

第二十四回国会 参議院運輸委員会會議録第十号

昭和三十一年三月十五日(木曜日)午前十一時三十分開会

委員の異動

三月十日委員井上知治君、森田義衛君及び野田俊作君辞任につき、その補欠として山縣勝見君、高木正夫君及び高良とみ君を議長において指名した。

三月十三日委員川村松助君、平林太一君、一松政二君及び岡田信次君辞任につき、その補欠として大矢半次郎君、大野木秀次郎君、長谷山行毅君及び小澤久太郎君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 左藤 義詮君
理事 仁田 竹一君
委員 早川 慎一君

委員

岡田 信次君
川村 松助君
三浦 義男君
三木 與吉郎君
大倉 精一君
小酒井義男君
大和 與一君

政府委員

運輸大臣 吉野 信次君

運輸政務次官 伊能繁次郎君
運輸省船舶局長 山下 正雄君
運輸省鉄道監督局長 樺田 良彦君

運輸省自動車局長 山内 公敏君
運輸省航空局長 林 坦君
運輸省観光局長 間島大治郎君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 小倉 俊夫君

説明員

日本国有鉄道副総裁 小倉 俊夫君

本日の會議に付した案件

○旅行あつた旅業法の一部を改正する法案(内閣提出)

○日本国有鉄道法の一部を改正する法案(内閣提出、予備審査)

○運輸事情等に関する調査の件(日本国有鉄道の運営に関する件)

○空港整備法案(内閣提出、衆議院送付)

○臨時船舶建造調整法の一部を改正する法案(内閣提出、衆議院送付)

○道路運送法の一部を改正する法案(内閣提出、予備審査)

○委員長(左藤義詮君) これより運輸委員会を開会いたします。

まず、委員の変更について報告いたします。三月十日井上知治君辞任、山縣勝見君補欠選任、森田義衛君辞任、高木正夫君補欠選任、野田俊作君辞任、高良とみ君補欠選任、三月十三日

川村松助君辞任、大矢半次郎君補欠選任、平林太一君辞任、大野木秀次郎君補欠選任、一松政二君辞任、長谷山行毅君補欠選任、岡田信次君辞任、小澤久太郎君補欠選任、三月十四日長谷山行毅君辞任、一松政二君補欠選任、大矢半次郎君辞任、川村松助君補欠選任、大野木秀次郎君辞任、平林太一君補欠選任、小澤久太郎君辞任、岡田信次君補欠選任せられました。

速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(左藤義詮君) 速記を始め。次に、旅行あつた旅業法の一部を改正する法案を議題といたします。

まず、政府から提案理由の説明を求めます。

○国務大臣(吉野信次君) それでは、提案の理由について御説明申し上げます。

旅行あつた旅業法は、広く内外旅客の旅行あつた旅業とする者の監督取締りの規定でございまして、昭和二十七年七月公布されて、同年十月から施行を見たものでございます。本法の施行に伴い悪質業者は減少し、業界の肅正に大きな役割を果たしておりますが、三年半に及ぶ本法の施行経過に徴しますると、その取締り規定が不十分のため、いまだに各種の不正行為を行う業者や無登録業者も相当あり、いろいろな欠陥が表面化したしております。そこで旅客等の保護の徹底をはかるとともに、旅行あつた旅業の健全な発展を促すため、今回のような改正法案を作成いたしました。本国会に上程することと

いたしました次第でございます。

改正のおもなる点について御説明申し上げます。その第一点は、登録要件を強化したこととあります。

現行規定におきましては、形式的要件さえ満たせばだれでも登録を受けることができ、そのため業態が不健全で旅客を初め交通業者、宿泊業者などに迷惑を及ぼすおそれが多分にある者でも登録せざるを得ず、いろいろな弊害をかもしております。

そこで、今回の改正に当りましては、登録の要件のうち、当該事業を遂行するに足る資力信用及び旅行あつた旅業に関する経験または能力を有する者であること、という条件を加えることといたしました。

改正の第二点は登録に更新制を採用いたしましたこととあります。業者が一たん登録を受けても、その後資力が不足するような場合も少くありませんので、一定期間を置いて業者の資力信用その他の資格要件を再び審査する必要を、登録の有効期間を三年とし、三年ごとに登録の更新を行うことといたしましたのであります。

第三点は旅行あつた旅業に關する規定を設けたこととあります。現行法におきましては約款に關する規定が全くありませんので、旅行あつた旅業と旅客との間の旅行あつた旅業契約がきわめて区々となっており、旅行を中止したような場合、旅客が不当に不利をこうむる場合が少くないのであります。

そこで、今回新たに旅行あつた旅業約款を届出制とし、旅行あつた旅業契約の態様の明確化をはかるとともに、その約款が旅客の正当な利益を害するおそれがあるものであるときは、その変更を命じ得ることとした次第であります。

改正の第四点は、職員による営業所等への立ち入り検査であります。従来は、単に報告を徴し得るにとどまり、業者の取締りに徹底を欠くうらみがありませんため、本法の目的達成上必要限度において登録行政庁の当該職員が業者の営業所等に立ち入り帳簿書類その他を検査し、及び関係者に質問し得ることとしたのであります。

この場合、当該職員には所定の身分を示す証票を携帯せしめることはもちろん、その検査に當つては、犯罪捜査に類する行為とならぬよう厳に配慮する所存でございます。

改正の第五点は、罰則の強化であります。現行規定におきましては、無登録業者等に対しても最高十萬円の罰金を課し得るにとどまり、他の類似法令に比しても低きに過ぎ、取締り上遺憾な点が多くありませんので、法務省とも十分協議した結果、罰金の最高額をおおむね二倍に引き上げることとした次第であります。

以上が今回の改正のおもなる点でございますが、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを御願いたします次第であります。

○委員長(左藤義詮君) 次に、日本国

かしながら私も見ますと、今回の闘争におきましては、一部過ぎた行為もあつたように見受けられる個所もございますが、全体として非常に良識ある行動をとっておられるように考へております。しかしながら地方につきましては、先ほど申し上げましたように、二、三国民に御迷惑をかけた点もあるもので、さような点につきましては遺憾に存している次第でございます。

○大倉精一君 私聞いておるのは、行き過ぎたところがあるとかないとかいうことを聞いておるのではない。これは一つ、あとでそういう御論議があるなら、御論議があつてもいいと思ひます。調停案が出た。これは権威がある。国鉄労働組合の方では、新聞等によりますと、内容によって不満なところがある、いわゆるベース・アップは認めておる、ところがその時期と金額において不明であるという点が非常に不満であるというところを言つておるのです。しかしながら一応、こういう権威のある調停案が出たから、受諾をして、話し合いによって何らか解決をする方向に向かう、こういう工合に方針がきまつておるやうに伺います。

ところが、当局の方では、これは相当期間がたち、しかも争議の状態がいよいよ発展をしつとあるという現状において、調停案に対する何らの態度も示されておらず、ますます事態が紛糾する、こういうやうな状態になつてくるというふうに私は見ておるのですが、この調停案に対する国鉄当局の根本的な態度というものは、あるいは考え方というものはどういふものであるかというところをお伺ひしておるわけです。

○説明員(小倉俊夫君) 調停案に対し

まする私どもの感じ、あるいは調停委員に対する私どもの気持と申しますと、これは調停委員会におきまして長い期間にわたつて真剣な努力を続けられて結論を得られたということに伺つておりますので、この点は深く感謝いたしておる次第でございます。なおまたこの調停案につきましては、これもできるだけ調停委員の御苦心の跡をたどつて検討いたしていきたい、こう考へておりますが、何がさてこれは財政的な関係もございますので、私どもの方ではやはり鉄道の財政というところにもらみ合せて考へなければなりませんので、そちらの方の検討に手間取りまして、ただいままで延びておりますことは、私どもはなだ遺憾に存じて、はなはだ残念に存じておる次第でございます。

○大倉精一君 はなはだ遺憾だということなんです、調停案が出てからもうすでに二週間たつておる。で、調停案の御苦勞に対して感謝し、各内容についてはいろいろ検討していきたいというところなんです、これから検討しようというのですか。今まで検討してはなかつたわけですか。

○説明員(小倉俊夫君) もちろん調停案につきましてはいろいろ検討もいたして参つたのでございますが、何はさてその財源につきましては、私どもの国鉄の収入と申しますのは、御承知の通り、非常に逼迫しております、必ずしも余裕があるとは申せない状態でございます。こういう点につきましては、たびたびその国鉄の財政につきまして表明いたしておる次第でございますが、それもその収入の方に

つきましては概算が早く取れます

が、支出の方につきましてはいろいろ問題もございまして、そういう収支の差益というやうなことの検討に突は手間取つて参つたわけでありまして、これがしかしながら本年度の締めくくりも十五日程度でございますので、もう見通しが四、五日のうちにばつくかと思ひますので、できるだけこれを急がせまして、その財政状態を見きわめをいたしたいと、かように感じております。

○大倉精一君 今の御答弁であります、調停案の内容について受諾ができませんというふうにも受け取れるし、あるいは受諾するように努力するというふうにも受け取れる。両方受け取れるわけなんです。しかも二週間もかかつて検討しておられるので、大体もうそのめどはついておると思うのですが、これはまあ端的に申し上げて、この争議を解決する方法というものは、これは組合側もこれを受諾して話し合いをする、こういふ工合に歩調を合せない、今の現状における争議というものは解決するめどがないように思ふのですが、その点はどうなんですか。

○説明員(小倉俊夫君) 仰せの通り、労組の方で受諾いたしました、私の方でまだ態度が決定いたしかねているのは、先ほど申し上げましたやうに、深く遺憾に感じておる次第でございます。しかし、ただいまのところ、その収支の計算をいたしておりますので、これも決して速からずにはつきりすることでございますからして、そのときまで日をかしていただきたい。決して今まで通りの次第ではございませ

るし、なお国鉄の財政として、どのくら

いのか、お答へいたします、できるだけ早く調停委員に回答ができるやうにいたしたいと思ひますが、ただいまのところ、まだイエス、ノーといふはっきりしたお答えまで申し上げる時期に至つていないのを残念に存じます。

○大倉精一君 これはどこで御答弁なさるのはいらうの言ひ返しがあると申すのだが、大体常識からいって、調停案が出たにまだ態度がきめかねておるというの、収支の計算もさうとながら、これはあなたの方の戦術、戦略だと思ふ。それ以外にこれはないと思ふ。あなたの方の戦術、戦略であつて、国民が迷惑をするということ、これは私は、当局としてこれとほんとうに行き過ぎではないかと思ふのです。あなたの方がそういうことをやつておいて、そして労働者の方で少し何とかしたといつては懲罰だ、これは私は本末転倒しておると思ふ。しかも労働組合の方で調停案を受諾して、これから円満話し合いに入らうという新しい段階になつたときに、懲罰をもつてこれに報いるというやうなことは、私はまだかつてどういふやうな労働争議のケースは知つたことはないわけですか。

それはそれとして、あなたの方で今収支の数字を一生懸命やつておるというところは、あの調停案によつてベース・アップといふものに対して、あなたの方は幾らベース・アップができるか、五千円あるいは五千円以上一時金を出せ、これを五千円以上幾ら出せるか、こういうことをそろばんにはじいておるのですか。

○説明員(小倉俊夫君) あの調停案につきまして検討もあらうございませ

るし、なお国鉄の財政として、どのくらいお答へできるかできないかということを検討いたしている次第でございます。

○大倉精一君 国鉄の財政として余裕というふうになると、やはりあの調停案を一応尊重されて、いや、受諾の回答などは別として、一応あの内容を尊重されて、その内容に背いておるところのベース・アップをするという問題に対しては応じられるかどうか、ベース・アップがどのくらいできるか、あるいは五千円以上のものをどのくらい出せるかといふことを検討なさつておると思ふのですが、いかがですか。それが出来ないということになれば、拒否ということになる。その点はどうなんですか。

○説明員(小倉俊夫君) もちろん調停案の各項目を受け取りましたのでございしますから、それにつきまして、その字句の解釈につきましてはいろいろ見方がございまして、私どもの考へるところによりまして、もちろんそういう計算はいたしておりますが、ただし、いろいろ字句の解釈上むづかしい点は多々あるやうに考へております。

○大倉精一君 どうも私は腹に落ちないところがあるのですが、今の御答弁によると、調停案の内容はともかくとして、国鉄は自主的にそういうやうなものを検討している、とおっしゃるのです。そういうことになれば、組合の方から要求が出たそのときに、自主的に検討された計画をされてもしかるべきものだと思ふのですが、これはあくまでも調停案が出て、その内容にあらは記されている。だから、その内容に従つて計算を始めるのだと、こうなるのじゃありませんか。

んか。

○説明員(小倉俊夫君) もちろん、ただいま私の言葉が足りませんでして、調停案の示すところによりまして、原資がどのくらい要るかということとはもちろん計算いたしております。

○大倉精一君 そうすると、当局側としまして、大体あれの調停案を受諾するかしないかという一つの要件は、あそこにあがっているベース・アップというものを認めるか認めぬか、その余力があるかないか、あるいは五千万円以上という金額に対して財政的に余裕があるかないか、こういうことだと思ふのですが、そうすると、やはりあの調停案というのに対して、あのベース・アップ、それから五千万円以上、こういうものをやれと、こういう調停案に基いて、あなたの方がそろばんをはじいておられる。そうすれば、やはり組合と調停案に対する態度といふものは、あるいは解釈といふか、そういうものは一致してゆくのか、あるいはそこでもそういうような問題はあるいは受諾して、あるいは話し合いをして、財政がどうだ、これはどうだ、ベース・アップはこのくらいしろ、こういうような話し合いをされる余地があるのか、あるいはこの点はどうかですか。

○説明員(小倉俊夫君) ただいまベース・アップというお話がございましたが、あの文書につきましては、私ども必ずしもベース・アップと考えておりません。ベース・アップと考へておられるのは、おのずからそろばんではよく問題でございますからして、それははじいておられますが、しかしただいま申し上げました点は、私どもの財政といたしまして余裕があるかどうか、そ

ちらの方のそろばんに時日を手間取っているのでございます。これが非常に裕福でもございませう、裕福といふようなこともあれでございませうが、非常に余裕がございませう、そういう財源の点も心配ないのでございませうが、先ほど来申し上げました通りに、国鉄は経営のぎりぎりの線に行っておりまして、やはり年度の見通しをある程度つけなければ、容易に、原資が余裕があるかないかという点が容易にはつきりいたしかねるものでございませうからして、ただいままでそのために手間を取った次第でございます。

