

第六回 参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和二十四年十一月二十六日(土曜日)
午前十時三十六分開会

本日の会議に付した事件

○通運事業法案(内閣送付)

○日本通運株式会社法を廃止する法律案(内閣送付)

○日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案(内閣送付)

○国際観光事業の助成に関する法律案(内閣送付)

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○東鉄の荷抜き事件に関する件
○船舶料の支拂遅延に関する件
○証人喚問に関する件

○委員長(板谷順助君) 只今より開会いたします。運輸大臣より通運事業法案外四件の提案理由の説明を求めます。

○國務大臣(大屋三三君) 只今より通運事業法案並びに日本通運株式会社法を廃止する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

先ず通運事業法案について申し上げます。先ず通運事業法の説明に入ります。前にも先ず小運送制度の沿革の概略を申し上げ、御了承を得て置きたいと思ひます。小運送事業は昭和十二年に施行されました。小運送事業は自由営業であつたのであります。これがたゞめ業者乱立は甚だしく業者相互の競争は激甚を極め、経営上の破綻を来すものも数多く荷主公衆に不測の損害を及ぼすものも又少くなかつたので政府とし

ては微温的ながらも利用者の利益の擁護と鉄道の能率増進のため公認制度をとり、次で指定店制度を採用して参つたのであります。これらの制度は反面指定店と非指定店との対立を招く等幾多の弊害を伴う結果となりまし

た。そこで昭和十二年に小運送業法を制定して小運送業を免許制度として、免許業者に対し適切な監督取締をすることとした。共に日本通運株式会

社法を制定して小運送業者間の取引より生ずる債権債務の決済、貨物引換証の整理保証、小運送業の経済的助成、及び小運送業を行うため、数箇の会社

を統合して日本通運株式会社を設立したのであります。その後時代の要請により漸次集約経営により業界の強化を計ろうとする機運が濃厚となり今日の

いわけの一厥一店制度の実現を見たのであります。

以上述べて参りましたとき経過により小運送業の総合的運営が行われ且つ業界は従来の家内商業的な規模より近代的经营に移行し、種々困難な状況の下によくその公共的使命を達成して

参つたのであります。その反面において漸次独占的な弊害も見受けられるようになり荷主公衆に対してもとなく

サービスに欠ける傾向が生じてまいつたのであります。ここに於いて速かにその弊を除き小運送事業を公正な競争の下に健全に発達させサービスの向上及び小運送の増強を図ることが強く

要請せられたのであります。政府はこれがため過渡的方策として各年十一月「願における小運送業者数の複数化実

施の件」に関する閣議決定を行い、これにより既存業者の外に新規業者を差

当り一業者を免許する方針をとり本年三月十九日第一次として主要地域三十三駅を指定し新規小運送業免許を行う

ことを明らかにし更に引續いて二十八駅を指定することにより漸々と自由公正な競争をなし得る途を開いて現在に至つてゐる次第であります。

これらの情勢に対応するためには現行小運送業法では必ずしも十分とは申せませんので、新たな構想の下に今回本法案を提出した次第であります。

以下簡単に本法案の骨子について申し上げます。第一に申し上げたいことは本法においては現行の「小運送」の名称を「通運」と改め、通運行為を明確に定義付けその対象を明らかにしたことであります。現行法にお

きましては小運送の定義については何ら言及してゐなかつたのであります。本法においては明確に定義付けその業態を五つに分類いたしました。

第二に申し上げたいことは通運事業の免許、許可、認可の基準を定めその基準に適合するものは免許する建前をとつたことであります。通運事業は道路運送事業乃至鉄道軌道バス事業と同様国民生活に直接重大なる関係を持

ち、その社会公共への影響は大きいので主務大臣が免許、認可等の行政監督の措置をとることになつてゐる点は現行法と変らないのであります。本法においては免許の基準を設けすべてこの基準に従つて免許、許可、認可等の行政措置をとるようにしたのでありま

す。この基準は徒らに免許、許可、認可を抑制するものではなく、公衆の利便の増進を計ると共に一般の需要及び鉄道の運営効率を考慮し公正な競争が行われることに重点が置かれてゐるのであります。

第三に本法は通運事業の公共性にかんがみ荷主公衆の保護と利便のため事業の公正な運営を期し業務取扱の面で通運約款、荷主に対する責任に関する事項等に関し規定を設け通運行為の法律関係を明確にして居ります。

第四に申し上げたい事は通運計算事業についてであります。通運計算事業は過去におきましては全国的には相当数の濫用を示し種々弊害が認められましたので、日本通運株式会社法を制定し日本通運株式会社にこれらの計算会社を統合し、全国的に統轄された組織をもつて計算事業を行なつて参つたことは前に述べた通りであります。元來通運取引から生ずる債権債務は通運事業者みずからの手でこれらの処理を行うより、第三者の立場にある通運計算事業者がこれらを集約せざる方が費用、時間の点から又事務能率の上からも有利であります。政府として

は、通運事業における秩序の確立、健全なる発達及び荷主公衆の利益を保護することに役立つ健全なる計算事業者の出現を望むものであります。これら

の点を総合検討いたしました結果、計算事業を認可制度とすると共に、特

に一章を設け通運計算事業の運営に関する規定、料金、計算規程の認可制、計算契約引受義務及び契約強制の禁止

等を規定いたしました。

第五に申し上げたいことは本法案と道路運送法の両法の適用を受ける事項について適当な調整を図つたこととあります。即ち道路運送法に規定する貨物自動車運送事業の免許を持つておりますものは、主務大臣が取扱駅を指定いたしましたときは、本法案にある集

貨配達の事業について免許を受けたものとみなすこととし、又新たに通運事業の免許を受け又は自動車を使用して

いない通運事業者が通運事業のために新たに自動車を使用することにつき認可を受けたときは、貨物自動車運送事業の免許をうけたものとみなすこととし、両法による手続の重複を省略することとしたのであります。

最後に申し上げたいことは運輸大臣が法律に基く権限により免許、認可等の行政措置を講じます際は、すべて運輸審議会に諮り、その意見を尊重して行うこととし通運行政の適正な運用と免許、認可等の公平を期しておる次第でございます。

なお現在施行されております小運送業法は本法案が成立いたしますれば廃止されることとなります。

以上通運事業法案につきまして概略を御説明申し上げましたが次に日本通運株式会社法を廃止する法律案について御説明申し上げます。

日本通運株式会社法による日本通運株式会社は、前にも申述べましたが小運送業の改善のためにその使命を果して参つたのであります。小運送業の公正なる自由競争体制を整備せんと

する現段階においては、現在の特殊会社としての日本通運株式会社の性格は適当でないで、現行日本通運株式会社法を廃止するために、本法律案を通運事業法案と同時に本国会に提案いたしましたわけであります。なお本法案においては「日本通運株式会社法」が未だ効力を有するうちに通常の商會会社に性格を変更した場合は同法を適用しないこととし、経過措置を用意いたしました。

以上で二法案の提案につきましての御説明を終りたいと存じますが、通運事業の健全な自由競争体制を確立し、公共の福祉を増進し、その民主的な運営を期するためには、是非本法律の実施を必要とするものと考へますから、何とぞ充分御審議下さるようお願いする次第であります。

次に日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

日本通運株式会社はさきに過度の経済力集中排除法の規定により指定を受けておりまして、近く持株会社整理委員会より指令を受けることになつております。

又更に同社は会社経理応急措置法の規定により特別経理会社となつており、従つて企業再建整備法により整備計画を立て、主務大臣の認可を受けなければならぬのであります。これらの整備計画及び認可は、過度の経済力集中排除法の施行に伴う企業再建整備法の特例に関する法律により、過度の経済力集中排除法の決定指令の内容に従わねばならないこととなるのであります。

