

参議院運輸委員會會議錄第四号

昭和三十一年二月十四日(火曜日)午後
二時七分開会

出席者は左の通り。

委員長 左藤 義詮君
理事 木島 虎藏君
早川 慎一君

委員

川村 松助君
一松 政二君
平林 太一君
三浦 義男君
三木 興吉郎君
大倉 精一君
大和 与一君

國務大臣

運輸大臣 吉野 信次君

政府委員

運輸政務次官 伊能繁次郎君
運輸大臣官 堀本 保邦君
房会計課長 山下 正雄君
運輸省船舶局長 古谷 善亮君
事務局側 常任委員 荒木茂久二君
會専門員

説明員

運輸事務次官 荒木茂久二君

本日の會議に付した案件

○鉄道抵当法の一部を改正する法律案
(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査の件

(昭和三十一年度の運輸省関係予算
に関する件)
(日本国有鉄道の運賃に関する件)

○委員長(左藤義詮君) これより運輸
委員會を開会いたします。

まず、鉄道抵当法の一部を改正する
法律案を議題といたします。

政府から提案理由の説明を求めま
す。

○國務大臣(吉野信次君) ただいま議
題となりました鉄道抵当法の一部を改
正する法律案につきまして、その提案
理由とあらましを御説明申し上げま
す。

鉄道抵当法は、明治三十八年施行以
来、他の法律の改正に伴い必要とされ
る應急的改正が数度行われましたが、
制度的には今日に至りますまでほと
んど見るべき改正がなされてないの
でございす。従いまして、約五十年
間の時代の推移によりまして運用上い
ろいろと不便な点が生じて参りました。
近年におきまして同法の利用は逐年
増加いたしておりますので、運用上の
欠陥を除くことにより一そう金融を
円滑化するため、同法を改正すること
といたしてゐるのであります。

この法律案の主要な改正点を次に申
上げます。

第一に、鉄道財団を抵当権の消滅後
も六カ月間存続することとしたしてお
ります。

現行法上は、鉄道財団に設定された
抵当権が消滅いたしますと鉄道財団も
同時に消滅する建前になっております
ので、抵当権消滅後その財団を他の抵
当権の目的とするには、あらためても
う一度鉄道財団を組成し直す複雑な手
続を踏まなければなりません。日時と
費用とを要し不便でありますので、抵
当権の消滅してから後も六カ月間鉄道
財団を存続することとしたしてゐるの
であります。

第二に、鉄道財団の拡張制度を設け
ることとしたいたしました。現行法によ
りますと、鉄道が延長されました場合
は、その部分について別に鉄道財団を
組成し、元の債権の追加担保といたし
ていますが、延長部分が短区間の場合
はそれのみで独立性を有しないことも
ありますので、このような場合に元の
鉄道財団を一体として財団を形成でき
る拡張の制度を認め、所要の規定を設
けることとしたしております。

第三に、鉄道財団の分割及び合併の
制度を設けることとしたしてございま
す。現行法のもとでは分割及び合併の
制度が認められておりませんので、償
還により剰担保価値を生じましても
財団の一部を抵当権の目的から除くこ
とができず、また、共同担保によつて
合併制度のない不備を補つてございま
す。登録手続上煩雑でありますので、
鉄道財団の分割及び合併の制度を認
め、これに関する所要の規定を設ける
こととしたしてあります。

右に述べました諸点のほか、鉄道
財団の組成手続上第三者の保護に関す
る規定を整備し、法律上の係争を予防
するため鉄道財団成立の登録を設け、
あるいは過剰の額を適正化する等の趣
旨の規定を設けることとしたしてござ
います。

以上この法律案につきまして概略御
説明申し上げましたが、何とぞ慎重御
審議の上、すみやかに御可決あらんこ
とをお願いいたします。

○委員長(左藤義詮君) いかがです
か、質疑は次回に譲りますか。もし質
疑がございましたら……。

○大倉精一君 次回にお願いいたしま
す。

○委員長(左藤義詮君) それでは、本
法案の質疑は次回に譲ります。

○委員長(左藤義詮君) 次に、捕獲審
檢所の検定の再審査に関する法律の一
部を改正する法律案を議題といたしま
す。

御質疑の方は質疑をお願いいたしま
す。

○大倉精一君 この法律の案に対する
質疑は、なお問題点があると思ひます
ので、次回に留保したいと思ひます。

○委員長(左藤義詮君) 本件に関する
質疑は次回に譲ることに御異議ござい
ませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(左藤義詮君) では、次に、
運輸事情等に関する調査中、昭和三十
一年度の運輸省関係予算に関する件を
議題といたします。

御質疑の方は質疑をお願いします。

○平林太一君 これは資料の提出を求
めたいと思ひます。先日大臣の御説明
中の日本航空株式会社に対する政府出
資、それから補助金についてのことと

あります。一応これを大臣の説明をこ
こで申し上げると「国際航空事業補助
に必要な経費として三億二千五百九十
三万円を計上しましたが、御承知のよ
うに、日本航空株式会社は創業以来い
まだ日浅く、その経営内容を見ます
と、国際線について操縦士は外国人を
もって充たしている関係上、人件費が
相当膨張し、また航空機の購入資金を
初め多大の借入金を負担し、その利子
負担も相当額に上る等、きわめて苦し
い経営状態でございます。国が何ら
かの助成策を講じない限り、各国との
競争に立ちおくれ、これによる外貨の
収入も望めず、ひいては日本航空界の
将来に暗影を投ずる結果となるものと
考えられるのでございす。ここに
いて政府といたしましては、本年度も
引き続き前述の補助金を交付いたしま
して、本事業の健全なる発展をはか
らうと意図している次第でございす。」
これでありまして「なお以上のほか、
日本航空株式会社に對する政府出資と
して、前年と同額の十億円を大蔵省所
管産業投資特別会計中に計上してござ
います。こういふのが、これはい
ゆる十億円の産業投資特別会計、投資
であるから、従いましてこれは貸付金
ではないはずである。この補助金の方
は、投資特別会計から出しておる十億
円、これを二つに取り扱っておるとい
うことは、今これは先日の大臣の御説
明によつて一応の概念はこういうこと
でわかり得るわけだが、しかしちよっ
と腑に落ちない。いづれにしても、こ

これはこの十億円も、三億二千五百九十三万四、これは日本航空に対するいわゆる補助助成のための措置だといふのですが、それについて一応資料の提出の前に、これに対してもう少し具体的に、何ゆゑこういうふうに分けて分けてあるのか。分けるという事は理由をはきわめて明白であるが、われわれの感覚から考えますと、十億円の政府出資というものは、いわゆるこれは補助金と同様の性格をもつて出資をしたわけでありまして、それに対して別に三億二千五百九十三万四を補助金として計上してある、こういうところに、何か日本航空に対する政府の措置がすつきりしてない。もっと端的に、率直にこれは現わさるべきものであるという感じを持つわけであります。この点、一応もう少し詳細の説明を求めたいと思ひます。

○説明員(荒木茂久二君) 十億円も、三億二千何がしの金も、全部日航に入っていくわけではありますけれども、十億円の方は、申し上げるまでもなく、資本金として、出資でございますから、それに対しては国が株主たる地位を取得するわけでありまして、それから三億二千何がしの方は補助金でございますから、日航の補助として渡していいということになりまして、何と云いますか、国の支配権といふことがないわけでございます。

そこで、なぜしからばそういう補助金を出さずかと、こういう問題でございますが、これは航空事業と申しますものは、初期の段階におきまして各回とも非常に困難をいたしまして、国が政府出資し、あわせて補助を出すというふうな制度をとつてきております。

で、その点を参考にして出したわけですが、この補助金をどういふうにいたした根拠をいまして、この補助金は国際航空事業に対する補助金でありまして、現在日航がやっております路線で最も強い競争者といわれますのはパンアメリカンでありまして、こういった会社はその航空機を買う資金等が非常に安い利子で借りておるわけでありまして、ところが、日本では御存じのように、一割近くの金利を払いますので、従つてイコール・ベースでもって競争をさせるといふわけに参りませんので、一応外国の金利を五分と見まして、その差額を補助して、そして資金コストの面におきまして外国航空会社と平等の立場において競争をさせるという考え方のものが一つ。それからもう一つは、本来日航は日本人をもつて運航することを建前としておるわけでございますが、発足早々で、全部日本人によるところとができませんので、これを全部日本人に置きかえた場合と、現在のようない非常に高給な外国人を使つておるときとの、給与の差額を補助してやるのが第二点でございます。第三点は、乗員を一人前にするということになりますと、この四発の大きい三十三トン近くの飛行機を太平洋を渡つて運航するといふような一人前のパイロットを養成するといふことになりまして、初歩からやりますと、一人前二千万円もかかるというようにいわれておるくらいなものでございまして、その養成に各航空会社とも非常に金を入れておるわけでございますので、その点につきまして、養成訓練に要しました経費をおおむね四年ないし五年をもつて償却する

といふことにいたしました、その償却分の当該年度分を合せまして、この三つを補助して、合せて三億二千五百九十三万四補助いたしました、戦後細々とスタートした日航に対して、すでに多年政府の補助を得まして地歩を築いて実績を持っております外国航空会社と競争をして、これにたえて発展するための措置として補助金を計上したわけでございます。

○平林太一君 これは今一応の——特別の御答弁にならないと思うのであります。現在日本航空のいわゆる市中金融機関、そういうものからの借入金といふものは、大体こちらでは承知しておるが、正確な総額はどのくらいに達しておるか。

○説明員(荒木茂久二君) 約五十四億円でございまして、

○平林太一君 そうすると、五十四億円に対して一割の金利、まあ一割といふことであつたが、一割といふことは正確ですか。これを一つ御答弁願ひたい。

○説明員(荒木茂久二君) 飛行機を買いました金にもいろいろあるわけでございます。実は別口外貨を借りたものもございまして、また外国銀行から借りたものもございまして、そういうものは利子が安うございまして、それは補助の対象といたしておりませんが、それ十七億何がしと思ひますが、それを市中銀行から借りておるわけでございますが、その分に対するそれがたしか二億六厘だったと記憶しておりますが、それと五分との差額といふものでございまして。

