一面経済の、経営のこまかい数字上のことを、一々議院がきめることが適当かどうかということになると、いわゆる立法権、行政権、三権分立の

思想からいって、そこに若干の問題があると思つて、それでですから、きめ方方法についても、やはりこれはどうしたらいいかという問題があると思つておる。それは程度の問題もその通りでございます。

そういうようなむずかしい問題がからまつておるのですから、そこで私は三十一年度の予算のときには、どうしても間に合わない、こういうので申し上げたわけでありまして、しかしながら、どうしても国鉄というものを何とが、百年という少し長過ぎます、百年はおるか、とにかく現在のところをしのぐのには、やはり私は若干の値上げというものはやむを得ないので、それをどういう方法でやるか、どういう時期にやるか、しつうしてまた私は、衆議院なら衆議院の言明と矛盾しないような方法で、どういふふうにするか、そこにいる苦心が存しておるというところを御了承願ひたいと思ひます。

○大和与一君 博学的運輸大臣にお聞きしたいのですが、公社から本社というふうになりましてね。そこで、そうならば、これは公務員に準ずるのでなければいかぬのですけれども、それでもまだ公務員に準ずる扱いをされておるわけですが、こいつはだんだんと会社にもつとめてもらつて、自由に金を使えるように、一生懸命働いたら、もっともらつていけば自分で使う、こういうふうになんていふのが当りまえなんだけれども、そういうお考えをお持ちになつておられますか。名前の変わったというのはどういうわけですか。

○国務大臣(吉野信次君) 別に名前を変えたことにそこまで深い考慮を払つたつもりではございません。

○小酒井義男君 関連してどうです、大臣、そういう形に変わつておるのです、が、どうも国鉄だけではないのです、総裁という名前が非常にたくさんあるのです。どれだけあります、調べると相当たくさん出てくると思つておる、公社というふうな形になつて総裁なんというものは、どうもまあ昔の感覚といふますか、何か近代的なセンスに欠けておるような気がするのです、一つ社長か何か、そういう名前にお変へになるようなことは、お考えになつたことはございせんか。

○国務大臣(吉野信次君) 今お話を聞くと、なるほどと思ひましたのです、が、実は今までは私どもはぼんやりしておつて、別に気がつかずに来ましたわけですが、お話の点、なるほど、そう言われてみれば、そういうきらいはあります、私もそう思ひます。

○小酒井義男君 それで、何か最もびつたりとする呼び方にお変へになるようなお考えですか。

○国務大臣(吉野信次君) まあ今、どういふ名前がいいかということ、ちょっと考えつきません、でして、これはまあ外国の言葉なら、プレジデントといへば、その一つの言葉で大統領から社長まで入るのですから、そういう便利な言葉がございすけれども、ほかにたくさん使つておるの、しつて、この法律を作るときに、この方だけ変えるといふのもどうかと思ひまして、このままにしておつたわけですが、

○大和与一君 総裁の任免が「経営委員会」の同意を得て」と今まででなつておつたものが内閣でいきなりきめるといふことになる、鉄道にあまり関係ない人でも、今度の小選挙区でもないけれども、少し乱暴に内閣の方で都合のいい人をやるということになつたら困るのです、そういうおそれは絶対ないといふふうな断言できますか。やはり何か委員会があつた方が、かえつてラジカルにいくのじゃないでしょうか。

○国務大臣(吉野信次君) それは、私はそういうことをしてはいけなと思ひます。(笑) いけませんから、そういうことがあつたら、この公社の経営というものはこれはめっちゃになります、私にはこれはやはり経営委員会とかなんとかいうことになしに、それこそ議會なりあるのは世論というものの批評といふものは、きびしいものだらうと思つておられます。

○大倉精一君 運輸大臣にお伺ひしますが、この法案の改正について衆議院において付帯決議がついておる。この付帯決議が非常に重要な問題だと思つておる、この付帯決議の取扱いについてお伺ひしておきたいと思つておる。というのは、従来やもすれば、付帯決議あるいは委員会の決議、本會議の決議というものは、決議のしつばなしになつて、ほとんど実効を見ない。何か監視されるような風潮が出てきておる、付帯決議がついておるわけですが、これを政府としては具体的にどのよう

に推進されるという考えがございすか、それをまず承つておきます。

○国務大臣(吉野信次君) この付帯決議につきましましては、私も責任者として、委員会でも言明しておりますが、事柄は、事柄は国鉄内部の問題であります、監督官庁として、私は強力

に国鉄というのに対して、もしやらない場合は、あるいはもしこの付帯決議の趣旨にもとるか、あるいは進んでこの実現を期しないというふうな場合には、国鉄側に対して私は強力に実現するよう、何といひますか、監督権と言つちや少し何ですが、それを発動するのだという意味のことを委員会に申し上げておられます。

○大倉精一君 その点について、総裁からも一つお伺ひしたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 先刻もちょっと触れました通り、私はどういふのは前からそういう考えで、実質的にはすでに実行しているものであります。ただいま大臣のお話のあつた通り、私も同様に考えております。

○大倉精一君 先ほどの質問にもあつたのですが、この中で諮問機関を設けるべきであるといふことは、特に私は重要視しなければならぬと思ひます。今大和君からも質問があつたのですが、今度の改正案を見ますと、総裁は内閣で任命する、副総裁の任命あるいは理事の任命、これも運輸大臣の認可を得なければならぬ。あたかも総裁、副総裁、理事は運輸省の番頭さんのような格好になるが、やはりどういふような場合には、諮問機関というものはぜひとも必要だと思ひます。特に経営調査会の答申にもこのことがうたつてある。だから、私は聞くところによると、

日本国有鉄道経営審議会というふうな仮称をもつて、改正案の中に運輸省の第一次案としては出ておつたといふことを聞いておるのだが、これは一次案にそういうことがおありになつたかどうか、お伺ひいたします。

○政府委員(權田良彦君) お答え申し

上げます。この改正案を作りますには、
実にいろいろたくさんの方を私ども事
務当局として用意いたしました。その
一つは、この諸問題の法制化してみ
たらどうかということ、いろいろ検
討いたしました。でございます。で、こ
れは先ほどお答えしました通り、法制
化したとすると、少し技術的にわた
りまして恐縮であります。まず第一
に、この権限を法制化しなければなら
ない。そうすると、必要諸事項とい
うものを書かなければならない。それ
からさらに、その構成にしまして、委
員の資格、任免形式をやはり法律上明
らかにしなければならぬ。そうなり
ますと、公務員法との関係がありま
す。さらに起さなければならぬ。そう
すると、それに対する給与その他い
ろんな、まあやかましいことになりま
して、かえって本来の諸問題として
の機能を果たすべきもの以外に、何か必
要事項の職務限定をされるような機関
に相なるのであります。こうなります
と、法制的にもいろいろ、理事会、
監査委員会等の関係が不明確を来たす
おそれもあり……

【委員長退席、理事早川慎一君着
席】
先ほど来いろいろお答え申し上げまし
た趣旨のものは、やはり法律事項でな
いという検討の結果結論が出ましたの
で、この第一次の草案を廃案にいたし
まして、今回の案にいたした次第であ
ります。

○大倉精一君 そうしますと、大体こ
れを法制化するというのは、立法技術
の面から非常に難点があるからという

お話でございますが、これはやはり
国鉄内部の問題には違いありません
が、しかしながら、国鉄運営の非常に
重要な部分を占めるものだと思うので
あります。従って、今回は付帯決議と
してつけられておりますけれども、こ
れを厳格に実行していくのだ、こうい
うような意思があらわれるならば、こ
れは将来法案の中に法制化するという
ような、こういうような方向に努力さ
れていかねばならないと思ひます
が、そういう御意向があらわれます
か。

○政府委員(權田良彦君) 今申し上げ
ました趣旨によりまして、制度的に設
置いたしますれば、やはり国鉄総裁
の諸問題でございまして、国
有鉄道内部の規則、議とかあるはそ
の他の形におきてまして、制度化され
るのが適当であると思ひます。なお
必要によりまして、理事会の業務に
関する重要な規則として、理事会決定
ということと持っていて、それを総
裁が受けて執行上の規則にしていく、
これが速やかという格好になって参り
ますので、そういう制度化するのに最
も適切なものだと考えます。

