

第十回 参議院運輸委員会會議録第二十二号

(七〇〇)

昭和二十六年五月二十三日(水曜日)午後一時三十四分開会

本日の會議に付した事件

○國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(衆議院送付)

○道路運送法施行法案(内閣送付)

○参考人の出頭に関する件

○委員長(植竹春彦君) 只今より運輸委員会を開会いたします。

第一に、國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案を議題に供します。前回は提案理由の説明を終了いたしましたので、今日は更に条文の詳細説明を提案者に求めます。

運輸大臣官房觀光部長間嶋大治郎君。○政府委員(間嶋大治郎君) それではホテル整備法の改正法案につきまして、一応逐条御説明申し上げます。なお関係条文につきましては、お手許に配付いたしましたホテル整備法の一部を改正する法律案関係資料の第四頁にございます。

先ず最初、第三条中「又は営もうとする者」を削るということになっておりますが、これは第三条を御覽願いますと「ホテル業を営んでいる者又は営もうとする者は、ホテルごとに、主務大臣の登録を受けることができる。」というところになっておりますので、この条文を見ますと、ホテルを現在営んでなくても、営もうとする者は登録の

申請をすることができるといふふうになつてゐるのであります。それで實際問題といたしまして、まだ全然ホテルも建てておりませんで、設計図面だけで登録の申請をして来るというふうな者も出て来ております。それでどうしてこういう条文になつたかということでございますが、それは実はこの法律が議員提出法案として衆議院及び参議院で審議されておりました過程におきまして、最初は登録税及び不動産取得税の軽減というふうな事項がございまして、それを適用させるために、まだできていないけれども営もうとする者に対して、そういう特典をやるというふうなことに相成つておつたのでございまして、それが審議の途中で削除されて、そして第三条は実はそのまゝになつておつたのであります。

併しこのホテル整備法第四条におきましては、この営もうとする者は申請をすることができるといふことに相成つておりました。ところが、あつたところからいへば、實際問題として登録をいたしません、こういう条文になつておりますので、誤解を生じまして、申請を設計だけして持つて来るという者が相当地ございまして、これを削除したいと考えておるのであります。

次は第十一条でございますが、これはこの第三条の改正に伴うものであります。登録ホテル業を営み、又は営もうとする者が、やはり入つておりますが、それをやはり「登録ホテル業を営む者」にだけに改めるわけでありまして、それから「同条第二号を削り、第三号を第二号とする。」これは第二号に「第三条の登録を受けた者が、正当の理由がないのに、登録後六箇月以内に営業を開始しないとき」に、その登録を取消することができるといふ条文がございまして、営もうとする者は登録申請はできませんで、登録申請をする者は全部営んでいる者でありますので、この第二号は全然意味のないことである。正当の理由がないのに、登録後六箇月以内に営業を開始しないとき」といふふうなことはないわけでありまして、すでに営業を開始しているものだけが登録を申請して来るということに相成りますので、これを削除したいという考えであります。

と、この改正の主眼でございまして、ホテル審議会の廃止でございまして、第十七条から第二十七条まで、これだけの条文が全部ホテル審議会の関係の条文でございまして、これを削除したいというところでありまして、このホテル審議会は、実はこのホテル整備法の中では相当重要な内容となつておりました。この法律の規定によりまして、ホテルの登録又は認可をいたしますような場合に、運輸大臣は一応このホテル審議会に諮問しなければならないといふふうなことに相成つておりました。その他登録の取消とか、或いは訴訟の判決といふふうなものも、一応このホテル審議会にかける、又ホテル審議会はホテル、旅館事業の振興に関し

るといふふうなことに相成つておるのであります。差上げました資料の二頁に、ホテル審議会につきまして、そのメンバーと実績を書いてございまして、その中で官吏が三名おりますが、運輸省と厚生省と建設省、これは法律にやはり運輸省、建設省、厚生省の関係官といふふうなことにございまして、それからその他はホテル四名で、ホテル業に關して学識経験ある者といふことに相なつております。それから二名が觀光事業機關を代表するものと認められる者、觀光事業機關の代表者が二名、ホテル業の学識経験者が四名、官吏が三名、合計十名という編成でございまして、昨年の八月に第一回を開きまして、現在までに十七回會議を開いております。このホテル審議会におきましては、最初先づいろいろ事務手続をきめました。あとで、この法律にありますが施設基準が必ずしもあらゆる場合を網羅してはおりませんので、いろいろ疑義もございまして、施設基準の解釈といふふうなもの、逐次登録申請がございまして、その後それを諮問いたしましたので、四頁に書いてございまして、現在までにホテルが四十四件、旅館十八件、合計六十二件につきまして審査をいたしました。そして運輸大臣に対して登録を可として答申いたしましたものが、ホテルが四十三件、旅館十七件となつております。結局ホテル、旅館それぞれ一件ずつ否認というふうな形に相成つており

ます。なお審議会は、この審議会の過程におきまして、登録の審査以外に、外客宿泊設備の増設、或いは接収ホテルの一部解除の対策、或いはこの整備法の改正原案といふふうなものについても審議を行なつたのであります。現在一番大きく取上げておりますのは、接収ホテルの解除に關しまして、ホテル協会或いは接収ホテルから審議会宛に陳情書が大部分参りましたので、この接収ホテルの解除対策といふ問題について審議をいたしまして、近く審議会として関係方面に建議をするという手筈に相成つております。この審議会をそれではどうしてやめなければならぬかといふことでございまして、これにつきましては、すでにいろいろ各省の審議会の整備法案が出ておりますことは御承知のことと存じますが、関係方面の強力なサセツションがございまして、このホテル審議会のよう

きまして内閣で審議会の存廃を審議いたしましたのであります。運輸省といたしましては、このままで置くことは審議会の整理方針という閣議決定に反するようになり相成りますので、幾らか性格を変えまして、ホテルの登録そのものを審査するというふうなことでなしに、登録いたしますホテルの施設基準の解釈を決定するというふうな形で仕事の内容を改め、又ホテル、旅館事業の振興方策或いは整理計画というふうな問題を力點を入れて頂くような審議會を置いたどうかという意見も提出いたしましたのでございますが、内閣側の容れるところとならず、閣議におきまして廃止するというふうな方針が決定いたしましたので、政府提案といたしまして、審議会の廃止を提案するということに相成つた次第であります。

次に二十八条でございますが、これは二十八条中第四項第一号及び第二項を第四項に改めるといふことがございまして、この第二十八条は、ホテルに関する条文をホテル以外のいわゆる旅館に準用しておる条文でございます。その準用条文の中に第四項第一号第一号及び第二項というふうになっておりますのは、第四項第一号は施設基準に該当しないものであるときは、登録しないでもいいということになつておりますが、それ以外に第二号には禁治産者、準禁治産者又は破産の宣告を受け復権を得ない者であるときというのがございまして、第三号は申請者が法人である場合において、その法人の役員に前号に掲げる事由があるとき、第四号は申請者の資力信用が不十分なため、ホテル業の確実な経営が著しく困難であると認められるときというふう

にございまして、これがこの三つの第二号、第三号、第四号が旅館の場合には準用しておらないのであります。従つて現在の法律では旅館の登録の申請者が禁治産者であつても、準禁治産者であつてもいい、破産の宣告を受けた者でもいい、又資力信用が不十分な者でもいいし、法人である場合に法人の役員が禁治産者、準禁治産者であつてもいいというふうなことに相成つておるのであります。併し旅館経営者もこの法律による登録を受けると、相当の恩恵も受けますので、ホテル業者との均衡というところもございまして、実際問題として破産を受けているようなもの、資力信用が不十分なもの、立派な旅館として登録の許可を受けるといふことはちよつとおかしうございまして、この際ホテルと同様に、登録を受ける旅館の場合にもその経営者がこゝういつた資力信用において十分なものになければいかんということにいたしたいと考える次第でございます。併しこれは従来の実績を見ますと、登録の申請をいたして参りますような立派な施設を持つ一流の旅館におきまして、こゝういつた資力信用が不十分、或いは禁治産者や準禁治産者になつてゐる者は今までのところはございせん。ございせんが、併し旅館とホテルとを比べました場合に均衡も悪うございまして、又一軒でも二軒でもそういうものが出て参りました場合に、それだけの理由では登録の拒否ができないといふことになることもおかしうございまして、この際第四項は全面的に適用させたい、こゝう考えるわけでございます。同じく第二十八条の中で「第十一

条第三号中第四項第一号各号の一（第十二条第二項において準用する場合を含む。）とあるのは「第四項第一号第一号と削る。」これは第二十八条の一番最後にあります讀み替へるの条文でございます。第十一号第三号と申しますのは、登録ホテル業を営んでおりますものが登録を取消されるという場合を列挙してございまして、その第三号に「第四項第一号各号の一の場合に該当するに至つたとき」といふふうに相成つておりますが、今申上げました通りホテルと旅館を信用条件を同じようにいたしましたので、これに要らなくなつたのでございまして、それらから別表に施設基準がございまして、この施設基準につきまして、実は昨年の八月から現在まで十七回に亘りましてホテル、旅館の登録審査をいたしましたところが、実際問題として審査いたしましたところ、この施設基準が必ずしも正確にできておりませんので、いろいろ疑義がございまして、又実際問題として適用をするのに工合の悪いという点もございまして、ホテル審査の意見を大體徴しまして、実際に合うように、この施設基準を改正したいと考えるのであります。内容は細かいものでございまして、が一応順序として申し上げますと、別表第一というものはホテルに関する施設基準でございます。ホテルに関する施設基準の中で第四号は洋式客室の条件を書いてございまして、この中に「ロ、ハ、ニと四つの条件がございまして、そのあとに先ず外気に面する開口部があるというのを入れたかと思ふのであります。これはどうしてかと申しますと、ホテルにおきましては、六大

都市におきましては客室が三十室以上なければならぬ。六大都市以外におきましては、十五室以上なければならぬ」といふ条件が付けてありますが、この洋式客室の中で実際問題といたしまして、全然外に面しない、外に窓を持つていない、内側にだけ、例えば廊下だけに窓を持つたような室があるホテルが出て参りまして、いろいろ議論が出たのであります。併しこゝういふものを基準の客室に入れることは不適當である。少くともまだ現在日本のホテルでは室内照明或いは室内の換氣装置から言つても、中にだけ口が開いておるような部屋は基準の客室として認めるわけにはいかんというふうな意見が強くございまして、実際問題として私も少くともやはり外に對して開口部があるといふことを条件にしたほうがいいと思ひますので、これを入れたらいいと思ひます。その次は第六号でございますが、これは食堂の条件であります。現在はまだ「食堂があること」といふふうになつておりますが、その規模を全然制限いたしておりません。これも実際問題といたしまして、この施設基準に合せまして部屋を造る。そしてただ申請だけの食堂を作つたようなものが申請して参つたのであります。これに對しまして、やはりホテルと名が付く以上は客足の収容人員にふさわしい規模の食堂がなければならぬといふことは當然であります。このため「食堂があること」といふ書き方だけでは疑義がございまして、ので、そういうふうに変更したいと思ふのであります。

