

第三十八回国会 参議院運輸委員会會議録第二十五号

(三〇三)

昭和三十六年四月十三日(木曜日)

午前十時五十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
委員 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

佐野 廣君
島島徳次郎君
野上 進君
平島 敏夫君
中村 順造君
大和 亨一君
松浦 清一君

國務大臣

運輸大臣 木暮武太夫君

政府委員

總理府總務長官 藤枝 泉介君
運輸大臣官房長 辻 章男君
運輸省海 運局長 若狹 得治君
運輸省船舶局長 水品 政雄君
運輸省船舶局長 吉行市太郎君
運輸省自動車局長 国友 弘康君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
會專門員

説明員

日本国有鉄 道常務理事 兼松 学君

本日の會議に付した案件

○国内旅客船公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に關する調査(ダンブカー事故対策等に關する件)

(日本国有鐵道の運賃に關する件)

○委員長(三木與吉郎君) ただいまより委員會を開会いたします。

まず、国内旅客船公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○大倉精一君 提案理由の説明によりますと、戦艦船で現在なお残存しておるものは、商船につきましても七十七萬噸、こうなっておりますけれども、大體本年度の対象になる商船の總噸数はどのくらいになるのか。

○政府委員(若狹得治君) 現在御質問のありましたように、戦時標準船は七十七萬噸ございまして、そのうち七十七萬噸が商船でございまして、一般の貨物輸送に従事しておるわけでございまして、御質問の本年度対象になるものと申されますのは、本年度において検査の時期が到来するものという意味でございまして、そのほとんど大部分のものは目下必ず修理に入っているというふうな状況でございまして、その修理のときに検査を受けているというわけでございまして、本年度において、われわれが戦時標準船の計画として取り上げますのは二十萬噸でございます。それは現在七十七萬噸

のうちの二十八萬噸が大修理をいたしまして、このまま継続して使っていくというものでございます。残りの四十二萬噸が解体したいという希望のあるものでございまして、これは昨年八月の調査でございまして、これは四十二萬噸が解体したいという希望のあるものでございまして、そのうち六萬噸は、すでに十六次の計画造船におきまして解撤の約束をいたしましたので、また、すでに解撤したのもございまして、解撤の見込みが立つておるもの。なお、そうしてあとに三十六萬噸残っているわけでございまして、その三十六萬噸のうち十六萬噸は十七次及び十八次の計画造船において解撤を義務づけまして、解撤を促進したいというふうに考えております。従つて残りの二十萬噸につきまして、この戦艦船の代替建造の対策を実施していきたい、かように考えております。

○大倉精一君 大修理をして、さらに継続使用をするもの二十八萬噸とおっしゃる。それはこちらの方からそういう調査の結果二十八萬噸というものを査定したのか。あるいは船主の方で、船主の方の希望として二十八萬噸という数字が出てきたのですか、これは。

○政府委員(若狹得治君) 昨年の七月に戦時標準船の検査強化の方針を立てまして、それを通達を出しまして、そのあとにおきまして、個々の船主につきまして私どもの方で調査いたしました結果が、二十八萬噸継続して使用

をしたいという希望が明確になりましたので、それを基礎にして計画を立てておるわけでございます。

○大倉精一君 そうしますと、その二十八萬噸というのは、こちらの予算等の結果いかんによつては、さらに代替建造を希望するものがふえてくる、こういうことなんですね。そうしますと、大體本年度建造二十萬噸として、開銀七億圓、公団側が八億圓、これだけのワケでこれは間に合ふのですか。

○政府委員(若狹得治君) 戦艦船の対策といたしましては、先ほど申しましたように、二十萬噸の船舶を一応三

年間で処理したいというふうに考えております。そうしてその二十萬噸は、あるいは今後多少ふえるということがあるかもしれませんが、一応二十萬噸といたしまして、これを三年間で処理いたすためには、大體年間七萬噸程度の解体を必要とするわけでございまして、しかし現在予算に計上されております開銀の七億圓、それから公団の八億圓という金額によつて推算いたしますと、もちろん今後の解撤の状況、その他のいろいろの条件がございまして、現在われわれが大蔵省と話し合ひをやっております段階におきまして推定いたしますと、この金額で大體四萬噸程度の解撤が可能ではないだろうか。そうして約三萬噸ないし三萬五千噸程度の新造をやるというふうに考えておるわけでございまして、従いまして、四萬噸程度の解撤でございまして、これは三年間に現在程度の規模の予算で推移するということになりましたら、とうていわれわれが考えております二十萬噸の解撤が三年間に実現するということは困難ではないかというふうに考えております。

○大倉精一君 大臣にお尋ねするのですけれども、今も答弁があつたように、これだけの資金のワケ内では三年間に二十萬噸は無理だ、さらに加えて今の、先ほど答弁のあつたように二十八萬噸という継続使用が、予算いかんによつては代替建造を希望する、こうなつて参りますという、相当思ひ切つた融資のワケを広げてもら

第十部 運輸委員会會議録第二十五号 昭和三十六年四月十三日【参議院】

をしたいという希望が明確になりましたので、それを基礎にして計画を立てておるわけでございます。

○大倉精一君 そうしますと、その二十八萬噸というのは、こちらの予算等の結果いかんによつては、さらに代替建造を希望するものがふえてくる、こういうことなんですね。そうしますと、大體本年度建造二十萬噸として、開銀七億圓、公団側が八億圓、これだけのワケでこれは間に合ふのですか。

○政府委員(若狹得治君) 戦艦船の対策といたしましては、先ほど申しましたように、二十萬噸の船舶を一応三

わなないという危険で、目に余る戦艦の代替建造ということができるんじゃないか。しかも非常に詳細企業が多いので、この代替建造に入られないというものがたくさんあると思うので、それ、そういうことを考えますという、これは相当思いついた融資ワケを広げる必要があると思うのですが、大臣の一つお考えをお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(木暮武太夫君) お答えを申し上げます。

ただいま海運局長から具体的に御説明申し上げましたごとく、昨年の八月に調査をいたしましたときは、大修理を加えて継続使用をいたしたいと希望するものが二十八万トンでございまして、残りの二十万トンというものを対象にして、この公団方式による戦艦の解撤ということを運輸省としては考えたわけでございまして、そうしてただいま御説明申し上げましたように、三十六年度の予算の、今度改組されました公団の方の八億円と、それから開発銀行の方の別ワケ七億円をもつていたしましては、四万トン解撤をして、新造三万トンないし三万五千トンということができるというのが限度であるのでございまして、従いまして、ただいま大倉委員が御指摘になりました通りに、こういう程度のものでは、将来、この公団方式によりまする金融によつて戦艦の問題を解決するということが打ち出された今日におきましては、あるいは昨年の八月に調査いたしましたときの継続使用を希望するものの二十八万トンというものが減ずることは常識上考えられるわけでありまして、私どももいたしましては、さらに昨年八

月の調査のみに頼らず、この法案が通つていきましたならば、親切にさらに各船主について問い合わせるというところが、われわれのなすべき任務だと考えております。従つて、二十八万トンが減りますことも考えられます。三十七年度予算並びに三十八年度予算におきまして、現在のような少額な財政融資でなく、もつと財政融資を大幅に拡大いたしませんければ、ただいま御指摘のようによつて、所期の目的を達成することはすこぶる困難であると考えまして、今後三十七年、三十八年の予算におきましては、この財政融資の拡大に大いに努力をいたすことを今日から実は考えておるのでございまして。

そこで一言申し上げますが、なぜそれでは初めから三年間にできないようなものかという公団方式をやつたかというおしかりが委員の方からあるというふうには、実は危惧をいたしておるわけでございまして、この戦艦の処理の問題というものは、これをよくおわかりになつておる方には、これが中小、弱小の船主の人々の企業の立場を救ひ、ここで乗つておる数千人の船員の地位を安定せしむるために非常に大切なもので、いわば陸上の中小企業の問題と同じような社会問題であるといふことは、よくおわかり下すつておる方もあるのではないかと、大蔵省側ではなかなかこういう事情がよく理解を十分されておられません。初めは、予算折衝のときには、この戦艦問題というものは、幾たびか取り上げられないというふうな事態を来たしたようなわけでございまして、ことに、公団方式というふうな方式に対し

ての大蔵省側の理解が、初めはすこぶる乏しかったのであります。そこで予算折衝のときに、公団方式を認めさせ、この程度の三十六年度の予算を大蔵省に納得させることによりまして、今後におきます戦艦解撤の問題にわずかながらでも糸口をつけたということ、実はがまんをせざるを得ないような実際の状況であつたのでございまして、もしこれでどうしてできないことがわかつておつて、これをどうも捨ててしまふといふことは、戦艦解撤の問題が非常に社会問題として大きなことを考えたものですから、とにかくこの程度で口をつけておいて、そして今後の三十七年度、三十八年度に努力して、そして所期の目的を達成するような財政融資を大幅に拡大し獲得するよりほかには道がないじゃないか、いわゆる百点取らなければならぬだめだといふような考えで、オール・オア・ナッシングの考えでやる方がいゝか、これはまあ六十点くらいでも、来年、再来年さらに点数をかせぐやうな、財政融資を拡大する方がいゝかという問題にぶつかつて、後まことに三十七年度予算におきましては、所期の目的を達成することが至難であるといふ見通しは大体ありましたけれども、この戦艦解撤の問題といふむずかしい問題に糸口をつけるというやうな意味で折衝をし、予算でこの程度のものにきまつたやうなわけであることが実際でございまして、今後三十七年度、三十八年度の予算におきましては、全力を尽くしてやらなければならぬと、こういうふうに考えておる次第でございまして。

○大倉精一君 まあ私がさらにお尋ねしたいと思つておつたことを先に大臣はおつしやつたわけなんですけれども、そうしますとね、三年間でこれだけやるんだと、だからこういう法案を通過してくれと、こういうやうな説明でありますけれども、今の御説明でありますといふと、どうも三年間むずかしいと、こう言ひます。ですから、これは三年間におやりになるというのであれば、やはりその裏づけがあつて初めて三年間にやれるという、こういう提案理由の趣旨説明になるのですけれども、説明だけではなるほど三年間だ、ところが予算はどうか危ない。本年度はオール・オア・ナッシングよりも若干というお話をございましてけれども、今大臣の御決意から、三年間に完成するようには三十七年度からは大幅に予算を獲得しよう、大蔵省の理解を深めよう、こういうことでありますから、私は三年間でできるものだ、こういう前提でこの法案に賛成しておるんですから、ぜひともその御努力をお願いしたいと思います。往々にして、とりあえずこの通りの予算を取つてという法律案等がたびたび出てくるんですけれども、結局そのまゝになつてしまつて、やることのできない。こういう事例がたくさんありますので、特に戦艦解撤の問題につきましては、今お話をいたしましたやうにあるいは社会問題としてとらえる必要があるといふやうな、こういう問題でありますから、ぜひとも一つ予算面におきまして、来年度から大幅に増加してもらつて、そして三年間に解決ができるやうに格段の努力を一つお願いをいたします。

○政府委員(吉行市太郎君) 戦艦の処理対策に關連をいたしまして、それから下船を余儀なくされます船員の対策につきましては、まずその数の推定でございまして、大ざっぱに大蔵省で見当をつけてみますと、解撤希望が約四十二万総トンでございまして、その船員数は約五千名でございまして、これはスクラップ・ビルドといふビルドがございまして、さらにまた計画造船であるとか、あるいは自己資金船の建造であるとか、そういう面がございまして、そういう方面で当然吸収されるということが考えられますので、五千名がございまして、一応数の上から見当をつけてみますと、三年間で考えられます下船船員の数は大体六百名程度ではないか、一応数の上ではこういう計算が出るわけでございまして。

さらに、先ほど船員の問題もお触れになりましたけれども、確かに戦艦の問題として、船員並びに家族等々、いろいろ下船される人々の処遇について格段のやつぱり御配慮を願ひなければならぬと思ひますが、そういう問題につきましてのお考えは、どなたか担当の方がおいでになつたら、方針なりお考えなりをお聞かせ願ひたいと思ひます。

しかしながら、現実の問題として考へてみますと、戦艦の解撤と、それから新しい新造船の建造の間に時期的なズレがある、そういう關係で一時的な失業が考えられます。さらにまた、新しい船に乗り組むためには、下船した船員の技術なりあるいは資格なりが不足しておるといふ点による失業も考へ

られると思います。さらにまた、スクラップされる船主と、代替建造される船主とが全然縁がないという場合に起こります可能性のある失業、こういうふうなものが考えられるわけでございす。これの対策といたしましては、まず現在、地方海運局支局にございす船員職業安定所の機能を強化いたしまして、積極的に求人を開拓をやつて、あるいはまた、従来はその地域地域で職業紹介をやつておつたわけでございす。これを、これに對して、今後は広い範囲にわたつたいわゆる広域職業紹介を実施して参る、あるいはまた、日本人船員を外国で短期移民の形で要望しておるといふふうな情勢もございすので、合理的な範囲で、必要に応じてそういう方面も考へる。

さらにまた、下船船員の資格あるいは技術が不足しておるといふ者に対応いたしまして、現在神戸に海技大学がございす。さらにまた門司に海員学校がございす。海技大学の特修科あるいは海員学校の補導科といふところで短期間に再訓練といひますか、技術と資格の充実をはかるような施設を活用して参りたい。大抵の構想としてはそういうことで、この戦艦船の下船船員の対策を考へておる次第でございす。