○大倉精一君 次に、第四十五条関係
でお伺いするのですが、この第二項に
よりまして、国有鉄道の重要な
財産を貸し付け、または譲渡、交換、
あるいは担保、こういうことについて
は、今後運輸大臣の許可を受ける、こ
ういうふうになったわけでありませ
うが、このことについては、御承知の通
りに、鉄道会館あるいは民衆駅の問題
等々につきまして、従来非常に問題が
多いのですが、この許可をするという
点について、運輸大臣はこれをどうい

うような方針で、たとえば一定の基準
を設けるとか、あるいは条件を一つの
基準にするとかいうような、何かそう
いうようなお考えがあらわれるのかど
うか、その点についてお伺いします。

○國務大臣(吉野信次君) お話の点に
つきましては、私は、いろいろ過去に
おいて問題もございましたので、慎重
に考えたいと思つておりました。そ
の場合に一つの基準みたいなものを作
るのがいいか、あるいは具体的にいろ
いろな問題が起ったときに、いろいろ
やるのはいいかというときは、まだ実
は私も考えておりましたが、ただ、い
づれにしても、この問題は私は相当慎
重に監督官庁としては考慮しなければ
ならぬ問題だと考えておりました。

○大倉精一君 これは今後そういうこ
とになるのですが、次に第四十六条
関係から考えますという、たとえば
従来国鉄の用地その他を貸してある
ところ、その貸し先の使用状態が国
鉄の事業運営についてどうも不便であ
る、都合が悪い、こういう場合にはそ
の貸借契約を解除する、こういう点も
あり得ると思うのですが、そういうこ
ともおやりになるわけですか。

は、これはしばらくおきたいと思ひま
す。ただ、これからの問題として考え
ますときには、一体民衆駅というもの
を、国鉄の財政がやばい豊かであれば、こ
れは国鉄自身がやればいいので、あま
り進んでそういうものはやるべきもの
じゃないと私は考えておりました。しか
し今の国鉄の財政の現状であつて、い
つまでも都市の玄関をそのまゝにして
おいては工合が悪いと思ひます。こ
れ程度認めていいと思ひますけれど、
も、ただそういう場合にもよほど、こ
れこそ百年の先のことをやはり考えな
きゃいかぬと思ひます。今はなるほ
ど二階なりあるは一階なりで鉄道に
してもよろしいけれども、その上は要
らない、こういうふうな考えをもち、
どうしても交通がだんだん発達しま
すれば、あるいは三階以上のものも立
体的に停車場として使うということもあ
り得るわけですね。それですから、こ
の規定によつて、鉄道本来の用に何
するときは解除することができるとい
うふうな規定を置いたわけですね。従
て、この規定を円満に将来、何とい
いますか、そういう必要があつたとき
にこれを発動しようという場合に、そ
のときに妨げになるような貸し方をし
ては私はいけなないのじゃないかと思
はれます。

○大倉精一君 特に最近、新宿駅とか
あるいは池袋等におきまして、民衆駅
とデパートの関係がね、こういう問
題について非常に紛糾が起つていて
いうことを聞いています。そういう
民衆駅、特に民衆駅とデパートとい
うような問題について、運輸大臣はど
ういう工合にお考えになっておるのか
その見解を承りたいと思ひます。

○國務大臣(吉野信次君) 過去のこと
は、これはしばらくおきたいと思ひま
す。ただ、これからの問題として考え
ますときには、一体民衆駅というもの
を、国鉄の財政がやばい豊かであれば、こ
れは国鉄自身がやればいいので、あま
り進んでそういうものはやるべきもの
じゃないと私は考えておりました。しか
し今の国鉄の財政の現状であつて、い
つまでも都市の玄関をそのまゝにして
おいては工合が悪いと思ひます。こ
れ程度認めていいと思ひますけれど、
も、ただそういう場合にもよほど、こ
れこそ百年の先のことをやはり考えな
きゃいかぬと思ひます。今はなるほ
ど二階なりあるは一階なりで鉄道に
してもよろしいけれども、その上は要
らない、こういうふうな考えをもち、
どうしても交通がだんだん発達しま
すれば、あるいは三階以上のものも立
体的に停車場として使うということもあ
り得るわけですね。それですから、こ
の規定によつて、鉄道本来の用に何
するときは解除することができるとい
うふうな規定を置いたわけですね。従
て、この規定を円満に将来、何とい
いますか、そういう必要があつたとき
にこれを発動しようという場合に、そ
のときに妨げになるような貸し方をし
ては私はいけなないのじゃないかと思
はれます。

は、これはしばらくおきたいと思ひま
す。ただ、これからの問題として考え
ますときには、一体民衆駅というもの
を、国鉄の財政がやばい豊かであれば、こ
れは国鉄自身がやればいいので、あま
り進んでそういうものはやるべきもの
じゃないと私は考えておりました。しか
し今の国鉄の財政の現状であつて、い
つまでも都市の玄関をそのまゝにして
おいては工合が悪いと思ひます。こ
れ程度認めていいと思ひますけれど、
も、ただそういう場合にもよほど、こ
れこそ百年の先のことをやはり考えな
きゃいかぬと思ひます。今はなるほ
ど二階なりあるは一階なりで鉄道に
してもよろしいけれども、その上は要
らない、こういうふうな考えをもち、
どうしても交通がだんだん発達しま
すれば、あるいは三階以上のものも立
体的に停車場として使うということもあ
り得るわけですね。それですから、こ
の規定によつて、鉄道本来の用に何
するときは解除することができるとい
うふうな規定を置いたわけですね。従
て、この規定を円満に将来、何とい
いますか、そういう必要があつたとき
にこれを発動しようという場合に、そ
のときに妨げになるような貸し方をし
ては私はいけなないのじゃないかと思
はれます。

○大倉精一君 今のお考えであります
という、デパートとか、あるいは民
衆駅に限らず、そういうもの、その
ついでには、やはり民衆駅との関連を考
慮しなければならぬ、好ましくないとい
う工合に解釈ができると思ひます。
特に今新宿駅とか池袋駅というものが
問題になっておるのですが、私はこう
いうものに対して国鉄当局はどういう
考えであらうことをなさるのか、あ

は、これはしばらくおきたいと思ひま
す。ただ、これからの問題として考え
ますときには、一体民衆駅というもの
を、国鉄の財政がやばい豊かであれば、こ
れは国鉄自身がやればいいので、あま
り進んでそういうものはやるべきもの
じゃないと私は考えておりました。しか
し今の国鉄の財政の現状であつて、い
つまでも都市の玄関をそのまゝにして
おいては工合が悪いと思ひます。こ
れ程度認めていいと思ひますけれど、
も、ただそういう場合にもよほど、こ
れこそ百年の先のことをやはり考えな
きゃいかぬと思ひます。今はなるほ
ど二階なりあるは一階なりで鉄道に
してもよろしいけれども、その上は要
らない、こういうふうな考えをもち、
どうしても交通がだんだん発達しま
すれば、あるいは三階以上のものも立
体的に停車場として使うということもあ
り得るわけですね。それですから、こ
の規定によつて、鉄道本来の用に何
するときは解除することができるとい
うふうな規定を置いたわけですね。従
て、この規定を円満に将来、何とい
いますか、そういう必要があつたとき
にこれを発動しようという場合に、そ
のときに妨げになるような貸し方をし
ては私はいけなないのじゃないかと思
はれます。

るいは将来に対してどういう方針に基いてやっていかれるのか、今の運輸大臣の御見解との関連において、總裁の御見解を伺いたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 今運輸大臣の言われましたように、将来のことを考へて許可することをしなければならぬといふことは、私も同感でありまして、かつて私は、この席であつたと思ひますが、鉄道会館の問題についてどう思ふかという御質問に対して、私は、会館をあそこに建設するという事柄自体よりか、鉄道の東京駅の今後の予想といふもの、計画が立つておるかどうか、そういうものが立つておつて、その上での会館建設、その計画に沿つての会館建設ならば、私は今のところ、国鉄の財政の困難の際でありますから、まあ仕方がないじゃないか、やむを得ないじゃないかといふふうに考へておるのであります。

