

昭和二十七年五月二十二日(木曜日)午後二時十四分開会

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
高田 寛君
小泉 秀吉君

委員

植竹 春彦君
仁田 竹一君
高木 正夫君
齋 武雄君
前之國喜一郎君
石村 幸作君

委員外議員 政府委員

運輸大臣 間島 大治郎君
房総部長 細田 吉藏君
運輸省自動車局長 中村 豊君
事務局長 岡本 忠雄君
常任委員専門員 古谷 善亮君
常任委員専門員 佐藤 照雄君

説明員 日本国有鉄 道調査役

本日の会議に付した事件

○旅行あつ旋業法案(石村幸作君外六名発議)

○道路交通事業抵当法案(植竹春彦君外十三名発議)

○連合委員会開会の件

○一般運輸事情に関する調査の件

(国有鉄道の現況に関する件)

○理事(小泉秀吉君) 只今より運輸委員會を開会いたします。

委員長がまだ来られませんが私委員長長の代りをいたします。

先ず旅行あつ旋業法案を議題といたします。発議者石村幸作君より提案理由の御説明をお願いします。

○委員外議員(石村幸作君) 只今から旅行あつ旋業法案の提案理由について御説明申し上げます。

終戦以来すでに六年半を経過し、今や国民経済も漸次復興しつつあり、これに伴い外客来訪数が増加するのは勿論、邦人の国内旅行も日に多きを加えております。

このため旅行あつ旋業者の数も急激に増加し、その中には悪質業者も少なく、各地に旅行費用の詐取、客の携帯する主食、宿泊交通費等の一部の積等々の被害を生じ、又外客に対するあつ旋の強要、あつ旋料の不当なる要求等の好ましからぬ事件を惹起している状態でありました。

これをこのまま放任しておきますと、国内旅行の健全化を少なからず阻害するのみでなく、他方外人向の悪質旅行あつ旋業者の出現は、我が国観光事業の将来に暗影を投じ、又国際親善、友好関係にも悪影響を与えるものと憂えざるを得ないのであります。

現に最近の調査によりますと、一般の旅行大衆はもとより、学校、交通機関、宿泊業者、それに旅行あつ旋業者さえも何らかの取締法規の制定を要望している現状であります。

これ今回本法案の国会通過を図り、

悪質業者の取締りと業者の指導監督による旅行あつ旋業の健全なる育成を期せんとする理由であります。

次に、本法案の内容について申し上げます。第一は、旅行あつ旋業者の登録であります。即ち旅行あつ旋業者を営むためには、運輸大臣に申請し、登録を受けしめることとしたのであります。

但し鉄道、軌道等の運輸事業、バス事業、定期航路事業等、いわゆる運輸交通事業を営んでいる者が日本人のみを対象として旅行あつ旋業者を営む場合には、叙上の登録を免除することとなつております。

これはこれらの業者が運輸事業等の免許又は特許を受ける場合には、あらかじめその資力信用が篤と調査され、十分な資格を備えた者にのみこれが与えられることとなつております。

これらの業者が附带的に旅行あつ旋業者を営むことは運輸交通業の性質上当然と見做されるからであります。

なお、登録に当つては何等特別の條件をつけておりませんが、ただ外国人又は外国人と日本人の双方を対象として旅行あつ旋業者を営もうとする者に対しては、その者又はその使用人その他に従業者が旅行あつ旋に関して相当の経験又は能力を持つてゐることを条件としてゐるのであります。

この程度条件を課することは止むを得ないものと存するのであります。

第二は営業保証金の供託であります。即ち、本法の登録を受けた者に対し、営業開始の条件としてあらかじめ営業保証金を供託せしめることとした

しております。

これはすでにフランスの旅行あつ旋業法において採用しているところであり、又我が国の証券業者や信託会社も同様の供託義務が課せられております。

旅行あつ旋業者にかかる営業保証金の供託をなさしめんとする理由は、これにより当該業者の資力信用状態を見ることができ、あつ旋を受ける者に対し不測の損害を与えた場合の補償に充てるためであります。

外国人の旅行あつ旋業者は邦人の旅行あつ旋業者より多額の保証金を供託せしめることとなつております。

第三は旅行あつ旋料の届出であります。これは、旅行あつ旋上の弊害が多きは業者が収受する料金を基にしていることに鑑み、かかる弊害の発生を未然に防止するため、業者が収受するあつ旋料をあらかじめ届け出せしめ、この届け出た限度を超えて料金を収受することを禁ずると共に、届け出た料金が又はその率を著しく高きと過るときはその変更を命じ得ることとしたのであります。

尤も右の場合届出を要するのは個々のあつ旋料ではなくて、その収受する最高料金は最高料率であります。又、特殊な旅行あつ旋をする場合は、あらかじめ届出を要すれば、前述の限度を超えた料金を収受することも勿論できるわけでありました。

