

第七回国会 運輸委員會 議 錄 第 十 二 号

昭和二十五年三月二十二日（水曜日）
午前十一時三十九分開議

出席委員

委員長 稲田 直道君
理事 關谷 勝利君 理事 前田 郁君
理事 松本 一郎君 理事 林 百郎君
理事 木下 榮君
岡田 五郎君 尾崎 末吉君
片岡伊三郎君 黒澤富次郎君
坪内 八郎君 満尾 君亮君
渡邊 良夫君 松井 政吉君
飯田 義茂君

出席政府委員

運輸政務次官 原 健三郎君
運輸技官 後藤 憲一君
運輸事務官（鐵道監督局長） 足羽 則之君
運輸事務官（鐵道監督局長） 石井 昭正君
運輸事務官（鐵道監督局長） 石井 昭正君
委員外の出席者 運輸事務官（港灣局倉庫課長） 四方田耕三君
專門員 岩村 勝君
專門員 堤 正威君

三月二十日

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案（内閣提出第一一五号）
同月十八日
電氣機關車製作予算増額に関する請願（石野久男君紹介）（第一一五五号）
二俣、氣田間に國營自動車運輸開始促進の請願（足立篤郎君外二名紹介）（第一一五五五号）

海尻駅を一般駅に昇格の請願（黒澤富次郎君紹介）（第一一五五七号）
平原信号所を旅客駅に昇格促進の請願（黒澤富次郎君紹介）（第一一五五八号）
北見枝幸、雄武兩駅間に鐵道敷設促進の請願（松田鐵藏君外一名紹介）（第一一五八〇号）
鶴崎に燈台設置の請願（奥村又十郎君紹介）（第一一五九四号）
日の影、豊後竹田兩駅間に鐵道敷設の請願（佐藤重遠君外二名紹介）（第一一五九七号）
伊豆半島循環鐵道敷設に関する請願（小松勇次君外一名紹介）（第一一六〇三号）
松前から江差を経て瀬棚に至る間に鐵道敷設の請願（富永格五郎君外二名紹介）（第一一六〇七号）
津ノ井、那家兩駅間のヤナイ谷に簡易停車場設置の請願（稲田直道君紹介）（第一一六二二号）
野岩羽鐵道全通促進の請願（尾関義一君外一名紹介）（第一一六二七号）
機構改革に伴い舞鶴市に管区海上保安本部設置に関する請願（大石ヨシエ君紹介）（第一一六二九号）
畑ノ内駅前広場舗装並びに中ホーム雨天施設設置の請願（竹山祐太郎君外一名紹介）（第一一六三七号）
堀之内、御前崎間軌道電化に関する請願（竹山祐太郎君外一名紹介）（第一一六三八号）
筑豊電氣鐵道建設に関する請願（淵上房太郎君紹介）（第一一六五一号）

倉吉、勝山間鐵道全通促進の請願（稲田直道君紹介）（第一一六二二号）
國營自動車馬見原派出所の昇格並びに宇土、砥用線延長等に関する請願（松野頼三君紹介）（第一一六七七号）
浜田市に鐵道局設置の請願（木村榮君外一名紹介）（第一一六七九号）
旅客運賃及び貨物運賃値下げに関する請願（田代文久君外一名紹介）（第一一六八〇号）
松前から江差を経て瀬棚に至る間に鐵道敷設の請願（田中元君紹介）（第一一六八四号）
の審査を本委員会に付託された。
同月二十日
浜田市に山陰鐵道局設置の陳情書（島根県浜田市市長岡本俊人外一名）（第一一六九号）
好摩、北福岡間鐵道改修に関する陳情書（岩手県岩手郡大更村長工藤幾久壽外三百十五名）（第一一六三一号）
を本委員会に送付された。

本日、の會議に付した事件
連合審査會開會に関する件
倉庫業法の一部を改正する法律案（内閣提出第一一〇五号）
国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案（内閣提出第一一五号）
○稲田委員長 これより運輸委員會を開會いたします。
この際連合審査會開會についてお諮りをいたします。先般本委員会にお

いて審査中の、日本国有鐵道法の一部を改正する法律案は、大藏委員會に付託になつております。米國對日援助見返資金特別會計からする電氣通信事業特別會計及び國有林野事業特別會計に対する繰入金並びに日本国有鐵道に対する交付金に関する法律案と表裏一体的な關係にありますので、右の兩案について大藏委員會と連合審査會を開いて、法案審査に万全を期したいと思ひますが、これに御異議はありませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○稲田委員長 御異議なしと認め、さうとりはからうことにいたします。
なお同委員會間の協議が整いまして、連合審査會を開くことになりました。たならば、大藏委員長とも相談の上、あらためて開會日時をお知らせいたしますから、御了承願ひいたします。

○稲田委員長 これより去る三月二十日、本委員會に付託になりました国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたし、審査に入ります。
まず本案の趣旨につきまして、政府の説明を求めます。原政務次官。
国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案
国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案
第三條中第一号及び第二号を次のように改める。
一 三等の貨率は、營業キロメートルごとに、百五十キロメートルまでは一円四十五錢、百五十キロメートルをこえ五百キロメートルまでは一円五錢、五百キロメートルをこえ一千キロメートルまでは六十錢、一千キロメートルをこえる部分は四十錢とする。
二 二等の運賃は三等の二倍、一等の運賃は三等の四倍の額とする。但し、通行税が課せられてゐる間は、二等の運賃は三等の百二十分の二百倍、一等の運賃は三等の百二十分の四百倍とする。
第四條に次の但書を加える。
但し、通行税が課せられてゐる間は、一等の運賃及び二等の運賃は、それぞれ同表に掲げる一等の運賃及び二等の運賃の百二十分の百とする。
第六條に次の但書を加える。
但し、通行税が課せられてゐる間は、一等料金及び二等料金は、それぞれ同表に掲げる一等料金及び二等料金の百二十分の百とする。
第九條中「貨率」を「運賃及び料金」に改める。
別表第一及び別表第二をそれぞれ次のように改める。

