

第三十一次回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第八号

昭和三十四年二月十九日(木曜日)

午前十時五十三分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

理事 天野 公義君 理事 簡牛 九夫君

理事 木村 俊夫君 理事 堀内 一雄君

理事 井岡 大治君 理事 久保 三郎君

川野 芳満君 關谷 勝利君

高橋清一郎君 原 健三郎君

前田 郁君 三池 信君

池田 禎治君 杉山元治郎君

山田 長司君

出席國務大臣 運輸 大臣 永野 護君

出席政府委員

運輸政務次官 中馬 辰猪君

運輸事務官 細田 吉藏君

(大臣官房長) 運輸事務官 朝田 靜夫君

(海運局長) 運輸事務官 山内 公蔵君

(鉄道監督局長) 運輸事務官 園友 弘康君

(自動車局長) 運輸事務官 岡本 悟君

(觀光局長) 運輸事務官 岡本 悟君

委員外の出席者

大蔵 技 官 鹿野 義夫君

(主計官) 日本国有鉄道副 小倉 俊夫君

總裁 日本国有鉄道副 小倉 俊夫君

専門 員 志鎌 一之君

二月十六日

委員三木武夫君及び河野正君辭任につき、その補欠として高橋英吉君及び伊藤卯四郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員小枝一雄君辭任につき、その補欠として犬養健君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員犬養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第二三三三号)

日本観光協会法案(内閣提出第一五四号)(予)

自動車ターミナル法案(内閣提出第一五五号)(予)

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員大養健君辭任につき、その補欠として小枝一雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

第九章 罰則(第三十八條―第四十二條)

附則

第一章 總則

(目的)

第一条 日本観光協会は、外国人観光旅客の来訪及び外国人観光旅客に対する接遇等の改善を促進することにより、国際観光事業の振興を図り、あわせて観光事業一般の健全な発達に寄与することを目的とする。

(法人格)

第二条 日本観光協会(以下「協会」という。)は、法人とする。

(事務所)

第三条 協会は、主たる事務所を東京都に置く。

2 協会は、必要な地に從たる事務所を置くことができる。

(定款)

第四条 協会は、定款をもつて次の事項を規定しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所所在地

四 役員に關する事項

五 役員に關する事項

六 運営委員会及び運営委員に關する事項

七 業務及びその執行に關する事項

八 會計に關する事項

九 その他協会の業務に關する重要事項

2 定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

(登記)

第五条 協会は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に對抗することができない。

(名称の使用制限)

第六条 協会でない者は、日本観光協会という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第七条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条(法人の不法行為能力)及び第五十条(法人の住所)の規定は、協会に準用する。

第二章 會員

(資格)

第八条 次の各号に掲げる者は、協会の會員となることができる。

一 日本国有鉄道

二 地方公共団体

三 旅客を運送する運送事業を経営する者

四 ホテル業、旅館業又は旅行業をつせん業を経営する者

五 前二号に掲げる者の団体

六 その他定款で定める者

第九条 協会は、會員たる資格を有する者

本日(二月十九日)の會議に付した案件  
国内旅客船公司法案(内閣提出第八七号)

日本観光協会法案  
自動車ターミナル法案(内閣提出第一五五号)(予)

日本観光協会法案  
自動車ターミナル法案(内閣提出第一五五号)(予)

日本観光協会法案  
自動車ターミナル法案(内閣提出第一五五号)(予)

する者が協会に加入しようとするときは、正当な理由がないのにその加入を拒んではならない。  
2 会員は、何時でも、協会を脱退することができる。  
(会費の負担)

第十條 会員は、協会の会費を負担する。  
第三章 役員

(役員)

第十一條 協会に、役員として、会長一人、副会長一人、理事五人以内及び監事二人以内を置く。  
(役員職務及び権限)

第十二條 会長は、協会を代表し、その業務を総理する。  
2 副会長は、会長を補佐して協会の業務を掌理し、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。