○大倉精一君 どうもつじつまが合わないですね。あの調停案がベース・アップをしろと言っておるのではない、こういう解釈の上に立つならば、そろばんをはじく、あるいははじかぬ、はじくとかはじかぬとかいうようなことは、これは受諾を拒否する要件にはならないと思ふのです。あの調停案は確かにベース・アップの原則を私は認めておると思ふ。そのまゝに読めば、認めておると思ふ。あなたの方もその内容を承知して、これに従ってそろばんをはじいて、その原資いかによって、あるいは余裕がどのくらい出るかといふことによつて諸否をきめよう、となれば、調停案に対する解釈といふものは一致しておるわけですね。それをあなたの方は、調停案は必ずしもベース・アップに關してはそれは言っていないといふことになれば、金額といふ問題は、ベース・アップに対する金額という問題は、そういう解釈でいけば、受諾の、諸否の要件にはなつてこない。ですから、あなたのすつとおつしやっ

ているのを聞くといふと、私は先ほど申し上げたように、戦術、戦略で延ばしておられるというように考へるほかに、特に調停案にしましても、幾ら上げる、あるいは何月幾日から上げるといふことは書いてないわけですね。ですから、そういうようなことについては今後相談しない、こういう調停案だと私は思ふ。ですから、あなたの方ですらう調停案であるという前提のもとにそろばんをはじかれて、そして組合の相談に應ずる材料をこれから一つ整備しよう、こういう段階にあるように思ふのです、今のお話を聞きま

すといふと、そういう方針でいくといふことになれば、まずあの調停案を受諾して、そして自後そういうような問題につきましては、これはやはり双方がそろばんをはじきながら検討をし、あるいは交渉をする、こういうことになつてくるのが大体普通のコースではないかと思ふのです。どうもあなたのおつしやつていふことはつじつまが合わない。どつちがほんとうなのですか。

○説明員(小倉俊夫君) お話でございますが、たとへば第二項を見ますと、五千万円以上というのがございませう。これは一時金と書いてございまして、必ずしもベース・アップを意味するものでもないと思ふのですが、五千万円と申しますれば、かりにその額を取るといたしますれば、人数はどちらでもわかつておられますので、総額といつたしまして大体二十二、三億になるのでございますが、そういう計算はできるわけでございます。ただ五千万円出せるか、出せないかという問題になり

ますれば、これはやはり先ほど来申し上げましたように、ふところ勘定になるのでございます。その計算はまだできておりませんので、もう少し時日をかしていただきたい、こういうふうなことでございませう。

○大倉精一君 ベース・アップの方の計算はしておられるのですか。

○説明員(小倉俊夫君) ベース・アップとおつしやるのは、私もはつきりわからないのでございませうが、先ほど来申し上げた通りに、あれは必ずしもベース・アップを言っておるのではないと私も解釈しておるわけでございます。

○大倉精一君 ベース・アップがよくわからぬといふのは、どういう意味なのですか。

○説明員(小倉俊夫君) あの文面からはつきりベース・アップのラインを出しておるとは、私もあの文面からは承知いたしておらないのでございませう。

○大倉精一君 それでは、そういう態度であれば、なかなかこれは解決のめどがつかないわけですが、あの文面のどこがベース・アップといふことを否定しておるかといふことです。あの文面のどこが否定しておるか。どういふ所が否定しておる文面になっておりますか。

○説明員(小倉俊夫君) 否定しておると申すのでございませう、あれはベース・アップだといふことが私どもに必ずしも了解し得ないといふことでございませう。

○大倉精一君 ベース・アップを否定しておるのではありません、肯定しておるでしょう。そのまん中はありますから。ベース・アップを否定しておるのでは

○大倉精一君 どうもつじつまが合わない。給与の改訂には一時金もある。一時金のことについては五千万円以上、はつきりしているでしょう。あとの問題ですね。昇給にしろ、あるいはベース・アップにしろ、何にしろ、今の給与ではいけないから上げるのだといふことを肯定しておると思ふ。さつきあなたは否定していないとおつしやつておる。否定してなければ、肯定しておる。まん中はあり得ないと思ふ。ですから、私は肯定をされておる部分についてはそろばんをはじいておるかどうかといふことをお伺ひしたわけですが、どうもそのお答えがないわけですね。ところがやはり今の争議の解決の、何といひますが、前途に対して非常に暗たんたるものがあるやうな気がする。その辺は、当局としましてはこの際はつきりとした態度をもって、そうして争議解決に積極的になり出す、どういふやうな御意図はありませんか。

○説明員(小倉俊夫君) いずれ近々私どもの方から調停委員に御回答申し上げ

げる次第でございまして、それにつきましては、また調停委員の方の御意見はあろうかと存じます。

○大倉精一君 私はどうも今までのやりとりによって、あのベース・アップの部分だけが非常に不明確になっておるのだが、大体あれを否定しておるのではないという前提に立っている苦勞なすつておる、こう私は思うのです、そこで、いすれ近々回答するとおっしゃるのだが、これは近々回答しなければ国民が承知しない。今日ぐらに、あとの四項案ですか、調停案も出る。そういうものがそろってから、あなた方は共同戦線を張って、そうしてやろうという、そういう共同戦線の時期が熟してくるわけです。その時期に出す。あとは、そろばんをはじくかはじかぬかというようなことは、これはもう私は二の次のような気がする。これは運輸大臣もおるから、そういう人もおりますから、ですから私は運輸委員会として非常に心配しておるのは、そういう工合に、戦略をもって、あなた方の調停案に対する態度をああやうにして、あるいはあいまいでなくて、むしろこれをひん曲げて解釈をしようとしておる。そこはこの争議というものがますます紛糾をして、混乱に陥ってくる、こういうことになっておると私は思う。

当局としては、今までおやりになっておることを見るといって、積極的にこれを解決しようというのではなくて、むしろけんかを賣って出よう、いわゆる行き過ぎだといって自分勝手に解釈をして、その場合には職権を振り回して、だんびらを振り回して、そうして

懲戒だ、何だかんだということに頼ってくる。これでは争議の解決の方法にはならぬと思う。少くとも、公共企業の労働争議に対して当局側がそういうような態度でおいでになるということ、これは私はどうも腑にも腹にも落ちぬ。ですから、この争議の早期解決の方途は、あの調停案の趣旨をそのままだ通りに受け取って、そうしてこの調停案に従って組合側と話し合いをする、これ以外に私は具体的な解決の道を開く方法はないと思うのですが、お考えはどうでございましょうか。

○説明員(小倉俊夫君) ただいまの言葉中でありましたが、この調停案は、先ほども申し上げましたように、必ずしもベース・アップを意味するものでない、私どもは解釈しているというところを、先ほどはつきり申し上げたのでございまして。今何か戦術戦略ではないかというお話でございましたが、そういう点は毛頭ございせん。ことに私ども同じレールの上で汽車の輸送をあずかっております身にいたしますれば、決して敵味方というふうな気持は毛頭持つておりません。むしろ今後の国鉄の改善につきましては、私どもも、また労組の方も、両方で経営の改善をいたしていかなければなりませんので、常々そういう方面の協力方も労組の方にお願いいたしておる次第でございまして。

それで繰り返して申し上げますが、当方の事情で回答ができませんでしたことはなほ遺憾に存じておりますので、できるだけ早く計数の整理をいたしまして、調停に御回答申し上げます、どう存じておられます、事態を何か意図あるものと遅延いたしてお

る次第では決してございせん。誠意をもって事に当たりたいと考えておる次第でございまして。

○大和興一君 あの調停案を自主的に受諾するというのは、それだけでも、自分で計算をして何とかなればそれでいいけれども、ならなければ、計算ができればならぬのでしうけれども、それを今相談をしておいて、そのためにできないのか、あるいはその調停案を受けける場合に、去年の仲裁裁定だと思つたけれども、受諾をするときめたけれども、内容は百パーセント完全に実施するといふ決心がなくて裁定を受諾したことがあるのです、この前。これは大へんよくなかったと思うのです、今度ばましても調停案だから、そんなことはあまりやかましく言わぬで、いいかげんでもないだろうが、まじめにはやるけれども、そんなに完全に実施されなくてもいいのだという気持ちで、心がまえで受諾するしないをきめようとしておるのか、その辺はいかがでしょうか。

○説明員(小倉俊夫君) 先ほど来申し上げましたように、この争議をできるだけ急速に解決したいという熱意に燃えている次第でございまして。それでその調停案につきましても、真剣な態度で取組んでおる次第でございまして、ただいまの御質問中でありました、その計算が、その原資がなかった場合にどうするかというお話のように解釈いたしました、もうこちらで近近のうちに計算がございまして、その結果を見まして何分かの考え方をきめていきたい、かように考えてお

ます。

○大和興一君 そうすると、調停案を受諾するとなつた場合には、もちろん尊重をして受諾することになると思ひます。そうすると、さき大倉委員が言われたように、第一項についても、その解釈は団体交渉で自主的にやうていこうということになるのですか。

○説明員(小倉俊夫君) もちろん調停委員があれほどの御苦勞をなすつて調停案を作成なされたので、私どもできるだけ尊重して参りたいと思ひますが、それを受諾するかしらないかというところは、先ほど来申し上げておりますように、財政的な計算もはつきりいたさなければ態度がきまらないので、まだそこまでは申し上げられないと思ひます。

○大和興一君 そうすると今計算しておられるということは、あらゆる場合を計算して、幾つかのケースが出て、そいつを天下に公表できるようにちゃんと計算をしておられることになりませんか。今までずいぶん長い間、二週間もかかってやつて、それでまだ計算ができぬということとはちよつと考えられないのです、やはり一項目についての問題が一番ひつかけて計算がしにくいか、あるいは幾ら計算してもどうにもならぬとか、そういうところで計算がおくれたということに主としてなるかどうか。

○説明員(小倉俊夫君) 先ほども申し上げましたが、鉄道が余裕がございまして、現状は皆さん御承知の通り、相当経理内容は逼迫いたしております、必ずしも余裕がないのでございまして。それで私どもは年度の決算を

できるだけ誤差のないように見直しをつけたい、かように考えましてただだ収入の点につきましては、これは概算で出て参りますが、支出と申しますのは、いろいろ複雑な計算からあがつてくるのでございまして、この支出の方も相当はつきり把握いたしませんければ、収入だけでは余裕がどのくらいあるかというところは計算が出て参らないのでございまして。また逼迫いたしております状態では、たとえ大きな事故でもございせんければまた余裕の出るということもございまして、もはやあと半月ほどでございまして、かしらしてその見通しも締め切りまして、いわゆるその余裕の見込をつける段取りにまで行つておられますので、もう決して長いことではございせん。数日中にはその見通しがつくだろうと、かように考えておる次第でございまして。

○大和興一君 もう一つ、あの昇給百パーセントというのがありますね、あれは一体原資を含めてどのようにお考えになつておられますか。

○説明員(小倉俊夫君) あの調停案につきましてはいろいろの角度から研究して参つたのでございまして、あの調停案は一項より五項までございまして、しかも年度内のものでございまして、来年度のものとございまして、そういう点を私ども全体的に勘案いたしましてそのお答えを申し上げます、そのバランスを見て

○大和興一君 もう一つだけ、百パーセント原資を確保するということは明確だと思ひますが、ということとは、昇給百パーセントということだと思ひ

のですね。これは当りまえなこと、子供が考えてもわかるのですが、その点、もう一ぺんお尋ねしたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) あつた面から見ますれば、調停委員の方では従来の手続が、第四項につきましては、他よりも低かつたのをこれを百パーセントにするのが妥当ではないかという趣旨のように私は読みました。

○大和興一君 機関車労働組合は調停案を拒否しましたけれども、そうかといつて、仲裁へ持つていくともいふことで、団体交渉をしたといふことをお宅にお願いしても、やはり相手にならぬと思ひますが、その点はどういふふうな、機関車労働組合とのこの問題に対する処理といふんですか、それをお考えになっておられますか。

○説明員(小倉俊夫君) 国鉄には、御承知の通り、国労と機労とございまして、私どもはなほだ、極端に申しますれば、扱いにも困ることもございまして、またそういう二つの交渉団体があるのはいかうかといふことにつきましても、非常に心配いたしてあります。ことに片々は国労で三十五万の組合員を持つておられますし、片々は機労は五万でございまして、ともすれば、私、つい国労の方ばかりに氣を取られがちの点がございまして、そういう点はできるだけ機労とも接触を保ちまして、両方並べて解決に當つていきたいと思ひます。

それからたまたまのお話のように、国労は調停を受諾し、機労の方はこれを拒否いたしておりますので、私どもどうしたらいいかといふことを非常に心配いたしておられますが、私の氣

持では、両方とも合せまして円満に事を運んでいきたいと、かように考えておる次第でございまして。

○大和興一君 それは団体交渉ではない、いろいろなとまあ話し合ひを連絡はしてある、こういう意味ですか。

○説明員(小倉俊夫君) ただいまのところは、私どもの方からまだ調停案に対する回答を出しておりませんので、国労と機労とも団体交渉に入つておりません。

○大和興一君 最近この労使の紛議に対して公安官がだいたい出ておられますが、この公安官のことは、昨年この運輸委員会だいた、長崎前総裁にずいぶん御質問いたしました。昨年の闘争のときなんかは、公安部長はほとんど指令権がなく、公安官が現地で動いたのは公安部長の命令でなかつたといふことは、指揮命令系統としては明確になりました、速記録にありますが、大体公安官はやみ米をつかまえるくらいまでは、われわれもそのくらいやるだらうと思つておるのですが、それ以上、仲間をふん縛つたり、け飛ばしたりといふことはやはりせぬように立法精神はなつておると思つて、それが、それをいつまでやらせるつもりか。この辺で思い切つて公安官に対する考え方をおきめいただくのが妥当じゃないかと思つておるのですが、いかがですか。

○説明員(小倉俊夫君) 公安官の問題につきましましては、衆議院の運輸委員会でも赤松先生からいろいろ御指摘を受けた次第でございまして、それで私ども、当時の審議につきまして、いろいろ過去の記録その他を慎重に検討中でございます。ただ、私どもも、公安官

も、労組の方も、同じ鉄道職員でございます。その間に紛争が生ずるといふことはまことに遺憾であり、そういう点につきましましては、今後いろいろ考へていかなければならぬ問題が多々あると存じますが、ただ数千人、数千人のデモ隊が参るようなときには、あの職場放棄というふうなことがあり、また場合には、何らかのやうなことを能を維持いたしまして、国民大衆に迷惑をかけぬといふだけの措置は、やはり管理責任としてとらまへんと、そちらの方の責任が欠けることになるのでございまして。それで今後につきましてもいろいろ問題がございしますので、そういう点は十分御意見伺ひまして、研究して参りたいと、かように考えております。

