

第四十三回 参議院運輸委員会會議録第十三号

昭和三十三年三月二十六日(火曜日)

午前十四時四十五分開会

委員の異動

三月二十二日
江藤 智君 補欠選任
小西 英雄君

三月二十三日

小西 英雄君 補欠選任
江藤 智君

出席者は左の通り。

委員長 金丸 富夫君
理事 天埜 良吉君
谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
岡 三郎君

委員

江藤 智君
野上 進君
平島 敏夫君
村松 久義君
相澤 重明君
小酒井義男君
浅井 亨君
加賀山之雄君
中村 正雄君

衆議院議員

修正案提出者 細田 吉蔵君
國務大臣 綾部健太郎君

政府委員

運輸政務次官 大石 武一君
運輸大臣官房長 廣瀬 眞一君
運輸省航空局長 今井 榮文君

運輸省船員局長 若狹 得治君
運輸省鉄道 監督局長 岡本 悟君
事務局側 常任委員 吉田善次郎君
会専門員

説明員

日本国 十河 信二君
鉄道總裁 大石 重成君
日本国 道常務理事 中畑 三郎君
道新幹線總局 局長

本日の會議に付した案件

○日本航空株式會社法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○運輸事情等に関する調査(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(金丸富夫君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

日本航空株式會社法の一部を改正する法律案を議題として、提案理由の説明を聴取いたします。綾部運輸大臣。

○國務大臣(綾部健太郎君) ただいま議題となりました日本航空株式會社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。

昭和二十八年八月、日本航空株式會社法の施行により、同年十月、日本航空株式會社が発足して以来、十年にわたりますが、この間における同社の発展はまことに目ざましく、中でも國際路線網は、年とともに拡充され、昨年十月

には待望の南回り歐洲線の開設を見、名実ともに日本を代表する航空會社として、世界の航空界に確固たる地位を占めるに至つております。

しかしながら、近時における國際間の競争は、大型ジェット旅客機の導入とともに急速に激化し、各國航空企業は赤字は大幅に増大する傾向にありますが、わが日本航空株式會社もまたその例に漏れず、同社の今後における路線の維持伸張には、多大の困難が予想される状況にあります。

このような段階におきまして、多数の職員を管理し、内外にわたる重要な業務の全般にわたつて強力な統括を行なつていくためには、同社の首脳陣の強化が強く要請されておりますので、現行法を改正いたしまして、所要の措置をとることとした次第であります。

その内容の概要を申し上げますと、まず、會長制を新たに設けることといたしました。

現状におきましては、社長以下の首脳陣は、會社事務の繁忙化とともに当面の業務に忙殺されざるを得ない状況でありますので、特に取締役會を主宰して最高経営方針の決定をリードし、内外にわたる重要な業務を強力に遂行し得る識見の高い人材を會長として置き、最高首脳陣の強化をはかることが必要であります。

次に、取締役の増員について申し上げます。

日本航空株式會社の發展と國際競争

の激化に伴い、同社の経営がますます複雑、困難の度を加えて参りましたことは、さきに申し上げたとおりであります。このような事態に対処するとともに、近く予想されます日本航空整備株式會社との合併に備えて、現行の取締役の定員十五名を會長を含めて三名増加しまして、十八名とすることにいたしました。

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。

○委員長(金丸富夫君) 本案に対する質疑並びに補足説明は後日に譲ります。

○委員長(金丸富夫君) 次に、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず、補足説明を聴取いたします。

○政府委員(若狹得治君) 船舶職員法の一部を改正する法律案の提案について補足説明をいたしたいと思います。

この改正案は、電波法の一部を改正する法律案に対応いたしまして、船舶通信士の法定乗組員数を國際水準の線まで低減すること、並びに乙種船舶通信士と丙種船舶通信士の免許年令を當分の間現在の二十才から十八才に引き下げようとする、二つの内容を持つてゐるのでございます。

改正の第一点の法定乗組員数の減少という点につきまして、さらに御説明

申し上げますと、現行法では、三千トン以上の旅客船並びに五千五百トンを超え、かつこの種の非旅客船、すなわち貨物船及び漁船等の船舶無線電信局を電波法上第一種局といたしまして、一日二十四時間の運用義務が規定せられておりますために、船舶職員法は、これに対応いたしまして、船舶通信士の法定の定員を、三千トン以上の旅客船及び遠洋及び近海の五千五百トン以上の非旅客船につきましては、三名と現在規定いたしておるわけでございます。

改正法律案では、電波法の改正法律案に対応いたしまして、國際航海の旅客定員二百五十人をこえる旅客船のみを三名とし、非旅客船については一名としたものでございます。こういうふうにした理由は、現行の規定が、太平洋戦争時代に船舶通信士の法定定員を増員した体制を、戦後十八年の今日まで踏襲いたしてきておりますために、國際条約からも、また外航船舶の實際の状況から見ても、また外航船舶の水準をはるかに上回つておりますために、海運企業の國際競争力強化の重要な一環でありますところの乗組員の合理化を実施する上において、非常な障害となつております。また、一面におきまして、通信機械の発達が非常に急速に進んで参りましたので、最近では、多数の人員を擁しないでも、十分な通信疎通ができるというような情勢になつておるといふこと。しかも、船舶通信士の需給状況が、最近の陸上産業のいんしんのために、非常に逼迫状況を

示しておるといふこととござい
ますので、船舶の安全航行に支障のな
い範囲におきまして、船舶通信士の法
定乗組員を外国並みに改める必要が
あるからでございます。しかしなが
ら、一挙に船舶通信士の法定乗組員を
一名に削減いたしますと、無線通信が一
定の時間帯に集中いたしますと、現在
の海岸局の能力では、船舶通信の疎通
が円滑を欠くおそれが出て参りますの
で、三年間を限りまして、新造船を除
く現在の船舶につきましては、経過措
置として、暫定的に二名の定員を規定
をいたしておるわけでございます。

また、改正の第二点は、現行海上船
舶通信士の船舶職員としての免許年令
は満二十才ということになっておりま
すけれども、最近の、先ほど申し上げ
ましたような異常な需給の逼迫の状況
から見まして、高等学校を卒業して資
格を持つておる者につきましては、直
ちに船舶職員として勤務させようとい
う態勢をとることが必要でございま
すので、これを十八才まで引き下げる
ので、この「当分の間」というふうに限定い
たしておりますのは、この年令引き下
げの問題は、船舶通信士のみならず、
他の職種についても同様な問題がござ
いますので、そういう根本的な問題を
解決するまでの間、さしあたり最も需
給の逼迫いたしております船舶通信
士につきましてこの年令の引き下げを
行なうというものでございまして、
以上、簡単にございしますが、説明を
申し上げます。

○委員長(金丸富夫君) 次に、本案は、
衆議院において修正せられまして、修
正回付せられたのでありますが、修正
点の説明を衆議院からしていただくこ
とになって、今、細田先生をお呼びい
たしておりますので、この点について
の説明を後刻に譲りまして、質疑に入
りたいと思ひます。

○相澤重明君 質疑に入る前に、いい
ですか、政務次官も出席をしておるわ
けですが、今の衆議院で修正議決をし
てきたものを政府は認めて、いわゆる
衆議院議員の提案者をお呼びして御意
見を聞く、こういう考えであるが、一
体、この参議院の運輸委員会に今政府
が提案をしあるいは補足をしておるこ
とをやつていく、そういう考えでござ
るのか、それとも、他院で——いわゆ
る参議院から見れば他院であるところ
の衆議院が修正議決したものを提案と
して今後進めていくのか、これは基本
的な問題であるから、運輸省の態度を
聞いておきたい。どちらであるか。つ
まり、衆議院でもって修正議決をされ
たから、そのことについて、本院とし
ても、政府の当初の提案というものは
あつたけれども、とにかく衆議院が修
正をしてきたものを基本に進めていこ
うという考えなのか。それとも、いや
それはもう、政府提案というものは原
案であるから、あくまでもその原案に
基づいて審議をする。したがつて、衆
議院の修正は、衆議院の段階において
の修正だから、その意見を聞くだけ
だ、こういう考えなのか。これは大
石政務次官に聞いておきたい。その答
えのいかんによつては、これは審議し
ない。

○政府委員(大石武一君) われわれ運
輸省は、これはいわゆる行政府でござ
います。したがつて、こういうい
ろいろなこの法案の改正の点について
は、われわれの希望する面を国会にお
願ひして参りますが、あくまでも、国
会が立法府でございまして、法律は
国会の御意思に従うだけでございます
。したがつて、われわれは、衆
議院に先に提案いたしました、衆議院
において議決を賜りましたものは、
その御方針に従つてわれわれはその御
審議を賜るだけでございます。した
が、いま、参議院でまた御審議を賜
りまして、参議院で十分参議院の御
趣旨によつて御審議をいただきます
、こう申しておるのであります。

○相澤重明君 端的に言つて、もちろ
ん、衆議院、参議院、それぞれ独立し
ておる現行憲法下において、われわれ
は独立した審議権を持つてゐること
は、もう当然なんです。しかしなが
ら、少なくとも国会法に基づいてわれ
われは審議をするのだけれども、衆議
院におけるこの院の意思というものを
われわれが考えた場合に、政府提案と
いうもののあり方というものの、院の取
扱いのあり方というものの、これはや
はり私は現在の政治の中では重要な問
題だと思ふ。したがつて、それはいわ
ゆる委員長、理事の打合せの中で打ち
合わせをして、その方針をきめて提案
をされるのも一つの方法であらうけれ
ども、私も私としては、その提案のあ
り方いかんによつては、これはやはり
政治の中における国会運営であるか
ら、そのことを無視して国会運営とい
ふものはない、こう考えておるわけ
です。そういう点について、やはり根
本的な方針というものを聞いておかない
という、審議というものはから回り
してしまふということになると思ひま
す。いわば、私も私ども社会党としては、
衆議院の段階においても、条件はつけ

ているけれども、ついに残念ながら反
対せざるを得なかつたのであります。
しかも、その衆議院において多数党で
あるところの与党自民党が、いわゆる
議決をして持つてきたものである。国
会としては、衆議院の議決はいわゆる
修正議決、今委員長の申されたとお
り。そういうことであるから、そうい
う意思をお互いに話し合ひながら私は
この法律案の審議というものはすべき
であると思ふのです。そうでないとい
うと、単に運輸省が提案をしておるか
ら、あるいは参議院が先ほど申し上げ
たような立場であるからというだけで
は、やはり今の政治情勢の中ではむず
かしいのではないかと。結局、審議とい
うものは相当長引くだろうということ
は言えるわけですね。そうすると、先ほ
ど委員長が質疑に入る前にせつかく希
望されたけれども、そのことはなかなか
か私はむずかしいということを思うの
で、実は質疑をしたわけなんです。そ
ういふ点において、今政務次官から、
参議院のいわゆる審議に対するまあ十
分な誠意というものは認められたけれ
ども、やはり提案の仕方いかんによる
と、私はやはり先ほど申し上げたよう
な根本的な問題に触れられてくるの
じゃないかと思ふ。こういう点で、こ
の点については、あとでひとついま一
度私としては委員長、理事の打合せで
十分方針というものを明らかにしても
らう。今私も私ども社会党の理事がい
ないけれども、いずれ追つて参りますか
ら、したがつて、そういう点を明らか
にしてみたい、われわれは質疑
はうんとあるわけですね。とても、二日
や三日で上げるといふことも、上がるは
ずはない。そういう意味で、方針さえ

はつきりすれば、これはわれわれ審議
は速いわけです。そういう点を私は委
員長に希望しておきます。委員長の御
答弁をいただきます。

○委員長(金丸富夫君) よくわかりま
した。

ところで、ただいまこの法案は衆議
院において修正せられて回付せられた
のでありますが、今この修正点に対
しての説明を承りたいと思ひますか
ら……

○相澤重明君 今私の要望に対しての
委員長の答へは、よくわかりましたと
いうことですが、私の言つたことがよ
くわかつたから、そういうことをやる
ということですね。ただわかりました
じゃ、わからぬ。

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめ
て。

○委員長(金丸富夫君) 速記をつけ
て。

○委員長(金丸富夫君) 速記をつけ
て。

○衆議院議員(細田吉蔵君) 私は衆議
院の細田吉蔵でございます。

船舶職員法の一部を改正する法律案
に対しまして修正案を提出いたしまし
た者として、修正案の理由を
御説明申し上げます。

まず初めに、修正の案文でございま
すが、これは朗読を省略させていただきます
まして、内容を御説明申し上げます
と思ひます。

内容は二点ございまして、第一点
は、この一部改正法案の附則の第二項
でございまして、第二項に「この法律
の施行の際現に存する船舶について
は、三云々」ということがございまして、
これは裏返して申しますと、今後「法
律の施行の際」以後に新造される船舶に

はつきりすれば、これはわれわれ審議
は速いわけです。そういう点を私は委
員長に希望しておきます。委員長の御
答弁をいただきます。

○委員長(金丸富夫君) よくわかりま
した。

○相澤重明君 今私の要望に対しての
委員長の答へは、よくわかりましたと
いうことですが、私の言つたことがよ
くわかつたから、そういうことをやる
ということですね。ただわかりました
じゃ、わからぬ。

