

第十三回 参議院運輸委員會會議錄 第十一号

昭和二十七年三月十八日(火曜日)午後一時四十五分開会

出席者は左の通り。

理事 岡田 信次君

委員 植竹 春彦君
仁田 竹一君
一松 政二君
高木 正夫君
小野 哲君
内村 清次君
深川榮左エ門君

衆議院議員 關谷 勝利君

國務大臣 運輸大臣 村上 義一君

政府委員 運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省海運局長 國安 誠一君
海運調整部長 荒木茂久二君
運輸省鐵道監督局長 細田 吉藏君
運輸省鐵道監督局長 板垣 修君

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 會專門員 長崎惣之助君

説明員 日本國有鐵道總裁

本日の會議に付した事件

○昭和二十六年十月の台風による木船災害の復旧資金の融通に関する特別

措置法案(衆議院送付)

○商船管理委員會の解散及び清算に関する法律案(内閣送付)

○一般運輸事情に関する調査の件

○理事(岡田信次君) 只今より委員會を開会いたします。

昭和二十六年十月の台風による木船災害の復旧資金の融通に関する特別措置法案を議題といたします。發議者より提案の理由の御説明を願います。

○衆議院議員(關谷勝利君) 只今議題となりました昭和二十六年十月の台風による木船災害の復旧資金の融通に関する特別措置法案の提出の理由を御説明申上げます。

本船は國鉄及び汽船と並んで、我が國內輸送に極めて重要な役割を果しつつあるものでありますが、昨年十月に襲つたルース台風は本船にも甚大な被害を与えたのであります。この法案はルース台風による木船の災害の復旧資金の融資を円滑にすることを目的としたものであります。融資機關が本船事業者に対し復旧資金の融資をするときは、その融資につき政府は損失補償及び利子補給の契約を結ぶことができるとするものであります。即ち復旧資金の總額の限度を三億八千万円とし、これについて政府は、融資機關のした融資ごとに年四分の利子補給を行うと共に、融資機關ごとにその融資總額の三割以内の損失補償を行おうとするものであります。昭和二十七年予算中にはこれに要する予算措置も講ぜられてゐる次第であります。

のような特別の措置によりまして、ルース台風による甚大な被害の復旧を促進し、以て我が國內輸送に支障なからしめたいた所存であります。

何とぞ慎重御審議の上速かに御賛成あらんことをお願い申し上げます。

○理事(岡田信次君) 本件につきましては、本日は發議者の提案理由の説明だけにいたしまして、質疑その他の次回以後に譲りたいと思はれますが、如何ですか。……ちよつと速記をとめて。

(速記中止)

○理事(岡田信次君) 速記を願います。

○一松政二君 私は國鉄總裁の長崎さん、最近國鉄で行われました人事について御意見を伺いたいと思ひます。勿論總裁の権限内で行われることであるし、我々が何もその人事についてとやこ言う意思も持つておりません。ただ一、二確かめておきたいと思ひ、とがございますから、その点について伺いたいのではあります。

私は元來、最近と言ひましても大分長くなりますが、高級の公務員が頻繁に代る、大抵四十四、五以上になれば、殆んど局長或いは次官として、少くとも五十以前に全部退職されてゐるのが今日の事情だと思ひます。私紙上で見ただけでございまして、私の想像でございしますが、恐らくは年令もその近所じやないかと思ひます。公務員が局長或いは次官になるにすれば、恐らく優秀な人でなければ

その地位に到達しなかつたはずだと思ふのであります。そうすると、その人には國鉄は公共企業体であります。國家公務員であるならば國家が殆んど想像に余りあるほど、大學を或いはその他の學校を出られた後にその役所なりその官庁に入つてから後に、その人が國家の費用において習得した知識或いは経験というものは非常に莫大なものだらうと思ふ。つまり平たく言へば、皆さんの元手がかかつてゐる。であるから國としても或いは公共企業体としても、その元入れをした人にできるだけ長く勤めて頂いて、そうして本人もよし、企業体もよし、國家もそれによつて裨益するところが多い。そういうふうな運営がされたいものか。昔は相當長く勤めておられたようでありましたが、昭和の何年頃からか若返り法というものが非常にはやまして、四十、五でもうそろそろ退職の噂が出るような情けない状態に私はあると思ふ。この点について國鉄總裁はどう考へられるか。殊に私は國鉄という所は公共の企業体といへどもこれは事業会社と殆んどその経営のやり方は異なるところは、如何にも予算その他で押えられておられますが、少くともその事業経営の面では同じであらうと思ふのであります。民間の企業は、企業体それ自身の性格がかなり違つております。それには制約されることは勿論であります。人事の問題などはさほど私にはそういう制約から必ずしも制限され

る必要はなからうと思ふ。この鐵道の事業を經營する上においてそういう元手のかかり、長く経験を積んで、そうして練達堪能な士を割合に早く退職させているのが今までの事情であらうと思ふし、多少長くなつたかも知れませんが、今度の人事についてもそういう懸念はなかつたのか。勿論人心を刷新するとか、いろ／＼問題もございまして、一応その点について總裁のお考えを伺つておきたいのであります。

○説明員(長崎惣之助君) 人事のやりくりと申しますか、操作と申しますか、それにつきましては只今一松委員から申述べられました点、これは私は非常に貴重な御意見でもあり、私としても大いにその心持を一つにすることがございします。仰せの通り長い間國鉄で養成いたしました、それから一人前になつて働くという年限がどのくらいになつてしまふかわかりませんが、私の想像では學校を出まして、まあどうやら使えるようになるのが五年くらいであると思ひます。それからもう五年くらい経つと漸く一人前になる。十年くらいかかるのではないかと思ひます。最近やめる年限が早くなつたのではないかと仰せでございしますが、それは私の記憶では非常に違つておりますので、昔は私も大學を出まして鐵道省へ入りました當時は、大體事務系統と申しますか、法學士ですね、そういう人は恩給がつかなくなつた。十五、六年でやめておつたように私は承知しております。當時その功績とい

うものがございまして、年限が何年かするとその功績をもらうのであります。その功績をもらつた法學士の先輩というのは殆んどございせん。私から一、二年前の連中から功績をもらつたような状態でありまして、その後ずつとその功績をもらう人が殖えました。今度やめたかたも大体は二十三年、四年、長いのは五つと上でありまして、三十年近くあります。そういう次第でありますから、今一松委員の言われました趣旨にはだん／＼と何と申しますか、追いついて来ておるわけでございますけれども、併し一方余り上のほうが長くおられますと、下のほうがな／＼うま／＼行かないというやうなことでございまして、これは非常にもむづかしい問題であります。御趣旨のやうなつもりで仕事をしておるといふ状況は今申上げた通りでございまして、決して或る一定の年限が来たらやめさせるといふことではなしに、又誰がどの地位にあるから、誰がこういふ健康でどうであるというこゝではなしに、やはり能力々々に応じて私は人を使つて参りたい。又そうすべきものであると、かように考へております。ただ、併しながら後進に道を譲つて何か活氣をつけるとか、新鮮な空氣を導入してやろうという氣持も皆の中にはありますので、そういうものを余り押えつけることもどうか考へております。そこらはやはり私自身の責任でもあり、同時に御趣旨のやうな心持でやらなければならぬということもよくわかつておる次第でございまして。

