

第三十二回 参議院運輸委員會會議録第十一号

(一八九)

昭和三十四年三月十日(火曜日)午後二時十七分開会

委員の異動

三月五日委員平島敏夫君、植竹春彦君、江藤智君及び杉山昌作君辞任につき、その補欠として堀原茂嘉君、林田正治君、岡崎眞一君及び前田久吉君を議長において指名した。

三月七日委員堀原茂嘉君、岡崎眞一君及び林田正治君辞任につき、その補欠として平島敏夫君、江藤智君及び植竹春彦君を議長において指名した。

本日委員西田隆男君辞任につき、その補欠として吉米地英俊君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 大倉 精一君
理事 江藤 智君
成田 一郎君
相澤 重明君

委員

植竹 春彦君
吉米地英俊君
平島 敏夫君
柴谷 要君
松浦 清一君
市川 房枝君

國務大臣

運輸大臣 永野 護君
政府委員 運輸政務次官 中馬 辰猪君
運輸大臣官房長 細田 吉藏君
運輸省鉄道監督局長 山内 公敏君

運輸省鉄道監督 八木 利眞君
局固有鉄道部長 運輸省自 國友 弘康君
動車局長 岡本 悟君
運輸省観光局長 岡本 悟君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 小倉 俊夫君

説明員

日本国有鉄 道副總裁 小倉 俊夫君

本日の會議に付した案件

○理事の補欠互選

○小委員の補欠選定の件

○小委員長の指名の件

○日本観光協会法案(内閣提出)

○自動車ターミナル法案(内閣提出)

○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(大倉精一君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

委員の変更について御報告いたします。

三月五日、杉山昌作君が辞任、その補欠として前田久吉君が選任せられました。

○委員長(大倉精一君) この際、お諮りいたします。

委員の辞任に伴い、理事、交通事故防止に関する小委員及び同小委員長が欠員となっておりますが、これらの補欠の互選及び選定は、委員長の指名に御一任願つて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないと

認めます。よつて、理事に江藤智君、小委員に江藤智君及び平島敏夫君、同小委員長に江藤智君を指名いたします。

○委員長(大倉精一君) 日本観光協会法案を議題といたします。

本案に対して引き続き質疑を行います。質疑のおありの方は順次御発言を願います。――ほかに御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

それでは、これより討論に入ります。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願います。

○江藤智君 私は、日本観光協会法案に対しては、賛成をするものでござい

ます。しかしながら、これにつきま

しては、審議の過程におきまして明

かにせられましたように、せつかく

わが国の観光事業を面的に振興し

うという建前のもとに本協を作つたのでありますけれども、それにもか

わらず、その財政的基礎というやうな面におきまして、初期の考え方よりも非常に脆弱なものになっておるというふうに考えられるのであります。従い

まして、近ごろオリンピック誘致といふやうな問題も予想されております。ぜひともわが国のホテル事業を急速に拡充するといふ意味におきまして、この協会が十分に働けるやうな方策を考えるべきじゃないか、こ

ういふふうに考えるのでございます。しかし、いづれにいたしましても、わが国の観光事業を振興するといふ建前で本法案が提出されたことにおきましては、私は、全面的に賛成をするものでござい

ます。つきましては、私はこの際、付帯決議を提案いたしたいと存じます。

決議案を朗読いたします。

日本観光協会法案に対する付帯決議

国際観光事業の振興をはかるためにはさらに日本観光協会の業務を拡充する必要があると認められる。

よつて政府は昭和三十五年を期し日本観光協会に対する政府出資等により財政的基礎を強化確立するとともに、ホテル等を中心とする受け入れ諸施設の整備をも行はしむるやう特別の措置を講ずべきである。

○柴谷要君 ただいま江藤委員の提案になります日本観光協会法案に

対する付帯決議については賛意を表するものであります。

○委員長(大倉精一君) ほかに御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないと認め

ます。それではこれより採決をいたしま

す。日本観光協会法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方の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大倉精一君) 全会一致でございます。よつて本案は全会一致を

もつて原案通り可決すべきものと決定いたしました。

次に、討論中に述べられました江藤君提出の付帯決議案を議題といたしま

す。江藤君提出の付帯決議案を本委員會の決議とすることに賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大倉精一君) 全会一致と認め

ます。よつて江藤君提出の付帯決議案は、全会一致をもつて本委員會の決議とすることに決定いたしました。

なお、本院規則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、これ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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認め

ます。よつてさう決定いたしました。ただいまの付帯決議につきま

○政府委員(中馬辰雄君) ただいまの付帯決議に對しまして、政府も今後予算あるいは法律等の面におきましても特段の努力をいたしまして、付帯決議の本旨に沿うように努力したいと考えております。

○委員長(大倉精一君) 次に、自動車ターミナル法案を議題といたします。

前回に引き続き質疑を行います。質疑のある方は順次御発言を願います。

○相澤重明君 前回も私ターミナル法案についての質疑の中で申し上げたのは、このターミナルを作る場合に、国の考え方というものは、地方の自治体にとり影響を与えるかということで、この法案の中にありますように、自治体との調整、あるいは建設省との調整、こういう点について質疑を行なつたのでありますが、私としては、まだ、地方自治体と十分なる連絡をとる、たとえば例を申し上げますと、都道府県の公安委員会でのことについてはいわゆる連絡は十分とれるというふうな考え方だけでは、六大都市のような場合には独立をしておる。つまり警察法改正から、六大都市の公安委員会はなくても、地方自治の実態からいけば、六大都市はカッパ書の東京都と同じようにやはり考えなければならぬということを私は申し上げたのであります。政府としては、いわゆる建設省と十分打ち合せるというだけでなく、さらにそれは当然地方の都道府県知事及び市町村長にも十分打ち合せをし、さらに都道府県知事は、地方審議会に十分その意見を聞くのだ、こういう考え方に立つての立法措置を

し、また今後もそういう考え方で行くのかどうか、こういう点について政務次官並びに局長から御答弁をいたしたいと思うのです。

○政府委員(國友弘康君) 自動車ターミナル法案、この三十六条に關係行政機関の意見徴取の規定をしてございまして、今先生の仰せられましたように、建設大臣、關係都道府県、公安委員会及び關係市町村長の意見を聞くという事項が規定してございしますが、この点につきましては、關係省、すなわち建設省及び自治庁とも十分に意見の調整をいたしまして、關係地方公共団体の意見及び状況につきましても十分に斟酌をしていくことにしております。その点については遺憾のないように措置を講じたいと存じております。

が、たとえば關係のごさいます地方公共団体が經營し、また出資者となるような場合に、免許申請がございました場合には、地方公共団体の財政措置を確保するために、運輸省と自治庁との間で十分事前協議をするというふうな条項、あるいは一般自動車ターミナルの規模または構造、もしくは設備の変更、事業改善命令等を、地方公共団体が經營し、または出資者となつております場合には、あらかじめ自治庁と協議することというふうな条項につきましては、運輸事務次官と自治政務次官との間に覚書を交換いたしましたので、この間に自治庁と協議をいたしまして、さらに關係都道府県の意見が、あるいは地方公共団体の意見が反映するような措置を講じておりますので、本法案の運用に際しましては十分遺憾なく連絡がとれることと期待しておる次第でございします。

○相澤重明君 次に御尋ねしておきたいのは、前回は申し上げたのでありますが、この法律が施行される場合に、原則的にやはり考えられることは、公共のいわゆる福祉のために、混雑を緩和をする、こういう点にあると思つております。従つて、地方公共団体が主としてこのターミナルを作るといふことがいふのか、それから地方公共団体が申請をした、しかし同じように個人がいふゆる申請をしておつた、團體という場合が予想されると思つた。その場合には、團體の場合には、公共性という点で地方公共団体を優先をしてしまつて、個人のいふゆる申請といふものは認めないのかどうか、あるいは個人の申請についても、これは当然その中に包含をされると、この解釈をしてよろしいのか。この点について立案者としての運輸當局の考え方をただしておきたいと思つております。

○政府委員(國友弘康君) 自動車ターミナルにつきましては、免許申請がございます場合に、その免許申請を適用いたします条項につきましては、地方公共団体がございしても、一般私人でございしても、同じ規定の適用を受けて審査するわけにございします。ただ自動車ターミナルのよういろいろな都市計画にも關係があり、その他一般市民の、その地域に住んでおります住民の利害にも大きな關係のございします施設につきましては、地方公共団体の申請等がございました場合には、これにつきましても十分その地方公共団体の立場というものを考慮いたしまして、免許を審査し、措置をするということ

を私どもとしては考えておりました、むしろ非常に大きな施設であつて、資金につきましても膨大な資金を要するものでありますので、地方公共団体が積極的にこの施設を作るといふふうな動いてもらなければ、いい自動車ターミナルというものはできないと存じておりますので、そういう面で指導して参りたいと思つております。

