

第三十九回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 五 号

昭和三十六年十月十一日(水曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君

理事 關谷 勝利君 理事 高橋清一郎君

理事 塚原 俊郎君 理事 福家 俊一君

理事 山田 嗣一君 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 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 西村 英一君

細田 吉藏君 三池 信君

太田 一夫君 勝澤 芳雄君

西宮 弘君 肥田 次郎君

田中幾三郎君

出席國務大臣

運輸大臣 齋藤 昇君

出席府政委員

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

内閣審議官 西 謙一君

日本国有鉄道常務理事 中村 卓君

専門員 志録 一之君

十月十一日

委員加藤勘十君及び内海清君辞任につき、その補欠として太田一夫君及び田中幾三郎君が議長の指名で委員

に選任された。

同日

委員太田一夫君及び田中幾三郎君辞任につき、その補欠として加藤勘十君及び内海清君が議長の指名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

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) 陸運に関する件

○蘭牛委員長 これより会議を開きます。

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を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。勝澤芳雄君。

○勝澤委員 ただいま議題となつておりますモーターボート競走法の一部を改正する改正案について質問をするわけでありますが、まず、この法律は、公営競技調査会の結論が出ないから、その結論が出るまでの間とりあえず一年延期しなければならぬ、こういう建前で出されておるわけでありまして、しかし、公営競技調査会の結論がもうすでに出てるわけでありまして、具体的にいつから二カ月ももうたつておるわけで、時間的には十分私は余裕があったと思うんですが、そういう建前からいうならば、やはり根本的にどう

するか、こういう改正案が出てくるのが妥当ではないだろうか、こういうふうに思うんですが、まずその点をお伺いしたいと存じます。

○有馬政府委員 御承知のように、本年の七月二十五日に答申案が出ております。その趣旨に従ひまして、今後運輸省といたしましては具体的な方策を立てていかなければならないのであります。何分にもその答申案の趣旨も多岐多様でございます。これを直ちに法律案その他に改正案として仕組ますには、相当の時日を要します。同時に、モーターボートだけでもござい

ません。自転車競技法その他の同様な種類のものとの関連もございまして、関係各方面で目下作業を進めている最中でございます。今国会には間に合いませんのでございまして、遠からず原案を作りまして、国会に御審議願うことになる、こういう考えでございます。

○勝澤委員 そうしますと、この国会には間に合わなかった、次の通常国会には必ず改正案が出てくる、こういうふうに理解してよろしいでしょうか。

○有馬政府委員 仰せのような用途で作業を進めております。

○勝澤委員 そこで、通常国会に出されるであろう改正案の骨子は、どういうものを今お考えになられておるのですか。

○有馬政府委員 まだ具体的に明確にはなっておりませんが、いわゆる問題

点というふうなものにつきましては、部内において検討いたしております。船舶局長からお聞き取りを願います。

○水品政府委員 調査会の答申書には十三項目の問題点がございまして、そのすべてにわたりました。全面的なモーターボート競走法の改正について現在検討を進めておるのであります。

○勝澤委員 そこで、私は公営競技調査会なるものについて大へん疑問がある。一体公営競技調査会を作らなければならぬというわけの根拠はどういうものかというふうに考えてみますと、やはり競輪を中心としたこれらのギャンブル行為について、盛んに世論の中から、これは再検討すべきだ、こういう意見が出されたと思ふんです。

その意見は、やはり縮小するとか廃止するとかいう方向が一つ示されておるはずだと思ふんです。そういう建前から公営競技調査会というものを作つた。しかし、公営競技調査会というものは、政府の考え方の隠れみの的なものになつてしまつた観があると思ふ。

言うなれば、この前の法律が出されましたときに私も質問したわけでありましたが、調査会の構成メンバーを見れば、大体方向がきまるといふのが、今日の常識ではないかと思ふんです。たとえば運輸省の認可行政というものが、運輸審議会に諮問を出され、答申が出たらすぐそのあした実施になる。極端に言う、答申が出たその日実施になる。認可になつておる、こういう事例がたくさんあるわけです。そうし

ますと、公営競技調査会は、このような世の中の批判を避けるために作られたものであつて、結論はわかつておつた、私はこういうふうに思ふんです。

そこで一体公営競技調査会の審議の中で、具体的にどのような方々が競輪を中心としたものを縮小すべきである、廃止すべきであるという意見を出されておつたか、それがどういふふうにかこの調査会の答申に反映されているのか、こういう点について、これは総理府ですか、どちらからでもけっこうですから、お答え願ひたいと思ふので

す。

○西説明員 調査会の審議内容につきましては、非公開の原則になつておりますので、だれがどういふふう主張したか、だれが反対したかということ、事務局として申し上げられないと考へております。

○勝澤委員 それは、会議は非公開であつても、議事録はとつてある、こういうことになつておるわけでありまして、ですから、どういふふうな意見が出されたかということとは別に差しつかえないじゃないかと私は思ふのですが、その点どうでしょうか。

○西説明員 議事録はおとりしてございまして、その議事録を公表するかどうかにつきましては、一応私たちがだけで公表してよろしいということとはできないというふうに考へております。

○勝澤委員 そこで、やはり総理府の長官がお見えにならないと工合が悪いのではないかと思ふのですが、私はこ

う思うのですよ。委員の選定は、政府にまかされているわけですから仕方がないと思う。しかし、国民の現実起こっている声というものを反映するような委員の構成でなければならぬと思う。ですから、そのためには、委員の議事その他というのは、こういう意見があるやと述べていいと思う。言うならば、この前競輪で参考人に呼ばれた方々が、その中で、相当有名な方が出ているわけだけれども、堂々と競輪の賛成論を言っている、あるいは競輪の反対論を言っているわけだ。今日のそういう賛成、反対の意見は、イデオロギー的なものではないわけだ。ですから、そういう建前から、やはりこういうものはあまりイデオロギー的なものでなくて、今の国民世論というものを真に代表するような出し方ということが正しいのじゃないかと私は思うのです。私の質問、そんなに長い時間かかりませんので、その間に長官も出られたら出るような御手配を賜わりたいと思うのです。

そこでどうなんでしょうか、議事の中で相当参考人の意見を聞いた、こう言われるのですが、参考人というのは具体的にどういう方々でしょうか。

○西説委員 参考人としては公営競技の参考人、これは公営競技の実情の立場からの参考人と、それから公営競技の被害をこうもっている立場からの参考人、両方お呼びしたわけですが、います。公営競技関係人といいたしましては、中央競馬会副理事長の藤原正治、中央競馬振興会の栗林友二、それから関東地方競馬組合総務部長鈴木男、それから横浜市長半井清、それから東京都競馬会社長久保田栄、以上が競馬関係の参考人でございます。それから競輪関係でございまして、競輪関係として、日本自転車振興会副会長の新井茂、全国自転車振興会協議会会長佐々木健太郎、それから全国競輪施行者協議会の、立川市長の桜井三男という方、それから全国小型自動車競走会連合会事務理事の依田栄、東京小型自動車競走会会長栗山長次郎、飯塚市長の吉田繁、それからモーターボート競走にしましては、全国モーターボート競走会連合会会長笹川良一、それから全国モーターボート競走施行者協議会会長であります府中市長小林茂一郎、それから全国競艇所有者協議会事務局局長高橋百千という方、以上の方々の御意見を伺いました。それからもう一つ、弊害につきましては警察庁、警視庁、それから消防庁等の意見を聞いて、それらの作成いたしました犯罪統計等を参考にいたしましたわけでございます。

○勝澤委員 この中の委員の学識経験者というのですが、賛成側の学識経験者でなくて、積極的に反対意見を持っている学識経験者、こういう民間の人の意見というものは聞かなかったのですか。

○西説委員 特に反対者という方はお呼びいたしませんでしたが、それは新聞とか雑誌その他の世論、それも公営競技の調査会を作るに際してすでにありました一部の世論等も十分に委員の方々に反映しておるといふふうに考えまして、特に反対者という方はお呼びいたしませんでした。また組織的にもございせんので、どの方を選んではよいかという点、技術的にも若干問題があると思ひまして、そういうわけ

