

第十六回 参議院運輸委員會會議録第十六号

昭和二十八年七月二十三日(木曜日)午
前十一時十分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穂君
理事 入交 太蔵君
重盛 壽治君

委員

植竹 春彦君
岡田 信次君
仁田 竹一君
一松 政二君
加賀山之雄君
森田 義衛君
大倉 精一君
大和 與一君
東 隆君
木島 虎蔵君
岡本 忠雄君

衆議院議員

國務大臣

運輸大臣

政府委員

運輸大臣官房長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 市川 清美君

説明員

運輸省航空局長 市川 清美君

本日の会議に付した事件

○港灣運送事業法の一部を改正する法律案(衆議院送付)

○日本航空株式会社法案(内閣提出、衆議院送付)

○道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(前田穂君) それではこれより運輸委員會を開会いたします。

先ず港灣運送事業法の一部を改正する法律案を議題といたします。

衆議院議員岡本忠雄君より提案理由の説明を願います。

○衆議院議員(岡本忠雄君) 只今議題に供されましたこの法律案の提出理由につきまして、提案者を代表いたしまして御説明申し上げます。

昭和二十六年六月、本法が制定施行されましたより、港灣運送事業の秩序の確立と改善について、相当の成果を挙げたが、二カ年の実績に徴してなほ多くの改善を要する点を認めると共に、昨年七月より施行された木船運送法との間に調整を要する点を生じて参りましたので、所要の改正を行い、港灣運送事業のより健全なる発達を図らうとするのが本改正案提出の理由であります。

なほ、この際改正しようとする主要な点を御説明申し上げますと、先ず第一に、本法の適用範囲の拡張と木船運送法との調整についてであります。現行法では、はしけ運送事業と沿岸荷役事業は、海上運送に直結してその港灣内で行われる場合に限りておりますが、港灣内における一場所から他の場所へのはしけ運送、一つの港灣とその他の港灣との間ははしけ運送、並びにこれらに伴う沿岸荷役は同一の港灣運送企業で行われ各同一の施設を使用して行われているのが実際の態勢でありますので、これらを本法の適用範囲に含めると共に、木船運送法は一定の制限の木船による運送を一応網羅しておりますから、本法との間に抵触する点を生じましたのでこれを調整しようとするのであります。

第二に、本法適用港灣等の指定についてであります。本法の目的は、大部分が中小企業である港灣運送事業の健全なる発達を図り能率を挙げることにあるのでありますから、できるだけ多くの港灣に施行することが望ましいのであります。現行法におきましては、開港法の開港のうちから政令で指定することになっております。本法を施行する港灣は、開港行政の見地からでなく、運送取扱貨物の実量その他港勢によつて港灣を指定するほうが本法適用の客体として実態に即するものと考えられますので、所要の改正をしようとするのであります。

第三には、登録基準の明確化であります。港灣運送事業の登録について、現行法には登録拒否及び取消の規定がありますが、登録基準が明確でない欠陥がありますので、これを明確にしようとするのであります。

第四に、公平なる運賃料金の設定についてであります。運賃料金の方式については、現行法は確定運賃料金の方式をとつておるのでありますが、如何に経済事情の変化があつても、港灣運送業者の発意に基かない限り変更ができないようになつておるために、業者と利用者との関係が均衡を失つておるのであります。経済事情が著しく変化した場合において、従来の確定運賃料金が適正なりや否やについて利害関係人及び運輸大臣に対し、これを検討する機会を与え、その変更をなさしめる途を開こうとするのであります。

第五に、公益命令及びこれに伴う損失補償の問題であります。緊急事態に際して港灣運送の公益性を確保すると同時に、海上運送法では航海命令が出し得るにもかかわらず、その両端において公益命令が出せないという現行法の欠陥を補い、一面この場合公益命令によつてこうむる損失の補償をしようとするのであります。

第六に、施設の共同利用についてであります。港灣運送事業の施設の改善能率の向上を図るために施設の共同利用について公正な協定が行い得るよう、に私的独占禁止法及び事業者団体法の適用除外の規定を設けようとするのであります。

以上六点のほか、本法実施上整備を必要とするもの又は疑義を生ずる若干の点について改正をいたしたのでありますが、なおこの改正案提出に至りました経緯につきましては、本法実施以来、業者も行政も種々の不備欠陥を経験いたしましたので、全国港灣運送業者の協議におきましては二十数回に亘る協議の結果、結論を得て、別途参衆両院に対し請願書を提出しておるのであります。私も提案者はその意向を検討すると同時に、この際、最近日本全国港灣労働組合から出ておるところの意見を参酌し、更に政府の意見を十分に参酌いたしまして、確定運賃料金の変更の勧告、公益命令の条項等をも加えてこの改正案を提案いたしました次第であります。

なおこの法案は、前国会におきまして、参議院の鈴木恭一君が代表者となり、岡田先生、一松先生その他各派が共同提案になつて提出されておつたのであります。提案者のために審議未了になりましたが、提案代表者鈴木君は不幸にして落されました。そのほか二、三の落選した方もございましたので、本法制定当時協力いたしました私が、便宜上提案者となり、衆議院から提出するに至つた次第でございます。

何とぞ慎重御審議の上、速かに御可決あらんことをお願い申し上げます。

以上を以て終ります。

○委員長(前田穂君) 本案に対する質

問はございません。

○委員長(前田穂君) 本案に対する質

問はございません。

○委員長(前田穂君) 本案に対する質

問はございません。

○委員長(前田穂君) 本案に対する質

問はございません。

○委員長(前田穂君) 本案に対する質

問はございません。

○委員長(前田穂君) 本案に対する質

問はございません。

疑は次回に譲りたいと思いますが、御異議ございませんか。

○委員長(前田種吉) 御異議ないと認めます。

○委員長(前田種吉) 次に、日本航空株式会社法案を議題といたします。

前回は引続き質問のおありの方は順次御発言を願います。

○岡田信次君 この新しい航空会社の計画と、それから飛行場或いはその他航空保安設備等を政府でやりますね、その政府の計画と、その新会社の事業計画とがマッチして進んでいるのですか、どうですか。

○政府委員(栗澤一男君) この新会社は現在やつております国内線では幹線、それから新たに計画にもございませうに、国際線を主として運航する会社になつております。従いまして現在の幹線につきましては、すでに保安施設その他完備とは行きませんけれども、殆んどまあ間に合う程度に整備されております。

次に国際線でございますが、これは御承知の通り、すでに世界中十一社に亘る飛行機が毎日のように羽田空港に到着しております。従いまして国際航空機のための羽田の設備と申しますものは、大体現在では運航に支障がない程度に整備されております。現在なお滑走路の延長或いは新しくターミナルの延長というような計画もいたしておりますが、これも大体近く着工できる程度に準備を進めております。それらの関係を勘案いたしまして、大體政府のやるべき保安施設或いは飛行場の計画等は、この本計画に大體間に合

というふうに考えております。

○岡田信次君 国際航空に使う飛行場は羽田だけでいいですか。

○政府委員(栗澤一男君) 現在国際航空に使われております飛行場は羽田と岩国の二つの飛行場が使われております。将来私どもの考えとしては、例えは朝鮮へ参る、或いは沖縄、台北方面へ行きますものは福岡の板付飛行場を使いたいという計画も持つております。それはまだ完全に、現在使つております米空軍の協定がついておりません。使わしてもらえなかうかまだ未定でございます。その際には待機通信等の関係で若干航空通信施設が要るのじやないかというふうに考えております。これはまだ今申上げましたように未決定でございますので、その予算は現在ではまだ確定いたしておりません。

○岡田信次君 そうすると、只今の監理部長の答弁で、日航のほうのいろいろな計画がどん／＼進んで行つて、飛行機がどん／＼飛んで行く離着陸場な或いは保安設備等がこれに遅れるというのではないというふうに承知していいのですか。

○政府委員(栗澤一男君) 大體支障なくできると御了承頂いていいと存じます。

○森田義衛君 将来の経営について、現在でも外人操縦士がいるのですが、そういったものが経費の面からいつて割高である、こういったような場合、早急に日本人航空士と切替たいという話がありますが、それについてどの操縦士の養成計画と申しますか、どういつた時期に全面的に切替えるなり、或いは将来の航空路の発達に伴つてそれ

らの操縦士を早目に養成して補填して行けるか。相当大きなことだということには政府関係からも補助的な方法をとらなければ、会社自体が先の見込をつけてやるということには、経費の負担も多からうではないかということを中心配するのですが、少くとも日本では先般大臣からお話がありましたように、前に相当航空関係でプランクがありまするが、経験もある、そういった相当素質のある者をやれば、早期にこういったことができるのではないかといいた感じがするのですが、その点の計画がどうなつておりますか。

○政府委員(栗澤一男君) お話の通り、現在アメリカ人を使つておりまして、非常に高額の給与その他を払つておるわけでございます。できるだけ早く日本人にこれを切替たいというところは、私も役所は勿論、又航空会社としても非常に希望しております。ところでありまして、現在までですと相当数アメリカへ留学させましてパイロットの養成をいたしております。なお本年度は五千万円という経費をこの訓練養成の補助金としまして、予算にも計上いたしております。それから昨年は三千万円を計上してこの訓練に補助をいたしております。引続いて勿論この養成が続けられるわけでありまして、なお航空会社としまして、そのために約二億という訓練費を計上いたして、できるだけ速かに日本人をパイロットに使用する、こういう計画にいたしてあります。なお実際問題としましては、最初にはやはりキャプテンと申しますか、機長には当分日本人は技倆の点のみでなく、外人にも乗つてもらうという関係もございまして、信用を博する

まではすぐに日本人では無理だろうという点も考慮いたしまして、副操縦士と申しますか、コパイロットと申しておりますが、これに差当り訓練をやつた日本人を乗せまして、一年乃至二年の期間副操縦士としての勤務及び訓練を経まして、これなら大丈夫という見通しのついた後に機長にする、こういう計画に現在いたしております。国内線につきましては爾後半年乃至一年の期間に日本人の機長もできるかと思つてあります。国際線につきましては、私も安全率を見込みまして、二年ぐらゐの後は是非機長も日本人にいたしたい、こういう訓練計画にいたしております。

○森田義衛君 国内線の機長を全部日本人にできるときはいつ頃でございますか。少くとも国内線では日本人の機長で安全な航空ができるという信用を博することが、これが国外へ伸びて行く、日本人でいいといつた一つの裏付けになるのではないかと、そういったことを積極的に早くやるのが大事じやないかと、こう考えます。

○政府委員(栗澤一男君) 仰せの通りだと思います。私も成るべく早くというように考えているのでございませう。なお安全率を相当考えまして、国内線での機長に日本人に責任を持たしめて乗せるというのは、大體今後なお一年を要するのではないかと、このように考えております。

○大和興一君 昨日の部長さんの回答で、事務当局が立案した当時でも、国際線に競争して必ず自信があるという事は言えない、こういうふうなあなたのお話があつたのです。それで私はこれからこれを進めて行つた場合に、

に、なか／＼思うように行かんかも知れん、行かないときには政府として十分にその業績その他をよく検討して、例えはコトボレーションにすることか、或いは国有にするとか、諸外国の例もよくわかつてゐるのだから、そういうふうなことを考えるということを考えておるかどうか、お尋ねしたい。

○政府委員(栗澤一男君) 私どもとしては、とにかく政府もできるだけの協力をしまして、この会社で一つ国際線に乗り出してやつて行つてもいい、又現在の計画或いは過去の日本の航空に対する経験その他に鑑みまして、必ずしもこれはできないことじやない、こういうふうな考えて計画しておるわけでございます。将来果してこれが実績を挙げられなために、まあコトボレーション或いは公社等の形態も考えなければならんかどうかという点につきましては、少しやはり実行いたしてみますと、私どものほうも何とも申上げかねるのでございませう。只今のところでは何とかとにかくやつて行けるのじやないかというふうに考えておる程度でございます。

○大和興一君 いや、そういうふうなお気持のあることはわかるのですが、昨日からのいろいろな質疑に対する御回答を拝聴すると、まああなたの言つておるのは甚だ自信のないことが多かつたのですが、ですからそれはそういうふうなやつて行つて、結局その会社のはうでは、それは国から一銭でも余計金を取つて、そうして生きておればいいのだから、極端に言へば、そういう人も中におるかも知れん。そういうふうなことをやつて、泥沼に金をぶち込むようなことになつたのでは、政府

としても面目ないし、又国際場裡に實際に營業が成立つてやつて行くということにもならないのだから、そういうものは十分あなたの方から、今からでもそう考へるという決意を持つていないと、非常に昨日からも再三お話があるように、一番立遅れた航空事業であつて、而もそれに対する補助は船に比べるとずっと低い、こういうふうなお話もほかのかたからもあつたやうなわけでありまして、よほどお考えになつて頂かんと、ちよつとこれだけの事故でも起つたらべしやんこになる、或いは又そういうことが起つても会社の方でも潰したくないから、やはりしがみついておるといふ恰好が当然現われて来ます。そういうやうな心配を今でも私たちは若干持つのですけれども、それはまあ一応氣持よく出発をしてもらつて、最善の努力をしてもらうのだけれども、やはりそういう危惧が十分にあるように思ひますから、そういうときに再検討するのだということをはつきりと確言をして頂きたいのですかね。

○政府委員(栗澤一男君) おつしやることはよくわかりましたので、私どものほうも勿論新しい会社に対しましてはできるだけ監督も十分いたします。なお御質疑の点等につきましては、御趣意をよく考へまして十分検討いたしたいと思ひます。

○一松政二君 今月から国際航空路の郵便料金の値下げがあつたのですが、あれはどういう理由に基くか、お伺いしたい。

○政府委員(栗澤一男君) その点は郵政省でいたしておりますので、私も直接よく存じておらないのであります。

が、大体国際會議で成るべくできるだけ下げようというふうな話し合いの結果下つたやうに反聞しておりますけれども、甚だ申訳ございせんが、主管でございせんので、その程度しか存じておりません。

○一松政二君 これは意外なことを承る。私は政府の機關のセクシヨナリズムに最も私は遺憾の考へを持つておるのですが、何か法律が規則によつて、自分の所管がきまつていない事項については、こういう重大なことを私は航空局の責任者が今のような答弁をなさるといふことは以てのほかだと思ふ。主管が郵政省であつても、いんわんや日本航空株式會社法といふものを出して、そうして政府が十億出資する、これの保護の援助もやらなければならぬ。それが一定の旅客の資金及び郵便物の収支計算を立てて今日国会の審議にかかつておるのです。そのさなかに郵便料金が値下りになつておる、その理由を航空局として、自分の主管でないから詳しくは存じませんという答弁は私は了承できない。私はこれを運輸大臣から答弁を頂きたいと思ふ。若し事務當局、極く簡単なことであるから、これは私は将来旅客の問題で起つて来ることを予想するから言つておる。必ず国際航空に日本が出發して、そうして或る實力を發揮すればいいのだ。この問題は私は出て来ると思ふのです。そうして世界的に国際航空路が充實し發展すればするほど、こういう問題が陸と海の競争、海と陸の競争という問題が起つて来る、従つて今のやうな甘い料簡で私は国際航空は行かないといふことを深く信ずるものであります。従つて郵便料金の値下げがどうい

う理由によつておるかということとは、若し航空局で説明ができれば、委員長にお願ひするが、郵政當局から、この法案を審議してある間に郵政當局を呼んでお伺ひするよりはかはらないと思ふのであります。

○政府委員(栗澤一男君) 甚だ不勉強でお叱りを受けまして申訳ございませう。簡単な問題でございませうので、只今すぐ郵政省に問い合せまして御回答を申上げたいと思ひますから、少しお待ちを願ひしたいと思います。