次は第十一号であります。第十一号には「暖房の設備があること。但し、夏期に限り営業をするものについて

は、この限りではない」といふことになつておりますが、この夏期に限りといふのも少し時期的に見ましてもおかしい点がございます。実際問題として冬だけ営業をしないホテルが幾つかあるのであります。そういうところで暖房の設備を持つていないものもございまして、こゝういふふうな夏期に限り営業するものについてだけ例外を設けますと、そういうものが果して登録を受けられるかどうかというふうな疑義が出て参ります。そういう疑義はないように、季節的に営業するもので、その必要がないものは暖房の設備がなくてもいいということに改めたと思ひます。

次は第十二号は、現在は「開口部には、防虫用の金網が張つてあること」といふことになつておりますが、この開口部といふのも一体どの開口部かといふことは疑義がございまして、実際問題といたしましては、外に向いておる外気に面する開口部ということではないと思ひますが、それをはずきりいたしたのであります。それから場所によりましては、この金網を張りますのは勿論防虫を防ぐためであります。全然そういう必要がない場所も幾つか実際問題としてあるのであります。こゝういふところまでこゝういつた設備を要求するのは少し酷でありますので、例外といたしまして、そういう防虫上の必要がない場合にはこの限りでないといふふうに入れておるのであります。

第十三号は、現在は「便所は水洗式であり、且つ、座便式のものがあり、共同用のものは、男女に區別して設け

る」といふことになつておりますが、これは「便所は水洗式であり、且つ、座便式のものがあり、共同用のものは、男女に區別して設け

られてあること。」となつておりますが、これにつきましても、ただ「男女に区別して設けられてあること。」となつておりますので、実際問題としてしまして、入口が一つで、中に入つてから二つに分れておるといふものがかなり多いのでありますが、ホテル、旅館においてはは少くも外客を対象として考えました場合には、当然入口から別になければならぬということなのであります。併しこの十三号の書き方は少し疑義がございますので、はつきりいたしますために、「共同用のものにあつては、その入口から男女用の区別があること。」というふうに改めてございませう。

その次は、「別表第一号を第二号とし」、「これはその次に「環境が良好であること」ということを加えますために、一号ずつ繰下げるのであります。が、「この環境が良好であること」ということを入れますのは、このホテルの別表第一の施設基準を御覧願いますと、福利的な施設基準ばかりでありまして、環境とか、そういうことは全然言つておりません。ところが別表第三の旅館のほうには、旅館の施設基準の第一には「環境、建築、外観及び庭園が優秀で、外客を喜ばせるに足るものであること」というふうな規定が入つておるのであります。過去十数回に亘つて審査をいたしましたところが、環境が必ずしも外客を対象とした旅館として適当でないようなものも出て参るような形勢がございまして、旅館との比較から申しましても、やはり環境といふものを一つの条件にするほうがホテルの場合もいいのではないかという意見がホテル審議会でも強うございませう。

で、実際問題として、やはりそういうふうな方針で十分審議をして参つておるのであります。この際やはりそういう方針でやる以上は、法律の中に明らかにしたほうがいいというふうに考えられますので、一番最初に「環境が良好であること」というのを入れたいと思ふのであります。

以下は別表第三の旅館に関する施設の改正であります。ホテルのほうを改正いたしましたので、これに合わせまして改正いたすものであります。防虫用の金網の問題、それから共同用の便所を入口から男女用に区別するということ、これを旅館の施設基準と歩調を合わせて改正する、こういう内容になつておるのであります。

これで一応条文ごとの説明を終りましたと思ひます。
○委員長(植竹春彦君) これより質疑に入り。順次御発言を求めます。
○高田寛君 その改正案はいろいろ細かい施設などの条件などもあるのですが、主眼点はホテル審議会の廃止ということだろうと思ふのですが、このホテル審議会は今までホテルや旅館の登録その他個々の行政処分について審議に当る一方、又ホテルや旅館のこの事業の振興上に関するいろいろ行政官庁への建議というふうなことで、相当活躍して来たものと私も思つてゐるのですが、又一面このホテル事業がいろいろ政府の中でも運輸省とか、厚生省とか、建設省とか、いろいろな省に關係がある。それでホテルの問題を取扱ふのには、いろいろその省の間で打合せなければならぬということが今日の行政機構では煩瑣な点であると思つてゐるわけですが、それがこの審

議会ならば、その關係の省からそれぞれ委員が出て、この審議会できめれば、一応各關係省の間で連絡がとれるというふうになつてゐる。この審議会が廃止になりました場合には、こういうような關係の各省の間の連絡というふうなことが、実際問題としてやりにくくなるのじやないかという点を慮れるのですが、これは今後廃止された後にはそういうような心配がないかどうか、又あるならばどんなふうな連絡するおつもりか、その点を一つ伺いたいと思ひます。

○政府委員(間嶋大治郎君) 只今の御質問につきましては、実はこういうふうな審議会ができました理由の一つといたしまして、やはり従来關係省間でやつておりました書面の合議とか、そういうような手続を廃止しまして、關係省が集まつて、そこできめてしまふ。そのほうが簡便でいいということも、実はこういう審議会ができました一つの理由であつたのであります。それで現在厚生省と建設省、それから運輸省の關係局長が委員になつております。それからなほ關係のあります通商産業省につきましては、法律では通商産業省の官吏が委員になることになつておりますが、その後打合せをいたしまして、通商産業省に入る關係の深い会社は、通商産業省におかれまして、そのほうの事務に精通しておられるかたを委員のうちに一名加えまして、通商産業省のほうの連絡もとるというところに他省との打合せができておつたのであります。実はまあこの審議会が廃止されますと、そういう打合せはできなくなるわけでありまして、事実關係省からもこの審議会がなくなる

ことは、これは閣議決定だからやむを得ないが、その後の連絡をどういうふうにするかということも聞かれておるのであります。併し閣議決定では審議会がなくなつた場合に、名前は変えても、同様なものを作つてはいかんといいうことも閣議決定の中にもございませうので、そういう何と申しませうか、法律に基かない協議会或いは委員会というふうな形のものを作ることはできないと思ふのであります。私どももいたしまして考えておりますのは、非常に疑義がありますような場合に、實際問題として相当權威者が集まつておるホテル協議会或いはその他の団体或いは學識経験者に個々に意見を徴するより方法がないと思ひます。又關係省との間には一応今後打合せをすることになります。できるだけ書面合議というふうなことは省きまして、私どものほうの希望といたしましては、ほかの省に關係のあるような事項につきましては、あらかじめ適當な方法で連絡をとり、書面で合議しなければ仕事が進まないというふうなことは成るべく避けて、事実上連絡するということなことで了解を得たいと、かように考えておる次第であります。

○内村清次君 ちよつとこの際これに閣議して質問いたしたいのですが、この国際観光ホテルの整備法が、この委員会で取扱はれてから、その後におきまして、この運輸大臣に対して登録を願出た、而も審議を経て運輸大臣の許可を得て登録を指定されたところの營業者がどれくらいできておるか、その点先ず伺いたいと思ひます。
○政府委員(間嶋大治郎君) お手許に

差上げました關係資料の第四頁にちよつと書いて置きましたが、現在までに運輸大臣が審議会に諮問いたしました件数は、ホテルが四十四件、旅館が十八件、合計六十二件であります。そのうち登録を可として運輸大臣に答申いたしましたものが、ホテルが四十三件、旅館が十七件となつております。而も實際登録しましたものは、これよりたしか二、三件少ないと思ひますが、それは手続きだけの問題で、まだ官報に報告しておらんというだけでございます。運輸大臣としては大体答申通りやつておりますので、このホテル四十三件、旅館十七件が現在までの登録件数とお考えになつていいと思ふのであります。結局登録を認められなかつたものは、ホテルが一件、旅館が一件でございまして、大部分がそういうふうに登録を受けておりますのは、施設基準が相当はつきりいたしておりますし、又登録しようと思ふ旅館の分はあらかじめ下審査のようなことで、事実上持つて来られて相談をするという場合が多いので、審議会へ出て、それは施設基準に合わないであらうということに引つかかるのは殆んどないと思ひます。

○内村清次君 この登録をされましたホテル業者は勿論であります。この指定を受けずとも、特にこの融資の対象になるという法案の内容でもあつたようにも存じますが、この融資を受けましたところの即ち額ですね。こういう点は御調査なさつておりますか。
○政府委員(間嶋大治郎君) 融資の件につきましては、法律の中では施設或いは経営の内容の改善について運輸大

臣が勧告をする以上は、或る程度融資を考へなければいけない。こういう内容になつておるのであります。ですから登録を受ければ、融資の対象になるのではないのであります。が併しこの法律にかかわらず、運輸省といたしましては、ホテル、旅館の設備の改善が現在急務でありますので、いろいろの融資制度はいたしております。法律に基きます経営或いは設備の改善命令を出しましたことは現在までのところはまだ一件もございません。御参考までに現在までの融資制度の概況を申し上げますと、最近のはちよつとわかりませんが、これは本年一月末の現況でございますが、ホテル、旅館に對しまして、一般銀行の融資、これが七十五件で三億三百七十五万円、それから中小企業の見返資金の融資が八件で二千二百六十万円、合計八十三件で三億二千六百三十五万円、これは一月末の現況であります。なおそれ以後数件あると思いますが、それ以外に見返資金によりまするホテルの新設といつたしまして、昨年度末に横浜及び名古屋におけるホテルに對しまして、見返資金から四千四百四つの融資、合計八千万円の融資がございました。なおそれ以外に小規模のものも数件はその後もあるはずであります。まだはつきりいたしております。

○内村清次君 当時のこの立法をやります過程におきまして、指定を受けましたホテル業者につきましては、その整備を充実するためにも、又今後の経営を円滑にするためにも、このいわゆる地方税の減免の問題が当時問題になつたわけでありまして、その後におきまして、これは各地方におきましても、この運動が相当展開されておつたところもある、特にこの点につきましては、運輸省の計画を地方的によく宣傳し、徹底させたところの部門におきましては、例えば名古屋のごとき、こういうところではすでに地方議会にも働きかけて、この運動が展開されておるというのを私聞いたわけですが、こういうこの税金の減免の点につきましても、問題が取上げられたところがあるかどうか、この点について伺います。

