

第三十一回 参議院運輸委員會會議錄第十二号

(一九九)

昭和三十四年三月十二日(木曜日)午後一時三十三分開会

委員の異動

三月十一日委員若米地英俊君及び前田久吉君辞任につき、その補欠として西田隆男君及び杉山昌作君を議長において指名した。

本日委員大和与一君辞任につき、その補欠として小林孝平君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

理事

委員

江藤 智君	植竹 春彦君	運輸大臣	永野 護君
成田 一郎君	平島 敏夫君	運輸大臣	細田 吉藏君
相澤 重明君	小林 孝平君	運輸大臣官房長	中道 峰夫君
	柴谷 要君	運輸省港湾局長	山内 公敏君
	松浦 清一君	運輸省鉄道監督局長	
	杉山 昌作君		
	市川 房枝君		
	川野 芳満君		
	關谷 勝利君		
	衆議院議員		

運輸省鉄道監督局長 八木 利眞君
運輸省観光局長 岡本 悟君
海上保安庁長官 安西 正道君
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 道副総裁 小倉 俊夫君

本日の会議に付した案件

○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(衆議院提出)

○旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案(衆議院提出、予備審査)

○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)

○特定港湾施設整備特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○理事(相澤重明君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の變動を御報告いたします。三月十一日若米地英俊君及び前田久吉君が辞任、その補欠として西田隆男君及び杉山昌作君が、本日大和与一君が辞任、その補欠として小林孝平君がそれぞれ選任せられました。

○理事(相澤重明君) 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を議題といたします。

本法律案は、三月十日、衆議院から

提出され、本委員会に付託されました。まず、発議者から提案理由の説明を願います。衆議院議員關谷勝利君。

○衆議院議員(關谷勝利君) ただいま議題となりました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につきまして、提案者を代表して提案の理由を御説明申し上げます。

現行法によりますと、犯人の逮捕の職務を執行中の海上保安官が、その職務執行上の必要により援助を求めた場合等、海上保安官がその場にいた場合に、これに協力援助した者の災害給付については規定がありますが、海上保安官がいけない場所、職務によらないで自衛的に犯人の逮捕または被害者の救助に当たったため災害を受けた者には、国より給付を受ける方法がありません。しかしながら、最近の海上における凶悪犯罪の増加の傾向にかんがみ、右のような事態の発生が予想されますが、このような場合、国といたしまして、これに對し療養その他必要な給付を行うことは、当然のことと存するものであります。この法律案はかような場合における国の災害給付を行うために現行法第三条を改正するとともに、これに伴つて所要の字句の改正を行おうとするものであります。

以上申し上げましたところが、この法律案の提案理由の概要であります。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) 慣例によりまして、質疑は次に譲りたいと思います。

○理事(相澤重明君) 次に、旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本法律案は三月九日衆議院から予備審査のため送付され、本委員会に付託されました。まず発議者から提案理由の説明を願います。衆議院議員川野芳満君。

○衆議院議員(川野芳満君) ただいま議題となりました旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

旅行あつ、旋業法は昭和二十七年七月公布、同年十月から施行を見たものであります。それまで自由営業でありました旅行あつ、旋業は運輸省または地方行政の登録制となり、しかも、その後三十一年五月の改正によりまして、本業に対する監督取締りはさらに強化されましたが、その間、業界の助長育成の面におきましては、いささか等閑に付されて今日に及んだ次第であります。本法により登録を受けました旅行あつ、せん業者は、全国で千五百件に及んでおりますが、その多くは中小企業でありまして、開業に当り、日本人のみを対象とする業者は最低一件につき五万円から最高二十万円まで、また外国人、あるいは日本人及び外国人をも対象とする業者は最低二十万円から最高五十万円までの営業保証金を供託しております。現在その額は全国で約八千万円に達しております。

この営業保証金は現金または国債証券に限られておるのでありますが、この供託にその他の有価証券をもって充てることができるならば、単に供託が容易となるのみでなく、利息の面におきましても少なからぬ差が生ずるのであります。この利子の差額のみをもちまして中小企業であります本業界といたしましては、企業の合理化に益するところまことに多大なるものがあるものでございます。

旅行あつ、せん業者の経営の健全化は、ひいては一般旅客に対する接遇の向上となり、健全なる旅行の発展に寄与するものと存じます。

この意味におきまして、お手元にお配りしてありますような改正法案を作成し、本国会に上程することとした次第であります。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申し上げます。

○理事(相澤重明君) 慣例によりまして、御質疑は次に譲りたいと存じます。

○理事(相澤重明君) 次に、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。

速記ちよつととめて。

○理事(相澤重明君) 速記つけて。

前回に引き続き、御質疑のある方は順次御発言を願います。

○柴谷要君 大臣が時間的に制約があるそうですから、先に御質問いたしたいと存じます。

問題はほかでもありませんが、委員会で従来しばしば問題になっておりまして、志免炭鉱の問題をめぐりまして、少しく国鉄機構改善という中でこの問題をあわせて一つ御質問いたしたいと思うのでありますが、大臣は国鉄当局から上申をされた志免炭鉱の問題については、国会の答弁は、国鉄の職場から分離することは認めるけれども、二つの条件を付して国鉄に回答をした。これは過日の委員会でも御説明をいただいたわけでありまして、その際私どもの質問に対して、譲渡とかあるいは売山という問題については二つの条件が整ったあとでなければ許可はしない、こういうまあお言葉があったと思ふのでありますけれども、今日日本国鉄から「志免炭鉱の皆様へ」という書面によりまして、大臣はすでに譲渡に關しての基本方針を支持されたということが書面となって参つておるわけです。これを見ますと、従来の委員会で御答弁をいただいたような内容と少しく違ふと思ふので、国鉄から志免炭鉱所は他に譲渡してよろしい、こういう御指示をすでになされておるのかどうか、まずこの点をお尋ねをしておきたいと思ふます。

○理事(相澤重明君) 答弁に先だつて、御出席の政府委員を御紹介いたします。運輸大臣永野護君、鉄道監督局長山内公敏君、国有鉄道部長八木利貞君、説明員として日本国有鉄道副総裁小倉俊夫君、総裁室文書課長谷伍平君であります。

○国務大臣(永野護君) ただいまの御質問は要点が二つあると思ふのであります。一つはごく具体的に申し上げますと、あの分離というものは、即そのま

まそれが譲渡ということであるかどうかというところだと思ふのであります。今のビラというのとは一体どういふことを書いてあるのかよく存じませんけれども、これは国鉄の当局者のあの私の通知に対する読み方と、私が申し上げております趣意との間には多少感覚のずれがあるのではないかと思ふのであります。私は志免炭鉱所がこのままではいかぬ、何らかの手を打たなければならぬといふことは、国鉄の当事者が考へているところと全く同様であります。国鉄は志免炭鉱所を自分の独力で経営すべきでないという点にはもう全く意見の狂いは少しもございません。しかしこの間私の一月に出しました、何と申しますか、あれは許可——どういふものですか、内約書といひますか、法律上の言葉はよく存じませんが、そこでは分離することは認めるといふことをうたつておるのであります。そこでそのときに私の考へておりますことは、分離しなければならぬといふことだけは、国鉄の当事者と全く意見は違わぬのでありますけれども、そのあとに結局は売却するということになるかも知れません。売却はいいけないとは決してうたつてないのであります。さりながら、その前に考へることがありやしないかといふことをいつておるのであります。従つて、分離の一つの形態であることはたしかであります。しかし売却だけだといふふうに——結局は売却になるかも知れぬけれども、今すぐ分離即売却だけだといふ前に考へることがありやしないかといふことを私絶えず申し上げておるのであります。申し続けてきておるのであります。その考へは今も変わりません。

つまり国鉄だけの経営とするといふことがいけないといふことにつきましては、国鉄当事者と私の間には全く意見の食い違いはないのであります。結局、総合開発をしなければ、だれがやってもいかぬという点も、意見はほとんどこれは政府当局と国鉄当局との間に意見が一致しているばかりでなくて、社会党の経営案でもやはりこれは総合開発すべきだといふこと言つておられるのであります。問題はその総合開発の形態であります。それで、實際問題といたしましては、国鉄が主体となりまして総合開発をいたしますことは、大蔵省というよりは国の財政計画の点でなかなか了承を得ることがむずかしいので、国鉄側があつた付近の山をみんな買ひまして、そうして大規模なる総合開発計画を国鉄がやるということとは法律的には可能ですけれども、實際経済的にそういう運営はできぬといひますと、ここに持分を持ち出合つてやるといふと、最初の投下資本が要りませんから、非常に実現の可能性の多い案がありはしないかといふのが、私の氣づきでありますけれども、これには立法措置を要します。従ひまして、その立法措置をいゆる超党派的問題なくできるというやうなことができないといふと、やっぱり仕方がありませんから、売却して民営中心に総合開発をしなければならぬと、こういうことになると思ひます。その場合の条件として私二つの条件を出しておるのであります。一つは、それは競争入札でなくちゃいかぬといふことと、それから従業員との間の了解が十分につかないかぬといふことを申し上げておるのであります。そこに多少の、だから

ニュアンスの差があるかもしれませんが、けれども、私の考へておりますことは終始一貫いたしております。

○柴谷要君 ただいまの御答弁によつて大臣の見解が明らかになったのであります。そこで私が再びお尋ねしたいことは、運輸大臣から譲渡に關しての基本方針が指示された、こうその文面に書いてあることは、少しく大臣の見解と違ふと思ふ。私は運輸大臣から分離に關しての基本方針が指示された書かれるのが妥当だと思ひますが、この二点についていずれが正しいか一つ。

