

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第十七号

昭和二十八年七月二十四日(金曜日)午後一時五十分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
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 興一君
木島 虎藏君

政府委員

運輸大臣 壺井 玄剛君
官房長 黒田 靜夫君
運輸省港 黒田 靜夫君
運輸省鐵道 細田 吉藏君
運輸省鐵道 山内 公猷君
運輸省民營 中村 豊君
運輸省航空 栗澤 一男君
運輸省監理部長 栗澤 一男君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 田倉 八郎君

本日の會議に付した事件
○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)
○通商産業委員會に申入れの件
○港灣整備促進法案(内閣送付)

○委員長(前田穰君) これより委員會を開会いたします。
連記をとめて下さい。
午後一時五十一分連記中止

午後二時二十八分連記開始
○委員長(前田穰君) 連記を始めて下さい。
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。

○植竹春彦君 免許の基準に關しては、二、三の質問をいたしたいと存じます。先ず今回のこの自動車運送法の公正な競争を確保するという点であり、私的独占を排除する立法趣旨は当然のことと思ひますが、バス事業のように高度の公共性を以てして社会的な重要使命が課せられ、而も嚴重な取締規則と罰則とが制約したておられます。このようないふたような事業が安易な競争に預けられると、更に現実に競争関係に置かれるといふは、競争の結果、競争した事業者はお互いに傷つて業績が悪化したとして、競争開始当時のような乗客へのよいサービスは失われて行き、事業体の破産を來たすもの

が数多いあの歴史を繰返すことが必然と思はれますので、企業体の安定と本来の社会的使命が達成せられない結果になることを恐れます。従つてバス事業に關しましては、原則として、交通の目的を一つにする一路線は一營業として、企業体の安定と使命達成をなし得るよう考慮せられるべきであると思ひますが、この点に關する自動車局長の考えを伺ひたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 第一条に公正な競争を確保するという規定がございますが、今回の改正でも、この点は従來通り触れていないのでございませう。その趣旨は、お話のごとく、不公正な血みどろな競争は勿論避くべきであり、公正な競争は大いに確保しなければならぬと思ひます。勿論、嚴重な責任、義務を課せられておりますから半面、その地位を擁護し、企業体の安定を図らすべきであり、そのために免許制度で以て、誰でも自由にできないというふうな特殊な権益を与えておるわけでございます。そのような特殊な権益を与えられた範圍においては、公正に競争しても、勿論公正競争でありまして、不当競争を奨励する意思は毛頭ございせん。従ひまして、第六條の免許基準においても、今回の改正においても、従來の条文において、先ず申請人の資力、信用その他適格性を十分に審査すると共に、既存業者との供給力と輸送需要量とも睨み合はせて、新規免許をする

ことによつて供給力が非常に殖える結果、輸送需要を超過するという場合には、不当な競争の心配があります。そのような場合には現行法でも今回の改正でも免許はしないという建前をとつておるのであります。そのように需要供給の關係を見て、供給力がオーバーするときは免許しないということは、はつきりと不当競争の原因を除く目的に出でておるのでございませう。又運賃の認可基準においても、不当な競争を起さないように、こういうことを十分に配慮するような条文になつておるわけでございます。第一条に「公共な競争」とあるからといつて、何でもかんでも、どん／＼と免許するものではない。不当競争は極力避くまでも避けなければいけないという趣旨でございます。

○植竹春彦君 御説明によりまして御方針は了承いたしました。が、實際の運用に對しまして、十分この御方針が堅持せられるように、くれ／＼も御注意をお願いしておきます。

次に、自家用トラックについてお伺ひいたします。自家用トラックで、使用開散なもの、即ち遊歩形になつております車に對して、營業用としての免許をして行く方針であるかどうか。トラック業者の数は全国は飽和状態であると思はれますので、無制限に許可しては競争の弊害が起ること、バスの一路線に数業者許可すると同様であると思ひますので、その点の御方針を伺ひたいと存じます。

○政府委員(中村豊君) トラックにつきましては、同様に需要供給の關係を十分睨み合はせて、不当な競争を起さないように考へて行きたいと思つております。それで、現在のトラックが輸送力が余つておるのに新らしく免許することは輸送力超過になるといふ御心配も一応御尤もでございますが、今後の新規免許に當りましては、荷主確保の見通しが十分にあるかどうかという点と、それが既存業者に摩擦を与えずに、大して影響を与えずに円滑に確保できるかどうかという点を十分審査することにしておりますので、不当な競争を惹起するほどの混亂は起すことはないと思ひます。

○植竹春彦君 了承いたしました。次に、前回の委員會におきまして政府委員の御説明は、地方によつては小企業者といへども、バスについて、或いは大型貨物について免許する御方針だと御説明があつたと思ひますが、資力、信用、責任、事業遂行能力等の諸条件を考へ合せますと、今、我が國では國鉄が一番その条件に合はれておるに思はれますので、若し民間業者と競争になりました際には、國鉄バス或いは國鉄の大型路線バス、それから大型貨物バスにつきましても、同様に國鉄が一番条件の備つたものとして、民間業者に免許が与えられるよりも、殆んど國鉄に免許が与えられるということになつては、民間業者の圧迫にもなると思ひますので、その点、自動車局長の考えを承りたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 国鉄のバスについては、日本国有鉄道法によつて、日本国有鉄道に關連する事業体という、性格に制限があるわけでありまして、これを昔から、よく先行代行短絡培養線などと、こう言つておるわけがあります。そのような性格上の制限がございまして、それに該当しない場合には、国有鉄道バスといふことも免許されないわけがございまして、そのような性格に該当する場合にどうかという問題でございまして、すでにその土地に私営バスがあるような場合に、そこへ国鉄バスが割つて入らうということ、非常に無理なことだろうと思つておるのとは、全く問題が起してゐるのとは、その場合には、既存の民営バスがサービスが果して十分であるかどうか、利用者に満足を与えておるかどうかを十分に審査いたしまして、まあ満足できる状態である、或いは近い将来に満足できる状態に必ず改善できる見込が十分にあるというような場合には、国鉄バスを免許することを差控えておるわけがございまして、どうしても反省の色もなく見込みもないという場合に初めて国鉄バスが問題になるわけがございまして、全然新しい道路に国鉄バスと民営バスが競合になりまして、而も国鉄バスの性格としても差支えないというような場合、その場合が一番問題がむづかしくなるわけがございまして、その場合には、路線の分布状態と申しますか、勢力分野というやうなものも考へて、いづれが妥当かを適正に判断して行きたいと思つてございまして、大型貸切については、国鉄自動車に対する考え方は、もう少し嚴格