○平林太一君 そうすると、五十四億円、五十億億円、それに対して十七億

が国内市中銀行からの借入金である。そうすると、残額の、かりに五十五億とすると、十七億を引いた三十八億になりますか、六億になりますか、それが国外銀行から借り入れた借入金である。それに対して五分である。こう見ていいのですか。

○説明員(荒木茂久二君) 別口外貨で、まあ外国銀行だけではございせん、今申し上げましたように、別口外貨で借りたものは、ドルは五割でございます。それからポンドは三割でございます。それから外国銀行から借りましたのは四億六厘五毛だったと記憶しますが、それに保証料とそれから為替保証がつきますから、二分加えまして五分を超過いたしますけれども、そういう保証の分は考慮しない。その分につきましては、五分より上回つておりますけれども、利子の補助を考えま

せん、先ほど申し上げました十七億何がしの市中銀行から借りたものについて補助の対象としたわけでございます。なお利子につきましては、来年度の分につきましては二億五厘という計算にいたしております。

○平林太一君 そうすると、これは、この場合は概算でよろしいが、三十年間において日本航空の支払つた利子の総額といふのは、いわゆる国内、国外の金融機関に対してどの程度を支払つてゐるのか。これを明らかにせられたらと思ひます。

○説明員(荒木茂久二君) ちょっと、今資料を持っておりませんので、後ほど正確な数字を調べて、御説明申し上げます。

○平林太一君 正確にということ、今言つた通り、申し上げてあります。

ん。ですから、概算の——そういうことがわかりにならなくて、日本航空に対する行政というものはあり得ないはずである。どのくらいの利子を支つてゐるか。たとえば五億五割と云ふかといふことを、あなたはいつでもこれは公表のできるようになさつておかないで、何億何千万といふようなことになつてよろしい。

○説明員(荒木茂久二君) 三億ないし三億五千万円の見当だろうと思ひます。

○平林太一君 そうすると、三億から三億五千万円といふと、五十億として、一年一割の場合には五億円であるから、これは今お話を承つた十七億に対して一割、他の、残余の借入金に対してはいわゆる五分あるいは四分である、こういうことになる、非常につじつまが合わないと思ひますが、その点どういふわけですか。

○説明員(荒木茂久二君) 先ほど申し上げましたように、五分のものもございまして、それから外国銀行から借りまして、保証料とそれから為替予約保証とをつけますと、六分七厘何がしになるわけでございますから、それを通計して、平均して資金コストを見ますと、七分見当になるかと思ひますので、今申し上げたような金額に相なる次第でございます。

○平林太一君 その点は、それ以上のことは後日に正確な資料ができてからお伺ひしたいと思ひますが、ここで御注意を申し上げておきたいことは、この十七億に対して一割というふうな高金利を払つてゐる。それに対して政府が、い

わゆるこの高金利に対して、政府出資によつてこれを補助するというようなことは非常に考えなくちゃならないと思う。今日の金利の状況が、一割というところ、市中実際の少額な借入金に対して一割ないし一割一分が限度であるが、それに対して、あえて日本航空が、国としては三十一年度においては十億も株式投資をして、そうしてこれを処置してゆこうというものに対して、日本航空の経営というものに対して、こういう一割というようなものを支払つていかなければならないというようなことは、非常に、事業上のこの一点だけを見ても、日本航空経営の中に非常に熱意の足りない、何か常に国にのみ依存してこれをやろうというような片鱗が非常に深いわけである。こともあろうに、十七億というようなものに一割というような高額の金利を支払うということは、あり得ないと考え。こういうことに対してどういう御答弁をなさるか、伺つておきたい。

○説明員(荒木茂久二君) 今申し上げましたのを御訂正申し上げたいと思ひますが、一割というのは、ラウンド・ナンバーで申し上げましてはなはだ恐縮でございますけれども、九分四厘九毛になるわけでございます。なお去年度はさらにそれを一厘下げて、二銭五厘ということで予算の方では考へておる次第でございます。金利低下の傾向によりまして、この金利を銀行と交渉して低下すべきであるとの御意見はまことに御同感であります。また日航の経営陣が資金コストを下げ、経営の内容をよくするというところに絶大の努力をすべきであつて、国にたよるとい

う考へ方を払拭すべきものであるといふことも、まことにその通りだと考へる次第でございます。

○平林太一君 この際その金利の問題については、いわゆる国策会社としての日本航空、いわゆる航空事業であるという性格からして、僕の考へでは、その金利というものは六分程度で銀行と交渉がつくはずであるから、銀行は当然、これは商業ベースとしてそういう範囲で採算のとれるものである。それをあえてそういう努力を払わないというところは、銀行と日本航空の当事者との間に何らかのいわゆる壁々たる、いわゆるその資金借り入れあるいは融資を受けるということについて利便があると、そういうことが高額不当の金利を払つてゐる、こういうふうになる。そういうものではないとむろん言われるが、いやしくも国が三億二千五百九十九万門内外の補助金もしくはくちやならない、またするということに對しては、これは嚴重なる内容調査を必要とするということを申し上げておきます。

それから僕の言いたいことは、十億門のいわゆる株式に投資をするなり、それから三億二千五百九十九万門は補助金だと、一応これはまことに無難な世間通例のあり方であり、また御答弁の内容であります。しかし僕の方の考へは、これはいすれにしても、十億門といふものは、これは今日まで、前年度も十億門してきて、これは彼から返済を求めるものでないんです、株式といふものはいわゆる投資ですから、これは実際からいふと、いわゆる心理的な、精神的なものから申しますれば、補助なんです。実は日本航空に對し

て、今日の国事多端の際に、できるだけ他の方面に非常な経費を使用しているときに、あえてこれをするといふことは、これはすることが必要であるから当然にするわけなんですから、しかし事實上これは補助投資なんです。

だから、それに対してなおかつ補助金の三億二千五百九十九万門をするといふことは、われわれから見ますといふと、いわゆる民間の、税を負担して国の経営を営んでおる国民の立場からすれば、非常にこれは納得のいかないことなんです。それならば、むしろ補助金なんていうものは必要がない。投資として、いわゆる株式投資として十三億二千五百九十九万門やつたならばそれでよからう、こう思ふわけなんです。しかも日航が配当、そういうものに対して配当をしてゐる。今配当というやうなものはない。今日日本航空に對しての民間出資に対する配当などというものは、いたすべきでは断じてないで、その点ちよつと伺つておきますが、三十一年度においてゐるんこれは無配だと思ふが、その点いかがですか。

○説明員(荒木茂久二君) 設立以來、遺憾ながら、まだ配当をし得る段階にきておりません。

○平林太一君 これは当然それでしかるべきなんです、配当がこれはできないでしようし、またしてないといふことですから、それであるから、この補助金及び株式への政府資金の投資といふものがそこに必要になつてくる。こういうことです。だから、これはこういうやうな何か三億二千五百萬門といふものを補助するといふやうなことで、それも、これを十三億何がしにして、そ

うして株式に投資して、そうしてその航空会社の経営、経理というものを締めていくことが、国の行政上としてはきつめて適切であり、補助金というからこれはいわゆる向うがもつたといふことになる。何らかは責任を持たないわけなんです、補助金には。そういうものをもう少しつ込んで、日本航空といふものの進展をはかることは、これは当然のことです。しかし一つの企業であることは明らかですから、その企業が、依存をしてゐる企業といふものは永遠に発展しないわけなんです。これは外国の飛行機会社といふものには、そういうことに対しては実に微に入り細に入り、これの経営に對する苦心を払つてゐる。何か日本航空のいわゆる社長なり副社長といふものは、官界におつて、立場を航空会社にかえたといふやうな印象がまことに深いわけなんです。そういうところに企業としての営々たる苦心を払つておるといふやうなことが非常に稀薄であるといふことを、この際強く私は御注意を申し上げたい。

同時に、この際資料として——私の方はその程度にきょうはいたしておきますが、日本航空の三十一年度、三十一年度は四月までであるが、二十九年度及び三十年度の今日までの経理の実情、それを詳細に一つ資料として提出せられるように取り計らいをお願いしたいと思います。

○委員長(左藤義詮君) 他に御質問ございませんか。

○大倉精一君 大臣が三時ごろまでしかおいでにならぬそうですから、大臣がおいでになつたらちよつと……。

○委員長(左藤義詮君) 今参ります。

○平林太一君 先日資料を要求いたしましたので、これは前回の委員会において資料の提出要求をいたしました中に、外国輸出船の現在の現況、輸出船のそれの該当造船会社が今建造中の船舶、これに對して詳細な隻数、トン数、それからこの当該、外国より注文を受けておるわけですから、その国名及び注文をいたしておるところの会社、あるいは個人の場合でもよろしい、こういうものを一つ明らかにするやうに要求いたしておきましたが、この資料の中にちよつと見受けられないのですが、それに対する一応御答弁を承つておきたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) お手元に資料が提出してあると存じますが、主要造船所別輸出造船手持工事量表と仕向別輸出船手持工事量表というのがございますが……横の表でございます。

○平林太一君 そうすると、その輸出船の中に、外国の注文会社から注文を受けた船が、直ちに船によつて売買されておるところがあるといふやうなことを聞き及んでおりますが、その会社が、日本の場合でありますというところ、船主が郵船であるとか、それぞれの会社がそれを直ちに、貨物船の場合は貨物にこれを使用する、客船の場合は客船に使用するということが、それが直ちに船によつて——たゞそれは所有権が向うに移つてゐるから自由であるが、そういうものが船によつて売買されておるといふやうな事実を聞き及ぶが、そういうことについて内容を調査したことがあられるかどうか、この点伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(山下正雄君) 輸出船の場

合におきまして、私どもの存じております唯一の例は、新三菱で多分ギリシャの船でございましたが、それを作っております、建造半ばにおいてそれをやはりギリシャの船主に販売したという例がございます。その詳細につきましては今資料を持ち合せておりませんので、後刻調べまして御報告申し上げますが、それ以外につきましては私の記憶に、たゞいまのところ、ございません。

○平林太一君 それから船価についてですが、輸出船の船価、それから国内船の船価、造船所が造船するところの船価というものの比率ないし比較、そういうものに対してはどういう調査が出ておられるか、これを明らかにして下さい。