で特に反対者という方をお呼びして意見を聞くこととはいたさなかったわけだ。

○勝澤委員 どなたを呼ぶかというのは、役所の権限でなくて、この調査会の権限なのでしょう。

○西説委員 さようでございます。

○勝澤委員 結局これも言うならば行政の隠れみのなんです。公営競技調査会のメンバーをきめることが一番重要なことなんです。メンバーによつて結論がきまっています。ですから政府の意図する方向に結論を作ろうとしているのが、最近の調査会とか審議会なんです。出た答申について中身を質問しようとする、実は答える人がいないのです。これはどういう意見でどうなつて結論がこうなつたのですかと聞く人がいない。あなたに聞くのも無理だと思ふ。結局私たちは何に基いてやるか。そうすると公営競技調査会の答申に基づいて私の方はこの法律をどういうふうな延期します、こういうふうな修正しなければならぬなりましたという。こういう答申を作った人に出てきてくれといつてもなかなか出てこない。議事録を見せてくれといつても非公開でございまして。一体公営競技調査会を作った根拠は何かといへば、特にここ数年來競輪を中心とした社会的諸問題が起きた。だからこの際何とかしなければならぬ、こういうことで、とにかく何かで死ねば、当時は競輪で死んだことになったくらい新聞には書かれたわけなんです。それほど競輪悪、あるいはギャンブルといふものが指摘されたわけですが、指摘された答申案を見ますと、そういうことには無関心で書かれてるわけ

です。大へん残念だと思ふのです。そこで、出されたこの答申案に対して、一体どういう受け取り方をして、どういう作業を進められておるのですか。

○水品政府委員 公営競技は、御承知のようにモーターボート、競輪、オートレース、競馬というふうに分かれておりまして、それぞれの所管の省で法律改正の準備連絡をとりつやつやしております。モーターボートにつきましては、先ほど申し上げました十数項目の指摘事項がございまして、それらの事項を十分尊重いたしますと、それに、運輸省といたしまして、従来の経験上さらに追加検討をいたしました。目下とりあえず法律案の要綱程度のものでございまして、大抵各省とも同じような歩調でやっております。

○勝澤委員 この答申案を尊重する建前で次の準備を進めている、これは当然のことだと思ふ。尊重するといふのも、きのうの本会議の公務員の給与の問題じゃないのですけれども、人事院は五月一日からやれといふ、政府は十月一日からだ、これでも尊重ですといふものの言い方もあるわけだ。ですから、この尊重の仕方はまさきりその通りにやる尊重の仕方と、今局長が言われた事務的にいろいろつけ加える点もあるわけで、それらを入れるという尊重の仕方もあるわけだ。しかしこの方向というものは、今のまま静かにとにかくやたらだといふのが中心だと思ふ。しかしこの答申案の中には重大な問題を含んでいる。たとえばここにこういうことがあります。公営競技を全廃することはその影響するとこ

ろ甚大であるのみならず非公開の賭博への道を開くことになる懸念も大きいので、こう書いてある。ですから、こういう公営競技といふものを廃止すれば非公開の賭博がふえる懸念があるといふ、まさに売春禁止法ができたときのものの考え方と同じなんです。ああいうものをなくしたら良家の子女が犯されるだろう、それとまさきり考え方は同じです。この賭博をやめたら非公開の賭博がふえるだろう、こう言っているわけだ。ですからまさにこれが隠れみのとなつて非常にいろいろな問題が起きておるものが、何か私が言うならばみんな政府の御用委員の人たちでしょう。またそれではなければこの中に選ばれることは不可能だと思ふのです。今の政府の行き方に反対するような意見を持ったり、あるいは競輪、こういうものについて批判的なものという者といふものはなかなか委員になれなかつたと思ふのです。ですから、そういうものから出てきた申答というものを尊重されるのか、あるいはその方向で定められるということが出てくるならば、われわれは何をやっておるか、わからぬわけだ。ですから、政府のいう尊重の仕方よりも、われわれはこの答申といふものについてあまり重きを置くことはどうも困難じゃないかと思ふのです。従つて、これは次の改正案が出るときに、公営競技調査会の人たちの意見といふものは公開の席で国民に十分徹底させるべきだと思ふのです。それを非公開にして中に押し込めておいて、きまつたものだけできまりましたといふことで、ごちゃごちゃ大衆を欺くといふことは大へん問題だと思ふのです。そこでこの答申の、私が

この中で今度は六番目に、「公営競技による収益の使途については、公営競技発足当時との状況の変化に鑑み、次の点を考慮する。」こうなつて、公営競

て、こういう答申が出てきた、この答申に基づいてやりますということだと私は思うのです。

そこで、この中で雇用関係、労働関

どんな工合に使われておるのでしょうか。

○水品政府委員 十九条交付金制度が始まりましたのは昭和二十八年年度以降

ことになる。しかし、目的としてはこの法律に基づいた目的だ、こういうふうな御答弁をされているのですが、今現在、そのお金というのはどういう形

というものがどのような目的で、どういう内容について審議をされたかということが、大へん重要な問題になってくると思ふのです。そこで、やはり扱

いの問題につきましても、競輪なり、あるいはまた競馬なり、あるいはモータースポーツなり、いろいろこれは内容的に違っている。しかし、結論として出されている問題については、一様にこれを見て、そしてその考え方の基本というものは、なくせばほかのばくちがふえるから、まあなるべく問題にならないように、世間で騒がれないようにしておけ、そしてその目的は、今まではその関連産業が中心で補助金を出しておったけれども、今度はよその方にも、言うならば、おれの方にも出せ、こういう形に広げられていくであらうというふうに思うのです。そのことを私は大へん残念だと思ふのです。今までは関連産業の振興、それに特別な大蔵省の補助がないから、関連産業が一本立ちになるまで何とか一時的というものの考え方であつたと思う。今度それが広げられていくことになるならば、やはり競輪のあたりでオルガンを買つてよい子になれという教育をするというようならばかばかしいことが行なわれるのですから、その基本的な考え方については十分聞かせていただかなければならないと思ふのです。それにつきましてもは法案が出たときに十分聞くことにいたしました。前回はこの問題につきましても質問をいたしておりましたので、この程度で質問を終わります。

約されておるわけです。そこで、さきの勝澤委員の質問にもありました。各種の審議会の質問にもあります。けれども、当初の審議会のあり方とはだんだん変わってきて、政府の意図がそのまま審議会の結論になるような審議会の構成メンバーにして、そうして、これが審議会の結論でございまして、こういうことで、政治の姿勢といふものがちつとも正されていく。政治の姿勢を正すといふこと自体も、これは悪く言えば民心をこまかす一つの隠れみのにひといひ、こう思うのです。所得の倍増でも、国民所得の倍増といふことは、これは保守政、いわゆる資本主義の中で自由経済を唱えられる政の政策として言うべきことではない。そういうことは隠れみのであつて、行き過ぎである。なるがゆゑに今日の状態を招いておると思う。そういう見せかけのことをやっているのは、ほんとうに全体的に——あれは代議士の言うことです。それから、こういうことを民衆から往々にして聞きます。そのことは何かという、信用なりません、あなたの方で勝手にやりなさい、こういうことになつてきて、だんだん政治の威信が地に落ちていくのです。ですから、こういうことであつてはならない。ほんとうに政治の姿勢を正すといわれるなら、身をもってそれを実行しなければならぬと思ふ。もちろん、運輸省といえども政府全体から見れば一省にすぎないのですけれども、少なくとも閣議あるいは次官会議において、特に今度の有力者内閣といわれる内閣にふさわしい次官会議にして、大いに発言もし、やろうということがきめられた、こういうことが新聞にも報道されてお

ります。何も従来の内閣が弱体であるとは決して申しません。また、従来次官会議がおどなりのものであつたとは決して申しません。けれども、改造後の内閣にありましては、従来に増して積極的な強力にこれを推進するよう努力しようといふ申し合わせをされた努力です。といひますならば、今言われました姿勢を正すといふ、これは具体的に閣議においても次官会議においても、どういふことをされておるか。単なる見せかけでは、私は民主政治を滅ぼすものだ、実際にそれを実行せなければならぬと思ふが、一具体的にはどういふことになつておる状態、これをお聞かせ願ひたい。

○有馬政府委員 御注意の点がありがたう拝聴しておりますが、閣議の模様につきましては、私は出席できない立場にありますからわかりませんが、仰せの政務次官会議におきましては、特に各省間の連携を十分密にして、今、山口さんのおっしゃった大乗的な見地から、新しい行き方をしたい、そして大きな目的のために尽くしていきたいというふうな考えで隔週ごとに次官会議を今やっております。

