

第三十九回国会 運輸委員會 會議録 第二号

昭和三十六年十月三日(火曜)委員長の指名で、次の通り小委員及び小委員長を選任した。

都市交通に関する小委員

- 簡牛 九夫君 佐々木義武君
- 壽原 正一君 關谷 勝利君
- 高橋清一郎君 細田 吉藏君
- 井岡 大治君 久保 三郎君
- 島上善五郎君 肥田 次郎君

觀光に関する小委員

- 生田 宏一君 川野 芳満君
- 高橋 英吉君 塚原 俊郎君
- 三池 信君 山田 彌一君
- 加藤 勘十君 勝澤 芳雄君
- 山口丈太郎君 内海 清君

昭和三十六年十月三日(火曜)

午前十時二十五分開議

出席委員

- 委員長 簡牛 九夫君
- 理事關谷 勝利君 理事塚原 俊郎君
- 理事山田 彌一君 理事井岡 大治君
- 理事久保 三郎君 理事山口丈太郎君

- 伊藤 郷一君 生田 宏一君
- 宇田 國榮君 川野 芳満君
- 木村 俊夫君 佐々木義武君
- 壽原 正一君 砂原 格君
- 高橋 英吉君 西村 英一君
- 細田 吉藏君 増田甲子七君
- 三池 信君 勝澤 芳雄君
- 島上善五郎君 西宮 弘君
- 内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 齋藤 昇君

出席府委員

運輸政務次官 有馬 英治君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長)

運輸事務官 辻 章男君

(海運局長)

運輸技官 水品 政雄君

(船舶局長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

総理府事務官 樺山 俊夫君

(首都圏整備委員 員会事務局局長)

運輸事務官 佐藤 光夫君

(鉄道監督局長)

運輸審議会会長 青柳 一郎君

日本国有鉄道常務理事 中村 卓君

日本国有鉄道常務理事 兼松 學君

日本国有鉄道常務理事 磯崎 敬君

日本国有鉄道常務理事 滝山 菱君

専門員 志録 一之君

九月二十八日

船舶職員法の一部を改正する法律案

(内閣提出第五五号)(予)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

小委員会設置に関する件

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

(内閣提出第三号)

踏切道改良促進法案(内閣提出第三二号)

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第三三号)

船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出第五五号)(予)

海運に関する件

陸運に関する件

日本国有鉄道の経営に関する件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。最初に小委員会設置に関する件についてお諮りいたします。

すなわち、都市交通に関する小委員会及び觀光に関する小委員会を設置いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○簡牛委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、小委員の員数並びに小委員及び小委員長を選任につきましては委員長の御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○簡牛委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○簡牛委員長 モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案、踏切道改良促進法案、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案及

び船舶職員法の一部を改正する法律案を一括議題といたします。

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

モーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）又は当該鉄道事業者が協賛して負担するものとする。

（立体交差化計画等）

第四條 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定があつたときは、運輸大臣及び建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道について立体交差化計画又は構造改良計画を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。これを變更する場合も、同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第二項の規定による指定があつたときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道について保安設備整備計画を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを變更する場合も、同様とする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画が著しく不適当であると認めるときは、その變更を指示することができる。

（改良の実施）

第五條 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならない。

（費用の負担）

第六條 立体交差化計画又は構造改良

良計画の実施に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協賛して負担するものとする。

2 保安設備整備計画の実施に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

（補助）

第七條 国は、政令で定める地方鉄道事業者又は軌道経営者に対し、予算の範囲内で、政令で定めるところにより、保安設備整備計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 都道府県又は市町村は、前項の政令で定める地方鉄道事業者又は軌道経営者に対し、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内で、政令で定めるところにより、保安設備整備計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

（資金の確保に関する措置）

第八條 運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、鉄道事業者が必要とする資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

踏切道の現状に堪がみ、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与するため、その改良を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律

日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）の一部を次のように改正する。

第四十二條の見出し中「現金の取扱」を「現金の取扱等」に改め、同条に次の一項を加える。

3 日本国有鉄道は、次の方法により業務上の余裕金を運用することができる。ただし、第一項の規定により国庫に預託された預託金の額が大蔵大臣の定める金額以下である場合は、この限りでない。

一 国債の保有

二 資金運用部への預託

この法律は、公布の日から施行する。

理由

日本国有鉄道の業務上の余裕金の効率的運用をはかるため、その運用の方法その他所要の事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

船舶職員法の一部を改正する法律案

船舶職員法の一部を改正する法律

船舶職員法（昭和二十六年法律第百四十九号）の一部を次のように改正する。

別表第二から別表第四までを次のように改める。

別表第二 旅客船の場合

船	船舶職員	資格
平水区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士
沿海区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士（国際航海に従事する船舶であつて旅客定員が二百五十人をこえるものにあつては、甲種船舶通信士）
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士（国際航海に従事する船舶であつては、甲種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン以上のもの	通信長	乙種船舶通信士

近海区域又は遠洋区域を航行区域とする旅客船	通信長	甲種船舶通信士（近海区域第一区を航行区域とする船舶にあつては、乙種船舶通信士）
国際航海に従事するもの	通信長	甲種船舶通信士
旅客定員が二百五十人以上の船舶であつて総トン数五百トン未満のもの	通信長	甲種船舶通信士
旅客定員が二百五十人以上の船舶であつて総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士
国際航海に従事するもの	通信長	甲種船舶通信士
旅客定員が二百五十人以上の船舶であつて総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士

旅客船及び漁船以外の船舶の場合	船舶職員	資格
平水区域又は沿海区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	通信長	乙種船舶通信士
近海区域又は遠洋区域を航行区域とする船舶であつて旅客船以外のもの	通信長	乙種船舶通信士
通信長	通信長	乙種船舶通信士
二等船舶	二等船舶	乙種船舶通信士
三等船舶	三等船舶	乙種船舶通信士

船舶職員	資格
通信長	乙種船舶通信士
二等船舶	乙種船舶通信士
三等船舶	乙種船舶通信士
通信長	乙種船舶通信士
二等船舶	乙種船舶通信士
三等船舶	乙種船舶通信士

別表第四
漁船の場合

船	船舶職員	資格
第一種の従業制限を有する漁船	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
第二種又は第三種の従業制限を有する漁船	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	乙種船舶通信士

附則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して四月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（経過規定）

2 この法律の施行の際現に存する船舶については、この法律の施行の日から起算して三年間、第十八条第一項及び第二十一条第一項中「別表第一、別表第二、別表第三又は別表第四」とあるのは、別表第一又は船舶職員法の一部を改正する法律（昭和三十六年法律第 号）附則別表第一、附則別表第二若しくは附則別表第三とする。

（乙種船舶通信士等の資格についての免許に関する特例）

3 当分の間、乙種船舶通信士及び丙種船舶通信士の資格についての海技従事者の免許は、第六条第一項第一号の規定にかかわらず、十八歳以上二十歳未満の者についても、与えることができる。

附則別表第一

旅客船の場合

船	船舶職員	資格
平水区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士
総トン数三千トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数三千トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士
二等船舶通信士	通信長	丙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士（国際航海に従事する船舶であつて旅客定員が二百五十人をこえるものにあつては、甲種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士（国際航海に従事する船舶にあつては、甲種船舶通信士）
沿海区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士

総トン数三千トン以上のもの

通信長

甲種船舶通信士

総トン数五百トン未満のもの

通信長

乙種船舶通信士

総トン数五百トン以上のもの

通信長

甲種船舶通信士

旅客定員が二百五十人以下の船舶であつて総トン数五百トン未満のもの

通信長

甲種船舶通信士（近海区域第一区を航行区域とする船舶にあつては、乙種船舶通信士）

旅客定員が二百五十人以下の船舶であつて総トン数五百トン以上のもの

通信長

甲種船舶通信士

旅客定員が二百五十人をこえるもの

二等船舶通信士

乙種船舶通信士

二等船舶通信士

乙種船舶通信士

三等船舶通信士

乙種船舶通信士

近海区域又は沿海区域を航行区域とする旅客船以外のもの

通信長

乙種船舶通信士

総トン数五千五百トン未満のもの

通信長

甲種船舶通信士

総トン数五千五百トン以上のもの

通信長

乙種船舶通信士

二等船舶通信士

乙種船舶通信士

第一種の従業制限を有する漁船

通信長

乙種船舶通信士

総トン数五百トン未満のもの

通信長

丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶にあつては、乙種船舶通信士）

総トン数五百トン以上のもの

通信長

乙種船舶通信士

附則別表第二

旅客船及び漁船以外の場合

船	船舶職員	資格
近海区域又は沿海区域を航行区域とする旅客船	通信長	甲種船舶通信士
総トン数三千トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士
二等船舶通信士	通信長	丙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士（国際航海に従事する船舶であつて旅客定員が二百五十人をこえるものにあつては、甲種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士（国際航海に従事する船舶にあつては、甲種船舶通信士）
沿海区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士

附則別表第三

漁船の場合

船	船舶職員	資格
第一種の従業制限を有する漁船	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士
総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士
二等船舶通信士	通信長	丙種船舶通信士
総トン数五百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士（国際航海に従事する船舶であつて旅客定員が二百五十人をこえるものにあつては、甲種船舶通信士）
総トン数五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士（国際航海に従事する船舶にあつては、甲種船舶通信士）
沿海区域を航行区域とする旅客船	通信長	乙種船舶通信士

