

第十六回国会 運輸委員會議録第十五号

昭和二十八年七月十四日(火曜日)

午後一時三十九分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事 岡田 五郎君 理事 關谷 勝利君

理事 松井 豊吉君 理事 原 彪君

理事 榎 兼次郎君 理事 川島 金次君

理事 鈴木 仙八君

岡本 忠雄君 木村 俊夫君

徳安 實藏君 南條 徳男君

山崎 治男君 日井 莊一君

岡部 得三君 松原喜之次君

山口丈太郎君 森 清君

館 俊三君

出席政府委員

運輸政務次官 西村 英一君

運輸事務官(海運局海運調整部長) 国安 誠一君

運輸事務官(自動車局長) 中村 豊君

運輸事務官(航空局監理部長) 栗沢 一男君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

七月十一日

委員岡部得三君辞任につき、その補欠として川崎秀二君が議長の指名で委員に選任された。

同日

川崎秀二君辞任につき、その補欠として岡部得三君が議長の指名で委員に選任された。

同日

竹谷源太郎君辞任につき、その補欠

として熊本虎三君が議長の指名で委員に選任された。

七月十一日

南千住駅改築の請願(天野公義君紹介)(第三三五八号)

北千住駅改築の請願(天野公義君紹介)(第三三五九号)

伊豆七島航路に関する請願(菊池義郎君外十名紹介)(第三三六〇号)

江迎、白ノ浦間鉄道敷設の請願(辻文雄君紹介)(第三三六一号)

水戸鹿島線貨物鉄道敷設の請願(橋本登美三郎君紹介)(第三三六二号)

宮之浦港修築に関する請願(岩川與助君紹介)(第三三六〇五号)

の審査を本委員会に付託された。

七月十一日

本日(の)の会議に付した事件

日本航空株式会社法案(内閣提出第六八号)

道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三九号)

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(榎兼次郎君外七名提出、衆法第二五五号)

通行税法の一部を改正する法律案に

関し修正意見申入れの件

日本国に駐留するアメリカ合衆国軍隊の行為による特別損失の補償に関する法律案に

関し修正意見申入れの件

○閣内委員長 これより会議を開きます

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

理由の説明を求めます。榎兼次郎君。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二五五号)の一部を次のように改正する。

第二十六條第二項中「町村の議会の議員である者を除く。」を「市特別区を含む町村の議会の議員である者を除く。」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

○榎委員長 ただいま議題となりました

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理由を簡単に御説明申し上げます。

現行日本国有鉄道法におきましては、国有鉄道の職員は、地方公共団体の議会の議員(町村を除く)を兼ねることが禁止されているのでありますが、かかる措置は実情に沿い得ないものがあり、かつ憲法によつて保障された公民権である被選挙権を不当に制限しているおそれがあると考えられるのであります。

すなわち第一に、国有鉄道職員の居住状況を見ますと、全国を一貫する歴大なる輸送業務に携わっている関係から、分岐駅、操車場、工場あるいは一定距離間に所在する組成駅等においては、その構内に幾多の業務機関が設置され、当該市町村における職員居住の割合は、他に比してきわめて大であり、所によつては職員数がその大半を占める箇所さえあるものであります。かかる箇所において、市なるがゆえに国有鉄道の職員がまったく地方自治に参与することができないというところは、地方自治の本旨に反するものといわなければなりません。ちなみに国鉄職員で現在市議会の議員を兼ねている者は、全国七十七名の多数に上つており、であります。なお最近政府が懲罰している町村の合併が促進されるならば、ますますその数は増加することが予想されます。

第二に、国有鉄道の職員が地方議員を兼ねた場合、業務に及ぼす影響が大であるのかとよく考えられるのであります。単に国鉄職員ばかりでなく、市議会の議員としてその職務に専従している人はきわめて少く、他に勤務を持ち、あるいは家事のからわらうと思われまゝ。もちろん職員は直接または間接に旅客、貨物の輸送に従事する重責をになつております。しかしながら市町村の行政区域は比較的狭く、かつ交通機関の発達したところであり、現状におきましては、何等業務に支障なく議員たるの責務を果しつつあることは、既往の実績が雄弁にこれを物語つてゐるところであります。

第三に、同じ公共企業体の職員である専売公社の職員には、議員兼職に対する何らの制限規定もなく、電信電話公社職員は市議会の議員まで兼職が認められてゐる現在、国鉄職員なるがゆえに、町村議会の議員のみにとどめておくことは、過去の政治的慣習を無視するものであるばかりでなく、一貫性のないきわめて不均衡な取扱ひであるといわなくてはなりません。かかる問題は法律によつて抑制すべき事柄ではなく、有権者の自由にして民主的な判断にまつべきものであると思ひいたします。

以上の諸点より、国鉄職員に対する議員兼職の制限規定は本法律より削除すべきが当然ではあります。本問題の今日までの経緯にかんがみ、少くとも市議会までは兼職を認むべきが妥当と考え、右のごとく提案いたした次第であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに可決あらんことをお願いいたします。

○閣内委員長 本案に対する審査は次会に譲ることいたします。

○閣内委員 航空機の乗客に対する通行税免除について、大蔵委員会への申入れの動議を提出したいと思ひます。

現在航空機の乗客に対しては二割の通行税が課せられていますが、これがため利用者に過重なる負担をかけているのみならず、民間航空の発展を著しく阻害をいたしておる実情であります。よつてこの際この隘路を開闢するた

め、航空機の乗客に対する通行税を免除するよう、別紙の通り大蔵委員会へ申し入れたいと思います。

案 通行税法の一部を改正する法律

通行税法（昭和十五年法律第四十三号）の一部を次のように改正する。

第一条中「乗合自動車、汽船（以下汽車等ト称ス）及航空機」を「乗合自動車及汽船（以下汽車等ト称ス）」に改める。

第三条中「（飛行場ヲ含む以下同ジ）を削る。

第八条中「又ハ航空機」を削る。
第九条中「又ハ航空機」及び「航空機搭乗券ヲ含む以下同ジ」を削る。

附 則

1 この法律は、昭和二十八年八月一日から施行する。

2 この法律施行前に課した、又は課すべきであつた通行税については、なお従前の例による。

3 この法律施行前にした行為に対する罰則の適用についてはなお従前の例による。

右申入れをいたしたいと存じまして、皆様方の御賛成を得たく、右動議を提出いたします。

○關内委員長 關谷君の動議に御異議ありませんか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○關内委員長 御異議ないものと認め動議のごとく決しました。

○關内委員長 次に道路運送法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続けます。鈴木仙八君。

○鈴木（仙）委員 自動車局長は見えて

おりますか。――官庁バスの問題について先般お尋ねしましたが、またお尋ねいたします。東京都が旧市内バス事業の独占を主張してその一般化に反対しているが、その根拠としていっているの陸上交通事業調整法は、現に生きている法律である。これを運用する機関たる交通事業調整審議会が昭和二十五年から廃止されたままになっているので、この法律は事実上は機能停止の状態であり、当局はこの点について目下検討中との御答弁のように伺いましたが、そこでお尋ねしたいのですが、東京都、特に旧市内における交通混乱の現状と、交通量激増の趨勢に徴して、当局は都の地域別交通調整に再検討を加えて、新事態に即応する交通網整備の促進をはかる御意思があるかどうか。

第二点は、官庁バスの一般免許のごときは、交通調整法に基いてかつて決定した地域別調整に違反するものであるから、かような調整区域内における交通調整上の重要事項については、交通調整法第五条により交通調整審議会に諮問をした上、これを決定すべきだと思ひますが、当局はすみやかに同審議会を復活をする御意思があるかどうか、これをまずお伺いしたいと思います。

○中村（豊）政府委員 交通調整法に基いて策定したところの東京都の交通調整の地域別担当者については、情勢もずいぶんかわつたことでありますから、再検討することが必要ではないかと思うのですが、この点については関係の局とも十分打合して善処したいと思ひます。

第二の官庁循環バスは調整区域の見

地からきわめて重要であるから、調整審議会を復活して、それにかける意思はないかというお話でございますが、これは總理府設置法に基いて廃止されたものでございまして、早急に復活しなかつても、それと同様の機能を果たすものに運輸審議会もあることでありますから、そういうところに諮問すればさしつかえないのではないかと思ひます。

○鈴木（仙）委員 官庁バスという、官庁職員専用の特定免許のバスでありまして、これがいつの間にか車内で一般人に切符販売をした、そして一般人を盛んに乗せ始めた、これは違法であるかどうか、この点をひとつお伺いしたい。

○中村（豊）政府委員 官庁の人間だけを乗せるという条件付の特定免許であつたわけですから、一般人を乗せることは違反になるわけです。

○鈴木（仙）委員 そしてその取締りはどこでおやりになつておりますか。

○中村（豊）政府委員 現地としては東京陸運局、さらにその末端としては東京都知事のもとにある東京陸運事務所長がやるのであります。

○鈴木（仙）委員 最後のその監督の責任はどちらにあるのですか。

○中村（豊）政府委員 最後の責任は運輸大臣であります。

○鈴木（仙）委員 そこでお尋ねしたいのですが、昭和二十五年七月に、東京都から運輸省にこれが取締り方の要請があつたようでありますが、これに対して当局から同社に警告を発したのは昭和二十七年五月である。つまり当局は違反行為が発覚し、都から要請があつてもなお二年間これを放置して

あつた、かように言つておりますけれども、かような事実が監督行政上看過できないことと思ひます。また禁止の仕方にしても、単に警告を発したにとどまり、監督法規に定められた罰則を運用しなかつたのは、一体どういうわけですか。これを明確にお示しが願ひたいと思ひます。

○中村（豊）政府委員 当時の事情を存じておる者がたゞいまありませんので、正確なことは申し上げられませんが、そういうふうなわれ／＼も聞いております。そこで東京都から違反の事実についての申告というのですか、それがあつたので、当時としてはその実情をいろいろ調べていたようでありまして、ただ何分にも当時は交通輸送力の少いときでありまして、あまりにそれをしやう／＼と定規にとつて、違反であるからといふことで嚴重な取締りをすれば、かえつて交通上非常に不便を生ずる。一般利用者が利用したい要望が強いのに、それだけのバスが動いておりませんから、官庁専用バスであるけれども、それを利用した方が実情に合うのではないかと、その実情論から、いろいろ担当者も当時の責任者も研究したことと思ひます。おそれるその場合にはむしろその条件を解除し、特定を一般に広める方が実情に合うのではないかと、これもいろいろ考慮したのではないかと、いろいろの考慮がなされたと思ひます。そのような情勢の検討に時間がかつたために取締りが遅れた、こういうふうな私には思つておるものであります。その後輸送力も大分ふえて来ましたが、これが条件通り取締つてさしつかえないという決断をして、遂に取締りの意味から法律