○一松政二君 重ねては、重ねては私は抗議を申したくはございせん。ございせんけれども、頗る簡単なことです。簡単なことだけれども、これは収支計算に強く響いて来る。将来の予想もそれによつて考へなければならぬ。でありますから、郵便料金、而も国際航空によつてそうしてここで国際航空に我が國が登場しようとしておる、そうすると、その郵便料金なり貨物の料金は、これは大きなアイテムをなすのです。その料金が目の前で値が切下られておるのですから、これはもう私は航空局としては重大関心事でなければならぬと思ふのです。我々であつたならば、たとへ法律的に自分の管掌であるやうなやうな、自分の管掌している事項の營業収支に直接響いて来ることでありますから、法律とは私は関係がない、法律がそういうことを所管に命じていなくても、監督の側にある者は当然知つて置くべきであると思ふのです。でありますから、これ以上深く追及することはむしろ氣の毒でありますけれども、私は頗る遺憾であるといふことだけは深く銘記しておいて頂きたい。

○加賀山之雄君 この法律が通つたとして、この会社の設立はいつ頃を予定しておられるのですか。

○政府委員(栗澤一男君) 只今の予定では十月初めに会社として設立いたしまして、十一月初めには一番機を飛ばすと申しますが、要するに国際線の業務を開始したい、こういう予定をいたしております。

○加賀山之雄君 この設立委員は、運輸大臣が命令されることになつておりますが、この設立委員は、どういふ標準で選ばれるつもりですか。何名ぐらいた設立委員。

○政府委員(栗澤一男君) 大体航空関係或いは國際的な輸送関係について知識経験のあるお方といふやうな考へ方をいたしております。人数としては、十人内外といふ程度に今考へております。

○加賀山之雄君 定款のモデルのやうなものももう作つておられますか。

○政府委員(栗澤一男君) まだはつきりした形になつたものはございせんが、或る程度考慮いたしております。

○加賀山之雄君 その中で定められるのですが、基本金額はここに書いてあるやうに二十億程度を予定しておられるのか、それとも設立当初においては十六億になりますか。二十八年度でやられるのですか。

○加賀山之雄君 そういたしますと、新たに株主を募集される必要がなくなるということになるわけですか。

○政府委員(栗澤一男君) 若干はあり得るかとも思ひますが、その点は評價委員が現在の日航の資産その他をどの程度に評価するといふ点にもかかつて参りますので、只今のところはまだ必ず募集ということも申上げられないかと思ひます。

○加賀山之雄君 これだけの事業をやるとして、二十億の資本でいいのかどうか。各外國の國際航路の会社の資本金は、私共はまだ不勉強で調べておりませんが、どんなことになつておりますか、パン・アメリカンとか代表的な会社だけで結構ですか。

○政府委員(栗澤一男君) 先般提案理由の御説明のときにお配りしました資料のあとにほうに出ておるかと思ひましたが、大体大きな所を申し上げます、英國のBOACこれは一〇〇〇萬政府出資でございまして、三千五百萬ポンドといふことになつております。それからフランスのエア・フランスが百億フラン、それからスカンディナヴィアのSAS、これも日本に参つておりますが、大体一億五千七百萬クローネ、大体こういうやうな状況でございまして、二十億、而も政府が半分といふのは、昨日からも質疑が出ておつたやうに、どうも少し十分でないように思ふのですが、この点についての御見解はどうですか。

○政府委員(栗澤一男君) この点は昨日大臣も申上げましたやうにお聞きしておりますが、政府としても、できれば二十億程度出資したいとい

う初めに希望がありまして、大分折衝いたしたのでございますが、財政関係その他で当初はとにかく十億というところに相成ったわけでありまして、私どもとしましては、できれば来年度予算にも更に十億程度追加して頂きまして、増資ということも考えたいというふうに考えております。

○加賀山之雄君 この評価審査会ですが、この評価審査会をどういうふうにして、これも運輸大臣が命令されることになるわけでございますか。

○政府委員(栗澤一男君) さようでございまして。大体航空機とか或いは固定資産その他の流動資産等の評価でございまして、不動産関係に当る人あるいはそういう評価関係に当るような人を法律によりまして、七人ぐらいをお願い申上げたいというふうに考えております。

○加賀山之雄君 これは多少意見になります。現在日本航空ができた当時、アメリカのパイロットを使わなければならぬとか、相当無理があつたと思うのですが、やはりそれが反映して年々赤字を出してゐる。今回は政府が腰を入れるということになるわけでありまして、私から見ると、如何にも無理をして赤字を出して来た会社を助けて、そして更に今度はその弱いのを入れた国際航空の増資に出ようというふうな形に見えるので、その点私としては非常にこの航空会社として弱点があるように見受けられるわけですが、それらの点に關しましてどういうふうに考えておられるか。

○政府委員(栗澤一男君) 日航の創業以来日も浅うございまして。又現在の構成等につきましても、いろいろ各方面

の資本参加を得て参つておりますので、必ずしも業績十分とは言えないと存じますが、国内幹線が現在やつております事業の業績としましては、最近には非常に成績を挙げておりまして、国際的に見ましても大体要するに相当と申せる程度の業績になつております。

例えれば旅客の利用率にしましては五〇という程度の利用率を挙げておりますので、会社の業績としましては、現在に相当上つておるのじやないかと存するわけでありまして。創業日が浅いために、結局創業初期の欠損というものが相当出ております。この点は先ほど申上げましたように、評価審査会のほうでよく評価をしてもらひまして、マイナス資産をこの会社に新らしく持込むというふうなことはしないように考へて行きたい、こういうふうな存するわけでありまして。

○加賀山之雄君 まあ前に海運においてはさういふ時代があつたと思つておりますが、つまり内航で以て外国の競争をカバーするというか、つまり内航で或る程度儲けてそれでその基礎を以て外航に對抗して行くというふうなことがあつた時代もあると思つておりますが、この航空会社は、私の考えも入るのであれですが、内航でも余りかはかしくない、そうするとその無理を外航に押し付けたのじやないかと國際競争に堪えない。大体國際航空としては、昔から船で行われた大西洋のブルー・リボンというふうなことで、つまり看板でございまして、余りえらい儲けをしようというところが無理だと思つて、さうすると、今度はその会社の利益を上げて行くためには、国内にもつとてい基盤がなければならぬ、かようなことに相成

ろうと思つて、国内航空として更にこれを、最近大分多くなつて来たということを言われておりますが、更にこれを拡張する、例えば札幌までは行つておるが、更にこれをローカルとして釧路にローカルを作るとか、或いは九州であるならば博多から鹿児島までのローカルを作るとか、そういうふうな国内の計画は持ちであるのか、お持ちでないのか、そういうふうな点をお伺ひいたします。

○政府委員(栗澤一男君) 只今の計画では、要するに現在使つておりますD C4クラスを十分使いこなせる国内の幹線をこの会社としてはやらせる、従いましてなおそれ以上の地方へ出ますローカル線につきましては、別な会社を考へて行きたい、こういうふうな考へております。と申しますのは、そういう地方のローカル線になりますと、飛行場の整備その他も非常に遅れております。又旅客の数から行きますと、現在の六十何人乗といつたような飛行機では十分にこれを効率を上げて使用することができないのじやないかというふうな考慮に基きまして、大体現在の幹線程度をこの会社はやつて行くというふうな考へておるわけでございます。

○加賀山之雄君 そうしますと、その国内の航空で以てこの國際航空を或る程度カバーできるといふ見通しを持つておられるわけですか。現在の国内幹線航空で以てですね。

○政府委員(栗澤一男君) お話のように、国内幹線で儲けて、それを力付けとして國際線へ出て行くというふうな考慮は特に本会社としては考へておらないわけでありまして。大体国内もんとともに進めるようにすれば、むしろ、値下げでもして乗客の便宜を図るといふほうへ進むべきじやないかというぐうに考へておる次第でございます。

○加賀山之雄君 大体航空運賃は、鉄道に比較すると、一等の運賃、寝台料金或いは急行料金を入れた運賃と匹敵するものが大体例だと思つて、我が国においては鉄道の運賃が外国の水準から見てもかなり低い、それに対して国内航空として今言われたようなお下げて行くというふうな状態で行かれると、まず、会社の経営の基礎が心もとないような感じがいたしますので、国内航空として私はやはり或る場合には体面を張り、或る場合には優秀機を使つて向うを張らなければ、或いは損失でも出るくらい覚悟でなければいかんと思つて、その点については、私はどうも何というか、非常に確信があるように思ふのですが、その点については如何お考えですか。

○政府委員(栗澤一男君) お話の通り、日本の鉄道料金は安いのでありまして、只今の航空料金は、大体汽車の一等に寝台料金を加算した程度というやうな問題は、むしろ現在やつております日航のサービスは、外国で申しますと、小口サービスと言つていいぐうのサービスでないかと思つております。従いましては鉄道料金と比較しますと、外国の例ではむしろ二等の料金に寝台料金、急行料金を加えた料金程度で飛行機に乗れるはずであります。鉄道料金が非常に安いので、現在では一等を上廻るといふ形になつております。そういう点は日本の航空事業として、今後も将来非常に痛いところがございます。従いましては先ほど申し上げまし

た例えという話でございまして、国内で十分黒が出るようになったらば、ということなのでございまして、すぐに値下げまで至るといふふうな状態には簡単には参らんと存じます。従いまして國際線につきましても、特に国内で大いに儲けてこれを支えにして國際に出るというふうなうしり付けがないために弱いのではないかと、これは誠に御尤もでございまして、これにはやはり政府としましても相當な援助をし、或いは会社も十分の努力をしてもらわなければならぬということ、私どもも考へる次第でございます。

○加賀山之雄君 飛行場の施設の整備が遅れておるのについて政府として更に整備を早くするという案がありますか、どうですか。

○政府委員(栗澤一男君) 先ほど申し上げましたように、この國際航空として一番關係のございましては羽田でございますが、羽田につきましても、現在七千フィート級の滑走路を八千フィートに延ばす計画で現在準備を進めております。それからこれらの飛行機が實際飛び立つときに使います待機航空通信の施設、或いは外国の地から、例えばハワイとか或いはサンフランシスコ等の基地との連絡通信というふうな施設も、アメリカが持つて参りまして羽田で作つておりましたものを政府として買取りまして、現在航空局の手でこれを運営いたしております。そのほかターミナルも、先ほど申し上げましたように、準備をいたしております。なおお話がローカルの飛行場でございますれば、それも本会社とは關係ございませんけれども、日本の航空発

展のために、できるだけローカル飛行場も整備したいという考えで予算も要求し、我々も計画はいたしてあります。

○加賀山之雄君 今言われたローカルの飛行整備について、本年度の予算面はどういうようになっておりますか。

○政府委員(栗澤一男君) 本年度は飛行場の設備といたしましては、仙台の飛行場の整備という点が認められまして、それを計上いたしてございます。

○森田義衛君 国内幹線をこの日本航空がやりまして、ローカル線は他の会社をしてやらしめるといつたことのように、昨日からお話があったのであります。果してこのローカル・ラインをどういつた政策で以て、どういつた程度の会社を作つてやれば、一体どういつた国内ローカル線の拡充ができるのか、そういつた見通し、或いはそういつた会社に対して、今後の新しくできる会社に対して、どういつた方針をとつて行くのか、お伺いしたい。

○政府委員(栗澤一男君) ローカル線につきましては、先般航空審議会という審議会が航空法に基いてできておりまして、各方面の有識者にお集まり頂きまして御審議を願つたのであります。大体日本としてはローカル会社は国内に二つ程度でいいだろう。できれば地域的にまあ分野を分けまして大体二つぐらいに作つたらいというふうな御答申を頂いております。私もこの御答申に従つて現在計画しておるわけでございます。大体飛行機としてましては、十人乗り前後の中型と申しますか、むしろ小型に近い程度の飛行機を使用いたしまして、これによつて地方の主要都市を結ぶローカル線を計

画しております。現在会社としまして希望して申請しておりますのが四社ございまして、その中から一番実力のあり、事業計画もこれならばやつて行けるという程度のもので運輸審議会等にもかけられまして、二社程度免許になるのではないかとというふうに考えております。

○森田義衛君 私はすでに運輸審議会の答申を読んだのでございまして、けれども、この二社程度が例えば二十八年度で福岡ラインと言つておるので、例えば福岡ラインとか高松へ行く線とか、或いは鹿児島へ行く線とか、或いは新潟に行く線とかといつた二十八年度で実施したいという希望の計画があるようにすけれども、こういつたものが国内幹線以外にローカル線として大体やれる見込があるのか。そうしてその会社が成法があるのか、何にも補助なくして或いはその他の便宜の提供なくしてやつて行けるかどうか、その点をお伺いしたい。

○政府委員(栗澤一男君) 現在、先ほど申し上げましたように、四社ほど希望の会社も出ておりますが、航空機もまだ十分入手しておりません。割合に実力のあるほうでも今申上げた飛行機をやつと一機か二機手に入れた程度でございまして、一番問題になりましたのは、やはり運輸に対するパイロットの訓練でございます。パイロットの訓練は、これならばお客を乗せて定期をやつてもよろしいという程度までは至らないのであります。現在まで訓練を行い、或いは計画を進行中という状況

でございます。従いまして当初の計画では、二十八年度にも相当そのローカルの定期もやりたいという希望はございましたのですが、なか／＼そこまでは至らないので、時期としては或る程度遅れるのではないかとというふうに考えております。

な最後のお尋ねの、地方にも相当補助或いは育成をしなければローカル線もなか／＼むずかしいのではないかとこの点は、私もさういふ点は十分考へなければならぬと思つておるのであります。現在としましては、差当たりとにかく飛行場或いは保安施設といつたようなものをできるだけ国が整備して、間接にこれをまあ育成して行く、或いは先ほど申し上げました乗員養成の補助金といつたようなものを考へる、或いは今度速達便を航空機に全部乗せることになりましたので、さういふものでもできるだけローカル会社に横んでもらつてやつて行くといつたような、むしろ間接的な補助を現在はまだ考へておるわけでございます。会社としましては、初めから補助金を予定して計画は作つて来ておらないのであります。併し実際問題としてやつて参ります場合には、日航の例を見てもらいますように、創業当初はやはり相当苦しい状態が続くのではないかと存ずるのであります。そういう場合にはなお業績を見まして、必要があればできるだけ補助金といつたようなものも考へたいという気持は持つております。

○森田義衛君 余り経営の内容が悪いと、むしろ航空機の機体の補助なり或いは乗務員の訓練なり、安全性の確保の面についても疑問が起きて来やしないかといつた点も考へられますし、それと今乗務員訓練については補助金を出す、先ほど日航のほうでは去年が三千万円ですか、それから今年が五千万円といつたお話がありました。補助金はないといつた話だつたが、どういつた費目で補助金が組まれておるか、その点も伺いたい。

○政府委員(栗澤一男君) 補助金がないと申し上げたのは、要するに赤字補助といつたような補助金がないといふのでございまして、乗員訓練費は乗員の訓練費に本年度五千万円予算に計上されております。これは別に日航に限つたわけではございませんので、ローカル会社にも使用ができるような建前になつております。

○大和興一君 航行の安全の確保ですね、これはいろいろと今までお話を聞くと、やはり心配になるのですが、この安全の確保といふことを逆に言うとか、サービスマンより操縦士の実力とか、それよりも機体整備の完璧とか、こういうことが言われると思うのです。あなたがたのほうでは、航空の安全を確保するために、どれが弱点であり、それに対して具体的に今後どういふふうに指導監督を厳重にやつて行く、こういうふうなお考えを持つておられるか、お聞きしたい。

