

は琉球側が出すことになっております。なお貸与あるいは譲渡しますものは、貸与するものは観測の器械でありまして、譲渡するものは高層気象観測に使います毎日の消耗品の器械その他でございます。

○久保委員 この仕事は貸与と譲渡と二つおありになるのですね。それでこれは自分の間となっておりますが、今年度いわゆる三十五年度今限りの問題ではないわけですね。

○和達政府委員 琉球におきましては経済的にも技術的にも十分でございます。その中で、日本から援助したいという本旨に基づきましてそれが琉球において可能な時期までと解釈いたしております。

○久保委員 次にお願いしたいのですが、譲与の相手方は当該いわゆる琉球南大東島の高層気象観測を行なう気象機関というふうになっておるようでありますが、そういう機関に貸与することになるのですか。

○和達政府委員 琉球政府の気象台がすでに南大東島に小規模の観候所を持っております。そこにこの観測に必要な建物を建て人員を強化して琉球政府が行なうのに対する器材、消耗品の援助というのがおもな目的でございます。

○久保委員 現実には品物というか器械その他は現在ある南大東島の琉球政府のものにいくのでありましようか、日本の政府として譲与する相手側は、気象台そのものに譲与するのかわりか、琉球政府に譲与するのかわりか、そういう点をお聞きしたいのです。

○和達政府委員 琉球気象台に譲渡あるいは貸与するものと考えており

ます。

○久保委員 そこで、これは特別地域連絡局の方にお伺いするのがいいかと思ひますが、日本政府が琉球政府の一機関である気象台に譲与する場合はこういう手続でよろしいかどうか、そういう手続があるのかわりか、これをお尋ねします。

○石井政府委員 琉球政府と日本政府の関係でございますが、気象台というものは、琉球政府の一つの機関となっております。従って、琉球政府に譲渡あるいは貸与するというふうには実際上の問題はなすと思ひますが、その後担当者は気象台になっておりますので、向こうとの申し合わせによりまして、琉球政府の担当機関に譲与するということは、可能であると思ひます。

○久保委員 従来いろんな協定が日本と琉球との間にありまして、それらの問題ははっきりしないのですが、本件はなおさらどうもはっきりしない。こういう手続でやるという、いわゆる琉球は日本の一つの自治体である、こういう認定のもとにおやりになるというものでしょうか、これはどうです。

○石井政府委員 御承知のように、沖縄は、対日平和条約第三条によつてアメリカ当局が管理いたしております。しかしながら、沖縄は依然として日本の領土でありますし、また、その住民は日本の国籍をもつておるわけでありまして、従ひまして、われわれといったしましては、沖縄を純然たる外国というものに考えていないわけでございます。従来から日本政府の関係当局と琉球政府の関係当局との取りきめによつて本土と沖縄との各種の連絡のこ

と、あるいはまた経費の支出のこと等もきめておるような次第でございます。

○久保委員 そうしますと、今のお話では、今までは国際間の問題じゃなくて、いわゆる日本内部の問題として処理しているということにとつてよろしいのですか。

○石井政府委員 準国内的な措置という考えでございまして、もちろん、アメリカが琉球政府を指揮しておられますので、アメリカ当局とも話し合ひを進め、琉球政府におきましては、アメリカの管理当局の承認を受けて、日本政府の関係当局といろいろ取りきめをやつておるわけでありまして、府県とは違ひますけれども、国内的な措置に準じて取り扱つておる次第であります。

○久保委員 どうもよくわからぬのでありますが、すつきりしたお話をお伺いしたいということで、質問しているわけですが、今のお話だと、沖縄のアメリカの民政府ですか、この方の承認を求めて向こうは仕事をやる、こういうことであるようですが、そうしますと、この法律だけでやることはどうかと思ふ節が出てくるのでありますが、どうですか。アメリカの云々というこ

とになりますれば、こういう法律でやること自体がおかしいじゃないか、そういうことになる。そうでないというならば、この法律で特定な人に、あるいは地方自治体に譲与するというのは、財政法の特例の法律を出せばできると思ふのです。ところが向こうは一つの沖縄の政府機関である。その政府機関はアメリカの施政権下に入つてい

るといふことになりますと、はなはだ

どうもこれではおかしいじゃないか、こういうふうにも思ふし、さらにこれからおそれく協定を結ばれてこの問題は処理されるであらうと思ふのであります。もちろん提案説明にも、沖縄と協定して実施する、こういうことであります。この協定そのものはどういう性格のものになるのか、この法律でやることだけで協定はどういうものであるか、こういう関係を一つお聞かせ

○石井政府委員 御承知のように、外国との条約あるいは協定というものは、法律のほかに、いわゆる国会の承認を求めなければならぬということになっておりますが、沖縄は先ほど申し上げましたように日本の領土であり、その住民は日本の国籍を持っております。このことになっておられますので、私どもは沖縄を外国というものに解釈してないものでございまして、従来も、アメリカの了解を得まして、たとえば軍人遺家族等の援護法のように、沖縄の関係当局にその手続等につきまして委託をいたすような法律がございまして、その委託の実際のやり方につきましては、琉球政府と私どもの方と、あるいは交換公文みたいなものによりましてその実施の内容をきめておられますし、あるいはそれに對しましては、予算で事務委託費を流しておるわけでありまして、この事務委託費も、都道府県に準じたような計算の基礎をとりまして、琉球政府に對して委託契約をやつて交付しておるというふうな状況でございまして、琉球政府との間の、これは協定になりましか、覚書になりますか——従来の二つの例は覚書となつています。昨年文部省の指導主事派遣に関しまし

ては、了解事項という言葉を使つておりますが、そういうふうな形で、琉球政府の関係当局と日本政府の関係当局との取りきめをいたしまして、この法律なり予算なりを実施していく、こういうふうなことになるのでござい

○久保委員 交換公文で云々というお話もございましたが、そうしますと国際間の問題ということに相なるわけですね。今のお話だとあいまもこととしておるようなお話なんですが、この問題はそういうふうな理解していいですか。

○石井政府委員 決してあいまもことというわけではございませんで、私どもの沖縄の地位に対する考え方の基本的な立場から出ておるものである、こういうふうな御解釈願ひたいと思ひます。

○久保委員 沖縄の地位に出発して出てくる問題である、こうおっしゃるが、それじゃ沖縄の地位は何かということになるのですが、沖縄の地位は残存主権が日本にある、残存主権の中に今おっしゃるようなあいまもことたるものも入つておる、こういうふうにとつていいのでしょうか。

○石井政府委員 残存主権と申しますと、いわゆる日本に領土権がある、従つてアメリカが条約三条の権限を放棄した場合にわづら自動的に日本に返つてくるということ、沖縄における住民は依然として日本の国籍を持つており、われわれの同胞であるというやうなことでもございまして、そのアメリカの管理に關しましても、アメリカが了解いたしますれば、たとえば現在やつておりますように、恩給法とか

軍人遺家族援護法とか未帰還者留守家族等援護法とか、いろいろな法律の施行も可能であるというような状況でございます。

○久保委員 あなたのおっしゃる残存主権、そういうものからいいますれば、沖繩の問題は、こういう取りきめは国際間取りきめというふうにも解釈できるわけです。ただはつきりしたいのは、たとえばこれは一九五二年に結んである覚書であります、本土と南西諸島との間の貿易及び支払いに関する覚書、この問題は、日本政府は、た

だいま提案されているようなものと同じケースに考えておるものですか、どうなんですか。

○石井政府委員 今度のこの法律が通りまして、予算をとりまして、琉球政府の関係当局と覚書等を作る場合には、大体昭和二十七年七月十日の覚書と性格は同じであると解釈しております。

○久保委員 ただアメリカ側のこれに対する考え方は日本と違っていると思うのですが、そうしますと、この覚書に対して日本政府はどういうふうに了解しているのですか。国際間のいわゆる国際協定とは考えていないのかどうか。

○石井政府委員 私どももいたしましては、国際間の協定じゃないと解釈いたしております。

○久保委員 その問題で、沖繩の民政府との間にそういうはつきりした見解がとられておりますか。

○石井政府委員 この問題は外務省の方から答弁していただく方がはつきりするかと思いますが、この問題を討議いたしましたのは、ちょうど私どもの

機関ができる前でございまして、外務省が関係各省との間に立ちましてこの覚書を調印いたしましたのでございます。外務省においても、これは国際間の協定でないというところでやったものと記憶いたしております。