○一松政二君 今總裁の功績賞というのはよく聞かれましたが、昔はつまり恩給の年限になつてやめようとした人と、或いは長崎さんの今の話ですと、恩給をとらずにやめた、それはやめたんですか、やめさせたんですか。従前のやつは本人の意思によつてやめるのは私はどなたでも特別に我がまなよし方でない限りこれはどうも止むを得ないかと思つておりますが、本人みずから退職して行くことはこれはどうにもならない。併し或る年限が来る、まだ本人は務めていたいけれどもどうも後進に道を譲らなければならぬし、周囲を見廻せば殆んど自分よりも若い者ばかりだといふやうなことが居辛くなつてやめる人もあろうかと思つてゐる。で、昔は非常に若かつたとおつしやることをもう一度ちよつと私は知りませんから……。

○説明員(長崎憲之助君) 当時どういふ事情でやめられたんですか、私もはまだ学校を出たばかりの若い事務官でしたから自分にはよくわかりませんが、それはいずれにしてもやはり話合いでやめたものだと思ひます。

○一松政二君 一般の官庁の人事と國鉄の人事とにおいては、これは國鉄が事業体である、現業官庁であるといふ建前からして、相当過去の経験及び知識を長く活かして使つべきであるといふ点については、長崎さんも恐らく今伺つたところによると、同様の意を表明されておると思つてゐるが、後進に道を譲るというところは一つの美風でもあるし、或いはそういうこともときによつて必要と思ひますが、余りにつまり後進の人が多過ぎると、そうして上に行くに従つてポジションが少なくなるのがこれはどの機関を見てもさうでございまして、必ずしもみんながそんな最高のポジションまで行けるわけ

はない。いろいろ事情によつて課長にもならず或いは局長にもならず、会社で言へばいわゆる部長、重役にならずしてやめておる人がたくさんあるわけでありまして、併しながら課長や部長にならないからと言つて五十まで、或いは五十五、六まで勤めておる人もあるわけだ。でありますから、特別にみずから退職を求めざるなり、或いは後進に道を譲る、場合によつては或る意味において譲らざる。いわゆる論旨退職したいな、まあ無能な人が長くその職を汚す場合はこれは論旨退職も止むを得ないと思ひますが、後進に道を譲るといふことは、これは公務員として私は一応納得行きますけれども、事業経営といふことになると、民間の経営者だといふと死ぬまでやつておる人もある。大抵六十……社長或いは専務、或いは常務重役などは相当な年輩の人がみんなこれに當つておるのであります。必ずしもこれは後進に道を譲らない、重役は……私はやはり國鉄の企業が企業としてしつかり下に号令するには、やはり幹部が相当長い年限を要して、そうしてがつちりと公務員を把握して奮励すべきであると思つてゐる。でありますから、理事の諸君はやはりこれはいわゆる重役の建前であらうと思つてゐるが、そういうポジションになるだけの人はやはり年令を見ずに或る程度長い勤務をして、そうして國鉄のために尽力して頂くほうが國鉄のためであり、國のためではないかろうかと思つてゐるが、その点について今後できるだけ年限を……年限ではありませんが、つまり人間の価値を、元入れをした価値を、折角元入れをし

るというやうな人は、私は年齢が五十であらうが、六十であらうが、できるだけ長く活かして使つていくことが一番事業としていいといふことは全く同感でございまして。従ひまして、将来におきましてそういう趣旨でできるだけで、できるだけ能力のある人は長く使つて行くといふことは、私は大賛成なのでございまして。

○一松政二君 もう一点總裁に伺つておきたいのは、企業体であるが故に、事務にあらずして……先ずやることはおむね事務と仕事というふりに分けると一応はつきりするやうなしないやうな点もあるかと思ひますけれども、總裁はおわかりだらうと思つてゐる。國鉄はさつきも申上げましたやうに、公共企業体であるから普通の民間会社とは違ひますが、併し事業であることは確かでありまして、事業はおおむね重役が計画して、そうしてそれを下に及ぼすのが事業であるわけだ。そうすると、今日の國家公務員なり各省のやり方を見ると、起案する人は大抵皆で言へば風官といふ形のほうから案を具して上に持つて来る。そしてその首の風官と言われた人が長い間或る一点の案を食つておつて、そして仕事は、まあ官庁の事務はさういふ者が主としてやつておつて、大學を出たところの課長補佐なり課長、局長がずつとただ肩判と言へば語弊があるかも知れませんが、下のほうでやつておることを殆んど御存じないことがあつて、同様に國鉄についても私はさういふことがありはしないか、事業体であるが故に中心は私は少くとも課長なり課長補佐の人が全体を把握しておつて、その下におる人が日々何を一体や

つておるのか、どういふことをやつておるのか、殆んど顔を見れば今日はあれは何をやつておる、今日はこれは何をやつておるというくらいに私は目が届いていなければならぬと思ふのです。ところが必ずしもそうでないよう承るもので、私はこれら私の總裁に對する希望を申述べて、總裁の御意見も承つておきたいと思ふのです。つまり局長、課長がむしろリーダーになつて、そうしてあとの人はその手伝いをする、足らないところを……、いわゆる本當の事務だけをやつて、仕事の中心は課長或いは課長に代る者でなければならぬと思ふのです。それで、そうすれば、私は何も國鉄のことを言おうとしてはおりませんが、今日各官庁においていへば、新聞沙汰になつておることがある。それもなおおむね、中には運うこともありますが、おむね課長、局長が知らずにか、或いは知つておつてもする、つまりその方面に引き込まれたというやうな恰好のものが多量のじやなからうかと私は思ふわけですが、でありますから、成るべくまあ予算で縛られておるのは止むを得ませんが、二般の事業会社の能率のやうに、總裁みずから陣頭に立たれておるわけですが、局長、課長が仕事の中心になつて、そうして何をどこに註文し、或いはどこに何を修理をさしておつても、一々属官に聞かなくしも課長みずからその事件を心得ておるやうに私はやつて頂きたいと思ふのであります。それが私は仕事の本筋であると思ふのです。どうぞそういうふうについて總裁のお考えを伺つておきたいのです。

○説明員(長崎總之助君) 只今仰せになりましたやうな傾きは曾つてはあつたことを私は否認いたしません。が、併し戦争以來、殊に昨今におきましては、この長年國鉄には御承知のやうに一步も足を入れておらなかつたのであります。が、今度こういふ責任を負つたままに改まつて見ますと、その点は非常に改まつておるやうであります。昔は課長、局長の判を属官が持つておつたやうな、部面によりましては、全段ではございせんが傾向があつたか、私に記憶してありますが、今日はそんなことはございせん。全然それは改まつております。全部局長、課長が見まして判を押しておるやうなことになつております。まあルーティンな、日常の業務のやうなものになりますと、随分書類が多いものですから、それはよくわかつておるからといふことで任せておつたといふやうなこともございせんけれども、今はそれはやつておられます。それから大きなあら筋の方針は私と副總裁、並びに今度特に作り直した、總裁室に調査役をせしめて、大きな方針だけは理事會にかけてそれを決定する、そしてそれを下に及ぼして行くといふやうにいたしました。いわゆる理想的なアメリカでやつております。トツ・マネージメントといふやうにはなから、参りませんけれども、そういう方向に持つて行きたい、あら筋だけは少くとも我々が考へてきめて行く。細かい実行の方法、手段といふものは所管の局長にそれを立案させるという方向に持つて行きたいと折角努力をいたして、おります。御趣旨の点は非常に私は結構だと

