

第三十四回国会 運輸委員會 會議録 第十六号

昭和三十五年四月十五日(金曜日)

午前十一時二分開議

出席委員

委員長 平井 義一君

理事 天野 公義君 理事 川野 芳満君

理事 關谷 勝利君 理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君 理事 土井 直作君

高橋 清一郎君 塚原 俊郎君

長谷川 峻君 原 健三郎君

福家 俊一君 三池 信君

島口 重次郎君 館 俊三君

正木 清君 山花 秀雄君

内海 清君 菊川 君子君

出席國務大臣

運輸 大臣 橋本 渡君

出席政府委員

運輸事務官 細田 吉藏君

(大臣官房長) 運輸技官 水品 政雄君

(船舶局長) 運輸事務官 山内 公敏君

(鉄道監督局長) 運輸事務官 山内 公敏君

運輸事務官 國友 弘康君

(自動車局長) 委員外の出席者

日本國有鉄道總 十河 信二君

我 日本國有鉄道常 中村 卓君

務理事 日本國有鉄道常 滝山 義君

務理事 日本國有鉄道常 滝山 義君

專門 員 志録 一之君

四月十四日

委員木原津與志君辭任につき、その補欠として淺沼稻次郎君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出第七八号)(參議院送付)

道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第六四号)

日本國有鉄道の經營に関する件

○平井委員長 これより會議を開きます。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

この際、水品船舶局長より、本案について補足説明を聴取したいと存じます。水品船舶局長。

○水品政府委員 臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由についての補足説明をさせていただきます。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては、先般大臣から御説明申し上げた通りであります。なお、この法案について御理解をいただく上におきまして必要と存じますので、現行臨時船舶建造調整法の制定理由とその内容、それに今回その存続期間を延長いたしますことの必要性等について補足的に述べさせていただきます。

提案理由の説明にもありますように、現行法は、昭和二十八年に制定されたものであります。当時わが國の海運は、いまだ復興途上にありまして、その急速な整備拡充は、經濟の自立達成の上において欠くことのできないものでありまして、特に當時の海運市況の悪化にかんがみまして、財政資金の融資比率の増加、利子補給及び損失補償制度の確立等の諸施策が講じられたのであります。このように、國が商船隊の再建について深い関心を持っております以上、建造される船舶が真に國民經濟の要請に適合したものであるよう、政府が、建造については、何らかの調整機能を留保することが望ましいこととあります。そして、これは同時にまた、貴重な資金の有効かつ合理的な使用という見地からいたしましても、開港を初めとする金融機關の融資決定に対する政府の助言と協力の体制としての機能を發揮し得ることになるのであります。このように判断に立つて、この法律は制定されたのであります。

次に、この法律の内容について簡単に申し上げます。まず、造船事業者が外航船を建造し、またはその重要な改造をいたします場合には、着工前に運輸大臣の許可を受けなければならぬこと、また、運輸大臣は右の許可をいたします場合には、一定の基準に従つてこれをなすことを要すること等が規定されておるのであります。

ここに許可の対象となる船舶と申しますのは、まず、総トン数で五百トン以上、または長さ五十メートル以上の船舶で近海区域以外に就航し得るもの、すなわち、外航に従事し得るものであるものであります。これを船舶の種類別から申しますと、旅客船、貨客船、貨物船、油槽船等の一般商船のほか、貨物の運搬を主たる業務とすることができる構造を有するものが広く含まれておりまして、漁獲物運搬船、母船式漁業に従事する母船もまた一般商船に準ずる機能を有するものとして本法の適用を受けることになっておるのであります。

しからば、どのような基準で許可が与えられるかと申しますと、第一に、その船舶の建造によつてわが國の國際海運の健全な發展に支障を及ぼすおそれがないかどうか、第二に、その船舶の建造する造船事業者が、その船舶の建造に必要な技術及び設備を有しておるかどうかの二点であります。

以上が現行法の制定理由とその内容の概要であります。

次にこの法律に基づく許可の実績はどうかと申しますと、昭和二十八年八月以降昨年十二月末までの許可件数は、建造で千七百二十二隻、千三百三十七万総トンの多きに達しておるのであります。