○相澤重明君 そこで、これは手続上あるいは認可をする場合の基準といふ点をお尋ねしたいのですが、今の局長の言ひ地方公共団体がやるという場合には、そういうことも言い得ると思つて先に出した、その後になつてからこういう問題についていろいろ地方で相談をしたところが、やはり公共団体がやつた方がよいということになつて、あとから公共団体が申請をするというふうな場合に一体どうするのか。これは個人が先に申請をしたところが、どうもあれは非常によさうだ、こういうので、公共団体なるがゆえに横取りをするというふうなことも起きはしないか、こういう場合の措置というものはどのようにお考えになつておるか、この点を一つ御回答をいただきたいと思います。

○政府委員(國友弘康君) これにつきましても、もちろん、申請の時期的な問題もあると存じますが、一般的に問題になりますのは、一般自動車ターミナルの位置が自動車輸送事業の輸送網の中心として適切であるかというふうなこと、あるいはターミナルの規模が当該地区の輸送量に對して適切なものであるかというふうなことが、これは

非常に大きな要素になりますので、またその場合には私人の申請の場合と地方公共団体の申請の場合と両方につきまして、位置とか規模とかいふものを十分に審査いたしまして免許をするわけにございします。そのほか免許の基準といひましては、事業計画が適切であること、及び的確に遂行するに足る能力を有するものであること、その他公益上も必要であり、かつ適切なものであることという要件がございしますが、地方公共団体にございましては、資金的手当がございすれば、その事業の遂行能力等につきましては十分にあると思ひますので、これらの点につきましては、民営でやります場合には、それらの事業を的確に遂行するに足る能力を持つたかといふことについても十分に審査いたすはすございしますが、まず、位置、規模につきましても十分に見ますので、その妥当な方に免許になるものであると考えておる次第でございします。

○相澤重明君 そういたしますと、この法律の趣旨は、条文上は地方公共団体あるいは個人もその資格があるといふことは書いてありますが、實際上の運営についての希望としては、公共団体が作るのが望ましい、こう理解してよろしいですか。

○政府委員(國友弘康君) 大体においてさうでございしますが、そして地方公共団体が積極的に動いてもらなければ、決していい自動車ターミナルといふものはできないと存じております。ただ、民営を全然うしろにしてしまふといふことではないと思ひます。は申し上げておきたいと思ひます。

○相澤重明君 次に、財政援助等の問

は申し上げておきたいと思ひます。

題であります。この前私御質問申し上げたのは、たとえば大蔵省の資金運用部資金というものをまああつせんをするといひますか、連絡をとつてこの資金援助という形をするか、あるいは純然たる民間の市中銀行の金融ということもお考えになっておられるのか、それともいわゆる生命保険、損保等のそういう一般の資金がかなりある。そういうような資金というものを一つ融通をするというのか、こういう点について資金面についてはつきりしておらなかつたと思うのでありますが、その点はやはり全部含んでお考えになつておられる、この理解してよろしいんですか、その点はいかがでしようか。

○政府委員(國友弘康君) さようでございませう。全部について考えております。民間の企業としていたします場合には、民間の銀行によります融資も入るつもりでございませう。これらと交渉いたしますわけでございますが、開銀の融資等につきましても考えております。地方公共団体が設置いたしました場合は、資金運用部資金についての貸し出しも交渉したいと思つておりますし、そのほか、できるだけあらゆる資金確保についての手段を講じたいと考えておる次第でございます。

○相澤重明君 そういたしますと、今の御答弁をいただきましたと、財政的な援助及び税の減免等についてもお考えがあると私は理解をして了承をいたしました。

そこで、これらの土地買収については前回も岩間委員から指摘をせられたように、非常に大都市の場合は困難が伴うのではないかと、そうして最終的にもしいけなければ土地収用法でやる

で、こういう國家のだんびらを振りかざして、そうして住民の権利というものがそこなわれるおそれがあるしなにか、こういう点を岩間委員が指摘をしておつたんでありますが、さうなことは私はない、十分にお話し合ひでやるものだと、この理解をしておられるのでありますが、立案者の当局としてはどうお考えになつておられるか、御答弁をお願いしたい。

○政府委員(國友弘康君) さようでございませう。十分にその付近の住民、その他地方公共団体と連絡をとりまして、遺憾のない措置を講じたいと存じております。そのことはまた自動車ターミナルの設置を促進するゆえんでもあると存じますので、そういう方向にやつてゆきたいと存じております。

○相澤重明君 次に、お尋ねをしたいのは、大都市の場合は路面のターミナルよりもむしろ地下のターミナル建設の方が希望が多くなるし、實際上そういう形にならうと思ひますが、その場合も、関係各省あるいは地方公共団体と連絡をとり、そうして地方公共団体でやれない場合でも、個人がこれを申請してもできるんだ、こういう点については確認をしてよろしうございませうか。

○政府委員(國友弘康君) その通りでございます。

○相澤重明君 そこで、私は最後にお尋ねをしておきたいと思ふんですが、この自動車ターミナル法が通つた場合に、国鉄との関係が出て参ります。で、国鉄は主として非常にいわゆる混雑の多いところの駅前等が中心にならうと思ひますが、そういうようなところで停留所を設ける、あるいはバス

ターミナルを作ることにならうと思ひますが、日鉄法の改正が今衆議院を通過して参議院にかけられておるわけでありまして、この中の条項を見ると、国鉄はターミナルにいわゆる投資をする、ことができるという点があるわけですね。で、私もが一番心配をするのは、現在の国鉄の経営実態からいって、必ずしも資金的に満足な状態にはない。むしろ、先日の本委員会においても自民党の石原委員が指摘されたように、国鉄は経営の合理化という名目によつて支線等においては管理所を設置して定員削減を行なつてゐる。鉄道を敷くときには大いに国会等あるいは地方公共団体の申請によつて、まあいやいやながら敷く、できるだけ地元負担を持たせると、こういうことをやつて、とにかく公共のためだといふことで鉄道を敷いたけれども、今度は自分のものになつてしまふというところ、できるだけ、地元民の不便といふことがあつてもかまわずに、いわゆる採算性といふか、経営合理化といふか、そういうような名前によつて人を實際に減らして、あまり住民のサービスのためにならぬようなことが行われつつある。これが管理所という問題になつておるといふことを石原委員が指摘したのであります。私もこういう点について、はまことに遺憾千万だと思ふのです。

また同時に、今、当院の委員会が審議をしておりまして、この志免炭鉱の払い下げという問題についても、私も、私としては、実に国鉄首脳部の考えとおることがどうも納得のいかないことばかりである、こういう点で国鉄事業についての質疑もすいぶん行なつたのであります。そういう實際には、内

部的にはほとんど経営合理化なる名前によつて、そしていわゆる不採算線、つまり採算の合わない線区というものをできるだけつぶしていつてしまふ。あるいはまた、志免炭鉱のようにもうかつておつても、これはもうレールが、商売でないから切り離すのだというふうな考え方を持つてゐる。反面に投資ができるというところは、すいぶん私もとしては理解に苦しむ点があるわけですね。しかしこれは、きょうは日鉄法案を審議してゐるのじゃありませんから、いずれ日鉄法の際に、私もはそういう点について十分検討をし、また意見を申し上げたいと思ふのであります。さういふ点については、むしろ公共のために必要なものであるならば、当然大蔵省もそれだけのいわゆる予算措置なり、あるいはまた運輸省との提携の中に援助もしていふんではないかと、こういう点を考えておられるわけでありまして、大蔵省と運輸省との折衝の中において、そういう点については遺憾のない措置がとられておるものかどうか、この点を一つ最後に確認をしておきたいと思ふ。

○政府委員(國友弘康君) お答えを申し上げます。国鉄との関係につきましては私触れませんが、大蔵省との折衝について申し上げたいと思ふのでございませう。この第三十一条に規定してございませう「用地及び資金の確保に関する措置」といたしましてこの第三十一条の条文を入れますことにつきまして、大蔵省と非常に、むしろ何年間かにわたる折衝をいたしまして、この三十一條をまとめ上げたわけでございます。この三十一條では私も私としてはまだ足りないと思つておりますが、大

蔵省としましては、個々のケースの場合には十分に話に応じようといふふうに申しております。ことに、出資等のことにつきましては、今後の予算折衝でまゐるのでございまして、これらにつきましまして、今後大いに研究いたしまして、大蔵省の方と折衝を重ねて、さういふ趣旨が通りますように大いに努力いたしたいと考えておる次第でございます。