○政府委員(山下正雄君) 国内船の船価につきましては、私ども国の資金がこの船の建造に使用されるというようない見地からいたしまして、極力船が実質的に優秀であつてしかも船価が安くなるように、というふうないろいろの指導をいたしております。従いまして、十一次船の船価につきましては、新しいことを申し上げると、貨物船につきまして、ライナー・ボートでは重量トン当り十萬九千円、それは十七ノット以上の船でございますが、十六ノットの船につきましては九萬五千円、それから十四ノット程度の不定期船につきましては六萬九千円、それ以下の船につきましては六萬六千円というふうな数字が出ております。また油送船につきましては、スーパ・タンカーにおきまして重量トン当り四萬七千円、またスタンダード・タイプにおきましては五萬四千円というふうな数字が出ております。

字が出ております。

ところで、輸出船におきまして、御承知のように、初期の段階におきましては、日本の造船量も豊富ではございませんので、ある程度無理をして船の注文をとったというくらいでございます。もちろん造船企業と申ししますのは、ある程度仕事量がございます。企業は船価が上りませんので、そのために船価が割高になる。従いまして造船主はある程度の量を持つということが必須の事項でありまして、その量がいかにうまくこなしていくか、しかもそういうふうな過程によりまして船の合理化、船価の引き下げということが実現できるのでございまして、そういう趣旨におきまして、最初若干ざりざり一ぱいの線で輸出船をとったという傾向はございます。しかし最近におきましては、日本の注文を受けております量は相当多量でございますのと、さらに世界的な船価の値上りというふうな点にかんがみまして、この最近三ヶ月間のうちに、船価をいたしまして一〇〇程度の引き上げに成功いたしております。従いまして、現在の輸出船の船価と申しますのは、国内で建造いたしますものよりもはるかに高いというふうな現状でございます。もちろん、輸出船につきましては納期がはるか後になるというふうな関係もございまして、若干のリスクがございしますので、その点につきましては当然輸出船の船価は国内船よりもはるかに上回っているといふべきではないかといふことはいえると思ひます。現在のところ輸出船の方が国内船よりも高いといふことは申し上げられると思ひます。

○平林太一君 その率は、パーセンテージにしてどのくらいでありますか。

○政府委員(山下正雄君) この輸出船の船がいろいろございまして、ことに貨物船におきましては、向うの注文されますのはタービン船が多々ございまして、国内船におきましてはほとんどディーゼル船でございます。従いまして、同一基準においてこれを比較するといふことは非常に困難でございます。大体の見当を申し上げますと、現在のところ、輸出船の方が一割が二割以上船価が上回っているというふうな現状でございます。大体現在のところ、貨物船では、輸出船はタービン船にして二百三、四十ドルから二百五十ドル重量トン当りという船価でございますが、国内船につきましては、先ほど申しましたように、六萬九千円程度、しかもそれはエンジンがディーゼルであるというふうな状況で、もちろん十二次の船価は若干これよりも上回ると思ひますが、約一割が一割以上の開きがある、こういうふうな思っております。

○平林太一君 そうすると、この輸出船に対する運輸省は建造の申請に対してこれを許可し、あるいは不許可にする場合がある。こういう場合に、当該の造船会社の船価を、何か会社との間に許可内容に対して、それを内容の一部とするか、それとも、船価に対しては造船会社が当該の注文の会社との間で取りきめることを自由放任にしておくのか、その点をどうお考えですか。

○政府委員(山下正雄君) 私どもとしては、外国船の契約の船価につきましては非常な関心を持っておりま

す。ところが、実際の面をいたしまして、船の建造を許可します基準法規でありますが臨時船舶建造調整法というのがございまして、その法律の中で許可基準の中で、不当な輸出船について、それを許可し許可を拒絶するというふうな文句は中に見当たらないわけでございます。従いまして、私どもとしましては、法律に基く不許可というのになくて、非常に安い船価のものが出た場合には、造船所を呼びましてよく事情を聞きまして、その内容をよく洗いまして、そして必要がありましたならば、船主を呼びまして了解を求めらる。まあ非常に契約しておられるのは安いように思ひますが、しかし現在においては鋼材等が相当値上りしておるから、造船界も非常に苦しいようだからというふうなことを申しまして、船主の方に再考を促すというふうな、まあ行政指導を行なつております。そういうふうな指導の結果、船価を若干上げたというふうな例がございまして、そういうふうな指導にしております。

○平林太一君 その点了承をいたしたのであります。なお輸出船に対しては一そうこれが活発に行われていくことを強く希望いたしておきます。それに対して運輸省は十分の措置をして、一つ、国際的にも、国際親善の上にもそういうことは、輸出船というものを通じて非常な貢献をなすものと思ひますので、その点一つ申上げておきます。

それから、それにつけても、これだけの輸出船を建造し得る国の造船施設及び技術というものは、ともに並行して、国内船の建造ということに対して鋭意これは力をいたさなければ相ならないと思ひます。三十一年度においては二十二万トンだけは一応予算措置ができておる。しかし目標は三十万トンである。残る八万トンは、先日一応はばく然とした説明は大臣からもありましたが、これは具体的にはどういう処置をもって残る八万トンの建造を完成するのか。われわれとしてはこれを完成せしむべきものである。こういうふうなことを考へておる。これに対する責任のある回答を願ひたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 先般の、平林委員から大へんありがたいお話をいただきました。私どもとしてはその趣旨に向つて目下鋭意努力中でございます。お説のごとく、予算措置をいたしましては財政投融資百二十七億、利子補給三十一億数千万円ということに相なつておりますが、この内容につきましては、すでに予算に提出いたしました資料にも明らかであると存じますが、財政資金五割、民間投融資五割という標準で予算が計上されておる次第でございます。一方民間側、市中銀行側においては、昭和三十一年度においては財政資金八割、民間資金二割というところで、今直ちに五割というふうな高額の貸し出しをすることは非常に困難であるといふことで、四割が最高限度というふうな申し入れもございまして、目下協議中でございます。従いまして、一割は自己資金という形に相なるわけでございますが、これは全体として平均した財政資金、民間資金五割五割でありますから、海外航権の確保について、比較的な利益率の薄い定期船、あるいはそれに比較して利益率の多い不定期船もしくは油送船というふうなものとの間において、必

ずしも平均五割五割という数字をそのまま適用することもいかかという点で、目下市中銀行側との点について、鋭意折衝中でございます。われわれとしては予算で許された範囲内において、二十二万トンもそれ以上作りたいて、それには市中銀行側の援助も得なければなりませんし、また不定期船、油送船等の比較的収益率の高いものについては、必ずしも財政資金五割を投じなくてもいいのではないかと、目下折衝中でございます。従いまして、市中銀行側その他の協力が得られれば、その面においても二十二万トンは上回ることができようかと考えまして、目下努力折衝中であり、率直に申し上げますと、ただいま大臣、よんどころない用事で退席を許したものであります。市中銀行側と大臣とで特に懇談を願ひまして、格別な御援助をいただきたい。また政府側として、さいぜん平林先生から御指摘のありました日航に対する利息の問題等につきましても、最近の現状にかんがみ、政府側としては市中銀行は三厘の利下げをして、海運界の貸出しに対して利下げをするのが至当ではないかというふうな予算上の措置でありました。市中銀行側もこれに對しましては二厘の利下げを聲明いたしました。われわれの方に協力的な方向をたどって参っておりますが、さらにもう一厘の引き下げについても目下鋭意努力中でございます。

政府内の決定の内容が、本年度の海運業者からの開港銀行への返済回収金の見込がすでに本年度内において五十億をこえるであろうというふうな予想もされておりますので、来年度において現在の海運市況が継続するならば、相当多くの返済回収金が開港銀行において可能であろう。その際におきましては、所定の回収金以上に海運業者が開港銀行に対して返済した際には、その金、これは率直に申し上げますとひもつきというふうな、自分が返したものをさらに自分に使わしてもらうという、やや銀行金融の上から申し上げますと身勝手というふうなことはありますが、政府としては現在の海運界の情勢、ことに御指摘にありました外国船ばかりを作らないで国内の船もできる限り作って、海外航路の確保並びに国際收支の改善に資したいという方向から、八万トンもしくはそれに近い数字につきましては、開港銀行の資金か、回収金が予定以上に達した際にはそれを海運業者にさらに貸しまして、その金によって残りのトンを、三十万トンまで造船を確保して参りたいというふうな努力を目下いたしておる状況でございます。現在の市況からいいますれば、ある程度の回収金が余分に見込めるということ、その点の見通し等につきましても、開港銀行、政府部内、大蔵省等と折衝中でありまして、この点もできるだけ早く見通しをつけたいと存じますが、何分にも回収金のめどは秋ごろでなければつかぬというふうな話もございます。その点は本年度の実績を見て、できるだけ早く決定をしてもいいというふうなことで申し入れ中でございます。御指摘のように、二十二

万トンをできる限り早く作りたいた。ただ一部については、二十二万トンもしくは予算内でそれ以上になりますものについては利子補給等がなされるわけでありまして、残余のものについては利子補給はなされない。開港銀行の財政資金の融資は、これは余裕金の状況を見て可能であります。利子補給がなされないという点にやや取扱いの違ひ点もございしますが、この点は予算の都合上やむを得ないと存じまして、できる限りそういうことの差等をつけることを、なるべく範囲を少くしたい。従って、二十二万トンをできる限りばもう少し余分にでも予算をうまくやりくりし、市中銀行側の援助を得て八万トンをなるべく少くして参ることが、海運政策上も適切かと存じまして、目下努力中でございます。

