

第三十回 参議院運輸委員会會議録第四号

昭和三十四年一月三十日(金曜日)午後一時三十分開会

日本国有鉄 道常務理事 吾孫子 豊君

委員の異動

一月二十八日委員小柳勇君辞任につき、その補欠として大和亨一君を議長において指名した。

本日委員石原幹市郎君、高野一夫君、植竹春彦君及び大和亨一君辞任につき、その補欠として塩見俊二君、松野孝一君、田中茂穂君及び小柳勇君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

理事

三浦 義男君
相澤 重明君

委員

塩見 俊二君
田中 茂穂君
野田 俊作君
平島 敏夫君
松野 孝一君
小柳 勇君
柴谷 要君
松浦 清一君
岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣 永野 護君

政府委員

運輸大臣官房長 細田 吉蔵君
運輸省海運局長 朝田 静夫君
運輸省鉄道 監督局長 山内 公敏君

説明員

日本国有 鉄道總裁 十河 信二君

第十部 運輸委員会會議録第四号

昭和三十四年一月三十日【参議院】

本日の會議に付した案件

○捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)

○国内旅客船公団法案(内閣送付、予備審査)

○運輸事情等に関する調査の件(私鉄運賃に関する件)

(日本国有鉄道志免鉱業所に関する件)

○理事(相澤重明君) それではこれから運輸委員会を開会いたします。

政府の出席者は、運輸大臣 永野護君、鉄道監督局長 山内公敏君であります。

捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案は、去る一月二十七日、永野運輸大臣から趣旨説明を聴取いたしました。本案に対し御質疑のある方は順次御発言を願います。

○柴谷要君 本法律案は、前回の通常国会でも一年延期の法案が出されて、十分審議をしておるんだが、その後の情勢の変化でもなければ、十分な説明を聞いておるので、われわれは了承しておるんだ。本日は、質疑応答を打ち切つて、しかるべき時期にこれは上げるといふ方法で進んでもらいたいと思ふんだが……。

○理事(相澤重明君) ただいま、柴谷君の御発言のように、直ちに御発言もなければ、質疑を打ち切つたものと認めてよろしゅうございませうか。

○理事(相澤重明君) それでは質疑を打ち切りまして、討論に入りますが、討論も省略してよろしゅうございませうか。

○理事(相澤重明君) 御意見がなければ、討論は終局したものと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案を問題に供します。本案を原案通り可決することに賛成の諸君の挙手を求めます。

○理事(相澤重明君) 満場一致と認めます。よつて本案は全会一致をもって原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成、その他自後の手続につきましては、慣例により、委員長に御一任願いたいと存じます。御異議ございませんか。

○理事(相澤重明君) 御異議ないと認めます。よつてさう決定いたしました。

○理事(相澤重明君) 次に、国内旅客船公団法案を議題といたします。

本案は一月二十九日、予備審査のため送付されました。

○國務大臣(永野護君) ただいま議題となりました国内旅客船公団法案の提案理由について御説明申し上げます。

本土周辺の離島や本土沿岸の各地を連絡しております国内旅客船は、現在約二千隻、十一万総トンであります。これらが千二百八十三の旅客定期航路に就航し、年間七千五百万人の旅客のほか、郵便物二百二十万個、手荷物一千三百五十万個、貨物三百十

万トンを輸送しておりますが、いずれも、島民の交通手段の確保、生活必需品の輸送等の見地から、また人命の安全に直接つながっている関係から、きわめて高い公益的性格を備えているものであります。

ところで、これらの旅客船の船齢を見ますと、二十総トン以上の船舶九百一隻について調べたものであります。が、鋼船では船齢二十五年以上のものが百一隻、約二万総トンありまして、全鋼船に對し、隻数に對して四四%、総トン数に對しても二八%を占め、また木船では、船齢十五年以上のものが三百三十四隻、一万三千五百総トンありまして、全木船に對する比率は、隻数で五〇%、総トン数で五三%に當つており、いかに老船が多いかを物語っております。

一方、これらの旅客船を運航している事業者について見ますと、全国八百八十三の事業者の内訳は、会社二百十

八、地方公共団体八十七、組合等六十二、個人が五百十六でありまして、弱小な個人経営が過半数を占めており、さらにこの二百十八の会社の内訳を見ますと、資本金一千万円以上がわずかに四十六社であるのに対し、百万円未満の小規模会社が九十と、半数近くを占める実情でありまして、このような事業者の零細性が、船舶の建改造、その他設備の近代化、サービスの向上を立ちおくらせる原因になっているのであります。

このため、昭和二十七年七月には、離島航路整備法が制定されまして、船舶の建改造のための市中融資に対する利子補給の道が開かれたのであります。が、事業自体が、ただいま申し上げますように零細な個人経営、またはこれに近いものが大部分であり、他方、運賃が、公益的性格から、利用者の経済的負担能力や他の交通機関からの制約を受けまして十分な値上げもできず、収益性も低いために、十分な効果を上げることができず、船舶の改善整備もこのままでは期待されない実情にあるのであります。

以上のような実情にかんがみまして、船舶の建改造に必要な資金の調達に困難な事業者に協力しまして、老船の代替建造または改造を計画的に推進させるため、政府出資の国内旅客船公団を設立いたしまして、民生の安定上必要な航路の維持改善をはかり、旅客船を利用する人々の安全をはかることといたしましたのであります。

以上のような実情にかんがみまして、船舶の建改造に必要な資金の調達に困難な事業者に協力しまして、老船の代替建造または改造を計画的に推進させるため、政府出資の国内旅客船公団を設立いたしまして、民生の安定上必要な航路の維持改善をはかり、旅客船を利用する人々の安全をはかることといたしましたのであります。

以上がこの法律案の提案理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○理事(相澤重明君) なお、ただいま海運局長朝田静夫君も出席をいたしました。

○理事(相澤重明君) 次回以降に譲りたいと存じますが、御異議ございませんか。

○理事(相澤重明君) 御異議ないと認めます。よって、さよう決定いたします。

○理事(相澤重明君) 次に、私鉄運賃に関する件を議題に供したいと存じますが、前回に引き続き、質疑のある方は順次御発言を願います。

○小柳勇君 運輸大臣に質問いたします。

第一点は、十三社のうち七社を十二月の二十六日に許可し、六社を一月十二日に認可されましたが、なぜこのように二つに分けて認可されたか、御説明願いたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) これをひとりに認可いたしましたも、あるいは差しつかえないのではないかと思つたのでありますけれども、しかし、何しろ非常に大衆の利害関係の大きな問題でありますから、特に急を要する七社を認可いたしました。その大衆に及ぼす影響をしばらく見ましてから、残りの六社の値上げを認めた方が適当だと存じましたので、そういふふうに計らつた次第でございます。

○小柳勇君 そうやられた結果、その影響をどのように調べられて結果が出てたか、御説明願いたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) これは主観的な問題でありませんが、私も、いわゆる世論調査なども申しますか、言論機関、その他各種の団体等いろいろと意向を聴取いたしましたのであります。よく説明いたしますと、大体、それはやむを得ないことであらうといふふうな回答を得ましたので、まず、その値上げがつかないというところは認めつつも、その値上げによつて大衆の受ける利益の方が多しと大衆は判断してくれたものと私も解釈したのであります。

○小柳勇君 それはどこから報告が出たんですか。

○國務大臣(永野護君) それはいろいろ、特にあるいは委員会とかあるいは団体をごさえて聴取したのでございませぬ。多数の世論機関の人に個別別に、私だけではありません、かなり多数の人がその意見を求めたのであります。新聞なんかは、これは聞くまでもなくすぐわかることでありまして、まあ極端な例を申せば、警職法のようなものは、あつたのでありますけれども、ほとんどあの世論につぶされたような感じがするのであります。まあ、あれまですら、各新聞の論調が、実にけしからぬといふようなことがありませば、これは少し考えなければならなかつたかもしらぬと思つたのであります。こゝろ私どもは判断したのであります。

○小柳勇君 そうしますと、初めに七社を許したのは、アドバルーンを上げて、国の世論の反響を見る、こゝろで初めて七社を許可されたわけですか。

○國務大臣(永野護君) アドバルーンのために、そればかりのためにやつたのではございませんけれども、まず緊急やむを得ない、いわゆる赤字の程度の強いところをまずやってみまして、その反響によつて、その値上げの必要性が最初の七社にはやや程度が下つておると思われるところを第二次にいたしましたわけでありませぬ。

○小柳勇君 きよりの大臣の説明では、赤字のために値上げしたのではございません。これを通してサービスを向上し、安全運転をするために値上げしたので、こゝろいふような説明があつたので、われわれは、こゝろいふふうに理解しているが、今の説明によると、赤字の多いところから先に許可したといふ回答ですが、こゝろいふ点どうなんですか。

○國務大臣(永野護君) 赤字を補てんするための値上げでないことは確かでありませぬ。しかし、赤字のあるような会社では資金調達能力がありませんから、そのほんとうの値上げの理由、すなわち、安全運転とサービスの向上の施設ができないのであります。だから、結果的に見ますと、赤字の多いところをまず許していくといふので、赤字救済のような結果にはなりませんけれども、ねらいはそうではなくて、赤字のあるような会社では、こゝろいふ大切な市民のサービス及び安全運転といふことができませんから、まずこゝろから

手をつけていこう、こゝろいふ順序を経たのであります。

○小柳勇君 その七社と六社の赤字の差を、数字的に資料に示し願いたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) きよりはお手元に運輸審議会の報告書がお配りしてあると思つたので、これで各社の一応の数字が出ておりますから、ごらんを願いたいと思ひます。

○小柳勇君 きよらもりましたか、数字を具体的に見ておりましたか、わずか二十六日間の間にそのような赤字の会社がやつてみて、こゝろ国民世論の反響も少なかったもので、まあ六社を上げた、こゝろいふことですか。

○國務大臣(永野護君) 二十六日が短かいかどうかという議論があるかも知れませんが、大体この運賃値上げに対する世論の趨勢はその間にわかつた、こゝろ判断したのであります。

○小柳勇君 結果的に私どもがずっと見て、二十六日の間、差を置いて、初め七社を上げてあと六社を上げられた、それで初め七社を上げたところが、あまり世論の反響がなかった。ちよりと暮から正月にかけて国会も休会であるし、国民も、新聞などもほとんど報道を休んでおる時期ですね。そういう時期に一体報道関係の世論といふものを、あなたは自分の勘でおとりになつたようであるけれども、そのように運賃値上げ反対の国民世論といふものはわかつた、御判断になつたのであるかどうか。