○大和興一君 公安官をこのまま置くことが、ちよつと今の失言だと思つたのです。あるいは労使の問題の、当局から考へて行き過ぎだとか何とかいふことのために置く理由があるといふやうな言い方は、少し間違ひだと思つたのです。それだったら、一つ、調停案を組合が受諾をした、あるいは今までの仲裁裁定を出したけれども政府がきかない、そういう大きな理由があつていろいろな紛議が起る場合があるものであつて、その方は目をつむつて、下の方のことだけつかまえる。そのために公安官がいなくてはいかぬといふ言い方だったら、それは間違ひだと思つた。それからいふと、それでは警視庁に身売りできるかといふと、こんなものはおまわりのうちにいらぬで、役に立たぬ。国鉄はそんなものは、公安官といふやうなものは、そういう警察的な要素を持たそうと思つてはいないはずなん

だが、どつちへ行つたつて役に立たぬ。こういうことになるのだから、やはりいろいろな検非違使的なものはなるべく早く転換をしていくという考へ方を、長崎前総裁は持つておると私に言明したのであります。もちろん早急にやるといふことはいきませんから、その人たちの職業を奪はないやうに考へながら善処をしていただくといふことを、ぜひ早急に考へていただきたい。さつき言つた労使の紛議の問題は、これは労使の話し合ひによつてだんだんにやつて、これはできるという私は確信を持つておるもので、そういうふうな公安官についてはお考へいただきたいと思ひます。

それから第二の点は、処分というやうなものがあつたのですが、職場大会をやつておるのに、一分、二分おくれから、けしからぬから首切るといふやうなことを言つたりした人も、個人的におるのではありません、今回の問題は、ある政党的な委員会なんかで国鉄が呼ばれて、それでやいやい言われた。そんなことと圧力を感じては別にやらなかつたと思つたのですが、どうでしょうか。

○説明員(小倉俊夫君) ただいまの御質問の前に、公安官につきましましては、私の舌足らずで恐縮でございまして、私、もちろん公安官は労働争議を目的としておるわけのものでは絶対にございませんで、公安官の使ひ方その他につきましましては十分考へていきたいと思ひます。

それからたまたまの処分の問題につきましましては、これは管理をあずかる責任者といひまして、その立場から判断いたしました次第でございまして、他か

らどうのどうのといふことは絶対に考へません。

○大和興一君 処分のことについては、大臣にお聞きすることにします。

○大倉精一君 もう一点だけちよつと聞いておきたいのですが、本年度の国鉄予算を見てみると、この給与総額については、三十年度から見まして、貨物あるいは旅客の増勢等から考へて、比較して三十一年度は増額になつておらぬと思つたのです。絶対額は増額になつておるかもしれないが、必要額は増額になつておらぬと思つた。こういう点から見て、年度の調停案に対する予算のそろばんをはじいた結果、これは足りない分があるのですね。そうしますと、たとへば五千円といふことになれば二十億、これはいい、わかつておる。で、そのほかプラス何十億、それからどの限度まで出せるかといふめどをつけるというところが大事だと思つたのですが、これは運輸省当局なり何なりといふ話し合ひをされて、どのくらいまでというやうなめどをつけることが必要だと思つたのですが、そういうやうな計算方法でやつておられるのか。それから今そろばんをはじいておられるといふのは、どういふやうな内容でもってそろばんをはじいておられるのか。どのくらい上げようか、どのくらいペース・アップをしようかといふ前提に立つてそろばんをはじいておられるのか、あるいは二十億プラス何十億円が可能かといふ一つのつかみの可能性を計算しておられるのか、どつちなんでしょう。

○説明員(小倉俊夫君) 鉄道の第二項は本年度の問題でございまして、三項以下は三十一年度のことになります。

午後零時二十五分休憩

午後二時二十二分開会

○委員長(左藤義詮君) 午前中に引き続き、委員会を開きます。

○委員(長左藤義詮君) 空港整備法案を議題といたします。御質疑のおありの方は御発言を願います。

○岡田信次君 空港を整備するということは非常にけっこうです。ですから、空港整備法と空港整備計画というが、実際に空港が整備される速度といますか、その関係はどうなっていますか。

○政府委員(林坦君) 空港整備法によりまして、本年度以降航空事業費による空港の整備をやっていくと思っておりますが、それによりますと、本年度以降約五十年といえますが、三十五年くらいまでの間に必要な国内航空に必要な飛行場を整備していきたいと考えております。この法案で第一種空港としております国際航空に必要な飛行場は、これはすでに羽田はだいぶ整備いたしましたのでございますが、その他の国際航空に必要な飛行場は、現在まだ米軍駐留軍の管理に属しておりますので、その解除を待ちまして、本法による整備を続けていくと、こういうつもりであります。

○岡田信次君 国際航空飛行場ですかというの、今羽田のほかは伊丹、板付等ですか。

○政府委員(林坦君) この法律案で申しております第一種空港、国際航空路線に必要な飛行場と、こういう考え方は、一応現在の羽田のほかは、さしあたり想定できますのは板付、岩国、伊丹、名古屋にございます小牧、そう

その一端といたしましては、経営の合理化といふことを私も極力推進していかねばなりません。空港整備法は、前々から申し上げておる次第でございます。ただし運賃の是正といふことは私も限りではできないこととございまして、その点につきましては議会でおきめになることとございまして、すからして、お願いするにとどまるのでございますが、この今回の調停案と運賃値上げは、経営委員会の答申にございまして、これは全然切り離して考えております。

○大倉精一君 今の答弁で大体私も安心をしましたが、ともすると、運賃値上げの口実を組合側に転嫁させるというやうなことがあるといふことを、私は実は心配しておったのです。けれども、そういうことがないといふ言明で、非常に安心しました。従って、この争議はこれは二年も三年も続くものじゃないから、いずれは解決すると思ふのですが、その解決とともに、先般の言明通りに、一つ運賃といふものは三月三十一日までは上げないといふふうに国民は承知してもいいわけなんですね。

○説明員(小倉俊夫君) 私どものところでは、そこまではわかりません。

○大倉精一君 じゃ、今度大臣がおいでになりましたら、大臣に対する質問をしたいと思ひます。

○委員長(左藤義詮君) ちょっと速記をとめて。

○委員長(左藤義詮君) 速記を始め。休憩をいたしまして、一時半から引き続き委員会を開きます。

その一端といたしましては、経営の合理化といふことを私も極力推進していかねばなりません。空港整備法は、前々から申し上げておる次第でございます。ただし運賃の是正といふことは私も限りではできないこととございまして、その点につきましては議会でおきめになることとございまして、すからして、お願いするにとどまるのでございますが、この今回の調停案と運賃値上げは、経営委員会の答申にございまして、これは全然切り離して考えております。

そこで組合の方としては非常に心配をしておると思うのですが、この問題は運賃値上げの口実にされては困るのだというの、どう思うのです。国鉄としては、この問題は運賃値上げの口実にされることはよめやあるまい。この問題は、運賃値上げと関係なくこの問題の処理をされると、どう考えても差しつかえありませんか。

○説明員(小倉俊夫君) 御質問の通りでございます。運賃値上げと今回の問題とは、全然関係がございせん。ただ先ほど申し上げました通り、鉄道は今資本の食いつぶしをいたしております。非常に各方面で老朽施設をたくさんかかえておりまして、これの取替もようできないといふことは、皆様各所の駅その他を知らん下さればわかることとございまして、そういう点につきましては、私も何と申して財政状態を改善して、国民の御要望にこたえたいと思っております。

それからただいまのもう一つの考え方は、収入の点でございまして、本年度は幸いに諸種の条件に多少恵まれて、予算に対しては現在のところ約三十億円の不足、三十五億円の不足、増収になっております。これはしかし全体の収入が二千五百億円くらいでございますから、それから見ますればわずか一%強といふことでございまして、しかしその増収分につきましては、増収をあげますために当然付随して必要経費もございまして、その三十億がまるまる余裕があるといふことではございせん。おそろく半分近くは経費として差し引かれることだろうと存じます。そういうふうな点も勘案いたしまして、原資がどのくらいになるだろうかといふことを考えておる次第でございます。

○大倉精一君 国鉄の経営と予算問題に対しては、今後、たくさん資料があつて、これは掘り下げていけば非常に

れに對しまして大体償却費がわずかに二百八十億円くらいしか見込まれないのでございます。で、これを通常に申し上げますならば、おそろく六百億円くらいの償却を積み重ねれば健全なる経営とは言えない。で、つまりそこに三百億円くらいの資本の食いつぶしがある。そういう点で鉄道は非常に窮乏しておるということが言えるのであります。収支のバランスといふことにつきましては、鉄道の予算の建前上、バランスをとる、収支とんとんにするという建前になっております。それで、しかしながら今年度つまり赤字と申しますのは償却不足、これを赤字に立てますれば、そこではっきり赤字が出てくるわけでありまして、

それからただいまのもう一つの考え方は、収入の点でございまして、本年度は幸いに諸種の条件に多少恵まれて、予算に対しては現在のところ約三十億円の不足、三十五億円の不足、増収になっております。これはしかし全体の収入が二千五百億円くらいでございますから、それから見ますればわずか一%強といふことでございまして、しかしその増収分につきましては、増収をあげますために当然付随して必要経費もございまして、その三十億がまるまる余裕があるといふことではございせん。おそろく半分近くは経費として差し引かれることだろうと存じます。そういうふうな点も勘案いたしまして、原資がどのくらいになるだろうかといふことを考えておる次第でございます。

それで国会に三十一年度の予算は提出してございまして、何はさて、企業体のものでもございまして、収入と申ししてもはつきり一〇〇%当るものではないと、大体におきまして、過去の例によりまして、一、二%の狂いが生じてくるわけでございます。それからまた支出の面につきまして、これはまあたとえば物価騰貴といふやうなことがございまして、すぐ支出が増強いたしますが、また合理化あるいは節約といふことにつきまして、あるいは支出も押えられ、ということとございまして、私ども予算を立てても、はつきりその通りに行くわけのものでもございせん。そういう点につきましてさらに種々検討を加えておるということとでございます。

○大倉精一君 それで本年度の国鉄予算、来年度ですかの予算から見ますと、この前の説明によると、あれを引き延ばしていくと六十億の赤字が出る、こういう説明を聞きまして、そういうやうな状態の中で今度の争議の解決、いわゆる調停案受諾というやうなこと、運賃の値上げというやうな問題について、どういふやうな関連性があるように考えておられるのか。それと無関係ですか。

○説明員(小倉俊夫君) 鉄道の会計はいつでも収入と支出を一致させる建前になっております。収入が減りました場合には、それだけ償却費が縮まるわけでございます。それで収支をいづれも、もし収入が伸びませんければ取り替が十分にいかない。それで具体的に申しますれば、ただいま鉄道の財産と申しますと二兆円ございまして、そ

いったところでございます。しかし羽田を除きますと、それらの飛行場は現在米國駐留軍の管理に属しておるといふのが現状でございます。

○岡田信次君 第一種の空港の整備は何年先になるかわからないとしても、必要な経費はどのくらいですか。

○政府委員(林坦君) 現在第一種の空港につきましても、さしあたり相当程度大型の飛行機が離着陸できる状態になっております。従いまして、現在の状態では、現在のままでさしあたりこの国際航空に必要な離着陸はできると考えております。ただ伊丹の飛行場は多少現在の状態があまりよくございませぬので、滑走路の修理等には相当の金が要るんじゃないかと思っておりますが、現在まだ計算はいたしておりません。

○岡田信次君 そうすると、大体この法律の主としてねらうところは、第二種空港以下を急速に整備しようというのがねらいですか。

○政府委員(林坦君) さしあたりまして、第二種空港以下がこの法律案の目標でございます。

○岡田信次君 そうすると、第二種、第三種空港の整備は、まあ一部は國が出す、一部は地方団体が出すということになっておるのですが、地方団体の財政は、御承知のように、非常に窮乏しておるというのですが、これとよく合うように行きますか。

○政府委員(林坦君) たとえば第二種空港につきましても、この法律案で考へておりますことは、いわゆる基本施設と申しますものの二割五分を地方が負担し、その七割五分を國が負担し、また付属施設と称するものは、その全

部を國が負担する建前になっております。従いまして、地方が負担いたしましめるのは比較的少額でございます。もちろんその場所によって相当違ひがあると思われましても、比較的少額でございます。この程度ならば地方が負担できるという見通しをつけて、政府の自治庁あたりとも、十分打合せをいたしましてこの法案を出したもので、地方においてもその程度のもものは負担できると、かように考えております。

○岡田信次君 今までこの第二種、第三種空港の整備をある程度やっておるわけですが、その費用はどこで出しておるのですか。

○政府委員(林坦君) 第二種空港につきましても、まだ整備をいたしておりません。

○岡田信次君 そうすると、来年度の予算にある程度の地方航空を充実しようというふうになっておるのですが、こういう法案を出さないで、予算をとって、あと行政的の措置でやっていくというわけにはいかないのか、特にこういう法案を出す必要がどこにあるのかということを知りたい。

○政府委員(林坦君) 飛行場の整備につきましても、本来それがその地域だけの利益に關係はしておりませんけれども、國の財政が許しますならば、航空が未発達な現状におきまして、なるべく國費をもって整備していきたいというところは当然考えられることでございまして、これらが必要しも國の幹線とばかりいえない場所もございまして、そのいろいろな場所におきましては、その地方の利益という面も考えますと、

地方の負担もある程度あつても負担の均衡上いいのではないかと、かように考へまして、地方にも二割五分程度の負担をせよというふうな考へた次第でございます。

○岡田信次君 先ほど航空局長は、第二種空港以下に対しては今まで國家が費用を出しておらぬとお話だったのですが、そうすると、今ローカルの空港があちこちにあるのですが、たとえば高松だとか、八丈島だとか、大島とか、ああいう飛行場の整備はどこでやっていたのですか。

○政府委員(林坦君) 米軍等によつてやつたものは、たとえば新潟のような所がございまして、たとえば今おっしゃいました高松のような所、それから高知のような所、それらはまだ戦前のままになっている状態でございます。

○岡田信次君 戦前のままだというの、戦争中の軍基地とかなんとかいうことですか。

○政府委員(林坦君) さようなことでございまして。

○委員長(左藤義詮君) では、私が質問いたしますが、空港を整備していくのに、地元といういろいろ誤解というのか、摩擦の起るようなことはないかどうか。たとえば今伊丹で、これは米軍の基地であるがために反対、これを将来国際空港としていくことも、この現状であるがためにいろいろな地元との摩擦があつて、将来の空港整備の上いろいろな困難を來す。しかも地価はどんどん上つていきます。しかも地価はだんだん早計をしないといけない、行き詰まってくるというふうな実情にはないかどうか。それに対して政府としてはどういふような方針をおよりに

