

参議院運輸・地方行政連合委員会會議録第二号

昭和二十六年五月二十二日(火曜日)午後三時三十分開会

本日の會議に付した事件

○道路運送法案(内閣送付)

○道路運送法施行法案(内閣送付)

○委員長(植竹春彦君) 只今より運輸、地方行政の連合委員会を開会いたします。

先ず道路運送法案及びその施行法案の質疑であります。順次質問のおありのかたは御発言を願います。

○岡本愛祐君 道路運送法案並びに施行法案について数点伺つて置きたいと思ひます。御承知の通り国の事務と府県の事務と市町村の事務、いわゆる行政事務の再配分を調査研究いたしましたために、地方行政調査委員会というものが総理府に置かれておられることは御承知の通りであります。俗にこれを神戸委員会と申しております。神戸博士を議長とする委員会でありまして、それが任務といたしまして、調査研究の結果を内閣及び内閣を通して国会に勧告をして来るということになつております。この勧告が国会にも参つております。それによりまして、

一般の自動車運送事業のうち、乗合旅客自動車及び定路線貨物自動車運送事業の監督は国がするほうがよからう。

貸切旅客自動車及び不定路線貨物自動車運送事業の監督は府県の事務としたほうがよからう。

そのほか特定のものの需要に應ずる

ための自動車運送事業については、旅客、貨物を通じ、すべて府県の事務とするほうがよからう。

但し国は府県の事務とされた自動車運送事業について、必要があるときは、運賃料金の調整を行うことができる。

それから自動車の登録、車両の検査、自家用自動車の使用規正、及び自動車事業の監督は府県の事務としたほうがよからう。

軽車両運送事業の監督及び軽車両の車両検査は市町村の事務としたほうがよからう。

こういうふうによつておるのであります。これは道路運送法案のみならず、車両法にも出ておりますが、そういうふうになつております。ところがこの勧告に反しましてこの改正をせられようとするのはどういふ理由であるか。それを先ず承つて置きたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) お答えいたします。先般地方行政調査委員会から内閣に對しまして只今お説のごとき地方行政事務再配分に関する勧告がございましたので、政府といたしましてこの取扱につきまして方針を決定いたしました。その方針は、この勧告については極力その趣旨の実現を期することといたしまして、次のような措置をとりました。これが具体案を策定するということになつたのであります。

その第一は、事務の再配分の実施計画が確定するまでの間は、国と地方公共団体との間における事務の配分及び

国の地方公共団体に対する関与の方式につきましても、現在地方公共団体が処理している事務を国に引上げたり、又は現在市町村が処理している事務を都道府県に引上げたり、或いは国の地方公共団体に關するところの関与の程度を強化するということは極力これを避けることとする。

第二は、事務再配分の実施計画に關するところの各省庁の措置につきましてもは内閣において調整をする。その上でおおむね次期の国会への提案を目途として、各省庁において関係法律の改正等の準備を行う。

第三は、事務再配分の実施に當つては、特に左記各項に留意すること。その一つは、現在の行政事務については徹底的にこれを整理縮減すると共に、新たな行政事務の設定については特に慎重を期するものとすること。

第二は、国、地方を通ずる行政機構の簡素化を極力推進することと配慮すること。

第三は、地方財政の裏付けにつきまして十分に考慮すること。

こういう方針が政府として二月の十三日に決定されたわけであつた。この法案の立案その他につきましては、昨年来計画準備に當りましてやつて参つたのであります。政府の方針に則りまして、一応現在の事務配分に付きましては、現在都道府県知事に委任をいたしておる事務につきましてはそのままとし、引上げを行わない、現状のままという意味合いにおいて立案をしたわけでございます。

○岡本愛祐君 この法案は神戸委員会勧告を無視したとまでは言ひませんが、それを大幅に採用しないで、国の行政事務を非常に強化をしたという面が多いように思ふのであります。神戸委員会勧告は内閣もこれも尊重しなればならないという法律になつております。それを尊重せられないということになるのであります。今申されたような理由でこの神戸委員会の勧告というものを考慮に置いてやられたのか。或いは全く神戸委員会の勧告にかかわらずこういうものをやられたのか。この点を伺つて置きたい。

○政府委員(牛島辰彌君) お答えいたします。地方行政調査委員会から勧告が出ておりますので、政府部内におきましては、この勧告の取扱について特に関係庁のかたがたが委員になりまして、内閣の審議室を中心として委員会を構成し、只今私が御説明申し上げました内閣でこの勧告に対する調整を行なつた上、各省庁においてそれの措置を講ずることになつております。この調整に當ることになつておるのであります。私どもは地方行政調査委員会において、僅かな日数ではございましたが、いろいろと御検討になつた結果勧告が出たものでございまして、政府においてこの調整の方針を確定される場合におきましては、この今回立案いたしましたものはその政府の方針に従つて改正をいたすべきものであると考へております。ただ私どもがこの勧告の決定がなされない前におきまして、

勧告に対する内閣の最終的決定がなされない前におきまして立案をいたしたのでございまして、私どもが道路運送に對するところの法的規制として最もよい形式であると信じた点につきまして立案をいたした次第でございます。

○岡本愛祐君 この間は神戸地方行政調査委員会議員がお見えになつておつたのですが、今日も要求しておいたのですが、なぜお見えになりませんのですか。

○委員長(植竹春彦君) 四時までは見えません。いま暫らくお待ち願ひます。

○岡本愛祐君 自動車運送事業の免許といふ点、さういふものは差支えない限り成るべく府県の事務とすべきであるという見地に、神戸委員会が立つておるのであります。私どもも自動車運送事業を府県の事務とするに於いて、その全権を府県に委ねることはそれは無理がある、路線の営業中、二府県以上に亘る路線の場合、それから国有鉄道営業路線との並行路線の場合、こういうものは成るほどこれは国の監督になつたほうがよいと思ひますが、それ以外の路線営業及び路線によらざる運送事業について府県の免許でなせまいかということ、もう少し具体的に御説明願ひたい。

○政府委員(牛島辰彌君) お答えいたします。この勧告につきましては、路線を定めて行いますところの乗合自動車並びに貨物自動車だけを国の事務でやる。事業区域を定めて行いますところ

ろの旅客、貨物の運送事務並びに大型の貨切りの事業というものは、これは府県でやるほうがよいという勧告になつております。私どもはこれの例を貨物の事業区域を定める事業に上申しますが、現在の自動車の発達からいまして、自動車が現実に行動をいたしておりますものは、府県の境界といふものを超越するに申しますか、府県の境界にかかわらず動いておる実情でございます。これは経済活動でございますか、経済区域に活動するのは当然なことだと思います。最近におきます自動車の行動範囲といふものは次第に殖えておりました、實際問題として非常に広がつておりますので、百キロ圏以上の行動範囲になつております。従ひまして、この事業区域といふものは、府県の区域に限り、府県の事務として行うといふことは、私どもは適當でないと思つております。今回の法律によりまして、貨物自動車運送事業といふものは、路線を定めて事業を行う路線事業と区域事業との二つに分けております。この区域の決定は恐らく今度の法律の実施されました暁においては、教府県に及ぶものがあると考えておるわけでございます。こゝうなつて参りますと、どうしても一都府県の事務ではございませんで、国の事務といふことが適當であると考へるのであります。大型の貨切事業と申しますと、いわゆる観光バスの類でございますが、これは現在におきまして、免許の範囲といふものは教府県に及び、或いは関東一円、更に静岡県の地域を加え、山梨県の区域を加えるといふような行動範囲が非常に多いのであります。これらの事業からいいたしま