ついではこの経過規定が適用されることになっておられないのが原案でござい
ます。この経過規定に対して、新造船につ
いても第二項を適用いたそうという意
味で、「この法律の施行の際現に存す
る船舶については、」一部を削ると
いうのが第一点でございします。在来の
船舶のほかに、新造船についてもこれ
を適用するというのが第一点でござい
します。

第二点は、同じく附則第二項に「こ
の法律の施行の日から起算して三年間
は、」とございしますのを、「四年間」とい
うふうに改めようとするものでござい
まして、この二点でございします。

これに伴いまして、見出しの「経済
規定」とございしますのを、これは「し
ろ、」と改めまして、適用の特例とい
うふうに改めたほうがより適切であ
ると考えましたので、見出しを改める
ことにいたしましたのであります。しか
し、中身といたしましては、前に申し
上げました二点でございします。

この二点につきまして修正いたそう
といたしております理由は、この法律
の改正は、経過規定自体がそうでござ
いますように、通信士の雇用の状態も
ございしますし、またオート・アラ
ムの状況その他もございしますし、で
きるだけ、各般の情勢から考えまし
て、急速な変化を避けるべきである、
このように私も考えたのであります。

結果、三年間というよりは、四年にし
て、そうした種々の情勢が、少し
でも、急速な変化によるいろいろな混
乱あるいは支障が少なくなるというよ
うに考えたのでございします。なお、新

造船につきましても、直ちにこの経過
規定の考え方を、新造船は除外する、
新造船は初めから一人ということにつ
いては、私も若干の問題点がある
う、このように考えまして、在来船と
同じように、やはり四年間新造船につ
いても適用の特例を考へることが実情
に合ひ、これは各般の事情を勘案した
結果、このようにすることが適当だ
と、必要である、こう考えた次第で
ございします。

はなはだ簡単でございします。修
正案を提出いたしました者として、以
上内容並びに趣旨を御説明申し上げた
わけでございします。

○委員長(金丸富夫君) ちよつと速記
をとめて。
○委員長(金丸富夫君) 速記を始め
て。

○相澤重明君 船舶職員法改正案につ
いてお尋ねをするわけであります。特
に衆議院からわざわざ細田議員の御
出席をいただいた修正案に対する御説
明をいただいたことに敬意を表してお
きたいと思ひます。

そこで、ただいま衆議院の議決の御
説明をいただいたわけでありましたが、
二、三の点をひとつ御質問したいと思
ひます。

この衆議院における修正の御意思
は、基本的な考え方としては政府提案
の方針にあるようでありまして、た
だ、あまりせつかに、急速にこの法
律の改正を行なうとするならば、か
えって混乱が起るのではないか。む
しろ、また同時に、新造船等の問題に
対しても、足りない点を補足をする特
例という形で、問題を合せて修正議決

をされた、こういうふうに承つておる
わけでありまして。そこで、なぜそれ
はそういう急速な変化というものはあ
るいは混乱を起すというようにお考え
になったのか、こういう点について、
一つの例ならば、いわゆる船舶職員の
国際水準というものを政府が言われて
おるし、また衆議院の段階の御審議の
際にもお話があったと思うのですが、
国際水準ということが単に物とかある
いは定員とかいうだけにお考えになつ
ておるのか、それとも、そういうもの
と同時に、やはり船舶職員に対すると
ころの人的な、これらの実際に重要
な国際社会の中でわが日本国民として
の立場が尊重されるという立場におい
てのいわゆる船舶職員が待遇を受ける
ということが出来るか、こういうこと
をお考えになっておると私は思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 船員の待遇
の外国との比較の問題につきましては
は、生活の様式も異なりまして、また
賃金の建て方その他、非常に各国とも
それぞれ事情によりまして違つた様
相を示しておりますので、これを簡単
に、表面的な数字のみをもつて、待遇
がいい悪いというふうな比較をするこ
とは適正ではないと考えます。けれど
も、端的に、われわれのところの現在
集まつております資料等によつて比較
いたしますと、アメリカの船舶職員の
給与というものは非常に高い水準に
ございまして、日本の約四倍程度の賃金

水準にあると考えられるようござい
ます。それから一番日本と同じような
条件で戦後急速に船腹拡充をして参り
ましたノルウェーの船舶職員の給与
それから日本の船舶職員の給与とい
うものを比較してみますと、個人的な
人当たりの賃金は、ノルウェーのほう
が、ごく大ざっぱに見まして、約五〇
程度高いようございします。しかし
ながら、お説のように、ノルウェーは
非常に少ない人数で船舶運航を行なつ
ておりますので、一船当たりの船員費
全体といたしましては、大体日本程度
の船員費を支払つておるといふよう
な状況になっております。

現在問題になっております通信士の
給料等の比較につきましては調査いた
しましたものを御披露いたしますと、外
国では、この通信士の給料については、
いろいろな段階がございまして、これ
も一がい比較することは困難でござ
いますけれども、通信士の資格という
もの、あるいは船内における位置づけ
というものは、非常に低いものが多い
ような状況でございまして、日本で
は、すべてが船舶職員ということでは
ない、一般の部員とは区別された待遇を
いたしておるわけがございまして、現在
では、船舶の中における地位といふもの
は、一等航海士と通信長、あるいは一
等機関士と通信長といふものは同じ給
料をもらひ、それから二等航海士と二
等通信士、三等航海士と三等通信士と
いうような序列になっておるわけであ
ります。船の中には、その下にたぐさ
んの部員といふものがあるわけござ
います。ところが、外国では、部員か
ら非常に高給をばんでおるところの士
官といふようなもので、いろいろな

段階がございします。その比較は簡
単にできませんけれども、一船当たり
の給料の比較ということになりますれ
ば、当然、日本は三名乗り組んでお
りますので、外国よりもはるかに高い給
料を支払つておるといふような状況で
ございします。

○相澤重明君 今の局長の説明です
と、結局、日本人は外国人よりも給料
はあまり高くなくてもよろしい、安
くてもよいという説明にしか今聞こ
えないわけですね。ということ、第一に
言われたことは、船舶職員の待遇につ
いて、生活条件が違ふとか、賃金体系
が違ふから比較するのは適当でない
という説明をされておるわけですね。こ
れは、今のような話をされるという
と、日本人といふものは、やっぱり国際
的に見た場合に、まだ十二才であるとか
十才であるという考え方を政府自身が
持つておる、こういうことにはかな
らぬと私は思ふ。そんなことなら、こ
の法律を提案しないほうがよい。私も
は、少なくとも、国際社会の中へ日本
が復帰をして、そして同じような立
場、同じようにひとつ仲よくして
いって、しかも国際競争力、貿易等の
促進をはかるというものが、この船舶
を新造したり、あるいは造船量をふや
したりといふ私は趣旨だと思ふ。した
がつて、いかにいい船をたくさん作
つても、それを操縦する人が真剣にや
つぱりなつてもならなければ、あるい
は外国とそら変りなないよう待遇が
よくなければ、私はその人の励みにな
らぬと思ふのです。

第一、私は聞いておきたいのは、今
のような、生活条件が違ふというなら

ば、それでは日本の外航船舶の人たちは、どのくらい日本に住んで、どのくらい外国におられるのか、船の中にどのくらいおられるのか、ひとつ済まぬけれども、三千トン以上のトン数の隻数をあげて説明してもらいましょう。それから審議しましょう。今のようないわゆる船舶職員の待遇について、生活条件が違つか、賃金体系が違ふなどという点だけで、その中心を流れていくような説明を受けたのでは、私は、少なくとも日本の働く人たちの立場に立つてこの問題を考えた場合に、とてもそれでは賛成ができない。ということとは、私も何回も諸外国を回っています。そうして常に思うことは、日本の出先におけるいわゆる外務省の人たちやあるいはまた日本の船舶の重要な責任を負っている人たちがどう待遇されているだろうか、どう国際社会の中で迎えられるだろうかということを中心にする一人です。ですから、私も、外国の外務省においても、単に外務省の役人だけでなく、各省の役人も、できればその国にふさわしいいわゆる在外公館の人々も置きたいし、あるいは日本の船舶に乗り組んでおられる人々にも、外国と比較してみれば、ほんとうに日本人の人はいい人だとお話をしてもらうような、そういう取引をできる立場というものをやっぱり常に私も考えておるわけではあります。

それについて、今の政府の提案、船舶局長の提案を聞いておると、どうもその点がすっきりしない。そこで、第一に、今申し上げたようなトン数による隻数、それにいわゆる外国と日本におけるところの生活の日数、それをひとつ知らして下さい。

○政府委員(若狭得治君) 私は、生活様式が違ふということ、単なる形式上の比較ということとは必ずしもいえないことは申し上げたけれども、これは現在の賃金水準が決してこのままではよいというものを申し上げておるわけではございませんで、ただ、具体的な問題といたしまして、たとえばイギリス、アメリカ等におきましては、終身雇用制度をとっておりませんので、そういうことで、表面上の賃金というものと、日本の表面上の賃金というものを比較するということは妥当ではない。たとえば雇用制度の問題について見ますと、日本では予備員給といふものがございます。船からおりまして、会社との雇用契約が切れない、その間雇用を確保している、そういう経費が余分にくついついて回つておるわけでございます。したがって、乗船中の給与だけで比較するのは必ずしも適当ではないということをお願い申し上げたわけでございます。決して現在の給与で十分であるということをお願い申し上げたわけではございません。また現在、現在の海上労働の実態からいいたしまして、一昨年船舶の定員に關する労働組合と船主との間の協定を労働組合側の主張によつて撤廃をいたしまして、定員の合理化によつて給与のベースを上げていくという努力を現在労使間において行なつておるわけでございます。先ほどノルウェーの例を引いて申し上げましたけれども、一人当たりの給与は相当違いますけれども、一船全体としての給与の総支出額は日本とあまり異ならないということをお願い申し上げたけれども、これは定

員をもつと労使双方の協力によつて合理化することによつて給与を改善する、待遇を改善する必要があるということをお願いしたわけでございます。そういう方向につきまして労使とも現在努力をいたしておりますので、この船舶通関士の問題も、そういう観点からわれわれは提案いたしておるような状況でございます。

なお、現在の日本の船舶で、乗組員の日本にいる期間はどの程度という問題でございますけれども、これは、法律によりまして、約一カ月程度の有給休暇の期間日本に在るだけでございます。もちろん、その間、外航船舶については、数回日本に帰つて参ります。停泊中家族に会うというような期間でございますけれども、これは最近の荷役の状況から見ても、だんだん短縮されているというふうな状況でございます。そういう点につきましては、非常に従来と異なつて、最近の社会風潮から見ても、船員になる人が非常に少なくなつていく状況でございます。この船員の給与の改善、待遇の改善という問題につきましては、真剣に取り組んで参らなければならぬと考えているわけでございます。

○相澤重明君 私、質問の趣旨に答えていない、その一部を答えただけで、私は、三千トン以上、それから外航船舶の隻数、それによるところの日本と外国との、いわゆる船員諸君が泊まる数、そういうものを説明をしろと、こう言つておられるのです。

○政府委員(若狭得治君) ただいまの御要求の資料につきましては、手元に詳細がございますので、後刻お届けいたします。

○相澤重明君 それでは、端的に、いま一つ聞いてみましょう。現在の旅客船で三千トン以上の船は何隻ありますか。

○政府委員(若狭得治君) 三千トン以上の旅客船の隻数は、資料を採しておりますけれども、私の記憶では七隻というふうなことであります。

○相澤重明君 そのうちで、今七千隻という御答弁ですが、そのうち遠洋と近海に分けて下さい。分けると何隻ですか。

○政府委員(若狭得治君) ただいま資料に基づいて御説明申し上げますが、先ほど七隻と申し上げましたが、これは三千トン以上の沿海の船舶でございます。そのほかに近海が旅客船員二百五十名未満が一隻、それから遠洋の二百五十名未満が一隻、それから遠洋、近海の船舶で二百五十名以上が九隻でございます。

○相澤重明君 そりしますと、近海は十一隻ということですか。

○政府委員(若狭得治君) 近海以上の旅客船は十一隻でございます。

○相澤重明君 そのうちで、先ほどの遠洋のいわゆる国際航路に従事するものが七千隻、そうですか。

○政府委員(若狭得治君) 七隻でございます。

○相澤重明君 七隻、七隻のうち、内訳を会社別に説明をして下さい。どの会社が何隻。

○政府委員(若狭得治君) 今手元に資料がございませんけれども、遠洋の船舶の旅客船の大部分は大阪商船の移民船でございます。

○相澤重明君 そりすると、政府の提

案をしようとする趣旨は、今のお話ですと、三千トン以上の遠洋船七隻、そのおもなるものは大阪商船の移民船ということですね。ほかに何かありますか。いまだ説明を十分してもらいたいと思つておるのですが、今回のこの船舶職員法の改正について、私が先ほど申し上げたように、外国と日本との船舶職員の待遇、労働条件、そういうものについて十分であるから、私は質問を実はしておるのである、それが今の七隻は大阪商船の移民船であるという等の説明だけしかつけられなかったのですか、そんなことだけですか、ほかにはありませんか。