第四は登録の取消であります。旅行あつ旋業者が登録条件に適合しなくなつたときは勿論、業務上不正な行為をしたとき、所定の期間内に営業保証金を供託し、その届出をしないで営業を開始したとき等は登録の取消、営業の停止等の処分をすることができま

す。

但しかかる処分をしようとするときは、あらかじめ期日及び場所を通知して公開による聴聞を行い、処分の適正を期することになつております。

第五は権限の一部の委任であります。本法の主務大臣は「運輸大臣」であります。その権限の一部は行政庁に委任し得ることとなつております。

而して、日本人を対象とする旅行あつ旋業者の登録並びにその取消及び営業の停止等を初めとするその監督取締については、おおむねこれを都道府県知事に委任する所存であります。

又、運輸事業業者等が本法の登録を要しない者の旅行あつ旋業に関する監督取締については海陸運輸局長に委任したいと存じます。

第六に訴願であります。処分の公正を期するため、行政庁のした処分に不服のある者には訴願の道が開かれております。

最後に本法の適用の除外であります。この法律は国の行う事業には適用しないこととなつております。ここに「国」とは「日本国有鉄道」を指しておるわけであり、かかる規定を設けたのは、国有鉄道は営利を目的とする旅行あつ旋業者を営むものとは認められず、本法の適用を除外しても何ら差支えないと思料されたからであります。

以上本法案の提案理由並びに法案の内容につきまして御説明申し上げます。

が、何とぞ慎重御審議の上速かに御可決あらんことを御願ひ申し上げます。

○理事（小泉秀吉君） 本法案の質疑その他は次回に譲つて如何ですか、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○理事(小泉秀吉君) では御異議がなければ次回に譲ります。

○理事(小泉秀吉君) 次に道路交通事業抵当法案を議題といたします。御質疑のかたは……。

○前之園喜一郎君 これは当局に運営上のことを聞きたいのですけれども、もう少し研究して、次回にまとめて質問いたします。

○理事(小泉秀吉君) それでは専門員のほうで、本法案に対して調査をしておる事項があるはずですから、そのほうの御説明を一遍聞きましょうか、如何ですか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」
○理事（小泉秀吉君） それじや古谷君。

○専門員(古谷善亮君) この法律案は、政府の原案を基礎といたされまして、提案議員が関係法制局と共に立案されました節、実は当専門室も関係専門室と共に列席いたしまして、最初の調査の結果をもつて資料も提供いたしましたして、只今配付になっております原案は、提案議員において検討の上いろいろ意見をいれましてでき上つたものでございまして、専門室といたしましては一応まあ整備された案として疑問の点は少いのでございますが、若干の点につきまして、この法案の調べました結果を御説明申上げたいと思つ

のであります。

この財団抵当制度と申しますものは、この法案が別に初めてなわけではございませんので、すでに古くから我が国にあるのでございまして、それは明治三十八年にすでに抵当権の目的とするところの財団制度が布かれておるのでございます。それは鐵道抵当法と

工場抵当法と鉱業抵当法なのでございます。この三つの財団抵当法は同じ年に同じ議會を通りましてできました法律でございます、その後でできました

財團抵当の制度はこれらのものを母法
としたしましてそれ／＼組み立てられ
ておるわけでございます。そこで只今
三つの古い法律の名を申し上げました

が、大体これを分けますというと、二つの法律体系となるのでございまして、一つは鉄道抵当法の法系に属するものと、一つは工場抵当法の法系に属するものでございます。従いましてこ

は、抵当権の目的とします事業が交通関係のために、爾来交通関係に關しま

する抵当制度は鐵道抵当法を母法としたものになつておつたのでございます。それでこの素案ができましたときに、私ども専門室といたしましては、先ずその点に着眼いたしまして調査をいたしたのであります。が、この法案は工場抵当法を母法といたしておるのでございまして、この点が従来の抵当、交通に關しまする抵当制度と若干趣を異にしておるのであります。

そこで仔細にこれにつきまして調査を加えました結果、まあ鐵道抵当法というものを更に掘下げてみなければならぬ必要を生じたのでございます。それにつきましての詳しい御説明は又

機会があれば申上げることにしたしま

すが、鐵道抵当法を廻り下げて調べてみますというところ、鐵道抵当法は、その法律ができます特別な事情がございましてでき上りましたものでありますからして、一般民法の抵当権の例外といたしますところの、こういう財團抵当法の母法といたしましては、工場

抵当法を母法といたしますることにつ
きまして別に支障がないと考えた次第
なんです。但し交通事業というものの
性質上、工場抵当法一本槍では参りか

ねる点もございまして、その点につきまして仔細に調査いたしましたところ、この法案はそれらにつきましてそれ／＼考慮を払つておるのでござい

ます。そこで然らば如何なる考慮を払つておるかという点につきまして御審議の御参考に申し上げますが、この法律におきましては、交通事業の性質上、一応全部所屬主義をとっております。