思ひます。
○一松政二君 もう一点だけちよつとお伺ひしたい。今總裁のお話を承りまして私も非常に満足であります。どうかそのやうにやつて頂きたいと思ふのです。ただ、國鉄ではございせんが、いわゆる昭和の十年、或いは五、六年頃からは、いわゆる下廻りの風といふものが各方面に拡がり、殊に今度又終戦後になると、いわゆる労働問題によつて殆んど左右される。そしてどうも下のほうの力が強いといふやうなことを言ふ人もあつたりして、企業は日本の今の実業界におきましてなかなかまだ批判すべき余地がたくさんあると思ふのです。どうぞ總裁におかれましては、今お話の通りの御趣旨によつて全体を把握し、しつかり御経営になるやうにお願いをいたしまして、私の質問を打ち切ります。
○理事(岡田信次君) ほか御質問ございせんか……それでは日程に捕縛審檢所の檢定の再審査に関する法律案が載つておりますが、本日各派の議員さん皆さんおいでにならないかともありますので、次回に廻したいと思ひます。如何でございせんか。
〔賛成〕と呼ぶ者あり
○理事(岡田信次君) それではこの案件は次回に廻します。
○高木正夫君 私は安本のほうから乗用自動車に関する説明を求めたいと思つて要求してゐるのですが、どうも見えないといふことであるのですが、是非これは私としては聴取したいと思ふので、委員長において然るべき措置をとつて頂きたいと思ひます。
○理事(岡田信次君) ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕
○理事(岡田信次君) 速記を始めて……
それでは商船管理委員會の解散及び清算に関する法律案を議題といたします。先づ政府より提案理由の御説明をお願いします。
○國務大臣(村上義一君) 只今から商船管理委員會の解散及び清算に関する法律案の提案理由を御説明申上げたいと存じます。
この法律案は商船管理委員會の解散及び清算に關しまして、清算人の決定、清算の方法、残余財産の帰属、清算事務の監督などを定めようとするものであります。商船管理委員會は御承知の通り戦時海運管理令に基きまして設立された特殊法人であります。現在では國家機關として國の予算を以て賄われておるのであります。委員會の基礎法である戦時海運管理令は國家總動員法に基く勅令であります。國家總動員法を廃止した後にあります。司司令部の指令に基きまして十二回に亘つてその効力を延長して参つた次第であります。元來戦時目的遂行のために設けられた船舶運管會が商船管理委員會として現在に至るまで存続して來たのは、専ら占領軍がその占領目的のために設置を命じたC.M.M.Cに代りまして、C.M.M.Cとみなされて働いて來たからであります。従いまして、占領の終結が見通された現在におきまして、その存続はもはや必要がないと認められるのであります。このやうな事情から第十二回目の延長の最終期であります本年三月三十一日を以て戦時海運管理令を自然失効さ

せまして、運輸大臣はこれに先だちまして、この管運令第六十條の規定によりまして、この委員會に對しまして本年三月末日を以て解散すべき旨の命令を発することとしたのであります。ところでこの委員會は特別法に基く法人であります關係上、その解散なり又清算につきましては直接民法、商法の適用がないのであります。このやうな法人の解散及び清算に関する先例に倣つて商船管理委員會の解散又清算の実施をし、その監督等については新らしく法律を制定するのが最も妥當な方法と考えられるのであります。これがこの法律案を提案いたしました理由であります。なおこの管理委員會の現に行なつておられます業務は外航船舶の外國における入出港及び外航によりまして収受する運賃の見込額につきまして、運輸大臣の承認を受けるために同委員會を経由すること、又L.S.Tの運航事務並びに船運輸送船管理事務の三者であるのであります。右のうち第一の入出港及び運賃の承認の經由事務は船舶運輸令に基くものであります。この運輸令は講和発効後百八十日を以て失効することとなつておるのであります。又L.S.Tの運用につきましては、新たに設立される会社と米國の海軍との契約によることといたしまして、船運輸送は政府が直接これを行うこととしたのであります。それ、今後における措置に遺憾のないことを期して、この次第であります。何とぞ慎重御審議を下さいまして、速かに御可決下さいましたことを切に希望する次第であります。
○理事(岡田信次君) 続いて本案の要

綱の説明をお願いします。
○政府委員(岡田修一君) それでは商船管理委員会の解散及び清算に関する法律案の極く概要を御説明いたします。

先ず第一に内容といしまして、商船管理委員会は運輸大臣の命令でこの二十七年三月三十一日を以て解散するということにいたしました。この委員会の清算事務は遅くとも昭和二十七年九月三十日までには終了しなければならぬ。委員会の清算事務は運輸大臣がこれを監督する。委員会の清算人は運輸大臣がその委員会の役員又は職員の中から任命する。清算人は就任の後直ちに委員会の財産の現況を調査し、財産目録及び貸借対照表を作成して運輸大臣の承認を受けなければならぬ。それから清算人は又その財産目録及び貸借対照表につき会計検査院の検査を受けなければならない。それから委員会が二十七年年度の収入金及び委員会の二十六年度剰余金を国に納付しない、それをすぐ清算の金に充てることができる。ただこの委員会の事務費は二十七年年度の予算に計上しております。約四千万円計上しております。事務費以外の清算に必要なものに充てるといふわけであり、委員会の権利義務で運輸大臣が委員会の清算を促進するために必要と認めて指定したものは国が引継ぐこととし、これは九月三十日で清算を終了せしめることとなっております。それまでに清算事務の片付かないものは運輸大臣が一定の期間告示いたしまして、然る後その権利義務が国に引継がれるということにして清算を終了させることにいたしました。であります。

それからその次は、清算事務が終つた場合に、清算人は直ちに清算報告書を作つて運輸大臣に提出して、その承認を受けしめること。それから清算報告書には清算に関する重要な書類、委員会の帳簿、その事業に関する重要な書類を添付せしめます。それから運輸大臣の承認を受けた清算報告書は会計検査院の検査を受けしめることとする。委員会の残余財産は国庫に帰属する。その他登記とか、或いは清算人の職務権限、債権者の取扱ひ、これはすべて各種公団の清算の例に倣つたのであります。内容としては大体他の公団の清算とその手続その他は同様でございます。別段のものはない次第でございます。簡単でございますが、以上でございます。

○理事(岡田信次君) 本案につきましては、只今の提案理由の説明並びに要綱の説明で本日は打ち切り、質疑は次回ということにいたしましたと思ひますが、如何でございますようか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(岡田信次君) それでは、さうにいたします。

○小野哲君 ほかの質問をいたしてよろしいですか……。

丁度運輸大臣も御出席でございますので、私から行政機構の経過についてお伺ひしたいと思ひつてあります。昨日でございましたか、新聞に、政府与党或いは、自由党だけかと思ひますが、行政機構の問題について何らかの結論が出たやに報られるわけでありまして、運輸大臣におかれましては、この間の経過の概要についてお話を伺えれば大変結構だと思ひます。この点を伺ひたいのであります。

○國務大臣(村上義一君) 行政機構の改正が問題となつておりますことは御承知の通りであります。実は今日まで余りに進展しておらずと申しますのが適当じやないかと思ひつてございまして。先月中旬に、あらかじめこの問題につきまして、その担務者と申しますか、木村法務總裁と野田建設大臣が一応起案をされることになつてございまして、先月中旬に御所からそれ／＼口頭での説明が、極めて要綱のみの説明があつたのであります。その後私も進展如何というところは多分に関心を持つておりまして、機会あるごとに質問を繰返しておつたのであります。昨日までのところにおきましては、各省大臣からそれ／＼意見書が両大臣の所に集つておるといふこと、それから両大臣から各省の事務次官に対して一希望意見を馳したといふこと。そういうまですてはあつたのであります。これに對してこれらを考慮に入れて第二案を作成されるということになつておらなかつたのであります。それは自由党のほうにおきましても委員会ができておりました、その委員会の意見を聞きたいといふことを考へておられたのであります。これが大体昨日まゝとまりました。で、両大臣においてそれら今までのすべての意見を総合して一つの案を作られるといふことになつておりました。その案ができましたら……、恐らくもうできておると思ひますが、それに基いて懇談を更に重ねて、是非今週中に意見をまとめたといふ考えをすべての者が持つておる次第なのであります。現在具體