○平林本一君 政務次官が非常に御努力になつておられますことが非常に了承し得て、私は満足いたしますが、そこでその際、二十二万トンに対しては、百二十億有余が回収資金、政府出資である。それからそれと同額の百二十億というものが借入金になっておりますが、これは切半した五分五分の比率である。しかし今御説明によりまして、市中銀行が何かそれを五、四にしたい。五、四でしか借り入れができないと、こういうふうなお話でありました。が、事柄はあまりに大きく問題ではないのだが、しかしその政治的の性格からいいますと、これは非常に容易ならぬことである。国が国の財政資金を通じて今日船舶の増強をはかるうとしておるときに、市中銀行がそのようなことを態度においておるといふことは、それからまた政府としての、これは大臣、次官初め関係当局です。が、そういう考え方はこれはならぬいはずなんです。市中銀行というものの一切の責任保証は國家がしてやる。それであるから、安んじていわゆる大衆の資金というものが市中銀行へ吸収されておる、あるいは預金されておる。今日は日本銀行というものが全国の各地方銀行に至るまで、それぞれ支店を配置して、常にこれが市中銀行の經理運営を監督し、これを助成しておる。そういうことで、一体往年のように、かつてのように、銀行のバックであるとか銀行が破産するというふうなことはあり得ない。あり得ないといふことは、いかなる場合であつても、そういうふうな銀行ができた場合には、直ちに日銀を通じてそれに対する金融界の秩序を調整する。であるから、市中銀行の今日のわが國の實際の運営は、いわゆる國が全面的にこの責任を持ち、そうしてこの銀行の信用といふものを裏書きしておるからである。その銀行に対して、政府が何かこれを依頼するとか、それを露骨に言うといふと、今大臣もこの席を離れて、そうしていわゆる市中銀行当事者に懇請するなんて、そういうことはわれわれからいいますと、実に理解に苦しむことなんだ。五のものを四にしるというふうな、そういうふうなものは、何といひますか、あり得ないことなんです。國が五分出したら、五分出すといふことはオーケーです。それであるから、資金委員会というものが出てくる。

資金委員会が出てくるということ、それは困ると市中銀行が言い出す。それは今あいまい模糊となったように聞いておりますが、資金委員会の問題も、しかるに金利が高いという。低金利に抑制することもできない。これは非常に、事海運に關してのことだけをこで取り上げますれば、政務次官、船舶局長は一つ新しい角度で、新しい認識で市中銀行というものに對処せられたい。有無を言わせず。しかも市中銀行はそれなら資金が今日不足しておるかといへば、そうではない。今日の日本國民の所得というものは年々、累年増大して、六兆から六兆五千億、七兆、それくらいになります。ば、そのうちの九割くらいまでは、政府が保証しておるゆえに、その手持ち資金というものはことごとく銀行の窓口に入つておるわけだ。それでそれから、今日もう企業として、銀行くらいきわめて繁榮にして、しかもいわゆる金融企業として盛んな実態というものは、ない。日本の実情から見まして、いづれの企業よりも最も有利の企業として利益をあげておる。そういうようなことが國の保証がされておるといふことによつて行われておるといふことを、市中金融機關の關係当事者に十分にこれは納得のいくように指示する必要がある。そうすれば、ことしの計画造船に對しても、これはまあほかのことと全体がそうだと思いますが、特にここに組上ら上つておる海運のことに對しましては、当然そういうふうなことは、五、四になつたといふふうなことはあり得ないことですから、その点の一つ、政務次官は政治的にそういうことに対しては幅を広く望むわけですが、一つ市中金融機關にそういう認識不足の点をよく何するようにならねえ。それで聞かなければ、これ

は資金委員会を作るべきだ。資金委員会の指示命令です。市中金融機関というものは、非常に、何といいますが、経営者というものが常に何か独善的な、国に協力するという態度が非常に薄いように思われる。それが中小企業者に対しては貸付金が行われず、つまり零細な貸付金というものはこれを非常にきつらう。そういうことが今日市中金融機関に対する非常な国民的怨望の声である。もしこのまま放置するならば必ず私の考えでは、市中金融機関というものを一つの対象にした政治的な異変が生ずるのではないかと、こういうようなことをすれば私は心配しておるわけですから、政府と開銀との話し合いが、つき次第、でき得る限りの協力態度をとらう、こういう話し合いまではできておられます。

○平林太一君 それです、その点にきつましては、市中銀行側は、二十万トンをまあ一応決定したので、残りの八万トンをもしくはそれに近いものについて、政府と開銀との話し合いが、つき次第、でき得る限りの協力態度をとらう、こういう話し合いまではできておられます。

○政府委員(伊能繁次郎君) その点にきつましては、御承知のように、八万トンのものは、二十万トンもしくはそれより若干ふえますものを決定したので、八万トンの方に手をつけましては、実際の契約起工につきましては、少しずれると存じますので、その契約起工の金として二十億ということに相なっておるわけでございます。

○平林太一君 ちょっと僕にはわからない。明らかにしておきたいと思うのですが、二十億ということ、そうするのと、十億あれば政府出資はよろしいのか。それから銀行から借入金も十億、合せて二十億でよろしいのか。それとも、今の二十億ということ、政府出資が二十億で、それで銀行出資がさらに二十億必要として、合計四十億で八万トンができるのか、その点をちょっと明らかにしておきたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 御指摘の通り、後段の、財政資金二十億、政府資金二十億で、四十億になるのでございます。それが完成する際には、年度をこえます等の起工その他の関係から、さらに倍になりまして八十億ということになるわけでありまして、

○平林太一君 それで大体了承いたしました。そういたしますと、この際八万トンの残余の建造完成を期す

るためには、第一の手段として、日本開業銀行がこれに対する所要出資の操作をいたすということが、これはやはり目標になってきますね。それに對して先刻御説明がありました、先日資料の提出を私が求めておいたことは、そういうことを意図して申し上げたわけであるが、これは日本開業銀行はいわゆる返済金というものが、何か計画が立たない、未定であるというところ、今八万トンに対する建造というものがあいまになつてゐる。しかるに開業銀行が海運関係に貸し付けた返済金が、本年度においては何十億何千万円返済期間に達してゐる、こういうことは明らかである。今日の海運の状況からいいますれば、これは返済が不能であるといふことは、常識上判断ができないわけなんでありまして、しかも、これらの船主はさらに第十二次造船、ことに三十万トン内外が今日大体予想されていることでもあります。さらにそれを政府の出資によって自己の船を作ろうとしてゐるのですから、こういう場合に、その返済金の計画の見通しに、いわゆる八万トンの建造がここに明確に建造し得るということが言えないことなんですね。その点開銀とはどういふ話し合いをなされたか、これを一つ伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 平林先生御指摘の通りでありまして、私ども御指摘のような形で目下開銀と折衝中でありまして、開銀としては本年度の回収状況から見て、われわれが指摘いたしております通り、ある程度の余裕金は生ずるであらうということも、一

般にお話申し上げました定期船、不定期船、油送船というように、若干の等差を設けまして計算いたしますと、大体二十億程度で残りは可能ではないか、かように考えております。

○平林太一君 それで了承いたしました。すると、そういう場合には当然市中金融に對しては二十億円の出資を求めるといふことになる、そういうふう

に了承してよろしいのですか。

○政府委員(伊能繁次郎君) その点にきつましては、市中銀行側は、二十万トンをまあ一応決定したので、残りの八万トンをもしくはそれに近いものについて、政府と開銀との話し合いが、つき次第、でき得る限りの協力態度をとらう、こういう話し合いまではできておられます。

○平林太一君 そうすると、その今の二十億というのは政府出資の予算の総額であつて、八万トン完成のためにはさらに二十億を市中銀行からこれを融資せしめる、合計四十億と、こういうふう

に承知してよろしいのですか。

○政府委員(伊能繁次郎君) お言葉の通りであります。さいせん当初に御説明申し上げましたように、百二十七億で二十万トン以上を作りたいといふことで目下いろいろとやりくりをいたしておりますので、それが二十二万トンだけしか作れないということになりますと、さいせん先生御指摘のごとく、三十億近く要すると思ひますが、その中からやりくりをして、ある程度利子補給をつけた計画造船、本来の姿のもの

を二十二万トンから若干でもふやしたいといふことで、その方の市中銀行側との話し合いがつかますと、大体二十億程度でいい、かように考えてお

ります。

○平林太一君 それから、ちょっと僕にはわかりかねるが、二十億というのは八万トンに對する、八万トン建造するために総額で二十億でよろしいというわけか。それとも、ただいま出てお

ります第十二次計画造船のいわゆる二十万トンに對して約二百四十億円内外、こういうことですか。

○政府委員(伊能繁次郎君) その点にきつましては、御承知のように、八万トンのものは、二十万トンもしくはそれより若干ふえますものを決定したので、八万トンの方に手をつけましては、実際の契約起工につきましては、少しずれると存じますので、その契約起工の金として二十億ということに相な

っておるわけでございます。

○平林太一君 ちょっと僕にはわからない。明らかにしておきたいと思うのですが、二十億ということ、そうするのと、十億あれば政府出資はよろしいのか。それから銀行から借入金も十億、合せて二十億でよろしいのか。それとも、今の二十億ということ、政府出資が二十億で、それで銀行出資がさらに二十億必要として、合計四十億で八万トンができるのか、その点をちょっと明らかにしておきたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 御指摘の通り、後段の、財政資金二十億、政府資金二十億で、四十億になるのでございます。それが完成する際には、年度をこえます等の起工その他の関係から、さらに倍になりまして八十億ということになるわけでありまして、

○平林太一君 それで大体了承いたしました。そういたしますと、この際八万トンの残余の建造完成を期す

るためには、第一の手段として、日本開業銀行がこれに対する所要出資の操作をいたすということが、これはやはり目標になってきますね。それに對して先刻御説明がありました、先日資料の提出を私が求めておいたことは、そういうことを意図して申し上げたわけであるが、これは日本開業銀行はいわゆる返済金というものが、何か計画が立たない、未定であるというところ、今八万トンに対する建造というものがあいまになつてゐる。しかるに開業銀行が海運関係に貸し付けた返済金が、本年度においては何十億何千万円返済期間に達してゐる、こういうことは明らかである。今日の海運の状況からいいますれば、これは返済が不能であるといふことは、常識上判断ができないわけなんでありまして、しかも、これらの船主はさらに第十二次造船、ことに三十万トン内外が今日大体予想されていることでもあります。さらにそれを政府の出資によって自己の船を作ろうとしてゐるのですから、こういう場合に、その返済金の計画の見通しに、いわゆる八万トンの建造がここに明確に建造し得るということが言えないことなんですね。その点開銀とはどういふ話し合いをなされたか、これを一つ伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 平林先生御指摘の通りでありまして、私ども御指摘のような形で目下開銀と折衝中でありまして、開銀としては本年度の回収状況から見て、われわれが指摘いたしております通り、ある程度の余裕金は生ずるであらうということも、一