以上概要を申し上げましたが、要するにこの法律のねらいをいたしますのは、國家がまだ当分財政資金の投入等によりまして商船隊を建造し、わが國海運の強化をはかつていくという方針を続ける限り、この目的の支障となるような船舶の建造、たとえば同じ航路に非常にたくさん船が投入されるべく計画され、過當競争を起すようなおそれのある場合、あるいはわが國の商船隊の海外活動に著しい不利益をもたらすような船舶が建造されるような場合、また造船所が十分の技術、能力も有しておりませんが、それにもかかわらず船舶の受注建造を計画するといふような場合、そういうような場合を抑えておるのであります。現在までの実績によりますと、実はこの法律で建造を不許可にしたという例はないのでございます。しかしながら今申しましたような計画はなかったのではないのでございまして、たとえば、外國の商社から、實際の契約があったかどうか、いまだによくわかりませんが、あるよりな形で、日本のいろいろな關係業界から資材の購入を計画した。そういう段階で建造許可の内容をうかがつてきたといふような場合、これを不許可にしたといふことではありませんが、行政指導で實際に取りやめておる例もございまして、そのほか、これはたとへばでございしますが、現在ではラワン輪送が非常に多いといふようなことになりまして、非常にラワンの輪送船の計画は多いのでございしますが、こゝろいものにつきましても、非常に船腹の過剰になるといふようなことで、行政指導をするというケースがあるものでございまして、さつき申しましたように、財政資金を投入し、また利子補給その他の方法でわが國海運の發展をはかつていくといふものに著しい支障になるような船舶の建造を抑えるといふのが、本法の目的でございまして。

今度は自動車審議会をお作りになることになり、そこで今までのような消極面の強化、いわゆる取り締まりの強化

だけでなくこの問題を処理しようという今度の提案に対しては、私は違うだろうということを言いたいのです。たとえば自家用トラックが激増しているという現象、これは今日の路線トラック、あるいは区域一般といいますか、そういうものの自動車運送事業の正常な発展ができないから、やむを得ず能力の悪い自家用車がどんどんふえていく。自家用車は、いわゆる類似行為は今日ただいまでは原則としてできません。そうなりますれば、当然片荷なりあるいは少量の貨物を大きい自動車で運ぶとか、非能率きわまりない問題が各所に出てくる。その問題は、今日審議中の道路交通法案にも出てくる。いわゆる路面交通の問題にも当然出てく

る。単に自動車がふえることを表面的に見たのではないのであって、内面的にこれを分析してみた場合に、そういう矛盾がある。国民経済上から

いってもむだなことをやっている。これは一にかかつて陸運行政が今日までのいわゆる官僚統制というか、そういう抑制の趣、はつきり言えば既存業者に対するところの二つの思惑というか、

そういうものもありはしないか。こう
いうものを率直に反省する時代に今日

当面している。よって、ここで単に道路運送法の一部を改正して取り締まりを強化しても、それは抜本的な解決策にはならないだろう、こういふふうにわれわれは思ふのであります。これはどういふふうに考えておられるか、一つ

○國友政府委員 自動車行政の抜本的

改善と申しますか、これにつきましても、道路運送法等につきましても、この二年ほど全体的な改正も考慮してその方にも着手しておったのであります。これはやはり相当大きな改正になりますので、実はこの国会には間に合いませんのでございまして、白タクあるいはもぐりトラックの取り締まりというものは焦眉の急を要します。白タク、もぐりトラックの取り締まりを主とした道路運送法の改正を提案いたしましたのであります。私どももこれをもつて十分とは考えておりません。これらの点につきましては、最も急を要する改正についてだけ本国会で御審議を願ひまして、次の段階といたしましては、先ほど大臣からお話のございました自動車審議会等の設置も認めいただくことができないと思ひますので、この自動車審議会等において、今、久保先生のおっしゃいましたような自動車運送事業の根本的な合理化というふうなもの、あるいは道路運送法あるいは道路運送車両法の根本的な改訂というふうなものにつきましても御審議を願ひまして、自動車行政全般についての抜本的な方針を立てて参りたいと思ひております。これは先ほど大臣からもお話のありましたように、一年の期限を切った審議会でございますので、この一年間に大馬力をかけてそれらの方向づけをいたしたい、こう考えておるのでございます。

