



が、何とぞ慎重御審議の上速かに御可  
決づ。二三之御頃、日平ミ。

○理事（小島秀吉君） 本法案の質疑その他の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) 次に道路交通事故抵当法案を議題といたします。御質

○前之國事一郎君 疑のかたは……。

○理事(小栗秀吉君) それでは専門員のほうで、本法案に對して調査をしてあ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ようか、如伺ですか。

「晴耕雨讀」

○理事(小栗秀吉君) 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  
案に對しまする、素案に對しまする調

査の結果を持ち寄つて資料も提供いた

る原案は、提案議員において検討の上  
しまして、只今配付にかけております。

いろいろ意見を入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  
聴聞の意は少くのびてますが、若

易間の点は少ないのであつたが、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ひます。

この財団抵当制度と申しまするものには、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團制度が布かれておるのをご存じます。それは工場抵当法と工場抵当法と鉱業抵当法なのでござります。この三つの財團抵当法は同じ年に同じ議会を通りましてできました法律でございまして、その後できました法律でございまして、それからも組み立てられましたしましてそれへ組み立てられておるわけでござります。そこで只今三つの古い法律の名を申上げましたが、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ります。従いましてこの鉄道抵当法の法系に属しますものは、抵当権の目的とします事業が交通関係のために、爾來交通関係に関しまする抵当制度は鉄道抵当法を母法としたものになつておつたのでござります。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、先づ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。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、交通に関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、まあ鉄道抵当法といふものを更に掘下げてみなければならない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いたしましたが、鉄道抵当法を掘り下げて調べてみまするというと、鉄道抵当法は、その法律ができまする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。しかし、一般民法の抵当権の例外といたしまするところの、こういう財團抵当法の母法といたしましては、工場抵当法といたしま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別に支障がないと考えた次第なんです。従し交通事業といふものに、この法案はそれらにつきましてそれも考慮を払つておるのをご存じます。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上げまするが、この法律におきましては、交通事業の性質上、一応全部所属主義をとつております。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、当然所屬するといふ主義をとつておるのでござります。この全部所属主義と並びに当然所屬主義と申しますことは、これは鉄道抵当法が、とつておきまする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。申しますことは、これは鉄道抵当法を母法といたしましておるにかかりませぬ、事業の特質上先ほど申しました全部所属主義と当然所屬主義をとつておられる点につきましては妥当と私ども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、この鉄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。これが先ほどもおつと触れましたように、鉄道抵当法

という制度ができますするときの国内事情、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からその結果でございまして、今日の客觀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、全部所属主義と申しましても、この他人の権利的目的となつておられますものはこれは包含しないといふ仕組になつておりますものにつきましても、私は妥当なものと判断いたしま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も、この事業に属しますところの免許権というものが競落代金の全部の支払い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うことに役立たせておりまする点も、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属主義及び競落の場合の免許権の移転、こういつたようなものが工場抵当の法系と鉄道抵当の法系と違うところでありまするが、それらをこの法律におきましては工場抵当の特例といいたしまして、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りまするといふ点は、手續その他の点におきまして最も当を得たものとかようおきまして最も當を得たものとかよう考えられる次第でございます。

細かい各條に亘りまする点につきましてこの機会に申し添えますことは、却つて御審議の場合に煩雑ならしめて、御理解を妨げるになりはしまして、

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て、総論といたしまして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当りまして、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りますことを政府はどう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りますと思われますが、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ますと考えております。

○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りますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○理事(小泉秀吉君) 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が、それは受け入れていいの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掘り下げて研究したあとがよからうと思います。

○理事(小泉秀吉君) よろしくござりますか。

○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切に審議した上で日程を予定するところことでよろしくござりますか。

○前之園喜一郎君 そういうふうにお願いしたいと思います。

○理事(小泉秀吉君) よろしくござります。

卷之三

「異議なし」と呼ぶ者あり

○理事(小泉秀吉君) それではそういうことに決定いたします。ちょっとと速記をとめて……。

〔連記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記を始めます。國有鉄道の現況に関する調査申上を行なつたします。國有鉄道當局より本件に關して御説明を願います。佐藤説明員。

○説明員(佐藤照雄君) 私は國鉄の佐藤調査役であります。國鉄の現況について話せといふことでございました。実は先般私のほうでお手許にお配りいたしましたが、「國鉄の悩み」というパンフレットを作りました。これにつきまして主として御説明申上げたいと、こう存じております。

いろいろ、國鉄にも悩みがござりますのですが、現在一番私たちの困つておられますのは車輛とか施設とかいうものが非常に老朽の域に達しております。これが國鉄經營の上におきまして又國鉄の最も大きな使命である旅客とか貨物の安全な輸送という面におきましても、この点につきまして我々一番苦心をしておるところでございます。このパンフレットには現在非常に車輛とか施設の悪いところを載せております。併しここで時にお断わりしておかなければならぬことは、これで國鉄の仕事を續つておるのではございませんんでして、できるだけ努力いたしまして事故が起らぬないようにいたしているわけですから、國鉄の仕事はあります。併しこういうものがと

