



要することになりまして、法案の審査にもさしつかえを生ずるようになることも考えられるのであります。なおまた、各請願の趣旨は、各位の手元に配付になつております請願文書表によりまして、十分御承知になつてゐるところであります。従いまして本日は、各請願の趣旨を聴取することは省略いたしまして、類似の請願につきましては、一括して政府の御意見を承ることにいたし、各位におかれましては文書表の内容、政府の御意見等を慎重に御検討を願うことにいたしまして後日の委員会においてこれらの請願に対する採否の決定をしたらどうかと思つております。但し、紹介議員がお見えになつた場合は、御説明を伺うことにいたしたい、かように考えるのでありますが、このような取扱ひをいたすことに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○岡村委員長代理 御異議なしと認めて、そのように取扱うことにいたします。

それでは、これより審査に入ります。

日程第三、米良線拂下反対の請願、川野芳満君外四名紹介、文書表第八四五号、第一七、米良線拂下反対の請願、佐藤重遠君外六名紹介、文書表第一三二〇号、右二件は同一内容でありますので、紹介議員佐藤重遠君より御説明を願います。

○佐藤重遠君 本請願の趣旨は、米良線は南九州の開発に資するところ多大であり、今後ますますその施設の完備をはからねばならない重要路線であるにかかわらず、今回該路線を拂下げに聞か、それはまことに遺憾で

ある。ついでには米良線の拂下げに反対するといふのであります。何とぞ慎重御審議の上、採択あらんことをお願いいたします。

○岡村委員長代理 次は日程第六、國營自動車拂下反対の請願（赤松勇君紹介）（第八八八号）、一三、國營自動車拂下反対の請願（満尾君君紹介）（第一一七三三号）、一六、國營自動車拂下反対の請願（田中啓一君紹介）（第一二二九号）、一九、國營自動車拂下反対の請願（小川原政信君紹介）（第一三二四号）、二〇、國營自動車拂下反対の請願（中村幸八君紹介）（第一三五九号）、二三、國營自動車拂下反対の請願（谷口善太郎君外一名紹介）（第一五〇四号）、三八、國營自動車拂下反対の請願（富永格五郎君紹介）（第一六四六号）、二、京鶴線拂下反対の請願（岡田春夫君紹介）（第七九九号）、一一、京鶴線拂下反対の請願（河田賢治君紹介）（第九九一号）、四、南線拂下反対の請願（高橋英吉君外一名紹介）（第八五一号）、七、南線拂下反対の請願（關介勝利君紹介）（第九二九号）、九、秋吉線拂下反対の請願（今澄勇君外二名紹介）（第九七五号）、一〇、龜草線並びに錦城線拂下反対の請願（堤ツルヨ君紹介）（第九八五号）、一五、龜草線及び錦城線拂下反対の請願（田代文久君紹介）（第一一九一十一号）、一四、岡多線拂下反対の請願（小西英雄君紹介）（第一一九〇号）、一八、福浪線拂下反対の請願（大内一郎君紹介）（第一三三三三号）、二五、塩原線拂下反対の請願（森川欽司君紹介）（第一四〇三三三号）、二七、岩目線拂下反対の請願（高橋定一君紹介）（第一四三三三三号）、二八、宮林線拂下反

対の請願（小山長規君紹介）（第一四三二二号）、三〇、紀南線拂下反対の請願（外一件）（前田正男君紹介）（第一四六八八号）、三二、濱名線拂下反対の請願（八木一郎君外一名紹介）（第一四九七七号）、五、北海道の國營自動車拂下反対の請願（伊藤郷一君紹介）（第八八七号）、一、象潟自動車拂下反対の請願（村上清治君紹介）（第九九八八号）、二、直方、福岡間國營自動車拂下反対の請願（田代文久君紹介）（第一三六〇号）、二二、長野原、草津間國營自動車拂下反対の請願（岩川與助君紹介）（第一三六一号）、二三、壽都國營自動車拂下反対の請願（小川原政信君紹介）（第一三六二二号）、三四、豊後竹田自動車拂下反対の請願（金光義邦君紹介）（第一五二八八号）、三六、日田市の國營自動車拂下反対の請願（金光義邦君紹介）（第一五八〇号）、三七、幸崎、佐賀間國營自動車拂下反対の請願（金光義邦君紹介）（第一五八一十一号）、以上各請願は、廣く一般的に、國營自動車拂下することに於ては、運賃の値上げは必至であり、輸送の不安全、現従業員の整理等を來すから、拂下げに反対するといふ請願と、現在運轉されている各個々の國營自動車路線の拂下げに反対であるといふ、二通りの請願であります。ただいま佐藤君より紹介説明がありました請願及びこれらの請願につきまして、政府の御意見を承りたいと思ひます。