に考へるべきではないかと思つてゐるわけでありまして、国鉄の經營するバス事業といふものは、定期路線の公共性の強い事業としては、やる価値が十分あるわけがございまして、遊覧バスといふものは、団体貸切といふもの、そのような事業にまで国鉄がどうしても乗り出さなければいけないという理由には非常に薄いと思つてゐます。従いまして、その土地に民営の会社があつて、その需要を賄うことができるならば、これ又国鉄には我慢してもらつて、このこととして、どうしても民営でやれない場合だけ、極めて例外的に国鉄のバスに団体貸切をやつて頂く、こういうことを考へておるわけがございまして、

○植竹春彦君 この点は中村局長の御方針は完全に了解いたしましたので安心してしまつたが、現に全国に、殊に定期路線、大型貸切バス、いわゆる遊覧バスについての国鉄からの申請がたゞさにありまして、民間業者が驚かされております現状に鑑みまして、この御方針の堅持と運用について、一段と御注意をお願いいたしておきます。本日は細田部長はお見えになりませんが、そのほうは次回に部長がお見えになりましたときに再質問いたします。

最後に質問いたします点は、免許の区域の問題であります、営業区域と、車両の行動区域につきましては、どういふふうに區別が行われておりますでしょうか。今回の改正に際しまして局長から御方針を承りたいと思つております。

○政府委員(中村豊君) 今回の改正では、その点を相當大きな問題として取

上げたわけでありまして、現行法は、御承知のように、車両の行動区域を事業区域とみなしたわけでありまして、従つて相當広く数府県に跨る状態がございまして、その間における行動は自由にして、それから外に行く場合には、その都府県運輸大臣の許可を受けなければならぬといふことで、平常の活動においては、運輸大臣の許可なしに事業区域の中に営業を許していただくわけでありまして、ところが余りその事業区域を広くしますと、営業所が本来の中心区域と申しますか、本来の営業区域を離れてしまつて、全く営業所のない他の地方に行つて、常時そこで営業をやるといふ問題が起りまして、まあこれは他の事業者の縄張りを荒らすといふやうな問題が起つたのであります。これを具体的に話しますと、例えば東京のタクシ業者は、東京のみならず神奈川、埼玉、その他の府県も事業区域になつておりました、これは東京から神奈川、埼玉にお客さんを乗せて行くことはあり得るわけ、その都府県許可は大変だといふわけ、そのやうに広くしたのであります。ところがこの法律を實施してみますと、東京のそのやうなタクシ業者が横浜に朝から晩まで出張つて、そこで常時営業をするといふ問題が起つてしまつたのであります。これは神奈川、横浜のタクシ業者の縄張りを全く荒してしまふといふことになるわけでありまして、ところが現行法では、それは適法になつております。このやうなまあ繩張りといふことを考へて、相互にそれを尊重させるといふためには、どうしてももう少し事業区域を狭はめて、営業区域

程度のものにする必要があるといふ考へ方から、今回の改正法では、事業区域を営業区域に等しいものにまで狭はめたら如何かと思つたのであります。そして法律法には、それから外へ出る場合には、お客さんを乗せて行く場合、又帰りの車でお客さんを拾つて事業区域へ帰つて来るものもよろしけれど、かような跨り輸送はよろしけれど、常時営業区域の外で仕事をし、発着地のいづれもが事業区域の外に存する旅客或いは貨物の運送をしてはならないといふこととして、先ほどの例のやうな、東京のタクシ業者が常時横浜で営業することは違法であるといふことにいたしましたのであります。この点は、関係業界からも非常に実情に合う適正な改正であるといふことで支持されていふやうなわけでございまして、ただ問題は、その場合に、従来の事業区域を狭はめて営業区域のところで持つて来るといふお話をしましたので、そうすると狭はめる途端に実情に合はなくなつて、何だか従来よりも行動が不便になる、お客さんに、或いは荷主に不便をかけるのではないかという御心配が各方面に起つていたのであります。そこで、そのやうな事業区域を新らしく考へて、その場合には、交通経済圏の実情に應じたやうに、十分考慮をするといふ考へを持つてゐることを申上げておるわけがございまして、

○委員長(前田穰君) ちよつと速記をやめて下さい。

午後二時四十五分速記中止

午後三時十七分速記開始

○委員長(前田穰君) 速記をつけて、それでは只今懇談の結果、中小企業

金融公庫法案に對しまして当委員会として通商産業委員会に對し次の申入を行うことに御異議ございませうか。その申入は、

一、中小企業金融公庫法第二十一条及び第二十二條の規定により主務大臣が認可を行う場合には、運輸大臣に協議すること。

二、運輸関係業種への融資業務の円滑化を期するため、公庫の役員中に運輸関係に精通した人を入れること。

これを中小企業金融公庫法案に對する附帯決議として挿入せられたい。御異議ございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穰君) それではさうに決しました。

それではこの申入に對する説明を交理事にお願ひしてよろしくございませうか。

○委員長(前田穰君) それでは、元の道路運送法の一部を改正する法律案の審議を始めます。

○重盛壽治君 道路運送法に關連してちよつとお聞きしておきたいことは、御承知のように特に東京のやうな場合を見ると、東京都内における交通が非常に輻輳しておる。バスと言わず、トラックと言わず、或いは乗用自動車と言わず、軌道電車と言わず、こつちやういふものを総合的に申しますならば、もうすでに飽和状態、それを突破しておる危険な状態にまで来ておるということが言われるのであります。これには私は免許を与へる者として取締運輸をやる者との關係がどうなつておるか。例えば交通取締のすべ

第二の交通調整法は、當時いろいろ法令が整備されるに運輸省としてむしろ残してもらいたいという希望を保持していたというお話は、私当時直接の関係ありませんでしたが、私の聞い

ておる範圍では、むしろ逆でございまして、あの法律は廃止したほうがいいのではないかと思つていたように聞いております。

○重盛壽治君 それはいずれにしてもよろしくございしますが、そうするとあれが解消されたということは、私は第一次の、第一回の目的ははつきりあの当時達した。東京は御承知のように都内は都バスがやる、東京都がやる、或いは地下は交通営団がやる、その他七つぐらいのブロックに分けて、一つの基準を作つて、それが軌道に乗つて、一つの交通調整ができたわけですね。