○大倉精一君 これは一つ大臣にお伺いしておきたいのですけれども、この下船船員、それから戦艦船解撤に伴う下船船員といふものは、これはたとえば、炭労の炭鉱の労働者と同様に国策の犠牲になるのですから、これは特段の措置をしてもらなければならぬと思ふわけですが、特にいわゆる形式的な処理ではなくて、少なくとも生活ダウ

ンにならないように、政府としては特段の配慮をすべきである。特に国策の犠牲になるというふうなところ、人たちらに向かつては、そういうことがぜひとも必要だと思ふのですけれども、大臣の一つお考えをお伺いしておきたいと思ひます。

○国務大臣(木暮武太夫君) いろいろ御指摘のように、今の戦艦船解撤の問題に關しまして、一時的なりとも船員の人の生活の不安定の來たしますことを、私も大いに心配しておるわけでございす。本年度予算にわずかでございす。百五十万円を計上いたしまして、ただいま船員局長から御説明申し上げましたようなことに全力を尽くして、そうして時期のズレがあることによつて生ずるこれらの戦艦船の船員の人の生活の不安を少しでもなくすように努力をいたしたいと、こういうふうに、予算の上でも金額はわずかでございす。予算を組んで努力をいたしたいと、こういうふうに考へております。

○大倉精一君 まあ六千人に對して百五十万円の予算では、これはまあ金額としては微々たるものだと思ふ。私はそういう問題を専門的に掘り下けるといふだけの準備や知識はありませんが、要するに、そういう方々が普通の離職者であるから、国策の犠牲になる、たとえ一時的なものといふようなお考えではなくて、少なくとも生活ダウン等にならないように格段の配慮をしなければならぬ、こういう私は考へを持てているのですけれども、その考へをお伺いしておつたわけですが、大臣に。

○国務大臣(木暮武太夫君) 先ほどもちよつと申し上げましたように、戦艦船の問題は、今の戦艦船を持つておる人は弱小の船主であつて、企業家としても、いわゆる中小企業の問題の、社会問題性を帯びておるものと、それに乘つておる船員の人にとつても、非常に重大な問題でございす。それで、もしこの戦艦船問題を放置いたしておりましたら、これが御承知の通り戦時中作つた脆弱な船でございすから、もう保安の上から見ても危険だといふようなことで、むずかしく検査をされて、これが代替船を作るといふような今回の運輸省の手段が行なわれなければ、おそらくもつと大きな船員の人たちの生活の不安の問題が起ることと思ふのでございす。それを防ぐために、三十六年度に、予算は少ないですが、まあ解撤四万トン、新造船三万五千トンといふようなことに踏み出したようなわけでございす。この趣旨は御了承いたされたかと思ふのでございす。つまり国策によつて、一つそのまま放置すれば起ることであろうところの戦艦船の船員の方々の生活不安といふものを解消したいという意図によつて、今度の戦艦船解撤の問題を、ただいま船員局長からお話のありましたように、まあ新しくできる船などもございすので、ただそのズレがありますので、いろいろ生活の不安が起ると思ひますが、できるだけそれにつきましても私どもは努力をして、その不安をなくすことに全力を尽くしたいと、こう考へておるわけでございす。

○大倉精一君 今度の代替建造ということが、戦艦船の船員諸君の不安を除くための一つの政策として行なわれることはけつこりなものですけれども、なおかつ下船しなければならぬ、あるいは生活ダウンといふような人もありますので、そういう人に対しては、特段の一つ考慮を払われるように要望しておきまして、本件の質問を終わります。

○天竺良吉君 この法案は、国内旅客船公団を特定船舶整備公団といふふうに改めて、国内旅客船を扱つたと同じようなふうに戦艦船をこつていふ方式によつてやつていくといふものでございす。そのもとになる国内旅客船公団といふのが、現在どういふようなふうの実態になつてゐるのか。とかく公団といふのは、世間では非常に、なかなかむずかしい、状況になつてゐるという点がいわれておる。端的に申しますと、非常に大きな赤字になつてゐるのかどうか、その辺の点を御説明いたしたいと思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 旅客船公団の現在の状況について御説明申し上げます。御承知のように、国内旅客船公団は昭和三十四年度にでき上がつたのでございす。これによりまして、現在の計画といたしましては、二十年以上の鋼船の代替建造、それから十五年以上の木船の代替建造といふものをやつてきて、五カ年間でやつていくといふことで事業をやつておるわけでございす。その後三十五年度におきまして、さら

に政府出資二億圓と、それから財政融資五億圓によりまして、二カ年間事業をやつてきたわけであります。その結果、代替新造船につきましては、五カ年計画にはほぼひとしい程度の実績をあげておる。改造につきましては、五カ年計画で掲げたものより相当下回つておる。新造については大体計画程度のもは実施しておるという状況でございす。

公団の財務関係につきましては、現在の政府出資四億圓といふものの金利を、具体的に申し上げますと、旅客船の船主に対しては、七分の金利に回るよう使用料を徴収いたしておる。その七分のうち五厘は貸し倒れ準備金として公団に積み立てておる。結局四億圓の出資のうち六分五厘が公団の事務費等に使用されておるわけであります。従つて、この四億の六分五厘の金利でもつて公団の経営をやつてゐるわけでございす。今までのところ、使用料の徴収等についてもほぼ順調に推移して参つております。また公団は、非常に少ない人間でやつておる。この事務費のワケ内では、苦しいながらも事業を継続してゐる。そういう状況でございす。経理状況としては比較的健全にきてゐると考へるわけでございす。

今度の戦艦船の関係につきましては、戦艦船のための財政融資として産業投資特別会計から、先ほどお話ししましたように八億圓の融資を受け、その八億圓の融資で船舶の建造をやつてゐる。船主からは八分七厘に相当する使用料を徴収するわけでございす。従つて座投から六分五厘の金利で貸し付けて

三

いたいて、それを船主に八分七厘の金利で貸すという形になるわけでございます。供与でございますけれども、実態は融資に近い供与でございますので、八分七厘の金利で使用料を徴収する。従って、その差額のうち五厘は貸し倒れ準備金として公団に積み立てまして、あと一分七厘の金利でもって公団の事務費を管理するというふうになっていくわけでございます。公団のたえは増員等につきましても、その一分七厘の金利の範囲内におさまして事業をやつていきたいというふうに考えているわけでございます。従つて、この面から公団の経理がむずかしくなるといふようなことは、現在のところ考えられないわけでありま。具体的にしまして、国内の旅客船の建造につきまして、また戦時標準船の建造につきまして、公団の経理については健全に推移するものというふうに考えております。

○松浦清一君 先ほどちょっと質疑応答のありましたとき、書きものをしておつたので聞き漏らしたのですが、戦艦船七十万トンのうち、解撤を希望しているのは四十二万トン、それから第十六次、第十七次の外航船の計画造船に義務づけられる解撤予定トン数が十六万トンで、結局二十六万トンということですか。

○政府委員(若狭得治君) 戦艦船の商船で今度の対策として考えられるのは七十万トンでございます。そのうち二十八万トンの継続使用がございまして、解撤四十二万トンが希望するものでございまして、これは昨年八月の調査でございますので、その後十六次計画造船におきまして解撤を義務

づけられて解撤を約束しているもの、その中にはすでに実施したもののが相当ございますけれども、それが六万トン、従いまして、三十六万トンについて何らかの措置を講じなければならぬというわけでございますけれども、このうち十六万トンは、十七次及び十八次の計画造船において解撤を義務づけていきたいというふうに考えているわけでございます。従いまして、それぞれ約八万トン程度の解撤を義務づけていくということで、結局最後に残るのは二十万トンの戦艦船を、この戦艦船対策の対象として考えていきたいというところであります。

○松浦清一君 そうすると、今度の七億円と八億円と、両方で結局何トンできるのでしょうか、はつきりしたところ、確定トン数は比率でだいたい違つていふけれども、それで解撤、代替船建造の比率の關係ですね。あれは今大蔵省と交渉中ですが、一対一か一対一・五にするかは、大蔵省と交渉中でしょうか、その経過はどういうことになっておりますか。

○政府委員(若狭得治君) まず第一に、今度の予算で定められております公団八億円、それから開発銀行七億円の資金によつてどの程度の船舶が建造できるかという問題につきましては、開発銀行の資金につきましては、財政資金として建造費の五〇％を融資するということでございますので、これでき上がるトン数は、本年度内に竣工するものは全体の四分の三というふうに計算いたしますれば、約一万九千トン建造可能なわけでございます。それから、公団の八億円につきましては、公団の方で七割の部分について共有を

行なうわけでございますので、この八億円の資金が全体の船舶の竣工船舶の四分の三、計画しておる建造量の四分の三が竣工するというふうに計算いたしますと、約一万五千トン程度が建造できるというふうに考えております。

○松浦清一君 本年度中に四分の三、一万九千トンという数字は、本年度というのには三十六年の暦年ですか、それと三十七年一ぱいで三万四千トンという計算ですか。それは一対一・五という計算ですか。

○政府委員(若狭得治君) それは三万四千トンと申しますのは建造量でございます。これにどの程度の解撤を義務づけるかという問題は、別個の問題でございます。なお、大蔵省との交渉の経過につきましては、まだ結論は出ておりませんけれども、大体におきまして、本年度、来年度、再来年度、この三年間の財政規模を明確にしてみたいというのが大蔵省の要望でございます。われわれもいたしましては、もちろんこの三年間で二十万トン程度の解撤を実施したいというふうに考えておりますけれども、現実の問題の解決にあたりましては、できるだけ一対一に近い建造をやつていかせたいというふうに考えておるわけでございます。ただ、今日のような船舶が漸次大型化していくというような情勢というものが考えなければならぬと申し、また、個々の船主の企業の実態から見まして、一挙に大きな債務を背負うということもなかなか問題がございしますので、そういう点についていろいろ調整する必要があるのではないかというふうに考えております。できることなら

は一対一程度の比率でもって実施していききたいというふうには考えておりますけれども、ただ、いたずらに現在の中小船主が、そのまま現在の企業規模で推移していくということについては、はたして経済の実勢に合ふかどうかというような問題もございします。また予算の規模もいたしまして、今後の見通しはかんによつては、非常に膨大な予算になつてくるのではないかと、このことを大蔵省が非常におそれているというふうな状況でございますので、その間の調整をとりながら、実際の船主の希望をも参酌して今後決定していきたいというふうに考えます。

○松浦清一君 そうすると、今の大蔵省との折衝の段階では、なお運輸省当局としては、一対一という主張は譲つておられないわけですね、何か内輪話をするようだけれども。

○政府委員(若狭得治君) 考え方としては一対一の方ではございしますけれども、財政規模の問題もございしますので、たとえば、企業合同なり共有ということ、二隻解撤いたしまして一隻建造するといふようなものについては、一対一という程度の建造を認めるというふうな方法がないかということも検討しているような状況でございます。○松浦清一君 心配になりますのは、最初三十六万トンという計画をして、四十四億五千万円でしか、要求したのは、それがこの程度にやられたのだから、また大蔵省にやられるというふうな気になるわけですが、大丈夫ですか。

まして、二年間に二十万トン建造して、そうしてこれはすべて公団方式にしまして、七割を公団が所有いたしまして、三割だけ船主に自己調達をさせるという方針でおりましたけれども、予算の結果は、先ほど申しましたように約三万四千トン程度の建造しかできないというふうな状況になつたわけでございます。しかし、これにつきましては、先ほど大臣もお話しなさいましたように、今後できるだけ財政資金の規模のワクの増大について努力していきたいというふうには考えておりますけれども、実際の仕事のやり方につきましては、たとえは今後の計画造船におきまして解撤の義務づけの問題をどういふふうに処理していくかという問題も関連いたしまして、また、具体的に船舶を建造する場合に、その企業の内容がいかによりましたは、また他の企業と協力いたしまして船を作るといふような場合も考えられます。また、三割の自己資金の調達についても非常にむずかしい問題があつて、実際問題としてなかなかできないというふうな企業もあるものと思われるわけでございます。そういうものを考えますと、この二十万トンの内訳には、相当今後変動があるというふうに思われるわけでございます。そういう船舶について、どういふ形態で、どういふ船主が建造していくかということは、今後こういう政策を実施していった後に、あらためて検討いたしまして、そういうものがどういふ新造船を、建造していくかというところを、そういう実態に即応した政策をまた来年度以降において考えなければならぬではないかとい