○政府委員(間嶋大治郎君) ホテル整備法によります登録を受けましたホテル、旅館が税の軽減を受けます場合には、先ず法人税でございますね、これは登録ホテル及び登録旅館両方とも適用を受けることになっておりますが、これは法律にありまうように、耐用年数が大体普通の建物の半分くらいのところでありまして、それだけ毎年の余計に償却ができ、従つて平均が比較的少くなりますので、税も従つて軽減される、こういう結果になるのであります。この点は實際上の取扱が国税庁から出るのだから遅れておりました。これは最近地方まで徹底いたしました。この法人税の取扱、登録ホテル、登録旅館の要領が国税庁から出ました。これは大分最近よく徹底いたしておりました。登録を受けましたところはこの恩恵を受けておるわけでありまして、それから地方税につきましては、法律には登録ホテルにつきまして、地方税法にある不均一課税の条項です、この適用があるものとすると、こうなつておるのであります。ところが地方税法を見ますと、公益上必要がある場合には不均一課税をすることができるといふことになっておる。

ですから国際観光ホテル整備法では、地方税に關して登録ホテルに關して何と申しますか、更にここで確認をしたというふうな形になつておるのであります。ですから法律にはありませんが、登録旅館でも地方でやろうと思えば地方税の軽減ができるということは当然であります。運輸省といたしましては、登録されましたものにつきましては、ホテルは勿論であります。旅館につきましては、できるだけ地方税という意向でありまして、実際の取扱いは、先ず法人税でございます。旅館が登録を受けました場合、登録をしたというところを地方の府県及び市町村に通知をいたしまして、その際にこれに對する地方税の軽減措置をとつてくれというのを一々要望いたしておるのであります。現在までのところ、私のほうに報告が参つておりますのは、京都が洛陽ホテルに對しまして六割の減額をいたしました。それから横浜で横浜のニューグランド・ホテルに對して五割の減額、それから大阪でも大体五割の減額をする予定だということを聞いております。それから旅館につきましては、仰せの通り各地でかなりいろいろな方面の運動をしておられるようでありまして、私どものほうで承知いたしておりますのは、鹿児島県から照会がございまして、あつて登録を受けた旅館がありまして、この旅館に對して固定資産税の軽減をやつてもいいかという照会が参つたのであります。私のほうとしては、当然それはやつてもらいたいことだといふふうに回答をいたしておきましたので、恐らくやると思ひます。あらゆる機会に登録を受けましたホテル、旅館についての固定資産税の軽減については、運輸省といたしましては、関係庁と折衝して懸念しておる次第であります。

○内村清次君 今回の改正部分につきましては、この審議会の廃止というのが、一番大きな問題であります。従来この整備法が両院を通過いたしましたから、運輸省関係では勿論観光部の所管事項といたしまして、特に下部機関といたしましては、これは陸運事務局です。陸運事務局ですか、そういふような部署が持つております。が、そういう局の配置されたところの地域というものは非常に限定されておつて、例えば九州には福岡局がある、そうしますと、その局の周縁関係だけは相當いろいろ恩恵に与つて、或いは融資をしてもらふのだとか、或いは又地方税の問題まで食い下つて行かれるというふうな形態が非常に旺盛であります。が、その他の府県に入つて参りますと、やはり局の担当者の熱意如何によりましては、相當まだ地方的に浸透しておらないという面もあるやうであります。果のほうにはやはり観光課というのがあるが、そういう点とも、こういうものは連絡をとつて頂いて、そうして両面からこういう法案の性質を理解させつつ、希望者に對しては従来審議会においてそういう指定を受けるようなことができれば、やうにされておつたのかどうか、そういう状況ですね。各県に對する登録関係の比率です。ちよつとこういう点を客観的な皆様がたの観点から一つ御意見を申述べて頂きたいと思ひます。

○政府委員(間嶋大治郎君) 只今の御質問に對しましては、国際観光ホテル整備法のこの登録という点は、これは地方庁或いは陸運局を經由せずに直接運輸省でやる、こういう実は建前をとつておるのであります。併し地方におるかが、この法律の内容がよくおわかりにならないければ困るのであります。この法律の内容につきましては、陸運局或いは地方庁の観光課或いは観光を担當しておる課に對しまして、よく内容の説明をし、會議等によりまして内容を徹底させまして、そうして申請書等も配付いたしまして、そうして指導を頼んでおるわけでありまして、併し何と申しますか、施設基準に合致しておれば運輸大臣は登録をしなければいかにという義務があるという建前になつておるのであります。地方でそう審査するといふふうなものではないのです。却つて經由いたしますと、手続が非常に遅れるということも考えまして、受け付けは直接みんな運輸大臣がやる。併し地方まで来ていろいろ聞かれるのは業者のほうで不便であらうから、話は地方庁で、或いは陸運局でわかるやうに、こういうふうにしてあるわけなんです。ですから地域的に陸運局所在地から離れておるから恩恵に浴さないとは考えておりません。そういうことはなないと思ひます。又府県のほうでも、各府県の観光課長會議がありまして、この内容は徹底させてありますので、内容はよく承知しておるはずなのであります。仰せのような御心配はないと思ひます。ですから東北の端のほうでも、すでに登録を受けたものもございまして、東京、大阪等でもまだ数はそう多くございませんが、結局旅館のほうでも、ホテルのほうは

大設備がここに書いてあります。施設基準に合致してあるものが多いのでありますが、旅館はやはり或る程度手を加えないといけないところが多いです。例えば便所にいたしましても、入口から男女別に分れる別の便所がなければいけないという条件があります。それから開口部に防虫用の金網がなければいけないという点があります。そういうちよつとした点がまだ改良されておらないために登録できないところが多いので、私どもの聞いておりますところは、一流旅館はそういう点の整備を急いで、整備ができ次第逐次登録の申請をして来ておられるのが事実であらうと思つております。

○内村清次君 今の御答弁の中に、これは私たち直接先般運輸委員会の何ですか、命令によりまして、地方へ出張いたして行つたわけですが、該当官とも会ひまして、よく話を聞いて見ますと、問題は、それは大きくホテルとして建設をする部面の大いさという経営は、これはまあ別であります。が、旅館を改装して、そうしてこの設備基準に合致するようなホテル、いわゆる合併的なホテルの経営をやつて行こうというふうな、こういう業者に対しては、この働きかけと申しますか、いわゆる法案の徹底と申しますか、そういうふうなことも、同時に又それにはやはり相当融資の面も業者自身も困難しております段階でもありますからして、そういう点につきましても融資の途です。そういう点の相談にも乗つて行くということとは、やはりこの関係者がこちらから働きかけて行く、教えてやるといふような積極的な態度のところを相当まともつておるようであつて、

而もこれは一般公衆に関係して見ますと、非常にそこに入つて行けば明らかに非常な便益である。又旅館としてのいわゆる気持も格段の差があるというところで、公衆自体は非常に便益をこうむるわけですが、ところがやはりその係りの熱意次第によつてはどうも徹底しておらない、而も又その人たちの苦心談を聞いて見ますと、本省関係においては地方の県庁のいわゆる観光課長ですか、そういう会議のときにおいて、自分たちを陪席をさせて、その会議の内容あたりをよく徹底するやうに聞く機会を頻りに与えて頂ければ、なお互いに啓発されることもあろうしというふうな苦心談も話しておつたようですが、こういう点は旅費関係とどういふふうになつておるか知りませんが、そういう熱意のある所もあつたわけですが、そこでやはりまだ不十分な箇所が全国においては見受けられると私たちは考えておるのですが、これに對しましては一つ今後において善処方を願ひたい。これは公衆の立場から非常に旅先で気持のいい所と悪い所もあります関係で、こういう折角の法律ができまして以上は法律を徹底して頂きたい。以上です。

○委員長(植竹春彦君) 別に御質問もなければ、討論に入ることに御異議ございませんでしょうか。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御質問もなければ、討論に入ることに御異議ございませんでしょうか。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御質問もなければ、討論に入ることに御異議ございませんでしょうか。

は、今後果して運用がうまく行くかどうかということについては懸念はあります。これは一般の審議会の整理という方針の下にやられるのであり、それから又すでに参議院におきましても、運輸省設置法の改正によつて、この審議会の廃止は決定していることでもわかります。ですから、この点は論議をいたしません。ただこの審議会があらまされたために関係各庁の連絡が円滑に行つた。これがなくなつて登録その他の事務が、各庁間の連絡が円滑を欠いて非常に滞滞するといふやうなことを恐れるのであります。よりまして、今後審議会がなくなりましても、関係官庁の間の連絡は迅速に簡単に運ばれて、登録その他の事務が決して滞滞を来さないやうにという希望を付しまして賛成するものであります。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御意見もなければ、討論を終局したものと認めて直ちに採決に入ることに御異議はありませんか。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御意見もなければ、討論を終局したものと認めて直ちに採決に入ることに御異議はありませんか。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御意見もなければ、討論を終局したものと認めて直ちに採決に入ることに御異議はありませんか。

は、今後果して運用がうまく行くかどうかということについては懸念はあります。これは一般の審議会の整理という方針の下にやられるのであり、それから又すでに参議院におきましても、運輸省設置法の改正によつて、この審議会の廃止は決定していることでもわかります。ですから、この点は論議をいたしません。ただこの審議会があらまされたために関係各庁の連絡が円滑に行つた。これがなくなつて登録その他の事務が、各庁間の連絡が円滑を欠いて非常に滞滞するといふやうなことを恐れるのであります。よりまして、今後審議会がなくなりましても、関係官庁の間の連絡は迅速に簡単に運ばれて、登録その他の事務が決して滞滞を来さないやうにという希望を付しまして賛成するものであります。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御意見もなければ、討論を終局したものと認めて直ちに採決に入ることに御異議はありませんか。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御意見もなければ、討論を終局したものと認めて直ちに採決に入ることに御異議はありませんか。

○委員(長) 別(植竹春彦君) 別に御意見もなければ、討論を終局したものと認めて直ちに採決に入ることに御異議はありませんか。

多数意見者署名

岡田 信次	小泉 秀吉
高田 寛	内村 清次
菊川 孝夫	小酒井義男
高木 正夫	前田 穰
村上 義一	松浦 定義

○委員(長) 別(植竹春彦君) 次に日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題に供します。提案者より提案理由の説明を求めます。