して、これを地方の事務でやるということにいたしますには、いささか無理なのではないかと考へておりました。又特定の自動車といふものがございす。例えば農業協同組合のトラクタ事業のごとき、或いは又郵便運送事業のごとき、これらのような特定事業になりますと、一般事業との関連においてこれを考へて参らなければならぬ点が相当大きいと私は考へておるのであります。私どもは實際に事業の免許を行います場合は、道路運送法の免許基準に照らして行うのであります。その輸送の需要量と輸送の供給力と申しますか、その間の著しい不均衡といふことは調べて参らなければならぬと考へておるのであります。この点が、特定期間と一般事業との間において、いろいろとこの輸送供給のバランスといふことかいらいたしましても、これを切り離すといふことがいへない、こゝう考へておるのであります。貨物にしましても旅客にしましても、いわゆる貨切事業でありまして、他の交通機関との輸送上の関連は深いものがございまして、この間の調整といふ点も考へて参らなければならぬと考へておるのであります。こゝういふ観点からいまして、私どもが今後自動車運送事業を考へましたときに、現在の府県といふものはあまりに範囲が狭いのであります。交通行政といふものは、どうしてもつと広域な広い範囲を対象として考へて行くべきではないか、こゝういふふうに考へておるのであります。この府県の行政区画といふものが更に大きな行政区画ということにな

りますれば、現在の発達段階にありまるところの自動車において私が申し上げておることもおのづから変わつて来る結果になると思つておりました。京阪神にいたしましては京浜地帯にいたしましても、府県が異つておりましたも同様に一経済地帯でありまして、こゝういふ点から考慮いたしまして、これを府県の事務であるといふふうになつてしまつて、おの／＼府県において行政を執行するといふことになりまして、いろいろと国民の側にも不便が生じて来はしないかと懸念しておる次第であります。

○岡本愛祐君 府県の事務の中で道路行政といふのは最も重要な府県事務の一つであります。この道路行政について府県の権限、これは今後とも拡大しなければならぬ。縮小するのは思ひもよらんことでありまして、これについて府県の財政負担が道路行政について多くなつて来る。自動車運送の行政といふものはどうもこの道路行政と密接不離なものでありまして、伴ななければならぬもののように思つております。その点はどういふふうにお考へになりますか。

○政府委員(牛島辰彌君) お答え申し上げます。道路行政と自動車運送事業といふものは確かに御説のように密接不可分なものであります。今回の法案におきまして、道路運送管理者の意見を徴取するといふ法文を一条起ししております。その点は私どももいたしまして、道路行政といふものと自動車運送事業に對するところの行政が密接であるといふ考への一端の現われでございます。私どもとしましては、これを

行政機構の上においても更に強化して行く必要は十分に考へておる次第であります。今後輸送の観点からいいたしまして、道路の建設がなされるというところは、現在の我が国の経済、社会の状況からいって非常に必要であらうかと思ふのであります。現在までいふと道路の建設計画といふものが策定はされておるのであります。この輸送行政と道路行政とが必ずしもマツチされたところの計画であるとは言ひ得ない点が多からうと思ふのであります。私どもとしましては、建設省の道路関係、自動車関係とは常に密接に連絡をしておるつもりでございます。又一般の道路利用者会議等におきましても常に今後自動車運送を促進させるにはどうしてこの道路が完全なものにならなければならぬかといふことは、ひとしく考へておる点でございます。道路の建設、維持、管理、改良等につきましては、道路を實際に利用する側と道路を建設し維持する側と密接に連絡をとつてもらなければならぬと考へております。

○岡本愛祐君 その密接な関係を維持して行かなければならぬらうと思つておるといふ御答弁ですが、その具體的方策はどうなさるおつもりですか、具體的の方面をお尋ねします。

○政府委員(牛島辰彌君) 府県が道路を有しておるから、その上を走るところの自動車の輸送行政も府県がやつておることには私はならぬと思つておるのであります。道路は輸送に對するところの手段でございます。この道路の建設、改良、維持といふ点につきましては密接にこの道路使用者の側の意見をも入れて行政を施行

されなければならぬと思つております。そのため、この法案におきましても道路管理者の意見を徴する、然るのちに免許を行うといふことになつておる次第であります。

○岡本愛祐君 もう一点お尋ねして置きたいのですが、地方行政委員会から神戸委員会への勧告に基いて各省にそれに対する意見を求めてあるのではありません。それで先ほどからそれに対する神戸委員会の勧告に對する反對理由として述べになつたことは、その御意見でも、地方行政委員会の方に御回答になつた御意見の中にも、一貫的、綜合的に行われる必要があると考へ、運輸事業の活動の範囲が廣大であつて、府県の区域を越えるから、その区域を分割して行政を行うのは具體を無視した措置であるとか、そゝういふようなお答へも承知はいたしておりました。

もう一つ、運輸行政は特殊の専門的知識を必要とするものである、だから勧告に反對といふ御意見があるのですか、どういふことを意味しておるのであるか、それを承ねたい。

○政府委員(中村豊君) 運輸行政が専門的であると申しますのは、具體的に申しますと、そのうちで最も重要なものは、如何なる交通経路で交通網を形成するかということでございます。これは経済、産業、その他社会全般の情勢に応じて交通の流れがどのやうにされておるかを見なければいけないうわけでありまして、これは広く運輸行政に専門的な知識経験を持たないと、なか／＼判断しにくいことであると思つております。第二には運賃がございまして、運輸事業の最も根幹を

成すところの重要なものは運賃でございまして、これが事業経営上その基本になると同時に、その多少というところは、多い、少いというところは、利用者に非常に影響を及ぼし、又経済、産業に重要な影響を持つものであります。その運賃額が如何にあるべきかということ、これは運輸行政の根幹として全く専門的知識によつて割出されなければいけないものであると思ひます。なお、その他運輸の系統をどういうふうにお、その他運輸の系統をどういうふうにお、それが動く、トラックが動いて行くかという系統とか、運行の回数とか、或いは営業所の位置をどういうふうにきめるとか、具体的に申しますと、さうな点が、これは専門的知識がなければ軽々に判断できないことであるというわけでありまして。

○岡本愛祐君 それくらいのことがこの府県でできないとお考えになつておるのですか。

○政府委員(中村豊君) ここで府県のほうの能力を別にとかやく批評するつもりはございませんけれども、ただ只今申しましたように、それくらいのこととは申されませんが、そのことは長い間の経験と知識がなければ困難であると思ひます。殊に鉄道或いは軌道、或いは更に広く言えば航空、船舶というものの間を考へますれば、これは全く専門的知識を要するものと信ずるわけでありまして。