3 理事は、会長の定めるところにより、会長及び副会長を補佐して協会の業務を掌理し、会長及び副会長に事故があるときはその職務を代理し、会長及び副会長が欠員のときはその職務を行う。  
4 監事は、協会の業務を監査する。  
(役員任命)

第十三條 会長、副会長及び監事は、運輸大臣が任命する。  
2 理事は、運輸大臣の認可を受けて会長が任命する。  
(役員任期)

第十四條 会長、副会長及び理事の任期は三年とし、監事の任期は二年とする。ただし、補欠の役員は、前任者の残任期間とする。  
2 役員は、再任されることができない。

(役員欠格事項)

第十五條 国会議員、国家公務員(審議会、協議会等の委員その他これに準ずる地位にある者であつて、非常勤のものを除く)、地方公共団体の議会の議員又は地方公共団体の長若しくは常勤の職員は、役員となることができない。  
(役員解任)

第十六條 運輸大臣又は会長は、それぞれその任命に係る役員が前条の規定により役員となることができない者に該当するに至つたときは、これを解任しなければならない。  
2 運輸大臣又は会長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。  
二 職務上の義務違反があると認められるとき。  
3 会長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。  
(役員兼職禁止)

第十七條 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣が役員としての職務の執行に支障がないものと認めて許可したときは、この限りでない。  
(代表権の制限)

第十八條 協会と会長との利益が相反する事項については、会長は、代表権を有しない。この場合には、監事が協会を代表する。  
(代理人の選任)

第十九條 会長は、協会の理事又は職員のうちから、従たる事務所の業務に関し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。  
第四章 運営委員会

第二十條 協会に、運営委員会を置く。  
2 運営委員会は、三十人以内において定款で定める数の運営委員をもつて組織する。  
3 運営委員は、定款で定めるところにより、会員が会員(会員が法人である場合には、その代表者又は代理人)のうちから選挙する。  
4 委員の任期は、二年以内において定款で定める期間とする。  
(権限)

第二十一條 次の事項は、運営委員会の議決を経なければならない。  
一 定款の変更  
二 会費の額及び徴収の方法  
三 その他定款で定める事項  
2 運営委員会は、前項に規定するもののほか、会長の諮問に応じ、協会の業務の運営に関する重要事項を調査審議する。  
(議長)

第二十二條 運営委員会に議長を置き、運営委員がこれを互選する。  
2 議長は、運営委員会の会務を総理する。  
3 運営委員会は、あらかじめ、運営委員のうちから、議長に事故がある場合にその職務を代行する者を定めておかなければならない。  
(招集及び議事)

第二十三條 会長は、運営委員会を招集し、及びこれに議案を提出する。  
2 運営委員会は、運営委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決をすることができない。  
3 運営委員会の議事は、出席した運営委員の過半数をもつて決する。可否同数のときは、議長が決するところによる。  
第五章 業務等

(業務の範囲)

第二十四條 協会は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。  
一 外国人観光旅客の来訪を促進するための宣伝を行うこと。  
二 外国人観光旅客に対する接遇の向上その他観光事業に関する業務の改善に関する指導を行うこと。  
三 観光に関する調査及び研究を行うこと。  
四 観光に関する出版物の刊行を行うこと。  
五 前各号の業務に附帯する業務(国際観光事業の助成に関する法律の適用)

第二十五條 協会については、これを国際観光事業の助成に関する法律(昭和二十四年法律第二百五十九号)第一条の政令で定める法人とみなして、同法の規定を適用する。  
第六章 財務及び会計

(事業年度)

第二十六條 協会の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終る。  
(予算等の認可)

第二十七條 協会は、毎事業年度、予算及び事業計画を作成し、事業年度開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。  
(決算)

第二十八條 協会は、毎事業年度の決算を翌年度の七月三十一日まで完了しなければならない。  
(財務諸表等)