○國務大臣(永野護君) さようでございます。暮と正月という期間は避けま

して、大体十日ごろからは一応平常の状態に戻ると、こゝろ考えましたから、その後約二十日近い間の世論は慎重に検討して参つたのであります。

○小柳勇君 そうしますと、あとの六社を上げられるのも、国民世論がもつと大衆的なその反響の態勢があるならば上げないで済んだ、逆にいいです、こゝろいふことですか。

○國務大臣(永野護君) 上げないで済んだといふのは、多少言葉に何が、説明が要るかも知れませんが、上げ得なかつたという結果が起つたかも知れませんが、上げないで済む、つまり世論がそれを要求すれば上げていいのだけれども、世論が歓迎しなければやめて、もしいという性質の問題ではなくて、その値上げの必要性はちつとも変らなないのであります。けれども、必要があつても世論の反響が強ければ、それをやり得ないことは警職法でも同じだと思ひます。私どもは、実はその話でありませぬけれども、警職法の必要は、私どももいたしては考えておるのでありますけれども、世論の反響が強いからやり得なかつた。しかし、それをやらないうで済んだといふふうには解釈いたしません。

○小柳勇君 一國の運輸行政をあつかつていられる大臣が、主観的に考えて、自分は新聞の報道、その他国民世論がそう反対でなかつたからあと六社も上げた。必要性については前からわかつておつた。こゝろいふ話ですね。

○國務大臣(永野護君) そうです。

○小柳勇君 そうしますと、初めの、絶対的な安全運転とか、あるいは絶対的なサービスとかいふものを、上げる理由とするのは非常に薄弱にわれわ

には戸は立てられませんが、そのうらうことを言う人があるかもしれないけれども、事実は断じてございませぬ。

○榮谷要君 私は三点についてどうもわからないことがあるので、ちょっとお尋ねしておきたいと思ひます。

それは、自民党の政策というものは一貫をしておるので、前大臣の言ったことと、次の大臣の申されることとが違ひがあつてはならぬと思ひます。そこで、まあお伺ひしたいのは、国鉄運賃値上げの際には、国民経済に及ぼす影響はないし、物価には影響はないといつて力説をされた。で、国会は御存じの通り通過をした。しかも、国鉄一割三分の運賃値上げといへば非常に大きなものだ。これが国の経済に何ら影響ないと、当時の宮澤運輸大臣は言ひ切つておられる。ところが、中村運輸大臣になつてから、私鉄運賃を上げることは、消費経済を高めることであり、物価に重大な影響があるから私は押えておる。こういふことになるという、何が何だかさっぱりわからぬ。そこで、この両大臣のお説とあなたのお説は、どういふふうな関連を持つておられるか。一つあなたのお考を、自民党の運輸大臣としての見解を承つておきたい。

○国務大臣(永野護君) 運賃の値上げが国民生活に関係がないと、宮澤大臣が言つたという御説明であります。私は実はその速記録をまだ読んでおりませんけれども、それは、同じ自民党でありますけれども、少し暴論だといふ感じがするのであります。程度の差はあります。その見方の差はありますけれども、無関係だといふことはどう

しても言い得ないと思ひるのであります。そうして、中村大臣のお説は、それは運賃が国民生活に大きな影響を及ぼすといふことのほかに、おもに、それは当時の客観情勢が非常にドラスティックな、非常対策を要する時期でありましたから、その国の基本経済政策に相応してやろやろという点に重点があつたのではないかと思ひます。ことに、いわゆる連鎖反応を起すというよなことを心配したのではないかと思ひます。私も、この運賃の値上げを許しますときには、その連鎖反応は非常に心配いたしました。ただ全体の客観情勢が、つまり日本の経済の健康状態が非常によくなりまして、昨年の暮ぐらゐからは相當な、まあ重労働に耐えるように健康を回復したと判断いたしましたので、去年の暮からこの春にかけて、本来の目的——すなわちサービスの向上と安全運転の確保という目的のためにも踏み切つてまいと、こう判断したために許したわけでありました。

○榮谷要君 大臣は、この値上げを許す前に、運輸審議会に諮問をされた。答申を受けたらと思ひますが、この答申をどの程度御参考になされて決定されたか、その点もお伺ひしておきたい。

○国務大臣(永野護君) もちろん、運輸審議会の答申を非常に重視してこの問題を判断いたしました。そうして、運輸審議会がかなり慎重に時間をかけて研究をした結果、今お手元に差し上げました答申をお読み下さればわかります。各社とも、どうしてある程度の値上げを認めてやらなければならぬという答申を出された

のであります。しかも、この値上げをしても各社の赤字は解消しないとつけ加えておるのであります。しかし、私は、国民生活に及ぼす影響の重大なことにかんがみまして、運輸審議会の答申よりはやや低目なところに運輸省独自の見解を盛り込みまして許したのであります。

○榮谷要君 大へん運輸審議会の答申を重視されて最後の決定をなされた。こゝろいふお話をございしますが、ついで三、四日前の新聞に、運輸審議会の答申は取るに足らぬものである、こゝろいふ記事が出ております。それは運賃値上げの問題ではありませんが、特に私鉄関係を含めて、これは内容はよく見ておりませんが、見出しから見るとうら、伊豆の鉄道開発をめぐつて某社に許可がおりてよろしい、こゝろいふ結論に対する批判ではないかと思ひますが、ややもすると、運輸審議会がどうも批判にこたえて結論を出してないやうに思ふのだが、これからも運輸審議会から出て参ります答申は、ただいま運賃値上げの問題をあなたが重視されたやうに、こゝろこゝろ重視されていく御意思であるかどうか、重ねて伺つておきたい。

○国務大臣(永野護君) これは法律に、運輸審議会の答申は尊重しなければならぬと明記されておるのであります。私、その法令にはどうしても従わなければならないわけでありますが、単に法律でそう書いてあるからといふばかりではなくて、運輸審議会の方々は、決して鉄道だけのために、公正でない判断をされるやうな人はなつてはおりません。御承知の通り、会長の中島さんは、裁判官の経験で、最も

正しい正義の番人である裁判官の経験のある人でありまして、鉄道に何の縁故もない方であり、最も公正なる意見の持ち主だと、こう考へております。で、将来とも運輸審議会の決議は尊重しなければならぬといふその法文上の理由ばかりではなくて、審議会の方々の人格に信頼をしております。今後は運輸審議会の決議は尊重して参るつもりであります。

○榮谷要君 人を信ずることはけつこりなこと、私はいいと思ひます。が、裁判官である委員長であるから無条件で、こゝろいふことにはならないと私は思ふ。といふのは、私は裁判官の追追委員をやつてゐるが、ずいぶん裁判官の中でも訴追されてくる、われわれ審議して何百件となくある。だから無条件で信用することは、大臣、大いに警戒が必要ではないかと御忠告申し上げておく。いろいろ私鉄の関係については資料を出されておりますので、これから検討したいと思ひますが、次回に質問したいと思ひますが、最後に、どうもわからないのは、中村さんのお説と永野大臣のお説とはどうも違ふやうな感じがする。これがやはり国民に、先ほど小柳委員が指摘したやうなやはり空気をかもし出しているのではないか。いすれ機会を見て大臣に明白に、この問題が解消するやうな発言の場を通じてやつていただきたいと思ふ。これは私は、やはり運輸行政をあく上において疑惑を持たせることが一番危険であり、国民を感ぜるところでありますので、確信のあるところを、いすれ機会を見て大臣に答弁をしていただくやうな時期を作りたい

と思ひます。また、この問題については追つて質問することにいたします。

○国務大臣(永野護君) この前も申したかと思ひますが、中村大臣と私の政策は基本的に違つた点はないと思ひます。ただ、その運営をしていきます上での客観情勢が非常に変わつてきた。つまり、あのときは神武以来の好景気が神武以来の不景気に急転落したために、そのドラスティックな国内施策の一環としてあつた政策をとつたのだと、私はこゝろ了解しておるのであります。その客観情勢がいつ変わるであらうかといふことを私どもは絶えず察知しておる。やや昨年秋ごろから好転し、冬になり今年の春になれば日本の経済情勢はよほど明るくなつてくる、また将来も明るい、こゝろ感じましたことがこゝろで値上げを認められた理由であります。根本の見方にさう中村大臣との間に差はないやうに思ひます。

それから、もう一つつけ加えて申し上げておきますが、これは私がおつたものではございませんから、はっきり私の責任において申し上げることは適当でないかもしれませんけれども、ただいま宮澤大臣の話を聞いた政府委員から、宮澤大臣も、運賃の値上げは国民生活の上に影響がないといふ言つておられない、こゝろいふ今注意を受けたのであります。これは私はそのときおつたのじやありませんから、よく調べて何しませぬ。

○岩間正男君 この問題は、私は、やはりいろいろな疑惑を持つております。そしてつとつと継続して何回かやつているわけですが、今資料をいただいた、もつともつとわれわれは詳細にや

つておきたいと思ひます。

つておきたいと思ひます。

つておきたいと思ひます。

らなくちやならないと思つてゐる。といふのは、やはり今、柴谷君の意見もありましたけれども、首尾一貫してない。政府の方針といふのは首尾一貫してない。これはもういろいろうまいように弁解されまされけれども、はっきり速記録を客観的な資料があるのですから、その資料によつて明確にしていけば、それを解釈のやり方でカラスをサギにするというよりな言い方ではこの問題は解決しないと思ふ。さらに、私は、こゝから考へて、実は非常に奇怪な念にたえないのは、海運行政と、それから陸運のこゝ行政とは真二つに割れて、あなたが先ほど説明されたこれを見ますといふと、たとえば、今提案理由で説明されました国内旅客船公団法案、今説明されましたが、それについて、あなた今説明の中で何と言つておられるか。公益事業なるがゆえに——読んでみましようか。「他方、運賃が、公益的性格から、利用者の経済的負担能力や他の交通機関からの制約を受けまして十分な値上げもできず、収益性も低いため、十分な効果を上げることができず、船舶の改善整備もこのままでは期待されない実情にあるのであります。以上のような実情にかんがみまして、船舶の建造に必要資金の調達に困難な事業者は協力しまして、老船の代替建造または改造を計画的に推進させるため、政府出資の国内旅客船公団を設立いたしました。民生の安定上必要な航路の維持改善をはかり、旅客船を利用する人々の安全をはかることといたしたのであります。」これは国内船の場合の政府の方針です。これは、われわれが主張してきてゐる、つまり公