○大倉精一君 どうも總裁の答弁でびんと来ないところがあるのですが、会館の問題を今聞いているわけじゃありません。そこで、将来の問題といふのでいろいろおっしゃっているのですけれども、駅の将来はどうなるか、国鉄の将来がどうなるかといふことを勘案して、そういうものを作るのだとおっしゃっているのですけれども、それと同時に、こういう民衆駅を作る、あるいは作り方によつてはその地元民がどうなるか、あるいはその中小企業の、あるいは商店の、こういういろいろある民生関係に影響が出てくるのですが、そういうものを当然私は考へてやらなければならぬと思ひます。特にデパートといふような問題につきまして

は、もうすぐに、きょうかあすか、商工委員会や百貨店法案が上ることになつてゐるのですが、特に私はきのう池袋の駅に行つて見てきたのですが、あそこを将来を勘案するといふ問題じゃなくて、現在の問題なんです。現在の問題の第一点は、あそこ三越、あるいは西武、東横、今度できれば四つになる。もう四つのデパートがあそこひしめき合うといふ状態になる。もう一つの点は、今の設計は現地に

行つて見ますといふと、あの駅の拡張によつてさらに混雑が予想されるにもかかわらず、あそここの駅の前の地面といふものは非常に狭い。私はきのう自動車に乗つて行つても、自動車を置く場所もない。そういうような所を、一体国鉄はなぜあつた所にそういうことを許可されるのかといふ、その真意が私はどうも納得いかなかったのです。そこで運輸大臣は、あの池袋のあつた所へ行つて、現地をのぞいて見たことがありませんか。

○國務大臣(吉野信次君) まだ実は見ておりません。

○大倉精一君 總裁、いかがですか。

○説明員(十河信二君) 見ております。

○大倉精一君 これはぜひ、百聞は一見にしかずで、いろいろな議論をするよりも、あそこへ行つて見てもらつたらわかることです。そして大臣も總裁も、なぜこんな所を許可したのだらうといふことが、びんと来られるだらうと思ひます。私はこれ以上説明する必要はないと思ひ、行つて見られるならば、特にあそここの問題につきましては、いろいろなことごらうござれておる。私はきわめて遺憾な問題と思つておるのです。

これについてちよつとお尋ねしていただきたいと思ひますが、あそこは上信越線を取り入れる計画になつておるのですか。總裁、御存じありませんか。

○説明員(十河信二君) 施設局長に説明させます。

○説明員(佐藤輝雄君) お答え申し上げます。池袋につきましては、終戦直後いろいろ計画いたしましたので、その際、上野駅の間隔が非常に混雑しておりましたから、そのうちで分けられるものはどうかに分けた方がよいのじゃないかといふ考へのもとから、上信越のターミナルとしまして池袋を考へたのでございまして。その後このことにつきましてはいろいろ研究しておるのでございまして、とにかくあそこをターミナルにいたしますと、現在貨車の操車線がございまして、こういうものを全部取らなければならぬ。これを取るためには、第二の山手線と申しますか、第二の環状線を作らなければできないこととございまして、こういう問題がございまして、また池袋の駅の貨物駅の問題、こういうものをいろいろ勘案いたしまして最後の案はきめるべきだ、こう思つております。

○大倉精一君 あそここの都市計画をやるに、これは昭和二十三年ころだと思ひますが、運輸省の方としては、あそこへは将来上信越線の乗り入れをやるから、駅前には相当広い場所が要る。よほど広い場所が要るから、あの駅前の国鉄の所有地に隣接した所に相当広い場所をあそこへ割譲して、もういづれ、いわゆるやつてもらいたい、こういうような申し入れが運輸省からあつて、それに基いて東京都のその担当者においても、あそこ七百七十六

坪ですか、そういう広い場所を提供した。これも地元民の提供によつてこういういろいろな計画を立てた、こういうようなことがそもそも始まりだ、こういうことを私は聞いておる。そうだとするならば、あそこは広場になるべきはずなんです、あそこはにぎやうと隣りまで出で張つて、大きな建物を建てて、地下も掘つてゐる。ああいうようなことになるならば、あそこは都市計画は当初立たなかつたと思ひます。当初運輸省からあつた上信越線の乗り入れといふ計画をつけて申し入れをされておつたんですか、その当時です。

○説明員(佐藤輝雄君) 今のお話でございまして、二十一年ころかと思ひますが、そのころ、将来の池袋の計画を立てますのにつぎまして、関係者が集まりましていろいろ相談したのでございまして。そのときの話題に、やはり上信越のターミナルも作つたらいいじゃないかといふような話が出まして、そういうような考へ方のもとに全体の計画が立つたんです。その場合に、上信越が入つて参りますと、今の貨車の操車線をほとんど使つてしまふ。と申しますのは、やはり汽車のホームが二本か三本でございまして、現在貨物線がある所は全部使つてしまひまして、そして駅本屋となりまして、西武の建築の線を出してしまふ。国鉄といつたしましては、ですから、どうして西武のあの建築線もございまして、そういうしろに後退することもホームの關係その他でございまして、駅の本屋の位置にきまつておるのでございまして。それで国鉄の考へといつたしましては、あまり大

きく駅の広場をとりまして宅地を痛めますし、そうかといつて、駅の施設を小さくいたしますと、将来の発展にも支障を来たしますので、いろいろ勘案した結果が、現在くらいの大きさがないのじゃないかといふことで、きめたのでございまして。

なお、お断わりしておきますが、今民衆駅を作りつゝありますが、一階には何も民衆施設はございせん。普通の駅の駅と全然同じでございまして、民衆施設は二階以上のただ空間を利用するといふだけでございまして。

○大倉精一君 これは都市計画をあそこをやるに、あなたの方の計画と、それから都市計画の担当者の方と、十分に話し合ひをされてあつたふうな区画を作られたと思ひますが、その話し合ひの場合、やはり今の七百七十六坪ですか、その上にあつた建築物を建てるということとは了解がついておつたのですか。

○説明員(佐藤輝雄君) そのときには、まだ民衆駅の何はございせんのかで、おそろくついでいなかったと思ひます。

○大倉精一君 おそろくついでいなかったとおっしゃるのですが、そのときの事情に非常に詳しい人はおいでになりませんか。

○説明員(佐藤輝雄君) ここにいないのでございまして、書類を調べれば、これはわかります。

○大倉精一君 それでは、その当時に具体的にこの箇に当られた責任者の方の御報告をお願いするとして、さらに、一番最初に国鉄に対して用地使用許可を申請された場合に、今のようないふデパートを作るような、そういう

設計の申請ではなかった。そういう申請ではなかったというものが、その後に於いて用途変更といいますが、設計変更といいますが、そういうものに變更されたというところですが、そのいきさつはどういうことになっておりますか。

○説明員(今井四郎君) 管財部長からお答えいたします。池袋の本屋——東口本屋の民衆駅の計画につきましましては、一番最初は昭和二十五年の十二月に出願がございました。多少変わった内容を加えまして、二十六年に出直しをしておるような経過になっております。そのときは大体、ホテル、食堂、売店、貸室、集会場というような事業の内容でございまして、それから二十七年の一月になりました。会社の設立の準備が進められて、ホテルというのは下品なホテルになってもいいけないから、やめた方がいいじゃないかというふうな関係者の意見もございまして、本格的には二十八年度の二月に会社が設立されたわけでありまして、そのときの内容には、売店、食堂、デパートという内容になっておりまして、申しおくれましたが、その前、二十七年の七月に一応、池袋交通会館創立事務所発起人代表という相手方に対して、東口駅舎のそういう民衆施設を載せた構想において駅を改築いたしますことを承認いたしております。しかしながら、その当時は百貨店という言葉は使わなかったものであります。すでに白木屋が進出するという動きがあったのでありまして、国鉄といたしましては、最近のような中小商業者と百貨店の問題が非常に尖鋭化したような空気がございまして、二階以上を貸室、

売店というあり方で使用させますには、どちらでもよろしい、ただ相当な収益があつて、鉄道に対して一定の料金を納入して、経営が永続する、また国鉄と協力ができる、それから旅客公衆に対して便宜をはかるものであるという建前なら、百貨店もいんだというふうな気持ちで、二十七年の七月に承認いたしておるわけでありまして、従いまして、二十八年度の二月に会社ができましたときには、はつきりデパート、売店、食堂というような事業内容になっております。二十七年七月の承認は、