なっているか。

○政府委員(林坦君) 地方の飛行場につきましても、従来たとえば農地をつぶさなければならぬといったような点もありました。あるいは現在國の所有である場所を解放してもらいたいというふうな要望もございまして、多少航空に理解が乏しいために、反対というふうな声のあつた場所もございまして、しかしながら今私どもが計画しております場所につきましても、大体現在考へております程度のものではあれば、地元の反対のないことはもちろんのこと、大体非常に地元において熱烈に要望しているというのが現状でございます。ただ、今伊丹の点についてお話をいたしました。これも拡張というふうな問題になりますと、非常にこれは民間航空の場合であっても多少問題があるかと存じますが、ただいまは米駐留軍が管理しております。その中をさしあたり民間航空で使つております点につきましても、地元はむしろ歓迎しているものであります。決してそれを反対というふうには聞いておりません。

○委員長(左藤義詮君) 米軍が管理しておつて、やがては第一種空港にしなければならぬものが多いんですが、それが軍用であるためにいろいろの地元で反対をされていくというところが、将来こちらが引き渡すを受けて国際空港としていく際に、いろいろの困難が残つていかないかどうか、そういう過渡的な困難をどういふふうな考へておられるか、どういふふうな見通しをつけておられるか。

○政府委員(林坦君) 大体的見通しにつきましても、ただいま申し上げた通り

でございますが、この法律案の運用という点から申しますと、それらの飛行場がこちらの方に返還になったその後におきまして、この法律の運用をいたして参りますものはそのときに指定をいたします。そのときの状態を地元と打ち合せをいたしまして、これはやつていきたいと思つております。

○委員長(左藤義詮君) 先ほど、現在ではむしろ非常に歓迎をしておるが、ただ拡張になるといろいろの問題があるというお話でしたが、ジェット機その他だんだん大型になっていく。そのために、当然第一種空港等について、第二種以下もそうだと思ひますが、拡張を近い将来には予定しなければならぬと思ひますが、そういう点からも将来の困難が予想されないでしょうか。それに対してこの整備法案としては、そういうふうないろいろの土地、用地問題等に処する何らかの用意があるかどうか。

○政府委員(林坦君) この法律によつてそれらに対処するということは、この法律にはございませぬ。ただ具体的の場合におきましては、指定に際しまして十分話し合ひを遂げて進めていきたい、かように考へております。

○委員長(左藤義詮君) 事実上はそういう用地問題では必ず困難が私どもは相当あると思ひますが、そういう難きを避けて、ただどうして形だけの整備法案というもので實際の役に立つかどうか。今私の心配するやうなそういう問題を、もう少し根本的にこの中へ織り込む意思はないのか。あるいはここへ織り込むにしても、そのときの話し合ひをつけると今おっしゃつていますが、それに対する確固たる確信が

あるのか、どういふような話し合いをつけていくつもりなのか。まあ運用をやる場合には、砂川のような問題があらわなところですが、まあそれでないにしても、全然私はそういう困難が杞憂ではないと思ふのですが、これはそういうことにちつとも触れずに、非常にこの難きを避けて形だけ整えているという感じがするのですが、いかがでございますか。

○政府委員(林坦君) 決してこれはその難きを避けたというつもりではないのであります。この法律案を出しましたのは、地方と中央との負担につきまして、その負担の調整という面について特に考えているわけでございまして、今おっしゃいましたような点にも話し合ひいたしました場合には、十分現に羽田のような場合にはそれらを適用いたしまして解決していただる実情でございます。

○委員(左藤義詮君) そうすると、これはおもに地方との分担、地方の負担だけをきめて、これは一方では非常に平和的な形で、一方では土地収用法という武器を陰に隠しておる。これは表に平和を装って、裏にはいざとなれば土地収用法だと、こういうような両面の行き方、それではまあ空港はだんだん整備していくのだというふうなおつもりであるのか、もう一ぺん念のため……。

○政府委員(林坦君) ただいまお話し申し上げました土地収用法の問題は、もちろん空港が、絶対的にこれをそのおそろしい剣といふふうにお考えいた

だく、そういうつもりで申し上げたのではないのであります。できるだけの法の運用をいたしましては、話し合ひをもつて進めていきたいと思ふております。方針をいたしましては、あくまで平和的に進めたいと思ふております。

○三木與吉郎君 今のお話によりまして、何でございますか、飛行場をこしらえるときに、もし土地を持っていれば一部の百姓が応じないような場合、たとえば一反なら一反土地を持っていれば、土地収用法を適用するのでござい

○政府委員(林坦君) この場合には、既存の飛行場を対象として整備していただくというつもりで、飛行場その他、土地の話のついたところを対象として整備していくつもりでございます。

○三木與吉郎君 そうすると、土地収用法というふうなものはいくらやらないのですか。

○政府委員(林坦君) そういう事態はできるだけ避けていきたいと思ふております。

○委員(左藤義詮君) そうすると、念のために承知するのですが、この法律を読んでみると、空港を三種に分けて、その負担あるいは管理についてきめてあるわけですか。実際空港をいよいよ整備して、あるいは新しく作って、あるいは既存のものを拡張して、日進月歩の航空の用に供しようという場合には、私は必ず話し合ひだけではないか、今難きを避けると言ひましたが、

○政府委員(林坦君) ただいまお話し申し上げました土地収用法の問題は、もちろん空港が、絶対的にこれをそのおそろしい剣といふふうにお考えいた

ういふような場合を、そんなことがなければけっこうですが、あった場合をもう少し予想して、それに対するはつきりした方針をこの法案に織り込むべきだと思ふのですが、ただ工事費用だけ負担し、あるいは管理のことだけきまつても、空港ができるものではないのであります。あるいは拡張がきつるのではないのであります。そういう問題に触れていないことが難きを避けることと申したのであります。そういうことが起れば話し合ひをする——今三木君が言われたように、わずかのものならば、土地収用法という刀を抜くけれども、まあそういうことはおそろしくない、またやらない方針だ、全部主として話し合ひでいくのだ、こういうふうな予想してよろしうござい

○政府委員(林坦君) さようでございします。現在飛行場を地方に設けるにつきますと、むしろ地方の方から進んでぜひ設けてくれといふて、そういう土地の問題等も地元で話し合ひをつけて、進んで参ることが原則である。原則といひますか、進んで地元で話し合ひをつけていくつもりでございます。

○委員(左藤義詮君) どうもその見通しがはなはだ私に甘いと思ふのですが、現に伊丹では、これはまあ米軍だからでもありますが、一方では財界等からでもありますが、これはまあ米軍等が、地元ではこれに対する相当の反対運動がある。いろいろ商工会議所等が中に入っているけれども、まだ話しがついていないように聞いていますし、また一方大正飛行場ですか、これなどは戦時中に判ってこいといひて、

○政府委員(林坦君) さようでございします。現在飛行場を地方に設けるにつきますと、むしろ地方の方から進んでぜひ設けてくれといふて、そういう土地の問題等も地元で話し合ひをつけて、進んで参ることが原則である。原則といひますか、進んで地元で話し合ひをつけていくつもりでございます。

軍部がしゃにむに農地を取り上げたので、従つてこれを早く返してくれといふような非常に農民の強い要望もある。板付にも今一部そういう問題があるように思ふますが、私は事実上としては、局長の考えられるようなそんな簡単にはいかないのじゃないか。空港ができれば非常にけっこうだといひて歓迎する人もあるが、さて實際利害関係の切実な農民あるいは付近の住民、ジェット機等の騒音によつていろいろの影響を受ける施設というふうなことで、私は非常に将来は困難があるのじゃないか。そういう最悪の場合も十分予想して、そういう空港の整備がほとんどできるうちに、もう少しそういう問題を私は掘り下げ、あるいは十分に種々の場合を予想して、この法案に盛り込むべきじゃないかと思ふのであります。非常に私は局長の先ほどの御説明は甘過ぎるというのか、希望の必要要素が多くて、現実には適合しないのじゃないかと思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(林坦君) この法案で予想して参りますのは、地方の要求を基礎にしてやるのであります。それはどの実の問題を起さないようにやっていきたいと思ふて、考えております。今、委員長のお尋ねのございました、トラブルを予想しないのは甘過ぎるではないかというお話しでございますが、飛行場を設置いたします場合には、航空法におきましても、公聴会その他を開きまして十分地元の意見も聞いた上でいたしますので、そういう場合には話し合ひをつけて円満にいきたいと、かように考えております。

○委員(左藤義詮君) 今航空法の話が出たのですが、国としては、地元から要望があるとか地元が納得しただけ、むしろ我田引水をやろうに、こちらへ作ってくれ、作ってくれという所だけでは、国全体の総合的な計画ができないので、ときによつては地元が反対する非常に困難な事情があつても、設置しなければならぬ所もあると思ふのです。そういうのを三種に分けて、全国的にいろいろ配置していく。そういう総合的な、計画的な空港の配置という点から考えましたら、ただ話し合ひでやれるだらうというだけではいけない場合があるのじゃないか。それとも、鉄道を敷いてくれという各地からの要望があるように、持ち込んでくるものだけ、希望するものだけ、この法案はそういう所に空港を整備するのであるかどうか。もう少し国全体の、あるいは将来の国際的ないろいろな観点から、総合的に飛行場というものを私は設備すべきだと思ふのですが、その点いかがですか。

○政府委員(林坦君) 第二種を考へてみます場合には、お手元にも資料をお配りいたしましたと思ひますが、さしあたり私どもの方で予想しております二種の飛行場につきましては、そういうトラブルは現在のところ予想されておられません。第三種の場合にはあるいはそういう場合もあるかもしれませんが、それらはこれは地方が主となって計画を立てて中央に申請してくる場合でございますので、これらにつきましてはそういう問題を解決した上でこの法律を適用していく、かように考えております。

○委員(左藤義詮君) 前にも、さしあたりというお言葉ですが、第二種に

ついてもさしあたりの、まあ現在非常に要望のあるような所はまあ問題ないかも知れませんが、せっかくこういう恒久的な法律を立案なさるならば、第一種空港についても私今ここにお考えになっているだけで終るものではないと思ひます。おそらく鉄道なんかも引っぱがしていいくらい、だんだん航空機による連絡が多くなると思ひますが、そういうようなことを考えますと、せっかくこうして空港整備法を出しになるならば、そういうような場合も十分予想して、あらゆる配慮を加えられるべきであつて、とりあえずまあ現在はこの程度のものだという、さしあたりというようなことでは、臨時法じゃないのですから、もう一度どういふのですが、そのところをはっきりと一つ。

○政府委員(林坦君) 第二種空港につきましても、さしあたりと申しましたが、これは相当長い期間にわたつて、よほどまた情勢の変化でもない限り、この程度やりますれば、地方のローカル飛行場としましては間に合ふものと考えております。

○三木興吉郎君 配付をいただきました資料の三十五年の第二種空港です、この空港の名前が書いてございしますが、これはすでに地方の方から議会の決議とかその他によつて要望があつて、おきめになっているのでございしますか。それとも、本省の方でおきめになっているのですか。どちらですか。

○政府委員(林坦君) ここにありますものは全部、地元においてもその代表者から要求があり、また中央におきましても必要だと考えている空港予定地でございます。

○三木興吉郎君 管理というのがございしますが、地方の自治団体がこれを管理することが出来る——私第二種を承わっているんですが、これは何んでございしますか、今度計画にはめておられるのは地方の方で管理をしたい、こういう申し出があるのとなつておられると思ひますが、どういふふうになっておりますか。

○政府委員(林坦君) 現在のところは、これは第二種空港は運輸大臣が設置いたしまして、相当これが時間が経過いたしましたならば、地方においても、大体地方が負担ができる範囲で管理ができるという見通しがついてから、管理の申請があるかと存じますので、ここでは今申し上げましたような飛行場はまだ地方で管理したいという要望は出て参つておりません。

○三木興吉郎君 この管理をするのは相当の経費がかかるのでございしますか。

○政府委員(林坦君) 維持、保全、運用というようにことが管理でございしますので、経費がかかるわけではございします。

○三木興吉郎君 第八條の4でございしますが、「空港用地の造成又は整備」といふ、この「造成」は土地の買収等が含まれておるのでございしますね。

○政府委員(林坦君) この「造成」といふ言葉には、買収が入っていない解釈でございします。

○三木興吉郎君 先ほど委員長からも再三お尋ねがあつたようございしますが、土地を買収するといふことが非常に困難な場合が現在御計画の中にありますのではないかと思ひますので、国としますが、買収費用につきましても、国と

地方団体が経費の分担の率は同じような工合に持つのでございしますか。それとも、地方団体の方において土地の買収をして、そうしてお願ひにあがる、こういうふうになつておるのでございしますか。

○政府委員(林坦君) 第一種、第二種の空港につきましても、運輸大臣が設置するのでありますから、国で持つわけではございします。

○三木興吉郎君 今のところは、管理は第二種においては国でおやりになるというふうな状態でございしますが、将来管理をするといふことになりまして、場合、たとえば民間航空が着陸するその場合には、着陸するときの使用料をとるだろうと思ひますので、この使用料をとつた場合には、国有財産を借りておる場合はこれの使用料を國の方へ払わなくともならない。使用料をとらないといふようなこと、あるいはまたその土地をほかへ使つて収益をあげないといふような場合には、国有財産の使用料といふものは払わなくてはいいのでございしますか。あるいはまた、必ず飛行機が着陸した場合は、その飛行機から使用料をとらなければならぬ、そうなつておられますか。

○政府委員(林坦君) 地方が管理いたします場合には、その使用料をもちましてその管理費用をまかなうわけでございます。地方公共団体はそういう意味において使用料をとるといふことになりません。

○三木興吉郎君 それを免除するといふことは、もう要りませんといふことは、言えないのでございしますか。

○政府委員(林坦君) 国有財産を地方に貸す、地方がその金を、貸すための費用を國が地方公共団体からとり上げるという意味ではございしません。地方公共団体は自分の責任においてその航空を管理すればいいわけです。

○三木興吉郎君 いや、私の承わつておりますのは、飛行機に飛んで来てもらいたいために、使用料はもう免除いたしますからもう一回余分に飛んで来て下さい、こういうふうには、今はありませんが、将来そういう場合には、飛行機の使用料を管理者がとらなくてもかまわないといふことになつておるか、必ずとらなければならぬといふことになりませんか。