○久保委員 日本政府だけが一方的に国際協定ではないとおりになっているようにも見受けられるのであります、アメリカはアメリカで、そうじゃない、いわゆる沖繩民政府の承認をしてやることだから、これは国際間の協定である、こういうふうな認識に立っているというのであります。そうだとすれば、これは一方的な話では困るの

でありまして、今の沖繩の特殊な地位からいって、日本と沖繩民政府との関係はもう少しすっきりすべきではないか、こういうふうには私に思うのです。今回この南大東島の協定を締結するにあたって、こまかく言えば、おそらく再びそういう問題が出てくると思えます。その際あなたの方は、アメリカと交渉してはつきりさせる意思を持っているのですか。

○石井政府委員 従来から、こういうような話は一応外交チャンネルを通していろいろ話してもらいたいというところでございまして、外務省において一応の案は話し合いをつけて、そして話し合いをつけたところで琉球政府の関係当局と覚書等を交換するということになっております、従来から私どもは、アメリカの民政府におきましても国際間の協定でないと解釈しておる

と考えております。この点はまた外務省にも連絡いたしまして、はつきりいたすようにいたす考えであります。

○久保委員 そうしますと、あなたの御説明だと、沖繩に関する日本の権利はいわゆる残存主権というのか、潜在主権は今までは、通説では領土処分権だけが潜在主権、そうしますと特殊なケースで、日本が持っている沖繩に関する残存主権というものは、こういう協定を結ぶというのか、こういう方法で民政といひますか、そういうことができるんだ、そこまで主権が及んでいるんだ、こういうふうには了解していいんですか。

○石井政府委員 アメリカが管理権を持っておりますので、アメリカの了解を得れば、たとえば従来恩給法も施行いたしておりますし、軍人遺家族援護法も施行いたしておりますし、それから留守家族等援護法も施行しておりますし、引揚者給付金等の支給法等も実施いたしておりますのであります、アメリカの了解を得れば、日本のいろいろな措置ができるかと考えております。

○久保委員 そうしますとアメリカが持っている管理権がそれだけへこんだということですか、交渉して。

○石井政府委員 へこんだといひますか、いわゆる日本と沖繩との間の特殊な関係をアメリカが承継して、アメリカの了解のもとにそれらの実施を許可しているということに解釈しておるわけでありまして。

○久保委員 そうしますと向こうの主権がへんこでいるわけではないというお話ですから、そうしますと交渉の結果譲渡でもらったということに了解はできないのですか。そうでなければ国際間の協定になってしまふじゃないか、こういう話なんですか。

○石井政府委員 その点においてひっこんだとか何とかなうようなことはどういうふうに考えていいか私はわかりませんが、その範囲で日本政府の措置ができて得るということははつきり言えると思ひます。

○久保委員 それではあともあるそうですから最後に一つ。今度のこの法律が通れば当事者の協定ができるわけですね、協定は向こうの相手側はだれであるか、こちらはだれであるか、どういふ者とういふ者との協定、署名人はだれだ、大体予想はどうですか、交渉は。

○和達政府委員 気象庁長官と琉球政府工務交通局長との間で観測の実施に

関して必要な事項について協定を行なう予定であります。

○久保委員 そうしますと今までの沖繩のアメリカ民政府との交渉では、向こうはこれに承認を与えろという形式的なものをつけますか、つけませんか。形式的にはいわずにこの協定を承認したというふうなサインをすることになっておりますか。

○石井政府委員 これはアメリカの管理当局は琉球政府に対して、そういう取りきめをすることがよろしいという承認をやるわけでございます、日本政府に対して承認をすることかどうかという点ではございせん。さきにおあげになりました昭和二十七年七月十日のも、調印は七月十日にやりました

が、琉球政府がアメリカの了解をとりまして、その実施は十月ごろになったのでございます。最近の文部省の調査局長と琉球政府の文教局長との了解事項も、アメリカ政府は調印と同時に琉球政府に対して承認を与えたのでございます。

○久保委員 それはもちろん日本政府が承認をもらうなんという手はありませんよ。そういうことを聞いているのではなくて、協定を結ぶ向こう側がその協定書に、右を承認するという承認をもらうのかどうか聞いた。そういうことですか。もううんですな、沖繩は。

○石井政府委員 その形式は、事後に承認したという例も前々にはあります

が、同時に琉球政府に対して承認するという文句をつけた場合もあります。

○久保委員 つけた場合もあるというのは、今度はどうなんですか。

○石井政府委員 今度はまだ話の途中でございますから、今後いろいろな問題が起こってくるだろうと思ひます。

○久保委員 今までもつけないものもあつたのですか。

○石井政府委員 そのときにその文章につけたものと、それから事後に琉球政府に別の形で承認を与えたものと両方あります。

○久保委員 そうしますと今度のはわからぬということですか。

○石井政府委員 これも外務省でいろいろ形式は相談いたしますが、琉球政府に対する承認というものが同時に同じく文書に入るか、あるいはまた事後に入れられるか、その点は外務省でよく検討してもらふことにいたしております。

○平井委員長 正木清君。

○正木委員 私は委員長のお許しを得ましたので、一つ気象庁関係のことについて簡単に質問をしてみたいと思ひます。

運輸行政に関する所信表明、本日は大臣御出席でありませんが、運輸行政

のベテランである政務次官御出席でございますから、まず第一に政務次官にお尋ねしたいのですが、重ねて申し上げます。運輸行政に関する所信表明の中で、当委員会において繰り返し繰り返し毎国会で、気象業務の拡充強化について所信が述べられておったことは、次官御存じの通りでございます。ところがこの所信表明の中でしさいに目を通してみますと、非常に大切な海上保安と気象というものは結びの中でただ一言、特に災害予防に十分留意して参りましたと、こう述べてあるだけでございまして、私は実に残念に考えておる一人でございます。

そこで運輸省にお尋ねしたいのですが、政務次官等は日本の気象業務全般に対して一体どういうお考えを持って三十五年度の予算の編成にお臨みに

なったのか、まずこの基本的な点を次官にお尋ねをいたします。

第二にお尋ねしたいことは、気象庁長官が御出席でございますので長官にお尋ねしたいのでありますが、この所信表明の結びの中で、特に災害予防に十分に留意した、こういうのでございますから、この災害予防に十分留意した具体的な予算処置及び業務の内容というものは一体どうなっているのか。一口に災害予防といっても、災害予防とは一体何かとなると相当広範なものと私は存じております。そこでこの具体的な業務内容が、前年度として予算処置で具体的にどう現われてきたのか。しかも気象庁として運輸大臣のところへ提出した三十五年度の予算要求と現実予算化されたこの業務内容とは一体どういう関係になっているのか、これをまずお尋ねいたします。

○平井委員長 政務次官はあと回しにして長官から先に答弁いたします。

○和達政府委員 三十五年度の予算は約四十一億九千七百万円でございませう。三十四年度は約三十八億四千万円で、これには補正予算を含んでおりま

すが、三億圓ばかりの増になっております。災害予防に特に留意された予算といったしましては、第一に防災気象官というものを置くために人員が二十七人ふえたこと、それから研究所に台風研究所というのが新設されたこと、それからレーダーの観測が補正予算を

含め、二カ所新設されること、その他水害、高潮あるいは通信の面にわたってございますが、全体の費用としては先ほど申しました三億円ふえたということから―――と申し上げます。

○正木委員　私は今の長官の答弁の中で、言葉じりをつかまえるわけではありませんが、――この言葉は速記をこらんになって取り消された方がよろしいと思います。

そこで私は具体的に長官にお尋ねしたいことは、三十五年度の予算の中の特徴と見られるべきあなたのところの予算の増額のもものは、この三十五年度予算大綱の中で十七と十八、いって言えばこの二つですね。そうでしよう。

この十七と十八に盛られた予算額とそしてこの具体的な整備内容をもってして、はたして所信表明の中でいうところの特に災害予防に十分な留意をしたというに値するかどうか、私のお伺いしたいのはこの点なんです。あなた方は気象庁の技術家として良心的に一体これで満足なのか不十分なのか。満足であるとすればどういう点で満足と言

い切れるのか、不十分であるとするならば、こういう点こういう点が不十分であるという具体的な気象庁としてのの意思表明が当委員会であってしかるべきではないか、この点を私はお尋ねしているのです。