可をされた。ところが、今度二十八年度の二月に池袋ステーションビル会社が設立をされて、そうして今度は用途変更の届が出てきた。用途変更の届といいますが、用途変更の届と同時に、承認を求めることが出てきた。そこで二十九年度の末に、今度地下一階と二階の地下三階になり、地上五階のものが地上八階に変更されて、そうして売店が百貨店というふうな関係になった、こういうふうなことで用途変更の認可を得ておることを聞いておるわけです。

しかもこれは建築の許可願が、二十九年度の十一月二十一日に許可願が出ておる。そしてその事務処理も非常に急がざる十二月二十八日の御用納めの日に、許可がおりておるということになります。私の聞いておるのですが、そういう日にも関係は間違いありませんか。

○説明員(今井四郎君) まず、最初の御質問の点は、二十七年の七月の承認のときに、ホテルが載つておったというお話でございますが、ホテルが載つておりましたとすれば、ちよつと私、はつきりその具体的な内容を今持っておらないのでありますが、その後それが変わったと思つております。それから、よく地元の方が、用途変更の申請を出して、それを承認したというふうなことを言うのでありますが、国鉄といたしましては、早い話が、細部の便益につきましましては、時々非常に変化があるものであります。国鉄は大綱を押えるといいますが、それよりいたし方がないような実際の事務処理になっておるのであります。いろいろな言い方があると存じますが、

国鉄といたしましては、先ほど申し上げましたように、二十八年度の二月に会社ができました。その会社が登記をされて、その内容として記載された一切の事業、そういうようなものを、二十八年度五月三十日に、新しくできた会社に対して、従来のあり方の民衆駅の構想を承認するといふように解釈いたしておるのであります。特に用途変更といふようなものが出たかどうか、はつきり調べませんと、何とも私から御返事できないのでございます。また民衆駅の設計の規模であります。また民衆駅の設計の規模であります。また民衆駅の設計の規模であります。

○理事(早川慎一君) 速記を始めて。○大倉精一君 ところで、こまかいことは別にして、その当時のことをよく覚えておらぬというふうなお話が

あったのですが、これはあなたがその当時の関係担当者として、ずっと、何といいますが、大きなことについてはおわかりになっておると思う。そこで私はこの点だけお尋ねしたいと思うのですが、売店というのを百貨店というのとは同じに考えておられるのか、あなたの方の通念はどうなんですか。

○説明員(今井四郎君) 當時は、鉄道会館問題などで、御存じの通り、非常にその辺の判定が、今日よりも、どちらかといひますと、大まかでございます。売店あるいは貸室といひまして、大きな部屋を貸せば、これは一種の不動態事業でございまして、鉄道の建前といたしましては、もちろんそれを間接的に別な人が営業の委託を受けるような場合に、それが関係ないとは申し上げませんが、大体貸付信用を見まして、先ほど申し上げましたように、鉄道と協力ができるといふこととなり、その不動産会社の計画というものの、いろいろの要素を検討いたしまして、承認するといふ建前にしておったのであります。そういう観点からいたし

ますると、貸室で百貨店ができます。

それから売店も、売店は、これは売店
がたくさん出れば、必ずしも百貨店と
〇説明員（十河信二君） 非常にむずか
たいと思います。

いうことは言えないのであります。経営の方法でございますから、個々の売店がたゞ物理的に集まっているというだけでは、百貨店にならない。たゞ鉄道といったしましては、これが百貨店になっておりましようとおりますまいと、それに對しては當時はあまり強い関心を持っておらなかった。かように今から逆に考える次第でありまして、今日の、昭和二十九年にこの財産管理の体制を強化するということから、管理規程のこうした部門の改正をやったわけであります。その場合に、鉄道會館の大丸百貨店というようなものとしい問題で、売店も百貨店も小売をしておる場合としては同じじゃないかと想います。ただ、百貨店は大きな資本で統一した経営をやっておるということに、違いがあるのじゃないか。そこで先刻から、駅の上に百貨店を置くことのいいか悪いかということをしるる御意見を伺いました。地元からも反対の運動もあれば賛成の運動もあって、私も実はなるべく国民の声を聞きたいということで、どちらもあきめかねて、慎重に考えておるところであります。

どう附則で解釈すべきかということ
をきめなければならない。いろいろな
御指摘を受けたわけでありますが、
現在の規定におきましては、貸室営業
ということでああいうものができる
という解釈をいたしておる次第であり
ます。

○大食精一君 これはまことに妙な議
論になったのですが、私はこんな議論
をやろうと思はぬのです。百貨店と売
店とどう違うかという議論をいつまで
もやろうと思いませんけれども、これ
は私は常識から考えて当然用途変更
なるべきものだと思う。これは英語で

○大倉精一君 總裁に一つお伺いしたいのですが、私は鉄道の用地、公共物です、ね、公共物の上へいろいろなものを乗っける場合に、単なる売店と巨大な資本を持つておる百貨店というものは、おのずから意味が違ふと私は思う。いわゆる単なる売店である場合と、百貨店をあの上に乗っける場合の影響力和いいますか、そういうものは非常に大きな違いがあると思いますが、初め売店として申請をされてきておる。

〔理事 早川 慎一君 退席、委員長着席〕

その次に百貨店という工合になつておる。これは用途変更になるかならぬ

いえば、デパートメント・ストアでしう。片方は何タショップでしう。全然違うのです。そういうものを、場合によっては、貸事務所として、そこに品物を並べれば百貨店になるというような、こんなばかげたことは、人をばかにしたことだと思ひます。私、そんな論法にならぬと思ひますが、これはそんな論議を、私、しません。しませんが、どうも私は経過について腑に落ちないものがある。

そこで建設省の方にお伺いするのですが、この許可は昭和二十三年の八月十四日に建設大臣の指令第二百八十七号で決定されているのですが、この決

定されるまでのいきさつについて御説明を願いたいと思います。経過について。

○説明員(五十嵐隼三君) 今の御質疑の要点は、都市計画の決定のことだとおもうのですが、それでよろしゅうございますか。

○大倉精一君 駅前広場ですね、七百七十六坪というものを、計画の割当を許可をした。こういうまでのいささがつですね。その決定されたところのいささつ、経過について御説明願いたい。

○説明員(五十嵐三君) 大体都市計

画は建設大臣が立案いたしましたして、東京都の都市計画審議会に付議いたしました、その答申をもちまして建設大臣が決定することになっております。東

京都をそれから国鉄と建設省と協議いたしまして、立案をいたしまして、その線に基きまして付議決定をいたしました次第でございます。

○大倉精一君　その都市計画整理委員会の委員長はだれですか、その当時は。

○説明員（五十嵐肇三君）　その当時の

ことを存じませんが、二十三年ごろ……。

○大倉精一君　その当時の東京都第四復興事務所の第十地区区画整理委員会

の委員の名前を一つ、あとから資料として御報告願いたいと思います。名前とそれからその人の経歴ですね。

このときに、この審議の一つの資料

といったしまして、国鉄の方から、運輸省の方から、あそこは将来上越線の引き入れをするから、あの前の広場といひますか、前の土地が相当広いものがある。七百七十六坪のものが要るから、ぜひとも割当をしてもらいたい、こういうような申請があつて、それに基い

てあの区割りを決定した、こういうふうになっているというのですが、それは事実ですか。

○説明員(五十嵐醇三君) 今の質問もよくわからないのですが、都市計画の決定をいたしますのは、区画整理とは関係なしに、広場の必要な面積を決定

いたしたわけでございまして、区画整理の方はその後土地の各換地を決定するわけでありますが、換地は、区画整理委員会の諮問を通じて、その委員会の諮問に応じまして換地を決定いたしましたわけでございまして、それは鉄

道に對しましては、鐵道の駅部分の土地を鐵道に換地いたした次第でございます。

のですが、この七百七十六坪というものを割当するかどうかということを審議される場合に、委員会においても賛否両論があったということを知っているのですが、その事情についてもわかりになりませんか。

○説明員（五十嵐豊三君） 存じないの

でございますが、主として東京都がやっております、建設省ではそこまで詳しいことはわからないのでございます、換地関係のことについては。

ままにされるわけですか。そういうことになると、あそこはデパートがでると、さらにあそこの混雑というものが

はひどくなるわけですが、そういうもの
に對するあなたの方の見解はどうい
ふうになつておりますか。さらにまた
非常に交通が激しくなる、そして新し

い建築物がどつと前の方に出っぱってきて、そこで今の電車通りがある所が非常に狭くなって、ますます交通というものが窮屈になってくる。そういうものと駅との計画の關係ですが、大体どういうことになっておりますかとい