別表第一

第四條の規定による航路普通旅客運賃表

航 路 別			三等運賃	二等運賃	一等運賃
青森	函館	間	160円	320円	1,040円
宇野	高松	間	30	60	
仁方	堀江	間	100	200	
宮島	宮島	間	10		
大島	小松	港間	15		
下関	門司	港間	15		

別表第二

第六條の規定による急行料金

種別	地 帯 別	三等料金	二等料金	一等料金
特行 別料 急金	600キロメートルまで	400円	800円	1,200円
	1200キロメートルまで	600	1,200	1,800
	1201キロメートル以上	800	1,600	2,400
急行 料 金	300キロメートルまで	120	240	360
	600キロメートルまで	200	400	600
	1200キロメートルまで	300	600	900
	1201キロメートル以上	400	800	1,200
準急 行 料 金	150キロメートルまで	40	80	120
	300キロメートルまで	60	120	180
	600キロメートルまで	100	200	300
	601キロメートル以上	150	300	450

附 則
この法律は、昭和二十五年四月一日から施行する。

○原(健)政府委員 ただいまから、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。
今回国有鉄道運賃法の改正を提案いたしますのは、ただいま本国会において御審議になつております通行税法の改正に伴つて、国有鉄道の旅客運賃の一部を改正し、国民負担の軽減をはかりとする趣旨であります。通行税法の改正によりまして、来る四月一日から三等の運賃及び急行料金は無税、一、二等の運賃料金は二〇%の課税がなされることとなるのでありますが、これによりまして一率に旅客運賃を引下

げるといふことは、旅客に及ぼす影響の上から見まして、大した効果を期待することができませんので、以下述べるような方法でこれを効果的に一般利用者にとりまして、もつて昨年五月に実施しました旅客運賃改正によつて生じた負担の緩和をはかりたいと考えるのであります。
すなわちまず第一は、遠距離運賃制の強化であります。現行普通旅客運賃は、昭和十七年四月から現行のごとく二地帯制としたものでありますが、今回新たに五百一キロ以上一千キロまでの、一千一キロ以上の二地帯を追加いたしました。四地帯制に改め、もつて遠距離旅客の負担を大巾に軽減したいと存じます。

第二は、一、二等旅客運賃の倍率の引下げであります。一、二等旅客運賃の三等旅客運賃に対する倍率を、一等は三等の六倍を四倍、二等は三倍のものを二倍に改めたいと考えております。現行の倍率は、旅客輸送事情の最も困難をきわめた昭和二十年四月から、利用の制限をはかる趣旨のもとに実施したものであります。外国にもその例を見ない著しく高率なものでありますので、輸送事情も緩和して参りましたし、また外客誘致の点からも、倍率の引下げをいたしたいと存ずるのであります。
第三は、長期定期旅客運賃の割引率の増加であります。現在三箇月、六箇月の定期旅客運賃の割引率は、一箇月定期の割引率と同率であります。長期定期使用者の負担軽減をはかりまし

て、三箇月、六箇月の定期旅客運賃は、一箇月運賃を三倍、六倍したものに對して、それ／＼一割及び一割五分引をいたしたいと考えております。
右に述べましたのは、通行税法改正との関連において改正したいと考える旅客運賃改正の内容であります。さらにこの機会に、普通急行及び準急行については、近距離の利用者の便をはかり、新たに三百キロまでの料金を設定すると、また航路運賃については、現在最も收支均衡を得ない二、三の航路の運賃を、民間航路との振り合ひも考慮して一部改正すると、その他一、二の点について必要の改正を施したいと考えているわけであります。
以上、国有鉄道運賃法の一部を改正する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、何とぞ慎重御審議をいただきまして、すみやかに可決あらんことを御願ひ申し上げます。
○稲田委員長 これより質疑に入りますが、急ぎましたために、まだ質疑の通告もありません。御希望の方に許します。
○満尾委員 ただいま提案理由を伺つただけで、私もきよう準備してないのでありますけれども、こういうことを伺いたいのではあります。
鉄道の運賃は、旅客といわず、貨物といわず、先般非常にしば／＼改正される。私は前回の改正のときも大臣に御質問申し上げたのですが、国鉄の運賃の安定性というものを御考慮になる必要がありはしないか。国鉄の運賃のごときは、あらゆる経済活動の計算のベースになるものでございしますから、よほどの事情のない限り、そうみ

だりにかえないのだということを、大臣にお考えをいただきたいと思うのであります。ねこの目のかわるごとく、一年に一べんずつ運賃がかわるなどということは、実にこれはどういふことであるか。今回の改正は国民の負担を軽減するのでありますから、その改正の方向においては全般的に御賛成申し上げるのであります。しかしながら翻つて考えてみますと、こんなにしば／＼運賃をかせねばならぬということ、国鉄当局の認識の不足のいたすところか、おおよそ収入の見積りといふことについて、非常に安定性を欠いておるのではないかと。もう少ししっかりと見通しを立てて、こんなに国民をしば／＼眩惑させるような処置をとらないで済む／＼を、ぜひやつていただきたい。どうもこの点について、私は政府の所見といふものは、運賃のスタビリティといふものを忘れておるのではないかと考える。また事務的に御勉強になる点について、もう少し的確を期し得る点があつたのではないかと、いふことを考えざるを得ないのであります。将来におたつて、ぜひこの点について御努力をいただきたいと思ふのであります。
それにつきまして、いつもそう思うのですが、旅客運賃を改正するとき頂戴する資料は、旅客運賃の資料である。貨物運賃を改正するとき頂戴するのは、貨物運賃の資料である。これだけでは盾の一面であつて、結局収入になつてしまへば、旅客であらうと貨物であらうと同じものである。してみれば、この運賃改正が国鉄の経済全体に對してどんな意味合いを持つておるか。貨物といわず、旅客といわず、と