的に申上げるようなことはないのであります。なお御指摘になりました新聞に掲載されておる意見というものは、これは自由党の意見とは上ほど異つておると思ひます。ああいう具體的な意見ではないのであります。極めて私の聞いておる範囲におきましては、自由党の委員会その他適當な機関を通してきめられた意見といふものは、方針、要綱をきめられたに過ぎないのであります。ついでながら申しておきます。

○小野哲君 只今運輸大臣から御説明を頂いたわけですが、行政機構の改革の問題は一運輸省のみならず各般の政府機関に關連のある問題でありまして、予算の審議をいたします場合におきましても、行政機構が如何なる形で現われて来るであらうかといふことは、予算委員会等におきましても大きな関心を持つておることは運輸大臣も御承知かと思ひます。なお又我々運輸委員会の委員といたしましては、運輸大臣が御就任になりまして以来、陸、海、空に通じた総合的な運輸行政をやつて行くべきであるといふ御抱負の下に運輸行政を担当されておりますお氣持からも考へまして、多大の関心を寄せておるわけでありまして、政府のやり方を見ておりますと、行政機構の問題を隱微の間に何らかの成案を得て、而も所管大臣にもなか／＼これを連絡をとらないやうな傾向があるやに見受けられますことは、誠に遺憾に堪えないところであります。むしろ私の考へ方を以ていたしますならば、政治の動きと密接な關係を持ち、且つ又それだけの政策を遂行して行くための行政機構でありますから考へまして、

むしろ広く意見を聴取して、単に内閣の一部大臣だけでこれを取扱ふというのではなくして、広く意見を求めるといふ態度が望ましいのではないか。特に運輸省の所管行政につきましては、相當専門的な立場において検討しなければならぬ事柄もあるように思われるのであります。その關係如何によりましては、運輸行政全体の運営の上に至大の影響を及ぼす虞れがあるのではないかと、このことを多分に懸念をいたしておるわけでありまして、従ひまして、誠に運輸大臣のお立場上は何かと御苦心の点が多いことと重々拝察いたすわけでございまして、私どもの考へ方をお聞き取りを願ひまして、交通政策が如何なる行政機構によつて運営されるかが最も妥當であるかといふ点を基礎として、内閣が行政機構の問題を取上げることを日常要請もいたしておるわけでありまして、適當な機会において運輸大臣もそれらの点を御勘案を願つて、この際一層の御尽力を頂くことが適當ではないかと、かように考へておりますので、意見がましくなりまして、意見を申添えまして、私の希望を申上げておく次第であります。

○國務大臣(村上義一君) 只今小野さんから、暗々のうちに少數の人で進行しておるやに考へられるが、頗る遺憾であるといふ御指摘がございました。これは前にも申し上げた通り、全く担任しておる両大臣においても実は第二案は作つておられなかつたといふのが昨日までの実情であります。他の大臣は何ら承知してはなかつたといふ、実は次第であります。その点について御批判があつたことと拝察いたしました。併しこれは前にも申しました通り

り、折角約半年前から党において委員会を設けて折角検討を続けておられた、これを参考にしたいという考えがあつたことは一昨日も明瞭に御両者から説明を伺つたような次第であります。昨日から始めてこの問題が内閣全体の問題として取上げられたという実は次第であります。この点一つ御了承をおきを願ひたいと思ひます。

なお、運輸行政というものと運輸省の機構というものは密接不可分であつて、その機構の善悪如何によつて、運輸行政の善悪に密接な重大な影響があるといふことは、私も夙に考へておつたところでありました。実は私の意見は十数年前から、交通行政の機構はかくあるべしという実意を持つておりました。勿論客観情勢の推移に基いて考慮、再検討を要する点もありました。これらの点につきましては、御承知の通り民間の諸団体の代表者をやつておりました当時から両院に請願の形式で、或いは又政府に建議の形式で意見を提出しておつたのであります。自然先月末だつたと記憶いたしますが、当委員会におきまして個々の事項について御質問を受けました。私としてはすでに請願、建議の形式で数年前より発表しておつたことでもありますので、これを申述べておつたような次第でありまして、今日三時から会議を持つことに相成つております。御指摘の通り重大な問題であると信じておりますが故に、最善を尽くしたいと思つておる次第であります。

○理事(岡田信次君) 安本の関係官が直ぐ来るという返事だつたのでありますが、まだ見えませんか……ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○速記(岡田信次君) 速記をつけて。

○高木正夫君 この前の運輸委員会におきまして、外国の自動車の下に關しまして、御質問を申し上げました。そのときに安本のかたもおいで願ひうらうにお願いをいたしておいたのですが、どういふ都合かお見えにならなかつたが、本日はおいでを願ひましてよろしくお伺ひをしたいと思います。大抵日本の今日の自動車の輸入におきましては、三十六年、三十七年といふ車ですが二万何千台、これは非常に年令もついておりますし、非常に事故が多いし、又従つて修繕も多い。これを何とかすべきでないかというのはいふまでもないと思ひます。これは一般の世論であると思ひます。それに對して供給はどうなるかといふと、國産の問題があるわけですが、國産は現に小型しか出来ていない。而も今までは三千台くらいしかできていない。或いは今度はまあ氣張つて資材を提供しても六千台くらいしかできない。六千台くらいではとてもそれで追いつかない。殊に普通自動車におきましては、これはなか／＼工作機械が手に入らない。アメリカから工作機械を入れるにしてもそれは一、二年はかかる。現在そういう能力がない。ここ数年は普通の乗用車はできない。これはもう誰もわかつておるわけでありまして、そうすると、現在このやうな状態では行けないといふことははつきりしているわけでありまして、経済の促進から言ひましても、このままにしていればいけないのじやないかと思ひます。これをどうすればよいかといふことについては、これはもう結論がおのずから出るので、外国の乗用車を輸入す

る、中古車でもいいし、新車でもよろしいが、輸入しなければならぬといふふうに私も考へておるわけでありまして、又一般世論もそういうふうなところにあると思ひますが、安本のほうではそれをどういふようにお考えなさつておるか、それをお聞きしたい。

○政府委員(板垣修君) 外国自動車の輸入問題につきましては、従来はいわゆる應通とか、古い中古車といふ名前で多少入つておつたわけでありまして、今お話のように確かに國産の關係それから価格の關係その他から言ひましても、どうしても國內の生産だけでは當分の間に合はないといふことは確実なのであります。一方むやみに多量に輸入することは國內の自動車行政との關係もございまして、私も輸入の關稅を組むものといひましては、關係者のいろいろな聲援その他を調整いたしまして、従来最小限度の輸入計画を組んで参つたわけでありまして、四月から今度は多少自動車の關係の規則が新しくなりまして、日本人が円でも自動車を買入れられるようになるようございしますが、今度は少し従来よりは多量に入れようといふ計画を持つております。但しドルからの輸入につきましてはいろいろな關係がございまして、主として外人用關係のものをドルで入れる、日本人關係のものをドルで入れる、日本人關係のものについてはポンド対策の輸入も加へまして、主としてポンド地域及びオーブ・アカウント地域からの輸入をやれといふ方針で大体外貨予算の編成をいたしております。御承知のようにこの四月から半年予算になりましたので、只今準備をいたしておりますのは四月