益的な交通機関である。従つて、これについては政府が投資ないし融資の面において十分にこれを見る。そして公益性なるがゆえになかなかこの収益の面で収支が償われない点がある。そういう点については相当国家的な補助が必要である。こゝういふことをわれわれは国鉄の場合にも主張して参りました。さらに、私鉄運賃の値上げにつきましては、これは一昨年の秋から鋭意この点について私たちは主張してきたのです。ところが、この点については、国内船においてはこゝのような方針がとられ、しかも、ただいまこれは説明されたわけなんです。この舌の根のかわかぬうちに、今度は私鉄の方はどういふことになるかといふと、そのようない投資、融資は非常にできない。自己資金だけではやれない。それで何とかしてこれは資金を募集したいけれども、しかし非常に赤字経営で信用が十分でないから、従つて公債等も集まらないうりやうな点で、私鉄の場合はまるで違つた態度に立つて、そして大衆のふところを自当てにしたところの、つまり、まだサービス関係の改善もしてない、それから線路容量の増強もしてない、車両の増大もしてない、そういうサービス改善もしてない。そういうことをしてないのに、運賃を取り上げて、それによつてやうやういふよりなことは、資本主義経済としても根本的に矛盾したところ、これは営業として成り立たないところのやり方であつて、あなたはやつて差しつかえない、そうするとどういふことになるか。海運の方については、これは資金がないから政府の補助によつてやるのだ。し

かし私鉄の方についてはこれは全然別な方法でやるのだ。そうすると海運と陸運についてなぜこゝういふ一体分けなければならぬところの根拠があるのか。これは全く支離滅裂だと言わなければならぬ。一貫したところの公益事業に対する政府の方針といふものがあつてこゝういふように考えられない。こゝういふ点についての全く矛盾した態度についてはどういふふうに見解されるか、この点について見解を承つておきたい。

○國務大臣(永野護君) 船に対する施策と私鉄に対する方針が違つては、いかんかといふお説であります。その点に關する限りはお説の通りであります。しかし、これは事情が非常に違つておりました。船の方は、ただいま御審議をこれから願ひます。法案は全部で二億、それに三億の投融資といふことあります。規模がすこぶる小さい話であります。しかし、今の小さい船会社を救つたやうなやり方で私鉄十三社のやうなサービスの増強と安全確保をやり出すための資金を国がみんな出してやるということになりました。それはどういふ国の財政がもたないものであります。それならば、むしろ一貫して、こゝういふ公けの交通機関はみんな国營にしろといふ議論なら首尾が非常に一貫してあります。しかし、これは根本的にイデオロギーの差になりますから、事情が違つたことと御了承願ひたいと思ひます。

○岩間正男君 いろいろ説明をされましたけれども、私は全部の資金を出せないと云つてゐるわけではない。非常に足りない面がある。しかも公益事業で

あるから非常に公共の福祉に關係のある問題である。従つて、国家が無責任であり得ない。そういう立場から船団に対して二億の投資をするなら、さらに需要率の非常に多い、大衆との關係が深い、こゝういふよりなものに對しても、国家が資金的にこれを見る、投資ないし融資の面においてある部分これを見ていく、そしてこれを大衆に転嫁させないといふ方法を私はとり得ると思ふ。ところが、その点をあなたは避けられて、実は安易な方法であります。値上げをする。値上げすれば、いやおうなしにこれは乗らざるを得ない。値上げをしたからといって歩くわけにはいかない。自動車に乗れば何倍かかかる。こゝういふことでいやおうなしに乗るわけです。こゝういふ格好で非常に弱い。その点が、今度の値上げの一つの大きな原因になつてゐる。こゝういふやり方といふものは、非常に私は首尾一貫しない。政策として、私も、どうもどつちがほんとうかわからない。公益事業といふものに対する政府の基本的な方針はどうかと聞かれた場合には、これはケース・バイ・ケースだ。そして大衆取奪のできるものを取る。取れないところ、海運のそういうところについては、これは国家が見る。これでは私は支離滅裂だと、こゝういふことを申し上げておる。だいが苦しい御答弁のようでありまして、こゝういふ点については、今まであなたが説明されたものと、今、後段に説明されたものと基本的に食い違ひがある。こゝういふ食い違ひをいよいよちやうやうおつたのでは、統一された国の交通運輸行政といふものはあるのかないのか、これは疑わざるを得ない。こゝうい

ふ点については私はずつと明確に、あなたのお考えをこの公益事業に対する点から明確にしてほしいと思ひます。こゝういふ点を一つ要望しておきます。

その次に、先ほどの小柳委員の質問に關連してお聞きしたい。第一に、七社を暮のうちに値上げを決定しました。そして正月の三日日が終つて四日から、春着をまだ着てゐるうちにこれを値上げをされた。そのときどうなんですか、あとの六社も値上げをされる考えがあつたのかどうか。どういふ腹でおられたのか、これをお聞きしたい。

○國務大臣(永野護君) 先ほど申しましたように、運輸審議会の答申案は十三社全部にわたつて値上げの必要を認めておるのでありますから、従ひまして、この運輸審議会の答申を尊重いたします。結局は十三社みんな値上げしなければならぬといふことは、その答申の出たときからきまつておつたのであります。ただ、先ほど申しましたように、大衆に及ぼす影響が非常に多いこととありますから、その納得をしてもらう期間、ある程度の余裕は持たなければならぬかと思ひまして、ある意味から申しますと、小柳さんの言われたアドバルーンの働きも確かに認めおつたのであります。その結果、大衆はこれに対してそんなにひどい反響はしないといふふうな見通しがつきましたので、残りの六社を認可したわけでありまして、十三社はやらなければならぬといふことは、この運輸審議会の答申ばかりではございません。われわれ事務当局としても最初から確立しておつた方針であります。その扱ひ方を研究しておつただけであります。

○岩間正男君 これは永野さんの商売のうまさというか、あるいははいやうまく言へば、これは政治的な手腕というか、とにかく七社やってみよう、そうしてアドバルーンを上げて大衆のなにを見て、あるいは十三社一べんではこれに對する反響は非常に強くなるかもしれない。まず七社でやってみて、それはどうでもなかったら、今度は六社も大丈夫だというので許可された。こういうことになるかもしれないが、あなたのお言葉の中に大衆という言葉が出てきますが、大衆という言葉が、お聞きしたい。どういふ範圍を考へておられるのか。私たちは大衆に接しておるのだが、大衆がものすごくこれに反響をしたという事は知っておる。昨年の秋からこの私鉄の運賃の値上げの心配がとにかく風聞として流れ始めたときから、主婦連、それから学生の諸君、それから懸評の労働者の諸君、その他国民のこれに対する反対運動が結成されて、とにかく、それは警職法ほどには行かなかつたでしょう。警職法ほどには行かなかつたけれども、しかしこの点でいまだに、現に昨日の二十九日も、この値上げ、これが行われるという最後までがらばつておる。これはラジオやその他で放送されて、大臣もお聞きになったと思うのですが、大衆々々と言われまじけれども、一体どういふ範圍をお考へになつておるのですか。とにかく何百万の關係者が一致して私鉄運賃の値上げに對して反対しておる。このことは同時に物価政策の変更になるだろう。そうしてこれによつていろいろなこれは影響が出てきて、連鎖反応を起すだろう。そうするといふと、結局今の物価の体系が

くずれてくる、そうして波及するところが大きい、生活全体に非常な影響を与える、こういう立場から反対しておる。しかも、一方ではどうかというところ、これは御承知のように賃金はほとんどストップ、上つていない。これは実情は御存じでしょう。しかも、物価は上げない。独占物価はつり上げられておる。こういう態勢です。一方では独禁法の緩和というやうな問題で、これは独禁法の改正法案も国会に提出されておる。こういうやうな關係におきまして、私鉄運賃の値上げというものは、その突破口として非常に重要な問題だ。これは単に十三社だけの問題ではない。こういうやうな關係から大きくこの問題については労働者や主婦や学生が中心になりまして反対しておる。われわれはこれを身をもつて知つておる。あなたの場合、大衆々々とおっしゃるが、一体だれに聞かれたのですか。それから大衆の反響を見られたというのですが、二十五日間にあなたは大アドバルーンを上げられて見られたとおっしゃいますか、どういふやうな方法をとられたか、この点、詳細にお聞きしたい。

○国務大臣(永野護君) 大衆の意向を何でつかむかという御質問のように承知いたしますが、これは先ほどの例にあげた警職法のごときは、新聞にしても、雑誌にしても、ラジオにしても、あらゆる大衆相手の機関は、筆をそろえて大にあげてあれに對して反響を加えて参つたのであります。従いまし、こういうものが一番大衆の声といふものをくみ取る一番大きなソースでありまして、私も新聞、雑誌、あ

れども、しかし賛成しておるかどうかが、これは疑問です。先ほど小柳委員のお話がありましたときに、時あたかも年末、正月です。国会は空白です。休暇です。こういうときに全く選ばれておるのです。今までそうでしょう。二十六日の決定にしましても、このたびの二十二日の決定にしましても、全くこれは国会の休会中です。そうして、これから委員会審議に入らうというやういふときを避けておるのです。そのときはすでに既成事実になつておるので、そういうやり方に、私は、大衆の声を聞いたが、あまり反対はないと、こらおっしゃいますか、そうすると運動の仕方が非常に不十分だったからこ

いのだ、ないんじゃないんだというお説なんでありませぬ。あるいはそれが大衆の声であるかというところをつかま

で、世論のわれわれ中を歩いていますから、一番そういうものを集結したものです。そういふところで、この委員会のすつと、一昨年の秋からの私鉄運賃に対する態度というものは反対、これに貫いてきています。この前、国会を尊重したとおっしゃいましたが、まるであべこべの結論を出された。私は、今度の場合も国会の意見というものを十分に反映する、そういう機会がなかった。資料の要求を求めておつたのだが、その資料が出されたときはすでに、もう運賃上げは決定されているという形で今度は運賃上げされている。ああいうことは非常に私にはまずいんじゃないかと思ふんです。この点どうですか。ラジオ解説者も大切でしょう。新聞記者も大切でしょう。しかし、その了解を得たが、国会はもういい、こらお考えになつたんですか、この点合点いかないですね。

○岩間正男君 保留します、あと……。

○理事(相澤重明君) 委員長から一つお尋ねをしておきたいと思ふんです。先ほども各委員から私鉄の運賃値上げについての質疑が行われました。ですが、昭和二十八年の八月に地方鉄道軌道整備法という法律ができています。赤字になつた場合にはどうするか、こういうことが出されているのであります。これに対する政府の見解を述べていただきたい。

○政府委員(山内公敏君) 地方鉄道軌道整備法の対象の私鉄というものは、あらゆる私鉄ではないわけでありまして、国民の生活において、その電鉄がなければ非常に困るといふ意味の制約が、大体において旅客輸送は代替機関として自動車が使われるので、大量の貨物というふうな面でははらわれているわけでございます。しかし、この面につきましては、われわれの努力が至らなかつたと思ふんですが、年々予算が減つてきているといふことは事実であります。対象会社がある程度減つてきているといふことは事実であります。鉄がこの地方鉄道軌道整備法の対象会社になつていないわけでございます。特に今回改正いたしましたような大きな電鉄はこの対象からははずれております。大体において寒い国にありまして貨物を取り扱う電鉄、あるいは旅客でございまして、雪のために自動車か動かないといふような電鉄がその対象会社に限定されているわけでございます。