○和達政府委員 第一に、御注意ありがとうございました。私、取り消します。災害に関する予算が非常に複雑多岐に方々に入っておりますので、三億円の一部がそれと申したのであります、はなはだ申しわけございませんでした。

お尋ねの、こういう予算で災害防止
 というものに万全を期せるかというこ
 とでございます。これに対しては、私
 どもの要求というものが現状における
 一応の災害防止の線でございますが、
 いろいろの都合もございましょうが、

実際に計上されたものは、先ほどお話ししました、それよりはるかに下回っているものでございます。その中で、最も私どもが現在において必要と思っておりますのは人員でございます。これも非常

に困難と思ひまして、三カ年計画を立てまして、防災気象官は五十何人かを来年度として計上したのでありますけれども、実際には二十七人であります。また台風観測部につきましてもわずか五人でございます。第一に人員につ

ては私どもとしては非常に残念でございますけれども、そういうふうに査定を受けたわけでございます。その他災害防止の施設あるいは観測に要する費用あるいは通信に対する費用というようなものも、気象の仕事が高度の技術を要するものでありますし、できるだけ高度の技術を使いたいという私どもの希望が十分に達せられなかったうら

みはございます。技術というものは、高度を望めばかなり上まであるものですが、私どもといたしましては、こういうふうに査定いたされたのでありますから、その中で最善を尽くしたいと思っております。

○正木委員 委員長にちよつとお尋ねしますが、運輸省関係、国鉄関係の一般総論の質問を与えられる機会が別途にございましょうか。

○平井委員長 この次に必ず……。

○正木委員 それでは最後に、長官は人員の問題に重点を置かれての御答弁でございますので、私は一言長官に具體的にお伺いしたいと思うのですが、水理水害関係、これについて、あなたの方では来年度の予算で十分である、これに職員さえふやしてもらえばいいのだ、こういう考え方なのかどうか。

その次に、御存じのように航空というものは非常な速度で発達いたしておりますが、航空に対する気象業務、これも絶対にゆるがせにできない緊急を要することでございますが、これもまた

前段と同じように、予算は十分だ、人さえあればそれで足りるのだ、こういう考え方なのかどうか。その次に、農業氣象業務でございますが、これは日本の農業関係で私はいざいざ言うことなんですけれども、一番大切な一つで

ある農業氣象業務というものが非常に等閑に付されている。これは水理水害の氣象關係と相待つて非常に大切なことが等閑に付されておるのだが、これも一休予算はこれで十分であつて、そうして職員さえあれば足りるのか、この具體的な三つを御答へ願ひたいと思ふ。

実は私は事の意外に驚いたことは、

水理・水害関係の気象業務の中で、伊勢湾は歴史上かつてない大きな暴風雨による被害をこうむったのですから、ここにリーダーをつけたということはこれは当然であり、反対する筋合いのものではないと思うのです。そのことが

一体基本的に正しいのか正しくないのかというところに、やはり議論の分かれ道があるうかと存じます。であるならば、伊勢湾にレーダーができたのであるならば、なぜ一体しばしばあの大きな損害をこうむっておるところの本土と、それから北海道の函館にレー

ダー基地を設けないのだ、当然このことが問題になりませんか。長官、あなたはなとお思いになりませんか。必要はないとお考えになっているのか、必要があると考えておるのか。私は、必要があると気象庁がお考えになるの

であるならば、ものの十分おわかりになつてゐる大臣あり政務次官がおられるのだから、こういう機会にこそ気象庁は意を決して大臣なり政務次官に迫つて、当然置くべきものは置いたら

よろしいじゃありませんか。ただ職員だけふやせば事足れりという答弁では、残念ながら私は満足できません。これは最後ですから、あなたも誠意をもって御答弁下さい。

○逓送政府委員 私の言葉が至らな

かったので申しわけございません。人間をもつて足りるというのじゃなくして、人間が一番優先であると申したつもりでございました。気象庁の施設その他がなお整備を必要とすることはもちろん申し上げるまでもないことと存じます。仰せになった農業気象、水理水害業務、航空気象、それぞれに大切なものでありまして、私どももでき

るだけ早くそれらの完備を望んでおる
のでございます。年々に要求もふえま
すし、また農業氣象も着手した当初と
いうことで、結局におきましては予算
につきましたようなことになりました
次第であります。私どもの努力が足ら
なくて、この必要な業務がこの程度に
なりましてのことについては、申しわけ
ないと思っております。

なお、レーダーにつきましては、台
風の一番初めにいくところを優先にい
たしました結果、補正予算では、室戸
岬、それから東海地方では名古屋付近
といたしました。もちろん、北海道と
本土の青函地域のようなところは非常
に大切でございまして、これも要求い
たしたのでございまして、残念ながら
今年、つまり三十五年度にはそれを設
置するだけの費用を計上されるに至り
ませんでした。私も今は今後機会があ
れば最優先にそこに置くべきものと信
じ、努力いたしたいと思っております。

○前田(都)府政委員 先ほど正木委員
からお尋ねがございましたが、運輸大
臣が前回の運輸委員会において詳細な
予算の説明をいたしましたので、所信
表明のときは重複を避けるということ
で、実はこういうふうな簡単な説明を
されたわけでございます。この予算
の説明の中をごらん下さいませればわ
かるように、「基礎的氣象業務の整備
に必要な経費として四億五千九百七
万円を計上しておりますが、これを前年
度に比較しますと、一億二千五百四
万二千円の増額となっております。こ
れによりまして、三十五年度は前年度
に引き続き無線模写放送を初めとする
氣象通信の整備拡充を行なうことによ
って予報精度の向上をはかります」とも

に、名古屋の氣象用レーダーの新設、
氣象庁本庁舎の新築施行等により、基
礎的氣象業務体制の整備を促進する予
定であります。なお、これとともに、
氣象業務の国際性にかんがみまして、
東京・ホノルル間等の国際通信施設を
整備し、氣象資料の国際交換体制をも
整備する予定であります。こういうこ
とを申し上げておるわけでありまし
て、なお、「伊勢湾台風の際にかん
がみまして、新規に防災氣象官制度を
設置し、防災氣象業務の指導を強化す
る予定であります。こういうことを述
べておるわけでありまして、決して氣
象問題を軽視しているわけではござい
ませんから、その点御安心をお願いい
たと思っております。なお今度の伊勢湾
台風の関係で大蔵当局あたりも非常に
氣象ということを重視して下さるよう
になりまして、今後のいろいろな折衝
にはよほど今までと違った態度で運輸
省の要求を受けてもらえらるのではない
か、こう考えておる次第であります。

○正木委員 私の質問を終わります。
○平井委員長 ただいまの和達政府委
員の説明中、本人より発言を取り消し
たい旨の要求がありますので、委員長
において後刻速記録を調べまして、そ
の部分を含め速記録より削除することに
いたします。

○平井委員長 次に、先ほど可決され
ました捕獲審検所の検定の再審査に関
する法律の一部を改正する法律案につ
いて、この際前田府政次官より発言を
求められておりますので、これを許し
ます。前田府政次官。

○前田(都)府政委員 先ほど捕獲審検
所の検定の再審査に関する法律の一部
を改正する法律案を全会一致で可決
下さいまして、まことにありがとうございます。
厚く御礼を申し上げます。

○平井委員長 次に、国鉄の経営に関
する件について調査を行ないます。
質疑の通告がありますので、これを
許します。三池信君。

○三池委員 最初に委員長並びに吾孫
子副総裁にお尋ね申し上げたいと思
いますが、二月七日付の毎日新聞に、
管理局の問題について九州の方では新聞
記事が出ていますのですが、これは御存
じになっておられますか、どうです
か。お読みになりましたか。

○吾孫子副総裁 九州の新聞に記事が
出たということは伺いましたが、実は
その新聞そのものはまだ拝見いたして
おりません。
○三池委員 委員長は……。
○平井委員長 私も読みません。
○三池委員 お二人ともお読みになっ
てないようでありますが、実は私が
きょう御質問申し上げたいのは、その
新聞の記事が一つの資料でありますの
で、一つどういふ記事が出ていますか
というところをここで読み上げてみたい
と思います。二月七日日曜日の毎日新聞、
見出しは「下関などに出張所 衆院
委・近国鉄に勧告 管理局の前提と
して」と大きな見出しがある。その記
事は「衆院運輸委員会は五日の理事
会で「管理局を前提とした支社の出
張所を新たに青森、山形、下関、長
崎、宮崎の五カ所に設置するよう」勧
告することをお申合せ、二、三日うち