かく国鉄の全体の固定資産の全額が一兆七千億という膨大な資産でございまして、これが例え三十年とか五十年の寿命しかないといったしますと、年々莫大な償却をやつて行かなければなりません。その償却が足りませんとだんだんこれは溜りまして、いざ、どうにもしようがないというときになりますと、どうにもこうにも打つ手がなくななるというのが一つの問題でござります。

それともう一つは、こういう古いものを使つておりますと、そろばん上非常によくないということが考えられるのでございます。この点につきまして国会の先生方の又御理解を得まして、何とかこの苦境を打開して行きたいといふふうに考えておる次第でござります。

お手許にございますこのパンフレットの開けてすぐの所でございますが、今まで工事経費がどのくらい使われているかという額を現わしたのがこのグラフでございます。昭和八年、これは現在の物価に換算しておりますが、四百九億くらい金を使っておりまして、それがだん／＼殖えて参りまして、十九年には九百四十九億というような膨大な金額に達しております。それが二三十年までだん／＼減つて参りまして、それから又二十四年、二十五年、二十六年と上つております。今年は四百十六億くらいの金になつております。こ

ういうふうに金のほうは戦前に比べまして割合に低いところもござりますが、併しここに実線で示したものは輸送量を現わしました人件料でございまして、それから点線が同じく貨物輸送量を現わしましたトン料でございます。

こういうふうに輸送量というものは戦前の三倍くらいになつております。ところがこれに使つてゐる工事経費關係のほうは金が足りないのですから十分な償却ができて行かない。そのためには資材、車輛、施設が古くなつておるというものがこの表でもよくわかると存づるのでござります。それでこれらの金は、戦争中は戦時輸送のために或いは施設、車輛拡充に使われておりました。それから終戦後といふものは民生の安定とか或いは経済の復興、或いは進駐軍の輸送といふものに金がたくさん使われておつた。併し終戦後金はどう使われておりますが、この時は資材が非常に不足しておりました。金があつても資材がなくて思うような仕事ができなかつた。それが二十三年頃からだん／＼資材が入るようになつて参りましたが、今度は金のほうが足りなくなつて來た、こういう状態でございます。なおこの黒と白との関係は、白は自己資金でござりますし、黒は借入の資金を現わしております。それからその次の頁でございますが、左上は或る幹線駅の構内を現わしてある。これは仙台でございますが、これも結局金が入らずに、線路の砂利が古くなりまして、土砂が入つて参りまして線路の保守もうまく行かない、それに比べましても安全でござりますし、又枕木の持ちがいいとか、そういうようなことが考えられるわけですが、線路の構造いたしましてはその右下に書いてござりますように、路盤がございまして、道床なり枕木があつてレールが載つておるという形でござ

いますが、これらのものが皆寿命がござりますから、それより適當な時期に換えて行かなければいけないということをお考へられるわけでござります。右のほうがレールの關係を現わしておりますが、右のほうにレールの断面が出ております。隧道内における表損軌條、これは隧道の中におきまして煤煙とか或いは電蝕、この煤煙が水気を今までして酸ができる、そのためレールが錆びてだん／＼細つて参ります。そういうのを表損軌條と申しております。又その下は曲線部における軌條の磨耗を現したものであります。軌條の曲線部が車が滑るものでございまから非常に減りが早い、この附近で番減りの早いのはお茶の水の駅へ入る所でございまして、四月しかもたない。あの五十キロの太い軌條が四月からもないというような現状でござります。その下は同じく三十七キロ軌條のやはり頭部が、これは片側が減りが速いための又片側を捲替えて使うものですからこういうような形になつて、これでもまだ使つておるという状態でございます。それから直線部における軌條は頭が上がどんどん減つて参ります。それからこれは、こういうのはよつちゅうはないのでございますが、ひどくなるとこの右下のようにこううふうにレールが折損する例もあるでござります。昨年あたりも大体一二に一件くらいずつレールの折損事故ございました。殊に冬の寒い時に多く現れる状態でございます。現でも岡山の伯備線に非常に現れています。これが対策に今腐心しております。できるだけこういうものを早く見えましたしまして、手を打つことを考

レールに車が載つておりますが、それがその次の貢に、これはレールの内部の傷を電気的に見つけ出す軌條探傷車といふものでござります。これをレールの上を走らせてますと、軌條の中にあります小さな罅でございますね、割れとか鱗、こういうものがグラフに書いてござります。その右のグラフに書いてござります。傷がござりますと高い波ができる、こういう所を調査します。それからこいつの車をずっと通しまして、或る程度の幅があるところを大広、又半ばを中広とか、こういうようなふうに分類しております。中広以上は早くレールを取換えないといつて何どきレールの大広が起きるかもわからない、こうしたことございます。そこで昨年度も国的に調査いたしましたところ、今しました大広というのが一%くらいござりますし、中広以上が五%強ござります。こういうふうにいたしまして、條探傷車を走らしてレールの不良程度を見て、早くレールのへたばる状態を調べております。それともう一つは現場の線路工手とかそういう人が列車来る前にどんく見まして、できるだけ早く傷を見つけて、そうして車を安全に通す努力だけはやつておきます。併しながらこういうふうになります。いまでも、目で見えない傷から急折れたりすることがございますので、こういう軌條探傷車のようなものをしまして、早期にあらかじめ前に取れるようにしております。今年度はここに書いてございますように軌條の設置量は三万三千キロメータござります。ここに括弧に直してあると思ますが、この軌條延長、これは軌道