○政府委員(中村豊君) それは法律があるがなからうが一応は交渉していい段階に來たのではないかと。けれども今日の段階から行きますならば、再びどういう方法によつてやるか。第二に、誰に実際の仕事をやらせるかという事は別といたしまして、交通の保安情勢から行きますならば、再び調整しなければならぬような段階に來てゐるようによろしくございしますが、その自動車局長の考え方はどうですか。

○政府委員(中村豊君) あの当時の交通調整法に基く処置をしたその根本の調整方針というものは、新らしい段階において再検討しなければいけません。いやないかと思ひます。併しこの問題の解決は非常にまあ困難でございまして、どのような案がよいかについてはまだ成案を得ておりません。これは十分各方面の御意向を伺ひ、又各種の具体的な資料に基いて決定しなければいけない問題だと思つております。

○重盛壽治君 そうすると、やはりできるだけ早いうちにそうした方向を打出すことが必要な段階になつたということはお認めになるわけですね。そうありますと、これは仮定の話であります。若しそういう場合に一部の市営バスというものを許可して、おくとしようということになりますと、それに関連して類似バスが五つ、六つあると存じます。そうしたものがやはり許可を申請して来る。そういうような障害も起きて来る。更に調整をしようというときに、より複雑化して来るというやうな問題が考えられるんですが、その場合勿論今の連絡バスを一般に許可するともしないともあなた

○政府委員(中村豊君) この問題の解決に、他の同じやうな性質の事業が便利して何ることを併せて考えたかという御質問だと思ひますが、この問題は、この問題だけとして考えるべきであつて、勿論どのような解決になるやうとも便乗組は誠にこれは抑えなければならぬと思つております。

○重盛壽治君 これはまあ自動車局長は相当知り過ぎるほど知つておるんですから、私はくどいことを言う必要はないと思ひますけれども、先ほど言つたやうに、交通調整をする場合に、東京都が現在の金に換算すれば八十億になんかとする巨額な金を投資して調整をし、それとやらは國家の方針に準じて調整して來ておるといふやうな、こういう實際を決して見逃がしてはならぬと思ひます。と同時に、その競合も度合によりけりで、競合することによつて非常な危険を招来せしめる。そうして實際のバス事業としての運営がで

きなくなる。これは私は曾てこのバスの競合、前にいわゆる青バス、黄バス、いろ／＼なバスがあつたのだが、一番危険なことは、お互ひの従業員がせり合ひ、客の取合ひをする、競争をする、こういう一点だけでも、もうすでに東京都内におけるところの、地方のバスは又別であります。輻輳した場所で非常な危険を招来するといふことは、これはもう言を待たない。そういうやうなところはこれは十分考慮に入つて、この問題の取扱には慎重を期してもらいたいといふやうに考へてゐる次第であります。

○政府委員(中村豊君) お説の通りでございまして、まあこういう次第でございまして、できるだけ競争態勢をとるべきであるといふお説もありまして、今のやうにバスのような事業は競争態勢をとると無理な競争が起るから、極力それを避くべきであるといふ御議論もあるし、その辺はなか／＼むずかしい問題でございしますが、公正な競争を確保し、而も利用者たる乗客に迷惑を与へ、不便をかけないといふ趣旨を根本に考へまして、できるだけの間の調整を図りたいと思つたわけでございます。この問題については、十分に慎重に検討いたしております。

○重盛壽治君 これに關して、私まだいろ／＼御質問があります。別の機会に譲ります。

○政府委員(中村豊君) お説の通りでございまして、まあこういう次第でございまして、できるだけ競争態勢をとるべきであるといふお説もありまして、今のやうにバスのような事業は競争態勢をとると無理な競争が起るから、極力それを避くべきであるといふ御議論もあるし、その辺はなか／＼むずかしい問題でございしますが、公正な競争を確保し、而も利用者たる乗客に迷惑を与へ、不便をかけないといふ趣旨を根本に考へまして、できるだけの間の調整を図りたいと思つたわけでございます。この問題については、十分に慎重に検討いたしております。

○重盛壽治君 これに關して、私まだいろ／＼御質問があります。別の機会に譲ります。

○重盛壽治君 運輸省の所管でないといふことは、ここで議論する必要はないのでありますが、一般円ジク業者はこうした程度の許可では困る、そう少し何か所かにやつてもらわなければ、非常にいわゆる暴利を貪られてゐる、何か批判がたゞさん出ているので、何かそういう機会があつたならば一つ御連絡を願ひたい。

○政府委員(中村豊君) メーダーの問題は、実は運輸省の所管でございまして、計量法によつて通産省の所管で、その製造事業は免許制度になつてゐるやうでございまして、それで独占でなく、東京では二つあるといふやうに開いております。それでまあその間に公正な競争が行われて、そのやうな弊害はそれほどないのじやないかと

○重盛壽治君 運輸省の所管でないといふことは、ここで議論する必要はないのでありますが、一般円ジク業者はこうした程度の許可では困る、そう少し何か所かにやつてもらわなければ、非常にいわゆる暴利を貪られてゐる、何か批判がたゞさん出ているので、何かそういう機会があつたならば一つ御連絡を願ひたい。

○政府委員(中村豊君) 実績があつたことは事実でございしますが、その実績を考慮するといふことは無理なことであると思ひます。

○一松政二君 事業區域について、先ほど來の御答弁の中でまだはつきり私

○政府委員(中村豊君) 前は大体トラックなり、ダクシーの行動半径として一日に五十キロ乃至百キロといふものを考へましてサークルを描いた、そうすると教府県に跨ることになりまして、その範圍では營業を自由にやつていいといふことになつておるわけですね。その營業所在の所と全く離れてしまつた他府県に出張に行つて、そこだけで常時朝から晩まで營業をやる行為が非常に殖えたのであります。

○重盛壽治君 運輸省の所管でないといふことは、ここで議論する必要はないのでありますが、一般円ジク業者はこうした程度の許可では困る、そう少し何か所かにやつてもらわなければ、非常にいわゆる暴利を貪られてゐる、何か批判がたゞさん出ているので、何かそういう機会があつたならば一つ御連絡を願ひたい。