そうしてあとから附加いたしましたものにつきましても当然所属するという主義をとつておるのでございます。こ

の全部所属主義並びに当然所属主義と申しますことは、これは鐵道抵当法がたとつております主義でございまして、工場抵当法とその点性質の違つたものでありまするが、工場抵当法を母法といたしましておるにかかわりませう、事業の特質上先ほど申しました全部所属主義と当然所属主義をとつておりまする点につきましては妥当と私どもは判断をいたしておる次第であります。但し全部所属主義と申しまして、この鐵道抵当法の場合におきましては非常に強い排他的な全部所属主義であるのでありまするが、これは先ほどももつとに觸れましたように、鐵道抵当法

という制度ができますときの国内事

情、その他金融事情又は手続、この面におきまして特異な法律形態を持つ必要がありましたがその結果でございます、今日の客観事情におきましては、殊にこの自動車並びに通運の部分におきましてはかかる必要を認めませんので、全部所屬主義と申しまして

も、この他人の権利の目的となつてお
りますものはこれは包含しないとい
う仕組になつておりますものにつ
きまして、私は妥当なものと判断いた

した次第であります。

それから工場抵当法と違います。点は、強制執行というような場合におきまして、この事業に属しまするところ

ろの免許權といふものが競落代金の全部の支払ひがありましたときには当然移りまして、その間事業が中絶することとを避けまして、以て交通を阻害するということを防止するといふことに得

立たせております点も、交通事業の性質上最も妥当なものと存するのであります。只今申しました全部所属主義

或いは当然所屬主義及び競落の場合の免許權の移轉、こういつたようなものが工場抵当の法系と鐵道抵当の法系と違ふところでありますが、それらをこの法律におきましては工場抵当の特別といたしまして、そのほかの点につきましては手続の面におきまして全部これを工場抵当法を延用いたしておきますという点は、手続その他の点におきまして最も當を得たものとかよるに考えられる次第でございます。

細かい各條に亘ります点につきましてはこの機会に申し添えますこととは、却つて御審議の場合に煩雜ならしめて、御理解を妨げることになりはし

ないかと懸念いたされますので、細か

い点につきましては私どもの調べましたことを申上げる必要があると考えました節には、委員会に発言を求めまして申上げることにいたしましたして、総論といたしましたの調査の結果は以上申しましたような点でございます。

なお若干この法律を適用いたします

るに當りまして、政府は如何なる方針でこの法律を運用なさるか、又この法律に掲げておることを政府はどうか解釈されておるかという点につきま

しては、政府の意見を質しておく必要
があると思われませんが、これらの事項
につきましては、追つて書き物等にいた
しましてお手許に差上げることにいた

した」と考えております。
○理事(小泉秀吉君) それでは今日は特に御質問がなければこの程度にして
おいてよろしくございますか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」

○理事(小泉亮吉君) それから法務委員会のほうから連合委員会を開いて審査をするというような御希望が出てお

りますか、それは受け入れていいのですか、ございましょうか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○前之園喜一郎君 結構だと思いますが、ただ時期はもう少しここで押り下げて研究したあとがよからうと思ひます。

○理事(小泉秀吉君) そうすると法務委員との連合審査は、その前にこちらで適當に審議した上で日にちを予定するということではございましょうか。

○前之園喜一郎君 そういうふうには願ひたいと思ひます。

○理事(小泉秀吉君) よろしくござい

であります。併しこういうものがと

を現わしましたトシ料でございます

でレールが重くてもあるといふ所である。

見イナリ下三

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

長、道でございます。條は道の間違いでございませう。軌道延長が三万三千キロございまして、トン数にいたしまして二百三十万トンくらいございませう。それで年間に経常的に取換えて行かなければならないのは約八百六十キロメートルくらいでございます。年々古くなつて参りますから、それを交換して行かなければならぬ。例えば三十年もつとか或いは二十年もつ、そういう計算から毎年どのくらい取換えて行かなければならぬかという、八百六十キロメートル取換えて行かなければならぬ。これは大体六、七万トンに相当する数量でございます。それからもう一つは戦時中それから終戦後に入れた不足がございませう。そこに大きな穴が明いてございませう。それを復元するのに要する量がここに書いてあります。六千四百三十キロメートルございませう。この大穴を何年間に埋めるかというのが問題でございますが、これを大体五年くらいに埋めたいというふうな考えでございませう。今年は大体十萬トンレールを入れる見込が立つておりますから、この調子で行けば割合に早いとは申しませんが、まあ我々としても何とかやつて行けるのじやないか。併し実際から申しますともう少しほしい状態でございます。

それから次は枕木でございますが、枕木は現在敷設線数が四千六百萬本ございまして、復元を要するものが九百四十萬本、こういうふうになつております。それから年間に経常的に取換えなければならぬものが四百三十八萬本でございます。枕木はこういうふうな写真にございませう、非常に腐つて参りまして、大釘が直ぐ抜けてし

