

第二十八回国参議院運輸委員會會議録第九号

昭和三十三年三月六日(木曜日)午後一時五十一分開会

出席者は左の通り。

委員長 天田 勝正君
理事 江藤 智君
成田 一郎君
三木與吉郎君
大倉 精一君

委員

石原等市郎君
井村 徳二君
植竹 春彦君
平島 敏夫君
相澤 重明君
柴谷 要君
高良 とみ君
市川 房枝君
岩間 正男君
國務大臣 中村三之丞君
運輸大臣 森 巖夫君
政府委員 運輸省船員局長 山内 公猷君
運輸省自働車局長 林 坦君
運輸省航空局長 長屋 千棟君
高等海難審判庁長官

本日の会議に付した案件
○海難審判法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○運輸事情等に関する調査の件(船員の最低賃金に関する件)(自動車行政に関する件)

第十部 運輸委員會會議録第九号

○航空法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○委員長(天田勝正君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。海難審判法の一部を改正する法律案を議題といたします。まず、政府より提案理由の説明を求めます。

○國務大臣(中村三之丞君) ただいま議題となりました海難審判法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び概要を御説明申し上げます。

御承知のごとく、海難審判法は、海難防止を目的として、昭和二十二年に制定されて以来十年を経過しておりますが、近年特に海難防止に対する各方面からの要望が強くなり、海難審判についても、審判の迅速と科学的な原因の究明が要望せられておるものであります。事件の迅速処理と科学的調査につきましては、常に努力いたして居るところであります。海難審判庁理事官の取扱件数は年々増加し、科学の進歩は、海難事故の様相を一そう複雑化し、外国関連事件の増加等と相俟って事件の調査を困難化して理事官の事務量をきわめて過重なものとして居るのであります。このような理事官事務の現状にかんがみまして、理事官事務の円滑な運営をはかり、審判を促進するために、本法に所要の改正を加える必要が生じたのであります。すなわち簡易な事件を処理する委員として、新た

に海難審判庁副理事官を置き、海難審判庁理事官が海難防止上重大な事件を重点的に処理できるようにして、理事官事務を合理化し、事務能率の増進をはかる必要があるものであります。以上がこの法律案を提案する理由であります。

次に、本改正案の概要について御説明申し上げます。まず第一は、海難審判庁に理事官の一種として、新たに海難審判庁副理事官の官職を設け、その職務権限を海難の調査及び裁決の執行については、海難審判庁理事官と同じくし、審判の請求については、簡易な事件で一名の審判官で行う審判に限定して、海難審判庁理事官と海難審判庁副理事官の職務権限を明確にするとともに、一名の審判官で行う審判の手續を整備して、審判の促進と審判手續の適正化をはかったことであります。

次に、審判の權威と公正を担保するため、海難審判庁審判官、海難審判庁理事官及び海難審判庁副理事官を政令で定める一定の資格を有する者の中から任命することとし、その定数を政令で定めることとしたことであります。以上この法律案の提案理由及び改正の概要につきまして、御説明いたします。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申し上げます。

○委員長(天田勝正君) これにつきまして審判庁長官、補足説明ございませぬか。
○政府委員(長屋千棟君) 別にございませぬ。

○委員長(天田勝正君) 別にない。本件につきましては、質疑等は後日に譲りたいと思いますが、御異議ございませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(天田勝正君) それではさよう取り扱います。

○委員長(天田勝正君) 次に、運輸事情等に関する調査のうち、船員の最低賃金に関する件を議題といたします。まず、政府側よりその概要の説明を聴取いたしたいと存じます。

○國務大臣(中村三之丞君) ただいまより最低賃金法案につきまして御説明をいたします。終戦以来、わが国における労働法制は急速に整備せられたのであります。が、これらの法制により近代の労働関係が確立せられ、また産業の合理化を促進し、わが国民経済の復興に寄与するところ少くなかったことは、否定し得ない事実であります。

船員法及び労働基準法は、船員及び陸上労働者の労働条件の最低基準について詳細な規定を設けて居るのであります。が、この二つの法律にそれぞれ定められておりましたところの最低賃金に関する規定は、今日まで具体的に発動されることがなかったものであります。これが理由について考えてみますと、まず、終戦後の経済の混乱が最低賃金制の実施の基盤をつちかえなかつたことが指摘されるのであります。さらに

基本的には、中小企業、零細企業の多数存在するわが国産業の複雑な構成のもとにありましては、これらの法律に規定する最低賃金制のみによつては、その円滑な実施を期し得ないものがあるからには、かならずしも、労働条件のうち最も基本的なものであり、特に賃金の低廉な労働者については、今日最低賃金制を実施することは、きわめて有意義であると考えるのであります。最低賃金制の確立は、ただ低賃金労働者の労働条件を改善し、大企業と中小企業との賃金格差の拡大を防止することに役立つのみでなく、さらに労働力の質的向上をはかり、企業の公正競争を確保し、国民経済の健全な発展のために寄与するところが大きいのであります。

翻つて、世界各国に目を転じますと、十九世紀以来今日までに四十数カ国が最低賃金制を実施するに至っておりますが、最近、経済の復興と労働法制の整備に伴い、わが国の国際的地位は次第に高まり、国際連合の理事国にも選任せられるに至りましたが、世界各国は今日のわが国の経済、特に労働事情に深い関心を寄せておられます。これは御承知の通りであります。なかんずく、諸外国において特に大きい関心を持って注目しておられるのは、わが国の賃金事情であります。過去においてわが国がソシアル・ダンピングの非難をこうむつたのは、わが国労働者の賃金が低位にあると宣伝されたからであり

ます。国際的条件を考えましても、この際最低賃金制を実施することは、きわめて意義があると考へるのであります。

しかしながら、諸外国における最低賃金制の実施状況を見ても知り得ることとく、その方式、態様は決して一様のものでなく、それぞれその国の実情に即した方式が採用されているのであります。従いまして、わが国の最低賃金制もあくまでわが国の実情に即し、産業、企業の特長性を十分考慮したものでなければならぬことは言うまでもないところであります。今日においても、最低賃金制の実施は、中小企業の実情にかんがみ、時期尚早であるとの論も一部にはあるのであります。現実に即した方法によつてこれを実施すれば、中小企業に摩擦と混乱を生ずることとはなく、その実効を期し得られるのであります。さらに、中小企業経営の組織化、近代化の推進をはかるための各般の施策と並行的に進められることになり、両々相待つてその成果を上げ得るものと確信しておるのであります。

船員に関する最低賃金制の実施に当りましては、かねてからそのあり方について検討を重ねておりましたのであります。その当面の対策として、機帆船船員について、最低賃金制のあり方はいかにあるべきかについて、昭和二十九年七月、船員中央労働委員会に諮問を行い、同委員会は慎重な調査審議を重ねられ、昨年十二月に詳細な中間答申を提出せられたのであります。同答申は、可及的すみやかに最低賃金制度に関する法律の整備をはかるべきであるとし、さらに、同制度の実施の

細目について、機帆船業界の実情に即した具体的運用方針を述べられたものであります。また、労働基準法に基く中央賃金審議会は、労働大臣の諮問に依りて、昨年十二月、わが国の経済の実情に即しては、業種、職種、地域別にそれぞれの実態に依りて最低賃金を実施し、これを漸次拡大していくことが適切であろうと、最低賃金制の機動的なあり方を述べて、その法制化を答申し、政府において、その基本線に沿つて最低賃金法案の作成に當つて参つた次第であります。

本法案は、労働基準法及び船員法より独立した単独の海陸を通ずる法律として労働省と共同で作成したものであります。船員に関するこの法律の適用につきましては、本省において、右の答申を十分考慮して制度を実施し得るよう配慮いたしますとともに、海上労働者の特殊性に依り、実態に即した運用ができませんように、諮問機関につきまは、右の答申の線に沿ひまして、現行船員法の建前を踏襲することにしたしております。

次に、その主要点について御説明いたします。その第一は、最低賃金の決定は、業種、職種、または地域別に、その実地に即して行ふこととあります。わが国においては、産業別、規模別等によつて経済力が相当異なり、また賃金にも著しい格差が存在しているのがあります。かかるといふ現状において、全産業全国一律の最低賃金制を実施することは、一般経済の混乱と摩擦を生じ、本制度の効果を期し得ないおそれがあると考えるのであります。ここに、対象となる中小企業の実態を最も適切

に考慮して最低賃金を決定し得ることと、業種、職種、地域別に最低賃金を決定し、漸次これを拡大していくこととした理由が存するのであります。

第二は、最低賃金の決定について、当事者の意思をできるだけ尊重し、もつて本制度の円滑な実施をはかるため四つの方式を採用していることとあります。すなわちその第一は、業者間協定に基き、当事者の申請により最低賃金を決定する方式であり、第二は、業者間協定による最低賃金を一定の地域における同種の労使全部に適用される最低賃金として決定する方式であり、第三は、最低賃金に関する労働協約がある場合に、その最低賃金を一定の地域における同種の労使全部に適用されるものとして決定する方式であります。これら三つの方式のいずれの場合にも、政府は、船員の最低賃金につきまは、中央または地方の船員労働委員会の意見を聞いて最低賃金を決定することといたしております。第四は、以上一ないし三の方式によることが困難または不適当である場合に、

行政官庁が船員労働委員会の調査審議を求めて、その意見を尊重して最低賃金を決定する方式であります。第三に、船員に関するこの法律の適用につきまは、主務大臣を運輸大臣とし、その他船員に関する実施機関を別に定めておることとあります。本法の施行に関する主務大臣は、船員の最低賃金については運輸大臣とし、決定に際して行政官庁の諮問に依りて意見を述べる機関としては、船員労働委員会をもつて充てることと、陸上の労働に関する最低賃金審議会と同様に、必要に応じて船員労働委員会に業