にかく減収を来す一応の御計画なのである。その総合的な立場における影響、その関係や重要性というものは、その明瞭にした資料を配付していただかなければ、私はこの問題も、やはりほんとうの意味の批判ができないのではないか、かように考えます。従つてきよう頂戴したものは、まづ旅客は旅客というふうに切り離しての御資料のように拜見いたしますから、この次までに、今回の改正というものが、国鉄の抱括的な財政的見地におきまして、これがどういう意味合いを持つておるかという資料の御提出をお願い申し上げます。

○原(健)政府委員 ただいまの満尾委員の御質問にお答え申し上げます。第一点は、運賃がもう少し安定性を確保しなければならぬという御注意でありまして、まことに御説もつともで、同感でございます。当局としましては、運賃をなるべくかえないように、そうして一般の人にも人心の不安動搖を来さないように、いろいろくふういたしておるのであります。今までのいろいろの財政方面その他の理由では、運賃の値上げをいたしまして、国民多数に御迷惑をかけた点は重々承知いたしております。御希望の点はとくと了承いたしました。今後そういうことのないようにいたしたいと思つております。

これで一応御研究願いたいと思つております。

○満尾委員 この旅客運賃改正資料は、旅客のことしか書いてない。私は目次だけを見たのですが、貨物の収入と合せて、国鉄全体の収入のよつて来るところのバランスが、これではわからぬのです。それから一言伺います。この遠距離運賃は、私どもは年末主張したことでありまして、これは双手を上げて賛成なんです。いやしくも鉄道が国鉄の形態をとる以上は、絶対にこれなくしては進まないというふうにして、私はかたく信じておるものであります。これは非常に賛成で、むしろこの実現の遅れたことを非常に遺憾に思つておる。そこで通減率についてお尋ねしたいのでありますが、これは昔七段階の通減をやつておりましたが、これらのものと比較してどういうふうなことになるか。また今回のこの刻みようにつきましては、どういうところに重点を置かれて、こういう刻みを実施されたか。その点についての御説明をいただきたい。

○石井(昭)政府委員 ただいま旅客の改正資料だけで、国鉄全体の収入についての資料ではないということでございます。国鉄全体の財政についての資料でございますれば、過般来予算案として御審議を願つておりまして、お手元にご覧いただけます。今回の改正で、ただいま提案理由で申し上げました通り、国鉄の財政上の観点からいたす改正ではないのであります。通行税法の一部改正によりまして、当然国民の負担が軽減される。ただこれをフラットに五%の通減をいたすというこ

とが、実質的な意味合いから申しまして、ほとんど効果がないので、特に皆様方のお許しを願ひまして、御審議をお願いしたいというところで、御審議をお願いいたしておる次第でございます。従ひまして財政上の観点からいたしますと、今度の国鉄の收支の面には影響がないということに相なるので、その意味合いの説明は、お手元に差上げました資料の中の第六表に書いてございます。それから遠距離通減率の比較でございますが、それはおわかりをいただくのに都合のいいように、第十三表に回示してございます。これでごらん願ひますとわかりますように、大体戦前の七段階に對して比較いたしますと、ほぼ似て参つたようでございます。五百キロ地帯におきまして今回の方が高く、千二百キロを越しましてからは今回の方が低くなつて来るようなふうになつております。これは一つには、今回の改正が技術的に時目が間に合いません。従ひまして五百キロまでを現行の線で押えて、それから先を通減して行くというやり方にいたしましたのでございます。それは一つには収入の問題もござります。いま一つは実問題といたしまして、現場の作業等を考えますと、五百キロまでがかわらないというの方が、短時間での準備ができますので、そういう点もあわせ考へて、多少前のカーブから参りますと円滑さを欠いておる点があるいはおしかりを受けるかと思つてはありますが、事情といたしましてはさうな事情で、ほぼ戦前の姿に近づけるという意味合いで操作いたしました次第でございます。

○満尾委員 私の今日の質問はこれで

終ります。また明日伺います。

○林(百)委員 私の方も本日説明を聞いただけで、まだ十分検討してありませんが、次にこういう資料をほしいのです。この中にはないかと私は思ふのですが、一等、二等、三等の等級別の旅客の平均乗車キロの表、これが最近のものがあるもので、それをぜひ出していただきたい、これが一つ。それから各等の一車両り収入の比較表、これのごく最近のもの、座席の満員の割合と実際どうなつておるかというところ、一等、二等、三等の各等一車両り収入の比較表、これが一つ。それからもう一つは、定員一人当りの客車費、一等、二等、三等、これがどうなつておるか、これを出していただきたい。

○石井(昭)政府委員 最後の定員一人当りの客車費とおつしやる意味がわかりかねますが、定員一人に対して、運賃費、修繕費等を合せて、どれだけの車両の経費が出ておるか、こういう意味でしようか。

○林(百)委員 さうです。

○石井(昭)政府委員 わかりました。

○林(百)委員 できるならばその際、二等と三等との比率、パーセンテージを出してもらつて都合がよい。

○岡田(五)委員 今林委員から請求されました資料に関連してであります。私は一応の車両の整備状況についての資料を整えたいと思ひます。最近における一等、二等、三等の現在車数、及びこれが実際の毎日の稼働数、最近数年における客車の廃車及び増備といふ事か、新造関係、これをできますれば等級別にお調べを願ひたい、かように考えます。

○坪内委員 具体的ないろいろ質問事項につきましては、次々の委員会に譲ることとしたしまして、この際よろしく伺ひたいと思ひます。この旅客運賃の値下げにつきましては、われ／＼も賛成であります。この値下げによつてサービスの点はどうなりますか。今でさえサービスがよくないのに、この点をどういうふうに考えておるか。たとえばここに前田議員もおられますが、東京、鹿児島間の下り、上り急行等の一、二等の客車はしごくよい。しかるに私も長崎の急行といたしたら、二等の手洗いの水も出ないというふうな、非常にサービスが悪いのであります。こういう点、一体同じ條件をとりながら、長崎の急行車はまづたまたま手扱いというのか、非常に虐待をしておる。こういう点はこの際ぜひとも改めてくれというふうなことを、われ／＼も地元へ帰るとさんざん油をしばられる。だからこの点についてひとつ将来はさうなことをないように、平等にやつていただきたい。特に東海道線におきましては、東京、浜松、あるいは静岡、この間は非常にサービスがよく行つておるが、その他の路線に至つてはまづたたく言語道断である。これらの点を十分にらみ合せてやつていただかぬと、われ／＼地方から来ておる議員はまづたたく困る。こういう点について当局はどう考えておるか。この際よろしく伺ひたい。