まうとか、或いは折れて来る、それから割れて来てどうにも仕様がなないというふうになりまして、取換えなければならぬことになつて参ります。それで今年には約五百萬本入れて参ります。五百萬本ではこの経常取換に、復元のほうが少し入るという状態でございます。これでももう少し殖やさなければならぬという状態でございます。それからその次の頁でございます。トンネルの写真が出て参ります。左のほうでございますが、これはやはり砂利の入れ方が足りない、そうして下の路盤が悪くて排水が悪いために下の路盤の所から水と泥、泥土が吹き出して来る、そうしてこのために線路が狂つて来るという状態を現したところでございます。こういう所は砂利を取換えるとか、或いはコンクリートを注入いたしましてそうしていい線路にするようにして参ります。

それから右のほうは鉄道のトンネルでございますが、トンネルというものは左右同じような圧力を受けたとばかりに非常に丈夫なものでございませうが、どつちか偏圧がかかると非常に弱い。この上の写真は偏圧によりましてクラックが来ておる状態を示したものでございませう。なお隧道の中の煉瓦とかコンクリートブロックの溝が切れてまして、古くなりまして、そこから水が漏る、この水も左の写真のように寒い所でございまして、つらになつて、更にこれが下に落ちて凍結いたしますと、線路の上に大きな石が乗つたような形になりまして、これに機関車が乗り上つて脱線する、こういう事故を起します。こういうものににつきましては列車の合間を見まして漏水箇所を修

理して参ります。隧道の延長は八百六十キロメートルございませう、現在改修を要する延長が十五キロメートルございませう。なお四十年以上経過しました煉瓦巻の隧道が、これは危いものでございませう、二百キロございませう。それからその次は橋梁でございます。まあ橋梁もちよつと事故を起しましたら大変なことになるものでございませう、橋梁につきましてもこの左の写真は、この写真でございますが、これは橋梁のこういうふうなこの所の一番上の所、この橋梁とちよつと構造は違ひますが、ここに亀裂が来た写真でございます。これは木曾川の鉄橋です。東海道線のあの例でございます。これは橋梁すべてでございませうが、力学的に申しまして、繰返圧力と申しますが、圧力がかかつたり、又引張つたり、こういう操作を百萬遍繰返しますと、非常に強度が落ちてしまふ。それでもう鉄道ができてから相當の年数にございませう、或る橋梁ではもう百萬遍の繰返圧力を受けたようなことになつて来て参ります。そういうような結果から、普通の所ではもつとところでも、強度が非常に低下しておるといふ所がございませう。それからその下の写真は橋桁の錆びておる状態でございます。左の一番下は橋桁の下から上を覗いたところ、枕木が上に乗つてゐる写真でございます。枕木が上に乗つてゐる状態を現したものであります。その右のほうは鉄の鉄の頭も腐つて殆んど丸みを取れてしまつたという状態を現わしております。それから右のほうの写真は橋脚にひびが来ておる、これも古くな

りまして弱つて参りまして、こういうふうなひびが来ておるといふ状態を現わしております。それからその次のこの写真でございますが、こういうふうな古くなりましては桁は適當に、いろいろの方法がございませうが、こういうふうな汽車を動かしながら橋桁を替えて参ります。それで橋梁の延長は六百四十キロメートルございませう、取替復元をしなければならぬのは、八十五キロメートルもございませう。それから中の左の写真、これはこういう山の切取りの所でございませう、風雨のたびごと土砂が線路に落ちて来る。これに對しましてはしよつちゆう警戒をや、或いは電線を張りまして、石でも落ちて来まして電線が切れば危険信号が出る、こういうふうな設備もしてゐる所もございませう。そういうようなことをいたしましてできるだけの防止をして参ります。それからその右或いはその下はいずれも地這りの箇所でございます、こういう所も金が十分あればどん／＼直すのでございませうが、金の細らないときはやはりこういうふうな応急的の防禦工事を施しております。

それからその次は建物はどうかという点でございますが、この上の写真は、これは東京の蒲田駅の写真でございます。まだこういうふうな戦災による応急バラック造りの駅がたゞさん残つております。今年予算で大部分やりますので、まだ二十数駅残る計算になつております。このほかにもどうにもこうにも小さくなつてしまふやうなところにもたくさんございませう。それからその右のほうは白蟻に食われました建物でございます、これは南九州のほう

にこういうのが多うございませう。それからあと下のほうの跨線橋が古くなりましてやはり危険になつておる状態でございます。跨線橋は特に人が大勢乗りますから、これだけは何とかして取換えて行かなければならぬと思ひまして、極力これの取換へは進めて参ります。