に同委員会にはかり国鉄に申し入れ
る。これは全国十二の都市(ほとんど
旧管理局設置場所)から管理局設置
の増設は、全国で非常な要望が昨年か
ら強く主張されてきて、その結果、理
事の意向も一べん聞いてみようという
気持ちで、去る五日の十二時に与野党の理
事に集まっていたが、その希望
なりあるいは意見なりを聞いたわけ
でございますが、管理局設置だけで聞
いたわけではございません。国有鉄道
に理事を三名増員する、まずこれの意
見を聞き、どうして理事をふやすかと
いう問題が済みましてから、実は国鉄
といたしましては非常に要望を受けて
おる、これは何とかしなければならぬ
が、皆さんの意見を聞きたいというこ
とで、結局全国から十幾つ出ておりま
すが、その中から国鉄は出張所を二、
三カ所くらい必要などころをふやした
という意向を私は聞いておりました
ので、理事会の意見その他の要望も強
いので、五、六カ所にふやしたらどう
かというふうな私がそのうち言おうと
いうことで、理事の方の意見を聞いた
わけでございますが、その後、これは
正式の機関でもなし、正式に私が勧告
すべきものでもなし、委員会が決定す
べきものでもございませぬので、まだ
正式の勧告はしておりません。私は皆
さんの意見をいずれ副総裁なり総裁
に申し上げて、これを参考にして何と
か処理をしていただきたいというふう
に現在考えておるわけで、それがため
に理事会を招集して、これを正式にき
めて国鉄に勧告するというような理事
会の招集ではなかったたので、ただ理事
の御意見を承っただけでございませぬ。

○三池委員 委員長のお話だと、
理事会の招集があったかどうかという
ことをまずお尋ね申し上げたい。

○平井委員長 お答えします。管理局
の増設は、全国で非常な要望が昨年か
ら強く主張されてきて、その結果、理
事の意向も一べん聞いてみようという
気持ちで、去る五日の十二時に与野党の理
事に集まっていたが、その希望
なりあるいは意見なりを聞いたわけ
でございますが、管理局設置だけで聞
いたわけではございません。国有鉄道
に理事を三名増員する、まずこれの意
見を聞き、どうして理事をふやすかと
いう問題が済みましてから、実は国鉄
といたしましては非常に要望を受けて
おる、これは何とかしなければならぬ
が、皆さんの意見を聞きたいというこ
とで、結局全国から十幾つ出ておりま
すが、その中から国鉄は出張所を二、
三カ所くらい必要などころをふやした
という意向を私は聞いておりました
ので、理事会の意見その他の要望も強
いので、五、六カ所にふやしたらどう
かというふうな私がそのうち言おうと
いうことで、理事の方の意見を聞いた
わけでございますが、その後、これは
正式の機関でもなし、正式に私が勧告
すべきものでもなし、委員会が決定す
べきものでもございませぬので、まだ
正式の勧告はしておりません。私は皆
さんの意見をいずれ副総裁なり総裁
に申し上げて、これを参考にして何と
か処理をしていただきたいというふう
に現在考えておるわけで、それがため
に理事会を招集して、これを正式にき
めて国鉄に勧告するというような理事
会の招集ではなかったたので、ただ理事
の御意見を承っただけでございませぬ。

○三池委員 委員長のお話だと、
理事会の招集があったかどうかという
ことをまずお尋ね申し上げたい。

○平井委員長 お答えします。管理局
の増設は、全国で非常な要望が昨年か
ら強く主張されてきて、その結果、理
事の意向も一べん聞いてみようという
気持ちで、去る五日の十二時に与野党の理
事に集まっていたが、その希望
なりあるいは意見なりを聞いたわけ
でございますが、管理局設置だけで聞
いたわけではございません。国有鉄道
に理事を三名増員する、まずこれの意
見を聞き、どうして理事をふやすかと
いう問題が済みましてから、実は国鉄
といたしましては非常に要望を受けて
おる、これは何とかしなければならぬ
が、皆さんの意見を聞きたいというこ
とで、結局全国から十幾つ出ておりま
すが、その中から国鉄は出張所を二、
三カ所くらい必要などころをふやした
という意向を私は聞いておりました
ので、理事会の意見その他の要望も強
いので、五、六カ所にふやしたらどう
かというふうな私がそのうち言おうと
いうことで、理事の方の意見を聞いた
わけでございますが、その後、これは
正式の機関でもなし、正式に私が勧告
すべきものでもなし、委員会が決定す
べきものでもございませぬので、まだ
正式の勧告はしておりません。私は皆
さんの意見をいずれ副総裁なり総裁
に申し上げて、これを参考にして何と
か処理をしていただきたいというふう
に現在考えておるわけで、それがため
に理事会を招集して、これを正式にき
めて国鉄に勧告するというような理事
会の招集ではなかったたので、ただ理事
の御意見を承っただけでございませぬ。

○三池委員 委員長のお話だと、
理事会の招集があったかどうかという
ことをまずお尋ね申し上げたい。

○平井委員長 お答えします。管理局
の増設は、全国で非常な要望が昨年か
ら強く主張されてきて、その結果、理
事の意向も一べん聞いてみようという
気持ちで、去る五日の十二時に与野党の理
事に集まっていたが、その希望
なりあるいは意見なりを聞いたわけ
でございますが、管理局設置だけで聞
いたわけではございません。国有鉄道
に理事を三名増員する、まずこれの意
見を聞き、どうして理事をふやすかと
いう問題が済みましてから、実は国鉄
といたしましては非常に要望を受けて
おる、これは何とかしなければならぬ
が、皆さんの意見を聞きたいというこ
とで、結局全国から十幾つ出ておりま
すが、その中から国鉄は出張所を二、
三カ所くらい必要などころをふやした
という意向を私は聞いておりました
ので、理事会の意見その他の要望も強
いので、五、六カ所にふやしたらどう
かというふうな私がそのうち言おうと
いうことで、理事の方の意見を聞いた
わけでございますが、その後、これは
正式の機関でもなし、正式に私が勧告
すべきものでもなし、委員会が決定す
べきものでもございませぬので、まだ
正式の勧告はしておりません。私は皆
さんの意見をいずれ副総裁なり総裁
に申し上げて、これを参考にして何と
か処理をしていただきたいというふう
に現在考えておるわけで、それがため
に理事会を招集して、これを正式にき
めて国鉄に勧告するというような理事
会の招集ではなかったたので、ただ理事
の御意見を承っただけでございませぬ。

そういうような国鉄を御利用になる、あるいは国鉄に対していろいろ御要望がある方々に対する御意見を受理し、そしてまた、それ进行处理するというよ

うなところ、要するに地方の支社の出店というものを要点に設置いたしたい

ということ——しかし、それも管理組織の根本的な問題をどうするかとい

うことについて、まだ最終的な結論が得られませんので、そうむやみに作る

というわけにも参りませんから、二、三カ所ぐらい作りたいという考えであ

るということを申し上げて御意見を伺ったような次第でございます。

○三池委員 支社制度を作られて線別あるいは地方別の責任体制を確立する

ということがおそろく趣旨であつたと思ひますが、実情は、私どもが民間の

人たちから承るところによりますと、必ずしも当局が当初意図しておられた

ような結果になっていないんじゃないかというふうに考える。ある意味にお

いては屋上屋を架したような結果になった。たとえ九州ですと、門司に

支社があり管理局がある。いろいろの問題はすべて門司に行きます。私、佐

て、管理局にも行き支社にも行き、さ

らに管理局の方は国鉄本社につながつておるといふようなこと。また支社自

体のあの機構では、九州全体の管理局を一手に掌握して、そうした責任体制

で、人事から、予算から、すべての技術の面から、あるいは運輸の面から実

質的にそれを掌握するということとは、
あの機構では不可能に近いと私は考え

る。そういうような支社の出張所は福岡にもあるようですが、ほとんど

と福岡市の渉外関係にのみ従事してお

る。実際の日常業務にはそうタッチしない。また権限も持たないというのが実情じゃないかと私は考えておる。もし出張所というものが福岡のような業務をやるところであるならば、これは幾らふやしても、地方のほんとうに血の出るような陳情をしておられるあの要望にこたえることはできないと考えておる。たとえば昨年の十月ごろの委員会では田口君が発言しておられることに、長崎は何があっても一ぺん一ぺん泊まりがけで門司まで行かなければならないというのを言っておられる。それはたとえば、貨車操りにしまして、あるいは観光、観光事業の問題にしまして、長崎駅では話にならないから一つ一つ泊まりがけで門司まで行かなければならない。これが田口君の言われる地方からの強い要望を受けての代弁だということだと思ふのであります。そういう意味におきまして、日常業務をやる一つの施設がほしい。昭和二十五、六年ごろにありました営業所的なもので、貨車操りにしまして、あるいは観光の問題にしまして、一ぺん一ぺん何か事があると門司の管理局まで飛んで行かなければならないというやうなことがないようにしてもらいたいというのが私は要望の趣旨だと思ふのであります。出張所が支社の出張所であつて管理局との関係を直接持たないやうなことであります。私はそういうほんとうに猛烈な地方からの要望にこたえる機構の創設にならないのではないかと。こういう点では、ぜひ一つ考えていただきたい点でありまして、おそらく委員長も、この新聞記事にあるやうなことは、新聞記者とも会っていないやうなことであり