○原(健)政府委員 ただいまの御注意、とくと拜承いたしました。運賃は安くいたしましたが、サービスのほうは十分しくなくともよいというふうには決して考えておりませんので、安くいた

しましても、サービスは十分いたした
いと、こゝろ思つておられます。

それから第二点のどうもサービスの
いい線と、悪い線とあるという御注意
でございまして、若干そういう点があ
ろうかと思いますが、ただいま御注意
いただきました長崎から東京行き急
行につきましては、サービスを改善す
るようさつそく調査をし、その指令も
し、改善に盡したいと思つておりま
す。御了承を願います。

○坪内委員 大体、長崎、東京間の急行
車を通行するときに、この路線の採算
がとれないから、あまり注目しないの
だといふようなことで、急行がなか
か実施されなかつたのであるが、最近
の状態において、また事務当局のいろ
いろな事情を聞いてみると、非常にこ
の路線が採算がとれておる。上りも下
りも超満員である。われ／＼が乗つて
も、事実その通りであります。ぜひ
この際あの二等車のボロ箱を優秀な
ものにとりかえてもらうように、強く要
望しておきます。

○足羽政府委員 今の次官の説明に補
足してお答え申し上げます。最近旅を
楽しんでおられるというので、いろ／＼計画
しておることを御承知いただいております
と思ひますが、ことに全国にわたつて
主要な列車をまず手始めにして、大体
その目標を今御指摘になりました水が
出ない洗面所とか、便所なんかの整
備をはかる。こういう点に重点を置い
て、特に改善をして行こうというふう
に今計画を進めておりますので、その
点もあわせて御了承を願いたいと思ひ
ます。

のですが、どうも新聞によつて拜見し
ておりますと、国鉄が非常に増収をは
かるために、いろ／＼苦心をしておら
れる。そのお気持はよくわかるのであ
りますけれども、とき／＼計画の行き
過ぎがある。最近何かよくわかりま
せんが、レビエールのガールが女優か知
りませんけれども、そういうものをお
とりにした臨時旅客列車を計画してお
る。私は国鉄の増収はぜひ必要なこと
だとは思ひますけれども、その間にそ
の企画に一つの倫理性といふものがな
くてはならぬと突は考へるのでありま
すが、えてして増収さへはかればよろ
しい。目的のために手段を選ばずとい
うような傾向にまで、目下行きつつあ
る。国民経済的に見て、不経済なこと
はやめていただきたい。また非倫理的
なと思われるきらいのあるような企画
は、嚴重に抑制していただきたいと考
へます。実は先般の議会で加賀山總裁
の御答弁のうちに、ヒットする計画も
あり、ヒットせざる計画もあるといふ
ような御答弁があつたのであります。け
れども、これは私どもの非常に不満と
するところであります。ヒットさす
ればいいというふうな考えで、御指導
いただいておりますのであるとすると、私
は非常にこれは困つたことだといふこ
とを第一に考へる。その点について御
当局の明確なる御見解をお示しただ
きたいといふことが一つであります。

それからサービスといふことにつ
きまして、国鉄の従業員諸君が、サービ
スの改善を世の中の人から要請せられ
る。それに無反省について来はせぬか
といふようなきらいがある。それは必
要以上のサービスが、一面においてあ
る。しかし必要なサービスをやつてお
らぬ。私は国鉄の当事者の皆さんが、
自分が旅客の立場に立つて、何を一番
求めているかといふことで反省してい
ただいたならば、サービスのビントが
はずれないだらうと思ふ。私も特に
長途の旅をいたしますときに、便所
がきれいであるといふことは、洗面所が
きれいであるといふことは、絶対の條
件なのであります。ところがこういう
方面につきましては、長途の急行列車
であつても、すぐから水が出ない。ほ
んど全途水を供給しない。ことに夏
の旅行におきましては、これを非常に
痛感するのであります。それでむやみ
と拡声機でガー／＼となるとか、必要
以上の案内をするとか、むだなこと
はいろ／＼金を使つておられるように
私は思ふ。もつと極端な議論をいたし
ますと、私は停車場の建物なんか、あ
まりりつぱにする必要はないと思ふ。
何のために一体停車場をつくるのか。
旅客は停車場自体に用はない。停車場
は切符を買つて、乗るだけの関門にし
かすきない。結局潤沢なる輸送力を用
意していただきまして、快適な旅行の
できるように、輸送力の拡充に、重点
的に経費を使つてほしいと思ふ。そこ
ろがえてして末梢神経的な感覚に災
されて、そういう比較的私どもから見
ると不急不要の面に努力が拂われてい
る。ほんとうに旅行する人の立場、何
を最も緊切に要請しているかといふこ
とについてのお考えが、少し足りない
のじやないかといふような感じがいた
すのであります。これはぜひひとつお
考えをいただきまして、多数の従業員
のことでありますから、いろ／＼問題
がありまして、間違ひのない方向に
理念を統一して、間違ひのない方向に

これを御指導いただきたいと考えま
す。政府の所見を伺いたい。

○原(健)政府委員 ただいまの満尾委
員の質問にお答え申し上げます。第一
に、国鉄は独立採算制ばかり言つて、
増収に専念して、ほかのことを忘れて
いるという御注意がございましたが、
どうも今まではサービス本位、公益ば
かりを考へておりました。いつも赤字
ばかりを出している。国民大衆に御迷
惑をかけておりました。それを緩和す
るために、今度は独立採算制、増収と
いうことを言ひ出して、若干この
点に気をとられておる点は、われ／＼
も認めるところでございます。でも
ありますが、ほんとうに増収をやろうと思
えば、国民大衆が喜ぶようなサービス
もあわせやらなければ、増収ができな
いといふ点へその注意を若干かえて行
きたい。こういうふうな思つておるの
であります。そうして鉄道の企画につ
いても、倫理性をもう少し強調しても
らいたいという御質問でございました
が、その点もわれ／＼の方面におきま
しても、反省と申しますか、考慮いた
したいと考えております。