○政府委員(林坦君) その点、別段制限はございしません。従つて、地方が管理できれば免除することも考えられるわけではございします。

○三木興吉郎君 その場合、管理者が収益が一つもないといふような場合でも、国有財産を管理しているのですから、国有財産に対する使用料、これは必ず使用料は國にやはり払わなくちゃいけないのですか、収益が一つもないという場合。

○政府委員(林坦君) 國が設置いたしたものを地方に管理を委託する場合には、國としましては本法の規定によりまして無償で委託するわけでありまして、ほんとうならば国有財産を使用するのでありますから、その使用料をとるべきかも知れませんが、それをとらないことにはいたしまして、この管理費用と相殺せるといふ考え方のもとに、本法を立案してあるわけではございします。

○三木興吉郎君 第二種と第三種との間におきまして、國が負担するいろいろな率が進つておる、これはどういふわけなんですか。同じ飛行機を使うのに、一方は半分、一方は七五%。

○政府委員(林坦君) 第二種空港は比較的、地方の航空輸送といつたしまして、國全体の建前から、地方の主要な中心地と幹線とを結ぶような場所でございますので、これらは必ずしも地元だけに負担させる、地元の利益だけにこれがあるといふふうには考えられませんが、國といたしまして七五%を負担するといふふうにはいたしたわけではございします。第三種と申しますと、第二種の網の漏れたところになるわけではございまして、これらはおのずから、中央と結ぶ重要性の段階があるからと存じまして、第三種はほかの法律、たとえば港湾法あたりの場合とも考え合せまして、國の負担率を引き下げる、補助の率を引き下げる、かようなわけではございします。

○小酒井義男君 ちょっと関連をしてお尋ねしたいのですが、第十七條で北海道に対する特例を設けてありますが、これを設けた理由はどういふことではございしますか。

○政府委員(林坦君) 北海道に關しましては、北海道開発という趣旨をもちまして、一般の公共土木關係が大体特

例を認めておる次第でございます。本
法におきましても、港湾その他のほか
の公共土木関係の例にならしまして、
北海道開発の趣旨から、この負担率、
国の負担率を上げると、こういうふう
にしたわけでございます。

○小酒井義男君 それからこの末尾の
「補助率以上の補助をすることができ
る」とあるのですが、それはどの程度
までが「以上」になるのか、百パーセ
ントまで出し得る、出すこともあり得
るのかどうか、その点はどうか。

○政府委員(林坦君) 百パーセントま
で考えております。

○三木與吉郎君 これには直接関係は
ございませんが、自衛隊が飛行場をこ
しらえているというふうに聞いており
ますが、この自衛隊の飛行場は民間航
空が利用できるのでございますか、ど
うなんですか。

○政府委員(林坦君) 本法の場合は、
この「公共用飛行場」という意味には、
自衛隊の飛行場に入っておりませんの
で、その飛行場は本法とは直接関係は
ございませんが、現実には、自衛隊の
飛行場でありまして、話し合いによ
って民間航空が使用するということは考
えられることでございます。たとえ
現在自衛隊がやっております松島の飛
行場、仙台の近くの松島の飛行場のこ
ととは、やはり民間航空としても使う
ことはできるように打ち合せはできて
おります。

○三木與吉郎君 その場合、定期で
あったという場合には、無線電
話の使用というようなこともあると思
うのです。自衛隊の方に相当、民間航
空の保護のために経費がかかるかもし
れません。そういうふうな場合は、こ

れは当然自衛隊の方の負担というよう
なことではいけるのですか。

○政府委員(林坦君) 今通信のお話
がございましたが、いわゆるATCと申
しております航空交通管制に關連しま
した施設は、全部航空法によりまして
航空局において扱うということになっ
ております。民間航空機に對しまして
も、そういう面におきましては、十分
それを補っていく——補うといいた
すか、民間航空機に對しまして十分そ
の役をなしているわけでございませ
す。

○三木與吉郎君 自衛隊の飛行場を民
間で使う場合、定期航路として使っ
ているような所はあるのございませ
うか。

○政府委員(林坦君) 現在のところ、
自衛隊の管理している飛行場というの
はそうたくさんございませぬ。現在定
期航空にそれを使っているというこ
とは、現在のところございませぬ。将来
問題になります。将来の場合はそう
いうことも予想されるかとも思ひませ
す。

○三木與吉郎君 その場合は、容易に
自衛隊の方は許可してもらえらるとい
うことになるのございませうか。

○政府委員(林坦君) 具体的の場合に
よってまだよくわかりませんが、防
衛庁方面とはよく打ち合せをいたし
まして、その場合は善処していきたい
と考えております。

○三木與吉郎君 これで終ります。
○小酒井義男君 自衛隊の飛行場と民
間の輸送用を利用する飛行場とを、こ
れを将来区別するといふようなことを
お考えになりませんか。今の質問のよ
うに、民間が使う場合があるといふよ
うに、旅客用の飛行場といふ
ものとそういうものが混同されてお
るということが、やはりいろいろ将来支

障を来たすといふような危険性もある
のじゃないかと思ひますが、そういう
ことはお考えになりませんか。

○政府委員(林坦君) 主要なる飛行場
につきましては、使用区域を分けるな
り何なりしまして、その間にいざこざ
の起らないようにしていけると考えて
おります。

○小酒井義男君 私はどこだといふこ
とは言ひませんが、あまり飛行機を利
用することたたびはたばないのですけ
れども、飛行機に乗って滑走路の前ま
で出ていって、そこで演習をやってお
るために、滑走路まで出て四、五十
分そこでストップさせられた経験があ
るのです。あれだと、航空を利用する
といふことに対して非常に価値がなくな
るという気がしたのでありますが、そうい
うようなことはあなた御存じですか。

○政府委員(林坦君) 米軍の管理して
おります飛行場あたりにはあるいはそ
ういふことがあったのかと存じませ
すが、そういう場合にも、民間航空につ
きましては、もしこれが国内の問題で
ありますれば、十分防衛庁あたりとも
話し合いをつけてやっていけると考え
ております。

○小酒井義男君 それから大体五カ年
計画で空港の整備をやる方針だとい
う説明がありますが、第一種の空港で解
除になっておられないものが相当あるわ
けなんです。これが五カ年計画と見合
うような時期に解除がされていくとい
う見通しをお持ちになつていられるか
どうか。

○政府委員(林坦君) その点につきま
しては、まだはっきりした見通しを
持つておりません。

○小酒井義男君 早く解除をしてもら
いたいといふようなことを相手方に今
まで要望せられたことがあるのですか。
○政府委員(林坦君) 部分的ではござ
いませぬが、そういうことの要請はもち
ろんいたしております。

○岡田信次君 次の新聞でした
か、今度太平洋をD7Cというの
が飛んで来るそうですが、あれは羽田の
飛行場に着陸できるのですか。

○政府委員(林坦君) 7Cはできませ
ぬ。

○岡田信次君 もう少し航空の關係が
いろいろ発達して、ヘリコプターでち
よこちよこ言つてはおかしいのです
が、たとえば新宿あたりから東京のセ
ンターにヘリコプターをタクシーみた
いに飛ばすといふようなことになつ
て、空港と言つては大げさですが、そ
ういふヘリコプターの着陸場みたいな
ものもそういう範疇に入るのですか。

○政府委員(林坦君) ヘリコプターの
いわゆるヘリポートと称するものはこ
こでは空港の中に入れて考えてはおり
ませんが、今のお話のようなことは將
来予想されますけれども、現在のところ
はまだ、いろいろ騒音の問題でありま
すとか、あるいは安全の点等で、いろ
いろ問題もございませぬが、将来の問題
としては考え得られるかもしれないと
思つております。

○岡田信次君 もう一つ、さつき小酒
井さんからお話があったのですが、北
海道の飛行場、空港を作る場合に、こ
れは北海道以外と空港を整備する経費
は違ひませんか。

○政府委員(林坦君) 全体の経費とし
ては何も違ひはないのでございま
すけれども、ほかの場所におきまして
は、すでに大部分戦争前の飛行場があ
るといふような場所は比較的安くでき

る、かように考えられます。

○岡田信次君 そうすると、北海道の
場合はその飛行場を作るのによい金
がかかる、従つてそれに補助率を高
めるといふのじやなくて、北海道を開
発するといふ意味で補助率が高いと、そ
ういふふうに考えていいですか。

○政府委員(林坦君) さうござい
ます。

○委員長(左藤義詮君) 次に、臨時船
舶建造調整法の一部を改正する法律案
を議題といたします。

○岡田信次君 この輸出船の船価と、
国内船といふか、計画造船の船価とは
どういふふうになつていませうか。

○政府委員(山下正雄君) 輸出船の船
価と国内船の船価といふのが相當に問
題になる点でございませぬ。御承知の
うに、輸出船も当初におきましては、
輸出振興の意味におきまして、いわゆ
る鋼材の助成措置とか、あるいはまた
砂糖のリンクによりまして助成措置とい
うようなものがございまして、そのた
めに輸出船が相當行き足がついたとい
うような状況でございませぬ。しかしそ
の後、御承知のように、海運界の状況
が世界的に非常に好転いたして参りま
した。世界の老朽船が相当多いとい
うような事情、また荷の動きが一段と激
しくなつたといふような事情からいた
しまして、船価も次第に輸出船につ
きましては上つて参りました。ところ
が、国内船におきましては、御承知の
ように、造船の合理化を極力推進いた
して参りまして、国内船につきまして
は、できるだけ日本の海運が國際的に
競争力が強くなるために、輸出船に比

べましては値を上げないというような方針を造船所も政府に協力をいたしてくれておりますので、現実には現在のところ輸出船と国内船との値段の開きというものは、ある程度の開きを国内船につきまして有利に展開いたしております。かりに今、かりと申し上げますが、実際の例を申し上げますと、十一次船におきまして、貨物船の一万トンから一万三千重量トンの船で十四ノットから十六ノットの船でございますが、十一次船の平均の船価はデッド・ウェート当り五万八千五百円見当でございます。ところが、輸出船におきましては、同じところの船価は七万四千五百円というのが一重量トン当りの船価でございました。従いまして、相当程度値段の開きがございました。それから現在におきましては、大体これらの船は一重量トン当り八万六千円から九万八千五百円程度に上つてきております。従いまして、十一次船の船価より十二次船の船価、ただいま契約いたしております十二次船の船価がある程度上りまして、現在引き合いのいたしております輸出船よりもはるかに安いということが言えるのじゃないかと思ひます。同じように油送船につきましても、現在のところ、国内船の方が輸出船よりも相当安いというふうに申し上げられると思ひます。

○岡田信次君　そうすると、輸出船の船価の方が国内船の船価より相当高い。そうすると、造船所の価格としちゃ、国内船を作るより輸出船を作つた方が経営上いいということになって、従つてこういう臨時船舶建造調整法が延長になる、こういう結論になるわけですか。

○政府委員(山下正雄君) もちろん日本
の船主と日本の造船所のつながりとい
うものは、ただその船を作ることの
みでなくて、その船が絶えず修繕に來
るといふこともございます。またもう
一つは、やはり同じ日本人でございま
すから、日本の海運が発展してくれ
るようにというような切なる願いを造
船所といえども持つておるわけでござ
います。従いまして、日本の船主には
造船所も大いにサービスをする。しか
しこの輸出船につきましては、これは
この契約が相当あとになりまして建造
にかかるといふような状況でございま
すので、ある程度リスクもございま
す。従いまして、船価もその点は若干
割高に当然ならなければならぬといふ
ことはいえると思ひます。

しかし御承知のように、わが國の造
船業と申しまするのは膨大な建造の能
力を持つておりまして、國內船のみを
もつて造船業が成り立つといふことは
あり得ない。どういたしまして、外
國の船を相当程度とりましていきませ
んと、現在の造船所の雇用といふもの
が維持できないといふような現状で
ございますので、私どもいたしまして
は、また造船所としましては、國內船
と同時に輸出船を大いにとつて、また
輸出船を作ることによりまして外貨の
獲得にもなりますので、両々相待つて
バランスをとりながら仕事をやってい
きたい、こういうふうに考えておる次
第でございます。

○岡田信次君 そうすると、造船所の
方は國內船は船価は安い、安いけれど
も、いろいろな關係で、そうそでには
はない。片方また造船能力といふもの
は相當また余力があつて、輸出船を相

当奨励して作らせないということだと思ひますけれども、この臨時船舶建造調整法を延ばす必要があるかどうかということになると思ひますが、この法律は、御承知の通り、前々二十八年ですか、提案のとき相当議論があつた法律なんですが、その点どうですか。

○政府委員(山下正雄君) その点につきましては、輸出船の現状を申し上げますと、現在のところ、昭和二十九年に約一億二千六百五十五万ドルの契約をいたしてあります。また三十年度におきまして二月末日までに、総トン数にしまして二百九万四千総トン、金額にいたしまして四億九千八百九十七万ドルという膨大な契約をいたしてあります。そしてこれらの船が今後三十カ月ぐらいの間にわたりまして建造されるわけでございますが、結局さきほど申しましたように、国内船の建造に輸出船が阻害にならないという程度、輸出船をとつていきたい。日本の船を作りた場合、輸出船がもう全部船台を占めており、また資材も輸出船で全部占領されておるといふふうなことになりますと、国内船の建造ができないわけでございます。そういうふうなことをないように、国内船の建造を十分に確保いたしまして、しかも他方外貨獲得で輸出船をやるといふのが一番大事なことと思うのでございます。従ひまして、輸出船と国内の計画造船との関連をうまく調整していくために、この法律が必要となるわけでございます。

○岡田信次君 この日本の輸出船ないし計画造船程度の大きさの船の造船能力というのは、大体三百万トンなのですか。どのくらいですか。

○政府委員(山下正雄君) 造船能力の点につきまして、一時六十万トンないし八十万トンと称せられた時代もございましたが、御承知のように、溶接技術が最近とみに進歩いたしまして、昔は船台の上に船を据えまして、そうして逐次外板を載せましたりまたは肋骨を載せましたりいたしまして、船の形をもつていく建造方式をとりました。ところが、最近におきましては、船台の上でなくて造船の広場におきまして溶接を使いまして、船の大きなブロックを次々に作つて参ります。大きいものになりますと、五十トン、六十トンというような大きなブロックもございするが、大体二十トンないし三十トン程度のブロックを作りまして、そうしてそれがある程度できましたときに、大きなクレーンで船台の上にごそつと載せるというような建造方式をとりましたために、船の竣工の期日が非常に早くになりました。昔は一つの船台上一隻というのが大体基準であつたようにございするが、最近におきましては、船台につるします期間というのは、大きな三万トンもありますようなタンカーでも、船台上五ヵ月、普通のタンカーまたは貨物船等におきましては、船台上四ヵ月程度が一応の基準と考へられております。従いまして、いわゆる船台の回転が早くなったことが、建造能力の点につきまして飛躍的な増加をもたらしただといふこともございします。それからもう一つの問題として、作ります船の型が非常に大きくなつたこととございします。従いまして、船の型が大きくなると、当然位当りの総トン数を作ります口数がけ