○山口(次)委員 大臣が参りました。大臣は幸いいわゆる治安維持の第一線で長年活躍された人ですから、特に私は再度御質問いたしますが、今次官に質問をいたしましたのは、池田内閣が成立をいたしました前の選挙のとき、同時に政界の姿勢を正すといふことであつたわけですが、ところが、今日、政府は、今モータースポーツ競走法に對しての審議会の結論に基づいて、この法律改正その他の処置を講ずるといふことが政府委員からも御答弁になつたわけですが、勝澤委員が指摘いたしますように、各種の審議会の構成されておるメンバーといふものは、あらかじめ政府の意図をその審議会の結論づけるいわば裏づけのものなものです。そして審議会の結論が出ましたから政府はこういうふうなことにいたすといふように表面上はしておる。実際には当初から政府の意図がその審議会の結論になり得るようなメンバーにしておる。これは全く隠れみのです。これだけではないで、各種の委員会の様子といふものは、全く政府の責任のがれの機に随していかう言つても過言ではない。これではいわゆる政治の姿勢を正すといふことにはならない。政治の姿勢を正すといふことがただ単なる見せかけで通用している間はよくないけれども、もしこれが通用しなくなつたならば一体どうなるか。私は、今日、ただ一般大衆だけではございせん、財界の人ともずいぶん話をいたしました。けれども、財界人といへども、今日の政府の言う国民所得の倍増の被害——あるいは姿勢を正すとか、綱紀を肅正するとか言つておるが、しかし、それに対しては、表面上財界の有力者は政府に対してたてつくといふことはよしとせんけれども、内心は、私どもに吐き出すことは、それは代議士さんの言われることですから、あるいは政府の言っていることですからと言つて、少しも腹の底からそれを信用した言葉が得られないのをまことに遺憾に思ひます。政治の姿勢を正すと言われるならば、こういうふうなギャンブル法などについても大なたを加えて、それこそ政治の姿勢を正すといふことが国民の前に言えることである。それによつて政治の信用といふものを博することになると私は思うのですが、閣議は一体こういう点についてどういふような決定をされておるか、一つ大臣から意見を伺ひたいと思ひます。

○齋藤國務大臣 一般に審議会あるいは調査会等の構成、運用について、政府の意図をそのまゝ管申のできるような構成にしているじゃないか、こういうことでは政治の姿勢を正すといふことに相反する、こういう御質問だらうと思ひますが、政府は、今おっしゃるような意図で委員を任命したり、あるいは審議会等の構成を考えたりはいたしておらぬと思ふのでありますけれども、しかし、そういうふうな疑いというか、あるいは批評があるという点もよく考えていかなければならぬと思ひますから、今後の運用につきましても、今おっしゃつたような事柄にこそ留意いたしまして、閣内においても今御意見のあつた点を十分反省しながらやつて参りたい、こう思ひます。

○山口(次)委員 私は大臣を信用いたします。今、今の答弁通りやつてもいいと思ひます。しかし、今日よく聞いてもらいたいのは、われわれはただ議論のための議論をやるとか、反対のための反対をやるとかいう不謹慎な態度はとらない。なるたけ文句は少なくしたい。けれども、きのうも私はいろいろ質問したのだが、何も言いたくないのにあまりにも言わなければならぬことが多過ぎるのです。これはやはりあまりにも見せかけ政治が発展していて正常な政治ができていないからです。

これは大いに、政治に携わる者として
与野党を問わずお互いにその点を反省
しなければならぬ。そうして政治の姿
勢を正さなければならぬと思う。何も
こつただけがいけないかなんとか、そん
なことは言いません。しかし、われわ
れ野党の目に映ることがあまりにも多
過ぎるのです。それは何もわれわれ
は責任をあなた方に転嫁しようとは思
わないけれども、少なくとも当時の責
任を持っておる政党もしくはそれが組
織しておるところの内閣は、もつとそ
の点について誠意を持って行なうべき
責任があると私は思う。それをやらな
いからわれわれにいろいろのことが目
に映る。映ったならばそれは黙ってい
られない、こういうことになる。だか
ら今日のこのモーターボート法もある
いはいろいろの戦後にできたギャンブ
ル法も、きのう私が申し上げたよう
に、経済情勢といい、社会情勢とい
い、今日では終戦直後とは全く変わっ
ています。もしこのモーターボート法
を改正してなおかつ関連産業の奨励の
ために金を集めなければならぬという
のなら、今日税金は年々黒字です
よ。そうでしょうが、何千億という金
が当初の予算よりもよけい入って
くる。いわば政府は入ってくる金をも
てあましておると言っても過言ではな
い。そんな金があるにもかかわらず、
細民と言つては語弊があるかもしれま
せんが、今日の生活をどうしようかと
いうような苦しい生活をしておる人々
の射幸心をあおり立てて、そうして一
家心中をやるような悲惨な状態を起
すようなことを公認する必要はござ
りません。そういうもので金を集める必要
はござりませんと私は思う。ですから、

これはもう廃止の時期にきておると思
うのです。どうしても廃止ができぬと
いうならば、その機構においても従来
のような機構を徹底的に改めることが
必要である。ところがそれをちつとも
改めようとなさらないのは一体どうい
うことなんだ。やはりそれぞれの協会
なり何なりそういうような外部団体が
あって、その団体との情実もしくは利
害と結びついて、そのために廃止でき
ない、そういうように国民はみな見ま
す。そこに政治というものを信用しな
い重大な原因が存しておるのです。だ
から、今言うように、審議会もそうい
う政府の意図をくんで結論を出し得る
ような利害関係人ばかりをこんなメン
バーに集めてそして、参考人なんか
今聞いてみたら、新聞の世論やその他
が反映されておるので、積極的に反対
を唱えるような人を参考人として招致
せぬでも、十分意思を反映されてお
りますと思つて、こんなばかげた答
弁をして、人をごまかそうとしてい
るのです。これを存置するというのなら
ば、なぜ正々堂々と反対を唱える人も
呼んで、その内容を公開しないのです
か。なぜ会議の模様なるものを、議事
録を逐一われわれの手に配付できな
いのですか。ひたすら秘密にしておく
というところに、私はなお不信を抱か
ざるを得ないのであります。一体大臣
はこれについてどう思われますか。

○齋藤國務大臣 モーターボート競走
法をさらに存続させるか、あるいはど
ういうふうな改善を加えていくかとい
う問題は、次の国会で十分御審議をお
願ひしたい、かように考えており
ます。政府は、答申に必ずしもとらわ
れるとは私は考えません。答申は答
申、もちろん尊重はいたすのでありま
しょうが、世論一般の点も考え合わせ
まして結論を出して、来国会で御審議
をいたしたい、かように考えており
ます。私は、ただいま存続せよとか
させないといふことをまだ申し上げる
段階ではございません。

○山口(次)委員 しかば、そこまで
の決心はないといひましたが、大臣
としては相当の御決意をお持ちのよう
であります。今申しましたこの調査会
の議事録なるものはできてはいるはずで
ありますから、その議事録を公開する
勇氣がありますか、公開するという約
束ができますか、一つ御答弁願ひた
い。

○齋藤國務大臣 調査会の議事録は公
表すべきものか、私、まだ調査会のな
にを十分承知いたしておりませんが、
公開のできない筋合いのものでもなか
ろうと思ひます。調査会担当の責任者
と相談いたしまして、適当な機会に御
返事申し上げたいと思ひます。

○山口(次)委員 もう私はこれでござ
りますが、ぜひともその内容を公開して
いただきたい。この委員会に配付して
もらいたいことを強く要求いたしてお
きます。

○簡牛委員長 本案に対する質疑は、
これにて終局いたしました。

法律案に対する修正案
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
の一部を次のように修正する。
附則中「公布の日から施行する」
を「公布の日から施行し、昭和三十
六年十月一日から適用する」に改め
る。

○簡牛委員長 まず、本修正案につ
いて提出者より趣旨説明を求めます。高
橋清一郎君。

○高橋(清)委員 私は、ただいま議題
となつており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
する法律案に對しまして、修正動議を
提出いたします。
まず、修正案の案文を朗讀いたしま
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
法律案に對する修正案
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
の一部を次のように修正する。
附則中「公布の日から施行する」
を「公布の日から施行し、昭和三十
六年十月一日から適用する」に改め
る。