ところがこの集中排除の決定指令は日本通運株式会社のみに対する一方の措置でありまして、この指令を適確且つ迅速に実施するためには更に必要な法律上の措置をとる必要がありますので、本法律案を提案いたしました次第であります。

以下簡単に本法案の内容について御説明申し上げます。

第一に申上げたいことは、日本国有鉄道に対しその所有地内にある日本通運株式会社の一定の施設を譲り受けるべき義務を課したことでありまして、譲り受けるべき施設の範囲は、日本国有鉄道がその事業の運営上荷主又は通運事業者に対して有効な利用を保証し、共通の利便を与えるために必要なものであります。更にこれらの物件については、日本国有鉄道が指定することとしたしました。譲受価格その他に關しましては、公平且つ適正を期するため、当事者の外に、両者が協議して定める候補者のうちから第三者を運輸大臣が選定し、これら三者の協議によつて決定することになつて居ります。

次に譲り受ける方法といたしましては、日本国有鉄道が所有する日本通運株式会社の株式と対等額の範囲内で交換し、尚不足の場合には予算のうち工事勘定で定められた額の範囲内で譲り受けることにいたしてあります。

第二に申上げたいことは、日本国有鉄道はその所有する日本通運株式会社の株式を他に譲渡しなければならぬこととあります。日本国有鉄道は前に述べましたごとく、日本通運株式会社の施設と対等額の範囲内で交換する外、株式の価額の方が高いときには、その額の株式については有価証券の処

分の調整等に関する法律により他に譲渡しなければなりません。

第三に申上げたことは、日本国有鉄道は日本通運株式会社以外の通運事業者よりその所有地内にある施設を予算の範囲内で譲り受け又は賃借りしなければならぬこととあります。日本通運株式会社の場合と異なる点は賃借りし得る余地が残されておることとあります。これに伴い通運事業者はこれらの施設を日本国有鉄道に譲渡し又は賃貸しする義務を負うこととなつております。

第四に地方鉄道業者或は軌道経営者の場合についてであります。この場合においては、日本通運株式会社が、これらの地方鉄道業者及び軌道経営者の要求により、譲渡し或は賃貸しなければならぬ施設の価格その他の事項は、両者の協議によつて定めることとしたしました。

以上が本法律案の概要の説明でございますが、通運事業における自由公正な競争を確保するためにはさきに提案いたしました「通運事業法案」及び「日本通運株式会社法」を廃止する法律案と共に、本法案が是非とも必要なものと考えられますので、何とぞ十分御審議下さいますようお願いする次第であります。

次は國際觀光事業の助成に關する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

御承知のごとく、戦後におけるわが國の經濟的復興と國際親善の増進を圖りますためには、國際觀光事業の振興にまつところ極めて大なるものがあるものであります。現に海外の事例を見ましてもイギリス、フランス、スイス、

ベルギー、カナダ、メキシコ等、欧米の諸邦はいずれも觀光事業の振興に大きな努力を拂つてゐるのであります。例えばイギリスにおきましては、戦後新設された公益的觀光機關たる觀光休暇局に對しまして昭和二十三年度は四十二万五千ポンド、邦価にいたしまして約七億六千万円の補助金を交付し、またスイスにおきましても同じく公益的觀光機關である中央觀光局に對しまして年々二百五十万フランの定額補助金に加え、五十万フラン以内の臨時補助金併せて邦価約二億七千万円を交付し、觀光宣傳の積極的展開を圖りますと共に、觀光施設整備の促進、外客接遇の充実に非常な努力を拂ひ、大なる成果を収めてゐるのであります。

さて我が國におきましては、國際觀光事業振興の見地から、さきに内閣に總理大臣の諮問機關である觀光事業審議會が設置され、又運輸省には大臣官房に觀光部が設けられておりまして、同部の指導監督の下に財団法人日本交通公社が主として對外宣傳の実施及び外客の斡旋に當り、また社団法人全日本觀光連盟が觀光觀念の普及、觀光關係従事員に對する指導育成、觀光地、觀光資源等の開発、保存乃至整備等いわゆる外客受入体制の整備に大きな努力を拂つてゐるのであります。

今試みに本年一月から九月までの觀光統計を見ますと、入国外人数は約一万八千人、その推定消費額は五百六十万円の多額に上つてゐるのであります。而も今後なお急激に増加する傾向にあるのであります。従いまして、わが國における最も代表的なこれ等の公益的觀光實施機關の活動は、これをい

よいよ活潑ならしめる必要が痛感されるのであります。その所要經費を民間の負担にのみ仰ぎますことは、現下の經濟事情から見ても不可能であるのみでなく、その事業活動の効果はわが國の全文化、經濟乃至産業界にあまねく潤うものであり、従いまして、その事業經費の相当部分はイギリス、スイス、フランス等、海外諸觀光國の異例に徴しまするも、當然國家において負担すべきものと思料するのであります。現に昭和二十三年度におきましては日本交通公社に對しましては五百万円、全日本觀光連盟に對しましては一千萬円の補助金を交付したのであります。が、本昭和二十四年度におきましては均衡予算の影響をうけて全額削減されたために諸般の國際觀光事業を実施する上におきまして致命的な制約を受けるに至つたのであります。四囲の情勢の好転と相まち、海外に對しまして積極的な外客誘致宣傳を展開致しますると共に、内におきましては、これに呼應し外客受入体制の整備に邁進すべきときに當りまして、この事實は我が國國際觀光事業界にとり重大暗影を投ずるものといわざるを得ないのであります。

その後種々折衝致しました結果、幸いに本年度補正予算案中に若干の補助金を計上し得たのであります。が、補助金の交付は法律に基くべきであるという建前によりまして、お手元に配布してありますような法律案を作成し、本国会に上提することとした次第であります。

次に本法案の内容について申し上げます。先に第一條において、國際觀光事業を振興いたしますため、對外觀

光宣伝をはじめ観光地、観光資源の開
発、保存乃至整備、観光観念の普及、
観光関係従事員の指導育成等外客誘致
の促進に資し得る各般の事業に携つて
おります。非営利の観光機関に對しまし
て、その事業の遂行に必要な経費の一
部を政府が補助しうる旨規定いたして
おるのであります。

次に第五條において、この法律によ
つて交付される補助金は国際観光事業
の振興に役立たない用途に使用するこ
とを禁ずる旨規定し、又第四條におい
て若し当該観光機関が当初に申請した
事業計画等を変更しようとするときは
は、予め運輸大臣の承認を受けなければ
ならない旨定め、次で第六條において
運輸大臣の承認を経ずしてその事業計
画等を変更し、又は国際観光事業の振
興以外の用途に補助金を使用したよう
な場合は、その補助金の還付を命じ、
万一故なくその還付をせず又は補助金
を他に流用した責任者が尙その職に止
まつてゐるときは、爾後その観光機関
に對し補助金を交付しない旨の規定を
設けてゐるのであります。そのほか補
助金の交付申請手続、監督上必要な各
種の書類及び報告の徴収、会計の処理
等についてもそれぞれ規定を設け、補
助金の有効適切な使用に遺憾なきを期
しておる次第であります。

以上本法案の提案理由並びに法案の
内容につきまして御説明申し上げまし
たが、何とぞ慎重御審議の上速かに御可
決あらんことを御願ひ申し上げます。

○委員長(板谷順助君) ではちよつと
速記を止めて下さい。

午前十一時四十五分速記中止

午前十一時六分速記開始

○委員長(板谷順助君) 速記を始め

下さい。
次に国有鉄道運賃法の一部を改正す
る法律案につきまして説明を願いま
す。

○國務大臣(大原三三君) 只今から、
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律
案の提案理由を御説明申し上げます。