うふりに考えておるわけでごさいます。

○松浦清一君 金さえあれば、あとは何とでも都合よくいくのですが、大蔵省が財政資金のワクのことをあまり気にし過ぎて、これ以上のものは出せないというふうなことになるわけですね。だんだんだん困つてくるわけですね。ですから、一対一が可能性があるかどうかという判断の基礎も一にかかっています。年間二十万トンの解撤と代替船建造をやろうという方針を立てれば、財政資金のワクによつてこれは決定されるわけですね。実際は、二十万トンつづいて二十万トンできるかどうかということ、これはその金の一点にかかっているわけですね。これを大蔵省がどうしてこの戦争の末期、戦争の終わった後に、何にも船がなくなつてしまつて、まあどちらかといえば、命令をして作らしたわけではないけれども、早く、簡単なものでも、二、三年使えばいいとはまあ言わなかつたかも知れぬけれども、とにかく当分の海上輸送の重要性を考えて、船を作るべきである、こういうことを指示して作らしたのです。それが今や使えなくなつて、これを解撤しなければならぬと、こういうことになっているわけだ。だから、これは船主が全然意思がないのに、政府から指示されたから船を作つたというわけではないでしようけれども、そういう形ででき上がっている船が使えなくなつて、そしてそれをつぶさなければならぬ。二十万トンつづいて十五万トンしかできない、こういうことになるという事は、いかにしても、どうも気の毒な気がするのです、私は。

それからもう一つは、このE型なんかの九百トンの船を今つづいて六百トンくらいの船を作つてみたつて、まあ専門家である行政官庁のあなた方は、六百トンの船でも十分使い道があるのだというふうにお考えかもしれないけれども、私自身が判断し、また、業者関係から聞いてみても、六百トンくらい

の船を作つても、どうしようもないというのです。ハ、ハ、ハ。ですから九百トンをつづいて九百トン、九百トンを二はいい作らせば、千八百トンの船を作らなければ採算に乗らないというのだね。だから、その点は大蔵省相手の話ですから、なかなか困難でしようけれども、一対一で船を作らせるのには、こういう条件を持つてこいというよりな条件があるかもしれないが、その条件にかなうよりな措置が船主自体に講じられるかどうかというところに問題はあつてしようけれども、その辺のところは一つ一対一、一対一・五というよりなことに妥協しないで、最後まで一つがねばつてほしいですね。それから公団の方について、これはどういうわけでしょう。旅客船の方は公団持ち分の金利が七分、戦艦船の方は八分七厘ですか、ずいぶん高かつたのです。どうしてこの利子の開きがあるのでしょうか。

○政府委員(若狭得治君) 旅客船公団の金利は、御指摘のように七分でございまして、それから戦艦船の対策として実施する新船建造については八分七厘でございまして、旅客船公団の旅客船の建造につきましては、あるいは離島の民生の安定というよりな公共的な目的をもつて船舶の建造をするわけでございます。そういう点につきまして、

戦艦船の代替建造というものと多少性格が違ふ。戦艦船の代替建造につきましては、企業を継続させるということ

が政策の主眼でございまして、一つの経済政策として、あるいは中小企業対策として考えていくべき問題であるという事で、金利につきましては、いわゆる財政資金の長期金利の、まあ開銀などでやつております長期金利の比較的低位の資金のベースに統一するということに決定したわけでございます。

○松浦清一君 それは大蔵省の見解でなしに、運輸御当局の方も、あなたの方の方もそういうふうにお考えなんですか、これは当然だと。

○政府委員(若狭得治君) ええ。

○松浦清一君 それから支払い条件で、公団持ち分に対する元本の支払い条件、それはどういふふうに今きまつておりますか。

○政府委員(若狭得治君) 現在の旅客船につきましては、二十年の等額の償却のベースによる使用料、それからその金利の七分というものを加算した額という事になっております。それから戦艦船につきましては、三年間据置きまして、十八年の等額償却のベースによる償還に見合ふ金額とその金利分、八分七厘の金利による金額とを使用料として徴収する予定でおります。

○松浦清一君 三年間据置き置き、十八年等額償還という事は、これは大蔵省のものでございまして、これは大蔵省の御座いますか。

○政府委員(若狭得治君) そうです。

○松浦清一君 確定ですね。それから、そういうケースが起つてきたら御当局はどうなさいますか。E型一はいいし持つていない船主が、一対一に

なるか一対一・五になるか、それはわからぬけれども、とにかく一ぱいでやつておつたつてしようがないから、十の船主が一緒になり、そしてE型一隻ずつ持ち寄つて十隻の一つの会社を作る、そういうふうなことをした場合には、先ほどの次長のお言葉によりまして、そういう場合には、たとえ方針として一対一・五になつても、一対一で作らせるといふふうにお答えになつたように承つたのですが、それも確定でございまして。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど、二隻解撤いたしまして一隻建造する場合には、その建造トシ数まで七対三の割合で共有するということを申し上げましたけれども、そういうふうになつた方としては大蔵省と今後折衝していききたいというふうにお考えであるわけでございます。なお、この問題につきましては、財政資金との関係で、その共有の比率を、たとえば五割程度に引き下げるということがいいか悪いか、たとえば八割トンの船を解撤いたしまして八割トンの建造を認める、そのかわりに共有比率を五割まで引き下げる、その方がその船の経済性から見ればいいか悪いかという点も検討しなければならぬというふうにお考えでございます。ただその場合、一番問題になりますのは、その五割の自己資金を当該船主が調達できるかどうかという問題でございまして、そういう面もあわせて調査いたしましたので、その結果、結論を出したいというふうにお考えしております。しかし、われわれの当面の目標としては、あくまで七割というものをできるだけ堅持するように今後折衝していきたいとは考えております。

○松浦清一君 それはやめてもらいたいですね。今の七割、三割でも、今の戦艦船の船主には、借金の残り、それから償却なんかとていできないような状態にある旧債がずいぶんたくさんあるのです。全部で百何十億か、今ここで調べたら出てくるでしようけれどもあるのです。そこへ持つてきて、三割の金を借りるのにさへどうしても借りられない船主はどうするのかと、今聞こうと思つておつたのです。それが五割々々といつたら、てんでお話にも何にもならない。そういう検討されることはよろしいけれども、それを具体化するという努力を払つて、五割々々などというお考えはやめてほしいですね。それは全然戦艦船といふものは作れなくなる。それはあくまでも七対三を堅持されて、しかも三割の自己資金の調達についてさへはやりめんどろを見てやらないと、あなた御存じの通り、自分の力で三割の資金を調達し得る船主はないのですよ、これは。そこで今具体化しているわけはないけれども、この機会に、戦艦船船主は心機一転して、企業合同をやろうかという機運が、全面的にはないけれども、部分的に今起つてつづつある。私は側面的にそれはけっこうじゃないかと云つて推進をしている。九百トンや千トンの船をばい持つた船主が三十も五十もそこいらに散在しているという事は、これはもう、これから先の内航海運の運賃なんか非常に急激によくなることも考えられないうし、事業の星がそう急激にふえるという事も考えられない状態の中で、そういう弱体船主がたくさん散在しているという事は、これは全体の内航海運の政策

の上から見て好ましくない。君ら一緒になつて一つやれという、部分的ではあるけれども、推進をしている形を私はとつてはいいわけだ。これは内航海運の経営の近代化をはかるために、絶対必要だと思ふのですよ。そういうことが出来るか、できぬか、わからぬけれども、できれば、そういう船主に対しては優先的に二対一を堅持してやらせたいという方針を確立しておいてもらいたいですね。

○政府委員(若狭得治君) 内航海運といたしまして、現在の企業が非常に弱体であつて、そのために、たとえば運賃市況も安定しないというような問題もございまして、また、取引単位が漸次大きくなりまして、船自体もだんだん大きくなっていかざるを得ないという状況でございまして、で、今先生が御指摘になりましたように、企業合同いたしましたので、そうして大きな企業単位によつて仕事をするというものがあつたならば、できるだけ私たちがしてはそういうものに協力するという態勢で、今後具体的な実施にあたつて検討していきたいというふうに考えております。

○松浦清一君 大臣もそれはよろしくございませう。それはもう海運の行政官庁の長たるあなたが、その方針をやつぱり堅持されて、大蔵省との強力な折衝の要あれば陣頭に立つて一つやつてもらいたいと思ふですね。むしろ運輸当局の方から、企業整備合同の側面的な推進をやられて、この際、九百トンの船を二はいつぶせば千八百トンの船を作らせる、こういう方針を堅持して、努力していただけますか。

○国務大臣(木暮武太夫君) ただいま松浦委員の御指摘の御意見というものは、まことに重要な御意見だと拝聴いたしましたわけでございます。政府といたしましては、今回の戦艦船処理にあたりましたで、こちらから強制して企業の合同、合理化というふうなことをやるというところは考えておりませんけれども、しかしながら、ただいま御指摘の通りに、今日の内航海運業というものがいろいろ弱点を持つておる。こういう中小の弱体の船主がいろいろことを、この戦艦船の処理を機会といたしまして、企業の合理化のために合同等をやるといふようなことは、われわれとしては非常に時宜に適したものであると考へる次第でございまして、御意見はよく尊重いたしまして、実施にあたりましては、なるべく御期待に沿うように一つやりたいものであると考へる次第でございまして。

○松浦清一君 なぜ私がそういうことを強調するかといふと、大臣、先ほど次長も御了承の通り、小型船に対するベースアップの要求を今海員組合から出しておるわけだ。大型船の方は曲がりなりにも解決したけれども、あたりまえの給料さえ払えないというものが、今の小型船の船主の企業内容で、なかなかこれは膠着状態の中で問題が解決しにくい。だから自分のところで働かしておる者に対してあたりまえの給料が払えるようにするためには、企業の整備統合、近代化以外に方法はない。これは船主自体のためでもあるし、そこで働いておる者の生活の恒久的な安定を期するためにも絶対に必要だ。今あなたのおっしゃる通りに強制することはできないけれども、側

面的に企業の整備、合同をやればいろいろ便宜というのか、特典がある。それをやらなければ、自分の船をつぶして新しい船は作れないのだ、こういう行政指導をやらねばならない、一向これは憲法上差支つかないと思ふ、強制してはいいのでなければ、それを一つやつてはいい。

それから、船員局長に一つお伺いしたいのですが、先ほどから御答弁をされておるお言葉を拝聴しておるといふと、職業紹介、それから技術の再訓練等に力を入れて、そして若干期間失業が出るであろう、その人たちの処置を考へていくという、こういう態度のようですが、それは職業の再訓練をやるといふことは、技術の再訓練をやるといふことは、船員としての再訓練をやらうとするのか、それとも、この際、転業をさせるための、ほかの職業の再訓練をやらせると、こういうのですか。やはり船員をやらせるために技術の向上をはからせていく、こういうことですか。

○政府委員(吉行市太郎君) ただいまお尋ねの点は、その船を下りられた船員が、自分で働こうという場合もあり得るかと思ひますが、われわれの考へておりますのは、先ほど申し上げましたように、海技大学校なり、あるいは海員学校で、船員としての、新しい船に順応できるように資格なり技術なりを修得してもらふための再教育、これを考へておるわけでございます。

○松浦清一君 その間の生活はどうなるんですか。

○政府委員(吉行市太郎君) その点が心配になるところでございますけれども、非常に最近の新造船の状況を見て

おりまして、かなりの船腹が建造されておりますし、さらにまた、今後とも倍増計画に見合った外航、内航、ともに船腹の拡充が必要であるという趨勢でございまして、先々船員というものが、場合によつてはかなりの不足がくるかもしれないといふふうなことも考へられるわけでございます。おそれ、船主といつたしましては、かりに自分の船をスクラップいたしましたとしても、当然代替船もございまして、すぐにその船員を失業させるということにはまずないのではなからうか。むしろ、かりに船がスクラップされて、新造船までの間のギャップがございまして、これは予備員なり何なりという形で備えていくのではなからうか。さらにまた、そういうことがございせんので、今六カ月間は失業保険の制度もございまして、われわれといたしましては、できるだけ短期間に、次の船に下船した船員が乗り得るよう、あらゆる方面からこまかく措置をして参りました、かように考へております。

○松浦清一君 これはどうなんですか。たとえば解体をするために係船をする、すぐに解体をする、そういうことが始まつたときに、船員は下船をするわけですね、実際問題として。それから、その次の船を作らせるといふことは、運輸中であつても、解体をいついつする、いついつ係船をする、解体をするためにですね。そういうことが約束されれば、片や運輸しながら、片や新造船を作つて、そしてそのでき上がったときに係船をするなり解体をして、すぐに船員を送らせる、その辺のコースはどうなるのでしうね。これは船員局長なり海運局長、どうなるのでしうね、それは。

○政府委員(吉行市太郎君) この点はむしろ海運局の方から御説明いたすことかと存じますが、この十六次船に見合ひ解散におきまして、新しい船ができ、その後何カ月かのあとで解散するといふふうなわれわれ聞いておりますので、今度の戦艦船のスクラップ・ビルドにおきまして、まずつづいて、あとから船が新造し、稼働するということがなくなつて、つづつという確約で新しい船の建造なり稼働が始まる、われわれとしては、かように期待いたしておるわけでございます。

○松浦清一君 期待でなしに、そういう方針を立てておるのじゃないですか。

○政府委員(若狭得治君) 具体的に申しますと、計画造船につきましては、竣工後三カ月以内に解散をするということにきめておりますが、ただ、それはその解散の約束をいたしまして、まあいつまでも動かされては、どうも解散の義務づけという制度の趣旨から見ても適当でないものですから、一応三カ月以内に解散するということをきめておるわけでございます。

それから今度の戦艦対策といたしましては、解散を約束いたしましたも、二年間はそのまま大修理しないで運航するといふことを認めておりますから、その期限内に新造ができますれば、新造した後に解散する、実施するといふような実際の状況になるというふうな考へております。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言もなければ、これをもって質疑を終了し、討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。なお、附帯決議案につきましても討論中にお述べを願います。