それから次は車輛關係、機關車の關係でございます。この一番下に数字が出て参りますが、五十年から六十年という年寄りの機關車がまだ五十七輛も残つて参ります。或いは四十一年以上五十年というものが百九十輛も残つておる。でこういうふうな状態にして、この機關車につきましては、この真中の図のように、或いはタイヤの取替を六回やつてゐるとか、或いはこの輪軸の取替を三回やつてゐるとか、各部分は何回取替をして参りますか、こういうふうな形になつて参ります。そういうふうにしてまで使つて参りますが、それから戦時中ではできなかったものが、戦時設計で非常に悪いものがございませう。特にD五一の形式のボイラーは鋸接箇所が悪い。この右は水圧試験によりまして破裂した釜であります。こういう危険、これが若し蒸氣によつて破裂しますとえらいことになつて参ります。ですから、こういうふうな水圧試験によつてテストをして参ります。又その下の線の写真でテストをするやうにやつて参ります。このX線でテストをしたのがこの写真でございます。よいのです。こういう黒く出ますが、悪い所はついた所が白く十分ついていない結果を示します。それから右のほうにありますが、これはこの車輛でございませうが、車輛が折れまして脱線すること

でございまして、これは南九州のほう

にこういうのが多うございませう。それからあと下のほうの跨線橋が古くなりましてやはり危険になつておる状態でございます。跨線橋は特に人が大勢乗りますから、これだけは何とかして取換えて行かなければならぬと思ひまして、極力これの取換へは進めて参ります。

いは線路を殖やしまして解決する途はあるのでございまして、これらのほうも何とかして解決して行かなければならぬ。或いはこの車輛につきましても最近電化と並びましてデイズル・カーを動かしてという要望も非常に強いのでございまして、こういうものも或る程度やはりやつて行かなければならぬという状態にございまして、これらに要する金は、いづれも莫大でございまして、今の国鉄の予算におきましてはこれらがいずれも思うように行かないというのが私たちの憤みでございまして、これは国会の先生がたの御認識によりまして何とかやつて行きたいというふうな私たちは考えております。

以上大変難解な話を申し上げまして恐縮でございしますが、よろしく御援助のほどをお願いいたします。

○委員長(山縣勝見君) 只今の御説明に対して御質疑がございしたら御質問願います。

○岡田信次君 只今佐藤君からいろいろ詳しい国鉄の悩みについてのすべての現状についてお話があつたのですが、一応結論としては何ですか、国会においてやつて頂きたいということと、思うのですが、いやしくも国鉄であるからには国鉄としてはその財源を如何にして求めるかとかいう考えがあつて然るべきだと思ひますが、その点。

○説明員(佐藤照雄君) 先ず国鉄といふと、中の経営合理化その他によりまして、経営合理化はいろいろ考へております。そうしましてこの輸送力の増強或いは車を生み出すとかそういう手は打つております。併しこれでも幾らも余裕はございせん。それからあらあとはまあ収入を殖やす程度でございまして、自己資金によつてやるという点でございしますが、それも今の輸送力ではどうにもこうにももうそう殖えな。多少は殖えたいと思ひますが、そう殖えな。まあ運賃を増せばこれは又幾らか方法があるかと思ひますが、これは国鉄ではどうにもできない問題だ。ですからもう殆んど国鉄としては形式的には私打つ手は殆んどないのじやないか、ありましてそれはもう極く弱いものである。こういうふうな思ひでございまして。

○岡田信次君 国鉄として打つ手じやなくて、国鉄としてはこういう手を国会に打つてもいいというところを伺つておるのです。

○説明員(佐藤照雄君) これにつきましては、この一番後にも書いておきましたように、何とかして政府からの借入金をもう少し頂くとか、或いはこの鉄道債券の発行を認めて頂く、こういう点を是非ともやつて頂きたいと思ひておるわけでありまして。

○前之園喜一郎君 何か今当局の説明を聞いてみると、もう汽車は危なくて乗れんような気がする。多少誇張されて言われた点もあると思ひますが、これを例へばどがどういふうに悪いのか、例へばあなたがたが一番力を入れて補修をされるのは東海道線だと思ひますが、一番線路で、或いはその他の運輸上支障のあるところはどが一番、例へば東北線或いは四国線、九州線というふうな分けてももう少し具体的に御説明願ひたいと思ひます。皆これを知つたら恐らく汽車に乗りませんよ。危くて。

○説明員(佐藤照雄君) それでこれはどの線が悪いとか、これは線によつて

多少いい悪いはございまして。併し大体におきまして全体的にこの現象があるわけにございまして。

○前之園喜一郎君 それは何ですか、そういうことも、あなたはどうか、たか知らないが、初めて本日お見えになつたかただと思ひますが、国鉄の幹部は知つてゐるんですか。

○説明員(佐藤照雄君) それは無論知つております。

○前之園喜一郎君 それならば何とか手を打たないのですか。私は初めてこういうものを見たんです。私三年もいるが、こういうものを見たのは初めてで、聞いたことがない。非常に私は怠慢で手ぬるいと思ひます。

○説明員(佐藤照雄君) いや先ほど申し上げましたようにですね。終戦後でございまして、重要資材が入らない。鉄材或いはセメントのごとき、それから資材が入るようになりまして、これは二十三年以降だと思ひますが、この時になりましたと、どうしても国鉄から要望しましたところの予算というものはもつと大きなものを出してゐるのでございまして。だけれどもどうしてもそれが頂けないわけにございまして。その中では使ひ方は重点的に最も危いところからまあやつてゐるわけなんです。ございまして。それで先ほど申しましたように、それは線によりまして或いは大型の機関車が入つたためにレールが折損が多くなつたというふうな所もございまして。ですからそういうところは、例へば先ほど申しましたように岡山の伯備線が悪い、又そういうところには重点的にやるといふふうにしてゐるのでございまして。金の繰額がきまつてゐる