うことをお伺いしたい。

○説明員(佐藤輝雄君) お答えいたします。狭い通路と今お話ししてございますが、それはどれをさすのですか私と

くわかりませんですが、とにかく現在あそこは傍線橋でございます。それから地下道もございます。将来——将来と申しますか、近い将来でございますが、地下鉄が入って参りますので、大きな地下道がまん中にございます。それから最近作ろうと思っておりますの

は、目白寄りにもまた一本跨線橋を作る。この跨線橋も将来西武の方まで延びるというようなふうに考えております。ですから、あの駅は非常に乗りか

駅本屋の面積でございます。これだけあればあの駅本屋なら大丈夫だと、こう思っております。

もう一つ、デパートができたときで、駅の混雑はラッシュ・アワーできめられますから、普通の駅のラッシュ・アワーとデパートのラッシュ・アワーと時間のずれがございます。普通デパートのラッシュ・アワーは二時前後といわれておりますから、その点時間のずれがございます。それからもう一つ、このデパートによってただけお客がふえるかというところでございますが、大体ターミナル・デパートは普通の鉄道、乗り物を利用するお客がついて買っていくという性格のものでございまして、ですから、ほんとうのこれができすための純増というのはいくつか二割くらい、こういうふうな大体いわれておりますものから、そう私はふえないと思っております。

それから次は駅の広場の関係でございますが、広場は四千坪でございます。四千坪の計画になっておりますから、これであの辺なら十分じゃないかと思っております。これよりもっと広くいたしますと、これはもう相当また民家その他をいたす必要がございますから、まああの程度の駅ならそれぐらいでよいかと思っております。なお、駅本屋の七百坪は、実は国鉄がうしろに官舎の敷地を持っておりまして、そういう土地と交換いたしまして、そうして得た土地でございます。

○大倉精一君 その問題については、あそここれは非常に重要な問題だと思っております。将来の計画と、そして今度の新しい建築が建つところの付近の計画等について、要旨でけっこうで

ございますから、資料を提出していただきたいと思っております。

次にお伺いしたいのは、この建築許可願が出たときに、この相手方であるところの池袋ステーションビル株式会社の資力信用というものでございまして、そういうものについて御調査になつておりますかどうか。

○説明員(今井四郎君) 民衆駅のあり方につきましては、鉄道会館でいろいろ国会でも問題になりました。その民衆駅建設並びにその後の運営につきまして、二十九年に民衆駅委員会を設けて、二十九年に民衆駅委員会を設けて、たゞいまお話にもありましたような事柄その他、こういうことを必ず守つてやれという基準がございまして、その一つに建設を承認する相手方という事項がございまして、それにはたゞいまのお話にありました通り、相手方に資力信用のある者という項目が一つございまして、私もそのことはな

はだ不得手な部門でございまして、民衆駅委員会の委員さんにお諮りし、その他あらゆる関係の幹部と協力いたしまして、資力信用の調査ということをやっております。しかしながら、なかなかこれは、たとえは国税を調べるとか、あるいは取引先の取引高を調べるとか、そういうようなこともできにくいのでございまして、従来一般社会におきまして相当に実績のあるという方、またははかにいかなることか、そういうようなことのないような方、そういういわゆる客観的に一般社会における資力信用というものが中心になることはやむを得ないことではないかと思ひまして、そういうものも相当重要なファクターに考へておる次第でござ

います。その他、できますことはやつております。

○大倉精一君 運輸大臣が衆議院にお出かけになるそうですから、一応国務大臣に対する質問は保留いたしますが、ただ一点だけ国務大臣に伺いたいのですが、ああいうようなものを建てる場合に、先ほど総裁もお話されたように、賛成論者もあれば反対論者もある、こういう場合にやはり反対論者の方の見解も十分聞いて、そうして地元民がほんとうに納得されるようになってからおやりになるのが普通じゃないかと私は思ふのであります。これは大体ああいう場合は、賛成論者はこれによって利益を得ようとして、こういう立場、反対論者は、自己防衛の立場から反対するから、ほんとうに深刻である。片方は利益を得ようとする、片方はそのことによって自分の生存権を奪われるというように非常に深刻なものでありますから、これはむしろ少数であっても、反対論者の意見は十分に聞いて話し合ひをしなければならぬと思ひます。今回の話は話し合ひがしてあるかどうかわかりませんが、いかに、今も穴を掘つておる、穴を掘つておるのだが、しかしながら今後やはり変更する余地があるならば、変更するような考慮をしなければならぬと思ふ。やはりあつたこの駅をほんとうの民衆駅として、あるいは駅の混雑を緩和し、あるいは将来の計画に即応するような設備、建物にしようという場合には、今の設計のままで将来非常に工合が悪い、あるいは地元の関係もよくない、いかにもこれは変更可能な余地があるということならば、再考しなければならぬと私は思ふのですが、その

点について国務大臣はどういうお考えであるか。

○国務大臣(吉野信次君) まあ現実に今お話しになりました問題については、先ほど率直に申し上げました通り、まだ見てもおりませんし、私の就任前のこれは問題でありますから、何とも申し上げかねるのでございます。またその法律も、従来の法律がその点について、国鉄の重要な財産の処分についての監督の点が不備であつた点もあらうと思ひますが、それで今度どういふふうに規定をはつきりいたしましたものでありますから、先ほど申し上げました通りに、この規定に基づきまして、今お話しがございましたことと同じようなケースが出てくれば、やはり慎重に考へなければならぬ。また具体的な問題については今私はいい智慧はございませんが、かりにこの法律の運用上においてある認可をいたしまして、そうして事業をやつたということがありまして、その途中において、今お話しのように、認可するときに当初予期しないような事故が起れば、これは設計の変更なり何なりするのは、それは当然なことだと私は考へております。

○大倉精一君 それでは今の質問を続けますけれども、先ほどの資力信用の調査をする場合に、世間一般のどうのこうのというお話があり、あるいは取引先云々というお話があつたのですが、この場合には、池袋ステーションビル株式会社というものが新しくこれはやはりできたものでありますから、これは従来の資力信用の調査とは私は違ふと思ふ。これは明らかに、設立の當時に五千万円ですか、発起人が三千五百万円、一般公募が千五百万円、合計五

千万円になつて設立をされておるといふことは、明らかであるから、別に取引先もへちまもないわけですね。これが五千万円の資本金をもつて設立したものであるが、いよいよ地下一階、地上五階ですか、この申請が来た場合に、この五千万円の会社の内容、実体はどうであつたかというところをお調べになつたかどうか。お調べになつたとすれば、この会社がこの許可によつて直ちに工事を開始し得るような資産状態にあつたかということですね、そういうことはどうであるか。

○説明員(今井四郎君) 設立された会社は、そのときの資本金は五千万円でございまして、私どもはその会社を構成する役員の方々、その方々がたとえは地元で非常に有力な方である、あるいは地元でどういふ役目をしておられる方である、また地元におられる方である、また中に入つてまゐつた営業をされるようなその中心人物は、従来そういう営業に対してどういふ経験があるか、また背後にどういふ同業の実際の経営のつながりを持っておられるか、そういうことから判断いたしまして、その会社の資力信力をさぐる。これはまあ過去でございまして、私、そのとき関係したわけではありませんが、そういう建前でやつたと私は存じております。

それからそういう会社を作つて二十何億の事業をやることはどういふふうにか考へたか。これは大体大きく分けて、民衆駅の構想は建設関係に一番たくさん資金を投入いたします。しかも、その期間は大体において収益がないものでありますから、この間を確

かにやり遂げるかどうかということが一審私どもといたしましては大切なところでございます、そのために建設資金の内容の検討はいたします。それからまた場合によっては、もちろんそれに関係のある銀行のいろいろな保証関係というようにもできるだけつきとめまして、建設が確かにできるということを確認する次第でありまして、その次の段階といたしましては、建設が終わってから移行します営業であります。その営業の収支のもくろみというものの概要をとりまして、その詳細な個々の数字が疑問がありますれば、相手方を呼んで、いろいろと疑問の点を納得いくまでお伺いするようにいたしておるわけでございまして、油袋の建設につきましては、そういうことをチェックいたしまして、今日に至ったわけでございます。