○松浦清一君 いろいろ問題になっております戦艦は、御承知の通り、戦争中に急造された低能船でありまして、すでに現在においては、船舶安全上、十分な耐航性を期し得ない実情にありますので、運輸当局では、昭和三十五年七月の通達によって、三十五年十二月以降戦艦の検査及び補修を強化する措置を講ずる方針を立てられましたが、この通達による戦艦の補修工事費は相当多額となり、これらの船舶の貨物積載量の向上とは無関係な船舶補修工事であるので、それら船主の経済力から見ても、また工事の性質から見ても、今回の通達による修理工事を行なうことは事実上困難であります。このまま放置すれば、係船または解船して、営業手段を失なうことになる事態の発生が予想されますので、このような場合には、戦艦の乗組員についても深刻な失業問題も発生するおそれもあり、政府は、これらの中小の戦艦船保有船主に、現有の船を解船して、代船を建造させる方針を立てられたわけでありませう。

当初運輸省は、現有戦艦七十万総トンのうち、継続使用のもの及び十六次計画造船によって解船されるものを除いた残りの三十六万トンを二年計画で次の方法によって解船することとされ、十七次、十八次計画造船によって十六万トン、国内旅客船公団を改組して二十万トン、三十六年度における公団方式による建造と解船比率を一对一で、年間十萬トンと見込み、公団に

対する政府出資八億圓と財政融資四億五千萬圓の予算要求をされたわけでありませう。しかし、三十六年度の船舶処理対策経費として認められたのは、開銀八億圓、計十五億圓に切り詰められたのであります。当初の二年計画を三年計画にこのために改められて、また新造と解船との比率を一对一・五程度を目標として実施することを検討中との、今までの質疑によりまして方針が明らかとなりました。この程度の財政措置では、三十六年度においては大体四万総トンを解船して三万トン程度しか新造ができないということも明らかになったのであります。

戦艦の危険性と不経済性は、この程度によって解決の見込みは立たないのであります。従って、三十七、八年度においては、全力を尽くして解船、代替船建造のための資金の確保が必要だと思ふのであります。この意味において私は本案に賛成をいたします。附帯決議を付しまして本案に対する賛成をいたしたいと思ひます。

附帯決議案を朗読いたします。

国内旅客船公団法の改正する法律案に対する附帯決議案

わが国海運の体質の改善を図る上から非採算的であり且つ安全性の乏しい戦艦の解船を行い代替船を建造することの緊要欠くべからざるは異論のない処である。然るに、昭和三十六年度における融資額は僅かに開銀七億圓、公団八億圓計十五億圓に過ぎず、斯くしては、現有せる戦艦の解船、代替船建造には相当長期間を要することとなる。

よって、政府は、左記事項について、特段の措置を講ずべきである。

記

一、融資額の増額を図ること。

二、戦艦解船に伴う下船船員に対する処遇について特段の対策を講ずること。

以上をもつて賛成の討論をいたします。

○大倉精一君 私は、本案並びに決議案に対して賛成いたします。

ただ、質疑の途中で明らかになったように、本年度におけるこの程度の予算の措置では、いわゆる運輸省が計画をしておる三年間に二十万トンの代替建造は不可能である、これは明らかにあります。従って、この決議案にもある通りに、戦艦の解船、代替建造については、予算面においても格段の努力をしていただきたい。特に来年度から、運輸大臣の答弁によりますというところ、大蔵省を啓発して云々というお話でありましたけれども、三年間にこの不採算並びに非常に安全性の乏しい戦艦について完全に解決すると、この一つ努力をしていただきたい。と同時に、この決議文にもあるように、この措置によって下船しなればならぬというこの船員の処遇に關しましては、格段の一つ御配慮を願いたい。先ほど質疑の中でも申し上げた通りに、これは言うならば、国策のために犠牲になるという人でありませうから、政府としては格段の一つ措置を講じていただきたい。これを要望して賛成をいたします。

○天笠良吉君 私は、自由民主党を代表して、ただいま議題となつております

す国内旅客船公団法の一部を改正する法律案に賛成の意を表するものであります。

戦艦は、材質も粗悪であり、構造も劣弱でありますし、すでにかなりの年数を経ておりますので、航行上の安全を期しがたいのが実情であります。一方、戦艦の船主、ことに中小の船主は、普通の金融方法では資金の調達ができかねたために、代替船を作り得ない事情のもとにあるのであります。従って、この戦艦の処理問題は、わが国海運政策上重要な、かつ困難な問題となつておるのであります。今後法案の成立施行によりまして、戦艦船主、特に中小船主に代替建造の力を与えまして、従って、わが国沿岸輸送力の増強に寄与するものであることを思ひまして、私は本案に賛成の意を表するものであります。

なお、この法案成立により効果を大きくするためには、融資額の増額がこれに必要であり、また下船船員の処遇に対しても、これまた特段の対策を講ずることが必要でございますので、この決議案にも賛成をいたしますので、この決議案に賛成をいたします。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言もなければ、これをもって討論を終局し、採決を行ないます。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

次に、賛成の討論中に各会派共同提案による附帯決議案の採決を行ないます。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

次に、賛成の討論中に各会派共同提案による附帯決議案の採決を行ないます。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

次に、賛成の討論中に各会派共同提案による附帯決議案の採決を行ないます。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○委員長(三木與吉郎君) 全会一致と認めます。よって本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

○政府委員(藤枝泉介君) 最近のダンブカー、砂利トラック等の事故が頻発するに及んで、総理府に設置した交通対策本部といたしまして種々対策を講じて参つて、ほぼ成果を得るに至りまして、おそろく来週中には決定を見るものと思ひますので、その大要を報告申し上げます。

いろいろの項目がありますが、第一には、安全運行とでも申しますが、第一とした安全運行確保の対策でございますが、その第一の問題としては、積載量を適正なものにするために、たとえば砂利の取引を現在の容量制から重量建制とするようなことを砂利採取業者あるいは建設業者等に対して協力を求める。

第二には、砂利採取業者あるいは砂利販売業者の組合その他の団体を通じて、積載量を厳守することに対して協力を求める。

それから、安全運行の確保の第二の問題としては、積載量超過あるいはスピード違反、踏切前の一時停止の違反、無免許運転等について、主要な運行経路においては、強力に取り締りをいたす。

それから第二の問題といたしましては、何と申ししても砂利採取業者、砂利販売業者の経営が安定することが必要であらうと存じます。従いまして、こうした業者の組織化を促進するために、アウトサイダーに対しての組合の加入を促進する。そうして組合に入つても、何らの利益がないというのではないでございまして、こうした協同組合あるいは商工組合等につきましても、経営資金あるいは設備資金の確保

について、十分配慮をしていくということでございます。

第三の問題といたしましては、この差し上げました資料でもおわかりのように、事業量の季節的な変動というものが、これらの業者の経営を不安定にしておるという点もございしますので、特に官公庁等の建設等の事業につきましても、できるだけ年間を平均するような処置を考えて参りたいということでございます。

それから、第四の問題といたしましては、砂利採取の許可の期間が非常に短かいという点が無理に堪へ、そうして無理に運搬するということの結果をもちまして、この期間は、河川あるいは海岸の管理上支障のない範囲において、できるだけ相当の期間を与えるということが必要と思ひます。そうした方法を考へて参りたいと思ひます。

それから、砂利採取の許可にあたりまして、あまり多数の業者に許可をすることになりまして、競争が起るという点、そこにまた過当な競争が起るという点、無理が生ずるという点もございしますので、事業協同組合あるいはその組合員については、特別な配慮をするように河川管理者あるいは海岸管理者において考へていただくということでございます。

それと同時に、この過当な競争、乱掘等を防ぐために、河川管理者等において、十分河川の監視の強化をはかるとともに、事業共同組合等に対しまして協力を求めるというような、こうした砂利採取業者あるいは砂利販売業者の経営の安定をはかつていくということが第二に必要であらうと考へておるわけでございます。

それから第三には、この労働条件の改善であらうと思ひます。それで、労働基準法の施行を確保するために、重点事業としてこれを監督し、あるいは労働条件の実施の把握に努める。それから一日八時間労働あるいは週休制等の指導に努めると同時に、時間外労働、休日労働については協定の締結をさせる、あるいは割増賃金支払いに関する監督を強化する、そうして違反を是正させて参りたいということでございます。

それから就業規則を制定し、労働条件を明確なものとするほか、賃金台帳その他の書類を整備させまして、それを十分監督をして参りたい。

かような三つの、すなわち安全運行の確保の対策と、業者の経営の安定対策と、さらに労働条件の改善に関する対策と、これら三つの問題を以上申し上げて、各省庁それぞれの系統に従ひまして、協力してやつて参るといふことによりまして、事故の根本的な対策に持つて参りたいと考へておる次第でございます。

○委員長(三木與吉郎君) 質疑のある方は、御発言を願ひます。ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 速記つけて下さい。

○大倉精一君 今までダンブカーによる事故が相当たくさんあったのですけれども、事故の被害に対する補償、損害賠償といふことが、さういふような状態は、どういふ工合になつてゐるかおわかりになつておりますか。

○政府委員(藤枝泉介君) 具体的に個々のやつと、どういふ賠償をしたかといふことの調べは、今のところございませぬのですが……

○大倉精一君 これは大抵ダンブカーは、小さい業者なんです、事故といふものは、泣き寝入りのような格好になつておる。賠償能力も何もないというのが実情らしいのです。

そこで、これも一つお調べ願つて対策のうちに考慮したいと思ふことは、この大きな業者で、たとえば大林組とか何とか、これがみずから運搬車を用ひずに、小企業、小さな業者のダンブカーを使つておる。これには、いろいろな意図があるらしいのです。これは私は、ほんとうかどうかわかりませぬけれども、お調べ願つて、もしさうだとすれば、これは対策を立ててもらひなされませんが、その理由といふのは、ダンブカーが事故を起して一流の土建屋さんであれば、相当の賠償を払わなければならぬし、めんどろも起る。が、しかしながら小さなダンブカーです、運搬業者、こゝろいふものになりますと、もう事故の賠償は、そちらの方の責任でやつてしまつて、大きな土建業者は、もう全然関係なし、さういふことの意図もあるように聞いているのですが、さういふ点について、お聞きになつたことありますか。

○政府委員(藤枝泉介君) 大規模な土建業者が、さういふ事故の賠償を免れるために、さういふ砂利販売業者とか、砂利採取業者のトラックを使つておるといふことがあるかどうか、なお調査をいたしませんとわかりませんが、それらの実情は調査をいたしまして、御報告申し上げることにいたします。

○大倉精一君 今のことは、私は業者の方から、さういふことを聞いたことがあるのですから、これはもう、あなたの方で対策を立てるに際して、さういふ点についても、一つ十分御調査を願ひたいと思つておるわけなんです。それから何といつても、やはり労働条件の問題なんですけれども、これと並行しまして、運転手の数が非常に少なくなつてきておる、さういふことから、何といひますか、トラックの運転手が三年たつて資格ができればタクシーの方には引つこられる、トラックの方は、今度はダンブカーから引つこられてくる、ダンブカーは、いわゆる技術の低下してゐる運転手で間に合はせる、さういふ悪循環があるさうです、さういふ点についてもお調べになつておりますか。

○政府委員(藤枝泉介君) その点は、御指摘の通りでございます。自動車の数に比較して、運転手の数が少ない、従いまして優秀な運転手は、タクシーその他に抜かれていく、さうしてトラックのうちでも、そのダンブカーなど砂利トラックの運転手が、いつでも若い未熟な人のたまりになつておるといふ実情は、調査をいたしております。

従いまして、結局、これはやはりダンブカー等の運転手の労働条件、ことに賃金等を含めた労働条件の改善をいたさないといふことは、これはなかなかその熟練した者が、そのままダンブカー、砂利トラック等の運転手として残つていくといふことが、需要供給の関係でなかなかむずかしいのであります。が、そ

の辺もありますので、これは主として労働省関係でございますが、労働条件の改善に努める。そしてそのためには、やはり業者の経営を安定させて、経営資金等についても、特別な配慮をやって参りませんと、なかなか労働条件の改善もできないというようなことで、一方において経営の安定対策を講じますと同時に、そうした労働条件の改善に強力に監視して参りたいという考え方でございます。

○大倉精一君　これは労働条件を改善するというのは、根本なんですけれども、これは実際問題として、なかなか言いにくくてむずかしいと思うのですね。具体的に、どうしてそれじゃ改善するかということになるわけなんです。これは、今おっしゃったように、おのおの担当官庁が違っていて、これがばらばらでは、どうにもならぬと思ふのです。ですから、これはもう労働省、運輸省、あるいは警察、あるいは通商産業省ですか、こういうようなものが、共同して一つの一体となった対策を立てないというと、これは本物になつてこないんじゃないかと思う。

特に、この間参考人として来てもらった中で、労働組合の組合長さんらが最後に言われたことは、砂利業者といても、現在官民ともに、その実態はおそらく御存じないだろうと、こういう発言があるわけなんです。これは私、非常に重大な発言だと思う。ですから、砂利採取業者あるいは運搬業者、販売業者というものを、その実態というものを正確に一つつかんでいかなければ、これが非常に乱脈であり、あるいは無統制であり、あるいはそこから原因があるとするならば、これ自体