○国務大臣(永野護君) これは三百代言的なことになるかも知れませんが、譲渡といふことは、どの意味においてもある意味における譲渡なんでありまして、新会社をこしらえてやりましても、これはやはり譲渡しなさいといひません。それはただいゆる競争入札も何もないのであります。持分譲渡するのですから、でありますから特定の、たとえば三菱なり三井なりに譲渡するのとは譲渡という形は非常に違ひますけれども、これも一種の譲渡であります。もう国有鉄道の財産目録から落ちるのであります。新会社に譲渡するのでありますから、だから広い意味からいへば、広義におけるやはり売却の中に入るとすると、ただで譲渡するのじゃないのでありますから、持分を出すにしても必ずそこに価格の評価といふものが加つて、それだけの評価で形の上からいへば新しい組織体から現金をもらつて、そうしてその出資をしたといふ形になるわけでありまして、でありますから、分離即譲渡と言つて必ずしも言えないことではないと思ひま

す。国鉄自体が経営するといふことは含んでいないのでありますから、だから、その売却という中に非常にニュアンスの違ふ二つの要素がありますけれども、広義の意味においては、分離即売却と言つて言えないことではないと思ひます。

○柴谷要君 大臣は、時間がたつといふたいぶ變つて来られるね。ちよつと不審の念を私抱いたのです。が、前回の私どもの質問に対して、分離に對しては国鉄に了承を与えたけれども、売却であるとか譲渡といふことについては、あらためて申請をして来なければ判こを押さない、委員会であなただけは言い切つてゐる。だから私は、生きた政治ですから、現実論をとらえて一つ見解を開きたいと思ふ。そこで、広義に解釈すれば、分離即譲渡といふ形が出てくるかも知れない。しかし、あなたの御答弁では、国鉄に對しては、単に売却だけではなくて幾多の方式があるとの間おっしゃつて、衆議院では、別に企業体を作つて経営する案などもあると、こういうお話もなさつておられるのです。だから、私の言うのは、あなたの真意もわからぬことはありませんけれども、一つ人心を迷わぬように、あなたの本質的なものをお尋ねしたいことは、分離即譲渡と、今日あなたはお變りになつておられるようだが、前の速記録をこらんといたしますと、われわれが指摘いたしましたのは、分離即譲渡ではないと、それにはもう一べん段階を経なければ譲渡にはならぬとおっしゃつておる、その点です。

○国務大臣(永野護君) その通りであります。少しも訂正の必要がないので

あります。分離、それはいわゆる譲渡であらうとも売却であらうとも、何ら私の許可権、認可権にはつきつていない。もう一ぺん必ず国鉄法に基いた具体的申請を出して、そうしてそれを私が承諾しなければ成り立たないのであります。でありますから、今私が分離を認可したといって、それは一つも、他日その売却なりどちらにしても、広義の意味の売却ですけれども、しますときには、具体的に私の承諾が要るのであります。分離ですぐそのあと何ら私の承諾が要らないというところではない。その売却に対する私の許可権には、一つもつきつていないといふことを繰り返して申し上げるのであります。でありますから、あの言葉を、分離即売却じゃないと言つても、何にも運輸大臣は関与することができなくなつたのではない、その売却に対する譲渡の認可権と申しまするか、それは、全く無きで残つておる、そういうことを申しておるので、それは今日も同じであります。でありますから、私の申しますことは一つも矛盾しておりません。前申しました通りの状態が今も継続しておるのであります。誤解の起るはずはないと、こう考へております。

○柴谷要君 大臣、もう時間がございませぬから、それでは国鉄当局に、ついでと言つては語弊がありますが、お尋ねしておきたいと思ひます。

「志免炭鉱の皆様へ」という書類を個々に送られておるのですが、この志免炭鉱の問題をめぐつては、団体交渉はやつておられるのですか、おられないのですか、一つお聞かせ願ひたい。○説明員(小倉俊夫君) こちらからは

団交を申し込んでおります。しかし、聞きますところによりますれば、現地では、労組の方で団体交渉を避けておると申しますか、団体交渉に応じないようなことを聞いております。

○柴谷要君 団体交渉に応じないといふ名前で、「志免炭鉱の皆様へ」といふこの書類を御送になつたのであります。か、この点お聞かせ願ひたい。

○説明員(小倉俊夫君) 運輸大臣から一月十日付の指令書をお送りいただきまして、ただいま大臣から御答弁がありまして、たゞいまに、分離ということについていろいろ考へまして、やはりあまり現地の山の皆さんを不安動揺の中に置いておいて何の手段もとらぬということには、かゝつて現地を惑わせることになりはしないかということでも書面を発送したのでございませぬ。

○柴谷要君 国鉄当局はこのやうな書面を出すことが、志免炭鉱の問題を国鉄当局が考へてゐるやうな線で話し合ひができるという考へ方、あるいはその話し合ひの糸口を作つて、その効果をもたらすために出したのだらうと思ひますが、このやうな書面を個々に送るといふことが、果して皆さんの考へておられますやうな線に落着くものとして出されたものであるか、それとも団体交渉ができないから、やむを得ずこういうやうな手段をとつたかと考へておられるのが、いずれの点であるかお聞かせ願ひたいと思ひます。

○国務大臣(永野護君) はなはだ横合ひから飛び出しまして恐縮でございませぬが、私は分離することはほんとうに志免炭鉱所の従業員のためだと思つております。従ひまして、それがたとえ

ば三井とか三菱といふところへ商取引で売つてやうなことになるか、あるいは新会社をこしらへてそれに譲渡するやうになるかは別問題として、国鉄の今の状態であつたまま引つぱつていくといふことは、経済的に言つても不可能であります。従業員のために考へてみて、それは私は従業員のためにはならぬと、これはほんとうに私は確信いたしております。従ひまして、形はどうあらうとも、国鉄から分離することには賛成してもらいたいといふことは、実は国鉄から出したのは文句は読みませんが、私から言ひたいのであります。それがほんとうにあつた方

のおためなんですよと言ひたい。私は良心に恥じないで考へております。私から、何でもかんでも分離はいやだといふやうな今の態度は従業員のためにほんとうにならぬと、こう考へてゐるのであります。でありますから、今のその文句もよく読みませぬけれども、どういふことを訴へてゐるのか知りませんが、少くも国鉄からは分離した方がいいと思ひますから、御賛成下さいといふやうな意味のそれがビラであれば、これは私は国鉄が出したことは適当だと、こう私は判断いたします。何となれば、国鉄が出さなければ私が出したいくらいに考へてゐる線でありませぬから、そう考へております。

○柴谷要君 あなたの見解で、分離することが志免炭鉱所のためになると心から言われてゐるやうなもので、その見解についてはいずれ機会を見て十分お聞かせ願ひたいと思ひますが、ただ大臣が分離に対する二条件といふものを

出されておられます、国鉄に。国鉄当局はこの二条件に対して真摯な努力をさ

れておりますが、その努力の中における一つの行き方として、「志免炭鉱の皆様へ」といふ書面が出てゐると思ひます。私が今質問してゐるのは、これが果して国鉄当局が考へてゐるやうな効果的なものになるか、逆効果を来たすか、どのように国鉄は考へておられるのか、これを答弁願ひたい。私はその答弁を聞いた上でこの問題について

の見解を述べたいと思ひます。ですから、書面が大臣の真意で出されたとしても、あなたの出された二条件に対して国鉄は真剣にやつてゐるが、果してこのやうな書面を出すことによつて、目的に向つて前進できるものかどうか、あるいは逆効果が出てゐるのじゃないか、この点を質問してゐる。本質の問題として国鉄から分離する方がいいといふお話はゆつくり大臣からお聞きするつもりであります。この問題について果して作戦的に功を奏しているか、あるいは功を奏していないか、この点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 実はその書面は、何も作戦といふやうなことで全然でございませぬで、また団交にかわるものとも考へておりませぬ。もう団交はできるだけ早い機会に持ちたいといふことで、団交は団交で常に声をかけておる次第であります。ただこの志免炭鉱の分離につきましては、各所にいろいろな誤解の向きもありませぬし、また新聞の書き方もまちまちでございませぬし、何はさて三千二百の職員の個人々々に口頭で説明するといふやうなことも不可能でございませぬので、ほんとうに總裁が心から少しでも早く安心をしていただきたいという誠意か

ら出たのでございまして、私もはできただけすなおに受けていたでいて、その効果がよいことを期待しておりますが、逆効果かどうかといふことについては、これはまあその方々の御判断だと、こう存じます。ただ私も結果がよかれと、こう心から祈つておる次第でございませぬ。

○柴谷要君 私は今反対の立場に立つて御質問申し上げておるのでないといふことを一つ聞いてもらひたいので、反対でないという立場で。それはまあ時期がくれば明確に申し上げますけれども、今はこの書面をめぐつて、果して国鉄が組合に送るやうなやうな書面に金をかけて、あなたの方の真意がそれでは全従業員に伝わるかといふと、こんな手段では伝わらぬ。あなたが今日までいろいろ国鉄の経営に當つてきておられますけれども、この觀念が一番悪いと思ふ。一枚の紙で従業員に真意が全部伝わつたと、こういうふうにあなたが考へられて国鉄の経営をしておるところに間違ひがあると思ふ。先ほど大臣が自信を持って、分離することが志免炭鉱所の職員のために

もなるといふ誠意を披露された。その誠意をいかにして伝えるか。こんな紙一枚で伝わりはしませんよ。しかもこの内容たるや、読んでいけば、多少疑惑を持つやうな問題も書かれてゐるわけですから私はこういふことでなしに、あなたの方が自信を持って言われるならば、實際団体交渉なり、あるいは組合の組合員にほんとうに経営者の皆さんの意思を率直に伝える気持ちになつて山へ行つて努力してごらん下さい、必ずや誠意は私は通ずると思ふのです。ところがそうしないで、遠くの方から