○簡牛委員長 これより本案並びに高
橋清一郎君提出の修正案を一括して討
論に入りたいと存じます。
別に討論の申し出もございませんの
で、これより直ちに採決いたしたいと
存じます。御異議ありませんか。
〔異議なしと稱ふ者あり〕

○簡牛委員長 御異議なしと認め、こ
れより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
について採決いたします。
まず、高橋清一郎君提出の修正案に
ついて採決いたします。本修正案に賛
成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○簡牛委員長 起立多数。よつて、本
修正案は可決されました。
次に、ただいま可決いたしました修
正部分を除く原案について採決いたし
ます。これに賛成の諸君の起立を求め
ます。
〔賛成者起立〕

○簡牛委員長 起立多数。よつて、修
正部分を除く原案は可決されました。
従つて、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
律案は、修正議決すべきものと決しま
した。
なおお諮りいたします。本案の報告
書の作成等につきましては委員長に御

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 次に、陸運に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 まず、その前に国鉄当局にちよっとお伺いしておきたいことがあります。それは、実はもうことしになって数回台風がありました、まだ台風がこれと終わつたというわけではありませんので、関連する問題として聞いておきたいと思ひます。

実は先般第二室戸台風の際の問題ですが、こういう話を聞きました。大阪駅の構内に十四日の晩ぐらゐから避難者が押しかけてきて、そして駅としてはこの整理に実困つたという話であります。それで、従来どうしておるのかということを開きまして、大体区役所だとか災害対策本部、こういうところと打ち合わせはやられておるようですけれども、なかなか適切な打ち合わせというものは困難なようでありまして、そういうことを聞きましたので、私としてお伺いしておきたいのです。災害時に際してはなかなかむづかしい問題なんです、これは実際に被災者が押しかけてきた場合の避難所に当てられるような場合、それから災害を予測して避難者が押しかけるような場合、いずれにしても、公共施設という面が片一方にある駅としては、これを断わるということはなかなかむづかしい。

い。ところがこれを受け入れてしまうと、駅の乗客整理の方に困難を生じてくる。特にそういう際には巻き添えを食うというのではなしに、災害が起きれば当然旅客輸送という面から列車のストップがあつたりして非常に混乱する。こういうことを考えますと、もつと整理の方法が事前に考えておかれてしかるべきではないか。こういう点から聞きをするわけですが、まず一つは、駅舎に罹災者を収容するといひますか、そういう際には、事前に当該駅の責任者のみとの話し合いになつていのかどうかということが一つ。それから待避するような場合に、事前にはたして話し合いの余地を持たれておるのかどうか。いわゆる事前に、この駅に一つ収容されてくれないかという際に、駅長なら駅長が単独で、私の方で引き受けましようというやうなことがあるのかどうかということ。それから災害を予測して避難する一般の人、それから災害を受けて被災者として避難してくるやうな場合、そういう際には、災害対策本部だとか、救援本部だとか、あるいはそういうところのいろいろな機関の手の及ばない場合がありまして、どんどん押しかけてくる。それが二キロも三キロも向こうの方から押しかけてくるというやうなときに、どうしてそれを防ぎきれないやうな場合がある。そういう際に對しての処置、こういうものについて、従来の方法を一つお聞きしたいと思ひます。

○中村説明員 實際問題としてむづかしい場合が多いと思ひます。台風の災害が発生いたしました具体的な状況に應じまして、適当に現地の責任者が常識によつて判断する以外に手がなないのじゃないか、根本的にはそう考へております。たとえば伊勢湾台風の場合に、四日市の近所の駅でございまして、駅以外は全部水がたしななつちやいまして、それ以外に避難する場所がないというやうな場合におきましては、駅長がどう考へましようとも、人命、財産の最後の逃げ場所ということになりますれば、緊急避難的な考へ方からやむを得ないと思ひますけれども、それよりももうちよつと時間的に余裕がある場合を今先生が御質問になつたと思ひます。多分そこでは具体的にやつていられると思ひますが、地方の市なり区なりの災害本部と、私の方では各管理局に災害対策本部がございまして、そういうところとなるべく早い目に、あるいは平生から打ち合わせをやつておいていただきまして、こういう場合にはこれくらいの人数はお前の方で一時的に収容を考へてくれというやうな話し合いができれば、それが一番望ましい姿ではないか。私の方といたしましては、乗客の關係その他を考へまして、駅の設備の広さとか、そういうものを勘案いたしまして、その程度なら一時的にお引き受けできるだらうという判断をして、お話し合いの上でできれば一番いいと思ひますが、そういう話し合いがでない場合も間々あるかと存じます。そういう場合は、駅長が現場の責任者でありますから、十分全体の空氣というものを勘案いたしまして、常識的判断によつて処置する場合はまづないと思ひます。お断りする場合は具体的な問題で判断していくよりしやうがないと思ひます。

○肥田委員 断わることはむづかしいからということになると、指導的にもつと整理をするというやうなことに手をつけないうで、駅長なら駅長、管理局長なら管理局長、支社長なら支社長にまかしておくとどうですか。

○中村説明員 現地のその場の具体的な事情が本社ではわかりませんから、大体管理局長あるいは駅長といふところにまかせるのがうまくいくやうにえんじやないかと考へております。

○肥田委員 少し私の言つてゐる意味は違ふんですがね。国鉄本社でわかる、わからぬということをお私に言つていられるわけじゃないのです。そういう際に、事前の処置として適當な方法が検討されているかどうか、こういうことを聞いてゐるのです。現場の事情はよくわかつてゐると思ひ、だから全部まかしておるということになりますと、今言つたやうに、断わるやうな条件があつても、断わるに断われないやうな場合がある。結局は、それは片一方の乗客輸送という目的が阻害される場合も非常にある。避難者の中には、ほんとうの罹災者の避難と別な者があつて、雨が降る。そこらにたくさんいるいろいろな宿なしの連中が一緒になつてゐる。そうすると、駅員はそれの整理に追われてしまつて、肝心の駅本来の任務というものができなくなつてくる。その点では、そういう際に非常な困るという話をいたしました。ですから、困るのだということは、感じではなしに、具体的に処理できる方法があると思ひます。だから、これはまかしておるということにやなしに、そういう際にはどうすべきかということを、地方

的には當然検討されてゐると思ひますが、ただ地方に全部まかしておることだけじゃなしに、何かいい知恵を持つておられるなら聞いておきたい。こういうことを含めて言ふのです。

○中村説明員 そういう場合に、さつきちよつと申し上げましたやうに、あらかじめ責任者同士、たとえば管理局長と市の対策部長さん、そういうところで、こういう場合にはこのくらいどここの駅で避難民をかかえてくれ、よろしいというやうなお話し合いができておつて、その線に従つて避難民の方を受け入れる。また、市の方でもそういう指導をしていただくというの、一番望ましい姿でございます。

○肥田委員 今までも個々の場合にはそういう場合があつたかと思ひますが、こういうやうに台風がちよつちよつと参りますと、特に高潮の問題が最近やましくなつて参りましたので、本社といたしまして、各地方の管理局にそういうやうな指導して、災害の場合に乗客の方、一般の避難される方たちとの間にトラブルが起らないやうに指導していきたい。事前に協議をしてある程度の目安をつけていくということが一番いいと思ひますので、そういう指導をしたいいと思ひます。

○肥田委員 勤務者なんかはどうしても受け入れなければならぬやうな事情が生じて参ります。台風の前から避難する人は押しかけて参りますから、そういう際には、駅員は手持ちの人でどうにもならない。また、駅員自身も帰れないやうな人が出てくる。そういう際には、救援の勤務者をやられるのです。手持ちでまかなつておけとい

うことじゃないでしょう。

○中村説明員 もちろん、臨時の応援はそういうときにいたします。特に公安職員など、そういう場合に整理のために使うことが多いと思います。そういうときには、当該駅の職員だけではできないと思いますので、当然応援部隊を使います。

