

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第十八号

(四五六)

昭和二十八年七月二十七日(月曜日)午前十時五十分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 太藏君
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 虎藏君

政府委員

運輸政務次官 西村 英一君
運輸省港灣局長 黒田 静夫君
運輸省鉄道局長 植田 純一君
運輸省鉄道監督 細田 吉蔵君
運輸省鉄道監督 山内 公蔵君
運輸省鉄道監督 中村 豊君
運輸省自動車局長 中村 豊君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員 田倉 八郎君
会専門員 田倉 八郎君

本日の會議に付した事件
○請願及び陳情に関する件
○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)

○運輸一般事情に関する調査の件
(機關車乗務員の在職年の加算に関する件)

○港灣整備促進法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

先ず請願、陳情の審査に入ります。速記をとめて。

午前十一時五十六分速記中止

午前十一時一分速記開始

○委員長(前田穰君) 速記を始めて。

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。

前日に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 自動車運送協議会の運用のやり方を一つ伺いたいのですが。

○政府委員(中村豊君) 自動車運送協議会は、道路運送審議会と違ひまして、一つ一つの免許申請案件に關するものではございません。個々の案件について決定するのは、陸運局長ということになります。その処分を公正妥當ならしめるためには、自動車運送に關する一般的な物事の考え方といひますか、そういうものを、できるだけ各方面の意見を聞いて妥當な心がまえを持つておる必要があると思ひますので、そのような基本的な方針を調査審議するために、自動車運送協議会を陸運局長の区域ごとに置いたらどうかと思ひます。その審議事項は、百三條にございいますように、一定の区域にお

ける適正な供給輸送力というものをどの程度に策定したらよいかということが第一の議題になるわけでありまして、これは比較的具体な問題になると思ひます。その他輸送の需要と供給との調整均衡ということについて、いろいろ御意見を承わろうとするのでございいます。

第二には、輸送施設の改善、車両の整備というふうなことに關して、第三には、運賃、料金の基準に關して、第四は、従業員の服務及び養成に關して、その他輸送に關する重要な事項を、いろいろと意見を伺つて行政民主化の一助に供しようとするわけにございいます。

○岡田信次君 ここで調査審議をする条項の中の第一番目の「一定の区域における」云々というものは、従来の免許基準の殆んど大宗をなすものであると私は考えます。そうすると今自動車局長は個々の路線についてどういうことをやるのではない、一般的にやるのだと言われましたけれども、実際の運用に當つて、陸運局長なんかいろいろ具体的な交通路線に關して常にどういうことをやるものかどうか。やはり一つの具体的事例について、この協議会の意見を徴するということに相成りはないか。そうすれば従来の道路運送審議会と殆んど変りがないものになりはしないか、かように考えるのですが、如何ですか。

○政府委員(中村豊君) 御承知のこと、従来の免許基準も今度の改正の免許基準も、重要な項目として、需要と供給の均衡ということを通じてございしますが、その供給力をどの程度にしたらいかがというところは、免許に當つての最重要な項目の一つになるのはお話し通りでございます。そこで、それを従来の道路運送審議会が個々の案件審査の際に、それを考え合したものであります。今審査会をやめれば、陸運局長だけがそれを判断するということになります。若しその場合に独断があるつてはいたしませんので、供給輸送力の適正を辨というものは、一つ民主的に形成された今回の運送協議会で考へてもらつたらどうか。その際に構成としては利用者代表も學識経験者も入れて、そのほかに業者代表も入れて、三方面から隔意なき審議をして頂く。こういふふうな考えたわけにございまして、個々の案件の審査にはタッチしないことになる。全体の枠の決定については、十分民主的に判定して頂く。こう考えたわけにございまして、まあ一つの地域において、自動車運送事業の輸送力をどの程度にしたらいかがというふうな大枠をきめることは、アメリカなんかにもそういう制度があるようにございまして、やはり何かそういうものはめどとして持つていないと個々の案件審査の際に、自由意思で不適正な行政処分が行われてはいけないと思つてゐるわけにございまして。

○岡田信次君 そういたしますと、自動車運送協議会の実際の運用はどうなるのか。例えば協議会の會議を月に一

回開いて、或る路線の供給力、或いはその需要の關係を調べるというふうにするとか、そういうふうにしたしましても、大体この交通の需要供給の關係は相当変化があると思ひます。結局三月前にいろいろ調べて見たけれども、そこで或る路線の免許を申請する場合、前に調べたのが役に立たないと思ひます。又開くという意見も出てくる。その意見は而も尊重されなければならぬということになつていきますから、案文の上では、個々の案件についてはタッチしないといふふうになつていきますけれども、実際の運用については、そういうふうにするよりしよるがよいのか。結局従来の道路運送審議会と殆んど変らないという結果に陥るようにならないか。そういう虞れはないのですか。

○政府委員(中村豊君) その個々の案件の場合には、一つ或る特定の狭い地域の需要供給を考へたり、特定の路線のバスの需要供給を考へたりしてケース・バイ・ケースになるわけにございまして、そこで考へておられますのは、例を挙げて見ますれば、東京都内における乗用旅客自動車の台数をどのくらいにしたらいかがというふうな、比較的大きなことをきめて審査して頂くわけにございまして、個々の案件と違ひますのは、地域が比較的大きいこと、又特定な路線というほどの具体的なものは持つていないわけに

ざいます。それから又個々の案件を審査するときに、今一つ大きな審査項目は、俗に言ふ資力信用といいますが、申請者の適格性をいうことも入るわけですが、その点はそういう主観的な条件ではここに入っていないという点は十分分ると思ひます。客観的な需要供給の問題も非常に広い区域の問題を審議することになるわけでありま。なおそれはその都度ではありま。せんし、そうかといつて長い期間放置しておいても、又交通情勢が變つて参りますから、大体各大きな地域について一年に一回ぐらいずつは策定し直して行くことが実情に合ひ、経済の変化に應じて行くことができるのじやないかと思つておきます。

○木島虎藏君 今のお話に関連するのですが、自動車局長のお話はこういうふううに解釈していいのですか。具体的に個々の場合を協議会でやるのではなくて、一つの基準をきめるのだ、基準をきめて、陸運局長は、この基準に則つて具体案を考へる、こういうふううに考へてよろしいのですか。

○政府委員(中村豊君) 大体その通りでございます。基準といひますか、枠といひますか……。

○木島虎藏君 考へ方ですね。

○政府委員(中村豊君) 考へ方の枠でございます。そういうものを考へるのでございます。

○大倉精一君 質問が重複するかも知れませんが、先般いろ／＼質問申上げましたが、今日は、一つ一般方針について簡単に伺ひ申上げたいのですが、最近特に貨物輸送関係の状態が、各方面殆んど飽和状態に達しておる。そして免許された業者も、今

ちよつと非常に無理な営業、或いは無理な競争から健全なる経営をやつておるものが非常に少いというか、非常に不健全な経営という面が多い。こういう状況になつておるうちに聞ておるのですが、今度の道路運送法の改正によると、地方の状態によつては、一台持つておるものでも免許しても別に法に触れないということになるのですが、そこで、この陸上運送、陸運関係の従来のお話といひますか、或いは行政指導というか、そういう一般的な方針として当局のほうはどういう工合に考へておられるか。つまり更に具体的に言へば、営業したいというふうなものがあれば、営業したいというふうなものがあれば、フリーに競争させてやつて行く、こうという考へ方か、或いは相当厳格な一つの基準、或いは規制の下に、適正な一つの規模というふうな形に持つて行く、こうとされるのか、一般方針についてどう考へておられるか。

○政府委員(中村豊君) 一般方針は、前回の国会以来非常に論議された問題でございます。御承知のように、免許制度を廃して、自由競争にさすべきである、運輸省は、既存業者の擁護に偏して過度におる、という強い批判がございました。又他方、殊に既存業者の方面からは、免許制度を是非存続してくれ、そして我々は経営不振だからこれ以上新規免許は絶対反対だという要望があつたのでございます。いずれも余りにも一方的な意見であると運輸省は判断をいたしまして、免許制度は絶対に堅持し、事業者の事業を安定させることによつて、義務と責任を完全に遂行させるという体制をとらなければいけないと思ひます。その要望が強く、

余りに既存業者の擁護だけに偏して、正当な、主観的、客観的な条件が免許を得るに適當であるにもかかわらず、何でもかんでも絶対反対であるというので、そのような新規免許を与えないというふうなことは、問題を紛糾さすものであります。主観的、客観的な条件が、資格がある者については免許を与える。その免許の場合には、地域によつて小規模でもやると、山間部或いは貨物取扱事業者のようなものには一合でも許すということにして実情に合せたということにしたわけでございます。現にそのような方針で実行されておりますし、今回の改正もその趣旨が盛られておるわけでございます。そこで主観的、客観的に資格があるということの判断が極めて公正にやらなければいかんわけでございますが、それを具体的に現わしたのが六条の免許基準でございます。主観的、客観的、簡単に言へば、資力信用、或いは経営能力が十分にあるもの、或いは責任体制が一本に貫かれておるもの、でございます。客観的条件といふのは、需要と供給の関係を眺み合せること、でございます。需要が少なくて、供給力が超過しておるような場合には免許をしませんから、そう／＼既存の業者が競争によつて食い込まれて困るというところは起らないと思ひわけでございます。その辺の判断が非常にむずかしくなりますので、自動車運送協議会を以て、その枠をどのくらいにしたらいいかということ、意見を聞いて判断しようかと思つております。いずれにしても特に偏した処分はすべきではないと思ひます。

○大倉精一君 今の御答弁は、まあい

ずれにも偏しないようにしたいという御趣旨のように承つたのですが、この運送事業というもののについては、これはいろ／＼外部の利権屋もこれに絡んで来るだらうし、いろんなやうな問題が中に入つて来ると思ひます。従つて今の適正な輸送量とか或いは供給量であるとかいうもの判定が非常にむずかしくなつて来るのじやないか、それで實際問題として、既存業者の不当なる擁護といひますか、これは私も賛成いたしません。ただ輸送の健全なる発達ということ、やはり輸送の母体であるところの経営母体がいや健康でなければならぬというところが大きな問題になると思ひます。

で、この前の御答弁にもあつたのですが、既存業者が、自分の義務を果さないという面がたゞさんあるというやうな御答弁もあつたのですが、併しこれらの実情をずつと見てみまするといふと、いわゆる何といひますか、非常な不適当な事業所といひますか、不適当な場所に入つたといひますか、不適当なところから、おの／＼不当な競争がおつたまゝ。そこで勢ひ経営も非常に健全を欠くやうな恰好になつて来る。そういうやうなことから、そこに働いておるこれらの従業員も、これも又全部従業員にしわ寄せがやつて来る。御承知のように、運送業といふものは、人件費といふものが大部分になつておるわけでありま。従つてこの経営の不振といふことは、或いは経営の弱体化といふことは、ただに経営者だけじゃなくして、そこに働いておるこれらの多勢の従業員に大きな影響が出て来る、こういうやうなことで、この免許といふことについては、いずれにも偏しないこ

だといふ答弁があるわけでございますけれども、偏しないという基準といひますか、さつきちよつと聞いておりました、供給輸送力の枠を認定するといふお話があつたのですが、供給輸送力の枠の認定といふものは、これは今の自動車運送協議会ですか、ここでやりになるということなんですか、そこでこの枠の認定という問題について、果してこれの的確な、的確なといふと變ですが、まあ一つの非常に確実性のあるやうな枠の認定の方法といふものについて、この自動車運送協議会あたりで、その機関だけで、十分であるといふふうなまゝ考へておられるかどうかといふことですね。

○政府委員(中村豊君) お話のごとく、事業者の経営を安定させて、安心して設備を改良して行き、従業員の生活も安定させなければいけません。その使命を十分に尊重するといふことは是非とも必要なわけでございます。その意味から、運輸省は、免許制度を絶対に堅持すべきものとして、まあその点をお譲りしていいわけでございますが、その点で是非できるだけの努力をいたしたいと思ひます。

そこで枠の基準をきめる場合に、この自動車運送協議会が十分であるかどうかは、まだやつてみないとわかりませんし、なか／＼非常にむずかしい問題だと思ひますが、併しそれを陸運局長だけが判断するよりは、各方面の意見をできるだけ聞いたほうが、なお一層よいであらうと思つて、こういう制度をつたわけでありまして、この構成は、先ほど申しましたやうに、事業者団体の方のほかに、利用者団体の方、又学識経験ある第三者も入

ずれにも偏しないようにしたいという御趣旨のように承つたのですが、この運送事業というもののについては、これはいろ／＼外部の利権屋もこれに絡んで来るだらうし、いろんなやうな問題が中に入つて来ると思ひます。従つて今の適正な輸送量とか或いは供給量であるとかいうもの判定が非常にむずかしくなつて来るのじやないか、それで實際問題として、既存業者の不当なる擁護といひますか、これは私も賛成いたしません。ただ輸送の健全なる発達ということ、やはり輸送の母体であるところの経営母体がいや健康でなければならぬというところが大きな問題になると思ひます。

で、この前の御答弁にもあつたのですが、既存業者が、自分の義務を果さないという面がたゞさんあるというやうな御答弁もあつたのですが、併しこれらの実情をずつと見てみまするといふと、いわゆる何といひますか、非常な不適当な事業所といひますか、不適当な場所に入つたといひますか、不適当なところから、おの／＼不当な競争がおつたまゝ。そこで勢ひ経営も非常に健全を欠くやうな恰好になつて来る。そういうやうなことから、そこに働いておるこれらの従業員も、これも又全部従業員にしわ寄せがやつて来る。御承知のように、運送業といふものは、人件費といふものが大部分になつておるわけでありま。従つてこの経営の不振といふことは、或いは経営の弱体化といふことは、ただに経営者だけじゃなくして、そこに働いておるこれらの多勢の従業員に大きな影響が出て来る、こういうやうなことで、この免許といふことについては、いずれにも偏しないこ

だといふ答弁があるわけでございますけれども、偏しないという基準といひますか、さつきちよつと聞いておりました、供給輸送力の枠を認定するといふお話があつたのですが、供給輸送力の枠の認定といふものは、これは今の自動車運送協議会ですか、ここでやりになるということなんですか、そこでこの枠の認定という問題について、果してこれの的確な、的確なといふと變ですが、まあ一つの非常に確実性のあるやうな枠の認定の方法といふものについて、この自動車運送協議会あたりで、その機関だけで、十分であるといふふうなまゝ考へておられるかどうかといふことですね。

○政府委員(中村豊君) お話のごとく、事業者の経営を安定させて、安心して設備を改良して行き、従業員の生活も安定させなければいけません。その使命を十分に尊重するといふことは是非とも必要なわけでございます。その意味から、運輸省は、免許制度を絶対に堅持すべきものとして、まあその点をお譲りしていいわけでございますが、その点で是非できるだけの努力をいたしたいと思ひます。

そこで枠の基準をきめる場合に、この自動車運送協議会が十分であるかどうかは、まだやつてみないとわかりませんし、なか／＼非常にむずかしい問題だと思ひますが、併しそれを陸運局長だけが判断するよりは、各方面の意見をできるだけ聞いたほうが、なお一層よいであらうと思つて、こういう制度をつたわけでありまして、この構成は、先ほど申しましたやうに、事業者団体の方のほかに、利用者団体の方、又学識経験ある第三者も入

れるということで、まあ各方面話の折れ合つたところならば、まあ我慢してもらえらるじやないかと思つたわけでございます。やつてみないと……又運用する段階に依つてだん／＼立派なものを作つて行きたいと思つてござい

ます。
○大倉精一君 それでまあこの問題がだん／＼終末に近付いて来たと思つたのですが、私はこの三つのことについて、はつきりした御意見を承つておきたいと思つたのですが、その第一点は、今ちよつと触れましたところの、この自動車運送協会の構成メンバーです。これはこの前ちよつと私が申しましたが、労働組合というものは、こ

ういふ問題にはタッチすべきじやないというふうなお考えのようですが、併しながら今私の申しましたように、その協議会の決定如何ということが、直ちに既存業務に従事する従業員或いは又これから新しく免許されるであろうところの従業員ですね、こ

ういふふうな従業員、何といひますか、死活に關するやうな問題になつて来るので、従つて単なる利害關係者というのではなくて、やはりこの業務に携つておる、而もこの業務を以てみずから