このような書面、とにかく全従業員に達したのだ、だから、これに反対するならば強行処置をとらざるを得ない。すぐこのあとには尻をまくることを考えておる。そういうことではなくて、三千二百の職員がどのようなことを言わんとおるか、ほんとうにこれらの家族なり、あるいは取り巻く市町村の方々の意見も聞いて、そうしてほんとうに大臣が言われたような自信のある、実際分離がためになるのだと言われるなら、こんなこそくな手段をとらないでやたらどうかということをおし上げて。こんなようなものを出せば逆効果ですよ。これは私どもから見れば逆効果だ。しかもむだな経費を使っておる、こういうことですよ。この点について大臣いかがですか。

○理事(相澤重明君) ちよっと速記をとめて。

○理事(相澤重明君) 速記を起して。

○小林孝平君 私国鉄当局に上越線の復線化の問題について若干お尋ねいたします。新潟―上野間の列車本数を増加してもらいたいということは、地元の長い間の強い希望であることは国鉄当局のよく御承知のことと存じます。ところが上越線は現在の列車回数でもすでに線路容量を上回るものがあつて、なかなか列車回数を増加することは困難である。のみならず、今のままだと、三十七年度になりますと、全面的に行き詰つてしまふ情勢にあるようであります。そこで地元といたしましても、上越線の復線化については非常な関心を持っておりまして、その実現が一日もすみやかならんことを望んでおるところであります。幸い国鉄当局

におかれまして、この実現について種々研究されまして、近く着工の運びになると聞いておるのであります。最近に至りまして、地元の新潟日報にこれに関する国鉄当局の意向なるものが掲載されて一般に伝えられました。しかも、その内容がきわめてあいまいでありまして、関係者を失望させたり、あるいは喜ばせたりしているありさまであります。そこで私はこの際当局に明確なる御説明をいただきたいと思つておられます。

そこで参考のために申し上げます。この問題がどういふふうに誤まり伝えられておるか、あるいはそれが誤りでないかもしれませんが、伝えられておるかというのをちよっと御参考までに申し上げますと、二月七日の新潟日報に「上越線復線化特選」と、関東東北国鉄首脳会議で決定」という大い見出しで出たのであります。これは同月の六日の国鉄の関東東北首脳部の第一回事務連絡会議の模様を伝えられたものであります。その内容は、要するに上越線の復線化は東北本線の復線化計画が進んでおるので、この上越、常磐両線の復線化は今後の研究に残された、従つて上越線の復線化は近く実現ができないのだということをおきく伝えられたのです。ところがその翌日の二月八日の新聞には、また大きく「上越線復線化五月に着工」としまして、河村新鉄局長談として、初年度の予算は二十一億円ということ、きわめて具体的に実現の計画を伝えておるのです。しかもこの記事は特に昨日七日の朝刊記事は誤りであるといふことまでつけ加えてあつて、非常に

関係者は喜んで国鉄当局の熱意に感謝いたしておつたのであります。その後だんだんどうもこの河村局長談もあやしいのだ、どうも前の持ち越しの方が正しいのではないかということがつづつ方々で言われはじめまして、新潟日報もいたしまして、こういうふうには大きく取り扱つたのを翌日、つまり前日の記事は誤りである、こういうふうには河村局長の談話が出て、どうもそれがまたあやしいということ、わけなんです。それのみでなく、これがこんなに問題になりましたのは、新鉄局長の河村君は物事を何でもきちんきちんとやる人らしいのであります。先般も衆議院の小林進君が国会で発言したことをとらえて、国会議員の発言としてふさわしくない、国会議員として適当な発言でない、ということをおられたのであります。非常に問題を起された人でありまして、河村局長の言うことならこれは間違いはないだろうとみんなが思つておるのです。国会議員の国会における発言すら批判されるくらいであるから、同局長の談話であるからこの実現は確実であると、こういうふうには非常に強く印象を与えたのかかわらず、今のようになつておる。そこでこの問題について、こういう経緯から考えて、この際国鉄当局は具体的にどういふふうになつておるのだということを一つ明確にしていただかないと、これは非常に困るのでありまして、河村局長の談話の方が正しいのだからとこう思いますが、どうでございませうか。

○説明員(小倉俊夫君) ただいま御質問の上越線は、表日本と裏日本とを結

ぶ最も重要な路線の一つでございまして、また御指摘の通りに近年非常に輸送量が張つて参りまして、どうしてもこのままではいけないということが常識になつております。ただ数年前まで改良費が非常に不足でございまして、日本の国運の進展に国鉄がついていけないだけの工費を投入したしかねたものであります。それから、各方面の重要路線について輸送量が逼迫して御迷惑をかけている点は非常に相すまなく、また情けなく考えておる次第でございまして、できるだけ早く主要幹線の行き詰りを急速に打開していきたい、こう考えております。この上越線につきましては、かたがたにはこの予算に計上しない、かたがたには早急に予算を計上して着手するといふ二つの新聞が出ましたことは遺憾でございまして。相反したことが出ましたことは遺憾でございまして、まあ新聞の記事が必ずしも申しした通りに出るものでもございませんで、そういう点で多少行き過ぎ、誤解があつたかと存じます。現在本社で考えておりますことは、この全線を全部一度に復線にいたすといふことは非常に金がかかりまして、建設費が約八十三億かかるというところになつております。それでその中には清水隧道のような超大隧道もございまして、これをにわかに全部復線化するといふことは、少し先へ延ばさなければならぬと存じます。できるだけすみやかに水上―大穴―一キロ三百、それから土樽―越後中里四キロ七百、それから越後中里から少し北へ行きましたところから越後湯沢まで二キロ六百三十というふうな所をできるだけすみやかに部分的な線増をいたしま

して、さらに越後湯沢と石打の中間に信号所を新設いたしまして、かようなことにより全体の隘路区間の線路容量を増しまして、できるだけ輸送を円滑にいたし、さらに将来の計画として全線復線にいたしていきたいということ、でございまして、それらの計画は現在いろいろ各視野から検討をいたし、できるだけすみやかに実行に移したい、こういうふうには考えております。

○小林孝平君 この伝えられたことは、新聞には話は正確に出ないこともありますが、私は私も承知いたしておりますけれども、この新聞にこういうふうに出て、その翌日、そういう新聞記事に基いて今度は特に局長の談話が、具体的に、初年度ははかばかしく、しかも同工事の中心である新清水トンネルは三十五年度に七十二億円の予算で着工される、こういうことまで書いてあるのです。今の線増の三区間はもう今年から、三十四年度から着工されるわけですね。

○説明員(小倉俊夫君) ただいまのところ、そこまではっきり申し上げかねるのでございまして、何はさて非常に詰まつております線区でございまして、できるだけ予算のやりくりをして、い、こういうふうには考えております。

○小林孝平君 そうしますと、この線増のところははっきり言えない、ましてこの新清水トンネル七十二億円の三十五年度着工というの、これもうそだ、こういうことですね。

○説明員(小倉俊夫君) うそと申し上げるほどはつきりしておりませんが、実は三十四年度の予算を組ましたが、実行予算につきましては、ただ

いまだの工事を取り、どの工事を延ばすというような、いろいろ実行予算の作業をいたしておりますので、その点はつきりお答えできないというところでございますが、いずれにいたしましても、できるだけすみやかに着手をいたしたいということにつきましては変わりがございません。

○小林孝平君　そうすると、三十五年度に新清水トンネルの着工も、場合によっては可能である、こういうことですね、今のお話では念のために……。

○説明員(小倉俊夫君)　いずれにいたしましても、できるだけすみやかに着工いたしますので、その年度でいつの予算にどれだけ入るかという事は、これはそのときの予算のでき具合、工事費のワクの問題でございますが、お言葉もございまして、地方の要望もございまして、できるだけすみやかにやっております。ただ何年度にどのくらい工事費が入るかという事は、三十四年度の実行計画もまだ全部終了しておりませんので、ただいまのところはつきり申し上げるところまでいっておらない次第でございます。

○小林孝平君　私は、国鉄としては全部の国民に關係する仕事をやっておられるのですから、もう少しみんなが納得するように、また言ったことは責任を持つ、こういうことにしてもいいと困ると思うのです。今、新聞に伝えてくれたことは必ずしも正確でないことがあつたとおっしゃいましたけれども、ここに大きく出たことは、少くともこれは正しくないとあるところではないことを言つた、ほんとうにきまつていないことを言つた、そういうことになるのです。しかも、先ほど申し上げ

げたようにこの河村局長の談話というものは、ほかの人の場合と違つた意味に受け取つてゐるのです。国会議員が国会で発言したことを、国会議員としてふさわしからざることであると言つて、衆議院の議院運営委員会に河村局長を招致して、それをただそうという意見もあつたのが、国鉄当局はまあまあというふうなことで、一応かんべんしてもらつたといふのです。そういうことになつてゐるのです。それに今度逆にならぬと言つたことは何でも言ひつぱなし、そういうことで副総裁

といふと思つておられるのですかね。もう少し責任を持つて言うことでなければ私は困ると思つたのです。

○説明員(小倉俊夫君)　先ほどお話をありました二つの新聞の記事は、日次で出ましたので、それがおそろく偶然に両方が話したことが載つたのだと思ひますので、もう少しその期間でも離れておられますれば、双方打ち合せをする時間があつたかと思ひますが、しかし河村局長は——河村局長ばかりでございませぬ。すべて現地の局長は自分の管轄区域の輸送を何とかしてできるだけよくしていきたい、それで局長の責任も果し、地元の御要望にもこたへたいと、そういうことで常々いろいろ輸送力の増強ということをお願いに入れて始終計画を立てておるの

でございます。従ひまして各地の局長、あるいは支社長の計画はできるだけ本社で尊重いたしていきたくて考えておりますので、それでいただいた河村局長がそういう談話を発表いたしましたことにつきましては、もちろん私もその責任の一半を負わなければならぬので、かえつてそういうこと