○小笠原三三男君 先ほど来お伺ひしてあります。なか／＼政府委員は専門的な知識を傾けてと言ひますか、非常に断定的な結論的な御意見の御発表があつたのであります。少くともシヤウブ勧告に基く地方行政調査委員会の結論というものは、内閣

或いは国会に對して勧告されておる案であつて、これについては我々関係大臣から承つております。慎重検討の必要があるというので、研究中であり、未だ結論を得ないという非常に慎重な御答弁があるものであります。然るに政府委員である皆さんが、非常に何と申しますか、強い、聞いたりしております。印象的には反動的な御意見を承つておるものであります。これは只今まで承りましたこの運送事業に関する免許その他の権限については中央官庁の、いわゆる運輸大臣の権限として国の事務として保有するの

かどうか、さういうことについては今後においても変わらないというお考えを持つて述べられておられるのであるかどうか。この際お伺ひして置きたいし、第二点としましては少くとも神戸委員会が結論を出すまでは、各関係行政部門に對して種々の連絡もあり、その間いろいろな折衝もあつたらうと思はれるのであります。この道路運送関係の事務の再配分等については、さういふ連絡があつてああいう結論が出されたものであるか。運輸省側として御説明願ひたい。

○政府委員(牛島辰彌君) お答え申し上げます。第一点につきましては、私、先ほど岡本委員長からの御質問に對してお答え申し上げましたように、この法律を起案をし、国会に提出したすまの間に、おきましては、政府として勧告に對する取扱の方針がきまつておりませんので、政府のこの勧告の取扱に關する方針というものを先ほど御説明申し上げましたが、その中にあります精神によりましてこの法案を提出したわけ

でございます。従ひまして政府においで勧告に對する取扱が決定をいたしたければ、その決定には勿論従つて参るつもりでございます。そのために、法律改正の必要あるものは、国会に提出し、御審議願ひことになると思ひます。

それから運輸省の意見を私が申し上げましたのであります。これは岡本委員長からの御要求がございましたので、運輸省はさういふふうにお考えを申上げただけでございまして、その点は御了承を願ひたいと思ひます。

地方行政調査委員会との折衝につきましては、私もさういふ御意見の開陳に當りましたし、又進んで意見の提供し、いろいろ御説明を申し上げました。完全な意見の一致を見ることなしに、この勧告が出されておるわけでございます。その点につきましては、国会、衆議院の運輸委員会等におきましても、神戸議長がみずから出られまして、いろいろ御説明になつたこともござい

○小笠原三三男君 では後刻神戸委員会のかたに質問したいのであります。が、次に先ほど岡本委員長の話にもありましたが、専門的知識を必要とする部分が多いので、それで国の事務としなければならぬという一つの理由であるというふうに承つたのであります。然らばこの自動車営業等に關しての許可、認可の権限というものは、歴史的にどういふ変遷を経て、今運輸大臣の所管事項なら所管事項となるようになって来たのであるか、この点を承つて、真に中央にお

ける専門的知識を以てこれをやらなければできないものであるのか。又都道府県等においても曾つてさういふ問題を処理した経験を持つておるのかどうか。この点はつきりしませんので、この事務の国或いは地方、錯綜した点について、歴史的な変遷について、簡単に御説明を願つて置きたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 昔の歴史と沿革を言えというお話でございますが、昭和六年までは当時の地方長官に自動車関係の仕事があつたわけでございます。主として警察をやつていたわけでございます。ところが、だん／＼と当時勃興して参りました自動車運送事業の内容を見ると、非常に大きな輸送の分野を占めるようになりまして、各地で鉄道、軌道その他重要な問題を起す、輸送上重要な交通機関になりましたので、これは言葉を重ねるようであります。が、専門的な見地から見ると同時に、総合的な交通行政として見る必要があるといふので、昭和六年に自動車交通事業法というものが、当時の帝國議會を通過いたしました。昭和八年から施行されたわけでございます。それによりますと、まあ簡単に言いますれば、バス事業と今のトラックの積合事業に大体當るものでございまして、これは当時の鉄道大臣の権限ですべて免許、許可をする。それからタクシー、ハイヤーとか、地場のトラックと俗に言いますが、さういふ事業は地方長官に委任をして地方長官でやる。さういふことになつていたわけでございます。さうしてずつと戦争になりまして、各

課というものを置いて、警察部の輸送課でその仕事が地方としてやられてたわけでございます。さういふ経過を辿りまして終戦を迎へまして、昭和二十三年の一月から道路運送法というものができまして、それによつて地方長官の手を離れて、自動車行政が全部運輸省に來たわけでございます。さうしてその末端機構として地方に陸運局を置き、更にその末端として各地区に自動車事務所、最末端の機構は自動車事務所になりました。それから道路運送監理事務所になりました。陸運局分室といふことになつたわけでございます。最末端の機構は……これはいづれも名前は変わりましたが、一貫して運輸大臣、陸運局、それから事務所といふふうな三段で一本の系統で、運輸省一本の系統で來ていたわけでございます。ところが昨年の地方行政調査の問題がやま／＼議論されて、その結果、地方自治法に基きまして、最末端の機構が陸運事務所という名前になつて、都道府県知事の傘下に入つた、さういふわけでございます。一昨年、二十四年十一月一日から陸運事務所といふのができて、知事の傘下に入つたわけでありまして、併しこれは飽くまでも国の事務であつて、それを地方の知事に委任しておるのだ。従ひまして知事は国の委任を受けた機関になつておるわけでありまして。さうして陸運事務所の予算は全部運輸省の予算、国の予算になつておまして、職員も身分は地方事務官又は地方技官という國家公務員になつておる、さういふかっこうで現在になつておるわけでありまして。もう一度言葉を繰返しますれば、運輸省の一本の系統で国の事務として末端

まで仕事がされておる。ただ最末端の仕事は知事に委任されておる。こういうことで現在を迎えておるわけでございます。それで、それをどういうふうに配分するかは、先ほどからのお話の通り、いわゆる神戸委員会の勧告を、政府としては、内閣においてよく研究した結果、その結論によつて再調整をしよう、こういうことになつたわけであります。いきさつはその通りでございます。

○小笠原二三男君　それでは、私、実は素人、突飛なことを言うと思うのですが、先ほどから聞いておるこの専門的知識が必要であるということは、その地域の人なり貨物の輸送量というよりななもの、いづ／＼全体的な統計的な立場で考えるという点もあつて、それも専門的というのでありましようし、又私たち地方にあります場合に、この路線の許可、認可等については、鉄道輸送量が減るような並行路線の許可はしないとか、或いは運輸省におけるバス、トラックの動いている所は民間営業を許さぬとかいうふうな話を聞いたこともあるので、専門的知識とはいわゆる過去における鉄道省の収益を上げるということに邪魔になるような路線等の配置を許可しない、そういうふうな、何と申しますか、国の利己的な立場による一つの考えが、専門的な知識の一部分を占めるのもあろうかとも考えるのでありますが、私これは素人で突飛な話でありまして、その専門的知識とは何であるか、そうしてそれは中央でなければならず、地方においてはできないという根拠は何であるか、もう少しわかりいいように一つ御説明を願いたいと思うのであります。