○理事(相澤重明君) さらにお尋ねしておきたいと思ふんですが、この法三条並びに法八条の解釈についてです。

ね、再検討する意思があるかないか。地方鉄道軌道整備法について、法三条、この欠損等あるいは固定資産、そういう問題について再検討する意思があるかないか。

○政府委員(山内公敏君) 現在のところ、その法律を通します際も非常に問題が多くて、われわれの方でいたしましては、従前、私鉄につきましては、ほとんど全面的に補助制度をとつておつたわけでございます。そういう旅客の面におきましても貨物の面におきましても、国民生活に必要なものは、代替機関の有無にかかわらず維持して参りたいという希望は持つておつたわけでございますが、政府間との話し合いにおきましては、やはりその広めべきではないといふことで、あの法律を提出する場合には、その程度にしようとしてあるわけでございます。御承知のように自動車の発達に伴ひまして、特に地方の私鉄の現況といふものは逐次悪くなつて参る状況でございますので、さらに再検討をいたしたいと思つております。

○理事(相澤重明君) この問題については、先ほど運輸大臣から、国内旅客船公団法案が提出されて、先ほど岩間委員からも言われたように、とにかく赤字になるようなものについては、何とかしてこれを確保しなければいかぬと、こういうことで今回法案の提出があつた、中小鉄道についても、これは非常に地方の住民にとつては大事なのである。従つて関係法案といふものをやはり整備する、あるいはその企業の内容を確立させるというところは、運輸当局の責任の問題だと思ふ。そういう意味でこれは検討され

て、できるだけ早い機会にその検討されたことを一つ報告していただきたい、こら思ふが、その準備についてよろしいですか。

○政府委員(山内公敏君) 再検討いたします。

○理事(相澤重明君) それでは、なお先ほど柴谷委員、小柳委員、岩間委員等から、この大手十三社の運賃値上げの問題について資料をちょうだいしたので、検討をして御質問をされると、こらいうことがございましたから、私鉄運賃値上げの項については、以上で一応質疑を終了したいと思ひます。

○理事(相澤重明君) ここで委員の変更を申し上げます。

石原幹市郎君、高野一夫君、植竹春彦君が辞任、その補欠として塩見俊二君、松野幸一君、田中茂穂君が選任せられました。

○理事(相澤重明君) 次は、日本国有鉄道志免鉱業所に関する件を議題に供します。

本件については、前回運輸大臣及び国鉄総裁から経過の説明を聴取いたしました。が、ただいま説明員として、日本国有鉄道総裁十河信二君、副総裁小倉俊夫君、常務理事香孫子豊君、資材局長平出彬君、以上の方が御出席になつております。

御質疑のある方は御発言を願ひます。

理由その他に關する説明を中心に質問を展開していきたくと思ひます。

第一は、現在志免の現地では、国鉄労働組合、炭鉱労働組合並びに総評傘下の単産が非常に心配するほど非常に不安な情勢で、この荒山に反対する空気が充満しておりますが、現在の現地の情勢について運輸大臣並びに国鉄総裁は、どのように把握しておられるか、お答え願ひたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) 反対が強く行われていふといふ一般の印象は持つております。しかし、どの程度にその反対が行われておるかといふ具体的なことは、直接その運賃の責任者である国鉄当事者から御返事を申し上げます。

○説明員(十河信二君) 先日御報告申し上げましたように、去る一月十日に運輸大臣の御承認の指令がありまして、さつそく組合その他関係方面にそのことを報告いたしました。組合に対しては、こらいうふうに承認があつたから、これから一つ団体交渉をやつて、諸君の意向を十分に聞いて、いろいろ相談をしたい。諸君がいろいろな意見なり希望なり持つておられるらうから、それをどうか聞く機会を持ちたいといふことを申し込んであるのがあります。ただいままでのところ、現地でいろいろ職場大会があるとか何とかといふことはありますが、まだ団体交渉をやつて打ち解けた話し合いをして、私どもが納得を得るような説明をしたといふことは目下ありません。君はいろいろ不安にかられて心配をして、職場大会や何かやつておられる

○小柳委員 運輸大臣並びに国鉄総裁に質問いたします。

私は細部の問題は後日に譲ることにいたしました。二十七日の委員会で運輸大臣並びに総裁が発言された荒山の

理由その他に關する説明を中心に質問を展開していきたくと思ひます。

第一は、現在志免の現地では、国鉄労働組合、炭鉱労働組合並びに総評傘下の単産が非常に心配するほど非常に不安な情勢で、この荒山に反対する空気が充満しておりますが、現在の現地の情勢について運輸大臣並びに国鉄総裁は、どのように把握しておられるか、お答え願ひたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) 反対が強く行われていふといふ一般の印象は持つております。しかし、どの程度にその反対が行われておるかといふ具体的なことは、直接その運賃の責任者である国鉄当事者から御返事を申し上げます。

○説明員(十河信二君) 先日御報告申し上げましたように、去る一月十日に運輸大臣の御承認の指令がありまして、さつそく組合その他関係方面にそのことを報告いたしました。組合に対しては、こらいうふうに承認があつたから、これから一つ団体交渉をやつて、諸君の意向を十分に聞いて、いろいろ相談をしたい。諸君がいろいろな意見なり希望なり持つておられるらうから、それをどうか聞く機会を持ちたいといふことを申し込んであるのがあります。ただいままでのところ、現地でいろいろ職場大会があるとか何とかといふことはありますが、まだ団体交渉をやつて打ち解けた話し合いをして、私どもが納得を得るような説明をしたといふことは目下ありません。君はいろいろ不安にかられて心配をして、職場大会や何かやつておられる

理由その他に關する説明を中心に質問を展開していきたくと思ひます。

第一は、現在志免の現地では、国鉄労働組合、炭鉱労働組合並びに総評傘下の単産が非常に心配するほど非常に不安な情勢で、この荒山に反対する空気が充満しておりますが、現在の現地の情勢について運輸大臣並びに国鉄総裁は、どのように把握しておられるか、お答え願ひたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) 反対が強く行われていふといふ一般の印象は持つております。しかし、どの程度にその反対が行われておるかといふ具体的なことは、直接その運賃の責任者である国鉄当事者から御返事を申し上げます。

○説明員(十河信二君) 先日御報告申し上げましたように、去る一月十日に運輸大臣の御承認の指令がありまして、さつそく組合その他関係方面にそのことを報告いたしました。組合に対しては、こらいうふうに承認があつたから、これから一つ団体交渉をやつて、諸君の意向を十分に聞いて、いろいろ相談をしたい。諸君がいろいろな意見なり希望なり持つておられるらうから、それをどうか聞く機会を持ちたいといふことを申し込んであるのがあります。ただいままでのところ、現地でいろいろ職場大会があるとか何とかといふことはありますが、まだ団体交渉をやつて打ち解けた話し合いをして、私どもが納得を得るような説明をしたといふことは目下ありません。君はいろいろ不安にかられて心配をして、職場大会や何かやつておられる

理由その他に關する説明を中心に質問を展開していきたくと思ひます。

第一は、現在志免の現地では、国鉄労働組合、炭鉱労働組合並びに総評傘下の単産が非常に心配するほど非常に不安な情勢で、この荒山に反対する空気が充満しておりますが、現在の現地の情勢について運輸大臣並びに国鉄総裁は、どのように把握しておられるか、お答え願ひたいと思ひます。

と思ひますが、私もよく事情を説明し、今後の希望も聞いて、その希望が達成せられるように努力してあげたいから、そういう事情をよくわかつてくれりやその反対はなくなることを私は考へて、今のところ待機しているよりな次第であります。

○小柳勇君 現地における職員並びにそれを取り巻く町の人たちの払い下げ反対の声についても、まだひしひしと身にこたえるほど把握がないようであり、因鉄総裁は、今この事情を説明すればわかってもらえるだろうという案を御論を言われましたけれども、そういうふうな樂觀的に見るような情勢にはないと理解いたしているわけですが、私も、特に私が言いたいのは、そのような荒山に反対する現地の空気を切りくずすというふうな措置を、そういうふうな率直な措置を因鉄総裁がおとりになつたというふうな情報を現地から受けて、具体的に言うならば、一人の理事を現地に派遣して、反対する者を調べたり、あるいは調査会等で反対している者の団体を切りくずすというふうな措置をとられたというふうな、非常に憤慨した情報が現地から入つたのであります。この点について十河総裁の見解をお聞かせ下さい。

○説明員(十河信二君) それはほとんどない誤解だと思ひます。私は事重大でありますから、数年来慎重に考慮して参つたのであります。従つて、この運輸大臣の御承認の指令のあつたことを、私みずから行くべきであるが、私みずから行くことができずして、組合にもまた關係方面にも十分説明をさせた

い、こう考へて派遣したのであります。切りくずすとか何とかという意思は毛頭ありません。事情をよく聞いてもらへば、皆さんが不安に思つておられることは、ああそういうことであつたかというふうな納得ができることと考へますから、そういう説明を聞いてもらいたいというところで派遣したのであります。切りくずすなどということをする意思は毛頭持っておりません。

○小柳勇君 その点については、近く私も具体的に調査したいと思ひますので質問を保留いたします。次に運輸大臣に質問いたします。

十月四日の日に、因鉄総裁から荒山申請がきた。それを一月十日に、労働者との話し合いができれば認可するといふ内諾を与えられた。その際に、運輸大臣はどのような調査をされ、どのような御見解で内諾を与えられたか、詳細に御説明願ひたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 私は、直接鉄の責任者ではございませんから、いろいろな報告書あるいは委員会の調査書なんかによつて、その因鉄経営当事者のやつた行為を判断する以外に道がないのであります。従ひまして、今まで出ておられます行政管理局からの再度の報告、公共企業体合理化審議会の報告、それから日本国有鉄道経営調査会の答申、それからさらに志免調査委員会の報告というものの、その報告の眞実性と申しますか、重要性を研究したわけでありませぬ。その間に社会党からは、それと反対の報告書が届けられましたので、社会党の報告書と、その前にたくさん出されておる各種の調査書または報告書を並べて、どちらに重点を置くべきかというところを研究した

のであります。そうしてその結果、おもなたくさんの何がありませぬけれども、結局するところ、その埋蔵量が一体幾らであるかということ、それからそれがどういふ単価で出せるかということ、この二点に關します報告が、これらのいづゆる公共企業体とかあるいは行政管理局とか、因鉄の方の報告と、社会党の方から出された報告との間に大きな食い違ひがあるものであります。合つておきます点は、付近の山をみんな一緒にして総合開発すればやういふことか、これは両者とも一致しておるのであります。