般にお話申し上げました定期船、不定期船、油送船というように、若干の等差を設けまして計算いたしますと、大体二十億程度で残りは可能ではないか、かように考えております。

○平林太一君 それで了承いたしました。すると、そういう場合には当然市中金融に對しては二十億円の出資を求めるといふことになる、そういうふう

に了承してよろしいのですか。

○政府委員(伊能繁次郎君) その点にきつましては、市中銀行側は、二十万トンをまあ一応決定したので、残りの八万トンをもしくはそれに近いものについて、政府と開銀との話し合いが、つき次第、でき得る限りの協力態度をとらう、こういう話し合いまではできておられます。

○平林太一君 そうすると、その今の二十億というのは政府出資の予算の総額であつて、八万トン完成のためにはさらに二十億を市中銀行からこれを融資せしめる、合計四十億と、こういうふう

に承知してよろしいのですか。

○平林太一君 今の立場からいいますと、私どもの方としても、それ以上は申し上げることは差し控えたと思ひますが、開銀の性格から、いわゆる政府関係機関としての特別の開銀の使命、それから政府の出資をもつて特に開銀を運用いたしておるところの事情から見て、いやくもこれらの問題に對して開銀がある程の余裕金をみてやるというふうなことを、あなたのお手元にそういうことを言わせるといふことは、非常に何といいますが、開銀自体の獨善性というものがわれわれ非常に不満に思つてゐる。開銀がこういう問題に對しては、徹に入り細に入り、数次的にそういうものを表わ

した上で、至急この問題の解決をはかりたい。政府部内をいたしましては、われわれの要求についてはすでに了承いたしておりますので、政府部内一致して開銀との折衝に當りたい、か

ように考えております。

○平林太一君 今の立場からいいますと、私どもの方としても、それ以上は申し上げることは差し控えたと思ひますが、開銀の性格から、いわゆる政府関係機関としての特別の開銀の使命、それから政府の出資をもつて特に開銀を運用いたしておるところの事情から見て、いやくもこれらの問題に對して開銀がある程の余裕金をみてやるというふうなことを、あなたのお手元にそういうことを言わせるといふことは、非常に何といいますが、開銀自体の獨善性というものがわれわれ非常に不満に思つてゐる。開銀がこういう問題に對しては、徹に入り細に入り、数次的にそういうものを表わ

した上で、至急この問題の解決をはかりたい。政府部内をいたしましては、われわれの要求についてはすでに了承いたしておりますので、政府部内一致して開銀との折衝に當りたい、か

ように考えております。

○平林太一君 今の立場からいいますと、私どもの方としても、それ以上は申し上げることは差し控えたと思ひますが、開銀の性格から、いわゆる政府関係機関としての特別の開銀の使命、それから政府の出資をもつて特に開銀を運用いたしておるところの事情から見て、いやくもこれらの問題に對して開銀がある程の余裕金をみてやるというふうなことを、あなたのお手元にそういうことを言わせるといふことは、非常に何といいますが、開銀自体の獨善性というものがわれわれ非常に不満に思つてゐる。開銀がこういう問題に對しては、徹に入り細に入り、数次的にそういうものを表わ

した上で、至急この問題の解決をはかりたい。政府部内をいたしましては、われわれの要求についてはすでに了承いたしておりますので、政府部内一致して開銀との折衝に當りたい、か

して、明確な資金上の報告を運輸省当局に対していたすべきものだ。それがある程度余裕金というような、そういうような実在不責任きわまる処置に開銀が言っておるということは、事海運の、今日の造船を意図しておる海運行政における今日の性格からして、言わしてはならないことと思ひます。

でありますから、これは前日もこの資料を私の方から、これまたそういうことのあることを心配して資料を提出することを求めておりましたが、今日それは出ておりませんが、開銀はいわゆる三十一年度の第十二次計画造船に對して、二十二万トンの残余の八万トンに對する経費、予算というものを確実化するために、むろんこればかりに使うということではないわけですが、これは各会社から返済されることの本年度期限に達しておるところの返済金に對する各会社の明細書というものを提出を求めれば、何でもないのでと私は思ひます。それでありまして、この際一つ開銀に對して、この余裕金というものは決して、何か根拠のない余裕金というものはそういうことはあり得ないので、しかし余裕金というものは何か根拠がないような、ばく然としたような意味がここに現われておりますので、今年度返済せらるべきところの、この貸し付けた関係会社の名前、それから期限に達しておる、これはいづれ十五年とか二十年とか貸し付けてありますから、本年度においてどれだけの金がどの会社から返済されるべきものかというのを、至急開銀に、私は当委員会の権限において、そういうことを運輸省を通じて、運輸省にそういうことを要求する。従って運

輸省は開銀に對して、明細書を提出することを、これをこの際要求いたしておきます。もしこれが開銀が言をいまいにし、あるいは左右にして、そういうようなことをしないというふうなことになるならば、これはあらためて開銀に對する委員会としてのそういう権限を、この際通じていたさなければならぬという、こういうことになりまして、この際つけ加えまして、次回までに開銀から提出せしめる。海運関係の返済金ですから、当然それはできることと思ふ。他の海運関係以外のところについては、これは今日要求いたしておきません。その点一つ、次官から御答弁を願つておきたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 御指摘の御希望の資料につきまして、至急取りそろえまして出したと思ひます。開銀とも折衝いたしたいと思ひます。

○平林太一君 了承いたしました。

○委員長(左藤義詮君) 先ほどのお話にございましたが、臨時船舶建造調整法では、輸出船あるいはその条件等について、行政指導以外に何も処置がないということですが、それでずっとやっていくものがあるか、あるいは何らかの法的措置を考へておられるか。ことに輸出船が相当の長期の支払になりまして、将来いろいろな問題が起つてこないかどうか。そういう点について、現行の調整法の範圍でまかなつていくつもりであるかどうか、行政指導だけでゆけるものであるかどうか、そのお見通しを一つお願いいたします。

○政府委員(山下正雄君) お答え申し上げます。臨時船舶建造調整法はおも

に造ります船について規制を加えるという趣旨でございます。従ひまして、臨時船舶建造調整法の中には、造船事業の面から許可または不許可を決め得る要素が全然入っておりません。しかもこの調整法は臨時でございまして、来年の三月三十一日で失効することになります。しかし現在許可しなければならぬとせん船は、着工がそれよりあとになるという船が相当ございまして、従ひまして、この点につきまして先般法制局に意見を述べましたところ、そういう失効後建造云々ということについては変えるべきではなからうという御意見がございまして、従ひまして、私も先ほど申しましたように、現在の造船事業といたしまして、価格の問題もございまして、しかしまた国内船と輸出船の建造のバランスという点もございまして、また船を造りますに必要なる材料、鋼材というやうな問題も関係がございまして、やはり造船企業としましては、この臨時建造調整法を通じて健全なる発達が期待できるやうな形に変えたいというわけで、今研究をいたしております。おつつけ成案ができました、本委員会でもいろいろ御審議を願うことにならうかと思ひますが、その節にはどうかよろしくお願い申し上げたいと思ひます。

○委員長(左藤義詮君) 他に御質疑はございませんか。

○平林太一君 政務次官がおいでになりますので、他の運輸省の一般の状況の問題についてでございますが、これは衆議院の予算委員会が運輸大臣から国有鉄道の値上げをしないということを言明せられておるやうなことを承知いたしておりますが、その点に對して

次官の先ほどの補足の御答弁をお願いいたします。

○政府委員(伊能繁次郎君) 衆議院の予算委員会におきましては、大臣は、昭和三十一年度の予算内容にいたしましては、一応運賃値上げの問題を慎重に考へました結果、この際は予算上の措置として計上してない。しかしながら国有鉄道の財政上の、その他原価計算等、また国有鉄道運賃法の観点から独立採算制等の形で、将来の問題としてはどうしても上げなければならぬやうな状況に迫つておることは事実である。従つて、もし上げるとすれば、現在の日本の経済事情その他を考慮して、できる限り経済状況に大きな影響を与えないやうな方向で上げたいとは考へておるが、目下のところは、予算上、予算の面では上げるということを考へずに、予算措置を講じたい。かように御答弁をしたと存じますが、實際問題としては国有鉄道は非常に窮乏な状態にありますので、将来の問題として適当な機会には上げなければならぬのではないかと、かように運輸当局としては考へております。

○平林太一君 そうすると、三十一年度の予算としてはこれはしないということだが、三十一年度というものは、そうするといふと、昭和三十一年の四月までは上げない、こういうことに了承してよろしいでしょうか。

○政府委員(伊能繁次郎君) 補正予算措置その他もありませんので、三十一年度中には上げないのかというお問い合わせに對しては、現在のところ、明確な御答弁を申し上げる段階ではないと存じますが、少くとも、本予算提出の現在においては、一応値上げの問題は

考へずに予算を提出いたした、かような御答弁であります。

○平林太一君 そうすると、この際はということに相なるわけだが、それはまあ非常に予算に現われたごく形の陰に隠れての答弁のようにわれわれ思うが、今後そうすると、期間的にはどういう期間においてこの処置を考へられるか。こういうことをもう少し具体的に、これは次官でも大臣でも同じだと思ひますので、一つ御答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 大へん率直なお導ねで、どういふように御答弁をしてよろしいか、私どもとしては、国有鉄道のためには、その独立採算制、自給自足の体制、現在財政投融資並びに一般鉄道公債と、民間の方面からも相当資金吸収をいたしておりますので、これらの資金吸収も赤字の補填にならないやうに、率直に申し上げますと、電化でありますとか、あるいはディーゼル・カーでありますとかいふやうな、収益の増強を求たすやうな方面については、これは自由に民間資金もしくは財政投融資の援助を得まして拡充をすることは適切かと存じますが、減価償却あるいは当面収益の著しい増加を伴わずに、さらに設備の近代化として若干国鉄に大きな負担となる場合であっても、大都市の通勤緩和並びに大都市の難路を緩和するための輸送力の急速な増加というやうな面、あるいは新線の建設、大きな国家的観点から地方の開発並びに各地域開発のための循環線というやうなものについて、これはしばらくの間、直ちに収益性を生ずるといふやうな状況でもありませんので、これらのものについて