第二点の、ほんとうに必要なサービ
スをやつてもらいたいといふことは、
過般も満尾委員から御注意がございま
して、何をしても便所と洗面所とを
きれいにしてもらいたいという御注意
をいただきました。さつそく国鉄の当
局と会合しまして、一応やるというこ
とに注意は喚起しておきましたが、重
ねて今日ただいま御注意いただきました
ので、この点につきましてもまたも
う一度会議を開き、国鉄当局者と相談
して、末端にまでその意向が通ずるよ
うにいたしたいと考えております。

○林(目)委員 先ほどの資料でさらに
追加したいのですが、今定期が一箇
月、三箇月、六箇月の三種のものが
出ているのです。この利用人員数、また
その利用率というものがわかるものが
あつたら、これをひとつ示してもらい
たい。一箇月でいいですが、できるな
ら二箇月くらいの方をお願いします。
どのくらい、この一箇月、三箇月、六
箇月のバスを利用しているか、これが
一つと、次に旅客輸送のごく最近の、
できるなら一月、二月、三月くらいの
定期外と定期の旅客の人員数、それか
ら旅客運賃の収入ですが、これも一
月、二月、三月で定期外と定期、それ
から貨物輸送による最近の収入、これ
を基準としての比率も出してほしい。
これを資料として要求しておきます。

○關谷委員 運賃法の一部改正につ
きましては、ただいま提案理由の説明を
受けましたばかりで、質問は次に譲り
たいと思つておるのでありますが、先
ほどサービスの点につきまして、い
ろ／＼坪内、満尾両委員から要望なり御
質問があつたようでありまして、私今
朝出て参つたばかりでありますので、
ちやうど痛切に車内で感じたことな
のであります。この寒いときであります
のに、車内のスチームが前半夜は通
つておりましたのに、後半夜は何ら通
らぬといふことで、乗客がみな不平を
言つておつたのであります。そうして
耐えかねて、今朝の二時ないし三時ご
ろであつたと思ひますが、車掌に交渉
をした。車掌はそんなことがあるのか
といふようなことで、来てみて實際寒
いので驚いたといふふうなことで、よ
く調べてみますと、これは電気機関車

になつておりまして、スチームの分だけ石炭をたいておる。こういうわけ、なるほどこれはうなずけたのでありますが、この節約によつて生じたところの余剰経費というものは、これを従業員にわたる年末賞與その他の特別賞與のようなものに振り当てた關係から、こういうことで節約するところが最も手取り早い方法だといふこと、サビズといふことを忘れて、自分の賞與その他のことに頭を置いて、こういう結果ができたのであらうと私は推察するのでありますが、車掌の言うことをよく聞いておりました、大体五キロ半なければ、この最後の車両まではスチームが通らない。しかるに行つてみると、一キロ半しかなかつた。これではとうていできないといふので、やかましく言つたのだ。最初に乗客の方から機関士の方に交渉したときには、十分送つてあるのになぜ届かぬか、ふしぎだ、こう言つておりましたので、両方の言つておることが相一致しませんので、よく車掌に聞いてみますと、今のような状態であつたといふことですが、こういうふうにいる／＼節約といふようなことを通り越して、乗客の迷惑も考えず、サビズといふようなことを考慮に入れなくしてやるといふふうな場合が、往々あるのではないかとおられます。これは現実私が乗つておつて、そういうふうなことに遭遇をいたしております。けさのことですとありますので、私が大阪発十九時の列車で、こちらに五時四十五分に着いたのであります。その間のできごとでありますので、事実を調査していただくとうかと思ひますが、そういう行き過ぎによつて、節約

といふことが徹底し過ぎて、サビズといふことが没却されるということがないよう、よく御注意をいたしたく同時に、車掌と機関士の間に連絡がとれておらないといふことを、現実に目の前に見せつけられたのでありますが、こういうふうなことはどういふふうにして監督をしておられるのか、その点伺いたいと思ひます。

○原(健)政府委員 ただいま關谷委員からなま／＼しい体験で申しかががあつたのであります。その問題につきましては、これは關谷さんのおつしやることで、まことに御座います。私ただいまの意見を拜聴いたしました、非常にふしぎに思ひましたのは、車掌と乗務員との連絡が悪いといふこともございまいしうけれども、車掌がしつちゆう車内を巡回いたしまして、車内の温度等について適当に調節し、熱過ぎれば縮めるし、またスチームが通らないならば、さつそく機関士の方に連絡いたしまして、蒸氣を送らせるといふことで、乗客の方々からの御要求によつて熱くするといふ点につきましては、多少不仕儀なことであつたかもしれせんし、職務上はなほだおもしろくない。十分な行動ではないといふように感じております。そういう点につきましては、ひとつ十分今後気をつけて、さつそくたまたまの事件を例にいたしまして、全体的にそういう点のないように、注意をいたさせたいと思つております。そういう意味の監督と申しますか、連絡といふ点につきまして、これを監督するためには、やはり車掌に対しては、責任の車掌区長が監督をいたして、責任を、これに適當の助役がつかつて

おります。特に主要列車には、巡回し乗つてまわつて、順次乗務員の監督をいたしておる次第であります。なおその点につきましても、今後ともそういう監督の勵行をさせるように、よく注意いたしたいと思つております。

○稲田委員長 本案に対する質疑は、本日はこれをもつて中止いたします。で、次会に譲ることにいたします。

○稲田委員長 次に倉庫業法の一部改正に關する法律案を議題といたし、これより質疑に入ります。關谷勝利君。

○關谷委員 倉庫業法案につきまして、ひとつお尋ねをいたしたいと思ひます。

この法案によりまして、倉庫業者は第七條の二によりまして、届出制となつておるのであります。小運送業等のごときものは、通運事業法によつて免許制になつておるのであります。自動車あるいはバス等で、簡単に營業のできる通運事業といふものを免許制にし、倉庫業を單なる届出制と、この