○政府委員(栗澤一男君) そういう点につきましては、只今技術部長が来ておりますので、技術的な関係になりますので、お許しを得ますれば、技術部長に説明したいと思います。よろしくうございます。

○説明員(市川清美君) 只今お話のありました安全性の問題については、航空法によりまして規定されましたいろいろな検査、機体におきます検査、その他につきましては、大体世界的な標準によりまして現在検査をいたしております。大体そのほうには余り隙隙はないものと考えております。問題は乗員なんぞでございます。乗員で今特にネックになつておりますのは、最近出て参りました航空交通管制の問題、空の交通制度と申しますか、そういうものが新らしく世界航空の分野に現われて参りました。これに対する訓練といふものが現在問題になつております。これが先ほど監理部長から説明がありました外人操縦士を外に出して、日本人に急に切替へられないという大きな隘路の一つなものであります。なお且つこの問題は、地上の管制官の場合、これは航空局職員で行なつております。この場合にも当てはまる問題でございまして、この地上管制官の訓練、パイロットの管制上の訓練、こういうものに相当時間を費してあります。そういう現状でございます。

○大和興一君 そうすると、航空法規の定めるところによつてやられておる機体の整備と申しますか、詳しいことはわからんけれども、そういうようなことは、今までも一回も間違ひなかつたということですか。例えば木星号なんかの問題もあるけれども、そういうことはなかつた、むしろそれはその他の理由によるものだ、如何なる場合においても、そういう機体整備その他のことは完全にやられておるといふことになりませんか。

○説明員(市川清美君) それはまあ規定通り飛行機には時間によつてこれを点検いたしております。一番短かい時間は二十五時間から始まりまして、五

十時間、七十時間というような時間によりまして点検をして参ります。大体今の飛行機で言いますと、千二百時間ぐらい使いますと、メージャー・オーバーホールと申しまして、全部分解しまして中身を調べるわけでありまして、併し只今御指摘ありましたように、それがいつも百点取つておるかと言われれば、それは神様ではない限りにおいてはミス・テイクもあると思ひます。或いはもう一つ、私のほうとして非常に困つておる問題は、現在輸入機であります。製造過程のところまで立入つて検査できない部分が少しございます。その部分について疑問が起るたびに製造元に照会しておるといふ現状でございます。

○大和興一君 技術的には一応のお話はお聞かれましたが、ただこの会社の発足に當つて、昨日からもう一／＼質疑を聞くに相当無理がありますから、その無理のしわ寄せが航行の安全ということに影響を及ぼすことがあつたら私は困ると思ひます。そういう点をまああなたのほうで絶対に航行の安全を確保を持つてやる、こういうことにならなければ心配でこの法案を通すことができないのですから、それは如何なる場合でもそれが一番絶対条件になるのだから、その点について一つはつきりした御返事、回答を頂きたいのです。

○説明員(市川清美君) 只今日本航空が国際線に伸びようとしておるDC6型につきまして、我がほうの技術家も先方に出して、向うの製造中の状態から検査をし、或いは一部の者は実習をしておる、そのための訓練期間を或る程度置いております。又日本に帰りまして持つて来ても、そのために直ちにそれを実用にするというわけではなくて、自分の試験飛行、テストをいたして、実際に営業開始するときにはもう絶対に安心だという段階まで持つて行きたい、こういう覚悟でいろいろ準備を進めております。

○大和興一君 まあむしろ部長さんのほうからいいと思ひますが、経営全体からいつてのしわ寄せが航行の安全を脅かす、こういうことが今後絶対にないように、よほど注意してもらわなければいけません。そのためには、今技師部長さんですか、おつしやつたことが絶対の安全の限界だとすれば、それを守るためにはかのほうが少し緩んで来る、こういうことがあつてもそれだけは守つて行く、こういうふうなことになる、昨年の七月にベルギーで万国郵便會議で決定になりましたのでござい

と私も考へます。實際又そんなことがあつては非常に困ることでございます。航空局の職分と申しますか、努力しますことは、とにかく航空というものが安全に行くのだということが第一の職分と考へております。会社の監督その他につきましては勿論さういふ氣持で今後當りたと思つております。たとえ経営状況その他が如何になれ、航空機の運輸の安全を阻害するといふような場合には、もう事業をストップさせるというぐらゐのつもりで考へております。できるだけそういう方針で今後も行きたいと思つております。それから委員長にお許しを願ひまして、先ほどの一松先生の郵便料金の問題でございますが、今聞かれましたところ、昨年の七月にベルギーで万国郵便會議で決定になりましたのでござい

と私も考へます。實際又そんなことがあつては非常に困ることでございます。航空局の職分と申しますか、努力しますことは、とにかく航空というものが安全に行くのだということが第一の職分と考へております。会社の監督その他につきましては勿論さういふ氣持で今後當りたと思つております。たとえ経営状況その他が如何になれ、航空機の運輸の安全を阻害するといふような場合には、もう事業をストップさせるというぐらゐのつもりで考へております。できるだけそういう方針で今後も行きたいと思つております。それから委員長にお許しを願ひまして、先ほどの一松先生の郵便料金の問題でございますが、今聞かれましたところ、昨年の七月にベルギーで万国郵便會議で決定になりましたのでござい

が、これは相当将来とも殖えて行く傾向にあるだろうと思ひますが、それを突は聞きかたつたのだ。それに対してはどういうことになつておるか。今聞けば貨物との比較において郵便料金のほうが割高であつたからその割高の部分で訂正した、併し割高にしておつたのは、割高にしておつた理由があるだろうと思ひます。従つて郵便料金の値下げがあつたといふことは、一つの私がかね／＼予想するやうな前兆であるのです。そういうお話であります。只今のところでは手荷物及び貨物の料金については、従前通りというところがつきりしておるのですか。

○政府委員(栗澤一男君) 只今のところはそういう話がまだ出ておらないやうでございます。

○一松政二君 これは私監理部長の話をお聞かしたつてちよつと安心が行かないのだ。委員長にお願ひしますが、これは郵政当局に聞いてみたいのです。そういう点をつきりさせないと、ただ割高であつたと言つたつて、これは一つの抽象的な話です。結局如何に何があるかと、國際協定があるかと、何があるという／＼競争が行われるので、それから、どこかの国が値下げを申出ればどうしても応じなければならぬ。応じなければ、そこで海運においては激烈な競争が半年か一年続いて、そうしてそのあげくに両方疲れるか、或いは仲裁が入るかして、又一応協定が成立するといふのが海運界におけるこれは常例であります。従つて國際協定があるからといつて安心になるものでは絶対にない。現にそれは郵便料金が収入予定の一三%を占めるものがここに例を示しておるのです。これは必ず人間

の問題及び貨物の問題に私は来ると思ふ。でありますから、もつとはつきりしたことをこの際私は知つておく必要がある。私は重ねてこれは運輸大臣に一つお願いしたい。こういう日本航空法案を出しておる航空局が、現にその収入の一三%を占める郵便料金の値下げのあつた理由を、いわゆる他の主管省であるから郵政局当局に聞かなければわからんといふやうなことは、如何に法律上或いは監督があるとなかろうと、私はそういうことは理由にならんと思ふ。私は大臣に一応さういふこととて、日本の運輸省の航空局がさういふ体たらくであつていいかどうか。これは運輸大臣に一つ私は聞きたいと思ひますから、この法案のお取扱中に是非一度さういふ機会を作つて頂きたい。

○委員長(前田龍君) 連記をとめて下さい。

○委員長(前田龍君) 連記をとめて下さい。

○委員長(前田龍君) 連記をとめて下さい。

○委員長(前田龍君) 連記をとめて下さい。

○委員長(前田龍君) 連記をとめて下さい。

やないかと思ふのであります。一つ午後それを取りまゝ御説明願うことの御準備をお願いいたします。

○一松政二君 今二、三日うちに局長が帰つて来るのじやないですか。

○政府委員(栗澤一男君) まだ電報が来ておりませんので、はつきり……。

○一松政二君 でありますから、やはりこれは局長が一応全責任を持つておられて、最高責任者は運輸大臣でありますけれども、その局長がいらない所で私はこの論議をしてからどうも外的の、或いはあやふやな、事務当局としても又答へにくい、責任を持つたようなことは言えない立場にあるし、私は満足に行かないような結果に終るのじやないかと思ふのですが、私はこの法案の最後のけじめは、航空局長の出席の上で私は審議をやつて頂きたいと思ふのです。

○委員(前田謙君) 非常に御尤もな御意見ですが、若し非常に速かに航空局長が帰つて来るといふことが確実であれば大変結構な御意見だと思ひます。

○一松政二君 明日帰るといふのです。

○委員(前田謙君) 速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員(前田謙君) それでは速記を始めて。

午後零時二十分休憩

午後二時十一分開会

○委員長(前田謙君) これより運輸委員会を再開いたします。

日本航空株式会社法案を議題とした

午前中に引続き御質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。

○一松政二君 秋は午前の質疑に對しまして、事務当局のかたからの御答弁が頗る我が意を得ないので、多少過激に渡るかも知れない程度の語調を以てあえて苦言を呈したわけでありまして、それはほかではございません。いやしくも自分の所管に關係のある事柄は、法律があるとなかろうと、所管であるうと所管でなかつたうと、そういうものに対しては私は細心の注意と綿密なるいわゆる情勢の変化に對してそれをキャッチするだけの心がけを以て官吏諸公に、官吏という言葉を改めまして、官職に、官職といふ公務員諸公に常々事務を担當して頂きたいと思ふ。国民は血税を払つてそうして四苦八苦をして今日渡世をいたしておるのが世の實情であります。今、日本航空株式会社法案を審議するに當りまして、五月から実施されておるところの航空郵便物の料金の値下げがあつたわけでありまして、私は昨日も大臣に御質問申し上げたときに、私が将来国際競争に激烈になるであろう、如何に協定があるうとも協定の運賃は一応は協定の線に從つてやるが、情勢が変化すれば協定の中で又新しい値下げの申出があつたりして、若しそれが協定に應じられなければ一応協定を破棄してやる、これは海運の場合にありがちなことでありますから、航空界においてもこのことが起らないと何人も保証することはできないと思ふ。

それが日本航空の発足以前においてすでに郵便物の値下げがあつたわけでありまして、私はその原因を聞いたところから、所管外であるからつまびらかにし

ないという御答弁があつたわけですが、そこで私は非常に不満に思つたわけでありまして、いさゝく損益勘定を議案に提出して、そうして日本航空株式会社法案を審議して、郵便物はその収入の三〇％という数字を出してあります。私は今日はこれは郵便物だけでございませうけれども、いづれこれが貨物に及び、人間の航空輸送に、遂に旅客のほうの競争ができないと限らない、私はむしろそうなることを希望しておるのであります。又そうすることによつてのみ航空も発達し、又多くの人がそういう利便にあずかり得る、鉄道と航空とそれから海運と、陸上においてはバス、これらがおの／＼競争をするところに又発展もあり、発展のあるところに、或る場合においては深刻な競争の局面も出て来る、それによつて切磋琢磨されて初めて私は進歩があると思ふ。でありますから、私は所管外であるから知らなかつた、或いはつまびらかにしないという答弁に對しては、非常に今でも不満であります。甚だ運輸大臣にお氣の毒と思ひますが、大臣の所管されておる航空局でそういう態度であつてはならぬと確信するが故にあえて大臣を煩わしまして、一応そういうことのないように十分御注意になつて一つ部下を奮勵して頂きたいと思ふので、大臣には甚だ御迷惑でありますけれども、他山の石としてこれをお聞き願えれば大変仕合せであると思つて、あえて大臣にお願いしたわけでございます。

○國務大臣(石井光次郎君) 誠に御鄭重な御意見でありまして、有難うございまして。航空郵便物、航空の人の輸送料、それから貨物の輸送の料金とい

うものが将来だん／＼航空が盛んになるにつれて下るべき傾向を持ち、又競争によつて下り、その間に又みんなの仕事の優秀性を發揮して航空が盛んになるといふようなことが當然循環的に起つて来る問題で、そうならなければ航空といふものの値打もないと思ひます。昨日お話ししましたように、私も郵便物もだん／＼下るであらうし、人の運賃も下るであらう、貨物も下るであらう、そういう場合にどうして対処して行くか、それを切り抜けて行ける日本の航空でなければこの航空は発達……その存在の意義を失うといふことは、昨日も御同様の意を表したわけでありまして、そういうつもりで私ども、今後航空会社をしてその心持を失わずに、忘れないでそういうことがいつつて来てもそれに應ずる心があるべき、同時に監督の任にありまします私どももいたしまして、そういう航空問題を取上げて、航空問題でも絶えず注意を怠らずして、航空の発達のためにどうなるかといふことを注意すべきは当然であります。今後ともそういう心持を以て勉強したいし、私どももそのつもりで勉強したいと思つております。

それからこの機会に先ほど委員長から御注意もありましたそうでありまして、昨日一松君のお尋ねの中にも出ました政府の出資をもう少し／＼して行くことが一番の途で、その心持には同様の意を表しました。同時に私も十億圓にしかならなかつた内輸送等を申上げたのでありましたが、それにつきましても、委員長からそれで仕事

を始めてうまく運営できるかという御心配を頂きたいところであります。私どもは出資が多ければ多いだけであつては最初の時分においてはこれに對する配当といふことを暫らく遠慮してもらへば、借入金による利子を払うといふような問題等による苦しみ等を受けないで済むのでありますから、できるだけ出資が多くなることが望ましいのでございまして、止むを得ず十億圓で政府の出資をとどめ、民間の十億圓と合せて二十億圓で、これでは飛行機を買うのにも足りないものでございまして、これに對する策をいたしましては、本年度は少くとも新しい国際航空路には三倍の飛行機を使わなくてはなりません。これらに對しましての資金の手当等にはまだはつきりしないものもありまして、金利も割合安くして使わしてもらうような線に相談を向つてあるものでございまして、まあ来年或る時期まで、途中で動けなくなる、暫らく休業だといふような状態をなくやつて行き得ると思ひます。その間に資金とか、そのほかの手当をいたしまして、この会社がじり／＼とあつて下さる前に、前へ／＼と進むように努力して参りたいと思つております。スタートにつきましては、そういうわけでございまして、御注意は含んで努力させますから、先ず心配なくやれるだらうと考へております。

○委員長(前田謙君) 私が午前中にお伺いいたしました趣旨に若干食い違ひがあるように思ひますので、念のためにお伺いしたいと思ふのであります。が、先般来い／＼委員会でも質疑を

七

繰返しておられ、それから又委員会外においていろいろ仄聞するところによりますという、国家として、航空会社でなく、国家としてすべき地上設備、それからその他の乗員でありますとか、いろいろな設備が理想のところまで実施されていかなうなふうにも開きます、又非常に何と申しますか、不完全といつては語弊があるかも知れませんが、思うように進行し得ないのではないかと疑念を私をして抱かしたものでございまして、それで断片的には各委員からいろいろ国家の行うべき施設について御質問がございまして、それに対する答弁がそれぞれあつたのでありますが、それでも国家の行うべき施設その他に關して全部質問が尽されておるかどうかということについて懸念を持つたものでございまして、航空会社の資本とか或いは外部資本とか、そういったものと離れて、国家として施行すべき施設その他に關して遺漏はないのか。日本が国際航空を開拓するに必要の最小限度の施設その他は、実際それまでに完成するかどうか、そういうことを包括的に伺いたい、こういうことを申し上げた趣旨だつたのです。