が新聞に出ましたことは、この上越線復線化の大きな推進に相なると思ひまして、私もできるだけのそういう線に沿つて御期待に沿つていきたく、かように考えております。

○小林孝平君　副総裁の非常に御丁寧な御答弁で感謝いたしておりますが、あまり御丁寧過ぎて、肝心のところがぼけるのです。たとえば打ち合してないといふけれどもこれは前日出て、翌日今度は河村局長が帰つてきたので、こういうことになつてゐるがどうだといふところが、河村局長はそれは間違ひである。「上越線の復線化は初年度予算二十一億三千万円で、五月着工が本決まりになつた」と語つた。

○説明員(小倉俊夫君)　先ほどお話をいたしました二つの新聞の記事は、日次で出ましたので、それがおそろく偶然に両方が話したことが載つたのだと思ひますので、もう少しその期間でも離れておられますれば、双方打ち合せをする時間があつたかと思ひますが、しかし河村局長は——河村局長ばかりでございませぬ。すべて現地の局長は自分の管轄区域の輸送を何とかしてできるだけよくしていきたい、それで局長の責任も果し、地元の御要望にもこたへたいと、そういうことで常々いろいろ輸送力の増強ということをお願いに入れて始終計画を立てておるの

でございます。従ひまして各地の局長、あるいは支社長の計画はできるだけ本社で尊重いたしていきたくて考えておりますので、それでいただいた河村局長がそういう談話を発表いたしましたことにつきましては、もちろん私もその責任の一半を負わなければならぬので、かえつてそういうこと

従つて国鉄当局としては、非常にいろいろな計画があつて、つらいところであるかもしれないけれども、河村局長の立場を擁護し、——河村局長は私は存じませんが、なかなか優秀な方の方です。これをどうしようか、と出してけしからぬといふことではなく、そういうことを言つたなら、じゃ一つやつてやろうといふことにしたらどうですか。そうでなければ私はこれは非常に複雑な問題になりますよ。念のため私は申し上げる。これは直ちに衆議院にこれは波及して、河村局長の国会における国会議員の発言の批判という問題にも関連いたしますし、衆議院ばかりでなく、場合によれば当院においてもこれはやらなければならぬことになつてゐるのです。従つて副総裁はこの際、私は多くを望みません。明年から着工いたします、できるだけ早く。そして三十五年度は新線道の着工が決定だと言ひますが、これは三十五年度とは言わなくとも、三十六年度ぐらひにはできるというぐらひのことは、あなたがおっしゃるのがこれは国鉄副総裁として当然なことでは、ほかのことは言ひませぬ。もうそれだけ一つそういうふうな御答弁を一つ……。

○説明員(小倉俊夫君)　お話をよくわかりました。それで、実は少し弁解させていただきます。さういふ大きな工事につきましてはいろいろの案が出て参りました。ずいぶん以前から研究に研究を重ねますので、その道程におきまして、道程のつかまへ方によりまして、これは既定計画になるのだとか、あるいは少し先に延ばされるのだとか、いろいろ変つて参ることもなきに

しめあらずでございます。で、おそろくこの上越線の問題につきましては、先ほど申し上げましたように、非常に線路容量が不足している。しかも重要幹線である。三十七年度には相当各區間で行き詰りがくるという想定が推測が立ちますので、そういう資料もこしらえてありまして、ある段階では、これはぜひ全部ほかを犠牲にしても全部やろうといふような議論が優勢なときもございまして、さういふ、あるいはさう集中して金をかけるわけにはいかぬから、先ほど申しましたような部分線増をとりあえずやつて、また信越線の補助として他の迂回経路を強化しようといふような議論が優勢だつたこともあつたのではないかと、そのときどきのつかまへ方によりまして、多少結論が變つてくるので、そういう点であるいはその新聞の双方ともが誤解があつた。やらぬといふのも誤解でありますし、全部やるというのもあるいは誤解であつたのじゃないかと存じます。が、ただいまさういふことが発表にもなりましたし、またさういふ地元の方が非常な御要望で、このためにまあ何といひますか、非常な御失望を感ずるというようなことがあつてはいたしませんので、この三十四年度から工事を前提にする調査をいたさせることに、参りましてから事務の方と連絡をとるようになつていまして存じます。

○小林孝平君　最後に、副総裁に今私はここではつきり御答弁をお願いしたかったのですけれども、まあいろいろの御都合もありしょうから、今お話をうたつてからよく研究するといふことではございませぬ。今お言葉の中にも

ありましたように、失望を与えること
もあると悪いからとおっしゃいました
けれども、これは失望するにきまっ
ておるのです。現にこれはもうあやし
いだけで非常に失望しておる。新潟日
報は場合によれば非常に窮地に立たな
ければならぬというので、これまた非
常に困っておる、こういう状態であ
りますから、いろいろ御勘案の上、特に
河村局長の問題について、国鉄当局と
しては非常にこの河村局長を擁護され
ておるようでありますから、窮地に立
たないようにお取り計らいをお願いいた
す。私どもは思いますが、またいず
れ機会を見まして、その進捗状況その
他お伺いいたしますから、できるだけ
われわれの期待にこたえるというだけ
でなく、上越線は非常に営業成績が
上っておる線でありますから、裏日本
の線はあまりもうからんというので、
国鉄は手を抜いておられるようです
が、こういうふうにもうかっている線
だから、これは力を入れておやりにな
ることをお願いいたしまして、本日は
この程度にしておきます。

○柴谷要君 関連して。この問題は結
論を出さないままに質問が終つてしま
うということ、これは重大なことだ
と思う。ということは、河村局長の立
場というものが全然考慮されない御当
局の発言だと思つておる。私は現場の
第一線を守らせておる局長が、かりに
今言つたように、新聞に前日出たもの
はもはやだめだと、絶望的なものを出
され、翌日局長談として出されたもの
が、県民がだいたい期待をかけるよう
な新聞記事が出てしまった。しかしこれ
は、本社と少くとも出先現場の局長で
ある者が話し合ひなくして不用意に発

言をしておるとは私は思わない。そし
て本社においてははしかるべき計画が
あったので、局長がある程度ものを
新聞の上に表わした。しかしその書き
方が多少局長の真意をまげて、まげた
ということではない、とり方が多少よ
かったために筆が進み過ぎて大へん有
利に書き過ぎたという結果が出ておる
ならば、少くとも国鉄当局の計画を
表され、かつまた現場の局長と本社の
幹部が打ち合わせた内容を明らかにし
て、やはり局長の立場を明確にし
てやりませんと、何かなま殺しに終ら
してしまつたという結果が出てくると思
う。そういうことであつては少くとも
本社の大幹部たるものがそれでいいと
は、私は許せないと思う。その点を明
確にして、そうして河村局長が実はそ
ういうことを申し上げたのはごさい
ません、こういうことを申し上げたの
ですが、新聞はこう伝えたという
真意をやはり明らかにしてやりませ
んと、この速記録を見たのでは、何か
鉄当局はどうも勝手なこと、言いや
がったというような節合ひが出てくる
のじゃないかと思つておる。その点は
一つ明確にしてやつてもらいたいと
思う。

○説明員(小倉俊夫君) これにつきま
しては、ただいま申し上げました通り
に、河村局長の発表もございまして、
実は私どもも河村局長と同じようにこ
れをぜひ早くやりたいということ、
根本的の観念は全く一致してござい
ます。ただ金の点で、局の方では全体
金の把握はなかなか困難でございま
す、私の方はいろいろな工事がありま
すので、予算の割り振りをすると結果、
思うように理想的に工事が進まない

いうことを申し上げたのでございま
すが、先ほど申し上げましたように、
お言葉もございまして、今年度の予
算に、まだ実行予算は組んでおりませ
んが、私がここで約束して、三十四
年度の予算のうちにこの工事をでき
るだけすみやかに完成すべく調査、設計
の費用を正規に計上する、この約束
いたしますので、御了承をお願いいた
します。

○柴谷要君 これで一步前進したの
で、大へん調子がよくなつてきたので
すが、そこでもう一つ伺いたいのは、
河村局長が初年度二十一億と、この
表した。二十一億というのは新聞に出
ておるのですが、新聞記者の人が局長
が二十一億と言わないのに書くはずが
ない。だから初年度には大体工事とし
ては二十一億程度要するであろう、こ
れを何とかとうとうというのを言われ
たのだらうと思う、新聞に出たのだか
ら。今の副總裁の答弁の中で、実行予
算の中で二十一億と言わなければい
けません、二十億八千万ぐらゐ組んで、初年
度実行する熱意を示してもらわんと、
これは現場の第一線の局長がえらいこ
とになります。新聞記者相手です
から、鉄道会館問題で非常に信用を落
した国鉄が、その後信用を回復してき
た、職員の努力によつて。これは歩
いてみればわかるのです。これは局長
の単なる放言でないと思つておる。こ
れだけの事実を言つておるのですから、
それで御当局はいつも削るのが好きだ
から、二千万ばかり削つて、二十億八
千万ぐらゐに初年度は組むとお約束し
てくれれば、河村局長の面目も回復す
ると思つておる。そういう意味で一つ今後
の努力を希望して、この問題を終りた