第二種又は第三種の従業制

総トン数五百トン未満のもの	通信長	丙種船舶通信士（公衆通信業務を取り扱う船舶に就く）
総トン数五百トン以上千六百トン未満のもの	通信長	乙種船舶通信士

総トン数千六百トン以上五千五百トン未満のもの	通信長	甲種船舶通信士
総トン数五千五百トン以上のもの	通信長	甲種船舶通信士 丙種船舶通信士

理由

海運企業の現状にかんがみ、船舶通信士の資格に関する制度を合理化する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○鈴木委員長 ます各案について政府当局より提案理由の説明を聴取いたします。

○齋藤運輸大臣

ただいま上程になりました法律案の趣旨を御説明申し上げます前に、一言ごあいさつを申し上げます。

私、先般はからずも運輸大臣を拝命いたしました次第でございますが、その後今日に至りますまで、ごあいさつを申し上げる機会がございませんで、まことに申しわけのない次第だと存じておるわけでございます。どうぞ、まことにふつつか不敏なものでございまして、が、当委員会の絶大な御支援と御協力をお願いを申し上げます。

御承知のように、今日の運輸行政はまことに多岐にわたっており、最近の日本の急速な経済成長に伴うのに対しまして、運輸関係の公共投資が非常におくれておりますので、陸の上におきましては海の上におきましてもいろいろな問題を起こしておるわけであり、は運輸のネックの問題、あるいは港湾

の船だまりの問題、また船舶の急速なる建造の問題等も含んでおりまして、これらの問題を解決して参りますにつきますと、格別皆様方の御支援をお願い申し上げなければならぬと存じます。何とぞよろしくお願いを申し上げます。

ただいま議題となりましたモーターボート競走法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、モーターボート競走法による造船関係事業及び海難防止事業の振興に関する現行の制度をさしあたりさらに一年間存続させることを内容とするものであります。

この制度は、モーターボート競走による売上金の一部を全国モーターボート競走会連合会に交付して、造船関係事業及び海難防止事業の振興のため造船関係工業の設備資金の貸付、造船関係事業及び海難防止事業に対する補助等を行なうものであります。昭和三十三年の一部改正において、モーターボート競走法の中に取り入れられたものであります。その際、この制度の存続期間は、一応三年とし、その後の措置については、さらに検討の上決定するという趣旨から、昭和三十五年十月一日以後は別に法律で定めるところによるものとされたのであります。昭和三十三年七月の第三十五回臨時国会におきましては、すでに別途、公営競技の現行制度全般について検討を加え、関係諸問題を調査審議するため、総理府に公営競技調査会を設置すると政府の方針が決定されておりました。関係上、とりあえずそれまでこの制度の存続期間を一年間延長する改正が行なわれたのであります。

ところで、公営競技調査会は、当初の予定よりおくれまして、昭和三十五年七月の第三十七回臨時国会において設置がなされました。本年七月二十五日にその答申の提出がありました。答申に基づきモーターボート競走制度全般についての改正法律案の作成にはなお日時を要し、目下、次の通常国会に提案すべく鋭意検討中でありまして、今国会に根本的改正案を提出することは困難でございます。従いまして、この際は、さしあたり現行制度をさらに一年間だけ延長する法律案を提出いたしました。御審議いただくことにいたしました次第でございます。

以上が、本法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いを申し上げます。

次に、踏切道改良促進法案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

鉄道と道路とが平面的に交差するいわゆる踏切道は、交通事故発生要因

となり、また、交通の障害ともなりましたため、政府といたしまして、従来から、その立体交差化あるいは保安設備の整備等、踏切道の改良につきまして、極力その推進をはかって参つたのであります。

しかしながら、最近における交通の発達、また、自動車に目まぐるしい増加に伴う道路交通量の激増、列車運転回数の増加等によりまして、踏切事故が頻発するともに、踏切道における道路交通の能率が著しく阻害されている現状にかんがみ、政府といたしましては、踏切道の改良を早急に促進する措置を講じ、交通事故の防止と交通能率の増進をはかりたいと考え、この法律案を提出いたしました次第であります。

次に、その要旨について御説明申し上げます。

この法律は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的としております。

このため、まず、昭和三十六年度以降の五カ年間に於いて改良を行なうことが必要であると認められる踏切道につきまして、立体交差化及び構造の改良については運輸大臣及び建設大臣が、保安設備の整備については運輸大臣が、それぞれ、その改良の方法を定めて指定することといたしました。

この指定によりまして、早急に改良しなければならぬ踏切道が明確に示されることになり、一般の注意を喚起し、その改良に関して協力を期待することができるとともに、当該の責任者である鉄道事業者及び道路管理者は、指定された踏切道の改良に努めることを公に要請されたことによつて、相互に協調してその達成をはかることとなりますので、今後の踏切道の改良の促進に大いに寄与することができると考えられます。

なお、指定に伴う効果といたしまして、当該の鉄道事業者及び道路管理者は、指定踏切道の改良に関する計画を作成して提出し、その計画に従つて改良工事を実施する等の義務を負うこととなり、よつて踏切道の改良の実現を期しております。

次に、指定踏切道の改良を行なう場合の費用負担者であります。立体交差化または構造改良に要する費用は鉄道事業者及び道路管理者が協議して負担し、保安設備の整備に要する費用は鉄道事業者が負担する旨を明確にし、なお、鉄道事業者が負担する保安設備の整備につきましては、その整備の促進に資するため、国または地方公共団体は、政令で定める地方鉄道業者または軌道業者に対して、その費用の一部を補助することができることといたしました。

また、踏切道の改良については、相当量の資金を必要といたしますので、運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、資金の融通あつせん等、資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとしたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次に、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、公共企業体として、公共の福祉を増進するためにその事業を営む、能率的な運営を行なうべき使命を有しております。そのために政府といたしましては従来から種々の施策を講じて参つたのでありますが、日本国有鉄道が、その保有いたします余剰金につきまして、効率的運用をはかるため、これを国債の保有または資金運用部への預託に運用することができるよう今回法律措置を講じることとしたのであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願いいたします。

次に、船舶職員法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

わが国海運企業の現状は、きわめて困難な事態に直面いたしております。政府といたしましては、海運企業の国際競争力を強化するため、あらゆる努力をいたして参つたのでありますが、

企業強化の一環として船舶乗組定員の合理化については、つとに関係各方面から強く要望せられておるところであり、海運界におきましてもこの点について現在真剣な努力が払われているところであります。

しかるに、船舶通信士につきましては、その乗組員数及び資格は船舶職員法に定められておりますが、現行規定は太平洋戦争中の特殊事情によって船舶通信士を増員して以来、今日までおむねその体制を踏襲しており、諸外国に比べて船舶通信士の乗組員数は相当上回っております。従つて、日本海運の国際競争力を強化し、海運企業の合理化を促進するため、海上航行の安全に支障を来たさない範囲で、これを諸外国並みに改める必要があるのであります。

なお、船舶職員法の改正に対応いたしますとして、船舶無線局の運用義務時間を国際水準の線に置くこととする電波法の一部を改正する法律案も、本国会に提案されて、別途御審議を願つておるわけであります。

今回の改正の第一点は、法別表第二から別表第四までを改め、旅客船を除き、船舶通信士の法定乗組員を一名にしたこととあります。ただし、法施行の際の現存船については、諸般の事情を考慮し、三カ年間は経過措置を設けることによつて各級の支障が生ずることを避けております。

改正の第二点は、現在乙種船舶通信士及び丙種船舶通信士の免許年齢が満二十才以上でありますのを満十八才以上に改めた点であります。これは、電波高等学校等の卒業者が学校卒業後資

格取得まで約二カ年の空白があるため、海運界に必要な人材が得られない情勢にありますので、当分の間、措置をとることによつて船舶通信士の需給緩和をはかろうとするものであります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○簡牛委員長 次に、海運に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。岡谷勝利君。

○岡谷委員 大臣がお見えになりますので、簡単に御尋ねを申し上げます。また善処方を要望いたしたいと思ひます。

今、内航船が非常に困つております。実績は、これは大臣よく御承知であらうと存じます。これにつきまして、石炭専用船とかいろいろな問題がありまして、そういうことはあらためてすべての法律案が通過をいたしまして後に御質問を申し上げます。問題が、非常に差し迫つた問題が、ありますので、それだけ一つ申し上げてみたいと思ひます。

今、石炭を運んでおりますのは、機帆船が瀬戸内海あたりはほとんどであります。その機帆船あたりも、運賃は以前のままに据え置かれまして、長年月ほとんど動いておらないのであります。最近の物価高あるいは賃金高という点で、どうしてもこの際石炭の運賃を上げてもらわなければならぬ。通産省あたりにおきまして

は、石炭の合理化の面で、流通の面で、運賃の面でこれをまた引き下げろというふうなこともいつておりますけれども、今の機帆船の運賃を現在以下に落とすようなことがありましたら、機帆船界はもう崩壊してしまいます。

ことに今の運賃でさえどうにもならないという点で、先般調整運賃の認可を得まして、若松―阪神間で四百六十円でありまして、これを四百七十五円にしてくれというふうなことで、海運当局はこれを認可いたしております。

そうして、これを荷主に要求をいたしました結果、荷主の方はそれは承服できないという点で、けつてしまつたのであります。そのために今、若松では若松―阪神間の輸送をストップいたしまして、機帆船が船どめを行なつております。もう何日になりますか、機帆船の船主と荷主との間に意見の相違がありますために、一方は積まないのだ、これが解決するまで船どめをするのだというふうなことで、みんな船どめをやつておるような状態でありまして、これは今の物価高や賃金上昇の關係から考えまして、どうしても認めてやるべきだということで海運局も認めておるのであります。これを荷主が実施しないという点になりまして、そのために争ひが起きておるのであります。

これは一つ早速に大臣は現地に往くなり、あるいは本省から人を派してでも荷主等を説得いたしまして、そうして円満に解決して、この調整運賃通りにやれるようにお取り計らいを願ひたい。これは質問と申しますより、差し迫つておる問題でありますので、これについての善処方をお願いを申し上げます。大臣の御