○久保委員 自動車局は大へん忙しいところでありまして、大綱などを考えて施策の上に反映するというのはなかなかむずかしいと同情はしているのではありません。同情をしているというのには、反面、一つの例をとれば、新免許あるいは増車という場合には、とうていしろうとではそういう申請の書類など書けるはずのないようなものを要求しているのが一つであります。この書類は、全部はどうにかかわりませんが、おそらく専門家でなければ書けない、こういうところにも一つ問題があります。こういうところの事務の簡素化というのか、そういうこともやはり考えていただくかなければならぬだろうと思ひます。それから、今日道路運送法の中に「自動車運送取扱事業」というようなものがございまして、これと運送事業者の關係、こういうものも、同じ運送をや人問として取り扱ひ業者と事業者と區別がついていない形がございまして、平等の立場でない。一般鉄道等を中心とした陸運關係ではこういう區別はないようにわれわれは考へていまして、あります。こういう問題も考へるべきではないかと思ひます。どうでしょう。さらには、積み合わせ輸送というものもございまして、今日自動車の効率的輸送を考へればこういう積み合わせ事業も当然やらせるべきではないか。というものは、最近の商品では、大量の貨物というものはごく限定されたものだけになっていまして、こういうふうな輸送機關が発達すれば、さらに最近のうちに信用取引の発達した今日では、貨物の量というふうなものはだんだん小さくなつていく傾向が多いのであります。その場合に道路運送法の中で積み合わせ輸送を限定しているというふうなことも時代に合わないではないか、こういうふうなわれわれは思ひます。そういう点についてははいかように考へられるか。

○橋樑國務大臣 今、久保さんがおっしゃいました問題、こまかいことは局長が答へますが、自動車審議会というものもを今回設けました趣旨は、在来の自動車行政のよくなつたところは、在来のものではなかなかさばき切れないので、高い立場から各方面の協力を得て抜本的に自動車行政の柱を立てようというところで、私が大臣になりましたからこれを設けることにいたしましたのであります。その審議会を活用いたしました。今、久保さんがおっしゃいましたような問題はもちろんのこと、各方面の自動車行政の遺憾なきを期するためにかつまた、この道路運送に基づく自動車の持つ経済的な役割をどういふふうにして十分に発揮せしめたいかというところで、在来ネットワークになっていた問題をみな取り上げてここで新しい角度からやらせていただきたい、そうしてこれを打破したいというところで、しかも期限を一年という切で切つてここに全力を集中する。予算ははなはだちつぽけで十九万円でありまして、これは金はあまり要らない。そういうことを取り上げてやろうというところでやっておりますから、一つよい知恵があつたら貸してもらいたい、こういうふうな思ひです。

○國友政府委員 久保先生からお話のございましたものは道路運送法の領域で規定されるような形態のものでございまして、道路運送法の改正につきましても、先ほど申し上げましたように今後全般的に改訂の検討を進めていきたいと思ひますが、先ほど具体的に久保先生がおっしゃいました点につきまして申し上げますと、申請の書類等につきましても、これはできるだけ簡単にするのがもちろん望ましいものではございますが、ただ、運輸省あるいは陸運局といたしましては、その申請をしておきます発起人なりその人々が免許をされた時にその事業を經營していく能力とかあるいはその他の要件が十分備わつておるかどうかがいふようなところを見なければならぬので、それらの点に必要な書類だけはやはり必要とございまして、現在のようないふ形態をとつておりますが、これらについてももちろん検討いたしたいと思ひますし、自動車運送取扱事業者と運送事業者との關係におきましては、これは昨年自動車ターミナル法が制定されましたから、特にこのターミナルを中心といたしまして運送事業者と運送取扱事業者との關係についての究明しなければならぬので、これらにつきましても現在いかに調整するかというところで關係各所で検討いたしておりますので、もちろんこれらの点は今後の大きな改正のテーマとして取り上げべき問題であらうと考へております。

○久保委員 大臣今行っちゃったが、自動車審議会の方は局長に聞けというところだから、自動車審議会を作つて各方面の意見を聞く大臣が言うなら、その自動車審議会のメンバーはどのよう考へていますか。