ますし、副総裁もおそらく副総裁談としておることについては御存じない、関知されないことだろうと私は考えております。それでないならば、この副総裁の談として発表された新聞記事なんでしょう。まことに奇怪きわまりものである。支社の出張所の形の管理局の増設なんというやうな表現というものは、何を意味するんだか、とんとわからぬ。しかも、それは国鉄としてはそういうことを必要としないうん、必要としないけれども、政治的な意味もあつて、客観的に必要だ——政治的に意味があつて客観的に必要だといふのは、国鉄の必要じゃなくて、客観的に必要だということでありまして、ほとんどこれは意味をなさないので、おそらく練達の副総裁がそういうやうな談話を新聞記者にされるわけがない。私自身もこれは不問に付するわけでありまして。しかしながら、管理局の増設ということが、あの附帯決議にある機構の再検討ということと増設ということがシノニムであるというやうな考えは、お持ちになる必要はない。むしろ国鉄は、先ほども申されたやうに、一つの企業体であります。運輸事業そのものに専念するのではなくて、企業体になつておるのであります。かゝる、むしろ経営の合理化なんということは必要でありまして、人員の問題もまた非常にむずかしい問題であります。ようから、そういうことは、国鉄自体の立場に立つて、そうして企業体としての責任を果たし、また公共であるがために、国民大衆のあるいは地方の方の人たちの要望にこたえるやうな必要だと思ふ。また、おそらく委員会の

この前の附帯決議というものの、管理局の再検討をしるやうなことであつて、いたずらに数えさふやして、われわれ地方は困つてゐるんだから数をふやせと、経済ということも何も考えないで言つてゐるとは私は考えない。委員会がそういう不見識な權威のないことを言うはずがない。再検討しるやうなことは、最も合理的に、最も能率よく運営をするやうに検討しるやうなことであります。そういう点では、増設々々というやうなことでなくて、むしろ先ほど申しましたやうな日常業務において、地方の人たちが困らないやうなことを、国鉄自体の立場において慎重に検討されたい、むしろこういう附帯決議があつたから、運輸行政におけるところの委員会というものは、端的に言つて、まことにこうるさいところでございまして、一つ委員長に相談をしろというやうなことはあつたかもしれない。私自身も、国鉄の権威においては、むしろそれは委員会の方をあなた方専門家がリードするくらいな気魄をもつて運営に當つてもらいたい、こういうことを私は考えておるわけでありまして。たまたまこういう新聞記事が出ますと、地方では大騒動してゐるわけですね。しかもこれは五カ所に限定したというやうなことも、私はおかしいと思ふ。吾孫子副総裁のさつきの話のように、二、三カ所くらいは仕方がないというやうなことですけれども、二、三カ所も何もそういうことは問題じゃない。五カ所なら五カ所、十カ所なら十カ所、一つの基本方針に従つて、確固たる信念のもとに、私は国鉄という国民のものである企業体であるだけ合理的に運営してもらいたい

い。そしてまた公共のためにせむらうように、地方は非常に産業開発その他で国鉄に依存してゐるところが多いのでありますからこういう点は、一つぜひ考慮の上に立つてやつてもらいたいと思ふのであります。この新聞記事が真相を伝えないものであるというところで、私の質問があるいはポイントはずれになつて、委員長を困惑させたかも知れませんけれども、この点は一つあしからず御了承をお願いしておくわけでありまして。

ただ、私はここで一つ地方の立場から申し上げたいのですが、地方の人たちの要望は、管理局がありまして、どうしてもその所在地を中心として施設、行政が行なわれる、そういう傾向はやむを得ないが、あるのであります。従つて、九州でありますと、長崎支線というものはとく虐待されがちである。実際の例が、たとえば時間割の変更いたしましたも、佐賀地方におきまして、時間割が適当でないために、勤務してゐるところの従業員が、二時間も三時間も汽車に乗るために、汽車通勤の人が駅で待たされておる。そのために、会社はそれだけの時間外勤務手当を支給しなければならぬというやうなこともあるわけでありまして。また夜勤の場合でも、汽車の時間がないために泊まらなければならぬ、朝でも、三時間も早く起きていかなければ出勤時間に間に合わない、そういうやうないろいろな面が出てくるわけでありまして。だから、そういうことに對する配慮が、管理局でもあるならば十分にしてもらえたらうというやうな考えも多分にあるわけでありまして。これは私自身のことを言つて非常

におかしいのですが、あの特急のさくらの寝台車が一台とられてしまつて、われわれは非常に困るのだという地方の要望で、これは長崎もさうでありますけれども、私はそれを代表して国鉄に陳情に行つた。ところが、いやそれは御心配なさなくてもよろしい、福岡までのお客さんにはあきかぜを御利用していただくようにしていただきますから、そういう御心配はなくて、さくらを利用する人は福岡以西の人だからいい、ということでありまして。私は非常に奇怪な説明を聞いたと思つた。あなたは福岡までだから、あきかぜにして下さい、さくらはやめてくれということを窓口で一つ一つ交渉ができるか、できやしない。いろいろ寝台車の編成の時間等の問題があつて困難な事情もあるらしいのであります。現在どうかといふと、私たちが一週間も前に寝台を申し込んでも、ない、それくらいな実情になつておる。これはお調べになつたらわかつたと思ひますが、非常に困難をしてゐるやうなことが、こういう点から、やはり管理局でもあつたら、そういう困難な問題が解消されるのではないかと。いろいろな、いろいろの産業の問題、経済の問題、観光の問題などで不便をこうむるというやうな要望が強いと私は思ふ。そういうことがないやうに、機会均等の趣旨から、地方公共のためになるやうな配慮を特にしてもらいたい。それには、私はむしろ二十四年のころにありましたやうな営業所的なものを行政区域ごとに置かれると非常に能率のよい運営ができるのではないかと。これを考えておるわけでありまして。管理

局管理局といふから、たとえば門司の管理局とかあるのは大分の管理局とかというふうな膨大な組織をみんなが予想するわけでありまして、国鉄としては、そういうものを置くことは、私はおそらく困難じゃないかと思ひます。私自身が考えておる。門司のごとく組織が大き過ぎるというところは別でありまして、一般にはそういうふうなことはなほは困難であります。私自身もそう考へる。

いろいろ私の意見などを申して恐縮であります。一つだけ政治的な介入を避けて、そうして国鉄独自の立場に立つて、ほんとうのよき意味の国鉄運営ができて、むしろ委員会よりも国民に対しての期待に沿われるような御努力をお願いして、私の質問、また意見を終わりたいと思ひます。

○平井委員長 三池委員に申し上げます。委員長といたしましては、政治的圧力は断じて加へたこともありません。今後ともそういうことはいたしません。ただ委員の希望、国民の要望、これを委員長として伝達することが民主政治であらうと私は考へております。委員がどう言おうと、理事がどう言おうと、委員長独断をもって国鉄に当たるといふことは断じてありません。これが政治的介入とか、そういうことを三池委員自身が考へるということとは、私は大きな間違ひだと思ひます。三池委員自身が要望があるならば、堂々と委員会が発言し、また国鉄に要望するというのが国民代表であらう、こう私は考へますので、今度の問題が政治的圧力である、こういうことを言う三池委員そのものが、衆議院議員としての存在を忘れてはせぬかと私は思ひます。