所見を伺つておきます。

○廣藤國務大臣 お答えを申し上げます。

海運局がこれを認めましたのは、合理的な理由がある、こう認めていたしたわけでございます。荷主の方々がこれを拒否されるという権利もあろうかと思ひますけれども、できるだけ海運当局が許しました趣旨を話しまして、一日も早く円満に解決するように努めたいと思ひます。

○岡谷委員 大臣の御答弁をいただきましたので、私、安心いたしておりますが、もしこの若松の港で船どめをいたしておりますのが、荷主が承諾しないので解決がつかまないと、次には若田の港、それから小倉の港あたりも全部船どめをするということになりまして、内海の機帆船がごとく停止するということのような重大な事態が起きて参りますので、ぜひとも早急に手を打つていただきたいと思います。

○廣藤國務大臣 承知いたしました。

○簡牛委員長 次に、陸運及び国鉄の経営に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 大臣はこれから予算委員会でお伺いになるそうでありまして、それから、私の大臣に対する質問はいろいろとお願いすることにいたしますけれども、そこで一つお願いしたいのは、過般米、特に武州鉄道の問題が世間の耳目をそばだてておるわけでありまして、これに対して、当委員会の委員として当然その内容等をしきりに検討

するのは責任だと思つて、それぞれ非公式であります。政府に對し所要の資料の要求をいたしております。ところが、出てくる資料はいずれもそのものずばりでなくて、要約したもの等を出されるのは非常に本員として迷惑しごくであります。この点はそのものずばりの本物の写しを要求通り出していただくように、大臣から下部の方に徹底してほしい。と同時に、もう一つは、汚職云々は別として、本免許の中身について、あるいは経営について、相当な疑問があるという事は事実であります。事実でありながら、事實の究明は当然与えられた責任として徹底的にやらなければならぬのであります。幸い運輸大臣は先般からわれればかりであります。新しい大臣としてそういう問題を徹底的に究明するたのめ御協力を願わなければならぬと思ふのですが、いかがでしょうか。

○運輸國務大臣 武州鉄道問題が、これの認可に関連をいたしました。可直の方で疑いを受けておりますことは、ことに遺憾に存じます。ただいま御意見のありました資料の提出、それからこれについて事務の手続、その他委員会において御調査になりますことは、私の方においてなす得ますことは、最善の御協力を申し上げてはなごさいますが、御答弁も申し上げ、また資料の提出にも応じまして、本委員会における調査が十分できますようにいたしたい、それだけを申し上げておきます。

○久保委員 まず鉄監局長にお尋ねするわけですが、武州鉄道の免許が、申請当初には政府部内では反対の意向であつたそうでありまして、それ

も、この反対であつた理由はどうか、中身についてお述べをいただきます。いろいろふりに思ひま

○岡本政府委員 ただいま武州鉄道の免許申請につきまして、政府部内では反対があつたというふうにお聞きしておりますが、それはどういふいきさつかというふうなお尋ねでございますが、政府部内では反対があつたという事について私は何も存じません。

○久保委員 それでは、これは参議院の九月二十一日の決算委員会であつたが、お述べになつてゐる事項であります。若干速記録を讀み上げてみますと、「そこで、政府側から出されまし

た反対陳述の要旨は、計画が非常にずさんである。こういうことであつたように大ざっぱに申し上げますと記憶いたしております。このお述べになつて、さらにどういふことかといふことであります。大体建設費といふものが少な過ぎるんじゃないかといふような趣旨であつたかと思ひます。また発起人に相当各界の名士がなつておられるけれども、はたしてどなたが中心で、どれだけの熱意を持つて、この事業を遂行する気持があるのかどうかといふことについて、多大の疑問を持たざるを得ない。こういうようなことであつたように覚えております。もちろん詳細は、その記録をごらんになればよくおわかりと思ひますが、そういうことで、確かに反対の立場からの陳述を見ますと、そういう点もあつたかと思ひますが、その後武州鉄道の発起人の方では追加申請をいたしまして、建設費その他について、多少の修正をいたして出して参りました。それか

らもう一つは、本年の五月発起人の変更がございまして、従来の発起人総代がやめまして、新しく三人の方がかわつてなつたのでございます。この二つが条件の変化といへば変化であらうかと考えます。この述べておりますので私はお尋ねしておるわけです。

○岡本政府委員 実は私、速記録を見ておりませんが、それは政府ではなくて西武鉄道の側だと思ひます。つまり本年の五月でございまして、運輸審議会の方で職権公聴会を開きました。西武側が反対の陳述をいたしたのであります。その要旨をまとめ

て申し上げたようなつもりでございす。○久保委員 それからもう一つ、ことの四月十二日当院の決算委員会であつたの部下であつた石井民鉄部長が、あなたに説明してあります。『国鉄の混雑を当然予想しながら、これ以上中央線の混雑をひどくさせるとい

ますことは、われわれとしては、運輸行政上、通勤、通学も見てやらなければならぬ立場にありますが、より以上困難になるといふことを推定予想しながら、直ちに処置するといふようなことは、できかねるのじゃないかと思ひます。』こう言つております。これは反対です。

だが、運輸事務當局はどういふ見解を持つておるか、こういうお話がございまして、それは仰せのように確かに非常に心配であるといふことを御回答申し上げたのでございます。ただその後

の情勢の変化と申しますか、すでに御承知のように国有鉄道は中央線の混雑緩和のために、いわば第二中央線を建設することを決定いたしました。御承知のように三鷹―中野間を複々線にいたしまして、その新しい複々線を、地下鉄の第五号路線と申しまして中野から高田馬場、それから大手町を経まして東陽町へ出る路線がございまして、この路線の中へ直通をさせよう、こういう計画で本年度から着工することに相

なつております。そこでこの路線の輸送力の画期的な増強といふことも目鼻がつくであらうといふことは、運輸審議会の方へ御回答申し上げております。

○久保委員 しかし、やはりこの同じ決算委員会が国鉄総裁の十河さんは委員の質問に答えて、今の中央線の輸送力から考えて、われわれとしては今国鉄の輸送だけで手一ぱいなので、こういう回答をしてあります。こういうことについては御関心はなかつたといふことであります。○岡本政府委員 国有鉄道といつたしましては、かねがね申しておりますように、今の、特に東京都を中心としたします通勤輸送の輸送力の体系といふものが、国鉄に片寄り過ぎておる。特にこれは定期運賃の關係から申しまして、いつでも例に引き出されることとて、いづれも千円の定期で通える通勤圏といふものが、国鉄だけ参りますと、相当長距離から通勤

できる。しかるに私鉄、国鉄を渡りまして通勤いたしますと、同じ千円でも非常に通勤の距離が短い。こういうことから不自然に国鉄の沿線に通勤客といふものがふえていつて、国鉄の負担といふものが非常に過重であるといふことを申しておるのでございますが、確かにそのことは言えると思ひます。

従ひまして、運輸省といたしましては、新しい地下鉄を作ります場合には、郊外私鉄と直通運転させまして、いわば国鉄のバイ・パス的な役割を持たせるとか、そういうこともいろいろ考へておるのでございます。しかし、何と申しましても、国鉄の通勤輸送の緩和につきましては、やはりその公共的使命から申しまして、全力をあげてこれに対処しなければならぬことは間違ひございません。そこでかねてからの懸案でありました第二中央線もいよいよ本年度から着工するといふことに決意いたしましたのでございますが、このことに関連をいたしました中央線の輸送力は大幅に緩和できる、こういう見通しが立つたわけでございます。そうすれば三鷹から武州鉄道が建設されました際に起こるころの輸送需要の増、輸送量の増といふものはまかない切れる。こういうふうに判断いたしたわけでございます。

○久保委員 まかない切れるという判断があつたそうでありまして、これは後刻資料をもつて説明を願ひたい、こういうふうに思ひます。国鉄総裁は、やはり四月十四日の委員会できつうに回答をしておるのであります。いづゆる先ほどお話があつた複々線にするといふことも考慮の上、しかも今国鉄の引き受けているお客さんだけ

でも運び切れないのでありますから、
ということと婉曲に断わっておる。こ
れに対するあなたの見解は運び切れる
ということとあります。これは後刻数
字をもって詳細な御説明をお願いした
と思います。

そこで、次にお尋ねしたいのは、橋
樑運輸大臣は、きのうでありますか、
お宅にお帰りになる際に記者団と会見
をいたしました、その中で、自分はこ
の免許には反対であった、こういうこ
とであります、あなたが鉄監局長に
なられたのは、橋樑運輸大臣在任中
でありました、いわゆる三十五年の七月
十二日に鉄監局長におなりになったと
思いますが、これに間違いございません
か。

○岡本政府委員 確かに間違いないと
思います。はっきりしたことは記憶し
ておりませんが……

○久保委員 そうしますと橋樑運輸大
臣が同月十九日に辞任されていられる
木暮前運輸大臣にバトン・タッチをし
たわけでございます。そこでお尋ねし
たいのは、あなたの前任者である山内
鉄監局長から、鉄監局長事務引き継ぎ
の際に、武州鉄道は重大な問題だと思
うので当然事務引き継ぎがあつたと思
うのであります、本件に關してはど
ういう引き継ぎがあつたか、さらには
十二日から十九日の間いられる元運輸
大臣であつた橋樑さんからいかなる指
示なり見解が表明されたか、これを
お尋ねしたい。