○相澤重明君 以上の質疑に基きまして、私は地方自治法の精神を生かしていただくということが確認せられたと思ひますので、質疑は以上で終了いたしますが、精神としては、あくまでも、地方自治体の趣旨というものを生かせるように私はお取り扱ひをいただきたいし、あとで委員長からもしお許しがいただけるならば、この法律の改正は、一応修正といふことは私は提案をいたしません。付帯決議を提案をして、そして賛成をいたしたいと思ひます。一応質疑はこの程度で終了します。

○答覆要旨 今、相澤委員との質疑をこうずつと聞いておりました。自動車局長の答弁の中に少し前後と違ひがあるように私は聞いておつたのですが、その点を一、二お尋ねをしておきたいと思ふ。というのには、このターミナル事業というものは免許事業である。しかも、この免許を受けるようとして申請をするものは、個人でも地方公共団体でもよい。内容は資格要件を備えてりつぱにやれる情勢があればよろしい、というお話であつた。それはまあもつともだと思ふのだが、その際に、相澤委員の質問された地方公共団体は特別に扱ふのか、こういうことについては、地方公共団体は優先扱い、こういう

ふうな答弁をなされておるのだが、それは本改正案のどこに示されておるのか、一つ教えていただきたい。そういうところはどうも発見されない。

○政府委員(國友弘康君) お答え申し上げます。地方公共団体を優先扱いという条項については、規定はございません。先ほど御説明申し上げましたように、免許基準の適用の際には、たとえ第五條の第一項第四号に「当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するもの」というようなことに基づきまして、先ほどのように申し上げたわけでござい

ますが、根本的に申しまして、地方公共団体の積極的な推進というものがなければ、こういう自動車ターミナルは円滑な運営及びいいターミナルができないのではないかと考えておりますので、そういう法律規定以前の関係として申し上げたわけでございます。

○桑谷要君 まあ今の説明で、前段の言葉の足らなかつたことは修正されたと思うのですが、前段の最初に言われた言葉でいうと、地方公共団体が個人の申請よりも優先するという印象を与えたと思うのですが、あとで速記録を讀み直していただきたいと思う。

そこで、明確になりましたから、以上で質問を終わりたいと思うのですけれども、相澤委員の後段の方の質問に対しては、もとに戻つて、今言つたような話をされておるんだが、やはりそれは与える影響が非常に大きいと思うので明確にしておきたいと思つて今質問をしたわけですが、法律以前の問題を説明する場合には、相当慎重にやつてもらいませんと、この地方公共団体等が、この事業は自分たちがもうきめられたんだ、こういう印象を強くすると

思ふので、十分一つ御注意願いたいと思ふ。

○委員(大倉精一君) 委員の異動について御報告いたします。

西田隆男君が辞任、その補欠として苦米地英俊君が選任されました。

○委員(大倉精一君) ほかに御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員(大倉精一君) 御異議ないと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のおありの方は賛否を明らかにして順次御発言を願います。

○相澤重明君 先ほどまでの質疑で明らかになつたのでありますが、私は、この法律が施行される場合に、地方のいわゆる公共性ということにかんがみて、その整備をすることは非常にけっこうなことだと思つており、従つて法案自体については賛成をいたしたいと思つておりますが、具体的な事項について付帯決議を提案をして賛成をしたいと思つておりますが、もし皆さんの御賛成がいただければ、付帯決議を申し上げて御了解をいただきたいと思ふ。

○委員(大倉精一君) 相澤君の付帯決議を御発言願います。

○相澤重明君 それでは、自動車ターミナル法案付帯決議案

政府は自動車ターミナルの公共性にかんがみその整備を促進するため、国有及び公有地の貸付並びにこれらの地下占用等につき特別の配慮をするともに財政援助及び税の減

免につき適切な措置を講ずべきである。また必要に応じバスターミナル事業を経営する特殊法人の創設についても早急に検討すべきである。

なお、本法の施行に当つては関係地方公共団体の意見を十分に反映するよう留意すべきである。

○委員(大倉精一君) ほかに御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員(大倉精一君) 御異議ないと認めます。

改正を行いました。その機構改正を行なつた際に、管理局というものを設置したのでありますけれども、この鉄道管理局の設置の場所が、実際に国鉄の運営上最も必要とするところに管理局設置ができたのか。それから国鉄自体としては最も必要と欲するところに管理局がでないでしまつて、いわば政治的圧力が加えられて余儀なくできたと思われるような節もあるのですが、これらについて率直に国鉄当局の見解を最初にもう伺ひをしたい。

私は、日本国有鉄道が国民の期待にこたえて将来完全な輸送の体制を作り上げ、りっぱな国鉄としていくためには、率直に国会の場を通じて、国鉄のあり方というものを国民にも知つていただき、単なる政治圧力等に屈して機構を作られてしまつたということであつては、私は完全な国鉄としての運営はできないと思つて、この際、重要な法律案の一部改正が出されたのでございませうけれども、それ以前の、いわゆる国鉄の将来に向つての方向、基本的な態度、この点についてまず最初にお伺ひをしておきたいと思ひます。

○委員(大倉精一君) なお説明員として国鉄副総裁の小倉俊夫君、総裁室文書課長谷伍平君、政府委員として中馬政務次官、山内鉄道監督局長、八木国鉄部長が出席されております。

○説明員(小倉俊夫君) お答えいたします。現在の支社になります以前は、総支配人でございまして、昭和二十五年の八月に改正いたしましたのでございまして、そのときにはGとHの指導がございましたために、必ずしも国鉄

改正を行つた。その機構改正を行なつた際に、管理局というものを設置したのでありますけれども、この鉄道管理局の設置の場所が、実際に国鉄の運営上最も必要とするところに管理局設置ができたのか。それから国鉄自体としては最も必要と欲するところに管理局がでないでしまつて、いわば政治的圧力が加えられて余儀なくできたと思われるような節もあるのですが、これらについて率直に国鉄当局の見解を最初にもう伺ひをしたい。

私は、日本国有鉄道が国民の期待にこたえて将来完全な輸送の体制を作り上げ、りっぱな国鉄としていくためには、率直に国会の場を通じて、国鉄のあり方というものを国民にも知つていただき、単なる政治圧力等に屈して機構を作られてしまつたということであつては、私は完全な国鉄としての運営はできないと思つて、この際、重要な法律案の一部改正が出されたのでございませうけれども、それ以前の、いわゆる国鉄の将来に向つての方向、基本的な態度、この点についてまず最初にお伺ひをしておきたいと思ひます。

○委員(大倉精一君) なお説明員として国鉄副総裁の小倉俊夫君、総裁室文書課長谷伍平君、政府委員として中馬政務次官、山内鉄道監督局長、八木国鉄部長が出席されております。

○説明員(小倉俊夫君) お答えいたします。現在の支社になります以前は、総支配人でございまして、昭和二十五年の八月に改正いたしましたのでございまして、そのときにはGとHの指導がございましたために、必ずしも国鉄

改正を行つた。その機構改正を行なつた際に、管理局というものを設置したのでありますけれども、この鉄道管理局の設置の場所が、実際に国鉄の運営上最も必要とするところに管理局設置ができたのか。それから国鉄自体としては最も必要と欲するところに管理局がでないでしまつて、いわば政治的圧力が加えられて余儀なくできたと思われるような節もあるのですが、これらについて率直に国鉄当局の見解を最初にもう伺ひをしたい。

私は、日本国有鉄道が国民の期待にこたえて将来完全な輸送の体制を作り上げ、りっぱな国鉄としていくためには、率直に国会の場を通じて、国鉄のあり方というものを国民にも知つていただき、単なる政治圧力等に屈して機構を作られてしまつたということであつては、私は完全な国鉄としての運営はできないと思つて、この際、重要な法律案の一部改正が出されたのでございませうけれども、それ以前の、いわゆる国鉄の将来に向つての方向、基本的な態度、この点についてまず最初にお伺ひをしておきたいと思ひます。

○委員(大倉精一君) なお説明員として国鉄副総裁の小倉俊夫君、総裁室文書課長谷伍平君、政府委員として中馬政務次官、山内鉄道監督局長、八木国鉄部長が出席されております。

○説明員(小倉俊夫君) お答えいたします。現在の支社になります以前は、総支配人でございまして、昭和二十五年の八月に改正いたしましたのでございまして、そのときにはGとHの指導がございましたために、必ずしも国鉄

改正を行つた。その機構改正を行なつた際に、管理局というものを設置したのでありますけれども、この鉄道管理局の設置の場所が、実際に国鉄の運営上最も必要とするところに管理局設置ができたのか。それから国鉄自体としては最も必要と欲するところに管理局がでないでしまつて、いわば政治的圧力が加えられて余儀なくできたと思われるような節もあるのですが、これらについて率直に国鉄当局の見解を最初にもう伺ひをしたい。