う。私といたしましては、ただいま副總裁が言ひましたが、国鉄として必要などころを二、三カ所と言ひましたけれども、多年の委員の要望を、もう二、三カ所ふやせという要望をすることは、私は当然であらうと考へる次第であります。

当時列席をいたしておりました川野委員に、一つ発言を許します。

○三池委員 その前にちよつと一言、今の委員長の発言に關して。委員長はだいたひ僕の発言を曲解しておられるようで、新聞記事を基礎にした私の話に對して、委員長がいかに国鉄に政治的圧力を加へたかのごとく、そういう意圖をもつて私がさつきから発言しているように話しておられますが、それは大へんな誤解で、私はそういう意味で言つておるわけじゃない。特にこの問題については委員長は報告もしてないし、また報告する意思もないと言つておられるからそういう問題はむしろ解消しておつて、私自身の平生の氣持を吾孫子副總裁に開陳し要望しただけであつて、今度の問題ではわが練達、清廉の委員長がそういうことをされるなどということは私は思つていない。私がそういうことを思ふなどと、衆議院議員としての存在云々という委員長長の発言の方がどつちかという聞き捨てならないことだが、これは私は不問に付します。私はそういうことで言つておるわけじゃないということを一応釈明だけしておきます。

○川野委員 私も管理局設置の問題につきましては当委員会においてたびたび発言いたしておりますので、この際さらに発言をいたしたいと考へます。時間が非常におそくなつておりますので簡単に御質問を申し上げてみたいと思ひます。

先ほど吾孫子副總裁から、二、三カ所の出張所と申しますか、そういうことを考へておる、こういうふうな御発言があつたやうであります。しかし、日常生活と密接な關係を持つておるのが今日の管理局でございます。そこで私をして言わしめますならば、管理局を各県ごとに作つてもらいたい、これが私の希望でございます。管理局と申しますか、管理局と申しますか、出張所と申しますか、営業面を担当するところの機關を各県に作つてもらいたい、また私はこれを国会議員が要望することが地方民の聲にこたえておるものと考へておる。先般運輸委員會で九州地方に旅行いたしますと、管理局のないところから管理局を設置してもらいたいという陳情が山のごとくなされました。そこでその聲に應じて當委員會が管理局設置の問題を取り上げて、そして當局に御相談するということとは民主主義の本來の姿であると私は考へます。そこで実はもう少し當委員會でこの問題を熱心に取り上げてもらつて、できるならば各県に管理局ができるやうに動いていただきたいと考へるわけでありまして、しかし国鉄當局の話をお聞きすると、各県に管理局を置くということは不可能である、こういうやうなお話もございまして、私といたしましては第一段、第二段という考へのもとに、まず第一段に数カ所に管理局を設置していただいて、その模様を見てさらに第二段に管理局を作つてもらえば国民の要望に沿う結果になるのじゃないか、かように考へまして、実はいろいろと當局にも、これは

除ではありませんが、本委員會において強く要望をいたして参つたわけでありまして、そこで先ほど二、三カ所という声がございますが、これは国民の現在の空氣から申しまして二、三カ所等ではどうも満足な国鉄の運営はできないと考へます。承りますと五カ所くらいという話もあつたやうに私は聞くだのでありますが、全国に七、八カ所をお作りいただくならば、この管理局設置の問題は一応終止符を打つてはなからうか、管理局をなくとも出張所でけつこうでございます。われわれが聞き及びますところの出張所はおもに営業面を担当する出張所である、こういうことを聞きます。そういうしきすと三池委員の御要望の点にも沿うわけでございます。そういうことで三池委員はいたしに機構の拡大に反對されておるのかのように私は聞き取れたのでございまして、もう少し出張所をたくさん増して、そして日常生活に密接な關係を持つところの鉄道でもありますから、国民の要望にこたへていただく、これは私の質問の要旨であります。

○吾孫子説明員 先ほど三池委員からまことに適切な御意見をお教へいただきました。ありがとうございます。それから、実は私の言葉が足りませんので少し補つていただきたいたと思ひますが、国鉄が当初に考へました考えは、先ほど申し上げましたやうに、現在の地方の政治経済の中心地があまりにも管理局の所在地から離れ過ぎておる、そしていろいろの問題もあつて、そのためにいろいろの御要望が出ておる、二、三カ所ぐらいでいいかでございますし、三、四カ所ぐらいでいいか、その場所についても、実は委員長のみならず、ほかの、平素いろいろ御指導にあつておりました先生方やその他の学識経験者の方にも御相談いたしておつたのであります。それに対して先般委員長から、これは何も正式のお話というわけではございませんでしたが、理事会でこういう話が出て、五、六カ所ぐらいまで考へてみたので、今私どもとしましては、二、三カ所というやうなことにしよう、と考へる、將來の国鉄の地方組織というものをどうするかということとあわせて検討いたしておる次第でございます。

なお、先ほど三池先生のお話の中に、福岡の支社の出張所を引合ひにお出しになりました、あんなものでは意味がないじゃないかというお言葉がございましたが、実は福岡の支社の出張所と申しますのは、志免炭鉱の問題で直接本社と福岡との間で連絡しなければならぬやうな問題が非常に多かつたものでございまして、これは実は支社長が支社長限りで便宜作つた機關でございます。今私どもが管理局の設置の要望その他を考へてこれから作らうと思つておる支社の出張所とは全然性格が違ふものでございまして、それは御了解願ひたいと思ひます。

なお、お言葉の中に、これは三池先生も川野先生も、もとの營業所的な機能というものを考へておるかどうかと

いうお言葉がございましたが、私も、私どもとしては今度支社の出張所を作ります際には当然そのつもりでおります。もともと支社の出張所を作ろうというところを今検討いたしておりますのは、地元の管理局設置の御要望を考慮して、少しでも鉄道を御利用になる方の御不便を解消したい、そしてまた鉄道の営業活動の面においてもプラスになるように処置したいということからスタートしておりますので、管理局に準ずると申しますか、管理局を設置することにかえるだけの検討のあるものを作るようにいたしたい、そういうふうな考え方でただいま検討いたしております次第でございます。

○川野委員 一文惜しみの百文失いという古い言葉がございますが、節約節約と言われますが、節約もものによりけりでございます。管理局を置くことにより、この例は熊本の管理局を先般私が視察いたしましたときによく聞いてきたのであります。熊本に実は昔は管理局はなかったものであります。戦後管理局が、島嶼にかわって、熊本に置かれました。そこで熊本はどういう利便をしておるか申しますと、日本全国で、利用者が一番たくさん買わされておるところは熊本県だそうでございますが、どうしてこんなに利用債の買いが円満にいくかという質問をいたしますと、あそこの大田局長が、熊本市に管理局があると、知事、市長その他の有志に非常に親しく御交誼を願っておる、そういうわけで、利用債をお願いする際等におきましても非常に円満にいて、多額の利用債を買っていただいております、こういう話もござい

ました。これは一つの例でございますが、こういうような利便もありまして、わずかの経費は要りまして、また利便も得るところが多いと考えますので、こういう点を私は新たに研究課題として考えていたきたい。ことにこれは地方の例でございますが、先般早稲葉等におきましても責任体制がとられる、そして責任トン数をオーパーしたところは報奨金をやる、こういう話であったのでございますが、宮崎県の方は、先般来申しますように、鹿兒島管理局、この鹿兒島管理局の方は責任トン数よりも非常なオーパーをいたしておる。ところが半分の大分管理局の方は責任トン数に達しなかつた。大分管理局の分と鹿兒島管理局の分を合わせますと、責任トン数をオーパーしておる。しかし管理局が二つに分断されておりますために、鹿兒島管理局の方は報奨金がもらえなかつたという事実が、ここに現われてい

るわけであります。そういうわけで、管理局があるかないかというところは非常に地方の利害に関するわけでありまして、そこで、先ほど二、三カ所とか五、六カ所とか言われますが、当委員会の空想としては、できるだけ各県に管理局を置いていたきたいというのが私は本心であろうと存じておる。しかしあなたの方で現在そうたくさんできないと言われるから、先ほど申しましたように、段階をつけて全国に実施したところ、こういう考えを私は持っているわけでございますが、どうか一つもう少し元氣を出されて、管理局のないところには全部置いていただくことはけこうでございまして、万一そ

ういうことが許されなければ、あなたの方で慎重に御考慮の上、第一段、第二段と段階をつけて、管理局あるいは出張所をお作り下さるよう切に希望を申し上げまして、私の質問を終わる次第でございます。