ものでございまして、その中において順序というものを考へて重点的には仕事をやつて行く、それから車輛というものは、もう例へば貨車のようなものは全国ぐる／＼廻つてゐるものでございまして、これを一々危いのをつかまえては直してゐるわけでは。だけれどもなか／＼今の金ではそれがなか／＼ついて行けないという事です。それで私もこういうふうな申ししますと、極めて危いのだというふうな感じを与へる虞れが非常にございまして。それに対して私どもは私申し上げたのでございまして、今何とかしてこうやつて我々はできるだけ全力を挙げてこの事故を起さないように一生懸命やつてゐるわけなんです。併しこういうふうな予算不足が長く続きますと、一兆何千億という膨大な資産でございまして、この取替をしなければならぬものは、潜つて行くわけにございまして。潜つて行きましたと、本當にどうにも手がまひましたときに、どうにもこうにもしやうがないというところを、今私たちが声を大きくして今言つてゐるわけなんです。それからもう一つは、こういうものは何と今金が足りないときでございまして、それはまあできるだけ繕ひはぎの手を打ちまして、そうしてもたすようには我々してゐるのでございまして。併し一面考えますと、そういう手というものは非常に経費がかかりまして、むしろ新しいものと替へたほうがいいということが言えるのでございまして。それで私たちが声を大きくいたしまして、こういうふうな相対的にまあ見まして、この古いものが殖えて行くことに對しまして早く手を打つて行かなければならぬ、こう申し上げておる

わけです。

○前之園喜一郎君 それはよくわかりませんが、あなたはよくわかつておるのです、あなたの言われるこの膨大な費用が要るわけですね。これは一体結局は行詰るわけですかね。現在でもすでにあなたの説明だと非常に危険なんだ、トンネルも壊れかけてゐるし、橋も駄目だし、レールも駄目だし、枕木も腐つてゐる。これをそのままにしておられるというところが、これは何をしておいてもやらなければならぬことですね、あなたの言われることはどの程度誇張されておるか知らないが、そのまま受入れると大変なことになる。そういうことを私どもは国鉄の總裁から一遍も聞いていない。具体的な話を聞いたことがないので、声を大にしておられると言われるが、私は一つも大じやないと思ひます。委員会でもさへ知らない、具体的に。ですからこれはやはり十分に、私は国鉄内部において先ず確固たる方針を立てられなければいかんと思ひます。そうしてどうしてやらなければならぬものは、これはやらなければならぬのですから。これからの交通機関というものが、あなたの言われるように非常に不十分な、危険のものであつたら、これは大変です。そういうことをもう少し国鉄内部において私はして頂きたい。そうして確固たる方針を立てて、これでなければやれないという線を描き出して、そうして運輸委員会においても強い発言をしてもらいたいと思ひます。

○説明員(佐藤照雄君) 「国鉄の悩みの今度のグラフ版でございまして。これはこの前たしか御説明を申し上げたのじやないかと思ひますが、国鉄は復

興したでしょうか」というプリント、これをたしか御説明しておきませんかと思うのですが、ございませんです。

○前之園喜一郎君 いつですか、とにかく私としては、その声を大にしておるといふことは聞いていないのです。

○説明員(佐藤照雄君) たしか二月か三月前でございます。それでもまだ同じようなことを言っているわけなんですから、国鉄として少しP・Rの仕方が足りないかも知れませんがね。

○前之園喜一郎君 声が大であるという事はやはり国民は知らない、国民が知っているような一つ大きな声でやってもいいのでございまして、運輸委員も知らない、我々も運輸委員の端くれですけども知らない。それでも非常に危険だと言われる。それだけあなたが言われるようなことを初めて聞いてびっくりしたのです。一つ根本的な方針を立ててもらいたい。

○説明員(佐藤照雄君) 現在こういうふうな状態でございまして、国鉄の中では何年計画で大体これをやつて行くという事で今やつて行っているのでございます。例えば先ほどの大きな穴は五年間くらいで埋めようとか何とかいうこともやつて、そして今国鉄の予算を組んでいるのでございます。今度二十七年年度の予算も実はそれはそういうふうにして出しているのでございますがね。

○前之園喜一郎君 だから抽象的なくて、どこの線がどういふふうが悪いから多少は修理して行くのだ、多少は復元して行くのだ、取替えて行くのだというふうなことを、もつと具体的な

ものを一つ納得の行くようなものを一つ示してもらいたいのです。如何にもこういうものを見ると、全部こういうことになつていふように思えるのですが、そればかりではないと思えるのです。