種別専門部会を設けることとし、海上労働の特殊性に依り、実態に即した制度の運用を期待しております。以上が本法案の主要点であります。政府がいたしましたは、最低賃金制の法制化はわが国労働法制上まさに画期的なことであり、かつ、その意義もきわめて大きいと信ずるのであります。しかし、何分にも最低賃金法制はわが国においていまだ実施を見ない制度でありまして、いかにわが国の実情に即した最低賃金制でありましても、これを円滑に有効に実施するためには、中小企業の経営基盤の育成がこれと並行して行われなければならないことと申すまでもないところであります。海上における中小企業の組織化について、さきに小型船海運組合法の制定を見、今日若々と同法に基く組合の結成が進められておるところであります。政府がいたしましては、同法の積極的活用を主軸として、実情に即した措置を講じて参りたいと存じている次第であります。

以上、最低賃金法案の内容につきまは御説明申し上げましたが、何とぞ政府の意のあるところを了解せられ、御支援あらんことをお願いいたします。

○委員長(天田勝正君) 本案はきわめて重大かつ広範でありますから、本日まで質疑をどうして了するわけには参らないと存じますが、一応総括的な御質問でもございましたら、御発言願いたいと存じます。

○相澤重明君 運輸大臣にお尋ねしておきたいと思うのですが、今特に力を入られて、提案理由の中で御説明になられましたところの船員の最低賃金についてですね、船員労働委員会の意見を尊重されて、そうした場合によれば、専門部会等も設けて、実態に即した最低賃金というものをぜひ作りたい、こういう提案のように私は理解をいたしましたわけですが、そのように理解してよろしうございませうか。

○國務大臣(中村三之丞君) 御質問の御趣旨の通りでございます。ことに、船員と申しましても、汽船の船員は、これは全日本海運組合と今労働協約がございまして、最低賃金というものは確保されているわけでありまして、問題は機帆船であるとか、あるいは小型船であるとか、それから漁船、こういったようなものの船員の労働条件というものはいまだ改善されておらないのでございませう。ゆえに、まあ重点はこういうところに置かれると思はれますが、船員法にのつとるわれわれの所管の船員局、それから地方の行政官庁、ことに、機帆船その他の最低賃金につきましては、船員労働委員会の答申も得ておりますから、これはやはり船員は船員を中心として、ことにいまだ最低賃金制が確立せられずして、労働条件の改善のない方面に努力をしていきたいと思います、こういうのがその趣旨であります。それがために専門委員も設けるといふような、大体そういう構想で行われているのであります。

なお、いかなる数が、この船員の最低賃金制の対象となるか、これは大体今日船員法第一条に規定をいたします。船員は十七万五千名でございます。それでは当面本法の運営の直接の対象となりまは、これは御承知のように中小企業または零細企業に雇われて

いる機帆船船員それから漁船船員そ

るが、船員法にのつとるわれわれの所管の船員局、それから地方の行政官庁、ことに、機帆船その他の最低賃金につきましては、船員労働委員会の答申も得ておりますから、これはやはり船員は船員を中心として、ことにいまだ最低賃金制が確立せられずして、労働条件の改善のない方面に努力をしていきたいと思います、こういうのがその趣旨であります。それがために専門委員も設けるといふような、大体そういう構想で行われているのであります。

の他でありまして、その数字は大体機帆船船員を約三万五千と数えております。それから漁船船員を五万二千名と数えております。そのほか小型船その他を一萬三千名、合計、合せまして十萬名というのが、この最低賃金の対象になる人員である、こういうふうな調査をいたしているのでございます。

○相澤重明君 この最低賃金をきめる方式として、第一は、業者間協定に基づく、第二は、業者間協定による最低賃金が一定の地域における同種労働者全部に適用される最低賃金、第三は、最低賃金に関する労働協約がある場合、こういうふうな御提案をされ、さらに今の、特に中小企業、零細企業といわれる機帆船等の船員の最低賃金、大まかにいって大体四つ提案をせられておると思ふのです。そのうちで、今の特に船員の最低賃金について、この第一の業者間協定、あるいは第二の一定の地域における同種の労働者全部、あるいは労働全部、こういうふうな考え方としないのか、こういう点について、まづ概括的な問題であります、運輸大臣から御答弁をいただきたいと思ひます。

○國務大臣(中村三之丞君) 大体最低賃金法案の建前がいわゆる全国一律、全産業一律といつて、これをこの最低賃金法の中に入れるという方式はとっておりません。つまり、一言にして申しますと、英国あたりで行われております最低賃金審議会方式によるのであります。しかしながら、これが手段として、理想から申しますならば、この機帆船船員の最低賃金に関する中間答申にも申しておりますこと

く、全国一律ということが一つの理想である、しかしながら、日本の経済情勢、ことに、中小企業の現状から見ては、一足飛びにはできない、一つ基盤を作つていこう、それがためには、まづ業者間協定というものをやつていく、業種、職種、地域別にやつていく、こういったような思想がこの法案に盛り込まれておるのであります、船員の最低賃金につきましても、その線に沿つて参りたいと思つたのでございませう。それでございませうから、私の個人的な見解にもなるかも知れませんが、今まで世界各国で行われておる方式を、ある程度これを調整してここにまとめていつたところ、この四つの方式があると私は考へるのでございませう。それから、業者間協定といつても業者の団体というものがあつか、これは小型船海員組合というのが今たしか三十二ほど設立されておるのでありますから、そういったものを活用していけると思ひます。それから全国の海運局もございませう。また下にもいろいろな機関がございませう。これは行政機関としてあり、それから中央には御承知の通りに船員中央労働委員会と申すところ、地方にもある。

あるいは船員労働官というものを運輸省は持つておられますから、こういったものを動員してやつていこう。ことに、まあ私は専門委員というものの活用が一番大事ではなからうかと思つたのであります、こういう点に今後行政的にも努力をしまして、実情に即した無理のない実施をせられる、しかも、それが船員の、ことにまあ、言葉はおかしいのでございませうが、機帆船以外的小型船に属する現在慮まされざる方面

の船員の労働条件を改善していきたい、こういうのが趣旨でございます。○相澤重明君 まあ大臣の御答弁は一応もつともな意見もあると私は思ひます。しかし、私もここで考えなければならぬのは、業者間協定というものが、果して大臣が努力されておるような最低賃金という法律まで提案をする趣旨に果していかどうか、こういう点が特に私は心配になるわけなんです。その点について、一体政府の考へておるのはどういふことなのか。

第十部 運輸委員会会議録第九号 昭和三十三年三月六日 【参議院】

の船員の労働条件を改善していきたい、こういうのが趣旨でございます。○相澤重明君 まあ大臣の御答弁は一応もつともな意見もあると私は思ひます。しかし、私もここで考えなければならぬのは、業者間協定というものが、果して大臣が努力されておるような最低賃金という法律まで提案をする趣旨に果していかどうか、こういう点が特に私は心配になるわけなんです。その点について、一体政府の考へておるのはどういふことなのか。

○國務大臣(中村三之丞君) 一応業者がその業種別、職種別、地域別において最低賃金というものをきめて、それを申請をして、行政官庁、これは運輸省関係ですから、そこで認める、しかし、不当なことのあつた場合もありませう、あるいは困難な場合もありませう、こういうときには積極的に指導していく、こういう方法でいけばいいんじゃないかと、こう思つておるのであります、最初はやはり業者間の協定を主軸としてやつていくのが円満にいけるのではないかと思ひます。それから、たとえば機帆船などはどういふところに、たとえば月何千円のところ、これを引いたらいいかということ、これは労働者の生活費であるとか、他の労賃との比較とか、その業者の支払い能力というこの三原則をよく考へていかなくちやならない。ともかくも、そのうち一番の問題は、この最低生活費ですね、この線をどこへ引くかということ、これは私は皆皆さんの御意見も承わりたいと思つたのでございませう、この点につきましましては、この三つの原則をいかにして実行していくかということが大きな、最低

賃金法案の生きるか、死ぬかであると思つたのでございませう。○相澤重明君 これは運輸大臣にも、最低賃金法を提案する以上、やはりよ実情というものを聞いて、そして将来にわたつてこういう掘根を残さぬというふうなことをせひやつていただきたいために申し上げるのであります、たとえば神奈川県に三浦という所があるのです、あそこには非常に機帆船が多くなるわけなんです。あそこは、いわゆる漁船、こういう人たちの生活実態を見ると、ほとんどまあ航海に出る場合、漁撈に出る場合に、船主なり、あるいは経営者から先に金を借りなければ家族の生活がやつていかれない、しかも、船主自身も金を借りて品物を、つまり二カ月なり、三カ月なり、あるいは長いのは半年以上、とにかく南洋にも出かけて漁撈に従事しているわけです。こういう人たちが非常な借金をして、そして必要な品物を積み込んで漁に出かけて帰つてくるわけです。こういうふうな人たちをも含んだ機帆船とか、漁撈とか、中小企業、いろいろありますが、こういうふうな人たちの生活を見てみると、単に業者間の協定ということにまかしてしまつと、非常に危険なものがあつてしまふか、これは今も大臣が言われたように、まず基金の問題が一つありますね。支払い能力の問題が出てくる。そしてその地域の条件というものがあつてくる。まあ今の三原則だと思つたのです。そういう点を考へてみると、これは何と申したところで、うちじゃできぬと、こういうふうな――まあ一つは、漁獲量によつても違いますから、漁撈の漁獲によつてその