から九月までの外貨予算でございます。まだはつきり申上げる段階にまでなつていないので本當の事務案でございしますが、只今予定いたしておりますのは、中古車とそれから新しい車のドル向けのほうは約四百萬ドルばかりの輸入計画を立てております。それからポンド地域、主として日本人用に向けるところのポンド地域、オーブ・アカウント地域からは三百萬ドルの予算をこの半期で組むことになつておりますので、まあ日本人關係のほうは合算にしてみれば、千五百台ぐらゐの輸入計画になるわけですが、この数が多いか少いかは問題があると思ひますけれども國內の自動車行政の關係もございまして、一応この程度で行こうじやないかといふことで今意見が一致しておるわけですが、

○高木正夫君 今の四百萬ドルとおつしやるのは何ですか

○政府委員(板垣修君) ドル地域から……

○高木正夫君 それは第一四半期だけですか

○政府委員(板垣修君) 上半期四月から九月までの予算です

○高木正夫君 今度は二回にやるわけですか

○政府委員(板垣修君) そうです。それから十月以降はどのくらい組まれるかわかりませんが、組まれるわけですが、

○高木正夫君 そうすると、去年より少いわけですね、ドルのほうは

○政府委員(板垣修君) ドルだけから見ますれば、ちよつと只今記憶しておりますませんが、少しドル地域は減るかも知れませんが、その代り新しくポンド

地域からは相當殖やします。

○高木正夫君 只今國産の關係もあるといふことですね、これは御尤もだと思ひますので、この点はこの間私どもの意見は續々申し上げました。併し局長さんのお話もありますので申上げたと思うのですが、現在の國産のほうは余りに行き過ぎるのではないか、これは一般の世論ではないかと思ひます。利用者側もよくお考え願ひないかと従らに高くても悪い自動車を使わせたいといふことは當然利用者側の犠牲においてやることになるのではないかと。もとより何でも國産ものは奨励しなければならぬが、現在のところでは余りに行過ぎているのではないかと。或る程度そこで調整を取るべきである。少くともそれには私も同意の考へでは、二萬何千台といふ非常に危険な車があるんだから、その程度は一過に行かなくてもいい、二年のうちに下へ行くのが丁度安当な考へ方ではないかといふのが私どもの主張でありまして、この間も運輸省と通産省のかた／＼の前で述べたわけですが、どうも両者意見が一致しない。運輸省の意見は私どもの意見とよく一致しますが、甚だ悲しむべきことだと私も思ひますが、まあ安本のほうでは根本問題を押えらるのだから、一つその点は十分御考慮を願ひまして、今までのやうな枠でなしにもうちよつと殖やして頂きたい。全体のこの外貨の枠は三十億であります。そのうちでこの自動車に使つておるの御承知の通りに五％足らんくらいである。この程度でいいのかわからない問題です。これは一つ大きく考へなければいけません。ほかの物資、生活物資でも外人が今まで使つておつたの

が最近では日本人が使つておる。チョコレートにしても外国の菓子、それから洗濯道具、写真機、そういうようなものに自動車よりも余計にドル資金が出ておるわけだ。これでいいのかどうか。そういう理窟も言いたくなるわけなんです。そこにはいろいろ儲けがあるらしいのですが、そういうものと同じように自動車というものは見ていられるのかどうか。これは根本的に考え直さなければいかんじやないかというように私は思ふのであります。今の御説明の程度では私どもはこのドル資金の支出という点については満足はできないわけですが、はつきり申上げます。もう一つ実情をよく察知して頂きまして、できるだけ局長のほうのお骨折りを願ひ、これは質問よりお願いになりましたが、一般の世論であると思ひますので申上げておく次第であります。

○政府委員(板垣修吉) なお今後とも関係省とも相談をいたしまして、できるだけ御趣旨に副うように努力いたしたいと思ひます。

○高木正夫君 どうぞよろしくお願ひいたします。

○一松政二君 今の七百万ドルの上期の輸入のお話がありましたけれども、それが内地の生産に、生産といふか値段に影響するといふ考え方もこの前の高木さんのお話でわかつておるのです。それは限度があるはずなんです。そういう限度については研究したことがあるのですか。何台入れれば値段が幾ら下る、これでは生産の維持ができないとか、今高木さんが言われるようにあんな一年も使われないような車にべら様な値段がついておるといふ

ことは国産の進歩にも何にもなりはしない。自動車が退歩するばかりだ、あんなことをやつておるのでは。どうしてどこからそういう保護を必要として来てるのか。その点を貿易局長がわかつておるなら一つ承わりたいと思ひます。

○政府委員(板垣修吉) その面につきましては、自動車行政の問題になりますので、実は安本の貿易局としてはそこまで深くは研究段階に入つておらないのであります。この面につきましては、従来とも私どものほうとしましては外貨の面から制約がある、やはりできるだけ少なくドル支出をしたいという要請があります。それから今の輸入の面から言いますと、自動車行政の保護の面についておりますところには成るだけ国内産業に対する影響を少なくしようという関係があります。その関係からその御要請に副うように入つていなかつたし、今後急速に入るか否かはよほど関係省との間に話し合ひを進めて行かなければ実現しないと思ひますが、今の国内産との関係、どの限度まで入れても差支えないかという線につきましては、恐らく機械局あたりは一応の研究はしておると思ひます。差当り千五百台ぐらいなら大きな影響はないという消極的な限界だけはできておるといふことだけ申上げるよりはかかないと思ひます。

○高木正夫君 今の千五百台というのは問題じゃないですね、実際の話では。国産車は乗用車は今作れないのですね、小型でしよう。

○政府委員(板垣修吉) 従来は外貨の面から制約が多かつたのですが、今度は少し楽になりましたから今度はその

面から少し解きほぐすことはできると思ひます。

○一松政二君 このポンド地域というのは主にイギリスが主だと思ふのですが、自動車に関する限りはこればオースチンとか、あるいは中級というのか、小型というのか、あれは向うの生産にも限りがある、やはり日本に輸入が意のごとくならんじやないかと思ふのですが。

○政府委員(板垣修吉) 私も細かいことは存じませんが、日本として欲しいオースチンとかあるいは中型のやつは非常に向うも生産が限られております。生産がありまして主としてドル向けに限つてやつておりますので、日本が買えるにしまして、ポンドで買えるかどうか非常に疑問の点があります。併し今度ポンド対策に関連しまして、イギリス側と交渉してゐるのであります。自動車は多少は出してもいい、ただ型とかそういうもののタイプはまだわかりませんが、いいという話だけはありまして、果してオースチンという希望する型が入るかどうかは不明でございます。

○小野哲君 外貨資金の点について関連して伺つておきたいと思ひますが、平和條約発効後において外貨資金の運用については何らかの変更を生ずる予想があるかどうか。言い換れば外貨資金の運用が現状のままで行つた場合に於いては、恐らく品目別に相当枠ができて、その間の運用の上で融通性がないうといふふうな状態にあるのではないかと、この点を伺つておきたい。

○政府委員(板垣修吉) 外予算の編成につきましては、従来御承知のように事前に総司令部と密接な連絡をとつて実施して参つておるのであります。が、今度の四月以降の問題につきましては、全部日本側に任せるといふ非公式の示達を受けております。近く或いは正式に覚書が来ることになつております。従ひまして、四月以降は日本側で十分に十分と言つては語弊があるやうであります。思ふやうに編成ができるわけでありまして、只今御指摘のやうな点がありましたら、それは運用の面で日本側として研究して改善する余地は十分あると思ひます。