違反をするなという警告をしたことと思ひます。

そこでその場合に、違反の事実を認め、それを取締るのに、法律に定められた罰則を適用せずに、警告を発した程度であつたという点でございまして、それはすべて従来法律施行の場合には、一応いつも法律違反の事実があつても警告をして、経営者に嚴重に法律違反事実をやめるようにといふ警告を発しまして、それによつてそのような違反の事実がなくなれば、一応それでいいのではないかと。事前の警告をいたしまして、それでもなおかつ違反事実を続けておるような場合には、法規に基いて取消しなり停止をする。こういうふうな二段構えですべてやつておるものでありますから、まず最初は警告によつてその事態をなくさせるようにする、こういう措置をとつたことと思ひます。

○鈴木（仙）委員 非常に御答弁が上手ですが、どうも二年間も……。どなたがこれをおきめになつたか、あまりに便法主義じやないかと思ひます。それで、どんななりつばな法律をこしらえても、どんな規則をこしらえても、そういう解釈なら成り立たないと思ひます。二年という年月は決して短かいものじやありません。そこでかような違法行為に対して、長年にわたつて放置しておいて、一般市民の来車習慣というか、その車に乗りつけさせておきながら、それは悪意な解釈かもしれないが、そうして今度は突然これを禁止すれば、何も知らないでこれを利用していた人々にとっては、これは交通機関の罷業と同じような不便をかけることは明らかであると思ひますのであり

ます。こういうふうな取締り方、また
こういうふうなやり方を、しかも監督
をするべき立場の人がやつておるか
ら、今この官庁バスに対しては、いろ
いろな問題が世間に流布されておる。
あるいは金がばらまかれておる、ある
いは運動をしておる、あるいはこうだ
とか、それだけでさえも私は不見識で
あると思う。私もまだ詳細なこととは
わかつておりません。十分に御当局もこ
れをひとつお調べになつて、そうして
対処していただきたいと思ひます。私
の質問はきようはこれで打切つておき
ます。

○中村(豊)政府委員 事情よく調べて
善処したいと思ひます。

○原形委員(改) この法案に関連しま
して、二、三少しばら／＼であります
が質問したいと思ひます。

自動車局長は一日、免許制撤廃の
問題に対して、免許制の必要性を力説
されたのであります。なるほど理論論
としては、私も免許制の撤廃は賛成で
あります。現段階においては、局長さ
んの言われるような免許制の存続につ
いては、私も賛成するにやぶさかでない
のでございますが、どうして免許
制を廃止しようという声が今地方に横溢
しているかということについて、当局
ははたして十分御認識になつてゐるか
どうか、この点非常に疑わしいのでご
ざいます。実際地方においては、いわ
ゆる免許を得た業者が一つの特権のご
とく、長く継続して事業を営んでお
る。このことが悪いとは申しません
が、新しい業者が申請した場合に、自
分の商売の権益を侵されるといふよう
な感じで妨害をして、その免許がおりな
いように運動をして、今まで公聴会そ

の他でやつたことは、われ／＼の知つ
ていふところでありまして。そればかり
ではなくて、新しく申請する者に許可
がおりぬというの、あるいは一つは
弱小業者であるからかもしれないが、
弱小業者は自家用のトラックならトラ
ックを持つておつて、自家用で自分の
ところの荷物を運ぶだけではとても取
支が償われない。それでちよつと一か
ぎをやつて、そのかせいで代で修理を
し、オーバー・ホールをしようといふ
ような気持が人情としてあるのが、地
方の実情でございます。ところがその
ようなときに、免許を持つてゐる業者
が弱小の自家用業者の間隙を利用し
て、つまり看板貸しというので自分の
ところの名義を貸し与え、その名義に
対して一箇月三万円なり五万円の名義
料をとり、あるいはその名義を貸し与
えた小さい業者の営業した利益の何
割、三割とか五割とか、ひどい率の上
り高をとつてゐるのが実情でありまし
て、この事実がなか／＼警察では取締
りにくいのであります。私が知つてい
る二、三の例があります。取締るのは
取締つたけれども、なか／＼どうして
いうものがなくなるかという、なく
なりません。現在も行われておるよう
な状態なのであります。ところが、こ
の法規からいへば、そのような看板貸
しをやつてゐる業者に対しては、けし
からんからといつて免許を取上げるこ
ともできましようが、おそらく当局と
してその免許を取上げたような例は一
つもないと思ひます。また一方罰金刑
なるものが非常に軽いようでありま
す。これは罰金五万円でしたか、はつ
きり覚えておりませんが、非常に軽い

ようであるので、結局看板貸しで大き
な利益を得ておるといふのがその実情
であります。そういうことがまた免許
業者に対する反響の理由となつて、自
家用業者が免許制撤廃を叫んでゐる
と思うのであります。このような看板
貸しを徹底的に取締るのは、どのよう
な方針でおやりになるのか、これを承
りたい。

○中村(豊)政府委員 免許制度撤廃の
運動が起つた根本には、複雑な事情が
あつたといふことについて、いろ／＼
お示しがあつたのであつたのでありま
すが、そのような事情のあつたこと、私
たちも多分それだと思ひます。そ
れで必要な者、また適格性の十分ある
者には免許を与へるべきであります。
にもかかわらず、それが既存の事業者の
反対とか運動があつて、なか／＼新規
の免許が与へられないといふような事
情のために、それならばもうやむを得な
い、免許をとることができないならば
免許を撤廃してしまふと、こゝろ運動
が起ることも無理からぬことがあつた
と思うのであります。そこで昨年の暮れ
運輸省としては、地方陸運局に対して、
必要な場合、また適格性のある者には
免許を与へるべきであるといふことを
再確認する意味の通牒を出して、実情
に沿つた措置を徹底したのでありま
す。従来自家用の営業類似行為を
取締るといふことを、強く関係のこ
ろに要望してゐる／＼努力したので
あります。その趣旨が徹底しないとい
いますか、その力がどうしても振え
なかつた一つの理由には、そのように
免許を与へるべき者になか／＼与え
られないといふ事情があるために、い
わばそのほこ先が鈍るということもあ

つたのではないかと思ふのでありま
す。それが今申しましたように与へる
べき者に与へるといふことになれば、
与へられない者は資格のない、それこ
そほんとうのもぐりでありまして、それ
それに対しては十分に思ひ切つた取締
りができる気持になると思ふのであり
ます。また実際問題として、何し
るたび／＼の予算及び定員の削減によ
りまして、取締りに當るべき現地の関
係官もだん／＼と減員されて参ります
ので、どうしてもそのようなこまかい
ことにまで十分な手数をかけられな
い、こゝろやむを得ない事情のため
に、実に見のがしておることも相当あ
つたと思ふのであります。ですから年
中期から晩までその取締りに當るとい
うことはとうてい困難でございますし
て、どうしても抜打的にと／＼取締
りをやつて、業界に警告を与え
る、こゝろいうことしかねないこと
はやむを得ないことであらうと思ふの
であります。今後の問題としてしまし
て、そのように必要な者は免許を与
へますから、それ以外の者については強
く當ることができまうし、少い手数を
もつて、わずかの予算を運用して、で
きるだけ取締りに努力したいと思つて
おります。

○原形委員(改) たいへんけつこうな
御答弁であります。

次に承りたいのは、路線の権利者が
全国に数々あるのであります。その
うちの何割かといふものは、ほとん
ど休止路線を持つて、その権利にしが
みついているような状態でございますし
て、その休止路線のところになか／＼
新線が出願でもしよものなら、今ま
でバスを通したことのない休止会社

が、突然生き返つてバスを通すといふ
ような状態をとき／＼見受けるのであ
ります。一体その休止路線の効力の時
効と申しますか、運行しない路線は何
年で路線の免許を取消しにいたします
か。その点をばつきりひとつ承りたい
と思ひます。

○中村(豊)政府委員 戦争中及び戦後
の燃料、資材が窮乏した情勢下にお
いては、御説のように非常にバスの路
線は休止をしておりました。ところが一
昨年ごろから諸情勢が好転するに従
ひまして、免許を受けながら休止して
おることは、権利の上に眠ることであ
るからといふので、やかましくその復活
を要望したのであります。そして復活
するかどうか、復活できないものなら
ば、もう廃止をしてしまふ、こゝろい
うことを嚴重に戒告いたしまして、現在
ではバスの休止路線は、全体の免許路
線に対して五％以下の程度に落ちてお
ります。その五％程度ならば、まあま
あ普通の状態でないかと思ふのでござ
います。こゝろいうことは、普通道路が損
壊しまして応急修理しなければいけな
い、その間はこれはやむを得ず休止し
てしまひますし、交通情勢がかわつ
て、そこに部落や工場その他がなくな
つて、交通価値がなくなつてしまふば
廃止をするか、その前提として休止を
するといふこともあり得るものであり
ますから、戦争前でも五％以下くらい
の休止はまあ／＼やむを得ないものと
見ていたわけでありまして、大体現在
ではその程度にまで落ちてしまひまし
たから、なおいまだ少し休止線の復活あ
るいは整理を促進すれば、それほど権
利の上に眠るといふ事態はなくなると
思ふのでございます。そこでそのよう

な休止線に対して、新規免許があるとあわてて復活するということもかつてはありましたが、それはちやうど復活しようと思つて資材もよくなつたそのやさきに、新規免許の申請を出されて、足元をすくわれたようなことだと思つてございしますが、これからはそのようなことはあるまいと思ひます。これからはそのようなことがあつたとすれば、そういう者には新規免許を許してさしつかえないのじやないか、このように思ふわけでございします。

〔委員長退席、松井(豊)委員長代理着席〕

○原形委員(改) そうすると一年間休止をしておつた場合には、運輸大臣が免許を取上げなくとも、自然その路線は休止したものとみなしてよろしいわけではございませんか。

○中村(豊)政府委員 一年間休止したまま、それからあとになりますれば、自然失効ではなしに、ゆえなく許可を受けずに休止したことですから、事業の停止または免許の取消しをすることができるといふことになるわけでありまして、当然失効ではありませんけれども、正当な事由がない場合には、取消しまたは休止をすることができると、その処分によりまして結末をつけようと思ひます。

○原形委員(改) するとゆえなく取消しまたは休止ができるということになると、運輸省がはつたらかしておいた、その路線はいつまでも生きてゐるということになるようですが、どうなんでしょう。

○中村(豊)政府委員 御指摘のような場合には、一応権利は生きてゐるわけではございません。

○原形委員(改) どうも全国にそういう路線がたくさんあると思つてございしますが、そういうのを、やはりバスを運行せずに、自分が権利を持つておつて、そういうことがあるから、新しい業者がその路線のところへ申請し出して来ると、おれが元の権利を持つてゐるんだといつて、そつくりバスを通す、そして新しく新設の申請者に対して妨害を起して来る。それで相競争し

て公聴会に持込むなり、あるいは運輸省にお互いに陳情するといふようなところをやるのでありまして、ほんとうに今まで営業しないで一年もおるならば、これはもう運輸大臣が取消しを命じなくても、命じたとみなすような措置にしてみたらどうか、整理がつくのではないかと思ふのですが、いかがなものでしょうか。