経営というものが非常にまあ大きく左右をされることは、これはもう当然なんです、それから、そういうふうな面から考へて参りますと、私は単にこの業者間協定というものから来る感じとして、また、その実態の中から、もし最低賃金というものを作らせるといふことになると、私は非常に問題があると思つた。従つて、特にこういう日本は島国であつて、そして船というものは、もうどこへでも出かけていく、いわば国際法に基く海洋漁業に従事するわけなんです。そういう面からいけば、一定の地域における業者間協定というとは、せつかくの法律を作つても、その労働者に対する生活を安定させるといふことからは少し離れていくんじゃないか。今少し国全体として、国の法律案を作る、その考へ方で、もつと大きな目からこれらの職員に対する、いわゆる労働者に対する最低賃金というものを考へてやるべきじゃないか。これが先ほども、たとえば戦前における日本のダンピングという問題が大きな非難を浴びたと同じように、日本のこの漁民なり、あるいは機帆船に従事している労働者の賃金の低さというものが、国際的にこういう船員の中においてやはりさげすまれるというところになつてくる、あるいはまた、それがためにやはりいろいろな国際競争の中でも問題が出て、日本に向けられてくる、こういうことも私は考へなければならぬ。そういう面では、ほかの問題もやはりいろいろ意見があらはれますが、特に船員の場合については、これはどうも一定の地域という問題で、業者間協定ということについては、これは非常に問題が残るの

じゃないか、こういう点について、政府としては、一体その船員の特殊性というものについて、どのような判断をされておられるか、そういう点をいさ少しお聞かせをいただきたいと思いま

○國務大臣(中村三之丞君) 今私が申しました、今お尋ねの中に、問題はやはり機帆船の人の生活、それから漁船、そういう実情を船員局においてある程度、これは率直に申しまして、十分とは申しませんが、今まであらゆる方面で努力をいたしました。こういう者の生活の実態を一応御説明申し上げまして、それによって御了解を得、さらに進んで私からお答えすることになります。まず、船員局長からその実態と申しますか、それを一つ多少お時間を拝借いたしまして詳細に御説明を申し上げます。

○政府委員(森蔵夫君) ただいまのお話、全くごもっともであると思えます。船員の賃金、あるいは労働条件というようなものは非常に雑多でございます。それで、これに關します最低賃金を考えます際に、おきましても、どうして一つの方式では考えられないと思えます。お話のように、漁船は、もう地域とか何とかというものに關係なく行く業種もございまして、それから一定の非常に狭い地域に出漁いたしておる種類の漁船もございまして、それからまた機帆船につきましても、これは大体は地域的に結びつけられたものが多いと思えますけれども、そうでない種類のものもございまして、そういうような現状にかんがみまして、現在船員につきましましては、最低賃金に關する業者

間協定はまだできておりませんけれども、しかし、さらに進んだところの労働協約というもので、最低賃金をきめておる例は若干ございまして。たとえば機帆船なんかにつきましても、北日本關係においては、相当広範な範囲で最低賃金制を持つております。それから日本の相当部分を占めております全日本海員組合は、船主との間に非常に包括的な広範な最低賃金に關する協約を持つておるような次第でございます。そういうようなものを、いろいろな形のものにつきまして、最低賃金を実施するためには、こういういろいろな格好でもって推進していく、あるいは最後に労働協約とか、あるいはさらに十六条による最低賃金というふうなものを持つていくべきかもしれませんけれども、業者間協定から地ならしをして——地ならしと申しますか、だんだん次第に進んでいくという方向をとらざるを得ないのではないかと、かように存じます。

○相澤重明君 運輸大臣に一つ、さらにお尋ねをしておきたいのですが、今の十六条の問題も、それはこれからのいろいろ審議をするわけですからあとにしまして、總括的に私は運輸大臣にお尋ねをしておきたいのです。それは今言った特に船員の最低賃金を作る場合の基本的な考え方というものが、今船員局長も言ったように、特殊性というものを考えに置かないと、これはもう率直に申して、最低賃金には私はならぬと思う。そこで、その作り方、あるいはきめ方というものについて、おのずから政府も努力されるであろうし、われわれも意見をいろいろ申し上げるつもりでおります。おりますが、

きょうは概括的な御質問でございますから、私は端的にお伺いをしておきたいのですが、いわゆる日本海員組合のどつてい方式ですね、これらについては、もちろんまだこれからよくしていかなければいけない点もたくさんございまして。一応それは別にして、今の中小企業あるいは零細企業の船員に対する組織化の問題と最低賃金の問題をあげなければならぬ。私は率直に申して、これらの關係者が非常に、十万人にわたるとする多くの人たちを放任をすると、これはもう地域的な業者間協定ということになつたら、私は、やはり、これは中央審議會と同じように、少くとも統一的な私は立場に立って、この賃金を一つ、計算をしてやる必要があるのだ、それらに対する裏づけはどうするのか、あるいはその作り方をどうするのか、それは私は、少くとも政府の考えている問題にかなり入って行くと思うのですが、これに重点を入れていく、海員政策に重点を入れていく、こういうところに私は、今回の特に船員の場合の特殊性があると思うのであります。そういうことを考慮して、ざっくりばらんに申し上げて、たとえば専門部会、これは機帆船であるとか漁船であるとか、そういうような専門部会に労使の人たちの意見をとり入れる、それからそういう中に委員が出る、そしてこれらいろいろの話し合いにおいてきまる、またその意見の具申の中に、大きくそれを取り入れていくというふうな考え方を持つておられるのか、おらんのか、こういう点、特に一つ大臣に率直に私はお尋ねをしておきたいと思つております。

○國務大臣(中村三之丞君) 大体の構成は、働く人側、使用者側、今の言葉で言うと公益代表、こういう三者構成が一番いい。またそういうふうなこの法律は考えているようにございまして。そこで問題は、今おっしゃったこういう機帆船以外の十万人に及ぶ船員、これらの方々には、まあ使用者側は、私は小型船海運組合というものを、こういうものも非常にやっていた方がいい、それから十万人というものは未組織のものが多いようにございまして、こういうものはやはり組合の結成というふうなことも、労働組合法によるものでございまして、将来やっていたら、どういふことによつて、秩序が立つていくと思つて、最初は、私は行政官庁の指導ということもやっていたいかなければいけません。ここにございまして三者方式が困難または不適当であるといったような、こういう場合が多いかと思つて、そこで、機帆船などを見ますと、今平均一万五千七百円以下の給料らしいのです。しかし、これは三十才以上の人で、実際は月六千円以下の者が多い。ことに、中には三千円もあるという、これをどの線まで持つていくかということが、これは専門委員会、三者構成と申しますか、あらゆる行政機關の海運關係が努力していかなければならぬと思つてございまして、この労働者、ことに船員の生活はこれは陸上と違ひまして、一つは、船に一緒に乗って運命を共にする、ということ、共同体的なもの、最も強いものだと思います。同時にまた、船員は船員法で、食糧を供給しなければなりません。しかも、それにはカロリーなども規定してあるわけであ

ります。で、まあ機帆船などは、食糧の分は三千円ないし三千五百円だ、これは最低賃金と別でございます、食糧は、しかし、そういう点も特殊性がこういふ船員の生活にあるのではないかと。それから先ほどお示しになりました漁船などは歩合制になっております。この歩合制というものは何かと申すと、なかなかむずかしいのでございまして、すけれども、ともかく、魚などよくとれた、豊漁であつた、だから、これを売つて分配するといったような、そういうものもございまして、よく船員の生活の特殊性、ことに、私は海陸の問題について、特に海上労働者というものは、その一つの狭い船の中で共同体的生活をしている、こういうところに一つの大きなねらいがあり、またこれを考えなければならぬと私は思つておるのであります。のみならず、機帆船などの答申書を見ますと、一ぱい船主が多いわけでございます。船主はすなわち船長、船長すなわち船主、そしてその中に働いているのは家族が多い、縁故者が多い。そしてその關係は、徒弟制度が行われていて、といったような、端的に申しますならば、機帆船の船員の生活のごときは、いかにも封建的である。そういうところへもつてきて、近代的な最低賃金を設けるのがいかにという議論は出ますけれども、しかし、そういうような封建的生活であるから、最低賃金を敷くという、企業の近代化をはかつていくというところになると思つてございまして、この船員の特殊な生活につきましましては、十分考えて最低賃金を地域別、業種別、職種別に考えていかなければ

ばならぬというふうに思っております。

○相澤重明君 大體、大臣の構想がわかりましたが、私の申し上げているのは、今大臣も触れられたように、何と

いっても、日本の中小企業、零細企業の船員というのは、非常に過酷な労働条件下にある。しかも、組織化もな

なかつた状態です。従つて、こういう人々を、やはり戦後における日本の民主化の方向に沿つた、やはり最低

生活を保障してやるということは、どうしてもやらなければならぬわけわれ

の義務であると思う。そういう意味で、今回の最低賃金制というものを制定することは、同時に組織化の方向に

なる。大臣もいみじくもおっしゃつた通りです。そういう意味で少くとも該

当の、それぞれの系列はありますけれども、それらの組合の意見というものが十分に反映されて、そしてしかも、

最近賃金を作る場合には、単に業者の意見だけでなく、周囲の条件だけに

だわることなく、私はやはり最低賃金というものを作っていく、そして独立

した日本の国として、日本のいわゆる国民の立場から、外国の人たちにも差

別待遇をされない、こういうところまで私は引き上げていくのが、今日の私

は責任である。いずれこのあとで、国際労働問題について、ILOの条約の批准等も、いづれ場所を変えて出るわけでありまして、それにも大きく関連して行くわけですから、私どもは最低賃金の問題については、そういう立場で、今の大臣がおっしゃつたような組織化、そして最低生活保障、こういうものをやはりウエイトに置いて、そして十分意見を取り入れたものを作つて

いくべきである、こういう点、大體意見が一致したようでありまして、そういうことで、今後なお、こまかいところはあとで御質問申し上げて、私のきょうの質問は終了します。

○国務大臣(中村三之丞君) 今の御意見、私も全く同感で、やはりこういう零細企業の組織化ということ、これを政府が指導していくと申しますか、

また機帆船業にいたしまして、これをやはり育成と申しますか、強化していくということは必要でございます。まして、船体に対する保険料の問題であるとか、あるいは租税特別措置法における償却の問題とか、重油の供給を円滑にして、低廉にしてあげるといふよう