に一つメスを加えなければならぬという工合に考えるのですが、そういう実態については、十分御調査になっておるわけですか。

○政府委員(藤枝泉介) できるだけ
の調査をいたしておるんでございます
が、ただいま御指摘になりましたよう
に、なかなか、ことに中小の業態等
については、十分な調査が行き届き
かねかねでございます。ことに労働
基準法の適用等についても、従来必
ずしも十分であったとは考えられま
せんので、できるだけその実態をつ
かみながら、そうして労働基準法の
励行であるとか、そうした面につい
ては、今後強力に進めていく。進め
ていくについは、ただいまも御指
摘にありましたように単に労働省ば
かりでなくて、警察関係あるいは通
産関係等も一体にこの業態は採掘を
しますか。ことに、この業態は採掘
をしますか。については、ある程度
の規制がございますが、それは一
般の営業と同様に自由にできるとい
うことから、業者の数はあまり変

わらなくても、その内容はずいぶん、つぶれる者もあり、また新しく始める者があるというようなことで、変動がはげしい業態のように見えますので、その辺は、さらに実態の調査あるいはそれに適応した対策等を立てて参らなければならぬと考えております。

○大倉精一君　やはり今の弱小業者の
状態は、まだなかなかつかんでおられ
ぬようですけれども、実際の事故の起
こるのは、こういう弱小業者といいま
すか、こういう部分が非常に多いと私
は思うのですね。ですから、そういう

それから今度は、土建業者と砂利採取、あるいは販売、あるいは運搬業者というもののとの関係ですね。これは、前にも申し上げた通りに、この関係は、私は十分一つ御検討したいと思ひます。特に最近、砂利の採取場が、だんだん砂利資源が枯渇して遠くへなってくる。遠くになってくるのであるが、距離の遠近によつて値段が変わるということはない。同じ値段だと、こゝういふですね。

ですから、遠くになればなるほどやはり無理をしなければ採算に合つてこない、こゝろに点についても何か一つ考慮されなければならぬじゃないかと、いふふりに考えるのですが、その点についての何か御議論があったのですか。

○政府委員（藤枝泉介君） 確かに砂利資源がだんだん枯渇して参りまして、もう近郷では、たとえば多摩川筋などでは、ほとんどだめになって、相当、百キロ以上も遠いところからとるといふようなのが実態のようであります。

それにもかかわらず価格の方は、運賃をプラスしたということではなくて、多摩川の砂利も利根川の砂利も同じだというような、これは需要の方からいえば、またもつともなことなのでございますが、そういう実情でございます。

それらの実情は、承知をいたしてお

るのでございますが、まあ当面の問題としては、別問題として、こうだんだん砂利が枯渇しますと、どうしても破石というような方向に進まざるを得ない点もあるかと存じます。従いまして先ほど申しました、業者の経営の安

定という問題にからんで、その辺のところも、一つメスを入れていかなければならぬと考へておるわけであります。

○大倉精一君　さらに、この前の参考人の話の中で、採取業者が権利だけをとって、その権利を他に譲渡しないしは貸し与えている、それだけでもって、みずからは頭をはねておるといいますかね、そういう業者がおるといふような参考人からの話もあったんですが、そういうようなものに對しては、どういふような措置をされるのですか、考へ方をお持ちになっておりますか。そういう業者も、やむを得ないといふふうなのか。

○政府委員(藤枝泉介君) 御承知のように採取の許可権は、河川管理者たる都道府県知事でございます。従いまして今御指摘のような、いわゆる権利だ、とけとつて、その権利を売買しておるといふような実情については、まだ詳細を知らないのですが、あるいはそういうこともあり得るのじゃないかと思ひます。

都道府県知事等を通じて、十分その河川管理を強化をいたしまして、乱掘その他を防ぐと同時に、そういう権利の上に眠るようなと申しますか、権利だけを取るといふような、そうして権利が売買されているといふようなことを監督していただくような方向に、

府県知事を通じてお願いをしたいと思っております。

○大倉精一君　そういう実情は、できればこれは、県知事から聞いてもらいたいと思うのですが、労働組合もあるようでありますから、実際働いてお

る連中を直接呼んで、そうしてお尋ねになるという、ほんとうの実情がわかるのじゃないかと思うのですよ。ですから、そういう方法もお考えになっていただけだったのだと思います。

要するに、これは案ができたから見せ願うのでありますが、そういう点についても、深くメスを入れて、この際、抜本的に一つやっていただきたたい。特に各省庁間の協同につきましては、格段の一つ御配慮を願いたいと思います。

それで、これはあれですか、きまつたことは、どういふ方法で実行に移されるのですか。

○政府委員(藤村景久君) 今回のこの総合的な対策は、先ほど申しましたように、対策本部の議を経まして、次官會議、さらに閣議決定までいたしました

て、各省庁の長、大臣その他の責任においてやっていただくことにいたします。そのほか、具体的に対策本部で議論になった問題につきましては、常に対策本部といたしまして、各省に推進をお願いをいたしまして、各省の対策が

ちがはぐになつて効果が現われないよ
うなことのないように努めて参りまし
たし、今後も努めて参りたいと考えて
おります。

○大倉精一君　それで、この対策が、
一応決定し、閣議に報告され、そうし
て、これが本きまりになるわけなので

すけれども、こういうものの対策というものは、一旦きまつたからというのではありませんので、それからというもので、それでコンクリートすべきものでないものであつて、ですから、あるいは場合によっては本委員会にも来ていただいて、われわれの意見も聞いてい

ただいて、そしてさらに補完すべきものは補完するという、こういう一つ方針でもって進んでいただきたいと思ひます。これは、こうきまつたのだから直せないとか、そういうことはないでしょう。

○政府委員(藤枝泉介君) こうした対策は、御指摘の通り時々また新たな対策を講じなければならぬ問題が生じてくるわけですが、これは、一応閣議決定をいたしますが、単に、それでもう能事終われりというように考え方はございせん。対策本部といたしましては、常時の活動において、さらに補完すべきものは補完し、また閣議決定に至らないまでも、各省庁でやれる問題はやっていただくというにいたします。

また、この閣議決定をいたしました方につきましては、それについて各省庁が、どのような措置をとったかというところは報告をとりまして、事後の行政運営のトレースをしていくつもりでございします。

○大倉精一君 それで、私の方でも逐次注文をつけ、また注意も申し上げたいと思ひますので、閣議に出す前に報告される原案ができましたならば、一つお見せを願つて、その上でまた要望を申し上げたり、また御質問をいたしたいと思ひます。

○大和与一君 関連ですが、交通対策本部は、総務長官が大臣になられるのだから、砂利の問題まで大へんだけれども、ほんとうに交通対策について、本来的な問題については、一体どのよう、東京全体の交通について、あるいはその他について御検討されておる

のか、その辺を第一にお伺ひいたしたい。

○政府委員(藤枝泉介君) 申し上げるまでもなく、この交通対策になりますと、これはまあ各省庁並びに東京都その他にも関連をするものでございまして、なかなかバランスのとれた対策といたしましては、骨が折れるわけですが、また国会の方の付帯決議の御趣旨もございまして、とりあえず交通対策本部を作りまして、そうして各省庁の施策がバランスのとれたように推進のできるといふことを今考えておる次第でございします。

しかし、将来の問題としましては、さらにもっと突っ込んで、首都交通というふうなものについて、一体、どういう機構でやつたらいいのかというふうなことでもメスを入れれば、なかなかむずかしい問題ではないかと考えます。考えますが、現在といたしましては、現在の既存の機構、行政組織におきまして、そして、それらが十分バランスのとれた施策ができますように、対策本部を中心として推進をして参りたいと考えております。

○大和与一君 当面のダンブカーの問題も大事ですけれども、本末を誤らないで、交通対策本部は、全体の交通調整というものに、やはり本気でとりかかつてもらわなければならぬと思ひます。これは要望です。本部の提案ですから、そういうことかいはできないと思ひけれども、相当国会の議事録、あるいは閣議の意見をまとめ調整するという形になるのだけれども、それによつて今出される、二、三日中にきまるものは、内容としては自

信があるもので、つぎはぎをして合わしたものでない、こういうふうな御自信はおありですか。

○政府委員(藤枝泉介君) ただいま申しましたように、現在の行政組織、そして現在の各法令等を中心にしたしまして考えますときに、先ほど申し上げましたような方向が総合的な対策として最も適當ではないか。そしてまた、これをほんとうに各省庁が息を合わせ、実施していただくならば、相当の効果を上げるという、まあ自信は持つておるわけでありします。

○大和与一君 それで、あとは要望になるかもしれないけれども、あるいは前にも出た問題かもしれませんが、一つはたとえば清水組ならば清水組というところ、直接にその砂利を運んでくるのが、あるいは今度は清水組という名義人になってやっていると下請がある。その下請が、一段がまえなら、三段がまえとすると、その一番下に雇われている運転手というふうなもの、普通で言われている雇用契約を結んでいると言われるが、実際は、そうでないのです。そういう点までよくお調べをいただきたい。さつき大倉委員の言つたように、運転手も事務員も何とか一つ直接に、あまりかたくならせぬように話を聞いてやる、こういうところにほんとうに私は労働条件の一番大事なことがあると思ひます。

それからもう一つは、たとえば建築、土建の現場が、朝の八時から午後六時、——小さいところは時間の制限がない、取り扱ひ量が少いから、小さい

業者は制限すると商売にならぬ。でかいところは時間がきまつてゐる。一日で大体三回ぐらゐです。もう一回やつたら、今度はそれで割増しがつくというところで、それで無理をしてふつ飛ばしてけがをしつたりするのだと思ひます。そうすると基本給的なものがあつて、一万二千円ぐらゐだつたりと思ひますが、ありますけれども、その基本給といふものは、送り込む量が少なければ、その基本給すら下がる、こういうふうな建前が多いのじゃないかと思ひます。ですから基本給といふものは、動かぬものであつて、もし余力があれば、行つてよければいづつでもらつて行つてもらへばいいのだけれども、大体において三回ぐらゐです。もう一回行つたら、たとえば基本給が一万二千円、プラスが大体三回で千円ぐらゐじゃないかと思ひますが、そんな割増しがついているのではないか、そういうふうな話も聞きました。時間に制限があつて、午後六時にびたつと現場の門が締まつて、あとは運べば幾ら運んでもいいけれども、ちゃんと検収員がいて、札か何かもらはねと、運んだことにならぬ。それで、あんちゃんか一生懸命になつて、よし、きょうはや間にもしを食つてしまふ、大体、そういうふうな作業状態ではないかと思ひます。要望になりますけれども、そういう点も十分おわかりだと思ひますけれども、あわせて十分御検討いただいて、りっぱな案を一つ見せていただきたいと思ひます。

○大倉精一君 せつかくの機会です、気がついたことですが、最近建築

の夜間作業が非常に多いですね。その夜間作業と砂利運搬業者の労働時間との関係、これはやはり昼間より夜間作業まで食い込んでやられる、それによつて疲労度が非常に多い、こういう点もあるようですから、こういう点も一つお調べになつて、そういう点に対する措置もお考えを願ひたい。

○政府委員(藤枝泉介君) ただいま御注意のありました点は、なお十分調査をいたします。たとえば大和さんがおつしやつた時間の関係なんかも、場合によつては建築業者の協力を得て、少なくとも砂利の検収員だけは、時間が過ぎても残しておくというふうなことも一つの考え方だと思ひますので、そういう点も十分実態の調査は、さらに御注意の点も含めましてやつて参りたいと思ひます。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、日本国有鉄道の運営に関する件について質疑の通告がございします。

この際、御発言を願ひます。

○中村順造君 私は本委員会、ただいまから質問いたします内容につきまして、いろいろ質問をしなければならぬという事態を、まことに遺憾に存じますが、実は去る四日の本委員会の国鉄運賃値上げの問題がさかのぼるわけでありまして、大臣にしてお残りのいただいたわけでありまして、主として国鉄当局に質問をいたしますので、大臣も、今後の経緯もございしますから、一つ聞いておつていただきたいと思います。

四月八日の朝日新聞のトップに、ずっとこの運賃値上げの内容なり、国鉄当局の考えというものがまゝと出てきております。この内容を見ます

と、商業新聞であります。私の受けた感じとしては、何か国鉄の運賃の値上げの際に、国会の審議がまだ足りない、こういうことを新聞が指摘しておられるような感じを受けるわけです。もちろんこれは非常に遺憾ではありましたが、途中で審議が打ち切られたわけでありまして、わが党は、あくまで内容を明確にするという、質問を続行するという方針が、あのような状態にならざるを得なくなつて、この点は非常に遺憾でありますけれども、それにいたしまして、若干ふに落ちない点があるわけがあります。

そこです。国鉄の、ここに新聞に写真入りで出ております兼松常務理事が来ておりますから、伺いますが、国鉄の運賃が、最終的に決定したのは、たしか五日の本会議だと思ひますが、七日に記者会見をやつておられます。どういふ目的でもって、どういふ意味でもって、この七日の記者会見が行なわれたのか、まずその点を一点伺ひたい。