○大倉精一君 許可のおりたのは二十七年の四月一日なんですが、このときに準備発起人会ですか、準備委員会で、資金状態といいますが、それから果してこれを許可して工事に取られるようなそういう能力があるかどうか、お調べになったんです。銀行もお調べになった。その場合にお調べになった結果はどうでありましたか。それをお調べになったのはいつ頃でありますか、どこかの銀行でしたか。

○説明員(今井四郎君) ただいまの御質問は二十七年でございますか。

○大倉精一君 許可になっておりますね。許可される前にそういうことをお調べになったというのですが、銀行はどういう銀行であったか、お調べになった状況はどういう……

○説明員(今井四郎君) 二十七年の申請のときに検討しました内容につきましては、ただいま持ち合せがないのでございませう。

○大倉精一君 覚えておりませんか。

○説明員(今井四郎君) 私はその当時関係しておりませんでしたので、覚えておりません。

○大倉精一君 関係しておられぬ、その当時に関係しておられた方のお名前はおわかりになりますか。直接に担当し、調査された方。

○説明員(今井四郎君) ただいまはつきり明確な責任者は覚えてはおりません。

○大倉精一君 それでは、その当時の直接関係担当者名簿を一つ、参考書類としてお出し願いたい。

もう一つお伺いしておきますが、その後において、昭和二十九年に譲渡変更の許可になったのですが、そのときに丸物がここに出てくるということが決定されて、この規模も地下三階、地上八階になったわけですが、この丸物を引っぱってくるまでの経緯については御存じございませんか。

○説明員(今井四郎君) 国鉄といたしましては、ただいま申し上げましたように、池袋ステーションビル株式会社を直接相手としていろいろな契約を結ぶわけでございませうが、もちろんその中に入って、しかも非常にたくさん、不動産を占有して、実態的には丸物が百貨店をやるといふことは、もちろん鉄道としても、これは直接関係のあることでありまして、承知はしておるのではありませんが、国鉄が直接関心を持ちますのは、百貨店をやるといふようなこと、あるいは百貨店であるかどうか

というようになると、それから先ほどから申し上げておりますように、その営業が成り立ってこちらの所定の料金が入るか、それからまた将来のいろいろの変更の場合に鉄道のいろいろつてある条件を相手方が協力して聞いてくれるかどうかというようにございまして、丸物を入れるとか、あるいは丸物であったらいいけないとかいう、いろいろ個々の業者を鉄道と一緒に選定するといふような立場はとらな

いのでございまして、そういう意味において、池袋ステーションビル株式会社が入るのは丸物である。その丸物は、先ほど申し上げましたような資力信用は十分ある、こういうようなことは鉄道で調査もいたし、承知したのであります。丸物が入ったか、そういう具体的な事実に応じた内容は、鉄道としては関知しないのでございまして、従いまして、こまかい具体的な内容は存じ上げません。

○大倉精一君 これは国鉄があそこを民衆駅を作って、膨大なものを作る。将来いろいろの影響がある、これが。資力信用といふものを調査する、それがためにですね。そういう場合には、相手方を十分知っておらなければ、資力信用調査にはならぬと思う。そういういきさつは知らぬ、これは知らぬ、丸物ならいいだろうということだけで、私は調査は非常にずさんであると思う。私の聞いておるところによると、この五千万円といふものは運動費に使っちゃった。だからして、どこか

探さなければならぬということで、方物色した結果、丸物という、これは失礼な話だが、京都でもあまり一流の百貨店でもないこれを引っぱってき

て、一億円というものを増資して、やうと工事をはかるような格好になったというのを聞いておるわけですか。こういうような事情は御存じないはずはないと私は思うのですが、そういうようなことを全然知らなかったということでは、私は資力信用を調査したということにはならぬと思う。その間のあなたの方の先ほどの答弁は、隔靴掻痒の感ですね、何か中心に触れないものがあつて、どうもびんと来ないところがある。御存じないですか、そういういきさつは。

○説明員(今井四郎君) いきさつの詳細は存じ上げないと申し上げたのであります。鉄道が相手方の会社と一緒に、だれを入れようかといふようなことをこまかに相談にあずかる建前でもなし、従いまして、具体的な詳細のいきさつは国鉄としては承知しないのであります。丸物が入る交渉を持っておる、それがあつた程度順調に進んでおるといふようなことで、もちろん先ほどから申し上げておる、丸物がいかなる資力信用があるかということでは、国鉄にとつてもこれは重大なことでございまして、丸物に対する調査は十分にいたしたわけであります。

それからただいまのお話のように、この五千万円をほとんど使っちゃったとかどうか、こういうようなことにつきましては、もちろん相手方の会社のそういう資金の内容の査察といふものは、必要に応じて求めて、こちらが検討できるようにしております。

○大倉精一君 これは設計あるいは用途の変更の許可をされたのは、三十年の三月じゃなかったですか。

○説明員(今井四郎君) 先ほど設計変更の出願の日にも申し上げましたが、出願はずっと前に出ておりますが、これを具体的に折衝に当りまして検討いたすのは地方機関でありまして、東京工事事務所というように、ところが主になって、東鉄と一緒に検討いたしまして、それが三十年の三月に本庁へ上申になっております。その後、本庁でそれを検討いたしまして、三十年の十一月四日にその設計変更に対する承認を本庁といたしましてはお

ので、ある程度、たとえば操業関係の経費が多少少いにかかったとかいうような話は、もちろん聞いております。しかし五千万円使ったかどうか、それがその穴埋めに丸物を引っぱったんであるかどうか、そういうような立ち入ったことにつきましては、聞いておりません。

○大倉精一君 この工事にかけたのが昭和三十一年の二月中旬から大林組がかかっておるのですが、これを認可されたのはいつですか。許可ですか、許可といふのですか、認可ですか。

○説明員(今井四郎君) この細目協定という段階がございまして、一月の二十一日に細目協定が、大体東京工事事務所並びに東京鉄道管理局、そういう現場の地方機関と相手方と案が仕上りまして、上申が参りまして、三十一年の二月の七日にその上申を本庁といたしまして承認いたしておりました。これが大体着工し得る認可ということに相なります。

○大倉精一君 これは設計あるいは用途の変更の許可をされたのは、三十年の三月じゃなかったですか。

○説明員(今井四郎君) 先ほど設計変更の出願の日にも申し上げましたが、出願はずっと前に出ておりますが、これを具体的に折衝に当りまして検討いたすのは地方機関でありまして、東京工事事務所というように、ところが主になって、東鉄と一緒に検討いたしまして、それが三十年の三月に本庁へ上申になっております。その後、本庁でそれを検討いたしまして、三十年の十一月四日にその設計変更に対する承認を本庁といたしましてはお

○大倉精一君 そうしますと、この建築の許可願いが二十九年度の十一月二十一日に出ている。その許可が同年の十二月二十八日の御用納めの日に許可になつてゐる。この許可はどの許可になつておられますか。

○説明員(佐藤雄雄君) そのおそれく許可は、東京都の許可じゃないかと思ひます。

○大倉精一君 そうしますと、これは東京都が許可をして、それをもう一回運輸省なり国鉄が許可をする、こういう手続になるわけですか。

○説明員(佐藤雄雄君) さうでございませう。東京都は建築基準法その他に照らしましての許可を与えますし、私の方は駅の施設といつたしまして差しつかえないかどうかといふことを検討した上、許可することにしております。

○大倉精一君 きょうはこれは担当の方がおいでにならぬので、詳しい状況はどうかお知らせいただいておりますが、総裁に一つお伺いしたいと思つて、あそこにああいう大きなデパートがでますと、先ほど言つたように、四つのデパートができることになるわけなんです。で、これは面積にいたしまして、四つのデパートによつて四万三千坪。ところが、あそこの豊島全区域の小売商の総面積が二万二千坪といふような統計を私は聞いてゐるんです。半分なんです。四つだけで倍になつてしまふ。どういふようなことで、しかもデパート間の競争が非常に激烈であり、それがひいては地元の商業者に非常な影響を与えて、非常に大きな問題になつてゐるんですが、こういう問題について、総裁として、あの建築について再考を払われる用意