○岡本政府委員 前鉄監局長から引き
継ぎを受けましたのは、本件について
はいろいろ審議しておるが、資力信用
の点について十分なる確信が得られな

い、こういうふうな引き継ぎでありま
した。それから橋樑元大臣からは私は
本件については何も承っておりませ
ん。

○久保委員 しかし橋樑さんは、当時
大臣をやめられるまでの間は、少な
くともその談話は正当だとするならば、
これは重大なこととあります。免許に
反対である。ただ資力信用というの
一つの理由である。免許に反対だとい
うのはそればかりじゃないと思ふ。そ
れは当然事務引き継ぎの中に資力信用が
不十分であるから調査するといふ
ことでなくて、今日ではどうも免許が
できかねるという状態になっているく
らいの事務引き継ぎがあつたと思ふの
ですが、どうですか。

○岡本政府委員 先ほど申し上げた通
りでございます。

○久保委員 その引き継ぎは文書に
よつてなされたものでしたか。

○岡本政府委員 前局長との引き継ぎ
は口頭でございます。

○久保委員 いずれ、おやめになりま
したが前鉄監局長であり事務次官で
あつた山内さんは当委員会に参考人
として来ていただくということにい
たします。

そこで次にお尋ねしたいのは、この
条件という追加申請が公聴会を前後
にして再三にわたつてあつたというこ
とは、これは通例なこととあります
か。いわゆる免許申請が長年といつて
は諸弊がありますが、三十四年の一月
に申請をしておいて三十五年の中ごろ
にいわゆる公聴会がある前後に重大な申
請内容の変更がされた、こういうこと
は今まで聞かぬこととあります。

○岡本政府委員 追加申請があるのは
よく例でございます。必ずしも本件だ
けについてそういうものがあつたとい
うことではないように思つております。
○久保委員 この追加申請は免許申請
そのものの重大な変更だと考えられま
せんか。

○岡本政府委員 追加申請がございま
したのは、運輸数量の変更並びに営業
収支の推定の場合の変更、それから建
設費並びに営業費の変更でございます
。まあ考えようによつてはこれが事
業計画の骨でございますので、重要で
もございませう。つまり建設資金の調達
なりあるいは今後の、建設しまして営
業開始しましてからはたして収支の
見込みがどうなるかといふことにも影
響いたしますので、相当重要なものだ
といふふうに考えております。ただ、
これはあくまで推定でございます、
實際建設いたします場合に、建設費が
どうなるか、あるいは運輸数量がどう
なるか、あるいはどうなるかといふこと
は、どうしても一つの推定といふワ
クをのがれることはできないだろうと考
えております。

○久保委員 あなたのお話を聞いてい
ますと、推定であるから、変更しよ
うが、それはあまり大した要素
でないといふふうにあつた方は聞きま
す。最初の方は大へん重大だ、こ
ういふふうに言つておられます。この矛
盾はどういうふうに理解したらよろ
しうございませうか。

○岡本政府委員 これは、こういうこ
とは本件だけではないといふことを申
し上げておるのでございまして、ほか
の案件につきましても、たとえば免許
を得た当時の推定の建設費では三十億
であつたものが、実際にやる場合には

五十億になつたとか、こういう例はよ
くあることであるといふことを申し上
げたのでございませう。

○久保委員 よくあることであるが、
そういうのを受け付けることは、これ
は当然ですか。

○岡本政府委員 これは、現行法上拒
否すべき理由はないと思ひます。

○久保委員 そういふものを審理する
に値するものと思つておるわけです
か。そういうものを審査するに値する
と思ひますか。

○岡本政府委員 失礼でございます
が、どういふ意味でお尋ねになつた
か、ちよつとはつきり御真意のほどを
はかりかねますが、免許申請当初出
したわれわれの見積もりといふものが、
どうもいろいろ調査してみると、少
し過大であつたとか過小であつたとか、
まあこういうことの場合、追加申請を
出すことはよくあることとございま
して、これは官庁といたしましては、受
け付けて十分審査してやる必要はある
と考へます。

○久保委員 鉄道建設は、バス路線設
定といふよりなものとは違ふことは局
長御存じの通りであります。なるほど
推定でありますから多少の幅が出るの
はこれは当然であります。しかしなが
ら、膨大な固定資本を投下して、しか
も一朝一夕に撤廃といふこともむずか
しい。事業の成否に、この収支なりある
いは建設費が大へん影響がある。こ
れもあなたがおっしゃるやうな、軽い
気持ちで取り上げること自体に、私は本
問題の誤りがありはしないか、こ
ういふふうに思ふ。これはいかがですか。
それと同時にもう一つは、当局で
も調査した資料と、追加申請を

めてどういふふうに進むのか、いわゆ
る営業収支あるいは建設費、こ
ういふものの幅はどの程度あつたのか、こ
れをお答え願ひたい。

○岡本政府委員 ただいまお尋ねの建
設費の問題でございますが、たとえ
ば、最近の例を申し上げますと、西武
鉄道が池袋線の延長を申請してござ
います、それを免許いたしましたのでござ
います、その例を申し上げますと、申
請におきましては、建設費が二十二億
七千万円とございましたが、最近工事
施行認可申請を出して参りました。そ
の内容によりますと、三十六億三千七
百万円に変わつております。それから
伊豆急行の例でございますが、申請は
四十七億五千万円とございましたが、現
在六十億になつております。こ
ういふことで、申請時に詳細な建設費の見積
もりを作るということとは非常に困難で
あるといふことが、この例でもおわか
りかと存するのでございませう。もちろ
んの確な計画といふものが作られれば
これは申し分ない、できるだけの確
であることが望ましいのでございませ
う、いろいろな不測の条件が相次いで
出て参るやうな状況でございますの
で、こ
ういふ食い違ひが出るのも、こ
れはやむを得ぬかと存するのでござ
います。

それから第二のお尋ねの建設費で
ございませうが、免許申請者の建設費の概
算は、たしか五十六億三千万円ばかり
でございますが、私の方で事務的に
査定いたしましたのは、六十四億三千五
百万円、営業収支の關係でございま
すが、申請は、年間収入合計が六億七
百八十七万円になっております。営業費
が八億一千五百万円、それでマイナ

が、つまり損失が二億七百二十六万円。私の方で査定いたしましたのは、収入が六億四千二百万円、営業費が八億二千八百万円、マイナスが一億七千六百万円、こういうふうな査定をいたしております。

○久保委員 ただいまお話がありました追加申請変更の分でありましたが、よその鉄道の施行認可のときの額を聞いているのではないのであります。これは、何か建設費等に誤算が大きくなるのは当然だという裏づけでお話があったと思うのですが、とにかくにも最初は四十一億五千万の建設費、これが最終的には、しかもこれは公聴会が終わってからは、その直後に五十六億三千万ということ追加申請をされているわけでありまして。ところが当局で計算したところによれば、六十四億三千五百万と、これは大幅な変化でありまして、しかも営業収支においてはさらに赤字が上回っている、こういうことでございしますが、こういう内容のたび重なる大きな変更というのは、鉄道に対する建設というか、そういうものに対する知識が非常に低いという証左ではないか。こういう方々がはたして鉄道企業を完全にでき得ると思つたかどうか。この点について。

○岡本政府委員 建設費の見積もりがあるいは甘いとかあるいは辛いとかいろいろございしますが、見込みが事務当局側の見込みと違ふから全然建設能力がないんだというふうに断定するのは、私は早計ではないかというふうに考えております。これは、一番問題になりますのは、やはり土地の入手でございますから、たとえば、われわれとしては、昨今の情勢から申しますと、

坪千円くらいはかかるだろうというふうに見ましても、地元の協力態勢その他によりまして、あるいはこれが半分になるかもしれない。そういうわけで、非常に変動の要素の多いものでございしますので、これについて食い違いがあったからといって、それを致命的な欠陥とするというわけには参らぬかと思つてございします。先ほど申し上げました例でもおわかりのように、西武鉄道の場合、あるいは伊豆急行の場合でも、前者は十四億、後者は十三億の開きがあるわけでございます。そういうわけで、この建設費の見積もりというものは、特に昨今の情勢から申しますと、非常に困難ではないか、かように考えております。

○久保委員 あなたは用地の問題を一つあげられておられますが、武州鉄道から出て参りました用地費は、一アールにつき単価三万五千円でやつてはいるわけなんです。これについては、なるほど大幅な変動があるかもしれないが、鉄道建設費の中に占める用地費の割合は、その大幅なものではない、あなたの方から申したこの資料から、こういうふうに見るわけですか。

それではもう一つあわせてお尋ねしますが、たとえば貨物輸送の問題であります。貨物輸送では、特に秩父地方の鉄産物がおもであるようでありまして、大体四十二年を初年度として百万トン以上のものを輸送する。輸送計画としては、この全線というか、秩父、いわゆる御花畑と称するところから国鉄の箱根ヶ崎まで、大体箱根ヶ崎で貨車の中継をいたすのであります。そこでこの輸送計画は、十五トン車十五両編成で一日十往復する、こう

いうのです。ところが、まず第一に車両関係で見ますと、貨車は四十両の計算になっております。四十両の貨車を設備して、はたして十五両編成で十往復の貨物列車を出せるかどうか。もちろん国鉄からの迎車を受け入れるというところもありましようが、今日の国鉄の貨物輸送から見ても、百万トン以上のものを輸送するための余分の能力は今日ないといわれれば考えておる。今日ばかりじゃない、当分ない。この四十両の貨車で、どうしていわゆる十五両編成で十往復の車が出せるかどうか。さらにもう一つは、箱根ヶ崎におけるところの中継が、はたして国鉄の協力があつたにしても、あの線区並びにその停車場の改善が可能であつたと認めただかどうか。この点をお尋ねします。