○中村(豊)政府委員 その一年を越えて休止をしておることが正当な事由といたしますか、やむを得ない事由によるかどうかを、もう一度その場合に審査してあげるといふことが妥当ではないかと思ひますので、当然失効にはしなかつたわけでありまして、しかしそれだからといつて放任しておくのではなしに、そのような場合には十分審査して、事情やむを得ない場合には、休止の期間を延長することとしてやれましょうし、もう一つは状況酌量する余地がない場合には、取消し、停止といふことになるわけではございませんから、そこでも一回再検討する機会を持つた方がいいだらうという趣旨にしておるわけではございません。しかし先ほども申しましたように、現在の休止路線の割合は、正常な状態に復帰しましたから、もうこれからは御指摘のように、権利の上に眠つておるといふ弊害はないといふふうに私たちは見ておるわけでありまして。

○原形委員(改) これは計数的に申し上げられませんが、まだ大分休止路線が残つてゐるようになつてゐます。でございしますから、そこらに新規の申請者でもあつた場合、今まで休止しておりました方から妨害運動を起して参るような際には、当局においてはその休止

してゐる状態を十分に御調査の上、その方に対しては有利な判断をお下しにならぬようお願いしたいと思ひます。

それからもう一つお尋ねしたいのは、現在在たいの農業協同組合は、自家用のトラックを持つておるのでございします。ところが最近農業協同組合の中で、御承知のように農家の集まりの協同組合でございしますから、農家の荷物を協同組合のトラックが対価を得て、賃金を得て運送してやる営業行為をやりたいといふ場合が、再三起つて来るような状態ではございません。このような場合には、農業協同組合の営業行為は、従来の法規から言へば当然取締りの対象になると思つてございしますが、特殊な農業協同組合でありますので、この営業行為をどのようにお考えになるか、その点を承りたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 農業協同組合は現在限定免許といひまして、農業協同組合の取扱ひにかかる物品の運送は許しておるわけでありまして、その意味で、範囲を限定された免許を持つておるわけでありまして。この免許をされる場合にも非常に問題がございまして、貨物自動車運送事業はトラック営業者にだけに限つたらいじやないか、何も農協にその免許を認める必要はないといふことの猛烈な反対運動があつたのでございします。しかし運輸省としては、農協には農協本来の使命もあるし、その使命の範囲内において対価を得て物品を運送することは、農協の使命から見ても必要ではないかといふので、そのような限定免許を与えたのでございします。そういういきさつもございしますので、この範囲をさらに広げる

かどうかについては、非常に複雑な事情もあり、簡単に結論が出ないでおるわけではございません。しかし各方面から切なる御要望もありますので、実は現在実情を調査して、再検討しようといふことで、いろいろと考へてゐるわけではございします。その上でできるだけ実情に合したいと考へておるわけでありまして。

○原形委員(改) それから大分ばらばらになりますが、同僚議員の岡部君の選挙区に、大牟田市でしたか、何か起きた問題もありまして、ほかの全国市長会あたりからも言つて来ておる問題であります。地方公共団体がバスを営業する場合に、業者との間に摩擦が起きている問題が、数市の間に見受けられるのであります。りくつから言へば、市ならば、市民の代表であり、その代表機関である市会が市営バスをやろうといふことを決議すれば、民主主義のルールから言へば最も重く見なければならぬのでありまして、このような場合に業者との間に摩擦を起すといふことは、ちよつとおかしいように私は思ふのでございしますが、大牟田市その他の市においてもいろいろ摩擦が起きておりますが、このことについてどういふ御見解をお持ちでございしますか。

○中村(豊)政府委員 市営バスと民営バスとの問題でございしますが、これについては運輸省といたしましては、特にわけ隔てをした考へは持つておりません。その性格としてバス事業は公共事業だから、地方公共団体である市ならば市に許すべきだといふ議論が行われておりますけれども、それはいわば素朴な議論だと私は思ふのであります。

○中村(豊)政府委員 現行の道路運送法の四十一條に基づいて、休止をしようとするときには運輸大臣の許可を受けなければなりませんし、そしてその休止の期間は、許可を受けても、一年を越える期間ではないといふことになつております。但し道路または橋梁の損壊その他正当な事由に基づく場合、これはやむを得ませんから、一年という制限はつておりません。道路または橋梁の損壊その他正当な事由による場合は、一年という制限はございせんが、それ以外の場合は一年といふこととしてございします。従つて一年を越えて休止をしておれば、許可を受けずに休止をしたことになるから、取消し、停止の事由にもなりますし、罰

ということは、民営事業であつても、今御審議願つておられます道路運送法に基いて、高度の公益事業として嚴重な義務を課せられ、責任を負われ、運輸省の監督に服してゐるわけでございます。従つてその半面、免許制度で擁護されておる、こういうわけでございます。その意味で、道路運送法によつて規律される限り、民営であろうと市営であろうと、公共事業であるというところについては何らその性格上かわりはないと思つてゐます。むしろ公共団体の市営の方は、その地域が市の行政区画に拘束されるから、ある程度周辺までは延びることはできません。それ以上逸脱して何十キロも遠くまで出ることは、行政管理上不適当だと思つてゐます。その意味では市営の方が制限があるというところがあると思つてゐます。それ以外では市営であろうと民営であろうと、わけ隔てをしておりません。ところがいつも問題になりますのは、新しく市の地域にバスを開始しよう、営業しようという問題ではないに、すでにその町に市営なり、民営バスがある場合に、それではサービスが十分でないからといつて、別なものがとつてかわろうとして申請を出して来る場合であります。その場合には、運輸省の基本的な考えとしては、既存の事業者をできるだけ助長発達させてやつたらどうか。その場合に既存の事業者が十分サービスをし、また今後よりつばに責任を尽すだけの熱意と誠意が認められるならば、既存の事業者によつたらそれでいいのではないか、あえてそこに他の事業者をさらに投入して、摩擦相剋を起すことはないのではない

か、これが交通量として一事業者だけで十分まかなえるような場合には、一事業者だけでよろしいのではないか、かように考えるわけでございます。そこで既存の事業者が市営または県営、あるいはさらに進めば国営である場合もありましようが、こういう公営である場合には、その立場を尊重します。民営である場合には民営の立場を尊重するわけでございます。今のお話の九州地区はおもに民営でやつておるのではないかと考えておるのであります。昨年の問題になりましたのに秋田市は市営がやつていたのであります。このサービスがよくないというので、民営の企業もくろみが起つたのであります。その場合でも、秋田市営のサービスが大体認められるし、その業務改善の熱意も認められましたので、民営を却下したというような例もあつたのでございます。運輸省は民営と市営と決してわけ隔てしてないというところは、御了承願ひたいと思つてゐます。

○原形委員(改) 非常にむづかしい問題で、民営でも市営でも、バス事業が公共事業にかかわらないことはわれ／＼もわかるのであります。経営の主体は、市営は公共団体であり、民営は個人といふことになつておるのであります。非常にむづかしい問題で、その土地の事情によつて当局は御判断にならなければならぬと思つてゐますが、このことを論争しても始まらないので、この程度にいたします。最後に一点お伺ひしたい点は、この法案の骨子であるところの自動車運送協議会、この協議会のやり方でありまして、これは一つの諮問機関であります。この諮問の方法はどのようにやるかといふことなんです。今までの道路運送委員は、いろいろ競願があつた場合には公聴会を開いて、公聴会で相対決した業者の両方の意見を聞いて、その意見を道路運送委員会が判断して、陸運局長に甲乙つけて持つて行くとか、あるいは甲乙つけずにそのまま両方の意見を持つて行くとか、私は想像してゐるものであります。今度は陸運局長が免許の権限を持つて、権限を陸運局長にありますが、今までのようにほとんど道路運送委員が免許の決定をしたようなことではないに、諮問機関であるのであります。その力がなくなるわけでありまして、その力がなくなる運送協議会は、どういふ方法で免許のことについて諮問されるのか、またその諮問の結果、答申に対してどのように重点をおきになるのか、これが一番大事な点だと私は思つてゐますが、その点をひとつ承りたいと思つてゐます。

○中村(豊)政府委員 従来の道路運送審議会は、お話のように陸運局長の諮問に依つて、個々の案件について答申をしてゐたのであります。また運輸審議会の委員に依つて、個々の案件について調査、審議して意見を申し上げてゐたのであります。ところが個々の案件に關与しますために、いろいろ問題も起してゐたり、また時間がかつたり、あるいは公聴会の手続によつて非常に事務が煩瑣であるというので、免許制度撤廃の問題に關連して、そのような煩雜な手続と不明朗に陥る空氣をなくするようにという強い要望がございましたので、先般の議員提案の道路運送法改正案では、道路運送審議会及び公聴会制度を廃止しようという改正案が出たことは御承知の通りであります。その趣旨を全面的に踏襲しまして今回の改正案がつくられておりますので、道路運送法公聴会制度をやめるとともに、これにかわるべきものとして自動車運送協議会を置いた形になつておりますけれども、この協議会は個々の案件にはまつたく關与いたしません。個々の案件の決定は陸運局長だけがやるわけでございます。そうしてみずから責任を持つて事業を審査し判断して処置する、これが責任体制の上では一番はつきりしてゐるのではないかと、そのかわりにその結論に対する批判は直接自分自身が率直に受ける、こういうかつこうにしたわけでございます。自動車運送協議会はそのように個々の案件には關与せず、陸運局長の諮問に依つて基本的な方針についてだけ答申するといふことにいたしました。たとえば百三条に例が書いてありますように、適正な供給輸送力といふものはどのくらいか、これは多少具体的になりますけれども、その他輸送の需給のバランスはどうとつたらいいかといふ基本的な方針あるいは輸送施設の改善とか、運賃、料金の基準とか、従業員の服務、養成とか、その他輸送に關する基本的な方針についてだけ審議していただく、このようにしたわけでございます。道路運送審議会とはまつたく性格がかわつてしまつたわけでございます。

○原形委員(改) そうすると運送協議会といふものは、たとえば関東地方なら関東地方の運送協議会に一応陸運局長は諮問をして、関東地方の運輸の基本的な方針とか、運賃、料金の問題とかいふ問題をそこへ諮問するのでございませうか、そうしてまた臨時の運送協議会の委員という仕事とは、どういふふうな違いがございませうか。

○中村(豊)政府委員 関東地方の自動車運送協議会がございまして、広い範圍の事項について基本的なことを審議するのがこの協議会の使命でございます。ところがあつて、地域的な特殊な研究をする必要もあつて、それから府県別と、こういうふうに分けて考えていただければよろしいと思つてゐます。

○原形委員(改) ちよつとこまかい点ですが、もう一言だけお聞きしたいのです。前には道路運送委員の手当の問題や何かで大方問題になつて、道路運送委員の日常を上げるとか、少過ぎるとか、いふような問題が起つておつたことを耳にしてゐるのですが、今度の場合はそういう点は費用弁償はどうなつておりますか。