たしまして、最近におきましては、日本の建造量と申しますのは、大きくとれば年間百二、三十万トンはいけるのではないか、こういうふうに考えております。

○岡田信次君　そうすると、造船能力の方はある程度余裕がある。それから片方国内の計画造船はまあある程度計画に従ってやっておるのですから、今年度は二十万トンとか二十五万トンとかいうことがきまっておるので、特にこういう調整法を延期する必要はないと思うのですが。

○政府委員(山下正雄君)　まあそういうような御質問もあるかと思っておりますが、ところが、御承知のように、十三次造船におきまして三十万トンの建造計画を計画いたしております。それからさらに最近海運市況が非常に好転して参りましたために、自己資金による船というものが相当計画されております。私ども先般船台場の使用につきまして概算をやってみましたのでございします。その概算表によりますと、船台の面で相当窮屈になりつつあるというふうな実情になってきております。従いまして、国内船を今後円滑に推進させるためには、場合によっては輸出船の許可についてのある程度の考慮が必要なのではなからうか、というような状況でございます。さらに船台の面のみみでなくて、資材の点でございます。資材と申しましても、鋼材、造船用の厚板が一番問題になるのでございます。大体月に七万トン程度の供給があるわけでございます。ところが、需要の面を積み重ねてみますと、相当七万トン

に接近いたしております。従いまし
て、今後無制限に輸出船を許可し、ま
たは自己資金の船を許可した場合に、
造船の仕事が全般として順調に行くか
どうか、相当心配になります。従いま
して、私どもとしては、これらの
仕事は円満に調和されていきますよう
に考えたい、そのためにはどうしても
こういうような許可制があつて、場合
によりましては輸出船をそういうよう
な事情の上に立つて十分検討をするこ
と、こう考えております。

○岡田信次君 そうすると、この法案
によつて、運輸省は今の厚板ですかの
生産まで立ち入るというわけですか。
○政府委員(山下正雄君) 厚板の生産
まで立ち入るという考えは毛頭ござい
ませんので、ただ造船の需要を出しま
して、これを通産省の方にいろいろ
お願いをいたしております。こういう
ような需要がございますから、ぜひ一
つの程度のものは出して、通産省の
方でメーカーの方に十分一つ作らう
に協力していただくようにお願いして
参りたいというわけでございます。

○岡田信次君 海運界の好況がここ向
三年続く、そして自己資金が全部と
いふことなく、大部分を自己資金で作
るといふふうになるわけでありませ
うが、この調整法との関係はどうなん
ですか。
○政府委員(山下正雄君) 自己資金の
船について、何も許可制が要らぬであ
らうという御質問かと思ひますが、し
かし自己資金の船でも、それが非常に
多く出ることになると海運界としま
してはけっこうな話でございます。

が、しかしそれが多く出過ぎて、お互
いに資材の取り合いとかいうようなこ
とで、全般の計画に支障があるような
ことになつては非常に困るわけござ
います。またこの自己資金で作ります
船会社でございまして、これが財政
資金の援助を受けております場合に
きまして、その船の建造がその会社
に非常に都合な結果になり、すなわち
國から借りました金の償却、償還とい
うような問題にまでその船の建造が響
くようなことも考えられないことはご
ざいませぬ。そういうような場合に
も、やはり自己資金の船についてもや
はり許可制をとりまして、どういふ船
を作らうかという一応のチェックをする
必要があるかと思つております。

○委員長(左藤義詮君) ちよつと速記
を止めて。

(速記中止)

○委員長(左藤義詮君) 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。
質疑のおありの方は御発言を願ひ
ます。

○岡田信次君 第二十七条の「自動車
運送事業を営む者は、年齢、運転
の経験その他政令で定める」この点を
もう一度説明願ひたいのです。

○政府委員(山内公蔵君) 第二十七
条の条文は、いわゆる旅客運送事業を
営む者の事業用自動車の運転者に対
して、その年齢、運転の経験その他政
令で定める一定の要件を備へる者でな
ければ、それを使つてはいけないう
ふうな今度なるわけでありまして、
その趣旨をいたしましては、従来は運
転者のみが罰せられておつたわけござ
います。そうしますと、この運転者

といふものは、従業員としての立場で、
資格がなくても雇ひ主の命令があれば
やはり車に乗るといふことも考えられ
る事態があります。バスの事故が起
りました際に、運転者が資格要件を備
へていなかったというふうな事態もあ
つたわけございまして、交通事故の非
常に多くなりつゝあります現状を考え
ますと、ただそういう点につきまして
は、当事者、すなわち運転者だけを罰
するだけでは足りないものでありまし
て、雇ひ主も、そういう旅客を運送す
るといふ意味におきましては、その車
に乗せる従業員につきまして十分に資
格を持った者に乗せるようにする義務
があります。そういう者に乗せた場合
には、やはりその雇ひ主をも罰しなけ
ればその趣旨の統一がとれませんの
で、その事故防止の見地から、雇ひ主
をも処罰の対象としたわけであり
ます。

○岡田信次君 そうすると、あれです
か、平たくいふと、運転免許証を持
ていなくてバスなりタクシーなり運
送しておつたという事実がたゞさんある
のですか。

○政府委員(山内公蔵君) そういう点
につきましては、道路交通取締法上
で処分されておるのでございまして、特
に旅客を運送する要件といふものはそ
の上に加重してきております。たと
えば一般の自家用の自動車を運送する
者につきましては、自動車の運転免許
証を持っておればその要件が足りるわ
けであります。ところが、バスの運
送者につきましては、その運転経験が六
ヵ月以上なければならぬ、あるいは
年齢については二十才以上でなければ
ならないという規定があるわけござ

います。ハイヤ、タクシーにつきまし
ても、やはり同じく六ヵ月のそういう
要件を備へなければならぬというこ
とでございまして、そういう要件を備
へないで、教習所で習ひ、試験を通
つてすぐバスに乗るといふことは、多数
の旅客を運送する意味におきまして、
十分に安全を保つ得ないという点か
ら、加重した経験を要求しておるわ
けであります。

○岡田信次君 そうすると、運転者の
方の資格というが、それは在来通り
で、事業者の方はそれに違反した場合
には今度は罰せられるという事項が加
わつたというふうに考えていいわけ
ですか。

○政府委員(山内公蔵君) 運転者は、
在来通り、道路交通取締法におきま
して罰せられるわけございまして、新
たにつけ加えられましたものは、雇
主もやはり同様に罰せられるというこ
とでございまして、罰則の規定はおの
の違ひです。

○岡田信次君 第二條の第二項の中
に、「有償で」というのを削つちや
いしたね。これはどういふわけですか。
○政府委員(山内公蔵君) これはいろ
いろ意義のあることでございまして、
道路運送事業といふものが、現行法に
おきましては、この第二條に書いてお
りますように、有償で他人の需要に
応じて人または物を運送する事業と
なつております。「有償で」といふこ
とをつけ加えておりましたのは、昭和
二十六年の改正前までは「有償で」と
いふものが入つておりませんでした。
それを取りました理由をいたしまして
は、当然のことである。当然のこと
であるし、無償でそういうものを送る

いうようなことは、事業として考えら
れない。当然有償であるべきである
という見地から、「有償で」といふもの
を削るわけでございますが、二十六年
以前には「有償で」といふものは入
つておりませんでした。二十六年のとき
に「有償で」といふことを入れたわけ
でございまして、ところが、それから二
十六年以降この法律を改定して参りま
すと、表面的には無償の運送行為で
ございまして、有償をカモフラージュ
した無償を取り締まるということが非常
に困難な場合が多いので、本来の性格
に帰りました。「有償で」といふもの
を取るこの方が、この道路運送法上
の第一條にいておりましたところの秩
序を維持するといふ意味からいしま
して、法の体系として適當であるとい
ふ趣旨におきまして、今回この「有償で」
といふものを削ることに提案をいたし
ておる次第でございます。

○小酒井義男君 今、岡田委員から質
問のあつたその次の、「第六條第二項
に次の一号を加へる」とあつて、「当
該事業を自ら適確に遂行するに足る能
力を有するものであること」といふ
れませんが、この「能力」といふもの
はどういう能力なのか、お尋ねいたし
ます。
○政府委員(山内公蔵君) 御承知の通
り、この第六條第二項は特定の自動車
運送事業でございまして、一般自動車
運送事業の免許基準をいたしまして
は、ここに付け加えました適確遂行能
力と申しますか、そういう規定が入

ております。それで、なぜこの特定の自動車運送事業にこれを加えなければならぬかという御質問でございますが、特定自動車運送事業というものは、御承知のように、旅客の面におきましては、旅館組合がたとえばその傘下の旅館の客だけに限ってその需要に応じて運送する場合とか、あるいは農業協同組合がその傘下の組合員の荷物を送るといふ運送行為をしておるわけでございます。そう考へて参りますと、適確な能力という点を特に取り出しましたのは、そういう状態におきまして、事故を防止すると申しますか、保安というものにつきまして、今度いろいろほかの条文でも事故防止のために規定を設けようとしております。そういう方々も、やはりそういう保安という意味におきましては、十分その事業を遂行する能力がなければならぬわけでございます。そのほか一般自動車運送事業におきましては、この法を適用いたしまして、旅客あるいは貨物の送り主の方という意味合いにおきまして、その能力を一般自動車運送事業におきましては要求しておるのでございます。そういう一般自動車運送事業において、事業の適確な能力を要請しております基準から照らしますと、やはりこの特定自動車運送事業にもこういう能力を入れて、そうして免許の基準として審査するのが当然ではないかということで、今まで法を実施して参りました経験上、やはりそういうものを基準として考えるべきであるということで、今回の追加をお願いいたしておるわけでございます。

○小酒井義男君 それから政務次官が

いらっしゃるのでお尋ねしたいんですが、この第二十七条を見ますと、運転をする者に關してはいろいろな条件が要求されておるんです。ところが、経営者の方に対してはやはり何か必要じゃないかと思ふんです。ということとは、交通事故を防止していくという問題の根本的な問題は、やはり経営者が適正な労働条件で運転手を働かせる、こういうことが事故防止に対しての最も必要なことではないかと私は思つておるんです。そういうことに対する義務づけというものがなければ、運転手の資格に対する条件だけを規定しただけでは、ほんとうの目的を達成することはできぬのじゃないかと思ふのですが、そういう点お考えになったことありませんか。

○政府委員(伊能繁次郎君) その点につきましては、御承知のように、本法律案の要綱にもございまして、自動車運送事業者に対しましては輸送安全基準というものを定めておりますが、かような、ある程度形式的なものではなくして、実体的に、御指摘のように、運転者が安んじて作業に従事できるという裏づけの客観的な面も運輸省としては十分考慮しなければならぬ。ことに小酒井先生御承知かと存じますが、一般交通事業、なかんずく鉄道交通等についての機関士、電車運転手等の資格要件並びに待遇、給与等につきましても、従来機関士等のごときは恩給その他についても特殊な恩典が与えられておるという面とも比較をいたしまして、目下まだ十分熟しておりませんが、運輸省において検討いたしておるのでありまして、経歴並びに学歴、さらに長い間の経験度合い等によつ

て、運転手の格づけと申しますか、階級と申しますか、そういうようなものによつて、給与の面においても一定の保障をいたしますか、そういうような問題を考へて参らないと、この刻々非常にひんぱんになって参つております自動車交通、ことに自動車交通は一般大衆に対する事故防止というものと自動車自体に対する面と両方あると存じますが、要するに自動車交通確保の面から、運転手の方々が安んじてその仕事に服し得るためには、現在のような、率直なお話しを申し上げますと、年配のタクシー、ハイヤーの運転手等は一般的に自重をした、あまりめっちゃんな運転をしない。ところが、若い運転手諸君は、単に自分の収入を増加したいという気持ちからだけで、相当無理な運転をし、輸送をする。その結果は、無理な仕事をし、自動車の面にもいい影響を与えないと同時に、自分にも相当大きな疲労を増すが、収入は非常に多く、一方まじめな運転と申しますか、自重した運転をする年配者の方は収入は少いということで、経歴の面からいっても、また大きな意味における交通安全という点からいっても、支障が、――支障というか、公平を失する問題があるではないかというので、この点は実はいろいろ困難な条件はございまして、こういう点について将来ある程度の公平な、経験に応じた、また整備等の資格を十分持つた人に対する給与の格付けをいいますか、そういう問題も考へていかなければいけないというので、実はまだ研究の段階でございますが、そういう点については目下いろいろと調査を進めておるような状況でございます。

○小酒井義男君 非常に運転手にとつてはそういうことを一日も早くやつていただきたいことだと思うのです。もう最近特に事故に対するところの処罰が、これは一面厳格にやらなくちゃいかぬ面もありますが、しかし現場で働いてる者の、まあいろいろな条件の悪いところで、道路の悪いところで車面が余計走つていて、こういうふうないろいろな悪条件の中で起る事故に対して、処罰だけが少しきびし過ぎるんではないかという印象を受けているのです。そういう点について二重処分の問題なんか特に多いんですが、これはまあこの法律案と少し何か違つていきますから、専門的に一つ法務大臣にでも出ていただいて、いろいろ御質問したいと思つてゐるのです。

で、やはり運転手の労働時間が非常に長いということ、今おっしゃつたような、賃金制度が歩合制度で、よけい走つて稼げばよけい給料がもらえるんだというふうな制度が残つていて、やはり間違ひが起りがちだと思ふんです。やはりある程度の固定給が保障されて、そして労働時間も肉体的に安定のき得る程度、まあ精神的にも安定のき得る程度の労働時間の中で、経済的な裏づけがなされてやつていく、こういうことを確立することが、これは乗客、一般国民にとつても非常に大切なことだと思うのです。ただ労働者がどうこうというだけではなしに、交通機関の目的は安全輸送にあるのですから、安全輸送をするというために、従来の業者のいろいろな慣習が非常に困難にしていると思うのですが、やはり適正な労働時間をきめようという問題は、前から言われていることなん

です。そういう点について、私は一つ、もう今現実に仕事している者は悪条件の中でやつてゐるのですから、研究も必要であります。具体的に一つ早期にそうした点について結論を出して、それを実行しないような業者は事業がやれない、やらせないというくらいの一つ腹がまえでやつていただく必要があるのじゃないかと思ふのです。が、どうでしょうか。