この点に關しては、新規免許を余り好まないという点に關しては、今まで殆んど同じだつたように思つたのであります。それで、まあその点は事業者の代表といふことで主張は大体通るのじやないかと思つたのですが、それで労働組合の代表のかたという形じやなしに、

利用者であり経験者であるという意味で労働關係のかた、或いは労働關係のかたにも入つて頂いたらどうかと思つたのであります。利害關係を直接持つ者としては、事業者の代表といふことで大体通るのじやないかと思つたのであります。それからそこへもう一つ労働組合の代表のかたを入れると、まあ何

といひますか、バランスが少し破れて事業關係に重くなり過ぎるというふうなことも考慮しなければいけませんから、それより経験者という意味でそういった方に入つてもらつたらどうか。そういう点は通牒で明らかにしたいといふことをたび／＼申上げてゐるわけ

です。
○大倉精一君 まあ既存業者に重くなり過ぎるというお話があるのですが、やはり私はこう考へるのです。既存業者にやはり重点を持つて行く、この

ればならないのじやないか。そこで私の言ふのは、その既存業者の中の従業員の労働組合といふものを、それだけじやなくて、同じ反対するにしてもやはり経営者のほうは利潤追求で以て反対して行くだらうと思つた。利潤追求一本槍で……ところが労働者のほうは

これはその地方々々にやはりこゝういふ労働組合の連合会或いは協議会制度がありまして、全般のこゝういふ通運事業に携わる労働者の立場から反対、或いはこの程度という意見が出て来るだらうと思つたのです。従つて同じく反対の立場に立つにしても、反対の根拠とい

ふものがやはり違つて来ると思つたのです。従つて私の言ふのは、労働者を入れるとか、或いはその労働組合の者をこの労働組合といふ一つの団体があるのですから、商工会議所或いはその他

の団体といふ中に、労働組合のほうにも相談をして頂いて、そうして労働組合の中に適任者があれば推薦をする

○大倉精一君 わかりました。そうしますとそういう一般の交通運輸關係、いわゆる港湾も海運も電車も汽車もトラックも全部含んだ交通運輸の組織といふのは、今の全日本交通運輸労働組合協議会といふのが現にあるわけなん

です。そういうような一般の交通運輸に關係する全交通なら全交通といふ総合的な組織ですね、そういうものに相談をする、そういうものの候補者も中へ入れるのだ、こゝういふように考へていいわけなんですね。
○政府委員(中村豊君) 地域的な問題

ですから、全国的の措置ではありませんが、地域的なそういう何といひますか、支部といひますか、そういうものがあるわけですね。そういうところとよく御相談して、そういう性格で入つて頂いたら一番いいのではないかと思

います。
○大倉精一君 地方的のものといふことになりまして、これは例へば富山なら富山、金沢なら金沢といふ所に、その他の産業の労働者も混えた地方協議会なり

もあるし、学識経験ある人でもありませんから、まあいろんな性格で労働者、労働者代表といふものはお願いしたほうがいいと思つたわけですね。それで、その場合に交通運輸、自動車關係だけに

するとか、陸運關係だけにするか、全交通運輸關係にするか、或いは他の産業の労働關係も合した全労働界にするかといふことについては、今それが一番いいかといふことまではつきり考へておりませんけれども、この点については、是非考へをまとめまして、そ

ういふ方面に御相談して、そこから推薦する人或いはその意見の合致した人をお願いするといふことにいたしたいと思ひます。
○大倉精一君 まあそうすると、要するに労働組合というふうなことは別に

して、とにかく労働者の団体ですね、労働者の団体といふことも、いわゆる商工会議所その他の団体の中に入つて行くのだと、こゝう確認してもよろしいのでございませう。
○政府委員(中村豊君) そのように考

○大倉精一君 わかりました。次に、これは非常に抽象的な問題になるかも知れませんが、こういう工合に非常に慎重に論議をされているのですが、その半面、何と云つても自家用車等は、その他の商業といひますか、商業といふものが、絶たないし、これからは、お相成りするだろうと思ふのですが、この取締についてはいろいろ方法があるだろうと思ふのですが、まあ第一番には、陸運事務所ですか、この事務所も拡張しなければならぬ、いし、これがための予算も一つ取らなければならぬ、或いは食料品とかそういう特定の荷物の運賃といひますか、そういうものも考えなければならぬ、或いは陸運事務所の職員が途中でトラックをとめて、調へて行くといふような権限を与えて、法律の中にそういう条項も盛り込まなければならない、いろいろ方法があると思ふのです。で、この商業の取締については、まあ今考えなければならぬ具体的な問題ですね、これからどうやって行こうかといふような点について、もう一回御説明を承りたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) すでに他の委員さんの御質問に答弁申し上げましたけれども、もう一度申し上げますと、根本的には、是非自家用の営業類似行為、もう営業を取締るべきであると思ひます。是非その通り努めたいと思ひます。そこでその実効を上げるためには、予算と定員が今のままでは苦しいものでありますから、それをできるだけ増額するように努力しておりますが、なか／＼思うように行かないのを残念に思つております。そこでそのよう

な努力は今後もますます／＼続けますが、現在の情勢としては、限られた予算定員、与えられた範囲で以てできるだけ重点的に人を配置し、仕事を分配して、その方面にも十分な努力を集中することをいたしたいと思つておるわけでありまして、ところが甚だ遺憾なことは、陸運局はとにかくとして、陸運事務所が要らないとか、これを地方に移すべきとかいふ議論が各方面に起つておるのでございまして、その点は運輸省は絶対反対でございまして、若しそのような地方移譲になるとか、或いはこれを廃止するといふようなことが起りますれば、この道路運送法の精神はもうすっかりめちやくちやに壊されてしまふと思ひますので、その点は十分に各方面に折衝して、現在の体制を崩さないようにするのみならず、もつと是非強化したいと思つておるわけでありまして、まあ重点的に仕事を集中し定員を再配分しましたので、比較的第一線の陸運事務所の仕事に就いてその担当者配置できるような方向に向きつつあることをお認め頂きたいと思ふのでありますが、なお具体的な方法として、道路上で自動車をとめることについては、お説のようにいたしたいのでありますが、これは関係の警察方面と話がつかないために、まだ／＼法の条文化するまでに至つていないわけでありまして、そういう御要望が強いれば、又御要望の向きからでもそういう問題を取上げて頂ければ結構だと思ひます。

○大倉精一君 それでは陸運事務所のお話が出ましたが、私の考えとしては、陸運事務所はもつと強化をして、そうしてその脱法行為を完全に取締るようなところまで一つ拡張したて頂きたいと思ふのですが、ただ廃止せたいという含みも確かにあります。ただ廃止せたいという理由といたしまして、その一つ監督当局者は十分考えてもらわなければならぬと思ふ。それは陸運事務所の職員、その態度といひますか、或いは職務遂行上におけるところのいろいろ／＼な問題がとかく噂をされておるときなんでありまして、そういうものも十分取締つて頂いて、監督指導して頂いて、そうして少くとも陸運事務所が事業者或いは一般方面から親しまれて信頼される、相談相手になるというふうなそういう一つの民主的な陸運事務所というふうな家風を一つ作り上げて頂くということが先決じゃないか、そういうふうなことから陸運事務所が要らないという声が出るわけですが、必ずしも本質的な問題じゃないと思ひます。その点特に一つ要望したいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 御懇篤な御注意は有難うございまして、是非そのように愛される陸運事務所と申しますか、そういうふうな家風を作るように努力したいと思ひます。そこでこの機会に一言申し上げておきたいのは、そのように陸運事務所の諸君の態度が廃止論に持つて行つた一つの理由にもなつておつたのでしようけれども、もつと形式的な問題として、国の機関にしておくと人間も殖えないう、定員も少い、これを地方に移譲すると人間も殖え予算も殖える。そういうことを地方側に言う人があるもので、これは全く私利得できないので、国の予算であらうと地方の予算であらうとひとしく国民の血税によつておるのですから、国でこれだけしか認められないならば、地方でも認められるはずはないのです。そういうふうな議論から地方に持つて行くといふことは、何かこう餌で釣つておるやうにしか思えない、何か一部の策動とか思えないので、この点は十分御認識頂いて御支持を得たいと思ひます。それからもう一つ、地方に持つて行きますと、警察とよく提携できて取締が非常にしやすいといふことが一つの主張になつておるやうでありますけれども、これ又警察と手を合せてどんどん取締るといふことが、地方ならばしやすいといふことも、何か警察国家のやうな観念で余り感心しないことでございまして、そういうことで地方移譲といふことには、全く納得できないのであります。十分御理解を得まして、是非御支持を頂きたいと思ひます。

○大倉精一君 今度の法律によると、脱法行為をやつた者、そういう者については、いわゆるそれに使用した自動車を一定期間使用せないといふことになつておるのです。それを一歩進めれば、そういう行為をやつた者について、一定期間何といひますか、営業をやらせないとか、或いは相当の期間免許というの出さないとか何とかが考へておられるかどうか。

○政府委員(中村豊君) それは現在の法律では、そういう違法行為をした人を抑えて一定期間営業できないことだつたのですが、今度はその人だけではない、車、違法行為をさせられた車は一定期間使用できないこととしたので、両方抑えたわけでありまして、人も車も両方抑えたわけでありまして、取締の万全を期することができるようになつたわけでありまして。

○大倉精一君 まあ今の御答弁によつて、関係の取締については、これから具体的に強化をして行くのだという工合に私は受取つたのですが、次に一つだけ、くだいようですがお伺いしておきたいのですが、この免許について、先ほどの御答弁で大体わかつたやうな気がいたすのですが、更に結局将来免許行為によつて、陸上輸送全般について一つの輸送秩序を乱すとか、或いはその他競争を惹起するとかいふやうなことがないやうにする具体的な一つの措置、方針といふものを嚴重に通達して頂く、こういうやうなことにについては、勿論これは御存存ないと思ふのですが、このように確認してよろしいと思ひますか。

○政府委員(中村豊君) そのように法律が実際に合ふやうに運用しやすくなれば、まあ妥協的な者には免許は認められるといふやうなことになるれば、それ以外の者はこれは違反でありまして、それから、嚴重に取締ができると思ふのでありますが、今後はますます取締を強化し、又関係の事業者団体にも呼びかけて、この法律執行のための協力ということも事業者団体の重要任務に課つてありますから、そういう団体の協力も得て取締を強化したいと思つております。

○大倉精一君 それじゃ、最後に一つお尋ねしておきたいのですが、今の現実の問題として、非常に不当な競争が各方面に行われて、従つて運賃コストといふものについても非常に不当なものが出て来ておる、その不当な競争によつて一番迷惑をしておるのは、それに携つている従業員なのではないか、これは

人件費の頭をはねて営業をしておるよ
うな、端的に言えば、そういうような
仕事でありますので、業者が不当競争
をやつておるといふことになれば、勢
いそれが全部従業員、労働者に引つ
かぶつて来る、こういうような現状に
あるんですが、そういう現在の状況に
ついての取締なり、或いは指導方針な
りというものをどういう工合にお考え
になつておるか、その点伺いたい。

○政府委員(中村豊君) 競争の結果、
運賃の不当ダンピングが行われる傾向
にあることは私も残念に思います。そ
こで路線トラック事業に関しては、も
うすでに去年の十月以降逐次定額制の
勵行といふことを推し進めておるわけ
でございまして、業界もこの制度の正し
い理由を大體理解してくれまして、そ
ちらの方向に進んでおります。まだ多
少完璧にはなつておりませんが、だ
も、是非それが業界のみならず、従
業員諸君或いは延いては経済界のため
にも必要であるといふふうに認識して
くれまして、協力してやつておりま
す。又中には監視会ですか、そういう
ものも設けて大分そちらのほうに前進
しておることは我々も認めておるわけ
です。是非このいい習慣を完成したい
と思つております。区域トラックの問
題は、ちよつと定額制まで行くことは
余り実情に合致するものではないかと
心配するものですが、最高額のみ
ならず、最低額という両方を押えて、
まあ多少幅のある弾力性を持たします
けれども、最低額を押えてダンピング
の泥沼に入らないようにしようといふ
ことを今度は考えておるわけでありま
す。それでだん／＼と業界が立直つ
て、又認識が深くなつて来れば、その

幅をだん／＼狭めて行けばよくなるん
じやないかと思ひます。

○大倉精一君 それで今私のまあお伺
いしたいことは、業界がそういう工合
に公正な明朗なふうになつて行くこと
を希望するといふお話なのでござい
ますけれども、これは精神修養や訓示だ
けではなかつて、そういう工合にはなら
ないもので、それにはやはり何かの施
策を講じなければいけないと思ひん
で。そこでこれは将来の問題、こうし
たい、ああしたいといふのではな
く、現在そういうものが起つておる。
そこで例えば一つの駅所に小運送なら
小運送、区域自動車なら区域自動車、
そういうような地域々々に非常に供給
量が過剰になつておる面もあるように
考えられるんです。それでお互いによ
うな競争をやつて相食ひ合つていくとい
う状態があるんですが、そういう地域
の状況に対する当局の施策として何か
具体的にお考えになつておることはな
いかといふことをお伺ひしておるん
です。

○政府委員(中村豊君) 地域によつて
自動車によつて供給過剰になつておる
所がないとも言えないのであります
が、既得権を奪うといふことは、これ
はなかなか困難だし、できるだけ避け
たほうがいいと思ひますので、免許さ
れたものは共存共栄でやつて行けるよ
うに協力を勧めておるわけでありま
す。併しその協力、協調を破つて不当
競争をやる、殊に定額制を破るという
ようなことが余り盛んにならば、そ
ういふ事業者にはお気の毒ながら事業
の停止、免許の取消までやつて整理い
たしたいと思ひます。この点はまだ定
額制を実施して間がありませんから、

暫らくかすに時日を以ていたしますけ
れども、若し依然としてその趣旨を弁
えずに定額制を破る、その他法律上の
義務を守らない場合においては、営業停
止、免許の取消をやるつもりでござい
ます。警告をもうすでに発しております。

○大倉精一君 それでは今の営業停止
とかそういう極端なことは、これは非
常に問題になるのですが、私が一番最
後に心配することは、例えばトラック
事業なんかは、不当競争の結果、勢
い運賃手なんか非常に苛酷な労働条件
の下に働かされる、従つてトラックの
事故なんといふものも、そういうこと
から非常に大きな事故が起きて来て
いる。これは私はちよ／＼調べて来て
いるのですが、きちんと労働組合を作
つて、一定の労働条件でやつておる所
よりも、やはりそういう人々と労働協
約なり労働条件といふものを持つてお
らずに、無制限の時間でもん／＼や
る、そういうような働き方をやらされ
ている所のほうが事故が非常に多いよ
うに思ふのです。こういう傾向は一
つの公益事業として、人間の生命を預
つたり、大切な荷物を預つたりする自
動車運輸事業としては非常に重大なこ
とだと思ひます。それで先般の免許の
問題にも、取締の問題にもからんで来
るのですが、そういうようなことを十
分勧告されて、今後不当競争といふこ
とについては、特に一つ具体的な指導
方針、指導計画といふものを立てられ
て、そういうような事態の起らないよ
うにする一つ御対策はないか、お伺ひ
するわけですか。

○政府委員(中村豊君) お説御尤もと
思ひますので、できるだけそのように
努力いたすつもりであります。

○加賀山之雄君 この法律は従来の法
律とそれほど、まあ改正になつた点に
ついてはいろいろありますけれども、
根本的に見て、この自動車運送の非常
な発達から、自動車運送事業者或いは
直接自動車運送事業者のモラルとか
行動といふものを高めるといふたこと
のために、更に一段と高い法律規定が
いるのじやないかといふような気がす
るのですが、一方道路運送は、道路の
建設は建設省、或いは交通取締は警察と
いふふうに、非常に法域とか行政取締
官庁が区々になつておる。そのために
そういう総合的なことができないの
かも知れないのですが、そういうこと
に對するお考えは如何ですか。