そこで私は、この間に総合開発をするためには一体どのくらい費用がかかるのか、その金を大蔵省は果して出してくれるかどうか、これはちよつと予算編成の最中でありませぬから、これを三十四年度の因鉄の予算の中に取り入れてもらへれば、これは両者みんないい話になるのでありますから、その努力をしたのであります。これはたびたび交渉いたしました。そうしてどうとう私は、社会党のあの委員長、勝間田委員長にお願ひしまして、私がたのんだのでは、これは一番いい方法と思ひます。これも、大蔵大臣はどうしても言うことを聞いてくれなから、あなた方一つ行つてやう下さい、私を助けて下さい。そして大蔵省がその財布のひもをゆるめてさくれば、八方みなよしの解決方法があるからということをおし上げたのであります。そこで勝間田委員長も大蔵大臣に話をされたらしいのであります。そういう努力にもかかわらず、一番いい案の総合開発の資金はとうとう得ることができなかつたのであります。

○國務大臣(永野護君) この山の本質に対する基本的判断、すなわち埋蔵量及びその経済価値、それに對する判断が、もしも私のとりました報告書にも、この時この際、ある処置を考へる方がむしろお仕合せになると、こう判断したのであります。従ひまして、私は、単に因鉄の利益ばかりではない、従業員の仕事せというところも、この問題の解決に決して忘れてはいけない、こう考へましたので、そういう理由を、どう説明しても御納得のいかぬものを無理やりに一言葉が非常に悪いのですけれども、強姦的にそれで遂行しようという気持はないのであります。従ひまして、この経営の責任に

そこで、今度は、今のままで、総合開発をしない、新しい資金をそう入れないで、この因鉄の今経営しておられます志免鉱業所がそろばんに合うものか合わないものか、あるいは因鉄経営上どの程度に必要性があるものかということにつきましても、今まで出されておられます、先ほど申しました各種の報告書によらざるを得ないのであります。そこで私も相当の時間をかけまして、社会党の――病気でいへば診断書でありませぬ。その個々の、因鉄の志免鉱業所という病人に對する社会党側のお医者さんの診断と、因鉄側と申しますか、運輸省側と申しますか、の診断との、その両方の診断書を比べて検討したのでありますけれども、遺憾ながら、私は、この因鉄あるいは運輸省側の各種の調査会の報告の方に傾いたのであります。社会党でせつかくお作り下すつたあの報告書に賛成することのできなかつたのであります。これは客観的事実であります。鉄量が幾らで、幾らで掘れるというところは客観的事実で、主観ではないのであります。だから必ずわかつておられます。そこには何らのイデオロギーの問題も何もないのであります。埋蔵量が幾らとかが、でありますから、その客観的事実に對する報告書の眞実性を、これは診断書にたとえましたから、ついでにお医者さんの例でいいますと、自分のかかりつけの、最も信頼しているお医者さんの診断に從つたという結果になつておるのであります。

○小柳勇君 ただいま運輸大臣は、申請がきたときにいろいろ資料がきたとおっしゃいました。その資料によつて判断したとおっしゃいましたが、その

資料については、残念ながら当委員会には提出してないのであります。従ひまして、運輸大臣が内諾を与えられるに至りました。因鉄から提出された資料並びに調査委員会の答申、それからその中でいろいろ論議された結論が出たところの内容、そういうものを当委員会に、来月五日ごろまでに御提出願ひたいと思ひます。その点いかがでございますでしょうか。

○國務大臣(永野護君) 承知しました。

○理事(相澤重明君) 資料はよろしいです。では資料提出を求めます。

○小柳勇君 もう一つ運輸大臣に質問いたしますが、あの内諾の条件の中に、従業員、職員と話し合つて、円満にこれを解決することが望ましいと書いてあります。そのことをもう少し具体的に、運輸大臣考へておられる円満なということ、具体的にここで御説明願ひたいと思ひます。

當っておられます。國鉄の当事者に対しては、その私の趣意は強く申ししたのではありません。従業員の皆様の仕合せは十分考へてこれは解決していただければいいか、強く要望するといふ文句を使つておられます。従いまして、この志免問題は、まだ一つも売つて、どこへどうして売るといふようなことは一つも触れたことではないのであります。大体の傾向といつたしましては、分離する方がほんとうだといふことが、先ほどあげました、たびたびの各種の勧告には、分離するのが適当だといふことがありましたから、分離するといふことは認めましたけれども、それをどこへいつか幾らでといふようことは一切許可はしておらないのであります。これはその問題が具体的になつたときに初めて私もこれが適当だ、こう考へるところへ適当な値段、適当な方法で売つておられたらめでたうのであります。ただ決してどこへ幾らで売るといふようなことは何もきめておりません。全くの白紙であります。これから十分に今申しましたような私の強い要望を考慮しつゝ、こゝろ大問題でありますから、天下に疑惑を多少とも招かないように、公明正大にこれを解決したい。でありますから、志免鉱業所調査委員会のあれには、ある程度の随意契約でやるべきだといふ、これは、こゝろ問題の解決の特例としてそれをやらなざるを得ないといふものもあつたから、私はどうしてこれを競争入札にしてこれといふことを条件とした次第でございまして、従つて、競争入札でありますから、幾らにこの値段が出るかといふようなことは全くわからな

いのであります。昨日の本会議で、十億円とかで売るのはけしからぬといふようなお言葉がありましたけれども、全く根拠のないことではあります。全く白紙であることを重ねて確信申し上げておきます。

○樂谷要君 今大臣のおっしゃつたことは速記録にきつちと残りましたから、これは大臣の見解としてわれわれは十分了承していきたいと思つて、そこで、話を交えて、國鉄当局に伺いたいと思つておられますが、大臣がつけられた二条件、しかも今大臣が言明されたところのお言葉、それを完全に自信をもつてやり遂げる御意思があるかどうか、これをお尋ねしておきたいと思つておられます。

○説明員(十河信二君) 大臣から伺ったことには、指名競争入札でやれといふことに對しては、すでに志免炭鉱調査委員会の答申には、たゞお話しすように、また先刻大臣からのお話のありましたように、非常な困難があるとは私に考へておられます。従つて、それはなかなか容易なことではない。しかし、さつき大臣からお話のありましたように、また、私はしばしば、あらゆる機会に申し上げておるうちに、このままでは、だんだんしり細りになつて、毎年何百人か人が余つてくつて、こゝろ状態では、それこそ、従業員に相済まぬ話だ。だから、でき得る限り、一生懸命に働いてもらはざるを得ない。すなわち、総合開発をやれば、五年で小さくなるものが十年も十五年も大手の規模でやつていける。こゝろいふことになれば、従業員も喜んでくれることは間違いないと、私

はそう確信いたしております。また、関係の町におきましても、この炭鉱がしり細りになつて、だんだん不景氣になつていけば、町の繁栄もだんだん衰えてくるのであります。それでは、せつかく今日まで長い間協力してくれた関係地方の方々にも相済まぬ、こゝろ考へまして、これはわれわれとしては、國家の資源を最も有効に利用できるように、総合開発の趣旨が実現できるようにすることが至当だ。それに、國鉄がやることは、さつき大臣からもお話しされましたように許されないとすれば、どうしてもこれは民間に譲渡して、しかるべき民間の専門家にやつてもらふことが至当じゃないか。これは、従業員のためにも、また関係町のためにも、双方いいのじゃないか。従つて、われわれは誠意を披瀝して皆さんに説明をすれば、皆さんは必ず納得してくれる、私はそういうふう

に考へておられます。

○理事(相澤重明君) 非常に重要な発言になつてきたから……。

○樂谷要君 私のお尋ねしておることは、總裁のお考えを聞いておるのじゃない。すなわち、今大臣が答弁をされたことが非常に重大なんです。その重大なお言葉に對して、國鉄当局が自信をもつてやりおけるかどうかといふことを聞いておる。この二つの条件が、ただいまの大臣の御答弁のようなきないかといふことを聞いておる。だから、別に従業員を聞くのでなくて、今そこに同席されておつて、大臣が御発言になつたことをお聞きになつてお

な意味をなしておるから、國鉄自身それができるのかできないのか。これは私の見解を言わしめるならば、大臣のお言葉通りにやつていければ、これは道遠です。これはもうおそろく十河總裁は断念をされて、荒山を取りやめられることにした方が賢明だと私は思つておることを、あなたはその席でおすわりになつておつて、御認識にならないか。そこが大事なところから、そのこゝろ聞いておられた言葉に對して自信のあるところをお聞かせ願ひたい。大臣がつけられた、二条件が、完全に今の御発言のようにはできないか。それができないければ、あなたのお考えになつておられます。荒山はできないことになつておられます。これは何といつても、あなたが全力をあげて、いわゆる総合開発、國鉄の手によつて総合開発をせざるを得ないという結論になるのです。それを私はお尋ねしておる。これはしかし、もう速記録に載つておられますから、あとでゆつくりごらんになつて、また決意を固められませんか。きょうこの御答弁はできないといふなら、こゝろでござい

ますから、これを總裁がお考えになつて、總裁が今日まで考へられていたことが果して実現できるのかどうか。私は、ほとんど道遠といふ考へる。それならば、今にして荒山の意思をおやめになつて、総合開発、國鉄の手によつて、総合開発といふあなたのお説、今なされたようなお説に進んでいくことが私は賢明じゃないか、こゝろ考へますから、即答ができません。こゝろ考へますから、日をお待ちして、速記録がきちんとでき上りましてからごらんになつ

て、そうしてそれに対する明快なお答えを一つ願ひたいと思つておられます。その点いかがでありますか。

○説明員(十河信二君) さつき申し上げましたように、相当な困難があると思つておられますが、絶対不可能といふことはいないと思つておられます。私は、大臣からのお話の通り、渾身の努力を傾けてやつてみる。そうすれば必ずや皆さんも御援助していただけるから、これはできる、こゝろ考へておられます。

○小柳勇君 運輸大臣の言われた言葉に關連して、國鉄總裁に質問いたしまし、運輸大臣は、職員との円満な話し合いをつける、これが第一、次には競争入札をやる、こゝろいふことです。國鉄總裁は、先日の新聞によりまして、すでも競争入札の相手である大手三社を呼んで、競争入札をやらせるといふことをやつてくれといふことを話されたといふ新聞記事が出ておる。この点、さつきいふことをまだ職員との話し合いにしないうちに國鉄總裁がやられたといふのは一体どういふこと

で、さつきいふ不見識なことを總裁がやつていふのかどうか、その点が第一であります。

第二の問題は、あとで答弁によつて一つ……。

○説明員(十河信二君) 昭和三十年十一月に行政管理局の勧告が発表せられましたように、次ぎ次ぎといふいろいろな調査会、審議会等の意見が発表せられました。そこで、大手三社及び中小の竹内礼蔵君、それから上田清次郎君、こゝろいふ方々から譲り受けたいといふ申し出がありました。けれども、この処置がどうなるか、まだきまつており