○政府委員(伊能繁次郎君) まことに重大な御質問でございます。私も基本的な考え方としては、さような方向に行かなければならぬ。ことに最近、先生御承知かと存じますが、従来のような、ことにバス運転について比較的にさうな事態はないのであります。一般トラック輸送並びにタクシー、ハイヤー事業については、どうもそういう御指摘のような傾向が強いので、タクシー、ハイヤー事業のごときは、特にタクシーにつきましては、完全な二交代制という形でなく、一部一昼夜、これを二交代的なやり方にして、勤務の合理化と申しますが、労働条件の合理化をはかつてゐる会社もたいぶ出て参りました。その結果については、一昼夜交代の勤務の場合と、収入量においても違わない。場合によるという場合もあるというような点を、私も業界の人々から聞いておりますので、そういう点ともにもらひ合せて、御指摘のように、私も勤務の年数並びに事故をやらぬというゆる免許証がきつた、まじめな運転手の方々、しかも家族も相当持つてゐる、長期にあつた仕事をしているという者については、基本的な生活給の観点からも、今の給与制度というものについては再検

討を加えていかなくならぬ。それには御承知のように、給与制度自体に役所が行政的な措置を加えるということとは、現在の段階においては、御承知のように、非常に困難な状況にありまゝです。そこで、今度は、運輸手の資格と、また経歴という面から、ある程度の給与は保障しなければいけないんだ。また運輸手の格づけという面の方が、比較的行政措置としては、いろいろいいますか、すなわちやり方ではなからうか、かようにまあ考えて、目下研究をいたしておりますが、基本的な考え方としては、御指摘のような方向に調査研究を進めて、何らかの措置をとりたい、かように考えております。

○委員（左藤義詮君） ただいまの御発言は、格づけをして、それに対する最低賃金制のようなものでも、何か基準をおきめるつもりであるかどうかですか。

○政府委員（伊能繁次郎君） 大体そういうような方向が、一番いいじゃないかと私どもは考えております。これは技術の問題に關連しますものだから、単に運輸だけでなく、どれだけの整備ができるかというような整備の問題も關連してきますし、また勤務年限の問題……。

○委員（左藤義詮君） 非常に今の小酒井委員の御発言は重要なことで、これに對して運輸省として御研究のようございしますが、これは法務省とも連絡をおとりになって、非常に今お話し合の合理的な労働条件で、たとえば歩合で追い使うのでなしに、ある固定給的な安定した条件でやっていると、タクシー会社は非常に事故が少いとか、そうでない所は多いとか、何かそういうデータは、またいろいろ事故があつた場合のその原因は、道路から来ているのか、あるいはそういう車から来ているのか、あるいはまた今おっしゃつたような労働条件その他から来ているのか、そういうことに対するも御調査になつた資料がございましたら、審議の参考に、この次までに一つ参考になるものをお示しいただきたい。

○政府委員（伊能繁次郎君） この次というのでは、なかなかすぐには調査が、そういう資料が出来ますかどうかです。できるだけ早くそういった資料を調査したいと思つております。

それからもう一つ申し忘れましたが、運輸省当局並びに陸運局当局からは、常に警察当局には、あの何といひますか、簡易的な、無理に簡易的な巡回といひますか、隠れてスピード違反を摘発するとかいうようなやり方ではなく、危険な個所には巡査が常に、隠れていないで立つていてもらうというような指導は、絶えずわれわれ向うへ注文はしておるのでございしますが、これは警官の点数かせぎになるかどうかです。かわからぬのでありますが、私もが、一番経験をいたしますのは、アメリカ大使館の前を通つて六本木の方へ行くあのワン・ウェイの所は、よく警官が隠れておるといふ次第で、ああいうことは、警官本来の使命、交通保安の見地から、摘発よりは予防が本来の使命であるので、できるだけ立てていく、隠れるようにというのを私よく、陸運局に行きますと、陸運局と警察の連絡の際にはそういうことをよく申し入れると言つておるのですが、こういうことについては国会その他でも十分、そういう方面の徹底についても御注意

を御喚起願つた方がいいのじゃないか、かように考えております。

○委員（左藤義詮君） ベテランの政務次官が、果して点数かせぎがあるかどうか、御承知ないような話ですが、そういう点も一つはつきりして、今おっしゃつたような予防的な、指導的な方面に力を入れるように、これは実態をもう少しお調べになつて、確信を持つてそういう方面の指導をなさる必要があると思ひます。

○政府委員（山内公敏君） その点に關連をいたしまして、調査の段階でございしますが、実施いたしておる点がございします。一応御説明申し上げます。従来事故防止という面におきましては、事業そのものの監査をそういう点に重点を置いて施行して参つておらない傾きがありました。しかし事故をなくすといふことにつきましては、その企業体自体がそういう方向にいかなければ、いけないという趣旨のもとに、実は昨年の十二月二十四日に運輸省におきまして自動車運送事業等監査規則というものを作りまして、その第二章には「監査は、自動車運送に係る事故防止の徹底を期するとともに、運輸の適正を図ることを目的とする。」といひまして、第三章にその監査の項目をかかげてあるわけでございしますが、その第五項目には「労働の状況」といふものを監査の実施の対象としたしまして、従来運輸省は、従来運輸省は十分に調査をいたしておりましたが、今後はそういう点にまでわたつて事故防止の見地から労働の状況を的確に把握し、業界を指導するといふ態勢をとつておるわけでございします。はなはだ事務的な説明で恐縮でございしますが、そういう方向も打ち出しつつ、逐次交通の安全につきまして態勢をかためていくという意図をもつて研究いたしておるわけでございします。

○委員（左藤義詮君） 本日は、これにて散会いたします。

午後四時六分散会

三月十日予備審査のため本委員会に左の案件を付託された。

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）の一部を次のように改正する。

目次中「第二章 経営委員会」を「第二章 機関」に改める。

第三章第二項中「修繕」の下に、「検査」を加える。

第二章を次のように改める。

第二章 機関

（理事会の設置及び権限）

第九條 日本国有鉄道に、理事会を置く。

二 日本国有鉄道の業務の管理及び運営は、理事会が決定するところによる。

三 前項の規定は、理事会が、輕微と認める事項その他總裁に専決させることが適切であると認める事項についての決定を總裁に委任することを妨げるものではない。ただし、次に掲げる事項は、理事会が決定しなければならない。

一 主たる事務所における部局及び従たる事務所の設置その他内部組織に關する重要な事項

二 業務に關する重要な規則

三 予算、事業計画及び資金計画

四 決算

五 長期借入金及び短期借入金の借入並びに鉄道債券の発行

六 長期借入金及び鉄道債券の償還計画

七 前三号に掲げるもののほか、この法律の規定により、運輸大臣の許可、認可又は承認を受けるべき事項

（組織）

第十條 理事会は、總裁及び副總裁並びに理事五人以上十人以内をもつて組織する。

二 總裁は、会長となり、会務を總理する。

三 副總裁は、副会長となり、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠員のときはその職務を行う。

（會議）

第十一條 理事会は、会長が招集する。

二 理事会は、会長及び会長以外の構成員の過半数の出席がなければ、議事を開き、議決をすることができない。

三 理事会の議事は、出席者の過半数をもつて決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

四 理事会の議決について特別の利害關係を有する者は、その議事に参与することができない。

（總裁等）

第十二條 日本国有鉄道に、總裁、

副総裁及び技師長各一人並びに常務理事若干人を置く。

(総裁等の職務及び権限)

第十二条 総裁は、日本国有鉄道を代表し、理事会の決定に従い、日本国有鉄道の業務を執行する。

2 副総裁は、日本国有鉄道の業務の執行について総裁を補佐し、総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁が欠員のときはその職務を行う。

3 技師長は、日本国有鉄道の技術の改善及び進歩について総裁を補佐する。

4 常務理事は、総裁の定めるところにより、日本国有鉄道の業務の執行について総裁及び副総裁を補佐し、総裁及び副総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁及び副総裁が欠員のときはその職務を行う。

(監査委員会の設置及び権限)

第十四条 日本国有鉄道に、監査委員会を置く。

2 監査委員会は、日本国有鉄道の業務を監査する。

3 監査委員会は、日本国有鉄道の業務を監査したときは、その結果を総裁に通知するものとする。

4 監査委員会は、監査の結果に基づいて、日本国有鉄道の業務に關し改善を必要とする事項があると認めるときは、運輸大臣に意見を提出し、又は理事会に意見を述べることが出来る。

5 運輸大臣は、監査委員会に対して、日本国有鉄道の監督上特に必要があると認める事項について、監査し、及びその結果を報告すべ

きことを命ずることが出来る。

(組織)

第十五条 監査委員会は、委員三人以上五人以内をもつて組織する。

2 監査委員会に委員長を置き、委員の互選により選任する。

3 委員長は、会務を総理する。

4 委員長は、あらかじめ他の委員のうちから、委員長に事故がある場合において委員長職務を代理する者を定めておかなければならない。

(会議)

第十六条 監査委員会は、委員長が招集する。

2 監査委員会は、委員長を含み委員の過半数の出席がなければ、議事を開き、議決をすることができない。

3 監査委員会の議事は、出席者の過半数をもって決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

第十七条 削除

第十八条中「及び理事」を「理事及び監査委員会の委員」に改める。

第十九条から第二十二条までを次のように改める。

(役員の内命及び任期)

第十九条 総裁は、内閣が任命する。

2 副総裁及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、総裁が任命する。

3 監査委員会の委員は、運輸大臣が任命する。

4 技師長及び常務理事は、理事のうちから、総裁が任命する。

5 総裁及び副総裁の任期は四年とし、理事及び監査委員会の委員の任期は三年とする。

6 役員は、再任されることが出来る。

(役員の内命及び任期)

第二十條 左の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 國務大臣、国会議員、政府職員(人事院が指定する非常勤の者を除く)又は地方公共団体の議会の議員

二 政党的役員

三 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて日本国有鉄道と取引上密接な利害關係を有するもの又はそれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む)。

四 運輸事業を営む者であつて日本国有鉄道と競争關係にあるもの又はその者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む)。

五 前二号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む)。

(役員の内命及び任期)

第二十一條 監査委員会の委員は、他の役員を兼ねることができない。

(役員の内命)

第二十二條 内閣は、総裁が第二十条各号の一に該当するに至つたときは、これを罷免しなければなら

ない。

2 総裁は、副総裁又は理事が第二十条各号の一に該当するに至つたときは、これを罷免しなければなら

ない。

3 運輸大臣は、監査委員会の委員が第二十条各号の一に該当するに至つたときは、これを罷免しなければなら

ない。

第二十二條の次に次の一条を加える。

第二十二條の二 内閣は、総裁が心身の故障のため職務の執行ができないと認めるとき、又は総裁に職務上の義務違反その他総裁たるに適しない非行があると認めるときは、これを罷免することが出来る。

2 総裁は、副総裁若しくは理事が心身の故障のため職務の執行ができないと認めるとき、又は副総裁若しくは理事に職務上の義務違反その他副総裁若しくは理事たるに適しない非行があると認めるときは、運輸大臣の認可を受けて、これを罷免することが出来る。

3 運輸大臣は、監査委員会の委員が心身の故障のため職務の執行ができないと認めるとき、又は監査委員会の委員に職務上の義務違反その他監査委員会の委員たるに適しない非行があると認めるときは、これを罷免することが出来る。

第二十三條の見出しを「(総裁等の営利事業からの隔離)」に改め、同条中「役員」を「総裁、副総裁、技師長及び常務理事」に改める。

第二十四條を次のように改める。

は、総裁は、代表権を有しない。この場合においては、監査委員会は、副総裁又は理事のうちから日本国有鉄道を代表する者を選任しなければなら

ない。

第二十五條中「総裁、副総裁又は理事は、」を「総裁は、副総裁、常務理事又は」に、「その業務」を「日本国有鉄道の業務」に改める。

第二十六條第二項中「第十二條第四項第三号」を「第二十條第一号」に改める。

第三十四條第二項中「國家公務員法」の下に「昭和二十二年法律第二百十号」を加える。

第三十九條の四第五号中「役員及び」を削る。

第四十條第一項中「決算完結後一月以内」を「これに監査委員会の監査報告書を添え、決算完結後二月以内」に改める。

第四十三條第四項を第五項とし、第三項を第四項とし、第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の会計規程には、左の事項を明らかにしなければなら

ない。

一 会計の区分に關する事項

二 収入、支出その他予算の執行に關する事項

三 決算に關する事項

四 現金及び有価証券の出納保管に關する事項

五 物品、固定資産及び債權の管理に關する事項

六 契約に關する事項

第四十三條の次に次の一条を加える。

(役員の給与等の基準)

第四十三條の二 日本国有鉄道は、その役員に対して支給する給与及び退職手当の基準を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更するときも同様とする。

第四十四條第一項中「役員及び」を削り、同条第二項中「節減したときは」を「節減した場合において」に改める。

第四十五條及び第四十六條を次のように改める。

(財産処分制限)

第四十五條 日本国有鉄道は、法律に定める場合を除くの外、営業線を貸し付け、譲渡し、交換し、又は担保に供することができない。

2 日本国有鉄道は、車両その他運輸省令で定める重要な財産を貸し付け、譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、国又は地方公共団体に貸し付ける場合その他運輸省令で定める場合を除き、運輸大臣の許可を受けなければならない。

(貸付契約の解除)

第四十六條 日本国有鉄道は、その所有する不動産を他に貸し付けた場合において、貸付期間中にその事業の用に供するため必要を生じたときは、当該契約を解除することができる。

2 前項の規定により契約を解除した場合においては、借受人は、これによつて生じた損失につき日本国有鉄道に対し、その補償を求めることができる。

第四十八條中「副総裁又は理事

(以下「総裁等」という。)を削り、「総裁等」を「総裁」に改める。

第五十三條に次の一号を加える。

四 鉄道の電化その他運輸省令で定める重要な工事

第五十五條中「総裁、副総裁又は総裁の職務を行ひ若しくは総裁を代理する理事が左の各号の一に該当するときは、その業務に対する責任に依りて」を「左の各号に掲げる違反があつた場合においては、その行為をした役員は」に改め、第五号を第六号とし、第四号を第五号とし、第三号の次に次の一号を加える。

四 第十四條第五項の規定に基く命令に違反して監督若しくは報告を怠り、又は虚偽の報告をしたとき。

第五十六條第一項及び第四項中「役員又は」を削り、同条第四項を第五項とし、第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。

3 第一項の規定により恩給法の規定の準用を受ける日本国有鉄道の職員が、引き続きその役員となつた場合には、退職後でなければ、恩給を給しない。

第五十七條第一項後段中「日本国有鉄道を代表する者」との下に「第九十四條第一項第二号中「使用される者」とあるのは「使用される者及び日本国有鉄道の役員」とを加える。

第五十八條を次のように改める。
(国家公務員等退職手当暫定措置法の適用関係)