○政府委員(中村豊君) 実績があつたことは事実でございしますが、その実績を考慮するといふことは無理なことであると思ひます。

○一松政二君 今のお説を伺いますと、この人間の世の中を或る一つの概念を以て非常に何か区画をこしらえて、これはそこだけ別扱いにして、隣には火事があつても、隣に大水が出ておつても、これは極端な例ですよ、極端な例ですが、非常に或る所は需要がある。乗り手が多い。隣の区域では非常に少いというふうな場合に、例えば県境を一つおいて、自動車は隣には出稼ぎに行けないというお考えのように承るのですが、そうすると、例えば埼玉県の大工さんは東京へ荷物を担いで来て東京に家を建てておかない、そんなことをしてはいけない、それは極端な例ですよ、そういう思想と相通するものがないでしょうか。ただ道路上を走る交通機関であるということが多少違ひますよ、違ひますけれども、いよいよ営業をやつておるのが或る範囲に限られて、そのラインから出たは出稼ぎになる。その範囲で仕事があつてもなくてもお前はとどまれ、隣には非常に車両が少いの、お客さんが殖えたか何か知らんが、この有利な事業が限の前にあるのに非常に不均衡になりませんか。

○政府委員(中村豊君) 免許する場合に、現在の免許基準でも、今度の改正でも、需要供給の関係を眺み合ふというところを講じておりますが、或る地区、例えば東京とか横浜における輸送需要、タクシーを利用するであろうと思われお客さんの数といひますか、そういうものを想定するわけでございます。それに対して何台くらい車が適当であろうかを眺み合せて免許をして行くわけでございますので、東京にタクシーを許す場合に、東京都に営業

所をもつただけで供給力を見るわけでございます。そこで横浜の業者が来て事業をやるとすると、初めの計算した需要と供給を眺み合ふということが意味がなくなつて来るといひますか、非常に超過して来るという恰好になるわけでございます。これは東京と横浜の例を逆にしても同様でございますが、そういう状態でございまして、需要と供給を眺み合ふということを非常に大きな問題にしている限りは、何かそこ一つ交通経済圏を考へて、そこで抑えて行かざるを得ないと思つてございまして。日本のような国をそう一々細かく分けることに問題はございまして、今までの沿革といひますか、発生的にも相当経済圏といふものは各地にもうできるわけですから、そこにおける供給の関係を眺み合せて、そういうことでございまして。従つて大工さんの例を言われましたが、若しその必要があると思へば、そのタクシーには東京で免許を与えればよい。タクシーの東京で営業所を置く免許をやらばいいわけでございます。やはり営業所を置いた免許の中心地といふものは、或る程度サークルをきめて、その場所々々でバランスを見て行くのが納まりがいいのではないかと思ひます。

○一松政二君 私は今の説明に同意するところではない。どうしても納得行かない。というところは、若しそういう事情が起るとすれば、最初認定したときが間違つてゐる。大体需要と供給というふうなものを人間が或る区間から或る区間が区切つて正確に把握できるものではない。若し私はここへ、大阪の旅客自動車組合といふところから陳情書が昨日夜帰つたら届いておりまして、私はこれを見つづきに見まして、これはいけない、こういうことは……といふことは、これは神戸から常に大阪に来て流されるというのでは困るといふのです。今あなたのお話を承ると、神戸は神戸でちゃんと自分が運輸省で配った需要供給によつて、大阪は大阪で一応需要供給を眺んでやつていふのだから、頗る水が平静でなければならぬはずなんです。両方とも同じような状態で営業ができるはずなんです、最初の認定の基準から申せば……。ところが神戸は水が浅くて、さつぱりお客さんがないが、大阪に行くときがよくなるというので、わざ／＼神戸の人が来るのだらうと思ふのです。そうするともうそこが事情が非常に変化している。そういうことを一々私は役所の、或いは或る少数の人間の寄り集りで、この人間の世の中をそう生一本に私は押し得るかどうか。これは私はだから水の高低を大体同じように考へて許可してゐるとすれば、そこに高低が起ることは不思議な現象でなければならぬ。高低がなければ一向差支ない。新潟の人間が東京に出稼ぎをするのも、新潟から東京に来れば、そこにオボチエニイがあるから、チャンスがあるから来るわけだ。東京に限らず横浜にえらい催しがあつて、或いは非常にお客さんが来る、そういうときに、東京にお客よりかは一つ向うに行つて稼ぎをする、これは人情の自然であらう。それを法律で一々取締つて、一方は適正である、一方は非常に法律違反であるとか何とかきつて罰則もあるようですが、そういうものに引つかかるということになれば、この企業の

自由或いは人間の本来、これはよく社会の諸君が使う基本的な権、人間の営業の自由といふものをかなり束縛するところになりませんか。

○政府委員(中村豊君) 水の低い低いがあれば、低きに流れるのは当然のことでありまして、お話の通りでございます。そこで現在過渡的にはそういう事情があると思つてございまして、実はまあ戦争中及び戦後の輸送力が非常に足りなかつたと、燃料や車両が足りなかつた場合のまだ名残りがあつたので、場所によつてはタクシーならタクシーが非常に少い所がございまして。それがつまり水の低い所でございます。そこが車が流れて行くのはこれは当然のことでございます。従つて先ほど申しましたような、横浜に東京の車が行くのは、東京の水は遙かに高くて、横浜が低かつたからでありまして、ですからその事情は事情として勿論認めます。そこで考へなければならぬのは、横浜にはタクシーが少いのだから、横浜にはもつとど／＼免許をしよう、東京と同じ波といひますか、どのくらいの水準なら丁度タクシーとしてよろしいところまで横浜の車を殖やそうということでありまして。東京のタクシーが横浜に行くのをど／＼無制限に認めるといふことになりまして、だん／＼と混乱するといひませんので、そういう車は横浜で許可をしよう、増車を認めようといふ形で、調整、均衡をとらうという考へてございまして。神戸の場合も、大阪のほうが水が低いので、大阪のほうが比較的車が少いのですから、大阪に免許しないということになれば、まあ事情に副わなくなるのじやなからうか。神戸

戸の業者で適当なもので、大阪で仕事をしたい者は、大阪で開業すればこの問題は解消するのだと思ふのでありまして、この勢力分野を余り小さく刻むことは、御承知の通り実情に合致いたしませんので、その事業区域、勢力分野はできるだけ経済交通圏に合致するようになく考へたいと思ひますので、その上ではお互いに均衡がとれるように免許、増車で以て問題を解決して行けば、円滑に行くのではないかと思ひます。