○説明員(兼松学君) 積極的に記者会見をこちらからしたわけではございませんで、クラブの人たちと若干懇談をいたしましたのでございます。当日は、午後四時以降に總裁の記者会見がございまして、通常は、よくその事前についていろいろ関係の問題を記者の方にお聞きになりたい場合がございまして、関係者が出まして、一般的な懇談をいたす例でございまして、今回も、その例の一つでございます。

○中村順造君 そういう意味の記者会見だということはおわかりましたが、今まで運賃値上げをめぐるまして、いろいろ国鉄経理の内容、あるいは仲裁

裁定に関連をする問題、今後の運賃値上げ、こういう面については、かなり本委員会で審議をいたしました。一休現在の時点におきまして、兼松理事は、国鉄の経理に対する概念といひますか、もう少し具体的にいひますと、若干の余裕がある、あるいは従来言われておるうちに、国鉄の経営については、余裕はないんだ、われわれが審議をする中では、いろいろなことが言われておりましてけれども、私どもの概念は、国鉄には財源上大きな余裕はない、こういうような前提の上に立つて、ああいう議論をしたわけですが、兼松理事は、一体今の時点で、その点については、どういふふうにお考えになつておるか。

○説明員(兼松学君) 現在の時点におきまして、財政的には非常に苦しい。しかし国会で御承認をいただいた予算の、運賃値上げの基礎になつております五カ年計画の初年度を何とかして支障なくやつていきたいという努力をいたしておる次第でございます。

○中村順造君 余裕がないと言われまが、四日の日のあの運賃値上げの最終段階で、国鉄は仲裁裁定の実施をめぐつて、總裁も、あのときおられましてけれども、これは私が今、感じと申しましたけれども、具体的に、国鉄には余裕はないではないか、特に余裕はないから、五カ年計画を実施するに付いても、年々四百八十六億の財源の捻出に困つておるから、運賃値上げをするのだ、こういう説明があつた。もちろん四百、五百という余裕があれば、運賃値上げをする必要はないということ、これはあたりまえなことですか。ないから、運賃値上げをしてまかなうとい

う一貫した説明です。今度仲裁裁定が出されて、二百億という財源が必要になつた。これはあらかじめそういうことを考へておくべきが当然であるが、幸か不幸か、そういうことは考えの中に入れておらない。具体的に予算には盛られておらない。しかも金額は、今度運賃値上げの約四〇%にも及ぶような膨大な金額。そこで国鉄には、今あなただけの言われるように余裕的な考え方はないという前提の上に立つて、この仲裁裁定の実施をどうするかということ、私は本委員会で長々と入れかわり立ちかわり質問いたしました。

その際に、私はどうも妙な感じがいたしました。あなたが、あなたも国鉄の部内の操作で金が出るような表現をされたのはあなた一人だつた。これは、あなたが担当の理事でありますから、あなたが一番詳しいわけでありまして、けれども、当時のあなたの説明では八十億の、いわゆる予備費から幾らか出す。それから退職引当金の方から幾らか出す。合理化をして幾らか出す。こういうふうな表現をされているから、それは、そういうことを言われて、何か片一方で運賃値上げをする。片一方では国鉄の財源に余裕があるような表現をされることは、これは矛盾しているんじゃないか。この際は、予算上資金上、国鉄の経営の中で金がないとするならば、政府にめんどろをお願いするのあたりまえじゃないかという私は質問をした。この問題については、最終的に大和委員から指摘されましたが、總裁は、一貫して苦しい苦しいの答弁だつた。大臣は、検討中々々の答弁、あなたは、何かそういう具体的なものを上げたから、あなたの言われ

たことは、何かあるような印象を受けた。

ところが、最終的には政府にめんどろをお願いすると言われたから、私はその点についての質問を打ち切つた。ところが、七日の記者会見におきましては、あなたはいろいろ内容を記者に発表したのかしらと思ふけれども、朝日新聞に出ておるこのまとめ方については、非常に国民に大きな疑惑を、当時私が心配したような疑惑を与えておる。しかも、これはけしからぬという前提の上に、こういう疑惑を与えたといふことになつておる。そこで私は尋ねますが、大体三十五年度の決算の見通しというのは、いつついたのですか。

○説明員(兼松学君) 当日、總裁記者会見のときにも、私があとで参りましたので、新聞の記事で非常に誤解を受けるような記事が出ましたことは、私自身も非常に残念に存じております。また説明の不十分な点から誤解を招いたような点は非常に恐縮に存じております。

国鉄の決算見込みというものは、確定いたしましたのは七月の末でございますが、今この予算を編成いたしました当時におきましては、収入が、約予算の二百二十六億くらい増で、経費が、やはり同額で、大体収支とんとんにい算を見て、予算の編成をしたわけでございますが、二月、三月の経過に應じて、若干支出の方よりも余裕が出てくる、よけい少し増収が上がりそうであるという見通しがついて参りました。まだ的確な数字はわかりませんが、その額は大体五十億ないし六十億であらう、こう考へております。もつとも当

初、この額が予想できますならば、五カ年計画がおくれているような時点でありまして、工事資金に見込めるわけでございますけれども、景気なり、情勢、その他の見通しが、これは税金でも同様であつたかと存じます。が、予想以上に上がつてきたという時点もございまして、予算の法規の上では、国鉄は差し引きで予算に対して上回つた資金が出たならば、それは積み立てて翌年度の財源に使用し、その前に欠損があれば、繰り越し欠損を差し引いて翌年度の財源に使用し、一年において財源に使用し、一年において財源の四十一條に書いてあること御案内の通りでございます。私どもは、それを一部繰り上げ使用でもお願いするよりはかしようがないのじゃないか。こういう見通しで申したわけでございます。

○中村順造君 もちろんこれは、私は確定の時期を聞いておるわけじゃない。三十五年度の予算の見通しですか、私は、こういうことを言つておるのは、国鉄のこの決算の状態については、少なくとも――決算といへば諸弊があるかもしれないけれども、国鉄の業績をずっと四月から始めて、翌年の三月三十一日までの見通しを立てるなら、あなたも言われたように、現在三十六年度の予算を立てる時期において、トントンという見通しが立つた。四半期ごとに――三カ月ごとに、ずっと見通しは立つわけですか。これは三月が終つて、四月に入つて、こつ然として、ここに五十億、六十億という見通しが立つた。こんな私はずさんなものはないと思ふ。少なくとも、一月から三月までで、こつ然として五十億、六

十億の増収になったというより、今年には未曾有の雪害と言われているから、この面については、よけいな経費もたくさん要しているだろうし、収入もふえて、そうすると、十二月の末までに、見込みとしては、かなりの増収見込みが立っている。しかも、私が言っておるのは、四月のときにあれだけ、現実に二百億金が要りますが、どうしますかという私の質問に對しまして、全然この問題に觸れていない、それでしょ。これは三月三十一日の決算で、三月ごと大体国鉄の収支の見通しというものを立てるということになっておるのだから、それを立てた場合に、十二月になれば、あるいは一月になり、二月になり、三月になれば、大体、今年には五十億、六十億の増収がある——

言っているように、八十億の予備金から五十億を出すというその前に、今年には五十億、六十億の増収見込みがございまして、言うのがあたりまえです。この点はどうなんですか、全然わからなかったわけですか。

えらというものであつて、余裕があるというわけではありません。そうしますと、どうしても二億近い金が経費として要るから、その差額については、借金をお願いするか、あるいは翌年度の予算に充当すべき金を先に使わせていただくというよりなことでもお願いするより仕方がないと考えておる。——私現在も、そう考えておるわけでございますが、さう申しましたのでございしますが、説明が不十分でございまして、先生の御指摘のような誤解を招くことになりまして、まことに私としまして至りませんので、恐縮に存じております。

て大体どれくらいいのいわゆる増収見込みになると、大体の概数は出ておる。ところが、あなたはそれをあの運賃値上げの最中には一言も触れていない。私が聞かなかつたかといへば、聞いておるわけですか。仲裁裁定の内容をめぐって、どこから金を出すかと云つて聞いたときに、一言も、その点に觸れておらない。だから世論が、一体何をしているか、国鉄は大事なときには、きわめて低姿勢で、あるものを隠して、おろ、こういう印象を国民に与えておるわけですか。

があつて、すべて最終的に会計処理をされてから初めて、どこまでがどういふふうな格好になるかきまるわけでございます。一つの資金上の問題でございまして、私は来年度——三十七年度に充当するべき資金の繰り上げ使用を五十億程度お願いするつもりで、お願いしたいと思つておるということをお申したのであります、その性質としては、いろいろ議論は出てくるかと思ひますが、私としては、そういう誤解を招くような心配もございまして、その用語は使つておりませんので、そのときにおられた方からもし御聴取下されば、私が剰余金という言葉を使わなかつたということは、間違ひなく証明を得られると、私は確信いたしております。

い、あなたの方のいわゆる予想された増収に、さらにプラス五十億、六十億という増収だと、これは当然さかのぼつて言へば、十二月の末、あるいは二月、三月の末には、これはわかつておらなければならぬ。しかも、これは四日の委員会の私の質問に對しましては、何らかのことに觸れずして、七日の新聞記者会見に、あなたはこれを発表しておる。新聞は、どう言つておりますか、国鉄運賃の審議の過程においては、一切国鉄はふせておる、こういうことを新聞自身が指摘しておるじゃないや、物の道理は、そうでしょう、一年間の増収見込みの上に、さらにプラス五十億——これは五億や三億の金じゃないわけですよ。五十億、六十億という、さらにプラスされる増収見込みがあるならば、あなたの

〇説明員(兼松学) まだつかめなかつたことは事実でございまして。三月三十一日になりまして、私どもは、年度が過ぎますと、各支社の方に、まず第一に、一番大きな支払いの項目である退職金——退職者数等を見まして、現実には、その出ました資金差というものは——資金でございまして、収入増というだけでは足りないでございまして、資金の増減ということで、資金の問題でございまして、締めからいろいろ概算をとりますのでございしますが、工事の支払い等は継続中でございまして、まだはつきりした見通しはついておりませんが、大きな見通しとして、退職者の大体の退職金の計算概数がわかつたり、いろいろなことをつかみましたのが、ごく最近でございまして、しかも、積極的にこちらから申したのでございませんで、国鉄として二百億に近い金がどういふふうになるのか、こういう御質問がありましたので、国会でも当時から申し上げました通り、われわれとしては、まだ予算をお願いしている最中であつて、的確にお話しするわけにはいかないし、かたまつてもいいない。しかし、何とかしてやりくつても、年度内としては、予備金の充当とか、退職の繰り延べとかいうことで、百億程度のものを予算としては動かせる。ただ、それは将来また災害があれば、また御考慮をいただくかなければならぬ金を、先に立てか

〇中村順造君 私は、内容がいいとか悪いとか言つておるのではないのです。物の筋道が、あなたの話を聞いてみると、何か四月に入つて、七日の前日か前々日か知りませんが、このつ然として、ここに増収の見込みが五十億ふえた、六十億ふえた、こういうことをあなたは発表しておるから、私は、それでなしに、少なくともこういう巨額の——新聞には剰余金という言葉が使つてあるけれども、剰余金、こつ然として五十億、六十億ふえたといふ、こういうことはないのではないか。少なくとも、国鉄が一年間の経営の中で、三月三十一日末にはどうなるかという予想は立てられるじゃないか。それは的確な数字は出ないでしよ。昨年の暮に、労使の団体交渉の席上でも、百億以上の増収にはなつていゝ、そういう話がされたわけなんです。これは毎年ですね。この三月期末手当をきめる場合の団体交渉でも、この経理の内容についてのやりとりが若干された中で、今年は、前年度に比べ

だから、あなたがそれがわからなかつたと言へば、それはおかしい。五日、六日、七日に初めてわかつた、そういうものではないと思ふ。少なくとも、見通しの上に立つならば、あの審議の段階で、あなたはそのことを正直に言うべきではないか。具体的問題としては、今言ふような退職金の引き延ばしだとか、いろいろ言つておるわけですが、合理化によつてどうするとか、あるいは予備金を五十億程度使いたいとか、そういうことを言つておきながら、肝心のこの問題については、全然触れておらない。だから、故意に隠したと言われても、仕方がない。この点は、どうなんですか。

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

〇中村順造君 それは私どもの党内でも、そういう問題が出たことがありますが、剰余金というものが国鉄にあるわけはない、それは私も、そういう説明をしました。しましたが、あなたが剰余金という言葉を使つておられるならば、一体国鉄の剰余金とは何かという質問をしたいと思ふけれども、あなたが先に、剰余金という考え方はないと、こ

〇説明員(兼松学) これは、私が新聞記者の方々に会つたときも、剰余金という言葉は一切使つておりませんし、私は剰余金という性格であると、は今でも思つております。これは新聞社の方が、その御判断でお書きになつたものでございまして、私としては、資金として、そういうふうなものが、これは節約で出てくる場合、あるいは支払いがおくられて出てくる場合

○國務大臣(木暮武太夫君)　すでに御存じの通りに閣議におきまして、仲裁裁定がございましたときには、完全に実施するという話し合いができておるのでございまして、その後御承知の通りの仲裁裁定がございましたので、これを完全に政府としては実施をいたす決心をいたしました、そうしてその後、その財源をどういふにするかということを、いろいろ研究をいたしておるのでございまして、それが、はつきりとつかめまして補正予算の内容が固まりますならば、政府としては、なるべく早く国会に補正予算として提出して御審議を願いたいというふうに考えて、大蔵省と今打ち合わせをいたして