な、やはり一方において最低賃金をやろうと思えば、そういう業界そのものの補強をやつていかなければならぬ、こういうふうにも私も考え、また、この法案に伴う関係もそこに重点を置

かなければ、ただ、法律案の出しっぱなしでは、仰せの通り所期の目的を達することはできないと思つてござい

ますが、ただ、こういう業者間協定とか、あるいは賃金審議会方式というものを、あなたの御主張のように、たとえばアメリカの公正労働賃金法のように、六千円とか八千円というものを、この法律に、条文に入れていく、そしてこれを強制して、もしこれに従わなければ処罰していくという方法がいいのかどうか。また私は、これから皆さんの御意見を承わりたいのですが、ここに大きな研究題目もあると思つて、

しかし、船員中央労働委員会の答申は、最初には、全国全産業一律の最低賃金をやれということをおっしゃつております。また、中央賃金審議会もそういうこと

を言つておりますが、日本の中小企業の実情等から見れば、それよりも業者間協定によつて、一足飛びにやらずして、経済基礎を強化して、漸次その方向に進んでいただく、こういう趣旨でございまして、これの手段、方法といたしましては、やはりあなたの

おっしゃる組織化であるとか、その業態を保護、強化していくということ、私は、私どもは、ほかの事業は別といたしまして、海運に関する限り、船員の問題につきましては、今後この法案が通過いたしますならば、努力して参りたい。また、現にある程度の業界の育成につきましても努力をいたしているところであるのでございまして。

○委員長(天田勝正君) 他に御発言ございせんか。

○江藤智君 資料ですが、小型船舶の船員の何か賃金についての、最低賃金についてのやはり答申というふうなものが出ていますか。

○国務大臣(中村三之丞君) これは船員中央労働委員会の中間答申がござい

ますから、その中に、主として機帆船でございますが、機帆船の実態調査に對する調査は答申の中に出ておりますから、これを抜き出して、資料としてお配り申し上げたいと思つて

○榮谷要君 ただいま相澤委員から質問されたのですけれども、われわれは、本日提案をされて、わが党はわが党なりに最低賃金法の案を持つて、この問題は相当長期にわたつて論争しなければならぬ問題だと思つて、

ここで、総括質問なり、一般質問というものは、順次これから機会あることに展開して参りたいと思つて、きょうは相

澤君一人だけで、われわれは次回、あるいはその次というように順次やっていきたいと思つて、きょうは次に議事進行していただきたいと思つて

○委員長(天田勝正君) それでは、榮谷委員御提議の通り取扱いたいと思つて存じます。

なお、この件については、先般お話をいたしましたように、適当な機会に社会労働委員会と連合審査を行い、その時期等については、私におまかせ願う、こうなつておりますから、しかるべく取り計らいたいと存じます。本日は、この問題はこの程度で次回に譲ります。

○委員長(天田勝正君) 次に、自動車行政に関する件、これは先般理事会で決定された向きもございまして、新鴻関係等について御質疑を願いたいと存じます。

ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(天田勝正君) 速記をつけて下さい。

○大倉精一君 この前の委員会のごとき、現在の道路運送法においてはこの問題の処理ができないのか、あるいはその他の原因によつてこの問題はできないのかという質問に對しまして、大臣の答弁と局長の答弁と違つたわけなんです。そういうようなことから参り考人というお話になつたのでありますけれども、その後において、相澤君の方からこういう要求をされておる。すなわち、「運送事業法にしろ、あるいは道路運送法にしろ、法があれば、やはりその法に適合するように指導監督していかなきゃならぬだろう、そ

う点を私は、きょうは時間がありませんから、一つこの機会に要望しておきたいと思つて、ぜひこの次には資料をそろえて、一体どうしたらばそういう多くの人々をいかわる正しい方向に持つていくことができるのか、こういう点を、新鴻の問題も含めて一つ報告してもらいたい。、こういうふうな要望したのであります。さらにまた岩間君の方からも、先ほど私から申し上げましたように、そういう答弁では疑わしいと思つて、こういう問題は法律の欠陥なのか、行政の処置の欠陥なのか、こういう点について大倉君は質問しているのです。これに對する明確な答弁がないわけですから、こういう点から、もう少しこういう問題に對する見解を統一して、はっきり答弁してもらいたい、こういうふうな要望しております。さらに委員長から、ただいまの相澤委員、岩間委員の御要望は、当局の方でよく胸にとめて、次回にはさうなごとのないようになつていただきたいと思います、ということになつておりますから、一つ、この要望に沿つてあなたの方から明快に一つ御説明を願いたい。

○国務大臣(中村三之丞君) この間自動車局長が、人が足らぬからできないと言つたのですが、私はやればやれるんじゃないかということを申し上げたのであります。その後打ち合はせて、できるだけの努力はいたしております。その後の報告につきましては、来ておるようでありますから、これを自動車局長から御報告申し上げます。

なお、局長は最近交代いたしました。私はその出発に當りまして、もぐりの問題を解決するか解決しないかと

いうことは、君の腕前次第だと言つて激励してきました。内情にわたつておそれ入りますが、私はそこまで、参議院の運輸委員会ではこの問題でいつても相当私は頭を悩ませておるのでありますから、私どももできるだけの配慮をいたしてはおることを一つ御了承願いたい。

○大倉精一君 でありまから、私は質問申し上げるということになるという、この問題はやはり明確にしなければならぬのですが、今の大臣の御説明では、一体この法によってできるのかできないのか、まだ明確になつていない。その後相談をして善処をするということだけであつて、現在の道路運送法によつては、この問題の処置ができてからできないのか、人手が足りないからできないのか、その点をはずり大臣から、打ち合せておるなら聞かせてもらいたい。意見統一のできたところを聞かせてもらいたい。

○國務大臣(中村三之丞君) これは局長からも説明させますが、法律につきましても、なかなか困難な向きもあるということですから、どこが決定的にできないか、これは一つ局長から説明させますと同時に、今までにきております措置につきまして、これは一つお聞きを願いたいと思ひます。まあ資料もございいますから局長から御説明いたします。

○大倉精一君 まあ一応局長からお伺いしますけれども、しかし、問題がきょうもこういう工合に発展していきなれば、きょうこの委員会に、できるのかできないのか、欠陥はどこにあるのか、これはやはり明らかにして、その欠陥があるならばあるで適当な措置

をしなければならぬ、こう思うのですが、そういうおつもりで一つ御答弁を願いたしたいと思います。

○政府委員(山内公猷君) 私の言葉が足りないという点は、前の委員会でも一応補足の御説明を申し上げたわけでありましたが、これは、定員が十分自動車行政全般についてないのは事実でございます。しかし、できないというわけではなく、そのくらいの中でも、陸運事務所職員はこの点について十分努力をいたしております。

法の体系につきましては、先般の当委員会でもいろいろ御説明いたしましたように、悪いことをされるといふ方には罰則の規定があつて、できません。でも、悪いことをする人がまたたくさん出てくると、根絶ができるかどうかという問題は、悪いことをする人かどうかという問題にもなります。全部がそれによつてきれいになるかという点になると、むずかしいと思つてございしますが、特に新潟陸運局につきましては、ただいま大臣のお話がありましたように、特に状態がひどいという大倉先生の御指示もありましたし、従前からそういった点について努力をいたしております。それで、先般私当委員会におきまして御説明いたしました後に、大谷親子三名と十三名の者を、前に御説明を申し上げたのは、六名に對しまして処分をしたというところまで御説明をいたしたわけでございますが、そのうち大谷親子、三人おるわけでございますが、二月十五日に告発をいたしました。その後引き続きまして、当問題につきましては、新潟陸運局管内に特別委員会というものを持つておりまして、その特別

委員会をしばしば開いておる報告が参つておりますが、開きまして、さらに第二次分の八名につきまして、使用停止の処分をいたしております。このほか、警察にそういう処分を連絡をいたしますことはもちろんでございますが、新聞、ラジオ等によつてPRも行ってございまして、処分の徹底を期す必要がありまして、各知事、警察という方にも協力を要請をいたしております。その効果と言へるかどうかわかりませんが、八名の処分をいたしましたほかに、三名の方はみづから違反の事実を認めまして、自発的に登録番号標を事務所へ持ってきたという事実も出ておるわけでございます。これは単に新潟というだけでなくて、ある程度、程度の差がありますが、全国的な状態でもありますので、三月三日には全国の自動車部長を本省へ招致いたしました。こういう事例を説明いたしますと、全国的に一段と強化するように指示も与えたわけでございます。

○大倉精一君 それで、この問題を繰り返すと堂々めくりになるんですけれども、それでは新潟から白ナンバーの横行が消えるのは一体いつの時期ですか、その可能性について伺いたい。可能があるとするならば、いつごろ消えてなくなるのか。

○政府委員(山内公猷君) 白ナンバーは見つけ次第、証拠書類を整えまして処分をし、聞かないものは告発するという手段を、今後なるべく続けなければならぬわけでございますが、潜在的なものはないからわからない。少くとも局ではつきりしたもので、あるいは事業者あるいは警察にも協力を求めておりますので、わかりましたものにつきましては、嚴重に処分をする方針でやつております。時期につきましては、ちょっと今ここで何日になくなるかというところは、なかなか確言できたいのでございしますが、われわれの方どいたしましては、一目も早くそういう状態をなくすように、今後も引き続き、強くそういう方針を進めていくということに、新潟陸運局も決心をいたしております。

○大倉精一君 そうしますと、今の法律あるいは今の機構、今の人員等によりまして、この問題の解決がつかぬ、こういうことなんですか。

○政府委員(山内公猷君) 今の人員におきましてこの問題を根本的に解決しなければいけないので、実は超過勤務、あるいはほかの係の方々などで、あらゆる手段を尽して新潟陸運局はこ