○岡本政府委員 この点は、私の記憶では、運輸審議会でも相当こまかく御審議に相なつたようでございます。すいぶん立ち入つた御質問がございまして、十分検討いたしました結果可能性があると申すに判断いたしましたわけでございます。

今の車両の問題でございしますが、御指摘のように、やはり最近の私鉄は——以前からもそうでございますが、大体国鉄から迎車によりましてまかなつておりますが、もちろん目下のところでは国鉄はその余力はございせん。しかしこの鉄道が建設されます年次の昭和四十二年ごろを考へてみますと、新しい五カ年計画というものが大体完成することでございますし、車両におきましても十分余力は出てくるというふうに判断いたしましたのでございします。

○久保委員 あなたの判断は、それはけつこうかもしれません。第二次五カ年計画が何ら財政の裏づけのない今日、これは変動があるものと見なければならぬ。さらに今日の経済の成長というか、伸びから参りまして、今日国鉄は大体百七、八十万トンの滞貨を擁しておる。異例なことではあります。こういうものは慢性的になっておる。なるほど今日も三千五百両ほどの廃車をやめてそのまゝ生かして使つておるという状況。こういう際にこの線区にだけそんな大量の迎車を入れることは当然できないはずだと思ふ。ところがあなたのお考えでは可能だという。可能だというならばそういう数字をもつて御説明をいただきたい。これはきょう数字を持っておらぬと思ひますから、後刻この数字を本委員会に提出してほしい、こう思ひます。

それから箱根ヶ崎における一日十五両十往復三百両、三百両というのは平均であります。この三百両の貨車さばき、これはどういう方法でやるのか、この線区については、いわゆる見解を数字をもつて、あるいは構想をもつて示してほしい、こう思ひます。

それからもう一つ、かかる問題について国鉄とは免許する前に協議なさつたのであります。○岡本政府委員 もちろん国鉄の実情につきましても、私の方から十分問ひ合わせてやつております。

○久保委員 それじゃ国鉄からそれに対する見解を一つ御表明願ひたい。

○磯崎説明員 ただいま御質問の武州鉄道と私の方の貨物輸送の問題でございしますが、先生の御指摘の通り、三鷹でもって中央線に接続されることは、これは貨物輸送上困るということ、接続地点は箱根ヶ崎というふうに話が進んでおつたわけでありまして。箱根ヶ崎の出入りにつきましては、今御指摘の通り、今の武州鉄道の計画のごとく、それだけの貨物が出ますと、やはり五、六百万の貨車を操車する相当大きな設備が必要と思ひます。その点につきましては、公聴会におきましても、私の方で、箱根ヶ崎の設備については十分にいただかなければ困るということは、はっきり申したわけでありまして。その点は、運輸省におきましても、多分箱根ヶ崎における接続設備については十分御検討をなさつたものというふうに考えております。

それから先の私の方の線内の問題でございしますが、今度五カ年計画で南武線の線増を現在計画しておりますので、もし南武線の線増ができましたれば、立川から浜川崎の方にまっすぐに出すということ将来考へておりますが、現在まだ南武線の輸送力がございせんので、高麗川へ戻りまして、高麗川から川越線經由大宮というめんどうな迂回路をとらなければならぬというふうに考へております。幸い現在この線区は割合に貨物の輸送の少ない地区でございまして、将来南武線のできままでの輸送程度ならばうちの線内はどうやらやつていける。貨車問題で別に問題がありますが、輸送力としては大体カバーできる。しかし何と申しましても、箱根ヶ崎の連絡設備、これは十分やつていたなければ困るというふうに考へております。

○久保委員 箱根ヶ崎の中継設備につきましても、これは後刻また構想を聞かなければならぬと思ふ。そういう構想は持つて免許されたのであります

か、結論として目安を持って……。

○岡本政府委員 さようでございます。

○久保委員 それからも一つ国鉄にお尋ねしたいのは、迎車の要求がこの通り輸送されるとすれば大半だと思

のです。貨車の大半がいわゆる迎車に仰ぐ、こういうことなんでしょうが、そういう余力は鉄監局長の言うより可能でございますか。

○磯崎説明員 その点は武州鉄道の貨物輸送計画を年次別にまだ詳しく検討いたしておりません。ただいまの出荷の輸送数量が最終数量であるというふうに私どもは了承いたしております。

これは逐年ふえていく形——正確には昭和四十三年まで逐年ふえていくと思

いますので、現在私どもの方でいわゆる迎車をいたしておりますのは約一日二千両くらいでございます。これは今後

私鉄におきましては、ある私鉄はたとえば貨物輸送をだんだんやめていくとい

うところもございまして、また一方ある私鉄は主として原材料物資は非常に多い、貨物輸送がふえていくとい

うことで、私鉄自体の今後の貨物輸送につきましては、必ずしも全般としてふえていくかどうかは多少疑問があると思ひます。しかしふえていく私鉄の分につきましては、私どもの方は全体の今後の貨物輸送計画と見合

えていくというふうに考えております

ので、それとマッチした車の配置をしなくちゃならないというふうに考えております。

○久保委員 鉄監局長、今お話の通り、現在の能力で迎車限度は二千両と押えて、これがたとえば倍にふえても四

千両、そのうちの二割の迎車がこの鉄道に迎車されるといふふうには考えられないのですが、一多来ても全部フルに動かして四千両。ただし貨車はす

ぐには運用できません。しかもこの線区は片道輸送でありますから、こういうことを考えて、この可能性は私はないと思ひます。しかも貨物に重点を置いて、特に秩父から箱根ヶ崎の間という

よりも東青梅、この間は貨物輸送を重点にこの鉄道は考えられる。そうだとすれば、この貨車一つとっても非常な問題があると思ひます。

それからもう一つは、この百万トン以上の貨物の輸送の主要なものは何かという、いずれも原材料物資特に石灰石等が多いわけでありまして、御案内の通り、貨物の貨車からいけばこれは低貨率でありまして、今までの私鉄、

国鉄を問わずその貨物輸送についての原価計算から見れば採算割れが大きい品物であります。こういうものを運んではたしてこの私鉄企業が成り立つかどうか、こういうことに考えられるのであります。こういう点はいかに考えて免許されたのであるか。

○岡本政府委員 第一の迎車の問題でございますが、これは国鉄側から説明申し上げましたように、この申請の免許区間というもののが全般的にでき上りますのは昭和四十三年の初めでございます。予定通り参りましてそれでござ

います。その場合には、すでに国鉄におきましては新五カ年計画に引き

続いてその次の五カ年計画の半ばに入っております時期でございますので、輸送力も相当増強されて、そ

れだけの余力も出てくるのではないかと、この推定貨物輸送量のうちセメントが相当ございまして、三十万トンございまして、このセメントはセメント

ト会社の専用車で輸送するというのも考えられておりますので、全国的に国鉄から迎車で仰ぐということはないのではないかと、いふふうに考えても

おります。それから貨物輸送が相当多いのはたして収支のバランスがとれるかというところでございまして、これはわれわれ収支を見ます場合に、貨物、旅客それぞれに分けて一応の推定をいたしておりますので、当初は赤字でござ

います。○久保委員 そうしますと、推定ではバランスは何年でとれるというふうに予想されたのであります。

○岡本政府委員 六年でございまして。○久保委員 その六年の根拠はどういうことでありますか。

○岡本政府委員 大体常識でもおわかりのように、開業当初からだんだん沿線の開発も進みまして輸送数量が伸びてくるであろう、こういうことが前提になりまして収支のバランスがだんだん改善されていく。毎年輸送数量の伸びを見まして収支を見てみますと、そ

ういうふうに推定されるわけでござ

います。○久保委員 それじゃお尋ねします。が、東京陸運局長からのいわゆる事業の整備の中で営業収支年次別予想表が

出ておまして、これでは第一案、第二案、第三案とございまして、わずかに第二案で九年度にやつと黒字になり、あとの第一案は十年後も赤字であ

る、第三案はやつと十年目に黒字に転化する、こういうことになっておりますが、この東京陸運局長の副申内容は、そうしますとこれは予想はずれで

あります。○岡本政府委員 今見ておりますのですが、私の記憶では、この算出根拠のたとえば旅客で申しますとキロ当たりの貨率がたしか二四七〇銭になってお

るかと思ひます。そうしますと、今、御承知のように国有鉄道におきまして、キロ当たりの貨率は二四七五銭になっておりますから、二四七五銭ではじくというのはあまりに辛過ぎる査定じゃないか。まあ大体私鉄でござ

いますから、国有鉄道より下回った貨率のものもろくございまして、それども、おおむねこれより上回る運賃を制定するのが例でございまして、まあ

どんなに安く見積もりましたが、キロ当たり三円はやはり見てやらなくちゃいけないのではないかと、こういうこと

でございます。東京陸運局長の推定表の根拠になっております基本運賃は、第一案は二四七〇銭、第二案は二四七五銭、第三案は二四八〇銭でございますが、私の方におきましては大体三円程度を想定いたしましたのでございまして。

○久保委員 あなたがごらんになって

いるその資料には、第三案で基本運賃

三円と見て、九年までは赤字、十年後にやつと黒字に転化する、こういうこととに相なっているわけです。これはどういふわけですか。

○岡本政府委員 東京陸運局長の算出は自己資本二十億とした場合でござい

ますが、その後本省で査定いたしましたのは、追加申請によりまして資本金が三十億になっております。その関係で違つたものと思ひます。

○久保委員 今の資料はあとで提出願ひましよう。

それから次にお尋ねしたいのはモノレールの問題であります。本鉄道の免許は、たしか路面電車ということで免許がなされておるわけでありますが、モノレールの問題は、すでに公聴会当時、反対陳述人からモノレールの問題の語が出てゐる。もちろん反対人側の言ひでございますから、そのまゝ信用ができません。いへばそれまでであり