○國友政府委員 自動車の審議会につきましては自動車審議会令で規定いたしましたことにはいたしておりますが、委員は二十人以内の委員で、学識経験者のうちから運輸大臣が選任をして非常勤、このような考え方でございまして、相当いわゆる産業界その他について学識経験を持つていらつしやる方、相当と申しまして具体的に自動車運送事業とか何とかといふことだけの専門家はなくて、経済全般についての見通しのもとに御審議が願ひするような方々をお願いしたい、こう考へておるのでございます。

○久保委員 この審議会のメンバーは、もちろん政令でいろいろおきめになるのでしようが、今の最後の言葉のように、経済の全般的な見通しの上に立つての意見が出せる人ということになりますと、これはそれはなかなかおらないのではないかと。もちろんそういう必要はあると思ひます。ただしその中でやはり学識経験者というものはある程度、この事業なら事業に対して専門家が必要だと私は思ひます。そこで端的にお伺ひしますが、そういうときによつて、官庁の審議会のメンバーの中にはその事業を實際に經營する、働く者の代表といふか、そういう者の立場の意見が通らない場合が多いのであります。よつて私はお尋ねしたいのですが、そういう者の意見を聞くためにこういうメンバーに入れる配慮を考へておるかどうか、こういう点について伺ひたい。

○國友政府委員 ただいま委員の具体的な人選についてはまだ人選をいたしておりませんが、経済その他社会事業全般についてお見通しを立てて

いただけるような方をお願いしたいと思っておりますので、それにふさわしい方に入っていくように考えますのであります。ただこの際私どもの当面の考え方を申し上げますと、たとえば具体的な自動車運送事業者とかいうような、単にトラックならトラックの自動車運送事業者というような方はこの際人数の関係もありましてむしろ遠慮していただいて、もっと先ほど申し上げましたような高い、高いと申しますとはなはだ失礼なんです、広い見地から見ても入っていくにいたる点については社会的な問題、経済的な問題、法律的問題もございまして、労働の問題もございまして、そのほかいろいろな問題があると思ひますが、それらについて十分御見解を披瀝願える方に入っていくだと思っております。

は違ふ罰則というものは、これはいいのかどうか。

○國友政府委員 この罰則につきましては道路交通法につきましても、乗って運送した人を罰するのではありません、道路運送法、こちらの法律につきましても、そういう者を乗せてはいけません、むしろ乗せた人、事業者なら事業者についての罰則をこちらで規定しておるのでございます。

○久保委員 いや、局長、道路交通法の罰則をお説きになつてゐるのではありませんか。私はきょうそれは持つて参りませんけれども、道路交通法では無資格で運送した人はもちろんだが、乗せた人もこれは罰則があると思ふ。これはあなたのおっしゃるのには、百二十八条の二の罰則は乗せた人を罰則で取り締まると言ひが、この罰則も中身が違ひるのであります。中身が違ふ理由は、こういう同じ無資格者を乗せたその事實は同じなんだ。法律の建前は違ひのであつて、事實は同じに對してこの罰則が違ふという理由はどこから出てくるかということなんです。

○國友政府委員 道交法で規定いたしましたのは、むしろ具体的に乗せた人を罰する。で、道路運送法の方で規定いたしますのは運送事業者を罰するということ、むしろ道路交通法の方は具体的に乗せることを指示した人でありまして、道路運送法の方では全体的に自動車運送事業全体の面から見てこれを規定しておるということでございます。

○久保委員 あなたがおっしゃりたいのは、たとえば道交法では運行管理者ということでありまして、運行管理者がない事業所がございまして、

○國友政府委員 それは確かに運行管理者のありますところは運行管理者でございまして、道交法にねらつておられますのは運行管理者であります。ないところは、おきましてその運転手に乗ることを具体的に指示したものが入るのでございますが、小さい事業者においては一緒のこともあると思ひます。道路運送法の方は、自動車運送事業の的確な運営ということを目指してございまして、これにつきましても、自動車運送事業者について規定をし、むしろ道交法よりは重い規定、重い罰則になつておるのでございます。