○説明員(佐藤照雄君) これは随分大きな調査でございましてね。昨年も施設整備運動という運動を起しまして、全国の構造物を皆根こそぎ洗つて調べたのでございまして。こういうふうにして調査はできているのでございまして。ですから具体的に示せと申されればちやんと調査資料がございまして、だけれどもこれは非常に大きなものでございましてね。

○前之園喜一郎君 いや、わかるように、極く我々が見てわかるように、非常に簡明にやつてもらいたいのです。

○政府委員(細田吉藏君) 只今の前之園先生のお話でございまして、佐藤調査役からいへば、御説明申し上げたのですが、私のほうの村上天臣も、この点につきましても非常に重大な、むしろ最大の関心を持つておるところでございまして、機会あるごとにいろいろお話がいたしてあると思うのでございまして、先生のおつしやいますように、成るほど声がかた余り大きくな

い、もつと大きくする必要があろうかと考えておる次第でございまして。ただ運輸省並びに国有鉄道といたしましては、これはこの頃のはやりの言葉で言いますと、P・Rの仕方が非常にむずかしい問題でございまして、今にも汽車がひっくり返る、今にもトンネルが崩れるぞという言い方でございまして、これは一般社会に不安を与えるというふうな形にもなりますし、只今佐

藤調査役から御説明申し上げましたように、もうぎり／＼危いところを、応急の、危いところにおいてはおせん／＼手を打つておるわけではございまして、併し只今申し上げましたように、これが長いことこの状況で続きますと、取返しつかない状況が一挙に来る、こういう意味なのでございまして。なお今後は御注意のございまして、なほ今後につきましては、運輸省といたしましては、できるだけ今後声も大きくいたして行きたいと思ひますし、又予算の獲得等につきましても十分努力いたしたいと考えております。

○前之園喜一郎君 現在金は金があれば資料はどうなのですか。

○政府委員(細田吉藏君) 只今は金の問題だけでございまして、資料は十分入手できるものであります。

○前之園喜一郎君 それは一つ研究して早急に危険でない程度にやつてもらいたいのですね。

○岡田信次君 このパンフレットを拜見しますと、全く国鉄の一番悪いところばかり挙げていて、橋梁が悪い、レールが悪い、少しいいと思うのはよく整備された線路の一例、或いは生れ変わる木造客車とか六三型の改造、この三点だけなのですね。いいのは……。実際危殆に瀕しているようなものをいろいろなものも挙げるのも結構ですけども、一方やはりこういういい奴もあるの、こういうふうなすればこういう効果があるのだというものを、何か少し入れたらうがよいと思ひますがね。

○説明員(佐藤照雄君) これは御説の通りでございまして、これは編集上、編集技術の問題でございまして、そ

ういふ点は多分に考えられますので、できるだけ今後又私どもP・Rをやつて行かなければならぬと思ひますので、一つそういうふうに行きたいと思ひます。

○高木正夫君 非常にこの保安状態がよくわかつたわけでありまして、先ほどからいへば、お話を承らつておると、国会も協力は無難しなければならぬと思ひますが、我々の特に感じて

いるのは、五カ年計画とか或いは十カ年計画でもいいのですが、もつとはつきりした、今前之園先生の言われたような計画を十分に樹立されて、それを参衆両院の人によく見てもらうとか、そういう宣伝をやつて、それで予算を取

るという事によつてやつて行つたらいいのじやないかと思ひます。その都度都年度々々に話を持つて行くとなかなか面倒だと思ひます。それよりも一括した、確固たる大本をきめて、それであらかじめ十分にそれを皆さんに認識してもらつておいて、そして年

年予算を組むときに我々も又側面から協力して行くという段取りを持つて行つたらどうか、これは質問じやなしに意見になつて相済みませんが。

○政府委員(細田吉藏君) 高木先生の御注意全く御尤もでございまして、実は村上天臣からもこの問題に關しまして早急に五カ年計画がよろしいか或いは何年計画がよろしいかは別といたしまして、基本的な計画、車輛をどうする、或いは線路をどうする、或いは橋梁をどうするといふような点についてやや長期的な計画をできるだけ速かに樹立せよ、これはその前提になる、まあ一つのP・Rなのでござい

ますが、これに對します対策につきまして

は、そういう具体的な計画、どこの線をどうする或いはどこの橋梁をどうするといふところまで、又これに要する経費はどのくらいかかるかといふところまで立てるといふことで、只今国有鉄道のほうでもこれは佐藤調査役がその専門に、これだけではございせんけれども、これに當つておられますが、運輸省といたしまして、国鉄のそういう計画を立てて頂くようにお願いをいたしております。具体的な点は佐藤さんから又お話があると思ひ

ます。

○前之園喜一郎君 これは一番大きい問題だと思ひますが、一遍計画が立つたらこの問題で一つじつくりそれを説明を願ひ、別に話合ふ機会を作つて頂きたいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) その点は委員長長からも一つお願いいたしておきます。