第二十九條 協会は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下この条において「財務諸表」という。)を作成し、決算完了後二月以内に運輸大臣に提出し、その承認を受けなければならない。  
2 協会は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するとき、予算の区分に従い作成した当該事業年度の決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。  
3 会長は、第一項の承認を受けた財務諸表、決算報告書及び前項の監事の意見書を次回の運営委員会に提出しなければならない。  
4 協会は、第一項の承認を受けた財務諸表を各事務所に備えておかなければならない。  
(利益及び損失の処理)

第三十條 協会は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損

失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

2 協会は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(一時借入金)  
第三十一条 協会は、運輸大臣の認可を受けて、一時借入金をする事ができる。

2 前項の規定による一時借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。ただし、資金の不足のため償還することができない金額に限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

3 前項ただし書の規定により借り換えた一時借入金は、一年以内に償還しなければならない。

(余裕金の運用)  
第三十二条 協会は、業務上の余裕金については、銀行その他運輸大臣の指定する金融機関への預金又は郵便貯金にするほか、これを他に運用してはならない。

(運輸省令への委任)  
第三十三条 この法律に規定するもののほか、協会の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第七章 監督  
第三十四条 協会は、運輸大臣が監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行する

るため必要があると認めるときは、協会に対して、その業務に關し監督上必要な命令をすることができる。

(報告及び検査)  
第三十五条 運輸大臣は、協会に對して、その業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又はその職員に協会の事務所その他の事業所に立ち入り、帳簿、書類、その他の物件を検査させることができる。

2 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書を携帯し、関係人に提示しなければならない。

3 第一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。

(解散)  
第三十六条 協会の解散については、別に法律で定める。

(運輸省令への委任)  
第三十七条 この法律に規定するもののほか、この法律の施行に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第九章 罰則  
(取贈等)  
第三十八条 協会の役員又は職員は、その職務に關してわいろを受し、又は要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役に処する。よつて不正の行為をし、又は相当の行為をしなかつたときは、五年以下の懲役に処する。

2 協会の役員又は職員であつた者は、その在職中に請託を受けて職務上不正の行為をし、又は相当の行為をしなかつたことに關して

わいろを受し、又は要求し、若しくは約束したときは、三年以下の懲役に処する。

3 協会の役員又は職員は、その職務に關し請託を受けて第三者にわいろを供与させ、又はその供与を約束したときは、三年以下の懲役に処する。

4 犯人又は情を知つた第三者の收受したわいろは、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その価額を追徴する。

(賄賂)  
第三十九条 前条第一項から第三項までに掲げる者に対してわいろを供与し、又はその申込若しくは約束をした者は、三年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

(報告義務違反等)  
第四十条 第三十五条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした協会の役員又は職員は、三万円以下の罰金に処する。

(過料)  
第四十一条 次の各号の一に該当する場合においては、その違反行為をした協会の役員又は職員は、三万円以下の過料に処する。

一 この法律の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第五條第一項の規定による政令に違反して、登記することを怠つたとき。

三 第二十四条に規定する業務以外の業務を行つたとき。

四 第三十二条の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。

五 第三十四条第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第四十二条 第六條の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則  
(施行期日)  
第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(協会の設立)  
第二条 運輸大臣は、協会の会長、副会長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された会長、副会長又は監事となるべき者は、協会の成立の時に對して、この法律の規定によりそれぞれ会長、副会長又は監事に任命されたものとする。

第三条 運輸大臣は、設立委員を命じて、協会の設立に關する事務を処理させる。

2 設立委員は、定款を作成して、運輸大臣の認可を受けなければならない。

3 設立委員は、前項の認可を申請しようとするときは、会員にならうとする者七人以上の同意を得なければならない。

4 設立委員は、設立の準備を完了したときは、遅滞なく、その事務を前条第一項の規定により指名さ

れた会長となるべき者に引き継がなければならない。

第四條 附則第二條第一項の規定により指名された会長となるべき者は、前條の規定による事務の引継を受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 協会は、設立の登記をすることによつて成立する。