なりましたことにつきましては、私から申し上げる限りでないと思つたのであります。倉庫業を届出にいたしましたのは、従来倉庫業は完全な自由營業でありましたので、それによりまして、ただ政府としてしつかりつかみ得ますのは、倉庫業發業者の点だけをつかみ得たのでありますために、統計その他倉庫の實態によりまして、統計を落把握の点に、非常に不便を感じますために、届出制という制度をとらなければならぬと思ひ立つたわけであり

○原(健)政府委員 ただいまの關谷委員からの御質問でございまして、運輸關係の一切に一貫性を持たせよといふ御趣旨、それは原則としてはごもつとでございます。であります。同じ運輸關係にも陸と海、あるいは倉庫と倉庫と小運送、トラックといふようなものを比較いたしますと、若干その性質が違ひ、營業形態も違ひ、これらをにらみ合せまして、非常に競争が激甚になる場合には、かえつてその業務の健全な發達を阻害するといふようなことで、小運送あるいはバス、そういうものににつきましては慎重にいたしまして、無用なる競争を避ける意味で、現在免許制にいたしておりますが、倉庫の方は以前から、關谷委員の御趣旨のように、單に届出制だけにとどめておきたい、そう思つております。それでは將來その一貫性を保つために、届出あるいは任意制度にしたら

よいであろうという御趣旨のように承りましたが、この点については、まだそういたすともいたさないともきめておりません。原則的趣旨から言いますと、逐次そういうふうに行きたくないと考えております。

○關谷委員 今の政務次官の御答弁で、将来はそういうふうな簡素化の方向に持つて行きたい。こういうことでありますので、通運事業その他交通等の関係におきましても、そういう方向に進んでいただくように格段の御配慮をお願いしたい。当局者にその点お願いしたいとおきます。

次に、この法案の中には、発券倉庫たるの資格を限定してないのではありません。これまた比較になります。他の法律あたりではいろいろと、需要より上まるとかいうことで、免許基準を定めて、それによつてやつておるのでありますが、この法律には許可の免許基準というものは掲げてないのではありません。他の運輸関係法令と比較して、非常にいいものである。こういうことで行きますと、一に当局者の判断にまづだけであつて、法的にこれがこうだから、こうしてもいいというふうなことは一つも言えない。その判断の基礎がどこにあるかというところがわからない、まことにあいまいな法律である。このように考えられますが、この点どういうふうにか考へておられるのか。どういうふうにか考へておられるのか。それを具体的に承りたいと思います。

○後藤政府委員 倉庫証券発券の許可の基準は、従来は通牒でもつてやつておりましたが、この法案の通過後に、省令でもつていたしたいと思います。

ます。大体その省令の内容といたしましては、事業者それ自身の信用ということ、また経営者の能力、さらに倉庫それ自身が十分に保管ができるような構造を有するということに、重点をおきました省令を発布いたしまして、倉庫証券の発行基準を決定したいと思つております。

○關谷委員 今の御答弁で大体輪廓はわかりかけたのでありますが、省令を出す場合には、出すべきものの内容がほぼわかつておられるはずであります。この法案を提出する場合に、大体こういうふうな内容であるということと同時に示していただきますと、法案審議の上に非常に便利である。かように考えますので、これは確定的なものでなくとも、このようにありますから、次会にでもこのように内容でやりたいという省令をプリントにして、御提出願いたいと思ひます。

○後藤政府委員 關谷委員の御要望、ただいまわれ／＼としても腹案を持っておりますから、この次に印刷してお手元に差上げたいと存じます。

○關谷委員 第九條の変更であります。が、何やら流行に追われて、とんでもない流行が入つた、こういうふうな気がするのではありません。公聴会制度がほかの法律にもあるから、公聴会制度を設けねばならぬというので、むりやりに公聴会の制度を設けた。しかも必要のない場合に公聴会制度を設けて、必要のある場合には設けてないというふうにか考へられるのであります。許可可の際には公聴会が開かれないのに公聴会を開くというふうなことになるのであります。これは本末顛倒し

ておるじやないかという気がするのではありません。何がゆゑに許可可の際に公聴会を開かずして、休廃止の場合のみ公聴会を開くようにしたのか、その理由を承りたいのが第一と、こういうふうにか考へる場合に公聴会を開いて、免許の際に公聴会を開かないというふうな法律があるかどうか、なお休止あるいは廃止の処分をした場合に、不服があるときは、訴願を許すような措置をとつてはどうか。この三つの点についてお尋ねいたします。

○後藤政府委員 休廃止という点は、業者自身にとりまして非常に重大なことであります。このために、こういうふうな措置をとることにいたしましたわけであり、訴願の道を開くというふうなことも、一つの道ではないかと思うのであります。この案ではこのような方法をとつてみたのであります。

○關谷委員 まことに妙な公聴会で、許可可をするのは業者の本意ではないのであります。これが公共の福祉に合致するかどうかということ、そして一般の利用者にどれだけ便利になるか、これが基礎にならなければならぬのであります。業者にとつて最も重要なから公聴会を開いて、そして許可可の際に一般公共の利害に反するかいなかということ、公聴会を開くのが最も主であつて、業者がやめるときに公聴会を開くのは、とりつめたように公聴会制度で、まことに不自然なように考へるのであります。そのように思うてこの法律をつくられたおとすではないか、これはとんでもない法律になるので、このように考へますので、この点もう一回伺いたいと思ひます。