○中村(豊)政府委員 道路運送審議会の委員の手当が非常に少かつたために、運用上非常に困つたのであります。が、今度の自動車運送協議会の委員は、道路運送審議会の委員のように兼職禁止ではございませんので、他の職業を持つておられてつこうなものであります。まつたく実費を支弁するといふだけにしたわけでありまして、今別途に御審議願つておる予算面では、たしか一日の日当は三百五十円くらいであつたと思つてゐますが、まつたく名

譽職でやっていたら、こういうつもりでございませう。

○原形委員(改) もうけつこうです。

○松井(豊)委員長代理 日井莊一君。

○日井委員 この改正案の第六条の第一項第二号に「当該事業の開始によつて当該路線」云々という条項がありま

すが、これは第一号の「当該事業の開始が輸送需要に対し適切なものであること」と第二号を設けたのは、何かそこに業種によつての差異があるのでございませうか。

○中村(豊)政府委員 これは現行法とまったく同じ見方をしているのだから、一号の方は質的審査といひますか、二号の方は量的審査といひますか、そういうふうなわけを考へていただければいいのではないかと思ひます。

○日井委員 次にタクシーの、トラツクでも大分あると思うのですが、台数を余分に申請してあり、そして名義貸しをしておられる方があります。これに対しては、おそらく禁止しておることとおもうのですが、どの条項によつて取締るのであるか、その点を一つ。なおまた、現在までに実際そういう処分をした事例があるかどうか、その点を一つ。

○中村(豊)政府委員 名義貸し禁止の規定は、現行法の三十六条でございませう。そしてこの条文は、今回も改正をいたしておられません。それからこの条文に基いて、名義貸しが非常に著しく、非常に悪質な場合に免許を取消ししておる事例が相当ございませう。また、そこで行かない場合にも、嚴重な戒告をして、名義貸しをすみやかに整理するようにいたしております。その結

果、完全に整理できたものはそのまま認めるし、なおかつできないものについては、取消しをしておる事例も相当あるものであります。

○日井委員 相当にやつておられると言ひますが、具体的にどういふ問題があるか、それは伺ひませんが、私の聞いている範囲で、要するに法律的に非常にうまくくつて、一台について三万何千円とかいうものを毎月とつて、しかもこれがうまく行かなかつたときに、名義を貸してあるという理由によつて、その自動車なり物品なりをみな自分のものにしてしまつた、そういう事例があるのではありませんか、あつたらしく、具体的な私の方に陳情書が参つておりました、しかもこれをいくら調査してくれと言つても、調査しないというのを聞いておるので、それは何か政治的なバックによつて援護されておる、そういうことを聞いておるのでございませうが、そういうことを調査し、処分する責任者は、な

たでございませうか、その点をひとつ伺ひたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 名義貸しを取締る責任者と申しますか、それはその権限に従つて、運輸大臣権限のバス、トラツクであれば運輸大臣でございませうし、陸運局長権限のタクシー、ハイヤーならば陸運局長になるわけでありませう。そこで名義貸しを實際調査し、取締つてないではないかと仰せられますけれども、これは非常に努力をしてやつております。特にタクシー、ハイヤーについては、しばしば業務の監査をして、名義貸しを一掃することに、各陸運局長は非常に努力をしておられます。ただ何と申しましても、だん／＼

と業界も非常にうまくなつて参りました、法をくぐつて経理帳簿を整備することが巧妙になつて参つておられますので、役人が表向き帳簿をいくらひつくり返しても、ボロが出ないようになつて来ておるようでございませう。その点では、関係官の眼光紙背に徹するだけの見識が、まだどうしても十分でないと思ひます。心ならずもつかまえることができないのも、事実相当あるかと思ひますが、できるだけそういうことについて努力をしておること、もう事実でございませう。トラツクの方の名義貸しについて、これまたなかなかつかまえてくれないので、むずかしいのでありますけれども、これについても輸送秩序確立運動と並行して、嚴重に取締るよう、陸運局以下に努力をしておると思ひます。

○日井委員 前国会においてこの法案を改正しようといふことになつた一つの理由も、やはり善意の業者を保護することと、できるだけ業界の発展のためになるようにといふことを一つの考え方としておるのですが、今お伺ひしますと、名義貸しによつて中間搾取をしておることに、相当取締つておるけれども、なか／＼目の届かないところが多い、これはごもつともだと思ひます。しかしその調査を陳情書等によつて相當されておるやに聞いておるのかかわらず、それがそのままに放置されておる、こういう点があるやに聞いておるので、その点を私は何うのであります。具体的に申し上げますと、東京都千代田区神田美土代町二十六に羽衣自動車株式会社というのがあつた、これが何か支店を設けて、約十三台にわたつて、外面は同じ会社

であつても實際には違つておつて、そして一台について二万三千円かの権利金を本社の勘定としてとつておる。ところがその内部において責任者が、何か過失のためか故意か、負債を起したために、それを全部本社の方へ引揚げてしまつたといふような陳情が来ておるので、これにつきまして報告が局長のお手元に行つておるや、どうですか、その点をお伺ひするのです。

○中村(豊)政府委員 具体的にまだ報告を聞いておりませんが、至急取調べて御報告いたします。後ほど具体的に名前なんかを覚えていただきたいと思います。

○日井委員 今局長は、具体的に御取調べくださつて、御報告くださるといふことでございませう、私は後ほど詳細に局長に内容をお話申し上げることにして、ここに出すことは御遠慮いたしますが、こういうことのために、非常に善良な業者が損害を受けておる。こういうことがあるやうでありますので、これは一つの事例であると思ひますが、わずかな資本によつて運輸をして、そうして許可が得られないために、どこかの権利を借りてやつておるというやうな運輸手がある。もしその権利金というものが、二万何千円というものが、そちらの方に中間搾取されるということになれば、勢いその車の整備なり何なりが悪くなると思ひます。そういういたしますと、せつ／＼一つの規制を置いておる目的に逆の結果を来します。資本力の少いところに許可すると、内容が悪くなるというところを考へから、こういう法律ができておると思ひますが、それが逆の結果を来して、自動車の車両主が無理をして、

車の改良も行わぬし、従つて交通の秩序を乱すという結果になるやと思ひます。この点をひとつよく取締りを願ひたいといふことを申し上げて、私はこの点については一応質問を打切つておきます。

○松井(豊)委員長代理 山崎岩男君。

○山崎(岩)委員 この際簡単に尋ね申し上げたいと思ひます。改正案の第二百二十五条の二の末項でございませうが、「自動車事故による損害賠償を保障する制度の確立に努めなければならぬ」とありますが、この点について何かの腹案をお持ちになつておられると思ひますが、お考へがございませうならばお漏らしを願ひたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 この法文の趣旨は、自動車に日に月にと／＼増加して参りますと、いかに運輸に努力し、整備に努めましても、どうしても事故が起ることは避け得られないのであります。その場合に、その自動車の発達に伴ひまして、被害を受ける人々をそのまま放置することは許されせんので、何とかその被害者を救済するため、損害賠償の責任を保障する制度をつくるべきである。それが自動車の発達した時代に即した必要な社会保障的な考へ方であると思ひますので、このやうないわば努力訓示規定が掲げられたわけにございませう。そこで自動車の事故による損害には、申すまでもなく二

つたり人命に対して死傷事故を与える場合と、物に対して、運送または運送以外の物品に対して損害を与える場合とあるわけにございませう。そこでその兩者について賠償保障制度を立てるこ

とが必要だと思つてございしますが、ただいま研究しておる案では一挙にそこまで飛ばずに、まず最もデリケートな関係にある人命に対する損害賠償責任を保障するために、強制保険その他の保障制度をつたうかどうか、こういうふうな考へておるわけでございます。物に対する損害賠償責任については、第二段の問題として考へてみたい、かように思つております。

○山崎(岩)委員 人命に對しましては強制保険の制度を考へておられる。またことにけつこうなことを思つてございしますが、

〔松井(豊)委員長代理退席、川島(金)委員長代理退席〕

現在のところにおきましては運送約款等を設けまして、これには免責並びに損害賠償に関するところの事項を定めて、運輸大臣の認可を得ることになつておるわけなんです。これによつて免責並びに損害賠償を支拂つてゐるわけなんです。この運送約款というのになつて、商法の規定が優先することになります。従いまして非常な不当な損害賠償を要求せられておるという事例があるわけなんです。そこでそういう不当なる要求というものを對しまして、やはり一つの法的根拠を持たせることにしないかどうかが、たとえばたゞいまは鉄道運送については、鉄道營業法というのによつて法的な根拠があるわけなんです。ところがたゞいまの自動車運送に關しましては、つまり運送約款によつて定められてゐる運輸大臣の認可といつたようなものによつて、損害賠償をするということになつてゐる。ですからどうしても商法の規定の方が優先するわけなんです。

の点について何か御研究をなされたことがないかどうか。またこれから御研究をなさるお考えかどうか、お尋ね申し上げます。

○中村(豊)政府委員 御説のごとく、鉄道の運送については鉄道營業法という法規でも規定がございしますが、道路運送法では自動車に對して運送約款の認可制度をとつておるだけでございします。その点で多少弱いという感じはあるのでございしますが、この際一挙に強制保険制度をとつたし、同時に、むしろ自動車事業者の負担が非常にふえるのではないかと、これを心配して、まず第一段として人命に對する死傷事故の責任だけを、強制保険にしたらどうかというふうな考へたわけでございます。主として考へては自動車事業者あるいは自動車所有者の負担が一度に重くならないように、こういうふうな考へておるわけでございます。その保障する制度として、自家保険というふうななまぬい考へはとうていといえないと思ひます。保険といふことになれば、その保険を強制するのでありますから、保険料金の過重といふことも考へて、そこまで一挙にこの際飛んでしまふのは、ちよつと早過ぎるのではないかと考へておるわけでありまして、いづれにしろそのような考へで腹案を練つておるわけでございます。お説のような点も十分考へて成案を得たいと存じます。

○山崎(岩)委員 よくわかりました。本案から多少はずれて参りますが、ちよつと局長さんの御意見を承りたいことがあるのであります。それは最近新聞紙等の報道によりますと、自動車強盗というものが非常に横行いたしまし

て、運転手が安心して夜間など運行することができないという状況が、ひんびんとして報道されておる。そこで運輸當局として何かこれに對する処置をお考えになつて、たとえばいすにランプでも取付けさせるとか、運転手と乗客との間にガラスの窓でもつくるといつたようなぐあいにして、特別の装置をすることにして、それを法文化してやらせるようにしなければ、業者は運転手の生命や何かが脅かされておるにもかかわらず、費用を伴うものであるから、これは一挙に解決することとは困難かと考へるのであります。そこでそういうことに対するお考えがあるかどうか。その点を承りたい。