○生田委員 管理局とか出張所などのお話が出ましたから、これは国鉄経営の基本問題に関するところでございまして、私も一言、この際に副総裁にお話をしておきたいことがあるのです。管理局の問題も、これは機構の問題でございまして、機構をいじるときに必ず弊害が生じ、その弊害というものを、現実の姿とその目的とをどこかでうまく調和をとらなければなりません。一、例を申し上げますが、国鉄は今非常に経営が困難ですから、経費費が行き詰まっております。私はよく承知いたしました。分断されておるために、鹿兒島管理局の方は報奨金がもらえなかつたという事実が、ここに現われてい

るわけであります。そういうわけで、管理局があるかないかというところは非常に地方の利害に関するわけでありまして、そこで、先ほど二、三カ所とか五、六カ所とか言われますが、当委員会の空想としては、できるだけ各県に管理局を置いていたきたいというのが私は本心であろうと存じておる。しかしあなたの方で現在そうたくさんできないと言われるから、先ほど申しましたように、段階をつけて全国に実施したところ、こういう考えを私は持っているわけでございますが、どうか一つもう少し元氣を出されて、管理局のないところには全部置いていただくことはけこうでございまして、万一そ

ういうことが許されなければ、あなたの方で慎重に御考慮の上、第一段、第二段と段階をつけて、管理局あるいは出張所をお作り下さるよう切に希望を申し上げまして、私の質問を終わる次第でございます。

○生田委員 管理局とか出張所などのお話が出ましたから、これは国鉄経営の基本問題に関するところでございまして、私も一言、この際に副総裁にお話をしておきたいことがあるのです。管理局の問題も、これは機構の問題でございまして、機構をいじるときに必ず弊害が生じ、その弊害というものを、現実の姿とその目的とをどこかでうまく調和をとらなければなりません。一、例を申し上げますが、国鉄は今非常に経営が困難ですから、経費費が行き詰まっております。私はよく承知いたしました。分断されておるために、鹿兒島管理局の方は報奨金がもらえなかつたという事実が、ここに現われてい

るわけであります。そういうわけで、管理局があるかないかというところは非常に地方の利害に関するわけでありまして、そこで、先ほど二、三カ所とか五、六カ所とか言われますが、当委員会の空想としては、できるだけ各県に管理局を置いていたきたいというのが私は本心であろうと存じておる。しかしあなたの方で現在そうたくさんできないと言われるから、先ほど申しましたように、段階をつけて全国に実施したところ、こういう考えを私は持っているわけでございますが、どうか一つもう少し元氣を出されて、管理局のないところには全部置いていただくことはけこうでございまして、万一そ

ういうことにせざるを得ないということのようですが、現実的にはなかなかうまくいかないと思います。というのは、国鉄の組織というのは長年の間、約八十年もの間国民生活の中に深く溶け込んで、そして国民経済の中には至大な、強い影響力を持っておるわけですから、一例をあげると、駅の構内に接触して大きな工場がほとんど一つある。それは貨物の取り扱いをするというから、そこに敷地を設けて、全国でも有数の工場が一つはつんと建っておる。その工場だけの貨物を扱っておるのですが、それが年間五千トン未満ということになる。そうすれば、その工場のごうむる経済的な影響は大へんなものだと思ふのですが、そうかといってどうしようもないことになる。また中には、へんびな駅ではあるけれども、貨物の扱いをして、引込線もあるというので、すでに敷地を求めて工場を建設中のものである。それもやはり廃止になる。しかし一方から言えば、国鉄経営は切り詰めるなければならぬというし、またその反面には、客車の運行がスピード・アップされるんだという利益があるから、一般国民の利益としてはその方がいいんだという理論も成り立つ。そういうような現実をどう取り扱っていくかというところは、方針をきめたといつて、一がいにそれで強行してもどうかと思う。そうかといつて、私たちは国鉄の経営の合理化ということには大賛成をするものでござい

ます。で、こういうことが起るのです。が、そういうときに——これは支社でやることでございますけれども、今徳島県でやっておりますが、香川県でも愛媛県でも、あるいは高知県でもやるに違いない。全国各地でやるに違いない。全国各地でこれをやると大へんことになる。今徳島県だけの狭いところでやっておるということ、大きな火の手が上がっておりませんけれども、全国的にやることになる。大へんなことになる。これは反対している人の言いつけにも理屈がある。国鉄の支社の考えでやられるのは、私たちは大局的には賛成すべき理由が大いにあるように思ひます。そこは副総裁などが——支社でやめておることはきめておることですが、融通のつかないようですと困ると思うのですが、これはどのようにお扱いになりますか。私たちはよく理解を持ったつもりで聞いております。どういふことになりましか、御方針を一本伺っておきたいと思ひます。

○吾孫子説明員 ただいま四国支社の例を引いての御質問でございますが、実は国鉄としましては、各支社に対して、経営改善方策をどうしたらいいか案を作成しろという課題を、本社から出した形になっております。それに対して四国の支社長は、四国としてはこういうような案を考えたということ、本社の方へ報告して参りました。それを一応私も理事会で話を聞きまして、原則的には四国の支社長の考え方はよろしい、だからその方向で進めるように、本社としてもできるだけ支援をしてやろう、ただ、しかし、今の支社長の計画と申しますものも、やはり相当な投資を伴う案にもなっておりますし、予算との関係がござい

年目に定期検査と称しまして相当精密な検査をやるような建前に、全世界的になっているのでございます。この定期検査におきましてどのような検査をやるか、政府の規則にもまた日本海事協会の規則にも相当詳細に規定してあるのでございます。ただ実際の検査の運用にあたりましては、同じ船舶の船でございまして、航路とか使用材料等によって一がいに機械的に基準をきすると大体是か非かという見当がつく、少なくともそれだけの経験は検査員は持っておるのでございますけれども、穴のあいた部分がほとんど中側に船の肋骨とか縦通材等の取りついている部分でありまして、たいたいてもわかりにくい部分ばかりでありますので、そういうような手法では実際にこれにはわからなかった、こう思います。そこそここういうものについては大きなハン

食の少ない部分でございます。そこで現在の報告だけでは私どもという層因かということとを断定することが全然できないのでございますけれども、接船でございますので、あるいはその部分に溶接の不良箇所でもあったの

ブをもって見るとか、いわゆるレントゲン投射をするとかいう方法がある時代に、こういうことをやっておらぬということ自体がおかしいのではない。だからここで一点聞きたいのは、従来のテスト・ハンマー程度でたいていわかるような、勘にたよる時代ではもうない。しかも生命財産を運ぶ蛇なんだから、こんなでたらめきわまりのない検査は私はないと思う。出ていって帰りに荷を積んでからおかしくなったというのなら別だが、この競争

るものとみなすということで、政府検査をやっておらないのでございます。もちろんそれは船体、機関等でありまして、救命設備とかこういうのにつきましては海事協会が認める囲に入っております。この部分につきましては政府が直接やってお

ます。

それから第二点でございますが、富山丸は建造中に何か欠陥があったのではないかとのお話でございますけれども、これも私、ちょっと先走った私見を申し上げましたので、実は帰ってきてみませんと、あまり想像でものを言えないと思うのでございますけれども、溶接船におきましては、ことにこういう小さい船の溶接というのは大型船の溶接よりも御承知のように非常にむずかしいのです。そうして溶接の長さというものが、この船だけでも何万メートルというものがございまして、それについて、検査はもうろん精密を期しているのでございますが、こういうケースも非常に少ないのでございます。あるいは外観その他に全然異常はなかったのだが、多少の欠陥があったところ、物が当たったというケースじゃないかと思うのですけれども、これは一つ実際に帰ってきた上で調査してからでなければ、正確なお答えが現段階ではできないと思うのでございます。

それから第三点の弥彦丸の検査の方法でございますが、これももともとでございまして、現在いろいろな計測機械がございまして、厚みをはかるというふうなことに磁気探傷等の方法もないではないのでございますけれども、これはなかなか手軽にといえますか、これをやる作業がなかなか大へんなことでございます。すべてに足場を作って、新造船の足場のような状況にいたしまして計測するというようなことは、実際問題として時間的に非常にむずかしい問題がございまして、それから私も確かに非常に幼稚な方法