○政府委員(若狭得治君) 今回の改正は、この旅客船については、国際条約に合わせまして、多少従来とは様式を異にいたしておりますけれども、大体旅客船につきましては、従来どおり三直制をとりまして、三名の定員を乗せるということをお考えをしております。一番問題になりますのは、貨物船でございます。貨物船が、従来五千五百トン以上の船舶につきましては三名の乗組みでございましたものを、今度の改正によりまして国際条約と同様に一名にしようということでございます。

○相澤重明君 今、岡委員が見えたから、いまちょっと進めてから相談していただきたいと思います。今の国際航路に対する、特に遠洋航路の七隻の話はわかりました。そこで、局長が説明されたように、特にその中心は、非旅客船、いわゆる貨物船等の問題を触れられたわけでありまして、私はやはり、遠洋にせよ、近海にせよ、いわゆる船舶職員の待遇というものが實際問

題としてよくなっていかなければ、これはもう単に政府の言う合理化という名前は、働く者の数を少なくして、く、それからいわれる給与条件、賃金条件というものをできるだけ上げたくない、こういうような趣旨がこの法律の中に見られる。まさに悪法というべきだといふことが言えるわけですが、そういう観念からすれば、そこで、そうではないだろうと思ふからこそ、一生懸命に内容を御説明いただこうと、こゝろを切ったわけですが、先ほどの、たとえば遠洋の三千トン以上の大阪商船の移民船の話が出ましたから、移民船のたとえ一航路は、どのぐらいの日数がかかって、どのぐらいの経費がかかるのか。先ほどのお話のように、アメリカなりノルウェーの場合と比較してみても、向こうは人数が少ない、だから人数が少ないから給料が高いのだ、日本は人数が多いから、給料が低くても、全般的に経費から見れば変わりはない、こういう説明をされているわけですが、ひとつ移民船の話をして下さい。比較してみたいと思ひます。

○政府委員(若狭得治君) 移民船につきましては、多数の乗客が乗っておりまして、その乗客からの通信の需要も非常に多いわけでありまして、これは減らすというふうなことはわれわれ考へておられないわけでございます。従来どおり法律をいたしまして三名の乗組員を期待いたしておるわけですが、また実情におきまして、四名程度の通信士を現在乗組ませて航海いたしておるわけでございます。したがいて、これは船の安全という面よりも、むしろ、そういう面もござい

ますけれども、乗客の利便のために船舶無線局を運用しているという度合いが非常に多いわけでございますので、その点につきましてはこの法律は何も触れておられないわけでございます。○相澤重明君 そうですね、今の局長の答弁ですと、大阪商船の移民船については、乗客も多からあまり赤字にはなっていないと、こういうふうに理解していいのです。だから、この通信士の問題についても、三名を確保しておることであるし、場合によれば四名も乗組ませるといふことであつて、この大阪商船の移民船についてはもうかつておると、こういうふうな答弁と聞いていいですか。

○政府委員(若狭得治君) 航路全体としての収支というところは全然別問題でございまして、これは御承知のように、移民船の運航というものは、計画どおり移民が出て参りませんものですか、そういう点で非常な空席がございまして、移民船に乗るお客の率というものは最近二六%程度まで下がつておるといふような状況でございますので、とうてい収支が相償わないような状況でございます。しかし、この問題等は、その収支の問題と、それから船舶の安全、乗客の利便というものは全然別問題でございまして、われわれとしては、その移民船についてこういう面の合理化をしていただこうといふようなことは考へておるわけでございます。

○相澤重明君 そうですね、今度はいよいよ本質に入るわけですが、貨物船の場合に特に合理化を進めなきゃならぬと、こういう五千五百トン以上の特に貨物船についてはどうするか、五千

五百トン未満の貨物船についてはどうするかという問題に触れてくると思ふ。そういう問題について、いま少し説明をして下さい。

○政府委員(若狭得治君) 国際条約は、国際航海に従事する千六百トン以上の船舶はすべて一名の通信士を乗船させるといふことになっておるわけでございます。わが国におきましては、昭和十九年以來、船舶職員法の改正によりまして、三名の通信士を乗組ませるといふことになっておりました。また、昭和二十六年には電波法ができて、五千五百トン以上の船舶につきましては、船舶職員法の三名の定員を置きまして、二十四時間船舶局を運用するといふ規定ができたわけでございます。それから、千六百トン以上につきましては十六時間船舶局を運用する、千六百トン以下は八時間というやうな規定が電波法にできたわけでございます。そういう体制が今日まで踏襲されてきたわけでございます。

具体的に数字的に申し上げますと、現在ある船舶についての隻数を申し上げますと、五千五百トン以上の貨物船につきましては五百八十七隻が現在あるわけでございますが、これはすべて今度の法律改正によりまして三名の定員が一名になるということになるわけでございます。それから千六百トン以上五千五百トン未満は三百九十五隻ございまして、これが一名になる。現在二名でございまして、これが一名になる。一名になるといふことでございまして、いすれもこれは国際条約に合わせまして、われわれとしては国際水準並みといふことを考へて、こういう改正をいたしましたわけでございます。また現に

外国の日本に参ります船舶をいろいろ長い間にわたつて調査をいたしましたけれども、いすれも定員は一名で現在のところやつておるやうな状況でございます。

○相澤重明君 たいへん、条文だとか、あるいはそういう合理化の問題では、国際条約、国際条約といふことを言われているんですが、国際条約を尊重するんだったら、まず第一にILO八十七号条約を無条件批准すべき日本の私は立場であつてしかるべきだと思ふ。四の五の言つて理屈をつけて、関係法律を改悪しなければ国際条約の批准をしないといふ今の池田内閣、それはやはり運輸省も一連の関係があるわけですから、だから、国際条約なんていうことだけを強調したつて、そんなものは中身がよくならなければ何にも意味がない。私どもの言ひは、国際条約といふものは、少なくとも大多数の國の人たちがこれならばいいといふことで結ばれているんだから、そういうことに合わせるのには賛成なんです。決して反対をしては行かぬわけですが、喜んで賛成をするわけですが、けれども、先ほどから質疑をしておるのには、どうも国際条約の名による船舶職員法の改正といふものは、むしろ改悪になつていくんじゃないか、こういう点を心配するから私は質疑をしてい

んで、今のお話の、たとえば貨物船の中で五千五百トン以上のものは、今三人の通信士が今度一人になる、千六百トン以下のものは、二人のものになる、こういう説明ですが、ね。ところが、国際水準に合わせると言ふんだけれども、これらの隻数に対して、施設といふものはどうなつてお

るか。つまり、この中では、先ほど衆議院の細田議員からも説明のあつたやうに、やはりそれだけの施設、機械の設備といふものが伴わなければ、そう簡単にできるものじゃない、これが一つ。

二つ目には、先ほどいわれる無線の話が出ましたが、その受信の設備といふものは、やはり国内的にもそれは完成をしなければ混乱を起こすことははっきりするわけですが、だからこそ、衆議院では、そういう点を配慮されて修正議決をしていくわけなんです。今の局長の答弁を聞いてみると、国際条約、国際条約といふ説明が盛んに出るんだが、そういう点についてはどう把握しているのか、私は船舶局長に聞いておきたい。一体今の設備、この非客船の無線に対する設備、それと国内の設備はどうなつておるのか、このところをちよつと説明をしていただきたい。

○政府委員(若狭得治君) 船舶の無線局の定員の減少に伴う設備としてはまず考へられるものは、オート・アラームでございますけれども、これは先ほど御説明いたしましたように、船舶局は二十四時間運用し、二十四時間その無線局で外国のいろいろな通信を聴守する義務があるわけでございます。しかし、これは三十年前に人命安全条約ができて、オート・アラームを設置したものにございまして、その間の聴守義務を免れることができるという規定ができたわけでございます。それによつて、外国はオート・アラームを船に取りつけまして、現在貨物船につきまして、先ほど申し上げましたやうに、一名の通信士で八時間の間船舶

局を運用いたしましたいろいろな通信をやっている。それから、その運用時間が終わった後は、オート・アラームによって貨物船等の遭難した場合の SOS の受信を行なっているわけでございます。この性能が一体十分信頼できるかどうかという問題につきましては、前々国会におきまして当委員会でも何回か審議された問題でございます。その後、郵政省におきましても、実地に乗りいたしましたして、外国航路まで行って、その状況を検査しているというふうな

それからもう一つは、先ほど細田さんが御説明になりましたとおり、海岸局の設備の拡充の必要があるわけでございます。現在は、通信は二十四時間に適当に配分されて日本の海岸無線局に入っているのでございます。これが一名になった場合は、一定の時間帯に通信が輻湊するわけでございます。し

たがいて、それを受け入れるだけの海岸線を増設する必要があるわけでございます。これはなかなか一挙に参りませんので、われわれは、電電公社等と連絡いたしまして、一応三年間ということで、その間に整備していたが、きまして、日本船が多少増加いたしましたも、この通信疎通に障害がないようにはしていただくということで、連絡いたしておたわけでございます。そういう点についての問題があるわけでございます。

それからもう一つは、最近の通信機器の発達という面に先ほだちよつと触れましたけれども、自動受信機というものができてまして、通信士がそばについていなくても自動的に受信できるような装置ができておきます。それらを現に船につけているものもございます。それから、気象の天気図というものをそのまま模写して受信できるという装置もできておきます。そういうものも今後できるだけ船に取りつけていたきたい。それから、たくさんつけるようになると、コストも安くなるとでしよう。また技術的にもとりつばなものができるだろうし、そういうことを助長するために、現在の定員をそのまま縛りつけておくということとは必ずしも適当な考え方でないのではないかということでございます。

○相澤澤明君　今の説明の中に出てきましたが、今参議院においても、電波法の改正が通信委員会にかけられている。この関係は非常に大きいと思う。今の局長の説明ですと、電電公社との関係で、それらの施設については三年間で完成させていきたいということが言われたが、どのくらいの予算で、ど

のくらしいの自動設備というものができ
るのですか、電電公社と話し合ってい
るといふことですから、説明して下さい
い。

○政府委員(若狹得治君) 電電公社ではいろいろ具体的に計画を立ててお考えになつてゐるようでございますけれども、それを正式に決定するには、この法律が確定した後でなければはつきりした計画が立たないだろうと考えてゐるわけであります。もちろん、現在いろいろ検討しておられますので、もし必要があれば、電電公社からお聞き取り願ひたいと思います。

○相澤重明君　今の私の聞いていることに對する答へは、抽象論議ですよ。法律案が通らなければ計画ができないということ、どうして法律が通るか。ですから、私は、本院の同じ常任委員会の中の通信委員会で、今電波法の改正を審議しているわけです。われわれはこの船舶職員法の改正と非常に重要な密接な関係があるということを十分承知している。しかし、今の局長のような答弁では、これはとてもじゃないけれども、私ども審議できない。それは衆議院のさっきの修正議決をした趣旨からいっても、この内容につい

て明らかにならぬわけです。そうすると、これは委員長に私から申し上げるのは、結局は逓信委員会との合同審議をしなければ、今のような説明では、これはとてもじゃないけれどわれわれの納得するわけにいかない。そうすると、まあ来月の幾日になるか、合同委員会を逓信委員会と一緒にやるということにならなければ、これはできない。

それからいま一つは、私が先ほど御

質問を申し上げたのは、たとえば貨物船の中の五千五百トン以上のものが五百八十隻とかいう隻数を話しになんまり、あるいは千六百トン以上のものが三百九十五隻ですか、そういうものの中、具体的にこの人数を減らしてもできるのだと、たとえば先ほどの自動受信機等の問題も、そういうものはどのくらいの隻数がどういうふうにできているのかと、こういうふうに質問をしておるのです。だから、それについて御答弁というものはまた具体的にないわけですね。その具体的なことをひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(若狹得治君) 自動受信機等の設備がなければ現在の三名が一名にできないということを申したわけではございませんで、現在の船舶局の事務量というものを詳細に調査いたしました結果、大体公衆通信につきましては一日四・五というような平均数値が出ております。それからなお、それ以外の気象電報の送受、あるいは航行警報の送受というよりなこまかいいろいろな仕事を十分調査いたしまして、その結果、一名の乗組員でこれを十分処理できる事務量であるというようにわれわれは考えたわけでございます。

○相澤重明君　どうも中心の点のお答えをいただけないので残念なんですけどね。そういう答えをしておる限り、いつまでも質疑は続きます。それから、今の説明をいただいたのですが、今局長の言うように、たとえば八時間執務をすればよろしいと、あとは海難問題についてSOS等の発信を受信した場合には、それを聴守する義務があるだけであって、八時間の執務態勢というものに対する今回の法改正という

ものをやろうとしておる。そうすると、それ以外のものは、実際に耳があつても聞く必要がなければ、口があつても答える必要はないと、こういうよりなことをやらせようとしてゐるわけです。これはまことに残念なことだと、それは一人ではそういうことになつて、今八時間勤務制といふものについて、今の八時間勤務制といふものに対する考え方というものは、どうしてそういうふうになるのか。それは、いわゆる設備がよくなる、施設ができて、そうしてやはり、たとえは、先ほどの自動受信機の話も出たけれど