決意になっておるか、重ねてお聞きしておきたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 私は、誠心誠意私の研究した過去のいろいろな志免の状態、それから専門家からいろいろ聞きまされた、専門家に検討してもらった結果、そういうものを私は誠心誠意従業員なりあるいは地方民の方々に御説明すれば、地方の方々も従業員の方々も、必ず私の説明に納得してくれらるものと私は信じております。これは初めからたびたび申し上げるように、また先刻、大臣からお話がありましたように、従業員の不安を除こうということが、非常に大きな何があるのではありません。先刻申し上げましたように、昨年から今年はまだ三万トン減り、来年はまたこれから減るといふふうになつておるのですから、だんだん出炭は減つてくるし、これから掘るところはだんだん困難なところになつてくるわけです。総合開発をしなければどうしてもそういうふうに出炭が減つてくるわけであり、従つて、出炭が減つてくればコストがそれだけ高くなつて参ります。経済的にも引き合はないといふことに相なつてくるわけであり、従つて、そういうことは決して従業員諸君もまた関係地方の方々も望んでおる場所ではない、こう私は考へますので、大臣は、従業員と円満に話のつくようにといふお気持ちを、希望を言つておられました。私は、その希望は、大臣の御希望は十分達成できることと思ひます。また、そういうふうにしつと申して、自分は懸命の努力をするつもりであります。

○小柳義君 それに関連してもう一問いたしますが、總裁のその気持はよくわかつておるが、現在起つておる事象といふものは、組合に対して団体交渉を申し込まれた、ところが、団体交渉の話はもう労働条件、運輸大臣が言われたような労働者に対するいろいろな条件、そういうものを頭からぶつつけられて、組合としては団体交渉の段階ではないといつてこれを拒否しておる。従つて、国鉄当局は内容証明の速達をもつて団体交渉の要求をぶつつけ、そうしてそれきりだといつておる。従つて労働組合はそのような押しつけがましい冷たい処置に対して、それから今までのいろいろないきさつを考慮しながら、現在中央執行委員が十名ほど現地に赴いて、現地の諸君に事情を聞きながら職場大会などをやつておることを私は聞いておる。そういうふうな現実の情勢を、總裁の今のようない理想論だけでは解決はできないと私は思ふ。そのように発生していても、今汽車がとまつておらないから、あるいは九州のことであるからといふので、中央の新聞は騒がないけれども、地方の新聞では毎日トップに取り扱われて、一体いつ解決するかといつて非常に不安な状態が引き起されておる、總會では満場一致売山反対の決議をして、總裁に何回となく陳情をきておる状態、このようない現実の情勢を、誠意をもつて当ればいつか解決するといふようなことは、私は当事者とするべき態度ではないと思ふ。従つて、現実のこの情勢に対してはもう少し責任のある、しかも、具體的な答弁をお聞きしておきたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 私も、事重大でありますから、現地の情勢を毎日聞いております。今は、現地では今お話

のようにいろいろな会合をして反対だといふことをいっておられますが、静かに考へて参れば、先刻申し上げました厳然たる事実が、昨年よりか、三十二年度よりか三十三年度は現実に出炭が減つてきているのであります。これを、將來どうなるかといふことを考へてくれば、従業員の諸君もわかつておられる、私はそう思つておるのであります。これはまあ神ならぬ身の、はつきりここで組合のことをかれこれ言ひわけには参りませんが、私はそういうふうな考へております。

○理事(相澤重明君) ちょっと委員長からお尋ねしておきたいのですが、今の小柳委員の質問に対して、従業員の不安をなくしたいといふのが最大の考へである、こういうお話だったのですが、あれですか、まあ山については、さつきの話は、労働問題が解決すれば売却をする、こういうような意向にとれるのですが、職員は国鉄におつて働きたい、こういう考へが志免の人たちの考へだと思ふのですが、職員は、これはあくまでも国鉄職員として持つておる、こういうことで従業員の不安はなくなるかと、こういうことなんですか。

○説明員(十河信二君) 職員の中にはいろいろな境遇、事情のある方もたくさんありますから、私は職員の希望を十分に聞いて、でき得る限り職員に満足を与えたいと、そういうふうにする用意をもつて臨んでおります。従つて、私は何も押しつけがましき紙に書いた通牒一本を押しつけるといふことではないのでありますけれども、いやしくも監督官庁から承認の指令がきた以上は、これを早く従業員に知らせる必要

があるかと、こう考へましたから、書面で送り届けたのであります。しかしながら、実際は何といふか、非公式といひますか、いろいろ話し合ひをしておる。決して私は、そういう強制がましく一片の紙きれでもつて押しつけようといふような意思は毛頭持つておりません。従業員に対しては、でき得る限りその希望を聞いて、そうして国鉄に引き取つた方がよいといふ人々に對しては引き取れるように、そういう方々にでき得る限りのことをいたした。それから地方の方々に對しても、また鉱害の関係者の方々に對しても、同様の精神をもつて臨んでおります。従つて、私は、そう無理なことを言わないでおりますから、皆さん納得して下さることと私は思つておる次第であります。

○理事(相澤重明君) そうするとあれですね、總裁のお話を聞いておると、職員は、本人が納得すれば山と一緒に行くこともあり得ると思ふんだ。これはおそろしく明治以来の問題であつて、人身売買といふようなもの、禁止されておるんだ、これは、国鉄職員として働きたいといふことで就職した人たちを、本人の意思もどういふ形で聞けるか知らぬが、山と一緒に売山なるといふことは、これはもう人身売買と同じようなもので、大へんな問題だと思ふんだが、まあそういうことじゃなかろうかと思ふんですが、志免炭鉱に働いておる人たちの気持といふものは、先ほどの柴谷委員の御質問の中でお答えになつた運輸大臣のお答といふものが、私は一番やはり中心だと思ふ。こういう点で国鉄總裁には意見の食い違ひのないように、先ほど確認さ

れたように一つ努力をしてもらいたいと、こう委員長から思ふのですが、どうですか。

○柴谷委員 最後に大臣に何つておきたいのですが、大臣が国鉄に出されました承ですね、売山承、あと以下二つの条件があるわけですが、売山承は了承するが、この二件は必ず守りなさいと、こういうきつ二つの条件である、そう確認してよろしうございませうか。競争入札並びに職員等の問題は円満に解決をする、この二つの条件をかなえた上で処置をしない、こういうふうなあなたの御許可になつた御意思であるか、それとも、売山はよろしい、しかし付帯的にこういうものを二つだけはやつていきなさいといふ強い気持のものであるかどうか、その点を何つておきたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) 言葉じりをとらえるようではすけれども、分離は認めると申しましたけれども、売山を認めるとは言つておらないのであります。分離をするには、売山以外にいろいろ方法があるのであります。従つて、分離を認めるといふことは、すぐそれを売り飛ばすといふことではないのであります。誤解のないように申し上げておきます。それから、売山の場合にはぜひ競争入札にしてみたい、隨意契約はいいけない。それは隨意契約の方が都合のいい点のあることは十分承しつ、それでも、不便であつても、むすかしくても競争入札にしてみたいといふことを申しておつたわけでありませう。それから従業員等との円満なる妥協、それから沿線の町村との円満なる解決といふことは、条文の上では条件だとは書いてありません。

強くこれを要望すると書いてあるの
あります。従って、ほんとうにいよいよ
よ話がまとまったといえますと、
今度あらためて、かりにこれが売山と
いう形できまるとすれば、売ることの
許可の申請があるわけでありませう。今
の分離の承だけでは売れないのであ
ります。でありますから、私が強く要
望したことを取り入れてなければ、そ
のときに私はそれを認可しないとい
う手がありますから、御安心下さってよ
ろしゅうございます。

○岩間正男君 十河国鉄総裁から、
はつきりしたいのだが、従業員の問題
を円満に解決しないならば、やはりあ
なたは売山の手続をしないのだ、こうい
うことについては確認がなかったの
です。さつき私はそのことを聞いてお
つた。これはどうなんですか。この点
は、さつき柴谷委員から二つの条件とし
て出され、それから今大臣も確認され
たことなんです。総裁の方から意見と
してはつきりこの点明確にしておいて
いただきたい、どうなんですか。

○説明員(十河信二君) たびたび申し
上げますように、私は、従業員が納
得してくれるものと、こう信じてお
ります。また、そういうふうに渾身の努
力を傾けてやっていきたいと、こう考
えております。

○岩間正男君 私の質問に対する答弁
にはそれはならない。それはあなたの
信念かもしれないけれども、そういうこ
とだけでは答弁にならないので、そ
ういう、事態がうまくいけば、それはそ
れに越したことはありません。しか
し、なかなかそうならない面もあるよ
うにわれわれは情勢を見ているわけな
いんです。従って、そういう点につ

て、前提条件として、今の円満解決と
いうものをはつきりしたり、その上
立つてそういうあなたには作業を進める
のかどうか。この点、大丈夫だと私は
確信を持つのだ。これはいいのです。
信念としては差しつかえない。しか
し、これはあくまで主観的な問題で
す。この委員会のはつきりした一つ
のあなたの確言としては承認すること
はできないのです。この点は、大臣の
はつきり先ほど念を押した、そういう
問題については、はつきりあなたはその
いう方向でいくのかどうか、この点
国鉄の今後のこの問題に対する処理の
中で非常に重要だ。この点明確にし
ていただきたい。

○説明員(十河信二君) 大臣も、さ
きお話のありましたように、志免の従
業員の円満な納得を得るようにと
ことを強く要望しておる、それは条件
でない、こうおっしゃっておられるの
であります。私も、初めから大臣と同
じ趣旨で、従業員の幸福を念願して
うしてこの分離を実行していきたい、
こう考えておりますから、私は従業員
が納得してくれるというのを確信し
なければなりません。

○岩間正男君 条件であるとかない
か言っても、そういう問題を解決しな
いというはまずいとはつきり言ってお
るのですから、条件と考えていいの
です。これは言葉のあやではしるがな
いのですが、そういう点について、や
はり今までとってきた国鉄のやり方、
われわれも聞いておるんであります
が、どうも売山の手続の方は急いで
いる。そういう既成事実を作って、い
やおうなしに追い込んでいくというよ
うなこれは結果になっていくんじゃない

ですか。この点、これはやはりまずい
のじゃないか、こう考えるのです
ね。これはどうなんですか、この点
は、

○説明員(十河信二君) 大臣の承認が
得られなければ、さつき大臣からお話
のあったように、既成事実もできない
のですよ。作りたくとも、私にはそ
ういふことはできないのです。