○駒説明員 國營自動車路線の拂下げは、地方民に與える影響も非常に大きく、政治的にも、経済的にも、よつてもたらす影響が重大でありますので、慎重に考慮しなければなりません。従いまして具体的にどの路線を拂

下げるといふようなことは、目下のところ何ら決定しておりません。

○關谷委員 拂下げの可否、各路線についてその適用のいかんを慎重具体的に考慮するといふことだが、どんな手続でそういうことを考慮するのか、また拂下げるように考慮するのか、それとも拂下げるか、いなかを考慮するのか、はつきりした見解を伺いたい。

○駒説明員 目下のところ拂下げることは、できるだけしないよう方針でおりますが、もし拂下げるというになれば、どの路線を拂下げるかという点については、國會の意見を十分に尊重して行いたいと思つております。

○岡村委員長代理 次に日程第八、鶴岡、大泉間國營トラック拂下反対並びにバス運輸開始の請願（志田義信君紹介）（第九三三三三三号）、二四、佐川駅より大崎村川口を経て池川町用居に至る間に國營自動車運輸開始の請願（長野長廣君紹介）（第一三三六七号）、二六、新見、高梁間國營自動車運輸開始の請願（近藤鶴代君外二名紹介）（第一四三三〇号）、三一、掛川、御前崎間國營自動車運輸開始の請願（水野彦治郎君紹介）（第一四六九号）、三五、米澤、喜多方間國營自動車運輸開始並びに野羽羽線全通促進の請願（大和田義榮君外二名紹介）（第一五四二二二号）、一、諏訪線を輕井澤まで延長の請願（黒澤富次郎君外一名紹介）（第七〇〇号）、二九、遠野、川井間國營自動車線を茂市まで延長の請願（野原正勝君外二名紹介）（第一四三四号）、以上の請願は、國營自動車の運輸を開始してもらいたいといふ趣旨のものと、現在國營自動車を運輸

している路線の区間延長の請願であり、新路線の開設を要望するものでありますので、紹介議員の説明を省略して、政府の御意見を承りたいと思ひます。

○駒説明員 新線の開設に關しましては、今年度は経済九原則のわく内で極度に予算を切り詰められましたので、國營はもちろん、民営におきましては、新規事業は一切不可能の状態にあります。委員各位のよく御存じの通りでございます。現在民営業者のあります区間におきましては、既存の業者を強化育成することに努力いたしたいと思ひます。なお業者のない区間につきましては、國內の経済状態が好轉いたしますまでは、しばらくごしんぼうをお願いいたしたいと考えております。現在の國營自動車の施設状況を見ましても、計画基準量の五〇パーセントも満たしていない現状なので、この点の充足に努め、サービスの改善に努力いたしたいと考えております。

○關谷委員 ただいまのお話によると、予算の關係で、新線を開設することはできないとのことであるが、既存自動車路線の区間を延長いたすことについては、別に大した経費もかからないので、実現は困難でないと考えているが、この点はどうかですか。

○駒説明員 この問題につきましては、道路運送委員會で審査し、決定いたすことになつておりますが、なおそのほかに、關係方面とも折衝をした上でないと、実現ができないような現状にありますので、この区間の延長も困難であると考えられるのであります。

○關谷委員 關係方面といへども、事情をよく話して説明をすれば、了解が

得られるものと考えられます。個々の具体的な路線について、十分実情を調査した上、その実現方について努力されるよう希望いたします。

○岡村委員長代理 これにて本日の請願日程は終了いたしました。なお各委員におかれましては、これらの請願について十分検討を加えて、おいていただき、後日の採否を決定いたしますときに、御意見を述べていただきたいと思います。

それではこのままで暫時休憩いたし、造船法案につきまして、協議いたしたいと思ひます。

午後三時二十四分休憩

午後三時四十三分開議

〔以下述記〕

○岡村委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

お諮りいたします。日程外であります。が、戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案を日程に追加いたしました。審査を進めたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○岡村委員長代理 異議なしと認めまして、本案を議題といたします。