も、それができなくても、対外国船との比較において、日本は決して負けてはいないと、こういう説明をしているわけです。その内容を見れば、今言った船舶通信士が、二十四時間の中で、たとえば睡眠時間を若干とつても、二十時間としても、八時間というものとはにかく執務の義務がある。そのほかには、SOSが来なければ、その間というものはもう聞く義務はないと、言う義務もないと、こういうことになるわけであります。そういうことでしゅう、局長、それはどうなんです。

○政府委員(若狭得治君) 義務ということが適当かどうかわかりませんけれども、事務量としては八時間の勤務で十分処理できるというように考えておるわけでございます。もちろん、先ほど申し上げましたように、船舶通信士の仕事といたしましては、気象通報の送受、航行警報の受信といういろいろな問題が公衆通信以外にあるわけでございます。また現実には、船舶通信士はいろいろな外国放送をキャッチいたしましたして、それによって船内の文

化活動を行なつておるといふような仕事も現実にはあるわけでございませう。しかし、それは最低限を規定しようという法律の問題ではわれわれはないと考へております。したがつて、實際問題としては、労使間においてそういう問題は協議によつて処理されていくべき問題で、法律問題といひましては、どうしても船舶の航行安全上必要な通信をこの八時間のうちに処理できるかどうかといふことについてわれわれ検討した結果、そういう点については問題はなかつたといふふうに考へたわけでございませう。

○相澤重明君　ですから、問題がないといふのは、船舶通信士の生理条件といふか、人体条件といふか、そういうようなもので私どもはやはり科学的に調査をされて今説明をされておると思ふのです。おると思ふが、私はそういうことを先ほど端的に申し上げたように、一人にしても、今申し上げた一日二十時間以上の勤務の中で、八時間だけは今の義務はあるけれども、あとはもう実際の事務上の義務といふものはないのです。この説明を聞いておると。そして、特にあるといへば、SOSのそういう場合に、これは国際航法上必要であるからやらなければならぬ、こういうことを言われておると私は思ふのです。こういう点については、私は非常に問題があるのではないかと。むしろそういう点については、運輸委員会はいわゆる専門委員会というわけにはいかぬと思ふのです。通信委員会の中における電波法改正の問題についてはやはり十分な意見を聞かなければ、私はこの問題はなかなかこれだといふわけには今のような御答弁

ではいかぬと思ふ。そこで、先ほど申し上げたように、それは二十八日にすのから来月にするのか知らぬけれども、私は今のような説明だけではなかなか納得できないので、通信委員会と合同審議といふものを私はやはりやらないと、船舶職員法の改正といふのは、実は通信士の問題が出ておるだけに、定員を削減するといふ問題が出ておるだけに、私はやはり重要な課題になるのじゃないか、こう思ふのです。この点については、少しく委員長、理事のほうでもやはり御相談を願ひたい。私としては、合同審議でなければとてもできぬ。さもないければ、当委員会に關係者を呼んで説明を聞くといふことになるわけですが、それはそれとして委員長、理事にひとつ預けておきますが、そこで先ほどの質問に移るわけですが、先ほど局長の説明をされたのは、外国の場合は日本と違つて終身雇用制度といふようなものがない、しかも、日本の船舶員は、有給休暇一カ月といふものがある、内地にも上陸ができる、あるいは、その他航海の都合によつては、臨時に上陸もできて、家族との慰安もできる、こういうような説明をされておる。だから、日本は非常にいい。けれども、私はそう思つていない。日本の船舶職員が外国の船舶職員と比較をして、そうして待遇条件なり労働条件がいいと思つていない。思つていないから、単に国際条約といふ名前によつて、いわゆる条件を落とされていくといふことは、私は賛成できないのです。そういう意味で、先ほど申し上げたのは、国内と国外にどのくらいとどまつておつて、一航路どのくらいの日数なのか、それでその人

たちの給与といふものはどのくらいであるのか、こういう具体的な事例といふものを説明を願ひたい、こう言つたわけですが、この点については、今手元に資料がないようですから、あとで資料の提出をお願いしたいと思います。資料の提出をしていただいて、それによつて私は質問を進めていきたい、こう思ふのです。

それから、その次にひとつ聞きたいのは、国鉄の船舶局長も来ておるようですから、總裁もおるし、運輸省との關係もありまうから……。そこで、今の船舶局長の提案をしておる趣旨について、この法律と同時に、国鉄の青函連絡船を初めとしてのいわゆる連絡船、国鉄のいわゆる船舶といふものについて、同じような考へで適用する、こういうことであるのかどうか、この点をひとつ国鉄のほうから御答弁願ひたい。それから、運輸省のほうからもその説明をいただきたい。

ただけれども、私としてはできればあとでこれは国鉄の船舶局長にそういう点をやはり聞いておかなきゃならぬと思ふんです。そういう意味で、そのことはあとでひとつ委員長、理事のほうで、いつごろ私の質問をやらしていただけるのか、これもまた打ち合わせしてもらひたいと思ふんです。

○政府委員(大石武一君)　先ほどお答え申し上げましたように、連絡船は別に、三名乗せなきやならぬとか、数字にしろ、そういうことは今までないんです。規定は、ですが、やはり現実には、いろいろな仕事も多いし、たくさんの人を預つておられますので、今までの制度が安全であると思へておるような、やはり三名を乗せておるわけでございませう。しかし、今後は、この法律が改正されました、外航船舶も一名でよろしいといふことになりました。でも、連絡船につきましては、今までどおり三名なら三名の通信士を乗せて、確定の上の確定の保障をして参りたいと思へておる方針であります。

○相澤重明君　政務次官の答弁は、たいへん誠意のある答弁で、いいと思ふんですが、しかし、具体的に、この法律が改正になった場合には、今申し上げた電波法の改正とともに行なわれるのでありますから、そういうことになると、電波法との關係、それから国鉄のいわゆる船舶との關係、こういうことはやはり一連の問題として私はやはり聞いておかなきゃならぬ、たださなきやならぬ問題だと思ふ。そこで、まあ十河總裁にそういうことまことを聞くといつたつて、これは無理なことではありますから――しかしほんとうは知つてもらわなきゃいけないことなん

でけれども、私としてはできればあとでこれは国鉄の船舶局長にそういう点をやはり聞いておかなきゃならぬと思ふんです。そういう意味で、そのことはあとでひとつ委員長、理事のほうで、いつごろ私の質問をやらしていただけるのか、これもまた打ち合わせしてもらひたいと思ふんです。

○説明員(十河信二君)　私よく承知いたしておりますので、はなはだ申しわけありませんが、取り調べてお答えいたします。

○相澤重明君　今回のこの船舶職員法の改正は、私が先ほど申し上げたよう

でけれども、私としてはできればあとでこれは国鉄の船舶局長にそういう点をやはり聞いておかなきゃならぬと思ふんです。そういう意味で、そのことはあとでひとつ委員長、理事のほうで、いつごろ私の質問をやらしていただけるのか、これもまた打ち合わせしてもらひたいと思ふんです。

ざいますから、おわかりだと思ひます。どうしても三名の給料を払って外国の船舶と競争すると容易でございせんので、やはり得るだけ外国船舶に対抗し得るような、日本のやはり海運界の経済的な状況をよくしてやるということが必要だと思ふ。そういうことから、三名を一名にしてもやり得るだろう、その他いろいろな機械設備にしても日本のもので十分できるだろうという観点のもとに、こういうことをお願いをしているわけでございす。したがって、三名を一名に減らしますと、十分に通信士におきましては外国の船舶と競争対抗ができるわけでございます。そうなりますと、むしろその船舶通信士の待遇も私はよく考えるのではなからうか、こういうことも考えられますので、ひとつこの法案をでき得ますならば早く御審議を賜はりまして通してやりたいということをお願ひ申し上げる次第でございます。

○相澤重明君　そうすると、次官に聞きますが、次官あれですか、あなたの今の説明のように、三名を一名にし、しかも乙種、丙種の場合、暫定措置で当面十八才に年令を引き下げる、こういうことで、むしろこの学校の卒業者に希望を持たせる、こういうことであるけれども、その場合にはこの通信士の待遇というものは外国並みになる。つまり、三名だから経費が多いんだが、三名を一名にすれば待遇もよくなる、こういうことであるから、これは先ほどノルウエーやアメリカの話があつたけれども、そういうふうに同じような待遇をしてやれる、こういうことですか。

○政府委員(大石武一君)　さつき若狭

局長が多少お氣に召さない答弁をしたのでありますが、これはひとつ、質問の鋭い相澤委員の御質問におそれなして予防線を張った答弁をしたんだ、言葉が足りなかつたと思ふのであります。確かに、できるだけ私は、三名が一名になれば今よりもっと待遇をよくすることができ、すべきであると考えております。ただし、アメリカなり、ノルウエーなり、あちらの人と同じであるかどうかというところは、これはむしろ問題だと思ひます。やはり日本には日本として、賃金のつり合ひ、バランスがございすので、待遇はよくしなければいけませんけれども、いわゆる絶対数字とかそういうものにおいてどうかということについては私も自信がありませんでなければ、必ず待遇はよくすべきであると考えております。

○相澤重明君　私は、船主協会の人たちのいろいろな陳情も受けておりますし、資料もいろいろ読ましていただいたわけですが、単に資本家側の考える合理化政策だけで政府がこの法改正をやろうとするようなことは、これはもう私としてはとてもじゃないけれども了解できない。そこで、せめて条件をよくし、希望を持たせるといふ大石政務次官の言うような言葉であるならば、具体的にやはり、船主協会の人たちが私どもに陳情している、いろいろな資料を出しておりますが、こういう問題でアメリカと日本の労働者の違いというのはどのくらい縮まるのだ、政府としてもそのためにはどのくらい助成をし、この経営合理化によってこれだけのことができるんだというようになことがなければ、これはもう実際に

条件を悪くすればするだけ、それを押しつけるだけですよ。だから、日本の労働者階級がいつまでたっても賃金引き上げの要求をしなければならぬ、やつてくれない、生活条件をよくしてくれない、というところに問題があると私は思ふんです。大石次官も、テレビを見て、あるいは外電を伝え聞いて知っていると思ふんですが、日本の池田内閣のような立場でやったら、日本の労働者階級はたまりません。フランスのドゴール大統領でさえ、見なさい、フランスの労働者が一〇％の賃上げ要求をして、政府は最初四％幾らというふうなことを言っておつたけれども、それを七％にも八％にもすると言っているじゃありませんか。ところが、なかなか日本の池田内閣はそういうことをやろうとしない。そして、しかも、そういういわゆる船主協会の人たちが、いろいろ合理化政策をしななければ国際競争に勝てないと言ふけれども、それじゃその内容はどうかといへば、今聞いてみれば、生活条件が違ふとか、賃金体系が違ふというだけの説明では、国際社会の中でなぜ日本人だけが悪い待遇を受けなければならぬのか、私はそういう点についてはどうしても納得できません。私は、外国へ行つたら外国人と同じように日本人もあつてしかるべきじゃないか。私はこの前も東南アジアに本院の代表として行つたときに、東南アジア各国を回つたときに、向こうの在外公館の諸君と話したんですけれども、日本人の給料が悪いし、そして待遇がよくないから、向こうへ行つても満足な話もできないんですよ。向こうの人たちと満足なおつき合ひができないのです

よ。そういうようなことを、特にこの航海という陸上とは全く違う海上勤務で御苦労されておるこの船舶職員に対する待遇をいよくしてやらなく、一体どうして国際競争に勝つたんでいいことをのめと云えるのだろうか。私は、人間を、国際競争でもいかに、人命安全といふことを第一に考えるならば、まずこの人たちに不慮のないことを望むと同時に、この人たちの待遇をよくしてやる、後顧の憂いの中からいっていただきたい、こう思うのです。ところが、今度の場合、通信士の場合、募集してもなかなか応募者がいない。しかも、政務次官の言うには、学校卒業して二十才まで、現行法でいくと二年間のブランクがある。これじゃせっかくの技術を身につけた者を遊ばして気の毒じゃないか。私はそういうじゃないと思ふのです。そういう考へ方じゃなくて、学校を卒業したならば、その人たちが早く一人前になるように養成をすべきであるし、本人にも、自信を持って、希望を持ってやっぱり船舶通信士としての任務を遂行してもらふような立場を作つてやるべきだと思ふのです。十八才の者は、学校卒業した者は、直ちに船に乗り込んで一人ですべてが処理できるなんていうことを考えることが間違ひだと思ふのです。やはり経験といふものは、私はいくら科学的な社会の中でも、人間の経験の多いといふことは、これはあると思ふのです。そういうことを考へていけば、やつぱりできるだけそういうことを、私どもが国際社会の中でも決して恥ずかしい立場というも