○衆議院議員(前田正男君) 只今議題となりまして日本国有鉄道法の一部を改正する法律案につき、提案者を代表いたしまして、提案の理由並びに要旨を御説明申し上げます。

日本国有鉄道法は、第三回国会において可決を見、昭和二十四年六月一日から施行せられておるのであります。が、この法律は、公務員の労働問題解決を契機として急遽法制化せられたため、その内容は必ずしも整備されたものとはいへないのであります。

今第三回国会において本法審議の際論議せられました最も重要な事項を挙げますと、従事員に関する事項を除いては監理委員会の性格及び総裁との関係、役員に関する事項、運輸大臣の監督権等でありまして、そのうち財務に關しては第四回国会において改正せられたのであります。公共企業体としての日本国有鉄道発足以来約二カ年を経過したのであります。その間に、おける実情に徴しまして、国鉄運営上並びに運輸行政の総合性を期する上にも適切でない認められるものがあるのであります。先ず監理委員会でありまして、本委員会は、国鉄の最高機関として国鉄の業務運営を指導統制する権限

と責任を有すると定められていて、ありますが、必ずしも所期の目的を達しているものとは考えられないのであります。まして、むしろ総裁の諮問機関的あるいは審査機関的存在と見るに至るとするやうであります。而も「総裁は、監理委員会に對し責任を負ふ」と定められていたため、国鉄運営の責任の所在は明確ではないのであります。ついでに、この際これを廃止して国鉄運営の責任体制を確立し、総裁以下役員をして全責任を以てその創意工夫によつて運営に當らしめることが、国鉄経営の能率化と健全なる発展を期するゆえであると思料するのであります。

次に運輸大臣の監督権についてであります。日本国有鉄道の公共企業体たる本質に鑑み、これが自主性はでき得る限り尊重し、これに対する監督を最小限度にとめなければならぬことはもとよりであります。が、国鉄は国の事業を経営監視しているもので、監督上の最高責任は申すまでもなく運輸大臣にあるのであります。従つて公共の福祉の確保、他の運輸機関との総合調整を図るため監理委員会廃止に伴つて、必要の最小限度において、若干の許認可事項を追加すると共に、命令権の内容を明確にすべきであると考えるのであります。

以上のような趣旨に基いて立案いたしましたのが本改正案でありまして、その要点は次の通りであります。

先ず第一に、監理委員会を廃止したこと、これが本改正案の主眼であります。第二に、役員に關しましては、監理委員会の廃止に伴い、新たに監事を置き、総裁、副総裁、理事並びに監事の員数、任免方法、任期等を規定又は改正

と責任を有すると定められていて、ありますが、必ずしも所期の目的を達しているものとは考えられないのであります。まして、むしろ総裁の諮問機関的あるいは審査機関的存在と見るに至るとするやうであります。而も「総裁は、監理委員会に對し責任を負ふ」と定められていたため、国鉄運営の責任の所在は明確ではないのであります。ついでに、この際これを廃止して国鉄運営の責任体制を確立し、総裁以下役員をして全責任を以てその創意工夫によつて運営に當らしめることが、国鉄経営の能率化と健全なる発展を期するゆえであると思料するのであります。

次に運輸大臣の監督権についてであります。日本国有鉄道の公共企業体たる本質に鑑み、これが自主性はでき得る限り尊重し、これに対する監督を最小限度にとめなければならぬことはもとよりであります。が、国鉄は国の事業を経営監視しているもので、監督上の最高責任は申すまでもなく運輸大臣にあるのであります。従つて公共の福祉の確保、他の運輸機関との総合調整を図るため監理委員会廃止に伴つて、必要の最小限度において、若干の許認可事項を追加すると共に、命令権の内容を明確にすべきであると考えるのであります。

以上のような趣旨に基いて立案いたしましたのが本改正案でありまして、その要点は次の通りであります。

先ず第一に、監理委員会を廃止したこと、これが本改正案の主眼であります。第二に、役員に關しましては、監理委員会の廃止に伴い、新たに監事を置き、総裁、副総裁、理事並びに監事の員数、任免方法、任期等を規定又は改正

した点であります。第三には、運輸大臣の許可事項としたしまして、運輸事業の貸渡又は借受及び運輸事業の経営の委託又は受託並びに国鉄の基本的な業務運営組織の変更の二項を追加し、又運輸大臣の国鉄に対する命令権の内容を明らかにいたしまして、国鉄が運輸大臣の許可を受ける事項並びに地方鉄道法又は軌道法の規定により地方鉄道業者又は軌道経営者に対し命令許可した事項であつて、国鉄と関連のある事項を例示したほか、運賃法の規定により総裁の定めることができる運賃料金の変更を命ずることができるようになりましたが、命令権はいわゆる伝家の宝刀で、みだりに発動すべきものでないでありまして公共の福祉を増進するため、特に必要と認められる場合に限り得るのであります。

なお、運輸大臣に立入り検査権を認め、国鉄から報告を徴するほか、いつにても独自の立場において立入り検査をなし得ることとし、又監事に対し国鉄の事業の経営成績及び財政状態に關し意見を求めることができることとしたしまして、双方相対して監督者として国鉄の事情を把握するに遺憾のないようにいたしましたのであります。その他本法施行に伴い、必要な役員の任期の経過規定並びに運輸審議会付議事項の追加等所要の改正をいたしました。

以上日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由並びに要旨について申し上げました。何とぞ慎重御審議の上速かに御可決あらんことをお願いいたします次第であります。

○委員長(植竹春彦君) 本案の専門員の報告並びに質疑等は次回に譲ります。

○委員長(植竹春彦君) 次にこの際お諮りしたいのであります。モーター・ボート競走法案審議のために、参考人として自動車内燃補助器研究所長福島世根君、財団法人舟艇協会前理事長堤徳三君の兩人を本委員会に参考人として御出席願うように取計らわれたいという申出が提案者からありましたが、さよう取計らいまして御異議ございませぬでしょうか。

○岡田信次君 もう少し先に提案者の説明を聞いたら如何ですか。

○委員長(植竹春彦君) 提案者が参りますときに、この参考人を伴つて出席したいとの申出であります。無論提案者が説明を申上げるのであります。会期も大分切迫しておりますので、提案者が参考人を伴同いたしまして、主として提案者が自身説明を申上げ、質疑応答をいたし、併せて参考人の発言をもお許し願いたい、こういう申出であります。

○岡田信次君 それは提案者から聞いたあとでなければ、参考人を呼ぶべきかどうかと判断が付きません。

○委員長(植竹春彦君) どうぞ本件につきまして、御意見を御遠慮なくお述べ願いたいと思ひます。大体そういう御希望が出ましたら、岡田委員の只今の申出通り取計らいましょうか。

○菊川孝夫君 関連があるから、岡田さんのようにお取計らいになつたほうがいいのじやないですか。

○委員長(植竹春彦君) じやさように明を求めまして、その次に兩名の参考人を出席するように取計らうように決定いたします。

○菊川孝夫君 いや、この件は取計ら

りではない、必要の場合にはと言うんですよ。

○委員長(植竹春彦君) ああそうですか、それでは私の只今の決定を取消しまして、先ず提案者より十分説明を聞き、必要とあれば、その次に只今の参考人の御出席を求めるということに取計らいます。

○内村清次君 只今の件はそれで私賛成ですが、この際ちよつとお伺いして置きますことは、これは運輸委員会との合同審議の問題、或いはこの車両法に対するところの法務委員会との合同審議の問題、こういう問題は一應運輸委員会でも決定したことであります。したが、ただ道路運送法の審議に当りましては、この委員会では地方行政委員会との合同審議の際においては、この地方権限の問題ですね、こういう問題は成るだけ一つ触れず、さうしてこの案全体の構想について、一応地方行政委員会の委員長をして、この意見を聞く、政府に又聞くというよう形で申しますか、そういう形で開こうというのであつたわけですが、昨日の委員会に入つてみますと、問題の焦点は、この地方委員の問題、これがその焦点になつておつたのであります。これは少し約束が違わなかつたか、昨日は臨んだわけですが、これはどういふ関係になつておつたのか、又今後この合同審査委員会というものを開かれる意思があるのかあるかどうか。この合同審査の件につきましての委員長のお考えを一つ明らかにして頂きたいと思ひます。

○委員長(植竹春彦君) お答えいたし

ます。地方行政委員会との連合委員会、地方行政に關係のある部分については、道路運送法案並びにその施行法案の審議をいたしたわけで、それ以外に別に制限はなかつたのであります。第二の御質問の要点の、次回に開くか開かないかという点につきましては、明日午後三時から再び且つ最終の連合委員会を開くように打合せが済んでおります。大体その時間は約一時間で終了することに予定されております。

○内村清次君 あの委員会で一委員の発言によりまして、神戸委員会の報告の報告と、それから地方行政關係のそういう關係者と呼んで、さうしてあの合同委員会の席上において意見を聞くというようになつておつたのです。が、さういふやり手続をとつて、結局根本の考え方は、地方委員が可能などうかというような、さういふ論議の展開だろつと思つたのですが、これは地方行政委員会という一つの性格から考えてみますと、この私たちの考えとは少し違つておつた感じがする。同時に今回の道路運送法というものは、主管は勿論これは運輸委員会の主管になつておつたので、現在政府が出しているところの案自体をよく検討いたしまして、さうして私たちは私たちの立場から、これをどうするかという決定をしよう、こう考へておつたので、それから、その委員会の性格の違つた、又一貫したところの、即ち地方委員を根本としておられるところの委員会の考え方、さういふ報告をしたところの委員会、或いは又地方自治行政關係を呼んで合同審査の名目の下によつて行かれるということは、会期も切迫しております今日でありますからして、

最初の約束とどうも少し違つておつたような感じがいたしますが、やはりそれをずつと続けて行かれる考えであるかどうか、さういふような、即ち委員の提案を認めつつ、その会議を進行させて行くお氣持であるかどうか、これを一つ再度お願いいたします。

○委員長(植竹春彦君) 私の昨日の連合委員会での記憶によりますれば、大体いわゆる神戸委員会におきまして、道路運送事業に對しましては広域的な、狭くない、この広域的な全国的な統制についての報告内容であつたと、併しその一部分について地方的に委譲ができるかどうかというのが大体の地方行政委員會側の趣旨であつたかのように、或いは記憶違いであつたら取消しますが大体さういふような記憶であります。そして皆様に昨日お諮りいたしました、明日の連合委員会の最終段階に入るといふことをお打合せいたしましたような次第でありますので、明日のことは連合委員会はそれを以つて終了する見通しが付いておつた。あとは運輸委員会独自の立場で連合委員会の趣旨を尊重せられつつ、独自の立場で御審議願うという段階でありますので、大体の只今の見通しとして、今国会中に審議を終了して頂きたい、又頂けるのではないかと大体の見当を付けておる次第でございます。