いと思ひます。

○江藤智君 今上越線の計画につ
いて、きょうの発表と明日の発表が一日
ぐらゐ違つた、こういうふうなこ
との御指摘があつたのですが、私はこ
れについて国鉄当局にむしろたびたび
懇談的に申し入れておるのですけれど
も、その根本問題は、これは今度の支
社制度にも関係があるが、国鉄の本
社内におけるそういう大計画を進める上
の責任体制というものが非常にはつき
りしてない、そこによるわけだ。
現在こういう大計画について、その進
捗状態を責任をもつて今この段階に
なつておる、だからこういう格好だ
から、いついつまでには大体できるで
しょうというのを話せる人がいない。
昔は御承知のようにこういう線増の関
係でしたならば、これは施設局なら施
設局でやる。それぞれの関係部局と相
談をして、経理局とも相談してそして合
理的にやる。とにかくすでに予算が、
国会の審議の半ばを過ぎたならば、大
体この程度のものは入れられるとい
うことを確信をもつて言える人がお
つた。現在これを言うことができな
い。みんなが同じように、どうい
う格好知りませんが、責任分散とい
うような格好で、とにかくばらばら、手
も頭もばらばらであつて、最後に、審
議室とかあるいは総裁室にまた調査役
がある、理事に諮つて理事会を
通つたときに初めてそこで頭や手
がくつていばつと人間ができてくる。
それまでは実際はばらばらです。こ
ういふ点については一体国鉄の御当局は
考へになつておられますか。

○説明員(小倉俊夫君) まことに痛
みの御指摘でございしますが、実はそ
ういう大きな工事につきましては、で
きるだけ思想統一をしていかなければ
ならないとかねがね思つております。
もちろん先生には釈迦に説法でござ
いしますが、一つの路線を増張いたしま
すについても、施設の増設ばかりでなく、電
氣の関係も、車両の関係も、いろいろ
ございまして、やはり各責任者が集
まつて計画を立てなければならず、さ
らにその予算の裏づけをしなければ
ならぬ。なかなか発表ができないのです。実は
私も——と申すと語弊があるかも
しれませんが、私もこのように線
路は、いつごろどういふふうにな
るというところは、やはり企画委員
この企画を全部統合して結論をつける
企画委員会が決定いたしました。と
なかなか部外にこうしたい、ああした
ことは言いにくいのでございします。た
だ地方におきましては、先ほど申し上げ
ましたように、希望的な意見をも
つて、ときにはそれを計画として発表す
ることもございしますが、常に地方
の計画は本社の計画よりも金の点を考
へないために大きくなる傾向がござ
いまして、五カ年計画でも本社は五
千六百億としましてございしますが、地
方では希望工事を出さずして、一兆
円の要求が出てきたようなわけだ。
そういう点は本社としてあるてい
ななければならぬので苦しいのでござ
います。それに私もただいま御指摘の
ように、いろいろ係が違つたためにな
かなか一カ所で責任をもつて言えない。
これは昔は私よく存じませんが、現在
私どもの欠陥だと考えますので、今
後できるだけ企画委員会を活用いた
しまして、大工事の計画をできるだけ

きちんとすみやかに立てて参りたいと
考えております。

○江藤智君 私はいわゆる責任の場所
をはっきりすればいいということ
を言っておる。で今さらおっしゃるまで
もなく、一つの大事をやる場合に、
電気も関係するし、車両も関係するで
しょうし、運輸も関係する。これが鉄
道技術であり、鉄道のエキスパートと
言われるゆえんであって、線路を敷く
者は線路を敷くことしか知らぬとい
うような考え方で大体スタートするこ
とが大間違いなのです。昔だつていく
でも線敷きでも何でもやっていくの
だけれども、やはりそのとき主体にな
る——線路を敷くのが主体のときには
それが主体になって、それでもちろん電
気の問題もある程度わかつておいて、
それと相談し、また運輸局にも相談し
て運輸方面のことと入れてやって
おいたわけですね。今のお話のように線
路の方は電気のことしか知らぬ、電気
の方は電気のことしか知らぬ、経理は
経理だけしか知らぬ、だからそれをば
らばらにして、全然別の企画委員会と
いうものを作る、そうすると、これは
やはり責任箇所がはっきりしないか
ら、言いたいことを言えば、結局まと
まらない。だから、結局どこが主体な
のか、結局最後のところは副總裁にお
話を聞くしかしようがないというの
今の体制です。ところが、副總裁だつ
て非常に膨大な仕事を持っておられる
から、そこまでおわかりにならないの
は当然です。ですから、現在は横に横
にと切れまして、そのために結局どこ
がほんとうに責任を持てはつきり言
えるか、そういう所がなくなつてい
る。これが今一番国鉄としては大事な

問題ではないか、仕事を進める上にお
きまして、あるいは社会の人々に信
頼を受けて、なるほどこういうふう
に進んでいるのだということをわから
せる意味におきまして、一番大事なこ
とではないか、そういうふうにはばら
ばらになっていくものだから、主管局自
身が、われわれが国会で予算を知つて
おりまして、そのほんとうの仕事
をやる主管局が知らない。それはなぜか
と云うと、今のお話のように経理局が
経理の関係をやっていて、ほしもの
は言つてこい、あとは経理で査定をす
る。ところがそれだけではできない、
こういう格好になっておりますから、
今言つたように、河村君はどこかで聞
いてきて、それでやりたいと言つたか
もしれないが、これはやりたいたばかり
に、鬼の首でも取つたように……。そ
こまで言つたかどうかわかりません。
二十一年と云つたから二十一年で着
手に努力するのだぐらいは、局長は言
つたかもしれない。現地では各新聞は着
手ということぐらいは書くかもしれない
せん。ですけれども、現在の鉄道の組
織では、地方からきて、理事會を通
たらばこれははっきり言えるかもしれ
ませんけれども、理事會通過以前のこ
とについてはっきりした事柄を本社に
来て聞いて帰るうと言つたつても帰れ
ないという組織になつてゐる。これは
根本問題です。この点につきまして、

私も一つ御相談に乗りますけれども、
また御意見も申し上げますけれども、
ぜひもう少しすっきりした一つ格好を
作つてもらいたい、現在は主管局の方
に審議室がある、ところが審議室が経
理局と話をしはつきりしたことを出
すかと思えば、そうもしない。今度ま

た總裁室の方に……。目の前の計画に
ついては調査室というものができて、
そこでもみ合つてゐる。もみにもん
で、どこに行くのかわからなくなつて
おります。これが国鉄の現状です。
きょうそういう問題がまた出まし
たから言うのですが、私としてはもつ
ともつと、これはほんとうに非常に遠
慮した言い方なのですが、その点につ
いては、私は十分考へていただきたい。
それからいま一つ、国鉄五カ年計画
というのは、これはまあわが党のこと
を言つてはいけませんが、これは
政府の公約であり、またわれわれ自
民党の公約なのです。ところがその実
行について、国鉄内の空気というもの
非常にまじめであるということを、
一つこでちやうど機会がありますか
ら御指摘したい。ある部局におき
ましては、線増なら線増とい
うことになりまして一生懸命やつてお
りますが、今度他の部局のところへ行
つてみると、五カ年計画でこの線増な
んでいうことはとてもできませんよ、
はつきりそういうことを言つてゐる。
また、事実五カ年計画については、あ
れほどの要員というものについて、わ
れとしても申し、また国鉄の内部に
おいて非常な機動的な要求があるにか
わらず、五カ年計画の遂行のために要
員をふやせましたか。その点一つお
伺いしたい。

○説明員(小倉俊夫君) 御質問の前段
の運営につきましては、今後とも十分
気をつけて改善していきたいと思ひ
ます。
それから五カ年計画につきましては
は、増員はいたしております。——
○江藤智君 増員をしておりません

なるほど国鉄の要員をできるだけ押え
たいことは事実なんですけれども、し
かしながら、五カ年計画を遂行する
というところは一つの至上命令なんです。
でありましたならば、とにかく一人も
増員しないで、年をだんだん取つてい
くのです。とにかく年寄り、昔は若
かったかもしれないけれども、そういう
人が図面を引く、トランシットをかつ
いてやつて、それであなた五カ年計画
をほんとうに遂行する意思を国鉄の最
高幹部が持っている、現場第一線あ
るいは現場で働いている工事の責任者
が考へてゐるかどうか、この点一つ幹
部としてのお氣持を承わりたい。

○説明員(小倉俊夫君) 増員はいたし
ておりませんが、毎年自然減耗あるい
は特別退職者がござりますので、その
補充はいたしてきております。それで、
事実御指摘のように、だんだん事務が
発展して参りまして、なかなかある面
におきましては手が回りかねる、たと
えば設計、調査、用地買収というよう
な面には人手が不足して、何とかやり
繰りをしながらやつてゐる面もござ
ります。ただし運賃値上げの際に、経
営調査会が五カ年計画はけつこうだ。
しかし国鉄としてはその間に増員をし
ないで、できるだけ能率を上げること
によつてカバーしていきなさいとい
ふようなお示しもありますので、その線
に沿ひまして、できるだけ能率化を
すると同時に、人員の増加を防止して
いるような次第であります。しかしな
がら、これがいつまでこのままででき
るかどうかわかりません。設計陣ある
いは調査陣というふうなものも不足に
なつて参りますので、あるいは将来増
員をお願いするというようなことがで

きて参るかもしれないと、こう考へてお
ります。

○江藤智君 そこで、さらににお尋ね申
上げたことは、それは私もかつて
経営者の立場にあつたから、人間をむ
やみやたらにふやせといふことは申し
上げないけれども、先ほど申し上げたよ
うに、国鉄の輸送力増強というものが、
ただいま最も大事な問題なのですね。
ところがそれに対して、これは予算
だつて御承知のようになつて、これは今
までの人間のままで一人もふやさない
でそれだけやるといふのだつたら、今
までの人間が遊んでおつたのか、ある
いは今度めちやくちやに労働がかつ
てゐるとしか考へられませんか。能率を
上げるにしても、漸次上げることでは
きて、予算はとにかく倍になつてい
るから、来年から倍働けといつて
も、これは無理なんであつて、やはり
そこに現場の人らの苦勞というものに
耳を傾けて、実際にどんな情勢にな
つてゐるか、私が現場を歩いたときに
どれだけの深刻な要求が出てゐるか
といふことは、これはおそらく副總裁の
耳に入つておらぬはずはないと思
う。私だつてたびたび申し上げてお
る。それが、何々が三千人もふえて
いるといふようなことは言ひませんが、
ほかの方の定員がはつきり例として資
料を取つてみて言へますことは、ある
いは決算を見て申し上げましたなら
ば、その問題について非常な矛盾が出
てゐることはたちどころに私は指摘
してみせることができる。とにかく
ほかの面においてたくさん人員はふえ
てゐます。しかも工事の面においてそ
れほど輸送力増強が必要だ、必要だと