○中村(豊)政府委員 自動車強盗が横行するので、この対策については運輸省としても人事なれば心配をしておるわけでありまして、それで取締りももちろん警察関係の責任でございしますが、何とか設備的に危険を防止できるものというのを考へておられますし、またそういうふうな危険防止の設備をすることが一番の根本解決ではないかと思ひます。二、三考へ方はあるのであります。ただそれを参考に事業者に示すという程度のこととどまつております。これを法規で強制するといふことになりまして、結局費用が非常にかかり、事業者も運輸手諸君も設備をすることが一番よい方法だとは考へながら、普及できないのは、費用が非常にかかるというのをいやがつておるわけでございます。今すぐ法によつて強制するといふこともちよつといかがかと思つて、警察関係とも相談をしておるわけでございます。

○山崎(岩)委員 どうかひとつこの問題、人命に關する問題でありますし、ひいては社会不安の一因にもなるわけであつて、どうしても秩序を維持するために思い切つた処置を講じなければ、お説のように、業者は費用がかかるものでございしますから、これはひよりの見にお進めになつたら、あすにはないかという、希望的な観測をするおそれがあるわけでありまして、なお思い切つてタクシー、ハイヤーというものを認可をする際には、そういう処置を講じさせる建前において、認可したものに對しては強制的にやらせるといふ緊急の処置を講じなければならぬと思ふのであります。これはこの際警視庁なりあるいは国警なりと十分連絡をとられまして、これに對する緊急の処置を講じてもらいたい。こういうことをお願い申し上げたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 お説の点は十分考へまして、関係の官署と打合せて参りたいと思ひます。

○松井(豊)委員 提出されました議案外であります。関連しておりますので、この際自動車局長にお伺ひしておきたいと思ひます。

すなわち聞くところによると、群馬県長野原から太子を経て、花敷温泉に至る路線及び太子から草津に至る路線の乗合バス營業を、草軽電鉄に免許されたというが、事実かどうか。

次に、國營バスの使命は、山間僻地にして採算不引合ひ等の地域に、公共性を發揮すべきものと思ふが、かようなところにこそ國營バスの運行をせしむべきものと思ふがどうか。

次に、長野原線の長野原より太子に通ずる鋼管会社の社線が、昨年十月一

日國鉄に編入されたが、その折の条件として、太子駅を中心として花敷、草津、阿温泉に國營バス運行することが約束されておるが、これを知つておるかどうか。

次に、この路線については数年来、吾妻郡民一致して國鉄バスの延長を熱望してゐたところであつて、これに關する請願も第十二國會において採択されたものであることは御承知であると思ひ、國鉄當局においてもバス運行の意向で種々調査済みのものであるが、これを突然として草軽電鉄に免許されたといふことは、納得しがたいものがあるが、免許に至るまでの経過を説明されたい。

次に、かかる地方民が一致して、國營バスを熱望している路線について、これを輕微な事項として公聴会も開かず、地方民の意見を聞くこともしないで、決定したのはいかなる理由に基くか。

次に、草軽電鉄に免許のおりたことを知つて地方民は意外とし、民営反對の一大運動を起そうとしてゐるが、これについて政府はいかに処置しようと思ひてゐるか。この点明確なる御説明を願ひまして、はつきりさせていたいただきたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 最近草軽電鉄に花敷附近にちよつたりした路線を、輕微事項として免許したことはあるようでございますけれども、それが今御質問のように重要性のあるものだと存じておりません。詳しいことは調べました上で御報告申し上げます。

○松井(豊)委員 ちよつたりした輕微な問題だといふように輕く考へておるが、今日ただいま御質問申し上げたよ

うに重大な問題になつております。しかもこれは当時の吾妻郡を代表する小淵代議士から、長い間努力されまして、請願を何回も出してあります。そして最後に採択もされております。従つて地元の多数の者は、必ず国鉄バスが通るものと信じておつた。また一方草軽鉄道は、沿線にある腐りかけた橋梁を直すだけの経済力もない。なぜ一回も公聴会を開かないで草軽鉄道に許可を与えられたか、もう一回明確なる御答弁を願いたい。

済、産業、すべての中心となつてやつております。大体その部落が主体になつてこれをやろうと、長い間計画を立てておるのです。国鉄の方面にもそれぞれ陳情を出しておる。今内容を簡単に申し上げたのですが、許可を願えるかどうか、これを承りたい。もちろん常識をふんで陳情もいたします。またそれと関係の参考資料も提出いたします。これに対する局長さんの明確なる御答弁を願いたい。

○中村(豊)政府委員　どうもお話を承

○中村(豊)政府委員 具体的にたたいま存じておりませんので、はつきりしたお答えはできませんけれども、この問題は、草軽鉄道だけがよつびりした線を延ばすのであつて、国鉄はそれに對して何ら路線を敷設するという申請を出してはいないのであります。従つて草軽鉄道だけが、たつた一つ申請があるだけであります。それは他の国鉄を

つておりますと、こちらで考えておるところとは別で、そのようなことはなかつたのじやないかとも思うのですが、この点をよく調査した上で御報告しますが、その場合に、国鉄をお呼びするかどうかは、事案をよく調べました上で定めるべき問題でありまして、事案の内容も存じていないのに明確なお答えはできません。

の他の路線には何ら関係はない線での山の中をちよびり延ばすことではないかと思うのであります。従いましてどこからも異議がございませんし、問題が軽微であるという認定の上にしたのであると思います。決して何ら他意はなかつたことと存じております。なお詳しくは調査の上御報告いたします。

○松井(豊)委員　私の質問が徹底しないようではありますが、私もおお参考資料、こまかいものを集めまして、局長さんに御相談申し上げたい。十二年にすでに採択されているので、明確なる御答弁を願いたい。要は国鉄バスをぜひ許可してもらいたいというのが根本でございますから、何とぞ御了承願いたいと思う。

○松井(豊)委員 わずか一部分であり、輕微の問題であるからこれを許した、国鉄方面からその申請はなかつたということですが、十二国会に請願委員会に出して採扱されております。陳情書も運動者から出ておると信じております。また調査を願うことになっておりますが、ここにある六合村は、四千五百の人口を擁しておりますて、經

【川島(金)委員長代理退席、松井(豊)委員長代理着席】

○川島(金)委員長 道路連送の質問も大団円になって参りましたので、私も最後に一言関連してこの機会にお尋ねをしておきたいと思ひます。

先般当委員会では民間バスと国鉄バスとの調整の問題、ことに都会地を中心とする人口の輸送調整等の問題につ

いて、私なりに感じておることを申し上げました際に、局長はそのことは現状においてはなかく困難である、こういうような意味の答弁をされておつたのでありますが、実は昨日の朝、私の所属いたします埼玉県の新聞によりますと、一昨日運輸大臣、国有鉄道部長などが福永水官房長官に呼ばれて、埼玉県下における懸案になつておる蓮田、東京間の国鉄バスについて、具体的な了解を与えた。これは東京の各紙も一齊に大きく報道をいたしておるものであります。この事柄について、責任者である局長は了承されておるかどううか、これをこの機会に承つておきたい。

道ではないかと、とりようによつては思うのでありますが、今聞けば、かんなじなかなめの自動車局長は何らそれを関知していないというに至りましては、きわめて奇怪な事柄だと申さなければなりません。私は先般の質問でも申し上げまして、大体私の質問の本旨とするところは局長も御了察願つてゐると思うのでありますが、今松井君も例をあげられたように、地方民が省営バスを非常に熱望していることは事実であります。その熱望にこたえる必要があるかないかは別といたしまして、そういう方法があるかどうかについて、先般局長の御意見を承つたのであります。ところがそれは容易でな

が、中には三段抜き、普通二段抜きです。全部同じ文章ですから、あるいは共同通信が何から流れたものであるかどうかわかりませんが、そういうことと出ております。あなたのお話によれば、そういう事実に対して局長は関知しておらないということであります。が私どもはまた別な立場で調査もし、問い合せてもみまされども、局長は当面の責任者でありますから、細田君なり問い合せてみる必要があると思えます。細田君の名前が四紙とも一齊に出ております。

○中村(豊)政府委員 数日前にその陳情がありましたので、その陳情に対して研究するようにという命令は大臣から

○中村(豊)政府委員 蓮田、東京間の国鉄バスの問題でございますが、についてはまだ何ら承つておりません。

○川島(金)委員 それは私はなか／＼重大な言葉だと思ふのです。昨日の朝刊だと思ひますが、詭亮、朝日、毎日産業経済、さらに埼玉新聞、この五紙が同じような文章で一齊に報道しております。その内容は、今申しましたように

いという実は明確な説明があつた。しかもその翌日、ただいま申し上げましたように各紙が一齊に、しかも具体的に内容まで書いておる。しかもその人の名前まであげてある。運輸大臣、長崎國鉄総裁、それに細田國有鉄道部長も招致をされて、福永君の申入れによつてこの問題はただちに了承されて、実現の運びに至ることになった。

ら受けております。しかし昨日でございますかの会談のことは全然存じておりません。ただお話でいろいろ想像をいたしますと、運輸大臣は別でございますが、その他の出席の方を考えると、そういう申請をして努力しろという話であつたのではないかと思うのでございます。いずれにしてろかけ違ひまして大臣にお目にかかつておりませ

運輸大臣、国有鉄道部長の細田君ですか、それから長崎総裁も何か呼ばれたというふうに書いてあります。それで福永官房長官が大臣室にこれらの首脳を招致して、福永君の申入れによつてただちにこの三首脳が了解を与えた、こう出ておる。これはおそらく東京新聞の埼玉版でありますけれども、東京から出て来た記事であることは間違

こういうことである。当面の責任者である局長が全然関知しておらないとすれば、あなたの立場からいっても、私は真相をきかぬ必要があるのではないかと思う。こういうことが軽々しく政治的に扱われるということは、あなたとしても迷惑であろうし、また県民を惑わすことはなだしいものになるわけです。何でもないことをあしたに

んから、よくお伺いしたいと思
います。

○川島(金)委員　いずれにしても、局
長の一昨昨日の言明から見れば、非常
に困難な事情にあるという言明にか
かわらず、しかもその翌日という記事
が出ているのでありますから、この点
は局長の立場から申しまして、事態
はきわめて重大なことだと思いますの

いありません。しかも一紙だけならばいざ知らず、四紙、五紙がそれを一齋に報道している。それは単なる誤報であると言つてしまえばそれまでであります、これは私はきわめて重大な報

も実現するかのごとく、しかも福永君、そして総裁、運輸大臣、細田国鉄道部長までも招致を受けて、承知をしたと麗々しく出ておるのです。必要とあればその記事をお見せいたします

で、どうぞあなたも真相を調査されまして、いずれかの機会にこの委員会に御報告を願いたい。また私は私なりの調査をいたしまして、さらにこの問題についてお尋ねするようなことがある

○松井(豊)委員 わずか一部分であり、輕微の問題であるからこれを許した、国鉄方面からその申請はなかつたということですが、十二国会に請願委員会に出して採扱されております。陳情書も運動者から出ておると信じております。また調査を願うことになっておりますが、ここにある六合村は、四千五百の人口を擁しておりますて、經