○小野哲君 それで更に伺ひたいのは、ポンド地域とドル地域によつてその資金の運用の上においていろいろ変つて来るだろうと思ふのですが、たとえて申しますと、私は先ほど品目別といふふうな言葉を使つたのは、石油の例をとつて見ますと、石油の中にもいろいろの種類があるわけですが、従つて原油を輸入した場合において、その操作によつては軽油も出て来れば、揮発油も出て来る。或いは重油にもなるというところで、さうな場合には、資金の運用を一本にまとめてやつて行くといふことが極めて妥当なやり方ではないか、かように思ふのであります。自動車の点についても同じやうなことが或いはあるのではないかと。従つて例えば先ほどお話があつたやうに三百万ドルとか何とかいうやうな一つの枠ができて、その枠の範囲内において千五百万台という数字が出て来るわけでありまして、併しながら日本の自動車工業の技術的な向上とか、或いは価格の問題であるとか、言い換

えれば高木先生からも御摘になりまして、たうな立場において我が国の自動車が如何にあることが最も適當であるかといふやうなことを外貨資金の運用の上から再検討をして行く必要があるのではない。即ち外貨資金の運用自体について一本化と申しますか、改善をする点があるのではないかと、改善が一つと、かく改善することによつて自動車ならば自動車に例をとつて見るならば、国内における需給と見合つた弾力性のある貿易と申しますか、輸入と言ふか、そういう点を考へて行く必要があるのではないかと。これらの点についての御意見を伺ひたい。

○政府委員(板垣修吉) 外貨予算運用の面につきましては、石油の例をお引きになりましたが、確かに石油等につきましては、従来石油及び石油製品の中です。非常に細かく予算を組んでおりましたので、その間の運用の融通がきかなかつたといふ点がございました。日本側といたしましては、従来総司令部に何遍も石油及び石油製品について二本価格の一本化をお願いしておりました。ガソリンを除きまして今回認められまして、今後なるべくさういふ形で予算面の運用をして参りたいと思ひます。ただ、自動車の場合は石油の場合とびつたり当てはまるかどうか知りませんが、自動車につきましては、御承知のやうに広い枠で予算を組みまして、その範囲内で運用に弾力性を持たせるといふことは当然私どもとしてはとりたてて考へております。

それから今後の予算を組むにつけて、国内の生産などの関係で弾力性を持たせるといふことは御趣旨に副つて善処して参りたいと思ひます。

○小野哲君 今石油を例にしてのお話がありましたが、一本化の方向に向つていふことでは、これは私非常に結構だと思ひますが、ガソリンだけを切離すといふことにつきましては、どういふ理由があるのでしょうか。

○政府委員(板垣修君) これは日本側として、初めからガソリンも含めての一本化であつたのであります。総司令部から許可が出なかつたのであります。理由は、従来ともガソリンに對しましては、總司令部といふことで、高いドルを使つてガソリンを買ふといふことはできる限り制限的な意向を持つておつた、その關係から別件にして監視を十分にしようといふことではなかつたかと思ひます。併しなからこの四月からは廣く一本にしたいと考へております。

○小野哲君 そうすると、平和條約発効後と申しますが、四月からは管理が日本政府に戻されるということになると、石油及び石油製品については全面的に外貨資金の運用については一本化でいい、かように了承していいのでしょうか。

○政府委員(板垣修君) そういう方向にならうと思ひます。

○榎竹春彦君 さつきちよつと聞きましたのですが、四百萬ドル、三百萬ドル、それに対して合計千五百萬台ですか。

○政府委員(板垣修君) これは単価のとれ方によりますと、三百萬ドルが千五百萬の分に、四百萬ドルのはうは又外人用で一應別ですが、これも二千ドル単位にいたしますれば、二千台になります。

ります。全部で三千五百台になります。

○榎竹春彦君 質問の要點は一台をどのくらゐに……

○政府委員(板垣修君) 二千ドル単位で見えております。

○理事(岡田信次君) ほかに御質疑はございませんか。

では、本日の委員会はこれを以て散会いたします。

午後三時十八分散会

三月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、商船管理委員会の解散及び清算に關する法律案

商船管理委員会の解散及び清算に關する法律案

商船管理委員会の解散及び清算に關する法律案

前の委員会の役員又は職員の中から指名した者がなる。

2 運輸大臣は、清算人が法令に違反し、その他その職務を適切に遂行していないと認めるときは、これを解任することができる。

(清算人の代表権)

第五條 清算人は、委員会を代表する。

(清算人の登記)

第六條 清算人は、その就任の日から、主たる事務所の所在地においては二週間以内、従たる事務所所在地においては三週間以内に、その氏名及び住所を登記しなければならない。

2 清算人は、前項の規定により登記した事項に変更を生じたときは、主たる事務所の所在地においては二週間以内に、従たる事務所所在地においては三週間以内に、変更の登記をしなければならない。

(清算人の職務権限)

第七條 清算人は、左の職務を行う。

一 現務の終了
二 債権の取立及び債務の弁済
三 残余財産の引渡

第九條 清算人は、就任の後直ちに委員会の財産の現況を調査して、財産目録及び貸借対照表を作成し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 清算人は、前項の承認を得た財産目録及び貸借対照表につき会計検査院の検査を受けなければならない。

(清算行為の特則)

第十條 清算人が左の行為をするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

一 委員会の財産の処分
二 訴の提起
三 和解契約又は仲裁契約の締結
四 権利又は利益の放棄
五 契約の更改

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(債権債務の承認)

第十一條 運輸大臣は、委員会の清算事務の終了を促進するため必要があると認めるときは、委員会の債権又は債務で昭和二十七年九月三十日まで取立又は弁済をすることが困難なものを告示する。

2 運輸大臣は、前項の告示をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

3 第一項の告示があつたときは、国は、その告示の日において、告示に係る債権又は債務を承認する。

て、債権又は債務の承認の日において現に保蔵しているものは、その日において、国が受け継ぐ。

2 民事訴訟法(明治二十三年法律第二十九号)中訴訟手続の中継及び受継に關する規定は、前項の規定により国が訴訟を受継した場合に準用する。

(債権者に対する催告)

第十三條 清算人は、その就任の日から一箇月以内に、少くとも三回の公告をもつて、債権者に対し、二箇月以内にその債権を申し出るべき旨を催告しなければならない。

2 前項の公告には、債権者が期間内に申出をしないときは、清算から除外されるべき旨を附記しなければならない。

3 清算人は、知れている債権者には、各別にその債権の申出を催告しなければならない。

4 清算人は、知れてゐる債権者を清算から除外することができない。

(除外された債権者に対する弁済)

第十四條 清算から除外された債権者は、委員会の債務完済後まだ国庫に引き渡さない財産に對してのみ請求をすることが出来る。

(残余財産の帰属)

第十五條 委員会の残余財産は、国庫に帰属する。

(清算書類提出の義務)

第十六條 清算事務が終つたときは、清算人は、直ちに清算報告書を作成し、運輸大臣に提出してその承認を受けなければならない。

2 前項の清算報告書には、清算に

関する重要な書類、委員会の帳簿及びその事業に関する重要な書類を添附しなければならない。

3 清算人は、第一項の規定により運輸大臣の承認を受けた清算報告書につき、会計検査院の検査を受けなければならない。

(清算終了の時期)
第十七條 委員会の清算は、遅くとも昭和二十七年九月三十日までに行われなければならない。

(清算終了の登記)
第十八條 清算人は、第十六條第一項の承認及び同條第三項の検査があつた後、主たる事務所の所在地において二週間以内に、従たる事務所の所在地においては三週間以内に清算終了の登記をしなければならない。