○國務大臣(石井光次郎君) わかりました。この国際航空關係で国家として設備しなければならぬ問題といふと、地上施設或いは勤務員等でありまして、先ず羽田の設備と、それから台湾等の航路を開くと考えられる場合には、板付の飛行場の設備等でありまして、これは私どもの今承知しておる限りでは、地上設備及び空中の設備、それからこれに必要な人員の配置等は、いつ始めてもいふような状態になつて

いると承しております。ただここで、衆議院でありましたか、ちよつと忘れましたが、羽田の飛行場というものをまだアメリカの軍が大部分つておる。そして民間航空もだん／＼いろいろな国からも入つて来ておるし、日本も、国内航空もあれば、国際航空もこれから始まるというふうな情勢で、あそこが手狭でそれで本當にうまく行くかと思つたが、その意味からいいたしまして、羽田の飛行場というものはこれで十分だといふ情勢とは思ひなものでございまして。よくあそこでも飛行機の出発などで、定期航空で定時にちやんと飛んでおるの一番大事なものであります。今の日航の數回の飛行でも、出発が、空中の管制のために一時間近くも待たされるところがある状態等を見ましても、必ずしもあそこは十分なものとは思ひなものであります。取りあへずの問題といひましたは、先ずあそこを出発いたしまして、危険、安全といふような文句から考へましては心配ないだらうと思つております。

○委員長(前田種君) 申上げます。郵政省の郵務局長が出席しておられますから御質問がありましたらどうぞ。○大和興一君 昨日からもいろいろ御説明を承つたのですが、どうも航行の安全とか或いは経営の健全化、こういうことはやはりまだ私どもも十分に納得が行かないわけですね。これは事務局のミニマムな考え方からすれば、どうやら出発できるのではないかと思つておるのではありませんか、それは外国の航空会社と競争するといふ実力は恐らくなく、持つていないし、

そういうことは部長の回答でも、いろいろな心配をして、確信があるとは言つていないわけですね。こういうふうになつて来ると、いろいろなサービスその他が若干低下をしても、航空の安全といふことは絶対に確保してもらわなければいけません。政府がこれを発足させるためには、航空の安全だけは如何なる場合でも万全の態勢で確信がある、こういうふうな考え方の方で進むであらうと思つたのです。それでただこれは、飛行機が空から落ちるのでなく、地上施設の整備が不十分であるために、不測の事態が起ることがなきにしもあらずだと思つたのですが、それらことも十分に考へて頂く。そうしなれば若し何か起つた場合に、單なる会社の責任だけでなくして、やはり政府がその責任の一半は當然負うべきである、こういうふうな重大なる責任感を持たれてやつて頂きたいと思ひます。ですから質問としては、航空の安全といふことを、これを許す以上は、絶対の確信がある、こういうふうなことを考へておられるかどうか。第二点としては、会社が初めてですからなかなかうまく行かぬのは当たり前ですが、もう、やつてみて、さて経営がどうか、うまく行かん、そうなるかと相当泥沼に金を注ぎ込むといふふうなことが苦しくまう行かん場合には起つて来ます。そういうときに政府としては、初めから相当無理を承知の上で、而も船舶に比べれば非常に補助額も少い恰好で出発をするわけだから、その経営がうまく行かん、或いは不測の事態が起つて、国民的な非常な反響も受ける、こういうときには、この会社に対して再検討を加えて、或いはコーポレーションにするとか、或いは国家の直営にするとか、諸外国の例にもあるように、こういうふうなことをそのときには考へるのだ、こういうことを大臣から一つ御回答頂きたいと思ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 第一番目の航空の安全は確保して行くつもりであるが、それについて十分な用意ありや否やといふことでありますが、これは私どもが第一に考へておる問題であります。こればかりは、一遍試してみようといふわけには行かないのであります。おつちければみんな死んでしまふのがきまりみたいなもので、これは我々に話を、国際航空をやろうといふ会社の出願が三つばかりありまして、その中では少し運賃を安くして、競争場裡に入つて行くといふためには、こういう中古と申しますか、大洋横断には第二級に属するといふような飛行機を使つても、併しこれは曾つて落ちたことがない、安全だ、これでやつて行けば他の会社よりも安く行つて、すぐお客を取れるといふふうな話等もあつたのですが、これは私は断然排撃をいたしまして、一人といへども、万が一といふようなことがある、その虞れがあるような飛行機を使うことは困るのだ、第一級の飛行機を使う、この人ならば大丈夫だといふ飛行士並びに乗組員が揃つてからしか、これは一人のお客も乗せることはできない。人間だけでは、郵便物だけであつても、そういうことは認めなければならぬといふ方針で話をいたしておりました。それで初めは残念ながら外人が運転をいたしますが、もうすでに昨年から日本の乗員もアメリカにやつて練習

問題等さまざまに考えてみまして、今のこの案が私どものほうとしては、これから先は意見の相違になるが、一番いいのじゃないか、政府の監督もする、そしてこの経営そのものにはビジネス・マンとしてほかの国との競争、そして経営的にも飛ぶ上においても競争して、そしてぐいぐいと仕事を伸ばしてやらうというのには、当るか当らんか知らない言葉ですけど、餅は餅屋、こういうビジネス的な方面に特に有能の人に、こういう方面で会社でやつてもらおう。そうしてそれを対象に置いて、その人の心持の下に一致団結してやれるような人々が、重役陣にも業務陣にも集まってもらい、そうしてうまくやつてもらったほうが一番いいのじゃないかということでは、これをきめたわけですね。これについては、これから更にいろいろ意見があると思います。これがうまく成功することを希つておるわけでありまして、それであらう。困る場合には、できる限りのものは、まだ、これはどういうふうになるかわからんから、具体的な援助方法も、ただ補助金をやるのができるとか、その他のことが書いてあるだけで、きまつていないものもあります。それが、そういう手だても皆さんがたの御賛成を得ながらやつて行つて、そうしてこれがうまく育てばよし、しどろしどろ行かない場合には、或いは又御相談によつて、中途半端なものはない切つて、国営にするか、或いは一応公社案にするかというような問題等も、勿論いろいろ考へるときは、そう悪くなれば考へるべき対象となると思ひます。私は提案者である心持からか、うぬぼれといひますか、これ

が一番よいという気持は持つておるのではありませんが、これから先になつて私が御辭職をしなければならんことになつても知れませんが、成るべく一生懸命に……、先ずは一番先に話のあつた航空安全、これだけは何かとして万全を期してもこれは起り得ることではありませんから、できるだけのことは注意してやりたと思つております。

○東隆君 この経営の主体をペブリック・コーポレーションにするか、国営にするか、或いはこういう特殊会社の形をとるか、これは今大臣がお話になつた大臣の信念は私は承りました。意見が違ひますけれども、それはそれでいいのですが、国際方面に進出することによつて、私は航空事業なんかはやはり国際的な資本がこれに関係をする機会が非常に多くなつて来ると思ふ。それでこの場合に、政府が出資をする分はこれは一向差支えないのであります。民間が引受ける株式は、これは日本航空株式会社の条文中で、商法の第二百四条ですか、株式ノ譲渡ハ定款ニ依ルモノ之ヲ禁止シ又ハ制限スルコトヲ得ズ。株券ノ発行前ニ云々、このような条文が適用されて参りますと、私はこの会社に対する議決権を外国資本が持つというやうな虞れも起して来るのじゃないか、こう考へますので、それに対する資本の、何といひますか、構成における何か制限したいもののはつきりここに現れておりますか。

○国務大臣(石井光次郎君) この日本航空株式会社に對して特殊な制限は置いてないのであります。航空法によつてきめられております外国資本は三分の一以上占めることはならぬといふ規定をそのままこれに適用して然るべきぢやないかと私どもは思つておるのでございます。これは三分の一も資本が入れば相当大きな発言権となり、そしてそれが実質的にひつかり廻すといふことがありはしないかといふ心配がここに起るわけでございます。これは私どもはそのものをそのものとして考えた場合には、今の場合におきまして政府の出資が半分はあります。そのし、発言権も強いわけでありまして、それで外国の資本に支配されるというやうなことはなくて済むであらうといふことを考へたわけでございます。そういうふうなものを根本的にもう一つ考へますと、そのほかの場合でも、この会社は別といたしまして、そのほかの日本の会社にも三分の一入つて来られることを認めておる今の航空法そのものが、あれで日本の航空の自主性といふものに安全だろうかどうだろうかといふ心配がそも、あるものでございまして、これは実は一つ現実の問題として、或るアメリカの航空会社が三分の一資本を持つて、そうして日本の国内航空の幹線をやりたいといふ出願の申出があるのでございます。これには、そういたしますと、国内の幹線と、それから自分たちのやつておる国際路線と繋ぐといふことによつて、日本に來るものの一貫した切符を売るといふやうなことによつて、お客を余計取り得るという見方から、そういうふうな計画になつておりました。これは航空法の建前から、法律的には一つも違反ではないのであります。日本の航空の自主性、日本の航空が今非常にひよわであるといふことを考へますと、大きな資本が三分の一も入つて来て、それが実質的に支配するといふやうなことがあつては困るという心持でありまして、それを排撃いたしまして、実はこういうふうな、幹線はこれ一本で、日本航空株式会社に幹線と、それから国際線といふことにきめたものであります。そういたしますと、それは国内幹線はほかの会社に許さないといふことでお断りしたわけでございます。

○東隆君 私は幹線とそれからローカル線とを二つ比べたときに、経営の面から行くと、私はローカル線はこれはなか／＼収支がうまく立つとは考へません。それで大部分収益を挙げられるものは幹線だと思ふのです。そういうふうな考へて来たときに、その幹線の中に外国資本が入り込む機会が相当あります。それから仮にそれが三分の一に限定されておるとしましても、事業報告その他を通して十分に中身を掻き廻す機会が非常に多いわけで、これはあの空欄の製鋼所なんか、実はあの空欄の製鋼所が少しく入つておつたばかりに、非常に困難なことが起きた事例があるのです。そんなやうなことを考へると、これは平和産業には相違ないと思ひますけれども、外国の資本が入ることは極力避けなければならぬ。そのためにはやはり一〇〇%政府出資といふやうな形態をとるのが、幹線にはどうしても必要だと、こう考へるのですが、この点は資本の構成その他から日本の航空事業を推進させる上においても、国が中心になつて幹線をやる、ローカル・ラインについては、これこそここにある程度のような機構で以て進めて行く、これが私は立ち遅れの日本の航空を進めて行くやり方だと、こう考へるのですが、これは大臣と考へ方が違ひますが、併し資本の構成だけ一つとつて考へてみても、そういう心配が私は多分にあると思ふので、もう少しお考へを要するわけには参りません。

○国務大臣(石井光次郎君) いろ／＼御説のやうな話等は前から、昨年この問題を計画した時分から、非公式にいろいろ皆さんがたの御意見も承つて、相当時間をかけてこういう結論に到達したわけでありまして、私も、今おつしやるやうなことは、もうそれは全然心配ないといふことは、私の心持としては申上げるけれども、形の上においてはそういうことがあり得るといふことは事実でありまして、ないとは決して言えない形にはな

つておるわけでございます。併し實際
上の運営の上において、私は外国の資
本に支配されるというようなことに
は、いろいろと實際上の監督指導の
面で、その心配なくやつて行けるの
だと思つておられますけれども、やつて若
しそこに非常な大きな欠陥が生じ、そ
してそのために日本の航空権と申しま
すか、日本の自主的な航空をひどく阻
害されるというような問題があつたと
きは、おのずからそこに又考え方を
変えなくちやならぬようなことが起つ
て来るかも知れません。私はそうなら
ずに済むのじやないかと思つておる
わけでございます。併しこれはあな
たと少し意見が違ふかも知れませ
んが……

○東條君 これは先ほど説明を聞いて
おりましたときに、ローカル・ライ
ンをやると二つの会社を考へておる
のだ、そんなにたくさんしらない
つもりだというような話もあつたの
ですが、併しローカル・ラインにな
りますと、二つに制限をするというや
うな、そういう形では依然として意味を
なさんと、こう思ふのです。これは相
当な数で来て来ると思ふのですが、こ
れに対して政府は助成の方法である
か、或いはそれに対する資金の融通だ
の、そんなような点はどんなふうにお
考へになつておるのか。恐らくこの特
別な会社よりもつとプライベートな
色彩を持つたものができると思ふと、
私は助成も、それから資金の融通も非
常に困難になると思ふのです。そうい
う点があると思ふので、それについて
どういふお考へを持つておるか伺いた
いと思ひます。

○国務大臣(石井光次郎君) これは日

本の航空問題についての審議会で答申
を昨年得まして、これによりまして、
日本には、幹線は触れてありませんの
でございまして、ローカル線について
これは二つぐらい書いてあります。余
り多くなつてそれくらいがよろう、余
りのくらしい意味だつたと思ひます。
はつきりしたことはわかつていないよ
うですが、その答申に基いて考えま
す、どうも地域的に分けると、どこも
こも一緒くたにやるのも少しござい
ますから、多少の出入りはあるにし
ても、大阪を中心にしてそれから東北、
それから西の入り合ひは認めるというこ
とだとすれば、二つの会社も立つのじ
やないかと、まあ輸送料その他につ
いても一応出ておられますのを推定しま
す、それで行くのじやないか。これは
今お聞き通りに、私どもの案は今の
ところはこれよりもつとプライベート
トであります、出願の会社のうちに
許したいと思つておられますが、そう
いたしますと、それはどういふことが
我々のほうから援助的にやれるかと言
え、実質的の援助になるのは郵便料金
だと思ひます。郵便物を運ぶ、これは
一つの力に……、どのくらい程度に
なりますか。わかりませんが、これが一
つにならうと思ひます。補助といつて
も、表向きに出ない一つの補助だろ
うと思ひます。それで資金を借入れる
というやうな問題等には何も触れてお
りませんが、どうせアメリカとかイギ
リとかから飛行機を買うのであります
から、そういうものの外貨割当等のお
世話をいたしておるという程度でござ
います。これは立つたろうかという問

題になりますと、私もいろいろ考へ
てみると、なか／＼本筋はずつと通つ
ておるし、そのあとはどうだろ
うかと思ひますが、西のほうは立つた
らうと、東のほうも決して立たんこと
はないといふ言ひが、これは
一つは地上設備、それから飛行場の空
の設備等がもう少し……できない
と、飛ぼうにも中途半端な飛び方をし
ておると、折角定期航空が開けたとい
つても立ち得ないだらうと思ひます。
今度もせめて地方も少しやりたいと思
つて、高松の航空設備と、それから鹿
児島の航空設備、それから一応やる
というところができせんかと思ひまし
たが、予算が削減されてしまつて、調
査費だけ僅かにもつたわけですが、こ
れはどうしても測候所の設備その他
をしてもらわなければ飛べないだろ
うが、高松くらいは飛べるだらう、大
阪を上げれば高松は見えておるやうな
のだから、そうむずかしい測候所の報
告を取らんでも飛んで行けるのじやな
いかというやうな話になります、今
れども鹿児島までになります、今の
やうに飛行機が決していい加減に飛ん
では行けないというやうなことが常識
的になつておる場合に、簡単に始めら
れないといふことになります、なか
なかローカル線は始めにくいのであり
ます。今考へておられますのは、大阪を
中心にして、東京、それから仙台から
札幌まで行く線、それから大阪から向
うに行く線、この幹線を間を置いて行
く、例えば名古屋は止むを得ないので
ありますが、岩国は仮に、これは仮にで
ありますが、幹線としては大きい飛行
機では降りなくてもいいというやう