第五條 附則第三條第三項の同意をした者は、協会の成立の時に對して会員となつたものとする。

(財団法人国際観光協会等からの引継)  
第六條 昭和三十年五月二十四日に設立された財団法人国際観光協会及び昭和二十二年六月三日に設立された財団法人全日本観光連盟は、当該附行爲又は定款で定めるところにより、設立委員に對して、協会に對してこれらの法人の一切の権利及び義務を承継すべき旨を申し出ることができる。

2 設立委員は、前項の規定による申出があつたときは、遅滞なく、運輸大臣の認可を申請しなければならない。

3 前項の認可があつたときは、財団法人国際観光協会又は社団法人全日本観光連盟の一切の権利及び義務は、協会の成立の時に對して協会の承継されるものとし、これらの法人は、その時に對して解散するものとする。この場合においては、他の法令中法人の解散及び清算に關する規定は、適用しない。

4 前項の規定により財団法人国際観光協会又は社団法人全日本観光

連盟が解散した場合におけるこれらの法人の解散の登記については、政令で定める。  
(経過規定)

第七条 この法律の施行の際現に日本観光協会という名称を使用している者は、この法律の施行後六月以内にその名称を変更しなければならぬ。この場合において、第六条の規定は、当該期間内は、これらの者には、適用しない。

第八条 協会の最初の事業年度は、第二十六条の規定にかかわらず、その成立の日が始まり、昭和三十五年三月三十一日に終るものとす。

第九条 協会の最初の事業年度の予算及び事業計画については、第二十七条中「毎事業年度開始前」とあるのは、「協会の成立後遅滞なく」とする。

(登録税法の改正)  
第十条 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第十九条第七号中「日本自転車振興会」の下に「日本観光協会」を、「自転車競技法」の下に「日本観光協会法」を加える。

(所得税法の改正)  
第十一条 所得税法(昭和二十二年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項第十号中「日本自転車振興会」の下に「日本観光協会」を加える。

(法人税法の改正)  
第十二条 法人税法(昭和二十二年

法律第二十八号)の一部を次のように改正する。

第五条第一項第六号中「及び日本自転車振興会及び日本観光協会」に改める。

(地方税法の改正)  
第十三条 地方税法(昭和二十五年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の五第一項第六号中「及び日本自転車振興会」を、「日本自転車振興会及び日本観光協会」に改める。

(運輸省設置法の改正)  
第十四条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項中第四十四号の十二を削り、第四十四号の十一を第四十四号の十二とし、第四十四号の十の次に次の一号を加える。

第四十四の十一 日本観光協会を監督すること。

第四条第一項第四十四号の十四の次に次の一号を加える。

第四十四の十五 通訳案内業の試験を行うこと。

第二十八条の三中第七号を第八号とし、第六号を第七号とし、第二号から第五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。

することを目的として、日本観光協会を設立することとし、その組織、業務、財務等について所要の事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

自動車ターミナル法案  
自動車ターミナル法

第一章 総則(第一条・第二条)  
第二章 自動車ターミナル事業(第三条―第二十四条)

第三章 専用自動車ターミナル(第二十五条―第二十八条)  
第四章 バスターミナルに関する特別規定(第二十九条・第三十条)

第五章 雑則(第三十一条―第三十九条)  
第六章 罰則(第四十条―第四十五条)

附則  
第一章 総則  
(目的)

第一条 この法律は、自動車ターミナル事業の適正な運営及び専用自動車ターミナルの適確な管理を確保するとともに、自動車ターミナルの整備を促進することにより、自動車運送の健全な発達に寄与することを目的とする。

(定義)  
第二条 この法律で「自動車運送事業」とは、道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)の一般乗合旅客自動車運送事業及び一般路線貨物自動車運送事業をい、

「自動車運送事業者」とは、自動車運送事業を経営する者をいう。

2 この法律で「自動車ターミナル」とは、旅客の乗降又は貨物の積卸のため、自動車運送事業の事業用自動車と同時に二両以上停留させることを目的として設置した施設であつて、道路の路面を他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のものをいう。