【川島(金)委員長代理退席、松井(豊)委員長代理着席】

○川島(金)委員長 道路連送の質問も大団円になって参りましたので、私も最後に一言関連してこの機会にお尋ねをしておきたいと思ひます。

先般当委員会では民間バスと国鉄バスとの調整の問題、ことに都会地を中心とする人口の輸送調整等の問題につ

ただちにこの三首脳が了解を与えた、
こう出ておる。これはおそらく東京新
聞の埼玉版でありますけれども、東京
から出て来た記事であることには間違
いありません。しかも一紙だけならば
いざ知らず、四紙、五紙がそれを一齣
に報道している。それは単なる誤報で
あると言つてしまえばそれまでであ
りますが、これは私はきわめて重大な報

治的に扱われるということは、あなたとしても迷惑であろうし、また県民を惑わすことはなほだしいものになるわけです。何でもないことをあしたにでも実現するかのごとく、しかも福永君、そして総裁、運輸大臣、細田国友、鉄道部長までも招致を受けて、承知をしたと躍々しく出ておるのです。必要とあればその記事をお見せいたします

わらず、しかもその翌日そういう記事が出ていたのでありますから、この点
は局長の立場から申しまして、事態
はきわめて重大なことだと思ひますの
で、どうぞあなたも真相を調査されま
して、いずれかの機会にこの委員会に
御報告を願ひたい。また私は私なりの
調査をいたしましたして、さらにこの問題
についてお尋ねするようなことがある

の他の路線には何ら関係はない線での山の中をちよびり延ばすことではないかと思うのであります。従いましてどこからも異議がございませんし、問題が軽微であるという認定の上にしたのであると思います。決して何ら他意はなかつたことと存じております。なお詳しくは調査の上御報告いたします。

○松井(豊)委員　私の質問が徹底しないようではありますが、私もおお参考資料、こまかいものを集めまして、局長さんに御相談申し上げたい。十二年にすでに採択されているので、明確なる御答弁を願いたい。要は国鉄バスをぜひ許可してもらいたいというのが根本でございますから、何とぞ御了承願いたいと思う。

刊だと思ひますが、謗亮、朝日、毎日産業經濟、さらに埼玉新聞、この五紙が同じような文章で一齊に報道してゐる。その内容は、今申しましたように運輸大臣、国有鐵道部長の細田君ですか、それから長崎總裁も何か呼ばれたというふうを書いてあります。それで福永官房長官が大臣室にこれらの首脳を招致して、福永君の申入れによつて

長崎国鈞總裁、それに細田国鉄道部長も招致をされて、福永君の申入れによつてこの問題はただちに了承されて、実現の運びに至ることになつた。こういうことである。当面の責任者である局長が全然関知しておらないとすれば、あなたの立場からいつても、私は真相をきかぬ必要があるのではないかと思う。こういうことが軽々しく政

と、そういう申請をして努力しろという話であつたのではないかと思うのでございます。いずれにしてろか違いまして大臣にお目にかかつておりませんから、よくお伺ひたいと思います。

○川島(金)委員　いずれにしても、局長の一昨昨日の言明から見れば、非常に困難な事情にあるという言明にかか

○中村(豊)政府委員 具体的にたたいま存じておりませんので、はつきりしたお答えはできませんけれども、この問題は、草軽鉄道だけがよつびりした線を延ばすのであつて、国鉄はそれに對して何ら路線を敷設するという申請を出してはいないのであります。従つて草軽鉄道だけが、たつた一つ申請があるだけであります。それは他の国鉄を

つておりますと、こちらで考えておるところとは別で、そのようなことはなかつたのじやないかとも思うのですが、この点をよく調査した上で御報告しますが、その場合に、国鉄をお呼びするかどうかは、事案をよく調べました上で定めるべき問題でありまして、事案の内容も存じていないのに明確なお答えはできません。

であります。この事柄について、責任者である局長は了承されておるかどうか、これをこの機会に承つておきたい。

○中村(豊)政府委員 蓮田、東京間の国鉄バスの問題でございしますが、についてはまだ何ら承つておりません。

○川島(金)委員 それは私はなかく重大な言葉だと思つたのです。昨日の朝

必要があるかないかは別といたしまして、そういう方法があるかどうかについて、先般局長の御意見を承つたのであります。ところがそれは容易でないという実は明確な言明があつた。しかもその翌日、ただいま申し上げますように各紙が一齊に、しかも具体的に内容まで書いておる。しかもその人名前まであげてある。運輸大臣、

出ております。

○中村(豊)政府委員 数日前にその陳情がありましたので、その陳情に対して研究するようにという命令は大臣から受けております。しかし昨日でございませつかの会談のことは全然存じておりません。ただお話でいろいろ想像をいたしますと、運輸大臣は別でございいたしますが、その他の出席の方を考える

うに重大な問題になつております。しかもこれは当時の吾妻郡を代表する小淵代議士から、長い間努力されまして、請願を何回も出してあります。そして最後に採択もされております。従つて地元の多数の者は、必ず国鉄バスが通るものと信じておつた。また一方草軽鉄道は、沿線にある腐りかけた橋梁を直すだけの経済力もない。なぜ一回も公聴会を開かないで草軽鉄道に許可を与えられたか、もう一回明確なる御答弁を願いたい。

済、産業、すべての中心となつてやつております。大体その部落が主体になつてこれをやろうと、長い間計画を立てておるのです。国鉄の方面にもそれぞれ陳情を出しておる。今内容を簡単に申し上げたのですが、許可を願えるかどうか、これを承りたい。もちろん常識をふんで陳情もいたします。またそれと関係の参考資料も提出いたします。これに対する局長さんの明確なる御答弁を願いたい。

○中村(豊)政府委員　どうもお話を承

いて、私なりに感じておることを申し上げました際に、局長はそのことは現状においてはなかく困難である、こういうような意味の答弁をされておつたのでありますが、実は昨日の朝、私の所属いたします埼玉県新聞によりますと、一昨日運輸大臣、国有鉄道部長などが福永官房長官に呼ばれて、埼玉県下における懸案になつておる蓮田、東京間の国鉄バスについて、具体的な了解を与えた。これは東京の各紙も一齊に大きく報道をいたしておるの

道ではないかと、とりようによつては思うのでありますが、今聞けば、かんなじなかなめの自動車局長は何らそれを知っていないというに至りましては、きわめて奇怪な事柄だと申さなければなりません。私は先般の質問でも申し上げまして、大体私の質問の本旨とするところは局長も御了察願つてゐると思うのでありますが、今松井君も例をあげられたように、地方民が省営バスを非常に熱望していることは事実であります。その熱望にこたえる

が、中には三段抜き、普通二段抜きです。全部同じ文章ですから、あるいは共同通信が何から流れたものであるかわかりませんが、そういうことと出ております。あなたのお話によれば、そういう事実に対して局長は関知しておらないということでもあります。が私どもはまた別な立場で調査もし、問い合せてもみまされども、局長は当面の責任者でありますから、細田君なり問い合せてみる必要があると思ひます。細田君の名前が四紙とも一齊に

ますか、第五、第六にそのような項目が書いてあるわけでありますが、このくらいのことでもう円滑に国家が運営をして行けるかどうかという点に對しまして、非常に危惧を持つものであると思いますが、いろいろ諸外国の例もあると思ひますけれども、政府が出資をした場合に、このような監督機関といひますか、あるいは権限といひますか、この程度のものでうまう運営して行けるかどうか、この点もう一回提案者の御意見を承りたいと思ひます。

○粟沢政府委員 私どもの考えといたしましては、ただいま申し上げましたように、できるだけ政府の干渉といひますと言葉が悪いのですが、お世つかいをやめて、民間の創意くふうを十分發揮してもらいたいというのを考えたわけでありまして、監督規定が少し不十分ではないかというふうなお話でございましてけれども、私も提案者の立場としては、この程度で十分やつて行けるだろうというふうな氣持がいたします。結局最後は實際その箇に當る人間の問題、あるいは事業のやり方の問題といつたことに帰着するのではないかとと思ひますけれども、ただいまの私どもの考え方としては、そういう適當な人材を得、あるいは事業遂行の適正を期し得るならば、この程度の監督規定で会社はやつて行けるのではないかとこのように考へます。

○榎委員 お説の通りだと思ひます。幾ら規約をつくりましても、その人を得なければうまく運営できないのは當然でありまして、そういう点に對しまして御留意をいただきたいことはけつこうだと思ひます。次にお尋ねをいたしたいのは、この

法律案が通過いたしましたすと、設立委員が任命をされまして、その人たちがこの会社をつくつて行くということをするたつてあるわけでありまして、現在これらの準備行為といひますか、そういうものは全然行われておらないわけでありましてどうか、お伺ひしたいと思ひます。

○粟沢政府委員 今のところまだ具体的にどういふ人を選しようといふところまでは入つておりません。ただ御承知のように、たとえば政府出資十億といふような関係で、国家の財務当局としても十分の關係を持つわけでありまして、そういう点で運輸省、大蔵省あたりの官庁もこの中に入るのではないかとこの程度の氣持は持つております。まだ具体的にどのあたるとなるといふことは考へておりません。

○榎委員 一体この法案が成立いたしますと、民間の会社が統合になるか、あるいはどういふ形でやつて行くかわかりませんが、大体いかような会社がこの法案の中に包含されて来るのかといふ点を伺ひたいと思ひます。私、日本に幾つ航空会社があるか知りませんので……

○粟沢政府委員 ただいまのところ、現在あります日本航空株式会社だけがこれに加入し得る、こういうふうな考へております。と申しますのは、この法律の附則にその規定をこしらえてございまして、附則の第五項に免許会社と書いてございまして、これは現在の日の航でございます。日本航空株式会社は、会社の設立委員の任命後二箇月以内に商法第三百四十三條に規定する株主總會の決議を得て、会社に對してその營業の全部を出資することができ

る。従ひまして株主總會でそういう決議をすれば、日航はこの会社に營業の全部を出資して参加する、こういう規定にいたして行けるわけでありまして。

○榎委員 そういたしますと、現在は準備委員といふものも考へておらない、本法案が通過したならば、早急に設立委員を任命してやつて行きたい、しかもこの法案の對象になる会社といひましては、ただいま政府委員が言われまして、現在の日本航空株式会社が吸収して行こう、他の会社はこれを考へておらない、このように解釈をいたしてさしつかえないでしようか。

○粟沢政府委員 その通りでございます。○榎委員 そういたしますと、法案が通過をした、いよいよ現在の日本航空株式会社がこの法案に適用するように吸収して行くといふことになりまして、財産とか資産といふような点については、提案理由のあたりにうたつてあるわけですが、人間の關係につきましては、これらの会社に關係をしておる人々を、新しくできる日本航空株式会社が、いかように採用して行くといひますか、任命をして行くといひますか、そういう構想は全然お持ちではない、お考へではないというふうな解釈をしてよいのでしょうか。

○粟沢政府委員 私どもとしましては、實際は大体現在の日本航空株式会社の營業といふものは、物的施設、飛行機、格納庫その他と同時に、實際にお働きになつておる人も同じであります。大部分の人がやはりその事業と一緒にお入りになるのじやないかと思ひ