○四方田説明員 ただいまの關谷委員の御質問にお答えいたします。倉庫証券の発券について許可をする場合には公聴会を開かないで、営業の停止の場合にのみ公聴会を開くのは、アンパルスではなかつたという点でございますが、現在の法律は、そういう民主的な考慮といふか、公聴会というものは全然ございせん。ただ今度基本的な倉庫営業そのものにタッチをするような規定が九條でできましたので、その場合には公聴会を開くことが適當であらうという意見が、法制局における審議の際にありましたので、つけ加えたわけであり、倉庫営業の反社会的な企業でありまして、倉庫営業の停廃止ということ、倉庫営業の基本的な問題にもかかわるという関係から、さつき局長から申しましたように、ウェートの問題として、一方には公聴会規定がなく、一方には公聴会規定を入れたのであります。

○關谷委員 十分に納得をいたしかねるのではありませんが、いづれまた小さいことはあとで御質問することにしたします。

○關谷委員 先ほど御答弁がなかつたのでありますが、休廃止の処分をした場合に不服があるときは、これを訴願することができるといふ措置をしてはどうか、この点については御答弁がなかつたのであります。この点御答弁をお願いしたいと思います。

○四方田説明員 今の公聴会の不服の場合の訴願の点でございますが、何を申しましたか。この法律は、現在の倉庫業法の欠点を最小限度に是正いたしましたので、現在の事態に対応させるという

ので、実は取急いだ関係もありまして、その辺の考慮が落ちていたかもしれないのであります。ただ公聴会という制度が加えられました関係上、十分その実態を調査しまして、納得の上この命令が出るという形になりますので、そういう一応予想されまゝであらうというところは、一応予想されまゝであらうという法律の運用においてはおおむね救われるのではないかと考へる次第であります。

○關谷委員 それはほかの運輸関係の法律に照し合せて、今の御答弁はまことに奇異な感じがするのであります。ほかの場合にはそういう一條項がほとんど全部あるのではありません。ただ今のお話のありました最小限度にこれを改正して、取急いだからというふうなお話をありますが、再び倉庫業法というものを改正する必要があるのかないのか。その際に、もう少しはつきりしたことで、改正をせられようとするのかどうか。この点を承つておきたいと思ひます。

○四方田説明員 実は倉庫業法は相當現在の事態と不向きな点がありますので、全面的な改正をすべく、一応案をつつたのであります。けれども、先ほど關谷委員が御指摘になりましたこと、免許制なども取入れてみたのでありますが、その時期がまだ熟しないだらうというふうな判断のもとに、とりあえず一部改正によつてその事態の收拾にあたつて、時期を見まして、全面的改正を考へておまして、御指摘の部分も、全面的改正の場合に十分考慮したいと考へております。

○關谷委員 次は第十一條についてであります。が、相續者に対しては、そ

のまま権利を承継せしむるという点
は、他の法令に比較して、まことに簡
潔であり、こうあるのがほんとうであ
ると思います。運輸省関係の他の法律
によりますと、これが死亡した場合に
はまた認可の手続を請求し、そして認
可があるまでは被継承者の権利の通り
で認めてやるが、それが許可とか不許
可とか決定するまでが、許されるとい
うことで、これはずつと後継者が引続
いて権利を後継することになつており
ます。ことに不適当な場合には、第九
條によつて休廃止せしむることができ
るので、この点は非常に簡便にできて
おると思います。現在の相續法により
まして、数人の相續人がある場合に、
これがおそらく簡単にまとまつておれ
ばけつこうであります。数人の相
続人がある場合に、これはどういふ
うに処置をせられるのか。この点ひと
つ承つておきたいと思ひます。

○四方田説明員 現在の倉庫業法施行
規則によりますと、御指摘のように單
独相續の点のみを規定してございま
す。民法の改正に伴ひまして、当然均
分相續というものも考えられます。の
で、省令の改正のときに、均分相續の
場合に、相互に承諾書をとるといふ
うな規定を考へておりました。いづれ
配付申し上げますが、省令案の中に
入れてございまして、その点をこら
んく下さいますように願ひします。

○關谷委員 この改正案は本法中、主
務大臣の職権は命令をもつてこれを地
方長官に委任することができるとい
うことになつておりますが、もちろんこ
れは港灣法が制定されたはずとい
うと、管理主体ということになるのであ
らうと思はれます。もつともこれは港

灣法ができての仮定でありますので、
今港灣法なしとして考えますならば、
地方長官に委任するという條文は、こ
れはまことに不合理と申しますか、不
便なものではないかと思ひます。地方に
はそれ／＼海運局あるいは陸運局の支
局、出張所というものがみなあります
して、なお相当窓口を広げてあるの
であります。そういうところに委任する
方が非常に便利なのであり、また運輸
大臣の主管するものが委任せられる場
合には、臨港倉庫等は海運局長、そし
て奥地の倉庫というものは陸運局長、あ
るいはこれを一括して海運局長に委任
する。こういうふうな運輸省の出先機
關にこれを扱はすことが、最も便利で
あり、そして倉庫行政の一貫性から言
つても、非常に便利であると思ひま
す。これを地方長官にと、ことさらに
規定して理由を承りたいと思ひま
す。

○後藤政府委員 ただいまの点につ
きましては、まだ現行の倉庫業法の方
に、地方長官に委任することとしてあ
りますが、実際に施行しておらぬの
であります。それで現在の制度でありま
すれば、運輸省の出先機關であるの
一番便利でありますけれども、港灣法
の制定も目録に迫つておりますし、ま
た倉庫自体につきましては、臨港倉庫
のみでなしに、奥地倉庫もありますか
ら、このままで行きます際には、これ
らの業務をどうすべきか、あるいは港
灣の管理主体にすべきかということに
ついては、議論の余地があるのであり
ます。地方長官と書いてあります事柄
に対する改正をいたさなかつたとい
う点については、ただいまのような港
灣のにらみ合いもありまして、そのま