○肥田委員 私の気づいたことで少し聞いておいた方がいいのは、やはり当該の区とか市の当局と打ち合わせをする際に、駅長まかせではいけないというのじゃないのです。たとえば駅長がもつと事前に打ち合わせをする。大阪あたりの場合には、いわゆる管理局は支社長あたりともつと適切な打ち合わせをする、こういう手段が講じられるべきじゃないか。そうすれば、今言ったように、台風があしたくるという前の晩に押しかけてくるというようなこともないんじゃないかという考え方です。そういう際に、駅長の力ではさばき切れないような問題が出てくると思います。駅長といつても、実際に駅長がいなくても助役がかわるのですから、駅長がいなくても責任者の仕事としてはオーバーする場合が多分あるだろうと思います。そういう際のことを処置されるべき必要があるのではないかと、こういうことを考えます。

それからこれは運輸省としても一つ考慮してもらわなければならぬのは、これは運輸省だけでなしに、現在の災害のときに、そういう避難の場所に充てられるというのは、いわゆる公共施設、学校とか役所とかこういうものの以外には、残念ながら今の場合に収容するところはないのです。ですから、

ら、政府としてたびたび災害が起こるところ、いわゆる台風などが襲来するところ、こういうところに対しては、そういう避難予定地というものを指定しておく必要があるのではないかと。駅が高いから駅に避難してくれ、こういうことだけで毎年襲ってくる災害の避難者を無責任にほうっておくということじゃなしに、そういう際の収容場所というものについての実現を早急にやる、こういうことを政府として、各省として考えていただく。そうすれば、その際になって駅が本来の輸送任務に支障を来すということもなくなる。こういう立場からすれば、やはり運輸省あたりは、当該の国鉄関係と一諸になつてこの運動を推進してもらう必要があるのではないかと、こういうことも考えました。特に私は、駅が非常に混乱して、それを整理するのに職員が非常に困っているという事情を見ましたので、一言申し添えておきたいと思ひます。

それから私鉄の運賃問題について、引き続き質問させてもらいたい。先般久保委員、勝澤委員から質問がありましたので、この質問に引き続き質問をいたします。

本質的な問題として一つ私はお聞きたいのは、この私鉄に限らず、公共料金の値上げという問題が出てきますけれども、これはどういうふうな理解をされているかということ。最近まで公共料金の値上げはほとんどストップしたままであった。ところが、池田内閣の所得増進政策によつて、まず国鉄の運賃が値上げをされた。これは、何といつても公共料金のバランスがくずれた。物価のバランス

がくずれた。これは重大な問題だと思ひます。これは公共料金の中、起こってくる問題は、公共料金の中で、特に国鉄の運賃の値上げというような問題は、やはり準備的なものである。ところが、それから起きてくるものの中にも、準備的なものもあるだろうし、それから後発的な、片方が上がったから仕方なしに上がるんだ、こういうようなものがあると思ひます。今度私鉄の運賃値上げの申請が出ておるといふことについては、その間の経過も重複しますから申し上げませんけれども、一体準備的なものという解釈に立つておられるのか、それとも国鉄の運賃が上がったから仕方なしに上がってくるんだという、後発的な関係を持つておられるのか、後発的な関係になるのか、そのいずれの方にお考えを持つておられるのか、まず一点お伺いしたいと思います。

○岡本政府委員 公共料金の値上げの抑制措置につきましては、去る七月二十五日、閣議で了解になっております。これは御承知の通りだと思ひますが、その骨子は、政府としては引き続き公共料金値上げ抑制の方針を厳に堅持していくものとする。しかしながら、事業の収支状況の悪化がきわめて顕著となり、これ以上値上げを抑制することが困難であると認められるものに限り、今後は例外的に合理的な範囲内においてその料金改定を認めるものとするというふうなきめております。従ひまして、私鉄運賃等につきましても、この閣議了解に沿ひまして処理していく、こういうことにならうかと思ひます。そこで御尋ねの国鉄運賃との関係は、必ずしも必然的な関係はないというふうに御了解願つていいのではないかと思ひます。

○肥田委員 この論争に入る前に鉄監局長にお伺いしますが、実は私は、国鉄、私鉄、それからまたあとからいろいろそういう動きもはつきりありますので、タクシー料金の値上げだとか、それからトラック輸送、いわゆる小型運送の値上げだとか、こういうものは至るところでそういう気配がある。運送の賃率というもののついて、タクシーだとかトラックだとかいうものについては、これは算出は比較的簡単にやれると思ひますが、先般国鉄運賃のときにもお伺いしましたが、国鉄、私鉄、こういう運輸の賃率は、その後、賃率決定の方法について何か検討になったことがあるでしょうか。

○岡本政府委員 公共料金全般についてでございますが、この運賃とか料金の改定をする必要があるかどうかという基本的な考え方につきましては、やはり能率的な経営をやつておりました、その能率的な経営を前提として、適正な原価あるいは適正な利潤をカバーするに足りる運賃なり料金なりでなければいけない、かように考えております。運輸省といつたしましては、こういう考え方のもとにおきまして、現在の運賃料金というものが適正な原価なり適正な利潤を含んでおるかどうかというところを検討するにつかしましては、おおよそ電力料金の算定方式を参考といたしまして原価計算をいたすことにしております。

○肥田委員 それだけでいいですか。私が聞いているのは、それだけじゃなしに、賃率を決定するというものについて

は、いろいろな複雑な条件がある、こういう話も先般聞きました。ですから、賃率を決定する際に、高いとか安いとか、いやだとかこうだとかというふうな論議をしなくても、すばつとわかるような方法というものの検討は、新たにされておるかおらないか、こういう意味です。国鉄運賃の賃率の決定のときにも、いわゆる賃率決定の基礎資料ということはお聞きしました。ところが、あれをもつてざざりざざしたもの値段をきめるように、この賃率が正しいという結論にはなりかねるいろいろな要素がそこに入ってくる、こういうことであつたし、私もその通り思つておる。ですから、今賃率を改定する際に、よく国鉄でも私鉄でも同じことを言つておられます。これは都市交通、いわゆる東京都大阪も申請を出すことを、大阪も市会が決定いたしました。戦前と比べるとどうだとか、こうだとか、こういう比率対照ということが訴える方法というものは、これは単純ではあるけれども、決定的な理由になりがたい面がある。賃率という問題を、公共料金の賃率というものは、いわゆる公共性を含めた性質のものではないか、実際に独立採算企業は、企業として健全に運営されていかなければならぬ、こういう鉄監局長のお答えの中にもあるように、そういうものを含めたものの基礎的賃率というものは幾らだという数字が出れば、きわめて審議はしやすい。先ほども山口委員なんかから審議会の話が出ておりましたが、審議会の内容は、実際にはわからない。審議会通过ってきたんだからまあいいのだから、審議

会は尊重するんだ、こういう通念だけで処理をしてきたという時代は、もうこれからは適用しないと思うのです。物事が出るたびに本質的なものをきわめて、そのきわめたものの中から、これは妥当であろう、とこれはまあまあ仕方がないだろうという結論に大体落ちついてくる、こういう傾向にあると思う。ですから、そういう点を明らかにしてもう必要があるのじゃないかということを私は言っておるわけなのです。

○岡本政府委員　ただいまの御質問は私よく了解いたしかねるのでございしますが、つまり御質問の趣旨は、何か一般しろうとに簡明率直にわかる、判断の基準になるようなルールがないかどううかというお尋ねでございませうでしょうか。

○肥田委員 それは全く反対なのです。一般に簡単にわかりやすいといえれば、戦前これだけだったものが今はこれだけですから、もつと上げてもらわなければいけませんという、この理屈が一番簡単だと思うのです。ところが、これでは通用しないじゃないですかと私は言っている。そうでしょう、戦前たとえ七銭しておった賃率が、今日でまだ十二、三円です。これでは物価の倍率が三百倍、五百倍というふうになっているときにあまり安過ぎるという、これは一番人口に膾炙しやすい、説明しやすい理由なんです。ところがそれでは理由にはならぬじやありませんかということを私は言っている。もつとほかに一般にもわからせ、それから検討する際にも専門家でなくとも大体わかり得るような、そういう賃率の算定方式というものを考えるべ

きではないか、こういうことを私はこの前から言つておったわけなんです。

○岡本政府委員 先ほどお答えいたしました通りでございますして、やはり適正な報酬を含めての適正な原価を償っているかどうかということが判断の基準になるべきものと考えます。そこでやはり個々の事業につきまして原価計算をやってみないと、それが償ってあるかどうかということがわからぬわけでございます。ですから、個々に一々計算してみる必要はあると思います。