のを作つてやる、人間を完成させるというところが大事なところじゃないか。ですから、むしろ条件を低下をさせるなんていうことは、文明社会の中ではいよく逆コースなんです。これはもつとよくしていくというのがある、いは十八才といふのは、むしろ私は二十才なり二十一才なりまでは、お互いに生活も何も心配はない、そして技術をつける、りっぱな技術を作るといふことが必要だと思ふのです。そういうことを考へていけば、私どもとしては、たとへば百歩を譲つて、その学校卒業者の人をつかひ直ちに任務に就いてもらふといふことはけつこうなことだけれども、それは単にその人が十八才でいいんだから何でもそれでいいということじゃなくて、それだけの仕事もできるうちに、しかも生活も安定をして、生活にも心配がない、生活条件、労働条件といふものをよくしていくことがつかなければ、私は意味がないと思ふのです。そういう意味で、大石次官のあとで答弁された後段の説明はわかるけれども、二年間のブランクで遊んでおれば、結局船舶通信士になり手がなく、よそへ行つてしまふ、そういうものの考え方では、私は賛成できない。むしろ、そういうふうに二年間の、たとえば現行法で二十才になるまでも、おれたちは喜んで将来船舶通信士として一生仕事をやりたい、これだけのプライドを持つ条件を作つてやるべきだと思ふのです。そういう点で、若干これは意見の相違と言われるかもしれないが、私は、特にこの条件のきびしい海上に勤務される船舶の職員の問題であるから、この点を強く指摘しておきたいと思ふのです。そういう

ことで、現在船舶通信士の中で乙種の免許を持つておる人です、丙種の免許を持つておる人、こういう人はどれくらいおるかというのを、これは船主協会の資料でも出ておられますけれども、ひとつ政府はどういうふうな把握しておるか、その人たちの年齢構成、それから賃金条件、そういうものを御説明してもらいたいと思うのです、船舶局長どうですか。今の乙種船舶あるいは丙種船舶の通信士の免許を持つておる人で、その年齢構成と、その人たちのいわゆる待遇条件、賃金条件というものはどういうふうになっておるかということをお数字をあげて説明してもらいたいのです。

○政府委員(若狭得治君) 現在の船舶関係に乗り組んでおられます通信士の実際の数でございますけれども、甲種通信士が約千九百名、それから乙種通信士が約千三百名でございます。このほかに丙種通信士は、漁船関係とか沿岸の小さい船の通信士でございますけれども、この数は相当数に上っております。今手元に資料がございませぬけれども、相当数に上っております。今度法律改正によりまして問題になっておられますのは、甲種通信士及び乙種通信士の関係でございます、これは船舶関係でございますので、その給料を申し上げますと、労働協約によつてございまして、日本の外航船の通信士というものは、本給は五万三千円でございます。それから二等通信士は三万八千円、三等通信士は二万九千円——これは初任本給でございます。このほかに、実際に乗船いたしますれば、乗船手当、航海手当、あるいは家族手当等のいろいろな諸手当が

つくわけでございます。それから、本人につきましましては、本人の経験年数に応じまして本人本給というものがこのほかにありまして、この保障本給よりも高い場合には本人本給を適用するということになっておるわけでございます。

○委員長(金丸富夫君) ちょっと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(金丸富夫君) 速記をつけ

十三時半まで休憩いたします。十三時半から再開いたします。

午後一時五十一分開会

○委員長(金丸富夫君) 休憩前に引き続き、委員会を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○岡三郎君 前回国鉄の新幹線工事に

関連して衆議院においても問題になった近江鉄道の問題について、国鉄当局から、その間の経緯並びにその後における事情といふことが、さういった点について聴取したいと思つたので要求したわけですが、その間の事情の説明をお願いしたいと思つた。

○説明員(大石重成君) 近江鉄道と国鉄新幹線との関係につきまして御説明いたします。

ました経過いたしました。いろいろ、国鉄におきまして、新幹線の計画につきましまして調査、研究をいたしましたのでございますが、いずれの線につきましても、地元の方が、農地をたくさんつぶす、また町をつぶすことによりまして、移転家屋がたくさんできる、いろいろな観点からいたしまして、最初、滋賀県下を新幹線が通りますことにつきましまして、全面的な反対を申されたのでございます。その後、地元の方々といろいろ折衝をいたしましたところ、大体、御指摘の、近江鉄道の線路に沿ひまして——近江鉄道の用地でございますが、これが带状に鉄道用地といたしました。残つておる区間がござ

いますので、地元といたしましては、この新幹線を近江鉄道にできるだけ密着をさせまして、近江鉄道の法尻と申しますか、近江鉄道の用地を使いまして、なお不足の分は民地を提供することにいたしました。民地の被害を最小限度にして通つてくれと、さういふうなことで地元の方々とお話し合ひがついたのでございます。そこで、われわれといたしましては、できるだけ近江鉄道に新幹線が沿ひまして民地をつぶすことを少なくする、これがまた沿線の移転家屋、支障家屋その他の点から見ましても一番被害が少ないといううなことが考えられましたので、採用線路を設定いたしましたのでござ

います。さういたしましたところが、近江鉄道といたしましては、それでは自分のほうの条件があるといふことでございまして、まず第一に言つて参りましたことは、話は少し前後いたします——少し申し落としましたが、拒否いたしました。近江鉄道といたしましては、自分たちは新幹線に對して全面的に反對するわけではないのだが、自分たちの線路に乗りかかつてくるような構想が困るのであつて、数百メートル離れてくれといふ話でございます。しかしながら、この離すといふことは、地元との問題がございまして、これは私たちとしては承諾することとができませんので、どうしても近江鉄道に並行する線を強硬に申し入れたのでございまして。

ことも一番被害が少ない線であるから、この線に沿つて私たちは線路を決定したから、近江鉄道の用地を買収し、またその他踏切の改良その他につきましまして、私たちは近江鉄道と協議したいといふことを近江鉄道に申し込んだのでございまして。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、これまた全面拒否をして参つたのでございまして。さうなことで、自分たちだけが犠牲になつて線路を作られては困るというこの観点からいたしまして、全面的に協議を拒否して参りました。しかしながら、私たちといたしましては、その他に線路を移すといふことは非常に支障が大きくなりますので、鋭意近江鉄道に對しまして説得をいたしまして、この近江鉄道に並行する路線の決定を承諾してもらつたに働きかけたのでございまして。

さういたしましたところが、近江鉄道といたしましては、それでは自分のほうの条件があるといふことでございまして、まず第一に言つて参りましたことは、話は少し前後いたします——少し申し落としましたが、拒否いたしました。近江鉄道といたしましては、自分たちは新幹線に對して全面的に反對するわけではないのだが、自分たちの線路に乗りかかつてくるような構想が困るのであつて、数百メートル離れてくれといふ話でございます。しかしながら、この離すといふことは、地元との問題がございまして、これは私たちとしては承諾することとができませんので、どうしても近江鉄道に並行する線を強硬に申し入れたのでございまして。

ことも一番被害が少ない線であるから、この線に沿つて私たちは線路を決定したから、近江鉄道の用地を買収し、またその他踏切の改良その他につきましまして、私たちは近江鉄道と協議したいといふことを近江鉄道に申し込んだのでございまして。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、これまた全面拒否をして参つたのでございまして。さうなことで、自分たちだけが犠牲になつて線路を作られては困るというこの観点からいたしまして、全面的に協議を拒否して参りました。しかしながら、私たちといたしましては、その他に線路を移すといふことは非常に支障が大きくなりますので、鋭意近江鉄道に對しまして説得をいたしまして、この近江鉄道に並行する路線の決定を承諾してもらつたに働きかけたのでございまして。

さういたしましたところが、近江鉄道といたしましては、それでは自分のほうの条件があるといふことでございまして、まず第一に言つて参りましたことは、話は少し前後いたします——少し申し落としましたが、拒否いたしました。近江鉄道といたしましては、自分たちは新幹線に對して全面的に反對するわけではないのだが、自分たちの線路に乗りかかつてくるような構想が困るのであつて、数百メートル離れてくれといふ話でございます。しかしながら、この離すといふことは、地元との問題がございまして、これは私たちとしては承諾することとができませんので、どうしても近江鉄道に並行する線を強硬に申し入れたのでございまして。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、それでは自分のほうの条件があるといふことでございまして、まず第一に言つて参りましたことは、話は少し前後いたします——少し申し落としましたが、拒否いたしました。近江鉄道といたしましては、自分たちは新幹線に對して全面的に反對するわけではないのだが、自分たちの線路に乗りかかつてくるような構想が困るのであつて、数百メートル離れてくれといふ話でございます。しかしながら、この離すといふことは、地元との問題がございまして、これは私たちとしては承諾することとができませんので、どうしても近江鉄道に並行する線を強硬に申し入れたのでございまして。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、それでは自分のほうの条件があるといふことでございまして、まず第一に言つて参りましたことは、話は少し前後いたします——少し申し落としましたが、拒否いたしました。近江鉄道といたしましては、自分たちは新幹線に對して全面的に反對するわけではないのだが、自分たちの線路に乗りかかつてくるような構想が困るのであつて、数百メートル離れてくれといふ話でございます。しかしながら、この離すといふことは、地元との問題がございまして、これは私たちとしては承諾することとができませんので、どうしても近江鉄道に並行する線を強硬に申し入れたのでございまして。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、それでは自分のほうの条件があるといふことでございまして、まず第一に言つて参りましたことは、話は少し前後いたします——少し申し落としましたが、拒否いたしました。近江鉄道といたしましては、自分たちは新幹線に對して全面的に反對するわけではないのだが、自分たちの線路に乗りかかつてくるような構想が困るのであつて、数百メートル離れてくれといふ話でございます。しかしながら、この離すといふことは、地元との問題がございまして、これは私たちとしては承諾することとができませんので、どうしても近江鉄道に並行する線を強硬に申し入れたのでございまして。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、最初に条件として出して参りましたことは、近江鉄道は、さうに大きな鉄道が乗りかかつてこられたのでは、運営することができないから、全面的に買収をしてくれといふ申し入れがございました。しかしながら、この申し入れにつきましても、私たちといたしましては、聞く筋合いのものではないのでございまして、これを拒否いたしました。そして、買収はいたしません、だから並行するといふことで承諾をしていただきたいといふことを、なお執拗に近江鉄道と折衝したのであります。

さういたしましたところ、近江鉄道といたしましては、さういふ話が出て参つたのであります。その補償に二色ございまして、一つは、近江鉄道は間の構造が地平の線路でございます。畑の地区から約五十センチないし一メートルの高さの線路でございます。また、そこを並行して通ります新幹線の線路の高さは、平均いたしまして約六メートルの高さでございます。これは、六メートル以上のところもございまして、最小六メートルの高さを通るような格好に相なりますわけでございますので、近江鉄道と新幹線とのレベルの高さが、一番小さいところで五メートルないし五メートル五十の高さの差が出てくるわけでございます。さういふようなものを作りますのに對しましては、近江鉄道といたしましてはいろいろの障害がある、これに對して補償をしてもらわなければ承服できないといふことを言つて参つたのであります。その補償の項目が二項目ございまして、一

点といましては、踏切が見通しが悪くなる、その他というよりなことで、そういうような物理的の申ししますか、そういうものにつきまして二億六千万円の補償をほしい。それからまた、今までそういう平らな所を走っておりまして、ところが、そういう谷間になりまして、ほこりをおぼりましていろいろなことになると思いますので、お客さんが減ってくるということをお申しまして、この補償が、最初は一億五千万円の損害があるということをお申しまして、二億六千万円とプラス一億五千万円、合計約四億一千万円の補償をしてくれということをお申し参りました。しかし、これに對しまして、私たちがいたしましては、さういふ大きなものに対して補償するわけにいかぬということをお申し参したのでございます。さういふことを言つておつたのでございます。今度、さういふことで話がまとまらないのなら、自分たちといましては、さういふごまかい問題で議論をしておつても話がつかないから、近江鉄道を高架にしてくれ、新幹線と同じレベルにそろえてくれ、さういふことのほうが安全でもありますし、いろいろな点において地元の方もよりよい状況になりますので、並行区間を並ぶような高架にしてくれという要求が出て参つたのでございます。これにつきましては、私たちがいたしましては、一応理屈のあることでございまして、ひそかにこの高架にいたします金がどのくらいかかるかということをお算定してみたいのでございます。さういたしますと、約四億金がかかる、さういふことが——これは近江鉄道に発表

したのでございせん、私たちが事務的に、内々におきまして、高架にした場合にはどのくらい金がかかるかというところを算定をいたしましたところが、約四億金がかかる、さういふことでございまして、しかしながら、まことに近江鉄道に對しましては申しわけのないことを申すのでございまして、けれども、あの程度の鉄道だったなら何も高架にしなくてもいいのではないかと、さういふことを私たちがひそかに考えまして、この四億は少し金がかかり過ぎるので、もっと安くこの問題をおさめられないうかというところにつきまして折衝を重ねたのでございまして、さういふような高架にしてくれと言つて参りましたのが、三十五年の暮れでございまして、約一年かかりまして、この問題につきまして折衝をして参つたのでございまして、さういふいたしましたところが、先ほど申し上げました、収入減が一億五千万円、設備の増強費が二億六千万円といたしたのは、その後いろいろ調査をしてみた結果、収入減をいたしましては、先般一億五千万円と言つたけれども、これは五億余りになるといふような返事が来たのでございまして、さういふたしますと、七億数千万円の要求に四億一千万円ばかりのものが變つてきたのでございまして。しかしながら、私たちがいたしましては、あくまでさういふなことに取り合ひ気持はございまして、またその交渉の途中におきまして全面的に高架にしてくれというやうな話もありました。高架にいたしますと四億でいいのでございまして、四億以上の七億といふやうな金を出さくらないならば、高架にしてしまつたほう