○政府委員(牛島辰彌君) お答え申
げます。只今専門的知識ということ
で、国有鉄道の増収を図ることが専門
的知識であるかというお話がちよつと
あつたわけでございますが、国有鉄道
は公共企業体といたしまして、運輸省
と全然切り離れております。これに対
しましては、国有鉄道法によつて監督
を受けておりますし、又国有鉄道の経
営いたしております国鉄自動車に対
しましては、今回の道路運送法におき
まして、これを一般事業者の性格を
帯びるものとしたしまして、相当規正
をいたすことにいたしております。従
いまして実際にバス事業なり、貨物運
送事業なりを免許いたします場合に
は、道路運送法によつて免許をいたし
ておるのであります、勿論国有鉄道
と言わず、地方鉄道、軌道と言わず、
これらの輸送関係の調整ということに
ついては、十分考慮を払わなければな
りませんけれども、これが直ちに専門
的知識であり、又殊に国有鉄道に対
して増収を図るということが、専門的
知識であるということとは毛頭ござい
ません。現在国有鉄道の沿線に対しま
しては、相当多数のバスが運行され、
又国有鉄道のごとき輸送力の多いもの
に対しましては、免許をする際に際し
まして、さほど考慮を払わず一般の
免許を手えておるような次第でござ
います。ただ地方鉄道のごときものにな
りますと、非常に経営の基礎も弱く、
自動車が発達して参りますとその
の経営をあぶなくする虞れもございま
すので、そういう点につきましては、
その地方鉄道、軌道なりに実際自動車
運送事業を認めることによつて、その
会社の鉄道、軌道の経営の防護に当ら
せるようなことはいたしますけれど

も、そのことを以て直ちに専門的知識と申しておるわけではございません。勧告の中で専門的知識云々と申しておりますのは、この道路運送法におきましても、私どもからいたしますれば、十分専門的な知識経験を必要とするものが多々あると思ひますが、更に道路運送車輛法といたしまして今回分離いたしましたところの、自動車整備であるとか、検査であるとか、或いは登録というような問題につきましては、少し大きな専門的知識が必要とせられるものと考えております。殊に今回国会の御審議を願つております自動車抵当法案におきましては、動産に對しまして、動産たる自動車に抵当権の設定を認めることにいたしております。これの基礎となりますところのものは、自動車道路運送車輛法の登録に関するところの規定の中にすべて織込まれておるわけでございまして、自動車を登録いたしまして、その登録によりまして所有権を行使し、更にそれに抵当権の設定を認めるという制度に相成つておるわけでございまして、これらの点からいたしますれば、この登録という点も、今後におきましては十分専門的な知識、経験を必要とするものと考えております。又自動車の検査にいたしましては、車両検査と一口に申しまして、これらにつきましては、相当技術的な専門的な知識を必要とすることと思ひます。自動車の整備に關しましては、車両法におきまして種々規定を設け、今後の自動車の運転保安という観点からいたしまして、規定を設けておりますが、これらに對しましても、専門的知識、技術的な知識というものは必要と考えるわけでござ

ざいます。

○中田吉雄君 只今いろ／＼御説明を承わつたのですが、具体的に鳥取県の事情を申し上げます、いろ／＼御質問いたしたいと思ひます。

只今局長が説明されましたように、数県に跨がりますものについては国においてされますことも或いは適當ではないかと思ひますが、少くとも一県内におきます一路線、二路線というようなものについては、私は県知事にその権限を委譲して頂いたがいいのではないかと思ひます。実は鳥取県にこの問題が長い間に起つて、未だ独占企業が打破できないということがありまして、運輸省に対して、非常にその許可に對して、疑ひを県民が持つてゐるわけでありました。御存じのように、鳥取県から運輸省に局長も出ています。そしてその局長はその自動車会社と特別な關係があるわけでありました。社長と姻戚關係もあるわけでありました。そして、その鳥取県におきます最も大きな巨大財閥ですが、その社長が八年前県會議長をいたしまして、たぐさんのバスの競争者があつたのですが、警察署長を使ひまして、反對のバスの營業者に対しましては、一人の定員を超過しても直ちに交通法の違反で全部營業停止をいたしまして、殆んど経営が成り立たんようにして全県を一本にしたわけでありました。そしてそういう忠勤を励みました警察署長を全部その日の九自動車会社の支社長にやつて、二十年以上に亘りまして独占企業をいたしまして、最もその超過利潤を貪つてゐるわけでありました。ところが幾ら申請いたしまして、最近におきましては鳥取県出身で、大阪で交通業で非常に

成功している人が、公正なる競争が必要であるというので、数千万円の金を準備いたしましたして、数個の路線の営業許可をいろう／＼申請いたしましたも、これが絶対不可能なわけでありました。こういうことが数次に亘つて行われていまして、我々といたしましては、専門的知識がこういうことにも濫用されまして、小笠原委員が言つたように、国有鉄道との競争でなしに、そういう一部の大きな巨大財閥の独占資本に奉仕するような形で、私はこれが極めて濫用される虞れがあると思うわけでありました。若しこれが、県知事にその許可の権限が委託されるといたしましたならば、県民のこう／＼たる非難によつて、これは絶対一県一社であることは不可能なわけでありました。私も国会の立法調査局で調べましたところが、一県一社の県は全国でも余り例がないわけでありました。そして道路運送管理委員がその会社の有数な株主であるといふようなことが手伝ひまして、どのような努力を傾けましても適當な競争路線ができないような、そういうようなことからいいたしまして、この法の第一条にあります「公正な競争を確保する」といふようなことも不可能であるわけでありました。更に第二十一条におきまして、私的独占禁止法の適用が除外されるというようになくなります外されるというようになくなりますと、殆んど不可能なわけでありました。それでサービスマンも悪いし大変な利潤を貪つています。そういうことがこの法によりまして過度な競争もできないところ、が最近その或る大阪の自動車事の営業をやつておられる人が、営業許可の申請をいたしました途端に、全県下に亘るその会社のサービスマンがなくなつ