ます。ただ具体的に、個々の人あるいは個々の重役さん方が、はたしてお入りになるかどうかという点につきましては、まだ何ともお答えしかねると思ひます。設立資本などもそういう点についてやはり考慮していただけるのではないかと、このように考へております。

○榎委員 大体對象が現在の日本航空株式会社になつておるわけでありまして、私これは確たる証拠があつて言うわけではないのでありますが、いろいろわきに聞きますと、現在の日本航空株式会社の数年来の——現在もそうありますが、いろいろなうわさがあるものであります。これは本法案の對象とされておる会社でございまして、政府の方でも御研究になつておるといふふうに私は解釈をいたしております。が、現在の日本航空株式会社の設立から今日までの経過のあらましを、ひとつ簡単に御説明を願ひたいと思ひます。

○粟沢政府委員 的確な資料をただいま持つておりませんので、日時その他についてはつきり申し上げられませんが、大体現在の日航が設立されたのは、御承知のようにまだ占領期間中でございまして、それでその当時に特に外國の航空機あるいは操縦士を使ひまして、日本の会社で要するに乘客を集めて切符を売つて、外國の航空機にお客さんを乗せてこれを運送するという事業だけ許されました。その当時その飛行機を提供する会社等につきましていろいろ問題がございまして、最後には外國の会社一社と日本のこの会社が契約を結びましてやらしてもよろし

いといふことになつた結果、日本航空株式会社が許可されたわけでありまして、そのために競願者も相当ございまして、いろいろ競争があり、あるいは事情があつたように聞いておりますが、私當時まだ航空局におりませんものでありますから、的確にその間の数社の競願のありましたための事情等は存じておりませんが、日航としましては結局アメリカのノースウエストといふ会社の飛行機を日本の会社としては一社で入れて、それがチャーターをして航空運送事業を営むといふ結果になつて、現在まで来ておるのでございまして、ただいまお話のありましたように、日航に相當の非難と申しますか、いろいろのお話があるといふことを私ども聞いております。これにはいろいろの事情があると思ひますが、その競願のありました際に、結果としてはいろいろの競願者の寄せ集めと申しますか、力を集めたための事情もございまして、その後現在まで御承知のように日航は營業をやつておるわけでありまして、収支状況といたしましては、大体今までに一億程度の赤字を出してあります。しかし現在の事業状況は相當好転しております、普通の航空会社の營業としては十分な成績を上げておるようによろしく考へます。

○榎委員 今ちよつとお話を聞きますと、局長は目下見えぬやうであります。私長は質問をここのでやめたいと思ひますが、ひとつこれだけ調査をしていただきたいと思ひます。それは私がお尋ねに聞きますと、大體政府出資として半民半官といひますか、こういう会社として現在の日本航空株式会

ができ上つて、二千五百万円くらいが投資されておる。ところが昭和二十三年から二十四年の間に国際不動産株式会社が、東京、大阪、横浜等の格納庫であるとか、事務所等、七百万円で譲渡をしておる。しかもこの不動産会社はそれを駐留軍の空軍基地として貸して、三千万円程度の収入を得ておるといふやうなわけを聞いておられます。しかもこの会社は米國から飛行機の中古品を買つておつたのでありますが、中にはエンジンの損傷等があり、買つてもこれを使用することができないので、日本の三菱工場等において今日まで十五台くらいの修繕をいたしておるといふことを聞いておられます。さらに二十億圓くらいの金で中古品を購入するといふやうなわけも飛んでおるといふことを聞いておられるわけですが、私が申し上げましたこの簡単な経緯からいいますと、このやうな会社では政府が出資をして助長をして行く、いわゆる日本の国際航空路として負担をするといふ会社としては、今までの過去といふものに対しては、非常に危険を持たざるを得ないといふやうに私は考えるわけであり、さらに昨年の九月の衆議院選挙において、この日航の会社が某々政党に相当な政治献金を行つておるといふやうなうわさも聞いておられます。これらの点を十分調査をされて、ひとつ資料を提供していただきたいと思います。私たちは政府出資をする建前上、どうしてもそういう過去のある会社という点について監督をし、検討をしなければ、無条件にこの法案を通すわけには行かない。かように考えておりますので、ただいま私が申し上げました

点、第一は現在の日本航空株式会社の設立から今日までの経緯、それから国際不動産株式会社の関係、昨年の九月の総選挙において政党に対する政治献金はあつたか、あつたならば何党に對してどれだけ献金をしたかという点を——これは私の方で調べてもわかります。わかりませんが、当然担当者としてひとつこれを御調査願つて、資料を御提出願ひたいと思います。

○松井三郎委員長代理 川島金次君。○川島(金)委員 前から若干お尋ねをしておきたいと思ひます。今同僚委員からも、最後に日航に対する割切れない世評が流れておるといふことをたいへん心配しておるやうであります。そういうことであればあるほど、われわれとしてもこの法案に對しましては十分慎重に審議をいたさなければならぬと思ひますので、この機会に若干お尋ねをしたいと思います。

まず最初に伺ひますことは、この航空株式会社法案において日航だけを選定をいたしたという根拠は、一体どこに置いておられたのか、その点について簡単によろしいですから、明らかにしていただきたいと思います。

○栗沢政府委員 要するに私も申し上げては、国際線に乗り出したといふ考へ方において選定したわけであり、大体三社ほどございまして、これがお互いに話し合ひをいたしまして、大體日航の増資の際に全力をみんなて結集して国際線に出ようといふことになりまして、現在の増資十億の日航に全部参加しております。結局日本としましては、国際線に出たいという希望のある事業者が、要するに日航に結集さ

れておるといふやうに考えまして、これを政府が十億出資をして新会社をつくる場合に、一緒に考へて株主總會で決議するならば、これに出資をして参加してまいり、こういうやうに考えた次第であります。

○川島(金)委員 今の御説明によりまして、当時三社ほどが競合された形で出されておつたといふのですが、日航以外の三社と申しますと、どの会社でございまして、おさしつかえなければこの際説明していただきたい。

○栗沢政府委員 両方とも海運会社でございまして、一社は大阪商船、一社は飯野海運でございました。

○川島(金)委員 次いでこの機会に伺ひておきますが、政府としましては、いわゆる半官半民の形の航空株式会社を設立するわけであり、私の記憶によれば、イギリス、ドイツなどは確かに国有で国際航空をやつておるのではないかと記憶いたしておるのではありませんが、欧米において現に国際航空といふものを国有でやつておるところは、大體あらましのやうにありますが、おもしろいところでは、あります。その点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○栗沢政府委員 国有と申します意味が、おそらく出資の金額のパーセンテージの問題と存じますが、御承知のイギリスのBOAC、オランダのKLM、あるいはフランスのエア・フランスといふやうなものは大體政府一〇〇%の資本金額でございまして、それからスエーデン、デンマーク、ノールウエーで結成しておりますSAS会社、これは資本の五〇%が政府の持分になつております。それから大體アメリカ

の会社といたしましては、政府出資の会社はほとんどございせん。なおただいま一〇〇%、五〇%の例を申し上げましたが、そのほかには非常にパーセンテージがまちまちでございまして、大體五〇%前後、あるいはそれより少い出資を受けておる会社が相当ございまして。

○川島(金)委員 そういろいろ／＼な各国の事例なども、十分に調査の上この立案をされたものと思ひますが、そこでそれならば日本の国際航空を半官半民、しかも出資も對等で、ファイブ、ファイブにやつたといふのはどういふ理由があるか、そういうところについて研究がありましてならば、その点をひとつわれ／＼に示しておいていただきたい。

○栗沢政府委員 先ほども申し上げましたやうに、私も申し上げては、できるだけ政府の監督、あるいは干渉といふやうなものがない方が、民間企業としては十分に手を伸ばせるのではないかと、今度でございますのは、政府出資が十億、民間も現在十億が評價委員の評価でどの程度になるかわかりませんが、おそらく十億近くなると思ひます。約半々で発足するわけであり、将来民間政府が半額出資をして、民間も半額出資するやうな形を意圖はございせん。できるだけ早い機会に政府出資の方を減らして、民間資本が集まるものでしたら、民間出資の割合を多くしたいといふのが私どもの念願であります。従ひまして五〇%ずつといつたやうな比率に對する検討、ある

いは将来この比率をどういふやうにするかといつたやうな、少くとも現在の五〇%の比率で将来も持つて行こうといふやうな気持はございせん。

○川島(金)委員 そうするとこの法案の立案と、しかも成立後における対象会社を日航だけに置くといふことは、現に日航の持つております技術、財産を主体として、日本航空路の発達助成のためにやるのであつて、もし日航自身が政府の出資金にあらざる方面から資金が注入されるやうな形になつておるとすれば、政府はこれに對してあえて出資をするといふ筋合ひのものでもない。単にこのまま日航だけに投資しておいたのでは、資金的にもどうにもならない。従つて政府が資金的にこれにてこを入れる。これはどういふ程度に立案をいたしますか。それとも他に何か大きな意味があるものでありましようか。

○栗沢政府委員 先ほど申し上げましたやうに、政府が半額を持つて、これによつていわゆる半官半民の会社だといふ看板を掲げて行きたいといふやうな気持はございせん。

○川島(金)委員 そういふ心算だとすると、ちよつと矛盾があるのではないかと申すので、日航自体の発行いたしましたパンフレットによりまして、日航は最近において開業銀行、あるいはワールド・バンク等にまで手を伸ばしまして、相当大なる資金計画をされて、それが非常に見込みがあり、近く具体化するのだといふやうなことが随々しく記載されておる。そのパンフレットはここに持つておりませんが、ごく最近発行をいたしたのであります。日航自身がうたつておりますところの雄大な資金構想によりまして、

あえて今日政府の十億程度の出資を必要としないのではないかとさえ受取れるような計画が説明されているのです。この点はどのようなふうになつておりますか。

○栗沢政府委員 日航のパンフレットは、どういふものですか、私見ていないのですが、要するにこういうことではないかと思ひます。日航としましては、現在政府がこういうことを考えているというところは、十分承知しているわけでありまして、また国際線に一日も早く乗り出したいという気持は日航も持つておりますし、私も持つております。従ひましてある程度のスケジュールを考へまして、それまでにできるだけ準備を進めて仕事を始めたい、こういう気持がございました。従ひまして普通ならばこの法案が通りまして、こういう会社ができるのだということがきまらしてから、日航としては要するに営業出資の決議をしさえすればよろしい。しかしそれでは時期を失する点もありませんし、また非常に延びて参りますので、日航としてもできるだけ国際線進出の準備を進めておきたい、こういう気持があると思ひます。私ももちろんこの法律公布前に、よくないかもしれないけれども、日本として国際線に乗り出したいという気持を持つておりますので、特に特別な機関を設ける、あるいは準備会社をつくるということなしに、現在の日航の準備が進め得るものならば、できるだけ進めさせたいという気持がございします。従ひまして日航としては、こういう会社になれば信用もつくし、こういう資金計画も遂行し得るだろうというふうな気持を持つて、ある程度バ