長、道でございます。條は道の間違いでござります。軌道延長が三万三千キロございまして、トン数にいたしますと二百三十万トンくらいございます。それで年間に経常的に取換えて行かなければならぬのは約八百六十キロメーターくらいございます。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ん。例えば三十年もつとかあるいは二十年もつ、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んかというと、八百六十キロメーター取換えて行かなければなりません。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足がございます。そこに大きな穴が空いております。それを復元する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ターございます。この大穴を何年間に埋めるかというのが明いております。これを大体五年問題でございますが、これを大体五五年くらいに埋めたいといふうに考えております。今年は大体十万トンレベ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ですが、まあ我々としても何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。

まうとか、或いは折れて来る、それから割れて来てどうにあ仕様がないといふふになりまして、取換えなければならぬことになつて参ります。それで今年は約五百万本入れております。五百万本ではこの経費換算に、復元のほうが少しうるといふ状態でございまして、これももう少し殖やさなければならん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おります。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ります。こういふ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らしていい線路にするようにしております。

それから右のほうは鉄道のトンネルでございますが、トンネルといふものは左右同じような圧力を受けましたときに非常に丈夫なものでござりますが、どつちか偏圧がかかりますと非常に弱い。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ります。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まして、古くなりまして、そこから水が漏れる。この水も左の写真のように寒い所でございますとつらなり、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になります。これに機関車が乗り上つて脱線すると、いふよな事故を起します。こういふものにつきましては列車の合間を見まして漏水箇所を修

理しております。隧道の延長は八百六十キロメートルござりますし、現在改修を要する延長が十五キロメーターゴざいます。なお四十年以上経過しまして煉瓦巻の隧道が、これは危いものでございますが、二百キロござります。それから次の次は橋梁でございます。まあ橋梁もちょっと事故を起しますたら大変なことになりますのです。が、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一一番上の所、この橋梁とちょっと構造は違いますが、ここにピンがさしてあります。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。これは橋梁すべてそうでございますが、力学的に申しまして、繰返応力と申しますが、圧力がかかるなり、又引張ったり、こういう操作を百万回繰返しますと、非常に強度が落ちてしまう。それでもう鐵道ができまして相当の年数にございまし、或る橋梁ではもう百万回の繰返応力を受けたようなことになつて来ております。そういうような結果から、普通の所ではもつところでも、強度が非常に低下しておるという所がござります。それからその下の写真は橋桁の錆びておる状態でござります。左の一番下は橋桁の下から上を覗いたところ、枕木が上に乗つている写真でござります。そらして枕木を置いている下の鉄の部分が非常に錆びておる状態を現したものであります。その右のほうは鉄の錆の頭も腐つて殆んど丸みが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たで、こういふうにひびが来ておるという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、こういふうに古くなりました桁は適当に、いろいろの方法がござりますが、こういうよう汽車を動かしながら橋桁を替えております。それで橋梁の總延長は六百四十キロメータ一ござりますが、取替復元をしなければならないのは、八十五キロメータ一もございます。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りますが、風雨のたびごとに土砂が線路に落ちて来る。これに対しましてはよつちゆう警戒をやり、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れば危険信号が出るというようなふうな設備もしている所もございます。そういうようなことをいたしましてできるだけ防止をしております。それからその右あるいはその下はいずれも地元の箇所でございまして、こういう所も金が十分あればどん／＼直すのでござりますが、金の廻らないときはやはりこういふうな応急的の防災工事を施しております。

にこういふのが多うございます。それからあと下のほうは駁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、これだけは何としても取換えて行かなければならんと思いまして、極力これの取換えは進めております。

それから次は車輪関係、機関車の関係でございます。この一番下に数字が出ておりますが、五十年から六十年という年寄りの機関車がまだ五十七輌も残つております。或いは四十一年以上五十年というのが百九十輛も残つておる。で、こういふような状態でして、この機関車につきましては、この真中の國のよう、或いはタイヤの取替を六回やつているとか、或いはこの輪軸の取替を三回やつているとか、各部分は何回取替をしても殆んど満身創痍といふような形になつておりますが、こちういうようにしてまで使つております。それから戦時中できましたものが、戦時設計で非常に悪いものがございます。特にD五一の形式のボイラーは鋸接箇所が悪い。この右上は水圧試験によりまして破裂した釜であります。こらいう危陥、これが若し蒸気によつて破裂しますとえらいことになりますのですから、こういふような水圧試験によつてテストをしておりましく、その下の線の写真でテストをするようにやつております。このX線でテストをしたのがこの写真でございまして、よいのですとこういふ黒く出ますが、悪い所はついた所が白く十分ついていい結果を示します。それから右のほうにありますのはこの車軸でございますが、車軸が折れまして脱線すること