○一松政二君 私はですね、自動車局長といへども、船の定期航路が何かならばこれは問題であります。船は、お前はこれは四国の船だから九州に来てはならぬ、大阪に来てはならぬ、或いは瀬戸内海だから日本海に出てはならぬとあなたは考へえにならぬと思ひます。自動車が私は無制限に行けるといつても、これは行けないですよ。行けと言つても行かないですよ。ガソリンを使つてそうして空車で走れと言つても走らんですよ。けれども神戸、大阪みたいなものは、第一、経済的に考へればどがその境界線かわかづからんのです。この行政区画上はきまつておりますけれども、人の流れが、大阪の人が神戸に来て、神戸の人が大阪に来るのも、阪神間ならば一つに両方相交錯しておる。こういうところをやばりこの区域で行けば、神戸の業者はですよ、大阪に来て営業罷りならんとお考へになつておるのですか、今のこの条文で行けば。

○政府委員(中村豊君) それは事業区域の広さのきめ方によるわけでございます。普通の場合は府県程度がまあ適當とは思ひますけれども、実際に合う

ようにするにはどの程度にしたらいいかは、事実上の上では考えられないこととですか、現地の実情に合うようにしたいという考え方と、私にございまして、その意思は毛頭ないでございまして、その点は御承知かも知れませんが、衆議院でも附帯決議で実情に合わせるように、事業区域は経済圏に合うようにせよという御要望がありまして、その点は十分考えて行きたいと思っております。

○一松政二君 それで東京でも端から端まで相当あるので、いろ／＼私どもも運転手あたりから聞くとところによる、なか／＼一定の区域など走つてやしない。芝居がはねるとどこからかやつて来るし、それから朝は丸之内のほうじやなくて、杉並のあつちのほうの、朝重役か高級社員の出勤を狙つてタクシーが行くとかいうふうに、非常に頭をひねつていようですね。それから丁度まあ昔の郊外地で言えば、やはり電車がなくなる時とか、バスがなくなる時を狙つて、そこに行つて走るとか、随分頭を使つてやつておつて、多くの業者は、殆んど私は運転手の請負でタクシーはやらしているように聞いているわけですね。そうすると、殆んどもう、丁度輪タクを殆んど失業者がやつておつたように、運転手は殆んどもうほかに適当な職業がなくなれば、先ず運転手にもなるかと思つて、一応免許状をもちつて走るといふようなので、これを妙にきめてやれば、これは結局人の生活を或る程度規制するようになつてやつて、私はどうしても営業の自由を、区域によつて妨害するような法律ができやしないかと思つたのです。それと、自動車局長の昨日あた

りの答弁では、かなり私は我々の理解し得るお考えを持つていられるように思つておるんです。で、積極的にむしろ免許制度を廃止してこれというのの意図があつたわけですが、また免許制度を或る程度拡張されればその辺もなにかと思つておりますが、神戸の業者に、神戸と大阪両方やることを許せば問題ないわけですね。神戸と大阪みないな所、或いは京浜みないな所を、これが行政区画によつて区別するといふ考え方は私はどうかと思つてますね。関東なら関東の、この東京を中心としたちよつと一時間以内で行けるような所は、これはもうこれに果境があつたところ、経済的には私はこれを区別することは無理だと思つて、であるから、この事業区域が若しこれが何かの、果境が何かをお考えになつておるんだとすれば、私はこれに反対せざるを得ません。

○政府委員(中村豊君) 御説の通りでございます。まあ果境が一つのめどにはなりませんけれども、それは地方の問題です。非常に人口が稠密で都市が連続しているような場合には、果境で行くことは実際に合わないと思つて、又一つの果境の中でも端つこのほうに営業の本拠を置くときは、それより隣の果が主な営業区域になると思つたので、この点は実情に合うように必ずしたいと思つておるもので、具体的に考へるべき問題と思つておるが、まあ法律問題としては、このよう二十四条がございまして、その点は決して差支ないだらうと思つて、問題は事業区域のあり方を実情に合つて、それこそ自動車の特性を發揮できるように

なれば差支ないのじやないかと思つておるわけですね。ただ事業区域といふことを考へるのは、その需要供給といふものを判断して免許をしなければいけないわけですから、その区域といふものはどういふふうにとるかという基礎になるわけですから、この観念はどうしてもとらざるを得ないわけですね。その作り方は、十分実情に合うようにいたしますから……。

○一松政二君 どうもね、私は運輸委員になつて昨年から運輸委員会に来ておりますが、運輸省の考え方は、これは私の独断かも知れませんが、もとの鉄道省から来ていると、そうして交通を一本でやつておつたから、どうもそういうこととは別推です。だからそういうこととお聞き願つて、別に私が皮肉つたりする意味だといふわけじやない。何か需要供給とか、或いは道路交通を調整するといふ言葉を使つたり何か耳を揃えて、行列を作つて行儀よく走らせるような恰好にならんかといふふうにお考えになるのじやないかと私は考へるのです。世の中がそれほど割切れては人口などでもそう適正に配分されるような世の中になれば何の苦勞もない。地方では職が得られぬから毎年々々東京に人口が殖えてしようがないわけですね。車両なども、自動車も確かに非常に多くなつております。そうして事故を起すのはおむね円タクだ。私は自動車に乗つてもはら／＼するの、常に円タクがお客さんをとればもう一生懸命に走つておる、お客さんのないときにはどんな事がおころうと右や左を見てまた／＼して行くというので非常に交通を阻害しております、事実……。けれどもそれがため

に、今東京では車がこれでもう溢れておる、これ以上もういけなひのだといふ判断は下すべきじやないのです。これはまだ世界の大都會に比して車両数は非常に足りない。それでただこれは交通の整理が悪い、それから道路がたぐさなりながら道が悪いために、一つの道路に集中されるためにこういう状態が起つて来ている。そうしてその交通の混むことにおいては、ニューヨークみたいなあいつ一方的な交通しかない、或いは川を渡つて行かなければならぬほどの自動車の氾濫のし方が一里も二里も続くような混乱のし方が日曜や祭日にあるのです。そういう所ですら自動車を制限しておるというところを私は聞いたことがない。でありますから、こういう何か車両数を制限するとか、何かこう需要供給を調整するといふようなお考えがちら／＼耳に入るもので、それは私は神様じやなければできないと思つて、そうしてそれは常に変化する。先ほどあなたのお話がありましたけれども、例えば神戸に催物があつたり、或いは大阪に催物があつた場合には、需要と供給が根本的に違つて参りますよ、少くとも一週間か十日の間は、その都度特別に許可することはいけません。人間はもう自由にやつて行けば自由に埋つて来るわけですね。それを一々許可しなければならぬといふことは、人間の生活を或る意味において、職業の自由とか人間の活動、人間の動きといふことを或る意味において規制することになる。どうもその辺では割切れない。この船のことを聞いておりましたも、すぐ許可制に持つて行くとか何とか、紐がいや