私は、日本国有鉄道が国民の期待にこたえて将来完全な輸送の体制を作り上げ、りっぱな国鉄としていくためには、率直に国会の場を通じて、国鉄のあり方というものを国民にも知つていただき、単なる政治圧力等に屈して機構を作られてしまつたということであつては、私は完全な国鉄としての運営はできないと思つて、この際、重要な法律案の一部改正が出されたのでございませうけれども、それ以前の、いわゆる国鉄の将来に向つての方向、基本的な態度、この点についてまず最初にお伺ひをしておきたいと思ひます。

○委員(大倉精一君) なお説明員として国鉄副総裁の小倉俊夫君、総裁室文書課長谷伍平君、政府委員として中馬政務次官、山内鉄道監督局長、八木国鉄部長が出席されております。

○説明員(小倉俊夫君) お答えいたします。現在の支社になります以前は、総支配人でございまして、昭和二十五年の八月に改正いたしましたのでございまして、そのときにはGとHの指導がございましたために、必ずしも国鉄

本条は、日本国有鉄道の投資について規定したものであります。現在、日本国有鉄道が投資しております事業は、

次に、第十条関係について申し上げます。本条の改正は、理事の定数増加

期日を政令で定めることにいたしてありますが、これは日本国有鉄道が支社制を強化する準備等もありますので、公布の日から六カ月をこえない範囲内とした次第であります。

以上、簡単にございますが、内容について御説明を申し上げます。

きわめて必要でございますが、また、非常に事務的に慎重を要する点もございますので、ぜひ——あるいは多少日時を要するかと思いますが、十分に研究の上、是正して参りたいと思います。今まで国鉄に各方面の地元の方から陳情が非常に参っておりますので、

活動ができるという態勢にいく方がよろしかろうというところで、新潟と広島と四国には支社を設置したいと考えております。ただし、理事は定員がございませんで、職員の支社長ということに相なりますが、権限その

他の扱いは現在の六支社と同様に考えて、またそういう取扱いで参りたい、こう考えております。

○榮谷要君 大体九支社の構想を発表していただいたわけですが、昭和二十五年の改正のときには、三段階制を二段階制にするというところで機構改正を行なったと思うのですが、ところが過去の国鉄は、三段階制を改正によつて二段階制にした。ところがやはり歴史は繰り返すもので、十年たつたら今度は三段階制に移す。やはり昔の国鉄の機構がよかったというふうに今日では考えられると思うのです。いたずらに私はむだな経費を国鉄に使つてきたと思うのですが、この九支社制が完全に行われる体制ができるのは、大体今ごろからどのくらいの見通しに立つておられますか、それを一つお聞かせをいただきたいと思います。その九支社ができた場合に、先ほど副総裁が御答弁になりましたような、将来の方向としては、国鉄が真に必要とするところの機構を設置する、これには、率直に申し上げて、国鉄が自信を持って、いわゆる總裁が常日ごろいわれておりますように、もちは屋はもち屋だ、こういう態度で、第三者の、鉄道の経営の実態も知らないような人たちが、ただ単にその地域的な代弁者として、時の権力をかさに着て、国鉄に圧力を加えるというふうなばかげたことを行い得るといふと、ほんとうに国鉄の将来のあり方について、やはり前回の悔いを残したような実態になると思う。そういう問題をねのけて、勇気をもって、将来の国鉄はこうなければならぬというしっかりしたものをぜひ一つ御当局において打ち出してもらいたいと思うのです。

すが、かような構想につき、かつまた、決意につき、一応お伺いしておきたいと思う。

○説明員(小倉俊夫君) この新潟と広島と四国を支配にいたしますにつきましては、四国はこれは一つの島でございまして、この島の中の輸送機関の改善強化ということでもとまつておりますが、広島と新潟につきましては、私も考えておりますのは、新潟は裏縦貫線の強化、それから広島はやはり山陽線の強化ということを念頭に置いていかなければならぬと存じます。が、そういうことをいたしますについては、先ほどのやはり局のあり方ははつきりいたしませんと、徹底した改善ができないというところで、先ほど申し上げましたように、局のあり方につきましてはせつかつ時間をかけていただいて、十分検討をして成案を得る、それにはたまたまの御注意の通りに、私も国鉄のためばかりでなく、また国家のためにも冷やうな心持で、また腹を持ってのぞみたいという決意は持つております。ただし、それとらみ合せて、新潟の支社及び広島支社を将来育成して参りたい、こう考へておりますので、全体の国鉄のあり方ということが根本的にきまっております。やはり局制度の検討をいたして、その成案を得た後にしっかりとした全体のものまの構想ができる、こう考へております。

○榮谷要君 この改正案の第一項は、十名までの理事者を十六名にすること、現在ある支社の支社長さんを理事にすること、それで、それに対して構想は九支社制をお考えになつておる。そうすると、三支社の支社長さんが理事にならぬと私は思うのです。が、こういう改正の際に、六名でなく、九名をふやしておくとどうお考えをお持ちにならなかつたのかどうか。かつまた、支社の権限を拡充していくといういわゆる中央集権を地方分権にしようというところで、けつこうなおおの上に立つておるのだが、お三方が理事になれないというふうなことになると思うのですが、この点はどういうようにお考えになつてこのような改正案をお出しになられたか、その点も一度お聞かせ願ひたい。

○政府委員(山内公敏君) この理事の定数増加の場合に、ただいま御指摘になりましたように九支社制になることも一応考えたわけでございますが、定数増加というものは、なかなか他の関係のものもふやすといふことでも相当問題があつたわけでございますが、それ以上になつて政府間で意見がまとまりませんので、一応この六人でスタートして、将来新しい制度ができてからまた考へるということにいたしましたわけでございます。

○榮谷要君 どうせ国鉄当局からの発言ではなくて、監督局の発言になると思つたので、それから引つかけてみたんですが、そんなことで国鉄の将来のりつばな経営をやらせるような実体が作り得られると監督局長思つておられるのかどうか。すでに三支社を作ろうとするのに六名だけ理事にして、三名は理事でない支社長だ。しかし、支社長ともなれば、理事会にオブザーバーで出席する何かしなければならぬでしよう。六名いるのだつたら九名やつてもいいじゃないか。そこでお伺いしたいのは、運輸省が大蔵省と折衝なさつたときに、理事をふやすことは経費がかかることだといふようなことで、大蔵省のたいふ反対を受けたというのだが、大蔵省の言つたことを率直にそのまゝ一つ聞かしていただきたい。

○政府委員(山内公敏君) 実は、予算のときには、まだわれわれの方の法律案が固まつておりませんので、かつまた、この理事をふやしても、支社を作りますのに相当準備期間が要するといふことで、予算がはつきりどの程度のものであるかという見通しがつかないので、一応職員給に組んでおいたわけでございます。予算がきまりましたから、この法律案がまとまりましたので、いろいろ折衝をいたしたわけですが、いろいろの折衝の点はさう大きな問題ではないわけでございます。現在職員でありまして理事になる差額だけでございまして、職員給の中から移しかねないといふことで、大きな問題ではないわけでありまして、ただ現在五人以上十人という数を一挙にふやすといふことは相当難色を示しまして、現在のように十一人ないし十六人というところに話し合ひをしたわけでございます。

○相澤重明君 関連質問。今の答弁を聞いてみると、給与の面では大したことがないからといふことが言われていてるわけですが、大したことがなければ、この法律改正の趣旨からいけば、できるだけ地方に権限を拡大強化して、地方の輸送緩和をはかる、あるいはまた職員の数率を増進するといふようなことに考へて立案されたと思うのです。が、大蔵省が大した金額でないといふ

よりなことでも、なお難くせをつけ、けちをつけるというのには、實際上の問題として、次にこの支社制というものを増加するといふ見通しを持たなければ別ですが、見通しを持つていふことで折衝したかどうかといふことを、私は一つその前段、前の方で聞いておきたい。支社制といふものをさらに増加するといふことで、さういふお考えを持つておつて、今の理事といふものは、今まであつた既設の支社だけを理事にするのだ、こういう考へでおつたのか、その点はいかがですか。

○政府委員(山内公敏君) われわれが大蔵省に話した場合には、五人以上十人以上といふものを、実は十人以上二十人以上といふふうに、実はラウンドにいたしました。交際のしたわけでございます。当時はまだ三支社を作るといふことが十分まだ固まつていませんでしたが、さういふ可能性は十分あるといふことも考慮に入れました。少し、理事はこの二十人以上といふ、以内が一番大きな問題でございますので、さういふ話し合ひをいたしたわけでございますが、いろいろ詰めていきましましたところ、現在の支社が六人であるから、一応スタートにおきましては六人といふことで話し合ひをせざるを得なくなつたわけでございます。当初におきまして、三社といふものが大体できるという考へのもとに話をいたしておつたわけでございます。

○榮谷要君 鉄監局長の答弁の中に、予算は大したことはないといふのが、新聞によると、この問題については今年には要らなくても、将来の方向としては金が要るのだからといふことで大蔵省が難色を示したといふことが新