傷を見出します。で車軸を超音波により  
合が電気機関車、電車にあるのでござ  
れから材質が悪くて蘭車が欠損する場  
合でございます。木造車は現在国鉄で  
は大体四千輛ございますが、そのうち  
二千輛はもう廃車にしてしまいます。  
あと二千輛を鋼体化と申しまして木  
造車を鋼造車に変えております。で左  
の下は一番ひどい例を現わすもので、  
この真中の左のよなものはまるで豚  
小屋のような形でございます。その右  
の黒い所をがた／＼の木製客車に當て  
金しましてそして保たしております。  
それから下の左は、こういうのがしょ  
っちゅうあるわけではないのですが、  
こういうふうに座席のお尻が非常に空  
いてしまつておる、そういう状態を現  
わしております。それから右のほう  
は、下のほうが殆んどはらみ出しまし  
て、くね／＼ねつておるといふ状態  
でございます。こういう車を工場に入  
れまして、下の車を使いまして、上を  
鋼鉄の車に直しております。大体四百  
万円、五百萬円かけて直しております。  
そして又どん／＼使うようにしておりま  
す。これも今年は六百五十輛やるよ  
うに考えております。これは極力早く  
繰上げて行きたい、こう考えておりま  
す。電車も又随分ひどい木造車が地方  
に行くとございます。でその下はタイ  
ヤが割れた例、その右が車軸の折れた  
例でございます。それからパンタグラ  
フも絶縁不良になる、或いは折損して  
行くというような例もございます。そ  
れから六三、その右のほうがいわゆる  
六三型でございます。六三型は四百八

十輛ぐらいございますが、これをどんどん今改造しております。例えば電気関係をもう少しよくするとか、或いは天井を鉄板張りにしてしまう、そういうふうにして変えております。それの生れ変わったのが右下の七二型の電車でございます。この六三型がこういうように変つて来るということござります。これからその次の貢は貨車でございまます。それが、貨車も雨漏りのする貨車がございまして、又はその下に示すように非常に側板が傷みまして、つぎはぎの補強工事をやつておるというのも相当ございます。それに又三十一年から四十年くらいの車も「万能ぐら」ござります。非常に古い車がたくさんござります。非常に古い車がたくさんございます。あれは戦時中に作りました設計が悪い、設計が悪いと申しますか、材料が悪い車が大分ございます。これらはいずれも直すようにしております。他のもう一つは、このバネの折損が非常に多かつた、このバネの折損は、これは材質関係が悪いのでございまして、随分いろいろ努力したのでございますが、ながく終戦後はうまく行きませんでして、この事故というものは非常に多かつた。最近は減つて参りましたですが、こういうような状態でございます。

ます。それから左の鉄管のあるのは、これはポイントを動かす鉄管でござりますが、これが古くなりまして断面を切つて見ますと、この写真にありますように肉が殆んどなくなつて、薄くなつて、いつ何時切れるかわからぬといふ状態のものでござります。それからあとのこの電気関係のケーブル、こういうものが外に露出されていてどんどん傷むのが多いというようになつております。それでこのあとがきにも書いてございますように、なぜこんな状態になつたかと申しますと、第一には先ほど申しましたように、終戦前後の資材不足に原因して施設や車輛が、老朽しても取替なればいけないということがわかつていても、十分取替ができなかつたということをございます。而もこの取替えたものがこの当時は材質が悪くてすぐ悪くなつてしまふ。第二にはやはり財源が足らなくてどうしても十分な取替ができなかつたということでござります。そこで今こういうふうに個々についてお詫申上げましたのですが、これを概括して申しますと、大体終戦時或いは終戦後の材料不足、又は金の不足のために大きな穴が空いております。この大きな穴が眞中に書いてあるように千八百六十八億あります。それと先ほど申上げましたよう一兆七千億の固定資産、これが毎年古くなつて参りますので、これを取替えて行くのに年々五百二十六億円という金がかかるのでござります。この前の大穴の千八百六十八億、五年で取替をいたしましたば、そうすると毎年三百七十三億の金がかかりまして、先ほどの五百二十六億を合せますと約九百億の金がかかります。で、こうい

う金をとにかくかけて行くがなければ現  
在よりは悪くなつて行くという状態で  
ござります。それで今年度鉄道工事經  
費といたしまして、結局工事經費がこ  
ういうことをやる金でございますが、  
それにつきまして四百十六億の金を頂  
いております。併しそれはこの中では  
電化もやらなければならんし、建設線  
もやらなければならん、そのほかに輸  
送量増強に対する、要請に対する拡充  
の仕事もやつて行かなければならな  
い。ですからこのうち取替に向けられ  
るのが、國家予算で認めたものがたし  
かに二百五十七億くらいだと思うので  
ありますて、ですから取替が非常に足  
らないといふことです。それで私たち  
をいたしまして、できるだけこれらの  
ものを守りをして行くことに努めてお  
りますが、総体的に見ましても、何と  
言つても金が足りない。この点を特に  
御認識頂きまして、何とぞ御援助願い  
たいという次第でございます。