は、何としても自己資金でこれを調達することが、たとえ公企業でありましても、企業体の建前上、当然ではないかと考えますので、私それらを彼此考慮いたしますと、現在の国有鉄道においては、一応非常な困難な状況にあり、黒字という状態には相なっておりませんので、現在の日本の経済事情等を見合せて、なるべく早い機会に、経済状況の好転が許されれば、値上げをしなければならぬ、かように考えておりますが、いろいろな状況から、現在においてはそこまでまだ踏み切れないというのが実情でございます。

○平林太一君 今次官は、国鉄のための値上げ、それから国鉄の経営のためにこれの値上げはただいまはできない、こういうことですが、私どもの方

の何は、国鉄のためというような輪郭の狭小のものではないと思います。船舶のことも伺ったが、その性格はどうか。大体三十億ないし三十五億の国鉄の、いわゆる一たび乗車せしめた以上は、生命財産を責任を持って保障してこの運営に当っている。貨物もまた当然であるが、最も考えられることは、人命を取り運ぶ、それに対して今日所望の経費が非常に不完全なために、この施設がそれに伴っていないというようなことをそのままに放置して、そうして予算がないからということとでそのままにいたしておるといふようなことは、これは大臣でも次官でも同じですが、これは重大な責任だと思えます。おそらく三十一年度中に、これがいづれにしても一割五分値上げすると、二千五百億ですから、三百七、八十億と私どもは予定いたしますが、一割の場合でも二百五十億、しかしこれを他からそ

おそろくこのまま、三十一年度は来年三月までになるが、このような状況下においてこれらの施設をそのままに放置しておくとするれば、必ずこの一年の間に、あるいは今年の六月から九月ごろまでの災害、そういうようなときに、旅客上において、かつての紫雲丸でありましたか、洞爺丸であるとかというような、これは一つの不可抗力の天災上の事柄であるいはあったとわれわれとしては善意に解釈しているが、そういう事例もある。しかし今度はこのような現況にしておきますと、これは一列車の取り返しをつかないような一つの事故が生じて、そのために多数の人命が、これまた取り返しのつかないというような事態が、今後非常にそういうことが予想される。むしろ私はこれを予言してはばからない。三十一年度の三月まで、この際はというようなことをいって、このままにいたして

おきますれば……。

だから、言われる通り、当局の責任者としては、自己の毀譽褒貶を度外視して、一つの断行をするということがなければ、こういう問題に対処する態度では私はないと思います。しかるにもかかわらず、昨日大臣である吉野君の御答弁というものを伺っていると、しない。そうしてしないということ、結局そういう施設をしない、もしも処置いたしても、ごく何か申しわけ的な部分的な処置しかない、こういうことなんです。この点に対しては責任が持てるかどうか。こういうような状況にしておいて、人命及び事故のそういうことが起きないということを、責任をお持ちになれるかどうか、その点を承わっておきたい。

○政府委員(伊能繁次郎君) 大へん適

切な御報告をいただいて、われわれ大いに努力いたさなければならぬと考えておりますが、申し上げるまでもなく、御指摘のように、交通機関の使命は安全、迅速、正確、その中でも安全ということが交通機関の使命として一番高いということにつきましては、私どもも万承知をいたしております。本年度の予算の中におきまして、乏しきを傾けましてその方向にあらゆる努力を尽した予算を計上いたしましたわけでございます。先般の御指摘のような経営調査会の答申の内容におきましてても、技術的には隧道、橋梁その他の施設がすでに老廃をしておるといような明確な答申も出まして、われわれもそれに對しまして、その近代化なり修復なりについてはあらゆる努力を傾けたい、かように考えておりますが、現在の日本の経済の実情からいって、

御指摘のように、直ちにここで断固として値上げを断行するという方向にまで行き得なかつたことについては、まことに申しわけなく、われわれも責任を感じておる次第でございますが、この点についてもさういへば御指摘がありました、今回の予算面では一応値上げを前提としない予算を計上いたしました。現在の経済状況がこのまま平靜のままで継続する、また特段の不景氣その他の影響等もないという見込みが立ちますれば、この点については政府部内においてもいろいろと目下論議も重ねておりますが、そういうものがなければ、何としても上げなければならぬと考えておりますが、それじや時期はいつかということに相なりますと、私ここで、政府部内でまだ十分に確定的な意見の一致の段階に至っておりませんので、お答え申し上げることができないのを残念に存じますが、さればと云つて、御指摘のように、交通機関、特に日本の陸上輸送の根幹である国有鉄道の輸送が一部においてもその使命を達成するに大きな欠陥があるというようないふことがあつては万ならぬと存じまして、それらの点につきましては万全を期して参りたい、かように考へておる次第であります。

○平林太一君　今の次官の答弁は、日本の経済の現況においては値上げは不可能だ、適せない、こういうことです。が、国鉄の値上げは、取りあえずの処置として一割、それからそれ以上して一割五分ということが大体考えられれると思うので、この一割というのは、かりに百円の運賃に対して十円上げるということになるわけです。鉄道の旅客運賃は、一乗客が千円の運賃を払う

場合に、百円上げればそれで事が済む、こういうことなんです。それが日本経済の実情に沿わない。そういうことは、どういうところでそういうふうに物を誇大にお考えになるのか。これは鉄道運賃が上れば、関連して他のものも上ると、こういうのだが、たとえば私鉄のごときものは、いずれにしても、運輸省が運賃の値上げに對してこれをする決意を持っておるといへば、一律にそういう値上げをする必要があるとは、われわれには私鉄の現状よりあり得ない。今日利益の上っておる私鉄、上っていない私鉄というものはよくわかるわけですから、欠損をしておるようなところに対しては、それは国鉄が上ればそういうことをしては、もいいが、しかし今日の全国の私鉄の状況というものはみな独占資本だ、独占企業だ。それでそれから、そういうことは、影響ということとはあり得ないと思ふ。国鉄だけにこれはとどめられる問題であり、もしそれ、それに便乗して値上げをしようというものに對してはそれをさせなければよろしいのである。が、その点はどういうふうに一体ここをお分けになつてお考えになるか。これを一應承わつておきたいと思ひます。

○政府委員(伊能繁次郎君) 今事例をおあげになりました点につきましては、お説の通りと存じますが、率直に申し上げますと、一般旅客運賃よりも一般の大衆のふところあるいは経済の實際に影響を及ぼすというおそれがありますものは、定期運賃と貨物運賃、この二つが主として一般の日本国内の経済情勢に影響を持つということに相なるかと存じますが、御承知のように、

ないのですが、一転、二転、三転しておるように思うのです。大臣はかつて車中談あたりで、この秋ごろは値上げを云々と言われたこともあったと記憶しております。あるいは行政管理局の勧告でいくという、値上げはしないでいいのだというような内容にも見える。運輸調査会あたりですと、一割五分ぐらいは値上げ必要だということになる。そういうことになる、昨日の衆議院において、本年度は値上げしないのだというので、国鉄の總裁はびつくりして大臣に会見を申し出ているというようなことを聞きます。こうなってくる、一体これはどうなるのか、さっぱりわけがわからぬ。

今の答弁の中で、一応本年度の予算的措置はしていないが、見通しがつけばというお言葉があり、あるいは補正予算ということもありますのでということを伺うと、やっぱり本心は秋ごろは運賃値上げという情勢を作っていく、そこで一つ値上げをしよう、今はどうも政治情勢等からんで、運賃値上げは必要であるけれどもあまり良策ではない、だから少し見送って、秋ごろになって、そういう情勢が出てきたらばやろうというようなことが、本心のように思うのですが、どうですか。次官、率直にそこをどう言つたらどうですか。

○政府委員(伊能繁次郎君) まだ政府部内で確定的に決定を見ないものを、私から想像をたくましくして申し上げるわけには参りませんが、さいせん来申し上げましたように、均衡財政との関連がきわめて濃厚でありますので、一応政府の方針として、来年度の予算の建前としては、運賃値上げを前

提としない、国鉄予算を組んだ次第でありまして、将来均衡財政に支障を及ぼさないような経済情勢に相なれば、またその見きわめがつけば、われわれとしては運賃値上げをしたい、かようなことに目下協議中でございます。

○大倉精一君 この問題は大任にお聞きしなければならぬと思うのですが、どうもつじつまが合っていないので、ずっと聞いておるといふと、どうも均衡財政の見通しがつかない、あるいは景気の変動の見通しがつかない、本年度予算編成に当たって大任政府としては、今年度の景気はこうするのだ、経済界の状態はこういう状態にするのだ、という一つの見通しと自信を持って、予算を編成されたと思う。その政府がこの秋なり一年なりの景気の変動の見通しがつかないということ自体が、どうもこれは腑に落ちない。なかなかこれは、経済条件以外にこの問題が、もやもやしている要因があるので、ますます話がこんがらがってややくしくなると思う。これはいすれ国鉄の總裁と大臣とお会いになると思うのですが、その結果によつて、この問題はつきりしなければ国民が困ると思う。上るのか上らぬのか、政府はどうするのか、国鉄はどうするのか。これでは国民非常に迷惑だと思ふ。

先ほども平林委員がおっしゃったように、運賃値上げの是非論は別といたします。別といたしますが、やはり政府として、この際こうするのだという一つの方向をやっぱり示してもらふ必要があるのではないかと。これ以上お尋ねしてもお答えは同じだと思ふ。ただ、ずっと御答弁を聞いていますという

と、ますますややこしくなってくる。ますますわからぬようになってくる。この速記録をずっと国民に公表したら、一体どうなるのだということになると私は思いますので、その点は大任と總裁とお会いになったら、こういうあいまいなことでなくて、国鉄の運賃はかくあるべきだということをはっきり明示する段階にしてほしいと思います。

○委員長(左藤義詮君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(左藤義詮君) 速記を始め今日は、これにて散会をいたします。