○久保委員 これはどういふことなんですか。どうも説明だけでは……。そうしますと、どちらの法律からいつても、無資格者に運送させた場合は違反なんですね。そういう場合は、どちらの罰則をとるのですか。道交法でもひつかかる、道路運送法でもひつかかった場合はどうなるのですか。

○國友政府委員 これはいづれの法律でも、同じ事態を罰することができまして、ただ道路運送法及び道路交通法違反で起訴なら起訴をされました場合には、重きに從つて処断するのであります。両方の法上の理由で起訴なり何なりはすることができまして、

○久保委員 ちょっとわからぬ。はつきり二つの法律違反ということになつた場合に、無資格者運送ですから、当然そうなります。両方をやつた場合に、

そうすると、國友局長がおっしゃるのは主としてこれは事業者なんですね。同じですよ、そういう場合は……。それで、同じで、同じで、同じの場合に罰則が違ふというのはどうもおかしいじゃないですか。

○國友政府委員 それは確かに運行管理者のありますところは運行管理者でございまして、道交法にねらつておられますのは運行管理者であります。ないところは、おきましてその運転手に乗ることを具体的に指示したものが入るのでございますが、小さい事業者においては一緒のこともあると思ひます。道路運送法の方は、自動車運送事業の的確な運営ということを目指してございまして、これにつきましても、自動車運送事業者について規定をし、むしろ道交法よりは重い規定、重い罰則になつておるのでございます。

○久保委員 これはどういふことなんですか。どうも説明だけでは……。そうしますと、どちらの法律からいつても、無資格者に運送させた場合は違反なんですね。そういう場合は、どちらの罰則をとるのですか。道交法でもひつかかる、道路運送法でもひつかかった場合はどうなるのですか。

○國友政府委員 これはいづれの法律でも、同じ事態を罰することができまして、ただ道路運送法及び道路交通法違反で起訴なら起訴をされました場合には、重きに從つて処断するのであります。両方の法上の理由で起訴なり何なりはすることができまして、

○久保委員 あなたがおっしゃりたいのは、たとえば道交法では運行管理者ということでありまして、運行管理者がない事業所がございまして、

○國友政府委員 それは確かに運行管理者のありますところは運行管理者でございまして、道交法にねらつておられますのは運行管理者であります。ないところは、おきましてその運転手に乗ることを具体的に指示したものが入るのでございますが、小さい事業者においては一緒のこともあると思ひます。道路運送法の方は、自動車運送事業の的確な運営ということを目指してございまして、これにつきましても、自動車運送事業者について規定をし、むしろ道交法よりは重い規定、重い罰則になつておるのでございます。

○久保委員 これはどういふことなんですか。どうも説明だけでは……。そうしますと、どちらの法律からいつても、無資格者に運送させた場合は違反なんですね。そういう場合は、どちらの罰則をとるのですか。道交法でもひつかかる、道路運送法でもひつかかった場合はどうなるのですか。

○國友政府委員 これはいづれの法律でも、同じ事態を罰することができまして、ただ道路運送法及び道路交通法違反で起訴なら起訴をされました場合には、重きに從つて処断するのであります。両方の法上の理由で起訴なり何なりはすることができまして、

○久保委員 あなたがおっしゃりたいのは、たとえば道交法では運行管理者ということでありまして、運行管理者がない事業所がございまして、

○國友政府委員 それは確かに運行管理者のありますところは運行管理者でございまして、道交法にねらつておられますのは運行管理者であります。ないところは、おきましてその運転手に乗ることを具体的に指示したものが入るのでございますが、小さい事業者においては一緒のこともあると思ひます。道路運送法の方は、自動車運送事業の的確な運営ということを目指してございまして、これにつきましても、自動車運送事業者について規定をし、むしろ道交法よりは重い規定、重い罰則になつておるのでございます。

○久保委員 これはどういふことなんですか。どうも説明だけでは……。そうしますと、どちらの法律からいつても、無資格者に運送させた場合は違反なんですね。そういう場合は、どちらの罰則をとるのですか。道交法でもひつかかる、道路運送法でもひつかかった場合はどうなるのですか。

結局罰則はどちらが重点なんですか。二つともやるのですか。

○國友政府委員 道路運送法と道路交通法と両方の違反で起訴されました場合に、同一の行為であります、それを審査いたしましたら処罰の段階になりますと、重きに從つて処罰するのであります。もし道路運送法が重い刑罰を課しておりますれば、道路運送法で処断する、こういうことになるわけでありまして、