なければならぬ。これだけでも竣工費は三十億くらいに達します。或いは九州炭の苅田への輸送状況、それから西唐津から石炭の輸送、これを確保するためには唐津の積出設備をやらなければならん、こういう問題がござります。或いは一般の貨物輸送の増強に対しまして、北海道の岩見澤、五稜郭あるいは秋田、新小岩、東京の新小岩でござりますね、この東京の新小岩は、東京埠頭の完成とか、又は千葉の川崎製鉄のあの工場の完成等に伴いまして、どうしても現在では作業ができなくなつて参ります。これらに対しましても拡充して行かなければならん。或いは裏の富山附近の操車場、こういうものもやつて行かなければならんというふうに考えております。なお電化工事もお蔭でどんくつておりますんでですが、更に一般の要望に合せるためにはもう少しこれも速度を早めなければならん。或いは名古屋附近の今取りあえず濱松から鶴澤までの電化を懸命にやつておりますんですが、更にこれを例えれば大垣まで延ばしまして、早く名古屋附近的電車運転も考へなければならん、そういうような事情がござります。或いは東京関係の例えは千葉とか、或いは姫路とか都市計画がどんくつ進みますのですが、鉄道が金がなくて駆の整備ができないといふような所もございまして、大変外部には迷惑をかけているところがございます。或いはこの近くの東京附近の通勤輸送でございますが、これに対しましても現在はもう定員の三倍以上乗つております。非常な窮屈な輸送をしております。もうこれもどうにもこうにもしようがないのであります、これも車輛を殖やし或

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ん。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ィゼル・カーを動かせといふ希望も非常に強いのでございまして、こういふものも或る程度やはりりやつて行かなければならんといふ状態にございます。これらに要する金はいずれも莫大でございますが、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ふのが私たちの悩みでございまして、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に私たちは考えております。

以上大変雑駁な話を申上げまして恐縮でござりますが、よろしく御援助のほどをお願いいたします。

○委員長(山崎勝見君) 只今の御説明に対し御質疑がございましたら御質疑願います。

○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をあつたのですが、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ひますが、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) 先づ国鉄といたしますと、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えております。そうしましてこの輸送力の増強あるいは事を生み出すとかそういう手は打つております。併しこれも幾らも余裕はございませんです。それからあとはまあ收入を殖やす程度でござりますと、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えております。そうしましてこの輸送

ざいますが、自己資金によつてやるといふ点でござりますが、それも今の輸送力ではどうにもこうにももうそろは殖えないと。多少は殖えると思ひます。が、そら殖えない。まあ運賃を増せばば、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國鉄としては形式的には私打つ手は殆どないのじやないか、ありますてもそれはもう極く弱いものである。こういうふうに思うのでござります。

○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會に打つてもらいたいということを伺つておるのであります。

○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望んでおるのであります。

○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氣持がする。多少誇張されて言われた点もあると思うんですけど、これを例えばどこがどういうふうに悪いのか、例え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ふんです。が、一番轟線で、或いはその他の運転上支障のあるところはどこが一番、例えは東北線或いは四国線、九州線というふうに分けてもう少し具体的に御詔明願いたいと思ふんですね。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す。併し大体におきまして全体的にこの現象があるわけでござります。

○前之國事一郎君 それは何ですか、ついでごぞいます。

○前之國事一郎君 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のじやないかと思うのですがね。

○説明員(佐藤照雄君) やはり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たが、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たのは二十三年以降だと思うんですが、この時になりますと、どうしても国鉄から希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いるのでござります。だけれどもどうしてもそれが頂けないわけでござります。その中では使い方は軍事的に最も危いところからまあやつているわけなんでござります。それで先ほども申しましたように、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ような所もござります。ですからそういうところは、例えは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うふうにしてるのでござります。金の総額がきまつてゐる

○前之圖書「郎君」それはよくわかります。それはよくわかつておるのであります。ですが、あなたの言われるこの厖大な費用が必要るわけですね。これは一体結局は行詰るわけですがね。現在でもすぐあなたに説明だと非常に危険なほどに、トネルも壊れかけているし、橋も駄目だし、レールも駄目だし、枕木も腐っている。これをそのままにしておられるということが……。これは何を置いてもやらなければならんことですね、あなたが言われることはどの程度誇張されておるか知らないが、そのまま受け入れると大変なことになる。そのおいてもやらなければならんことは大じやないと思う。委員会でさえも知らぬ、あなたの言われることとは、やはり十分に、私は国鉄内部において必ず確固たる方針を立てられなければならない、具体的に。ですからこれはやらない、具体的に。どうしてどうしていたことがないのですね。声を大に

興したでしようか」というプリント、それをしてたしか御説明しておきはせんかと思うのですが、ございませんですか。

○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、という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