ますが、これに対して当事者に確かめたかどうか。これは運輸審議会の会長さん並びに鉄監局長からお答え願ひたい。

○岡本政府委員 私が引き継ぎましてから、モノレールということにつきまして、私自身から確かめたことはござい

ません。

○青柳説明員 モノレールをやるとい

うふうなことを公聴会で言つたことがあ

るように記憶しております。しかし、私

どもの免許は、あくまでも路面電車によるものでございまして、そうい

うふうな話は聞いたことはございませ

ん。

○久保委員 審議会の会長さんにお尋

ねいたしますが、なるほどそういう話

電車である、こういうことでございましょうか。私のお尋ねするのは、そういう公述がなされておるが、これに対して真偽のほどを確かめましたかどうかということですよ。

○青柳説明員 あくまでも申請書が路面電車ということでございますので、路面電車によるということで審議を進めました。

○久保委員　なるほど路面電車と、申請が正式のものはそれでありましようが、反対公述人であらうが何であらうが、公式の場所でモノレールの考えの構想をしている。こういうようなことを公式に発表されれば、これに對して、あなたの責任から参りますれば、当然反対陳述者に對して解明するためにも、モノレールはどうなのか、こう正確かめになるのが当然かと思うのでありますが、これをお確かめにならぬということは、どういうことでしやう。

○青柳説明員 モノレールでやるというはつまりした言説はございません。たしか反対公述者からの話によりまして、反対をすると、そこはモノレールでやるぞなどと言うて逃げておられるがというふうな話が、その話の内容にあった。こういうふうに記憶している次第であります。

○久保委員　それは運輸審議会としては、たとえ公述がなくても、あつても、そういう各般の問題点については御調査になるのが審議会として当然かと思うのでありますけれども、先ほどのお話ではお確かめにもならぬということでありますが、それでいいんでしょうか。

○青柳説明員 モノレールにするとか、

地下鉄にするとかいう話があって、信用ができませんというふうな、単なる話を反対公述者がしたにすぎません。申請書には、それらの点について全然触れずして、あくまでも路面電車ということをごさいましたので、路面電車としての審議のみをいたしました。

○久保委員　何回お尋ねしても同じであります。われわれの常識並びに考へ方からいけば、当然そういうのは重要な変更にもとれます。もちろん申請人から何らの意思表示はないから、それがどうしたいといへばそれでしようが、少なくともこういう公式の場所ですういふものがあるとするれば、一応お確かめになるのが当然ではなからうかかと思ふんですが、当然ではないでしよ

○青柳説明員　そうではないと私は
思っております。

○久保委員 次に、鉄監局長にやはりモノレールでお尋ねします。武鉄の起業発起人のある人は、公的機関である技術研究所に参りまして、モノレールについていろいろ御相談なり何かをしたということが出ておりますが、そういう情報は聞いておりませんか、聞いておりますか。

○岡本政府委員　そういう情報は聞いておりませんが、公聴会の速記録を見ますと、そういうことを申請人が申し出ております。それは私、承知いたしております。

○久保委員 それについて申請人に確かめなかったかどうか。

○岡本政府委員 確かめておりませ
ん。

○久保委員 それは少しく形式的なことであつて、怠慢であると思う。重大

な変更があるかわからないという予想が出てくる。それに對して無関心でいて、いわゆる書面がこうだからあとで、一切知らぬということが、問題を大きく誤るもどかと思う。怠慢だと思いませんか。いろいろな情報もあなたの方でとりになっているでしょう。たとえば東京陸運局長の副申にもあるように、地元の協力程度はどうだ、あるいは土地の人手はどうだという情報までもこれに入っている。ところが、モノレールに変更するという情報が入っていないながら、これに對して一切確かめもないということは、不見識きわまりないと思いますが、どうですか。

す。ところで岩村委員から、そう致しますと、モノレールは現在御計画になっているものである御申請の六十キロには全然関係のないことだ。将来のことだ、こういう風に解釈してよろしいですね。」「はい、それでございます。」「さういふふうに言っております。」

○久保委員　その議事録を一つあとで御提出願いたいと思う。

會長さん、あなたの御答弁は、議事録を聞いておりますと、違うようでございますね。お知りになってそのとき——もつともおいでにならなかったかも知れませんが、あなたでなくとも、運審としてのどなたかが確かめていらつしやることは事実のようでございします。それはお認めになりましたね。

○青柳説明員 私らの記憶違いであつた

かと思ひます、今の点は。ただ、審議は路面電車として審議をしたというところを私は申し上げたわけであります。

すが、審議をスムーズにいくために私があなたにお尋ねしていたのは、モノレールについて確かめましたかと聞いている。審議の対象はどういうことであったかということは聞いてない。だから、そうすると確かめられておりますね。そういうふうに一つお願いしたい。

それからもう一つ、鉄監局長、その岩村委員との間のやりとりから見ますと、この起業者はモノレールができればモノレールにしたいという強い考えをやはり持っておられる。だとすれば、この企業そのものは、いわゆる路面にするか、モノレールにするかという大きなコンクリートされたものではない、なるほど表面においてはコンク

リットされておるが、実際にはコンクリットされていなかったのじゃないかと私は思う。こういうものを、何をあわてふためいて、答申が出たあと直ちに認可、いわゆる免許をしたのかというところがまず第一点問題になる。そうだとするならば、従来の例によって、これは十分関係者の意見をさらに聴取しながら、あるいは企業としての見込みもさらに調査しながら結論を出すべきである。ところが、運輸審議会から答申があつたら、その直後にこれを決裁したということではありますが、これについては何らの疑点も持たないでやったのですか。さらに、免許には条件はつかなかったか、どうですか。

○岡本政府委員　公聴会におきます申請人の発言は、非常に関心は持つておる、しかし、このたびの免許についてモノレールが闇に合うかどうかということは、これは全然考えておらぬ、ただ一日も早くそういう交通機関ができればいいということは祈つておるといふ客観的な言い方をしておりまして、先ほど申し上げましたように、岩村委員の全然関係のないことだといふふうに解釈してよろしいかという問いに対して、はい、さようでございますということでありますので、監督官庁といましては、あくまで申請につきまして審議いたすのでございますから、それを別に確かめないから怠慢であるということにはならないかと考えます。

○久保委員 申請書を出して公聴会に臨んで、よしんばモノレールの構想があったとしても、できるならばモノレールにあつたでしうのだという発言はできないのが常識でしょう。あたりまえで

す。こういうやりとりは形式的なやりとりであつて、関係はございせんかとだめを押すのは、形式的である。もちろんその確めなくてはならぬと思ふが、あとの処理については、十分配慮してやるのが当然ではなからうかと思ふ。それを見識と言わないで、何と言つたらいいのでしょうか。

○岡本政府委員 それは先ほど申し上げましたように、官庁といたしましては、あくまでモノレールということにするためには所定の手続が要るのでございすから、もしそういう申請が、変更の認可申請というものが出て参りました際には、はたしてそのことが適当であるかどうかについては、真剣に十分審議する必要があると存じますが、この程度のやりとりで、免許するにあつてこれを確認しなければならぬということには相ならぬかと考えるのであります。

○久保委員 免許をする場合の心がけとして、今までの御発言では、あまりにも形式だけでそれを整えていく、こういうことではあります。今までの免許や何かは、高度の配慮というが、考へて処理されているように聞いているわけですが、だとするならば、そういう構想が一応あるにはあるが、今関係ございせんかということではあります。それから、そうだとすれば、今後におけることも予想しなければいかぬ。でありますから、これを早急に免許することだといふことはあり得べからざることだといふことは考へておられるところか、あなたの御見解ではどうだといふのですが、これはいずれまた別な観点からお話を伺いたいと思ひます。いずれにしても、その議事録は手元にお出しをいた

だきたいと思ひます。

もう一つ、発起人でありすが、発起人は、完全にこの間御提出をいたした資料通りでございすか。

○岡本政府委員 さようでございす。

○久保委員 資力、信用といふか、そういうものについて先ほどもお話が あつたのであります。事務引き継ぎの際にその問題があつた、こういうことではあります。これはもう少し事務引き継ぎの際のお話を伺いたい、この思ひです。前任者から、いわゆる資金調達という問題にはちよつと疑念があるから、さらに検討しなければならぬといふことではあります。それはどういふ点でございすか。

○岡本政府委員 そういふ簡単な引き継ぎでございまして、資力、信用につきましても必ずしも十分の確信が持てないから、この点よく研究してほしい、こういうことではあります。

○久保委員 この発起人のうちのメンバーの変更でございすが、大体財界あるいは政界の方々もおられるのであります。沿線の市町村長は別として、それ以外の方が、大体この事業の裏づけといつては語弊がありますが、そうだと思います。そこで、たとえば埼玉銀行がこの起業とは深い関係があつたところ、御存じの通りでございす。ところが埼玉銀行の頭取は、すでに免許以前に脱退したておられます。さらにもう一つ、財界の大立者といふような経団連の石坂会長も、これまた三十六年の三月に脱退をされている。さらにもう一つ申し上げたいのは、関係市町村で大和町長が脱退されている。さらに新興不動産社長の内田さんが、これまた

三月に脱退している。こういうことであるほどあとから入られた小笠原三九郎さん、あるいは東邦レーヨンの社長、あるいは熊谷観光開発社長、こういう三人は加入と同時に総代になられたようでありすが、今申し上げたような方の変更といふことについては、関心を持たれたかどうか。