まず提案者前田郁君より提案理由の御説明をお願いいたします。

戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案  
右の議案を提出する。

昭和二十四年五月十七日

提出者

廣川 弘輝 大澤嘉平治  
岡村利右衛門 佐藤 榮作  
關谷 勝利 前田 郁

戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律  
第一章 総則

（この法律の趣旨）

第一條 この法律は、日本國有鐵道をして、政府が昭和十八年及び昭和十九年に今次の戦争の必要に基いて地方鐵道會社から買収した鐵道（休止中のもの及び附屬物件を含む。以下同じ。）を、公共の利益に合致する限り、旧所有會社又はこれと密接な關係のある會社に譲渡させ、もつて地方鐵道を強化して地方交通の利便を増進し、あわせて日本國有鐵道の財政の改善を図ることを目的とする。

2 この法律のいかなる規定も、鐵道國有法（明治三十九年法律第十七号）第一條の趣旨を変更するものと解釈してはならない。

第二章 譲渡に関する手續

（申請權者）

第二條 左に掲げる會社は、この法律の定めるところにより、前條第一項に規定する鐵道の譲渡を申請することができる。

一 昭和十八年又は昭和十九年に當該鐵道を政府に買収された會社（その會社が合併した場合に於ては、合併後存続する會社又は合併により設立された會社）

二 前号の會社の當該買収當時における殘存線路を現に經營している會社

三 第一号の會社が消滅（合併によるものを除く。）している場合には、當該鐵道と線路が接続している等密接な關係にある會社（譲渡申請書）

第三條 前條に規定する會社が、鐵道の譲渡を受けようとするときは、商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百四十三條に定める決議を経た上、この法律施行の日から三箇月以内に譲渡申請書二通を日本國有鐵道に提出しなければならない。

2 前項の譲渡申請書には、左の事項を記載した企業目論見書並びに會社の定款及び譲渡の申請に関する株主總會の議事録の謄本を添附しなければならない。

一 資金調達計画  
二 運輸計画  
三 運送營業上の收支概算  
四 改良計画の有無及びその内容  
五 その他参考となる事項

（譲渡に関する決定）  
第四條 日本國有鐵道は、前條の規定による譲渡申請書の提出を受けたときは、遅滞なく、その一通を運輸大臣に送付しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による譲渡申請書の送付を受けたときは、遅滞なく、譲渡の申請のあつた鐵道について左に掲げる事項を、國有鐵道譲渡審査會の議を経て、決定しなければならない。

一 譲渡すべきかどうか  
二 譲渡すべき鐵道の區間  
三 車両その他譲渡すべき物件の範圍

四 譲渡の價額  
五 譲渡の代價の支拂時期及び支拂方法

六 譲渡の期日  
七 權利義務の承継に関する事項  
八 その他譲渡に関する事項で事

案の重要なもの

3 前項に掲げる事項時に同項第一号に掲げる事項は、當該鐵道の位置、利用狀況、收支の狀態その他諸般の事情を考慮し、當該鐵道を譲渡することが公共の利益に合致し、且つ、第一條第一項の目的を達成するかどうかを判断して、決定しなければならない。

（譲渡の價額）  
第五條 鐵道の譲渡の價額は、地方鐵道法（大正八年法律第五十二号）第三十一條から第三十三條までの規定を準用して算出した金額を基準として、公正妥當に定めるものとする。

（譲渡に関する決定の通知及び告示）  
第六條 運輸大臣は、第四條第二項に掲げる事項を決定したときは、遅滞なく、その旨を日本國有鐵道に通知し、且つ、譲渡すべきものと決定したときは、その旨及び譲渡の期日を官報で告示しなければならない。

（譲渡の義務）  
第七條 日本國有鐵道は、譲渡の申請のあつた鐵道を、第四條第二項の規定による運輸大臣の決定に基づいて、譲渡しなければならない。

2 國有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び日本國有鐵道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第四十九條の規定は、日本國有鐵道が前項の規定によつて鐵道を譲渡する場合に於ては、これを適用しない。

（譲渡の代價の支拂）  
第八條 譲渡の代價の支拂は、會社

が買収を受けたときにその代價として政府から交付を受け、支拂の日において現に所有している國債証券で、することが出来る。この場合における國債証券の引渡價格は、時價及びその交付價格を参し、よくして、大蔵大臣が定める。