た。そういうような意味からいたしまして、こういうことはどうしても適用される虞れがあると思ひますので、数県にまたがるようなものはまあ別にいたしまして、一県内の二、三の路線を許すというふうなことにしては、許さるゝというふうな条件を勘案して、許可するようという方法で、県知事に委譲して頂きましたならば、多年に亘るところの独占による横暴と腐敗というやうなことが打破されまして、交通業の発展に非常に資するのではないかとおられましたが、最近国有鉄道のほうの局長になつておられますそのかたが附つて、今度自動車会社の社長になられるという噂もありまして、運輸省に對しまして非常な六十萬圓の疑惑があるわけでありまして、これが私は今度、先般公聴会があつて恐らくそれも許可されないであらうということが県民から言われておられるわけでありまして、今度出された道路運送法というものはそういうものを打破することもできない。それをむしろ既得権益を必要以上に擁護するやうなことに使われるではないかというふうに考える次第であります。この法律は別にいたしまして、一つ局長におかれましては、鳥取県におけるその一県一社の如何ともなしがたいところの独占企業がどのやうにして形成されて、そして鳥取県の交通業に果して寄与しておるかどうかが、そうして運輸省が絶えずそれを擁護された経緯に鑑みまして、十分な御調査を併せてお願いしたいと思ひます。一つ是非その点を御考慮願ひたいと思ひますが、私の質問の要点は、数県に亘りますものは別とい

たしまして、県内だけらしいものは県知事に委譲して頂きて、交通業のあまり混乱にならないやうな許可は、一つ県内で処理されるやうな委譲を考へて頂けないかどうか。更に二十一一条の、この私的独占禁止法の適用を除外されましたことについての理由をお伺ひしたいと思ひわけあります。

○政府委員(牛島辰彌君) お答え申し上げます。只今鳥取県と特に指定されてお話があつたのでございますが、現在全県一社でバス事業を行なつておられますのは、私の記憶するところでは宮崎県と鳥取県であらうかと思ひます。

○内村清次君 熊本県もそうです。若干の他の会社があるわけでありまして、○内村清次君 バスはないですよ。座交だけだよ。

○政府委員(牛島辰彌君) 熊延その他があるでしょう。それでですから二県でございまして。鳥取県について申請があることは聞いておりますが、これの結果、道路運送審議会の公聴会等を行なつておられますので、その結果についてはまだ私も存じておりません。私どもが実際に道路運送事業の免許をいたす場合におきましては、免許基準というものが現在においては告示で出ております。今回の法案におきましては、この法案の中の第六條に免許基準を掲げてございまして、この免許基準に適合しているものでありますれば、これを免許することにいたしてあります。ただこの免許基準において一番問題になりますのは、免許基準の第三号と第四号が一番免許基準の問題になるわけでございます。この三つの、供給輸送

力が輸送需要量に對し著しく不均衡とならない、バランスをとつて行ける、こういう点が、この見解の相違と申しますか、資料の適合によつていろいろ問題が起るかと思ひます。それから四号の、実際に、適確に遂行するところの事業計画を定めて、資力、信用があり、公益事業をやるだけの資格があるかどうかという点の認定の問題があるかどうかという点の認定の問題が問題になる点でございます。私も問題は、公聴会により、道路運送審議会が一応結果を出しましたものを、運輸審議会に報告して参ります。運輸審議会が更にその資料等につきましてこれを厳正に調査審査いたしましたして、その結果、運輸審議会の答申を待つて運輸大臣が法律処分をなす建前になつております。従ひまして具体的の場合におきましては、具体的路線を定めるものでありますならば、路線について實際この免許基準に合つておるかどうかという点については、相当慎重に調べておられます。この点におきまして、或いは公聴会等の反対公述も十分聞いておられます。又、賛成公述もあるし、そういう点からして免許されておるのでございまして、私もとしては、最も厳正に、これを又公正に免許をいたしておるものと確信いたしておるのであります。

○政府委員(牛島辰彌君) 熊延その他があるでしょう。それでですから二県でございまして。鳥取県について申請があることは聞いておりますが、これの結果、道路運送審議会の公聴会等を行なつておられますので、その結果についてはまだ私も存じておりません。私どもが実際に道路運送事業の免許をいたす場合におきましては、免許基準というものが現在においては告示で出ております。今回の法案におきましては、この法案の中の第六條に免許基準を掲げてございまして、この免許基準に適合しているものでありますれば、これを免許することにいたしてあります。ただこの免許基準において一番問題になりますのは、免許基準の第三号と第四号が一番免許基準の問題になるわけでございます。この三つの、供給輸送

成ができないというわけでございます。以前におきまして御承知のように、戦争以前におきましては、非常に小さな業者が多数立派にいたしまして、そのために一つの路線の多い個所におきましては、入業者が競争を起し、そのために一部の便益というものは考えられまして、国全体から考えましたときには、必ずしもこれが公共の福祉を増進しておるといふことは言えなかつたろうと思ひます。そういう観点からしまして、戦時中各種の事業の統合して或る程度の近代企業化したところの自動車運送会社が多数できたことと思ひます。ただ私も常に考へておるべきところは、県単位にはこれは或る程度までおきましても、各県で皆さにおかれまして、御経験があると思ひますが、路線が県の境に行きますると、皆切れておるところが非常に多いと思ひます。他の府県に行く場合には乗り継がなければならぬやうな不便がありまして、今後自動車が高速度化し、又大型化して参りますと、殊にディーゼル車が普及して参りました今日におきましては、相当長距離のものが出て来ることは当然だと思ひます。その点からいたしまして、府県の境に、府県知事の権限でありますれば、府県を境にして免許をすれば、府県知事の権限であるといふことで、府県で定めるところのバス事業が現在においても相当これが残つておりますやうに、又やはり道路運送業が相当小さな企業が多数出て来ることを懸念いたしておるものであります。

○中田吉雄君 この法律に對しまする或いは自動車交通業に對しまする局長のお話よくわかりましたが、先にも申しましたように、全国でも一県一社という県はまあ二、三県にすぎないわけでありまして、ごくく申し上げますが、その社長は県会議長を八年やり、貴族院を二期やりまして、平同たる勢力を持ちまして、警察も、裁判所も、検察庁も握つておるといふやうなことで、先般広島で公聴会がありまして、その結果がどうなるかというところは全県民が非常に注目をして見ておられるわけでありまして、今度の国鉄の不祥事件で、その局長も或いは辞めるのでないかというやうなことも噂されて、これが許可になるかどうかという点については最大な関心を持つておられるわけでありまして、第一條にありますが、恐らく県内のどこかにこの公正な競争を確保することに該當しないやうな路線が全然ないといふことは、我々としても思ひたくないわけでありまして、全県下の百六十七の町村長が全部競争線のできることを署名捺印いたしまして、陳情を呈しているほどであります。何とぞ所管の局長とされましては、それらの点もお考え下さいまして、過度な競争になつてもいいけれども、公正な競争ができるやうに一つ裁量のほどをお願ひしまして、私の質問を終ります。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今の鳥取県の問題につきましては、私も申し上げて慎重に取扱ひたいと思つております。

○小笠原三男君 これは運輸大臣なり政府の責任者の御出席を頂いてお話を承わりたいという気がして来たわけでありまして、只今の質問の中の御答弁でも、県内の路線に限つての自動