が国鉄のほうとしては安上がりでいい。しかし、なお一さうこの四億を安くいくために折衝いたしまして、現状のままの姿にしてできるだけ会社の説得をするということをやつたのが、約一カ年かかりましてやりました。ところが、総額二億五千万円といふ数字におきまして会社が妥協をする様子が見えて参つたのでございまして、そこで、私たちがいたしましては、この総額二億五千万円といふことであれば、まず私たちが全面的に高架をすれば四億かかるであろうということから見ますと、相当内ワクにこれを押えたのでございまして、もちろんこれは全面高架の問題ではないということでも承知をして参りましたので、こゝでもう一つ押ししようといふ努力をしまして、まずしからば二億五千万円をあなたの方でおのみにするということになるならば、七億数千万円の補償に對しまして二億五千万円といふことのできたのだから、これをあなたの方のほうはどう解釈するかという、折衝のうちに話を持ち上がったのでございまして。さういたしましたところが、会社といましては、自分たちが最初二億六千万円設備改良その他にかかるというものが、この二億五千万円のワクにはめてみると一億五千万円になるといふことを会社のほうから申してきたのでございまして。そこで、私たちがいたしましては、それでは一億二億五千万といふことにつきましては、あなたのほうから設備の改良その他につきまして一億五千万といふ数字が出てきた、この問題の一億五千万といふことについては直ちに話がわかりました——これは近江鉄道の用地も使つておりますし、い

ろいろな問題が入つておりますので、話がわかりました。それでは一億一億五千万円を最初差し上げることに参りまして工事に着手してくれといふことを話をしたのでございまして。これが三十六年の十二月でございまして、そのときに、一応設備改良その他につきまして一億五千万円の補償を払ふことによつて直ちに全面的に工事着工の承諾を得たのでございまして。さうして同時に、残る一億につきましては、なおこの線路ができましたためにいろいろと支障を来たすことによつて減収をするという問題については私たちが納得がいきかねるから、もう少し資料を突き合せて調査しようといふやうなことを申し残しまして、工事に着手したのでございまして。そのときに、十二月に金を一億五千万円払いまして、年度内にこの話をつけてくれ、さういふことを目途にして協議をいたしましてさういふことで、工事に着手したのでございまして。その後、現地におきまして、いろいろ調査をし、協議をいたしましては、なかなか結論に到達をいたしませんでした、三十七年の三月になりましたところだ結論が得られずにおりましたところが、近江鉄道にいたしましては、総額二億五千万といふものについて国鉄と当会社が協議が整つておるのに対して、一億五千万だけ払つて工事をやつて、その後何ら誠意を見せずに中止してくれといふ申し入れが出て参つたのでございまして。そこで、私たちがいたしましては、工事を中止するといふわけにも参りませういたしませんので、再びいろいろな資料をとり

まして検討をいたしました結果、残りの一億を三十七年の六月に支払うという段取りに相なつたのでございまして。そのときに、もはやいかなる要求も今後はしない、二億五千万円において——これは、私たちがいたしましては、いろいろ問題がたがたいたしまして、再び全面高架といふやうなことを言ひ出されまして、問題が複雑になるというところも考慮いたしました、また用地その他につきましても、沿線の地元の方と近江鉄道との言い分が食い違つておるところもございまして、いたしましたやうな問題が残つておりましたので、あとで何かこの問題につきましての要求がましきことが出てこられては困るというところを考えたので、これをもつてすべてを打ち切りにするという一札を取りまして、三十七年六月に残り一億を支払つたのでございまして。さういふしまして、その支払うときに、近江鉄道のほうの総額が四億を、私たちがいたしましては二億五千万に妥協をいたしましたので、内訳を近江鉄道の出して参りました七億の内訳に合わせまして、一億五千万は設備改良その他、一億は減収その他といふことで支払つてほしいという要求がございまして、総額が二億五千万に押えられておれば、内訳は会社の最初に申し出ました姿に、また会社の要求の姿に合せてやるということが話を受給させますのに便利であらうかといふふうに考えまして、ただいま申し上げましたやうに、一億五千万は設備改良その他、一億は減収その他に對する補償であるといふことで、二億五千万を支払つたのであります。

近江鉄道と新幹線との関係、またこれに對しまして二億五千万を支払いました経過の概要は、以上であります。

○岡三郎君 この近江鉄道というものは、資本金どのくらいの会社ですか。

○政府委員(岡本信君) 資本金は三千四百万円でございます。

○岡三郎君 従業員はどの程度ですか。

○政府委員(岡本信君) 三百七十八人でございまして、これは昭和三十六年度末現在でございます。

○岡三郎君 この会社の最近三カ年間の収支状況、決算状況ですね、これをちょっとお聞かせ願います。

○政府委員(岡本信君) 最近三カ年間の經常収支はわかりませんが、昭和三十六年度について申し上げますと、運輸収入は、旅客が一億七千七百二十四万九千円、貨物が八千五百四十三万六千円、そのほかの雑収入を加えますと二億八千八百一十万円、営業費は三億二千四百一十一万九千円でございますので、差引三千六百一十九万九千円の欠損に相なっております。もちろん無配でございます。

○岡三郎君 そりすというところ、この会社自体としては赤字である、三十六年だけだ。その前はすでに調査ができておるはずじゃないかと思うのだが、どうですか。

○政府委員(岡本信君) 今手元に資料を持ち合わせておりません。もちろんわかりますので、後ほどお届けしたいと思ひます。

○岡三郎君 こまかい数字じゃなくて、ずっと無配ですか。

○政府委員(岡本信君) ずっと無配であるように記憶いたしておりますが、

あとで確かめまして御返事申し上げます。

○岡三郎君 この会社の設立はいつごろですか。

○政府委員(岡本信君) 明治二十九年六月十六日でございます。

○岡三郎君 資本金三千四百万円になったのはいつごろですか。

○政府委員(岡本信君) はつきりした資料を持っておりませんので、後ほど調べまして御返事申し上げます。

○岡三郎君 次に、近江鉄道の带状の用地、これはどのくらいの坪数になるのですか。

○説明員(大石重成君) これは七キロ五百メートルであります。近江鉄道の言つておりますのは七平方メートルであります。こちらで確認をしておりますのが——といひますか、沿線の地元の方の言つております言ひ分から取りましますと、三千平方メートルと申しておりますので、先ほど申し上げましたように、そのような点につきましてはあとでクレームが出ないよう、私たちがいたしましては三千平方メートルを取りまして、近江鉄道の用地と確認をしたわけでございます。

○岡三郎君 すいぶん差があるけれども、それは一体どういふふうにしてその差が出てくるのですか。

○説明員(大石重成君) これは、近江鉄道の用地のほかの民地を買収いたしましたときに、先生方十分御承知のことを私申し上げて恐縮でございますけれども、買収いたしますときに両地主の立ち会いを必要とするのでございまして、このときに近江鉄道に立ち会つてくれというのを申し出ましたところ、近江鉄道からは立会人が参りませ

んでした。そこで、私たちがしましては、あなたのほうで立ち会いをしないならば、沿線の地主の方のおしやることをもつて確認をいたしまして、近江鉄道のほうの財産の区分点をきめますというのを、近江鉄道のほうに念を押しまして、それでよしということになりましたので、私のほうで、沿線の地主の方から申し出られまして数字からいくと三千平方メートルになつておるのであります。あとで近江鉄道が言つておりますのは、その沿線はこゝまでだということを、境界の食い違つたことを申しておりますが、それを含めまして七平方メートルになつておりますが、沿線の地主の方から私どものはうの聞き取りといひますか、立ち会いの確認によりまして三千平方メートルと確認をしたのでございまして。

○岡三郎君 そりすすると、確認ということ、近江鉄道のほうは七平方メートルになる、そこで調査するため立ち会いをしてもらいたいと言つたら、出てこなかった。それで、実際に調査したら、沿線の地主からの意見も含めてみると三千平方メートル、こういうことですね。

○説明員(大石重成君) そのとおりでございます。

○岡三郎君 それで、これは全部が近江鉄道の用地ですか。

○説明員(大石重成君) 新幹線の用地のうち一部が——近江鉄道の用地だけに新幹線ができたのじゃございませぬ。新幹線の用地は、近江鉄道の用地とそれに沿いました民地の両方にまたがっておりますのでございまして。

○岡三郎君 それで、その民地のほうには坪どのくらいで払つたのですか。

○説明員(大石重成君) ただいまはつきりしたことがわかりませんが、私聞いておりますのは、平米二千円から二千二、三百円の間だと思います。

○岡三郎君 二千円から二千二、三百円。

○説明員(大石重成君) これは後ほどよく調べましてお答えいたします。

○岡三郎君 近江鉄道のほうにはどの程度払つたのですか。

○説明員(大石重成君) 近江鉄道のほうは、先ほど申し上げましたように、二億六千万円という数字が出て参りましたのを、一億五千万円にこれを圧縮をいたしましたので、用地その他につきましては平方メートル七百七十円でございます。

○岡三郎君 そりすすると、設備改良といふのがその他の費用といふわけですか。端的に言つと、土地の分は幾ら、それから設備改良の分は幾らと、こうお答え願ひたい。

○説明員(大石重成君) これは、先ほど申し上げましたように、二億五千万円というものを最初に頭をきめまして、一億五千万円を設備改良といふことにし、その他を減取補償といふような向こうの申し出た姿に変えましたので、この変えて向こうに支払いたしましたときの内訳を申し上げますと、用地費が約七十万円、その他が設備改良でございます。一億五千万円の中が、七十万円の用地費ということにし、その他が設備改良、増強施設などに相なっております。

○岡三郎君 設備改良といふと、その内容をひとつ説明してもらいたいね、どの程度の設備改良になつてゐるのか。

○説明員(大石重成君) これは、内訳を今申し上げますけれども、一億五千万円を——向こうの要求二億六千万円が出てきましたものをそのまま圧縮したような形に相なっておりますので、多少アンバランスのところがございますけれども、大きいものから申し上げますと、踏切が、今まで平面交差でございまして、そのそばに立体交差のものが並ぶということ、警報機をつけましたり、あるいは遮断機をつけたり、そういうようなものをおもなものでございまして、その踏切をいたします金が八千五百万円と……それからもう一つ申し上げたいと存じますことは、こういう今私が申し上げましたものを合計いたしますと一億六千七百万円になるのでございまして、これは先ほど申し上げましたように一億五千万円にしておりますので、大きい数字だけを申し上げますけれども、数字が少しづつ違つておることを御承知いたしたいと思ひます。踏切の設備が八千五百万円でございます。それからそのまた踏切を設備いたしましたの對します補修費とかその他が七千二百万円、これらが一番大きなものでござい

ます。

○岡三郎君 ちょっと、踏切を何する費用ですか。

○説明員(大石重成君) 設備をいたしまして、後にそれを補修していく、そのものの姿で完全なものに守つていくために多少の修理をいたしたりするものの金がある程度つけてやつたわけでございます。

○岡三郎君 それがおもなものですね。

○小酒井義男君 関連。説明を聞いて

おりますと、平面交差のところを立体交差にするわけですか。

○説明員(大石重成君) 平面交差のところは立体交差にいたしません。近江鉄道は平面交差で、新幹線は立体交差になっておるものでございます。

○説明員(中畑三郎君) 今回の場合は、大体十五年間ということにいたしました。

○小酒井義男君 人件費と補修をしていく費用との比率というのはどのくらいになるのですか。人件費のほうがはるかに大きいのですか。

○説明員(中畑三郎君) 補償いたしましたのは人件費と物件費の双方でございますが、そのうち人件費につきましては、俸給が幾ら、諸給与が幾ら、あ

るいは間接の割増費が幾らといったように、ただいま申しました協定で大体の基準額をきめておりますので、その基準の額を使いまして計算をいたしました。

○岡三郎君 先ほどの説明で、ほこりをかぶったり客が少なくなるというので一億五千万円、それが交渉の結果一億になったという話ですが、ほこりをかぶるといのは一体どういうことなんでしょうか、レールの上を走っているのですからね。

○説明員(大石重成君) これは線路の高さが、先ほど申し上げましたように、五メートル高があるわけですから、それから土地の構造物が、原則といたしまして、約七キロ半のうち約七キロぐら

いのは盛り土の構造でございます。その上を高速度列車が走りますので、砂ぼこりが下の線路の上にかぶってくる、こういうようなことでお客が減るとい

うようなことを申されまして、先ほど申し上げましたように、一億五千万を要求しておりましたのが、後になりましてこれを五億と云って参りましたので、私たちはこれに對して、さう

なものは考えられないという交渉をいたしましたのでございます。それに對しまして、あくまで全面高架の四億以下にこれを押えるという、大まかなと申しますか、妥結の根本方針を念頭に置き