聞に載つておつた。そこで、政務次官に聞きたいのだが、大蔵大臣と折衝したかしないか。特に、政務次官は大蔵大臣とは非常に御懇意だと拝聴しておるのだが、政務次官がどれだけ努力をされて大蔵大臣を説得させるように努力されたか、それを聞きたいこと、それが一つ。それから大蔵大臣は、御存じの通り長い国鉄のろくをばんで今日地位を築き上げたのだから、国鉄に対しては今の大蔵大臣はどのくらい理解を持ち、協力態勢を今日しようと考へておられるか、その点くらいは政務次官として当然打診をしておかないか、これを一ツ政務次官にお尋ねをしておきたい。

○政府委員(中馬辰雄君) 国鉄当局あるいは運輸省の事務当局においては、しばしば大蔵省に対して日本国有鉄道法の改正について折衝をされておつたのであります。ところが、大蔵省事務当局においては、ただいま柴谷先生の方から御質問がありました通り、なかなか固い決意がございまして、この支社制度の強化については理事の人数をふやすというについては相当な難色を示しておつたように思われます。そこで、私も大蔵大臣に對しまして、前後二回であつたと思ひますけれども、一つ大臣の方から大蔵省事務当局に對して、非常にあなたの部下が強い、運輸省の大先輩だから、これだけ一つ何とか認めてもらいたいということ、実は大蔵大臣の方から進んで大蔵事務当局に對して、その場合の説得されたいきざしは知りませんけれども、多分、大蔵大臣がやや天下りの

事務当局を説得されたものだろうと私も想像いたしております。ところが、その間、われわれは最後まで、新しくできるだろうと思はれておる支社にしても理事にしたらどうかといった意見と、これはまあ新しいからしばらく運転、営業、その他を勉強してもらつて、しかる後に適当な時期にそつて新しい三つの支社に對しては理事を充てたらどうかという二つの意見がございまして、実は大蔵大臣に對しましては、われわれが三つを新しく追加して持つていつたのではなくて、運輸当局としては、大蔵省の非常な御協力で支社制度を強化することができたのだからというので、実は私も三つ上げに持つていつたけれども、大蔵大臣がこれを割つたというのではなくて、大蔵大臣に對しては最初から、ともかく大蔵省事務当局の考え方は、支社制度を強化する、あるいは理事をふやすということに對しては絶対反対でありましたからして、そこで既存の支社の支社長を理事にするというところだけで実は大蔵大臣にはお願いをして、快諾を得たわけでありました。なお、大蔵大臣が運輸省や国鉄に對してどの程度に協力的であつたかというところは、今回の運輸省が要求いたしました予算案を見ていただければ十二分ではないかと思つたのであります。まだ、ほかに観光協会法、その他たくさんございましてけれども、予算の面については、少くとも今年の予算は、大蔵大臣の非常な御配慮があつたということ、私は直接折衝いたしまして、またお願いいたしましたから、十二分に感得し、また感謝をいたしておるところであります。

○榮谷要君 政務次官、率直に折衝の内容を打ち明けていただいてありがとうございました。そこで、おんぶすれば、また抱いてもいただきたという気持ちがあるわけ、政務次官のお力をぜひ拝借したいと思つて、一点あるわけ、この日鉄法の改正に伴つて、第二項でいわれる国鉄が、今度はターミナルができると投資をする。このことが今職員間ではいろいろに伝わつてゐる。国鉄が外部のいろいろな企業に投資のできる金があるなら、三公社、五現業で、国鉄だけ年度末手当が一銭もないという回答をしておる。それでは困るから、何とか一つ御配慮願へないか、こつこつと国鉄内部に起つてゐる。なお一つ、おついでと申し上げては大へん失礼だが、政務次官は、できれば大蔵大臣が在任中はせめてずつと次官をやつていただきたいと思つてゐる。そのような意味で名政務次官という名声を博されていただくために、ぜひ年度末手当を心配をしないでいただくということで、第二項は職員の感情も相当爽々とすると思つて、国鉄は赤字だ赤字だと言ひながら、よそにだいた金を出すじやないか、こつこつと感情が職員の間には伝わつておる。一つ、こつこつと、このこつこつと退治していただきたと思つて、政務次官のお力をお願いしたいと思います。次官に感謝しながら、次の質問に移りたいと思ひます。大体ターミナル法案ができた場合、第二項の投資になつてゐる。ターミナル自体の構造がわからない限りは、出資の額もわからな

○榮谷要君 現在の經理の実態から金が出せるのか、こつこつとことについて御検討はお済みになつておられますか、お済みでございましたら、御回答を願ひたいと思ひます。○説明員(小倉俊夫君) 日鉄法の改正によつて、限定した範囲で投資をさせていただきます。これは予算に計上するといふことが条件になつておるもので、三十四年度の予算には、出資は帝都高速度交通営団に對するものだけであります。この条文による出資、投資といふものは全然考へておりません。しかしながら、パスターミナルは、今後パスが発達いたしましたので、必ず各所にできるものと考へておるもので、そのときどきの規模に応じて、あるいは、さういふお仲間(の御意見等)によりまして出資の高、時期等を考へて参りたいと思つておりますが、現段階におきましてはさういふ出資は今のところ考へておりません。○榮谷要君 ターミナル法案は幾十分前に委員会を通過して、あす本会議を通過しますから、これはできると思ひます。さうなりましたら、三十四年度の予算には組み込まないじやないかというのだが、さて現実はそれができるといふ段階で、予算に組んでないから国鉄は金が出せない、こつこつとでは金が出せません。これはやはり準備費支出といふことで、それと別に政府の了承を得て、補正予算等でもかようなものは承認してもらつて負担しようといふお考えなのか、この点も一つお伺ひしたい。

○政府委員(山内公敏君) これは政府側におきまして立法いたしましたから、私から御説明を申し上げます。予算で定めるところにより運輸大臣が認可をするという非常に強い縛り方をいたしているわけでございます。と申しますのは、国鉄の性格からいいますと、無制限な投資といふことは適當でない。まず、やはり予算で国会の御承認を得た後に總括的な御承認を得、それから個々の場合には、運輸大臣が十分審査して認可するといふことが適當であるという趣旨で、実はこの投資は相当制限的にいたしているわけでございます。そこで、本年度の問題でございますが、そのために本年度は「予算で定めるところにより」とありますが、予算ではさういふものを要求してございせんので、本年度につきましてはいたさないといふことに考へております。それでも本年度さういふ必要があつたら困るじやないかといふのが今のお尋ねの趣旨であらうと思ひますが、あるいはさういふ点もございしますが、さういふ際には、ターミナルを作る場合には、国鉄がさういふことをなし得る、将来投資の可能性があるといふことであれば、来年度その計画を国会に提出いたしまして、国鉄の分の投資を認めていただきたということも可能であらうと思ひまして、この法律に書いたものを、われわれといたしましては、国鉄に誠実に実行していただきた、こつこつに考へておるわけでございます。○榮谷要君 わかりました。そこでこの三項についてお尋ねしておきたいと思ひますが、運輸大臣の権限を陸運局長にまで下げる、こつこつと国鉄法の

改正を行なつて、国鉄がどのような利点が生まれるか、これを一つお聞かせ願いたい。

○政府委員(山内公敬君) ただいま条文の中にもありますように、運輸大臣の認可を受けるものは全部理事会の決定事項になつております。ところが、地方におきまして臨時運行のバス、臨時に、たとえばお祭のときでございすとか、あるいは一カ月とか、非常に短期間にバスを動かす場合、一々これを本庁に持つて参りまして、運輸大臣の承認を得るといふ手續をいたしております。その仕事の性質上、非常に時間がかりまして、時宜に適當でない。臨時運行というものは非常に、ある程度いへば軽微なものでございまして、われわれの方の権限におきましても陸運局長に委任をしておるわけでありまして、そういうものは、その地方の交通情勢にマッチした輸送がすぐできるようにした方がよろしいという考えのもとに、陸運局長に権限をおろすとともに、理事会の決定事項からそういう主要なものを除くというところは、これは現実の問題でございまして、その方が国鉄にも便利であり、また、地方の便益にもなるという趣旨から改正をお願いいたしておるわけでありす。

○榮谷要君 国鉄バスのために非常にプラスになるということですが、そうしますと、従来は国鉄バスが盛んに観光客から申し入れを受けた。ところが市営のバスが全部出そろつてしまつて、この観光客の求めに応じられないというときに限りまして、国鉄バスが申請を行なつて大臣許可でもつて運行ができた。こういう形のものが、今度