車運送に関する免許等には賛成できたいという御意見があつたのでありまするが、私は、その賛成できないと

政というものができるのであるかどうか、この点はずきり御答弁を願つて置きたいと思うのであります。

○政府委員(牛島辰彌君) お答えいた

します。先ほども申し上げましたように、この勧告の取扱につきまして、内

か、事務当局者の変らない意見であるように思いますし、その理由とする

閣におきましては委員会を作りました、内閣審議室を中心にしたしまして、

と、この取柄の報告に対処するところの事務の調整等を慎重に研究中であります。

戸委員会の報告がどうであらうと、或いは政府当局がどうきめようと、例えば神戸委員会の報告の通りきめる場合においては、この自動車運送に関する行政は不可能になるという程度の強い理由を以て反対である、賛成できなかった。

勿論その委員会には私どもは入っておりません。従いましてその内閣の方針が決定いたしますれば、只今御質問のありましたような点はおのずから解決されるものと考えております。

○小笠原二三男君　くどいようです

るわけなんです。それで、そういうものではなくて、これはその地域の住民の生活に密着した問題として、現実的に調整がうまく行きますならば、これは国の事務であるものを地方に委任した事務としてもよろしいでしょうし、地方固有の事務としてでもいいだろうが、いずれ地方にもやつて行けるものが、私のお伺いしているのは、どこがきめようと、できないものではないのだという程度の理由を以て、この法案の国の事務とするのだということなのか、きめる所がきめさえすれば、この行政事務の地方委譲ということも可能であると事務当局は考えるのか、その点について伺っています。

○政府委員(牛島辰彌君) 内閣におき

しないのであります。これはただ単に運営上の便宜というようなことではなくて、根本的な具體的な問題として、この事務の一部分或いは大部分なりというものが地方委譲できないのではないかというふうに私は聞きとるので、それはこの勧告された趣旨を政府が檢まして決定せられましたことが、国の事務、或いは地方の事務、截然と分けられますれば、その區別に従いますし、国の事務であるけれどもこれを地方の事務にすべきである、こういうことになりますれば地方の事務になるわけでございます。ただ国の事務であり

まして地方にと申しますか、地方の機

論は、おおかた、きまつたものになるのじやないかと考えるのですが、一つ局長において、これが将来検討を加えた末に、委任事務であろうが、地方の固有事務であろうが、地方自体において或る種の部分の運送事業に関する行

関にやらせるといふ場合におきましては、ここに地方公共団体に、府県知事にやらせるか、或いは陸運局という下級機關がございますので、そこに委任をしてやらせるかという問題は残ると思っております。

○小笠原二三男君　それでは、この際、地方行政のほうの主管であります自治庁の小野政務次官がお見えになつ

知の通りであります。地方自治庁とい
たしましては、地方自治行政全般に亘
りましてこの問題を取上げて行かなけ
ればならないわけでありまして、目下

伺いしたいのですが、先ほど神戸委員
会からの御出席を願っておきましたと

ころ、責任者が御都合が悪くてお見え
になつておらんそうであります、い

つか連合審査しましたモーターポートの法案に関しても、実は保留しておる部分がありますし、行政調査委員会議の意見という点もその点も聞きたいと思えますので、この審査に差支えのなない機会において、そういう機会がある場合には、この問題について神戸委員

業がどういふふうな姿であるかという

思いますので、委員長にお願いして置きます。

小野政務次官にお伺いしますが、先ほど来運輸省事務当局のかたぐいの御答弁があつたのでございますが、先ず自治庁の考えとしては、こういう行政事務は国のものとしてあるのがいいのか、地方のものとしてあるのが

て行きたい。只今のところは、はつき

た考えを申述べる段階に立到つておられないというのでありますならば、これらについてどういふ調整をするというのが真にこの行政にとつて能率的であり、而も国民の福祉を増すということになつて来るのであるか。所見をこの際承わつて置きたいと思ひます。

つきましては、政府としても誠意を以

配分につきましては、シャッヴ使節団の勧告によりまして、国と府県及び市町村の三段階における事務の再検討をするということになつて勧告が出ました、それを受けて地方行政調査委員会から勧告が出ておりますことは御承知

います。
○中田吉雄君　ちよつとお伺いします
が、アメリカやイギリスなんかもうこう

100

○政府委員（牛島辰彌君） アメリカに

おきましては、 $I \cdot C \cdot A$ というものがございまして、何と申しますか、州

際交通法というものがございまして、非常に厳格な免許制を実施しております。又同時に私も提案いたしております道路運送車両法がございしますが、これに対応する交通的な車両法規も非常に完備したものがございます。

○高橋達太郎君　前に預きました草案

10

可したり、その他の処分をしますときには、東京都内、或いは特別区の区内においては、その首長、若しくは都知事の意見を徴するというような規定があつたのでありますが、新らしく頂いたのにはなくなつておるのですが、それに代る何か条文があるのでございすか。

10

す。その現在の法律の二十九条に相当いたします規定は、今御審議願っておりまする道路運送法の百二十三条でございます。

○高橋樗太郎君　そこでお尋ねするのですが、「都知事又は市長の意見を徴しなければならぬ。」と百二十三条

*

の意見にこれはどれだけの拘束力があるものでございますか。

○政府委員(牛島辰彌君) 御承知のように自動車運送事業に対する免許、或いは事業計画の変更等の認可に対するところの権限は、運輸大臣がこれを持

つておることになつております。これにつきまして、この百二十三条によりまして、首長の意見を徴するということは、運輸大臣の権限からいたしますれば、その権限を拘束するものではないわけでありまして、法理上申上げますれば、権限を拘束するものではございません。

○高橋達太郎君 重ねてお尋ねいたしますが、何故一般の乗合旅客事業だけに於いて都知事若しくは市長の意見を徴するというに於いて、一般の、いわゆる乗合自動車以外のもの、及び乗合事業につきまして、都知事、若しくは市長以外のいわゆる県知事の意見というものについては、どうしてこれは規定が全然削除されてあるのですか。その点をお答え願います。

○政府委員(牛島辰彌君) 都知事とございまして、首長ということで御説明申上げますが、現在の首長は、私が申上げるまでもなく公選の知事のごときでございます。そのかたの御意見を聞くということに相成ると存じます。乗合自動車、一般の乗合旅客自動車に関する件だけを規定いたしておりますのは、一般の乗合自動車事業というものは、国民の日常生活に非常に直結してある点が多い点に鑑みまして、而も政令で定めております都市は、六大都市、或いは又福岡、仙台というような都市でございまして、相当大きな都市であり、而もその都市におけるところの市内の交通というものは、他の都市における交通等といささか趣きを異にして、あるいは一種の都市交通と申しますか、そういうものを形成いたしておるもの

でありまして、これらは地方鉄道、或いは軌道の市内交通と相ともに、一般市民の足となり、日常生活に直結しておるのであります。その首長に対して、行政上の公選された首長の意見を徴しまして、これを斟酌して、道路運送審議会におきまして、運輸審議会におきまして、十分な慎重な審議決定をし、又大臣としましてこの点を考慮に入れまして決定をすることが最も適切である、こう考えましたので入れたわけでございます。