○岡本政府委員 実はこの点につきましては、私の引き継ぎ前のことでございすので、その前後の当局側の当事者の一人としての感觸と申しすが、そういうものは全然持ち合わせがございせんので、申し上げることはできません。申し上げることができないのでございすが、そういう脱退につきては、いろいろな事情があつたことだと思ひます。たとえば、私の聞いておりますのは石坂さんの関係でございすが、これは何か発起人の代表者をかへるにつきては、各発起人の同意が要るわけではあります。この人が外遊中になかなか同意が得られないから、やむなく脱退の格好にしもつたといふふうなこともちよつと聞いております。それだけで、平沼さんがどういふ理由で脱退されたか、私、聞いておりません。そのほかも聞いておりません。

○久保委員 聞いておりませんといふが、事務引き継ぎをされたあなたが現職につかれてから免許されたのでありますから、免許の際には過去における一切のことを頭の中に入れて、大臣の決裁に誤りなからしめるのがあなたの義務だと思ひます。今お尋ねする、重要なこの発起人の変更については、あまりお調べになつておられぬと言ひますが、こういうことでもけつこうなでございすでしょうか。

○岡本政府委員 これだけの人数でございすので、いろいろな事情があつて変更したのであるとは推定はいたしてあります。ただ問題は、現在どういふ人が発起人であり、あるいはその代表者であるかといふことが、やはり審議の対象としては一番重要なことであるかと考えます。

○久保委員 運審の会長さんにお尋ねしますが、発起人の中で、埼玉銀行の頭取、石坂経団連会長、そういう方々が辞退といふか、脱退されたことについては、運輸審議会としては関心は持ちにならなかつたでしょうか。

○青柳説明員 石坂さんの脱退につきましては、ただいま局長からお話がありまして、平沼さんの脱退につきましても、銀行の信用に關することでありまして、ここで私、発言をいたします。これは、いかがかと思ひます。なおあらためて上司と申しますが、大臣などとも相談いたしまして、お話しする機会もあろうかと思ひます。各種の監督を受けておる銀行といつたしまして、いろいろなことがあるといふふうに考えます。

○久保委員 一番大事な埼玉銀行の頭取の脱退については、ここで御発表ができません、こういうことではあります。御発表ができませんなら、後刻また適当な席でお尋ねをするにしても、脱退については、この起業に重大な影響があると思ひます。それではいか。

○青柳説明員 私が承りますところによりますと、あの路線の近くに生まれた方でもありますし、この路線に相当な興味を持つておる方である、また有力な財閥であるこの方が脱退する

ことは、相当な影響があると思ひました。しかしながら、新しく発起人になつてこられた方々が、相対りつばな方でありまして、それらの方々によつて各種の資力の収集といふか、信用度があるといふふうに判断いたしました次第でございす。

○久保委員 埼玉銀行の頭取が、脱退前かあとかわかりませんが、当初の発起人総代であつた滝島さんにとつてかわつて、いわゆる鉄道用地買収の傍系会社といふか、白雲鋼光株式会社の方へ移られた、こういうことはお聞きになつておりますか。

○青柳説明員 私は、はっきりとそのことは聞いておりません。

○久保委員 鉄監局長はどういふふうに聞いておりますか。

○岡本政府委員 私もその点聞いておりません。

○久保委員 しかし、大へん失礼であります。御二人はあまりこういうことには御関心が向けられないといふことではあります。どうも免許の一番大事な発起人といふか、その方々の異動について、強い関心を持つのが常識だと思ひますが、どうでしょう。いかがですか。

○岡本政府委員 これは先ほど申し上げた通りでございまして、新しく代表になつた人がどういふ人であるかといふことが、相当大きな問題であることは御承知の通りであります。

○久保委員 それでは、あなたはたしかさつき参議院の決算委員会の話の後段でお話があつたよりですが、これは武鉄の方じゃなかつたあなたの御意見として出ておりますが、いわゆる条件変更といへば、発起人といふか、総代がか

○礫山説明員 私どもが一番最初にこ

会で、運輸省の石井民鉄部長はこうい

たしまして、人口を吸収いたしましたし

りますが、もう一つ。先ほど聞き忘れ

ふうなことも運審で考えました。しか

し発起人をすべて見てみますと、それらの発起人の力によって、それらに必要な資金は集め得るのじゃないか、こう思いますが、その点につきましても、努力をしてもらうというふうな考えで書いた次第でございます。

○久保委員 鉄監局長にお尋ねします、免許に対しては、それは口頭でも確かめなければならぬし、ただ免許の書面を交付したということだけでございすか。資金問題等については、運審からの答申に対するあなたの考えとしてはいかがですか。

○岡本政府委員 私が引き継ぎまして調べましたところでは、自己資金の三十億につきましては、一応申請人が発起人の代表の方から、出資の確約書とか、そういった類のものを取っておいたようにございす。いずれにいたしましても、要するに資力信用があるかどうかということ、これは非常にむずかしいこととございまして、まあ私の個人的意見にわたるかと思ひますけれども、私自身の考えでは、やはり発起人の顔ぶれを見て、いわばその人たちの持つ世間に対する資力信用と心証から判断するよりは、かなしいのじゃないかというふうに考えておる次第でございます。

○久保委員 今の、確約書を取つてあるとございす、この写しを一つ御提出いただきたい、こういうふうな思ひます。

それから、公聴会の席で明らかにこういふ発言が反対側からあったわけでありす。いわゆる政治的圧力に屈しないようにお願いしたい、こういうふうなことが運審並びに運輸省当局に対してあつたと思ひますのでありますが、まさかあなたたちがそういうものに屈したとはゆめ思つておりませんが、別な観点からお尋ねをするのは、運輸審議会並びに鉄監局長そのもの、青柳会長そのものに、どういふ方々が免許促進に陳情なり申し入れをしたか、これを御発表いただきたいと思ひます。

○青柳説明員 私どもは毎日運審に出ております。私は、少なくとも午前中は出ております。そういう際に、多数の地元民の方たちの数回にわたる陳情を受けたことを思い出します。別にそれによつて圧力は感じませんでした。

○岡本政府委員 私が引き継ぎましてから、その陳情の方は見えなかつたのでございす、地元の関係者の若干の方々から陳情があつたかと存じます。

○久保委員 若干の陳情はなくて、どなたからあつたかという事、なんです。おもひつた方でもいいです。記憶を呼び起こして、どういふ方々か、いわゆる免許を早急にやれ、免許すべきである、こういうふうな申し入れなり要請があつたかをお尋ねしていただきます。

○岡本政府委員 これは御承知でもあらうかと存じます、この前の国会で、先ほど読み上げられましたように、荒松先生が地元代表といひます、地元の関係者の意見を代表されました。質問をされておりましたが、私も直接さういふ陳情は承つたことがございす。

それから、名前はつきり私記憶しておりませんが、やはり三多摩地区の関係のある代議士の方からさういふ陳情がございしました。それから、ここに発起人の一人に加つておられます加

賀山先生からもさういふ陳情がございまして、私、聞いております。

○久保委員 青柳会長さん、やはりその程度のものでございすか。

○青柳説明員 加賀山さん、荒松さんのことを今言われましたが、それらの方々が来られたことはございす。多数の人を引き連れて来られたのでございす。

○久保委員 その要請は単純な要請でございしたか、岡本鉄監局長。

○岡本政府委員 これはもう御承知のこととございまして、われわれのところにもいろいろたくさんの方々が御陳情に見えらるわけとございまして、それを一々取り上げて政治的圧力を感じるとか感じないとか、これは申し上げることは適当ではないと思ひます。

○青柳説明員 ただいま名前をあげましたけれども、その方が数度来られたというのではございせん。一回あるいは二回程度であつたと思ひます。この点だけを申し上げておきます。

○久保委員 青柳さんに尋ねます、青柳さんからは、おやめになる前、あるいはなつてからさういふ要請がございしたか。

○青柳説明員 さういふことを私が申し上げますと先生におられるのかもしれませんけれども、人にはおのおの持つておる性格があつて、青柳先生は非常にせっかちな方です。ですから、廊下で会つと、おい、というふうなことで、あれどうなつたかというふうなお話があつたことはございす。

○久保委員 あつたことではお話を聞かなければいかぬと思ひますのでありますが、運輸大臣もおられませんか、いろいろお尋ねをすることもどうかと思ひます。

○青柳説明員 先生の言われたのをもう一ぺんおっしゃつて下さい。

○久保委員 かいつまんて言へば、廊下で青柳さんに会つて、あれはどうしたい、こゝろ言われても、すぐあつと気がついてまた忘れた、こゝろいふことに解釈してよろしくございすか。

○青柳説明員 この事件ばかりではございせんが、お目にかかつたときに、あれはどうなつたかというふうなことを聞かれたということを申し上げたのでございす。

○久保委員 そこで、大へん聞きにくいのですが、こゝろいふことは、強い印象に残つた陳情なり要請はございしたか、鉄監局長。

○岡本政府委員 どう申しますか、荒松先生は、地元の沿線の町村民が傍聴に参つておりました決算委員会の席上で、みづから委員席に下がられて、政府側に、どうして免許がおくれいるかといふことについて質問されましたから、これは非常に強い御希望を持つておられるというふうに私も拝承いたしました次第であります。

○久保委員 ところで、答申が三十六年の七月の六日にあつて、三十六年の七月十一日に免許になつたといふことになつたわけでありす、この起業者の報告では、すでに答申があつた日に内示があつた、こゝろ了解して

るものであります。こんなことをお尋ねするのは不見識であります、答申のあつた日並びに翌日等にこの起業者に対して何らかの形でお話をいたしましたか。

○岡本政府委員 さういふことはございせん。

○久保委員 そゝ答弁するだらうと思つたのですが、しかし、この短い期間に結論を出したといふのは、この中身について、もう一点の疑念もないといふふうに答申があつたから出したのだ、こゝろいふふうに考えられて出したのでございすか。いかがでございすか。