国有鉄道におきましては、去る五月
旅客運賃の改正を行つたのであります
が、その後の経済事情の変化その他の
事情によりまして、予定の収入を得ら
れず、本年度大体八十六億の赤字を生
ずる結果に立到りました。来年度にお
きましては、このまま推移いたしまし
れば大体二百数十億円の収入不足とな
るわけでございまして。

国鉄におきましては各般にわたり経
営の合理化を行い、これに對処してい
ることはいまでもないことでありま
すが、何分にも運送原価の半ばにしか
達しない貨物運賃の下において收支の
均衡を得ることは頗る困難といわざる
を得ません。

このような事情によりまして、今回
公正な原価を償ふという観点から貨物
運賃の八割値上げをいたしたいと存す
るのであります。この八割値上げによ
りまして、平年度においては收支の均
衡を得ることができ、輸送力の維持増
強に必要な経費を賄ひ得ることとなる
のであります。併し国鉄の貨物運賃は
單に国鉄の財政上のみから考へべきで
ないことは勿論でございます。現在
問題となつております海陸輸送の調整
の観点から検討するべきであります
が、これにつきましては、国鉄運賃八
割値上げによりまして、海運賃は採算
ベースに基づく自由運賃形態に到達す
ることが期待され、海陸の調整は十分

の目的を達し得ることとなるのであり
ます。

国鉄の貨物運賃を八割値上げするこ
とにつきましては、それが一般物価に
影響を与えるのではないかと議論
があるかと考えますが、検討いたしま
した結果、最近におきましては、イン
フレも終そく段階にあり、価格統制
も漸次緩和されつつありますので、こ
の程度の値上げでは消費者価格に影響
する程度は僅少であると考えるのであ
ります。

次に旅客運賃の調整の問題につきま
しては、財源の關係上、来年度におい
て通行税法の改正されます機会に、そ
れと脱み合せて遠距離運賃、一、二等
倍率の引下げ、長期定期の割引等
について考慮したいと考えております
ので、或いは来る通常国会に国有鉄道
運賃法一部改正として御審議頂くこと
なるのではないかと考えます。

以上国有鉄道運賃法の一部改正法律
案の提案理由とその内容について御説
明申し上げましたが、何とぞ慎重御審議
頂きまして、速やかに可決あらんこと
をお願い申し上げます。

○委員長(板谷順助君) 次に通運事業
法について補足的の説明を願います。
○政府委員(牛島辰彌君) 私から只今
大臣から提案理由の御説明がございま
した通運事業法、日本通運株式会社法
を廃止する法律案、日本国有鉄道の所
有地内にある日本通運株式会社施設の
処理等に関する法律案の三者につき
まして、相關連する点がございまして
で、補足的に御説明申し上げたいと思
ひます。

小運送業が昭和十二年以前におきま
しては、自由営業でございまして、昭

和十二年現在におきましては、四千数
百店を数える多数の業者が濫立してお
つたわけでございまして。当時の鉄道省
といたしましては、この業者の濫立か
ら生じます不当の競争、或いは不公
正な取扱ひ、或いは荷主、公衆に及ぼ
す不測の損害等を考慮いたしまして、
これを免許事業といたしまして、昭和
十二年に小運送業法を実施いたしました
と同時に日本通運株式会社法を制定
いたしました。両者相俟つて小運送事
業の濫立を防ぎ、又公正な業態にいた
そうというところに努めて参つたのであ
ります。本年の三月現在におきまして
は、お手許に差上げました資料の中に
ございまして、一般免許を有する
小運送業者は二百二十七店、その他限
定免許と申しまして、荷主或いは取扱
い地域を指定する等の限定免許を有す
るところの業者が百三十二店、合計
いたしまして三百五十九店となつてお
ります。この中に日本通運株式会社も勿
論入つておりますが、非常に小運送
業といたしましては、家内商業的なも
のから近代的経営に進みまして、当時
の経済事情並びに輸出状態からいたし
ますれば、非常にその成果を挙げたも
のと思ふのであります。併しながら終
戦後の事情から考へて見ますと、や
やもいたしますれば独占的な傾向が
出て参りまして、そのサービスの点にお
きましては又取扱ひの面におきまして
も、いろいろと批判される状態もござ
いますので、運輸省といたしまして
はここ三年の間、この小運送業法の
改正というところにつきまして種々研
究を進めて参り、又小運送業の公共性
に鑑みまして、免許事業の下におきま
して、自由公正な競争態勢を確立する

ことに努力して参つたわけでございま
す。昨年の十一月におきましては、閣
議決定いたしました小運送業の複數
制を実施することによりまして、只
今これが實現に着手進んでゐるわけ
でございます。第一次に全国の主要な三
十三駅を指定いたしまして、すでに十
九箇所におきまして新たな小運送業の
免許を実施いたしております。更に現
在第二次といたしまして、全国に二十
八箇所の小運送業の免許を申請を受付
けまして実施準備中であります。併し
ながらこの閣議決定におきましては、
やがて小運送業法の改正を期待いたし
ておりまして、おきまして、併し
差当り新たに免許いたしますところの
事業者は一店に限つております。し
又限定免許等につきまして当分の間は
行わないという暫定的の性質もありま
して、今回新たに漸く通運事業法案並
びに日本通運株式会社法の法律廃止案が
ここに御審議が願へる段階になつたわ
けであります。

併しながらこの二つの法案だけに
りましては、小運送業の独占を排除し
たしまして、真に自由公正な競争態勢
を確立いたします上からいたします
と、何分にも日本通運株式会社の機構
が過大に失すると申しますか、全国に
おきまして最も大きなものでありまし
て、他が余りにも小さいという関係も
ございまして、又国有鉄道との関連
におきまして、国有鉄道の施設の所
有地の中には、相当多数の荷役機械、
上屋であるとか、或いは倉庫である
とか、労働員の詰所であるとか荷役場
であるとかというような施設を多数有
しておられますので、これらの施設を
一般に開放いたしまして、新たに免許

されました事業者は公平平等にこれを使用せざせんと、真の公平な態勢というものは確立できない見地からいたしまして、ここに日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社施設の処理等の法律案を提出したわけでございまして、平たく申しまして、通運事業法によりまして現在一駅一店制をとつておりましたものを、法律に定める基準に合致するものはこれを免許する建前にいたす複数制を実施いたしました。又同時に日本通運株式会社が特殊の法人であり、政府又は国有鉄道という特殊の保護を受けるような法的な関係にあります特殊会社でございまして、これを断ち切りまして、一般の商法上の会社にしてしまふ、同時に国有鉄道の所有地等にいろいろの施設を持つておきまして、非常に有利な態勢にございまして、この施設を国有鉄道が買受けて、一般の新たな業者に公平等にこれを公開して使つて行く。そういったして結局この通運業の自由公正な競争態勢を作らうというのがこの三法案の相関連したところの狙いでございまして。

最初に通運事業法の要点を極めて簡単に申し上げたいと思ひます。通運事業法の第一條におきましては、只今申し上げましたような目的を明示いたしておきます。第二條におきましては、旧小運送業法等におきましては、小運送という名称を使つておりましたが、今回は通運という名称にいたしておりますが、この通運の定義がはつきりいたしておきませんでしたから、今回は第二條におきまして五号を掲げまして、一から五までの間に通運というものの定義を掲げました。即ち第一におきま