な、そういう場合には郵便物、大体夜
間郵便をやる、非常によいものじやない
かという話があります。そういうやう
なことでもそろばんが合うやうでありま
すから、それならそういうことでスタ
トさせようかというやうなことを考へ
ておるのであります。今のところは立
つと言つておるのですけれども、實際
は少しやはり暫らく無理ではないかと
思つておられます。

○東條君 すでに北海道なんかには北
日本航空株式会社がなといふものが
できておつて、そうして着々準備を進め
ております。資本は非常に貧弱なもの
で、なか／＼立ち行かんと思ひます
が、併し以前軍が使用しておつた稚内
であるとか美幌であるとか、その他各
地に飛行場の跡があります、そういう
やうな所に試験飛行なんかもやつた
やうであります。そういうやうなこ
とを考へて、そういうものこそが、本
当のローカル・ラインで、今お話しな
つたやうな途中を繋ぐというの、私は
却つてローカル線じやなくて、それと
違ふやうな感じがするのですが、それ
で私の言つたやうな意味におけるロー
カル・ラインというものを完成させる
ためには、独立採算だの何だの、そん
なやうな考へ方からいつたら、これは
できるものじやないのです。これには
やはり相当な国の助成をしなければな
らん、それでその形こそ、私はこの今
提案をされておるやうな法律、こうい
う法律によつてでき上つたものが適当
してゐるのじやないか、こう考へてお
ります。

それから國際的に鑑を削つてやらな
ければならぬやうなもの、これはやは
り国が中心になつてやつたはうがい
い、こういう考へ方になりますので、
そういう点からいろいろを考へ
みても、非常に前途に心細いものが
あるのですが、これは意見が異なるの
ですけれども、私はそういう考への方
を持ちますので、今、失礼ですけれ
ども以上のような質問をしたわけ
です。

○国務大臣(石井光次郎君) 今のお話
のやうな線は、私も参考にして考へ
するものが今後の問題にはあると思
ひます。今のお話の本線、幹線を繋いで
の一応ローカル・ラインのスタートよ
りも、そういう行き方で今スタートす
るならそういうことが考えられるとい
うのであります、本筋はあなたのお
つしやるやうに、そうでないところを
見るのが本筋だと思ひます。北海道
或いは中国又は九州等では定期航
空をやるのだというやうなことを頻
りに言つて氣勢を擧げておる会社が幾
つもあるやうな感じが、今までは定
期航空をそういうところに許すとい
うことは、どこにもやつておりませ
ん、それからまだ／＼そうやつてあ
ちからあちから安全な測候所その他
の空中、地上の設備が不十分で、た
だ飛行場だけあるというやうな、戦争
前私どもが朝日新聞社におつた時分
に勇敢に飛ばしておつた大阪の定期
とか新瀉の定期のやうに、新瀉に飛
ぶのに、新潟の上空雲なしという飛
んで行つたやうな、そういう勇敢な大
和魂で飛ぶやうなわけに行かないし、
郵便物にしてもそれは行かない、人
の問題はなお更今いろいろな設備で完
備し得るやうなものがある、やはりそ
うしたものをやらぬに人を飛ばすや
うなわけには行かんから、なか／＼簡
単には飛ばしにくいだらうと思つてお

す。併しいずれにしても、北海道のような広大な地域で、そうして鉄道ならば相当長い時間かかるというような所等には、飛行機という問題は相当考えなくちゃならん、やはり国の端のほうに行けば行くほどそういう問題は非常に大きく考えられなくちゃならん、こういうことになっております。そういう問題についてお話ししたわけでありま

○一松政二君 私は本法案に対する運輸大臣に対する質疑は、先ほどの御答弁で、十分と思えますから、これ以上運輸大臣に聞くことはございませんで、私は若し皆さんに御異議がなければ、今郵政省から郵務局長がお見えになつておる所でございしますから、先ほどの国際郵便物の値下げについて、如何なる理由によつたのか、或いは小荷物、貨物と一体どういう関連を持つておるのか、そういうことについて伺いたいと思ひます。

○政府委員(松井一朗君) 郵政省の郵務局長でございます。只今のお尋ねに對しまして、私度昨年のブラッセル會議に出ておりましたので、その間のいきさつをお話し申上げたいと思ひます。

御承知のように第二次世界大戦後非常には航空機が発達いたしましたので、今日外国郵便の殆んど七割というものは航空郵便になつております。そこで世界中に航空郵便を輸送するためには、お互いに郵政庁間において責任を持つて引受けて、そうしてその決済率というものをもきめておかなければ、これは郵便物を送れないわけでありまして、その決済率をどういふふうにするかということが、實際問題といたしまして

は、やはりその当時における航空会社に対する支払運賃というものを無視しては、これはやりにくい問題で、必ずしもそれに拘束せられるわけではありませんが、やはりそれが一つの基準になる、そこで郵便物の運送料をどういふふうに定めるかということについて、一九四七年にパリで行われました万国郵便會議におきまして、その当時は実は日本はまだ占領中で出席を許されなかつたわけでありまして、いろいろ議論いたしました結果、大体において書状、手紙、それから葉書類ですが、そういうものについては、原則としてヨーロッパ地域においては、一トシ・キロメートルというトン・キロ計算であります。金フランとして三フラン、これは金フランというのとは或る抽象的な貨幣でございまして、金何匁というふうな一つの觀念上の貨幣でございします。これを大体今のアメリカ・ドルの数字で換算いたしますと、一金フランが大体百二十円くらいになつております。これがいわゆるA地域というものであります。ところがその当時はまだヨーロッパ以外において、殊にアジア方面においては、余り航空路が発達しておらなかつたのです。こ

世界は、やはりその当時における航空会社に対する支払運賃というものを無視しては、これはやりにくい問題で、必ずしもそれに拘束せられるわけではありませんが、やはりそれが一つの基準になる、そこで郵便物の運送料をどういふふうに定めるかということについて、一九四七年にパリで行われました万国郵便會議におきまして、その当時は実は日本はまだ占領中で出席を許されなかつたわけでありまして、いろいろ議論いたしました結果、大体において書状、手紙、それから葉書類ですが、そういうものについては、原則としてヨーロッパ地域においては、一トシ・キロメートルというトン・キロ計算であります。金フランとして三フラン、これは金フランというのとは或る抽象的な貨幣でございまして、金何匁というふうな一つの觀念上の貨幣でございします。これを大体今のアメリカ・ドルの数字で換算いたしますと、一金フランが大体百二十円くらいになつております。これがいわゆるA地域というものであります。ところがその当時はまだヨーロッパ以外において、殊にアジア方面においては、余り航空路が発達しておらなかつたのです。こ

上げしてもらいたいというふうな態度をとつたわけでありまして、併し自分では世界の航空路を持つておらない多数の国にとつては、それは別問題だ、コストが下つておれば当然下げるべきではないかというものが、中小国の基本的考えであります。この両者が論議を重ねました結果、一応委員會におきましては六フラン地域は撤廃しよう、全部三フランにしようということになつたわけでありまして、併し總會におきまして、それでは従来の六フラン地域が三フランになると、郵便料金が半分に減つてしまふ、現実問題として航空会社に与える非常に大きな影響というものが、結局それは航空機を持つておる会社に補助金で面倒を見るより仕方がない問題だ、それは余り酷だということで、中間案が出まして、先日國會で御承認を得まして日本も批准いたしましたブラッセル條約の最終案は、金三フランではあるが、併しこの七月一日現在におきまして三フラン以上上つておつた地域については、四フランにしようということになつたわけでありまして、ところがこの條約の規定を日本に当てはめてみますと、日本は従来殆んど六フラン地域であつたわけでありまして、これが今度は四フランになつたのであります。その關係でそこに航空料の支払として約二割ばかりを七月一日以降減らさなければならぬ、日本においては航空便では御承知のコンビネーション料金というものをとつておりまして、基本料金と航空料金と一括した料金体系をとつておる關係上、これを総合した目から見ると、一割の値下げになつております。併し航空料の支払の減るという面から見ますと、二割の低減に

なつておるわけでありまして、その理由は、結局コストが下つて来たからそういうふうなやないかという論に尽きるようであります。勿論郵便物の料金というものをどう定めるかについては、これはいろいろ見方はあるようでありまして、會議においては有力な発言をした国の案としては、郵便物も普通貨物も同じやないか、郵便物を運んだから特別に高い料金を払ふ必要はどこにもない、もつと下げる、二フランでいいじゃないかというふうな案すら出たのであります。余りにも現状に対する大きな変革というものは、いろいろな方面において面白くない影響を与えるであらうというので妥協されたのが今度のブラッセル案でございします。

○一松政二君 それで関連してお伺ひしますが、今の値下げになつたのは書状だけではないか、小包郵便も同様であらうと私は思ふのですが、さうですか。

○政府委員(松井一朗君) お答えいたします。私は問題となつた書状について説明だけいたしました、そのほかについては、私も小包とか何とかにつきました、これはパリ條約においては、一・五フランであつた、ところがそれを今度ブラッセル條約では一・二五フラン、殊にそのうちで新聞紙については一フランに値下げする、これについては航空会社も何ら異存がないというので、初めから議論にならずに値下案がきまつたわけでございます。

○一松政二君 そうすると、これは郵務局長にお伺ひするのはどうかと思うのですが、例えばニューヨークに何か商品の見本を送りたいとか、或いは親

類、友人に小包で物を送りたいという場合と、それから飛行機に、小包じやなくしていわゆる小荷物扱かなんかで頼んだ場合、今日ではその小荷物扱を、一応この法案の説明の中にも、いわゆる小荷物扱というのが出してあります。小荷物扱は先の国に行けば、その普通郵便物になるのか、或いは航空郵便物になるのか、それとのお互ゆる運賃の関連はどういうふうにお考えになっておられるか、おわかりでしたら、ついででですか、ちよつと一つ。

○政府委員(松井一郎君) 私どものほうでは勿論航空小包というものはやつております。この航空小包につきましては、先ほど申し上げましたように、アメリカならアメリカの飛行機を使つて送つた場合に、私どもはアメリカの郵政庁に対して、一トン・キログラムについて一・二五フランというこの計算で決着いたしました。併し小包料金自身はこれだけではないわけでございまして、そのほか日本郵政庁の取り分、アメリカ郵政庁の取り分といったようなものが全部合致したものが航空郵便料金になるわけでございまして、この一・二五フランというものと航空会社自身が取扱われる航空貨物の料金というものは必ずしも一致をしておりません。

○一松政二君 その場合に小荷物扱で送つたほうが安いのか、或いは最初から小包郵便物として、同じ物を同じ量送つた場合の計算は、一体どういふうになつておられるのですか。

○政府委員(松井一郎君) それは場合によつて違ふのじやないかと思ひます。例えば航空会社へ直接お持ちになつたような場合には、むしろ航空貨物

のほうが安くなるのが当然じやないかと思ひます。併し向うへ着いてからの配達とか、こちらでも必ずしも航空会社のすぐ近くにその方がおられないう場合、郵便局と言へば全国どこからでも出ると、それは或いは郵便のほうに得な場合もあるかと思ひますが、場合場合でどちらが高くなるか安くなるかというところは一概には言えないと思ひます。

○一松政二君 先ほどあなたのほうの御意見というが、御報告を間接に承わつたときは、航空郵便料が小荷物も書状も含めて貨物よりも著しく高いから安くしたというふうになつたので、なお少し合点が行かないから、あなたにわざ／＼私御出席をお願いしたわけなんです。小荷物なり或いは貨物なりということになれば、今言つた通り殆んどドブ・ツー・ドブに近い関係になつても、そういうふうなことを考慮しても、郵便物が小荷物或いはその他の貨物よりも今までは割高になつておつたわけですか。

○政府委員(松井一郎君) これは郵便物は御承知のように小さいのは随分小さいものを取扱ひますが、大きさは余り大きなものは取扱ひない。ところが一般航空会社の貨物は、むしろ大きなものが相当取扱われておりまして、小さいからといって最低単位というものをやはり取つておるようであります。が、大体申しまして、非常に小型なものは郵便物で送られる、大型なものはこれは航空貨物になる、料金計算から

いつてもそれでうまくバランスがとれているのじやないかと私も考へております。

○一松政二君 従つてプラツセル會議において論議された場合には、つまり貨物と郵便物の比較から論議が起つたのではなくして、主としてそういう航空路を持たない、常に払い分になる国、それらの意見及び航空の非常なる発達によつて競争が激烈になつて、もつと安くても取りたい、恐らく小包或いは書状においては、それを積んでも積まなくても、飛行機はそれほどの重量に堪へないことはないのだから、その間にあればできるだけ振つさらつて自分のところへ積んでもらいたいというのが、私は実情じやないかと思ひます。従つてむしろ受け手がもつと安くしてもこつちに欲しいという意見が強く出て安くなつたのじやないかと思ひます。その辺如何ですか。

○政府委員(松井一郎君) おつしやる通り航空会社からいいますと、とまかく単価を下げていいたはつきり申します。その代りにもつとたくさん郵便物を積んでくれないうこと、これが、航空会社から見ると一つの考え方と思ひます。そこで航空会社、イアタのほうといたしましては、こういう注文を出した。航空郵便物を殖やすといひましても、これはそのほかの品物と違ひまして簡単に殖えないう。それで或る国で、航空郵便のために特別増殖料金を取つてゐる国と、割増料金を取らないで中途で鉄道によつて運んでゐる国とがある、これは将来恐らくさういふふうになつて行くと思ひますが、現在世界的に見ますと、二つの国があります。併し大部分の国は御承知のよう

に航空郵便については割増料金を取つております。航空会社は割増料金を取つておるほうは、その郵便物は簡単に殖えないうから、こちらの郵便物は高く頂きますよう、割増料金を取つてゐない国になれば、郵便物は殖えますから、ここで安くしましよと、実は商業採算からいふとそれでも引き合ふわけでありまして、そういう要望をイアタのほうから出して来たわけでありまして、併し大多数の国は、現実においてまだ航空郵便については割増料金を取つておるもので、それを認めますと、形としてはいいようですが、現実における危険性もある。ところが現在ですら郵便料金の基本というものは、貨物その他に比べますとやはり高く持つております。それが正しいかどうかについてはいろいろ意見もありますが、沿革的にさういふふうが高い。これは負担力の問題というのですか、そういう料金を払つておるのです、一般的に少しでも値下げしたいという要望がありますが、今すぐそれを提出されたとむしろ逆になりますので、その申出は郵政庁側としては拒否したわけでございます。

○一松政二君 そこで今度はあなたの所管外になるけれども、参考のためにあなたの御意見を伺つておきたい。郵便物について非常に航空事業の発達の結果、すでに競争して料金の値下げが現れておる。旅客の料金についても、これがます／＼競争の結果、発達すればするほど安くなる、又安くなることとが人類の福祉に副うゆゑであると思ひます。従つて当然安くする

方向に向うであらう、競争は激烈になるであらうと私は考へておるのです。が、あなたのこれは所管外でございますが、あなたの感想を一つ伺ひしたい。

○政府委員(松井一郎君) 私は余りさういふことについて責任ある意見を申し上げる立場にございせんが、万国郵便會議において郵便料をきめるときは基本になつた資料と申しますか、それはオアシから出された資料を見ましても、世界の飛行機のコストというものは年々下りつゝある。又片一方におきましては、非常に各会社間の競争が激烈になる、会社経営としては必ずしも楽でなくとも、又一般的に航空運賃といふものは下落の傾向にあるのじやないかといふことは、そのデータから今日言ひ得るのじやないかという感じを持つております。