午後三時五十九分散会

二月七日本委員会に左の案件を付託された。

一、鉄道抵当法の一部を改正する法律案

鉄道抵当法の一部を改正する法律案

鉄道抵当法の一部を改正する法律案

第二条の次に次の一条を加える。

第二条ノ二 鉄道財団ハ抵当権設定ノ認可アリタルトキニ成立ス

一 抵当権ノ登録ガ全部抹消セラレタル後又ハ抵当権ガ第十三条ノ三第二項ノ規定ニ依リ消滅シ

タル後六箇月内ニ新ナル抵当権ノ設定ノ登録ヲ受ケザルトキニ第三十四条ノ二ノ規定ニ依リ登録ヲ為シタルトキ

三 第七十條ノ競売ニ付セラレタル場合ニ於テ抵当権ガ消滅シタルトキ

第三條第一項第二号中「変賣所」を「變賣所」に改め、同条第二項を削る。

第八條に次の一項を加える。

第一項又ハ第二項ノ公告アリタルトキハ会社ハ直ニ命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ公告アリタル事項ヲ公告スベシ

第九條中「公告」を「公告ノ申請」に改める。

第十條第一項中「第八條」を「第八條第一項又ハ第二項」に改める。

第十條の次に次の一條を加える。

第十條ノ二 第八條第一項又ハ第二項ニ依リ公告ヲ為シタル場合ニ於テ公告シタル期間内ニ權利ノ申出アリタルトキハ監督官庁ハ遅滞ナク其ノ旨ヲ会社ニ通知スベシ

公告シタル期間満了後三週間内ニ權利ノ申出ノ取消アラザルトキ又ハ其ノ申出ノ理由ナキコトノ証明アラザルトキハ監督官庁ハ抵当権ノ設定認可ノ申請ヲ却下シ又ハ第八條第二項ニ依リ公告ヲ取消スベシ

第十一條第一項中「第三條第一項」を「第三條」に改め、同条第三項中「前二項」を「前項」に改め、「不動産ニ関スルモノ」ノ登記の下に又ハ自動車ノ抵当権ノ登録を、「動産ニ関スルモノ」の下に「(自動車ノ抵当権ヲ除ク)」を加え、「若ハ」を「又ハ」に改め、

同条第二項及び第四項ただし書を削る。

第十三條の次に次の六條を加える。

第十三條ノ二 会社ハ鉄道ノ他ノ部分ニ付鉄道財団ヲ擴張スルコトヲ得

第十三條ノ三 会社ハ一箇ノ鉄道財団ヲ分割シテ數箇ノ鉄道財団ト為スコトヲ得

抵当権ノ目的タル甲鉄道財団ヲ分割シテ其ノ一部ヲ乙鉄道財団ト為シタルトキハ其ノ抵当権ハ乙鉄道財団ニ付消滅ス

前項ノ場合ニ於ケル鉄道財団ノ分割ハ抵当権者ガ乙鉄道財団ニ付抵当権ノ消滅ヲ承諾スルニ非ザレバ之ヲ為スコトヲ得ズ

第十三條ノ四 会社ハ數箇ノ鉄道財団ヲ合併シテ一箇ノ鉄道財団ト為スコトヲ得但シ左ノ場合ニ於テハ此ノ限ニ在ラズ

一 合併セムトスル鉄道財団ニ付競売手續開始又ハ強制管理開始ノ決定アリタルトキ

二 合併セムトスル數箇ノ鉄道財団ノ内二箇以上ノ鉄道財団ガ抵当権ノ目的タルトキ

合併セムトスル甲鉄道財団ノ目的タル抵当権ノ甲鉄道財団ニ於ケル順位同一ノ順位ヲ合併セムトスル乙鉄道財団ニ付有スル他ノ抵当権(甲鉄道財団ヲ目的トスル抵当権ト他ノ抵当権ガ合併セムトスル鉄道財団ノ内其ノ目的トスル鉄道財団ヲ共通ニスル場合ノ他ノ抵当権ヲ除ク)ガ存セザルトキハ前項第二号ノ規定ニ拘ラズ鉄道財団ヲ合併スルコトヲ得

鉄道財団ヲ合併シタルトキハ抵当権ハ合併後ノ鉄道財団ノ全部ニ及ブ

第十三條ノ五 鉄道財団ノ擴張、分割又ハ合併ハ監督官庁ノ認可ヲ受クルニ因リテ其ノ効力ヲ生ズ

第十三條ノ六 鉄道財団擴張ノ認可ヲ申請スルニハ擴張セムトスル鉄道ノ部分ニ関スルモノニシテ第三條ニ掲ゲタルモノノ日録ヲ差出スベシ

鉄道財団ノ擴張ニ関シテハ第四條第三項、第八條第一項、第四項及第九條乃至第十二條ノ規定ヲ準用ス

第十三條ノ七 鉄道財団分割ノ認可ヲ申請スルニハ分割後抵当権ノ消滅スル鉄道財団ヲ明シ且分割後ノ鉄道財団毎ノ鉄道財団目録ヲ差出スベシ

第二十條を次のように改める。

第二十條 会社ハ鉄道財団ニ属スルモノヲ鉄道財団ヨリ分離セムトスルトキハ抵当権者ノ同意ヲ求ムベシ

会社ガ抵当権者ノ為競売手續開始又ハ強制管理開始ノ決定アル前ニ於テ正当ナル事由ニ因リ前項ノ同意ヲ求メタルトキハ抵当権者ハ其ノ同意ヲ拒ムコトヲ得ズ

第二十一條を次のように改める。

第二十一條 削除。

第二十六條ノ二中「勅令」を「別ニ」に改める。

第二十八條の次に次の二條を加える。

第二十八條ノ二 鉄道財団ガ成立シタルトキハ監督官庁ハ鉄道財団成立ノ登録ヲ為スベシ

鉄道財団成立ノ登録ハ鉄道抵当原簿ニ左ノ事項ヲ記載スルニ依リテ

之ヲ為ス

一 鐵道財團ニ屬スル線路ノ表示
二 鐵道財團ノ所有者ノ名称及住所

三 登錄ノ年月日

第二十八條ノ三 監督官庁ハ鐵道財團ノ擴張、分割又ハ合併ヲ認可シタルトキハ鐵道財團ノ擴張、分割又ハ合併ノ登錄ヲ為スベシ
擴張ノ登錄ハ鐵道財團ノ用紙中鐵道財團ニ屬スル線路ノ表示ヲ變更シ且擴張ニ因リテ登錄スル旨及登錄ノ年月日ヲ記載スルニ依リテ之ヲ為ス

甲鐵道財團ヲ分割シテ其ノ一部ヲ乙鐵道財團ト為ス場合ニ於テハ分割ノ登錄ハ甲鐵道財團ノ用紙中鐵道財團ニ屬スル線路ノ表示ヲ變更シ且分割ニ因リテ登錄スル旨及登錄ノ年月日ヲ記載シ並乙鐵道財團ニ付鐵道財團原簿ニ前条各号ニ掲ゲタル事項及分割ニ因リテ登錄スル旨ヲ記載スルニ依リテ之ヲ為ス
甲鐵道財團ト乙鐵道財團トヲ合併スル場合ニ於テハ合併ノ登錄ハ甲鐵道財團(合併セムトスル鐵道財團ノ内抵當權ノ目的タルモノアルトキハ設定セラレタル抵當權ノ數ノ最モ多キモノ)ノ用紙中鐵道財團ニ屬スル線路ノ表示ヲ變更シ且合併ニ因リテ登錄スル旨及登錄ノ年月日ヲ記載シ並乙鐵道財團ノ用紙中鐵道財團ニ屬スル線路ノ表示ヲ變更シ且其ノ事由及年月日ヲ記載スルニ依リテ之ヲ為ス第二十九條を次のように改める。

第二十九條 抵當權設定ノ登録申請書ニハ抵當權ノ設定ニ關スル証書ヲ添附スベシ

第三十條第一項第一号から第三号までを次のように改める。

一 抵當權者及債務者ノ名称及住所

二 第七條第二項第三号乃至第五号ニ掲ゲタル事項

三 前号ニ掲ゲタルモノノ外抵當權ノ設定ニ關スル証書ニ記載シタル事項ニシテ抵當權ニ關スルモノ

第三十條第二項を削る。
第三十條ノ二第一項後段を削り、同項第一号を次のように改める。

一 前条第一号、第四号及第五号ニ掲ゲタル事項

第三十條ノ二第一項中第五号を削り、第二号から第四号までを一号ずつ繰り下げ、第一号の次に次の一号を加える。

二 抵當權ノ順位

第三十三條中「抵當權ノ設定を登録シ」を「鐵道財團成立ノ登録ヲ為シ」に改め、同条に次の一項を加える。

前項ノ規定ハ鐵道財團ノ擴張、分割又ハ合併ノ登録ヲ為シタルトキニ之ヲ準用ス

第三十四條の次に次の一條を加える。

第三十四條ノ二 鐵道財團ニ付抵當權ノ登録ガ全部抹消セラレタルトキ又ハ抵當權ガ第十三條ノ三第二項ノ規定ニ依リ消滅シタルトキハ会社ハ鐵道財團消滅ノ登録ヲ申請スルコトヲ得

第三十五條を次のように改める。

第三十五條 抵當權設定ノ認可ガ効力ヲ失ヒタルトキ又ハ鐵道財團ガ消滅シタルトキハ監督官庁ハ鐵道財團ノ用紙ヲ閉鎖スベシ第二十八條ノ三第四項ノ規定ニ依リ鐵道財團ニ關スル表示ヲ抹消シタル用紙ニ付亦同ジ

第三十六條第一項第一号を次のように改める。

一 鐵道財團成立ノ登録ヲ為シタルトキ

第三十六條第一項第四号を次のように改める。

四 鐵道財團ノ用紙ヲ閉鎖シタルトキ(前条後段ノ場合ヲ除ク)