まして、その内訳を、会社のはりの申し出の内訳に合わせた内訳を作つて折衝いたしましたのでございます。

○岡三郎君 工事の間に於いてはほこりが出るかもしれないけれども、新幹線に車走つていく段階になって、ほこりがもうもうと出るような工事なんですか。

○説明員(大石重成君) これはもう、私たちといたしましては、さうなものではなかつたおりましたが、四億という数字を二億五千万に押えまして、そのときの内訳を、向こうが、さうい

うような自分たちが七億数千万円の要求を出してきた、そのひな形に合致しましたものでほしいということを言つて参りまして、しかも、私たちといたしましては、その二億五千万もつと

時間をかしてある程度話し合ひをしていきたいということと、最初に一億五千万を払ひまして、工事を着工して参りました。後の残金を今度は旅客の収

入減という事で払ひ、払おうというふうな話し合ひになりましたので、さういふ内訳を使つたのでございまして、私たちといたしましては、そのもうもうと砂ぼこりのたつようなものは作らな

いということを十分説明をしたのでございすけれども、最後の姿はさういふ姿であるということでございます。

○岡三郎君 それはさうだと思ふのだ。七キロ半の間もうもうと汽車が通るたびにほこりをあげているという、そんなものだったら、新幹線名物になつて、話にならぬと思ふのだ。

○説明員(大石重成君) 景色が悪くなる、客が少なくなるという、この平常の客と新幹線ができてからの客が少なくなるという、それは、伝えられているところによると、景色が悪くなる、こ

ういうふうに言われているが、その間の説明はどうだったのですか。

○説明員(大石重成君) 景色が悪くなるというの、少し話が大きくなつてゐるのではないかと思ふのであります。が、私たち、向こうのほうからの要求でございますと、観光客と普通旅客が

減る、団体客も減る、こういうようなものをそれぞれ合計いたしましたして、十

五力年間よこせ、それで五億一千万円減るといふ書類を突きつけたのでございす。それを先ほど申しました二億五千万円の中にはめ込みまして、

最後に一億という数字をこの姿にしてほしいという要求がございましたので、話を妥結させるという意味におきまして、観光客の減り方、一般旅客の減り方、団体旅客の減り方というものをそれぞれ按分をいたしまして一億円を算定した表を作つて、内訳として会社に渡したのでございす。

○岡三郎君 その旅客が少なくなるといふ説明ですね、向こうの説明の根拠は何だったのですか。私が考えれば、新幹線と近江鉄道は客の奪ひつをす

る性質の鉄道ではないですね。近江鉄道に乗る人が、新幹線ができたから近江鉄道へ乗らなくて新幹線に乗るといふ性質の線路でないと思ふ。いわゆる

普通に言われている並行線といつても、全然質が違ふ。さうなるという、直接旅客を新幹線が取るのではなく、ほかに理由が出てくると思ふのですがね。観光客といつてみても、新幹線へ乗つて観光をするというわけには参らぬと思ふのだ。さうするといつと、巷間伝えられるように、景色代といふことになると思ふのだが、これは違ふのかな。もうちょっと詳しく説明してもらわねとわからぬ。なぜ旅客が少なくなるのか、向こうの言つてゐる理由を説明してもらいたい。

○説明員(大石重成君) 近江鉄道からこちらの大阪の幹線工事局長のところに出て参りました書類、先ほど申し上げました、収入が五億一千四百万円減

るといつておりましたものに書いてありますことは、新幹線敷設による当社沿線風致阻害、観光客減殺によつて観光旅客運賃の収入減がある、こういうことを向こうは言つてゐるわけでございます。

○岡三郎君 そこで、その景色代といふことになってくるのですが、景色代に一億円払つたといふのは前代未聞だと思ふのですがね。先ほど大石さんが言つたように、これは旅客が少なくなる、客が少なくなるという事で収入が減る、これならばある程度の筋が立つと思ふのですが、それはどうして減るのか。私はその理由もよりわからぬと思ふ。今の説明の中身では、先ほど申しましたように、新幹線と近江鉄道とは全然目的が違ふし、旅客の取りつを

する線路ではないのだから、まあ景色のことがあるから乗る人が少なくなると言つたつて、さういふものでもないと思ふのだ。これはやはり金を取るためのごね代ですか、あなたの率直なところを聞きたい。

○説明員(大石重成君) 私が申し上げてどうかと存じますけれども、五億一千万円を、さういふためにお客さんが減つて、その損害をさうむるから、その補償をしるということにつきまして、これは非常に数字が大き過ぎるというふうに考へております。しかしながら、私たちは、これを根拠にして算定の資料にいたしたのではなくて、先ほど申し上げましたように、全面的に高架にさせられた場合には四億かかる、これを四億以内に何とか押えていこうというところに重点を置きまして、その七億数千万円出て参りましたものにつきました、全面高架でいけば四億

になるという、その内訳に入れていくというところで努力をいたしまして、二億五千万円のところで承知をされたというようなのが折衝いたしましたときの重点でございます。

○岡三郎君 五億一千万円なんというべらぼうな金、こんなものは問題にならぬ。それを一億になつたんだから、ずいぶん安くなったんだからいいじゃないかというふうに聞かせるがね。そうではなくて、今の話でいうと、高架にするという四億かかる。ところが、あなたの説明では、この鉄道がにわかにならぬように、この高架にするほどの鉄道ではないということになれば、これも向こうのごねる一つの材料だと思ふんですが、じゃ一般の沿線の住民が、鉄道が通るから騒ぐから、みな木造家屋をやめにして、コンクリートで建て直してもらいたい、景色が悪くなるから、みな五階、四階にして、上のほうでよく見えるように、風通しのいいようにしてくれというふうになると思ふんです、話の筋からいうと。高架でなくても、鉄道は本来の目的に使用できるわけでしょう。そうするというと、国の施策としてやる仕事なんですからね。そういうふうな建前で、ずいぶん住民もがまんしているのが多いと思ふんです。ところが、私鉄が、こういうふうな国の仕事に対して、高架にしてくれとか、やれ何だとかいって、七億とか幾らとかいう要請をするということでは、言語道断だと思ふんですが、そういう数字がひよこつと出てくるから、二億五千万円はちよつと安いようにあなたたちは錯覚を起すけれども、もつと基本的な考へてみれば、景色代一億円というのは、これはけしからぬ。

だから、低くなつて見通しが悪くなるといったって、これが鉄道本来の目的が達成できないというのなら、これはたいへん問題ですけれども、そうではなくて、それは使用にたえて、十分間に合う。それに対する設備改良についても補償をする、そうしてそれに伴うところの費用弁償もしているわけですから、これを高架にすれば四億かかるのを、この程度になつたんだから安いと思ふれる、その説明もある程度わかるけれども、向こうの言っていることはもともととつかけです。そういうふうに、今の説明の中身からいってとれるわけですがね。しかし、今こゝではこれ以上は申し上げませんが、先ほどのこの会社の決算状況、役員構成、こういったものについての過去三カ年間の資料と、それから、明治二十九年に設立されたといいますが、三千四百萬円の資本になつたのはいつ、それで、大体この鉄道の沿革をたどつて、どの程度配当したことがあるのか、幾年ごろから無配になつておるのか、まあ俗に言つて、これは厄介会社、厄介になつておる会社と受け取れるわけですから、説明を聞くと。だから、たまたま新幹線が通るので、得たり賢いというふうな印象を非常に受けるわけですが、そういうふうな点で、今の内容の資料と、旅客、貨物、その他の収入、そういったものについての、やはり最近三カ年の傾向を表わした数字、それからその後における——三十七年の六月です、それから、もうぼつぼつ一カ年が過ぎにたつわけですが、そうすると、最近における乗客数というものが、こういうものについてひとつ説明資料を出してほ

○小酒井義男君 資料をひとつ。非常に珍しい書類だと思ふので、近江鉄道の出した要求書をもらいたいんですがね。

○説明員(大石重成君) 小酒井先生のおっしゃるの、向こうからこちらに出した書類でございますか。

○小酒井義男君 そうです。

○岡三郎君 それとあわせて、踏切、これは警報機をつけたり、また踏切の設備をする、そのための補修、こういうこととで八千五百万円、七千二百万円——七千二百万円は十五年間、こういうことですが、こういう点について、どういふふうな施設をするのか、単価の状況を出してもらいたいと思ひます。

だいふ、今聞いたところでは、直接向こうへ行つてみぬと、なおこまかい事情はわかりませんが、何かつかみ金銭的な、いわゆる七億幾ら出して、高架の場合には四億幾ら、そう言つてだんだんだんだん、国鉄のほうが負けさしたのだから向こうのほうが折れてきたのかは別として、二億五千万円で結着をつけて、土地が七千万円で、今言つたような設備改良が一億五千万円のうちにほとんど、こういう点で、あとの一億円が風景その他いろいろの理由があるわけですが、それは資料として今小酒井さんが要求しましたので、高架に向こうがしてくれと言つたときに、しなればならぬものなんですか、これはどうなんですか。

○説明員(大石重成君) これは、地元の方々が非常に踏切の状況が今までよりも悪くなるということで、しなればならぬかというふうなむずかしいものではないと思ひますけれども、新幹線の他の一例、もう一つこういう例

があるのでございますが、そこは約三キロ新幹線と私鉄が並行しておりますが、これは全面高架にいたしました構造にしております。

○岡三郎君 それはどこですか。

○説明員(大石重成君) 京阪神鉄道でございます。

○岡三郎君 これは私鉄の規模が全然違ふね。大体実情がわかりましたので、先ほどの資料をいただいてひとつゆつくり検討してもらいたいと思ひます。

○小酒井義男君 関連をして二、三お尋ねをしたいのですけれども、東京—大阪間で私鉄と並行しておる箇所あるいは私鉄の上を高架で通過するような箇所というものは、何箇所くらいあるのですか。

○説明員(大石重成君) 国鉄と近江鉄道のように並行しております区間は、近江鉄道と、先ほど申し上げました京阪神鉄道、二カ所でございます。立体交差——交差をしております区間は、これは相当数ございます。十数カ所ではないかと思ひますが、相当でございます。

○小酒井義男君 私は、この問題が新聞などで報道されたことが、いろいろな影響を今後も与えることになると思ひます。実は、あれを見たときに、交通ジャーナルですか、運輸ジャーナルですか、あれを私も見たときに、まさかこういうことがやられておるとは実は考えられなかつたのです。ところが、衆議院で質問が出て、そうしてそれが事実であるということを聞いて、実は驚いたわけでありまして、そういう条件の中でこれだけの補償がされるなら、もつと現実にはいろいろ影響を受けておる者たちが補償をしてもらふのは当然だといふ、そういう気持という

ものが非常に強まってくるのじゃないかと思ひます。そういう点について、やはりこれは非常に私は問題だと思ひますが、政府のほうでどういふお考え方か。何か、衆議院の委員会では、この支払つたことに対して次官御発言になつておつたようですが、どうなんですか。

○政府委員(大石武一君) ただいまの小酒井委員の仰せられたように、私も早い話がごね得だと思ひますけれども、ごね得ということがあまり世間に宣伝されずと、これが悪例になるおそれは十分にあると考へております次第でございます。

○岡三郎君 ちょっと国鉄総裁に聞きたいのですが、先般の上丸子の補償の問題のときに、総裁は社会通念上と言われたが、こういうふうにお払いになるのは社会通念上妥当だと思ひますか、どうですか。

○説明員(千河信二君) 先ほど大石常務理事から説明のありましたように、会社の要求、地元の要求等で、京阪神と同じようにこれを高架にしなければならぬというふうなことは、どうも社会通念上あり得ないのじゃないか。したがって、大石常務が言われましたように、この近江鉄道の補償は、高架にするという費用をこれは最小限にして、これをより内輪に、できることで努力いたしました結果、今申し上げましたような点で妥協をしたということだと思つております。その内訳の収入減や、先ほどお話ありましたような景色の何とかがいふふうなことは、それはいろいろ問題になつておもしろくないと思ひますけれども、全体

をできるだけ圧縮しようということに努力をした結果、こういふふうに落ちついたのじゃないかと考えております。

○小酒井義男君 もう一点だけ、A F E システムというのは、支払い方法が何かにあるのですか。

○説明員(大石重成君) これは、支払い方法じゃなくて、予算の執行権を総裁から現地の局長に落とします操作でございます。

○小酒井義男君 そうすると、それは一定のワークが現地に渡っておつて、現地でそれを支払うということになるのか。これだけのものを限定して要求をしてくれば、あなたのほうから現地へ落とすというシステムですか。

○説明員(大石重成君) 新幹線とかあるいは建設線といったようなものにつきましては、この場合でございますと、大阪の工務局長が、大阪の工務局長の所管の中の鉄道につきまして、新幹線を建設するためにこれだけの予算支出を認めるという事務的な操作が、A F E という操作であります。