原価計算の方式は、先ほど申し上げましたように、電力料金の算定方式に範疇をとりましてやることにいたしました。おりますが、基本的な原則を申し上げますと、運賃というものは誠実かつ能率的な経営のもとにおける適正な原価に適切な利潤を加えて算出された総括原価

に基づいて算定する。こういうふうな考え方に基本を置きまして、原価の計算期間はどうであるとか総括原価はどうだとか、営業費はどうであるとか、そのうち人件費はこういうふうに算出する。修繕費は、普通修繕費はどうだ、取り替え修繕費はどうだ、特別修繕費はどうだ、こういうふうにして全部原価に当たってみるわけでございます。そして、はたして現在の運賃料金というものでこういった適正な原価というものをカバリーできるとかということが判断の基礎になるように考えております。

○肥田委員　そうすると、私鉄の健全なる経営というものの、独立採算ということの線と、その中に含まれておるところの重要なものの一つとして私ら考えるのはやはり人件費だと思いますが、この人件費についての比率というものの

はどういうふうにお考えなんでしょう。

○岡本政府委員 人件費というのは実績を参考にいたしております。比率というふうな御質問でございますが、つまり鉄道事業なら鉄道事業というものにおいて標準的な人件費というものがいかにあるべきかということがまず理論的に解明されて、その標準人件費までは見るが、それ以上のものは実績として支出されておっても原価計算に算入しない、こういうことをやってお

るかどうかというお尋ねだと思えますが、そういうことはやっておりません。これはあくまで経営の責任者に誠実かつ能率的な経営をしておるということを信頼をいたしまして、その実績を尊重してやっておる建前でございます。

○肥田委員　そういう条件の中ではこういうことが実際に出てきますね。企業には確かにいい企業と悪い企業とあります。ですから、悪い企業の中では、いわゆる公共性のある交通事業維持のために、賃金があるので犠牲にされているというような面が、当然生じてきます。それから企業内容のいいものは賃金をそう犠牲にしないでやっていたいける、こういう条件がある。昔は御承知のように補助政策というものがありましたから、何とかなるけれども、今日ではほとんど補助というものは問題にならない。そうなつてくると、そういう企業内容の悪いものについての人件費というものが犠牲にされておるような場合には、その賃率というものはどういうようにお考えでしょうか。

○岡本政府委員　人件費が犠牲にされ

ておるかどうかということでございませうけれども、あるいは実際問題として

そういうことはあるかもしれないが、これはあくまで労働組合と経営者との団体交渉できまってくるのでございまして、その建前を尊重いたしましたして、その経営の実態的な内容についてまで監督官庁として干渉するということはどうかというふうに考えておりまして、かりに想像あるいは推定の上でそういうことがわかるような場合がありましても、そういった場合におい

て別に干渉はいたしておりません。
○肥田委員 それから私鉄の業務監督をやられることについて少し伺いましておきたいのですが、個々の名ざしは要りませんけれども、いわゆる線路状態だとか車両状態だとか、直接乗客輸送というものに影響がある、そういう

点について、最近の監査の内容を少し知らしていただきたいと思います。

○岡本政府委員 保安監査は定例的にやっておりますが、現在具体的な会社についての監査の報告書を手元に持ち合わせておりませんので、後ほど資料として提出していただきたいと存じます。全般的に申しますと、やはり線路の保守を中心としたします修繕が必ずしも十分でないというふうに報告によつて聞いております。

○肥田委員 一つの線路の問題を取り上げて、国鉄と民間の鉄道の場合、おそらく設備の投資の面で三倍も四倍も違うのじゃないかと思ひます。それは私鉄企業の一歩弱点である。と同時に、その交通の絶対量の問題もこれはあると思ひますけれども、いづれにしても線路状態というものもあまりよくないということもわかります。それか

ら車両の問題ですが、車両の問題も、実際に何とかかんとか輸送をしておる

という範圍と、實際に危険ではないかという状態の車両、これはいろいろと車両の種類がたくさんありますから、われわれも感じることもあるのですが、そういう意味で、車両、線路の保安監査の状態というものについてぜひ一つ知らしていただきたいと思ひます。

それからこれは本質的な問題ですけれども、實際には私らがよく言うところ

ろの、こういういろんな施設その他の問題も含めて、最近の経営の方式といえますか、これは私は私鉄が例外だといふのじゃなく、国鉄も同じ方式をとろうとしておるといふ意味を含めて言っておるのですけれども、自己資本でやるべき性質のものとそうでないもの

のとの区別がきわめてあいまいである、こういうことを感じるのです。実際に監督的な立場にある運輸省としてどう考えておられるのでしょうか。

○岡本政府委員　普通の企業なり事業というものは仰せのように生産し販売するものが非常に売れる、そのために設備拡張をしなければならぬということになりますと、あるいは増資あるいは借入金の調達というもので資金を調達いたしまして設備を拡張し、製品の増加をはかっていくというのが建前でございます。しかしながら、その販売する製品そのものがペイしない限りにおいては幾ら設備を拡張いたしまして、あるいは増資あるいは借入金のためにはそれぞれ配当なりあるいは利息を支払わなければなりませんから、そういうった原資が出て参りません。そこで鉄軌等におきまして、運送給付と

いか。国鉄の範囲と形態というものが大きい小さいかという問題はあっても、実際に地域的に利用者の感情、気持そういうものでこの区別がどうされておるかということ是非常にむずかしい。そういう点から考えると、補助政策というものは戦前と同じように復活するべき性質のものである。そうすると極端に企業内容の困難なものはもう少し立ち直す条件が出てくるだろう。こういうことも考えます。これは非常にむずかしい問題でありますので、私は、そういうものが実際にこの運輸行

政の中で確立されないと、将来起きにくるところの交通機関の質率の問題について、そのたびごとにいろいろな問題が起きてくるのではないか、こういうことをあわせて申し上げておきたいと思うのです。

私として、なお質問したいこともありますがすけれども、太田委員から関連質問があるので、太田委員の方に少し譲りたいと思います。

○太田委員 関連をしてお尋ねをいたしますが、原価計算の問題です。岡本さんどうなんです。原価計算というのはあくまでも標準でしよう。原価計算によつて適正な賃率が出るというところ

は、先ほどお金の御説明を聞いていてもどうもうなずけず。一応のめどだ。従つてそれに對しては、將來の交通事情であるとか、あるいは經濟の盛衰の問題であるとか、あるいはその他の諸原因がなかなか長期にわたつては組み込めないと思う。ですから、原価計算によつて出ます實率が三円になったり、四円になったり、五円になったり、あるいは六円近くなつたりするでしょう。おしなべて、それを平均する

と、現在の大手を中心としたら、大手はどれくらい賃率が妥当であるか、中小の場合の中はどれくらいであるかという、そのめどは出ておりますか。

○岡本政府委員 個人情報の見解を申し上げますと、やはりわが国の運賃制度に基本的な影響を持っておりますのは、陸上機関としては国鉄の運賃であらうと思ひます。そこで純粋な原価計算からたとえばキロ当たり賃率が四円なら四円と出ましても、国鉄と競争関係にあるということになれば、おのずからその影響を受けざるを得ないだらうと考えております。事実またそうなっております。そういうことで、必ずしも原価計算で出たもののそのものが、賃率に反映しておるといふことは言えないと思ひます。また反面、利用者の負担能力ということも考えなければならぬ問題であらうかと存じます。たとえば、現在東京都におきましては、御承知のように地下鉄が盛んに建設されつつございますが、しかし、この場合に原価を償う運賃ということになりますと、これは非常に高額なものになります。現在の運賃体系とは、およそかけ離れたものになるのでございます。極端に申し上げますと、建設費のために借り入れた資金に対する利息が、収入の全部を充てましても払えない、こういう状態が出て参つておるのでございます。そこで、そういう場合にはある程度国の補助というようなことでカバーしていきまないと、今の運賃体系とかけ離れたものは、どうして実施の可能性はないわけでございます。そういう点は当然考えなければならぬかと思ひます。

○太田委員 なるほど、なかなか原価計算というものはむずかしいものですね。そうしますと、別な意味でお尋ねしますが、キロ当たり収入にいたしまして、今大手の平均はどれくらいになっておりますか。

○岡本政府委員 一キロ当たりの旅客収入を一日平均で見ますと、これは各社で非常にまちまちでございます。十万円あがっているものもございまして、あるいは十七万円くらいあがっているものもございまして、あるいは二万円、三万円というのもございまして。非常に多種多様でございます。