○委員長(植竹春彦君) それでは次に、道路運送法案、道路運送法施行法案二案を一括して議題に供します。本日は前回に引き続きまして、質疑応答であります。

○小酒井義男君 二、三点について御質問を申上げたいと思ひます。道路運

送法案第二十六條の二項にありますが、
ところの「前項に規定するものの外、
同項の従業員の勤務規律は、運輸省令
で定める」という条文がありますが、
こうした従業員の勤務規律というよう
なものは、それ／＼の事業体において
就業規則等が設けられておりますの
で、こういうもので規定をして行けば
いいのじやないかというふうに私は思
うわけです。運輸省令で、どうしても
これをきめなければならぬという理
由がありましたら、それを一つお聞か
せ願いたいと思います。

○政府委員(牛島辰彌君) この条項は
先に御説明いたしましたように、現在
運輸省令、自動車運送事業運輸規程の
中に、これに相当する規定が入つてい
るわけでありまして、従業員の勤務
を厳正にいたしまして、旅客に対する
サービスを向上せしむることは、運輸
事業として非常に必要なことであら
うかと思つております。殊に規律を守
つて行くということは、すべての事業
におきまして、能率の上からも必要な
ことであり、又安全を確保し、運輸の
完璧を期するという意味合いからいた
しますれば、非常に必要ではないかと
考えているわけでありまして、この条項
において言つておりますのは、旅客に
主に接する従業員だけにつきまして、
殊に運転手、車掌につきまして言つて
おるのであります。勿論就業規則その
他におきまして、勤務時間であるとか
かというものは言つておりますけれど
も、ここで言つておりますのは、主と
して概率的に規律の厳正を保つて仕事
の能率向上、又運転の安全という点か
ら規定をいたした、こういう意味合い
でございます。

○小酒井義男君 次に二十七条でござ
います。この運転手は一定の要件
を備えた者でなければならぬという
条文の中に「年齢、運転の経歴」とあ
りますが、「その他政令で定める一定の
要件」という字句がありますが、「その
他政令で定める」というのは、大体ど
ういうふうな範囲のものであるか伺
いたいと思います。

○政府委員(佐竹達三君) お答えを申
上げます。御承知のごとく運転免許に
関しましては、従来道路運送取締法と
いうのがございまして、それでやつて
おります。戦前には一般免許といわ
ゆる就業免許と称するものと二種類あ
つたのでありますが、戦争中にこれが
廃止になりました。一般免許だけです
べての公衆を乗せる車でも、大きい車
でも何でも運転できる、こういう建前
になつております。私もどなたもいたし
ましては、公衆用の車に対する運転の保
安度面から考えまして、ドライバート
とシヨフワールのライセンスというもの
は当然差別があるべきだと思つてあり
ます。これは各国ともどこでも差別
を付けておるのでございまして、殊に
昨年来重大な事故が発生いたしました
のに鑑みまして、或る程度二つに差別
を付けるべきではないかというところを
考えまして、公安委員会の方に御相
談をいたしました。それでその結果、
今回の法令に盛るような形になつて現
われて来たのでございまして、現在私
どもが省令といたしまして考えており
ますことは、まだこれから各方面にも
いろいろ御相談申し上げなければならぬ
と存じますが、大体におきまして
は、年齢は約二十歳、そして運転経
験は何でもよろしいが、バスにおきま

しては約一年、ハイヤーにおきまして
は半年の経験を持つていければよろし
い、そのほかに道の悪い場所、雪や何
かで滑りやすい所、そういうつたよう
なところで適当に処理し得るような機能
を持つこととか、何とかということも
多少条文には考えてございまして、主
要な点は大体そういうことでございま
して、これはこれからまだ関係者とも
御相談申し上げなければならぬことと
なつております。

(委員長退席、理事小泉秀吉君委
員長席に着く)

○小酒井義男君 次に、四十一條の二
項でございまして、「運輸大臣は、当該
休止又は廃止によつて公衆の利便が著
しく阻害されるおそれがあると認める
場合を除く外、前項の許可をしなけれ
ばならない」という条文になつており
ます。そうしますと、この休止或いは
廃止をするような場合には、事業の経
営が採算がとれないというような場合
が多いと思うのですが、それを許可し
ないということになる場合には、どう
いうふうなその措置をして行かれるの
か、そういう点について……

○政府委員(牛島辰彌君) 自動車運送
事業者がこの路線を、その事業を休止
したいとか、廃止したいという申請が
ありましたときに、これを許可しない
というところは、実際問題としてなか
な無理なことであらうかと考えられ
ます。ただ普通の社会通念から言いま
して、又その休止廃止によりまして、
公衆の利便を著しく阻害すると思われ
るものに對し、これを休止廃止をする
というようなことは非常に少いと私ど
もは考えておるのであります。この第
二項によりまして、ここに掲げてあり

まする条件を除くほかは原則として許
可いたすのであります。この本条を
立案するに際しまして、休止廃止と
いうような申請があれば、これを無理
に許可しないということは、いささか
無理ではないかという議論も出たので
あります。自動車運送事業の公共性
に鑑みまして、公衆の利便がはつきり
著しく阻害されるものを許可をし、
又許可をしないで放任をするというこ
とは、事業の公共性に鑑みまして適当
でございませぬので、こういうふう
に書上げてあるわけでございます。實際
問題としますれば、休止廃止を申請す
れば、又事業者がその点は公共性をよ
く知つておるものと私も考えてお
りますので、さほどの問題は起らな
いのではないかと、こういうふう
に考えております。

○小酒井義男君 次にこれは第百十條
の問題と関連するわけですが、この道
路運送審議会の委員の、事業経営に關
する関係を持つ問題がいろいろ考えら
れる場合に、そうした関係事業等、一
応委員であるうちには、事業に対する
関係はないほうがいいというような考
え方を持つて行きます場合には、委
員の生活の保障というやうな問題が起
つて来ると思つてございまして、現
在この委員に対する手当と言いま
すか、何は大体どのくらい出されてお
るのか、その金額を一つ……

○政府委員(牛島辰彌君) 道路運送審
議会の委員は国家公務員でございま
すが、非常勤の公務員になつておりま
す。従いまして一月幾らという正確の
給料を定めておりません。
実際に勤務日数に応じて、勤務
日数一日につきまして、委員長は一日

一千六百五十円、委員は一千四百五十
円であります。

○小酒井義男君 大体これで一カ月に
どのくらいの日数が与えられますか。

○政府委員(牛島辰彌君) 予算上は現
在の二十六年度の予算を編成いたしま
したときは、委員長が八百円、委員が
七百五十円でございます。その勤務
日数を十日と見ております。そういた
しまして、委員の定数は委員長が九名
と、委員が八十八名でございます。そ
れの手当の総額、年額八百七十八万四
千円ということに相成つております。

それで第一四半期におきましては、給
与の手当を、日額を只今申し上げまし
たように増額いたしましたので、第一四
半期の予算といたしましては、十分分
を支払うことができなくなりました。
そのために日額は引上げましたけれど
も、手取総額といたしますと、日額を
引上げない結果と同じように相成つて
おります。これでは非常に不都合で
ございまして、大蔵省と折衝をいたし
まして、予算の第二四半期以降の分の
繰上げを図りまして、ほぼ十分分を支
給したい、こういうふうな考えて
おるわけでございます。

○小酒井義男君 もう一つだけですが
が、昨日の公聴会でも意見があつたこ
とですが、同一都府県内に限られてお
る路線の免許の許可を地方長官に委譲
するということが非常にいいのではな
いかという意見がありましたわけですが、
当局として、その長短と申しま
すか、そういうことについての御見解
はどういうことでございましてか。

○政府委員(牛島辰彌君) 同一都府県
の中におきまして事業を営みます場
合、その事業が旅客運送事業、乗合運

た場合には、百万円損失したというものが、五十万円の補償であつたという場合には、これを訴を以て増減することができるというような保護規定が全然ないと思うのですが、この点についてどう考えるのか、そういう問題が起り

得ると思うのです。

○政府委員(牛島辰彌君) 第三十五条の損失補償でございますが、三十四条の二項によりまして「予算の金額をこえない範囲内」というようなことがございまずけれども、これは運輸大臣に対する訓辞の意味合いから書いたものでございます。従いまして実際にその第三十五条の二項によりまして「通常生ずべき損失」が起れば、通常生ず

べき損失ということはほぼ想定ができるわけでございますから、その額を運輸大臣は支給をするということでございます。ただそれについて争いがございまして、一般の原則によりまして法律処分の訴願の途或いは行政訴訟と、いうことに相成ろうかと思えます。

○菊川孝夫君　その点につきまして、三十三条においてはわざわざ「訴をもつてその金額の増減を請求することが

できる。」というのだつたら、それじやこの三十三条のそういうことは必要なく当然それは起り得る民事上の訴であるから、この法律に書く必要もないと思ふのです。ところが三十三条で書いておいて三十五条にそれがないとするならば、三十五条は業者に対しては押付けになるというふうに印象を与えまするが、そういう点が三十三条と同じように、やはり訴えるということにつ

いては、一般原則がここに通用するものであるかどうか。これは強権で命令したのですから、ちよつと普通の場合

と違ふ、天災地変の、昔の軍の徴用的なもので、一方的に動員されるという様な印象が極めて強いと思うのですが、三十三条、三十四条、三十五条と並べた場合に、その点について……。

○政府委員(牛島辰彌君) 三十三条のほうは、第一項によりまして、第一項の四号から出て来る問題でございまして、従いましてこれらの問題は他の運送事業又は通運事業者というように事業者相互間の問題に相成つておりますので、特に第四号を書き上げたわけでありまして。

○菊川孝夫君 重ねて伺いますけれども、別にこれだから損失補償の必要の場合について異議を申立てることについて、何ら制限をしているものではないと解釈してよろしいと思ひますか、前には予算の範囲内ということはありません。

○政府委員(牛島辰彌君) さようでございませう。

○菊川孝夫君 わかりました。次に自動車道路事業について若干お尋ねしたいと思ひます。先ず自動車事業の申請があつた場合に、運輸大臣及び建設大臣がその審査に當つて関係地方の住民の意見を十分聞く必要があると思ひますが、それをただ四十九条の規定によつて審査をする場合には、例えば並行線の問題、それから既設の地方軌道との争いが当然起り得ると思ひますが、この摩擦を調整するように公聴会その他によつて決定する必要があると思ひますが、その点どうでございませうか。