「委員長退席、理事天坊裕彦君着席」

○小酒井義男君 これは、運輸大臣のほうに別に関係がなしにやれるのですか。

○説明員(大石重成君) これは運輸省とは関係がございまして、国鉄総裁が部下の現地局長に予算執行権をゆだねるという操作でございます。

○小酒井義男君 資料をいただいてからまたお尋ねをしたい、資料を見た上で質問をさせていただくかどうか判断

したいと思いますが、私はまあこれでやめます。

○相澤重明君 大石政務次官、地方鉄道整備法、この二十四条、二十五条、二十六条、どういふ関係があるか、説明してもらいたい。

○政府委員(大石武一君) 非常に法律的なむずかしい解釈なのでございまして、当面の責任者である鉄監局長にお答えさせていただきたいと思います。

○政府委員(岡本信君) 地方鉄道軌道整備法第二十四条は、御承知のように、「補償」といふ項でございまして、日本国有鉄道が地方鉄道に接近し、又は並行して鉄道線を敷設して運輸を開始したため、地方鉄道業者がこれと線路が接近し、又は並行する区間の営業を継続することができなくなつてこれを廃止したとき、又は当該地方鉄道の収益を著しく減少することとなつたときは、日本国有鉄道は、その廃止又は収益の減少による損失を補償するものとする。、いわゆる廃止補償あるいは減益補償といふふうに言われておりますが、これは先ほど岡先生の御質問にございまして存じますが、新しくあとからできました国有鉄道が並行いたしましたり、あるいは接近いたしましたりして、いわゆる営業上競合関係になる、つまり、今まで A という私鉄に乗つておつたお客が、新しく国鉄が線路を作つて営業を開始したために、その客が新しい国鉄の線路のほうへ移ると、こういった場合の規定でございまして、岡先生のおっしゃる通りに、東海道新幹線は、これは営業を開始いたしましたも近江鉄道の客を奪うという関係はないわけではござい

して、したがって、この地方鉄道軌道整備法第二十四条は、この際には適用がない。もちろん、適用がある場合には、国有鉄道は、私鉄側と協議が済みまふというので、それを運輸大臣に申請して参りますので、これで初めて運輸省としては関係が出るわけではございます。

○相澤重明君 二十四条の今一の項の説明をしたわけですね。それに關係をして、補償をする場合に「五年をこえてすることができない。」、たとえば補償をした場合ですね、第二項はそう規定しておるわけだ。それから第三項、四項、こういったものも、五項を含んで、運輸を開始するといふときに初めて今の運輸大臣の問題が出てくるわけですね、そうですね。それには今回の場合は該当しない、近江鉄道の場合には該当しないといふことになる、国鉄はこの法律關係としては、地方鉄道の軌道整備法というより法律は關係がないと、こういった解釈をとつておるといふことですね。

○政府委員(岡本信君) さうでござい

○相澤重明君 運輸省もそのとおりの考えですか。

○政府委員(岡本信君) そうでござい

ます。つまり、一般的な損害賠償といふふうな意味で支払つておるものと解釈いたしてあります。

○相澤重明君 今の議論については、いずれ私は決算委員会、こういうことは決算上の問題ですから、決算委員会です。ただその解釈だけ聞いておけばよろしい。それで、法律二十四条については、一般的な損害賠償といふことで、運輸省も国鉄も認めて

おる、こういった解釈ですね。それから二十六条、説明して下さい。

○政府委員(岡本信君) 二十六条は、「減益補償金額」の算定方法でござい

ます。

○相澤重明君 そうです。

○政府委員(岡本信君) これをずっと読んでみましょうか。

○相澤重明君 読んで下さい。

○政府委員(岡本信君) 「第二十四条 第一項の地方鉄道業の収益が減少した場合における毎営業年度の補償金額は、当該地方鉄道業の毎営業年度における利益が、その営業年度の営業用固定資産の価額に日本国有鉄道において同条同項の運輸を開始した日の属する当該地方鉄道業の営業年度の前営業年度末からさかのぼり既往三年間における営業用固定資産の価額に対する利益の平均割合を乗じて得た額に不足する金額以内において運輸大臣の定める金額とする。但し、毎営業年度における補償金額は、利益とあわせて営業用固定資産の価額に政令で定める割合を乗じて得た金額をこえてはならない。」と、つまり、たとえばこの国鉄が昭和三十七年度に営業を開始したということになりますと、前年度でございまして、昭和三十六年度、三十五年度、三十四年度と、三カ年間の平均の利益の割合を出しまして、それを営業用固定資産の価額に対してこれを乗じて不足する金額以内において運輸大臣の定める金額とする、こういったことではござい

ます。

○相澤重明君 法律の適用であるのか、そういうまた補償であるのかないか、こういった問題は、私ども参議院においては、三十六年度の決算が今審議中であります。総理大臣に対して総括質問をこれからするところであり

ます。こういった問題については、決算上の問題でありますから、当委員会として、私はここで今質疑をする考えはございせん。しかし、三十六年度の決算を政府が一般会計並びに特別会計を提案しておりますから、したがって、その中で私どもは、今の政府の考え、国鉄の考えが正しいものであるかどうか、こういった点については決算委員会が審議をするにしても、いわゆる専門の問題は、これは常任委員会の問題であるから、疑惑のないように、また法律の適用が誤りないようにするのが私は当委員会の使命だと思ふのです。そういう意味で、先ほどから御説明を聞いておりましたけれども、やはり問題は、支払いの方法なりあるいは金額の問題といふことについては、どうもなかなか簡単に納得するようないふ状況ではないようです、いろいろこの法律、条例等を総合してみれば、したがって、それがわかりやすくできる

ように、運輸省なり国鉄当局がひとつ資料でも作つて説明をしたらどうだろうかと思ふのです。いわゆる世間、国鉄の不信を出されるということは、私どもはまことに遺憾である。そういうことがあつてはならない。必要な経費というものは、これはもう当然払わなければ、近代社会の中でなかなか工

事を進めることはできない。しかし、それが必要な資金であるか、金額であるかどうかということは、先ほどのお話の法律関係等も、やはり十分適合できるようにしておかなければならぬと私は思う。

いま一つ、政府がせっかく御出席ですから、運輸省にお尋ねしておきたいのは、公共用の事業のための用地取得に対する問題についてはどういふふうにお考えになっておられますか。

○政府委員(岡本恒君) たしか私どもの記憶では、昨年の六月に仰せの公共用地取得に関する法律が成立したと思ひますが、当然東海道新幹線の工事の場合にはこれは適用があるわけでございます。そういうふうには解釈いたしております。

○相澤重明君 したがって、この次の委員会までに、いかがですか、今の関係の法律の条項を抜粋をして、それから国鉄が今回とられた措置について先ほど副委員長なり小酒井委員から資料要求がありました。それらの資料の提出をして、親切に説明をして理解を求められるようにする。私は、この常任委員会の場はほんかの場じゃないと思ひます。要は、いかにして問題を国民の各位に理解をせよというかということが、まず議員としてのあり方だと私は思ひます。そういう意味で、つまりあな不信を出すが問題じゃない。あるいは、そういうことを宣伝するだけの問題じゃない。したがって、十分理解をしていただくように、やはり説明ができるように、資料を出すことが一番私は問題の解決になるだらうと思ひます。そういう意味で、私は出していただく問題点として、今地方鉄道軌

道の整備法というものを実は読んでいただき、また説明を求めたわけですが、そういうことにひとつ頭を進められて、きよりは、まあ私がやるものとなるべくたくさんあるだろうし、ちよつとやそつとの時間じゃ終わらぬだろうし、それから予算の執行上という面で見れば、これは決算上の問題になるから、決算委員会ではまたお尋ねする時期もあると思ひます。そういう意味で、議事を進行する意味で、以上の点を委員長と政府側に要求しておきますが、いかがですか。

○理事(天坊裕彦君) 今の点、よろしうございませう。

○政府委員(大石武一君) まことにありがとうございます。これは次の委員会と申されました。間に合うように努力いたしますが、何せ一番理解しやすいように資料をまとめたと思ひますので、少し時間をおかし願ひたいと思ひます。できるだけ早くやりたと思ひます。

○相澤重明君 それでは、大石政務次官の誠意ある御答弁で、私は本日はこの問題についてはこの程度で終わりたいと思ひます。

〔理事天坊裕彦君退席、委員長着席〕

○委員長(金丸富夫君) 速記をとめて。

○委員長(金丸富夫君) 速記を起し。

〔速記中止〕

本日の質疑はこの程度で終わることといたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時十二分散会

三月二十日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、海上運送法の一部を改正する法律案(衆)

海上運送法の一部を改正する法律案

海上運送法(昭和二十四年法律第百八十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三十二条」を「第三十二条の三」に改める。

第十九条の五第二項中「貨物定期航路事業を営む者」を「貨物定期航路事業を営む者(以下「貨物定期航路事業者」という。）」に改める。

第十九条の六中「貨物定期航路事業を営む者」を「貨物定期航路事業者」に改める。

第三十二条中「運輸大臣は」の下に、「次条の規定による場合のほか」を加え、第二章中同条の次に次の二条を加える。

(盟外貨物定期航路事業者に対する協定等への加入の勧告)

第三十二条の二 運輸大臣は、一定の航路について貨物定期航路事業者が他の貨物定期航路事業者と貨物の運送についての運賃及び料金その他の運送条件、航路、配船並びに積取りに関する事項を内容とする協定等であつて次の各号に該当するものを行なつている場合において、当該協定等に加

入して

る者とは当該航路において当該協定等に加

入しない貨物定期航路事業者を営み、又は営もうとする者(以下「盟外貨物定期航路事業者」という。))との間に貨物の運送について過度の競争を生じ、又は生ずるおそれがある、かつ、その競争が貨物定期航路事業者の健全な発達を阻害するおそれがあると認めるときは、当該盟外貨物定期航路事業者に対し、当該協定等に加

入すべきことを勧告することができ

る。

一 貨物定期航路事業者が、任意に、当該協定等に加

入し、又は当該協定等から脱退することができ

ること。

二 当該航路において貨物定期航路事業者を営む者の三分の二以上が当該協定等に加

入していること。

(盟外貨物定期航路事業者に対する規制命令)

第三十二条の三 運輸大臣は、盟外貨物定期航路事業者が前条の規定による勧告に従わない場合において、当該航路における貨物運送の秩序を維持するため必要があると認めるときは、同条に規定する協定等の内容を参酌して、特定の品目及び期間について実施すべき運賃及び料金を定め、当該盟外貨物定期航路事業者に対し、これに従うべきことを命ずることができ

る。

2 運輸大臣は、前項の命令をしよ

うとするときは、運輸審議会には

している第十九条の六に規定する賃率表を公示し、かつ、運輸大臣に届け出なければならぬ。

5 前項の規定による公示若しくは届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

三月二十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、船舶職員法の一部を改正する法律案（予備審査のための付託は一月三十日）

一、日本航空株式会社法の一部を改正する法律案（予備審査のための付託は三月十六日）

船舶職員法の一部を改正する法律案

（不字及び一は衆議院の修正部分）

附則
（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は、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（昭和三十八年法律第号）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。

三月二十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、民間航空に対する不当介入排除等に関する諸願（第二二五四号）
一、鉄道の運転保安のための予算増

額等に関する諸願（第二二五五号）

第二二五四号 昭和三十八年三月十日受理

民間航空に対する不当介入排除等に関する諸願

請願者 東京都千代田区丸の内

二ノ三ノ二東京ビル八階

小倉寛太郎外三百六十九名

紹介議員 野々山一三君

戦後、わが国の民間航空が再開されて以来、十一年余、その間国民及び関係者の努力により発展の道をたどつてきた。しかし、政府の民間航空に対する政策はその自主的發展を助長することについては、必ずしも明確な方針がなく、諸問題の根本的解決を離れて、むしろ、最近行政指導に名をかりた企業への介入、干渉のみが強化され、そのしわ寄せを国民及び民間航空に働くものに転嫁する独占集中化と合理化がおこなわれようとしている。従つてこのような方向を改め、真に民間航空が国民の翼となるよう、（一）過当競争排除、安全の美名のもとに企業の特占集中化、官庁の統制強化、乗務員の定数削減を図る航空法改正は取りやめること、（二）企業合併等による労働条件切り下げ、首切りを行なわぬこと、（三）現行法の拡大解釈によつて、民間航空を公益事業と強引し労働者の権利を制約しようとする意図を排すること、（四）国が空港施設、付属諸設備を完備し、国民の安全と便宜を図ること、（五）民間航空に必要な空港は軍用に使用しないこと、（六）事故防止、安全のため航空管制官、乗務員、整備員その他働くものの労働強化を排し、待遇改善を図ること、（七）国の政策上、運輸する国際線路線についてはそれに必要な助成措置を講ずること、（八）国際、国内ともに民間航空助成のため通行税その他税金の減免を行なうこと等抜本的対策を早急に実現せられたいとの諸願。

第二二五五号 昭和三十八年三月十日受理

鉄道の運転保安のための予算増額等に関する諸願

請願者 長野県北佐久郡軽井沢町 藤巻利雄外六十二名

紹介議員 中村 順造君

運輸関係労働者の安全を期するため、（一）運転保安のための予算を十分に計上し、保安施設の充実を図るなど交通政策の転換を早急に行なうこと、（二）鉄道営業法をはじめとする国内法の改悪を行なわぬこと、（三）鉄道建設公団の設置反対等の諸点を実現せられたいとの諸願。

昭和三十八年四月三日印刷

昭和三十八年四月四日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局