2 前項に規定するものの外、譲渡の代價の支拂については、國有財産法第三十一條の規定を準用する。

第三章 國有鐵道譲渡審査會（國有鐵道譲渡審査會の設置）  
第九條 第四條第二項に掲げる事項を調査審議するため、運輸省に國有鐵道譲渡審査會を置く。

（審査會の組織）  
第十條 審査會は、委員九人をもつて組織する。

2 審査會に會長を置き、委員の互選により選任する。  
3 審査會は、あらかじめ、委員の中から、會長が事故のある場合に會長の職務を代理する者を定めておかなければならない。

認める場合又は委員に職務上の義務違反その他委員たるに適しない非行があると認められる場合には、両議院の同意を得て、これを罷免することができる。

(議決方法)

第十三條 審査会は、会長又は会長の職務を代理する者及び五人以上の委員の出席がなければ、議事を開き、議決をすることができない。

2 審査会の議事は、出席者の過半数をもって決する。可否同数のときは、会長が決する。

3 審査会は、政府職員、日本國有鉄道若しくは当該鉄道の譲渡を申請した会社の役員若しくは職員その他審議のため必要があると認められる者をその会議に出席させて必要な説明を求め、又はこれらの者に対し必要な書類の提出を求めることができる。

4 運輸大臣若しくはその指名する運輸省職員、日本國有鉄道の役員若しくはその指名する職員又は当該鉄道に關し眞に利害關係を有する者は、審査会に出席して、意見を述べ、又は説明することができる。

(委員の手当等)  
第十四條 委員は、政令の定めるところにより、手当、旅費その他業務の遂行に伴う実費を受けるものとする。

(委員の就職の制限)  
第十五條 委員は、委員の職を離れた後二年間は、この法律により鉄道の譲渡を受けた会社の役員とな

ることができない。

(審査会に關する事項の命令への委任)  
第十六條 この法律に定めるものの外、審査会に關し必要な事項は、命令で定める。

第四章 職員の引継

(職員の引継)  
第十七條 左の各号に掲げる者で、この法律により鉄道の譲渡を受ける会社の職員となることを日本國有鉄道及び当該会社に申し出た者は、譲渡の日当該会社に引き継がれるものとする。

一 日本國有鉄道の職員で譲渡の日譲渡区間の鉄道に勤務している者  
二 前号に掲げる者の外、政府が買収した際にその会社の職員であつた者で買収に伴い運輸省の職員となり、引き続き日本國有鉄道の職員として勤務している者

(職員の待遇の保障)  
第十八條 前條の場合において、会社は、当該職員が譲渡の際に有する待遇に相当する待遇を保障しなければならない。

(職員の保護)  
第十九條 第十七條の規定により会社に引き継がれた者で前條の規定の実施に關し不服のある者は、譲渡の日から起算して三十日以内にその旨を運輸大臣に申し立てることができる。

2 前項の規定による不服の申立があつたときは、運輸大臣は、会社に対し必要な事項を命ずることができる。

第五章 雜則

(免許及び認可)

第二十條 会社は、譲渡の日において、譲渡区間の鉄道につき、地方鉄道法第十二條の規定による免許及び同法第二十條の規定による認可を受けたものとみなす。

第二十一條 会社は、譲渡の日において、旅客及び荷物の運賃その他運輸に關する料金並びに旅客列車及び混合列車の運轉速度及び度数につき、従前通りの運賃及び料金並びに運轉速度及び度数をもつて、それぞれ地方鉄道法第二十一條第一項及び第二十二條第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

2 会社は、譲渡を理由にして、旅客及び荷物の運賃の値上をし、その他旅客又は荷主の負担を増加してはならない。

(税の減免)

第二十二條 第二條に掲げる会社が、この法律により鉄道の譲渡を受け、その譲渡に伴う会社の資本増加又は不動産に關する権利の取得につき登記を受ける場合においては、その登録税の額は、左に掲げる額とする。但し、登録税法(明治二十九年法律第三十七号)により算出した登録税が左に掲げる額より少いときは、その額による。

一 会社の資本増加  
増資株金額の千分の五  
二 不動産に關する権利の取得  
不動産の價格の千分の三  
2 地方公共団体は、譲渡に伴う不動産に關する権利の取得に關し