○一松政二君 有難うございました。これを以て私は郵務局長に対する質問は打ち切ります。

○委員長(前田種彦君) 大臣は衆議院の委員会から呼ばれてゐるのですが、若し大臣に対する質疑がありましたら……。

○重盛壽治君 私はこの法案が今の日本の実態からいつて、航空事業を發展させなければならぬという建前に立ちます場合に、基本的には一応認められるが、法案の内容全部を考へる場合には、極めて理論的なものだと思ひます。そこで大臣にお伺ひしたいのは、大臣はいわゆる国でかなりこれに対する努力をせられたと承わつておるが、十億といふような程度のお金は全く何もできないといふのが現実であらうと存じます。これに対して二十九年度の予算の

編成も間近に迫つておるといふ關係から、將來大臣が主張せられて来たより多くより充實せしめるといふ点に對するどういふお考えがあるかといふことが、もう一点は、ついでです。それから皆一緒に聞きます。今の飛行場の實情が、どなたか同僚議員から聞かれたことと思ふのですが、完璧を期してない。例へば羽田のような場合は返還されたと言われているが、名目的には返還されておるが、實質的には、私の知つてゐる埒内においては、日本航空株式会社ができて自由に使えないといふ實情に置かれておる。その他多くそういう所が存在してゐるのではない。特に北海道あたりの飛行場なども、そういう關係の所と、もう一つは、自主的に運輸省がやろうとすれば、飛行場の確保が今のうちならばでき得るという所もあるように考えられます。そうした飛行場の設置に對して、どういふお考えを持っておるか、その二点を伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 第一のお尋ねですが、私実は昨日から、さつきも申してあつたのでありますが、これはなか／＼これから先もつと伸ばさなければならぬのは、資本金の總額として二十億円ではどうしても少し、政府の出資十億円というものも、非常にもの足りないものであります。來年度の予算、これは皆さんのたの力添えも得なければ、どうにもなかなかむずかしいかも知れませんが、是非政府の出資を増額したいと、こゝういふふうに私だけは念願しております。

それから第二の飛行場の不完全の問題も、私さつきここに申し上げておつたのでありますが、今お話になつた羽田などという所は、日本に返つたといふものの、アメリカ側で使われておるものが非常に多いのでございます。それで外国から、民間航空だけでも十一カ国も入つて来ておる。国内幹線としての日航、これが又外国航路にこれから出るということ等考えますと、又いろいろ不自由でございまして、あそこを擴張する案もあり、又アメリカ側にも少し返してもいいという問題もあり、或いはもう一つ思い切つて違つた所に飛行場を設けるといふような問題も考えられるのじやないかといふような問題がいろいろあるのでございまして、それでそれはアメリカ側に対しては、或いは一個々々の具體的なものを示して、あの格納庫を返してもいいんかとか、これをこの場合はどうしてやるのかという相談はいたしておりますが、これは微々たる状態でございます。羽田の飛行場の拡張ということも、これは話に出ておる程度でまだ何ともなりません。新規の飛行場といふものをこのうしろにすればできるという話がある程度でございまして、これはみんな今の飛行場では不足だといふ心持は持つておることでありまして、何かとしてこゝういふふうな問題の解決をだん／＼図つて行かなければならぬと思つております。それから地方の飛行場で、早く押えておかないとほかに転換されるというふうな所が現実にあるのでございまして、そういう所と話をしておりますと、非常に喜んで飛行場をこしらへることに協力する態勢を地方でとつて頂いてゐる所もありまして、そうでなくて、飛行場に留保し

ておくことに非常に反對されておる所もあるといふ實情であります。国内としてはいろいろ違つた情勢がありまして、日本が、これは一遍飛行場を潰せば、日本のようなところ、人間が多くて場所が少いところでは、なか／＼飛行場は都會の近くにはできにくいといふことになりまして、折角將來あそこいらにでも定期航空路を持つて行かなければならぬと思つておられます。是非確保しておきたいと思つておられます。それからそういう所の飛行場をだんだんローカル線ができるために整備して行くといふ問題、これは非常に私も念願しておるのであり、今年度の手算も、さつき話しておりましたが、鹿児島であるとか、高松であるとかいふ所だけでも、設備してみようと思つてかつたのでありますが、予算が削られて非常に残念な状態になつております。これは今年度は調査費が出ましたので、來年はそういう所の事業、空中の設備ができると思ひますが、そういうふうにかつた所とか二カ所とかぐらいつつ、非常にローカル線の欲しい、特に遠い地帯、九州の端とか北海道の端であるとかいふ所には欲しいけれどもなか／＼できにくいという問題があります。これはどうしてでも手算をできるだけ多くもつて確保し、実際に即するようにいたしたい、こゝういふふうに思つております。

○重盛壽治君 そこで今言つた飛行場の設置には、賛成の所もあるが、反對の所もある。これにはいろいろ見方もあるが、大体今の實情から、飛行場を作るといふことは米軍が利用するといふ感覺の上に立つた反對のものが多いのじやないか。駐留軍が使用するということでなくて、現実に日本航空株式会社が使つて、北海道と九州を繋ぐのだから、北海道と東京を繋ぐのだからといふことになれば、私はその反對せずにできるのではないか。この努力はやはり運輸省あたりが積極的に行ふべきではなからうか、これが一点、もう一点は今返してもいいじやないかといふ所に対する外務省の立場は、勿論運輸省としては若干違ふと思ふけれども、運輸省としては、獨立国になつた今日の段階においては、當然返してもらわなければいけません。かなり、場合によれば外務省が立場上困難に迫られるまで強く打出すことが、航空事業發表のために非常に重要な役割をするのじやないかといふように考へるのですが、その点一つ特に大臣から強力に推し進めてもらいたいと思ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 第一の御質問は、そのつもりで私どものほうは話を進めております。ここにまあ余り大きな飛行場でもない、で、アメリカ軍の飛行場に使うといふようなものではない所が問題になつておるのがあるのではありません。こゝういふ所にはもう一遍、これは潰れれば將來、昔よく停車場を斷つてあとから非常に迷惑したといふことが必ず来るのだから、これはこの際特にやつておかなければならぬといふことである／＼話をいたしております。それから特にあそこもこゝもといつてアメリカに取られておるから、残念だから取戻すといふ心持でなく、本當に實際的にいろいろ飛行場をするのに不自由しないように、我々のほうでできるだけのものを返してもらひ、向うは向うの實際の任務をやれるような状態にしてもらひには、その所については日本側に返してもいいのじやないか。或いはほかのほうに一部分移つても、新規に大きな飛行場をこしらへるというところになると又問題が起るでしようが、ほかの飛行場の一部分に或る施設等に移して、我々のほうに返してもらつてもいいじやないかといふ所もあるものであります。これは特別そういう意味を述べまして、外務省にお願いして折衝をしております。それから現場等で折衝のある所は、現場で頻りにいろいろ話を進めておるわけでございます。

○重盛壽治君 あと一点、これは細かい問題になるが、若しこの法案が通過したと仮定する場合に、常識的な言葉でいふならば、僅か十億ぐらいの融資をしておいて余り政府が権限を持ち過ぎるのじやないかといふことが一点考へられる。その中に設立委員の任命といふことがあるのだが、この設立委員の任命は、どういふ方面からどういふように任命するお考えか、これが一点。それから例へば取締役、社長といふようなものも、運輸大臣の了解を得なければできないといふふうな考へられるようになっておるのだが、作るときにはそれでもよろしい、さてきた、社長乃至取締役が非常に、極端に言へば不適任であつた、そういう場合に、運輸省のほうでこの人を換へることができるといふか、この二点をお伺いしておきたいと思ひます。

○國務大臣(石井光次郎君) 設立委員は、まだ私の手許にはできておりませんが、これは今の日航ができたときは、全国的に設立委員といふときは、發起人を集めて、北海道から九州

に至る各方面の人を集めて、大變たくさんな敷を設けしたようであります。実はこれは私だけの私案で、まだはつきりしませんが、十名内外くらいにしたらどうか。そして本當にいろいろな問題を相談してもらつたほうがいいのではないかと、こういうふうには思つておるのですが、まだはつきりきめておりません。省にも何人かおりますから、そんな連中とも話合つてみようと思つております。そういうふうなのがいいと思うのですが、一つ皆さんの御賛成も得たいと思つてあります。で、どういふ人をするかということをはきめておりませんが、なか／＼そう友人といふものはあるものじやない、そういう仕事の性質じやありませんが、こういう会社としての出発に必要なものは、成るべく各方面の人をできれば入れたらいい、こう思つております。

それから社長の任命であります、それは初めは私、運輸大臣が承認しなければならんことになっております。これは最も適当だと思ふ人を探がそうと思つておりますが、まだ腹中の人を持ちません。規定上においては、途中で私はその人をやめさせるといふことはできないように思ふのですが、だから私が運輸大臣として監督権を發動して社長をやめさせるといふような正面きつてのことはできませんが、ただ政府は株を持つておりまして、この株主としての発言によつて、或いはその人の進退問題まで及ぶようなことがないとも限らない、こう思つております。

○一松政二君 ちよつと私質をさつき打切つたのですが、一言大臣にお願ひしておきたいことがあるのです。私は、役人という言葉を當るか當らんか知りませんが、役人というものをしたことがない。恐らく運輸大臣も確かに大臣になれるまではそうであらうと、或いは前に台湾にいらしたことがあるから……まあそれはともかくとして、今郵務局長から承つて、我々はこの法案を審議する上において、私は自分の想像しておることをまさに証明されたような気がするわけですが、それが運輸省の航空局にそれほどの国家の金を使つて、日本から代表者が行つて、そういう万国の會議をやつた結果が、全くどうも私は今日の郵便物は、先ほども聞いたように、航空郵便になることがもう世界の殆ど常識になつて来るだらうと思つております。そして又それが、航空郵便料といふものが収入のかなりなウェイトを占めるわけですから、航空局がこういう會議にさつぱり關心がなかつたのかどうか私にはわからないのですが、過去にそういうことがあつたとして、私は過去を必ずしも咎めませんが、今後、役所のセクシヨナリズムといふことをよく民間で言われております。法律があればできるけれども、法律がなければまるきり我関せずで、自分に積極的な責任がなければ何ら自分から行動を起そうとしない、或いは又他からどこかへ説明をしに行くといふことも恐らくしないであらうと思つております。そうしておのの制としておつて、そうして政府は政府で金を使つていなければならんといふことは、私は実に残念なことであると思つております。でありますから、如何に行政整理を總理大臣が言つても、法律が次から次へ出ておつて、役にも立たん、私はなくもがなの法律を出さ

れば、それを踏襲するだけの人はあると思ふ。而も自分のところに直接関係がなければ、かなり自分の所管事項に影響があつても、自分の所管でないから責任はないわけですが、法律の上から責任はない。従つて注意も私わんという結果になりはしないかと憂えるわけですが、従つて私は少くとも運輸大臣としては、こういう郵政省からわざわざ會議に列席して、今のような情報をお持ちになつておるわけでありませうが、いやくも航空局にはその行つた結果が、詳細に私はそれに當られる者、事務担当のかたにも一応そういう話がかつておつて欲しいと思ひます。そうでなければ、私は午前中に質問したようなああいう御返事を頂くようなことになつて、実に遺憾に思つたわけですから、今後はどうか法律上責任があるとかないとかいふようなことではなくして、我が事務に少くとも関係のあることで、そうして國際會議或いは國內會議で重大問題の、或いはかなりな自分の仕事に影響のあるようなことがありましたら、どうか他の省でも何でもいいから、私は大臣が率先してそういうものの報告なり、正式でも非公式でもいいが、皆事務担当の局の者にわからせるように御尽力をお願いしたいのであります。

○國務大臣(石井光次郎君) 了承いたしました。その通り注意いたします。

○委員長(前田權君) 他に御発言ございませうか。ちよつと速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長(前田權君) 速記を始めて。他に御発言もないようですがこれで質疑は尽きたものと認めて御異議ございませうか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。それではこれより討論に入りませう。御意見のおありの方はそれ／＼賛否を明らかにしてお述べをお願いいたします。

○一松政二君 私は本法案それ自身には賛成をいたします。

併しながら今後の世界の航空事情は並大抵ではございませう。恐らく私は、今雨が外には降つておりますが、日本航空株式会社が首途をするときは、暴風雨でないまでも雨降りだらうと思ひます。これは譬えでありませう。なお風が吹いて、場合によつては暴風雨に遭遇しないとも限らない。で、皆さんの憂えられておるがごとくに、突に幼稚な会社であると考えます。そうして政府のこれに対する心がまとも、私は十分であるとは考えませう。もつと／＼突つ込んで真剣に実情を把握して、そうしてその上に対策を立てべきであると考えまして、まだ、政府の答弁の中にもありませんけれども、まあ一応試みにこれを、試みと言つちや語弊がありますが、一応の充足のが実情であると思ひます。従つてこれをこの際深くは咎めませんけれども、今後万全の注意を払つて、そうして國際競争場裡に遺憾なき施策を講ずることを要望いたしまして、私の討論を終りたいと思ひます。

○重盛壽治君 私は先ほど申しましたように、基本的にはこの案に賛成をいたします。

けれども、今同僚委員が言われたように、今の日本の置かれた実態から行きますならば、独立国としての日本は

強度な航空対策を講じなければならぬときである。国の置かれた実態とこれを見る場合には、誠に心寂しいものを感じるのであります。ですからどうか先ほど申しましたように、飛行場の設置、そして助成金の増加、あらゆる航空事業発展のために、運輸省はもう少し積極的な努力をするということをお願いして、賛成をしておきたいと思ひます。

○東隆君 私はこの法案に反対をするものであります。

理由は、國際線或いは国内の幹線にこの会社が航空路を開いて行く場合に、この程度の構成では私は前途非常に寛東かないと考えますので、どうしても國營又はパブリック・コーポレーションのようなものでこれをやるべきである、出資は國が一〇〇%やるべき筋合いのものである、こう考えるのです。この程度の特種会社でありますならば、これはローカル・ラインの場合に考へるべきである、こういう意味で、鞭撻する意味において反対の意を表するものであります。

○委員長(前田權君) 他に御発言ございませうか。他に御意見もないと存じますが、討論は終結したものと認めて御異議ございませうか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田權君) 御異議ないと認めます。それではこれにより採決に入ります。なお念のために申し添えますが、衆議院の修正したものが原案でございます。本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田權君) 多数でございませう。よつて本案は原案通り可決すべき

ものと決定いたしました。

なお本会議における委員長の日頭報告の内容等事後の手続は、慣例によりまして委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(前田雅君) 御異議ないと認めます。

次に本案を可とされました方は順次御署名をお願いします。

多数意見者署名

岡田 信次 入交 太蔵
重盛 壽治 植竹 春彦
大倉 精一 木島 虎蔵
森田 義衛 一松 政二

○委員長(前田雅君) 次に、道路運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のおありの方は順次御発言をお願いします。

○大倉精一君 二、三点質問します。

この道路運送法の目的が、公共の福祉を増進するために事業の適正な運営及び公共の競争を確保するということが、そうして道路運送に関する秩序を確立するというところに重点を置かなければならぬと思うのですが、現在の道路運送に関する状況は、いわゆる自家用自動車というものが非常に多くなつて、これがいわゆる闇行爲、闇営業をやつておる、こういうことが現在の実情のようであつて、これが輸送秩序を乱しておるということになつておるよう思うのですが、こういう状況に関する当局の御認識はどういう程度であるか、その点についてお話を願いたい。