はないかどうか。たとえば今地下を掘つておられますけれども、私の考えでは、あれをやめさせることにはいかぬと思ひますけれども、地下は地下といつたしまして、地上の建物について、駅前の交通等も勘案しながら、再度設計変更といふことをするといふようなお考えはありますか。考へませんか。考へるといふ余地はございせんか。

○説明員(十河信二君) 今お話のありましたように、賛成も反対もあつて、あそこデパートができると、池袋はかえつて繁華するから、方々から買ひもの来るお客も出て来るだろうから、繁華するから、ぜひやつてほしいという意見もあるものでありまして、その賛成と反対と両方の意見を聞いて、反対の方も多くの方が納得して、それで私はあそここの工事が始まつたように承知をいたしてゐるのであります。今日となつてこれを設計を変更をさせるといふことは、非常に困難じゃないだろうかといふふうに考へておられますが、何か非常な変化でもあればまた別でありまして、そうでない限りは、ちよつと困難じゃないかと思ひます。今のところ、私はそういう考へを持つておられます。

○大倉精一君 これは総裁が現地をござらんになつていないから、私はびんと来ないと思つて、このケースは、国鉄の民衆駅問題のケースのうち、非常に重要なケースだと思つて、それから、ぜひとも一つ現地を総裁がござらんになつてもらいたい。それで賛成の方には何か、あそこ百貨店ができれば人あしがしげくなつて、おれのうちに入るといふ人もあるかもしれせんが、それはデパートの近所の商店です。デ

パートから百メートルから百五十メートル離れた所の商店は、全くこれはさびれるのです。さびれるのですから……。この実情を、まず一つよく、総裁みずから見てもらいたい。それからあそこ、現実にちよつと、何といひますか、ニューヨークのビル街に行つたようなもので、非常に大きなものが建つて、あの所が谷間になつてゐるのです。そういうような設計を国鉄みずからやつていふものか悪いものか、私が説明するまでもなく、見ていないなら、総裁はいま一応あそこの所をござらんになつていただきたい。そしてもう一度、今からでもおそくないから、もう一回地元の反対者、賛成者の意見をよく聞いてもらいたい。賛成者、反対者の意見を聞きながらお考えはありせんか。

○説明員(十河信二君) 今までも、賛成の意見も反対の意見も、相当十分に聞いてゐるつもりであります。が、なほ今後機会があれば、また聞く意思は持つております。

○大倉精一君 機会があればというのですが、私はぜひそれをやつてもらいたいと思つて、あそこを見て、必ずしも地上の総面積に対しては設計変更できないものではないと思つて、先ほども運輸大臣もおっしゃつたのです。が、そういうような問題については再考慮しなければならぬものは、さういふような発言があつたように思つて、総裁とされまして、あそこを目標としてもらつて、そしてこのデパートを抜きにしまして、あそここの駅の設計あるいはその駅前の交通量その他を勘案して、これでは設計に変更をしなければならぬといふところに私は必ず思ひ当られることだと思ひま

す。それからかりにデパートを抜きににしても、あそこは一べんござらんになる必要があると思ひます。

○委員長、この問題については、さうにこの次の委員会におきまして所要の方に來ていただいて、資料も出していただいて、もう少し検討をしていただきたいと思ひます。追及というよりも、むしろもう少し検討をしてみたいと思ひますので、次回まで一つ保留しておきます。

○委員長(左藤義詮君) 委員長から、ただいまの国鉄の説明を聞きまして、資料あるいは調査等がまだ十分でないように思ひます。その他も、せっかくの御質疑に対して非常に要領を得ていないように思ひます。それから、次回には十分勉強をして、非常に問題になつておることは御承知の通りです。そのために建設省にも来ていただいたのであります。大倉委員の質疑に的確な御答弁ができるように、資料も十分準備していただきたいと思ひます。

日本国鉄法の一部を改正する法律案につきては、質疑は尽きたものと認めて御異議ございせんか。

○委員長(左藤義詮君) 御異議ないと思ひます。

暫時休憩をいたします。

午後一時四十分休憩

午後三時一分開会

○委員長(左藤義詮君) 午前引き続き、委員会を再開いたします。

委員の変更を報告いたします。五月八日安井謙君辞任、鶴見祐輔君補欠、山縣勝見君辞任、石坂豊一君補欠選任

せられました。

○委員長(左藤義詮君) 日本国鉄法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより討論に入ります。御意見のあり方は、賛否を明らかにして、お述べを願ひます。

○片岡文重君 ただいま上程されております日本国鉄法の一部を改正する法律案に対して、若干の意見を付して賛成いたします。

国鉄の経営は最近では困難な状態であると思ひますが、前途の見通しもまた必ずしも明るいわけではないと思つてゐます。国鉄のこのような現状は、戦争後における経済事情の激変にもよりますが、流動しつつある経済事情に即応して、常に遺憾なきを期し得る体制が法制上、機構上整備されておらない。加えて人事管理の不均衡、特に学歴偏重による学閥の抗争、幹部職員の経営に対する熱意不足等が相重なつて、このような状態に相なつてゐるものと考えられるのであります。言うまでもなく、国鉄はもはや交通界における独占事業ではなくなりつつあり、航空機、自動車、船舶の発達等に対処して、交通経済上国鉄の負担すべき領域をすみやかに確立し、よつてもつて百年の大計を樹立するところがなければ、国鉄の経営は将来ますます困難の度を加えるだらうことは明らかであるといひ得ましよう。先般行われた国鉄経営調査会においても、特にこれらの諸点については国鉄の注意を喚起しておつたところでありまして、従つて、今次国鉄法の改正に當つては、当然これらの諸点を勘案して、運

賃法、財政法、公労法等の關係諸法規との関連についてはもとより、経営上障害またははなはだしい不便となつておる法制上の問題点や、財政投融資、利子負担、過小資本金及び予算における制約等についても、可急の慎重に検討を加えて、この際は抜本的な改正を行ふべきであつたと思ふのであります。しかるに、今回の改正は、国鉄経営調査会の答申をかなり尊重して行われたことは認めますが、なお現行にとられ過ぎ、重要な諸点の検討にいま一步の突っ込みがはしかつたのではないかと思われるので、衆議院における付帯決議の取扱い等をも含めて、自主的な経営の責任を負うに十分な組織をすみやかに確立し得るよう、さらに政府の善処を要望して、本案に賛成したいと思ひます。

○委員長(左藤義詮君) 他に御意見もないようでございますが、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。よつて、さうに決定いたしました。

それから報告書には多数意見者の署名を付することになつておりますので、本案を可とせられた方は順次御署名を願ひます。

多数意見者署名

岡田 信次 片岡 文重
早川 慎一 有馬 英二
石坂 豊一 川村 松助
仁田 竹一 三木與吉郎
内村 清次 大倉 精一
高良 とみ

○委員長(左藤義詮君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。内村委員より乗車証に関する質疑の通告がございまして、発言を許可いたします。

○内村清次君 国鉄の小倉副総裁にお尋ねをいたしますが、先般、日本国鉄鉄道経営調査会からの答申の中に、国鉄職員の無賃パスの点が答申されておつたように記憶されますが、この取扱ひにつきましては、当然国鉄の方に

おきまして、それぞれ関係の向きにおきまして、検討がなされておると思ひますが、私どもは部内的な人々から非常に、反響のあまりに大きい点を、周知したわけですね。それは第一点、ま

ず家族乗車証の問題、あるいは永年勤続者の退職後におけるところの無賃パスの問題ですね、こういう問題につきまして、それぞれ関係者は非常に、明

らかに動揺しておる様に感じられますが、すでにこれは既得権とも認められるべき点ですが、どういう取扱ひを今後国鉄の方ではなさうかと考えておるのか、その点一つ聞きたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) ただいまお話しがありました通りに、経営調査会の答申は、国鉄の運営あるいは事務諸般にわたつて、種々の点においていろいろの御指摘を受けております。その中の点の問題がございまして、鉄道で発行している無賃乗車証は原則として廃止すべきものであつたという御意見が述べられております。で、その理由はいろいろな理由があるの