ではございますけれども、今鉄板の厚み等を計測するというのは、各国とも全世界的に先ほど申し上げましたような手法で、そしてこういう事態がそう起きているわけではないのでございまして、今の段階ではこれを科学化するというような方法を急に進めることは実情としては非常にむずかしいと思うのでございます。ただ、それに対する対策でございますが、これはさっきも申し上げましたように、戦時標準船でございまして、これは非常に特殊なケースと考えるのでございます。これが戦時中の、材料のまた特に悪いものが使われていたような船がまたまた当たったのではないかと、こう思われましますので、そうした戦時中のその船一ぱいだけを対象に、もちろん検討しなければなりませんけれども、さらに戦艦船全般につきまして現在の状況を徹底的に調査し、これに対する対策を早急に立てるといふことで、この事件の前から多少の手はつけておいたのでございますけれども、この事件を契機に、私も関係者を糾合いたしましたので、急速に今それを進めているのでございます。

そうして、こういう全般の問題としてこれをやはり見ていかなければならぬのじゃないか、かように考えている次第でございます。

○久保委員 科学的な検査の方法はとも無理だ、こういうお話のようでありま。私はしろうとだからそれに対する反論もございせんが、とにかく現実には検査官が検査して一月足らずのうちに船はもう水が漏るというふうな検査自体どんな欠陥があるか、もしも沈没したらだれが責任を負いますか。運輸省が責任を負うのですか。検査の結果は心配なかった、その船が出

ていった、水が漏って沈んでしまったという場合どうなんでしょう。これは検査官が責任を負うのですか。大体海事協会と船主との関係はどうなんでしょう。特殊な関係があるのですか。海事協会はどういう法人ですか。

○水品政府委員 海事協会というものは、御承知のように国際的に船級協会というものが各国にございまして、有力なものには英国のロイド協会、それからアメリカのアメリカン・ビュロー・オブ・シッピング—A Bと称しておりますが、それからフランスにもノルウェーにも、有力海運国はほとんど自分の船級協会を持っております。そして自国船の船級を主としてつけているのが慣例でございます。日本におきましても古い歴史は古く、日本におきましても明治時代から名前は使っておった、スタートしておったようでございまして、正式に政府の検査の代行という言葉は当たりませんけれども、さっき申しましたような船の代行的な業務をやるようになったのが、現在の船舶安全法が施行された昭和八年からでございます。それで非常に有力な経験のある検査員、さっきも申しましたような検査員、相当現場にも経験があり、そしてそれをまたさらに訓練してりっぱな検査員を備えている私ども信頼できる協会というように現在考えているわけでございます。

○久保委員 それでこの弥彦丸については、第十五次計画造船でスクラップにすることに予定されていたのだそうですが、その漏れから漏れてまた引っぱり出したというように新聞は報道しているのだが、それはその通りですか。

○朝田政府委員 この船をスクラップにすることを申し出て、十五次計画造船の申請をしたことは事実でございます。十五次造船では御承知のように選考に漏れまして、新造船をするかわりにこの船をつぶすことにはならなかったわけであります。

○久保委員 特にそういう今のようないきさつのある船を、さらに係船を解いて出航させるといふときの検査でありますし、これは戦艦船で、それだけでなくても悪い船だという定評があれば、検査官は当然特殊な入念な検査をしなければならぬはずで、また検査の結果そういうものがわかれば、どんなに船主からの要求があつてもこれに應じてオーケーを与えるべきではないと思う。ところがどうも今までのいきさつを聞いてずつと類推いたしますと、何か検査官は優秀であつた——優秀ならわかるはずだ。検査の方法はあまり進歩はないにしても、長年やっているのだから検査官に見つかればはずが、い、そういうことで検査官がオーケーをしたのではなからうかといふことが一つ出てくるのです。こういうことが今まではあまり表面に出なかったが、たまたまこの弥彦丸が出てきたということではなからうか。もしそうだとすれば、これは大へんなことだと思ふ。だから私ははっきり言うが、この検査官の責任はやはり追及されるべきだ。それからもう一つお尋ねしたいのは、この船長以下途中で船主に電報を打ったが答えはない。答えは何かという、二回目打った、下船すると言ったら、そのやめる者はだれだ、名前を知らせろといふてきた。こういう船主はいい船主かどうかといふこと、

これから海運業をやらせるのに適当な船主かどうかというふうに見えるので、どういふふうにお考えでしょう。

○朝田政府委員 私どもも今御指摘になりました事実を調査いたしましたところが、退職者を知らせという電報を打ったことも事実でございます。まことに海運企業の近代経営としては残念な経営態度であつたと私は思います。そこで、こういうものをやめさせるかどうかといふことであります。法律上の問題としては、海運企業は御承知の通り届出制でやれることになっておりますが、これはむしろ良識のある経営態度を期待するように行政指導していくよりはかたに方法はないと私は考えております。

○久保委員 この会社、板谷商船は今までも計画造船に乗って、あるいは利子補給をもらっているんで、すけれども、しかし今まで補給された利子は大体返したと思うのです。だから政府からの助成その他は今のところないと思う。ところが経理状況は、収支の方はかなりほかの会社に比べれば——会社の規模はどうかわかりませんが、ほかの一般的な会社に比べればいい方だと私は見ているのです。簡単に言えばもうかる。もうかるか、もうからないかは別にして、常識的にほかの会社よりいい。そういういい反面、無理しているというか、こういうことをやっている。当然直さなければならぬ船も直さぬで、いわゆる船員を酷使している。酷使しているというより、もっとひどい、命を投げ出すまでやらせろ、こういうことを強要している常識はすれな船主です。ですから、こういうものは

今度の計画造船にも考える必要がある。これは当然今度提案になります。利子補給の問題、これも問題なんです。前時代的な経営方針でやっているところに、こんな利子補給の九億も十億もやる必要はないと私は思う。まず第一にこれらの態度が改まらない限り勝手にしろという形になると思う。こういうものはほんとうに前時代的な経営者だと思ふのです。しかもこれは船舶局の方では船舶安全法に基づいて乗組員の全部から申請があつたからという形で調査することになったのでしよう。そうでしょう。船主からの問題じゃない。そういうところからいっても、こういうことをやらせた場合には、こういうもの運航させた責任といひますか、船舶安全法を無視した場合には、この船主は処罰になるのですか、罰則規定はあるのですか。

○水品政府委員 十分調査しないとわかりませんけれども、船主の責任として、非常に重大な欠陥がありとすれば、条文があつたかもしれぬと思うのですけれども、私の今の記憶では、そういう船主を処分する条文はないように記憶いたしておりますが、調査をいたしましてお答えいたします。

○久保委員 一般的には刑法にも私は触れるように思うのです。当然その途中で手配すべきものを手配させないで、それを満身創痍で帰港させたというようなことも、これは辛いなことには港までたどりついたらけれども、途中でこういう手配をしてくれと言つたのかかわらず、やらぬというやうなことを自体にも、私は刑法上の問題がありやしないかと思うのです。これは嚴重に処分すべきことではなかつたかと思

う。それから検査官も当然私は責任を問われるべきではなかつたかと思う。わからぬということでは許せません。そんな検査官ならば、一検査官だけでなくて、この海事協会そのものも私は問題だと思ふ。これはあとでよく調べまして、どういふふうな事後処理をするのか、一つあらためてこの次にお聞きしたいと思ひます。

それから富山丸のことです。ありますが、これは高等学校の、水産学校といひますか、その生徒が乗り組んで行つたと思ふのでありますが、新しい船にもかかわらずそういうものが出たといふことについて、これは大へんなことだと思ふのです。これも県当局あるいはその船長なりそういうものをちゃんと究明すべき点はきつちり究明してほしいと思ふ。いいかげんで解決すべき問題ではないと私は思ひます。だからこれをまず第一に再確認しておきますが、船主に対する責任を船舶当局としては嚴重にやはりやるべきものはやるという態度をとつてほしいし、それからもう一つ、これはどちらになるか知りませんが、船員の身分その他の問題でもこういう問題はあると思ふ。きょうは船員局はおいでになつておりませんけど、これはここを通して一つ徹底的に究明してほしい、こう思ひます。時間もありませんし、なお真相がわかり次第、全部その資料は本委員会を通して提出してほしい、こう思ひます。

以上で質問を終わります。

○生田委員長代理 次会は公報をもつてお知とせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時十六分散会

〔参照〕
捕獲審検所の検定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第一二二号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

運輸委員會議録第二号中正殿

べい段 行 誤 正

七四 まで 誤 正

昭和三十五年二月二十二日印刷

昭和三十五年二月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局