ては、従来の運送取扱業、第二におきましては運送代弁業、第三といたしまして、陸上鉄道によつて運送されるものの物品の集貨、配達、勿論商法でいいますところの海上におけるものは除いておきます。第四は、従来の規定によりまして鉄道車輛へ物品を積込んだり、或いは取卸すというようなことが小運送業であるかどうか非常に定義が不明確でございましたので、今回はこれを明確にいたして第四号に記載いたしましたわけでございまして、第五号といたしましては、従来の鉄道を利用してする運送契約につきまして明示いたしておるわけでございまして、一号、二号、並びに五号につきましては法律的な行為でございまして、三号、四号においては事実行為を明記したわけでございまして、これが旧法と違ひまして、従来のよりも定義をはつきりしたわけでございまして。又通運事業と申すものは、これらの通運行為を行うところの事業をいふと規定いたしておきまして、これははすべて他人の需用に依りてなす場合をいふのであります。従ひまして他人の需用に依りてこれらの通運行為を行う事業でありますれば、これを通運事業といふことにいたしました。有償でございまいしやうとも又無償であろうともすべてこの法律にいう通運事業となるわけでございまして。

次は第三條でございまして、これはこの法律におきまして初めて通運計算といふことを規定いたした次第でございまして。通運事業者はその通運行為が隔地取引の性質からいたしまして、どういたしまして通運から生ずるところの通運事業者間の債権債務の決済を必要といたします。その債権、債務の

決済又は債権の取立てをするという一つの計算事業というものは想像されまゝすので、ここに第三條に通運計算事業の定義を掲げまして、通運計算事業についてのことはこの法律におきましては、第三章におきまして明記いたしております。

それで次に申しますことは、この法律によりまして、各所に免許であるとか或いは許可であるとか、認可という言葉を使ひたしておきます。併しこの法律の特色とも申しますことは、従来の小運送業法と違ひまして、従来の小運送業法でありますればただ免許或いは許可認可のことにつぎましては、その基準は施行令或いは施行規則等に譲つておきますけれども、今回はこれを全部法律の上に基準を掲げまして、その基準に適合いたしますものは免許或いは許可認可等をなす建前にいたしておきます。

第四條におきましては通運事業を経営する者に対する運輸大臣の経営の免許でございまして、これは免許に對しましてのものを書きまして、第五條にその申請の方法を書いておきます。それから第六條におきまして免許基準を掲げておきます。

それで第六條におきましては「運輸大臣は、前條に規定する申請書を受理したときは、左の基準によつて、これを審査しなければならぬ」と、それで第一項におきましては審査のことを書いておきますが、第一項の一号から四号までが免許の基準でございまして、その基準に合致しているかどうかというところを運輸大臣は審査いたしまして、第二項におきまして「運輸大臣は、前項の規定により審査した結果、その申請

が、同項の基準に適合していると認めるときは、左の場合を除いて、通運事業の免許をしなければならぬ」といたしてあるのであります。第一項の四つの基準に適合いたしておりますので、第二項の「一から三までのいわゆる欠格事項に該当しない場合におきましては、運輸大臣といたしましては通運事業の免許をなす」と、こういう建前を取つておきます。こういう建前が従来の小運送業法と比べて異なる点でございまして。

その外に第七條におきましては事業の譲渡、第十條におきましては事業の管理、第十二條におきましては事業計画の変更、第十三條におきましては自動車の新規使用、第二十條におきましては運賃及び料金、第二十一條におきましては通運契約、こういうものの規定におきまして、やはり許可認可いたします場合におきましては、すべて基準を掲げてこの基準に適合したものは許可認可をなす建前を取つておきます。

又同時に三十三條におきまして、これらの許可認可をなす場合におきましては、運輸審議会が認めました輕微なものを除きまして、すべて運輸審議会に諮問をしなければならぬ、こういうふうな決めまして、従来の運輸大臣の自由裁量の範圍が非常に広がつたこれらの権限は、これによりまして自由裁量の余地を狭めた見方によりましては、民主的な方法に変更したということが言えると思ひます。

第二に申し上げますことは、免許事業者の權利義務の関係を明確にいたしまして、通運事業の公正な運営を図つたこととでございまして。このことは例えば十七條より二十五條に掲げてある事項

でございまして。十七條におきましては、通運事業者に対しては通運引受の義務を課しておるのでございまして、通運の引受を拒絶していい場合を五つ掲げてございまして。従来の通運引受の義務は法律の文面には出ておりませんが、今回より通運引受の義務を課しまして、拒絶し得る場合を列挙いたしましたわけであります。又十八條におきましては通運の順序を定めてありまして、通運の申込を受けましたならばその申込の順序によりまして鉄道に物品を託送する。ただ鉄道の輸送上の理由、その他正当の事由があるときは順序を変更してもよろしいとございまして、通常同じような貨物を受附けましたならば、その鉄道託送の順序というのは必ず申込の順序によらなければならぬ、こういうふうに通運順序につきましても規定を設けておるのであります。

更に十九條におきましては物品の種類及び性質の確認、通運事業者は通運の申込があつたときは、その物品の種類及び性質をはつきり言つて貰ふ、又その言つて貰ふことを委託者に求める權利を与えておるのであります。内容がどういふものであるか分らないで荷物を受託いたしまして、そのために又いろいろむずかしい法律問題等も起る場合もございまして、明告を委託者に求める權利を与えておきます。又それにつきまして委託者の同意を得て、その立会の上で点検する權利も第二項において与えておるのであります。若しも点検をいたした場合におきまして、物品の種類及び性質が委託者の明告したところと異ならないときは、これがために生じた損害の賠償を

通運事業者はしなければならぬ。通運事業者はどのような内容がおかしいからこの内容を点検しようというので点検をいたしましたところ、内容が少しも申告されたものと異ならないときは損害賠償をする。又第四項におきましては、点検した場合におきまして、物品の種類及び性質が委託者の明告したところと異なつておる場合には、委託者は点検に要した費用を負担しなければならぬ。ということになつております。向この明告を求めましてこれに應じないときは、第十七條によりまして通運の引受を拒絶することもできる、こういうふうになつております。

その他二十三條におきましては物品の寄託、二十四條において競売にあらうに規定を設けまして、免許事業者の権利と義務の関係をつきりし、又通運事業の公正な運営に資しよう、こういう趣旨であります。

次は第三章でございますが、通運計算事業に関する規定でございます、先程も申し上げましたように、この章全部の規定は新たなものでございませう。通運計算事業というものは免許事業者が多数今後できまると必ず必要とする事業でございます、而もこれらのものは信用のあるしつかりした事業でございます、通運事業者延いては公衆に及ぼす影響も多いのでございませう。更にこの通運計算事業はややもしますと経済的な非常な力を振ります関係もございませうので、三十一條におきましては通運計算に加入することを申込んだ場合には、その加入を承諾しなければならぬ、又三十二條におきましては加入を強制して何でも

自分の計算事業に入らなければ商取引をやらないというように脅かすというやうなことがないように、又一旦加盟をいたしました計算事業から脱退するといふやうな場合におきましては拒絶をしてはならない、計算事業に加入することも又出ることも自由である、又加入を強制されることもない、こういうふうになつておるわけでございませう。

次は道路運送法との調整でございますが、十三條と十五條でございます、それに附則の六号と七号によりまして、従来道路運送法によりましてこの地域のトラック業者と小運送業者との関係におきまして二重の手続を経なければならぬと申して、又小運送業者も地域の免許を受けなければトラックの使用ができないという不合理がございまして、これらの点を十三條、十五條並びに附則の六号、七号によりまして解決いたしました次第でございます。

以上が通運事業法の御説明でございますが、次は日本通運株式会社法を廃止する法律案でございますが、これは誠に至つて簡単な法律でございます、ただ日本通運株式会社が、この法律の実施は恐らく通運事業法と同時になれば来年の二月一日施行になると思ひますが、その施行の日前におきまして、商法上の会社になるために定款の変更或いはその他の株主総会の特別決議をなした場合におきましては、そのとき以後におきまして日本通運株式会社及び経済関係諸則の整備に關する法律は全然適用しないということにいたしましたお点だけ申上げて置きます。