のことに當つておるようでございます。○大倉精一君 解決がつくのかつかぬのか、処置ができるかできないんですか。

○政府委員(山内公猷君) 処置すべく努力をいたしております。

○大倉精一君 今までも努力しておつたと思つたのですが、にもかかわらず、何カ月たつても、依然として白ナンバーは横行しておる、こういう実情なんですけれども、それで努力するんじやなくて、できるかできないかというところをお伺いしておるんですから、その点一つ御答弁願いたいと思ひます。

○政府委員(山内公猷君) これはしばしば繰り返しておりますが、一つの犯罪事実でございまして、警察当局の犯罪、行政犯罪が存在するわけでございます。警察当局の絶大な御協力を待たなければならぬ点も多々あるわけでございます。そういう点におきましては、しばしば新潟陸運局長、検事正あるいは警察の本部長、新潟の東西警察署長を訪問しまして協力を要請しております。また新潟の警察におきましても、管下にそういう指示を出しておられますので、この問題の解決は、われわれとしては、割合明るい見通しを持つておるわけでございます。

○大倉精一君 明るい見通しじゃなくて、できるんですか、今のこの法律と人員でもつてできるんですか。

○政府委員(山内公猷君) この法律による処分、あるいは行政措置というところは、もちろんできるわけでございます。○大倉精一君 そうすると、この法律

によつて擬装処分が確立できると、
こういう場合に承認したのですけれど
も、そうなりますと、この法律によつ
てできる、やるという方法がいろいろ
あると思うのですが、たとえば、もぐ
り業者を集めて、そういうような不正
行為をやっている連中を集めて、その
車を集めて新しく免許を出してもら
う、こういうことでも今の法律ではや
れぬこともない、あるいはこの事態を
解決できないこともない、こういう方
法もあると思うんですが、そういうこ
とは考えておられるんですか。

○政府委員(山内公猷君) それもいろ
いろの場合に思いますが、概括的
に申しまして、そういう悪いことをし
たら免許をもらえないということでは、
交通秩序の維持はむずかしいとわれわ
れ考えております。

○大倉精一君 それでは、新潟の
問題は、これはもう業者を集めて、そ
うして免許申請を出さして免許を与え
る、これによつて解決する、こういう
ことは考えておられぬわけですね。

○政府委員(山内公猷君) 免許申請に
つきましては、陸運局長権限でござい
まして、具体的に個々の問題につきま
して、私がここで明らかにできません
が、一般論をいたしまして、今申し上げ
ましたように、免許をもらうには、
やみをやらなければだめだというよう
なことでは、交通秩序は保てないで
ございませぬ。しかし、具体的ケースに
よりました問題は、あると思ひます
が、概括的にはそういうお答えは正当
にできると思ひます。

○大倉精一君 大体今の御答弁に
よつて、今の法律によつてこの問題が
解決できると、こういう御答弁と私
知つたのですが、と同時に、現地に
おいては依然としてそういう状態が
続いている、こういうことですから、私
はやはりこの前の私の希望通りに、現
地から来ていただいて、現地の事情を
なまに聞いて、そしてわれわれとして
もいろいろ考えを練つていきたいと
思ひますから、かようにお願いい
たしたいと思ひます。

○委員(長天田勝正君) ただいまの御
提議については、その扱いは理事会に
お諮りした上で決定すると、かように
いたしたらいかがでございませうし
ょうか。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○委員(長天田勝正君) それではさよ
うに取り計らいたいと存じます。

○委員(長天田勝正君) じゃ、速記を
つけて下さい。

○柴谷要君 自動車局長にお尋ねいた
すのですが、最近新聞で神風タクシー
の問題が連日書かれて、世論もこれに
関心を向けてきておることは、すでに
御承知だと思ひますが、まあ、これに
刺戟されたと思ひますが、これに特別
の委員会を持たれて、これに対する具
体策を打ち出さうとしておる。そのメ
ンバーの中に自動車局長が加わつてお
る。新聞で承知いたしておりますが、
差しつかえない限りにおいて、その委
員会の性格なり、今後の行き方等につ
いて、お教えをいただければお願いを
したい。

○政府委員(山内公猷君) ただいまの
御質問は、政府部内に交通事故防止対
策本部というのが常置されておるま
す。これはまあいろいろ交通事故に関
しまして、一省だけではなかなかでき
ないのでございまして、あるいは道路
の問題、交通取締りの問題、それから
私の方の経営者の監督の問題という問
題が総合的に政策として一致しなけれ
ばいけないという趣旨から、いろいろ
な面におきまして、この事故防止対策
本部というものに集まつて、事故防止
の全般に對して研究いたしている部会
でございまして、この中に自動車部会
というものを最近特に取り上げまし
て、メンバーを最近取り上げて、た
だいま御指摘のように私も入つてお
ります。

○柴谷要君 大へん、今の事故対策本
部の構成等もわかつたのですが、制度
においても、このような真剣な問題と
して取り上げられるようになったこと
は非常にけっこうなことだと思ひま
す。大体世論が沸き立って、政府は
それに対する一つの対策として、
出されるのが今までの通例なもので
ありますが、そういうものが出されて
も、結論らしいものを出さないうで、
今日までの実情だと思ひます。確かにこの
ことでは、昭和三十三年度において、
自動車事故によつて死傷した者は数限
りの問題も出ておると思ひます。これ
ら十の議論しなければならぬと思ひ
ます。どうしても国会において十分
の議論しなければならぬと思ひます。
どうも広範な運輸交通問題で
は、遺憾ながら、十分にそのような問
題を掘り下げていくことが困難ではな
いか、審議の過程から、そこで、私
の考え方としては、できることな
ら、これはちょっと至難な問題では
ありません。参議院に交通事故対
策特別委員会のようなものを設置を
したいという私は希望を持つてお
ります。実は数日来、私議運もか
ねておりますので、関係者とい
ろいろ打ち合せをして参りま
した。特別委員会の設置は多少無
理があると思ひます。そこで、
とにかく、広範な運輸交通に携
わつておる運輸委員会としては、
この問題を特に掘り下げて審議を
する必要ありと考へておるま
すので、委員会の中に小委員会
制でもして、徹底的に本問題の
掘り下げをしていきたい、そ
ういう考え方を持つておるま
すが、これらの問題について、
運輸大臣はどのように考へ
なつておられますか、
所信を御披露願ひたいと思ひ
ます。

○国務大臣(中村三之丞君) 実は私
も、最近ひんばんに起る自動車事故、
自動車ばかりではございませぬ。海難
もございまして、自動車事故につきま
して、われわれとしてほつておくわけ
にもいかぬ、当然絶滅さすという意
気込みでやらなければならぬ。それで、
ああいう自動車部会を私の方からこ
しあえさせたいと思ひますが、これには、私も考
えておるのでございまして、警察の取
締りを嚴重にするというふうなことも
必要でございまして、やはり自動車
の業態そのものを掘り下げて考へる。
今御指摘のごとく、あの賃金と非常
に歩合給が多い。六、七割のようになつ
ておると、家族手当とか、ちよんび

○委員(長天田勝正君) じゃ、速記を
つけて下さい。

○柴谷要君 自動車局長にお尋ねいた
すのですが、最近新聞で神風タクシー
の問題が連日書かれて、世論もこれに
関心を向けてきておることは、すでに
御承知だと思ひますが、まあ、これに
刺戟されたと思ひますが、これに特別
の委員会を持たれて、これに対する具
体策を打ち出さうとしておる。そのメ
ンバーの中に自動車局長が加わつてお
る。新聞で承知いたしておりますが、
差しつかえない限りにおいて、その委
員会の性格なり、今後の行き方等につ
いて、お教えをいただければお願いを
したい。

○政府委員(山内公猷君) ただいまの
御質問は、政府部内に交通事故防止対
策本部というのが常置されておるま
す。これはまあいろいろ交通事故に関
しまして、一省だけではなかなかでき
ないのでございまして、あるいは道路
の問題、交通取締りの問題、それから
私の方の経営者の監督の問題という問
題が総合的に政策として一致しなけれ
ばいけないという趣旨から、いろいろ
な面におきまして、この事故防止対策
本部というものに集まつて、事故防止
の全般に對して研究いたしている部会
でございまして、この中に自動車部会
というものを最近特に取り上げまし
て、メンバーを最近取り上げて、た
だいま御指摘のように私も入つてお
ります。

○柴谷要君 大へん、今の事故対策本
部の構成等もわかつたのですが、制度
においても、このような真剣な問題と
して取り上げられるようになったこと
は非常にけっこうなことだと思ひま
す。大体世論が沸き立って、政府は
それに対する一つの対策として、
出されるのが今までの通例なもので
ありますが、そういうものが出されて
も、結論らしいものを出さないうで、
今日までの実情だと思ひます。確かにこの
ことでは、昭和三十三年度において、
自動車事故によつて死傷した者は数限
りの問題も出ておると思ひます。これ
ら十の議論しなければならぬと思ひ
ます。どうしても国会において十分
の議論しなければならぬと思ひます。
どうも広範な運輸交通問題で
は、遺憾ながら、十分にそのような問
題を掘り下げていくことが困難ではな
いか、審議の過程から、そこで、私
の考え方としては、できることな
ら、これはちょっと至難な問題では
ありません。参議院に交通事故対
策特別委員会のようなものを設置を
したいという私は希望を持つてお
ります。実は数日来、私議運もか
ねておりますので、関係者とい
ろいろ打ち合せをして参りま
した。特別委員会の設置は多少無
理があると思ひます。そこで、
とにかく、広範な運輸交通に携
わつておる運輸委員会としては、
この問題を特に掘り下げて審議を
する必要ありと考へておるま
すので、委員会の中に小委員会
制でもして、徹底的に本問題の
掘り下げをしていきたい、そ
ういう考え方を持つておるま
すが、これらの問題について、
運輸大臣はどのように考へ
なつておられますか、
所信を御披露願ひたいと思ひ
ます。