3 この法律で「一般自動車ターミナル」とは、専用自動車ターミナル以外の自動車ターミナルをい、

専用自動車ターミナルとは、自動車運送事業者が当該自動車運送事業の用に供することを目的として設置した自動車ターミナルをいう。

4 この法律で「バスターミナル」とは、一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車ターミナルをい、

「トラックターミナル」とは、一般路線貨物自動車運送事業の用に供する自動車ターミナルをいう。

5 この法律で「自動車ターミナル事業」とは、一般自動車ターミナルを自動車運送事業の用に供する事業をいう。

第二章 自動車ターミナル事業  
(免許)

第三条 自動車ターミナル事業を経営しようとする者は、一般自動車ターミナルごとに、かつ、次に定める事業の種類ごとに運輸大臣の免許を受けなければならない。ただし、一般自動車ターミナルを無償で供用するものについては、この限りでない。

一 バスターミナル事業(バスターミナルを一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車ターミナル事業)

二 トラックターミナル事業(トラックターミナルを一般路線貨物自動車運送事業の用に供する自動車ターミナル事業)

(免許申請)  
第四条 自動車ターミナル事業の免許を受けようとする者は、次の事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 経営しようとする自動車ターミナル事業の種類

二 一般自動車ターミナルの名称及び位置

三 一般自動車ターミナルの規模並びに構造及び設備の概要

四 一般自動車ターミナルの設置及び業務の運営に関し運輸省令で定める事業計画

五 その他運輸省令で定める事項

前項の申請書には、一般自動車ターミナルの位置を表示する地図、事業収支見積書その他運輸省令で定める書類を添附しなければならない。

(免許基準)  
第五条 運輸大臣は、次の基準に適合すると認めるときでなければ、自動車ターミナル事業の免許をしてはならない。

の中心として適切なものであること。

二 当該一般自動車ターミナルの規模が当該地区における輸送量に対して適切なものであること。

三 当該事業の遂行上適切な事業計画を有するものであること。

四 当該事業を適確に遂行するに足りる能力を有するものであること。

五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、かつ、適切なものであること。

2 次の各号の一に該当する者は、自動車ターミナル事業の免許を受けることができない。

一 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

二 自動車ターミナル事業の免許の取消を受け、その取消の日から二年を経過しない者

三 営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者であつて、その法定代理人が前二号の一に該当するもの

四 法人であつて、その役員が前三号の一に該当するもの

(工事の施行)

第六条 自動車ターミナル事業の免許を受けた者(以下「自動車ターミナル事業者」という。)は、運輸省令で定めるところにより、一般自動車ターミナルの構造及び誘導車路、停留場所、乗降場、荷扱場その他の設備について工事計画を定め、運輸大臣の指定する期限

までに、工事の施行の認可を申請しなければならない。ただし、工事を必要としない場合は、この限りでない。

2 運輸大臣は、工事計画が政令で定める技術上の基準及び当該一般自動車ターミナルの規模に適合すると認めるときは、前項の認可をしなければならない。

3 天災その他やむを得ない事由により第一項の期限までに認可を申請することができないときは、運輸大臣は、申請により、同項の期限を延長することができる。

(工事計画の変更)

第七条 自動車ターミナル事業者は、工事計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 前条第二項の規定は、前項の認可について準用する。

(工事の完成)

第八条 工事の施行の認可を受けた自動車ターミナル事業者は、運輸大臣の指定する工事の完成の期限までに、一般自動車ターミナルの工事を完成し、かつ、運輸大臣の検査を申請しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該工事に係る構造及び設備が工事計画に合致し、かつ、工事を必要としなかつた部分の構造及び設備が第六条第二項の政令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、合格としなければならない。

3 第六条第三項の規定は、工事の完成の期限について準用する。

(工事を要しない場合)