て、地方税を課することができない。

3 第一項第二号の規定は、この法律により鉄道の譲渡を受けた二以上の会社が、譲渡の日(譲渡の日が異なるときはその最も遅い日)から六箇月以内になす合併に伴う不動産に關する権利の取得につき、これを準用する。

(譲渡による収入の所屬)  
第二十三條 譲渡による収入は、國有鉄道事業特別會計の歳入とし、第八條第一項の規定により受け入れられる國債証券は、同會計の所屬とする。

(施行規定)

第二十四條 この法律に定めるものの外、この法律施行のため必要な事項は、命令で定める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 運輸省の設置に關する法律により運輸省に審議會が設けられ、且つ、その審議會の組織及び権限がこの法律で規定する國有鉄道譲渡審査会の組織及び権限と同じようなものである場合には、國有鉄道譲渡審査会を廃止し、この法律の規定による同審査会の権限を運輸省の設置に關する法律による審議會に移すような措置をとらなければならない。

○前田(都)委員 たいだいま議題に供せられました戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に關する法律案につきまして、御説明を申し上げます。  
政府が地方鉄道会社から買収いたし

ました鉄道は、過去において相当多数に上つてゐるのであります。その大部分は本來國が敷設すべく予定されておりました路線の買収でありまして、鉄道國有法の精神にまつた合致いたしておるのであります。しかるに昭和十八年、十九年に至りまして、今次戦争遂行の目的から必要なものである限り、本來地方鉄道であるべきものをも多数買収いたすことになりました。その買収路線は、この兩年におきまして、実に二十二線に上つてゐたのであります。しかるに今日におきましては、この買収の目的はまったく消滅をいたしてゐるものであります。これは再び地方鉄道会社に拂下げ、その企業の創意と努力により、その地方の利便に、最も適合するように運営させることが、きわめて適當であると考へられ、業界よりも、第一國會以來、この趣旨により、拂下げの請願が繰返し提出されておつたのであります。これら拂下げのべきものと考へられます路線は、毎年相當の赤字を出しておることを考へますと、この際これを民間会社に拂下げること、將來の日本國有鉄道の財政の改善にも、大きな寄與となるものと考え次第であります。

この拂下げを受け得る相手方につきましては、もとより十分な事業の運営能力を有することが必要であります。また、また元來の買収の経緯より考へまして、でき得るだけ旧所有会社、またはその会社と密接な關係のあるものに拂下げることが、適當であると考へられますので、その旨を定めるとともに、拂下げにあたりましては、鐵道國有の原則に反せず、かつ公共の利益と

第一類第十三号 運輸委員會會議錄

運輸総局の方針は、いたずらなる温情主義で、何らそういう合理化に手を染める意欲のないように見える。この法律が幸いに今日出ておるのでありますから、政府はこれに対して、今私の質問したような方針に沿うて、今後いわゆる

第二十二号 昭和二十四年五月十八日

という企業の合理的な措置につきましては、あたる限り民間側の自発的な措置にまかしたい。政府側がいたずらに干渉すべき事柄でない。かように考えておるのであります。ただいまのところ、特にどういう会社を整理すると

た。それが四月一日から解かれまして、修繕費及び船員等の人件費については、元の汽船会社においてこれをまかなえというところになつて、一應民営還元の色をうけておる。ところが実質的には、やはり船舶運賃協会に借用費の

が、國民の血税によるところの予算から、相當の額の補給金なり、タイム・チャーターを受けている船主に対しては、當然である、やはり政府は相當これに対して発言をすべきである、こう考へてゐるが、主としてこれに対する

御意見を伺います。

○秋山政府委員 前半おりませんものですが、あるいは答弁不十分かと思ひますが、後ほど補正いたします。海運會社が非常に非能率な船を持つて運航してゐるのを、船舶運賃會がチャーターをして、これに不当な高い用船料を拂つてゐるのではなからうか、これら海運會社を合同させるようにすべきだかどうか、こういうようなお尋ねの趣旨であつたと了解したのであります。私どもの根本的な考え方として、わが國の海運はどういたしまして、こういう地理的環境にございますので、諸外國への外航というものを考へて、海運政策をとらなければならぬと思つてございまして、そういういたしますと、やはり海上につきましては、實際の原則と申しますか、それは自由企業というものをもつて行かなければならぬと考へておるのであります。そういう趣旨から、運賃會の制度の將來に対する考へ方も、そういうような見地から考へて参りました。一歩一歩と手を打つて、実施をいたして参つておるような次第であつたのであります。従いましてそういうような見地から考へて参りますと、この企業をどういふふうな形にするかというように、それを業者において設計いたしました。それを業者に押しつけるというやうなことは、私どもとしてはどうかと思つております。そういうふうな合理的な進歩が可能な態勢にできるだけ早く持つて行つて、それによつて業者自体がその情勢に對應して、いわゆる外國の競争に耐えるような經營の合理化をしてもらふということが、最も地についた能率の上る方法ではないか、