○政府委員(中村豊君) 自動車行政の
重要な部分が、他の官庁に分れてい
るというところは御指摘の通りでござい
まして、甚だ残念に思ひます。ございま
す。あらゆる機会にその一元化とい
ふことを、我々事務当局も各方面に要望
してゐるでございまして、まだその
機を得ておりませんが、今後でも
け努力をして行きたいと思つておりま
す。ただ運用上は、比較的關係官庁同
志で連絡がとられて参りまして、まあ
閣議なり懇談をしつゝ事態を進めてい
るわけでありまして、根本問題につ
きましては、どうしても意見の対立があ
り得るわけでありまして、できるだけ
一元化について我々としても努力した
いと思つております。

○加賀山之雄君 この自動車運送協議
会のところで、このことについて二号
に「輸送施設の改善に関すること。」
といふのがあるのですが、これは車両
等のことだけを言うのですか、それと
も踏切設備とか、そういう交通に関

係のある施設も含めておりますか。

○政府委員(中村豊君) これは自動車
運送に関する施設だけを考へまして、
今の自動車或いは車庫といふようなも
のを第一義的に考へてゐるわけであり
ます。踏切については、是非整備すべ
きことであると思ひますけれども、こ
れは自動車関係はむしろ利用者側にあ
るわけでございまして、鉄道と道路関
係が協力して立派なものにして頂かな
ければいけないので、別途その鉄道及
び道路関係に緊急整備方をお願いして
いるわけでありまして。

○加賀山之雄君 先ほど申しましたこ
とからして、この事業者たる自動車
を動かす人が一番困るのは、この交通
施設の道路並びに踏切の問題であらう
と思ひますが、従来は地元から国鉄に
陳情があつて、あそこをガード下は拡
げてくれ、或いはあそこを立体交差に
してくれといふて、いわゆる地元と鉄
道の直接なあれになる、そういうよう
な点から見て、私はこの自動車協議会
といふもの、又中央運輸審議会があ
るならば、そういう重要な問題は、そ
の必要如何というようなことは、一番
関係の深い自動車運送事業の面からこ
れを持ち出す、そして国としての施
策として国鉄にもそれを強制するとい
うふうな立場で行かないと、なかなか
直らないのじやないか、かような気が
するわけですが、如何でしょうか。

○政府委員(中村豊君) この直接の審
議事項は、陸運局長の権限に属すること
についてでございまして、踏切の
問題は直接審議決定するわけには行き
ませんのですが、百三条の第四項によ
りまして、関係行政庁に建議する権限

を持つておりますから、踏切りに関しては、是非こういふところでも審議して関係官庁に建議要望することはして行つてもらいたいと思ひます。

○加賀山之雄君 次に、第四の従業員、服務及び養成に關することですが、これは非常に大事なことでと思ひますが、道路交通取締は警察の手にありましようが、最近の自動車の増加、従つてその交通事故の増加に伴つて、私はこの直接従業員をする人、いわゆる運転手諸君については、特別の養成が必要であらう、かように考えるのですが、これに關しまして、自動車運送協會が諮問に応じて方針を審議されるのであります。私はその養成に努力されると同時に、最近又運転手諸君の非常な受難に關しても非常に考へて頂かなければならぬと思ひますが、それらの点について、いわゆる運輸者だけでどうしてもできない面があるのではないかと思ひますが、それらについての御感想は如何ですか。

○政府委員(中村豊君) 服務、養成につきましては、是非今後力を入れなければいけない問題でございますので、この協議会で審議するときは、先ほどもから他の委員さんからも御要望のありましたように、労働者関係の方にも入つて頂いて、十分に適切な結論を得て頂きたいと思ひます。なお受難の問題、自動車強盗なんか盛んに頻発して困つておるのでございますが、運輸省としては、どうもその防止のために直接考へられることは、車両の設備と申しますか、受難防止設備を取付けることを奨励する程度でしかないと思ひます。更に進めば

法規で必ず車にはこういふ被害防止設備を付けなければならぬという義務規定を置くことは考へられませんが、これもまたそのような適當な案がないのと、これが備付けを強制しますと費用がかかり、その費用を現在の経営態勢では事業主でなくして運転手諸君に持たすようなことになつたりしてありますので、まあこれは名義の問題から来てくると思ひますが、そこを一つはつきりさせないと、事実上行はず。むしろ運転手諸君はそれだけの負担をするならば、そんなものは要らないといふような話であるので、それを一つ経営のやり方まで触れて解決したいと思つております。その他の被害防止については、警察関係でございますが、最近又特にその問題について、現地陸運局長は警備總監初め、その他関係者とタクシーの根本解決について打合せをやるというのを聞いておりますから、逐次いい結論を出して行くことと思ひます。

○加賀山之雄君 今の問題について、非常にタクシーが飛ぶのですが、これはいわゆる歩合制度なんかの点もあらうかと思ひますけれども、一つは私が聞いたところによると、この受難防止にはスピードを出すのが一番だということも言つておるので、これはまあ乗客の生命の問題にもなるので、これは放つておけない問題だと思ひます。これらの点については嚴重に取締官庁と御協議なり申入を願ひたいと思ひます。

ばならないと、運輸大臣が言つておられますが、資金の融通の斡旋について具体的措置は、今回の中小企業金融公庫等の問題もあらうかと思ひますが、そのほかに何か具体的な方法を考へておられるか。又自動車事故による損害賠償を保障する制度の確立ですが、これも最近非常に遠距離の貨物輸送が行われ、そうしてこれらの輸送は殆んど鉄道輸送と異ならないように重大であり、いわば幹線輸送にも四散すべきものと思ひますが、それらについての今までの運賃、料金制度の面から見て、又それらの損害賠償に關する荷主の保護、或いは業者の損害を保障するという制度についても、非常に不十分だと思ひますが、それらについて具体案を考へておられるかどうか。

○政府委員(中村豊君) 百二十五条の二は、如何にも修身規定のように見えますけれども、極めて重大な運輸大臣の権限について、できるだけ努力をしろという条文でございますので、この法律を御決定願へれば、できるだけ努力をいたしたいと思つております。資金の融通の斡旋につきましては、今まで努力しましたのは、自動車事業は比較的中小企業、或いはそれよりちよつと越した程度のものが多いので、大企業並みの国家的な大掛りな資金斡旋を受けていないのでございます。そこでどうしても市中銀行相手の仕事になりますので、営利を主眼とする市中銀行からの融通はなかなかできなかつたのであります。そこで中小企業の信用組合でございますか、それとか商工中金、そういうところにいる御相談をして多少ずつの斡旋を願つておりました。又昨年に至つて開發銀行の融

資対象事業に漸く自動車をしてもいいまして、それによつて取上げられた事業会社が約十二、三会社、資金の斡旋額は二億四千万以上上つたわけでありまして、今後ともこの開發銀行による政府資金の融資斡旋は勿論したいと思ひますが、丁度今中小企業金融公庫ですが、それができれば、そちらに開銀の仕事が肩替りされるであらうと思ひますので、中小企業金融公庫のほうに今後折衝して行きたいと思ひます。

それから損害賠償の保障制度については、御説のごとく自動車はこれだけ殖えて、事故が頻発するようになりますれば、自然の現象として事故が止むを得ず起るものだといふことを前提にせざるを得ませんので、是非賠償保障制度を確立したいと存じまして、目下その法案を著し準備しつゝあります。その考へ方としては、自動車事業者のみならず、家用自動車も含めて自動車所有者は全部強制保険に入らなければいけない、まあ保険会社を使うか、保険組合によつてやるかは、テクニクとして今後の研究問題でございますが、そういう強制保険制度による被害者の救済といふことを主眼とした関係法規を整備したいといふと、目下著し準備中でございます。恐らくこの次の通常国会には提案申上げて、御審議願ふことにならうと思ひます。

○加賀山之雄君 それからも一つ、これは技術的な問題ですが、二十四条の事業区域、この事業区域のきめ方といふものは、従来通りになるのか、それとも例へば貸切なんかの事業について、関東一円といふようなきめ方があるように、それらのきめ方について

では、変らないのですか。それとも変えるという御意思があるのですか。非常に広範囲を事業区域にきめておられると思ひますが、このきめ方は非常にむづかしいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 事業区域は、その発地及び着地のいずれもが事業区域外にある旅客及び貨物の運送をしてはいけないといふことでございまして、又帰りはいいといふことで実情に合うようにしてありますから、御質問の団体貸切といふ場合に、関東一円といふ広いものは少し再検討しなければいけないと思つておられます。営業所所在地を主にしてその附近一定の区域といふものを頭において、それを事業区域にしたいと思ひます。それから出るもの、又帰りはこれは実情に合つてよろしいといふことになりましかれども、全く他に入り込んでそこだけで営業をやるということは、これは禁止されることになりましか。

○加賀山之雄君 従来のあれで行くと、例へば山形県とか福島県とかいふような自動車が関東の遊覧地をバスを持つて来て入つて来ておるんですが、ああいうのは事業区域としては定めあるのに従つてやつておるのか、或いは違反をやつておるのか、どういふ関係になつておるのでありますか。

○政府委員(中村豊君) 営業所といふものは、東京都内に持つておれば東京都内から、都内で旅客と契約することはできるわけですが、営業所がないのに新たに東京都内で運送契約をして旅客を積んでおるといふ場合には、帰りの車の利用以外は違反になるわけでございます。今までもそういうものは殆んどなかつたと思ひます。

ります。山梨県の会社が山梨県の人を東京に連れて来て、この辺を遊覧して廻るというだけで、又その帰りのお客を積んで行くことであつたと思ひます。若し東京だけで新しいお客さんを見付けて東京だけで営業をしてゐることは違反になりますし、今後は嚴重に取締るつもりであります。

○加賀山之雄君 いや、私の目に触れたところ、或いは聞くところによると、全くないのみならず、国会の支関に列んであるバスにしてもかなり遠くから団体貸切で来てゐる。又私も途中自動車にすれ違つても、非常に遠くから、箱根とか日光とかいうよその府県の自動車が出来てゐるのを見ておる、見かけておるんです。これは絶無とは言えないと思ひますが、これが取締は非常に現在の、これは陸運局でやられるよりしようがない、むしろいいことと思ひますが、それらの取締の必要の有無、或いは可能性、不可能性について何かお考えがありますか。

○政府委員(中村豊君) それは問題はわかりましたが、それは非常にむずかしい問題だと思ひます。非常に遠くからやつて来ても、その営業所がある地元の人を乗せて来る場合は、極端に言えば何百キロ先までも行けることになつておるわけでありまして、そこで行けることになるわけでありまして、それをどういふふうにかたがたいいかという問題だと思ひますが、自動車は中距離までは活動範囲で、それ以上は行くべきでないといふに言ひ切つて、これを取締つてしまふことも、これは非常にむずかしい問題でありますし、取締もなかなか勵行されないと思ひます。そういう点は発着地主義といひ

ますか、発着地のいづれかが営業所を中心とする事業区域内にあれば、それ以上はどこへ行つてもこれは自動車より旅客に委すといふことで行くより仕方がないのじやないか。あと旅客がその場合に自動車を使おうか、場合によつては鉄道がいいといふことで鉄道を使おうかといふことは、運賃とか、時間とか、或いは乗り心地とかいろいろのサービス、旅行条件といふものを考へて、結局旅客に選択させるというところが、国民経済的にもいいのではないかと思ひます。それを何百キロ以上は鉄道でなければいかん、自動車は何百キロ以内にとどめろといふことを簡単にきめるというところはちよつとむずかしい。非常に疑問の多いことじやないかと思ひます。ご意見を、只今のところちよつとそれは考へていないわけでありまして。

○加賀山之雄君 私どもが申し上げましたのは、何百キロというきめ方は、これは勿論不合理だと思ひます。事業区域を折角きめられて、或いは事業区域といふものをきめないのこれはないんじやないかと思ひますが、貸切なんかについても、それをきめられる場合に、おのずからやはりこれを無制限に非常に広い範囲にすれば、この法律が狙つておる需要供給の關係も非常に紛糾して来るし、又非常な馴れない所に遠くの自動車を持つて来るというところは危険性を増すし、いろいろの問題が出て来ると思ひます。そこらにおのずからいわけゆるきめ方がありはしないか。単に鉄道が困るからといふことだけでなしに、或いはありはしないかと思ひて実はお尋ねしたわけでありまして。

○政府委員(中村豊君) まあおのずから限度があると思ひのでありまして、時間とか運賃、乗り心地、従つて道路の狀態が影響して来ますから、今のところどれだけという線を引きつゝも、いざいせんが、それが非常に問題になつて来れば検討したいと思ひておられます。

○大倉精一君 ちよつと私は関連してお伺ひするのですが、ハイヤーですね、ハイヤーの免許については、やはり今度のこの道路運送法の改正と同様に、たとえ一台でもその実情に即応して免許するといふ方針をとつておるといふのか、ちよつと参考のためにお伺ひいたします。

○政府委員(中村豊君) 一台でも免許するといふことは、非常に大きく響きまして、非常に不安を持たれて、不安と申しますか、一般利用者のかたが、それは非常に特殊の例外で、山の中とか本間に僻地を考へておるわけですから、そのような所では一台は余りおかしいじやないか、予備車としてもう一台、合計二台は持たなければいけないじやないかという議論もあつたと思ひます。その点はもう一度研究したいと思ひます。いづれにせよ辺鄙な所において問題になるわけでありまして。

○大倉精一君 これはちよつと貨物輸送と人間の輸送とは本質が違ふので、例へば貨物自動車の場合には、こゝろめちやくちやくに免許をして既存業者を圧迫するのはいけないと思ひておるんですが、タクシーの場合には、これは一台でも二台でも三台でやろうと思ひて既存業者をそう圧迫するといふことにならんとおるのですが、この辺の御見解はどうですか。

○政府委員(中村豊君) やはり全体の営業の車が殖えて来れば、限られたお客さんを取るようなことになり、既存業者を圧迫すると思ひます。その場合に許容される範囲内で規模はどうでもいいかといふお話ならば、その点では比較的緩和して考へられると思ひます。ただ併し何といひますか、他の委員さんの中には、一台は絶対にやるべきではないといふ強い御希望を持つておられる方もあるので、もう一度その点は研究したいと思ひます。

○大倉精一君 今ハイヤーの免許基準についての台数についての基準はどうなつておられますか。

○政府委員(中村豊君) 台数については、基準は全然ございません。あるとすれば、伝えられてゐるところでは、一つのめどに過ぎないので、基準ではございません。

○大倉精一君 そうするとやはり実情に即してという恰好になるのですか。

○政府委員(中村豊君) その通りでございます。

○大和興一君 重複するかも知れませんが、輸送需要に対してこれは書いてない。あととはまあ画一的に、形式的に……これが新しい分野を開拓する場合には、大體客観的に見ても、これは免許の考へ方が割合にはつきりしてゐると思ひますが、今までは交通網の中に入つて新しいものを求める場合に、そのときは主観的、主體的な条件を主に考へるのか、或いは客観的な条件を主に考へるのか、どつちですか。對抗する資力とか、或いはその他の力、客観的には既存の能力、既得権といふか、それとの兼ね合い、重さといふふうなものはどういふふうな……

○政府委員(中村豊君) 既存業者のところへ入つて来る場合には客観的な条件、需要供給の關係を十分考へます。主観的な条件も、これは無視するわけに行かないから両方にあります。その客観的な条件は非常に問題にして考へるわけですね。

○大和興一君 そうすると、例へば他の輸送需要といふことを考へた場合に、極端に言つて一台なら一台の自動車を持つておつても、その人がどつかでやれば生きて行けるかも知れない。或いは生きて行けなくても、輸送需要といふものを重点的に考へた場合に、生きて行けそうには考へるが、輸送需要の統計を取つたりした場合、客観的に見て経営は成立しない、こゝろいふふうな狀態が間々ありがちなんです。そういう点を十分考慮されて、一旦許可したならば、それは成り立たん、或いは非常に不当な競争が激しくなつて、交通全体の需要供給の、資金なりその他輸送統制の問題についてアンバランスが起つて来る、こゝろいふふうなことが起るのじやないかと思ひますが、そういう点も全部監督局長一存できめるわけですね。

○政府委員(中村豊君) 輸送の需要度の關係、均衡を十分考慮するわけですが、そのときに輸送供給力をどのくらいにしたらいふかといふことについて、地域的に大きな枠は自動車運送協議会に諮問してきめるわけでございます。一存では、万一独善に陥るといふわけですから、運送協議会を使つて大きな枠を検討してもらおうと思ひてゐるわけですね。