○久保委員 そういふ法律の規定はございまして、例として、同一行為に對して法律によつて罰則が違ふというのにはございまして、

○國友政府委員 刑法の五十四条に、「觀念的競合」といふ条項があるのでございまして、この刑法五十四条を讀み上げてみます。「一個ノ行為ニシテ數個ノ罪名ニ触レ又ハ犯罪ノ手段若クハ結果タル行為ニシテ他ノ罪名ニ触ルトキハ其最重罪ヲ以テ処断ス」といふことに書いてございまして、今ちやうど久保先生のおっしゃいます例でございまして、一つの行為が道路交通法と道路運送法の違反に問われまして、その罪名はいろいろございまして、道路運送法違反と道路交通法違反とございまして、その最も重き刑の法律をもつて処断するということになりますので、道路運送法が重ければ道路運送法で処断する、こういうことになるのでございまして、

○久保委員 その法律はまだよく理解していませんからわかりませんが、時問をせつつかれますから、いすれにしても、建前上そういうことが常識的に言えるのかどうかということだけ聞きましよう。

○國友政府委員 これは刑法の觀念から申しますと、重きに從つて処断するということとは刑法の大原則でありますので、この点は常識に合うことと思ひますし、道路運送法につきましても、自動車運送事業者に對しまして規定をしておりますので、これは自動車運送事業という面から見ても、道路交通法の方は全般的な面から見ても、この二つにつきましても常識にも合ひし、均衡もとれると私も考へております。

○久保委員 ただ不思議なのは、何らの連絡もなくこういう罰則をお作りになつたんじゃないかと、大へん失礼だが、お察し申し上げます。というのは、先ほど来、私の質問が始まつてから初めてお調べになつておられるようでありまして、これは次会にはよく調べてきてもらいたいと思ひますが、いすれにしてもちやうと變じやないかと思ひます。

○平井委員長 次に、日本国有鉄道の経営に關する件について調査を進めます。

○長谷川(峻)委員 國鉄總裁にお尋ねしたいと思ひます。總裁は、ゆへは七十七才のお祝いで、非常にお元気で、百才まで生きて、日本の交通行政を今から一生懸命におやりになるといふお話で、非常にけつこうであります。そこでお尋ねしたいのは、去る八日の總裁談話で、二百二十五線区のうち赤字の多い五十線だけ、鉄道をはずしてバス路線に変へるといふ談話を發表さ

○久保委員 だいたい高いところをねらつてゐるようですが、えてして審議會などというものはなかなかまとまりにくいというか、そういう意見が出るのでありますから、あまりバランスのとれないような形でおやりにならぬように前もつて要望しておきます。

○國友政府委員 道交法で規定いたしましたのは、むしろ具体的に乗せた人を罰する。で、道路運送法の方で規定いたしますのは運送事業者を罰するということ、むしろ道路交通法の方は具体的に乗せることを指示した人でありまして、道路運送法の方では全体的に自動車運送事業全体の面から見てこれを規定しておるということでございます。

○久保委員 あなたがおっしゃりたいのは、たとえば道交法では運行管理者ということでありまして、運行管理者がない事業所がございまして、

○國友政府委員 それは確かに運行管理者のありますところは運行管理者でございまして、道交法にねらつておられますのは運行管理者であります。ないところは、おきましてその運転手に乗ることを具体的に指示したものが入るのでございますが、小さい事業者においては一緒のこともあると思ひます。道路運送法の方は、自動車運送事業の的確な運営ということを目指してございまして、これにつきましても、自動車運送事業者について規定をし、むしろ道交法よりは重い規定、重い罰則になつておるのでございます。

○久保委員 これはどういふことなんですか。どうも説明だけでは……。そうしますと、どちらの法律からいつても、無資格者に運送させた場合は違反なんですね。そういう場合は、どちらの罰則をとるのですか。道交法でもひつかかる、道路運送法でもひつかかった場合はどうなるのですか。