言いながら、ほんとに一人もふえていない。現在の現場では、予算ではあ
りませんよ、もう設計能力、そこまで
深刻に言っておるということを、私は
この機会に申し上げておきたい。

それからいま一つは、それほど大きな事柄であるにかかわらず、何ゆえに国鉄各部局の中において、ことにはつきり申し上げますと、工事関係に直接関係のないところ、あるいは輸送の方に直接関係のない部局におきましては、この五カ年計画の遂行というものについて、非常にあやふやな観念を持っている。たとえば人間の面におきまして、工事がこれだけふえたから、どうしてもこれだけふやしてもらいたいというのに對して、一人もふえていないということは、当局がやはりそういう頭でおるのじゃないかと思われる。その面については、副總裁は耳になさったことはございませんか。

○説明員(小倉俊夫君) 先ほども申し上げましたように、ある方面におきましては、非常に人員が不足して参つてゐるということは聞いております。ただ、先ほども申し上げましたように、国鉄は一番多かったときには六十六万の職員がございまして、今四十五万でございまして、二十万以上の減員で、おそらくこれほど急速に人員が減つた例は、ほかの企業ではないと考えておりますが、それで、また反面六十六万というのは、戦後施設を人間で補充するという意味で非常に膨張したので、これでは人件費に全部食われてしまうから、できるだけ整理していかねばならないという強い覚悟のもとに、人員整理を行い、それからまたふやさないで努力して参つたのでご

ざいます。ただ、ただいま企業の運営の効率化ということを考えておりまして、たとえば通信を改善することにおいて、あるいは自動通信を有線から無線に切りかえるとか、あるいは事務の近代化、IBMとか、電子計算機を使用するというようなことで、できるだけ能

率的にかつ人員をふやさないで、その方面で生み出した人間を、非常に困っておる運転なり、設備なり、あるいは現場機関なり、こういうものに回していきたくという計画を立てて、ただいま実行中でございます。ただその合理化の方は少し手間がかかりますので、現在非常に困っている部面もございますが、大きな目標はそこに置きまして努力いたしておる次第でございます。

置がウエル・バランスしておるかどう
かということにつきまして、私は一応
検討させていただきたい。時間もあり
ませんし、きょうは関連ですからこの
程度で……。

○理事(相澤重明君) 副総裁、今の資
料の提出はよろしいですね。

○説明員(小倉俊夫君) けっこうです。
○理事 相澤宣明君) 委員長からも今の江藤委員の言うことと関連してお尋ねしておきたいのですが、五カ年計画は先ほども言ったように国民の要望しているところなんです。それから、ぜひこの輸送力増強のために完遂しなければならぬと思います。そこで、三月十一日現在の国鉄の職員数が四十五万五千八百人という資料をちょうだいをしたわけなんです。そこで、五カ年計画を実行に移した三十二年の四月一日の現在員は幾らであるか、それと同時に、先ほどの江藤委員の御質問の資料というものと一緒に作って私は提出していただきますと思うわけです。よろしいですね。

○説明員(小倉俊夫君) 承知いたしました。

○杉山昌作君 私は理事の定員の増加に關連いたしました、国鉄のトップ・マネージメントの運営の方針とか、そこらについての御所見を承わりたいのです。

機構運営をどうするかということとは非常に大きな問題で、現に鉄道でも、国鉄になって、前にはもう少し違ったのを、今度のようなことになったのじゃないかと思うのであります。部内の六人あるいは支社長というようなものは、これは言ってみれば、各省大臣み

たいなもので國務大臣ではない、それ
 ぞれのラインを持っているわけです。
 ラインを持っている人をたくさん集め
 ての理事会というものが各ライン公平
 などというか、全般としていい方針を出
 すのに便利かどうかという問題が起き
 ている。どうしてもそのラインの、我
 田引水といっているんですが、仕事に
 熱心のあまり、そういうことになるの
 じゃないかと思うのであります。いい
 トップのマネージメントというのは、
 ラインを持たない、まあいわゆる國務
 大臣で全般を主にして考えるのだとい
 うことの方がいいのではないか。こと
 に今度は十人を十六人にもするとい
 うようなことになりますと、どっちの
 方へ結論がいくのだろう。もしもこの

ておられる實際から考えて、今後新規に支社長等も入れたこういうラインのトップにいる人を集めての理事会というふうなものがいいというようなことでございましょうか、そこらの御所見をちょっと承わつてみたい。

○説明員（小倉俊夫君） 国鉄が、規模

が非常に大きいと思いますので、トップ・マネージメントというのが非常にむづかしく、また非常に重要であると言われまして、これは行政管理庁や経営調査会、あるいはその他の方面から常に国鉄のトップ・マネージメントについての御批判を受けて参ったのでございます。三十二年に現在の日国法になります以前は、経営調査会というのがございまして、部外の方々数人お集まり願って、国鉄のトップ・マネージメントをしていただいたのでございますが、三十二年の改正の際に、やはり理事制を置き、部外からも有識な方を招いてトップ・マネージメントを強化すべきではないかという行政管

で、経営調査会をやめまして、理事制をしたのでございます。ただいま御指摘の通りに理事は十名でございますが、そのうち部外の方は四人で、これは非常勤になっております。それで、總裁主宰のもとに理事会を招集いたしましたして、重要案件を審議して参ったのでございますが、非常にたくさんの方のボリュウムがございますので、理事会だけではなかなか早急に判断もつきかねるといふ問題がございますので、その下部機構といたしまして企画委員会というのを、私が座長になりまして、各理事あるいは事案によりまして、その局長を招致いたしましたして、そこで

ます。

○説明員(小倉俊夫君) 他の二公社一現業におきましてもまだ業績手当について、はつきりした決定をしていないように聞いておりますが、いろいろ説を出す面では、裏の、まあ裏と申しますよりも、何か多少のものは出るのではないかという予測をしておる向きもあるように承知いたしております。ただ国鉄としましては、これは非常に残念なことではございますが、昨年度よりも実収入が五十億程度減っておりますし、かたがた経営費も膨張しておりますので、ただいまの成績では、業績手当は非常に出しにくいと、こう考えております。

○柴谷要君 三公社一現業が何らかの形で処置をされる。しかし国鉄は遺憾ながら五十億の減収でもあるし、経費増の支出が多くなってということと出せないのは非常に残念だと思いますが、それだけで事が済むとは思えないのですが、大蔵省なりあるいは運輸省に對して、国鉄はどのような御努力をなさったか、また、その見通しがあるのかないのか、その点だけ一つお聞かせを願いたいと思います。

○説明員(小倉俊夫君) この年末には、実はうちの業績手当の計算方法でありますれば、公務員並みにはなかなか出し得なかつたのでございます。御承知の通り業績手当は弾力条項でございまして、成績がよければ公務員並みよりも以上に出る。しかしながらその反面におきまして、成績が悪ければ公務員ほど出ない。と申しますのは、公務員では二・八の予算を組んでおりますが、私の方は二・六五で、それ以上は成績がよければ増すというよう

な弾力条項を持っており。であります。ですから、成績が悪ければ公務員よりも低い業績手当しか出せないの、でございます。それが、年度末においていろいろ諸般の情勢から、国鉄としては何とかせめて公務員並みまで出したというところで、私も数度大蔵省へ参りましていろいろ交渉をして、公務員並みにまで予算上の処置をしてもらつた次第でございます。

○柴谷要君 それは年末のときの御当局の御努力だと思ふのです。今の段階における国鉄労働組が要求をし、まあ皆さんが御努力なさつておることについてお聞きしたのですが、これはかいかいもくやっておらぬと、御答弁がないようですから、かいかいもくやっておらぬと、この承知してよろしゅうございませうか。

○説明員(小倉俊夫君) かいかいもくやっておらないのはございませんで、努力をしており。局長は始終主計局長と連絡をとつておられますが、何が、先ほど申し上げましたように、この公共企業体としての国鉄のきまりから申しますれば、何としてもこれ以上の理屈が容易に立ちにくいものでござい。従ひまして、現段階では支払いが非常に困難だと、この考へておる次第でございます。

○柴谷要君 私どもの聞くと、ところによりますと、赤字のいわゆる公社であつて、しかも、何というのか、団体交渉はやらない、こういうところでも適当に処置をして出そうと、こういうことで、ある程度話がついておると聞いておるのですが、正規の国交ができ、しかも大した赤字じゃないという前回の委員会の答弁、そこで出ないというの、は不可解でありませんが、政策的に出

さぬと決意をされたのか、それともそのことは、別に、夏期手当の際にその分にプラスを出すというお考えに立つておられるのか、その点をお聞かせを願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 政策的に出さぬというところは全然考へておりませんで、私も国鉄の管理者でございまして、身内にはできるだけ手当をたくさん出したという本能はござい。それで、まあ公共企業体をあずかる責任の立場から、あるときはたくさん要求することござい。またそのあり方といたしまして、出せないという場合も出てくるのでござい。将来につきましては、来年度は非常に明るい景氣を予想いたしておりますので、できるだけ成績も上げ、また関係各方面にもお願いして、できるだけの手当の向上をはかつて参りたいと、かように考へております。

○柴谷要君 そのことで聞いておりますと、どうも出さぬ意思がない、国鉄当局に。それからまた昨年十二月の一・六五の予算が残つておるのを国家公務員並みに出したという点で、努力されてありますから、その際に、年度末は出さぬと大蔵省と約束をとりつけたのか、とりつけないのか。とりつけたから今回はこのようにどのようになつたかあつても絶対にし得ないのだ、こういう形のものに固定されておるのか、それとも他の二公社一現業が情勢を見て支出が行われるということならば、国鉄も多少少面をして、先ほど江藤委員からも言われたように、非常に人員の少い中でよく仕事をやっておる、こういうお話もあつたように、実に涙