(登記手続)
第十九條 第六條第一項の規定による登記の申請書には、清算人の就任を証する書面を添附しなければならない。

2 第六條第二項の規定による登記の申請書には、登記事項の変更を証する書面を添附しなければならない。

第二十條 清算終了の登記の申請書には、第十六條第一項の承認を得たこと及び同條第三項の検査を受けたことを証する書面を添附しなければならない。

第二十一條 この法律の規定による登記については、その事務所の所在地を管轄する法務局若しくは地方法務局又はその支局若しくは出張所が管轄登記所としてこれをつかさどる。

附則
この法律は、昭和二十七年四月一日から施行する。

2 前項の登記は、統制団体登記簿に記載して行ふ。

第二十二條 非訟事件手続法(明治三十二年法律第十四号)第三百三十九條ノ二、第四百十二條から第五百十條まで、第五百十條ノ三から第五百五十一條ノ六まで、第五百五十四條から第五百五十六條ノ二まで及び第五百五十七條の規定は、この法律の規定による登記に準用する。

(施行期日)
この法律は、昭和二十七年四月一日から施行する。

2 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
第四條第二項第一号を次のように改める。

一 商船管理委員会の清算を監督すること。
第二十三條第二項第二号を次のように改める。

二 商船管理委員会の清算の監督に関すること。
第二十三條第二項第二号の次の一号を加える。

二の二 商船管理委員会の解散及び清算に関する法律(昭和二十七年法律第 号)第十一條の規定により国が承継した債権又は債務の処理に関すること。

三月十五日日本委員会に左の事件を付託された。
一、虻田、定山溪両駅間鉄道敷設に関する諸願(第九七〇号)

一、中学校生徒の通学運賃に関する諸願(第一〇二三号)

一、弟子屈、本別両駅間鉄道敷設促進に関する諸願(第一〇四七号)

一、島根県宅野港防波堤復旧工事施行に関する諸願(第一〇五九号)

一、浜原、十日市両駅間鉄道敷設促進に関する諸願(第一二一七号)

一、道路運送法中一部改正等に関する諸願(第一二一八号)

一、わらわら等の鉄道貨物運賃割引期限延長に関する陳情(第四九九号)

一、木船災害復旧資金融通に関する臨時措置法等制定の陳情(第五〇〇号)

一、木船災害復旧資金融通に関する臨時措置法制定の陳情(第五二五号)(第五三四号)

第九七〇号 昭和二十七年三月一日受理
日受理
虻田、定山溪両駅間鉄道敷設に関する諸願

諸願者 北海道虻田郡虻田町長 黒木竹一外六名

紹介議員 有馬 英二君
北海道虻田、定山溪を結ぶ地域は、景勝地として世界に知られている支笏、洞爺国立公園内にあるから同区間に鉄道を敷設すると、観光客に便を与えるばかりでなく、沿線地帯の森林、鉄鉱その他の天然資源の開発に多大の好果をもたらす、ひいては沿線住民に医療、文化施設の享受を容易ならしめ住民の生活に安定感を与えることとなるから、同区間に鉄道を敷設せられたいとの諸願。

第一〇二三号 昭和二十七年三月五日受理

四日受理
中学校生徒の通学運賃に関する諸願

諸願者 東京都港区芝公園四号地 港区立愛宕中学校内 野口彰

紹介議員 木内キヤウ君
学生、生徒、児童の通学定期券の割引は、教育を成るべく容易に受けられるようにとの趣旨よりいたものと解釈するが、義務教育を受けている者の定期券割引率が、大学、高等学校と同率で同一通学運賃を要している現状は、これは遺憾である。ことに旅客自動車運賃は鉄道に比して高額な上に割引率も鉄道よりいかに低率であるから、義務教育を受ける中学生の通学運賃を小人運賃取扱とせられるとともに割引率は鉄道、旅客自動車の区別なく同率とせられたいとの諸願。

第一〇七号 昭和二十七年三月四日受理
日受理
弟子屈、本別両駅間鉄道敷設促進に関する諸願

諸願者 北海道川上郡弟子屈町長 佐藤惣五郎外二名

紹介議員 堀 未治君
北海道釧路国弟子屈町より十勝国本別町に至る約百キロの鉄道敷設が実現すると、従来の釧網線が約五十キロの短縮となり、運輸経済上の有利はもち論、沿線数万ヘクタールの沃野開発、沿線住民の文化向上等に大きな影響を与えることになる。ことに阿寒国立公園地帯を控えて、観光客の往来は増加の一途にあるから、同線の敷設を一日も早く実現せられたいとの諸願。

第一〇五九号 昭和二十七年三月五日受理

島根県宅野港防波堤復旧工事施行に関する諸願

諸願者 島根県瀬郷郡宅野村長 泉伸外一名

紹介議員 小龍 彬君
島根県宅野港は、北および西の両防波堤よりなり、この防波堤は北および西より来襲する激浪を防ぐ本港の生命線であるが、去る昭和二十五年のキジヤ台風および昭和二十六年のルース台風により両防波堤が崩壊したままになつてゐるため、港の能力を失ひ、一度荒天となるや各種漁船の在港けい留はもと論不可能でありまた揚陸漁船の波浪による損壊を受ける現状であるから、本村財政のひつ迫の現状にかんがみ、国庫補助による本港防波堤の復旧工事を施工せられたいとの諸願。

第一二一七号 昭和二十七年三月七日受理
日受理
浜原、十日市両駅間鉄道敷設促進に関する諸願

諸願者 島根県議会議員 中島龍一

紹介議員 伊達源一郎君
山陰線石見江津駅から芸備線備後十日市駅に至る三江線は、事業勃発のため今日まで石見江津、浜原両駅間の開通を見たのみで残り五十キロが未開通のままになつてゐるが、本線の開通は陰陽連絡の最短最良の路線となり、また沿線各種資源の開発を促し、陰陽両地方の経済活動の促進、住民の福利増進上効果は至大なるものであるから、すみやかに浜原、十日市両駅間に鉄道を敷設せられたいとの諸願。

第一二一八号 昭和二十七年三月七日受理
道路運送法中一部改正等に関する諸願

請願者 奈良市三條川町三三七

奈良県貨物自動車協会内

河崎正司外一名

紹介議員 新谷寅三郎君

道路運送法に反して特定自動車運送事業、一般自動車運送事業、自家用貨物自動車の名義貸し、自家用貨物自動車による営業類似行為等が、公然と行われているため、国家の陸上運送統計は推定による外なく、年間数百億円の脱税が懸念されている実情は憂慮にたえないから、これらの問題を根本的に解決するとともに、陸上輸送の秩序を確立するため、道路運送法の一部を改正せられたいとの請願。

第四九九号 昭和二十七年三月三日受理

わら工品等の鉄道貨物運賃割引期間延長に関する陳情

陳情者 北海道議會議長 藤田余吉

わら工品、石灰石、木材、鮮魚介等については、本年三月末日までを期限として、鉄道貨物運賃の特別割引が実施されているが、現下の経済情勢下においてこの制度を打切るとは、重要物資または生活必需品の供給に重大な影響を与えるから、適正運賃が実施されるまで本制度を継続せられたいとの陳情。

第五〇〇号 昭和二十七年三月三日受理

本船災害復旧資金融通に関する臨時措置法等制定の陳情(一通)