まにいたしてありまして、実際にはま
だ施行しておらない点であります。
○關谷委員 こういうふうな規定に関
しましては、はつきりした規定をいた
しておくことが、将来い／＼な点に
おいて災いを残さないといふふうに考
へられますので、この点等は十分に考
慮して、改正すべきではなかつたのか
と考へられます。もちろん港灣法がで
きた上でのことではないのでありまし
て、港灣管理主体もまだ制定せられて
いないのでありまして、港灣法がない
という前提の場合におきまして、これ
を陸運局、海運局というものを、はつ
きりと指示しておく、これが最も適当
であると思ひます。こういうところを
まことにあいまいにしておつて、そし
て実際には條文通りにやつていないと
いうことで、まことに法案というもの
に弱みを感じる。無力な法律である
ということになつて来る。すべて倉庫と
いうものは、これに対するはつきりと
した監督機關があるということを示
しておかないがゆゑに、現在におきま
して、行政制度審議會におきまして
も、倉庫をやつてくれ、あるいは港灣
といふものを建設してやつてくれなけ
ればいかぬといふのでありまして、こ
の点内部的にも運輸省の中に、こうい
うふうな法律を制定する上におきまし
ても、あいまいな点が多い。これがつ
け込まれるような原因になる。こうい
うふうに私たち痛切に感じておるので
あります。将来こういうふうな法律と
いふものを改正する場合には、その点
を明確にしたい。これを私
は希望いたします。この点は希
望でありますので、御答弁はいりませ
んが、将来そういうふうにお考えを願

いたしたいと思います。
次に、この法律は、全般を通じて
非常に簡潔にできておるのでありま
す。昔から法は三章をもつて足るとい
われておるのでありまして、これが上
手な法律かも知れませんが、この法
律によりますと、将来い／＼な問題
が起つて来る。あまりに簡略過ぎて問
題が起るといふふうな気が多々ある
のでありまして、この点は近い将来に
これを再び全面的な改正をせられると
いうことで、これ以上多くを言
う必要はないかと思ひますが、将来
これを改正する場合には、もう少し明
確なものにしてもらいたい。これが私
の希望なのでありますが、この点に對
してどのように考へておられるか、そ
れを承つておきたいと思ひます。

○後藤政府委員 その点につきま
しては、私も關谷さんにまつた同感であ
りまして、將來全面的に改正して、も
う少し詳細に明確に、法文を讀んでた
だちにかゝるようなところまで書いて
みたいという氣持を持つております。
○關谷委員 最後一つ、現在陸運と
海運と非常に入り乱れておりました。
陸が海の方に進出を來しておるとい
うようなもの、こういう法律の内容から
来るのでありまして、この倉庫業法と
か港灣運送業法といふものを、免許制
にします場合には、現在起つておりま
す日通のような大資本のものが、海運
關係に出て來て、これをかき荒らすと
いふようなこともないのでありまし
て、免許制でありますれば、その実情
を勘案いたしまして、これを阻止する
こともできるのであります。現在の
倉庫業者あるいは港灣運送業者とい
うものは、これはことごとく、日通の独

占資本力によつて、これが圧迫せられ
ておるような現状であります。私たち
できることなら、こういう日通あたり
の方を独禁法によつて細分化し、なお
その上においてこの通運事業法を屈出
制といふことにして、ほんとうにそう
いふふうによらすのであるならば、自
由な競争をやり得るような態勢、片手
落ちのないような態勢を整へたい。こ
ういふ考へておりますが、現在通運事
業法も通つてあの通りでありますし、
日通等の改訂といふふうなことも十分
できていないのでありまして、この法
律あたりも暫定的のものとするなら
ば、その間の事情とにらみ合せて、こ
れは免許制にすべきが當然だ、こうい
うふうにかゝられるのでありますが、
これを免許制に修正する意思がない
か。こちらでそれを修正した場合に、
政府當局としてはこれに應ずる意思が
あるのかないのか。なお客觀情勢が許
すのかどうか。客觀情勢と申しまして
もいろいろあります。客觀情勢と申し
ます。その筋の許可が得られる見込み
かどうか。その点詳細に承りたいと思
ひます。

○後藤政府委員 ただいまの關谷さん
のお話は、陸と海の運送關係に對し、
十分御理解のある点からの御質問であ
りますので、われ／＼當局としても非
常に答へる苦しいわけではあります。が、
從來自由企業でありましたものを、一
応全体の事業にわたつて統計のはつき
りととれますような屈出にするといふこ
とが、第一段の措置でありまして、そ
の後事情によつて陸と海とのいろいろ
な扱い上のバランスのよう問題も、
逐次改正する際に、そういうふうによ

七

きか、あるいは免許制にすべきかという点を、考慮すべきではないかと思ひます。なおその筋の關係については、免許制という問題をたゞいま持つて行きますしても、なか／＼骨の折れることだというふうには私は理解いたしております。

○關谷委員 これは自由營業のものを一応届出制にしたのだ。もちろんその点だけではないのでありまして、近く大中に改正をせられるのでありまして、それが、その際には免許制をとられるというお考えであるのかどうか。この点はずきりと承つておきたいと思ひます。

○後藤政府委員 その点については免許制をとりたいという感じは持つておりますが、その免許制をとるというについて、その筋を十分に理解せしめるのに骨が折れるのじやないかという感じを持つております。

○關谷委員 これは港務局長にお尋ねしたのではちよつと筋違いになるのでありますが、日通が倉庫業あるいは港湾運送業の方に出て来る。これを抑圧するためには、免許制ということにして、ろというふうに言うたのであります。が、そうはしないで、これは政治的に手を打つて、日通がその海上へは出張らないようにするという約束であつたのであります。この点に關しては、いまなおほんとうの手が打たれておらないのでありまして、現実に私たちがいろいろな大きい資料を持つて来ておるのであります。なぜその手を打たないのか。もし具體的の事實があるならば、日通がただちにこいうふうな他の方面を圧迫するような行動に出ておるのを阻止するような政治的な手を、

約束通り打つのかどうか。この点は本日原政府委員に御答弁を願ひたいと思ひますので、歸られましたならばよくこれを御調査の上で、次の委員会にとくと御答弁が願ひたいと思ひます。これで大体おまなところを御質問いたしましたので、あとでまた小さいことについてとは再び質問をいたすことにしまして、私の本日の質問は打切りたいと思ひます。

○稻田委員長 それでは残余の質疑は次会に譲りまして、本日はこれをもつて散会いたします。

午後零時四十九分散会