○政府委員(中村豊君) 自家用自動車

の取締というものは、この法律を勵行するために是非必要なことでござい

ます。そこで運輸省としても、昨午当初から輸送秩序確立運動というものを起しまして、免許を受けない自家用自動車営業類似行為をやつておることを厳重に取締つておるのでござい

ます。ところがこれは非常にそのケースが多いために、なか／＼そのあとを断つことができない状態であり

ます。その根本的な理由としては、自家用自動車でも営業をやらざるを得ないような止むを得ない事情もあるかと思つて

おります。それは山の中その他で既存業者のトラックでは輸送が賄ひ切れない

ようなものとか、或いは既存業者のトラックが荷主の要望があるのになか／＼車を差向けないというような場合に、止むを得ず自家用に対して荷主も輸送を頼むし、自家用もこれを引受けるという

ような事情があるわけですから、そういうものは免許を与えて、それによつて荷主の要望も、又自動車所有者の要望もかなえてやることが本当だと思つて

おります。ところが、かく既存の営業用トラック業者は、新規免許絶対反対ということを盛んに運動して、いろ／＼と

プレッシャーをかけておる、そのために免許をやるべきものにもやらないため

に、止むを得ずめぐりに追込むというやうなことも相当あつたと思つて

おります。これは私は輸送秩序確立ということの陰に隠れて、既存の利益だけを振廻すということと面白くないこと

と思ひますので、昨午春に通牒も出し、又国会或いは社会全般からトラックの免許をもつと容易にすべきである

というやうなお話もありましたので、免許基準は地方の実情に応じて必要な

ものには免許を与えるという方針を徹底させることにしたのであります。そ

ういうことによつて、必要な又立派なものには免許を与えるということにすれば、無理に自家用でもぐりをして

いても、正々堂々と免許でやれるということになりますから、問題の相当の部

分はそれによつて解決すると思つております。そういうことになつてな

おと、且つ免許を与えるべきでない者が、自家用の名において営業をやつて

おる、これは厳重に取締らなければいけないというふうな問題を整理して参りま

したので、今後は更に力を入れてその取締を勵行したいと思つております。

ただここにまあ弁解がましくて遺憾でござい

ますが、どうも困る問題は、たゞ重なる行政整理によりまして、我

の地方における仲間、担当者が減員されておる、で、必要な取締も完全

にできないやうな状態にあることを残念に思ひます。これについてはたゞ／＼

の予算折衝でその増員を要求しておるのではありませんが、まだ完全に効果は現

わしていません。そのやうな少い予算定員、減らされつつある予算定員を以て、できるだけ能率的に取締を勵行したい、かやうに考えてお

互いに公正な競争ができないやうな状態になつておる中で、やはりこの自

家用自動車の闇行爲によつて更にその飽和状態というものが拍車をかけられ

ておるという状況にもあるやうに思われるのですが、そういうことはないか

どうかということ、もう一つは、今お話の中にもちよつとその片鱗が窺えた

やうに思ふのですが、自家用自動車の闇行爲というものの取締ができない、

この黙認をしておるかというやうな問題もあるのですが、そういうやうな実

績を作つた上において、その実績に対して許可を与えてやる、いわゆる法律

を破つて行くというやうな実績を作つて、その実績の下に、実績があるから

といつて許可をして行く、却つてそれを取締するというよりも、むしろそ

う法律を破つて行く行爲の実績に対して許可を与えるというやうな方針をと

つておられるやうに思ふのですが、そういう工合に考えていいかどうか。

○政府委員(中村豊君) 自家用自動車取締つてくれという営業関係からの強い要望の中には、誠に妥当な理由な

り申分も非常にあるのでありますが、併しながらかそれに便乗し介在して、我

動車がそれをやらざるを得んやうな雰囲気を作り、荷主の不満を買つてお

る、そういうことは十分反省してもらわなければならぬという

ことを非常に強く要望しておるのでござい

ます。又権利を持ちながら十分にその義務を尽さず、いわゆる免許権を他人に貸し

て、名義貸の下に名義を利用して搾り取つておるというやうな者もないわけ

ではないのでありますから、名義貸の一掃ということも厳重に我々は要望し

ておるのであります。そのやうにして免許権者が十分に義務も尽し、責任も負い、サービスを十分に

して、その上でお且つ営業行為をやつてもぐりがあるならば、これは徹底的に取締らな

ければいけない、こういう建前から輸送秩序確立の運動の第一の眼目は、既

許業者の責任、義務の完全履行であ

る、かやうに要望しております。そして第二に、自家用車の営業行為の取締である、かやうに考え

ます。そして第三に、輸送秩序確立運動の大きな問題として、新規免許という問題がある

のでござい

に立派な適格者であるものについては、免許を与えることである、こういう考えをはつきりと持ったのでありまして、これは昨年十二月末の陸運局長に対する通牒の趣旨であるわけでございます。

○大倉精一君 今の御答弁を聞いておると、免許業者の責任を果さないというのを強く聞いておられるようですが、その問題とこの法律を遵守するという問題とは、少し別のように思うのです。従つて今私の聞かんとするところのものは、この聞行為というものが事実上今般置しておるということになれば、而も法律が空文化して殆んどその取締が勵行されていらないというような状態であると思うのですが、この法律を勵行する、いわゆる聞行為の取締をするという今後の具体的の方策というものについて一応御意見を承わりたいと思います。

○政府委員(中村豊君) 聞行為の取締については、今後とも十分に努力をいたしたいと思つております。ただ問題は、先ほどちよつと申し上げましたが、予算及び定員が御承知のようにどんどん減らされて、実際現場第一線における取締に当る諸君は誠に忙しくて困つておるだらうと思つております。その点は我々も誠に氣の毒だと思つて、あらゆる機会をつかまえてその増員及び予算の増加を努力しておるわけでございまして、併しながら限られた国の財政でありますから、そう簡単にこの希望が達せられないのを残念に思つておりますが、その限られた予算定員の中では重点的に重要な陸運事務所にてきるだけ人間を配置するとか、又仕事に程度に応じて、その業務監査、取締

という方面に人間をできるだけ集中するといふふうに、重点的な運用、能率的な運営をやつて、最大限の努力をいたしたいと思つておるわけでございませう。

なおこれについては、役人だけでもなく十分な効果が挙げられませんか、関係の事業者団体にも呼びかけ、政府の方策にできるだけの協力をしてもらおう、かように思つております。そこで今度の法律でも、百二十五条の改正案文の中に、事業者団体の行為を挙げてありますが、その中にも第九号或いは十号というふうに、この法律勵行のために構成員のみならず、外部に対しても大いに活躍して協力をしてもらおう、こういうことを書上げておるわけでございまして、何とかして官民協力してお説のような目的を達するように努力したいと思つております。

○大倉精一君 今のお話によると、予算が非常に少ないので、陸運事務所等の機構が十分ではない、従つて取締が十分できないのだというようにお話を聞いておるのですが、今度は予算も一億円削られておるようになつておるが、そういう方面からなつておるが、その業務等にしろ寄せが重点的に来るのではないかと、この点をどうですか。

○政府委員(中村豊君) 予算の節約については、一所所に特にし寄せするということとはせず、その仕事の重要度に応じて十分に按配をして行こうと思つております。決して陸運事務所にし寄せするといふようなことは毛頭考えておりません。ただ仕事の内容としまして、陸運局と陸運事務所とに仕

事を振分けて、重複して無駄な時間と手数と金がかかるようなことは成るべく避けて、陸運局と陸運事務所とに成るべく仕事がいまよく分配できるように形をとつてみたいと思つております。

○大倉精一君 それでは取締のことは又あとに質問を保留するとしてしまつて、この免許という方面についてちよつとお尋ねしたいのですが、昨年の一月から今年の六月までのトラック新免許の統計を見ますと、保有車両が十台以下のものが非常に多く免許され、千三百三十六件に達しておるといふことをちよつと私は聞いておると、今度のこの新しい法律によると、たとえトラック一台を特つておつても、これが免許の対象になるのだというやうな工合に受取れるのですが、当局として将来の新規免許に対するところの一般方針についてお伺いをしたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) どの程度がトラック事業ならトラック事業の適正な規模であるかといふことは、なかなかむずかしい問題でございまして、まあ率直に申し上げれば、規模が大きければ大きいほど業務管理もよろしいし、又労務管理も合理化されるだらうと思ひますし、荷主の要望に依つて絶えず輸送を引受けることもできますし、まあ大抵は大きいほど望ましいといふことは、これは言えると思つております。併しながらそれと小さければいけないかといふことになりまして、小さくても小さいなりに要望を果せばそれでいいやないかといふ議論も立つのでございまして、この辺は実はいろいろ研究していただいても、なかなかむずかしい問題でございませう。

それから又大都会は相当大きいことを要求するけれども、地方、山間部に行けば、そんな大きい規模を持つていなくても、大体荷主の要求そのものの、輸送要請量が少いことから、少くてもいいではないかといふことも言えると思ひます。そこでそれこそ事業の実態、地域の事情に応じて規模を適当に考えるといふことで対処しておるわけでございませう。併しながら一台はどうかといふところは、これはいろいろ問題があるところだらうと思ひます。そこで一台といふのは、幾ら小さくても本場に最小限度で、これが車が故障になり修理に出せば、もうその間は開店休業になるわけですから、荷主の要請にも副い得ないといふことで、一台というのは極く例外の場合しか、これは無理だらうと思つてございませう。例えば山間僻地の本場の辺鄙な所とか、離れ島、そういう所だけで、普通の都会では一台といふことはこれは無理だらうと思ひます。併しここに一台といふものがたくさんあるわけですから、疑問を持たれたと思つて、今許したものは、こういうものと、今のやうな僻地の所、それからもう一つは、貨物自動車運送取扱業者、つまり水屋でございませう。これが集配用にトラック一台持つてやりたいといふものが、それは本来のトラック事業者ではないに、集配用だけのものだから一台でもいいといふことで許してあるのが多いわけでございます。

○大倉精一君 そこで今度は道路運送トラック営業の免許基準といふことが、免許上の基準もあるようですが、その認定をする機関はどこになるわけですか。

○政府委員(中村豊君) 個々の免許を定める場所でございますか。

○大倉精一君 そうです。

○政府委員(中村豊君) それは運輸大臣権限の事業、例えばバスとか、路線トラックは、運輸大臣が定める場合に運輸審議会に諮問して、その策申を尊重するといふことになりましたが、陸運局長権限の区域小型トラックとか、今後は区域トラックも陸運局長の権限に任じたらどうかと思つておりますが、そういうものとかタクシー、ハイヤー事業のやうなものは、陸運局長だけが自分の責任において考えようといふことになりませう。従来は道路運送審議会に諮問をしていたのでありますが、それが廃止になりますから、陸運局長が自分自身の責任において公正な判断をするといふ形でございます。その場合には聞かうと思ひまして、聴聞会制度は拡張して活用しようと思つておるわけでございます。

○大倉精一君 それでは又後はどうですか。

○大和興一君 陸運事務所と関係のある話ですが、自動車行政が国家事務であるとすれば、現在第一線にある陸運事務所の職員は、地方事務官から運輸事務官に切替えるのが適切じゃないか、こういう気がするのです。第一線の職員は身分は地方事務官であつて、予算と任命は運輸省といふやうな畸形的な存在であるために、非常に不安である。これに対してどういふやうなお考えを持っておられますか。

○政府委員(中村豊君) 疑問を抱かれるのは御無理がないと思つてございませうが、これは第一線の仕事でも自動

車の仕事は、運輸省としてはこれは国家事務であるとして確信しております。従つて第一線の陸運事務所の諸君も、これは国家公務員としての国の事務をやつてもらいたいと思つておるわけでございます。ところが現在、身分と予算は運輸大臣が握つておりますけれども、実際の仕事の指揮は知事の下にあつて、その監督を受けるというところは、いわば変態的な形でございます。こういうことになりましたのは、いささかございまして、まあ一つの考え方は、国家公務員として、国の事務として、運輸大臣から地方の末端に至るまで縦の線を一本貫くべきであるという考え方と、もう一つは、末端の仕事はこれは地方事務であるから、府県知事の下に入れて、行政事務の地方への委譲と申しますか、地方自治の強化といひますが、そういうことに合致すべきであるという意見とがありまして、それが二、三年前に對立したわけでありました。その両者の議論がなかく、結果がつかずに、地方自治強化を早く実現しろというようなことから歩み合ひがありまして、今のようないきなり形になつたのでございます。沿革はそのようなことで行われたのであります。が、お説のようにそれでは実際に合わないと思ひますので、何とか近いうちにはつきりした、すつきりした形に一本に直したいというふうに念願しておるのでございます。

○大和興一君 その一本にするのは、どつちのほうに一本にするのか、そのほうのお考えと、それからその明らかに認めになつておるズレによつて、まあ首になるなというところはあり得ないだらうと思ひますが、成績がいいとか悪いとかいうような実際の仕事は、地方事務官をやつておるわけですね。それでその任命とあれば中央でやつておるわけだから、中央機構と地方機構とのズレによつて不都合なことは今までなかつたか、或いは今後その点は絶対にないか、安んじて仕事は今の通りでやつてもらつてよろしいと、それで近くこれは必ず一本化するよう責任を持つて努力をするのだ、こういうふうな考えでよろしいかどうか。

○政府委員(中村豊君) 運輸省としては国の事務として、従つて国家公務員として一本にすべきであるという強い考えを持つております。そういう考えで関係箇所とたび／＼折衝しておるわけでございます。従ひまして陸運事務所の諸君も、運輸省の人間として全く同様に考へておりますので、決してその点は御心配はかけないと思ひます。今までもそういうことで陸運事務所の諸君の地位を危うくしたり、その面倒を見なかつたりするようなことはいたさなかつたつもりでございますが、今後そのつもりでやつて行きたいと思ひます。

○大和興一君 その一本化のための今からの経緯ですね、いわゆるこんな恰好で話が進められ、大体いつ頃その話が若干具体化するというか、そういうふうな何かお見通しがあつたら一つお伺ひしたい。

○政府委員(中村豊君) これはたびたび運輸省としては関係の箇所へ要望しておるのではありませんが、なか／＼話に乗つて来ませんが、その機会としては地方行政制度の改革ということが今も日程に上つておるようでございます。その際にはつきりいたして行きたいと思ひます。又もう一つとしては、行政機構の改革といひますが、行政整理というのは言葉がおかしいと思ひますが、そういう問題が又たび／＼起つて来るでしようから、そういう機会を成るべく早くつかまえて、我々が正しと思ふ線に早くいたすことに努力するつもりであります。

○大和興一君 第二の点は、道路運送法、道路運送車両法、自動車抵当法の行政に當るべき陸運事務所の予算と定員は非常に貧弱である。従つて行政機構を強化することは、これは避けなくちやいけませんけれども、陸運事務所の場合は、業務量の著しい増加、車両数の増加というようなこと、そういうものに対して予算と定員が反比例しておる。これは十六国会でも衆議院の館氏が討論に立つて何か話をしたらしいですが、その結果、東京都の陸運事務所においては、昨年十月の身体検査の結果、百名中二十名の結核患者を出しておる。公務員の罹病率は○・〇四八、最高は電通で一・二、こういうふうなことが実際にあるようですが、いわゆるさつきもちよつと話が出たけれども、需要と供給の原則ですか、本當に科学的に考へても、或いはその職場のいろ／＼な条件を判断してみても、その適正な定員というか、それでないという場合には、当然これは予算にも拘束されるけれども、やはり殖やして、病氣になつたり、或いは著しく労働過重である、こういうようなことはこれほどでもないけれども、これだから、そういうことについてどういふ対策をお考へになつておられるでしようか。