陳情者 東京都中央区小田原町一ノ五全国機関船組合総連

合会内 鶴丸實次外一名

わが国における本船海運業は、月間約

三百四十万トンの物資を輸送し、その輸送実績は、汽船の月間輸送実績の一倍半に相当する等海運界の重要地位を占めている。しかるに昨秋のルーズベ風によつて業界は多大の損害を受けているが、業者の大部分が零細な中小企業者であるため、その復旧がいちじるしく遅れているから、本船災害復旧に對して特別融資の措置を講ぜられたい。なお本船事業法ならびに本船々体国家再保険法の制定をすみやかに実現せられたいとの陳情。

第五二五号 昭和二十七年三月五日受理

本船災害復旧資金融通に関する臨時措置法等制定の陳情

陳情者 香川県高松市内町四国海運局輸送課内四国地方機関船組合連合会内 濱野正雄

この陳情の趣旨は、第五〇〇号と同じである。

第五三四号 昭和二十七年三月六日受理

本船災害復旧資金融通に関する臨時措置法等制定の陳情(一通)

陳情者 新潟市下大川前通四ノ町新潟機関船協同組合理事 長 高野榮蔵外一名

この陳情の趣旨は、第五〇〇号と同じである。

三月十七日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、昭和二十六年十月の台風による本船災害の復旧資金の融通に関する特別措置法案(案)

昭和二十六年十月の台風による本

船災害の復旧資金の融通に関する特別措置法案

昭和二十六年十月の台風による本船災害の復旧資金の融通に関する特別措置法案

(この法律の目的)

第一條 この法律は、木船(ふかいみ)をもつて運搬し、又は主としてのふかいみをもつて運搬する船舶及漁船(漁船法昭和二十五年法律第百七十八号)第二條第一項に定める漁船をいう)を除く。以下同じ)の所有者が昭和二十六年十月における台風によつてその所有する木船について受けた損害の復旧に要する資金の融通について損失補償及び利子補給を行うことを目的とする。

(損失補償及び利子補給)

第二條 政府は、政令で定める金融機関(以下「融資機関」という)が前條の台風によつて自己の所有する木船に損害を受けた者でその復旧のために融資を受けた者とするもの又はその者が加入する中小企業協同組合法(昭和二十四年法律第百八十一号)に基づく組合(以下「組合」という)でその者につき当該損害復旧のために融資をしよとするものに対して融資をするときは、政令の定めるところにより、当該融資をするにやうによつて受けた損失を補償し、且つ、当該融資額につき利子の補給をする旨の契約を当該融資機関と結ぶことができる。

2 前項の規定により政府の融資機関が契約を結ぶことができる融資

は、昭和二十七年四月一日から昭和二十八年三月三十一日までになされ、且つ、その償還期限が昭和三十三年三月三十一日以前のものに限る。

3 政府が第一項の規定による契約を結ぶことのできる融資の総額は、三億八千万円を限度とする。

(損失の基準及び損失補償限度)

第三條 前條第一項の損失とは、融資元本の償還期限到来後一年の範囲内で政令で定める期間を経過しななお元本又は利子(政令で定める遅延利子を含む)の全部又は一部について回収されなかつた場合におけるその回収されなかつた金額をいう。

2 前條第一項の規定による契約に基いて政府が行う損失補償の金額の限度は、融資機関ごとに、当該融資機関のした同條同項の融資(以下「融資」という)の総額の百分の三十に相当する金額とする。

(利子補給の基準)

第四條 第二條第一項の規定による契約に基いて政府が補給する利子は、政令の定めるところにより、融資機関がした融資の融資展高に對し年四分の割合で計算した金額とする。

(利率)

第五條 第二條第一項の規定による契約を結んだ融資機関のする融資の利率は、当該融資機関が通常それと同種類の貸付を行う場合に定める利率を年四分引き下げた利率で当該契約の條件とされたものをこえてはならない。

は、昭和二十七年四月一日から昭和二十八年三月三十一日までになされ、且つ、その償還期限が昭和三十三年三月三十一日以前のものに限る。

3 政府が第一項の規定による契約を結ぶことのできる融資の総額は、三億八千万円を限度とする。

(損失の基準及び損失補償限度)

第三條 前條第一項の損失とは、融資元本の償還期限到来後一年の範囲内で政令で定める期間を経過しななお元本又は利子(政令で定める遅延利子を含む)の全部又は一部について回収されなかつた場合におけるその回収されなかつた金額をいう。

2 前條第一項の規定による契約に基いて政府が行う損失補償の金額の限度は、融資機関ごとに、当該融資機関のした同條同項の融資(以下「融資」という)の総額の百分の三十に相当する金額とする。

(利子補給の基準)

第四條 第二條第一項の規定による契約に基いて政府が補給する利子は、政令の定めるところにより、融資機関がした融資の融資展高に對し年四分の割合で計算した金額とする。

(利率)

第五條 第二條第一項の規定による契約を結んだ融資機関のする融資の利率は、当該融資機関が通常それと同種類の貸付を行う場合に定める利率を年四分引き下げた利率で当該契約の條件とされたものをこえてはならない。

(組合が組合員に対してする資金

の貸付)

第六條 組合が融資機関から融資を受けた資金をその組合員に貸し付ける場合の利率は、当該融資機関から受けた当該融資の利率をこえてはならない。

(債権の保全及び回収)

第七條 融資機関は、第二條第一項の規定による契約に基いてした融資についてこの法律の規定による損失補償を受けた後も、当該融資に係る債権を善良な管理者の注意をもつて保全し、且つ、回収に努めなければならない。

2 前項の場合において融資機関は、当該融資に係る債権の回収によつて得た金額のうちから償権行使のために必要とした費用を控除し、残額があるときは、これを当該融資について損失補償を受けない損失のてん補に充当し、なお残額があるときは、この法律の規定により政府から受けた損失補償の金額に達するまでの金額を政府に納付しなければならない。

(法令等の違反に対する措置)

第八條 政府は、融資機関がこの法律若しくはこの法律に基く命令又は第二條第一項の規定による契約に違反したときは、当該融資機関のした融資について、補給すべき利子の全部若しくは一部について補給をせず、補償すべき損失の全部若しくは一部について補償をせず、又は既にした利子の補給若しくは損失の補償の全部若しくは一部を返還を命ずることができる。

(施行規定)

第九條 この法律に定めるものの

外、この法律の施行に關し必要な事項は、政令で定める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 融資機關がこの法律施行前第二條第一項に規定する者に対してなした貸付であつて、政令の定めるところによりこの法律に定める條件に該当し又は該当することとなるものがあるときは、政府は、当該貸付をなしたことによつて受けた損失を補償し、且つ、当該貸付につき利子の補給をする旨の契約を当該融資機關と結ぶことができる。

3 前項の場合において、政府が同項の規定による契約を結ぶことができる貸付の總額は、融資の總額とあわせて、三億八千万円を限度とする。

4 第二項の場合において、同項の規定による契約に基いて政府が行う損失補償の金額の限度は、融資機關ごとに当該融資機關のした融資についての損失補償の金額とあわせて、融資の總額と前項に規定する貸付の總額の合計額の百分の三十に相当する金額とする。

5 第二條第二項、第三條第一項及び第四條から第八條までの規定は、第二項の場合及び同項の規定による契約に係る貸付に準用する。この場合において、第二條第二項中「昭和二十七年四月一日から昭和二十八年三月三十一日」とあるのは「昭和二十六年十月十四日から昭和二十七年三月三十一日」と、「昭和三十三年三月三十

一日」とあるのは「昭和三十二年三月三十一日」と読み替へるものとする。