ンフレットに書いておるのではないかと存じます。この政府出資のてこ入れ、あるいはこの法律がなされて日航独自で数十億という金を現在集め得るかといひますならば、私も多分に疑問があると存するわけでありまして、

○川島(金)委員 部長さんの御説はそういうところであるでしょうが、私は部長さんのお気づきでなければ、あとでその資料を読み上げてみようと思いますが、日航独自の一つの資金計画としてはかなり歴大な計画で、しかもこれがきつめて有力でかつ具体的なものである。そうしていざいざ遠くから資金化されるものである。その資金に基いて、總括はたしか私の記憶では四十五億で、この四十五億の資金計画のもとにおいて、それ／＼の旅客機をこれこれ購入する手はずになる。こういう一つの計画がきつめて具体的に書いてあつたので私は今お尋ねをしたのですが、その事柄につきまして私がいづれそのパンフレットを持つて来てお尋ねしたい、またあなたにもひとつその点御研究願ひたいと思ひます。かりに日航がそういう自信力を持つておるとしますれば、今までの御説明では、あえてこの法案を出さずして、政府はこれに別途な助成、監督をすればいいのじやないか、こう思ひます。私が、私どものイデオロギーからいひますならば、これは民間よりは一ぺんにコーポレーションか何かでやつてみたらどうか、これくらいのお考え方もないではないのでありますけれども、政府当局の説明によれば、あくまでも半官半民というのは暫定措置であつて、できれば民有民営にしたい、こういう

のであります。それで私はあえてそういうお尋ねをしたわけでありまして、確かに日航自身はきつめて具体的な、しかも雄大な構想をもつてそれを世間に発表しておつた、これはまぎれもない事実でありますので、念のためにお尋ねいたしましたわけでありまして、

そこでさらにお尋ねしたいのですが、今日日航が持つておられますところの外形的資産、たとえば飛行機を中心として、その他の設備、敷地など、そういうことについて、時価に評価すればいい／＼評価の仕方において違つて来ると思ひますが、その評価額は別といたしまして、大ざつぱにどんなものを日航は今日まで持つておられるのですか。その大ざつぱなことをかいつまんでお話ができれば、ひとつこの際お聞かせ願ひたいと思ひます。

○栗沢政府委員 ただいま資産表を持つて来ておりませんので的確な点かわりませんが、大体現在一番大きな資産としては航空機でございます。これはDC4が六機ございまして、これが大体十五、六億になるかと思ひます。従ひまして全資産としてはおそらく十七、八億程度の資産があるのではないかと存じますけれども、なお詳しくは資産表を調べまして申し上げたいと思ひます。

○川島(金)委員 かりに今御説明の通り資産にいたしまして十七、八億程度持つておる会社といたしますれば、この会社がかりにこの法案の成立後において出資の議決をなす。そのときには吸収される形になるわけでありまして、現に十七、八億ある会社の資産をば、十億と仮定をいたしまして、決定

というか、そういうことに評定をいたしまして吸収するのであるか。十億を越えた分に対しては別の措置をするということになるか。たとえばその越えた部分に対しては資金の方から返還をするとか、あるいはまた越えた分に対しては別な新しい株式の方に書きかえるとか、何かそういう措置をするということになるのか、その点はどういうふうになりますか。

○栗沢政府委員 ただいま十七、八億円と申し上げましたが、最近六億増資しておりますので、払込みが済みまふとあるいは二十億を越えるかもしれせん。

今の御質問の点でございますが、この法案の附則にございしますように、評価委員を任命いたしまして、この評価委員がおの／＼資産を評価する。それで実際の資産の評価をする。それで実際ございします資産と負債とをい／＼検討いたしまして、それが十億を越えまふればその越えたものを当然営業の高として出資されるわけでありまして、従ひまして先ほど申し上げましたように、日航の出資分が株にいたしまして十億でとどまるか、あるいはもう少しふえるか、または欠損が多いので十億を割るかというふうなことは、評価委員が実際に評価いたしてみまふとわからないのであります。

○川島(金)委員 いずれでございますが、その評価委員の責任が、そうなつて来るときわめて重大なものだといわなければならぬと思ひますが、何かこの日航自体におきましては、最近の業績をいたしましては比較的やや順調になつておる。しかし相当の負債もあるというふうなわけ／＼は聞かざ

れておるのであります。その赤字と申しますか、負債というか、そういうものは今の程度になつておるのですか。

○栗沢政府委員 大体今前期までの決算をいたしましては、欠損は約一億三千万円ほどでございます。これは営業としての欠損でございます。それから借入金としましては大体先ほど申し上げました飛行機をい／＼外国から購入しておりますので、この金額に充てるための借入金が大抵十六、七億かと思ひます。その程度の借入金がございします。

○川島(金)委員 私はしるうとでわかりませんが、今の旅客機といふものは、新しく手に入れたからどのくらい持つものですか。私のしるうとなり聞くとところによりまして、使用の方にはかなり少いように思ひます。そういう場合において日航自体としては、とにかくにも資産としては二十億くらいある。しかしながら飛行機が主体でありますから、その旅客機が手に入れたからもうすでに長く使つておる、そういう場合には専門的にいへば、資産といふものはかなり減つておるといふ形にならなければならぬと思ひますが、この旅客機といふものの常識的な使用方で、その耐用年数といふものは一体どのくらいになるものですか、御承知でありましたならば……。○栗沢政府委員 大体今使つておりますDC4ですと、税法上の償却期間は大体七年でございます。それから今度外国線に使用するというDC6になりますと、大体八年以上ということになりまふ。しかし実際問題としましては、

七年あるいは八年たつてもその飛行機が使えないというところはございませんと。申しますのは、大体整備規定によりまして、何千時間飛行をしたあとには必ずオーバーホールをするという規定になつております。メージャー・オーバーホールの場合にはほとんど大改造にひといき修繕をしております。従つてエンジンにしても機体にしても、償却期間内で使えなくなるということとはほとんどございせん。しからば何年くらい使えるかと申しますと、それはおの／＼飛行機によると思ひますけれども、おそらく十年以上、相当の期間使えるのではないかと、こういうふうな考へております。

○川島(金)委員　そこでさらにお尋ねいたします。この会社ができたとき、まず資本金は二十億で、新たに投資される現金は政府の金の十億であります。現実においては新しい資金というものは十億以下ではないことだけは事実であります。この二十億の会社をつくつて、さらに社債の発行などをすれば、資金のやりくりはできると思ひますが、今の航空の実績に徴しまして、この二十億とさらにどのくらいの資金を新たに追加することに、一応日本が半官半民という銘を打つての航空事業が新しく出発する体裁というのか、実質といふか、そういうものか、実質といふか、どのくらいの規模を考へられておりますか、その点はどうかになりますか。

〔松井(豊)委員長代理退席、委員長着席〕

○栗沢政府委員　先ほどちよつとお話がございましたが、大体現在の計画で申しますと、週二回程度ハワイ経由

サンフランシスコへ往復する。及び東京から沖縄まで、これも週二回程度往復するといふためには、大体DC6のB型程度の飛行機が三機ほど必要ではないかといふことを考へております。その飛行機の購入費、あるいは操業のための乗務員の訓練、あるいは試験飛行、あるいは格納庫の整備等の計画を全部いたしますと、大体荒く算定いたしますと約五十億を越える金額が必要になると思ひます。従ひまして今回の政府出資の十億程度、あるいは会社が最近増資いたしました六億、それを加へても五十億という金額はまかなえないと思ひます。先ほど現在日航が四十数億あるといふ五十億といふ金を、十分自力で集めるといふことを言つておるといふお話でございますけれども、少くとも日航の幹部は私どもほとんど毎日折衝いたしております。この国際機に充てるための資金にいたしまして、一番機ですでに相当苦労いたしております。御承知のように開発銀行にしても、あるいは市中銀行にしても、そう何億という金を自由に持つておるわけではございませんので、自力で四十億あるといふ五十億といふ金を集めるといふことは、少くとも言うはずはないと私は存するのであります。大体現在ある金はその程度でございます。

○川島(金)委員　日航の資金計画については、事実印刷物をもつて世間に公表したものがあつたので、それはあらためてまたお尋ねすることにいたします。

この会社ができましたあとの日航の運営といふことは、なか／＼懸念にすべき事柄ではないと思ふのであります。

す。かりそめにも政府が十億の出資をする会社でありますので、この会社が新たに社債を発行して資金を多く集めるといふことになりまして、その社債に対する保証は当然政府が負わなければならぬような形にならうかと思ふのですが、その点はどうかになりますか。

○栗沢政府委員　おつしやる通り、新しくできます会社も、相当の信用がなければ、なか／＼資金繰りはむずかしいと思ひます。従ひまして私どももいたしましては、この法案で実は新しい会社の債務に対する政府保証ということも考へたかつたのであります。遺憾ながら大蔵省その他の関係者の議論がまとまりませんで、原案では債務保証の点は削除いたしておるわけでありまして、従ひまして現在の原案をもつていたしましては、政府がこれに保証するといふふうな措置はとれないことになりまして。

○川島(金)委員　そうすると実質的には純然たる半官半民の会社とは言えないようなことになつて来るのですが、その問題は私は別の機会に若干議論をしてみたいと思ひます。

そこで他にも御質問の方があつたようでありますから、私は最後に申し上げますが、この日航が政府の出資という大きなことによつて新たに出発いたします。その出発いたしました日航の風のあおりで、他の民間航空の事業が大きな打撃を受けるということは、実際の面においてあるのか、ないのか、その点の心配はないのであります。

○栗沢政府委員　結論から申し上げますと、私どもは国内の航空事業については、日航が新たにこういう形で発足

するといふことによつて、むしろ便宜といひますか、あるいは力を得るといひますか、そういう点ではプラスはあるかもしれませんが、国内の他の航空事業に対して圧迫になるというふうなことはなからうかと存するのではありません。また現在日航のやつております五線のうちの特に幹線程度を新会社に実施させる。現在幹線のはかになおこまかい途中の寄港も行つておりますが、こういうものは他の会社ができませんと同時に逐次はずしまして、新会社は幹線だけやつて、国際線にその主力を集中するといふ形態に持つて行きたいと存しております。従つて今後新しくできる会社が、そのために非常に打撃を受けるといふたようなことはあるまいと見ております。

○關内委員長　残余の質疑は次会に譲りまして、本日はこれにて散会いたします。

午後四時十九分散会

第三号中正誤

頁段行 誤 正
六五三 前号 信号
八五元 停泊 てい泊

第六号中正誤

頁段行 誤 正
四四七 路線 線路

第九号中正誤

頁段行 誤 正
五三六 (以下)一般 (以下)一般
五三六 小型自動車 小型貨物自動車
五三六 及び「これ」の規定 及び後段を

昭和二十八年七月二十二日印刷

昭和二十八年七月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局