○岡本政府委員 これはどの場合でもさういふふうになつておるのでございす、答申がございしましたら、それを受けましてすぐ免許をするというのが例でございす。

○久保委員 さういふと、今までの事案で、答申があつて免許に至つた、いわゆる許可といふ認可、すべてを含めて、答申があつてから免許の期日、こゝろいふのを全部資料にして出して下さい。

それからもう一つ申し上げたいのは、答申があるまでの間に大へん長い時間がかかつておる。この間、運輸省自体は、本件について何かやつておりましたか。それともやらぬでございしたか。いずれです。

○岡本政府委員 運輸審議会ではいろいろ御審議されます過程で、運輸審議会では、こゝろいふ点はどうか、あゝいふ点はどうかといふふうなことでいろいろお尋ねがあるわけとございす。私が参りましてからは、主として、先ほどお尋ねがございしました貨物輸送の点が、運輸審議会の方でいろいろ議論さ

れておたうでございまして、われわれ事務当局の方から、いろいろ求められた資料を出して説明しておたうというの、一つの大きな問題点であつたかと思ひます。それからもう一つは、先ほどこれも申し上げました中央線の輸送力の問題について、事務当局はどういうふうに考へるかというお尋ねがあつたように思ひます。そういうことが、事務的にはわれわれの方でいろいろ関係資料を集めておりました過程で、ございまして。

○久保委員 波多さんはどうしたのですか。

○青柳説明員 運輸審議会定例会議開催中に急逝いたしました。

○久保委員 それではあとで、審理官というか、そういう方にも出てきていただいてお話を聞きたいのであります。この委員会最終的に採決をして答申をきめたのですか。答申をきめた

○青柳説明員 全員出席でございまして。

○久保委員 そうしてこれは反対者というか、これはなかつたかどうか。

○青柳説明員 全員賛成でございまして。

○久保委員 この答申の案文については、討論をどういうふうになされたか。

○青柳説明員 まずわれわれの仲間だけで議決をいたしました。その次の会議に答申書というものを審理官が作つて出て参ります。それをわれわれが審理いたしました。それを修正いたしました。それから、答申を出すのでござい

○久保委員 仲間だけというのは、通例そういうことになつておるのでしょ

うか。いわゆる委員だけがその席にお

りまして、審理官などは入つておらな

いで議決をしたというのでしょいか。

○青柳説明員 お答えいたします。三

十六年の七月の四日に、われわれの仲

間、と申しますのはもちろん審理官も

入れて議決いたしました。そして三

○久保委員 それで、審議会の方へ資料の要求をいたしたのですが、本件を審理した日にち。一回や二回じゃないと思ひますからその日にち。それからそのときに出席された審理官並びに委員、その審理した概要、ごまかくは要りませんから概要を一つお出しただきたいと思ひます。

○青柳説明員 御同僚の言葉をいた

きましてありがとうございます。一々が具体的事案、それに取り組む苦勞といふものが大へんにございまして。あ

くまでも筋の立つた結論を出すために

いつも苦勞しております。ただ七人

今までやつてきたんですから、現在の

七人では少ないと申すよりも、私は

もつと、でき得べくんば審理官の増強

め、予算、そういうものがほしいとい

ふ気がいたします。

○久保委員 その人員の問題も、皆

さんが能力がないといふことではござ

いませぬが、あまりにも能力以上の問題

がありはしないか。特に専門的な知識

を多分に持たなければならぬ面が相当

多い。たとえば鉄道建設一つとりまし

まつておるといふか、渋滞してお

るということでありまして、これを

○青柳説明員 多きにこしたことはな

いと私も思ひます。ただ、先生の御意

見の中にございまして、やはり専門

家はかりであつてはならないと思

ひます。しつとこの常識で筋を立て

ております。

○久保委員 私は付加すべきものを

申し上げたので、現在、しつとと言

つては語弊があるが、高い観点から会

議の必要だと思ひますが、それ以外に

専門的なものがなくてはいかぬだろ

う。それからもう一つあなたの御見解

を聞きたいのは、今日の運輸審議会

でございまして。しかしながら、お

の調査の足となり手となる審理官

は、残念ながら官房長の配下という

うに相なつておるわけですね。完全な

運輸大臣に対する独立機関というか、

そういうものでないところにも問題が

ありはしないか、こう思ひますので

あります。

○青柳説明員 御説の通りでござい

ます。審議についての独立性を持つて

おるがごとくにして、運輸省内の内

部機

構でございます。従いまして、運輸省に頼んで、と言いますとおかしいですが、原局に頼んで調査をしてもらつて、それによつてわれわれの審議を進める。もつともわれわれにも調査の権能は規則上は与えられております。しかしながら、なかなかそれを行なうだけの人と金がないということを遺憾に思つて、先ほども申し述べたような次第であります。

○久保委員　その点は後刻運輸大臣にもお尋ねしなければならぬと思うのでありますが、もう一点は、現在の運輸審議会は、いわゆる運輸官僚というか、運輸大臣を含めてのいわゆる隠れみ子になっておることでありました。たとえはこの武鉄の問題が出れば、答申がこう出たのであるから直ちに免許するんだというのですね。実際はあなたもおつしやるように、その資料その他は全部運輸省からもらつていて、こういうことであります、あなた

こういうことだと思つたのです。この点はさらに会長さん初め委員さんの方々の御意見を一つ詳細に別の機会にまたなにお聞きしたいと思つたのですが、私自身は、今日の問題を契機にして運輸審議会のあり方は全面的に変えるべし、こういうふうな考えをしております。これは一つの考えであります。こういう利権とか権利義務に関係するところうな大きな問題は、少なくとも裁判所的な公正なものがあつてしかるべきだと思つて私は思つたのです。これは一つの問題でありまして、非常に問題が出てくると思つたのですが、少なくとも独立機関でないところから便宜に使われておる、いいあんばいに使われておる、こういうふうに使われれば今日思つておる。でありますから、こういう点について一つ考えてほしいと思つた。いづれ後刻われわれの構想をお話し申し上げて御意見をお聞きしたい、こういうふうに思つた。

それから審理官は何名おられますか。

○青柳説明員 定員六名でございます。

○久保委員　事務次官を除いた委員に一人の割合のたつた六名ということですが、完全な精査ができるものとは残念ながら思えない。いわゆる足となり手となる者が少ないということですね。でありますから、問題があるところが一隅れみのにされてしまふ。運輸省の言いなりほうだいと言つては語弊があるが、運輸省の意図をくんでここで結論を出すよりほかにない。これは鉄監局長にお尋ねしますが、今までに運輸省が運審からの答申に相反して決裁したことがございますか。

○岡本政府委員　私の記憶ではそういふことはないと思いますが、相反してと申しますか、結論と違つたことが出ましたのは、三十二年の国有鉄道の運賃改正のときであらうかと思ひます。大臣から諮問しましたのが国鉄申請の一八％アップの案で、運輸審議会が答申を出してききましたのが一五％アップの案であつたかと思ひます。それが、結局、国有鉄道運賃法の審議で結果としては二三％幾らに修正された、こういうことだけであつたかと存じます。

○久保委員　国鉄や私鉄の運賃の値上

げの場合にそういふことはあつたと思
うのでありますが、値上げするといふ

方針には相反しない決裁であつたと考へておる。この一事をもつてしても、

もちろんだが、やつても同じだということでもあります。少なくともたくさ

んある案件を審理しておるこの運審の結論と、当時の運輸大臣というか、そ

ういうものとの意見がいつも合つてい
るといふところにも問題がありはしな

いかと思うのです。六名の審理官では正しい調査なり審理はおそらくできない

いだろ、こういふふうに思うので
す。これは、官房長もおられませんか

ら、後刻しますが、少なくともそれを
隠れみのにするということは卑怯千万

ではなかりか、そこに今日の武鉄の問題等も出てくるということではなか

ろるか、こう思うのです。この案件に
対する当面の責任者は、運輸大臣を除

いてはだれとだれですか。鉄監局長は、これは免許を出した当面の局長さ

んですから、そうですね。それから当時の民鉄部長は石井さんですね。違い

ますか。民鉄部長はおかわりになつてからの決裁ですか。そうしますと民鉄

部長おられますからお伺いしますが、前任者の石井さんから引き継ぎはございましたか。どういう引き継ぎですか。

○佐藤説明員 私は七月四日に発令になりましたが、着任して間もなく答申

をいただきましたので、その答申の線に沿つて処理いたしました。

○久保委員　そうしますと、七月四日にかわられたのでありますが、引き継

ぎはなかったというのですか。

○佐藤説明員　すでに答申が出る段階

にあつたわけでございます。

○久保委員　しつこいようであります。

すが、本件について引き継ぎはなかつたかどうかをお尋ねしたい。

○佐藤説明員　そういう状態にあると
いう引き継ぎを受けました。

○久保委員　その際石井前民鉄部長の見解、この問題についてはこうだとい

うことは表明されなかつたのですか。

○佐藤説明員 別に特別な見解の表明

はございません。

○久保委員 いずれにしても、本件は

単に汚職ということであれわれは調査しているわけではないのであります

て、この汚職自身の出た原因についてわれわれは究明しなければいかぬと思

うのです。それには機構の問題もあるし、今までのあり方の問題、幾多の問

題がありますが、今日は大臣もおりますから、後刻またあらためて資料の

提出等にもらみ合わせて再度お話を伺いたいと思います。今日はこの辺で打

ち切ります。

○簡牛委員長 次回は明四日午前十時

より委員会を開会することとし、本日はこれをもって散会いたします。

午後零時五十三分散会