というほど付いている上に、更にもう一つ紐を付けたらるので私は了承がいかないのです。であなたの御答弁の中にも非常に積極的許可される方針をとつておる部分は私は非常に賛成ですが、これは一応の参考にするといふ以外に、私はそれを金科玉条としてそれによつて許しているから、それを侵した者はすでに違法であるといふことは、少くとも経済的に考へたら言えないのです。私はまだ質問がありますけれども、仁田君の都合で一応仁田君に譲ります。ちよつと今の私のなにに御意見がありましたら……。

○政府委員(中村豊君) 杓子定規に嚴重に取締るといふつもりではございせんので、自動車の特殊性といふか長所を十分活かすようには考へたいと思つてます。従いまして一応事業区域は定めて常時他に行つて、又これを常習にするような場合にはこれは取締らなければいけませんけれども、その場合でも先ほどお話がありました、罰則というものは別にないで、事情が余りに逸脱行為をして余りにも秩序を乱すような場合には、行政処分である停止といふようなことはあり得ますけれども、罰則といふようなことは考へておりませんし、過失的なものは取締る意思はございせん。ですから実情に合うようにできるだけ運用をいたしたいと思つておる。

○仁田君 大分時間が長くなりましてので極く簡潔に御質問申しますから、簡単に御答へ願ひたいと思つて、審議会の制度を廃止されたようでありま

いる批判がありまして、私も悩まされておる人が多いのでございませうが、この道路運送法で審議会の制度を廃されておるようでありまして、その理由は行政手続の簡素化を図るといふことが目的らしいのでございませうが、それ以外に何か目的がありますかどうか、廃止しますその理由です。

○政府委員(中村豊君) 簡素化を図ることが一番大なる理由でございませうが、それ以外と申しますと、責任の所在を明確にするという意味があると申せると思ひます。陸運局長が自分の責任において、自分の判断において結論を見出す、その代りにそれに対する責任は全部自分で負おうと、こういう形にしたいというわけでございませう。

○仁田竹一君 従来でも審議会がありまして、審議会はどこまでも諮問機関でありまして、それによつて大臣から大臣の決定権を侵すことはなかつたと思ひますが、その点を一つお伺いしたいと思ひます。それから今度の廃止された後におきまして、やはり公聴会、聴聞会ですか、やはり設けておるようでありまして、大臣の諮問が運輸局長の諮問と変つただけでありまして、従つて別に簡素化されておるようには思われなからいと思ひます。なお又公聴会の場合でも、審議会の意見と協議会の意見との間に相違があるか。特に法的にどのような相違があるかというところをお聞かせ下さい。

○政府委員(中村豊君) 問題を整理しますと、大臣の権限の仕事と、運輸局長の権限の仕事とがあるわけございませう。大臣の権限の仕事は、まあ一等代表的なものはバス事業の免許は運輸

大臣が決定するわけでございませうで、これに対する諮問機関は運輸審議会でございます。これは廃止いたしません。ただ事業が余りたくさんありますので、運輸審議会が東京で一々公聴会をやらずに、地方の道路運送審議会に調査を委託していただくのがあつたわけでありませう。その機構がなくなりましたので、今後は大臣権限のバス事業の免許の際には、全部運輸大臣が運輸審議会に諮問してきめるといふことになりませう。これは従来と変らないわけございませう。第二の陸運局長権限の仕事、これは例を挙げれば、タクシー、ハイヤーの免許のようなものがあるわけでありませうが、従来はその場合に道路運送審議会に諮問しておりましたのが、今度はそれをしなくても済むわけでありませう。又公聴会をしていただくのが公聴の程度な聴聞会によるということになるわけでありませう。それだけ通かに手続が簡素になり時間もうんと早くなると思ひます。今度でございます自動車運送協議会というものは少し違ふのでありまして、個々の一つ一つの案件の処分について意見を聞くことは一切いたしませんで、自動車運送に関する基本的政策といふことが方針について諮問するだけでございませう。で、個々の問題については、その場所を通しませんから、時間をかけることはいないわけでありませう。

○仁田竹一君 又わからなくなりました。が、陸運局長の権限といふものは、自動車業といふものでなくて、一つの路線の免許等の場合に協議会に諮つて陸運局長の権限においてこれを許可するといふふうに私は考えておりますが、そうだといたしますと、責任の上におきましては、大臣の責任と陸運局長の責任との違いがありませう。事実上の責任は同じことだと思ひますが、如何です。

○政府委員(中村豊君) 陸運局長が免許するのは事業の、タクシーならタクシーという事業の免許でございませう。又路線の免許といふものは、路線とか、事業区域といふものは事業の一つの内容でございませうので、飽くまでも事業免許でございませう。そういうものは従来は道路運送審議会に諮問していただけておりましたが、今後はそういうことは一切せずに、聴聞会を開いた上で陸運局長が独自の判断できめるといふわけでございませう。

○仁田竹一君 そういたしますと、審議会と協議会といふものの法的な解釈はどういうふうになりますか。

○政府委員(中村豊君) 審議会は個々の案件について、陸運局長の諮問に応じて意見を具して答申していただくのでございませう。諮問機関ではありますけれども、その答申は尊重しなされるけれども、その答申は尊重しなされるので、相当程度の拘束力とまでは行きませんが、発言権を持つていたわけでありませう。協議会といふのは、全く個々の案件に關与せず一般方針だけについて答申をするといふことでございませう。で、大分そこに実効的な力が違つて来るわけでございませう。實際的な役割が違つてございませう。

○仁田竹一君 民主的な方法によつて協議会云々といふことがあつたように思ひますが、今の御説明ですと、それが逆になりまして、審議会という民主的なものの力が弱くなつて、陸運

局長の力が非常に強つたという結論になりまして、結局民衆の声は、役人のところに対する力が弱くなつたといふふうに解釈できると思ひますが、その点は説明と食い違ふと思ひますが。