○説明員(佐藤照雄君) 先ほど高木先生からお話のございました長期的の見通しでございまして、これにつきまして国鉄でも今長期計画を作りつつございまして、例えば輸送計画でござい

ますが、この前提ですが、輸送計画を作つております。又取替え、復元の計画でございまして、それからもう一つ拡充の計画でございまして。輸送、復元、拡充計画、この三部門で作つてござい

ます。これは又できましたら機会を得まして御説明申し上げよう。そう思つております。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑ございせんか。じや本件は一応この程度で、ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記をつけ

第十三條 旅行あつ旋業を営む者

ない。

繼した事實を証明する書面を添附

をした日から四十日以内」とある。

合において、営業保証金の額が

九條第一項に規定する額をこえることとなつたときにおけるその超過額についても、また同様とする。

2 前項の營業保証金の取りもどしは、當該營業保証金につき第十七條第一項の權利を有する者に対し六箇月を下らない一定期間内に申し出るべき旨を公告し、その期間内にその申出がなかつた場合でなければ、これをすることができない。但し、營業保証金を取りもどすことができる事由が発生した時から十年を経過したときは、この限りでない。

3 前項の公告その他營業保証金の取りもどしに關し必要な事項は、省令で定める。

(登録手数料)

第二十二條 第四條の規定による登録の申請をする者は、千円以下の範圍内において、政令で定める額の手数料を納めなければならない。

(聴聞)

第二十三條 運輸大臣は、第七條第四項(第十條第二項又は第十八條第二項において準用する場合を含む)、第十二條第二項又は第十九條第一項の処分をしようとするときは、當該処分に係る者に対し、あらかじめ期日及び場所を通知して、公開による聴聞をしなければならない。當該処分に係る者又はその代理人は、聴聞の場所において意見を述べ、及び証拠を提出することができる。

(職権の委任)

第二十四條 この法律に規定する運

輸大臣の職権の一部は、政令で定める行政庁に行わせることができる。

(訴願)

第二十五條 この法律の規定により行政庁のした処分に不服のある者は、訴願をすることが出来る。

(報告)

第二十六條 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、旅行あつ旋業を営む者又はこれらの者の組織する団体に、運輸省令で定める手続に従い、その業務に關し、報告をさせることができる。

(適用の除外)

第二十七條 この法律の規定は、国の行う事業には、適用しない。

(罰則)

第二十八條 左の各号の一に該當する者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第三條第一項の規定に違反して一般旅行あつ旋業を営んだ者

二 第七條第三項(第十條第二項において準用する場合を含む)の規定に違反してその事業を開始した一般旅行あつ旋業者

三 第八條第一項の規定による変更の登録を受けないで新たに設置した營業所若しくは代理店においてその事業を開始した一般旅行あつ旋業者

四 第十四條の規定に違反してその名義を他人に利用させ、又は旅行あつ旋業を他人に經營させた一般旅行あつ旋業者

第二十九條 左の各号の一に該當する者は、五万円以下の罰金に処す

る。

一 第三條第一項の規定に違反して邦人旅行あつ旋業を営んだ者

二 第七條第三項(第十條第二項において準用する場合を含む)の規定に違反してその事業を開始した邦人旅行あつ旋業者

三 第八條第一項の規定による変更の登録を受けないで新たに設置した營業所若しくは代理店においてその事業を開始した邦人旅行あつ旋業者

四 第十二條第一項の規定による料金の届出をしないで料金を收受し、又は届け出た料金をこえて料金を收受した者

五 第十二條第二項の規定による命令に違反した者

六 第十四條の規定に違反してその名義を他人に利用させ、又は旅行あつ旋業を他人に經營させた邦人旅行あつ旋業者

七 第十九條第一項の規定による業務の停止の命令に違反した者

第三十條 第八條第一項の規定に違反して変更の登録を申請しなかつた者は、一万円以下の罰金に処する。

第三十一條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業員がその法人又は人の業務に關し第二十八條から前條までの違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に対しても、各本條の刑を科する。但し、法人又は人の代理人、使用人その他の従業員が當該違反行為を防止するため當該業務に對し相當の注意及び監督が尽されたことの

証明があつたときは、その法人又は人については、この限りでない。

第三十二條 左の各号の一に該當する者(法人である場合はその代表者)は、一万円以下の過料に処する。

一 第十五條第一項から第三項までの規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第二十六條の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

附 則

(施行期日)

1 この法律の施行期日は、公布の日から起算して九十日をこえない期間内において、政令で定める。

(経過規定)

2 この法律の施行の際、現に旅行あつ旋業を営んでいる者は、この法律の施行の日から九十日間、第三條又は第十二條第一項の規定にかかわらず、登録を受けず、又は料金の届出をしないでも旅行あつ旋業を営むことができる。

3 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。

第四條第一項第十四号の十三の次に次の一号を加える。

十四の十四 旅行あつ旋業を登録すること。

第二十二條第一項第二十三号の次に次の一号を加える。

二十三の二 旅行あつ旋業の登録に關すること。