は国鉄なら国鉄バスで、全部観光地まで行つてくれ、車両があいていいるからすぐ運行しなさいというところで、この手續を陸運局長にすれば、局長から許可がおりて運行ができる。いわば地方の特殊事情を織り込んだところの妙味ある運用ができる、こう考えるのであります。その際、やはりあれでございすか、私鉄バスが全部出そろつて、運転する車両がないという形態は依然として残つておられますか。そういうことはなく、申し込みを受けた国鉄バスがすぐ運行したい、陸運局長に申請をする、許可がおりて運行ができるという、迅速的確にできるような改正を少しお聞かせ願いたいと思ひます。

○政府委員(山内公敬君) それは二つの問題があると思ひます。御指摘のほかに民営バスが余裕があるのに、国鉄バスが申し込んででもできないということは、常にそういう団体貸し切りの輸送ができるということになるわけでありまして、これにつきましては、いろいろ観光バスの営業所の所在、その他で従前問題になりまして、現在でもそういう許可を受けて、永続的にでき得るところがございす。そういうところにつきましては、もちろん問題ないわけでありまして、現在ほかのバス会社が輸送に応じ切れない場合には国鉄バスが動かし得るといふものが、この法律の適用になるわけがございす。これらにつきましては、現在では法律違反のおそれはありませんが、実は非常に間に合わないものでありますから、現実には、現場におきまして処置をいたしまして、事後報告でもやむを得ないというふうに取り扱つております。

が、これではつきりと権限を委任すれば、形式的なそういう法律違反の状態もなくなるというふうになつてくれれば、これは結構です。

○榮谷要君 私は、全国を回つて見まして、非常に民間バスに乗るより、国鉄のバスの方が何か頼りになるような感じがするということ、ぜひ国鉄バスの運行をやつてくれというものを要望しても、なかなかそれが実現されなかつたというところで、かなり地方における国鉄バスに対する期待が、法律の制約を受けてまづかつたという意見がたくさんあるのです。そういう場合を配慮されてこの改正をやつたと思ひますが、いわば野放しということでもございせんが、今日まで制約されたものが取り除かれて、いわば国鉄バスの完全な運行ができる態勢ができ上つたか、こう僕らは見て喜んでおるのです。が、そういう内容でいいわけですか。

○政府委員(山内公敬君) そういう点につきましては、従来と法律上のあり方、許可の仕方というものは変つていないわけがございす。ただ、陸運局長が、権限をいたしまして言い得るために、実情が十分把握できる立場にあるのではないかと。そうなりまして、ただいま御指摘のように、実はよく問題が起りますのは、経営者が受ける能力がないのに受けまして、急に受けられないこととなつたというよりなことがよく問題になるわけがございす。そういうことは、もちろん陸運局長は十分取り締つて、そういうことのないようにしなければならぬわけがございす。が、もしもそういう場合の、輸送力のない場合に、陸運局長にそういう話が出れば、相当活発に行い得る可能

性は強くなつたというふうには、実際問題として行われ得る状態になるのではなからぬというふうには考えております。

○榮谷要君 もう時間も参りましたから、大体質問を終わりたいと思ひます。けれども、一項、三項の改正はむろん賛成をしたいと思います。二項についてもう少し明確にお答え願へば、これが賛成になるかもしませんが、一つ副総裁に最後に一点だけお尋ねしておきたいと思ひますが、先ほど申し上げた、政務次官の御協力を願つたのですが、やはり年度末の問題でございす。他の公社その他においてはなんぼか支出が行われるということをお願いしておりますが、国鉄は現実には一銭も出ないという態勢でございす。か、その点についてお聞かせいただきたいと思ひます。年度末手当の問題……

○説明員(小倉俊夫君) 実は御承知かと思ひますが、この三十三年度におきましては、急激な不景気がございましたために、旅客の方はほとんど、多少の赤字でございす。貨物の方で二百億近くの赤字が出まして、それで三月末の状態は、おそらく予算よりも百八十九億減少するのではないかと、こう考えております。

かたがたに経費の方にございまして、三十三年度において実施すべき仲裁裁定の人員費の増額その他が約百億をこえております。収入の方はそういうふうには渡つておりまして、三十二年度よりもあるいは少ないのではないかと。思われるような状態でございまして、かたがたの方では、ただいま申し上げましたように、いろいろな点で人員費の膨

張のために、三十二年度よりも相当ふくらんでおります。そういういたしますから、収支の決算はまだいたしてありませんが、ほとんど赤字か黒字かのすれになつておるような次第でございす。

で、こういうふうな情勢は、実は年度末におきまして、大体の趨勢がわかつておりまして、一般公務員に比較して業績手当が同額にはなかなか出せないような状況でございまして、年度末手当につきましては何か考へていただきたいというので、関係各省にすいぶんお願いをいたしまして、公務員同様にさしていただきたことは御承知の通りでございす。従ひまして、そのときに、年度末については決して無理はできないというふうな話で、いわば一応年度末については非常に金がないから、その場合には出すことが困難であるというところは同交の席上でも申し上げたわけでありす。現在やはりその状態は予想通りでございまして、年度末につきましては非常にまあ予算上の収入減、経費の増がございす。同時に資金繰りも非常にむずかしいので、まあ私も考えますれば非常に困難だということもございす。ただいまそういうことを引つくるめて同交いたしておるような次第でございす。

○榮谷要君 副総裁、三十二年度から三十三年度の移り変りをいたしますと、三十三年度の鉄道予算の審議をするときに、われわれは、まあ議事録をこらんになつていただければわかるのですが、三十三年度は神武景氣にあおられてかなり国鉄は増収をあげ得た。しかしこの神武景氣がいつまでも継続す

張のために、三十二年度よりも相当ふくらんでおります。そういういたしますから、収支の決算はまだいたしてありませんが、ほとんど赤字か黒字かのすれになつておるような次第でございす。

張のために、三十二年度よりも相当ふくらんでおります。そういういたしますから、収支の決算はまだいたしてありませんが、ほとんど赤字か黒字かのすれになつておるような次第でございす。

張のために、三十二年度よりも相当ふくらんでおります。そういういたしますから、収支の決算はまだいたしてありませんが、ほとんど赤字か黒字かのすれになつておるような次第でございす。

張のために、三十二年度よりも相当ふくらんでおります。そういういたしますから、収支の決算はまだいたしてありませんが、ほとんど赤字か黒字かのすれになつておるような次第でございす。

張のために、三十二年度よりも相当ふくらんでおります。そういういたしますから、収支の決算はまだいたしてありませんが、ほとんど赤字か黒字かのすれになつておるような次第でございす。

断をするわけでありませう。むしろそれ以前からしれない。そうなるというとは一体この管理施設というものは、単に設置の目的及び改善事項ということにここにあげておられますけれども、どうも自由民主党の石原委員が言うように、決して国鉄が地方の住民のためにいわゆるサービスのなり、あるいは国鉄の輸送力というものが十分に利用をされるというようにには私は考えられない。どうしてこういふようなことを、日本国有鉄道法の一部を改正するといふ考え方を相反するような管理施設といふものを強行しなければならぬのか、その理由を一つ私は明らかにしていただきたい。

○説明員(小倉俊夫君) 御承知の通りに国鉄は公益事業でありまして、公益を十分尊重して経営いたさなければならぬが、反面に企業性の発揮ということを各方面から御要求がございまして、国鉄は能率的に企業性を発揮していかねばならぬという御要請も強いのでありまして、それでは私どもは公益性を尊重すると同時に、やはりできるだけ経済的に合理的に企業を運営していかねばならぬと、こう考えております。それでこの管理所もそういう見地からできるだけ経済的に合理的に運用するには、こういうふうな一つの経営単位を設けて、無理でない範囲に管理者も職員も努力してその線区の経営を向上させていく、改善させていくということは、やはり国鉄が課せられた使命の一つであらうと存するのであります。ただしその場合でも極力公益性を阻害しないようにということは十分努めておりまして、それは旅客に限らず貨物につきましても

十分意を用いるように、留意するようにといいことは始終私どもから指令をしております。ことに閑散線区におきましては、できるだけこれをディーゼル・カーに置きかえるのが経営改善の最も大きな方法であるということで、従来ともあるいは今後モディーゼル・カーを優先的に配置して旅客公衆の御便宜をはかりたい、そういう面においてはサービスの向上を考えている次第でございます。

○相澤重明君 これは日本国有鉄道法の改正が昭和三十一年に行われた際にも、当時の運輸大臣が、国鉄の企業性とは何だ、国鉄の公共性とはどういうことだといふことを説明をしているわけですね。これは単に民間の団体ではなく、また商社会社のようなものでもない、いわばこれは政府機関である、全額出資のいわゆる政府機関と同等である。ただし公共性を持たせ、しかも採算性も持たせなければいけないから、公共企業体としての意味を持たせているんだ、こういうことを言っているわけですね。だから基本的な問題としては、あくまでも国鉄はいわゆる大衆のために奉仕する機関、国の輸送力の中心となると同時に、住民のいわゆる意思というものを尊重して、そのサービスに役立つ、これが国鉄の公共性でなければならぬわけですね。単なる民間の経営であつたりあるいは商社会社のようないふものでは、それは幾ら独立採算制だからといって、赤字だから人を減らそうとか、あるいはレールをはずそうとかいふことは、これは自由でしよう。しかし全額出資のいわゆる国の経営にかかわるべきもの、実際は国の経営なんです。だからそこに勤めてい