○岩間正男君 なぜ私はこの点を特
に強く申し上げているかという点、総
裁は、都合のいいときには国鉄の家族主
義というのを言っておられるので
す。そうして今度のやり方を見ていま
すというところ、やはりほんとうに家族主
義というところ、さつきいって
るのかどうか、総裁のいつもの主張と
今度と違ふのじゃないか。この背景に
は大きな企業合理化の方針があるわけ
です。そういう方針でもってあなた
それをどうしても先行していき、そ
ういふことのために、やはりそこで働いて
いる三千の労働者に対して大きな不安
を与え、しわが寄ってきているのじゃ
ないか、こういう点を私は考えざる
を得ない。そのやり方を見ても、ほん
とくに家族主義を貫いているというふう
に考えられない。いろいろそういう問
題について、また詳細申し上げること
はできないと思うのですが、この点や
はり今大きな一つの国鉄の方針だ、
五カ年計画を推進していくのだ。その
態勢の中で国鉄というものはどうも時
代おくれになりかかっている。航空機
はこれはもう非常に、道路も非常に
送の面と比べて立ちおくれになって
いる。従って企業を合理化しなければ
ならぬ、資金の面においてもいろいろ

ろそういう合理化をやらなければなら
ない。こういうような一つのしわが志
免炭鉱にはつきりきているのじゃない
か、こういうふうにわれわれは考
える。従って、この問題は、単に志免の
一つの問題というよりも、むしろ、国鉄
の今後の基本的な運営の方針の中にお
いての問題、そうしてその現われとし
てのこの志免炭鉱の問題を私は明確に
するといふ立場に立たなければならぬ
のじゃないか。基本的な運輸行政、し
かもその根幹をなすところの国鉄の運
輸行政といふものを、一体どうい
うにするのか。これは五カ年計画、さ
らにこれと関連した運賃値上げの関
連におきまして、こういうような点に
おいて、私はもつとこれは明確
にしなければならぬ問題だと思
います。そういう点でただいままで志免
炭鉱は非常な役割を果してきた。少
くともこれは国鉄の使つた石炭の割とい
うものはここで大体まかなっていたん
じゃないか。それは同時に国鉄の炭価
を決定する場合に非常に大きな役割を
果している。すなわち、自分で経営し
ているので、その経営内容というものは
よく自分でつかんでいける。そのこと
が同時にその十倍に余るところの国鉄
の膨大な、日本の全出炭量の約一〇%
に当るところの国鉄の炭価を決定する
という上においても、私は大きな意義を
持つてきたのじゃないか。それをやす
やすと、とにかく一つの合理化の面
で、そこだけに一つのしわを寄せて
きても、問題を解決するといふ形には
いかないのじゃないか。国鉄労働者諸君
の要求も、これはそこにあるのじゃな
いか。

一体、企業合理化といっているけれ
ども、果して膨大な国鉄の二、三千億
に余るところの年間の、この予算の中
で、一体、志免炭鉱のそこだけにしわ
を寄せることが問題を解決することに
なるか、そのほかの経営の中でどう
いうことが行われているか、そういう問
題についてびしびしとむちが一体当
てているのかどうか。たとえば、これは
大資本家との関係もありません。資材を
一体どういふふうに入れているか。そ
ういふ問題、炭価の問題もありません。
はつきりした方針というものを与えな
いでおいて、志免だけに一体しわを寄
せて、こういう形で、労働者は、少
くとも国鉄の全体的な運営については
きり今考えておる。日本の運輸行政と
いうものを背負って立つと考
えておる。この国鉄の労働者の立場から
すれば、これは私は納得できない。です
から、単に三千人のこれは志免炭鉱の
労働者の問題じゃなくて、実は三十六万
人の国鉄労働者全体のこれは問題とし
て、今この問題が焦点として浮び上
ってきておる。ここに、現在の国鉄の運
営、その背景にある自民党の運輸政策
との関連においてここに一つの問題が
あるわけなんです。そういう問題をとら
ないでおいて、そういう今言つたよ
うに、総裁は私の、一つの家族主義みた
いな愛情でもって、そうしてあなたの信
念でもって、——その信念はけつても
ありますけれども、この信念でもって
何とか説得できるのだというふう
にだけお考えになって、これは一体解決
すると思いませんか。これは、こういうと

ころにしばしばぶつかって来た、この三年間の運賃値上げの論議の中で、いつでもあなたのは信念なんですね。しかし、これは大東亜時代の信念に通ずるくさみがある。危ないのじゃないか、こういうことで一体現実の問題を処理することは私にはできないのじゃないか。どうですか、その点についてもう少し現実をやはり直視して、總裁自身がそういう問題についてやはり全般的な関連で、この志免の問題を解決する心がまえというものが要だ。この問題について、必要だったらまた次回に詳細に、この次の機会にこの問題について論議しようじゃないですか、いかがですか。

○説明員(十河信二君) 私は国鉄家族主義の信念をずっと持ち続けております。そうして、志免の問題に対しても同じ信念のもとに対処いたしておるのではありません。志免の問題は、他の国鉄の問題と違って、他の国鉄の問題は、年々輸送量が増加して、だんだん拡張していくことに相なっておるのであります。ところが、志免炭鉱の問題は、このままではだんだんしり細りになる。それゆえに、過去において志免炭鉱の従業員を他に配置転換をしたいと思います。ところで何回かやってみましたが、しかしながら、山で働いておる炭鉱で働いておる人が鉄道へ移ってくるという、どうもどこか他人の家へ嫁に行ったような感じを持っています。今後もそういうふうな年々何百人かずつ人を減さなければならぬというこれは現実の情勢にあるのです。合理化の政策を進めるがためにそうなのじゃない。炭鉱の性質上、当然そう

いうふうになってくるのです。そこで、私は自分の家族のように思っておる志免炭鉱の従業員がそういう不安な状態で仕事を続けられることはまことに申しわけがない。何とかして、できるだけ限りの職場を安定して、少くともその安定の期間を長くしたいということに私は考えまして、これを分離したいということに方針を立てたわけでありました。また、さつき人身売買というよりなお話もありましたが、そういう誤解を受けてはいけなから、私は、その誤解を受けるから避けたとい、こう思ったのであります。

○岩間正男君 これは方針の問題じゃないと、山そのものの問題だと、こういうふうなお話ですが、そうとだけは言い切れないのじゃないか。これは、昨年この調査委員会の人たちが来てわれわれ検討したし、これはさらにまた、かりにこの山が売られるにしたって、次の経営者がそんな採算の合わない山を買うわけがない。問題は方針です。まず国鉄總裁、今の金の何倍かつぎ込んでごらん下さい。志免炭鉱をあなたの方で締めておるのです。どんと縮めて、このところ半分も——売らんだからというわけ、このところ、このころに資本も投下しない、消極的になっておる。そうすれば、山というものは、やっぱり縮まってしまう、発展しない。これ逆にはつきりと積極的政策をとれば、ちゃんと方法があると、私はそう見ているのですよ。その点が非常に私は違いのじゃないかと思っております。これはまあ論議は今これをやっても、また詳細なデータを示さなければならぬから、この次にやりますけれども、そういう点について、まあとにかく、現状はこうなんで、売るときめたので、もう身売りをするのだから、何とかそれにつじつまを合わせる、問題の議論だけ展開されたのではほんとうにまずいんじゃないか。やはり大きな国鉄の経営の中で、そういう問題は同時に関連させて考えていくということがあるならば、少くともこれは一つの政策にはならぬし、それから国鉄總裁の一つの方針には私はならぬと思う。大國鉄を背負っておる大總裁として、それくらいの一つの抱負を経営をはっきりして、志免の問題に一切の問題を締めかけるというふうなことはやめるべきじゃないかと私は考えるが、まあそのことを述べておきます。これはまた、もっと具体的に論ずる機会がこの次にあると思っております。

○理事(相澤重明君) ちよつと速記をとめて。

○理事(相澤重明君) 速記をつけて。

○理事(相澤重明君) 速記をつけて。志免炭鉱所の質疑は、本日は、この程度で終了をいたしたいと思います。次回の運輸委員会についてお諮りをいたしたいと思っておりますが、二月五日十時から開催をいたしたいと思います。

なお、運輸当局に資料の提出を要求したので、一月二十四日に行政府管理庁の発表された運輸省の認可行政に対する勧告について、こういう点について運輸委員会に資料を提出していただきます。この点いかがですか。

○政府委員(山内公敏君) けっこうでございます。

○理事(相澤重明君) よろしゅうございますか。それでは資料を提出していただきます。

ただきます。本日は、以上をもって散会いたします。午後三時三十八分散会

一月二十八日日本委員会に左の案件を付託された。
一、大阪湾、瀬戸内海に大型飛行艇就航促進の請願(第二〇〇号)
一、漁船救難用航空機増強に関する請願(第三七三三号)(第四七九号)
一、中央線鉄道複線電化等に関する請願(第四五九号)
一、飯田、小海兩線に国鉄管理施設置反対の請願(第五三五号)

第二〇〇号 昭和三十三年十二月十七日受理
大阪湾、瀬戸内海に大型飛行艇就航促進の請願
請願者 兵庫県洲本市外通町七丁目興国研究所内 南垣外十三名
紹介議員 竹中 恒夫君

全日本の試験地区として大阪湾、瀬戸内海に大型水上飛行艇就航の計画は小資本によつて実施できることでもあり、地元民の声とともに全国民の世論となりつつある等にかんがみ、全日本の運輸能率増進の出発新拠点をつくるため、昭和三十三年度追加予算をもつて一日も早く実現せられたいとの請願。

第三七三三号 昭和三十三年十二月二十四日受理
漁船救難用航空機増強に関する請願

請願者 東京都千代田区丸の内二丁目丸ビル六階(六二四号)社団法人大日本水産会会長 高橋達之 助外五名

紹介議員 青山 正一君
遠洋における漁船の海難は、逐年増加しており、しかも救助船が現場に到着するまでに日時を要するため、長期にわたる広はんな捜索にもかかわらず漂流物さえ発見し得ないものが大半という極めて悲惨な結果となつてい。これを救助する最良の方法としては遠距離航空機及び大型巡視船を使用する以外にないから、航空救難対策の一環として、漁船に対する救難用航空機の増強を実施せられたいとの請願。

第四七九号 昭和三十四年一月十四日受理
漁船救難用航空機増強に関する請願
請願者 岩手県盛岡市内丸七二ノ一岩手県漁業協同組合連合会会長 伊藤佐十郎
紹介議員 千田 正君