○政府委員(中村豊君) 行政の民主化を図るうとして道路運送審議会を作つたのでありませうが、その運用については、いろいろと御批判がありまして、事実上民主化にならなかつたという御判断が大部分であつたように思ひます。あります。そこで運輸省としても、そのような御意向なり御批判であるならば、この際予算運用の点からも困難であるからといふことで廃止するといふことにいたしましたのでありませう。あの道路運送審議会が理想通りに行われれば行政の民主化といふことが円滑にやれたのではないかと申すのでございませう。が、實際はその通りではなかつたわけでありませう。そこでこのままで行けば、陸運局長独自の判断ということになれば、民主化の方向に背馳します。で、聴聞会という制度を今後は撤廃して、できるだけ関係者の意向を聞くといふことにいたしましたわけでありませう。その形で、その機会に民衆の声を聞くといふ考えでございませう。

○仁田竹一君 そうしますと提案理由の説明にありました簡素化するといふことが目的である、これ以外に、従来道路何と審議会という制度は行政の運行上いろいろ支障がある。思ひます。だから簡素化にはなるが、加うるに適當でないから審議会を廃止したのだといふふうに考えていいわけですか。

○政府委員(中村豊君) そのような御批判もほう／＼から伺つておるわけ

でございます。そこでそれを直して理想的なものにするには、予算運用上到底困難でございますので、この際いさぎよく諦めたわけでございませう。それともう一つの理由は、先ほど申しましたように陸運局長が自分独自の判断で全責任を持つて事業を処理するといふ態勢をとりたいと思つたわけでございませう。

○仁田竹一君 そういうようなことも私どもにも一応納得の行くような場合があるものでありますが、この道路運送審議会以外にたくさん審議会があるわけでありませうが、このような例は他にもあります。若し御承知ならばお知らせを願ひたい。若し御承知がないようでありますれば、委員長にお願ひいたします。が、他に審議会の制度を廃止して、どういふような方法によつて審議会に代るべき民主的な方法を作つたことがあるかといふ例を一つ調べてお知らせ願ひたいと思ひます。

それは後ほどお知らせ願ひたいと思ひます。しまして、問題は、審議会と協議会との法的根拠が、審議会の方が強くて協議会の方が弱いといふことになるようでありませうが、そういたしますと六条ですか、免許基準がありませうが、これは見方によりましていろいろ相違がある。場合によれば不許可になつていろいろ理屈を言う者もありませうし、又不許可になるべきものが免許になつたといふので、従来業者がそのために非常に損害を受けるといふうなことで問題が起ることがあり得るわけでありませうから、そんなふうな場合には、当然損害を受けました者は行政裁判を起し得ると思ひますが、この点の御意見を伺つておきたいと思ひま

第七

す。なお又行政裁判を起し得ました場合に、審議会と協議会との効力といひますか、それに対してどういふ御意見……

○政府委員(中村豊君) 審議会があつた時代でも、なくなつた時代でも、最終の責任は陸運局長にあつたわけでありまして、従ひましてそれに不服のある者は訴願をすることができたわけでありまして、運輸大臣に対して訴願をすることができるといふので、その点は今回について不服のある者は最終的に訴願ができることは、これは憲法で保障されておる通りでございます。

○仁田竹一君 それからも一つ、この説明の中の第三に、運賃料金制度を改正してあるようにありますが、自動車運送事業の一部についてという具体的な事例並びに又確定運賃制度のほかに最高及び最低運賃制度の途を明らかにしておるということでありまして、その理由をちよつとお知らせ願ひたい。運送事業の一部の具体的な例、それから最高、最低確定運賃以外に、最低最高の幅を持たせた運賃をお定めになつた理由。

○政府委員(中村豊君) 現在は確定額を以て定めるといふことにしてございしますが、事業の性質によつては、一本の運賃では実情に合はなくて、むしろそのときの事情、或いは荷主、旅客に対して多少の差を以て運賃を取つてもいいじゃないかという事業があると思ふのであります。余りに一本の確定額運賃では、杓子定規で画一的過ぎる事業があると思ふのであります。そこでかような事業については、全く自由では困りますが、最高額を抑え、最低額

を抑えてその間の幅のある弾力的な運賃を認めるのが實際に合うと思ふので、このような改正をしたわけでございます。その一部は事業といふのは、只今考へておられますのは、区域トラツク事業とか、貸切旅客事業、つまり大型貸切といふとか、いわゆる遊覧バス、あるいはものを考へておるわけでありまして、いわゆるバスとか路線トラツクとかといふものは確定運賃でこのまま行きたいと思つております。タクシー、ハイヤーも確定運賃で行きたいと思ひます。

○仁田竹一君 一路線が一営業の場合、お説のようなことも、時に又臨時応変の処理も結構だと思ひます。若し一路線に二業者がありまゝの場合、いわゆる公正なる競争を阻む虞れがあると思ひますが、その点は、

○政府委員(中村豊君) そのようなバス事業は確定額一本で推して行くことにしております。

○仁田竹一君 バスに限らず、貨物にいたしましても、或る区間によつての競争が起ると思ひますが、そういうふうな御懸念はありませんか。

○政府委員(中村豊君) 申し落しませんが、貨物についても、路線トラツクは確定額一本で行くつもりでございします。それとタクシー、ハイヤー、バス、こういうものは確定額一本で行くつもりでございします。

○仁田竹一君 そうしますと、如何なる場合でございしますか、幅を持たせる場合は、

○政府委員(中村豊君) 先ほど申しましたように区域トラツクでございします。区域トラツクと申しますのは、一定の事業区域を定めて貸切でトラツク

運送するもの、それからまあ俗に言う観光バスといひますか、遊覧バスといひますか、あるいは団体貸切の事業でございします。

○仁田竹一君 そうしますとどうなりますか、まだ法案を十分見ておりませんが、その中で、この事業の一部分の内容等を何かの形におきまして明示いたしませんと、将来いろいろの問題を惹起する虞れが多分にあると思ひますが、どこか法律にあらたなおつしやつたようなことも明記してある事項がございしますか。

○政府委員(中村豊君) 今度の改正の第八條第三項にそのことをまあ謳つてあるわけでありまして、但書以下に、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業は確定額で行くのであります。それ以外の事業のうち、運輸大臣の指定するものは最高最低額で行くこと、こういうふうなまあ法律は書いてあるわけでございます。その指定の種類として考へておりますのが区域トラツク、それから小型トラツク、貸切旅客事業というふうなものであるわけでありまして、