○中村順造君 大臣は、この仲裁裁定は完全実施をする決心で努力をしておると、こうおっしゃるのですがね。今まで政府がとってきた態度は、この仲

りますが、これといえども決心と努力だけで、じんぜんいつまでもおられるものじゃないわけです。私どもの聞くところによると、何か衆議院のILOの特別委員会がまるとるかまるとまらないとか、あるいは農業基本法がどうだとか、そういう面からみ合わせて、これは公労法の十六条、三十五条ということになりますと、国会開会中は、裁定が提示されて十日後国会に出せ、もし閉会中ならば国会が開会されて五日後に出せと、明確に日にちまで切つてあるわけです。これがもう三月の二十七日に出された裁定ですから、きよりは十三日ですから、もう二十日近い日にちがたつておる。こういう状

これは、この新聞記者の会見の場における重大発言を兼松理事がしており、ますから、これはまた、あとで私は話しますけれども、一体早急に、この仲

合わせておらない者まで首を切っている。しかも公労法では、この国鉄の列車の運行に支障を及ぼした者を解雇すると書いておられますけれども、全然そういうものに關係をしておらない、うしろから配給係で弁当のたき出しをしておった者まで、これは公労法違反だ、という名前まで首を切っている。同じ公労法の十六条、三十五条には、国会開會中ならばこれを十日後に出世と書いてある。これは一体、だれが首になったらいいのですか、この場合は、労働者は十二名という、そういう不当な、理不尽な、内容を伴わない処分をしているけれども、こういう公労法の違反については、だれが責任をとる。しか

が一体、この責任を負いますか。

○国務大臣(木暮武夫君) 仲裁裁定につきましては、ただいま申し上げましたように、政府の態度は一貫してお

しのものと、それに必要な資金を考
 究をいたしました結果、あるいは国鉄
 自身の減価償却の繰り入れであると
 か、あるいは借入金にたよるとか、ま
 た、この程度ならば利用者への負担をお
 願ひしてもよろしいではないかという
 国鉄の考えによつて四百八十六億をお
 願ひをするというようなことをいたし
 ましたのでございまして、初めから国
 鉄が赤字であるから、運賃改定をやら
 なければならぬという実は考えでござ
 いませんで、先ほど国鉄の常務理事か
 ら御説明したように、国鉄運賃改定の
 踏み出しをいたしますときには、大体
 において経常収支はとんとんのように
 あるということを、われわれも承知を

○中村順造君 大臣は、また運賃値上げのときと同じような答弁をされているのですがね。それは、私どもも国鉄の経理内容が赤字だから、今度の運賃を

値上げをする。そういうふうに理解をしておる。しておるから結局ここに新しい問題として出てきたのだ。それとは別に、これは私どもの主張としては、当然池田内閣の所得倍增といえども、それは倍増のための経済の発展が必要でしよう。けれども、それは倍増のための経済の発展が必要でしよう。そうすれば、これは五年先には、いわゆる職員が現在の給料よりも所得が何パーセントかふえなければならぬというのは、これは当然ですが、それを入れてないところに大きな問題があったわけです。それは私は今この段階でとやかく申しませんけれども、今言っておるように、仲裁裁定のいわゆる努力の深さが浅いたため

に、いつまでたつても新聞に出ておるうちに、何か予備費から出すとか、あるいは退職引き当りの費用から三十億、四十億出すとか、こういうようなものは皆あくる年に回ってくるものです。それは国鉄の定年を五十五才を五十七才にすれば別ですけれども、五十五才でやめさすというなら、これはことしやめない人は来年必ずやめなきやならぬ。これだけのものは来年必ず支出がふえるのです。これは国鉄がやつたことがある。非常に問題になったのです。あのとき運賃の審議のときにも私も申し上げましたけれども、兼松理事はそういうことを言っております。国鉄はかつて国鉄が財政が窮乏したときにやつたことがある。これはまづかつたということ。ところがそういうことをやらぬわけにはいかぬ。それを計上して、そして事務費の節約だとか何とかで、それは合理化で二十億だとか、あるいは今新聞で言ひ、私が先ほどから申し上げておる五十億、六十億の剰余金をもつてこれに充てる。あるいは鉄道利用債を二十億ふやす。こういうようにして二百億ふやして部内操作をやる。こういうことをやるから一方では運賃の値上げをする。しかし国鉄はしげればまだ二百億くらいいのち余裕財源はあつたじゃないかという国民に疑惑を与えておる、けしからぬといふこと、今でこそ運賃値上げが実施段階になつたから、国民は泣きの涙でこの運賃値上げを認めておるけれども、事実としてはこれはまことにけしからぬという印象を国民に与えておる。そこで仲裁裁定も、私は今申しましたように、一方では大量の処分者を出しておきながら、政府もまた公労法

そのものを実直には守っておらない。これはあとで処分の内容につきましては、これは別の機会に間違つたことは、ほとんど指摘をして皆、直してもらおうと思ひますけれども、私の調査した内容ではそういうことになる。

それからこれは、總裁にも私は残ってもらおうと思ひましたけれども、聞かれたようですが、七日の記者会見で、仲裁裁定について当面は国鉄収支のやりくりで切り抜かれるというところを總裁は言つておる。ことしは切り抜かれるということとは二百億財源があるということです。これは予算上、資金上財源があるということになるわけです。もし總裁の言われたのがほんたうだとすれば、兼松理事はそこに陪席してどういふことを言つておるか。新聞に出ておるのは、さらに同席しなかった兼松理事はやりくりをしても国鉄の経営は向う一年しか持ちこたえられない。そうならば高率割引をしている定期券の割引率について考慮しなければならなくなるかもしれない。これもまたけしからぬ、国民としては。一方で二百億の隠し財源があるような表現をしておいて、さらに来年からは、とあつたから出してそれで済みますが、平たく言えば来年からやれなくなるから、今度はこの定期券の割引率を上げる、定期券の割引というのは大きい金額です。仲裁裁定をまかなうに足るだけの金額ですが、これを上げる。これは新聞はどおりいうことを言つておるかといううことを言つておるのです。この点は兼松理事どうですか。なぜ定期券の問題にまで言及しなければ……定期

券に限ってどういふ気持ちで言われたのですか、兼松理事。

○説明員(兼松孝吉) その点は、私財政治の見通しを聞かれましたので、予算措置というものはいろいろ無理をしてもできませんけれども、これは予備費を要するものでも不測の事態が起さなければ、御指摘のあったようなものでございいます。仲裁を守るという建前から仲裁はできるけれども、来年度になればいろいろ問題が財政上ある。私どもとしては借金をするか、いろいろ増収に努力するか、二つしかない、こういふことを申し上げた。その際に新聞社の方から、それなら運賃値上げを申請してまたやるのか、こういふ折り返しを御質問がございましたので、私はそんなことはお約束もあるし、しないと云われておるのだから不可能であろうと私は思っております。こう申し上げました。そうしたら折り返して、じゃあ何かにかかないのかという御質問なので、折り返して、いって考えれば公正負担の是正ということで割引の是正等が考えられますが、この問題は私にお聞きにならないで、大臣、総裁に聞いて下さい、席上私はそう申し上げたのでございいます。私の言葉が非常に簡単にかつ不適当でございましたためにすぐ定期というような新聞記事が出るようなことになりました、私としてはそういった点も非常に恐縮に存じております。特にそりといった方針があるわけでもございませぬし、国鉄の長期の財政改善通しについての問いに対して私がお答えしましたそのことが、非常に適切を欠きまして誤解を招くようになって恐縮に存じております。

○中村順造君 適切を欠いたから誤解だとかなんとかということでなしに、あなたの気持が一貫してそこにあるわけだ。これはなぜかというところ、定期券の率というところに目をつけるのは、あなたの気持がそこにあるから目がついた。これは国会の長い間の審議の中でわが党が一貫して主張したのは、なるほど国鉄の経理は苦しい、だから公共負担の分については、これは政府がめんどろを見るべきだというのがわれわれの一貫した考えである。だから公共負担の面については、もしあなたが真摯な気持で野党の主張にも耳を傾けるといふ気持があるならば、それは少なくとも借金はいいでしょ、あるいは何らかの借入金でもいいでしょ、それは同じことですが、ただこの際あなた自身がそのとき口について出る言葉が、今言ふ真摯な気持があるとするならば、膨大な五百二十五億の公共負担について、何割かを国にごめんどろを見ていただくということをお願いするということなら、それなら私もわからぬことはありますが、五百二十五億の公共負担を持つておるといふことをあなたの方がずっと一貫して主張してきておるのだから、その分の五〇%なり六〇%なりを仲裁裁定に見合うものとして政府にめんどろを見ていただく、こういう言い方ならいいけれども、定期券という言葉を出すから、定期券の値上げだ、定期券は大体總裁の権限でできるでしょう、これは。その点どうなんですか。

○説明員(兼松学君) 總裁の権限ではできません。主務大臣のお許しを得なければできないものでございます。行政許可事項でございます。

○中村順造君　そればかりなので、すかね。運賃値上げのように国会でこれだけ白熱した議論をしなくともきわめて安易にできる問題なんです。これはそういうように私は理解しておるのです。だから国鉄最後の切り札とか言われる。定期券を上げるとか上げないとか、ここに定期券に目をつけるところにあなたの気持があるから、何らか国鉄の中には操作する面がある。しかもこれは国会に諮らないでも、總裁が主務大臣の認可によつてやるものがまだあるというのを知りぬいておるからこそ、こういうことを言つておる。国民の立場になるとどうなる。いいですか。今回は率はそのままに置いたけれども、基礎運賃を上げたから、定期といえどもかなり大幅に値上げになつておる。今回はそのまま率は置いたと言ふなら、定期の値上げをしないと云うのは当たらない。食ひ逃げです。このままで行つて来年これでは仲裁裁定の実施をする金が足らないから率を上げます。定期だけ率を上げますと言ふと、言へば、一つ一つずつと外堀、内堀を埋めていくように食ひ逃げをすることになる、これで国民が納得しますが、全くその最後の切り札で非常に国鉄は高姿勢だ。農産物の割引についても六月まではやるがその後はどうなるかわからぬ、こういうことまで指摘しておるが、あなただ方の今やつておること、今の考え方からこれは国民が納得しませんよ。これははっきり大臣はこの前運賃の値上げの審議の段階におきまして、仲裁裁定を実施しても五ヶ年計画では完全に遂行いたします、なおかつその間において運賃値上げをいたしませんといふことを約束をされておる。運

の問題があるというのを、私は本委員会会で言っておるわけです。先般の公聴会でも言っておるけれども、そういうことでなしに、私は先ほど来言っているように、国鉄にはもう剰余金というふうな疑惑の目で見られるような金はないから、そのない中からまたさらに五カ年計画に約一兆円に及ぶ仕事をやるのに金を必要とするから運賃値上

げをお願いする、終始そう一貫し

た立場であなただ方はものを言われてお

る。それが間髪を入れず、それが済む

とすぐここに何らか——新聞は二百三

十億ですか、二百三十億から五十億引

くと当初百八十億、これだけのいわゆ

る伸びがあつた。これは。とんとんで

なしに、現実には二百三十億ということ

が言われておるから、あなたの経理の

方で発表したに違いないから、だから

五十億引けば百八十億という伸びはあ

これはあつてしかるべきだ。いろ

いろ經濟の伸びもあるだろうし、それ

から従業員の協力もあるだろうし、自

理化に協力した分もあるから、当然百

五十億なり百八十億という、いわゆる

黒字だということはわかる。けれど

もそれを見越した上に立つて、なおか

つ国鐵財政は逼迫してゐるという観念

かあねはこそ 国民は涙ながらこの通

賃値上げをのまざるを得ないという状

態になつてゐる。そういふことになれ

は二百三十億金があれば、あえて一

五%上げる必要ないじゃないか。き

めて素朴な気持ちで考へるなら、それでいい。

うことになる。そこへまた定期の詔が

出たのだから大きな疑惑が生ずれてく

るわけですが、しかも定期の取り扱ひに

ついでに、これは国会の承認を求めず

して主筆大臣たるの諡でやれるとい

りのなら、これはまさに国鉄の最後の切り札と言わざるを得ないでしょう、これは、その取り扱いについて、總裁がたまたまこの席におられないけれども、きわめて私は遺憾であり、軽率の限りであると思います。そういうそしりを受けてもやむを得ないでしょう。この場合責任問題にまで私は発展するとは考えておりませんけれども、こういうふうな重大な問題は、しかも衆参両院を通じて長い間委員会が審議をした問題です。そういう最終的な締めくくりというのはないでしょう。あなたの考え方はどうなんでしょうか。

○説明員(兼松学君) 御指摘の増収はございますが、同時に増収に伴いましては約三分の一の経費が必要でございます。そのほかにもその金で昨年の四月の仲裁裁定で七十億を出しまして、それから一般の公務員よりも国鉄の特別給与が予算より〇・一五カ月少なくなっております。それに公務員が上がりまして〇・一を足して〇・二五を出すこと、これは予算の構成を主務大臣の大蔵、運輸両大臣の承認を得たわけでありまして、そういう関係で金額がとんとんになった、こう申し上げた次第でございます。ですから増収、それはみなそれぞれ今年度上がった経費に見合せて使われたということでございます。そんな意味で私どもが申し上げましたことが非常に誤解を招きました点は、重ねてここでおわびをいたしておきます。