○國友政府委員 これはいづれの法律でも、同じ事態を罰することができまして、ただ道路運送法及び道路交通法違反で起訴なら起訴をされました場合には、重きに從つて処断するのであります。両方の法上の理由で起訴なり何なりはすることができまして、

○久保委員 あなたがおっしゃりたいのは、たとえば道交法では運行管理者ということでありまして、運行管理者がない事業所がございまして、

れております。私はこの真意をお伺いしたいのです。なぜならば、この新聞記事が全国に出まされてから、遠くは北海道から鹿児島まで、みな大騒ぎをしております。しかもこういう問題は、御承知の通り鉄道を待望して作って、今バスが流行であるからただバスに簡単に交えるというふうな思ひつきから、各支社が五十線を選んだとするならば、これは私は非常に不合理だと思ふ。貨物輸送のことでもありますし、さらにまた地方の方々が長い間乗っておった鉄道が、国鉄のただ思ひつきみたいにして、五十線もみな、全部路線をはずされるということになりますと、地方人心に与える影響は非常に大きいと思ひます。しかも、その次の日あたりには、鉄道建設審議会で、十一線の新たに着工するものの予算の配分もきめておるわけです。こういうふうにしますと、私は今の交通行政というもののが乱れているんじゃないか、一元化されないものがあるんじゃないか。ここは一つ總裁に、非常にお元気でやつてもらふためには、一元化のはっきりした態度を、この委員会を通じて表明していただきたい。委員会においていろいろ論議されておる間に、片一方においては、われわれ国会議員として運輸行政に關係しておる者の氣持に全然そぐわないようなことが片一端から発表されていくことになるならば、非常に困る問題だと思ひますので、總裁の的確な御所信を表明していただきたい。

○十河説明員 今御指摘の新聞記事は多少誤解があるんじゃないかと思ひます。今お話のありましたように、今日二百二十五線のうち、相当赤字線が多

いのであります。これをいろいろな面から今検討をいたしておるところであります。今日まだ、国鉄部内で何ら決定した意見はきまつておりません。あるいは国民経済上の観点から、あるいは利用者の利害という観点から、あるいは旅客あるいは貨物輸送の観点から、あるいはまた国鉄の経営上の観点から、いろいろな観点から今検討中でありまして、このことは建設審議会においても、今日までいろいろと問題になっております。建設する際に、これくらい旅客があるだろう、これくらい貨物が出るであろうというふうな予想をいたして建設するのであります。ところが、建設してから後に、非常に輸送量がふえる場合もありますし、また平期に反してあまり輸送量がないという場合もあります。そういう場合にどうしたらいいかということ、いろいろな方面から目下検討中であります。何らきまつたものはありません。国鉄で大事に見当がつきましたら、それぞれ關係方面の御意見を伺つて、適当に善処したい、こう考えておるところであります。

○長谷川(峻)委員 従来バス路線について成功したといふのは白根線一つですね。それから思ひつかれて、新聞の報道が間違つたかどうか知りませんけれども、それは全国一斉に出ておるのですよ。そうしてある場合にはアドバ

ルーンを上げた。しかしこれは今検討中であるとするならば、発表されたといわれるものは全然誤報であつた、今から研究、検討するといふふうに了解してよろしうございませうか。

○十河説明員 国鉄の検討の中で、これこれのものは總原価で赤字になつて

おる、これこれの線は直接費で赤字になつておる、直接費で赤字になつておるものはこれだけあるということ、これは事実ですから発表いたしてあります。それをつかまえてこの分支線区はこうされるというふうに解釈したんではないかと思ふ。それだけではきまつたのであります。その他さつき申し上げましたいろいろな方面を検討して、各方面の検討を総合して、どういうふうにしたらいいか、どういうふうにするかは一番国民経済上有利であるとか、利用者にとって便利であるとかいうことを考へて決定したい、こう考えております。

○長谷川(峻)委員 だんだんわかつてきました。そうしますと今から先検討する、せんだつての語は、五十線の場合には全然間違ひであるというふうには私は了解いたします。それでかまいませんか。