ぐましい努力をしておるこの現状を、あなた方は何とか経営者の立場で報いてやろうというお気持があるのか、これらの点について一つお聞かせをいただきたいと思ひます。特に大蔵省に對して言えない義理に国鉄はなつておるのか、それとも他の企業を見る場合には、どうしても国鉄としてはじつとしていられないのだ、大蔵省なり運輸省にせひ現状を訴えて、何とかしてやろう、こういう氣持を今日持ち合しておるのかおられないのか、この点を一つ明らかにしてお聞かせを願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 大蔵省に約束があるかないかというお話でござい。したが、何も私の名前を一札を入れておるわけでもござい。ただ、年度末に、先ほどお話ししましたように、年度末に公務員並みの業績手当を出すというところは非常に難点がござい。もうそのころから本年の赤字というところは大体わかつておりました。そのころから本年の赤字というところは、非常に困難をいたしました。そういうふうな、折衝の際の、まあ話ですから、いろいろ多岐にわたつた話し合ひをしまして、また、年度末手当についても、こういうふうな成績であつてはなかなか出しにくいというふうな話ももちろんそのときには出たでござい。まあ私どもも今後の成績をできるだけ改善していきたいから、そのときはぜひまためんどうを見ていただきたいというふうなことも申しましたが、文書その他で、はつきり大蔵當局に一札取られて、こういうふうなことはございませぬ。

○柴谷要君 それでは国鉄の経営者の立場として、赤字経営であつて、しかも、何といひますか、財政的には非常に困つておるような企業体があつても、その経営者はききんとして予算のやりくりをして出す。こういうふうなところがあるにかかわらず、国鉄はどうしても健全財政を守つていくためには出さぬのだ。こういう態度でいくのか。それから他の企業がそれくらい工夫をしても、将来に向つて経営の改善をはかり、業績を上げてもらうためには、多少のものをだしてもいいのだというやり方と比較して、その方が誤まりだ、私の方が正しいのだ、こういうお考えを持っておられるのか、これが一点。

それから、大蔵省が少くともこれら企業体に対して見ている目が、国鉄に對してはどうか冷たい。だから、何を言つても大蔵省は言うことを聞いてくれないのだ。こういう立場にあるのだ。国鉄に對してはどうかどうも政府は冷たい態度をとつておるのだ。こういうふうにお考えになつておられるのか。この二点についてお伺ひしておきたいと思ふ。

○説明員(小倉俊夫君) 他公社、他現業についてお話しがございましたが、このことは私は承知いたしておりました。ただ、国鉄がこれほどのきつかりした不成績でなければ、私も何とかしてお願いして獲得して参りたい。先ほど申しましたように、やはり私どもはできるだけ職員に手当を上げたいという真からの希望がござい。それから、もしこれが普通の状態でありましたら、何とでも要求して参りたいと思ひますが、本年度、三十三年度の収入

は、予定収入に比較いたしまして大体百八十億ないし百九十億の減収でござい。先ほど申しましたように、予定収入と比較して減収ばかりでなく、昨年度の実績よりも五十億ぐらゐの減収である。かたがた経営費の方では、いろいろな仲裁のベース・アップの裁定、その他で百十億ほどふけております。かようなことでありますから、業績手当の筋合いから言いますと、かけ離れて成績が悪いときには、やはりそのルールに従わなければならぬのではないかと。もしこれが公務員のように二・八というものがきつづけて予算に計上されておりましたら、成績のいいときも二・八でまゐりしていただきたいと。その反面、幾ら成績が悪くても予算上の二・八が出るのであります。が、先ほど申しますように、それでは企業意欲を向上させ得ないという建前から、二・六を予算として、その上に弾力性を持たせておるという現在の状況でござい。三十三年度の成績を前提といたしましては、なかなか年度末におきましては、支弁することは困難ではないかと、こういうふうにお考へておる次第でござい。

○柴谷要君 国鉄では、もはやこの段階においては無理だ。しかし運輸大臣等が、監督の立場からいって、労使間でいつも争つておつたのでは思ひにくい。よつて一つ一はだ脱いで国鉄に出させよう、こういう空氣が生まれてくれば、国鉄は喜んで出せるような情勢になりましようか。その点を伺ひたい。

○説明員(小倉俊夫君) それは、大臣の御指令がありますれば、私もは被

監督者でございませうから、大臣の指令に従うと、こういうことに相なります。

○柴谷要君　そういう場合に、大臣は、企業内でもって操作をして、おけと、こういうような場合には、企業内の操作は可能でありますか。

○説明員(小倉俊夫君)　それは非常にむずかしい御質問でございませうが、たとえばこれは違法でございませうが、もし、かりに今年度の決算を来年度に回すとか、あるいは減価償却費を減らすとかいうことが、鉄道会計の監督者、それは会計検査院もございませうし、行政管理局もございませうが、また大蔵省もございませうが、そういう違法を見のがしてやろうということにございませうれば、それはできることになるのでございませう。

○柴谷要君　大へんどうもかみしもを着たようなむずかしいことを言われたのですが、過去において国鉄はそういうことをやった覚えはございませうか。

○説明員(小倉俊夫君)　いや、ただいままで違法な経理を関係監督官庁にお願いして整備した記憶はないのでございませう。

○柴谷要君　なければけっこうです。それは今までやっておったことはずいぶん私も承知しておりますけれども、名答弁だと思ひます。しかし、私はそれだけでは、副總裁、やはり現状は何ともならぬのじゃないかと思うのです。それで御承知の通り、昨年は〇・二プラス四百円で、大体九億何千万円、十億程度と思われるのです。国鉄の大企業で、十億何千万の金をやり繰りして容易に出せないで、第一線を守り通し、かつまた業績をあの程度に食いとめておるのです。御承知の通り

三十二年は神武景氣にあおられて、駅頭には山なす滞貨があつた。ところがことは少しも荷物を出してくれな

い。出してくれ、出してくれと言つてもなかなか駅頭に集まつてこないような現状なんです。こういう景氣とい

うのは、自民党さんの経済政策が失敗したことによるのでありますが、こ

なことを言うとき、江藤さんの協力が得られませんか。申上げませんけれど

も、とにかく駅へ行つて見れば、きれいなもんです。荷物なんか全く残つて

おりません。それによつて出た原因だからといつて、従来職員が期待をし

るとにかく三月は新規に子供を学校へ入れるとか、その他金掛りするわけで

す。そこで純真なる職員は、多少なりともいただけるのじゃないかと計算

ずくでおるものが、ここで一銭も出ないといふと、どういふ結果を生むかとい

ふことも十分御承知の上で御答弁なさつておるのですか。

うで恐縮ですが、そのくらいの支出は可能だと思ひますが、支出できるよ

うなお氣持に変わつていただけないものかどうか御答弁を一つ。

○説明員(小倉俊夫君)　繰り返して申し上げますが、これは、ただいまま

でるお述べしましたように、残念ながら国鉄の成績自体が悪いので、残念

が現行規則から見ますれば、理屈のつけようがないと、こう考えますが、今

貨物のお話がございませうが、この一月以降非常に好転して参りまして、

頭の滞貨なども昨年の今ごろから比較いたしますと五割くらい増しており

まして、収入も昨年度よりもだんだんよくなつて参りますので、来年度は十分

期待をかけて職員の熱望にこたえて参りたいと、こう考えております。

○理事(相澤重明君)　速記をとめて。
〔速記中止〕
○理事(相澤重明君)　速記を起して。日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の質疑については、本日はこの程度にとどめます。

第一条は、この法律の目的を定めたものでありまして、わが国現下の経済

基盤を強化するため必要な港灣を緊急特別に整備することを目的としたして

おります。緊急特別と申しますのは、この法律の対象をいたして参ります事

業を、おおむね四カ年で完成することを目ざしてをいたして、國が特別会計

を設けて行ふということでありまして、これがため、港灣法等の原則法に

対しまして、一部例外を定めたのが本法の大体の内容となつております。

第二条は、特定港灣施設工事、つまり本法で行ふ港灣施設を限定して定

義づけたものであります。本来、港灣工事は港灣法によつて行ふべきで

ありますが、第一条の目的達成のため、例外的に本法によるのでありますから、

本法の対象工事は明確に限定する必要があると。

特定港灣施設工事は、港名別に政令で定めることとしておきます。

まず港名であります。輸出港灣とい

は、大坂、門司、下関の六港、石油港

といはしましては、横濱、川崎、四

日市、松山の四港、鉄鋼港灣といは

しましては、室蘭、千葉、川崎、姫路、

尼ヶ崎、和歌山、洞海の七港、石炭港

灣といはしましては、苫小牧、横濱、

衣浦、四日市、大坂、神戸、洞海、刈

田、唐津の九港を予定いたして参ります。

右各港のそれぞれにつきまして施設を政令で定めますが、その定め方は、

横濱の例で申しますと、おおむね次の

ようになります。

輸出の方は、山下町地先大型船岸壁

六、石油関係は、第三区の航路及び第

四区の航路、水深は干潮面下十二メー

トルであります。石炭に關しまして

は、出田町地先中型船の岸壁を一つ。

なお、右各港灣のほか、第二号に掲

げておりますのは、開門航路のことでありまして、同航路は國際航路になつて

を、民間資金の活用面から分類いたしまして説明申し上げることとしたします。

第一は、全然受益者負担金その他の民間資金を財源に見込まない部類でありまして、輸出港の大部分がこれに該当いたします。

第二の部類は、企業合理化促進法に基づきまして、各受益事業者から申請があった場合に、行なうものでありまして、受益者負担金として国が直接事業者より事前に五割相当額を徴収することを前提としております。