第九条 自動車ターミナル事業者は、一般自動車ターミナルの工事を必要としないときは、運輸大臣が指定する期限までに、その構造及び設備について、運輸大臣の検査を申請しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の検査の結果、当該一般自動車ターミナルの構造及び設備が第六条第二項の政令で定める技術上の基準に適合すると認めるときは、合格としなければならない。

(供用の開始)

第十条 自動車ターミナル事業者は、第八条第一項又は前条第一項の検査に合格しなければ、一般自動車ターミナルの供用を開始してはならない。

2 自動車ターミナル事業者は、第八条第一項又は前条第一項の検査に合格したときは、遅滞なく、一般自動車ターミナルの供用を開始しなければならない。

(使用料金)

第十一条 自動車ターミナル事業者は、一般自動車ターミナルの使用料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可については、次の基準によらなければならない。

一 使用者が当該一般自動車ターミナルを使用することを著しく困難にするおそれがないものであること。

二 特定の使用者に対して不当な差別的取扱をするものでないこと。

(供用約款)

第十二条 自動車ターミナル事業者は、一般自動車ターミナルの供用約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可については、次の基準によらなければならない。

一 使用者の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 自動車ターミナル事業者の責任に關する事項が適正かつ明確に定められていること。

(利用規程)

第十三条 自動車ターミナル事業者は、旅客又は荷主(道路運送法の自動車運送取扱事業者を含む。以下同じ。)その他の公衆の一般自動車ターミナルの利用に關する事項について、利用規程を定め、公衆に見易いように掲示しなければならない。

2 自動車ターミナル事業者は、利用規程を定めようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

3 運輸大臣は、前項の認可については、次の基準によらなければならない。

一 旅客又は荷主その他の公衆が当該一般自動車ターミナルを利用することを困難にするおそれがないものであること。

二 混雑及び危険の防止について適切に配慮されているものであること。

(一般自動車ターミナルの管理)

第十四条 自動車ターミナル事業者は、その構造及び設備が第六条第二項の政令で定める技術上の基準に適合するように一般自動車ターミナルを維持しなければならない。

2 自動車ターミナル事業者は、混雑及び危険の防止並びに業務用自動車の円滑な運行の確保に關し運輸省令で定める基準に従つて一般自動車ターミナルを管理しなければならない。

3 運輸大臣は、一般自動車ターミナルの管理の方法が前二項の規定に違反していると認めるときは、当該自動車ターミナル事業者に対して、その是正のために必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(供用義務)

第十五条 自動車ターミナル事業者は、次の場合を除いては、一般自動車ターミナルの供用を拒絶してはならない。

一 当該供用の申込が供用約款によらないものであるとき。

二 一般自動車ターミナルが当該供用の申込に対応する設備を有しないとき。

三 当該供用に關し使用者から特別の負担を求められたとき。

四 天災その他やむを得ない事由があるとき。

(公衆の利便を阻害する行為の禁止)

第十六条 自動車ターミナル事業者

は、自動車運送事業者又は旅客若しくは荷主その他一般自動車ターミナルを利用する公衆に対して、不当な差別的取扱をし、その他これらの利用者の利便を阻害する行為をしてはならない。

2 運輸大臣は、前項に規定する行為があると認めるときは、当該自動車ターミナル事業者に対して、その行為の停止を命ずることができ、

(名称の変更)

第十七条 自動車ターミナル事業者は、一般自動車ターミナルの名称を変更したときは、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(位置又は規模の変更)

第十八条 自動車ターミナル事業者は、一般自動車ターミナルの位置又は規模を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 第五条第一項の規定は、前項の認可について準用する。

3 第六条から第八条まで及び第十条の規定は、第一項の認可があつた場合について準用する。

(構造又は設備の変更)

第十九条 自動車ターミナル事業者は、一般自動車ターミナルの構造又は設備を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。ただし、位置又は規模の変更に伴う場合及び運輸省令で定める軽微な事項に係る変更の場合については、この限りでない。