この請願の趣旨は、第三七三三号と同じである。

第四五九号 昭和三十四年一月九日受理
中央線鉄道複線電化等に関する請願
請願者 長野市妻科町長野県議 会内 風間和夫
紹介議員 木内 四郎君

信越、中央兩線は、長野県の経済と文化の維持向上並びに観光面に極めて重要な役割を果すもので、兩線の客貨両面にわたつての輸送力の改善増強は沿線

住民の永年の要望であり、本県経済、文化の発展上喫緊の要事であるから、(一)中央線の複線電化を早急に実施し、電化までの暫定措置として中央線のジーゼルロコ及びジーゼルカーの増配及び新型ジーゼルカーによる準急(名古屋、長野間)の増強を早急に実施すること、(二)信越線中の碓氷線改良は、現在のアプト式を廃し、こう配千分の二十五の回線を横川、軽井沢間に通ずる案に決定し、改良費を昭和三十四年度に計上すること、等の措置を講ぜられたとの請願。

第五三五号 昭和三十四年一月二十一日受理

飯田、小海両線に国鉄管理所設置反対の請願

請願者 長野市妻科町長野県議

会内 風間和夫

紹介議員 羽生 三七君

国鉄当局は赤字線区である飯田線並びに小海線等に対し、赤字を解消するために管理所設置を計画しているが、このことが実施されるならば当然独立採算制がとられ、業務の縮小が行われる結果となり、小荷物、貨物の取扱停止駅、無人駅等が生じ踏切番の廃止、更に土砂崩落、その他危険箇所に対する積極的な改良等の安全措置が十分にできなくなるから、このような公共の福祉を阻害し、サービス低下を招来する管理所の強行設置に対しては反対であるとの請願。

一月二十九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、国内旅客船公団法案

国内旅客船公団法案

国内旅客船公団法

目次

- 第一章 総則(第一条-第八条)
- 第二章 役員及び職員(第九条-第十八条)
- 第三章 業務(第十九条-第二十条)
- 第四章 財務及び会計(第二十一条-第三十条)
- 第五章 監督(第三十一条-第三十二条)
- 第六章 雑則(第三十三条-第三十四条)
- 第七章 罰則(第三十五条-第三十七条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 国内旅客船公団は、国内旅客船の整備について、その資金の調達が困難である海上旅客運送事業者等に協力することにより、民生の安定に必要な航路の維持及び改善に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「海上旅客運送事業者」とは、海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)

第三条第一項(一般旅客定期航路事業に係る部分に限る。)又は第二十一条第一項(これらの規定を同法第四十四条において準用する場合を含む。)の規定による免許又は許可を受けた者をいう。

2 この法律において「国内旅客船」とは、海上旅客運送事業者の事業の用に供する船舶であつて、もつ

ばら遊覧の用に供するもの以外のものをいう。

3 この法律において「旅客船貸渡業者」とは、国内旅客船の貸渡(期間備前を含む。)をする事業を営む者であつて、運輸大臣の指定するものをいう。

(法人格)

第三条 国内旅客船公団(以下「公団」という。)は、法人とする。

(事務所)

第四条 公団は、事務所を東京都に置く。

(資本金)

第五条 公団の資本金は、二億円とし、政府がその全額を出資するものとする。

(登記)

第六条 公団は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならぬ事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(名称使用の制限)

第七条 公団でない者は、国内旅客船公団という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第八条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条(法人の不法行為能力)及び第五十条(法人の住所)の規定は、公団について準用する。

第二章 役員及び職員

(役員)

第九条 公団に、役員として、理事一人、理事二人以内及び監事一

人を置く。

(役員職務及び権限)

第十条 理事長は、公団を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、理事長の定めるところにより、理事長を補佐して公団の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行う。

3 監事は、公団の業務を監査する。

(役員任期)

第十一条 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、理事長が運輸大臣の認可を受けて任命する。

(役員任期)

第十二条 役員任期は、四年とする。ただし、補欠の役員任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができない。

(役員欠格事項)

第十三条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 国会議員、国家公務員(審議会、協議会等の委員その他これに準ずる地位にある者であつて、非常勤のものを除く)、地方公共団体の議会の議員又は地方公共団体の長若しくは常勤の職員

二 海上旅客運送事業者、旅客船貸渡業者若しくは船舶若しくは船舶用機関の製造若しくは修繕の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員

(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

三 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

(役員解任)

第十四条 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するときは、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第十五条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。

(代表権の制限)

第十六条 公団と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合

には、監事が公団を代表する。

(職員任命)

第十七条 公団の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員(公務員たる性質))
第十八条 役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 業務

(業務の範囲)

第十九条 公団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 海上旅客運送事業者又は旅客船貸渡業者と費用を分担して国内旅客船を建造し、又は改造すること。

二 前号の規定により建造し、又は改造した国内旅客船を海上旅客運送事業者に国内旅客船として使用させること。

三 第一号の規定により建造し、又は改造した国内旅客船を海上旅客運送事業者又は旅客船貸渡業者に譲渡すること。

四 前三号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

(業務方法書)

第二十条 公団は、業務開始の際、運輸大臣の指示する方針に従つて業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第四章 財務及び会計

(事業年度)

第二十一条 公団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終る。

(予算等の認可)

第二十二条 公団は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、事業年度開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(決算)

第二十三条 公団は、毎事業年度の決算を翌年度の七月三十一日までに完結しなければならない。

(財務諸表)

第二十四条 公団は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下この条において「財務諸表」という。)を作成し、決算完了後二月以内に運輸大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

2 公団は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに予算の区分に従い作成した当該事業年度の決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。

(利益及び損失の処理並びに納付金)

第二十五条 公団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額のうち、政令で定める基準により計算した額を積立金として積み立てなければならない。

2 公団は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して

整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

3 公団は、第一項に規定する残余の額から同項の規定により積立金として積み立てた額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。

4 前項の規定による納付金に關し、納付の手續その他必要な事項は、政令で定める。

(借入金及び旅客船債券)

第二十六条 公団は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は旅客船債券を発行することができる。

2 前項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができない金額に限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

3 前項ただし書の規定により借り換えた短期借入金は、一年以内に償還しなければならない。

4 第一項の規定による旅客船債券の債権者は、公団の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

5 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

6 公団は、運輸大臣の認可を受けて、旅客船債券の発行に關する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

7 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条から第三百十一条まで(受託会社の権限及び義務)の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

8 第一項及び第四項から前項までに定めるもののほか、旅客船債券に關し必要な事項は、政令で定める。

(償還計画)

第二十七条 公団は、毎事業年度、長期借入金及び旅客船債券の償還計画をたて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(余剰金の運用)

第二十八条 公団は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余剰金を運用してはならない。

一 因債の取得

二 銀行への預金又は郵便貯金(給与及び退職手当の基準)

第二十九条 公団は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定め、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第三十条 この法律及びこれに基く政令に規定するもののほか、公団の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第五章 監督

(監督)

第三十一条 公団は、運輸大臣が監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるとき

は、公団に対して、その業務に關し、監督上必要な命令をすることができ。

(報告及び検査)

第三十二条 運輸大臣は、必要があると認めるときは、公団に対して業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又はその職員に公団の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により職員が立入検査をする場合は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第六章 雑則

(解散)

第三十三条 公団の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第三十四条 運輸大臣は、次の場合には、大蔵大臣と協議しなければならない。

一 第二十条第一項、第二十二

条、第二十六条第一項、第二項ただし書若しくは第六項又は第二十七条の規定による認可をしようとするとき。

二 第二十条第二項又は第三十条の規定により運輸省令を定めようとするとき。

三 第二十四条第一項又は第二十九条の規定による承認をしようとするとき。

第七章 罰則

(罰則)

第三十五条 第三十二條第一項の規定に違反して報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

第三十六条 次の各号の一に該当する場合においては、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 この法律に規定する業務以外の業務を行つたとき。

三 第六條第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

四 第二十八條の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。

五 第三十一條第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第三十七條 第七條の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)
第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(公団の設立)

第二条 運輸大臣は、公団の理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長又は監事となるべき者は、公団の設立の時に於いて、この法律の規定によりそれぞれ理事長又は監事に任命されたものとする。

第三条 運輸大臣は、設立委員を命じて、公団の設立に関する事務を処理させる。

2 設立委員は、設立の準備を完了したときは、遅滞なく、政府に対して出資金の払込の請求をしなければならぬ。

3 設立委員は、出資金の払込があつた日において、その事務を前条第一項の規定により指名された理事長となるべき者に引き継がなければならぬ。

第四条 附則第二條第一項の規定により指名された理事長となるべき者は、前条第三項の規定による事務の引継を受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならぬ。

2 公団は、設立の登記をすることによつて成立する。

(経過規定)
第五条 この法律の施行の際現に国内旅客船公団という名称を使用している者は、この法律の施行後六月以内にその名称を変更しなければならぬ。この場合において、第七條の規定は、当該期間内は、これらの者には適用しない。

第六条 公団の最初の事業年度は、第二十一條の規定にかかわらず、その成立の日始まり、昭和三十三年三月三十一日に終るものとする。

第七条 公団の最初の事業年度の予算、事業計画及び資金計画については、第二十二條中「事業年度開始前に」とあるのは、「公団の成立後遅滞なく」と読み替へるものとする。

第八条 公団は、運輸大臣の指定する旅客船貸渡業者が所有する国内旅客船であつて、昭和三十四年一月一日から公団の成立の日までに製造に着手したものについて、その建造に要した費用の一部を負担することができる。

2 前項の規定により公団が建造に要した費用の一部を負担した国内旅客船は、第十九條第二号から第四号までの規定の適用については、同条第一号の規定により建造した国内旅客船とみなす。

(登録税法の改正)
第九条 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第十九條第一号ノ九の次に次の一号を加える。
一ノ十 国内旅客船公団自己ノ為ニスル登記又ハ登録

(印紙税法の改正)
第十条 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第五條第六号ノ五ノ六の次に次の一号を加える。
六ノ五ノ七 国内旅客船公団ノ発スル証書、帳簿

(所得税法の改正)
第十一条 所得税法(昭和二十二年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第三條第一項第四号の八の次に次の一号を加える。
四の九 国内旅客船公団

(法人税法の改正)
第十二條 法人税法(昭和二十二年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。
第四條第二号中「森林開発公団」の下に、「国内旅客船公団」を加える。

(地方税法の改正)
第十三條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。
第七十二條の四第一項第二号中「森林開発公団」の下に、「国内旅客船公団」を加える。

(行政管理庁設置法の改正)
第十四條 行政管理庁設置法(昭和二十三年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。
第二條第十二号中「森林開発公団」の下に、「国内旅客船公団」を加える。

(運輸省設置法の改正)
第十五條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
第四條第一項第十五号の二の二の次に次の一号を加える。
十五の二の三 国内旅客船公団を監督すること。

第二十三條第一項第三号の次に次の一号を加える。
三の二 国内旅客船公団に関すること。

(離島航路整備法の改正)
第十六條 離島航路整備法(昭和二十七年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「十年以内」を「昭和三十四年三月三十一日まで」に改める。