第四十二條中「区裁判所」を「地方裁判所」に改める。

第四十五條第二項中「判事」を「裁判官」に改める。

第六十八條第三項第二号中「管轄登記所」の下に「又ハ管轄運送局長」を、「不動産」の下に「又ハ自動車」を、「登記」の下に「又ハ登録」を加える。

第三十八條第三項中「執達吏」を「執行吏」に改める。

第八十八條を次のように改める。

第八十八條 管理人ハ毎營業年度及鐵道財團ノ所有者、抵當權者、監督官庁及裁判所ニ計算書ヲ提出スベシ

債務者、鐵道財團ノ所有者及抵當權者ハ計算書ヲ送付アリタル日ヨリ一週間内ニ裁判所ニ異議ノ申立ヲ為スコトヲ得

前項ノ期間内ニ異議ノ申立ヲ為サザリシ者ハ計算ヲ承認シタルモノト看做ス

異議ノ申立アリタルトキハ裁判所ハ管理人ヲ審訊シ且監督官庁ノ意見ヲ聽キタル後之ヲ裁判スベシ

第八十九條第一項中「裁定」を「裁判」に改める。

第九十二條中「十門以上千円以下」を「十万円以下」に改め、同条第一号を次のように改める。

一 第八條第四項ノ公告ヲ為サザルトキ

第九十二條第三号を次のように改める。

三 第二十條ノ同意ヲ得ズシテ鐵道財團ニ屬スルモノヲ鐵道財團ヨリ分離シタルトキ

第九十二條第七号中「計算報告書」を「計算書」に「報告ヲ為シ」を「計算書ヲ差出シ」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

(経過規定)

2 この法律による改正後の鐵道抵當法(以下「新法」という)第八條第四項及び第十條ノ二の規定は、この法律の施行前に抵當權の設定認可の申請又はこの法律による改正前の鐵道抵當法(以下「旧法」という)第八條第二項の規定による申請があつた場合については、適用しない。

3 この法律の施行前に旧法第二十条第一項の規定による催告又は旧法第二十一条第一項の規定による催告の命令があつた場合については、この法律の施行後も、なお旧法第二十条又は第二十一条の規定を適用する。

4 この法律の施行の際現に未登録の第一順位ノ抵當權が存する場合には、監督官庁は、ただちに鐵道財團成立の登録をしなければならぬ。

5 旧法第三十條第一項第二号に掲げる事項の登録は、その効力を失ふ。

6 この法律の施行前に抵當權の消滅によりすでに消滅した鐵道財團の用紙の閉鎖については、なお従前の例による。

7 この法律の施行前にした行為に對する罰則の適用については、なお従前の例による。

8 第二項から前項までの規定は、鐵道財團及び運河財團について、前三項の規定は、自動車交通事業財團について準用する。

(軌道抵當に關する法律の改正)

9 軌道の抵當に關する法律(明治四十二年法律第二十八號)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第二号中「麥庄所」を「麥電所」に改め、同条第二項を削る。

第四条中「勅令」を「別ニ」に改める。

二月十一日本委員会に左の案件を付託された。

一、道路運送法第七章の一部改正に關する諸願(第二十八號)(第三〇九號)(第三〇〇號)(第三〇五號)(第三〇六號)(第三二七號)(第三三五號)(第三六一號)(第三六五號)(第三七五號)(第三七六號)(第三七七號)

一、只見線鐵道未開通區間の開通促進に關する諸願(第二九九號)

一、義務教育児童、生徒の通學乗車船賃補助法制定に關する諸願(第三〇九號)

一、瀬戸、西大寺兩駅間に簡易駅設置

置等の請願(第三一七号)(第三二六号)

一、三重県亀山市、柘植町間の国鉄バス運行に関する請願(第三一九号)

一、久大本線鉄道に快速列車増発運行の請願(第三四三三号)

第二八八号 昭和三十一年一月三十日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 山口市大字上宇野令第三四七ノ四社団法人山口県トラック協会会長 上田頼太郎

紹介議員 中川 以良君

全国の貨物自動車業者数は約六千、車両台数約十萬、従業員約四十萬、その家族数は約百八十萬という現状であるが、業者の過多及び自家用貨物自動車の名によるモグリ営業によつて、貨物自動車業界は窮地に追い込まれているから、輸送秩序の確立を期すため、(一)事業用自動車と自家用自動車の性格を明らかにすること、(二)自家用貨物自動車使用届を使用の実態が把握され適正な使用が確保し得るような規制に改めること、(三)違法行為に使用した自動車の使用を制限する規定を強化すること等の措置が必要であるから、議員立法によつて道路運送法第七章の一部を改正せられたいとの請願。

第二八九号 昭和三十一年一月三十日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 新潟県高田市仲町四ノ

紹介議員 高澤 喜一君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

六一上越運送株式会社 専務取締役 植木信司

紹介議員 西川弥平治君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三〇〇号 昭和三十一年一月三十日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 静岡市東町六六静岡運輸株式会社取締役社長 小倉康臣外一名

紹介議員 小林 武治君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三〇五号 昭和三十一年一月三十日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 群馬県前橋市国領町三一前橋貨物自動車株式会社取締役社長 細田岩治外二名

紹介議員 鈴木 強平君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三〇六号 昭和三十一年一月三十日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願(二通)

請願者 広島県三原市港町乙八四九ノ八五山陽通運株式会社取締役社長 粉山富一外一名

紹介議員 高澤 喜一君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

である。

第三二七号 昭和三十一年二月一日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 島根県浜田市大字黒川八九ノ二四石見運送株式会社取締役社長 細川岩太郎

紹介議員 小嶋 彬君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三五五号 昭和三十一年二月一日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 静岡県御殿場市新橋一、九三八御殿場自動車株式会社取締役社長 橋本九市外二名

紹介議員 藤原 道子君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三六一号 昭和三十一年二月二日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 岩手県盛岡市菜園一三岩手県貨物自動車組合内 戸田文三

紹介議員 小野 義夫君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三六五号 昭和三十一年二月三日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

道路運送法第七章の一部改正に関する請願(二通)

請願者 福井市花堂中抜一ノ二一福井通運株式会社取締役社長 南部行雄外三名

紹介議員 小嶋 治和君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三七五号 昭和三十一年二月三日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 群馬県渋川市一、六六七ノ一日本通運株式会社 社務川支店内 中村弥助外三名

紹介議員 伊能 芳雄君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三七六号 昭和三十一年二月三日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 福岡県小倉市到津新町七七ノ二到津通運有限会社代表取締役 向野忠吾

紹介議員 山本 經勝君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第三七七号 昭和三十一年二月三日受理

道路運送法第七章の一部改正に関する請願

請願者 京都市中京区壬生天池町一京都運輸倉庫株式

紹介議員 相馬 助治君

通学定期券の料金が義務教育保護の線を逸脱して大学生も小学生も割引率が

会社取締役社長 内藤寅藏

紹介議員 井上 清一君

この請願の趣旨は、第二八八号と同じである。

第二九九号 昭和三十一年一月三十日受理

只見線鉄道未開通区間の促進に関する請願

請願者 新潟県北魚沼郡小出町役場内小出只見線全通期成同盟会内 西川彌平治

紹介議員 西川彌平治君

鉄道只見線のうち大由川(新潟県)から福島県只見に至る区間は、いまなお未開通であるが、本鉄道只見線の全通したあかつきには国土総合開発を促進し、国家経済に寄与する経済的効果と、沿線住民の文化向上等、社会的効果は非常に大きく、この地域交通事情の利便が確保されるばかりでなく、森林、地下資源の開発、さらに只見川、黒又川水系電源開発の輸送路として重要な役割を果たすことは明らかであるから、すみやかに本鉄道の全通を計りたいとの請願。

第三〇九号 昭和三十一年一月三十日受理

義務教育児童、生徒の通学乗車船賃補助法制定に関する請願

請願者 東京都千代田区神田一橋教育会館内全日本中学校長会内 瀧澤良芳

紹介議員 相馬 助治君

通学定期券の料金が義務教育保護の線を逸脱して大学生も小学生も割引率が

同一である点は不合理至極であり、義務教育延長の今日小人扱いは十五歳とすべきが当然であるから、(一)義務教育生徒の鉄道、バス通学定期券及び船賃計算は義務教育児童と同額とし、義務教育生徒の通学交通費は一定の距離をこえる者に対しては均会均等の原則に従いその補助法を制定するとともに、今後国鉄運賃値上げの際は計画から義務教育生徒の通学定期券の値上げは除き、義務教育無償の原則に従い義務教育生徒の交通費は漸次無償とするよう善処せられたいとの請願。

第三一七号 昭和三十一年一月三十一日受理
瀬戸、西大寺両駅間に簡易駅設置等の請願(二通)

請願者 岡山県議会議長 淺越和夫外二名
紹介議員 江田 三郎君 秋山 長造君

山陽線瀬戸駅、西大寺駅間(八、一三キロメートル)の沿線地区は、いずれも備前雄町米として名産を誇る酒米の産地であり又果樹の適地として特に白桃、ブドウの産額は県下の首位を占め全国に搬出されているが、当沿線区域は岡山市に近接している関係上通勤者をはじめ旅客の数も多く特に当沿線の中間地区から通勤する者は毎日不便を忍びながら両駅を利用しての状況であるから、現在計画されている山陽本線電化と併せて、是非、瀬戸駅、西大寺駅間、国道第二号線との交差点附近に簡易駅を設置せられたいとの請願。

第三二六号 昭和三十一年二月一日受理

瀬戸、西大寺両駅間に簡易駅設置等の請願
請願者 岡山県上道郡上道町長 那須保雄外一名
紹介議員 加藤 武徳君
この請願の趣旨は、第三一七号と同じである。

第三一九号 昭和三十一年一月三十一日受理

三重県亀山市、拓植町間の国鉄バス運行に関する請願
請願者 三重県亀山市役所 内 服部平義

紹介議員 菊川 孝夫君

三重県亀山市、関町及び拓植町は、生産面、経済面に密接な関係にあるが、交通機関は、関西本線がただ一つであるから、更にあらゆる面において、住民の利便を増大するため、亀山市を起点として、拓植町を終点とする国鉄バスを運行せられたいとの請願。

第三四三号 昭和三十一年二月一日受理

久大線鉄道に快速列車増発運行の請願
請願者 福岡県久留米市長 山下善助外二名

紹介議員 野田 俊作君

久大線は、九州東海岸の要衝大分、別府と長崎本線をつなぐ重要幹線であるが、土曜、日曜にかけて一往復する急行湯の香号のみで他に急行の運転がないため非常な不便を感じているから、平日に快速列車を一往復増発運行せられたいとの請願。

昭和三十一年二月十七日印刷

昭和三十一年二月十八日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局