○政府委員(牛島辰彌君) 御尤もな御質問でございませうが、この自動車道の免許につきましては、運輸審議会に諮問をいたすことにいたしております。

と申しますのは、運輸大臣及び建設大臣の共管事項になつております関係もございませうので、諮問はいたさないことにいたしておりますが、運輸審議会にあらざるも、運輸省におきまして公聴会を開き、一般の意見を聞くということはできることになつております。従いまして私どももいたしましては、実際に免許をいたす場合におきましては、運輸省においてこれは公聴会を開く必要があると認められるような重要なものにつきましては、公聴会を開いて決定をいたして参りたいと思ひます。

○菊川孝夫君 次に同じく自動車道路事業につきまして、土地の立入及び使用については六十九条で規定されておりますけれども、土地の買収及び家屋の移転等について、極く一部の使用者の声による反対から業者を守る、いわゆる土地収用法の条項の必要がこれにあると思ひますが、それが万一そういう事態が生じた場合の処置についてどうするお考えであるか。それから次に又その反対に業者が小さい所の土地の所有者を不当に圧迫する事例があつた場合の処理規定がないか。これも現実には起る問題だと思ひますが、この調整をどういうふうにするか、この点、自動車道路ですからそういう専用道路を付ける場合に方々に摩擦が生ずると思ひますが、その調整がこれにはちつとも考慮されていない。

○政府委員(牛島辰彌君) 第一点の問題でございませうが、第一点の問題は土地収用法の第二条によりまして、土地収用ができるということに相成つております。尤も土地収用法におきましては、法律が非常に古い法律でございませうので、用語が若干違つておりますが、専用自動車となつておりますが、これは私どもとしましては、第一点の場合においては土地収用法によつて収用を可能と考えております。施行法の第三条によりまして、その専用自動車道を自動車道に改めておりますから、土地収用法が適用になると御了解願ひたい。第二点のほうでございませうが、これは自動車と言わず、鉄道建設と言わず、土地収用法を適用するような公益的な問題から発生するところのものには常に起りがちの問題でございませうが、これはやはり事業者等におきまして、よく関係者と協議をしてやつて頂くよりしようがないのじやないかと考えております。

○菊川孝夫君 同じく自動車道につきまして、自治団体が一般自動車道路事業を経営できるものと解釈してよろしいか、教員が合併して自動車道を経営するということができるものかどうか。又市が共管いたしましたして、接続市等が協同して、こういう自動車道を経営できるかどうかという点についてお尋ねしたいと思ひます。これは何ら制限がない……。

○政府委員(牛島辰彌君) 特に禁止いたしていませんから、できるものと考えております。

○菊川孝夫君 自動車道に對しまして、自動車以外の車両及び人畜等の立入禁止は、これはどの法律によつて規定しておるかどうか、それから次に天災その他やむを得ざる場合に自動車道を一般道路に転用する必要もこれは將來生じて来るだろうと思ひますが、業者についてはこの天災の場合

に命令権が相当あるわけでありませうが、自動車道についてもそういう規定があるかどうか、その点どうも調べてないのですが、天災の場合に……。一方普通の場合は金を払わなければ許可せんことになつてゐる。ところがどつかの橋が折れたという場合に転用しなければならぬということもあり得ると思ひますが、そういう規定を設けて置く必要があると思つたのですが、これはどこにもないと思つたのですが……。どうもよく読んでないので例外……。それはどうもほかのときにはみんないふから、これはやはり設けて置かなければいかんですよ、直ぐ起る問題だから……。

○政府委員(牛島辰彌君) 自動車道に自動車以外のものが通行をすることを禁止する規定につきましては、立案の當時におきまして、いろいろ研究をいたしたのでございませうが、この禁止に對しまして罰則の適用につきましていろいろ意見がありましてしたので、これを削除いたしておるやうなわけでありませう。第二の自動車道を天災その他の必要ある場合に一般道路として半強制的に開放させる規定につきましては、この法律にはないわけにございませう。

○菊川孝夫君 今の自動車局長の説明で、ないと言つてしまへばないのだから、これは必要はあると思ひますが、どうお考えであるかという点が一つ、もう一つは、普通のそういうものは立入をどん／＼業者は法律に規定がないからというので、ばかなことをやられるというやうなことも想像されな

いかと思ひますが、じゃ、道であるから通せというやうな要求をして来る場合といふことも考えられると思ひますが、これが道端に石を投げてはいかぬという法律までできておきながら、それをお作りならぬといふことは、私はどうもおかしいと思ひますが、この点大丈夫ですか。相当自動車道を守るといふ意味から、秩序を確立するといふ意味から言つて……。必要は將來これは起り得るだろうと思ひますので、あとで御研究願ひたいと思ひます。次に、最後に今度国営自動車の場合につきまして、二、三點お尋ねしたいと思ひます。第七十六条でございませうが、従来の規定は「協議しなければならぬ」といふふうになつておりますが、これを新たに「承認を受けなければならぬ」と変更せられた理由を一つお伺ひしたいのですが。

○政府委員(牛島辰彌君) 従来協議すると言つてありましたが、今回「承認を受けなければならぬ」と書き直したのは、こういうことはあまりないと思ひますけれども、協議をすれば直ちに事業を開始できるといふふうには解される向も出て来はしないかと考えましたので、協議の上承認を受けるといふことにいたしておるわけでありませう。従いまして承認は、協議をしてその承認をしてから事業をやる、こういうふうにはつきりしたのであります。

○菊川孝夫君 次に第七十七条の損失補償につきまして「国は、政令で定めるところにより、その自動車運送事業者が受けた損失を補償することができ」と、これは任意規定だと思ひます。この国営自動車の……。で、これを政令で定めるといふことになるわけでありませうが、任意の、できるやう

な規定をなくしてもいいというふうにできるんですから、しなくともいいということになつて、これは業者との非常将来に磨きがかかることと思うのです、政令でどういふ点をお定めになるんでございませうか、要點、構想がございしたら、お伺いしたいと思ひます。簡単によろしくございませうから、要點だけを……。

○政府委員(牛島辰彌君) 現在でもそれにつきましては規定がございませうが、その規定を踏襲して参りたいと思つております。一つは廃止補償と他は減損補償でございませうが、廃止補償の場合の計算方、それから減損補償の場合の計算方を規定したいと思ひます。そのほか補償金額の査定、支給方法、修正期間等を規定いたすものでございませう。

○菊川孝夫君 この点について損失を受けたものと、それから補償する国営自動車側との間の両者協議というふうなきめて、協議がまとまらないときには運輸大臣が裁定するといふふうに規定するわけに行かないかどうか、自動車道路の……。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今までの法律におきましては、政府という意味合いの字を使つておりましたが、今回はこの法案におきましては国という字を使つております。従ひましてこの国の中には国有鉄道が含まれるわけでございませう。従ひまして国有鉄道と自動車運送事業者との間の協議によつてきめるといふことになつております。

○菊川孝夫君 協議によつてきめ……。

○政府委員(牛島辰彌君) はい。

○菊川孝夫君 では七十九条について

て、除外規定の中の第十八条の下括弧でありまして、「重要な事項に係る事業計画の変更であつて運輸省令で定めるものを除く」と、こういうことになつてゐるのですが、これは運輸省でどういふことを構想されておるか。今あるのだつたら、現行通りそのまま行くつもりであるかどうか。その点お伺ひしておきます。

○政府委員(牛島辰彌君) 現在は国営自動車に對しましては、道路運送法を適用いたしておりますからございませう。今回私どもが考えておりますのは、事業計画の変更のうち重要な規模と申しますのは、何と申しましては自動車運送事業の輸送力等に著しい影響を及ぼす事項等の変更であります。従つて民営の自動車事業と路線を共通にする国営事業の事業計画のうち、自動車の両数、運行系統、運行回数等の変更の場合を考えております。

○菊川孝夫君 運行系統ですね。

○政府委員(牛島辰彌君) そうです。

○菊川孝夫君 次に第六十六條の規定でございませうが、これはまあ報告の規定でありまして、この一般の報告は一般業者に対して通常報告を求めるわけでありませうけれども、その都度国有鉄道自動車に對しては、同じように報告を徴するつもりであるかどうか。こうなつて来ると普通道路管理事務所ですが、道管におきまして自動車事務所に對して、やはり自動車部に對して業者と同じような立場で以て百二十六條は除外されておられないから、どう報告するといふことになるが、實際国営自動車におきましては、一応統計にいたしましたけれども、それから基礎的な調査にいたしましたも、でき

上つておると思ひますし、又国有鉄道法でいつてもこれは運輸大臣が権限で以て国営自動車部から直接取り得ると思ひますが、その都度小さい業者と同じように、各下のほうに流して調査の報告を求めるといふことになる、これは煩瑣であつて将来に磨きがかかると思ひますが、この点について、百二十六條も七十九條に包含するものが適當だと、こう考えますが、百二十六條を除外されたのはなぜ除外されたか。

○政府委員(牛島辰彌君) 或る事業主体が数種の事業を営んでおりますやうな場合に、これに對する監督法規が一元化されてゐるというところは非常に望ましいことであると思つております。併しそれにはおの／＼限度のあることと思ひますので、そのおの／＼の特質があるものにおいては、その範囲において別のものがあつても止むを得ないことではないかと考えます。地方鉄道が非常に自動車運送事業を兼業いたしておる場合も多いのでありますが、この場合におきまして、地方鉄道のほうと自動車のほうとはその業体が違つておりますので、別々に取扱つておる状態でありませう。私どものほうとして、今回これを国有鉄道の自動車事業に適用いたしましたのは、現在国営自動車に對する統計資料というものは、自動車行政を主体としておる面には全然ないわけにございませう。従ひまして今回道路運送法に基いて他の自動車事業を営んでおるものと同様な自動車統計を集めるということが、自動車行政を実施する上におきまして、国営自動車の実態を把握するのに最も適當であると考へたからであります。