第五十八條 日本国有鉄道の職員が、引き続きその役員となつた場合には、国家公務員等退職手当暫定措置法(昭和二十八年法律第

百八十二号)の適用については、これを退職とみなす。

第六十條を次のように改める。

(災害補償)

第六十條 労働者災害補償保険法(昭和二十二年法律第五十号)第三條第三項の規定の適用については、日本国有鉄道の事業は、国の直営事業とみなす。

附則

(施行期日)

1 この法律は公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過規定)

2 改正前の第十條の規定により、経営委員会が議決した事項は、改正後の第九條の規定により理事会が決定したものとみなす。

3 改正前の日本国有鉄道法の規定により、この法律の施行前に日本国有鉄道が運輸大臣に対してした許可、認可又は承認の申請は、理事会の決定に基いてしたものとする。

4 前二項に規定するもののほか、日本国有鉄道の業務の管理及び運営に關しては、理事会が別に決定するまでは、なお従前の例による。

5 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の総裁又は副総裁である者は、改正後の第十九條の規定によりそれぞれ総裁又は副総裁として任命されたものとみなす。この場合において、これらの者の任期は、改正前の総裁又は副総裁としての任期の残存期間とする。

6 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の理事である者は、この法律の施行の際、別に辞令が発せられないときは、その職を失うものとする。

7 この法律の施行前に、改正前の第二十五條の規定により副総裁又は理事によつて代理人に選任された者は、改正後の同條の規定により総裁によつて代理人に選任されたものとみなす。

8 改正後の第三十九條の四第五号の規定は、この法律の施行の日以後作成する予算について適用する。

9 改正後の第四十條第一項の規定は、昭和三十一年度分以降の決算について適用し、昭和三十年度分の財産目録、貸借対照表及び損益計算書の承認を受ける手続については、なお従前の例による。

10 改正後の第四十四條第一項後段の規定は、この法律の施行の日以後最初に作成する予算が実施されるまでは、改正前の第三十九條の四第五号の規定により昭和三十一年度の予算で定めた役員及び職員に対して支給する給与の総額から、改正後の第四十三條の二の規定により運輸大臣の認可を受けて定める役員に対して支給する給与の基準に基く昭和三十一年度の支出の見込額を控除した額を、職員に対して支給する給与の額とみなして適用する。

11 前項に規定する役員に対して支給する給与の基準に基く昭和三十一年度の支出の見込額は、運輸大臣が、改正後の第四十三條の二の規定によりその基準を認可する際に定める。

この法律の施行前に締結した貸付契約についても適用があるものとする。

13 この法律の施行前に、改正前の第四十八條の規定により、副総裁又は理事により契約を締結する職員その他の会計職員として任命された者は、改正後の同條の規定により、総裁により任命されたものとみなす。

14 この法律の施行前における日本国有鉄道の役員としての在職及びこれに係る恩給については、なお改正前の第五十六條の例による。

15 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の役員である者が引き続きその役員となつた場合は、退職後でなければ、恩給を給しない。

16 この法律の施行の際現に改正前の第五十七條第一項の規定により、国家公務員共済組合法中退職給付に關する規定を準用される日本国有鉄道の役員である者が引き続きその役員となつた場合は、同法第九十六條の例による。

(国家公務員等退職手当暫定措置法の改正)

17 国家公務員等退職手当暫定措置法(昭和二十八年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「(以下「職員」という。)」を「(日本国有鉄道にあっては、役員を除く。以下「職員」という。)」に改める。

(理事の退職手当に關する経過措置)

18 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の理事である者が第六項の規定によりその職を失つた場合の

退職手当については、改正前の国家公務員等退職手当暫定措置法の例による。

19 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の理事である者が引き続きその役員となつた場合は、この法律の施行の際に退職したもののみならず、改正前の国家公務員等退職手当暫定措置法の例により退職手当を支給する。

20 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の理事である者が引き続きその職員となつた場合は、改正後の国家公務員等退職手当暫定措置法の適用については、その理事であつた期間についても、職員として在職したものとなす。

三月十日日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、常磐線鉄道電化促進に関する請願（第七一〇号）
- 一、青年学級生の旅客運賃割引に関する請願（第七二五号）
- 一、道路運送法第七章の一部改正に関する請願（第七八九号）（第八〇一号）
- 一、南北両定点の通年観測復活等に関する請願（第八一二号）
- 一、福岡市に上高層観測点設置の請願（第八一三三号）

第七一〇号 昭和三十一年二月二十七日受理
常磐線鉄道電化促進に関する請願
請願者 茨城県知事 友末洋治
紹介議員 宮田 重文君 郡 祐一君
常磐線は、国鉄新電化計画によつて第

一期電化実施地区に指定されたが、現列車の性格、石炭の節約による経営の合理化の面からも電化は、きわめて重要であり、かつ有利性に富んでいて、線区であれば福岡磁気観測所にも支障のないことが明らかとなつた現在、本線の旅、貨物送力の過少であるにかんがみ、一日も早く電化によつてその増強を計らねばならぬ。特に上野水戸間の混雑緩和は急務に実施せられたいとの請願。

第七二五号 昭和三十一年二月二十八日受理
青年学級生の旅客運賃割引に関する請願
請願者 東京都千代田区丸ノ内三ノ五全国青年学級振興協議会内 高瀬荘太郎

紹介議員 大谷 善雄君
青年学級の振興に伴い教育活動は学級生の実態に応じて極めて多方面にわたり、学級間の交流、学級生の視察、見学等は学級活動上大きな位置を占め、従つて乗物を利用することが多く、旅客運賃の割引は学級活動の上になくはならない要件であるから、学生、生徒と同様青年学級生に対する旅客運賃（個人、団体、通級定期）を五割引とせられたいとの請願。

第七八九号 昭和三十一年三月一日受理
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 栃木県宇都宮市尾上町三二九九栃木県貨物自動車協会内 羽石来吉

紹介議員 植竹 春彦君
貨物自動車輸送は想像以上に発達し、鉄道、船舶とともにわが国産業の重要な役割を占めているが、自家用貨物自動車使用についての明確な法規制が欠けていたため自家用自動車使用による営業類似行為或は有償運送行為を続ける者が多く適正な自動車の使用を阻害している現状であるから、一、自家用貨物自動車の使用に関する単なる届出制を改めて自家用の使用が適確には、握られ、モグリ自家用車の使用が一掃されるよう現行道路運送法の一部を改正せられたいとの請願。

第八〇一号 昭和三十一年三月一日受理
道路運送法第七章の一部改正に関する請願
請願者 静岡県駿東郡小山町小山三三九北駿運送株式会社取締役社長 室伏 武外二名

紹介議員 藤原 道子君
この請願の趣旨は、第七八九号と同じである。

第八一二号 昭和三十一年三月二日受理
南北両定点の通年観測復活等に関する請願
請願者 福岡市大名町二二三ノ二六西部気象職員組合内 森國廣

夏期の台風時にわずかに南方定点の観測が実施されるだけとなり、気象業務上いくたの困難、障害が発生しており、その上北緯地区の資料は終戦後空白状態となり、さらに東支那海において標準観測がなく、このため防災、民生産業発展に一大障害となつてゐるから、すみやかに南北両定点の通年観測の復活ならびに東支那海定点の新設による通年観測が実施されるよう取り計らわれたいとの請願。

第八一三三号 昭和三十一年三月二日受理
福岡市に上高層観測点設置の請願
請願者 福岡市大名町二二三ノ二六西部気象職員組合内 森國廣

紹介議員 内村 清次君
現在、気象台で運営している九州の上高層観測点は鹿児島だけのため、米軍板付の観測資料をもちつて気象業務に利用してきたが、昨年六月米軍当局はその観測資料の切替を通告してきており、いつこれをもち切られるかわからぬ不安な状況にあり、福岡における上高層観測資料が入手できなくなれば気象業務実施上の困難、障害が発生して防災ひいては民生産業上大きな支障をきたすことは必至であるから、健全な気象業務の確立のため早急に福岡の上高層観測が実施できるよう取り計らわれたいとの請願。

三月十四日本委員会に左の案件を付託された。
一、旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案

旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案
旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案

旅行あつ、旋業法（昭和二十七年法律第二百三十九号）の一部を次のように改正する。
第六条第一項第七号を次のように改める。

七 当該事業を遂行するに必要な旅行あつ、旋に関する経験又は能力を有しない者
第六条第一項に次の一号を加える。
八 当該事業を遂行するに足る資力信用を有しない者
第六条の次に次の二条を加える。

（登録の有効期間）
第六条の二 旅行あつ、旋業の登録の有効期間は、登録の日から起算して三年とする。
（有効期間の更新の登録）
第六条の三 旅行あつ、旋業の登録の有効期間満了の後引き続き当該登録に係る旅行あつ、旋業を営もうとする者は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣の行う有効期間の更新の登録を受けなければならない。

2 第五条から前条までの規定は、有効期間の更新の登録について準用する。この場合において、第五条第一項中「前条第一項各号に掲げる事項」とあるのは「有効期間の更新の旨」と読み替へる。第七条第四項中「四十日以内」を「十四日以内」に、「当該旅行あつ、旋業の登録を取り消すことができる。」を「その定める七日以上の期間内にその届出をすべき旨の催告をしな

三月十四日本委員会に左の案件を付託された。
一、旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案

ければならない。」に改め、同条に次の一項を加える。

5 運輸大臣は、前項の催告をした場合において、同項の規定により定められた期間内に旅行あつた業者が第二項の届出をしないときは、当該旅行あつた業者の登録を取り消すことができる。

第八條第二項中「及び第六條」を削る。

第十條第二項中「第四項」を「第五項」に改める。

第十一條中「前二條」の下に「第十二條の四」を加える。

第十二條第一項中「旅行あつた業者を管む者」を「旅行あつた業者及び第三條第一項但書に規定する者で、登録を受けないで日本人を対象として第二條第一項第二号の行為を行う事業を管むもの（以下「旅行あつた業者を管む者」という。）」に改め、同条の次に次の三條を加える。

(旅行あつた業者の登録)
第十二條の二 旅行あつた業者を管む者は、運輸省令で定めるところにより、旅行あつた業者の登録を定め、その実施前に運輸大臣に届け出なければならぬ。これを変更する場合も同様とする。

2 運輸大臣は、前項の旅行あつた業者の登録が旅客の正当な利益を害するおそれがあるとき、旅行あつた業者を管む者に対し、その変更を命ずることができる。

(旅行あつた業者の登録の提示)
第十二條の三 旅行あつた業者を管む者は、旅行あつた業者の登録と取引をするときは、あらかじめ旅行あつた業者の登録を提示しなければなら

ない。

(標識の掲示)

第十二條の四 旅行あつた業者は、営業所において、運輸省令で定める標識の標識を、公衆に見易いように掲示しなければならない。

第十三條中「前條」を第十二條に改める。

第十五條第四項中「旅行あつた業者の登録は、この下に「被相続人の死亡の日」を加える。

第十六條第二項中「第七條第三項及び第四項」を「第七條第三項から第五項まで」に改める。

第十八條第一項中「省令で定める日から三十日以内」を削り、同条第二項中「及び第四項」を「第四項及び第五項」に、「四十日以内」を「十四日以内」に改め、「第十八條第一項の」を削り、「三十日以内」を「十四日以内」に改める。

第十九條第一号第二号中「第七号」を「第六号」に改め、同条同項第三号中「第五号」の下に「第六條の三第二項において準用する場合を含む。」を加える。

第二十條中「第七條第四項」を「登録の有効期間が満了したとき、第七條第五項」に改める。

第二十二條を次のように改める。
(登録の手数料)

第二十二條 第四條第一項の規定による登録の申請、第六條の三第一項の規定による有効期間の更新の登録の申請又は第八條第一項の規定による変更の登録の申請をする者は、二千元以下の範囲内において、政令で定める額の手料を納めなければならない。

第二十三條中「第七條第四項（第十條第二項又は第十八條第二項において準用する場合を含む。）」を「第六條第一項（第六條の三第二項において準用する場合を含む。）」に改め、「第十二條第二項」の下に「第十二條の二第二項」を加える。

第二十六條の見出しを「報告徴収及び立入検査」に改め、同条中「必要がある」と認めるときは「必要限度において」に改め、同条に次の三項を加える。

2 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要な限度において、その職員に旅行あつた業者を管む者の営業所、事務所又は代理店に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

3 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明を携帯し、且つ、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

4 第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第二十八條中「十萬元以下」を「二十萬元以下」に改め、同条第一号中「第三條第一項」を「第三條」に改める。

第二十九條中「五萬元以下」を「十萬元以下」に改め、同条第一号中「第三條第一項」を「第三條」に改め、同条第四号及び第五号を削り、第六号を第四号とし、第七号を第五号とし、同条の次に次の一條を加える。

当する者は、五萬元以下の罰金に処する。

一 第十二條第一項の規定による料金の届出をしないで料金を収受し、又は届け出た料金をこえて料金を収受した者

二 第十二條第二項の規定による命令に違反した者

第三十條を次のように改める。

第三十條 左の各号の一に該当する者は、一萬元以下の罰金に処する。

一 第八條第一項の規定に違反して変更の登録を申請しなかつた者

二 第二十六條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

三 第二十六條第二項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対し虚偽の陳述をした者

第三十一條中「従業員」を「従業員者」に改める。

第三十二條を次のように改める。

第三十二條 左の各号の一に該当する者（法人である場合はその代表者）は、一萬元以下の過料に処する。

一 第十二條の二第一項の規定による旅行あつた業者の届出をしないで旅行あつた業者を行つた者

二 第十二條の二第二項の規定による命令に違反した者

三 第十二條の四の規定に違反して標識を掲示しなかつた者

四 第十五條第一項から第三項までの規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。
(経過規定)

2 この法律の施行の際現に旅行あつた業者である者の登録の有効期間は、改正後の第六條の二の規定にかかわらず、この法律施行の日から起算して六月とする。

3 この法律の施行前に営業保証金を供託すべき原因が生じた場合の供託の届出の期間及びその届出をしなかつた場合の登録の取消の手續に關しては、なお従前の例による。

4 改正後の第十二條の二及び第十二條の三の規定は、この法律の施行の際現に旅行あつた業者を管む者については、この法律の施行後三十日間は、適用しない。

5 改正後の第十二條の四の規定は、この法律の施行の際現に旅行あつた業者である者については、この法律の施行後三十日間は、適用しない。

昭和三十一年三月二十日印刷

昭和三十一年三月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局