○国務大臣(中村三之丞君) 実は私
も、最近ひんばんに起る自動車事故、
自動車ばかりではございませぬ。海難
もございまして、自動車事故につきま
して、われわれとしてほつておくわけ
にもいかぬ、当然絶滅さすという意
気込みでやらなければならぬ。それで、
ああいう自動車部会を私の方からこ
しあえさせたいと思ひますが、これには、私も考
えておるのでございまして、警察の取
締りを嚴重にするというふうなことも
必要でございまして、やはり自動車
の業態そのものを掘り下げて考へる。
今御指摘のごとく、あの賃金と非常
に歩合給が多い。六、七割のようになつ
ておると、家族手当とか、ちよんび

いか、審議の過程から、そこで、私
の考え方としては、できることな
ら、これはちょっと至難な問題では
ありません。参議院に交通事故対
策特別委員会のようなものを設置を
したいという私は希望を持つてお
ります。実は数日来、私議運もか
ねておりますので、関係者とい
ろいろ打ち合せをして参りま
した。特別委員会の設置は多少無
理があると思ひます。そこで、
とにかく、広範な運輸交通に携
わつておる運輸委員会としては、
この問題を特に掘り下げて審議を
する必要ありと考へておるま
すので、委員会の中に小委員会
制でもして、徹底的に本問題の
掘り下げをしていきたい、そ
ういう考え方を持つておるま
すが、これらの問題について、
運輸大臣はどのように考へ
なつておられますか、
所信を御披露願ひたいと思ひ
ます。

連絡がない。こうなると、その間にはさ
まれた国民というものは非常に危険を
感ずるわけでありませう。それからさら
には、先ほどのお答えにも出ておった
が、通産省は自動車製造をどうぞ
ん御奨励になる、これは産業として奨
励しなければならぬと言っておられま
すが、その結果の自動車に対する保険
とか、あるいは事故に対する保険の業
務はまだ発達しておられない、こうな
ると、さらに、あえて申し上げるならば、
これは言うまでもないことですが、交
通法規規係で、どんな事故を起してい
ても電車の運転手や自動車の運転手諸
君は、大い簡単で六カ月やそこらで
免許証を返してもらって、そしてそれ
らの運転手諸君はそのまままた運転
すること、これはまことにどう
も私どもから見ると、どうも、どうも
ようなことは、大臣も閣議などでは
いるお骨折りだと思ふが、私も国民
の立場からすると、ちまたは犯罪の巢
である。これはいわゆる刑事事件では
ない。つまり交通安全のために、私も
の児童や老人たちは非常に苦勞してい
る。そして内容を見ると、自動車の免許
のやり方なども大量であつて、官僚精
神で、世界各国でやつていような距
離の視覚検査と申しますか、目などに
ついてのこまかな検査の方法をとらな
いで、単なる身体検査にすぎないとい
うようなことになると、どこから直し
ていいか。私どもの方はまことに御苦
心のほどは察するのですが、運輸省だ
けではとても、まだ陸運だけでなく海
運も航空もいろいろあるわけですか
ら、困難だと思ふ。そこで、もし特別
な委員会ができないとするならば、各
省につながることであるから、この運

輸省の方でも各省の関係方面の方に連
絡をとつていただいで、そしていわば
今度お作りになった内閣で吉田部長
がやつていられるところのそのやり方と相
呼応して、国会がなわ張りをはずして
やつていかなければならぬと思ふ。
そういう権限をこの運輸委員会が許さ
れるならば、今度の中村運輸大臣の、国
民のためによくしたいという志の一端
をきつてお手伝いできるかと思ふが、
そういう点で私どもは、わずかの経験
でありますけれども、大臣としては、
どうか一つ運輸省に関する限りは、な
わ張りをはずしてこの省とも連絡し
て、この問題を国民のために解決す
るようにお骨折りをいただきたいので
す。それに対するお答えをいただきた
い。

○国務大臣(中村三之丞君) まことに
仰せの通りでございます。今、内閣
には総務長官が本部長である交通事
故防止対策本部というのがございます。
特にこの間要求いたしまして、今
自動車局長が申しましたごとく、自動
車部会というものをやつておるので
すが、大体において各省統一してやるべ
き性質のものだということ、どうも
うものができておるはずであります
が、これは私も閣議の席で強く要望し
て、これを統一していくようにしたい
と思ひます。それは各省は別といたし
まして、私の方には、この間のように
海難事故などが発生しておること、こ
ざいますので、これらについては、対
策委員会早く成案を得て法律の改正
を要するものはしていただきたい。あ
るいは省令そのほかのことであるもの
はやつて参りたい。どうも元過ぎ
れば熱さを忘れるので、その点で私はこ

の間、次官にも申したのですが、近
これらについては決定して参りたいと
思ひます。
それから踏切りのことは、御承知の
通りこれはいつも鉄道監督局長から申
し上げますように、実は建設省と今ま
でいみ合つておつた。これは私が申
し上げるまでもなく、最近踏切りの改
善については、建設省の道路問題とは
相当円滑にいくよになつて、これは
私の方で大いに努力をして参りたい。
そこで、今の船と自動車とそれから
踏切り、これは三悪だと私は思いま
す。これはぜひ一つ追放して安全を期
したいという決心をいたしておる次第
でございます。高良さんの御発言
によつて、また柴谷さんの御提議に
よつて、この委員会にも小委員会が設
けられました。対策をお示し下さいま
すならば、私は実行をいたして参りた
い、こう思つております。

○高良とみ君 もう一、二伺つておき
たいのですが、やはりまあ自動車は通
産省の奨励で作つて、それから警視の
音でも何でも激しいのがあつても、加
算的にどんどん大きな音を出して、な
お危険を冒しておる。それからそれ
が、道路は建設省だと、その上を自動
車が走る方は陸運局で許可をする、し
かし、それに乗つておる運転手は労働
省の方がやるというのですから、いろ
んなものが重なつてそこに交通とい
うものがあるわけですか。これはまあち
ろんそういうことなんではしょうが、や
はりそこにとまつたものがなければ
ならないのじゃないか。幸いに、この
間京都、大阪、関西地方を視察しま
す、ああいう小さい所は、自動車はよ
く手の中に入れていて、なかなか業者

を奨励して、そして無事故、それから
処理を完全にした業者にはいろいろな
奨励を与える、そのほかに、それに
よつて今度は運輸者にこれを何年後か
に売るときに、半分の所有権を与える
というようなことがあるようです。そ
うしますと、自動車局長、全部御存じ
でしようが、そうすると、大体の傾向
は、自動車業界で反対をいたしてお
りますところの運輸手諸君が自動車を持
有するところ、半分でも自分のものに
なる、しかも、大型に乗せてもらう、
そうなる一人一車というふうな傾向
になりつつあると思ふのです。それを
持たままその会社に勤めてもいいの
でありますけれども、つまり小型
船舶以上の労働者の不幸な状態がある
のです。幾らかせげどもかせげども
んな雇用主に入るといふことですね。
その点でどうなんでしょうか。全国を締め
ておられる自動車局長としては、許可
基準などの問題であります。今とめ
ておられますね、営業用黄色ナンバーを
とめておられる。それで白ナンバーの
タクシーが横行する。今度は、あとで
聞きますが、ほかの赤線からも流れて
くる、進駐軍からも流れてくる、一番
圧力を受けるのは運輸手諸君だとい
ふことになると、やはりこれは運輸手諸
君に自動車を持たせて、所有権がそこ
にあつて、しかも、合同して、営業者
と協力していくというわけにいかない
のですか。

○政府委員(山内公敏君) タクシーの
一両持ちの可否ということは、一両持
ちのタクシーがいかに悪いかというこ
とは、現在いろいろ賛否両論があるわ
けでございますが、われわれの方とい
は、免許は、各地方の実情
に依つて処理しておるわけござい
ます。従来の実績によりまして、大都
市におきましては一両持ちは認められ
ないのですが、郡部においては相当数
そういうものが認められておる所がご
ざいます。ただいま先生の御指摘にな
りましたのは、大阪の大きな会社では
ないかと思ひます。そういう経営のや
り方も、私自身も参りまして視察をい
たしております。まあ経営者、労働者
というものが、両者一体となつて業績
を上げていこうという一つの経営形態
でございます。また東京におきまして
の、先ほど柴谷先生の御指摘になりま
した会社も存じております。それで大
きな会社であるから非常にいい、ある
いは小さい会社であるから悪いとい
うことではなくて、要は経営者の経営の
仕方がいかんというものが、事故があ
らないかということに非常に大きく響
いている。私の聞いております範圍で
も、経営者自身がハンドルをとりまし
て、一日の大体水揚げは正規に走つて
大体これくらいであるといふことを自
分が体験をいたしまして、自分の体験
に基いてそういう走行のキロも考えま
すし、疲労度も考えたり、また給料、
あるいは先ほど柴谷先生もおっしゃ
いましたような、家庭的なことまで立ち
入つて世話をしていられる業者は水
揚げもよろしいし、それから給料もよ
ろしい、厚生施設もいかにいかに
ございまして、必ずしも神風タクシー
といわれていられるように働いてい
る会社
がいいといふことでもないようござ
います。要は、経営者が一体公益事業
の経営を本格的にどう考え、自分がど
うこれを実践していくかという問題で
ありまして、経営の態様そのものに