○太田委員 中小私鉄をお尋ねいたします。日本の中小私鉄というのは、あの荒廃した施設で、相当無理な経営をしている。人件費もそう高くない、設備もよくない、回数も少ない。こういうところは、それではおおよそどれくらいになっておりますか。

○岡本政府委員 それは、ほとんど一万円を割っているところが多いかと思ひます。

○太田委員 そこで、キロ当たり収入が一万円から十七万円という、この大きな幅を持つて私鉄を、今原価計算で適正賃率をはき出すというところとは、それは一つの科学的な方法です。否定するわけはございませぬけれども、それがめどになるような気がする。しかも立地条件というものが大きな条件変化の原因でありまして、国鉄と競争関係があるとかいろいろな関係であるいは非常に費用がかかるという場合には、それも見込まなければならぬということになると、おそらく個々に銘柄ごとに全部計算しなければならぬというような事態が出てくるの

じゃないかという気がします。ですからこれは大体どれくらいあったらよいとするかというところは、大づかみに、腹づもりというものをしなければならぬ。そういうのがするわけです。それはあなたの方にあるでしょう。あるから、これは割合長くない期間に適合の判断ができると思うのですが、そこでこの収入並びに支出のめどになるもの、収入はそれくらいである、それに対して支出が大きいから収入というものが小さくなつてくるので、運賃値上げをする必要が出てくるでしょう。ですからキロ当たりの支出の内容というものも、克服に、科学的に検討しなければならぬが、それはどうですか。あなたの方では中小がどうで、大手はどうかということはわかつているでしょうね。

○岡本政府委員 大手がどうの、中小の私鉄がどうのというところは、概念的にはわれわれとしては考えるべきじゃなくて、やはり運賃改定の申請が出て参りましたら、あくまで原価計算は個々別々に、当該の事業会社ごとに行なうものでございまして、もちろん適正な支出原価というものはどうあるべきかということも、一々克明に検討していくわけでありまして。

○簡牛委員長 しばらく休憩いたします。

午後零時二十分休憩

○簡牛委員長 午後零時二十六分開議

○簡牛委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午後一時より再開することにして、しばらく休憩いたします。

午後零時二十七分休憩

○簡牛委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午後一時五十一分開議

○簡牛委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○岡本政府委員 それでは引き続きまして先ほど原価計算の話から運賃の適正額というのとはなかなかないもの、だという感じを持ったのであります。が、その中で大手並びに中小私鉄のキロ当たりの平均収入というのを概略お示しになりました、最低一万円以下から十何万円に至るまである、こういうお話であつたのであります。しかし何万というのとは実は例外的なものじゃないかと私は思ふのです。少々内容豊かなトップ企業といへども、四、五万円をもつて平均とするのではないだらうかと思ふのです。四、五万円のキロ当たり収入で、約九割をキロ当たりの支出とみなしているのが業界の常識だと思ふのです。一割くらいしか利益がないというところが今までの長い間の常識として伝わっている。ですから原価計算をやってみても、どういふふうに積算をいたしてみても、適正な運賃というのとはなかなかないものじゃないかという気がするのであります。しかしこの輸送の施設というものは付近の経済とかあるいは利用の頻度に応じて伸びていかなければならぬから、何でもレールが敷いてあればいいというわけじゃないと思ふ。従つてあなた

のところはレールが細いから支出が少ない。従つて収入の方もこれくらいだというふうな逆算をされては輸送施設の改善なんというところは思いも寄ります。公共性の伸長がない、こう考へるのです。だから、原価計算といふことはいいことのようにありますが、けれども、一つさらにこれを現状に合うようになさいますと、これくらいの賃率ならば将来いかなる情勢にも応じられるという前向きな賃率というものを御設定になつて、それを天下に示されて理解を得られるという努力が、運輸省としては要るんじゃないかと思ふのです。先ほどから肥田委員の質問に對してお答えになりました岡本政府委員並びに次官のお話では、なかなか運賃はむずかしいということでありまして、一つ具体的に何を求めたいか。今後資金が相当必要だといふのが運賃値上げの重大な支柱になっておりますが、この資金の調達はどういう方法でやれといふふうには大体御指導になつていらつしやるのですか、次官から……。

○有馬政府委員 まず自己資金といひましては増資、それから借入金、それから一般金融の方法といたしましては開発銀行から借りることをある程度あつせんをいたしておりますと同時に、その他会社の自力をもつて市中銀行から借り入れておる、こういう状況でございます。

○太田委員 増資、借入金の話はごくあたりまえの話ですから、可もなく不可もない話ですが、開発銀行から借りられるという道を開くことは、これは相当希望を持つてよろしいのですか。

○岡本政府委員 実は開発銀行の融資対象に私鉄の整備増強資金を入れてくれということはかねてから折衝しておりましたけれども、なかなか困難でございまして、昨今ようやくこの道が一部開けたのでございます。それはすでに御承知のように、大都市における地下鉄の建設に関連いたしまして、私鉄の乗り入れ工事が始まっておりまして、この乗り入れ工事に関する限り開発銀行の融資対象にしよう、こういうことになりました。すでに一昨年から融資を見ております。実績は昨年がたしか全部で八億程度であつたかと記憶いたしておりますが、これは年々増額されるものとわれわれは期待いたしております。

○太田委員 非常にいいお話でありまして、そういう方向に運輸省として努力をされ、あるいはまた私鉄の経営者としても努力をするのが本筋だと思つております。今まで市中銀行から借りたり、増資だ、社債だというふうなことでやっておりますけれども、増資は自己資本ですから恒久性があります。ところが社債などは歩どまりと申しますか、これがますます悪化して参りました。この金融硬直の時代に間に合ひしない。では一般市中銀行はどうだといへば、今のあなたたちの内閣の方が、あなたたちと言つて語弊があるかもしれませんが、非常に引き締まりになりまして、貸さないぞ貸さないぞというときに、十四社の平均を見まして、たしか八十億ぐらいの設備拡張に要する資本だということになれば、とてものこと増資ないしは借入金などはできない、こういうことです。それを運賃によってやれんということになれ

ば、キロ当たり五円やそれらの経費では済まない、こういうことになりますから、運賃値上げもほどほどにして、もつと経営の根本的なあり方というものを改正される必要があると思つて、従つて今の開発銀行の融資が昨年度八億であつたといふことはまことに朗報だと思つておりますが、八億では九牛の一毛です。地下鉄の乗り入れ資金というふうなわけなことを言わないで、なぜ建設、拡張、改良工事にそういうものを充当するようにしないのか。大體そのワケを何年度かにおいて何百億とかきめて、ちやうど電力事業と同じような扱いをするのが公共性を伸張させることだと思つて、それをしなければ、もうかるところはサービスをよくするが、もうからないところはますますボロボロ電車や汽車を走らせるといふことになる。だから開発銀行がうんと力を入れて、政府がその気になればやれるのですから、大いに融資のワケを広げ、対象を多くすることが必要だと思つて、その決意が運輸省にありますか。

○有馬政府委員 先ほど鉄監局長からお答え申した通りでございますが、根本的に運輸省といたしましては開発銀行の融資を今後とも多くしていただくように各方面に当たつても参つておりますし、将来ともその道を開くために努力していく方針でございます。

○太田委員 方針として非常にけっこうです。岡本局長、これはあなたの方は大蔵省、政府関係筋に大いに圧力をかけるというよりは、正々堂々と説き伏せて、今八億というが、あと百億ぐらいの程度までこのワケを広げるように一日も早くしていただければなら

何とか開銀融資というのが目鼻がついて、それが私鉄の公共性の伸長なり資金の安定度を増すということになると思つて、あなたも長いことやつていられしやうが、開銀というものはなかなかむずかしい、簡単にいかぬから、昨年度八億出たからしばらくはつておいて、その次のことだなんて腹の中で考へておつては、これは失望であります。御決意、お見通しはどうですか。

○岡本政府委員 お答えする前に、私の記憶が間違つておりました。昨年度は十三億円でございました。八億円は間違つておりました。三十六年度、本年度は二十九億五千万円の融資を開発銀行に押し進めたいと思つております。この歩どまりが幾らになりますかわかりませんが、先ほど申し上げましたように増額されることは期待していただければよろしいかと存じます。この開発銀行の融資対象に加えてもらひましたのは、実は個人的なことを申し上げて失礼でございますけれども、私の決意をおただしになりましたので、申し上げることを許していただきたいのでござ