○大和興一君 この自動車運送協議会の性格が今まで論ぜられたと思ひんで

すがこれはやはりちよつと違ふんじゃないですかね。基本的な方針を協議する、具体的なものは一切触れない。今までのいわゆる審議会的なものは基本的方針も、具体的方針も全部一応は組上げてやつて来た。今回のこの運送協議会の性格が従来の審議会と違ふところは、基本方針だけ、こういうふうな説明をお聞きしておつたような気がするのですが、その辺はどうですか。今の説明と……

○政府委員(中村豊君) 説明が足りないかつたかも知れませんが、その通りでございまして、個々の条件については一切触れません。ただその一定の地区の或る事業種別についての適正な供給力をどの程度におくかという大枠については審議することになりますから、それは比較的具体的な話になりますけれども、併し個々の案件とは全然関係ないわけですね。

○大和興一君 その辺のところはちよつとあいまいな模範としていいところですね。だから何も自動車運送協議会に諮問することが甚だ民主的で、監督局長が権限を以て専決することが民主的でないというのではないわけなんです。そこら辺があいまいですね。あなたがたの御都合でそれはよりよく定めるために活用されることはいいのだけれども、法律のきめ方に、こういうふうなことを書いてあると、これはもう少しそこを何か区切りを付けておかないと、それこそそういうふうな運送協議会に諮問をする場合もいろいろな幅があるし、それから六米の免許のやつは抽象的、形式的、画一的に流れることなく実情に副うようにやるのだ、輸送需要のことは一番大事だと思ふの

だが、こういうことが書いてあると、そこにはつきりしないところがあるように思ふのです。

○政府委員(中村豊君) この点のけじめは十分付けたと思つております。これらの御旨は、そう申しては何でございませうが、前国会に各党一致のこういう提案があつたものですから、その趣旨を全面的に受入れさせて頂いたわけでございます。

○大和興一君 細かい基準というものは何かできるわけですね。きまつておりますか。この法律だけでなくて、今おつたやつたようなことをもう少し何かできるのですか。

○政府委員(中村豊君) いえ、それはきめず、個々の案件について具体的に審査をするわけですね。

○大和興一君 そうすると、具体的に言うところ、この前もちよつと御質問しましたが、例えば国際バスが、あれだけをやつておつた場合には商売にならん、そういうふうなときに今までのようなことで公平にきめるといふことであつたが、先ほどのお話で主観的条件よりも客観的条件にウエイトをおいて公平におやりになる、こういうふうなことをよろしくございませうか。

○政府委員(中村豊君) まあどちらをどちらとも言いかねますが、両方が重要な条件でございませう。客観的な条件も無視できない重要な条件でございませう。国際バスの問題は、運輸大臣の権限で自動車運送協議会とは関係ございませう。

○大和興一君 協議会の場合は、別に具体的なものについてきめるのではなくて、法律の観念からいつて協議会の性格が諮問機関であるから、こちらから聞きたいときに聞いて、それに答える

て、それを尊重するという程度ですかね。その程度でしよう。その尊重はするが、それが必ず通るとは限らんし、審議会との性格は、その基本方針をやるというところだけが違ふと言ひ、違ふとすればそこら辺をもう少しけじめを付けておかないと、何でも彼でも、一応その辺はあなたの方の考え方でもどうでもなるような、ちよつと法律の解釈がはつきりしないような気がするもので質問したわけですね。

○仁田竹一君 審議会が協議会に変わります。そうしますと個々の路線等についての認可申請等が、説明書にある簡素化と相対して速かに解決がつくというところに一応なるわけですね。実際問題として生じたのは、認可申請を出したのが一年以上公聴会を開くとも何とも言われない。このようなことは、近頃のように非常に変転極まりない世相では一年たつてしまつと、全然客観情勢が變つて来てしまふ。このようなことは一体あなたの方では御存じないか、知れないけれども、地方の陸運局ですか、そこではどんなふうに考へておるんですかね。免許の申請を出して一年にもなつて公聴会も開かないで一体そのまゝ放つてある。

○政府委員(中村豊君) 具体的に承わらないと、ちよつとはつきりしたことにはわかりませんが、一般論としていへば、申請を交付するときに、書類がいろいろ不備だと交付するときにいろいろ御注意して書類を直してもらつたりするのにもちよつと時間がかかると思ふのです。その上で出て来たときにいろいろ現地について調査をし、内容を検討して大体の見当を付けてから公聴会を開くのが例でございませう。と申しますのは、公聴会に付議する

案件が、日に数十件もあるというふうなことで、理想としては公聴会だけで知り得た事実によるのが妥当なんですけれども、それでは運用上到底できませんので、下調べと申しますか、そういうものを或る程度やつておきまして、それにひまが加かると。そうして大体検討する内容がかなりわかつたあとで公聴会にかけられるわけですが、その公聴会も陸運局によりましては予算の関係もあつて三月に一回というふうな所もございませうが、次の公聴会までお待ちになるとそれだけたつてしまふ、こういうふうなことで遅れると思ひます。公聴会が済めば、あと引續いて道路運送審議会が開かれ、割合早く答申が出てくるようございませう。若しそれが運輸大臣の権限を以て、バス又トラックでございませうと、今度はその上で本省に上つて来て運輸審議会にかけられる、運輸大臣の判断が入れられるというふうなことになるわけですね、それです。遅くなるわけですが、具体的な場合を承わればもつと問題の焦点がはつきりすると思ひます。

○仁田竹一君 大体従来の審議会制度のときには、どれくらいの書類を受理して、大体どれくらいの見当だつたか。今度のような協議会になれば、おおよその見当はどのくらいで片付くことになるのですか。おおよその見当でこれは妙な話ですけども、一年以上はかかるというのが普通なんですか。

○政府委員(中村豊君) 陸運局長権限の仕事だと目に見えて早くなるはずでございませうが、今までかかつていたのが平均してどのくらいになりますか、やはり一年以上になつていたと思ひます。併し今度道路運送審議会がなくなると、公聴会がなくなれば、それはまあ

半年以内には結論を出さなければいけないと思ひます。もつとスピードアップして行かなければいけないと思ひます。その点やつてみないとわからないのでありますが、目に見えて早くするようにしなければいけないと思ひます。

○仁田竹一君 早くやつてもらわないと困る。

○一松政二君 観光バスが最近著しく目立つてほうへ出てかけているのですが、事業区域と観光バスとの関係をどういうふうにか考へているか、承わりたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 非常に長距離に互つて来る場合でも、自分の営業所を中心にして、一定の経済圏を考へて、そこは事業区域にするわけですが、その事業区域の中からはお客さんを伺ひますか、つかんで乗せて行くことが出来るわけですね。速くまで出かけることは出来るわけですね。併し事業区域外で新しくお客さんをつかんで、事業区域外で降すという、区域外だけの単独の営業はできないことになるといふふうな感じだと思ひます。

○一松政二君 そうすると団体であるか、まあ個人々々であるかは別問題として、例えば東京の自動車長野の善光寺へ行つて来る、往復する、それから或いは上高地へ行くというものは、今後ますますそういうふうな恰好のもの、たくさん出て来る趨勢にあると思ふのですが、或いは日光へ行くとか或いは鬼怒川へ行くとか、或いは遠く福島県へ出て行くという、ますます道路のよくなるにつれてそういうことになると思ふのですが、一体東京を中

心とした場合に、観光バスの事業区域、或いは各地方から東京へどん／＼出て来ているという事業区域というものは、観光バスと経済圏というものは平仄が合わないと思うのですが、その場合どういうふうにお考えになつていますか。

○政府委員(中村豊君) 上高地、長野へ行くことも今度の改正案でもできるわけでございます。東京にお客さんを積んで行く場合、その場合距離が遠過ぎやしないかとか、或いは鉄道との関係はどう考へるかという問題ですけれども、只今のところは、そのような場合に鉄道によるか、自動車としては非常に行き過ぎしやないかというような問題については、運賃、乗り心地、道路の状態というようなもので決定され、経済価値がどちらがよいのかということで決定されるものとして、特にそれを規制しようという考えは持つていないわけでありまして、将来それが鉄道との関係は、一例ですが、そういうことで規制しなければいけないというようなこともあつて、そういうことが適当であるというところになれば考えなければいかんと思ひますけれども、今のところはその考えは持つておりませんが、従つて事業区域は比較的大きく考えられるのであります。

○一松政二君 今の御答弁は誠に結構なんです。私は観光のために用いる乗合自動車については、いわゆる事業区域というものは殆んど定められないじやないかと思つておるわけでありまして、それで速かろうが安かろうが、例えば一晩泊りで行くとか何とかいうことになれば非常にそれが便利であり、且つ安くなれば安くて結構だ。鉄道と競争になることは誠に結構だ。これ

が競争だから、私が今まで言つてゐるのは、何らか競争をチエックするような思想があら／＼ある。それが私はこの間申上げた鉄道の独占事業にどちらかというところ、とかくそういつたような考え方が起るのじやないか。私は競争に結納だと思つてゐます。競争して共倒れになると申しますけれども、共倒れになつた場合は殆んどない。やつが一つ起つてゐるというのが今までの成り行きであると思ふ。観光バスに対する今の局長のお考えは先ずそれでわかりました。結構であると思ふ。ただ私はこの何条かに、何か運賃をきめるという法文があるように思ふのですが、八条ですか、この運賃の基準を、例えばこれを東京のタクシーに例をとりますと、運賃をきめるのは、実際問題としてはどこで扱ひになるのでありますか。

○政府委員(中村豊君) タクシーは陸運局でございます。

○一松政二君 そうすると、タクシーが法律又は命令に従つて運賃をきめられて、それ以上走らしたり、或いはそれ以下に走ることには違反だと思ひますが、さうですか。

○政府委員(中村豊君) その通りでございます。

○一松政二君 そうすると、局長は今日法律をくぐつていないタクシーが東京市内におありと思ひますか。

○政府委員(中村豊君) いろ／＼の点ですが、運賃に関する限りのお話でございますか。

○一松政二君 そうです。

○政府委員(中村豊君) 全部を調べたわけではございませんが、大体現在においては規定通りの運賃で動いておる

ことと思つております。高過ぎる場合と、安過ぎる場合と二つあるわけですが、高過ぎることは現在では競争の結果殆んど断つたと思つておりますが、安過ぎることが多い／＼ある。やに聞いておりますけれども、これもメーターを備へて参りましたし、事業者及び運転手諸君の協力で、運賃違反をすることは殆んどなくなつて来たように聞いております。

○一松政二君 局長はどうかをいましてね。私は局長が、雨が降つたとき各駅の構内、或いは芝居のはなれとき、或いは映画館の隣の円タク、その他について私は実際に局長みずから御経験になることをお勧めいたします。それは殆んどそういうことをやらないタクシーは私は珍しいと思ひます。それから私は運賃を安く乗せるタクシーは結構だと思ひます。運賃を今きめておるといふのは、実際問題としてはタクシーの運転手よりも経営者に入建前運賃が相当高くなつてゐると思ひます。それで東京の都内の運転手を私は一々について聞いたことじやございませんが、大体ミニマムが四千円とか六千円とかきまつておつて、それから先はつまり歩合のきめになつておる。そこでも或る程度稼ぎができれば、それから先はメーターを出さず歩つてゐるのは、私は局長みずから御経験もあるだろうと思ふので

す。それでそういう場合にそれを一々法律違反であるといふことになれば、私は法律が悪いと思ふのです。そういう法律をきめてゐることが実情に合わない。法律は実情に副うようにあつてこそ法律の値打ちがあり、法律を無視する場合には、法律それ自身が

間違つていたら犯罪者ばかりが出るようになる。殊にタクシーは運賃で……、白バイ何かがあるメーター通りやつてゐるかやつてゐないかをとき／＼取締つてゐるものであります。私はそれは一体乗客の迷惑を考へて取締つておるのか、経営者の味方をするために取締つておるのか、私にはその意味がよくわからない。で、できるだけ乗客としては運賃の安いことを欲する。その今日のように経営者がたくさんある車を持つて、そして運転手にはそれを請負で貸してゐる。従つて運転手は車に対する責任感が非常に薄いのです。昔のように一合持つてオーナー・ドライブで運転をしてゐるときには、前に円タクと称せられる時代に麻布から丸の内くらいまで面白半分には私は三十銭で乗つたこともある。併しそれはオーナー・ドライブであつて、車に対する考え方は非常に厳密であります。そうしてもうそれ以下には断じて行かんが、どうせ空で走つて行くんだから行くと云つて行きますが、車に対する彼らの関心は、自分の車ですから、一合といへども非常にその車の痛むことに対して責任を持つてゐる。今日のように免許許可制度であつて、そして一定の基準を定めて自動車会社を標準に許可を与へる場合には、結局車に対する責任感の運転手は持つておりません。全然持たんと云ふことはこれは言い過ぎでありますけれども、何か故障があつたり、或いは何か少々おかしいと思つても、その日が過ぎればもう自分の責任はないし、その日の稼ぎ高が問題なんです。その人が過ぎればもう自分の責任は当りまして、その人の番のことは考えない。自分が稼げればよいとい

うような観念が非常に多いということに聞いております。従つて車に対する注意は、一車か二車持つておるオーナー・ドライブよりも、今のようには経営者がたくさんある車を持つてこれを運転手に請負で運転させておるような状態では、乗客は前の一合か二合持つて気を付けて運転してもらつておる運転手のほうが安心感があると思ひます。従つて経営者が幾ら資力があり能力があるといふことを標準にいたしまして、それは私は許可、認可の根拠にする場合には大いに疑問があると思ふ。走らせておるのは運転手であつて、運転手は或る意味においては単なる……その人がずつと継続的に車を運転しておるのじやないのだから、今日は甲の車に乗り、明日は乙の車に乗りまして、そして自分がその車に対して責任感を持たないでも営業できる組合になつておる。従つて資本の高や経営者の能力を標準にして許可をすることについて、私は大きな矛盾があると思ふ。そういう点に対して局長如何に考へておるか。殊に大都市においてはタクシーなりハイヤーなりで免許の基準がきまつておるが、その免許の基準のきめ方が私は少し、今の方針でいいかどうか、伺ひたい。

○政府委員(中村豊君) 免許の基準については、十分考へなければいけないことではございますが、この経営の規模、資金、資本というものは形式的には基準にしていないうわけでございます。ただ事実問題として、従来そういうことが言われたことはございませうけれども、それは全然今後は問題にしないといふことにいたしておるわけ

でございます。今後どういふ基準で行

くかという問題になりますと、この法律の条文にあるだけのことであるわけでございます。東京のタクシーが特にまあ問題がいろいろありますので、その業態もいろいろお話しあります。ことを十分考えますし、又事業者なり、従業員なり或いは利用者の方の意見を聞いて東京の業界を明朗なものにするというようなことを是非やらなければいけないと思います。今のところ、直ちに何台がいいとか、何台にするとかいう意思は毛頭持っていないわけでありまして、実情どういふふうにしたらいいかというのを十分研究したいと思ひます。

○一松政二君 局長に伺ひますが、その明朗なという意味はどういうことですか。つまり法律通り、賃金を規定通りきちんと、お客さんが少くとも或いはお客さんが余つておつても規定通り運賃を一つも貪らず、一つも値を下げないというのを明朗なというのじやないかと思ひますが、さうに解釈していいのですか。

○政府委員(中村豊君) 明朗なというのは、利用者が安心して乗せ、差別待遇もせずに公平に扱つてもらへるということ、又車もできるだけ立派ないい車にだん／＼と改善されて行くような業界を作り出すことを、まあ明朗と申したわけですね。