かように考へておるような次第でござい

○米運委員 外國との貿易が、はるか行われて、航路の制限が撤廃されて、遠洋航路ができるようになれば、アメリカは自由主義の上に立つて海運をやつておるから、これはおつしやる通りであると思ふ。しかし現在、まだ日本は貿易が大にに許されておられないし、航路の制限もあるもので、従つて近海、あるいは沿岸の範囲にとめられておるのであります。もしも非能率な船、あるいは稼働率が非常に低い船を、ただ運賃會と船主の用船契約だけにまかせて、海運總局が見ておるやうなことであれば、結局龐大な生産費がかかりまして、そのチャーターの尻ぬぐいをするということになると、非常に憂うべきことが起るのではないかと。この際お伺ひしたいことは、この船舶運賃會と船主の間に協約締結される定期用船料というものは、一概に稼働率や荷物、船路によつて一本というわけに行かないでしようが、どの程度最高額をおきめになるお考へであるか。あるいはすでにおきめになつてゐるのであるかどうか。それらの点を無制限に兩者の間の契約にまかせるのであるか。政府が予算的措置から考へて、補給金などを支出する政府の立場から見て、用船料はこれ以上はいかぬというやうなお考へを持つておられるか。その点をお伺ひしたい。

○秋山政府委員 定期用船料については、運賃會と業者との間の契約にまかしておきません。実はこれを運輸大臣がきめることになつておるのでござい

○米運委員 まだほかに質問がござい

とに存じております。何とかやりま

の私の意見に對しまして、應ずる御用意があるかどうか。この点に關しましてお答えを願います。

○秋山政府委員 海運の主流をなすものはもちろん貨物船経営でございまして、貨物船につきましては、たゞいま米運委員からの御質問にもありますように、船舶運賃會という一つの過渡的な運輸形態をとつており、これは、御承知の通りであります。しかしながらこの貨物船の運輸につきましては、先ほども申し上げましたように、基本的にはやはりできるだけ自由なる運輸体制をとらなければならぬ、かういふふうを考えております。従いまして法律をもつて規定しなければならぬという事柄は、きわめて少いと存するのであります。本法におきまして、貨物船につきまして、いわゆる不定期航路事業につきまして規定するところは、きわめてわずかな條文でございまして、あとおまの條文は、すべて定期航路事業、特に旅客定期航路事業に關するものであります。旅客定期航路事業は、現在わが國の地勢上からいいたしまして、きわめておびただしい数があるのでございまして、この見えないくもの巢のように張つております定期航路が、わが國の民生に持つております重要度、公共性というものは、非常に高いものであります。しかるに諸般の經濟情勢その他で、この定期航路事業に關する行政なり、あるいは競争のためにこれをどうするかというところについて、地方に非常な利害問題が起りました。あるいは今この業者が経営難のために、その経営を休止するといふやうな状態が起り、ある所には非常に船が集中いたし、ある

所ではこれを休止するといふやうな状態が起る、かういふ状態になつておりますので、この事態を何とかして法律の權限によりまして、議會からお認めいただきまして權限によりまして、最も公正妥當に、かつ公益を尊重してきめるといふことは、きわめて喫緊な問題だと思ひまして、その意味におきまして、本法を運輸會設置法と審議會というものと關係いたしまして、御提案しなければならぬやうな状況になつた次第でございまして、條文の改正をごらんくださいますればわかりますように、主として權限的な行政の對象は、定期航路事業に置かれてゐるわけでありまして。