2 第六条第二項の規定は、一般自動車ターミナルの構造又は設備の

変更の認可について準用する。

(事業改善命令)

第二十条 運輸大臣は、自動車運送事業の輸送事情その他社会的経済的事情の変動があつた場合において、自動車ターミナル事業者(第三条の免許を受けて経営するものに限る。)の運営について公衆の利便の増進に著しい支障があると認めるときは、当該自動車ターミナル事業者に対して、次の事項を命ずることができる。

一 一般自動車ターミナルの規模又は構造若しくは設備を変更すること。

二 使用料金、供用約款又は利用規程を変更すること。

(使用命令等)

第二十一条 運輸大臣は、一般自動車ターミナル(第三条の免許を受けて設置したものに限る。以上この条において同じ。)の所在する地点の周辺の地域に路線を定めて事業を行う自動車運送事業者が当該一般自動車ターミナルを使用していない場合において、自動車運送事業の輸送網を整備するため必要があると認めるときは、その自動車運送事業者に対して、当該一般自動車ターミナルを使用すべきことを命ずることができる。

2 前項の規定は、当該自動車運送事業者に対する道路運送法第四条

第一項又は第十八条の規定の適用を排除するものと解釈してはならない。

3 運輸大臣は、一般自動車ターミナルの所在する地点の周辺の地域に路線を定めて事業を行う自動車運送事業に關しては、道路運送法に基く免許その他の処分をするに於いて、当該地点が自動車運送事業の輸送網の中心である性質にかんがみ、当該一般自動車ターミナルの効用を発揮させるため特別の配意をすべきものとする。

第二十二条 第三条の免許を受けて経営する自動車ターミナル事業者の譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 自動車ターミナル事業者である法人(地方公共団体を除く。以下この項及び次条第二項において同じ。)の合併は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

3 第五条第一項第四号及び第二項の規定は、前二項の認可について準用する。

4 自動車ターミナル事業者の譲受人、自動車ターミナル事業者である法人について合併があつた場合に合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人又は相続人は、この法律に基く自動車ターミナル事業者の地位を承継する。

5 前項の規定により自動車ターミナル事業者の地位を承継した相続人は、運輸若しくはその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

2 第三十条 自動車ターミナル事業者は、事業を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 第三十条 自動車ターミナル事業者は、事業を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

3 運輸大臣は、当該休止若しくは廃止又は法人の解散が公衆の利便を著しく阻害するおそれがあると認めるときは、第一項の許可又は前項の認可をしてはならない。

4 前項の認可をしてはならない。ただし、天災その他やむをえない事由に基く場合は、この限りでない。

(免許の取消)

第二十四条 運輸大臣は、自動車ターミナル事業者が次の各号の一に該当するときは、免許を取り消すことができる。

一 この法律、この法律に基く処分又は免許、許可若しくは認可に附した条件に違反したとき。

二 第五条第二項各号の一に該当することとなつたとき。

第三章 専用自動車ターミナル (設置等の届出)

第二十五条 自動車運送事業者は、専用自動車ターミナルを設置したときは、運輸若しくはその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

一 パスターミナルであるかトラックターミナルであるかの別

二 名称及び位置

三 規模並びに構造及び設備の概要

四 その他運輸省令で定める事項

2 専用自動車ターミナルを設置した自動車運送事業者は、前項第二号若しくは第三号に掲げる事項について変更があつたとき、又は専用自動車ターミナルの使用を停止し、若しくは廃止したときは、運輸若しくはその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

(検査)

第二十六条 専用自動車ターミナルを設置した自動車運送事業者は、その構造及び設備について運輸大臣の検査を受け、これに合格しなければ、その使用を開始してはならない。

専用自動車ターミナルの位置又は規模を変更した場合についても、同様とする。

2 第九条第二項の規定は、前項の検査について準用する。

(準用規定)

第二十七条 第十三条、第十四条及び第十六条の規定は、専用自動車ターミナルを設置した自動車運送事業者について準用する。

(道路運送法の適用)