よって、そういう効果が現れるというのではないかと、経営者の人柄による御指摘になりました。社長に、そういうものを全般的にやったらどうかという事も聞きました。しかし、これは非常に個人的な話をして、こういう公けの席上で申し上げてはならないわけですが、ほかの人ではうまくいくかどうかはわかりません、とおっしゃるの、その人のお考え方でありまして、それと同時に、自分は日夜そういう制度を時代に適合させるという事に苦勞しているものであつて、まあこれですぐよくなるという事は、全国的に出来るかどうかという事は、私は自信を持って御説明することはできない、というお話がございまして、要は、経営者が非常に誠意をもって経営するというように、われわれも行政指導をやっていくという事が一番早道でもあり、また一面迂遠な点でもありますが、いわゆる経営者、労働者ともに、そういう点のレベルが向上するというのが、事故がなくなる一番もであるということはおもろんでございます。それで、こういう問題につきましては、われわれといたしましては、昨今取り上げておるわけではないのでございまして、実は自動車局内でも、ずっとこういう事故防止の委員会を持ちまして、私の方でもバス、トラック、あるいはタクシーといういろいろな部分がございますので、それぞれ研究をいたしておりますが、なかなかわれわれの方でもうまくいかないので、国にお願いをいたしまして、こういう自動車部を作ったわけでございます。

また業界におきましても、昨日でございますが、東京の三団体が集まりまして、業界が自主的にこういう事故の防止に邁進するという決意をいたしましたという新聞の報道がございまして、できるだけこういうものにつきましても、御意見も拝聴いたしまして、事故を一日も早くなくなすように、少くとも状態のよくなるように日々やっておりますとの間に話もいたしております。それで自動車部会にいたしまして、ただおさなりに作ったのではない、それにはやはり詰めていなければならぬというので、一週間に一回ぐらい会合してやろうではないかということ、この間申し合せ次第でございます。

○委員長(天田勝正君) ちよつと速記をとめて。

○委員長(天田勝正君) 速記を起し

〔速記中止〕

○委員長(天田勝正君) 連記を起し

先ほど柴谷委員から御提議になりました交通事故防止に関する小委員会を本委員会の中に設けたいという御意見をございしますが、これについて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(天田勝正君) それではさよう決定いたします。

つきましては、この構成等につきましては、委員長理事打合会に御一任願いたいと思ひますが、これまた御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(天田勝正君) さよう決定いたします。

引き續いて質疑を受けます。

○高良とみ君 私に申し上げた理由は、やはり踏切法案もすぐ来ているようでありまして、なるべく幅広くという意味で、賛成申し上げたのです。が、なお、自動車事故を取り上げるとしますれば、そのときにこまかい問題については御質問することにしたしまして、小委員会に譲りたいと思ひます。

○委員長(天田勝正君) それでは本問題は、この程度にいたします。

○委員長(天田勝正君) 次に、航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。

先般、運輸大臣より説明があつたのでございしますが、これに関連いたしまして、補足説明を航空局長林君から求めたいと思ひます。

御注意まで申し上げますが、補足説明に当りましては、過日大臣が七項目にわたつて説明したわけでありまして、この七項目にそれぞれ該当するよう、法律及び予定される省令をこれに当てはめながら御説明を賜われれば幸いと申します。

○政府委員(林坦君) 航空法の一部を改正する法律案の提案理由及びその主要な改正点につきましては、さきに大臣から御説明がありました。が、私から若干補足いたしまして、順を追つて説明を申し上げます。

最初は、第二条第九項の關係でございますが、これは定義規定の改正に關してでありまして、飛行場の轉移表面の定義が、従来勾配のとおり方におきまして、國際基準と若干相違してございまして、國

際基準に合致させますとともに、表現の的確を期した次第であります。

次に、大臣が説明されましたときの第一項目でございました第十條關係でございますが、航空機の耐空証明を行います場合は、用途、速度、重心位置等を指示するものであります。航空機が高速度化しまして、その構造が複雑化して参りましたので、航空機自体の安全性をさらに強化いたしますために、その指定事項を追加し得るよう改正したことであります。運輸省令で定める航空機の運用限界ともいいますのは、たとえば積載限界でありますとか、それから対気速度の限界、動力装置運轉限界、大気温度の限界、それから横風速度の限界、風及び水上条件の限界、乗組員の限界、運用様式の限界、運用高度の限界その他荷重倍数の限界、そういった内容のことをきめるわけでございます。

次に、大臣の説明の場合の第二の項目でございますが、ちよつと法律では第三十八條、三十九條及び第四十七條の關係でございます。飛行場の設置を申請いたします場合に、これを公共の用に供するかどうかの別を記載するようになつてございまして、自後の法律關係を明確にいたしますとともに、飛行場及び航空保安施設は、これを運輸省令で定める保安上の基準に従つて管理しなければならぬように改めました点でございます。この点につきまして、運輸省令で定める保安上の基準というものは、たとえば飛行場の設備の維持、保存方法及び改修工事の施行方法、それから制限区域の設定及び監視について、禁止行為の表示及び監視について、消火、救助設備及び救難方法を

その他緊急の場合の措置について、その他連絡、通信設備の設置及び連絡方法、こういったような内容のことでございまして。

さらに、五十四條の二の關係であります。公共の用に供する飛行場にありますが、その設置者が供用の条件その他業務の運営に關する事項につきまして、管理規程を定めて、運輸大臣の認可を得、これを利用者の見やすいように掲示しなければならぬことといたしまして、管理の充実と公衆の利便をはかつた次第であります。その管理規程については規定いたします内容等につきましては、たとえば管理規程の内容は、入場制限、制限区域の設定、航空機による施設の使用方法、使用料の額及びその支払い方法、施設設置及び構内營業の規制その他禁止行為あるいは飛行場の運用時間等を含むものであります。それから管理規程は、飛行場の供用開始の日までに定めて、利用者の見やすい所に掲示しなければならぬといつたようなことを規定することと考へております。

次は、第五十三條關係であります。航空の安全をはかり、飛行場及び航空保安施設の円滑な運営を期する上から、滑走路、誘導路、その他の飛行場の重要な設備、航空保安施設を損傷するなどの行為を禁止して、飛行場内において、航空機に向つて物を投げつける、航空の危険を生じさせるおそれのある行為を禁止いたしますとともに、飛行場の立ち入りは危険を伴うことも多いのであります關係上、着陸帯、誘導路、エプロンまたは格納庫にみだりに立ち入ることを禁止したことであります。ここでもたとえば、航空の危

険を生じさせるおそれのある行為とい
うのは、今申し上げましたように、花
東、ビラ等を航空機に向って投げると
か、みだりに航空機に手を触れるこ
と、あるいは航空機及び給油—給排
設備の至近距離で喫煙をすることなど
を言っているわけでございます。

大臣説明の第三の項目でございますが、それにつきまして、法律第七十二
条関係でございますが、航空の安全を
確保いたしますのに、特に航空機の運
航に関する規定を整備する必要がある
ますことは多言を要しないところであ
りまして、これらの規定を整備いたし
た次第でございます。まず、定期航空
運送事業の公共性にかんがみまして、
この事業の用に供する航空機の機長に
つきましては、その路線におけるその
操縦の経験及び路線に関する知識を有
するかどうかを運輸大臣が認定いたし
ますとともに、自後定期的にこれを審
査する制度を設けたことであります。
こういった制度は、大体この定期的審
査というふうな制度は、広く国際的に
も用いられているものでありまして、
現在でもこうした認定と同様な方法を
実施しているのがあります。これは自
治的な審査等を現在はやっている、こ
ういう状態でございますが、これをこ
の法律におきましてはつきりとしたわ
けでございます。省令で定めます場
合に、たとえばこの経験というふうな
ことは、この路線ごとに使用する飛行
場の進入方式に従って飛行した経験で
あるとか、あるいはその路線ごとに使
用するその飛行場につきまして、有視
界飛行状態において、所定の降下方式
に従って飛行した経験、またその飛行
場において計器飛行状態において、計

器飛行による降下方式に従って飛行し
た経験、こういったような内容を言っ
ておるのであります。また、この知識と
言いますのは、最低気象条件のもと
に、所定の降下方式に従って安全確実
に着陸する方法、あるいは路線上に発
生することが予想される特殊の気象状
態、そういったことに関する知識であ
ります。その他、通信の方式あるいは
管制の方式等、一般にあることは当然
でございます。また、運輸大臣が認定
をいたします場合に、運輸大臣の指定
する者が、その認定を受ける者と同乗
してこれを行うといったようなことも
規定し、また、自後定期的にと申しま
した点については、現在のところ六カ
月ごとにこれを審査しようというのが
国際的慣例でもございますので、そう
いうことにしたいと思っております。

次に、第四の項目についてでありま
すが、これは法の第七十三条の二に関
する規定でありまして、機長は、出発
前に航空機が航行に支障のないこと、
その他運航に必要な準備が整っている
ことを確認しなければならぬことと
いたしまして、機長の責任を明確にい
たしますとともに、事故の未然防止に
資したことであります。この出発前の
確認につきましては、航空運送事業に
ありましては、運輸大臣の認可を要し
ております整備規程あるいは運航規程
に現在明定させることにいたしてお
りますので、現在においてもこの航空運
送事業にあつては大体実施されている
ことであります。それ以外のものの
場合にも規制する必要もありません
ので、この際、明文をもってつきりと
こうした責任を法律上に取り上げたわ
けであります。

第五の項目であります。飛行場の
周辺の上空において、航空交通が特に
ひんばんでありますので、飛行場の周
辺における進路、経路、速度その他の
航行の方法を運輸省令で定めまして、
航空機はこれに従わなければならない
ことといたしまして、飛行場周辺にお
ける航行の安全の強化をはかった次第
であります。

第六の項目は、法の九十九条関係で
ございますが、前に述べました出発前
の確認と相関連いたしまして、運輸大
臣が航空機の運航のために必要な一定の
情報、たとえば運航に必要な飛行場及
び航空保安施設、これはビーコンと
か、航空灯台などでありまして、それ
らの運航状態、あるいはそこに気球等
が存在するとか、あるいは軍または自
衛隊の空中演習の有無などを、航空機
乗組員に対して、その情報を提供する
ことといたしまして、運航の安全に寄
与するようにならざることを、ま
た、その資料の収集のために、ロケッ
トでありますとか、花火の打ち上げそ
の他の航空機の飛行に影響を及ぼすお
それのある一定の行為、これは百三十
四条の二の關係でございますが、一定
の行為を行う者に、事前に運輸大臣に
通報すべき義務を課したことでありま
す。