○橋委員 今の御説明の中にもあつたやうであります。が、われ／＼の耳に入つております点から申しますと、船舶運賃會をまず解体して、民営に還元して行くかという問題であります。おそろく本法案は、一番最後の第五章の雜則にもうたつてありますがごとく、船舶運賃會があります限りはオミットされるということになつております。そこで本法は、民営に還元いたされた場合に、全面的に効力を發揮する時代が來ると考えておるのであります。その時期的な問題等にかゝりまして、お答えを願ひたいと思ひております。

○秋山政府委員 船舶運賃會をいつやめるかという御質問のようになつてございまして、その点につきましては、現在のところ、遺憾ながらどうしては、明瞭なる見通しというふうなことは、申し上げかねる実情でございまして、申し上げたいと思ひます。○橋委員 ざつとくらんにお尋ねをい

たします。が、先般この問題は米運委員からも質問があつた問題でありますけれども、つまり本法と、世上傳へられております米國からのリパティ型とか、ヴィクトリー型等の船舶關係であります。多少さういふやうな問題に、本法の制定といふことが關連があるのではないかと、この点をお伺ひしたいと思ひます。

○秋山政府委員 その点はまつたく關係はございません。

○橋委員 關係がないといふことを承つて、さう了承いたします。次に先般われ／＼の手にアメリカの船主協會のレポートが参りまして、私も拜見いたしましたのであります。が、アメリカの船主協會は、わが國の海運界の復興という問題に非常な関心を持つております。この点は秋山長官からも先般説明があつたのであります。が、結局は將來許さるべき遠洋航路を、わが國の船舶で開始いたしました際におきまして、米國の船主協會方面と、相当大きな問題が生じやすいといふことは考へ得るのであります。ことにこの法案の禁止事項の中に、さういふやうな意味のこともうたつております。本法制定に際しまして、第三十條の第三項にさういふことがちよつとあつてあります。何か日本の輸出業者に対して、特定の恩典を與えてはいけないといふたやうな條文があるのではありませんが、さうして見ますと、アメリカの船主協會の危惧しておりますやうな條項も、多少本法案の中に織り込んでおります。かどうか、その点をお伺ひいたしたい。

○秋山政府委員 私どもはアメリカを對象として、本法案をつくつたのでは

絶対にございせん。但し日本海運の戦前におけるいろ／＼な実績及びこれに伴う非難等を考へ合わせます場合に、戦後日本海運をまた世界海運社會に復活せしめようためには、私たちがあつた種の心構へが必要であると思ひます。その意味におきまして、私はこの二十八條、二十九條、三十條あたりの條文は、さういふやうな事柄を心構へ的に考へてみたのであります。かういふことを御説明いたしたいのであります。

○橋委員 長官としては、その程度の御答弁だろつと考へておるのであります。が、次に移ります。この法案を國會に御提出になりますまで、當局としては公聽會を開きになる必要があつたと思ひます。が、公聽會を開きになつたかどうか。

○秋山政府委員 實は公聽會を開きたと思つたのであります。が、公聽會を開く時間がと／＼なくなつたのでございまして。しかし直接關係者であるところの船主協會とは、相當緊密な連絡をとつて参つたのであります。

○橋委員 私は先般來もたび／＼論じましたごとく、どうもわが國の海運界の現況から申しますと、まつたく陸運の低運賃に圧伏せられて、このままで行きますれば、現在の海運界の体制自体すら、崩壊して行くのじやないかといふやうな懸念を持つております。ことに先般本會議におきまして、關谷委員からも決議案として御提案に相なりました。ごとく、海陸の運賃のこぼりを修正いたさずしては、いかなる海運界に對します、かういつた憲法のような法案を御制定になつたとしても、まつたくこれは空文でございま

す。本法案を御提案になつた以上、海運總局としては、海陸の運賃のこぼり修正に對しまして、一体いかなる御決意があるのか、その具体的な手段がなくては、かういつたやうな法案をいくら制定しても、これは空文になりますので、この点に關しますかたい御決意のほどを拜聴いたしたいと思ひます。

○秋山政府委員 運賃が、從來物價政策の犠牲において——と言つと、言葉がはなはだ穏やかではないかもしれませんが、あるいは物價政策上の便宜と申しましようか、從來さういふことのために、常に物價調整のしわに使われて参りました。そのために鐵道運賃を初めといたしまして、汽船運賃等も、原價を償わぬ運賃であつたといふ状態は、まことに遺憾でございまして。従いまして、いわゆる九原則によりまして、あらゆる事業を自主的に、整理緊縮と申します。が、さういふ方面にもつて行きますためには、少くとも運輸界におきましては、運賃という基本條件を洗いまして、そのことは実行困難であると思ひまして、その意味におきまして、私どもは、何人が見ますから、これはなるべく早い機会に、万難を排しても、調整をしなければならぬといふ決意をいたしておる次第でございまして。