○岡田信次君 午前中はこの程度にして休憩したらどうですか。

○一松政二君 結構です。

○委員長(前田謙君) それでは暫時休憩いたします。

午後零時四十八分休憩
午後二時三十九分開会

○委員長(前田謙君) 休憩前に引続き運輸委員会を開会いたします。道路運送法の一部を改正する法律案を引続き議題に供します。

○東藤君 この法律に非常に関連があることであるが、お伺ひをしておきたいことは、在来農業協同組合がやつておりますトラックの輸送について特免のため、協同組合の本質を非常に阻害をされておるような点があるのではありませんか、これは伺ひますと、農林委員会の方で大分お話が妥協点に到達しておるやうに聞いておりますが、その点この機会に御発言を一つお願いしたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 農業協同組合が持つ自動車免許の範囲について、従来から問題がございまして、それについて農業協同組合及び農林省方面からは非限定の範囲を拡張してくれるやうにという御要望がしばしばあつたのでございまして。その点について、いろいろ実情及び法律適用の問題を研究しておりましたが、お話しのごとく、農林委員会からも強い要望がございまして、最近農林省と隔意なき懇談をいたしました結果、大体各方面が満足して頂けるやうな一応の結論を得られたのでございまして。

その要点を申し上げますと、第一は、農業協同組合連合会の自動車運送事業については、単位農協のみならず、組合員のためになる、組合員というのは農民になるわけでございます。組合員のためにする農業協同組合法の第十条、第一項、第三号、これは「組合員の事業又は生活に必要な物資の供給」、

第三号の二、これは「組合員の事業又は生活に必要な共同利用施設の設置」、それから第六号が「組合員の生産する物資の運搬、加工、貯蔵又は販売」及び第十二号、これは「前各号の事業に附帯する事業」、これらの事業を認めることになつたわけでありまして。単位農協のみならず、組合員たる農民のためにする、今申上げたやうな事業に関する自動車運送ができるやうにしたいと思ひます。

第二は、車両の集約をかね／＼要望しておるのでございまして、未だ完全には実施しておりませんので、これをより完全なものにするということでございます。

第三が、将来において連合会の車両集約が困難になつた場合には、実情に即応して単位組合にも組合員のためにする第一の事業を認めるものとすることでございます。つまり車両集約をしてできるだけ農協、或いは県連合会と申しますが、それに集約して免許を集中したのでありますし、その努力は十分今後も重ねて行きますが、それが困難な場合には、単位組合そのものに免許を認めて実情に合わさうという考えでございます。

第四は、問題の点ですが、員外利用については、農業組合の経済的、社会的目的を達成するために必要であると認められる範囲については、実情に即応するやうに措置したいというところであります。

第五は、農林省としても連合会の車両集約をより完全なものにするために必要な指導を行うものとするということとであります。

実施するものとし、この場合において必要な事項は、両省の通達によつてその取扱を明確にして実施を容易ならしめる、ということでございます。

大体、このやうな考え方で農林省と意見が合致いたしましたし、農林委員会も大体御承認願へるやうに承わつております。

○東藤君 私はこれで満足だと思ひますが、ただ一点政府が買上げたものでそれを運びますときに、農協はこれを運びますときに在来は大分困難だつたやうですが、この点はこれで解決が付きまつか。

○政府委員(中村豊君) 政府が買上げたものについては、移り変りのときに落してしまつたのだというやうな事情もあるということをお伺ひしたのであります。その点がまだはつきりいたしませんので、それを十分検討し、又農林省のほうでもいろいろと内部で研究されておるやうですから、その話のままとするのを待つて、何とか解決したいと思つております。その点だけは農林省の研究も待つて解決をしたいと、保留しておるわけでありまして。

○森田義衛君 この免許基準につきましては、かなりお話しも出たやうであります。大体今後のこの基準と申しますよりは、実際の今後の免許の根本方針といひますか、それについても或る程度お話があつたやうですが、まだ十分実地は了解がございませんので、一応具体的事例について御質問をしたい。例えばその免許基準にですね、この第六條の第一号に「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。」或いは第三号におきましては「当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸

送需要量に対し不均衡とならないものであること。」、こういったやうな輸送需要といつたものの、或いは供給輸送力といつた問題をこの免許基準のこのなかに考へておられますが、例えば現在でも業務の改善命令が出せるのではないかと、そうならば新しく新規免許を申請して参りまして、そこに二台か或いは三台待てばいいという問題が出て来るが、既設の業者に対して、そういった改善命令だけでやつて行けるといつた面もあると思ひますが、新しく申請して来た者と、或いはこういったやうな既存の業者に対する改善方式でやつて行くかどうかと、こういった方針をお伺ひしたと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 輸送の需要と供給との均衡を見ながら免許の可否を判断するわけでございますが、その場合に輸送需要がどのくらいあるか、供給力をどのくらい作つたらいいかということは非常にむずかしい問題でありますので、その点については、個々の案件について検討すると同時に、その地区における全体的な総量といふものもいろいろ問題になるであらうと思ひまして、自動車運送協議会で研究審議する重要な項目にしてあることは、今まで申上げた通りでございますが、その場合に、若し供給が足りない場合に、既存業者に対して改善命令で増車で行くか、新規免許で行くかといふことも、これは非常にむずかしい問題でございますが、どちらでも結果は同じでございますけれども、自発的に増車して来る場合はいいのですけれども、

改善命令を出して増車をさせるという
ようなことは、なか／＼法規上も実は
困難ではないかと思うのであります。
それは現行法でも、それから今度の改
正法でも、公共の福祉を阻害している
事実があると認めるときは、改善命令
を出せるということにありまして、
積極的に公衆の福祉を確保した
り、増進したりするためには改善命令
は出せないことになっております。従
つてもつと車があつたほうがいいから
という場合でも、増車を命令することは
できないような建前になつております
ので、自発的に増車をして来ない場合
には、余給がある場合には新規免許を
認むべきだと思つておりますが、又
自発的に増車をどん／＼して来ても、
その場合に増車だけを認めて、既存業
者の少数の人だけを保護するか、或い
は現在のような世の中の事情ですから、
まじめな事業をやろうとし、而も需要に
余給がある場合には、或る程度既存業者
は我慢してもらつて、増車を控えてもら
つて、新規業者に新しく免許を与え
て、何といふか、その業界に入つて
事業をやれるだけのその余地を、機会を
与えて上げるということも、こういう時
代ですから、できるだけたくさんの人
が正業を得るといふ意味でいいのでは
ないかと思つてございまして、増
車の問題と新規免許の問題は十分実
際に合うように考えますが、或る程度
新規免許にも機会を与えるべきだとい
う気持ちを我々としては忘れてはならな
いのではないかと思います。

一応は戦前では別に届出なくてもでき
たという時代もありますだけに、或る
程度の機会均等が与えられないと、既
存業者の保護といつたことだけに、運
輸省が逆に法の適用如何によつては矢
面に立つてはならないかといつたこと
を、実は心配してお聞きしたわけなん
です。その点の法の運用について、今言
つた両建てのおやりになるといつた関係
でございすね。
それからもう一つの定期定期路線的な
営業をやるべき所で、実際問題とし
て、そういう路線の免許を持つてい
ながら業務を開始してないといつた
路線があるかどうか、ちよつとお聞き
したい。

○森田義衛君 第七條に「免許を受け
た者は、運輸大臣の指定する期日又は
期間内に、運輸を開始しなければなら
ない。」となつておりますし、休止
をすれば、やはり休止期間といふもの
を見極めを付けて監督をなさるのが当然
ではないかといふことを考えるのです
が、中には戦前にやつておつて輸送需
要がまだそこまで行かぬ、或いは採算
点から見ても、ほかは合算が、そこは合
わなないといふので権利の上に眠る者
があるやに私は承知するのですが、そ
ういつたものも整理をされて、そ
うして又新しい別の業者がやろうとい
つたところもあるようですが、そ
ういつたものはつきり整理をして頂い
て、やらせるものはやらせるし、或い
はやらさないなら、やらさないという
にして頂いたほうがいいのではないか
と思ひます。

○森田義衛君 第七條に「免許を受け
た者は、運輸大臣の指定する期日又は
期間内に、運輸を開始しなければなら
ない。」となつておりますし、休止
をすれば、やはり休止期間といふもの
を見極めを付けて監督をなさるのが当然
ではないかといふことを考えるのです
が、中には戦前にやつておつて輸送需
要がまだそこまで行かぬ、或いは採算
点から見ても、ほかは合算が、そこは合
わなないといふので権利の上に眠る者
があるやに私は承知するのですが、そ
ういつたものも整理をされて、そ
うして又新しい別の業者がやろうとい
つたところもあるようですが、そ
ういつたものはつきり整理をして頂い
て、やらせるものはやらせるし、或い
はやらさないなら、やらさないという
にして頂いたほうがいいのではないか
と思ひます。

○森田義衛君 第七條に「免許を受け
た者は、運輸大臣の指定する期日又は
期間内に、運輸を開始しなければなら
ない。」となつておりますし、休止
をすれば、やはり休止期間といふもの
を見極めを付けて監督をなさるのが当然
ではないかといふことを考えるのです
が、中には戦前にやつておつて輸送需
要がまだそこまで行かぬ、或いは採算
点から見ても、ほかは合算が、そこは合
わなないといふので権利の上に眠る者
があるやに私は承知するのですが、そ
ういつたものも整理をされて、そ
うして又新しい別の業者がやろうとい
つたところもあるようですが、そ
ういつたものはつきり整理をして頂い
て、やらせるものはやらせるし、或い
はやらさないなら、やらさないという
にして頂いたほうがいいのではないか
と思ひます。

車の発達のはうが道路に先行しちやつて道路のはうがめちやくちやになる。そうして道路の修復は到底その実情に及ばずに、至る所、殊に雨でも少し降ればひどい道になつてしまつて、而も貨物自動車、バス、大きなトラックが間断なく往來を往來してゐるわけですから。この道路運送事業は、ただ路線のそういう業者の許可ばかりで、これは甚だ残念なことには道路行政とは全然別な離れてしまつてゐる。ところが一般の住民或いは国民の立場から言つて、悪い道路にそういうものがたくさん来て、そうして附近には埃を浴せ、漆々たる塵埃を上げて非常に迷惑をかけてゐるのが殆んど全国的であらうと思ふのです。ただ少数の舗装道路においてはこれが無い。これは頗る少いだろうと思ふ。でありますから運輸省はそういう自動車の運送について行政をされるが、これは建設省と相付つて道路運送は道路の修復及び建設と並行して、両方とも遺憾なきように処置をせられるように希望いたします。私はこれは意見になりますけれども、恐らく自動車局長も頗る同感であらうと思ふのですが、一応御意見を伺いたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 全く御同感でございます。それで免許の処分に當つては、道路管理者の意見を聞いておりますが、根本的には業者が協力して道路を整備して行かなければいかんと思ひますので、今後も十分に努力いたしたいと思ひます。

○一松政二君 道路運送法で、これは経営者のほうは取締るが、実際の運行に當つては、いわゆる交通規則、その他はこれは違つた当局が整備しておるの

が実情ですが、車の安全或いは交通事故を起さないようにするのは、私は経営者の台数、或いは資本金とは直接の關係はない、むしろ輸送してゐる本人の心掛次第であつて、私は午前中も申し上げたように、むしろ自分で車を持つてゐる、或いは共同して持つてゐる、この車は大切なものであるという運転手が私は最も道路規則をよく守つて安全じやないかと思ひます。徒らに資本金と台数に拘れることは、私は決して道路運送を秩序あるしめ、或いは大衆の利益を得るゆゑんではない。むしろ責任のあつて、そうして極く小じんまりと、確実に車に氣を付けたがら経営をして行く少数の台車の所有者に私は免許をやることは、何もの道路運送を不秩序にし、或いは大衆に迷惑をかけるゆゑんではないと考えるわけですが、如何でございますか。

○政府委員(中村豊君) 事業の規模、台数といふものは、免許基準にも書いてないわけでございます。実際の運用に當つて、今までそういうことも問題になつたところがあつたことは我々も承知しておりますので、それはもうやめよう、基準にもないことではありますから、そういうことを問題にしないといふことにも現在ですておるわけでございます。ただ何か感じから申しますと、小さい事業者よりも大きい事業者のほうによさそうだといふ感じがするのでありますけれども、併しそれは感じでございます。科学的な根拠も、又実際の運営に當つても、その点ともいふ切れませんが、その点は十分にフランクに考へて行くようにいたしておきます。

○一松政二君 私は運輸当局に夜遅く芝居のはね、或いは路面バス、或いは軌道のなくなつたあとの、残りのお客さんを拾つてゐるタクシーなり、或いは芝居のはね、或いは映画の終つたとき、その辺にお客のタクシーに一つ折の心持を持つてお乗りになつて頂きたいと思ひます。どういふことを實際においてやつておるか、それから今の客弁で台数及び資本金に必ずしも、法律にもないことであるから、制限をしていなかつたのであるが、現実にはいろいろな意味でできておると、これを今後大いに考へるといふことは、大変結構でございますが、今の市内を流しておるタクシーは殆んど業者が流しておるのではなくして、ほんの運転免許を取つて、或いは日借りをしておると考へてもいいやうな実情の運転の仕方をしてゐると思ふのです。一々一日幾らという稼高を命じて、そうしてそれに歩合を定めておる実情でありますから、車に対する責任よりも稼高の一文も多からんことを望んでおりますから、むしろ車に対しては責任觀念が割合薄いのであります。でありますから、むしろこれは今の御客弁にもありますように、実情に即した一つ免許をして、少数のまじめな業者にも營業のできるやうな取計らいをすべきであると思ひますから、重ねてその点を局長のお考えを伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) まじめな經營をしようとする人に免許の途を開いて、正しい事業をやつてもらふやうに、そういう体制を作るように是非努力したいと思つております。昨午暮に出しました通牒でも、そのような趣旨は語つてございますので、だんだんとそういう空氣が各地にできて来たことは思ひますけれども、なお今後とも一層の努力をいたしたいと思ひます。

○一松政二君 なお、もう一言念のため申上げておきたいのは、事故が起つたときの責任、これは又一般利用者にも、それから通行してゐる人にも、これは重大な関心事である。事故が起きたときに、難き逃げをしたり、どつかへ行つて責任者がさつぱりわからんというやうなことは、非常に不埒なことになりますから、私は營業の免許を受けようとする者に対しては、同時にそういう事故に対しては、これは保険があるはずでございますから、必ず傷害致死、或いは車の破損、車の破損は自業自得なんです、他に對する賠償能力については、これは必ず保険に入ることとをむしろ私は条件として免許の措置をとつて頂くべきことと考へますが、如何ですか。

車を運送と同時に、道路についても少く、行政上の権限は違ふけれども、どうせ同じ所を通るのだから、同じ路面を利用するのだから、利用する路面についても私は政府一体として、当然これは考えなければならぬ。そして道路が悪くなるのだから自動車台数を少くしろとか、或いは自動車を通せば道路が悪くなるからというように消極的の考えで申したわけではないから、東さんどうぞ誤解のないようにお願いしたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) お二人の委員さんの御意見も別に食い違つてないやうでございますから、私もそのやうに自動車と道路とどちらが先かという前後の關係よりも、その間が調和をとれて円滑に發達するのがいいのだと思ひますので、關係各局と十分連絡協調して行きたいと思ひます。地域によつてどちらかのほうが押しているといふことはあると思うのですけれども、自動車を發達させるためには是非とも道路を整備することが必要でございますので、建設省とは最近たび／＼そういう打合せはしておる次第でございます。

○森田義衛君 法文の解釈ですけれども、第六条の第一号の「輸送需要に對し適切なもの」という意味は、事業の種類に對して適切なものといふことですか。一と三の違いはどうなるのですか。一と三はよく似たものなんですか。一と三はよく似たものなんですか。

○政府委員(中村豊君) 一のはうは、質的な審査、研究ですが、第三のはうは、量的な研究といふことでございます。質と量と両方考えようといふわけでございます。

○委員長(前田權君) 速記をやめて。午後三時四十分速記中止

午後三時四十分速記開始

○委員長(前田權君) 速記を始めて。

○大倉精一君 大体この問題の質問は、基本的には終つておると思ひますが、この機会に關係的な質問をちよつとしておきたいと思ひますが、道路運送法の第二十七条の問題ですが、「自動車運送事業を經營する者の事業用自動車の運転は、年齢、運転の経験その他政令で定める一定の要件を備へる者」といふことになつておりますが、この「政令で定める」といふ点について、將來現行以上に何か更に嚴格に資格要件といふものを限定されるやうなお考えがあるかどうかといふことについて、ちよつとお伺ひしておきたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 二十七条の問題としては変更はないわけでございます。ただ改正案として、三十条の改正を出しているわけです。三十条で「この法律に規定するものの外、」の下に「事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の選任」といふ言葉をいれまして、あと同様の現行法通りの云々があつて、それは「運輸省令で定める。」と、こういうことになつておるわけでありまして、そこで選任について運輸省令で定める何らかの規定をおいたらという改正をお願ひしているわけですね。