○政府委員(中村豊君) 現場第一線の諸君の勤務が過重にならんように、そのような健康上の危険を冒さないようにということにいろ／＼と苦心しておるのでございます。一番簡単な方法は、定員を殖やして予算をたくさんやることですが、これにはたび／＼申すようにおのずから限度がありますので、その限られた範囲で今努力しておりますのは、先づ仕事を再配分して、陸運局と陸運事務所の仕事の重複をやめて、それによつて定員を實質的に生み出すということや、それから第二は、定員の再配置ということを考えまして、例えば非常に忙しい事務所には、比較的忙しくない陸運局なり陸運事務所から定員を持つて行く、或いは本省の定員を割愛するというようなことで、特に急場、困つておる陸運事務所を救済するということを現にもう実行しております。それから第三には、業務の簡素化ということを考えまして、現場、第一線が一番多い仕事は車両検査でありますから、車両検査について、保安上の必要は最低限度抑えなければいけません、無駄がなくて済むような検査なり手数というものはできるだけ省いて行こう、こういうふうな考へております。大蔵省も根本的には、車が増加すれば車両検査要員は是非殖やさなければいかんということとは認めておるのでございまして、今年の予算でもその点は検査要員に關しては増員になつております。そういうふうな増員にない人の中より算段をして、重要な重点的な仕事は何とか人間を十分集めることによつて対処しておるわけでございます。

○大和興一君 全体から見ても定員がやはり足りないだらうと思ふのです、恐らく不足がちだから……。その場合に、今言つたように運行の安全を確保するためには、やはり重点的にそこに行き、これは大事な点だから人が密着して行く、その場合に全体は殖えなくて、その他の職場が窮乏になる、それによつて今言つたような罹病率が統計的にも出てくるらしいですが、そういうことになると結局これは何とかせいかんと思ふのです。今病氣のことに触れられませんが、こういうふうな病氣なんかは實際出るとすれば、やはり定員の配置或いは全体のバランスにおいてアンバランスがあるから、そういうふうなことになるのじやないか、こういうことも考へられますから、そういう点はやはり全体を殖やすという努力はされておることになるかも知らんが、なおそれに対してどういふ具体的な対策というか、お考へをお持ちでしようか。

○政府委員(中村豊君) 私先ほど三つばかりの考へ方があると申しましたが、このことは全部具体的に実行しておるわけでございます。で、各陸運局、陸運事務所の方に集まつてもらつて、納得の行くところで今のような重点的な配分をしておるわけです。又職員組合の諸君もいろ／＼話しに來られるので、よく膝を交えて相談しておるわけでございます。まあ皆が満足するといふ状態には、これはまだちよつとまらないのですけれども、まあ／＼我慢してもらつておると今のところは考へておるわけです。併しそれだからといって、我々の努力は飽くまでも続け、増員ということに頭張つて行きたいと思つております。

○大和興一君 職員組合との確執はないんですね、大した確執はない……。

○政府委員(中村豊君) その点はまあまあというところで、まあ我慢してくれておると私は信じております。

○大和興一君　ちよつと違ふ質問ですが、東京都の自動車交通の調整といひますか、こういう問題でちよつと質問したいのですが、交通調整法というものが都にはあるらしいですね。それに対して何とか最近国際自動車というのが一つ路線を取りたいといひますか、臨時的に便法的にやつておるらしいのですが、こういうことを、あなたの方ではこういう希望に対してどういうふうなお考えをお持ちでしやうか。

○政府委員(中村重君) その点については交通調整法という法律があつて、東京都内は、当時の方針としては、東京都で以て一元化する、まあ国鉄の昔の省線電車ですね、それから地下鉄、この二つは別にして、あと都内の電車、バスは全部東京都が一元化するという基本方針に基いて買収統合が行われたわけです。それはそのときにおいて勿論正しかつたし、そして完全にそれが勵行されたわけでございます。ところが終戦後いろいろと事情が變つて参りました、先ず各官庁を循環的に廻つて国家公務員、まあ役人を乗せる車が是非欲しいという要望があつたのであります。これは各省から、それに対して東京都にすぐ話を持込んだところが、東京都は、現在それだけの車はない、到底それに應じられない、断るというところで断られた。それで他に適當なものがないかどうかと探したところが、今の国際自動車というのが手を挙げたので、それに委託したというのが事の始まりでございます。ところが官

庁を廻るという便利なルートで役人だけしか乗せないということとは、これは差別待遇であると、利用者、一般市民のほうから文句が出まして、役人だけが何か自分勝手に特権を持つておるよ

外に誤解して、我々にも乗せろという盛んな要望があつたらしいのであります。実際の車に対して、運転手、車掌に対してそういう要求があつた場合に、なか／＼断わり切れずに止むを得ずする／＼乗せているうちに情性で以て乗り癖がついたということであつたらしいのです。國際の免許は官吏だけを乗せるという免許でございますから、一般人を乗せるということは違反

であるというので、陸運局長から差止め命令を出した。それによつて、国際はそれを守つて現在はやめておるのです。ところが乗り癖のついた一般市民は、非常に不便であるというので承知しなくなつて、これを開放して我々も乗せろという強い要望が行われた、それに応じて国際が一般免許をくれという申請を出して来たというのが今までのいきさつであります。

それに対する考え方をどうするかという問題ですが、何かそういうふうな便利なルートに車を動かしたという場合に、一般市民もひとしく乗れるようにするということは適当であろうと思うのです。ただ問題は、実際はそれを国際に許すか、或いは交通調整法で曾つて一元化の責任を負わされた都に許すかということだけが問題であらうと思うのであります。その点は先般公聴会をやつたそのときの実事や何かをよく研究して、目下慎重考究中なんですが、その場合に交通調整法という沿革を十分に考えると共に、一般市民の要

望を満たす、又それまでに払つて来た国際自動車の犠牲的な業務というものをどう考えるかということを噛み合せて、何か妥当な結論を出したいと思つておるわけであります。

○大和興一君　その交通調整法というのが、昔できた当時はそれで十分に賄えたと思うのですが、その後東京都の交通量の激増によつて、殆んどそれは名前ばかりで實際には役に立っていないのじやないか。これはまだよく研究していませんから、ちよつと言葉が足りんかも知れませんが、そうなる、そういう交通調整法を若し新らしく作るとすれば、東京都全体の交通政策か

らいつて、これは当然考えなければ
いかん。そういうことを今すぐ、ま
で流れるような交通に対して、あな
たのほうでできるかどうか。若しそれ
が簡単にできないとすれば、これは非
常な大問題ですから、よほどこれは
詳細に研究をしてやらなければなら
ない、当然今までにやらなければなら
ないであつて、あなたの力でなくて、
むしろ怠慢であつたと私は思います。
そう

なると、今言つたような問題が若しも新らしくできて、そうしてそれに似たようなことがあつちこつちでもうすであるらしいですね。国際自動車だけでなくして、只今そういうことをやつておるところがあるわけです。それでも皆虎視眈々として、少しでも伸ばそうということを考えておるわけです。そういうこととの兼ね合いとかいろいろお考えにならなくちゃならんと思うのですが、何か今国際自動車に対してそれを許すとか、そういうようなことは別にお考えになつていないのですか。

○政府委員(中村豊君) 交通調整法とかいう法律の問題は、これはいわば行政のやり方といえますか、そういう場合にとりうける方法があるかということであつて、根本的に誰にやらすか、こ

れは一元的にやらすべきか、競争会社を認めるかということとは、道路運送法に基いて、この法の精神によつて、運輸大臣が交通政策としてきめるべきことだと思ふのであります。それできまつた政策を実行する場合に、交通調整法のテクニクが使えて、或いは要するに強制買収、強制合併ということをも命令できるという権限を、運輸大臣及び建設大臣も持つておきますから、そ

れに与えたという法律なんです。交通調整法そのものからはこの問題が出て来ないので、むしろ道路運送法なり、その他一連の法律によつて、運輸大臣がどういう政策をとるべきかということが出て来ると思うのです。その辺を今いろ／＼考へて、ひとりバスだけの問題じゃなくして、鉄道とも噛み合せて考へておるわけであります。

○大和興一君　道路運送法と交通調整

法との關係はわかりましたけれども、私がお聞きしたかつたのは、道路運送法、何もバスだけでなくして、あらゆるすべての交通機関を含めたいわゆる交通調整とか、統制というか、そういうことが当然考えられなければ、東京都の交通は混乱をして来るばかりだと思ふのです。そういうことを考えておられるかどうか。或いは今後どういふようなことを考えておるか。それを考えれば、おのずからあらゆる交通機関がどういふような形であるべきかという姿が出て来ると思ふのです。併しそれがなかなか簡単にできない、とすれ

ば、今具体的に出ておる交通調整法によるか、それは別としても、とにかく国際自動車から出て来た問題が、これは交通の調整上いろいろ混乱を導くようなことがあつては困ると思うのです。

が、それをただぼつと出て来たから、まあ一応利用者に諮つたら便利だといふ、私も随分利用しているけれども、聞は随分あるですよ、皆インチキで、私は一番よく知っているわけです。そういうことを取締つているつもりでやるけれども、つもりだけで実際はなかなかできていないです。そういうことはなか／＼一片の通知やご駄目なんです。そういうのはなにごとを考へて

やはり東京都全体の現行の交通調整法か、それを基礎にした考え方に立つても、よほど慎重に考えて頂かなくてはならぬのじやないかと考えるのです。その点如何ですか。

○政府委員(中村豊君) 交通調整全体は、鉄道まで含めて、非常に重要な問題だし、都市計画まで触れなければならない問題だと思いますので、これは簡単に結論は出ないと思えます。これ

は運輸省全体の大きな政策であり、運輸省だけじゃなしに、ほかの官庁も関係すると思いますので、それはそれとして根本的に研究しますが、この問題をそのためにいつまでも遅らすということは、これは非常に各方面から怠慢を責められておるわけですから、成るべく早い機会に、混乱を起さないうちに妥当な線を出したいものだと思います。

○大和興一君　私の言っているのは、やはり根本策を等閑視しては、現実の具体的な解決はないと思つていたので、ご指摘は、十分注意を要する。

はできないにしても、やはり大筋は一つ運輸大臣に考えて頂いて、それでこれは年々東京都が人口も殖える、地域も殖えるのだから、こういう全体を日本で誰かがちゃんと睨んでおつて調整をして行かんと、そういうふうなことに、そんな小さいことばかりやつたつて、恐らく混乱がひどくなるばかりだと思ふ。ですからそれでやはり大綱は立ててもらいたい。そういう大綱に立つてやる、こういうふうにしてもらわんと困る。それはそれとして一つ促進してもらいたいと思ひます。そして今具体的な問題は、東京都がその当時どういふ理由で断つたか、その当時の輸送量或いは市民の熱望した輸送の地域なり路線というものは、ここで今動いてる形ではなくて、やはりそのときの実際に許された、或いはやつておつた路線が、一番市民大衆としては渴望しておつたところ、それにやはり重点を置けばおのずから力に限界があつて、それでもできなかったかどうか、そういう、その他の詳しいことは知らんけれども、そういう理由もあつたのかも知れないと思ひますから、そういうことを十分考へて、その辺は一つ公平な判断をして頂きたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) お説のような点は十分勘案して、公平な判断をして見たいと思つております。

○大和興一君 ちよつと蛇足になるかも知れせけれども、国際自動車は、運輸省関係の人がやめていろ／＼とあちこちで生きて行かなくならんから、そういうふうなことを考へておらん人もおらんでもないようなことも聞くけれども、そんなようなことはちよつと蛇足

に過ぎるかも知らんが、一つ十分公平にやつて頂きたいと思ひます。

○大倉精一君 自動車運送協議会のことについてちよつとお伺ひしたいのですが、自動車運送協議会は、この提案理由の説明によると、適正供給輸送力の策定をするのだ、そういう問題について陸運局長の諮問に應ずるのだといふことによつておるのですが、その適正供給輸送力の策定といふことは、非常に具体的な問題としてむずかしいと思ふのですが、その策定の具体的な方法として、どういふようなことを考へておられるか伺ひたい。

○政府委員(中村豊君) 適正供給輸送力の策定といふ問題を大きく取上げたのは、免許基準にもありますように。免許の際の重要な審査項目に、供給輸送力と輸送需要量との脱み合せ、均衡といふことがあるわけです。その場合にそれが非常にむずかしいのでありまして、いつも審査するときは大問題になるわけでありまして。そこで道路運送審議会が従来はそれを検討していたのであります。それがなくなりましてから、陸運局長だけで聴聞会をやつて研究するといふ程度では不十分だと思ひますので、こういう各方面の関係者が参画される協議会でその点を先ず慎重に検討して頂く、こういう趣旨にしたわけでありまして。

は解決できませんから、重要な審議事項に掲げたわけでありまして。

○大倉精一君 この重要な問題は、結局新らしく免許する、しないといふような大きな基準になると思うのですが、そこでこの問題が空文になつてはいけないうので、実際に具体的に適正供給輸送力の策定をしてもらわれないと、非常に各方面が迷惑をする。そこで従来運輸審議会といふものがあつて、そういうことをやつておつたと思ふのですが、この運輸審議会の運営等については、いろいろ好ましくないことも聞いております。従つて今度できる自動車運送協議会といふものの構成についても、非常にこれは重要な問題だと思ふのですが、この構成の中に、衆議院のほうの質問で答えになつておるところによると、各種団体にも諮問するのだ、こういうふうにお答えになつておると思ふのですが、この各種団体の中には、関係労働組合なども含んでおるのかどうかといふことについてお伺ひしたい。

○政府委員(中村豊君) 労働組合という形で考へるのは適當でないかと思ふのであります。利用者としましては勤労大衆といふような資格で、利用者のうちの最も大衆的な意味合いから、そういう方面にも意見は聞かなければいけないと思ひますが、労働組合といふと、何といひますか、経営者組合と並んだ性格における労働組合に対しては、意見をお尋ねするのは適當でないかと思ひます。

るのじやないのであつて、この学識経験者という中には、この事業に永年従事するところの従事員といふものは、非常に大切な経験者であると思ふわけです。従つてその従事員の意思を集約しておるところは、やはり労働組合といふ組織を持つておるので、そういう意味合いからこの学識経験者の中には、そういう団体も相談をされる中に含んでおるのかどうか、こういうことを申上げたので、労働組合といふと何でもかでも労使対立する団体であるかのような印象を以て、この問題に關する限りお答えになつては工合が悪いと思ふのです。そういう意味合いで私はお尋ねしておるわけです。

○政府委員(中村豊君) 学識経験者の中に、利用する大衆といふ意味で労働関係の方も考へるべきだと思つております。そういうことについて適當な人を得られるように、選挙の際にはその趣旨を通報で以て明らかにしようかと思つております。

○一松政二君 議事進行について発言をいたしたいと思ひます。

今朝十時から委員会をやつて、もう大体申合せの四時半を過ぎたと思ひますが、私もまだ大倉委員或いは大和委員の御質問に關連する質問もあるのですけれども、これは又長くなつてしまふから次の機会に譲りたいと思ひます。どうか今日は大体申合せの時刻は過ぎておると思ひますから、この程度で他日に同僚議員も留保をされるようにお願ひしたいと思ふのですが、如何でしょう。

しかかつたのですが、皆さんの御意向がそうであるとすれば、次回に続けてやらして頂きます。

○委員長(前田穠君) 速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(前田穠君) 速記を始めて。それでは今日はこの程度で散会いたします。

午後四時三十六分散会

昭和二十八年九月十一日印刷

昭和二十八年九月十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局