でございまして、一つは、運賃収入の点もございまして、あるいは国鉄という公けの機関におきまして一部

の者にバスを出しているのは不公平だといふふうな御意見もあつたかに承わ

るのでございまして、何はさておき永年勤続で参りました制度でもござい

ますし、また今御指摘の通りに、始終大きな問題ともなつておりますので、この点に關しましては国鉄当局と

しまして慎重に研究し、またほかの意見も徴しまして、十分善処いたしてい

きたい、かように考えております。

○内村清次君 この問題は、私たちもまた鉄道に勤めておりました際に、経

営調査会が非常に逼迫しておるという要員事情が非常に逼迫しておるという点に魅

力を持たせて、そして家庭の方もその子弟を鉄道に就職させるというふうなこ

とも、一つの条件的な問題としてあつたように記憶されておるのです。それ

が今直ちに、経営合理化の名によつて廃止をするようなことになつてきます

れば、待望されておつた永年パスの問題にいたしまして、また家族乗車証の問題にいたしまして、相当何と申

しますか、勤勉意欲と申しますか、そういう点において影響することが多くは

ないか。さらにまたいま一つは、この国鉄の従業員のためには仕事内容、と

申しますと、質と量とそれからまた危険度というものが、相当他の職に對

しまして強いというふうな感じられますが、そういうふうな危険職、重労働

の魅力を失ふような形となつて、相當反響があつておるようです。問題は、

この既得権を今ここに廃止をするといふようなことは、これは慎重に考へて

いたしたいと思います。

で、この慎重に考へる面については、もう、うわさに聞きますと、労働組合

の方にも話しかけておるといふことでございまして、十分やっぱり労働

組合の意見も聴取した上において、検討するといふような処置を私は希望

いたすわけですね。それが第一点です。これに對しまして一つ御答弁を願ひたい。

それから第二点は、永年勤続者の問題ですけれども、おやめになつて、こ

れが一つの生活の本拠になつておる方

うなふたつ、利便を持っておられる方

もあるようです。それと申しますのは、やはり鉄道退職者においては、

永年と申しますか、半生と申しますか、人生の半生を勤めて、必ずしも

いい条件でまたさらに社会の方にいられたといふようなことはな

いように考へておるのです。それ

が今直ちに、経営合理化の名によつて廃止をするようなことになつてきます

れば、待望されておつた永年パスの問題にいたしまして、また家族乗車証の問題にいたしまして、相当何と申

しますか、勤勉意欲と申しますか、そういう点において影響することが多くは

ないか。さらにまたいま一つは、この国鉄の従業員のためには仕事内容、と

申しますと、質と量とそれからまた危険度というものが、相当他の職に對

しまして強いというふうな感じられますが、そういうふうな危険職、重労働

の魅力を失ふような形となつて、相當反響があつておるようです。問題は、

この既得権を今ここに廃止をするといふようなことは、これは慎重に考へて

いたしたいと思います。

で、この慎重に考へる面については、もう、うわさに聞きますと、労働組合

の方にも話しかけておるといふことでございまして、十分やっぱり労働

組合の意見も聴取した上において、検討するといふような処置を私は希望

いたすわけですね。それが第一点です。これに對しまして一つ御答弁を願ひたい。

それから第二点は、永年勤続者の問題ですけれども、おやめになつて、こ

れが一つの生活の本拠になつておる方

うなふたつ、利便を持っておられる方

もあるようです。それと申しますのは、やはり鉄道退職者においては、

永年と申しますか、半生と申しますか、人生の半生を勤めて、必ずしも

いい条件でまたさらに社会の方にいられたといふようなことはな

いように考へておるのです。それ

が今直ちに、経営合理化の名によつて廃止をするようなことになつてきます

れば、待望されておつた永年パスの問題にいたしまして、また家族乗車証の問題にいたしまして、相当何と申

しますか、勤勉意欲と申しますか、そういう点において影響することが多くは

ないか。さらにまたいま一つは、この国鉄の従業員のためには仕事内容、と

申しますと、質と量とそれからまた危険度というものが、相当他の職に對

しまして強いというふうな感じられますが、そういうふうな危険職、重労働

の魅力を失ふような形となつて、相當反響があつておるようです。問題は、

この既得権を今ここに廃止をするといふようなことは、これは慎重に考へて

いたしたいと思います。

で、この慎重に考へる面については、もう、うわさに聞きますと、労働組合

の方にも話しかけておるといふことでございまして、十分やっぱり労働

組合の意見も聴取した上において、検討するといふような処置を私は希望

いたすわけですね。それが第一点です。これに對しまして一つ御答弁を願ひたい。

それから第二点は、永年勤続者の問題ですけれども、おやめになつて、こ

れが一つの生活の本拠になつておる方

うなふたつ、利便を持っておられる方

もあるようです。それと申しますのは、やはり鉄道退職者においては、

永年と申しますか、半生と申しますか、人生の半生を勤めて、必ずしも

いい条件でまたさらに社会の方にいられたといふようなことはな

いように考へておるのです。それ

が今直ちに、経営合理化の名によつて廃止をするようなことになつてきます

れば、待望されておつた永年パスの問題にいたしまして、また家族乗車証の問題にいたしまして、相当何と申

しますか、勤勉意欲と申しますか、そういう点において影響することが多くは

ないか。さらにまたいま一つは、この国鉄の従業員のためには仕事内容、と

申しますと、質と量とそれからまた危険度というものが、相当他の職に對

しまして強いというふうな感じられますが、そういうふうな危険職、重労働

の魅力を失ふような形となつて、相當反響があつておるようです。問題は、

この既得権を今ここに廃止をするといふようなことは、これは慎重に考へて

いたしたいと思います。

で、この慎重に考へる面については、もう、うわさに聞きますと、労働組合

の方にも話しかけておるといふことでございまして、十分やっぱり労働

組合の意見も聴取した上において、検討するといふような処置を私は希望

いたすわけですね。それが第一点です。これに對しまして一つ御答弁を願ひたい。

それから第二点は、永年勤続者の問題ですけれども、おやめになつて、こ

れが一つの生活の本拠になつておる方

うなふたつ、利便を持っておられる方

もあるようです。それと申しますのは、やはり鉄道退職者においては、

永年と申しますか、半生と申しますか、人生の半生を勤めて、必ずしも

いい条件でまたさらに社会の方にいられたといふようなことはな

いように考へておるのです。それ

が今直ちに、経営合理化の名によつて廃止をするようなことになつてきます

れば、待望されておつた永年パスの問題にいたしまして、また家族乗車証の問題にいたしまして、相当何と申

しますか、勤勉意欲と申しますか、そういう点において影響することが多くは

ないか。さらにまたいま一つは、この国鉄の従業員のためには仕事内容、と

申しますと、質と量とそれからまた危険度というものが、相当他の職に對

近年における幾多の海上事故並びに台風の異常進行、更には農作物に及ぼす影響等を考慮するとき、北方定点氣象観測業務の再開は現下の急務であるから、予算計上の上早急にその再開を実現せられたいとの願請。

第一三六一号 昭和三十一年四月二十六日受理

多治見、岡崎両駅間鉄道敷設に関する願請

請願者 愛知県岡崎市長 竹内 京治

紹介議員 青柳秀夫君

東海道線岡崎駅を起点として挙母市、瀬戸市を経て中央線多治見駅に連絡する鉄道の敷設は、昭和十一年秋鉄道省建設局が測量を実施したまま日支事変に続く大東亜戦争等により実現を見ずに今日に至つたのであるが、沿線は陶磁器類、けい砂、陶土の産地であり、又農林鉱産物も豊富であるにもかかわらず、それらの輸送はトラックに依存するほかなくその冗費も又ばく大であるから、これらの国内資源開発と基礎産業の育成強化のため多治見、岡崎両駅間の鉄道を昭和三十一年度新線建設調査線に追加せられたいとの願請。

第一三六九号 昭和三十一年四月二十七日受理

国鉄飯田線島居駅存置に関する願請

請願者 愛知県南設楽郡新城村 有海 渡辺源一郎外四名

紹介議員 山本米治君

国鉄飯田線島居駅は、大正十二年一月に設置されて以来、当地唯一の駅として欠くことのできない存在となつてい

る。ところがこのたび国鉄では、経営の合理化を計るため当駅を廃止する計画をたて既にその前提として助役を廃止しているが、若しこれが実現されれば当駅の設置に多大の犠牲を払つた住民の努力は水はうに帰し、終戦後土地を提供して増設した貨物ホームも無駄になるばかりでなく当地の発展もいじめるしく阻害されることになるから、島居駅を従来通り存置せられたいとの願請。

昭和三十一年五月十二日印刷

昭和三十一年五月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局