じようなことを言つてゐるわけなん

ございますね。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

うことはやはり国民は知らない、国民

が知つてゐるような一つ大きな声でや

つてもらいた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

端くれですけれども知らない。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ね。一つ根

本的な方針を立てもらいたい。

○説明員(佐藤照雄君) 現在こういう

ふうな状態でございますから、国鉄の

中では何年計画で大体これをやつて行

こうということで今やつてゐるのでござ

ります。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

ふうにして出しているのでござります

がね。

○前之園喜一郎君 だから抽象的でな

くて、どこの線がどういうふうに悪い

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

というようなことを、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ちたいのですね。如何にもこういうものを見ると、全部こういふことになつてゐるようと思えるのですが、そればかりではないと思えるの

ですがね。

○説明員(佐藤照雄君) これは随分老

大な調査でございましたね。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

ます。こういうふうにし

まして調査はできているのでございま

す。ですから具体的に示せと申され

ばちゃんと調査資料がござります。だ

れどもこれは非常に老大なものでございましてね。

○前之園喜一郎君 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ですね。

○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すが、佐藤調

査役からいろいろ御説明申上げたので

すが、私のほうの村上大臣も、この点

につきましては非常にまあ重大な、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をいたしてあると思うのでござ

りますが、先生のおつしやいますよう

に、成るほど声がまだ余り大きくな

い、もつと大きくする必要があるうか

と考へておる次第でござります。ただ

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

なものを持げるもの結構ですけれど

も、一方やはりこういういい奴もある

ので、こういうふうにすればこういう

効果があるのだというものを、何か少

し入れたほうがいいと思ひますがね。

○前之園喜一郎君 かかる抽象的でな

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りますと

ね、これは一般社会に不安を与えると

藤調査役から御説明申上げましたように、もうぎりり／＼危いところを、応急の、危いところにおいてはそれ／＼手行かなければならんと思いますので、つかつておるわけでございまして、併

しあく今申上げましたように、これが長

いことこの状況で続きますと、取返し

の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す。なお今後は

御注意のございましたような点につきましても、運輸省といたしましてもで

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。

○高木正夫君 非常にこの保安状態が

よくわかつたわけあります。先ほ

どからいろいろお話を承わつてお

るのと、国会も協力は無論しなければなら

んと思ひますが、我々の特に感じてい

るのと、五カ年計画とか或いは十カ年

計画でもいいのですが、もつとほつき

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 現在は金があれば

資材はどうなのですか。

○政府委員(細田吉藏君) 只今は金の

問題だけございまして、資材は十分

入手できるのであります。

○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拝

見しますと、全く国鉄の一番悪いとこ

と認識してもらつておいて、そうして年

度都度年度々々に話を持つて行くとな

かなか面倒だと思います。それよりも

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

業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

りいいのじやないかと思います。その都

度都度年度々々に話を持つて行くとな

いう点は多分に考えられますので、で

は、そういうた具具体的な計画、どこの

線をどうする或いはどこの橋梁をどう

するというところまで、又これに要す

る経費はどのくらいかかるというこ

ろまで立てるということで、只今国有

鐵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ません

けれども、これに当つておられます

が、運輸省といたしましても、國鉄の

そらいつた計画を立て頂くようにお

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をあると思いま

す。

○前之園喜一郎君 これは一番大きい

問題だと思いますが、一遍計画が立つたらこの問題で一つじつくりそれを説

明を願い、別に詰合の機会を作つて頂

きたいと思います。

○委員長(山縣勝見君) その点は委員

長からも一つお願ひいたしておきま

す。

○前之園喜一郎君 これは一番大きい

問題だと思いますが、一遍計画が立つ

たらこの問題で一つじつくりそれを説

明を願い、別に詰合の機会を作つて頂

きたいと思います。

○委員長(山縣勝見君) その点は委員

長からも一つお願ひいたしておきま

す。

○説明員(佐藤照雄君) 先ほど高木先

生からお話をございましたが、これにつきま

通してございますが、これにつきま

て國鉄でも今長期計画を作りつつござ

いまして、例えは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、復元の計画でござります。それからもう一つ拡充の計画でござります。輸送、復元、拡充計画でござります。これは又できましたら機会を得まして御説明申上げよ。そう思つております。

○政府委員(細田吉藏君) 高木先生の

御注意全く御尤もございまして、実

際は村上大臣からもこの問題を開しま

し意見になつて相済みませんが、

○説明員(佐藤照雄君) 先ほど高木先

生からお話をございましたが、これにつきま

通してございますが、これにつきま

て國鉄でも今長期計画を作りつつござ

いまして、例えは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

ります。それからもう一つ拡充

の計画でござります。輸送、復元、拡

充計画、この三部門で作りつつござ

ります。これは又できましたら機会を得

まして御説明申上げよ。そう思つて

おります。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑ございませんか。じや本件は一応この程

度で、ちよつと速記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 速記をつけ

てやや長期的な計画が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なのでござりますが、これに対しまして対策につきまして

て。それでは本日の委員会はこれを以て閉会いたします。

### 午後三時三十五分散会

五月二十日本委員会に左の事件を付託された。

一、港清法の一部を改正する法律案  
(予備審査のための付託は五月十日)

五月二十二日本委員会に左の事件を付託された。

一、旅行あつ旋業法案 (石村幸作君  
外六名発議)

二、旅行あつ旋業法案 (この法律の目的)