○菊川孝夫君 いや最後に、「(地方公共団体の区域内における一般乗合旅客自動車運送事業)」という項について、これは将来問題が起ると思ひますので、百二十三條において「当該都知事又は市長の意見を徴しなければならぬ」といふのでありますが、この意見をただ参考にするといふ程度であるか、これを尊重してやるつもりであるか。この点について、これは意見をただ聞くだけであつて、それは單なる意見であるといふ……、一方は意見を申請したのに、運輸大臣のほうでは取上げないといふことになつて、これは問題が必ず起り得ることだと思ひますが、あなたのほうでは飽くまでもこの意見が尊重せられるという意味において徴するものであるかどうか。それはなぜかと申しますと、一方地方自治体の長であると同時に、又一般乗合旅客自動車事業者でもあるわけでありませう。従つて当然乗入れを申請した場合に對しては、先ず競争相手としてこれに臨むと思ふのであります。大体常識的に考へまして……従つて食違ひが多い、一般の業者と都知事、市長との間の食違ひが非常に多いと見なければならぬと思ひます。實際問題として、それは公開の席上等におきましては、それぞれいい表現をいたしまして、又起らないようになつておりますが、現実の問題としては、私は多いと思ひます。この取扱いの意見を徴しなければならぬといふのは、どの程度にまで尊重するつもりであるか。どの程度にいつたら語弊があるものであります。これは尊重するといふ建前で以て百二十三條を設けられたといふ意味か。という点について……。

○政府委員(牛島辰彌君) 先般の委員会におきまして、この点につきましては御説明を申上げたことと記憶しておるのであります。この条文を立案いたしました過程におきましては、市長の意見を尊重するといふ字句を挿入したかどうか、又市長の同意を得なければならぬといふ書いたらどうかというやうな強い御意見も出たのであります。結局この市長の意見を徴しなければならぬといふことになりまして、現行法と同じ表現に相成つたわけでありませう。私どもとしましては、そういう経過から考へまして、この条文からは尊重するといふやうな甚だ法理的な意味は出て来ないと思ひます。従ひまして運輸大臣といたしまして、その自動車行政に對する権限を考慮いたします場合におきましては、市長の意見に法理上拘束されることではないと思ひます。ただ市長の意見を徴しまして、その結果その意見によりまして、一般の市民の日常生活なり、市民の利便の増進という点が強く考へられるやうな場合には、勿論尊重をいたすわけでありませう。

○内村清次君 これは道路運送法を審議いたしましたあの第一日目に、この構内営業の問題について質問した。その結果を翌々日の委員会では一つ報告してもらいたいといふ約束をしておつたのですが、それを一つ……。

○政府委員(牛島辰彌君) 内村委員からの御要求によりまして、これを鉄道監督局のほうに連絡をいたしまして、鉄道監督局におきまして早速調査をいたしたのであります。御質問の構内営業に對するところの許可等の権限は、これを地方の營業事務所に國鉄と

いたしましては下しているということ
であります。従いまして御要求のご
き全国的な要請を御答弁申上げるには
相当の日にちがかかるということでご
ざいまして、具体的に御必要な、又問
題の起つておりますような地区につ
きましての御要求ならば、或いは早くで
きるかも考えております。

○内村清次君 それでは先ず関東即ち
東京営業事務所ですか、その管内の状
況につきまして、これはこの国会中、
できればこの次までには是非一つ御返
事をお願いしたい。それから現に千葉
その他におきまして問題が起つておる
のですからして、それを早く一つ解決
をしたいと、かように存じますから、
是非この次の委員会には資料を出して
頂きたいと思ひます。先ほど地方事務
所長に権限を委譲してあるんだ、こう
いうことです。勿論これは規則により
まして、そういうふうなことが明記し
てありまするが、ただ運輸省といいた
しましては、どういう態度で臨んでおら
れるか、こういう見解をも明確にして
頂きたい。この点を要望いたしておき
ます。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今の御要
望早速鉄道監政局のほうに連絡いたし
ます。

○高木正夫君 道路運送審議会の組織
の問題について重ねて御質問申上げた
いと存じます。私も大体これによ
かろうと思つておつたんですが、公聴
会におきまして、いろいろの問題が出
ましたが、これは大分甲論乙駁であつ
たのであります。ただ意見の全部殆
んど一致を見たのが、この道路審議
会の委員の数を従来通りにやつてもら
いたいというのが殆んど全部であつたよ

うに思つております。併しこれはまあ
予算等の関係もありまして、そうも行
くまいと思つておりますが、それは
大体公聴会の輿論ということになりま
すので、具体的にこれは考慮の余地の
ないものか。或いは又その中の意見と
しては、若しそれが全部いけなければ
陸運局長の所在地ぐらゐの所に一人ず
つでも増してもえんか。或いは又大
きな所、東京、大阪、名古屋、福岡と
いうような所、これは仕事の分量も多
いんだから、田舎の県と同じように一
人は不公平じゃないか。そういうこと
も考えられたというふうなこともあつ
たんですが、成るほど尤もじゃないか
というふうな気もしておるのです。も
うこれはお考えになる余地がないもの
かどうか、これが一点と。それから若
し人数が減れば、従来の予算がとれ
れば、先ほどどなたか質問がありまし
たが、これに対して手当てと言ひます
か、実収が相当個人的には増し得るも
のかどうか。そういう点を一応お伺い
しておきたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) お答えいた
します。道路運送審議会の委員の定数
の増加のお話でございますが、打明け
て申しますと、この定数の整備につ
きましては、昨年の二月頃いろ／＼と論
議があつたわけでございます。その当
時におきまして、定数の減少だけで、
道路運送法の一部改正ということをや
りたが、関係の方面との折衝に
おきまして、これが国会に提案になら
なかつたわけでございます。この定数
の減少ということは関係の方面の強い
示唆があつたのでございまして、それ
で今日まで延び延びになりまして、今回

定数をおおむね半減することにいた
したわけでございますが、そういうい
きさつでございます。点を先ず第一に御
了承をお願いしたいと思います。第二
は、只今申上げましたように、予算上
非常にむづかしい問題がありはしない
かと思つております。予算は先ほど
も申上げましたように、委員の定数は
委員長九名、委員八十八名ということ
に相成つておりますが、その単価が八
百円と七百五十円、こういうことにな
つております。そうして日数を十日に
いたしまして、その集積が現在の予算
になつております。今回この委員の定
数を四十七名に下げまして、単価日額
をおおむね倍に引上げておるような関
係で、現在の予算を以ていたしまして
も、この法案の成立が二カ月遅れてお
ります関係もございまして、予算が若
干不足をいたしまして、そのために委
員に十日分の手当も、或いはこのまま
では支給が一部むづかしくなりはしな
いかという心配も出て来るわけであり
ます。そこで只今お話のようにこの定
数を現状通りにいたしますと、この
一月に遡りまして、委員長並びに委員
の日当額を引上げましたにもかかわ
らず、その実施ができないというこ
とに相成るのであります。これを大蔵
省に私どもから折衝をいたしますと、
定数は予算上そのままであります。単
価が違つて参つておりますので、その
点で委員の単価は元通り据置かれる虞
れがあると思ひます。そうしますと、
委員各人の手取りというものは一般公
務員が給与を是正いたしておりますに
もかわらず、審議会委員だけが給与
は正がないという結果に陥るわけでご
ざいまして、一面におきまして委員の

給与を更によくして、いい適任者を得
ようとするのがまず／＼むづかしく
なりはしないかと、こういうふうな懸
念いたしておるわけでありまして、こ
の点を御了承をお願いしたいと思います。
私どももいたしましては、各
府県知事に委員の候補者を、定員に対
して倍數以上を御推薦願つてはおりま
すけれども、この委員は決して府県の
代表という意味合いには考えておらん
のでございまして、広く学識経験のあ
る立派な適任者を得るために、都道府
県知事をお願いをいたして推薦をいた
して頂くのが一番適當な方法である、
こういうふうな考えでおるのでありま
す。それから先ほど委員の手当を一月
からと申しましたが、それは間違つて
おりますから訂正しておきますが、手
当の引上げは三月の十六日からござ
います。その点御訂正いたします。

○前田穰君 私も昨日の公聴会の説明
のことに関連しまして、二、三お尋ね
したいのであります。小型自動車の
免許手続をもつと簡易にしてくれとい
う問題が出ておつたようでありま
す。これは何か現在一定の兩数の基準
をとつておられるらしいのですが、そ
の兩数の基準に関連すると思ひます。け
れども、何だか多少尤もなようにも聞
いたのであります。これについての
御所見を伺いたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 小型普通トラ
ックよりも免許を簡易化する要望が、
大部あつたやうであります。この点
については、できるだけ手続は簡易化
し、又免許する権限の官庁は大臣では
なくして、地方陸運局長に委任しよう
かと思つております。その点で簡易化
することは明らかにありますが、兩数

についてその基準を下げるのかという話
は、運輸省といたしましては小型と言
わず、普通トラックと言わず、基準を
何台というもので持つてゐるわけでは
ございません。ただその地区に応じ、
その申請の内容を検討して、免許可否
をきめるわけでございます。ただ或る
程度信用を持ち、或る程度の規模を持
つたものでなければ、公益事業として
の責任と義務とを果さないと思ひます
ので、そういう点は相当力を入れて審
査するわけでございます。それを五
台とか、七台とかいうふうな低くする
とか、それをきめるとかいうことは考
えておりません。

○前田穰君 次に塚田君からあつたと
思ひますが、補償とか補助というよう
なことを言つておつたのであります
が、何かこれは私もよくわからないの
でありますけれども、例えば郵便を運
送しておるとかいうようなところ
は、補助を出したらいじやないかと
の意味にも聞えたのでございまして、
ちよつとむづかしいことのように思
ひますが、政府の御所見は如何でし
ょう。

○政府委員(中村豊君) 二十二条で郵
便物等の運送を規定しましたのは、バ
ス事業者が旅客運送に附随して少量の
郵便物、新聞紙その他のものを運送す
ることができるといふことを認めたた
けであります。決してこれはそういう
ものを運べという義務を付けておる
わけではございません。ただ他に替るべ
き交通機関がいろ／＼考えられるわけ
でありますから、是非ともその郵便物、
新聞を運ぶ事業者に補助をしなければ
ならないといふことは困難であらう
と思ひます。ただよく例に引かれる海

上運送法でございますが、海上運送法では、定期航路事業をして当該航路の性質上、経営が困難なものに対して、郵便物運送等公益上必要の最小限度の運送を確保するために、補助金を交付することができるとなっております。陸上と海上と交通機関の代替性があるとなつて、補助をやる、やらないの問題は違つて来るわけでございます。陸上については補助をやるというところは只今のところ考えておりません。