○中村順造君 私はずっと時間をかけていろいろな内容の実態についてお尋ねし、私が主張し、また今日まで運賃値上げの審議の中でこういうふうに理解しておったということが私の理解が間違いない、こういうこともわかりました。わかりまして、さらに国民が非常に問題にしておるのは定期の率の引き上げだということを問題にしているが、この点も大臣も今回の運賃値上げの状態から見て、そうしかく簡単にいくものでない、またその意思もない、こういうふうに言われるから、これ以上私も別にだめ押しをする意思はございませんけれども、とにかく長い間国会であらゆる角度から審議をしたことがまだ意を尽さないような印象を国民に与えて、ことに国鉄に膨大な隠し財源があるような印象を与えて、一方で運賃値上げをして、まだわずかに一週間にしかならないのに、そういう問題を国民の前に提供したということは、ことに遺憾だと思つたことを申し上げた。兼松さん自身もそれを率直に認められるとするならば、私もこれ以上の追及はやめますけれども、私の要望になりますけれども、こういう非常に多くの物議をかもした問題でありまして、しかもわが党が常に主張しておりますように、運賃値上げというものはきわめて大衆の生活について非常に結びつきが深い。公共負担等について、いふことを主張してきた経緯から見ても、今後ともこの点については十分慎重に配慮して、しかも新聞が言つておるように最後の切り札とか、あるいは高姿勢だとか、こういうことではなしに、あたりまえのことはあたりまえのやうに、そういう態度をとつていただかなければ、何かこう国鉄が思い上がったとか、あるいは国民に隠しことをしておるとか、こういう印象を与えることは、将来とも国鉄の発展にならぬといふことを確信しておるからこういうことを申し上げておきます。きょうは私の質問はこれでやめます。

○大倉精一君 私もこの八日の日の新聞を見まして意外に思つたわけなんです。特に私はあの四日には、今回の運賃値上げの本番であるところの五カ年計画についてお尋ねをしようと思つた。ところがあつた状態が質疑を打ち切られることになりましたが、いわゆる五十億円の収支差益金並びに定期券の値上げ等の問題につきましては、今中村君の質問でやや明らかになりましたが、私はかえつてどうもふに落ちないところがある。というのは兼松理事が本年度はかくかくしかじかでどうやら切り抜けていけるが、来年度からはどうにもならぬじゃないかという発言があるのです。この点については私はこの際明らかにしてもらいたい。

大臣に私がだめ押しをいたしまして、今度の仲裁裁定二百億円について新五カ年計画にいわゆる穴があくのではないかと、変更を余儀なくされるのではないかと、こういう質問に對しまして、大臣は決してそれはさせない、こういう話であつた。ところが兼松理事のお話によりまして、本年度はとにかくとして来年度はやはりこれはどうにもこうにもならなくなるだろう、あるいは定期の値上げ等のこともここに出てくるわけですから、来年度からの五カ年計画の見通しについてはどういふ事情にあるか、この際一つ兼松理事から御説明をお願いしたいと思います。

○説明員(兼松学君) 来年度につきましては、実はまことに恐縮でございますが、正式に権威づけられた見通しは

今のところないと思います。私としては私見を申し上げるよりほか方法がないのであります。その場合に、それが政府の御方針とどう合ふかということにつきましては、私もまだ御了解を得ておりませんので、その点をまず前提としてお聞きいただきますならば、私としては現在の金額のいわゆる借金では無理なので、どうしても私としては財政投融資のワケをふやしていだくか、あるいは景気の見通しによつてうまく非常に増収があれば別でございますけれども、今よりも投資量をふやしていだかないと困るという、これは私の見通しと見解を持っておりますけれども、この点につきましては政府当局のお許しを得たわけでもないし、またその見通しにつきまして御同意を得たわけでもございません。私の所見でございます。

○大倉精一君 これはだれの私見でも、あなたが實際担当しておいでになる第一線の権威者である。私見々々と申されまして、それがともかく実情であらうと思ふ。それで国民はこの前の第一次五カ年計画においてこの計画を実際にやられるならば、中央線においてはまず新聞を讀んで通勤する程度になる、こういう約束が国民の耳についておる。實際は決してそうならない。ますます混雑は増すばかりである。でありますから、今度こそはという運賃値上げに関連して期待があるだろうと思ふのです。今までの御答弁によりまして、運賃値上げだけできつづけられてしまつて、国民の期待するところの五カ年計画というものはまたやむやみになるのじゃないか、こういう懸念があると思ふのであります。はたし

てしからば、来年度から二百億というものを別ワケで調達しなければならぬというなら、これはどうするののか、はたして国民に約束通りに五カ年計画が遂行されるのかどうかという、この国民の不安をこの際払拭してもらふ義務があると思ふ。でありますから、大臣にお伺いするのでありますけれども、この前の委員会におきまして五カ年計画は変更させない、こういう決意である、こうおっしゃいましたが、来年度からのこういう資金手当てについてはどういふようなお見通しがありになるのか、これを一つ明らかにしてもらいたい。

○國務大臣(木暮武太夫君) 今兼松理事からも申し上げましたように、来年度以降のことはなかなか見通しをするというところは困難でございますけれども、あるいは経済の成長繁榮が予想よりも非常に大きくなって、国鉄の自然増収というものが多くなるとか、あるいは経費の節約等をやる余地がまだあつて、そうして国鉄の経理の上に余裕が出る、いろいろなことがそこそこ起り得る可能性もあるのでございますが、そういうふうなものがあります。新五カ年計画の遂行に支障なきやうに努力をすることができると思ひますし、また将来におきましてそういうような事態が発生しない場合にも、財政投融資のワケを従来よりも一段と増大いたしますことによつて、新五カ年計画はその本質上、経済の成長に見合ふ国鉄の輸送力増強整備の仕事でございますから、これが隘路になるということとは、国民経済の発展の上から見て非常に一大支障になりますものですか

は変更がありませんか、さらにまた運賃値上げというものはありませんか、こういう場合にお伺いしたところが、そういうものによつては五カ年計画の変更は来さないようにする、こういうお話であつた。今もそういうお話でございませうけれども、實際問題として今までもそういう御答弁が前にもあつたんですけれども、やはりこれは計画は実施されていないわけなんです。しかも大臣はやはり逐次おかわりになるというところから、その御決意が次の大臣にどういふ場合に伝わっていくかこれも國民は非常に心配するわけなんです。でありますからここでもう一回私は國民の前に約束してもらいたいのですけれども、將來にわたつて仲蔵裁定等によつてこの五カ年計画の変更は来さない、さらにまた定期の問題を含んで、国鉄の運賃の値上げというものは五カ年計画の遂行過程においてはやらない、そういうことを排除する御確認をお願いしたいと思います。しかも大臣がおかわりになつても次の大臣にもどうぞこの決意を十分お伝え願ひたい、これを一つ再度確認をお願いいたします。

○国務大臣(木暮武夫君) お答えを申し上げますが、第二次五カ年計画に對しまして今回の仲蔵裁定の国鉄の経営に影響をいたしまして、そして第二次五カ年計画が遂行が困難になるようなことは、私としてはいたしたくないという決心であるということをお願い申し上げます。

そこでただいまの運賃改定はやらないのかというお話でございますが、元來五カ年計画の投資の一部分として四百八十六億の改定をここに計画をいた

して、これの御承認を得たものでございませうから、この計画通りに四百八十六億が利用者負担として、運賃改定による増収を得ますというところによつて、五カ年計画は運賃の改定を行なななくても、計画通りいくものと思つてございませう。今後仲蔵裁定があつたらばというお話でございますが、今後仲蔵裁定というより特別な負担になることがあつかうかというところは、將來のことでございますので、まあなるべく第二次五カ年計画が遂行されていく途中には、あまり国鉄の経理に悪い影響を及ぼすような人件費の増加というところは好ましくないもので、協力して一つ五カ年計画を遂行していただく、これはもちろん毎年のペースアップといふものは百分の五なり百分の六なりを、今回の第二次五カ年計画では計算に入れていようですから、これは別でございませうけれども、私がこう言つたからといって、非常に膨大なわれ人ともに驚くような人件費の増加がありまして、私には予想をしていないわけではないのであります。常識的にみて現在の状態が続きますならば、今度の仲蔵裁定による影響といふものを、借入金その他のことによつて自然増収等で克服していきまして、そして第二次五カ年計画といふものは運賃を上げずに遂行ができるものであります。またそういうすべきものであると私は決心をいたしておるようなわけでございませう。

○大倉精一君 大へんけつこうな御決心のようですけれども、まづ言葉がどうも気になる。つまりわれ人ともに驚くような人件費の増大というお話がありましたが、これはわれ人ともに驚

く額というのはいくらかちよつとわかりませうけれども、今度の計画は政府の所得増増計画に見合つた計画ですから、国鉄の職員だけがいわゆる五カ年計画に協力をしておつて、みずからの給料の増額だけはがまんせいでいふことは当たらないと思つて。私が実は五カ年計画の年次計画を出してもらいたつたといふのも、そういう点があつたのです。どのくらい一休見込んでおられるか、今百分の五とか五分とかというお話がありました。百分の五では、これは十年たつて倍になりませんよ。ですからそういうことではこれはまた國民に非常に不安が出てくるわけなんです。特に経済の伸びというところがこの計画によつて、予想よりも大きな伸びがあるのだといふことを總理大臣も言つておられる、現にこの三カ年間は九多の伸びという場合にもおつて見合つておられる、人件費といふものは考えなければならぬわけなんです。そこでまだ第一五カ年計画のよう

そのことを非常に心配しているのです。また五カ年計画といふのは食い逃げじゃないかといふことを心配するのです。そういう点について一つ力強い確認を約束してもらいたいのと思つて。

○国務大臣(木暮武夫君) 今お話の中にありました、この前の第一次五カ年計画が、発足当時予定しなかつた仲蔵裁定によつて、非常に困難になつたといふことをよく言われるのですけれども、これも私は一つの理由であると思つて、それととも同時に当時における借入金その他の金を予定通り得ることができなかつた、金融事情とか経済事情といふものが第一次五カ年計画では非常に支障になつたように伺つておるのでございまして、そういう苦い経験をなめた国鉄当局でございませうから、今度はそういうような点については十分に検討を加へまして、そういうような原資を獲得する等のことについて、万遺憾なくいろいろやることだろうといふふうに私も信頼をいたしておるわけでございます。ただいま申し上げましたように、この第二次五カ年計画といふものは、日本経済の成長に見合ふべき国鉄の輸送力の増強整備でございまして、これに支障があつては國民に相済まぬ次第でございまして、私もあらゆるやりくりをいたしまして、これが達成を期したいと思つて前々申し上げます通り、今の運賃を改定して運賃増収をはかるというやうなことは、今日においては考えておりませんでございませう。

○大倉精一君 もう一回申し上げます、實際第一線で苦勞をしておられる兼松理事は、本年度はこれこれしかじかで切り抜けができるが、来年度になるとやはり二百億圓という負担は、これは非常に大きいので、普通の状態ではなかなか都合することができないから、何か政府にお願ひをしなければならぬといふようなお話がありました。が、そういう面について五カ年計画遂行上支障を来さないよう、政府においてめんどうを見る、こういう場合に理解して差しつかえないんですね。

○国務大臣(木暮武夫君) そういうふうに御理解して下さいませう。そういうふうに御理解して下さいませう。それがあつては借入金の増額によりまして、あるいはその他の方法によりまして、この五カ年計画には一つ支障のないやうな原資を獲得するやうに努力をいたしたいと考えております。

○委員長(三木與吉郎君) 本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十四分散会

四月十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、倉庫業法の一部を改正する法律案

倉庫業法の一部を改正する法律案

倉庫業法の一部を改正する法律

倉庫業法（昭和三十一年法律第百二十一号）の一部を次のように改正する。

第九条中「料金及び倉庫寄託約款」を「運輸省令で定めるところにより、料金、倉庫寄託約款、保管する物品の種類その他の事項」に改める。

第二十一条及び第二十二条中「三月」を「六月」に改め、第二十一条第2号中「第五条第一号又は第三号」を「第五条第一号から第三号までの」に改める。

附則 第六條を次のように改める。

附則

（施行期日）

1 この法律は、昭和三十六年十月一日から施行する。

（経過規定）

2 この法律の施行の際現に改正前の附則第六條第二項の規定による届出をして同條第一項に規定する倉庫業を営んでいる者は、この法律の施行の日から三月以内に第四條第一項各号に掲げる事項を運輸大臣に届け出た場合は、この法律の施行の日から三年間は、倉庫業者とみなす。その者がその期間内に第三條の許可を申請した場合において、その申請について許可をする旨又は許可をしない旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

3 前項の規定により倉庫業者とみなされた者がこの法律の施行の際

現に営業に使用している倉庫についての第十二條の規定の適用に関しては、その倉庫業者とみなされる期間内は、同條中「第五條第四号の基準」とあるのは、「運輸省令で定める基準」とする。

4 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

昭和三十六年四月十九日印刷

昭和三十六年四月二十日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局