第三の部類は、石炭港及び輸出港の中で、大阪の鋼材埠頭、門司のセメント埠頭、下関の肥料埠頭の三カ所でありまして、事業費の二割、北海道は一割相当の特別利用料を徴収することを前提としております。ただ、この場合の特別利用料は、港務管理者が一応は立てかえて工事を行い、施設完成後、取扱貨物に對しまして、トン当り使用料の形で施設利用者より港務管理者が回収するという考え方になっております。

そこで、各項の説明に入るわけでございますが、第一項は、第二の部類、すなわち石油港及び鉄鋼港において、企業合理化促進法により事業費の五割相当の受益者負担金を徴収する場合の負担割合の特例を定めたものでありまして、この場合は、受益者負担金を差し引いた残額の五割、すなわち全体の二割五分を港務管理者が負担することとなっております。

第二項及び第三項は、第三の部類、すなわち石炭等の港で特別利用料として事業費の二割、北海道は一割相当額を徴収するものについての特例を定めたものであります。

これらの工事は、右の特別利用料徴収相当額を一応港務管理者が立てかえて、事後回収する思想になっておりますので、二割、北海道は一割相当分の港務管理者負担分に算入される筋合いの計算になっておりまして、この点が港務法の原則に對しまして例外になっております。

第四項は、建設利息の負担について規定いたしております。本法の工事は特別会計で行いまして、一部借入金を財源とする場合は、第三条について御説明申し上げた通りであります。資金運用部から借入金をした場合、その利子相当額が港務管理者の負担になることを定めたものであります。この利息は、前に説明いたしました第一、第二、第三の部類の全部に通じての港務法の例外であります。

第五項は、企業合理化促進法による受益者負担金を国が徴収する場合に強制徴収の制度を認めまして、その手続を規定したものであります。その方法は、税金等について定められました手続と同様であります。

第六項は、右に申し上げました第三の部類すなわち石油等の港務施設について、その完成後の施設利用者から特別利用料を徴収できる根拠を定めた規定であります。その徴収額の限度は、すでに御説明申し上げた通り、事業費の二割、北海道は一割相当分となっております。この特別利用料は、申すまでもなく、港務法第四十四条第一項の規定に基く港務施設使用料の一種でございます。その料率は地方自治法及び右の港務法の規定によりまして、条例で定めるとともに、施行前三十日間の

公示を必要といたしますが、なお、その決定手続を簡略にし、かつ、徴収を確定ならしめるために、政令で一定の基準を定めるとともに、利害関係人の異議の申し立て、運輸大臣の料率変更命令等の手続を定めた港務法第四十四条第三項及び第四項の規定を適用しないこととした次第であります。

第七項は、第四項第一の工事、すなわち企業合理化促進法による石油港及び鉄鋼港にかかる工事につきましては、運輸大臣が、企業合理化促進法の主管大臣である通商産業大臣と協議した上で行うこととしたしました。

第八項は、工事の委託について規定いたしております。本法による工事は、直轄工事でありまして、運輸大臣が、国の機関である各港務建設局に命じて工事を施行いたすを原則といたしますが、大阪、名古屋等地元港務管理者が十分な工事能力を備え、従前より工事を施行の実績を持っており、所におきましては、かえってそのような港務管理者に委託し、その組織を利用して仕事をいたします方が時宜に則する場合なしといたしません。

なお、委託いたします場合におきましても、設計その他工事の基本となる事項は、国においてこれを定め、十分な監督のもとに施行させることは言うまでもありません。

なお、委託を行う予定の港務は、大阪、名古屋、千葉、衣浦の四港でございます。

最後に附則でございますが、企業合理化促進法の一部を改正いたしております。現行の企業合理化促進法は、北海道におきます港務工事には適用されてお

りません。本法の対象といたしております港務には、北海道で室蘭港が入っております。鉄鋼港として企業合理化促進法による工事を予定いたしております。従いまして、北海道にも企業合理化促進法による工事を施行し得るよう改正をいたした次第でございます。

○理事(相澤重明君) 速記をとめて。
○理事(相澤重明君) 速記を起して。
○理事(相澤重明君) 速記を起して。他に別に御発言もなければ、本案については、本日はこの程度にとどめます。

次回の運輸委員会は三月十七日午後一時からといたしたいと思います。本日は以上で散会いたします。
午後三時四十分散会

三月十日日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)(予備審査のための付託は三月五日)

三月十一日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄東貨物線の電化及び客車運行実現に関する請願(第一一三三三号)(第一一三四号)(第一一七七号)(第一二七二二号)
一、霧島山に測候所設置の請願(第一一八一号)
一、国鉄佐久間線軌道敷設促進に関する請願(第一二二三三三号)
一、自動車道供用約款関係事項の調査是正に関する請願(第一二八一号)

一、奥羽本線中板谷峠こう配改良工事促進に関する請願(第一二八二二号)

第一一三三三号 昭和三十四年二月二十七日受理
国鉄東貨物線の電化及び客車運行実現に関する請願
請願者 大阪府吹田市市長 山口 富次郎外一名
紹介議員 天坊 裕彦君

国鉄東貨物線を經由する吹田―杉本間の未電化区間の電化並びに全線の客車運行が実現すれば、東大阪の外部南北交通路線として沿線住民の利便はもとより沿線都市並びに河内平野の文化産業経済の開発発展は期して待つべきものがあるから、一日も早くこれが実現を促進せられたいとの請願。
第一一三四号 昭和三十四年二月二十七日受理
国鉄東貨物線の電化及び客車運行実現に関する請願
請願者 大阪府布施市長 鈴木 義伸
紹介議員 亀田 得治君

この請願の趣旨は、第一一三三三号と同じである。
第一一七七号 昭和三十四年二月二十八日受理
国鉄東貨物線の電化及び客車運行実現に関する請願
請願者 大阪府八尾市長 脇田 幾松外一名
紹介議員 光村 甚助君

この請願の趣旨は、第一一三三三号と同じである。

第二二七二号 昭和三十四年三月五日受理

国鉄城東貨物線の電化及び客車運行実現に関する請願

請願者 大阪府守口市長 木崎正隆外一名

紹介議員 江藤 智君

この請願の趣旨は、第一一三三号と同じである。

第一一八一号 昭和三十四年三月二日受理

霧島山に測候所設置の請願

請願者 宮崎県知事 二見甚郷

紹介議員 平島 敏夫君

霧島火山帯の新燃岳が二月十七日突然爆発し、現在なお連続小爆発活動を続けているが、霧島火山帯のうち桜島には既に測候所が設置せられ、又全国の活火山にはすべてこの種の施設が完備されているところであるが、霧島山にはこの施設がなく、気象庁における火山の指定もなく鹿児島気象台の観測範囲外にあるため、活動の記録がなく現実には予報も出せない実情であり、民心の動揺、不安は日々につりつある現状であるから、霧島山にすみやかに国の観測施設を設置せられたいとの請願。

第二二三三号 昭和三十四年三月三日受理

国鉄佐久間線鉄道敷設促進に関する請願

請願者 静岡県天竜市長 熊村昌一郎外一名

紹介議員 小林 武治君 高瀬 莊太郎君

国鉄佐久間線は、天竜東三河特定地域

総合開発根幹事業の一つとして調査線に指定されたが、本地域における佐久間、秋葉両ダムも完成し、電源開発により日本産業経済に飛躍的效果をもたらす、反面天竜川における古来からのいかだ流しが不能となり、ために輸送費の高いトラック輸送にたよらざるをえず、地域内製材工場約二百、その製材能力年間およそ二百万石に達する天竜林業も取引上の不利から地域産業の縮小を余儀なくされ、流域内森林蓄積約六千万石もいたずらに眠り、地域開発の目的達成不可能の状態に陥りつつあるから、本地域総合開発の根幹である佐久間線の鉄道敷設を再優先的に再着工せられたいとの請願。

第二二八一号 昭和三十四年三月五日受理

自動車道供用約款関係事項の調査は正に關する請願

請願者 静岡県三島市大場三〇

〇伊豆箱根鉄道株式会社

社長 大場金太郎

紹介議員 平島 敏夫君

自動車道事業供用約款に關し、昭和三十三年七月八日付荒木運輸次官名の法制局長官あて質問書並びに同年七月二十一日付山内自動車局長名の地方陸運局長あて通達、運輸大臣同政務次官の決着を経ず政令を犯して発せられたことを主たる内容とする運輸省当局者の不当違法の行政措置が、現状のまま放置せられ、もし万一これが既成事実化するならば、法的保障なくして企業保持を圖らねばならない自動車道事業者の苦痛はじんだなものとなり、また、現実に道路建設が停滞しつつあるということは、ゆゆしい問題と思考されるから、この違法不当な行政措置をすみやかに調査せられ、その結果にもとづき運輸大臣に対し、違法の行政措置は取り消し、不当の行政措置は是正するよう勧告を發せられたいとの請願。

第二二八二号 昭和三十四年三月五日受理

奥羽本線中板谷峠こう配改良工事促進に關する請願

請願者 山形県知事 安孫子藤吉外三十三名

紹介議員 松澤 靖介君

奥羽本線は、東北地方内陸部を縦貫する重要幹線鉄道であり、その建設の歴史も古く、福島、山形及び秋田の三県にとつて真に生命線であるが、板谷峠の急こう配のため、本線の貨物輸送量はわずかに六百トンという極めて低いローカル線並みの能力しかなく、旅客列車もスピードの制限を受けるなど、三県の産業経済振興上重大な支障をきたしているから、福島、米沢駅間の保安度向上防災設備工事を早急に板谷峠のこう配改良工事に移行せられたいとの請願。

昭和三十四年三月十七日印刷

昭和三十四年三月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局