第一條 旅行は、旅行あつ旋業の健全な発達を図り、日本人及び外国人の旅客の接遇の向上に資することを目的とする。  
(定義)

第二條 この法律で「旅行あつ旋」とは、左に掲げる行為であつて、運輸省令で定めるものをいう。

一 日本人 (日本の国籍を有する者をいい、外国に住所を有する者を除く) 又は外国人 (日本人以外の者をいう) のために、他人の経営する運送機関、宿泊施設その他の旅行に関する施設の利用について、対価 (これらの施設を経営する者から受けるもの) を含む。以下同じ)を得て、あつ旋すること。

二 自己の経営する運送機関による日本人又は外国人の運送 (これと関連して行う他人の経営する運送機関による運送を含む) に附隨して、対価を得て、宿泊

その他の旅行に関するサービスを提供すること。

三 前号に掲げるものの外、対価を得て、他人の経営する運送機

関若しくは宿泊施設を利用し得て、日本人若しくは外国人を運送し若しくは宿泊させ、又はこれらの方に附随してその他の行為に附随してその他の旅行に関するサービスを提供すること。

四 この法律で「旅行あつ旋業」とは、旅行あつ旋を行う事業をいう。

五 この法律で「一般旅行あつ旋業」とは、外国人又は外国人及び日本人を対象とする旅行あつ旋業をいふ。

六 この法律で「邦人旅行あつ旋業」とは、日本人を対象とする旅行あつ旋業をいふ。

七 この法律で「登録」とは、登録を拒否する場合を除く外、左に掲げる事項を旅行あつ旋業者登録簿に登録しなければならない。

八 この法律で「登録の実施」とは、次條第一項の規定により登録を拒否する場合を除く外、左に掲げる事項を旅行あつ旋業者登録簿に登録しなければならない。

九 この法律で「登録の拒否」とは、申請者の旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

一 登録年月日

二 登録をした場合には、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

三 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

四 登録の拒否

五 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

六 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

七 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

八 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

九 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

一 登録の拒否

二 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

三 登録を拒否した場合には、登録の拒否をした場合においては、直ちにその旨を登録の申請者に通知し、且つ、告示しなければならない。

四 登録の拒否

### 位置

三 事業の経営上使用する商号があるときはその商号

四 申請者の氏名又は住所所

五 法人である場合においては、

六 申請書には、事業の計画その他

七 その役員の氏名及び住所

八 申請書には、事業の計画その他

九 申請書には、事業の計画その他

十 申請書には、事業の計画その他

十一 申請書には、事業の計画その他

十二 申請書には、事業の計画その他

十三 申請書には、事業の計画その他

十四 申請書には、事業の計画その他

十五 申請書には、事業の計画その他

十六 申請書には、事業の計画その他

十七 申請書には、事業の計画その他

十八 申請書には、事業の計画その他

十九 申請書には、事業の計画その他

二十 申請書には、事業の計画その他

二十一 申請書には、事業の計画その他

二十二 申請書には、事業の計画その他

二十三 申請書には、事業の計画その他

二十四 申請書には、事業の計画その他

録を取り消すことができる。

(変更登録の申請)

二 第五條及び第六條の規定は、前

三 登録の申請前二年間に旅行あつ旋に関し不正な行為をした者

四 営業に関し成年者と同一の能

五 禁治産者若しくは準禁治産者又は破産者で復権を得ないもの

六 法人であつて、その役員のうち第一号から第三号まで又は前号の一に該当する者があるも

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

九 第九條 第七條第一項の規定による

十 第九條 第七條第一項の規定による

十一 第九條 第七條第一項の規定による

十二 第九條 第七條第一項の規定による

十三 第九條 第七條第一項の規定による

十四 第九條 第七條第一項の規定による

十五 第九條 第七條第一項の規定による

十六 第九條 第七條第一項の規定による

十七 第九條 第七條第一項の規定による

十八 第九條 第七條第一項の規定による

十九 第九條 第七條第一項の規定による

二十 第九條 第七條第一項の規定による

二十一 第九條 第七條第一項の規定による

二十二 第九條 第七條第一項の規定による

る。

(変更登録の申請)

二 第九條 第七條第一項の規定による

三 第九條 第七條第一項の規定による

四 第九條 第七條第一項の規定による

五 第九條 第七條第一項の規定による

六 第九條 第七條第一項の規定による

七 第九條 第七條第一項の規定による

八 第九條 第七條第一項の規定による

ときは、当該営業所につき前條第一項本文に規定する割合の金額の営業保証金を供託しなければならない。但し、その者が供託する営業保証金の総額が、その者が一般族行あつ旋業者である場合において五十万円をこえ、又はその者が邦人旅行あつ旋業者である場合において二十万円をこえることとなるときは、その超過分については、この限りでない。

第七條第二項から第四項まで並

は、前條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、その他旅行あつ旋に關し不正な行為をしてはならない。