第三の国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に關する法律案でございますが、これは至つて少い六條だけの規定でございます、第一條におきましては、国有鉄道がその所有地内にありますところの日本通運株式会社並びにその他の通運事業者を含めまして所有しておるところの荷役機械その他の施設を譲り受けまして、その譲り受けた施設を公正且つ有効な利用と、通運事業に公正な競争の確保を図らねばならないという目的を表示しているわけであります。

第二條におきましては、日本国有鉄道が日本通運の施設のうち、どういふものを譲り受けるかという範圍を示しております。即ちそこに書いてございませう。一から四号までの施設、荷役機械、貨物の入換に使用する動力車、倉庫、上屋、労働員詰所、荷扱所その他作業用の建物、貨物の積卸及び保管に使用する構築物、これらの一から四号までの施設の中で国有鉄道が事業を運営いたして参ります上において、荷主又は通運事業者に対しその共通の利便を与えるために、有効な利用を保障する上からしまして必要なものに限つて譲り受けをいたします。そしてその国有鉄道の第二項で規定しておりますところの交換の方法か、或いは又工事予算の中に決められた額の中で譲り受ける必要があるということ規定しておるのであります。

第三條は、第一項におきましては譲り受け物件は誰が指定するかということでありまして、日通から買受けます施設は全国の各駅所におきませんが、それをどの物件を譲り受けるかということは、日本国有鉄道が指定をして決めるわけでございます。第二項におきましては、譲り受け物件の価格の評価をどうするかというのを決めております。この方法は、物件の価格の評価と、第四條によりまして、日本国有鉄道が日本通運株式会社の株式を九十九万株持つておりますからこの株を処分しなければなりません。その処分をいたす場合におきましてその対等額の範圍内におきまして、物件と交換することとを第四條で決めておりますが、その株式の価格の評価、日通から譲り受けますところの物件の評価と、日通へ譲り渡すところの株式の評価、その他譲り受け、譲り渡しに必要な事項を決めなければなりません。その決めます方法は日本国有鉄道と日本通運会社と第三者との三人によつて決めるのであります。その第三者を決めます方法は、国有鉄道と日本通運とが協議をいたしまして候補者を作ります。その候補者若干人の中から運輸大臣が選定をして第三者を決めるのであります。この運輸大臣が第三者を選定いたします場合には、国庫大臣たるところの大蔵大臣に協議をすることといたしております。この三者によりまして協議がまとまりますと、株の値段、施設の値段というものが決まるわけでございますが、これは運輸大臣の承認を得なければいけません。ということにいたしております。運輸大臣が承認をいたします場合には、やはり大蔵大臣と協議をするということとを第二項及び第五項で書いております。若しこの三者の協議が整わないときには、又協議することができない場合には、運輸大臣が裁定をすることといたしております。運輸大臣の裁定をいたします場合にはやはり大蔵大臣に協議をすることといたしております。この裁定がございませうれば実際の裁定の定めるところに従ひまして効果が発生することを第四項に書いてあるわけであります。

取得しないでもない、ただ借りて全部に公開すればよろしいという意味合であります。

第六條におきましては、地方鉄道軌道、私鉄の所有地内に日通が施設を持つております場合がございまして、私鉄から日通に対して施設の譲渡又は賃貸の要求がございましては、勿論日通は別に集排指令によりまして義務を負うことと相成りますので、これに應ずるわけでございまして、従いましてこれによつて生ずるところの譲渡又は賃貸の価格決定の方法は、日通と私鉄の該当者の協議によつてやることを定めておるのであります。

甚だ長くなりましたが、以上をもつて三法案の概要を申し上げて置きます。
〔内村清次君 議事進行についてと述ぶ〕

○委員長(板谷順助君) この際審議の順序について諸君に御相談をいたしました、只今政府が御説明になりました法案はいずれも予備審査であります、そのうち国際観光事業の助成に関する法律案並びに国有鉄道運賃改正に関する法案は、これは予算の關係があらますので、まず第一にこの審議をやります、その次に道路運送法、通運事業法外二件の法案を審議する、こういうふうにしたいと思ひますが、如何ですか。御異議がなければ……

○内村清次君 その問題に対して意見があります。私は議事進行でその意見を申し上げたかたつたのですが、この通運事業法外二件の關係法案につきましては、これは予備審査の形でありまして、次回運輸委員会にかけて頂くというにいたしました、先程御提案になりました国有鉄道の運賃法の一部

を改正する法律案、これは運賃率の引上でありますから、国民経済に及ぼす影響も大きいと存じます。そこで参議院の議事規則により、即ち六十條及び六十一條によつて公聴会を開いて貰いたいというところを一つお諮りをお願いしたいという点が一つ。そうして先程運輸委員会の方から緊急質問が出ておりますから、その点も運輸大臣も出席しておられますので、それもやつて頂きたい、かように議事進行をお願いしたい。

○委員長(板谷順助君) 今あなたのお話のように、先ず第一に審議の順序を決めまして、そうして運賃改正法案については公聴会を開く余日があるかないか、或いはないとするならば、証人喚問の形式でやるかというところを諸君にお諮りするつもりでおつたのであります。只今のその順序については如何ですか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(板谷順助君) 御異議ありませんければ、そういう方法に一つ進みますよう。

○委員長(板谷順助君) それじや緊急質問がありますから、前之園さんあなた一つ。

○前之園一郎君 政府委員の御答弁によつて、大犯犯罪容疑の輪廓だけは分つたわけであります、相当長い期間に亘つて、而も多額の物品を東京車掌区の三分の一以上の容疑者が關係してあるこの大きな事件をまき起したというところは、実に遺憾に堪えない氣持がするのであります。終戦このかた鉄道の貨物、小荷物、手荷物等の事故、いわゆる抜き荷等の事故、或いは小包の事故というものは頻々として

て起つて、国民にも非常に大きな迷惑をかけている。又鉄道に対する信用というものが非常に薄くなつておつたことは争われない事実であると考えられるのであります、最近幾分よくなりつたあつたという氣持を私共は持つておつたのであります。ところが急に計らんや、こういうような大きな事件が、長い間分らないで居たということ、只今聞かされて実に驚いておる次第であります。終戦後道義の類案と申します、この關係で裁判所に現れておるところの事件の中で、この窃盜といふものが一番多い、殆んど八割を占めておるという状況であります、私共多少そういう方面に關係いたしまして、やはり普通の窃盜には多少取られる方にも責任があり、戸締りが悪いとか留守をするとか何とかいうような、多少の責任があるものであります、鉄道のこういうような窃盜のときも、それは、全くこの荷主といふものに責任がない、占有を鉄道に移しておる。そうしてこれを取るといふことは、実にたやすいことだ、自分の懐の中のものを取るに等しきものである。ただ国民は鉄道を信頼して、そして大事な荷物を預けておる。戦後物の不足のとき、非常にお互いの生活の窮乏の中、他所におるところの子供に物を送る、或いは親類に乏しい自分の生活の中、から物を恵むというやうな、そういう物まで頻々として鉄道の手に取られておるということになりますと、国民の憤慨、国民の鉄道に対するところの信用といふものは、全く地に落ちると言つても私は過言ではないかというふうな考へるのであります。而もこれが長い間知られなかつた。私共よくは知ら