○大倉精一君 それで今の大体資格基準で当分は行くのであつて、その資格基準について変更修正をするという御意図は今のところないわけですか。

○政府委員(中村豊君) 別に特に厳にするといふやうなことは考えておりません。

せんが、いろ／＼と議論のありますやうに、運輸事故が非常に多いとか、乱暴な運転とかいふ問題もありませんので、そういう点について十分に注意してもらいたいと思つて考へておるわけでありまして、そういう規定ができました。これはまあ従来すでに採用されておる従業員の方に影響があるといふことは考えられないわけでありまして。

○大倉精一君 それではもう一つ、これも道路運送法には關係ないことですが、この機会に御質問しておきたいのですが、この市場關係の運送の問題ですね。例えば東京における中央市場或いは大阪の市場、そういう市場は御承知のやうに東京とそれから日本通運とそれから荷受機關といふやうなものが三者協定のやうな恰好になつておるのですが、この市場に對して更に複數制にされる、いわゆる他の競合する業者もここへ入れようといふ計画があるやうに聞いているのですが、この問題に對して當局の御方針といふものは、意見はどういふやうな方針をとつておるのございませうか。

○政府委員(中村豊君) そのやうな問題についての意見はまだ確定しておりません。その前に、一昨年でございますが、公職会をやつて、大阪の市場については実情をいろ／＼検討しました結果、複數制にするのは適當でないといふことで、新規免許しなかつたのといふこと、ところがその後まあ二年くらゐ期間がたちまして、事情が變つたといふことをいろ／＼と陳情する人が言われるものでありますから、そういう点について公職会或いは職關会をやつてみまして、事情に變更があるかどうかを検討した上で決定しようと思つておりますので、只今のところは、実情をもう一度調べて見ようといふ段階にあるわけですね。

○大倉精一君 この問題は、或いは私がそういう關係出身者であるからといふことで、誤解を招くかも知れませんが、私はそれでなくして、公正な立場からこの種の問題については、得てしほ／＼な策動といひますか、暗躍がつきものなんです、こういう鮮魚を扱うという特殊の業者においては、これは競合關係に置くといふことは、非常に現場の混乱を招くといふやうなことになるので、これは本當の公益の観点から、そういうやうな策動には乗つてもらつちやいけな、こう考へますから、その点は一十分御考慮願ひたい。必要があれば、それは關係者に現場を監督して頂いて、相當慎重にこの問題の取扱はやつて頂くといふことを一つ要望しておきます。

○政府委員(中村豊君) この作業及び環境の特殊性は十分認識しておりますから、實際に合わないやうな処分はいたさないつもりでございます。

○委員長(前田權君) 他に御発言はございませうか。御発言もないやうですから、質疑は尽きたものと認めてよろしうございませうか。

○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。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願ひいたします。

○岡田信次君 私は本法案に賛成いたします。ただ、この道路運送の問題は、非常に國民生活なり或いは國の經濟活動に大きな力を持つておりますといふことは申すまでもないのであります。而も道路運送事業といふものは、非常に複雑多岐でありまして、いわゆる大運送に相當するバス事業或いはトラック路線事業、又小運送に譬へばハイヤー、タクシーなど種々さまざまでありまして、本法の適用に當つては、十分緩急よろしきを得まして、利用者の安全を阻害するとか、或いは利用者の利便を阻害することのないやうに十分な注意を払つて頂きたい。且つ免許制度の撤廃といふことが一部では非常に強く叫ばれております現状に鑑みまして、免許基準の適用とか、或いは免許事務の促進といふ面につきましても、格別の留意を払われんことを強く要望いたします。

○政府委員(中村豊君) 次の附帯決議を付けた、かやうに思ふものであります。今附帯決議を読み上げます。

政府は、自動車運送事業に対する事業区域を定めるに當つては、行政区域にこだわらず、國民經濟活動の實際に即してこれを行ふべきであり又ハイヤー、タクシー等路線を定めない自動車運送事業の免許に當つては、従来の免許基準に失し、実情に反し弊害の伴ふことある事情に鑑み、政府は將來これら事業者に對してよく実情に合致するやう免許の措置をなすべきことを要望する。

以上の決議案を付けて、賛成いたしたいと思ひます。

○大倉精一君 今の決議案についてはもう一遍讀んでもらうか、何かやはりちやんとしたものをもたらわないと審議に困るのですが……。この決議案とは

別に私は自分の討論をしたいと思います。

私は道路運送法の一部を改正する法律案については、次の要望を付して承認をしたいと思います。

それは第一番には、この開業業について、開行為というもののについては、依然として跡を断たない。将来も又この取締は非常に困難であるというよう

なことを言っておられますけれども、従来開行為によつて、開の実績というものを却つて足場にして免許を与えるとかいうような例もしばしばあります。そういうものについては、むしろこの開行為についての取締を十分すべきである。今後当局が責任を持つてこのような開行為については、効果的な取締方策を考究されまして、そうして

実効を挙げるように、全面的に努力をして頂くということが第一点と、次に、新規免許については、今までの実例によると、十台以下のトラックの所有者或いは車の所有者を免許した数が相当多くなつております。これはあ

たかも免許撤廃と同じような実効を挙げておるよう思うのですが、これは飽くまでもそういう業者の在立を危うくしない、こういう観点に立つて、不当競争を余儀なくせしむるような事態を発生しないような指導施設の確立ということについて、十分に考慮を願つて、この免許については、嚴重に一つこれを査定して頂きたいということ、それから次に、自動車運送協議会の委員の任命につきましては、これはこの協議会の運営如何というものが、業界はもとより業界に従事する従業員の生活、労働条件の死命を制するような結果に相成ろうと思ひますので、これに

ついては、先ほど質問で御回答を得たように、労働者の団体の推薦する者、この委員の中に含めて頂く、こういう三つのことを要望条件として、これを承認したいと思います。

○木島虎藏君 私は本法案に賛成するものであります。一言この法案取扱につきまして希望を述べておきたいと思ひます。

第一点は、とかく自動車の免許に当りましては、いろいろの政治勢力その他の勢力に影響される虞れが多いのであります。事務当局といたしましては、厳正に事態を認識して、そうしてそういう勢力に押されて免許をなされたようなものを受けないような取扱をして頂きたいと思ひます。

第二点は、今度道路運送審議会が廃止されました。自動車運送協議会と變りました。この協議会の運営につきましては、本間に陸運局長の諮問機関の実を示されるように、陸運局長がこの協議会の意見を厳正に取入れられるような機構の運用をなされるように希望をいたしておきたいと思ひます。

○東隆君 私はこの法律案に賛成をいたすものであります。自動車の免許に当つては、免許を希望する者の多い所は、これは或る程度統制を加える必要があると思ひますが、希望の少ない所はこれでは足りないだけ免許をする。そうしてこの自動車が、交通機関が隔々まで行き互るような、そういう方向にこれは持つて行くべきだと思ひます。

○一松政二君 私は、道路運送法の一部を改正する法律案について、大体の

私の感じとしては、おおむね事業者の観点から立つて法律の整備がなされていくのじやないかという感じがいたします。むしろ私はこれを利用する者は国民であつて、国民の利用する側に立つて特段の努力を払つて頂きたいということを一言附加えまして、他の同僚委員と共に、本法案に賛成をいたします。

○委員長(前田君) 他に御発言ございませんか。

御発言もないようでございますので、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

○委員長(前田君) 御異議ないと認めます。それではこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに賛成の方の挙手を願います。

○委員長(前田君) 全会一致でございます。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。

次に、討論中にございました岡田君提案の附帯決議を付することに賛成の方の挙手を願います。

○委員長(前田君) 多数でございます。よつて附帯決議を付することに決定いたしました。

なお、本会議における委員長の前頭報告の内容と事後の手續は、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、御異議ありませんか。

○委員長(前田君) 御異議ないと認めます。

多数意見者署名
入交 太藏 植竹 春彦
岡田 信次 一松 政二
森田 義衛 大倉 精一
大和 與一 東 隆
木島 虎藏

○木島虎藏君 今、さつきの機関車乗務員の在職年の加算に対する件を一つ議題として頂きたいと思ひます。

○委員長(前田君) 只今木島君から提案がございました。懇談会の際の内閣委員会に対する申入書について、お諮りをいたします。

それでは木島君から朗読を願います。

○木島虎藏君 それでは免職の理由を述べさせていただきます。

鉄道事業における蒸気機関車乗務員は、不健康にして且つ危険な業務に従事していますから、現行恩給法では、在職年加算の特例が与えられていますが、全国鉄機関車乗務員は、国家においてその職務の実体を認められたるの故を以て大なる誇りを有していただいております。今回の法律改正でこれが削られますと、既得権益を剝奪されるのみならず、国

鉄輸送の安全を確保しようとするこの種職員に志気を害するばかりでなく、将来この種業務に対する有為の青年の吸収を困難にし、延いては鉄道輸送の安全を低下させる虞れがあります。

なお、恩給法第三十八条ノ四に示す運輸関係の職員についても、今回の改正案は妥当を欠くので右のように修正の手配を願ひたいのであります。

○専門員(古谷善高君) 先を朗読いたします。

一、鉄道事業における蒸気機関車乗員としての現業勤務に引続き六月以上服務する者の在職年を計算する場合においては、現行通りその服務期間一月につき半月を加算するよう現行法第三十八条ノ四及び関係規定の削除を改め、所要の改正を加へられるか、又はむしろ改正法律案附則第四条を改正して「当分の間」この関係部分の改正規定の適用のないようにせられたいこと。

二、若し前項の実現の困難なる事情があるならば、危険職に在る者の恩給資格年限を、警察監獄職員と同様に扱はれたいこと。

以上であります。

○委員長(前田君) 只今朗読をいたしました案文を内閣委員会に申入れることについて御異議ございませんか。

○委員長(前田君) 御異議ないと認めます。それでは内閣委員会へ只今の案文の申入をいたします。

○委員長(前田君) 次に、港灣整備促進法案を議題に供します。

○一松政二君 第二条において「港灣法に規定する重要港灣又はその整備を促進することが著しく国民経済の発展若しくは国土の開発に寄与すると認められる地方港灣であつて政令で定めるものにおいて港灣管理者が行う左に掲げる工事をいう。」とありますが、この港灣法における重要港灣のほかに、「整備を促進することが著しく」云々と、こういうのが入れてあるのです。が、これはどういう所を指しておるか御説明願ひたい。

○政府委員(黒田静夫君) この重要港
湾以外の港湾で新たに政令で指定しよ
うとしたします港湾は、国民の経済
に非常に密接な関係があり、又国土の
開発に寄与することが大なる港湾等
ございまして、今のところ、国土総合
開発法によつて特定地域に指定されま
した地域の中心となる港湾、即ち岩手
県の大船渡とか徳島県の橋を考へてお
りますし、又産業の開発に相当著しく
関係のございする千葉県の千葉と
か、或いは大阪府の堺、それから岡山
県の水島等の臨海工業港を考へてお
ります。そのほか、石炭の搬出に相当重
要な役割をやつておる長崎県の
江迎等、おおむね十内外の港湾を考へ
ておるのでございします。

○一松政二君 この法案に、いわゆる
英語でポート・オリソリテイという、
港湾管理者ですね、この港湾管理者の
これは法人格によるものであるか、或
いは地方の都市がそのままなつてお
る所もあるやに承知しておるのですが、
この点を御説明願ひたいのでありま
す。

○政府委員(黒田静夫君) 港湾管理者
は、只今では港湾法によつて設立いた
すことになつておるのでございします
が、重要な港湾は大体その地方の県或
いは市が管理者となつております。併
し港湾法によりまして、地方公共団体
の県、市がなるほかに、別に港務局を
設立することも許されておりますし、
又地方自治法により一部事務組合を設
立して、これが港湾管理者になること
も認められておるのでございまして、
名古屋港は県と市が一緒になりまして
一部事務組合を作りまして、港湾管理
者になつております。又関門は、いわ

ゆる港湾法による港務局として港湾管
理者が設立されております。そのほか
洞海湾におきまする若松、戸畑、八幡
三市が一緒になりまして港務局を設立
することになつております。小倉も県
と市が一緒になりまして港務局を作る
ことになつておりますし、新居浜にお
きましては、県と市と地方の港湾
使用者が一緒になりまして港務局を設
立することになつております。

○一松政二君 この京浜、東京のこの
京浜港はこれはどういうことになつて
おりますか。

○政府委員(黒田静夫君) 東京港は東
京都が港湾管理者になつております。横
浜は横浜市の港湾管理者になり、川崎
市は川崎市が港湾管理者になつてお
りますが、横浜と川崎は密接な関係が
ございしますので、管理者がございま
すに、できるだけ早い機会に両者が一
つになつて港湾管理者を設立したらよ
からうという運輸審議会の勧告に基
きまして、そのことを伝えてございま
す。

○一松政二君 そりすると、この港湾
整備促進法によつて起債その他融資の
斡旋を受けて、そういう県と市或いは
事業組合で管理者になつての場合に、
その当事者が負債を負つて仕事をや
つて、うまく行つたときはいいのですが、
まずく、仮に予定の通りに行かなか
つたというときには、責任の帰趨
が明確になつておりますかどうですか。
○政府委員(黒田静夫君) 港湾管理者
が地方債の借受けをやりまして事業を
やりますので、責任者は港湾管理者で
ございします。

と、事務当局はあるけれども、その
実体は寄り合い世帯じやないかと思
う。その場合に県なり市なりのその負
担を、実際において県と市が或いは
なすり合うとか、或いは組合の間でな
すり合いが起るといふような危険は、
この港湾管理者という制度ができて、
そういう点は一つ心配ないというこ
とでございしますか。

○政府委員(黒田静夫君) 港湾管理者
が県か市かいずれか一方であります場
合は、県か市が責任を持つことになつ
ております。

それから港務局のほうは二、三の構
成団体が一緒になりましたところは、
定款を作りまして定款によつて構成団
体が責任を負うことになつておりま
す。

○森田義衛君 これは港湾管理者が大
体やることになつて、建前がこういつた
融資斡旋のことはやるが、この管理者
がやつても大体借入金及び利子の返済
は可能であるといつたことで融資斡旋
してもいいといつた場合に、港湾運送
事業者もそういうものを希望した場
合に、これらの資金獲得に困つてお
る、そういう場合にどちらを優先され
るのですか。

○森田義衛君 閣議決定でございま
す。それは法律で以てそういう港
湾管理者に対して、何といふか、は
つきりと裏付けをしておる、その力の
ウェイト問題ですが、同じようなもの
に対してどの程度に行くものですか、
どうですか。

○政府委員(黒田静夫君) どちらを優
先するかというお話のように伺いま
す。開発銀行から借りる分は、もうそ
れぞれの業者が或る程度借りておりま
す。地方公共団体が借ります場合に
は、この枠が違ふのであります。地
方債の枠になつております。併しな
がらこれに對しましては、地方債の借受
をいたします場合に、どうしても地方
の港湾管理者としては、この事業が補
助の対象になつて、これを優先的に考
えて起債を得るために、全然補助の対
象になつておらない上、荷役機械、
埠頭施設に對しましては、なか／＼必
要であるにもかかわらず、資金の獲得
が困難なのでございまして、そこでこ
の法律によつて地方債の枠を拡げよう
といふことでございします。

○森田義衛君 非常に結構で、荷役機
設は大いにやつてもらいたいのです
が、その前に、何と申しますか、直接
の埠頭施設ですね、こういつたものは
大体やつてゐるわけなんです、例え
ば新潟のように、自分で私企業で港
施設をやつてゐる例があるのですが、こ
ういつたものを先づ国として基本的な補
助にやるといつた恰好に行きますか
どうか。