○高橋達太郎君 いや、それで私の聞きたいのは、そういう市民の代表というふうな意味で首長なりそういう人の意見を聞くという御趣旨であるならば、同じように公選になつてゐる知事のいわゆる県民の意見というふうな意味でも、これは知事の意見を聞くべきではないか。言い換えるならば、市街地以外の農村なりそういう所における一般の乗合旅客事業につきましても、同じように知事の意見を聴取すべきではないかというふうに思われるのですが、この点は如何ですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 一般の意見というものは、道路運送審議会におきましては公聴会を開催いたすことにいたしておりますので、非常に何と申しましても重要な案件につきましては、現在におきましても相当多数の代表が公聴会に出席されてその御意見を活潑に述べておられるような実情であります。現在におきまして道路管理者の意見もその次の条文中聞いております。府県知事といたしまして、又一般の県民、非常に多数の県民のことになります。その御意見等も十分に法律処分をなすについては反映し得る建前

になつてゐると考えております。

○高橋達太郎君 私のお尋ね申上げたと思ひますのを端的に申上げますれば、どうも全体の法案に流れてゐるのが、先ほどほかの委員からも事務配分の問題でいろいろお話があつたのです。事務配分の問題よりも県なり或いは町村の実態を見ますという、どこかの県でも大体事業費の大きな部分を道路の修理工費に使つてゐるわけなんです。従つてそれを県道なり或いは市町村道路というふうな形において管理し、或いは又支局を置いて絶えずそれを修理してゐるのですが、それを國が一方的にこの自動車事業を許可した。それは何ら知事なり或いは民間のあれと関係なしにどん／＼走つてゐる。そういう形が非常に道路の保存なり或いは又県民感情なりから遊離するやり方であらうと思ふのであります。従つて事務配分という形式の問題から離れましても、もつと……一体こういう自動車運送のごとく、而も数府県に亘るものでなく、むしろ県内における交通のごときは、そういう道路の修理、管理というものと一体的な運用をなし得るような形においてせられることが、最も適當であると考えるのであります。が、どうもこの法案の全体の建前が、いわゆる権限という形式だけに捉わられて、すべて運輸省若しくはその系統の機関において、これを一方的に許可せられるというところについて、非常に私は不満を持つものであります。その辺のいわゆる御見解、並びにそういう道路の修理なり何なりについては、一体運輸省がこういう自動車事業法を通じてもつと府県に対する補助とか、或いは面倒を見るとか、そういう措置を

いうものを十分お考えになつてゐるか、どうか、この辺のことをお伺ひいたします。

○政府委員(牛島辰彌君) お答え申上げます。實際に自動車運送事業を免許いたします手続その他については、すでに申上げましたが、その免許自体が私どもとしましては、必ずしも県民と遊離しておるものとは考えておらんわけでございます。ただお説のように道路の上を走ることからいたしまして、或る程度道路を損傷するのは自動車であるという御意見も出るかと思ひます。併しながら道路は人と云わず、車と云わず、荷馬車と云わず、自動車と言わず、すべての交通に対するところの手段でございまして、これを國なり府県なりにおいて十分に維持、管理して頂くことは必要であらうかと思ひます。併しながら自動車を使用する面からいたしますれば、殊に自動車運送事業者におきましては相当多額の税金等によりまして負担はいたしておるものと考えます。殊に自動車税のごときは府県の税金になつております。又その他の事業税にいたしましては、又自動車の最も燃料として使用いたしておりますガソリンのごときは、ガソリン税といたしまして年間約五十億程度に上つておるわけでございます。これは國の予算から考えますと、ほぼ建設省において所管されておる道路の予算総額と匹敵するものではないかと考えております。ただこのガソリンが将来更に多量に輸入をされ、この消費が上つて参りますれば、ガソリン税によるところの税収入といふものは更に殖えて行くことと存じます。従いましてこれらの財源を引当てまして、

道路の維持、改良等に充てることができますれば非常に私どもとしては結構と思つております。なお現在の道路法等におきましては、道路損傷負担金といふものがございまして、事業者殊にその中でもいろいろ路線を定めて事業をしておるものは、相当多額の負担金を課せられておる府県があるわけでございます。なお實際問題といたしまして、道路の修繕のために、或いは自動車現物を提供し、或いは砂利その他の資材をも提供して修繕をしておるというものが実情ではないかと考えております。

○高橋達太郎君 多少私の申上げた点と齟齬するところがあるのであります。が、私の申上げたのは、現在成るほど、自動車運送事業者が若干の県費を負担しておることはそれはお説の通りであります。併しそれは県全体の修繕費から見ますれば、非常に微々たるもので、これは詳しく実態をお調べ頂ければわかることと思ふのであります。それから又建設省がガソリンの消費税を見返りにしてしております部分は、大部分これは國道でありまして、現在の自動車運送事業の主たる路線といふものは、県道なり或いは市道なり、或いは町村道なり、相当あるので、私の申上げたのは、そういう運行が即ち地方民と密接、直接な関係がある。従つて地方民の声といふものは、県議會なり或いは市町村議會を通じて、絶えずその運営の仕方なり何なり常に働き得るような形において、初めて私が申上げる県民とこの種の事業とが密接一体の関係において運営せられると申上げるのであります。これが即ち今までのような陸運監理局或いは運輸大臣という

ことになりますれば、これはいわゆる国会なり、そういう所で聞知することになりますけれども、国会が一々そういう非常に地方的な問題というものについて、手が及ばないという形になるのであります。従つて自然そこからその運営と、いわゆる県民或いは地方村民との關係が遊離すると、こう申上げたので、そういう観点から申上げますならば、私はやはりこれほもつと府県知事の、或いは町村長の発言というものを大きくし、その権限に任すというふうな仕組みになることが必要だと思ふのであります、この点はいろいろ申上げましても意見になると思ひますので、十分これらの運営に当りましては、只今申上げました点を十分御留意を願いたいということを申上げまして、私の質問を打ち切ります。

○岡本愛祐君 一点ちよつと聞き忘れましたから……。この百二十二条によりまして、「運輸大臣又は運輸大臣及び建設大臣の職権の一部は、政令で定めるところにより、左の各号の区分に従ひ、各々その号の定める下級の行政庁に」即ち陸運局長とか都道府県の知事に「委任することが出来る。」と、こういう規定になつておる。その第一項の第一号は、「自動車運送事業、それから自動車運送取扱事業、自家用自動車の使用に規定する職権について」は、陸運局長又は都道府県知事」と、こうなつておるんですが、それはどういふ区分に政令でおきめになるつもりか、それが一つ。

それから御承知の通り元の規定によりますと、陸運監理局とか陸運監理所とかいうものがあつて、それが行政

機構の簡素化によつてやめになりました。そうして陸運事務所ですか、陸運事務所というものを府県の中に作つて、事務はそこに委任したと、こういうふうになつておるんですが、その關係は今度どうなりますか。知事の委任された権限が今度は縮小されるようなことがないかどうか、この点について伺つて置きたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 現在の陸運事務所の、陸運事務所に申しますのは、府県にございます陸運事務所でございしますが、陸運事務所の事務は、一切上に引上げません。