ないのであります、荷物を託送しこれが駅から送り出されて到着駅に着き荷主に配達されるか、されないか、いわゆる発送と到着といふものは、これは直ちに分らなければならぬ仕組になつておるだらうと考へるのであります。そうなるておらなければならぬ筈であるが、そういうやうな仕組になつておるに拘わらず、長い間それが分らなかつたといふことは、全く私は監督者の不行届の点多いのではないかと考へるのであります。併し私は今更過ぎ去つたことに対してとやかく抗議するものではないのであります、この善後措置を考へる上において、かくのごとき犯罪容疑といふものがどういふ原因によつて行われたか、監督者に監督不行届といふものがあるならば、どういふ点において監督不行届があるか。又鉄道の事業遂行上の不統一といふものがあるならば、どこに不統一があるかといふやうなことも、この際明らかにして頂きたいのであります。更に犯罪容疑者の多数の人を出しておるが、何が故にこういう犯罪を犯すに至つたかといふ、その動機についてもお教えを願ひたいと思ひるのであります。終戦後の道義の類案或いは綱紀の弛緩といふものもありましようが、或いはそれ以外に、こういうやうな犯罪容疑者が如何なる思想の持ち主であつたか、或いはどういふ政党内閣に關係しておるものが多いかといふやうな点までも御調査になつて然るべきものではないかと思ひます。さらに今日ひとり鉄道のみにありませんが、各給料生活者といふものが安い給料でこの物の高いときに生活苦に悩んでおる、そういうやうな生活苦が来るところのもの

も相当にあるのではないかと考へるのであります。それらの調査いわゆる犯罪容疑者の数との關係といふやうな点にまで御調査をして頂きたい。そうして明瞭なる御答弁をお願いいたしたいと思ひるのであります。
尚又、この犯罪事件については、私は法律上どの程度までこの監督の責任をとらなければならぬものであるか、大きく言へば監督者である運輸大臣も責任があられるであらうし、或いは日本国有鉄道の總裁も責任があられるのであります、そこまで及ぶものではなからうと思ひます。どの程度までこの責任を負われるべきものであるかといふこともお尋ねしたいのであります。
更に折角国民が鉄道に対する信用といふものを取り戻しつた。去る行政整理のこのかた鉄道のサービスも非常によくなつておる。国民の感情も鉄道に対してよくなつておる。今日これらの問題を起して非常に又国民の鉄道に対する信用といふものは元に戻つておる。これをどういふやうにして国民にお詫びをし、そうして信用の回復に備える御自信があるのか、どうかといふ点についても、この際承つて置きたいのであります。
更にこういうやうな犯罪といふものは将来にも起り易いものである。只今監督局長から御説明の通り、非常に巧妙であるのでありますから将来とも起り易い犯罪であると思ひるのであります、これを全く防止するといふ的確なる方法をお考へになつておるか、御研究になつておるかといふことも併せてお尋ね申上げたいのであります。
更に相当多額の被害に上つておるやうであります、この中には禁制品等

更に私は希望として申上げて置きたいことは、すでにできたことはこれは如何ともしようがない。臭い物に蓋をするというような態度に出られない。すべてこういうものは検査当局の捜査、審議等に対してできるだけ便宜を与えられて、そうして将来こういうことの起らないような最善の方法を講ぜられることが適當であると思ふのであります。

私は申上げたいこともいろいろあります。が、時間を要しますので本日は以上で止めて置きますが、お分りになつておる範圍において御答弁を願ひ、若しお分りにならない所は御研究の上他日御答弁をお願いします。私は責任云々のことを申しましたが、鐵道の責任を追求してどうこう言う氣持はないのです。鐵道の信用を回復して、國民が安心して鐵道に荷物や託することができるようにされるにはどういうふうにしたならばよいか。むしろ善後措置に對して万全の研究と施設とをして頂きたいということが、私の質問の要旨であります。お分りになつておる範圍において答弁をお願いいたします。

○國務大臣(大屋重三郎) 只今御指摘の点は実は運輸大臣といたしましても数日前にさういふ事件が今起き、且つ司直の手あるということの報告を受けまして、又全貌に對しましては只今局長が申上げました大體の程度が分つて

○委員長（板谷順助君）　よろしうござ
いますか。

○前之園喜一郎君 監督局長の方でお
分りになつてゐる点だけ御答弁を願つ
て、お分りにならない所は後で結構で
す。

○政府委員(足羽則之君) 先ほど申上げましたのが大体現在分つておる程度でございまして、問題の全体が今司直の手によつて調べられておりますので、いろいろ只今御注意のありました点、一々誠に御尤もだと思ふのであります、そういう点につきましても、十分氣を付けて今後徹底的に取調べ或いは対策を考究いたして参りたいとこゝろ考えております。

○委員長(板谷順助君) これは随分長い間のことでもあり、殊に運輸省の足許にそういう重大な問題が起つておる。司直の手で調べつあると言つても、とにかく相当多い人数で運輸上にも非常に差支が来ておる状態なんでしよう、皆な引つ張られておるのではありません、その容疑者は。

○政府委員(足羽則之君) 今四十八名

○小泉秀吉君 一つ緊急質問をいたします。船舶運賃会に關連してのことです。ございますが、船舶の運賃会から民間の船主に支拂うべき儲船料その他の支拂金が非常に遅延をしておる。いわゆる支拂遅配とでも申しますか、それである業者の中には儲船料が唯一の收入であることは勿論でありますけれども、それ

得の点が非常に遅れておるといふのが原因でございます。尙九月までは儲船料はその全額を支拂つておるのでありますが、十月以降儲船料の約八〇％を内拂ひにいたしております。その理由としたしましては、十月以降新たな儲船料を立てるわけでございます。稼働率を變更いたしますと共に、更に儲船料中の償却方法を高率から低率に変える、こういうことのために今六百五十隻の船につきまして、一々新たな儲船料を算出しつつあるわけであります。

社は修繕料も相当に滞つておるために造船会社自身も会社の経営に困難をしておる。その外食糧その他莫大な費用がつまり経費として支拂うべきものがある支拂われないので、金融業者から金の借りることのできる者は相当な金利を拂つて、それを忍んで借りることができるといふわけに行かないので、それで運賃会に對しては現金を貰えなければ、運賃会自体が支拂手形でも出すことと、随分嚴重に交渉をするが運賃会はそのような方法は絶対にできないのだと、こういうことで今のところいよいよ泣く子と地頭には勝たれんというやうなことで、非常に高利な金を借りて船員の給料を支拂うというやうなことでまてしておるというのが実情であります。で、そういう心臓の弱い船主は高利で借りて来て支拂うといふことをしておりますが、大体は金がないのだから支拂えないといふやうなことで船員の給料もひどいになると二ヶ月ぐ

○政府委員(岡田修一君) 備船料の支拂が非常に遅れておりますことは誠に遺憾の極みでございます。備船契約によりますと、備船料は月の初めにお拂いする、こういうことに相成つておるのでありますが、實際は今御指摘の通りに月の中旬頃に相成つておるわけがあります。その理由の最大なものは、運営金は運賃収入だけでは備船料その他の支拂いが賸い切れないのでありまして、国からの補助金を取得して初めて拂えるわけでございます。ところが現在までのところ国からの補助金の月割の額だけでは足りないのでございます。して、月割額以上に補助金を出さなければならぬ。その補助金を出す場合に、單に日本国内だけでは処置できないのでありまして、関係方面に対して何故この月はこれだけ要るかという事柄を十分説明して、その上で補助金の支出の了解を得ておる次第であります。従いましてその手續その他に相当の日数を要するわけであります。で私共といしましてはその補助金を取得いたしますとその翌日若しくは翌々日には必ず備船料を支拂うようにいたしておるわけであります。其の補助金取