○前田君 次に六メートルでございますが、以下の道路は、二本免許するなという陳述があつたのでありますが、これは一の業者がやつておる場合と競争者がやつておる場合とは危険の程度が違つて、こういうことの意味だろふと思つております。或る程度これは尤もなことだと思つて聞いておつたのでありますが、併し六メートルというのを機械的に区切ることもどうかという感じが持つて私は聞いておつたのでありますが、当然これは免許の際に許可を決する一つの材料として判断しておられることだと思つておりました、道路の幅員というものと免許というものの関係についての極く大体的な運輸審議会なり、或いは運輸省の行政の方針をお聞かせ願ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 現行法は道路管理者の意見を徴することは省令でこれを定めております。陸運局長が道路管理者に対して、その意見を具体的に徴して書類を添付して審議に當つておるわけでございます。その道路管理者の意見には実に具体的に、区間ごとに幅員その他なすべきところの施設等につきまして意見が網羅されております。これらのものを十分に考慮に入れまして、免許を實際に実施していただくわけでございます。今後只今お話のございましたように、六メートル以下等の幅員の狭小な道路におきまして、その道路にすでに既存の事業者がございまして、場合等におきましては、自動車の運行の安全を確保するという意味からいたしまして、今までよりも更に一層慎重に考慮いたしまして、検討して、免許等の処分を実施して参りました、こういうふうな考えておるわけでございます。

○前田君 もう一点伺ひたいのですが、自家用とそれからトラック協会と両方から自家用の有償行為について相反する意見が出ておつたのでありますが、この問題に私は触れようという気持はないので、成るべく触れないで行きたいと思つておりますが、それに関連しまして、現在特定免許というものはどの程度にどういうふうな利用されておるかということをお大體おわかりでしたら伺ひたいと思ひます。若しおわかりにならないければ、この次でもよろしくございまして、現在の特免の大體の傾向をお示し願ひたいと思ひます。

○政府委員(中村君) お説のごとく昨日問題になつたような点は特免ということが円滑に実施運用されれば相当解決される問題ではないかと思つたので、運輸省にいたしまして、最近相当特免を必要の場合には認めておるわけでございます。その具体的な件数その他については只今資料が持合せがございませんので、後ほど……それではここに資料がございましたから申上げたいと思ひます。旅客関係の特免と貨物関係の特免と二つあるわけでございますが、旅客につきましては、二十五年度において百六十三業者がございまして、貨物につきましては、二十五年に二百八十業者があるわけでございます。いずれも十二月末現在でございます。それ以降の新しい数字は只今持ち合せておりません。

○前田君 私の考えておつたより多いのでありますが、主として貨物のほうについてちよつとお伺ひしたいと思つたので、例へば農協同組合とか、そういうふうなところが多かつたように思つたのでありますが、この二百幾らというのは、そういう団体のものが非常に多いのでありましょうか、或いは例へば非常に荒荷を扱うようなところの販売先で、例へば亜炭とか、そういうふうなところの配達屋のような鉄工業の業者が特免を持つておるといふようなものがありましょうか、どうでありましょうか。実情がおわかりになりましたら……

○政府委員(中村君) 農協が特免の一番大きなものでございまして、これは公団の廃止によりまして、特定の荷主がなくなりましたので、必要なものについては、目下一般免許の条件付けというところに切換へつてあります。従ひまして農協はなくなるわけでございますが、鉄工業その他につきましても、只今資料の持合せがございませんので後ほど申上げます。

○理事(小泉秀吉君) 古谷専門員の発言を許します。

○専門員(古谷善亮君) 先ほど菊川委員から政府委員に対して、天災地変の場合の自動車道の使用について御質問がありまして、政府におきましては、御研究しておるようにお見受けいたしますが、実はこれにつきましては沿革がございまして、沿革を申上げておきたいと思ひます。これは現行法に出ておりませんので、この道路運送法案にも別に規定はないと思ひます。従つて今回もこれを意識しているか、或いはそのまま存じませんが、結局今度の道路運送法の全面改正がありまして、前の思想を受けておるとも言われんように思ひますので、一応沿革を御説明申上げて、菊川委員の御納得も頂き、又政府の御答弁の御参考にもなるのではないかと申すので、一言申上げておきます。実は一番最初自動車について規則を作りますときに、自動車道路の問題が相当ありまして、申し上げにくいのでございまして、その当時といたしまして、鉄道省と内務省とがこの問題についていろいろ論議を闘わされたのであります。それで鉄道省側といたしましては、専用自動車道を設けて、自分でバスをやることを含めまして、自動車運輸事業法というものを提出しました。そのうちに自動車道のことが入つておりましたので、内務省がいたしましたのは、そういう鉄道省が考えておるような自動車道は恐らくないものであらう。一般道路で、道路の使用を自動車のみに制限する自動車道というものは考えられるというので、自動車道法案というものを別個に出しておりました。それが法制局に参りまして、一緒に参りまして、自動車交通事業法というものができました。そのときに専用自動車道と一般自動車道とで考えたと思ひます。それで内務省の考

場合の自動車道の使用について御質問がありまして、政府におきましては、御研究しておるようにお見受けいたしますが、実はこれにつきましては沿革がございまして、沿革を申上げておきたいと思ひます。これは現行法に出ておりませんので、この道路運送法案にも別に規定はないと思ひます。従つて今回もこれを意識しているか、或いはそのまま存じませんが、結局今度の道路運送法の全面改正がありまして、前の思想を受けておるとも言われんように思ひますので、一応沿革を御説明申上げて、菊川委員の御納得も頂き、又政府の御答弁の御参考にもなるのではないかと申すので、一言申上げておきます。実は一番最初自動車について規則を作りますときに、自動車道路の問題が相当ありまして、申し上げにくいのでございまして、その当時といたしまして、鉄道省と内務省とがこの問題についていろいろ論議を闘わされたのであります。それで鉄道省側といたしましては、専用自動車道を設けて、自分でバスをやることを含めまして、自動車運輸事業法というものを提出しました。そのうちに自動車道のことが入つておりましたので、内務省がいたしましたのは、そういう鉄道省が考えておるような自動車道は恐らくないものであらう。一般道路で、道路の使用を自動車のみに制限する自動車道というものは考えられるというので、自動車道法案というものを別個に出しておりました。それが法制局に参りまして、一緒に参りまして、自動車交通事業法というものができました。そのときに専用自動車道と一般自動車道とで考えたと思ひます。それで内務省の考

は飽くまでも道路であつて、ただその使用を自動車に制限したのだ、こういう気が強く、鉄道省のほうは道路の形はしておりますが、これはバスが通りますところの専用の道路で、丁度鉄道の線路のようなものである、こういう考えでありました。それはそれでよろしいのでございまして、それで参つて参りまして、一応自動車交通事業法というものができ、只今菊川議員のお話に關しまするものは、土地収用法では道路とし、天災地変の場合には市町村長が緊急の措置がとれるというふうな解釈を持つておつたのであります。それで自動車交通事業法ができました後に土地収用法を改正いたしましたので、そのうちに専用自動車道を入れたのであります。そのときに一般自動車道は入れなかつたのであります。というものは、なお当時におきましては内務省といたしましては、やはり道路の一種だといふ考えを持つておりましたので、土地収用法の道路は、一般道路も自動車道も含んだ道路であると認めて参つたのであります。そこで法制局の審議会に、実は私が鉄道に在官しておりました頃で、参りまして、一般自動車道を入れたらどうかと話したら、結局そのときの内務省の道路課長が見えておりました、ひどく叱られたのであります。実は私退場を命ぜられるくらいに大變叱られたのです。そういう事実がありましたが、今はその関係のかたも殆んどおりませんので、私がこう申上げておることはその間の事情をつまびらかにすることができないかも知れませんが、幸いそのときの法制局の参事が現に議院の法制局長になつておられ

は飽くまでも道路であつて、ただその使用を自動車に制限したのだ、こういう気が強く、鉄道省のほうは道路の形はしておりますが、これはバスが通りますところの専用の道路で、丁度鉄道の線路のようなものである、こういう考えでありました。それはそれでよろしいのでございまして、それで参つて参りまして、一応自動車交通事業法というものができ、只今菊川議員のお話に關しまするものは、土地収用法では道路とし、天災地変の場合には市町村長が緊急の措置がとれるというふうな解釈を持つておつたのであります。それで自動車交通事業法ができました後に土地収用法を改正いたしましたので、そのうちに専用自動車道を入れたのであります。そのときに一般自動車道は入れなかつたのであります。というものは、なお当時におきましては内務省といたしましては、やはり道路の一種だといふ考えを持つておりましたので、土地収用法の道路は、一般道路も自動車道も含んだ道路であると認めて参つたのであります。そこで法制局の審議会に、実は私が鉄道に在官しておりました頃で、参りまして、一般自動車道を入れたらどうかと話したら、結局そのときの内務省の道路課長が見えておりました、ひどく叱られたのであります。実は私退場を命ぜられるくらいに大變叱られたのです。そういう事実がありましたが、今はその関係のかたも殆んどおりませんので、私がこう申上げておることはその間の事情をつまびらかにすることができないかも知れませんが、幸いそのときの法制局の参事が現に議院の法制局長になつておられ

ますので、よくその当時のことを御存じだと思えます。あえて私ばかりではありませんが、そういう事情になつております。ですから今後土地収用法が改正になりまして、本法の規定を改正して、自動車道が入れば一応それで以て行きそうにも考えられます。天災地変の場合には土地収用法の土地の使用のできるというのが当時の解釈であります。政府のほうで新しく御解釈なさいますれば別であります、その当時はそういう前からのいきさつがありまして、そういう或いはゆがめられた解釈をしたかも知れません。ですからこの際御研究の上新しい御解釈をお持ちになることも結構であります。それからそのことによつて法令を整備することも結構です。ただ従来のいきさつはそういうことになつておることを一応御参考に申上げておきます。

○理事(小泉秀吉君) 他に御発言がなければ、今日はこれくらいにしておきます。今日はこれで散会いたします。

午後四時十七分散会
出席者は左の通り。

委員長 植竹 春彦君
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
松浦 定義君

衆議院議員

政府委員

前田 正男君
運輸大臣官房長 間嶋大治郎君
運輸省自動車局長 牛島 辰彌君
運輸省自動車局長 齊藤 博君
運輸省自動車局長 中村 豊君
運輸省自動車局長 佐竹 達三君
運輸省自動車局長 岡本 忠雄君
運輸省自動車局長 古谷 善亮君
運輸省自動車局長 古谷 善亮君

事務局側

常任委員 岡本 忠雄君
常任委員 古谷 善亮君
常任委員 古谷 善亮君

昭和二十六年七月二十三日印刷

昭和二十六年七月二十四日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所