○仁田竹一君 もう一つ、それではこの免許基準のうち、現行法の六條の五号であります。これは一松さんの今質問にも関連を持つようなふうにも思ひますが、「当該事業に使用する輸送施設が当該路線又は事業区域における輸送需要の性質に適應するものであること」といふ条件が改正法では除かれておるのでありますが、これは今一松さんのおつしやつたものに、やはりこういうようなことを心配なさつての議論のようにお聞きしますが、これが除かれたのは一体どういう理由

なんですか。

○政府委員(中村豊君) 今度の六條の改正では、この三号にその趣旨を入れまして、この施設が適切な計画、運行だけではない、その他運行計画、運行回数その他も適切であるといふことを望む意味で擴張の規定をおいたのでございまして、従来の第五号は新しい第三号にまあ落付込んでおるといふふうに考へております。

○仁田竹一君 これはどうも納得が行きませんが、片一方のほうは遂行上適切な計画を持つておるかといふことでありまして、むしろこれは業者側の立場において立つておることだと思ひます。一方その現行の五号のほうはそうでなくて、事業区域における輸送需要の性質に適應するものに許可しようといふので、これは許可するほうの側と許可されるほうの側とでうんと違ふので、この五を三に含ませるのは少し無理だと思ひますが、その点どうですか。

○政府委員(中村豊君) こちらの考えは、新しい条文の「適切な計画」と申しますのは、例えば運輸系統とか運輸回数とかいう事業の計画のほかに、どういふ車を使うか、どういふ施設を使うか、どういふ所に営業所を置き、車庫を置くかといふことまで含めた全部の計画について謳つておるのでございします。現行法の五号の、当該事業に使用する輸送施設が適應するものであるかどうかといふことは、当然この中に入れたものと考へて規定したわけでありまして、

○仁田竹一君 「当該事業に使用する輸送施設が当該路線又は」といふあれまでは丁度三と同じことだと思ひます

が、あと残された、「事業区域における輸送需要の性質に適應する」といふ、いわゆる大阪、神戸というふうな所だと思ひますが、これが今度除かれていふように思ひますが、これはどうも計画を有するものであるのだから入れるといふことは、少し無理だと思ひますが、今一松さんが御指摘なさつたようなことがあつたのでは便利が悪いからといつて除いたわけではないのですか。

○政府委員(中村豊君) さうな意思で除いたのではありませんが、その「輸送事業の性質に適應するもの」といふ点は、今のようないふ三に含めたつもりでございしますが、又一号でもその趣旨はあるわけでございます。それで先ほど一松委員からお話のございました点は、まあ性質よりもむしろ数量といふ量的な問題もあると思ひますので、その点は第三号に今まで通りあるわけでございます。まあこれはわざとさういふ点を狙つて落したのでは決してございしません。觀念を整理して見たわけでございます。

○仁田竹一君 別に議論してみたところではうがなひ話であります。その一は、やはり前にも一があるわけなんです。そうすると前は同じようなものを二つ書いていたといふことに考へられます。まあそれをここで一に除いておるのですが、何だかあつてよさそうなのを除いてあるので、ちよつと奇異な感じがいたします。私の質疑はこの程度にいたします。

○委員長(前田種君) まだいろいろ御質問があると思ひますが、本法律は

本日はこの程度に打ち切りまして、次に、
港湾整備促進法案を議題に供します。
質疑のおありのかたは順次御発言を
願います。

○一松政二君 それではちよつと質問
します。港湾整備促進法も、これはま
あ提案理由、理由を付けられたい／＼
あるでしょう。この法律がなければ港
湾の整備はできないのですか。先ず端
的に言つてもらいましょう。

○政府委員(黒田勝夫君) この荷役施
設、上屋等、或いは埠頭用地につきま
しては、日本の港湾の中で輸送の一番
の隘路になつておるのでございまし
て、このことは従来戦前戦中を通じて
してこれらの施設に一割乃至二割程度
の補助があつて、それらの施設が或る
程度促進されましたが、なお且つそれ
らの整備は港湾管理者に任されてお
りましたがために、水域施設、岸壁施設
ができ上りまして、これに対応して
荷役をする施設が非常に遅れておつた
のでございます。戦後は特にこれらの
施設が収益が挙るという理由で以て、
整備に対して何らの措置がとられてお
らなかつたのでございまして、今の港
湾管理者の財政の窮乏した状態におき
ましては、これを建設するための何ら
かの財政的の措置をとつてやらない
と、折角でございました岸壁の利用が全然
非効率になつておるような現状でござ
いまして、これに対しまして地方債か
ら政府の財政資金を融通する法案でござ
いまして、これがありまさんと従来
と同じような状態に置かれるのではな
いかと思つてございまして、地方債も
相当窮乏でございまして、補助事業に
対する起債が漸く認められる程度であ
りますから、これらの法律によつて、

政府が財政の許す範囲で施設に要する
財政資金の融通を図つてやるという措
置をとりました、施設の促進を図らね
ばならないかと思つてございまして。

○一松政二君 それが私の最もわから
ない点です。昨日も私は法律のことに
触れましたが、法律があればそれをや
りやすい、法律がなければ或いは大蔵
省と掛合つたり何かするのに不便であ
る。それはそういうことが私は全然な
いとは考えませんけれども、今の御答
弁のようなことであるならば、この港
湾当局者が儲かつてすね、そうして
それが十年なら十年でちやんと償却が
できるというのであるならば、港湾当
局者は当然これはその起債を私は求む
べきわけです。法律があれば起債が許
されやすいけれども、法律がなかつた
ら起債ができないというのじやなくし
て、それは当局者の熱意如何じやない
でしょうか。その点は如何ですか。

○政府委員(黒田勝夫君) この港湾の
いわゆる荷役施設或いは埠頭用地等
につきましては、地方も非常にその整備
を希望しておりますし、私どももこれ
を促進するように努力いたしておるの
でございまして、従来補助が多少とも
出ておりまして、それが呼び水的な
つて促進されておつたのでございま
す。新しい港湾法の法定によりまし
て、この補助の途が杜絶されたのでござ
います。かた／＼最近の資金の情勢が
全体的にこれを見に行く必要がありま
すので、国が必要とする港湾だけに運
用部資金等の財政資金が導入されます
ことが非常に薄いのでありまして、こ
れを法律を制定することによりまし
て、一つの港湾整備に対する特定の枠
を作りまして、これによつて整備を促

進しようと思つてゐるのでございま
す。

○委員長(前田種君) それではなお質
疑も残っておりますが、本日はこれに
て散会いたします。

午後四時三十四分散会

昭和二十八年九月五日印刷

昭和二十八年九月七日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局