す。従いましてその手續が完了いたしましたので、取敢ず八〇％の儲船料を拂つております。併し実際の下半年十月以降の儲船料の額は、今度国会に提案されております二十八億の追加予算から考えまして、丁度八〇％が本当に船主の手に入る額になるのではないかと思ふのでありますが、今のところ仮拂の形で八〇％を拂つておるのであります。尚これを促進するといいますが、運賃会だけの収入からしてもつと早くやる方法はないかということでございますが、その一つの方法としては滞つてゐる運賃を取立てるということでございますが、これがまあ私共非常に困つてゐる点でありまして、我々の手であらゆる方法を講じますと共に、又関係方面からの手を通じてその促進をやつてゐるのでありますが、その大きなものとしたしましては配炭公団に対する運賃の未收金でございます。これが約十億八千……約十一億ございます。それから貿易庁といいますか通産省の方から貰うべきもので、ベルシヤから持つて来る油の運賃、これが相当量今滞つてゐるのであります。これにつきましては、配炭公団のこの整理に

を言われたのですが、これは非常に影響が大きいのであります。パーセンテージはいつか大臣が本会議で説明したときに二・三から四・三になるといふ説明だったのでありますけれども、それはただ物価の上らないときのパーセンテージが物価の全体の中でそれだけ上つたというだけの表明であつて、当時よりも物価が上つておるといふことは一律に言われていない。實際あなた方は僅少であるという御意見ですけれども、消費物価に対する値上りということも

のはつきりパーセンテージが出て来ると思ふのであります。どうもいきなり生活へ影響は来ないから、国民はこれに對しまする関心がないような考え方で居るから輿論が余り上つておらない、この解釈しておられるかも知れませんが、旅客運賃の値上りよりもより以上に貨物運賃の値上りは重要だと思ふのです。日限のないことを再三前提にしてお話になるようですけれども、日限はまだ三日延びても通常国会の日にもまだあるわけでありまして、ですから日限に拘束されてこの重大な問題を一般の輿論から聞かないという方法で行くことはとてもいかんことだと思ひます。運輸委員会としてはどうしてもこれは公聴会を開いて一般の輿論を聞いてやつて行くことを私は主張したい。そしてその意味で内村君の提案の公聴会を開く意見に全面的に賛成をいたします。成程日限がないということを言われておりますけれども、過日の議院運営委員会でもまだ日限はあるということを前提にして議論された党派の人達もあるのではありません。でありますからして日限に限られて居るということであるけれどもこの日限についてはその拘束的に考える必要はない。日限がないからというやうなことでこの重要問題を内村君が言つておる状態において運んで行つてしまふというやうな過去の例は、この程度で打切つてしまふなければ、いつまでたつても議会は信用されて来ない。こういう点で日限ということには余り拘束されずに、この問題は重要であるから日限は議運にかけてこれを延ばして貰ふということまで議員各位が氣持を持つて頂かなければならない。

それが運輸委員会からそれだけの意向が出なければ運輸委員会が国民に對してもおかしいと思ふのであります。そういう意味で公聴会を開くということをおもひ主張したのであります。

○委員長(板谷順助君) それは君のお説のように公聴会を開くのが或いは正式であるかも知らんが、併し外の予算のいろ／＼関係もあつて従来の運賃改正の当時の例にならつて証人喚問ということでも一つ進みたいと思ひます。実は二十八日に開きたいと思ひます。ですからけれども、明日は日曜でありますから来る人の連絡もつきません関係から、二十九日の午後一時に証人喚問の形式によつて輿論を聞くという順序に運びたいと思ひますが、如何ですか。

○鈴木清一君 どうもその点委員長独断じやないかと思ふのであります。あなたはその行きたいと思ふと委員長から直ぐそういうふうな決めるのであります。その点たび／＼御注意申上げようと思ひましたが委員長独得のところが出来て、私はこういう点に触れたくないと思ふのであります。今後氣を付けて頂きたいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 私は公平にやつておるわけです。

○前之園喜一郎君 今公聴会を開くべしという意見が出ておるわけですが、開くか開かないかということを一つ採決されたら……

○委員長(板谷順助君) 公聴会を開くとすれば新聞にも出して……

○前之園喜一郎君 今日の委員会が開くか開かないかということ……

○委員長(板谷順助君) ちよつと速記を止めて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(板谷順助君) 速記を始めして下さい、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十二分散会
出席者は左の通り。

委員長 板谷 順助君
理事 小泉 秀吉君
委員 飯田精太郎君
内村 清次君
大隅 憲二君
前之園 喜一郎君
早川 慎一君
鈴木 清一君
大屋 晋三君

國務大臣 運輸大臣 大屋 晋三君

政府委員 運輸事務官 岡田 修一君
(海運局長)

運輸事務官 足羽 則之君
(鉄道監督局長)

運輸事務官 牛島 辰彌君
(自動車局長)

十二月二十五日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、國際觀光事業の助成に関する法律案

國際觀光事業の助成に関する法律案

國際觀光事業の助成に関する法律案

(國際觀光事業の助成)

第一條 政府は、國際觀光事業(外国人旅客の觀光に関する事業をいふ)を振興するため特に必要があるとして認めるときは、觀光宣伝を実施し、その他觀光に関する事業を行ふ法人であつて營利を目的としないものうち政令で定めるもの(以下「法人」といふ)に對し、予算

の範囲内で、その事業の遂行に要する経費の一部を補助することができる。

(助成の申請)

第二條 補助金の交付を受けようとする法人は、補助金の交付申請書に、事業計画書及び收支見積書の案並びに過去一年間における事業実績書を添付して運輸大臣に提出しなければならない。

(助成の通知)

第三條 運輸大臣は、前條の申請に基いて補助金の交付を決定したときは、これを当該法人に通知する。

2 前項の決定の通知を受けた法人は、左に掲げる書類を遅滞なく運輸大臣に提出しなければならない。

一 事業計画書
二 收支見積書
(計画等の変更)

第四條 法人は、前條第二項各号の書類に記載した事項について変更をしようとするときは、あらかじめ運輸大臣の承認を受けなければならない。但し、運輸大臣が輕微な事項と認めたものについては、この限りでない。

(補助金の流用禁止)

第五條 法人は、この法律の規定により交付される補助金を國際觀光事業の振興に役立たない用途に使用してはならない。

(補助金の還付及び交付の停止)

第六條 運輸大臣は、この法律の規定により補助金の交付を受けた法人が、左の各号の一に該当するときは、補助金の全部又は一部の還付を命ずるものとする。

一 前二條の規定に反したとき。
二 法人の支出額が第三條第二項第二号の收支見積書(第四條の規定による変更をしたときは、その收支見積書)に掲げる支出額の見積に達しなかつた場合において運輸大臣に申し出て、その承認が得られなかつたとき。

2 運輸大臣は、法人が前項の規定により還付を命ぜられた場合において正当な理由がないのに還付しないとき又は法人が前條の規定に違反した場合において当該業務を執行した者がなおその職にあるときは、当該法人に對する補助金を交付しない。

(收支決算書)

第七條 この法律の規定により補助金の交付を受けた法人は、收支決算書を運輸大臣に提出しなければならない。

(年次報告書)

第八條 運輸大臣は、毎年度この法律の規定により補助金の交付を受けた法人が実施した事業の結果の年次報告書を作成し、大蔵大臣に送付しなければならない。

2 内閣は前項の年次報告書を財政法(昭和二十二年法律第三十四号)第四十條の規定による歳入歳出決算の添附書類として国会に提出するものとする。

(會計の処理)

第九條 この法律の規定により補助金の交付を受けた法人の帳簿の整理及び保存その他會計の處理に關して必要な事項は、運輸省令で定める。

(報告の徴収)

第十條 運輸大臣は、この法律の規定により補助金の交付を受けた法人に対し、その業務に關し必要な報告を求めることができる。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