る職員といえども、公務員と同じような意味において、公共企業体という立場をとっているから、なるほど職員とか役員とかいふことになつてはいるけれども、これを法律の精神、公益性といふものからいけばちつとも違つていない。そうすると、いわゆるここに当時の日本国有鉄道法の経過を説明したのを、私は率直に読んでみましよう。「日本国有鉄道は、国が、国有鉄道事業特別会計をもつて経営してきた、鉄道事業その他一切の事業を営み、能率的な運営によつてこれを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、政府の全額出資によつて設立された公法上の法人である。従つて民法に規定するいづれの法人でもなく、また商法に定める商社会社その他の社団でもない。その資本が政府の全額出資によるもので、役員及び職員は、法令により公務に従事するものとみなされる。その予算の議決は国の予算の例による等、政府機関たる性格を有する。従つて一方、大いに企業性を持たせ、独立採算制による経営を強調しながらも、他方拘束を受ける面も多い。」これは決して単なる今のいわゆる独立採算制を強調するだけに陥つていふ考え方とは、非常に開きがあるわけですね。この趣旨でなければ、いわゆる採算がどうなるかといふことは見通しつかない、新線建設なんかはできるはずがない。ましてや新線建設すれば、どんな路線といえども、これは十年や十五年はやはり赤字になることは私どもは考えられない。現に国鉄路線のうちほとんどの八〇％は赤字路線、これはしかし国がいわゆる全額を出資している公共性のためであるから、い

わゆるこれは赤字でもやれる。これは赤字でいいないというならば、私鉄になるとかあるいは民営になるという、この前の調査委員会あるいはいろいろの意見の出るということはつきりしている。けれどもそういうことをしてはいけない、国の輸送力の中心である、こういうことが日本国有鉄道法として規定をせられていふ。その性格といふものは明らかになつていふ。そういう点からいけば、先ほど柴谷委員からもいわれたように、これはもうかるとかもうからぬといふことを口に出して、そうしてそのことによつて、いわゆるそこに働いている者の労働条件とか給与といふものを論ずべきではなくて、公益性のもとにどうするかといふことを私は考えていかなければならぬと思ふ。同時にまた同じように閑散線区がゆえの名前によつて、そうして企業性を発揮するのだからという先ほどの副總裁の答弁で、まあディーゼル化をやればサービスが向上するといふけれども、とんでもない、管理所を設けてどうして今までより以上のいわゆる住民にサービスができるか、これはできやしない。現実には荷物の取り扱いをするといふところ、これは荷物の取り扱いが自動車にゆだねるということになる、あるいは駅を統合するということになる、あるいは閑散区間も併合しなければならぬ、こういうような問題がたゞさん出でくる。こういう点を考えてくると、私は閑散線区がゆえに、支線なるがゆえといふようなことで管理所を十カ所も設けて、しかも日本国有鉄道法を審議しておる際に強行しようとしておる。特別な、先ほどは私は引例は

したのだけれども、石原委員の言うように、地元の住民によけいな混乱を起させておる。こういうことは私は法の制定の目的等から考えてもこれはとることはできないと思ふ。そういう点で、この前の委員会でもいろいろいふなトラブルを起さぬように、当面日本国有鉄道法が審議をされておる際には、こういう問題は一時ストップしろといふ、こういう石原委員の質問であつた、また私もそれに賛成したのだが、そのことに対して国鉄当局は、なおかつ強行しようとする考えでいるのかどうか、この点について委員会ですういふ強い職員の発言があつたことに對して、そういうことも考えられない、既定方針通りである、こういう考えでいるのかどうか。この点は一つ先ほど柴谷委員でないけれども腰を据えて答弁していただきたい。

○説明員(小倉俊夫君) この管理所の設置につきましてはいろいろ御批判もありますが、また一部誤解を受けている面もございます。それで先ほど申しましたように、私どもの指導としては、よく地元の方々とお話し合いをして納得をしていただいて、そして進行するようにいふことを指令いたしております。この管理所でたとえば貨物扱いをいたさないといふことになりましても、その運送店に受託の店を存置させますとか、あるいは配装区域を荷主さんの配装を上げないで広げるとかいうふうな工夫をいたしまして、もちろん旅客につきましては出札、改札は、駅員を配置いたしませんときには出札も改札も省きますが、そのかわりに自由に車内に入つて車内で切符を買つていただくということで、できる

だけサービスの低下はいたさないように努めておりますが、また貨物駅を集約することによりまして、今度はその集約を引き受ける駅におきましては十分の予算を使ひまして、機械設備も受託の規模も大きくいたしまして、もちろんそういう場合には人員の増加も伴うと思いますが、片方ではそういう大駅の貨物扱いは特段に予算を入れてよくしていただきたい。こういうふうないい反面がありまして、国鉄としては、全体として旅客と貨物について、旅客はただいま申しましたようにディゼル・カーをできるだけ導入する、貨物につきましては大駅に機械設備をするとか、そういうふうなことで、全体的に見ましてサービスの向上、経営の改善ということをしていきたいと思ひます。しかし重ねて申し上げたいように決して無理をしてはいけないう、よく地元の方と御相談の上御納得をいただいた上で進めるように、という指導方針でございます。

それからたびたびお話がございまして、福島の指令電話につきましては、これはまだ具体的に進んでいるわけではございません。

○相澤重明君 副総裁が地元の人たちとよく相談をして無理をしない、こういう点で私も一応その趣旨を承わっておりますが、一例ですが、この十八線区十五カ所の管理所を設けて定員はどのくらい減らすつもりでおつたのか、御答弁いただきたいと思ふ。

○説明員(小倉俊夫君) まだこれは支社の計画でございまして、ただいま従来の管理所設置前の定員と設置後の定員が手元に出ておりませんので、これは至急調べて御返事いたしますが、

またこの管理所を置きまして、あるいは業務量の少ない駅の定員を減らし、決してそれを免職にするというよりなこととはございせん、それは本人の希望する所へ別に手当も払いまして配置転換をいたしまして、所によりまして今までのいなかの駅の勤務であつたが、今度は大駅の方の都会地に勤務所が移るといふことで喜んでゐる職員も相当ある、というふうに関いてある次第でございます。

○相澤重明君 あとの方のことは聞かないこととしておきますからいいのですが、そんなことを言つて地方の住民の人たちに話したら、またこれは大へんな反響を国鉄は受けるわけですか。

そこで次にお尋ねをしておきたいのは、国有鉄道の職員は国鉄に常時勤務する者で、役員及び二カ月以内の臨時雇用者を除いた者である、こういうことになつてゐるわけですか。そこで日鉄法改正では理事の定数をふやすといふことになつてゐるわけですが、理事の定数をふやした場合は役員の給与総額は幾らになるか、それから職員の給与総額は幾らになるか、職員の給与総額は幾らになるか、いま一つは二カ月以内の臨時雇用者といふものはどのくらい現在いるのか、その総額は幾らになるか、こういう点を資料として私は提出をしていただきたい。それは資料として提出したいと思ひますから、一応日鉄法についてはこの程度でございまして、

この際一つ緊急に私は御質問を申し上げたいことがあるわけですが、それは過日、こども号が列車遅延をしたこと

を新聞紙上で拝見した。しかしいまだかつて特急が四時間、五時間というようにおくれたといふことはあまり聞かなかつたのでありますが、それも、しかもまたこども号というのには国鉄が持つて、とにかくアップルして、いわゆるまあ代表的な私鉄のものだと思ふのです。それがこの新聞によりますと何かの事故によつて時間が大へんおくれた。こういうことになつてゐるのです。が、運輸委員会もたびたび聞かれるのでありますが、いまだかつてそういうことに対する報告が運輸当局からない、少くとも、いつも私どもにこういう運輸関係については運輸当局では率先して、事故があつた場合には報告する義務がある。にもかかわらずその報告を怠つてゐることはまことに私は遺憾だと思ふ。それは国鉄が運輸省に報告をしないのか、運輸省が国鉄当局にそういうことの報告を求めないのか、そのいずれであるか、これは私は明らかにしてもらいたい。