責任を持つて融資する。こういう方向へぜひ持っていきたい決意でございます。

○太田委員 非常にけっこうな御回答をいただきました。前途明るくなつて参りました。早く局長、大臣になつて下さいよ。(笑聲)

そういうことで、そこから発展をしてさらに一つお尋ねをするのですが、同じような交通機関におきましても公営企業というのがあります。国鉄を除きまして地方公営企業などにおきましては民営企業を凌駕したりあるいは競争関係にありますけれども、この地方公営企業というものは、御承知の通りその融資団体として公営企業金融公庫というのでございまして、そしてそれで足りないものは一般起債をもつて充当する、こういう資金の裏づけがあります。それで公営企業法の第三条でございまして、基本的な原則というものは経済性の伸張と同時に、公共性の確立というのを二つの目的として明らかにしておるわけなんです。この公共性の目的をやるためには、その資本は単なる資本主義社会の資本じゃない、ちよつと違ふのです。社会主義的な資本が要するということなんです。こういうことがうたつてあり、その制度が確立されております。しかも税制に

質を取りながらも、赤字だ赤字だといふのは公益性の伸長によるところの不経済路線というものを相当持つておるがゆゑの結論だと思つております。してみれば私鉄企業においても私企業においても同じことでありまして、公共性というものを無視したならばあなたの方の免許にはならないのだから、公共性を伸長しようとするれば、経済性だけにしがみついておるわけにはいかぬ。だから経済性はほどほどにして、公共性、公共性はほどほどにとりなさいよというの、これは今あなたの方の御指導の精神と私は理解しておりますけれども、そうするならば、一般の地方公営企業と民営企業とが格段の差別待遇をされておるといふことは、この際においてはいかげんなものであるかと思つて、御見解のほどはどんなものでございましょうか。

○岡本政府委員 確かに仰せの通りであるかと思つております。御承知のように、戦前地方鉄道、いわゆる私鉄に対する政府の助成保護政策は相当見るべきものがあつたと思つてございまして、つまり建設につきましては、大体十年を目安といたしまして、一本立ちができない間は建設利子を補給してやると、こういう制度が長く続いたわけでございます。あるいは建設して十年たつても相変わらず欠損が出るというふうな会社に対しては、赤字を国庫で補てんしてやる、こういう制度も長く続いたことは御承知の通りでございます。あるいは税制面におきまして、鉄道用地は免税にする、こういう恩典も付与しておつたわけでございます。相対私鉄の保護育成政策という面におきましては、今日よりはるかに

進んだものがあつたことは事実でございます。それが戦後非常に後退いたしました。特に占領軍の政策的な指導もあつたかと存じますけれども、非常に後退いたしました。現状のような姿になつて参つたことは、われわれもいたしましては非常に遺憾に存じております。現在地方鉄道軌道整備法というものがございまして、その実質的な発動の状態というものは御存じのようにきわめて貧弱でございまして、いやしくも国家が相当の保護育成をしておるというところは遠いものがございます。大へん残念でございまして、現状はかくのごときでございまして、われわれといたしましては何か、戦前には及びもつきませんけれども、もっと政策的な手を打っていくべきであらうかというところは痛感いたしております。私の考えでは、現在の補助金制度というものを拡大するということは、相当問題があるかと思ひます。で、やはり主要眼目といたしましては税制面、それから金融面、融資の面、この両者をもつて徹底的な方策をとりまして、保護育成の実をあげていくべきではないか、かように考へてゐるわけでございます。

○太田委員 全くいい意見ですね。ここまで意見が一致してきますと、その問題がないような気がするのだが、次官、これも実際に今局長のおっしゃるところの格段の措置というの、これは組織的な面として十分運輸省として措置をされる必要だと思つてゐる。これはさうなことで、運賃の値上げといふようなことで当面することとを糊塗しつつ、逐年行政を行なうな

んといふことは、まことにもつてりつぱとは言えなくとも思ふのです。運賃上げは世人が全部本能的にきらつてゐるのですから、本能的にきらつてゐるの増税、運賃上げ、公共料金の引き上げ、ないしはその税負担なんといふのは、全部やめようといふのが元来政府の方針でもあつたのです。方針としてあることはそれはあるのだが、さて具体的にとなると、さあいろいろ経費をまかなうだけのものがないから、独立採算の建前から上げなければならぬ。こういうことが地方公営企業に現われておるのです。地方公営企業は必ずしも交通だけではありません。上下水道、あるいはガス電気、あるいは病院などに至るまで、いろいろのものを上げなければならぬ、あるいは何かさらに長期低利の融資をしてくれといふような、こういう動きが出てゐるのです。私企業はそれ以上ひどいものだと思いますが、それを無理に押さえて、今までの制度をそのままにしておいて、その中であなたの才覚でやりなさい、それで金融がでないから金融機関に信用がないからだといふことでほつておかれれば、腐朽したところの施設のもとに不安定な営業をしなければならぬ、国民に対して相済まないことになりまうから、これは抜本的な対策というものを確立してほしいと思つてゐる。今の税制面、金融面においてこれを強力に推進することを目的として、運輸省が決意をされれば、私鉄の方は弱腰なりといへども、あとからついていくだらうと思つてゐる。どうも私鉄の経営者といふものは、政府の言うことになつてつくとか、こかにかたき討ちをされるかもしれな

いから、御無理ごもつてもでございます。す、よろしくお願いいたしますと言つて、そしてその人たちはあつてどこへはけ口を見つかるかといへば、低賃金と高運賃といふことになるわけですね。運賃上げをせよ、従業員の労働条件はとめておいたり、こういうことになつたのです。労賃といふのは運賃を上げるのと同じやうな同時、運賃といふものはやはり世人が納得できるといふ運賃でなくちゃならぬ、こういう点は私も痛感します。そしてぜひとも税制の面で、国税、地方税にわたる特段の措置といふのは同じやうにされる必要がある。国鉄も決して固定資産税が全免されておるとは思ひませんけれども、大体においてあつていふやうなある程度見合つた、均衡のとれた税制制度といふものをこの際確立をしてほしい。あなたの方が将来の運賃値上げと下さらなければ、将来の運賃値上げといふものに対してあなたたちは拒否することができなくなりますよ。これを私は特に指摘しておきたいと思つてゐる。そこで関連でございますから、最後に一つお尋ねしますが、独禁法との関係でございますけれども、今私鉄が地方におきましてそれぞれ困つておるものは、どんなに世の中の景気がよくても困りますのは、やはり私鉄の収益率が低いという点に問題があるのです。それは企業が小規模だといふ点に非常な不安がある。これをこの際統合し、あるいは併合いたしまして、大企業に小企業が入つたつていいじゃないですか。これはいいのだと思ひますが、そういう御奨励の仕方は独禁法との関係もあつてできないでしようか。あるいはそういうことを御研究になつたことがございませうか。

○岡本政府委員 会社の合併、特に今御指摘の大企業が小企業を吸収、合併することにつきましては、積極的に行政指導をしたことはございせん。ただ、申請として出て参りました場合には、経営の強化という観点、あるいは経営の合理化という観点から非常に好ましいことでございまして、なるべくすみやかに認可するという方針で審議を進めておりました。これに対して反対であるとか、そういうことは全然ございせん。御指摘の独占禁止法の関係でこのことが拒否されたという実例も、私は聞いておりません。

○太田委員 従つて今のお話ですと、これは独禁法上の制約はないから、企業合同は差しかえない、大企業が小交通機関を併合することは差しかえない、こういう御見解でございませうか。

○岡本政府委員 独占禁止法の制約はないとは申しません。もちろん独占禁止法による許可が必要でございますけれども、公正取引委員会の方から、そのことについて公正取引の思想に反するといふことで拒否されたことはないといふことではございませう。運輸省といたしましては、もちろんお示しのやうに、多くの場合これが経営合理化であり、あるいは経営の強化に役立つといふことで、積極的に、肯定的にこれを認めておるわけでありませう。

○簡牛委員長 次会は来たる十七日火曜日午前十時より開会することといたします。

なお、理事会は来たる十六日月曜日午前十時三十分より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時三十分散会