十一月二十五日日本委員会に左の事件を付託された。

一、瀬戸、明知阿蘇間に国営自動車運輸開始の請願(第五百三十五号)

一、堺港臨港線完成促進に關する請願(第五百六十五号)

一、觀光事業振興緊急対策に關する請願(第五百六十六号)

一、陶磁器の貨物運賃通算制実施に關する請願(第六百二二号)

一、奈半利港築設に關する請願(第六百八号)

一、久美浜港修築に關する請願(第六百三十六号)

一、野岩羽鐵道完成に關する請願(第六百五十六号)

一、高知県南部地区循環バス路線完成に關する請願(第六百六十五号)

一、酒田港の国有鐵道用石炭陸上輸送切替に關する請願(第六百六十六号)

第五百三十五号 昭和二十四年十一月十一日受理

瀬戸、明知阿蘇間に国営自動車運輸開始の請願

請願者 愛知県西加茂郡小原村 長 加藤和一郎外十名

紹介議員 草葉 隆圓君

愛知県西加茂郡小原村を中心とし、藤岡村、岐阜県惠那郡吉田村、および三邊村等の一帯は、古くから陶磁器の原料であるそうけい、の産地として有名で

あるが、運輸機關がないために未開發の实情である。しかし愛知県瀬戸より岐阜県明知間に通ずる県道瀬戸明知線に国営乗客用自動車および貨物自動車を行進することによつて、沿線の林産、農産物をはじめ全国各地のよう業地帯へ陶磁器原料等を搬出することができ、優秀陶磁器の生産に非常な成果を与えることになるから、本路線に国営自動車の運行を開始せられたいとの請願。

第五百六十五号 昭和二十四年十一月十一日受理

堺港臨港線完成促進に關する請願

請願者 大阪府堺市長 山口勝 外二名

紹介議員 左藤 義詮君 森下 政二君 村尾 重雄君

關西線八尾加美より木津川および堺港に至る臨港線は、昭和十一年国土計画交通委員会において計画をみたまま今日まで放置せられていたところ、今回運輸當局において、本計画の半である八尾加美、阪和線杉本町間をいよく着工せられる由であるが、本工事をさらに堺港まで延長し、四国、淡路、大和および河内方面の旅貨物の交流輸送に資せられたいとの請願。

第五百六十六号 昭和二十四年十一月十一日受理

觀光事業振興緊急対策に關する請願

請願者 東京都千代田区丸ノ内 一ノ一 社団法人全日本觀光連盟事務理事 武部英治外八名

紹介議員 高田 寛君

觀光事業は、國際親善の増進に資するとともに、見えざる輸出として外貨を獲得し、經濟再建に大なる寄与をなす

ことは多言を要しないところであつて、とくに輸出産業の情勢が困難なわが国の現状よりみると、觀光事業により獲得する貿易外収入の果たす役割は極めて重大である。しかるにこれに対する国内の受入体制とくに道路、宿泊設備その他諸施設の現状は、量においてもはなはだ貧弱で、折角の來訪外人に満足を与え得ないばかりでなく、このまま推移するときは本事業の發達は望み得ない寒心すべき状態であるから、すみやかに本事業に對する根本的な振興策を講ぜられたいとの請願。

第六百二二号 昭和二十四年十一月十二日受理

陶磁器の貨物運賃通算制実施に關する請願

請願者 愛知県知事 常滑町常滑陶磁器卸商業協同組合理事長 關幸助外百二十一名

紹介議員 仲子 隆君

愛知県知事多岐地方は、せものの産地として有名な特殊産業地帯であり、終戦後貿易再開を控えて事業にまい進しているが、業態の特質より輸送は地方鐵道と国有鐵道の併算制によつて、過重な運賃を負担することとなり、当地方産業の發展上大きな支障となつてゐるから、今回予定されている運賃改正に際しては、運賃通算制を採用せられたいとの請願。

第六百八号 昭和二十四年十一月十二日受理

奈半利港築設に關する請願

請願者 高知県安芸郡奈半利町 長 藤村六郎外八名

紹介議員 寺尾 豊君

奈半利港は高知県の東海岸に位し、昔より高知東部地方の經濟文化の中心地で、背後には、日本三大美林の一である大森林を控え、海岸地帯には良質の亜炭がある。また促成園芸品の生産地として、漁業の基地として有名であり、昭和二十二年十二月運輸省より商港として指定されたが、同港の整備をすれば、これら諸産業は大いに發達するから、急速に奈半利港の築設を施工せられたいとの請願。

第六百三十六号 昭和二十四年十一月十二日受理

久美浜港修築に關する請願

請願者 京都府熊野郡久美浜町 長 岡田志郎外八名

紹介議員 板谷 順助君

久美浜港は京都府の北西端兵庫県境に近く、舞鶴港と東山港との中間に位し、水深深く泊地面積広く、前面に丹後海の優良漁場を控え、背後に丹後地方の穀倉を擁し、農林、水産物の集出荷港として好條件を有しているにもかかわらず、港口が狭いため今日まで放置されてゐるが終戦後機帆船の發達による海上輸送力の増加に伴い、適所に避難港の設置が要望されているとき、本港のように天然の良港を放置しておくのは国家のためにも大きな損失であるからすみやかに本港の修築工事を施行せられたいとの請願。

第六百五十六号 昭和二十四年十一月十二日受理

野岩羽鐵道完成に關する請願

請願者 栃木県那須郡西那須野町 長 田島重外二十名

紹介議員 植竹春彦君 大島定吉君 岡田喜久治君 三島通陽君

山形、福島、栃木三県を連結する野岩

羽鐵道の建設は、福島県会津若松を起點としてすでに栃木県境荒海村まで開通し、その接続點が問題となつてゐるが、資源開發、運輸交通の効果、建設費の軽減、觀光等の見地から栃木県塩原町関谷宿を経て西那須野町において東北本線に接続することが、最も適当と思はれるから、野岩羽鐵道の接続點を西那須野町に決定しすみやかに本線の延長工事に着手せられたい。また東北本線大宮、白河阿蘇間の電化についてもこの際すみやかに促進せられたいとの請願。

第六百六十五号 昭和二十四年十一月十二日受理

高知県南部地区循環バス路線完成に關する請願

請願者 高知県高岡郡東又村長 伊與木常盛

紹介議員 寺尾 豊君

高知県南部地区循環バス路線開設第一期工事(興津とうづり回線)の完成により、經濟、交通、文化交流の面における受益は計り知れず、關係地区民の感謝的となつてゐるが、さらにこれを第二、三期計画による延長をする場合、地方産業の開發、經濟の確立、交通、文化の向上に益するところじ

第六百六十六号 昭和二十四年十一月十二日受理

酒田港の国有鐵道用石炭陸上輸送切替に關する請願

請願者 山形県知事 村山道雄 外三名

紹介議員 小杉 繁安君 尾形 六郎兵衛君 安達 良助君

酒田港の国有鐵道用石炭陸上輸送切替

今般鉄道用石炭を陸上輸送に切り替えるとのことであるが、全扱い量の四十四パーセントを鉄道用石炭に依存している酒田港においては、鉄道用石炭取扱皆無の場合は、港灣経営に壊滅的打撃を受け、海運労働者現在員二百四十九名中百十八名の整理を余儀なくされ、さらに荷役機械十七基、はしけ船腹三十八隻二千八百五十トンの大半は遊休化し、とくに荷役機械は七割まで無用となり、海運業界の崩壊は必定であるから、海運界の健全な発達のために酒田港経営の活路である、鉄道用石炭の海上輸送を陸路輸送に切替を強行されないよう処置せられたいとの請願。

昭和二十四年十二月六日印刷

昭和二十四年十二月七日発行

参議院事務局

印刷者 印刷 庁