第十四條 旅行あつ旋業を営む者は、その名義を他人に旅行あつ旋業のため利用させてはならない。

旅行あつ旋業を営む者は、営業の賃渡その他いかなる方法をもつてするかを問わず、旅行あつ旋業を他人にその名において經營させよ。

第七條第一項から第四項まで並びに前條第二項及び第三項の規定は、前項の規定により供託をする場合に準用する。

**第十一條** 前二條及び第二十二條の規定の適用については、旅行あつた事業者の代理店は、営業所とみなす。

第十二條 旅行、或、旋業を當む者は、運輸省令で定めるところによ

**第十二條** 旅行あつ旋業を営む者は、運輸省令で定めるところにより、旅行あつ旋の料金を定め、その実施前に運輸大臣に届け出なければならない。これを変更する場合も同様とする。

一 能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものをえるものであるとき。  
二 特定の者に対する不当な差別的取扱をするものであるとき。  
(不正行為の禁止)

**第十三條** 旅行あつ旋業を営む者

第二十一部 滬輪委員會會議錄第二十三號

卷一百一十一

4 旅行あつ旋業者が死亡した場合において、相続人が被相続人の死亡後六十日以内に登録の申請をしたときは、相続人は、被相続人の死亡の日からその登録があつた旨又は登録を拒否する旨の通知を受ける日まで引き続き旅行あつ旋業を営むことができるものとし、この間の営業について、被相続人の受けた旅行あつ旋業の登録は、相続人が受けたものとみなし、被相続人の供託した営業保証金は、相続人が供託したものとみなす。  
**(営業保証金についての権利の承継等)**

第十六條 旅行あつ旋業者が死亡し、旅行あつ旋業者たる法人が合併により消滅し、又は旅行あつ旋業者がその事業の全部を譲渡したため、第二十條の規定による登録のまつ消があつた場合において、その日から六箇月以内に、その相続人、合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人又はその事業の譲受人が旅行あつ旋業の登録を受け、且つ、第七條第一項、第十條第一項及び第十八條第一項の規定により旅行あつ旋業者であつた者が供託した営業保証金となつた者が第七條第一項の規定により供託した営業保証金とみな

3 しなければならない。  
第一項の届出は、第七條第三項  
及び第四項の規定の適用について  
は、同條第二項の規定による届出  
とみなす。

のは「第十八條第一項の省令で定める日から三十日以内」と読み替える。

業を営む者が左の各号の一に該当するときは、六箇月以内の期間を定めて業務の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。  
一 この法律又はこれに基く処分に違反したとき。

第四号から第七号までの「一に掲げる者に該当することとなつたとき、又は登録當時第六條第二

項各号の一に掲げる者に該当  
ていたことが判明したとき。  
**三 不正の手段により第五條の規  
定による登録を受けたとき。**

2 第六條第二項の規定は、前項の場合に準用する。

**第二十條** 運輸大臣は、第七條第四項（第十條第二項又は第十八條第一項）において準用する場合を除く。若しくは前項第一項の規定によること。

による登録の取消をしたとき、又は第十五條の規定による届出があつたときは、当該旅行あつ旋業の登

録をまつ消し、且つ、その旨を告示しなければならない。  
(営業保証金の取りもどし)

**第二十一條** 前條の規定による登録のまゝ、消があつたときは、旅行者又は旅業者であつた者又はその承継人は、其託した當業保証金を取り戻す。

もどすことができる。旅行あつ旅業者が一部の営業所を廃止した場合において、営業保証金の額が第

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 前項の営業保証金の取りもどしは、当該営業保証金につき第十七條第一項の権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る。但し、営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 前項の公告その他営業保証金の取りもどしに関し必要な事項は、省令で定める。

(登録手数料)  
第三十二条 第四條の規定による登録の申請をする者は、千円以下の範囲内において、政令で定める額の手数料を納めなければならぬ。

(聽聞)

第三十三条 運輸大臣は、第七條第十四項(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、当該処分に係る者に対し、その代理人は、聽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。

(職權の委任)  
第二十四条 この法律に規定する運

昭和二十七年六月十日印刷

昭和二十七年六月十一日発行

輸大臣の職權の一部は、政令で定める行政庁に行わせることができるもの。

(訴願)

第二十五条 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、訴願をすることができる。

(報告)

第二十六条 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、その業務に関し、報告をさせることができる。

(適用の除外)  
第二十七条 この法律の規定は、国

の行う事業には、適用しない。

(罰則)  
第二十八条 左の各号の一に該当する者は、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営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 第十一条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

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

八 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。

九 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関し第二十八条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者が当該違反行為を防止するため当該業務に対し相当の注意及び監督が尽されたことの

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

(適用の除外)  
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営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 第十二條第二項の規定による命令に違反した者

五 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

六 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。

七 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関し第二十八条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者が当該違反行為を

防止するため当該業務に対し相当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。

第三十二条 左の各号の一に該当す

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この規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第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

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営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変更の登録を受けないで新たに設置した営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

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

八 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。

九 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関し第二十八条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者が当該違反行為を

防止するため当該業務に対し相当の注意及び監督が尽されたことの

### 附 則

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た者は、この法律の施行の日から九十日間は、第三條又は第十二條第一項の規定にかかるらず、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百五十七号)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関すること。