○橋委員 條文について詳細な御質問をしたものであります。が、これはあとへ残しまして、本日の私の質問はこの程度にいたします。

○田中(義)委員 助成金の規定がありますが、助成金の予算はどういうことになつておりますか。

○秋山政府委員 從來わが國の議會におきましては、法律と予算とを並行してやるような慣習であつたのであります。しかし國會になりましたら、法律の根柢のない予算を先に出し、あるいは法律を提案せずして、予算を出すというふうなことは、御審議を拘束する機会もございまして、本年は予算は今のところ提出いたしておりません。

○田中(義)委員 そうすると、これが実施されますと、本年度の助成金はどういうふうにして出すつもりですか。

○秋山政府委員 これは本法の規定にございまして通り、助成金を必ず出せというのではございせん。必要があれば出すことができるというのであります。必要があるかどうかは、別途調査を進めております。必要であるというものにつきましては、それに必要な適当な予算措置を、政府なり、あるいは國會に對してお願ひしなければならぬと思つております。

○田中(義)委員 認可を出す場合には、運輸審議会の議を経ることになつておりますが、ここに掲げてあるいろいろな基準を見ると、非常に漠としてゐるわけでありまして、たとえば「当該事業の経理的基礎が確実性を有すること」と。これは確実性があるといふやうな、非常に漠たる基準であります。こういう規定であると、結局いろいろな情実関係がつきまゝで、認可を受くべきものが受けられないというやうなことになると思ひますので、あまりやういふ情実が入り得ないやうな規定に、修正する御意向はないのですか。その辺が非常に心配に思ひますが……。

○秋山政府委員 この許可基準につきましては、十分慎重に練りました。が、事柄の性質上、化学反応のごとくイエス、ノーの答えが出るやうな方法がどうしてもございせん。そこでこういうやうな免許基準を掲げたのでございしますが、ただこれの判断につきましては、運輸審議会というやうなものによりまして、官廳とは別に、あらゆる資料に基づきまして、また公聴会等も開くことによりまして、慎重なる手続によつて、客觀的に認定をしよう、かやうな点になつておりますので、御心配のやうな点は、十分避け得るのではないかと存じております。

○田中(義)委員 こまかい点がありますが、それは明日に譲ります。

○關谷委員 この改正法案は、慎重審議をしなければいかぬと思ひますが、大体大型の鋼船あたりと、小型の機帆船あたりを、法律で規定するところにむりがある。私たちこの点については、條文を別途に掲げてやつてもらいたいという希望を持っておりますが、機帆船と大型船と、別途に條項をかねて規定するというお考えはありませんか。

○秋山政府委員 關谷委員の御質問、まことにごもつともで、いろいろ具体的な問題につきましては、そういうやうな必要が起つて参るかと思ひますが、しかし本法で考えておりますやうな基本的な事柄につきましては、それほど影響もないのではないかと考えております。しかもこの法律は、相当弾力性のあるものでありまして、しやくし定規の法律ではありません。非常に新しい形の法律でございす。これをやつてみますと、またいろいろ問題が起つて参ると思ひのであります。が、將來の實地の經驗により教わりましたことによりまして、そのときに十分考えてみたいと思つております。

○關谷委員 この法律を適用しないものという條の中に「ろかいのみをもつて運轉し、又は主としてろかいをもつて運轉する舟」とありますが、機帆船は大体ろかいをもつて走ることを中心としてゐるのであります。機帆船はこれから除外するやうに書かれておるのであります。これを御説明願ひたいと思ひます。

○秋山政府委員 機帆船はろかいのみをもつて、または主としてろかいをもつて運轉するものではございせん。かりにエンジンを使ひせん場合においても、帆をもつて運轉するのであります。それで本條には該當いたさないしましては、補助機帆船が、だんだんメイン・エンジンになりつつあることは、關谷さんも十分御存じのことと思ひます。

○岡村委員長代理 質疑は次会に譲り、本日はこの程度で散會いたします。

午後四時二十九分散會