○高橋進太郎君 委任してあるんですね。

て私もよく聞きとれませんでしたから資料としてこの百二十二条によつて政令で定めるところによつてどういふふうによつて下級の行政庁に委任をするか、その案を刷つて出して頂きたい。要求いたして置きます。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今草案ができております程度であります。その草案を提出申上げたいと思ひます。

○中田言雄君 百十条に關してですけれども、道路運送審議会の委員の問題なんです。百十条の三行目の「又はこれらの事業の経営に影響を及ぼすおそれがあるほどの投資をしてはならない」といふのです。それはどの程度ですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 先ほど申し

ることをよく聞いておるわけなのであります。そこで百十三条に「特定の專案につき特別の利害關係を有する委員は、当該專案に係る議決に参加することができない。」というようにすることだけでは、公正な審議を阻害するようなことを抑えることができないやないかと。むしろこれは自動車交通業に対しまして株式を持つておる者はもう全部百八条のように、「一国会議員又は地方公共団体の議会の議員は、委員であることができない。」というように欠格事由になつておるような者は、その方面に入れたほうが審議会の公正な運営にはしないかと思ふのですが、あちこちのこれまで委員会ですういうような

を聞いていますので、眞体は、事實に基いての質問なんですが、やはり相當大きな会社なんです、二千株ぐらい持つてゐる人が道路運送管理委員會ですかに出て、いつもこの公聴会で他界の顔見知りの委員に働きかけて許可ができないような答申を中央にやつてゐるといふような噂も聞きますので、それから、やはりこれは公正な審議という面から考えまして、私はそういうものに関係してゐる者はむしろ欠格事由にしてしまつたほうが、公安委員のよりな嚴重な資格を設けたほうが、いいと思ふわけでありませう。只今局長は非常な嚴重な資格を設けたと申されましたが、地方行政委員會で我々の關係して、また警察の公安委員は、これなんか

な政令、権限の点を、相当長くなりますが、申し上げます。現在本省で行なつております事務の相当多数は、陸運局に委任すべきものも出て参ると思ひます。又新規の事項、殊に今回新たに事務となりました自動車運送の取扱事務の登録の如きものは、陸運局局に行わしめたいと思ひます。

陸運事務所につきましては只今申上げたように、現状そのままにいたして、更にそれに関連するところの汽車の自動車、国営事業に関するところの鉄の自動車、国営事業に関するところの事務もございしますが、これは国有鉄の監督と関連連して考えなければなりませんので、これは一切下級庁には任しないつもりでございます。その内容になりますと……。

○岡本愛祐君　それでは非常に細か

ざいですが、事業に大小がございますので、大体何%ということによつてきめるということとは必ずしも適切でないのじやないかと、こういうふうにも考へております。ただ非常に少い株主でもつた場合に、そのかたがすぐ欠格になつて委員に任命できないというのでも却つて実情に副わないと思ひますし、何でもとしては事業の大小によりまして考へて行かなければいけないのじやないかと思つております。

○中田吉雄君 私はやつぱし県内にける自動車営業に投資しておるの欠格にしたほうがいいと思ふのです。鳥取県のことを出して恐縮ですが、取県の道路運送管理委員というのはの株を持つておる。それがこれでも営業許可を審議会なんかで抑えような方向に中国五県へ働きかけて

たしておりますのは全然ないんでござ
います。今回の法案が初めてであろ
うと私は考えております。それだけに私
もとしては相当この委員会に私
に對する条件としては嚴重にいたして
おるつもりでございます。ただ極端
一株持つておつてもいけないのだと
うことは、いささか私としまして
もこれまでの決断はつかないような次第
あります。ただ事実、株主としまし
影響を與えたと考えられるようにな
ば、委員にはいたさないつもりで
いますので、その辺御了承頂きたい
思います。

○中田吉雄君　やはり影響を及ぼす
ど持つておつても、株式を分散する
うなことは技術的に幾らでもできま
し、何と言つても鳥取県で私この実

考慮をお願いしたいと思うわけであらう
ます。

○政府委員(牛島辰彌君) 公正取引委員会
は相當經濟的に重要な委員会でございます
ますが、この委員会においても場
に對するところの制限は設けてはお
ないのであります。念のために附加
させて頂きます。

○小笠原二三男君 先ほど來、我々々
合審査をお許し頂いて質疑に加わつ
のであります。が、運輸省の事務當局
かたへのお話を承わつておりま
す。と、私、素人で誠に僭越であります
けれども、モーターボート競走法案の
合の船舶局長が答弁するときと、内
は無論違いますけれども、受ける印
は非常に、地方の実態なり或いは国
の生活というものとは切離れたと申

ますか、遊離した、運輸省の官僚行政の便に資するというふうな、何かその方面だけを強行するような意見のよう
に聞えて、実は率直に申して不満な点が多々あるわけがあります。いろ／＼申上げたいのでありますけれども、時
間がありませんから意見は差控えますが、私は運輸省なり又運輸省の行政系
統を維持することが大事なのではないので、この自動車運送業そのものが真
に地域の住民なり国民に裨益するよう
な民主的な行政でありたいということ
を願うのですが、答弁の節々から聞き
ますというと、非常に断定的な、我々
でなければもうできないのだというよ
うな意向がその片鱗に、私ども聞き
方が悪いのですか、片鱗に窺われるの
で、誠に不満なので、大変運輸委員
会には申訳ない次第であります。次に
機会を見て一度ぐらいこの会を続行せ
られて、運輸大臣並びに神戸委員会
の委員並びに地方自治庁のほうの長官、
或いは長官が洋行せられておられない
場合には次の責任者、こういうかたの
御出席を頂いて疑問の点を質問したい
と思ひますので、何とぞ委員長におい
てそういうふうにお取計らいできます
ならばそうやって頂くようにお願い申
上げたいと思ひます。

○委員長(植竹春彦君) ちよつと速記
をとめて。

(速記中止)

○委員長(植竹春彦君) それでは速記
を始めて下さい。では本日はこれを以
て散会いたします。

午後五時三十四分散会

出席者は左の通り。

理事	岡田 信次君 小泉 秀吉君 高田 寛君
委員	内村 清次君 菊川 孝夫君 小酒井義男君 高木 正夫君 前田 穰君 村上 義一君 前之園喜一郎君 松浦 定義君 鈴木 清一君 岡本 愛祐君
地方行政委員	堀 末治君 吉川末次郎君
委員長	
理事	
委員	安井 謙君 高橋進太郎君 相馬 助治君 小笠原二三男君 中田 吉雄君 西郷吉之助君
政府委員	地方自治 政務次官 運輸省自動車局長 運輸省自動車業務部長 運輸省自動車整備部長 事務局側
常任委員	小野 哲君 牛島 辰彌君 中村 豊君 佐竹 達三君
常任委員	岡本 忠雄君
常任委員	古谷 善亮君
常任委員	武井 群嗣君

昭和二十六年六月一日印刷

昭和二十六年六月二日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所