それから第二の問題は、これは私は技術面の人に聞いたわけでありまして、こども号の車体がスピードを出すためにレールと非常に間隔が少い。こういう関係で、こども号は、あれは実は技術的に見てもつと改造をしなければいけないのじゃないか、こういうことを私は他の部面から聞いたわけでありまして、国鉄当局並びに運輸省としては、国際的な特急といふことで、こども号は宣伝をされてゐるわけでありまして、そういう点について今日お取り調べになつたことがあるのか、それともまた車体の改造等の問題についてお考えになつておるかどうか、こういう点についても、私はこの点につ

いては技術家じやありませんから、当局から一つ答弁を求めておきます。

それから第三の問題としては、いずれ東海道の新幹線計画ができて、そして夢ではないけれども、とにかく東京―大阪間を二時間か三時間で飛ばしたい。こういう計画が国鉄当局、運輸当局にもあろうと思ふ。その場合のいわゆる車面の構造の問題が、今言つたスピードアップには非常に関係してゐると思ふ。そういうようなことも現在着々と整備されつつあるのか、それともまたそれはいづゆる車体構造等については現在まだ考へておらないで、ただ幹線計画だけをしておるといふのか、この関連について一つお答えを願つておきたい。もしわかれば、できるならば一つの構想でけつこうですから、幹線の作り方とそれからその上を走らせる車体の構造、こういうものについて、一つ資料を提出していただきたい、こう思ふのです。以上三点についてお答えをいただきたいと思ふのです。

○政府委員(山内公敏君) こどもの事故につきましては、特別な列車でありますので、御報告がございましたことはまことに申し訳ないと思つております。技術的な面につきましては、また国鉄でも調査をいたしておると思ひますが、その点につきましてはまだ運輸省でも明らかにいたしておりません。

第三点の東海道新幹線の問題につきましては、御指摘の通り、交流電化のもつと画期的な車面を走らせるというところでございまして、これは単に車面だけではなく、路線、勾配、あらゆる点につきまして、世界におきまして最も新技術を取り入れ、さらにそれに国鉄の技術陣を総動員いたしまして

て、最も優秀な技術を発揮すること、で、将来は特別な組織も持つて研究に當るべく、今準備をいたしております。何分にもまだ三十四年度より早く着工をするという段階でございますので、最終的なまだそういう車面というよりなものについての構想もこれからであらうと思ひますが、あるいは国鉄の方でもある程度のものであるかもしれませんが、運輸省はまだ十分なそういう報告は聞いておりません。将来必ずわれわれも一緒になつてそういうものを検討すべく準備をいたしております。

○相澤重明君 国鉄当局から答弁して下さい。

○説明員(小倉俊夫君) こども号の事故につきましてはまことに遺憾だと思つております。ただいま鉄道監督局長からの御答弁のように、その原因につきましては詳細に調べております。ただ現段階で、推測の域を脱しないのではございまして、あるいは掛川―袋井間におきまして何か伝導物体が主要回路に飛び込んだのではないかと、そのためにショートいたしました、それがあいにこのことに前部と後部の両方のモーターに作用いたしました。両方が参つてしまつた。こどもは片肺でも動けるだけの性能を持っておりますが、両方ショートいたしましたために、ついああいうふうなことになると思ひます。いろいろ対向の列車をとめて、救護の手配も応援も頼んだのでございまして、とにかく乗務員にいたしましては、少しでも推進をしていきたい、何とかして動かしていきたいというところ、いろいろ努力しまし

て、そういうようなことがおくれた原因になつておるといふように推測で聞いている次第であります。しかしこれはまだはつきりしたことはございませんで、調査が完了しましたならば御報告したい、こう思つております。

それから東海道新幹線の車両はこれは非常に画期的なスピードで走りまゐる、車体の安全度もあるいは快的度もいろいろな点から十分検討いたさなければならぬと考へておりました。ただいま鉄道監督局長のお話のように、運輸省の御指導御援助を得て十分研究していきたい、こう考へておりますが、国鉄におきましては、三十二年度におきまして車両設計事務所というものを特設いたしまして、ここでのいろいろな車両の改善向上を専門的に研究いたしております。なお技術研究所におきまして、車体と線路との関係その他いろいろな点でございいたしますので、研究を重ねておる次第でございます。なお設計でもできましたならば、できるだけ試作品を作つて試験をして参りたい、こう考へております。

○相澤重明君 第一点の質問の国鉄職員の数、給与総額それから二カ月以内の臨時雇用の数及び給与総額、それから役員の数及び給与総額、こういうものを資料として御提出を、これは委員長において確認をしておいていただきたい。

それから次に、こたま号の事故が起きたその結果は今御報告をいただいたわけですが、その結果現在の車体構造上からいつて今後なお検討する必要があるか、お考えになつておるかどうか。私は先ほど他の人から技術的に聞いたわけ

でありましたが、そういう点国鉄当局はまだ何もお考えになつておらないのか、この点御答弁が漏れておりましたのでその点も一つ運輸当局のもしお考えがあつたらお答えいただきたい。

それから第三の点についてのお話でございますが、この際一つ国鉄の今までの仕事のやり方からみてちよつとお尋ねをしておきたいと私は思ふのであります。車両設計事務所が設けられ、あるいは鉄道技術研究所で研究されておるというのだが、その研究が一応できた場合にこれは民間の車両会社に試作を委託するの、国鉄の工場でこれを試作するの、また将来そういうものを国鉄でやろうという計画があるのか。この点は非常に大事なことでありますから一つ構想だけで結構でございます。いづれこれはまだ固まつておらないと思ひますからおわかりになつたらお答えいただきたい。

○政府委員(山内公敏君) こたまの車両そのものに欠陥があるのではないかと、いふお尋ねでございますが、ただいま副總裁もお答えいたしましたように、現在まだ事故の原因というものを調べるわけでございます。それを十分調べました上で車両の本質的な欠陥からくるものであればもちろんこれは改造をしなければならぬわけでございますが、また今お話のありましたように、外部から何か入つて事故が起つたといふことであれば、それは車両そのものの欠陥でもないわけでございます。要はその事故の原因と車両との関係を究明することが大切であるといふことで、われわれ監督官庁におきましても、その事故の究明につきま

して技術者に命令しておるわけでございます。それから車両の試作の問題でございますが、それは将来のまた問題でございます。いづれが最も適當であるかといふことを十分勘案いたしまして、国鉄も研究の上で民間がいかに自分のところがいかに、ということを決していただけるであらうと思ひます。運輸省といたしましては、その構想がまだはつきりいたしておりませんので、この段階でどちらがいかにということをもまだ申し上げるのも適當でない、かように考へます。

○委員(大倉精一君) 別に御発言もなければ、本日はこの程度にとどめます。散会いたします。

午後四時二十三分散会

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国内旅客船公同法案(予備審査のための付託は一月二十九日)

三月五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案(衆)

たりになりますから、政務次官はしつかりやつて下さい。

○政府委員(中島辰雄君) これは当然のことでございます。鉄監局長の方からまたお答えがあると思ひます。

○政府委員(山内公敏君) そういうことは全然考へておりませんので、不用意に発した言葉でございますが、ただいま御説明いたしましたように、国鉄内に新幹線をやる部局を作つてやるといふだけの、大きな意気込みをもつて進んでおるといふことを申し上げたわけでございます。

○委員(大倉精一君) 別に御発言もなければ、本日はこの程度にとどめます。散会いたします。

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国内旅客船公同法案(予備審査のための付託は一月二十九日)

三月五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

第三条を次のように改める。

(国の給付の特例)

第三条 国は、左に掲げる場合には、この法律の定めるところにより、給付を行ふものとする。

一 海難の発生に際し、前条の場合を除き、海上保安官が当該海難の救助の職務を執行し、又はこれに協力援助を求め、職務に相当と認められる場合に、職務によらないで自ら当該救助に当つた者が、そのため災害を受けたとき。

二 海上における殺人、傷害、強盗、窃盗等人の生命、身体又は財産に危害が及ぶ犯罪の現行犯人がおり、かつ、海上保安官がその場にいらない場合に、職務によらないで自ら当該現行犯人の逮捕又は当該犯罪による被害者の救助に当つた者(政令で定める者を除く)が、そのため災害を受けたとき。

第五条第一号中「海難救助に従事した者」を「海難救助又は現行犯人の逮捕若しくは被害者の救助に当つた者」に改める。

三月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、旅行あつ、旋業法の一部を改正す
る法律案（衆）

旅行あつ、旋業法の一部を改正する
法律案

旅行あつ、旋業法の一部を改正す
る法律

旅行あつ、旋業法（昭和二十七年法
律第二百三十九号）の一部を次のよ
うに改正する。

第九条第二項中「国債証券」の下
に「地方債証券その他運輸省令で
定める有価証券」を加える。

附 則

この法律は、公布の日から起算し
て三十日を経過した日から施行す
る。

昭和三十四年三月十四日印刷

昭和三十四年三月十六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局