○十河説明員 決定したと書いてあるのは間違ひなんです。まだ決定してありません。

○長谷川(峻)委員 そうしますと、その五十線の中に入つてゐるもので、こ

とし予算がついて、今から建設線として予算が配分されたものもあります。ですからそれはその話とは別にど

ん建設するといふふうに了解してよろしうございませうか。

○十河説明員 その通りであります。

○正木委員 總裁にこの機会に一言だけ意見をかねて要望申し上げておきたいと思ふのです。總裁は赤字線はこれこれである、従つて路線をはずして自動車運行するといふことになればあらためて十分審議をするんだ、かういふことでございませうが、北海道ではすでに支社長談話をもつて公式にこれ

が発表になつておるのです。あなたは目を通したか過ぎないかはわかりませんが、実は今同僚の長谷川君が指摘したことも全国各紙に載つておるのです。ですから今總裁がここで御答弁下さつたことと新聞に載つてゐることで非常に実情の相違があるわけです。

私が指摘したように、北海道支社では支社長の談話をもつてこれが発表になりました、北海道の地域住民の間で非常に大きく問題化していることも間違ひございません。そこでこの機会にあなただけに要望しておきたいことは、国鉄としては端的に申し上げますと、財政的に非常に重大な段階にきておりますから、独立採算制の建前をいって、この際思い切つて赤字線区は整理をする、それから貨物の集約駅も設ける、いろいろの考えはあろうかと存じますが、これこそごく地域住民に直接關係を持つ事柄なんです。あなたがほんとうに独立採算制一本、こういう營業の建前を堅持するならば、あなた自身が腹をきめて、運輸大臣だけの權限で運賃その他は処理されるように考えるべき時機がきてゐるんじゃないか。

現実の法律規定はそうではないでしょう。事運賃その他についても国会の議を経ることになってゐますね。従つて今の国鉄といふものがコーポレーションである限り、地域住民、言いかえるならば国民を無視した鉄道營業といふものはないわけですから、私は目の前に現われてくるそのことだけにとらわれ

て、部下の諸君が最高方針の決定を見ない前に思ひのままに不用意に新聞発表をなさることは、国の御主人公である国民に対して大きな迷惑を与えるの

ではないか、国鉄としてほんとうに国鉄の營業のあり方はかくあるべきものだといふあなた自身にかたい決意、何人に問われても断じて一歩もあとに引かないところの權威ある基本方針が打ち立つた後、初めて議會を通して国民の前に明らかにする、こういうふう

に持つていつていただきたい、こう思ふのです。今あなたの御答弁を聞いてみると、われわれが心配するほどのことではありませんけれども、現実には各支社の責任者は支社の責任者として発表しているわけですから、こういう点私は強く要望いたしておきます。

○川野委員 実は私も、この重大問題については次回の運輸委員会でも質問いたしたいと思つておつたのであります。が、同僚長谷川委員から質問がございしましたので、一言だけ私も要望を申し上げておきたいと思ふのであります。

總裁は知らぬということでございますが、支社長が発表したものとは私は考えるのであります。こういう重大な問題を總裁が知らないのに支社長が発表するということは、まことに總裁を無視した発表ではないかと私は思うのであります。總裁はただいまそういうことはまだ検討中であるということでございますから、一つ支社長に厳命してよく訓示してもらいたい。支社長が鐵道を廃止するとかしないとか言う権限は私はないと思います。そういう権限がない支社長が発表しても、地方民はまことに重大な關係を持っておりますから非常に驚きまして、もう路線が廃止されるのではなからうか、こう言つて騒いでおりますのが現状でございますから、こういう問題は慎重に取り扱ふように支社長にも一つ厳命していただきますと思います。

なお、こういう問題は思ひつきばった
りでやっていただかないように、慎重
の上にも慎重を加えてやられるよう切
に希望いたします。

○關谷委員　國連して。これは発表しただけで今まであれだけ騒いでおるのですが、實際奈良県の五新鉄道というのは、駅長が勧誘に行つて、あなた方鉄道をつけてもらうよりはバスを走らす方がいいのだから、それに賛成しろ、そうして、そういうようにやるのだから納得しろと言つて實際に動いておるのですよ。これは発表だけではない。事實やつているんですよ。あなた達の知らぬことをやつておる。そういうふうな間違つたことをやつている人は早くとめなければなりませんから、よく御調査を願います。

○平井委員長 次会は来たる二十日午

前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時散会