○政府委員(黒田静夫君) 私企業が埠
頭施設をやります場合には、開発銀行
から融資が行われております、一昨
年から。それで新潟臨港埠頭のような場
合におきましても、その荷役機械に對
しましては、会社が自ら事業として開
発銀行から融資が行われております。
○森田義衛君 ちよつと質問と違ふの
ですが、荷役機械でなく、あいつた
私企業で埠頭施設をやれば、なか／＼
荷役費その他が頭にかかつて来て困
るのじやないか、そういうのはむしろ國
の補助を先にしてくれないか、こうい
う質問なんです。

○政府委員(黒田静夫君) 私企業の埠
頭工事につきましては、これが公共的
に使います場合には、公共事業費の対
象になりますので、公共事業費のほう
の補助があるわけにございします。一
般社で純然たる民間の個人が対象にな
ります場合には、これはこの法律によ
つては補助の地方債は得られないので
ございします。併しその会社の経営状
態がいい場合には、開発銀行のほうか
ら融資ができることになつておりま
す。

○森田義衛君 ちよつと質問と違ふの
ですが、こういふ意味なんです。新
潟に、すでに私設港灣的なものがある
のです。それはすでに投資したもので
ある。そういつたものをやはりそこ
で荷役業者として扱う場合にです
ね、そういつたことで負担した施設の
やはり利廻りの関係から荷役費にか
つて来る。こういつたものは国でや
ればかられない。安い荷役料金になつて
来るのじやないか。そういつたものを
国で買収するとかいつたことはしない
か。もつともとの問題なんです。
○政府委員(黒田静夫君) その施設を
港湾管理者の管理下におけばできるの
でございします。新潟のような場合
は、なか／＼会社がそれに応じないの

でございます。現在取りあえず水面だけでも港灣管理者の管理に移したらどうかということも考慮いたしているのでございますが、この分については、大体協議が調つたようでございます。その公共的に使う航路とか、泊地につきましては、公共事業のほうの対象になり得るかと思ひます。

○森田義衛君　そうしますと、例えば埠頭施設とか水面を一般の共用にするといった恰好になれば、国として買収なり補償なりはなさるのでございませうか。

○政府委員(黒田静夫君)　それは港灣管理者がやることになっております。国はいたしませんです。

○森田義衛君　そうすると管理者は予算的にも、何といひますか、裏付けな力がないとできない。そうなりますと県なりその他でやる場合、国がそれに対する、新しい建設工事は別なんです、勝手にやるものに対しては国の補助というものはないので、持っているものにつきましては、ございませう。

○岡田信次君　この提案理由の説明によりまして、上屋とか荷役機械等は暫らくの間公共事業費の対象にまでなってくるであつたということが言われたのですが、公共事業費の対象となるためには、何か法律があるのですか。

○政府委員(黒田静夫君)　公共事業費の対象となりますためには、現在港灣法によつて補助が出てゐるのが実情でございますが、これは一般の公共用に使う施設であれば公共事業費の対象になるわけでございます。或る会社が

特別にその会社のために施設をやろうとした場合には、公共事業費で取上げることは困難だと存じます。

○岡田信次君　そうすると、まあここで大体問題になつておる上屋とか荷役機械というのは、一つの会社のみが使うのではなくて、やはり数社とか或いは十数社がいわゆる一般の公共用に使うのだと思ふので、公共用の対象にならぬのはおかしいと思ふのですが。

○政府委員(黒田静夫君)　ここに考へております上屋、荷役機械、埠頭用地は、一般の雑貨を扱う埠頭用地でございまして、県なり市のような港灣管理者が管理している埠頭施設でございませう。この埠頭施設の中に上屋とか荷役機械は入つてゐるのでございませうが、上屋、荷役機械につきましては、五年なり七年なりに償還ができるという収益率があるというので、補助の対象にならないのでございませう。それでこれらの施設を港灣管理者が整備するのに、資金もどこから持つて来なければならぬ、その資金を起債でやろうとするのでございませう。この起債に對しまして、政府が斡旋するのでございませう。

○岡田信次君　私の言うのは、補助の対象にならぬというのはおかしいので、さつきのお話じや、或る程度収益があるから補助の対象にならぬと言われておりますが、いやしくも港灣の中の設備の公共的性質を持つてゐるというのですから、公共事業費の対象になるようにもう一遍規則を変えたらどうかと思ひます。

○政府委員(黒田静夫君)　戦前或いは戦時中に一部の港灣の上屋、荷役機械に對して、一割、二割程度の補助が出

ておつたことがあるのでございませうが、終戦後、港灣法を設けました場合に、そのような収益が上つて採算がとれるような施設は管理者が単独でやるのがいいやないかということでも補助の対象にいたしておらないのでございまして、その後事務的には関係方面と、これらの施設に對しても補助の対象になるように折衝を続けてゐるのでございませうが、現在の段階では、なかなかそこまで参らないのでございませう。

○岡田信次君　どうも公共事業費といひ、それからここに出ておられます資金運用部資金その他の資金であつても、同じ金であつて、こつちのほうから出るといふのに、片つ方が出ないといふのは甚だおかしい話で、むしろ公共事業費に統一したほうがすべての点が簡略になり、行政機構も簡略になると思ふのがよい。

○政府委員(黒田静夫君)　公共事業の対象となりますような外郭施設、水域施設のようなものは補助になるのでございまして、国が公共事業費のほうから補助することになつてゐるのでございまして、今ここにこの法案で考へておられますのは、国の貸付になることとございませう。貸付、それよりほか方法がなかつたのでございまして、当初は相当道路整備のように特別会計の方法も考へて事務的に折衝等を進めたのでございませうが、特別会計によることができなかったために、このように国の金を貸付けるという方法を考へたのでございませう。

○岡田信次君　今度そうすると問題は別にしまして、この法律ができ上りますと、例えば国鉄の室蘭であると小さく

樽であるとかいろいろな石炭の積出港において、石炭荷役の機械を据附けるというような場合に、国の補助の対象になるかどうか。

○政府委員(黒田静夫君)　小樽、室蘭等におきまして、石炭の搬出に現在の能力では不足しておるので、港灣管理者がその必要を認めまして、これによつて国の貸付を受け、港灣管理者としてその施設を作りました場合に、そのあとの運用は港灣管理者に任されておりますので、港灣管理者と国鉄が若し運営を希望なさるならば、協議によつてこれを運営する途は残されておるうかと思ひます。

○委員(長(前田)君)　ちよつと速記をとめて。

【速記中止】

○委員(長(前田)君)　速記を始めて。

○入交太蔵君　この案で見ますと、荷役設備、上屋というふうなものがこの対象になつておるようであります。この理由書にもありますように、港灣施設、例えば岸壁その他の港灣施設といふものを切離して、そのほうは公共事業の対象になるが、今の上屋なりそれから荷役機械といふのはならないから、この法律によつてそれに対して援助する、こういうことでございませう。それから港灣ですが、港灣には御存じのように、いろいろ重要な港灣、幾種類もあるわけでありませうが、どの港においても、相当重要な港に限ると思ひますけれども、何種のものじやないといふかといふような制限はございませうか。

○政府委員(黒田静夫君)　それは原則として、重要港灣に限られておるのでございませう。第二条によつてきまつて

おるのでございませうが、重要港灣のほかに、先ほど御説明申し上げましたと存じますが、国土総合開発等によつて特定地域に指定された地域の中心になる港灣でございませう。例えば北上川開発の中心になる大船渡のようなもの、或いは石炭の荷役のために相当経済的に重要なもの、例えば北松炭を搬出いたします長崎県の江迎のようなもの、これはこの法律で港灣に政令で定める中には入れられるわけでありませう。

○入交太蔵君　それでは余りたくさんはないのです、今の予定しておるの

○政府委員(黒田静夫君)　そうでございませう。大体今のところ九つぐらいのものでございませう。

○入交太蔵君　その融資を受ける程度でございませうね、例えば工事費がこのくらいかかるので何%ぐらいの融資ができるのか、何とかいふことは何か規定があるわけですか。その融資方法といふか、それはどんなふうになつてゐるのですか。

○政府委員(黒田静夫君)　特別の規定はございませうが、荷役機械を作ります場合には、大体荷役機械を製作するための工事費全部を考へております。

○木島虎蔵君　室蘭のような大きな港のことは聞きたかつたのですけれども、岡田委員からお聞きになつて重複するそうですから、今度はそうでなく小さいほうの港で、小さいほうの港で、港には近頃はクレーンがないと港にならぬと思ふのです。ところが小さい港でクレーンを港のほうで付けなくて、国鉄が付けたりしている場合、

国鉄は自分のほうの必要でそれを取
つたり外したりする可能性があるわけ
です。そうすると国鉄のほうでクレ
ームを自分の必要なやつでとつてしま
えば、従来は国鉄のクレームの空いて
るときはほかのほうに使っている、そ
こで総合的に港としての使命を果して
おつたのが、それが国鉄が持つて行つ
てしまふというふうなときには、実質
的に港でなくなるわけです。そういう
ふうなところを今度は法律で、小さい
港で整備するといふようなことは含ま
れているのですか。

○政府委員(黒田静夫君) 小さい港に
も限度がございます。大体先ほども
お話し申し上げたように、重要港の程
度に限定しているわけでありまして、
重要港は五十六港ほど全国にござい
ますが、そのほか今お話しがありました
石炭の積込み設備等につきましては、
重要港でなくても、国の経済に相当
重要な影響がございますので、政令で
それらの港をきめたいと思つており
ます。

○本島虎蔵君 今の小さい港と申しま
しても、外航船の入る程度の小さい港
です、私の言うのは。
○政府委員(黒田静夫君) 外航船の入
る港は大体重要港になつておりま
す。重要港は一県少くとも一つの港
がございます。

○本島虎蔵君 岡田さんと重複するか
も知れませんが、先ほどの室蘭なんか
よい例であります。室蘭なんか混み
合ふときは、船でなくて、港の設備が
船の運航を左右しているわけです。だ
から今度のように船のほうに幾ら補助
をなさつても、港のほうに補助をしな
ければ何にもならん、だからさういふ

ことを根本的におやりになるお考えは
ないか。

○政府委員(黒田静夫君) お説の通り
でございます。私も平素からその
ように努力しているものでありまして、
室蘭におきましては、今年度は従来の
港整備事業にプラスしまして、一応
石炭埠頭ができるような予算をプラス
して計上いたしております。なお先ほ
ど岡田委員からも御質疑がございま
した、室蘭のようなところで石炭荷役
設備をやりますような場合には、一応
この法の対象にはなるわけございま
す。

○委員(前田謙君) 他に御発言ござ
いせんか。他に御発言がなければ、
質疑は尽きたものと認めて御異議ござ
いせんか。
○委員(前田謙君) 御異議ないと認
めます。それでは討論に入ります。御
意見のある方はそれへ賛否を明らか
にしてお述べをお願いします。
別に御発言もないようでございます
が、討論は終局したものと認めて御異
議ございませんか。

○委員(前田謙君) 御異議ないと認
めます。それではこれより採決に入り
ます。本案を原案通り可決することに
賛成の方は挙手を願います。
〔賛成者挙手〕
○委員(前田謙君) 全会一致でござ
います。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長の口頭
報告の内容等は、慣例によりまして委
員長に御一任願いたいと存じます。御
異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員(前田謙君) 御異議ないと認
めます。

次に、本案を可とされました方は、
例により順次御署名をお願いします。
多数意見者署名
入交 太蔵 植竹 春彦
岡田 信次 森田 義衛
大倉 精一 東 隆
木島 虎蔵
○委員(前田謙君) それでは本日は
これを以て散会いたします。
午後四時四十五分散会

七月二十五日本委員会に左の事件を付
託された
一、日本国有鉄道法の一部を改正す
る法律案(予備審査のための付託
は七月一日)
一、港灣整備促進法案(予備審査の
ための付託は七月二十日)

七月二十五日本委員会に左の事件を付
託された
一、熱塩、米沢両駅間鉄道敷設に関
する請願(第二三九九号)
一、石川県佐々波燈台設置に関する
請願(第二四一〇号)
一、林産物の鉄道貨物運賃等級割引
制度存続等に関する請願(第二五
〇八号)
一、志布志線鉄道敷設延長促進に関
する請願(第二五〇九号)
一、東北本線鉄道電化促進に関する
請願(第二五一〇号)
一、飯田線鉄道路線一部変更に関す
る請願(第二五二二号)
一、山田線鉄道復旧促進に関する請
願(第二五二二号)

一、小本線鉄道敷設延長促進に関す
る請願(第二五二三号)
一、国鉄職員の特種勤務手当に関す
る請願(第二五七九号)(第二五
八〇号)(第二五八一号)
一、道路運送法改正に関する請願
(第二六〇三号)
一、国鉄自動車の路線外団体貸切輸
送免許に関する請願(第二六五三
号)(第二六五八号)
一、新湊線鉄道復活等に関する請願
(第二六五六号)
一、新湊、富山両市間を鉄道予定線
に編入の請願(第二六五七号)
一、明石、姫路両駅間電車運行に関
する請願(第二六六四号)
一、水難救済に関する立法措置の請
願(第二六九三号)
一、福岡県若松港藤ノ木石炭積込鉄
道橋脚前しゅんせつに関する陳情
(第二四九号)
一、東北本線鉄道復旧促進に関す
る陳情(第二八二二号)
一、飯田線鉄道路線一部変更に関す
る陳情(第二八三三号)
一、北陸本線鉄道輸送力強化に関す
る陳情(第三〇六号)

第二三九九号 昭和二十八年七月九
日受理
熱塩、米沢両駅間鉄道敷設に関する請
願
請願者 福岡県耶麻郡喜多方町
笹屋旅館内喜米鉄道貨
物運進期成同盟会事務
所内 堀岳小百合外百
五名
紹介議員 松平 勇雄君 石原幹
市郎君 木村 守江君
喜多方、熱塩両駅間の鉄道を米沢市ま
で延長し、喜米鉄道の完成を期すこと
により、わが国における化学繊維工業と綿
糸機業に欠くことのできない白土、その
他の地下資源および林産資源等の開発
を促進し、加えて北海道、青森、秋田、
山形、会津等の物資を東京に輸送する
ことができるから、熱塩、米沢両駅間に
鉄道を新設せられたいとの請願。
第二四一〇号 昭和二十八年七月九
日受理
石川県佐々波燈台設置に関する請願
請願者 石川県鹿島郡北大谷村
長 浅井太四郎
紹介議員 青山 正一君
石川県鹿島郡は、林産、水産、鉱産
物の豊富な資源地帯であり、また隣接
の富山県は北陸第一の工業地域である
関係上、交易輸送は船舶で行われてい
るが、終戦後これ等貨物輸送の激増に
より小型船舶の往復がはげしく、かつ
最近における漁労方法の改善とともに
漁業が盛んになり、佐々波港を中心と
して能登地方から富山県に向け航行する
船舶は、観音崎燈台から隣県水見燈台
に至る中間の突出地佐々波崎に針路を
向けるため、遭難船が多くなり、地元
出漁船さえも遭難することがしばしば
ある現状であるから、佐々波崎にすみや
かに燈台を設置せられたいとの請願。
第二五〇八号 昭和二十八年七月十
三日受理
林産物の鉄道貨物運賃等級割引制度存
続等に関する請願
請願者 青島根根議會議長 中島
龍一
紹介議員 小瀧 彬君
本年二月貨物運賃の改訂により林産物の
運賃等級割引は本年九月三十日までと

で延長し、喜米鉄道の完成を期すこと
により、わが国における化学繊維工業と綿
糸機業に欠くことのできない白土、その
他の地下資源および林産資源等の開発
を促進し、加えて北海道、青森、秋田、
山形、会津等の物資を東京に輸送する
ことができるから、熱塩、米沢両駅間に
鉄道を新設せられたいとの請願。
第二四一〇号 昭和二十八年七月九
日受理
石川県佐々波燈台設置に関する請願
請願者 石川県鹿島郡北大谷村
長 浅井太四郎
紹介議員 青山 正一君
石川県鹿島郡は、林産、水産、鉱産
物の豊富な資源地帯であり、また隣接
の富山県は北陸第一の工業地域である
関係上、交易輸送は船舶で行われてい
るが、終戦後これ等貨物輸送の激増に
より小型船舶の往復がはげしく、かつ
最近における漁労方法の改善とともに
漁業が盛んになり、佐々波港を中心と
して能登地方から富山県に向け航行する
船舶は、観音崎燈台から隣県水見燈台
に至る中間の突出地佐々波崎に針路を
向けるため、遭難船が多くなり、地元
出漁船さえも遭難することがしばしば
ある現状であるから、佐々波崎にすみや
かに燈台を設置せられたいとの請願。
第二五〇八号 昭和二十八年七月十
三日受理
林産物の鉄道貨物運賃等級割引制度存
続等に関する請願
請願者 青島根根議會議長 中島
龍一
紹介議員 小瀧 彬君
本年二月貨物運賃の改訂により林産物の
運賃等級割引は本年九月三十日までと