例して引き上げることといたしました
次第でございます。民間の航空機の供
給源がほとんど外国でありますこと
や、国際航空の発展を考慮いたしまし
て、また、外国において検査を行う場
合の手数料についての規定を設けたの
であります。

第七の項目として説明されたこと
は、最近わが国にダグラスDC7Cと
いうような大型機が導入されまして、
航空機の検査の手数料は重量制に
なっております。従来は最も重量の
大きいダグラスDC6Bについては、
すでにその最高額に達しておりますの
で、今回の新機種を導入に伴いまし
て、その最高額はその重量の増加に比

これだけで、何機までどの型が入り
得るかというふうなことで、それから、
これから拡張計画もあるでしょうが、
ジェット機を入れるのか、ダグラス何
型を入れるのか、そういう資料がおあ
りだろうと思ひますが、全貌が見えま
すような資料をいただきたい。その中
には、従って、乗客の最大量とそれか
ら運転する人の人員なんかも書いて、
おありでしようから、そういう一つ一
覧表を見せていただきますと、日本の
飛行機の事情がよくわかつていいと思
うのですが、いかがでしようか。

○委員(林坦君) 今の資料の御要
求でございますが、私どもにもあります
ものは差し上げますが、私どもにも
中には、あるいは米軍の接収の飛行場
の内容等につきまして、私どもにまだわ
からない面もあるかと思ひますけれど
も、ある程度の資料はすでに差し上げ
てあるものもござります。お打ち合せ
いたしました差し上げたいと思ひま
す。

○相澤重明君 これは今の日本の宿命
的な立場だから、なかなかそこまでい
かれぬかも知れぬけれども、これはま
あ日米安保条約や行政協定の問題とも
関連をしてくるのでありますので、
近いうちに全面的な返還が予想される
わけでございますが、特に航空の交通
管制の問題について、これはまあ航空
局でも大へん力を入れており、これは
非常にいいことだと思ふ。そういう点
について、関連法規等の問題で、でき
るだけ早く独立をすることに、構
想があつたならば出してもらう。ある
いは関連法規のうちで、どういふこと
ろが隘路があるか、こういう問題につ
いて、私は資料が、出せるものなら出

してもらいたい、こう思うのです。これは一般の場合、陸上、海上の場合にはすでにわかっておりますが、航空機の場合のみが今まで日本では残されておる。航空交通管理については、現状ではまだ米軍のもとにあると思うのであります。一つ、日本の独立もすでに長い時期もたっておりますし、また、国際連合にも加盟をした現状からいって、そういう点について一つ当局の見解なり、関係法規の関連を出していただきたい、こう思うのです。出し得る範囲でけっこうです。

○委員長(天田勝正君) それでは資料を提出された後に質疑を続行することになりました。今日は、これにて散会いたします。

午後三時五十五分散会

三月五日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、海難審判法の一部を改正する法律案

海難審判法の一部を改正する法律案

海難審判法の一部を改正する法律案

海難審判法(昭和二十二年法律第七十五号)の一部を次のように改正する。

第十條第一項中「海難審判庁理事官」を「海難審判庁理事官、海難審判庁副理事官」に改め、同條第二項を次のように改める。

理事官(海難審判庁理事官及び海難審判庁副理事官をいう。以下同じ)は、審判の請求及びこれに

係る海難の調査並びに裁決の執行に關することを掌る。但し、海難審判庁副理事官は、審判の請求については、第十六條第一項但書の規定により一名の海難審判庁審判官で行う審判に關してのみその職務を行うことができる。

第十條第四項中「理事官は」の下に「政令の定める一定の資格を有する者の中から」を加え、同條に次の一項を加える。

海難審判庁審判官及び理事官の定数は、政令でこれを定める。

第十六條第三項中「又は第二項」を「又は前項」に、同條第四項中「第二項」を「第三項」に改め、同條第一項の次に次の一項を加える。

前項但書の請求は、受審人の同意を得なければ、これを行うことができない。

第二十一條の次に次の一項を加える。

第二十一條の二 第十六條第一項但書の規定により一名で審判を行う審判官は、事件が一名の審判官で審判を行うに不適当であると認めるときは、同項本文に規定する合議体で審判を行う旨の決定をすることが出来る。

附則

この法律は、昭和三十三年七月一日から施行する。

三月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、山陰本線千代川簡易駅の普通駅

昇格に關する請願(第九〇〇号)

一、三重県伊勢市、長島町間鉄道敷設に關する請願(第九一五号)(第九一六号)(第九二二号)(第九三〇号)

一、四日市、津両駅間鉄道敷設に關する請願(第九一七号)(第九二〇号)(第九二二号)(第九二二二号)

一、公營バス事業の優先免許に關する請願(第九二九号)

第九〇〇号 昭和三十三年二月二十一日受理

山陰本線千代川簡易駅の普通駅昇格に關する請願

請願者 京都府亀岡市長 大槻嘉男外一名

紹介議員 大野本秀次郎君

山陰本線千代川駅は、昭和二十四年に簡易駅として設置されたが、本駅は地元千代川町をはじ馬路町、千歲町、宮前町、東本梅町等の広範囲にわたる地域から京都、大阪方面への乗降客の数が一日に千三百人をかぞえる状態であり、さらに年々増加するのは必至であつて現在の上下線一本だけの簡易駅では到底利用者の要望に応じられないから、一日も早く千代川駅を普通駅として発足できるように特段の配慮をせられたいとの請願。

第九一五号 昭和三十三年二月二十一日受理

三重県伊勢市、長島町間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県知事 田中寛外五名

紹介議員 稲浦 鹿藏君

三重県伊勢市から南勢町、南島町、紀勢町を経て長島町に至る六十キロメートルの区間に鉄道(南島線)を新設せられ、三重県南部の大資源を開発すると共に、伊勢志摩並びに吉野熊野両国立公園への内外観光誘致に寄与せられたい。なお、これがために本路線をすみやかに国鉄建設予定線に編入せられたいとの請願。

第九一六号 昭和三十三年二月二十一日受理

三重県伊勢市、長島町間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県伊勢市長 阿竹仙之助外五名

紹介議員 森田 義衛君

この請願の趣旨は、第九一五号と同じである。

第九二二号 昭和三十三年二月二十一日受理

三重県伊勢市、長島町間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県度会郡南勢町長 岡本五一郎外五名

紹介議員 斎藤 昇君

この請願の趣旨は、第九一五号と同じである。

第九三〇号 昭和三十三年二月二十一日受理

三重県伊勢市、長島町間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県度会郡南島町長 中山彦太郎外五名

紹介議員 井野 碩哉君

この請願の趣旨は、第九一五号と同じである。

第九一七号 昭和三十三年二月二十一日受理

四日市、津両駅間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県桑名市長 水谷伝兵衛外二十八名

紹介議員 森田 義衛君

紀勢線の逐年の延長に伴い、参宮線を経る貨客の交流は、その様相を一変し、中京並びに東浜地帯と直結する情勢に変わりつつあるが、さらに、今後の紀勢線の全通と、これに基く紀伊半島一帯の開発の進展、及び最近急速な伸張を続ける三重県工業生産面の飛躍に伴う参宮線、関西本線のふくそうは、火をみるより明らかであり、これ等の情勢に呼応する関西本線四日市駅と参宮線津駅を結ぶ短絡線敷設の実現は、本県交通網の中心となり、産業経済文化の発展に寄与すること大なるものがあると思考されるから、関西本線四日市駅、参宮線津駅間の短絡線敷設の実現を期せられたいとの請願。

第九二〇号 昭和三十三年二月二十一日受理

四日市、津両駅間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県桑名市長 諫訪精一郎外二十八名

紹介議員 斎藤 昇君

この請願の趣旨は、第九一七号と同じである。

第九二二号 昭和三十三年二月二十一日受理

四日市、津両駅間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県伊勢市長 阿竹仙之助外五名

紹介議員 森田 義衛君

この請願の趣旨は、第九一五号と同じである。

第九二二二号 昭和三十三年二月二十一日受理

四日市、津両駅間鉄道敷設に關する請願

請願者 三重県伊勢市長 阿竹仙之助外五名

紹介議員 森田 義衛君

この請願の趣旨は、第九一五号と同じである。

北村薫外二十八名
紹介議員 稲浦 鹿藏君
この請願の趣旨は、第九一七号と同じである。

第九二二号 昭和三十三年二月二十
六日受理

四日市、津両駅間鉄道敷設に関する請
願

請願者 三重県鈴鹿市長 杉本
竜造外二十八名

紹介議員 井野 碩哉君
この請願の趣旨は、第九一七号と同じ
である。

第九二九号 昭和三十三年二月二十
七日受理

公営バス事業の優先免許に関する請願
請願者 栃木県今市市長 八木
沢善吉外一名

紹介議員 横川 信夫君

近時町村合併による市域の拡大に伴
い、各市において市民の足であるバス
輸送の必要性が痛切に叫ばれ、営利を
第一主義とする民営バス事業をもって
しては、運行時間、運転回数あるいは
へんびな地域に対する路線の拡張等の
面において欠けるところが多く、到底
市民の利便を満たしきれない実情にあ
り、バス事業の公営化に対する市民の
要望は切実なものがある。しかるに公
営バス事業新規開設の免許状況をみる
と、昭和二十八年以降において免許さ
れたものはわずかに一市を数えるのみ
で、事実上免許は望めない実情であ
る。これは道路運送法第六条に掲げる
ところの免許基準が主観に左右される
余地が多分にあり、このため免許の適
正が失われる傾向にあるから、道路運

送事業の適正な運営及び公正な競争を
確保するため、公営バス事業並びに路
線増設の免許については公営優先の措
置を講ぜられたいとの請願。

昭和三十三年三月十一日印刷

昭和三十三年三月十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局