で延長し、喜米鉄道の完成を期すこと
により、わが国における化学繊維工業と綿
糸機業に欠くことのできない白土、その
他の地下資源および林産資源等の開発
を促進し、加えて北海道、青森、秋田、
山形、会津等の物資を東京に輸送する
ことができるから、熱塩、米沢両駅間に
鉄道を新設せられたいとの請願。
第二四一〇号 昭和二十八年七月九
日受理
石川県佐々波燈台設置に関する請願
請願者 石川県鹿島郡北大谷村
長 浅井太四郎
紹介議員 青山 正一君
石川県鹿島郡は、林産、水産、鉱産
物の豊富な資源地帯であり、また隣接
の富山県は北陸第一の工業地域である
関係上、交易輸送は船舶で行われてい
るが、終戦後これ等貨物輸送の激増に
より小型船舶の往復がはげしく、かつ
最近における漁労方法の改善とともに
漁業が盛んになり、佐々波港を中心と
して能登地方から富山県に向け航行する
船舶は、観音崎燈台から隣県水見燈台
に至る中間の突出地佐々波崎に針路を
向けるため、遭難船が多くなり、地元
出漁船さえも遭難することがしばしば
ある現状であるから、佐々波崎にすみや
かに燈台を設置せられたいとの請願。
第二五〇八号 昭和二十八年七月十
三日受理
林産物の鉄道貨物運賃等級割引制度存
続等に関する請願
請願者 青島根根議會議長 中島
龍一
紹介議員 小瀧 彬君
本年二月貨物運賃の改訂により林産物の
運賃等級割引は本年九月三十日までと

で延長し、喜米鉄道の完成を期すこと
により、わが国における化学繊維工業と綿
糸機業に欠くことのできない白土、その
他の地下資源および林産資源等の開発
を促進し、加えて北海道、青森、秋田、
山形、会津等の物資を東京に輸送する
ことができるから、熱塩、米沢両駅間に
鉄道を新設せられたいとの請願。
第二四一〇号 昭和二十八年七月九
日受理
石川県佐々波燈台設置に関する請願
請願者 石川県鹿島郡北大谷村
長 浅井太四郎
紹介議員 青山 正一君
石川県鹿島郡は、林産、水産、鉱産
物の豊富な資源地帯であり、また隣接
の富山県は北陸第一の工業地域である
関係上、交易輸送は船舶で行われてい
るが、終戦後これ等貨物輸送の激増に
より小型船舶の往復がはげしく、かつ
最近における漁労方法の改善とともに
漁業が盛んになり、佐々波港を中心と
して能登地方から富山県に向け航行する
船舶は、観音崎燈台から隣県水見燈台
に至る中間の突出地佐々波崎に針路を
向けるため、遭難船が多くなり、地元
出漁船さえも遭難することがしばしば
ある現状であるから、佐々波崎にすみや
かに燈台を設置せられたいとの請願。
第二五〇八号 昭和二十八年七月十
三日受理
林産物の鉄道貨物運賃等級割引制度存
続等に関する請願
請願者 青島根根議會議長 中島
龍一
紹介議員 小瀧 彬君
本年二月貨物運賃の改訂により林産物の
運賃等級割引は本年九月三十日までと

で延長し、喜米鉄道の完成を期すこと
により、わが国における化学繊維工業と綿
糸機業に欠くことのできない白土、その
他の地下資源および林産資源等の開発
を促進し、加えて北海道、青森、秋田、
山形、会津等の物資を東京に輸送する
ことができるから、熱塩、米沢両駅間に
鉄道を新設せられたいとの請願。
第二四一〇号 昭和二十八年七月九
日受理
石川県佐々波燈台設置に関する請願
請願者 石川県鹿島郡北大谷村
長 浅井太四郎
紹介議員 青山 正一君
石川県鹿島郡は、林産、水産、鉱産
物の豊富な資源地帯であり、また隣接
の富山県は北陸第一の工業地域である
関係上、交易輸送は船舶で行われてい
るが、終戦後これ等貨物輸送の激増に
より小型船舶の往復がはげしく、かつ
最近における漁労方法の改善とともに
漁業が盛んになり、佐々波港を中心と
して能登地方から富山県に向け航行する
船舶は、観音崎燈台から隣県水見燈台
に至る中間の突出地佐々波崎に針路を
向けるため、遭難船が多くなり、地元
出漁船さえも遭難することがしばしば
ある現状であるから、佐々波崎にすみや
かに燈台を設置せられたいとの請願。
第二五〇八号 昭和二十八年七月十
三日受理
林産物の鉄道貨物運賃等級割引制度存
続等に関する請願
請願者 青島根根議會議長 中島
龍一
紹介議員 小瀧 彬君
本年二月貨物運賃の改訂により林産物の
運賃等級割引は本年九月三十日までと

限定され、また従来認められていた七百五十キロ以上の遠距離一割引は改訂の結果除外されたが、林産物は国民生活上必需品でありかつその生産は農山村経済の基盤をなすもので、林産物を主要産業とする島根県の受け打撃は極めて大であるから、林産物の運賃等級割引制度を本年十月以降も引き続き存続するよう措置せらるるとともに七百五十キロの遠距離一割引を復活せられたとの請願。

第二五〇九号 昭和二十八年七月十三日受理
志布志線鉄道敷設延長促進に関する請願
請願者 宮崎県議會議長 日高 弥一

紹介議員 竹下 豊次君
宮崎県日南市を中心とする豊富な工業生産および農林水産資源の開発が各方面から要望され、さきに南九州総合開発の一環として、本地域が指定されたが、交通の便に恵まれなため、あたかもこれら豊富な資源を擁するに乏しい陸の孤島として取り残されているから、これらの資源開発のため、みやかに志布志線鉄道敷設延長工事に着手せられたいとの請願。

第二五一〇号 昭和二十八年七月十三日受理
東北本線鉄道電化促進に関する請願
請願者 栃木県知事 小平重吉
紹介議員 石川 榮一君 上原 正吉君 小林 英三君 松平 勇雄君 石原 幹市郎君 佐藤清一郎君 戸叶 武君 高橋進太郎君

北関東から東北、北海道の広地域にわたり、これを縦貫する重要幹線である東北本線の電化は、沿線住民多年の熱願であつて、本線の電化が一日早ければ早いだけ従来消費してきた石炭を大量に削減し、北関東、東北にわたる広大な宝庫を開発して、国内経済交流の円滑化を図り、もつて講和後のわが国経済自立体制の確立に飛躍的な貢献をもたらすことは必定であるから、本線の電化を促進せられたいとの請願。

第二五二二号 昭和二十八年七月十三日受理
飯田線鉄道敷設一部変更に関する請願
請願者 静岡県磐田郡水窪町 長 安藤悦司外三十二名

紹介議員 小林 武治君
佐久間ダム建設によつて水没する飯田線は、ダム建設に直接影響のある佐久間村、山香村、城西村、水窪町の各中心地を回する付替によつて沿線の鉱産資源を開発することができ、比較的水準の低い当地方の交通、文化は極めて多大であるから、本鉄道路線を佐久間駅から山香村西渡地内に旅客および貨物駅を置き城西村、水窪町を経由大嵐駅に結ぶよう路線を変更せられたいとの請願。

第二五二二号 昭和二十八年七月十三日受理
山田線鉄道復旧促進に関する請願
請願者 岩手県大船渡市大船渡町 町気仙郡漁業協同組合 連合会内 伊藤佐十郎
紹介議員 川村 松助君
鉄道山田線は、昭和二十三年九月の台風により寸断され目下その復旧工事が実施されているが、これを早急に全通されたいとの請願。

第二五二三号 昭和二十八年七月十三日受理
小本線鉄道敷設延長促進に関する請願
請願者 岩手県下閉伊郡岩泉町 長 中村半二郎外一名

紹介議員 川村 松助君
小本線宇津野、浅内間の鉄道敷設延長工事は、昨年九月に着工されたが、終点予定駅である浅内は、大川村の一小部落で人口も少く、かつ駅の用地も狭いため、駅としての利用度はまことに小さいから、本線を浅内から東方七キロに位置する下閉伊郡北部一町七箇村の中心都市であり、また物資の集散地である岩泉町まで延長せられたいとの請願。

第二五七九号 昭和二十八年七月十五日受理
国鉄職員の特種勤務手当に関する請願
請願者 滋賀県伊香郡木ノ本町 黒田 戸田幸三外二十四名

紹介議員 重盛 壽治君
国鉄職員の特種勤務手当改善に関する「仲裁決定第八号第二項」および「賃金に関する協約附屬書第二項」が実施されるように、昭和二十八年度国鉄鉄道予算中給与総額を増額されたいとの請願。

第二五八〇号 昭和二十八年七月十五日受理
国鉄職員の特種勤務手当に関する請願
請願者 岐阜県加茂田町 守 屋一郎外九十二名
紹介議員 大和 興一君

この請願の趣旨は、第二五七九号と同じである。

第二五八一号 昭和二十八年七月十五日受理
国鉄職員の特種勤務手当に関する請願
請願者 岐阜県加茂田町古井町 古井 小本曾末一外四十三名

紹介議員 大倉 精一君
この請願の趣旨は、第二五七九号と同じである。

第二六〇三号 昭和二十八年七月十五日受理
道路運送法改正に関する請願
請願者 東京都台東区浅草町 一ノ三全同タクシー、ハイヤー免許制度撤廃期成同盟内 河間重郎

紹介議員 松原 一彦君
道路運送法により、自動車事業を営むるには所持車両二十台、資本金千五百万円と限定されている関係上、現在免許されている会社の九十五パーセントまでが偽装資本で名義貸を主とした運営をしており、車両を所持しながらもその経営が許されないで名義を貸りている者は、高額のナンバー権利金ならびに毎月四万円前後の名義代を支払ひ、その上日々のかせぎも全部会社へ強納されるばかりでなくガソリンおよび部分品等を買うのにも一々頭をはねられている実情にあるから、現行の免許制度を撤廃してこれら自動車事業の経営を許されない車両所持者が中小企業者として独立できるよう措置を講ぜられたいとの請願。

国鉄自動車の路線外団体貸切輸送免許に関する請願
請願者 兵庫縣多紀郡篠山町 長 山崎担洞外二十六名

紹介議員 岡崎 眞一君
兵庫縣岡部、篠山間における国鉄自動車路線の設置以来当地方の産業文化は急激に向上し、通学、通勤者ならびに一般利用者の受ける恩恵はきわめて大なるものがあるが、区間が定められているため、国鉄自動車によつて大都市の社会見学、観光、旅行ができず乗り換えおよび経費等の点でまことに不便をきわめているから、国鉄自動車の路線外において国鉄自動車による団体貸切輸送ができるよう措置を講ぜられたいとの請願。

第二五六六号 昭和二十八年七月十六日受理
新渡線鉄道復活等に関する請願
請願者 富山縣新湊市長 杉本 兵太外二名
紹介議員 館 哲二君
富山縣新湊市は、富山、高岡両市に次ぐ県下の第三都市として、その将来を期待されているが、本市には国鉄がなく、郊外に富山地方鉄道株式会社線が敷かれてはいるだけで輸送能力は全く期待できないため、市内工場の原材料の荷動きならびに水産物の輸送能力の貧弱による市民の負担は大きく、また地方産業開発工場の誘致、本市将来の発展等に深刻な支障をきたしている実状であるから、すみやかに国鉄新渡線を復活すると共に市内導入の実現を図られたいとの請願。

第二六五七号 昭和二十八年七月十六日受理

第二六五三三号 昭和二十八年七月十五日受理

新湊、富山両市間を鉄道予定線に編入の請願

請願者 富山県新湊市長 杉本 兵太外一名

紹介議員 館 哲二君

国鉄当局におかれては、新湊市を起点とする海岸線、新湊、四方、岩瀬、東富山駅に直結する新線の計画を樹てられ、昨年以来それが調査研究を進められているが、本線を鍋田操車場を経て富山駅に連絡されるときは、伏木、富山西港の陸揚げ貨物の輸送が円滑となり、時間的短縮と輸送費の軽減を招来し関係者に多大の利益をもたらすはまち論、ひいては国家におよぼす利益も大きいから、新湊、富山両市間を鉄道予定線に編入せられたいとの請願。

第二六五八号 昭和二十八年七月十六日受理

国鉄自動車の路線外団体貸切輸送免許に関する請願(二通)

請願者 京都府相楽郡西和東村 長 上島恭二外六十七名

紹介議員 井上 清一君

この請願の趣旨は、第二六五三号と同じである。

第二六六四号 昭和二十八年七月十六日受理

明石、姫路西駅間電車運行に関する請願

請願者 兵庫県加古川市議会 長 河本豊太郎外三十一名

紹介議員 岡田 信次君

山陽線明石、姫路間は、産業、経済、文化等あらゆる面において播磨地方の心臓部をなしており、とくに海岸地域

は、本邦屈指の大工業地帯を形成し、さらにその背後には豊富な農林産業の宝庫を擁している。加うるに最近における富士製鉄広畑製鉄所の再開拡大と、大日本セメント工場の拡張を始め各種工場的发展および国警予備隊姫路部隊の設置等は、同地方の交通機関の整備拡充を必要としているから、明石、姫路間に国鉄電車を延長運転せられたいとの請願。

第二六九三号 昭和二十八年七月十七日受理

水難救済に関する立法措置の請願

請願者 東京都港区芝田村町一ノ三社団法人日本水難救済会長 徳川家正

紹介議員 東 隆君

去る四月から、海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律が実施され、日本水難救済会救難所職員の救難意識は大いに向上したが、いまだに経済的負担に対する補償の道が開かれないためいよいよ救難活動を阻害しているからこの障がいを取り除くための立法措置を講ぜられたいとの請願。

第二四九号 昭和二十八年七月九日受理

福岡県若松港藤ノ木炭積込鉄道橋樑前しゅんせつに関する陳情

陳情者 東京都中央区小田原町一ノ五全国機関船組合総連合会内 鶴丸実次

若松港藤ノ木炭積込鉄道橋樑前泊地を水深四メートル五十にしゅんせつされたいとの陳情。

第二八二二号 昭和二十八年七月十三日受理

東北本線鉄道復線化促進に関する陳情

陳情者 岩手県盛岡市長 二見直三外一名

東北本線は単線であるため、沿線各駅に多量の貨物が停泊し、東北地方ばかりでなく北海道方面の産業経済に大きな影響を及ぼしているから、東北本線の復線化を早期に実現し、輸送力の強化を図るよう措置されたいとの陳情。

第二八三三号 昭和二十八年七月十三日受理

飯田線鉄道路線一部変更に関する陳情

陳情者 静岡県磐田郡山香村商工会内 寺田貢平外百三十七名

飯田線の鉄道路線一部変更にあつては、静岡県磐田郡山香村西渡地区に駅を設けるよう取り計らわれたいとの陳情。

第三〇六号 昭和二十八年七月十六日受理

北陸本線鉄道輸送力強化に関する陳情

陳情者 石川県議会議長 太田孝三

国鉄北陸本線は、中ノ郷、今庄間および津幡、石動間の急こう配に加えて屈曲はなはだしくその上全線老朽、弱小軌条のため、輸送力の減退はなはだしくその使命を充分果たし得ず、また本線に要求せられる貨物の輸送量は既に戦前の輸送実績を上回り、日を逐うて増加している現状であるから、本路線を五十キロ軌条に交換せられるとともに、戦時中中止のやむなきに至つた鍋田操車場の緊急着工、速度の向上、輸送力の確保ならびに交通安全確保のため

めの抜本的改良諸計画を実現せられたいとの陳情。

昭和二十八年九月十八日印刷

昭和二十八年九月十九日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局