第二十八条 専用自動車ターミナル

に關しては、道路運送法第二十条、第二十一条並びに第三十三條第一項第三号及び第四号並びに第二項から第五項までの規定の適用があるものとする。

#### 第四章 バスターミナルに關する特別規定

##### (バスターミナル設置の指示)

第二十九条 運輸大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業の路線が多数集中する地域において、バスターミナルがないため一般公衆の利便及び一般乗合旅客自動車運送事業の健全な発達が著しく阻害されいと認めるときは、当該路線に係る一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者の全部に対して、共同して、バスターミナルの設置のため必要な措置をとるべきことを指示することができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による指示をした場合において、必要があると認めるときは、関係事業者間の協議について、あつせんすることが出来る。

##### (バスターミナル設置計画)

第三十条 前条第一項の規定による指示を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者は、その指示に基づきバスターミナルの設置のためとるべき措置について、バスターミナル設置計画を作成し、これを運輸大臣に提出しなければならない。

2 バスターミナル設置計画には、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 1 バスターミナルの名称、位置及び規模
- 2 一般自動車ターミナルである

か専用自動車ターミナルであるかの別

三 バスターミナルを設置する者の用地の取得及び資金の調達の方法

五 その他運輸省令で定める事項

##### 第五章 雑則

##### (用地及び資金の確保に關する措置)

第三十一条 運輸大臣は、自動車ターミナルの設置(第三条の免許又は第二十九条第一項の規定による指示に係るものに限る。)及び第二十条第一号の規定による命令に係る自動車ターミナルの改善について、用地及び資金の確保に關する措置を講ずるよう努めるものとする。

##### (免許等の条件)

第三十二条 免許、許可又は認可には、条件を附し、及びこれを変更することが出来る。

2 前項の条件は、公共の利益を確保するため必要な最少限度のものに限り、かつ、当該自動車ターミナル事業者に不当な義務を課することとならないものでなければならぬ。

##### (運輸審議会への諮問)

第三十三条 運輸大臣は、第三、第十一條第一項、第二十条、第二十四條又は第二十九条第一項の規定による処分については、運輸審議会にはかり、その決定を尊重してしなければならない。ただし、運輸審議会が軽微な事項と認められたものについては、この限りでない。

第三十四条 運輸大臣は、第十四條

第三項若しくは第十六條第二項(これらの規定を第二十七條において準用する場合を含む。)又は第二十一条第一項の規定による命令をしようとするときは、当該命令に係る者に対して、あらかじめ期日及び場所を指定して聴聞をしなければならぬ。聴聞に際しては、当該命令に係る者に、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

(訴訟)

第三十五条 この法律の規定による処分不服のある者は、訴訟をすることが出来る。

##### (関係行政機関の意見徴取)

第三十六条 運輸大臣は、都市計画法(大正八年法律第三十六号)の都市計画区域内において第三、第十八條第一項、第二十条第一号又は第二十九条第一項の規定による処分をしようとするときは、建設大臣の意見をきかなければならぬ。

2 運輸大臣は、第三、第十八條第一項又は第二十九条第一項の規定による処分をしようとするときは、関係都道府県公安委員会の意見をきかなければならぬ。

3 運輸大臣は、第二十九条第一項の規定による指示をしようとするときは、関係市町村長(特別区の区域に係る場合は、都知事)の意見をきかなければならぬ。

##### (職権の委任)

第三十七条 この法律に規定する運輸大臣の職権を運輸省令で定めるものは、陸運局長が行う。

##### (適用除外)

第三十八条 この法律は、鉄道事業又は軌道事業を經營する者がこれらの事業の用に供する乗降施設、積卸施設、荷捌施設その他の停車場内の施設を利用して設置する自動車ターミナルについては、適用しない。

##### (報告及び検査)

第三十九条 運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要な限度において、運輸省令で定めるところにより、自動車ターミナル事業者に対して、その事業に關し報告をさせることが出来る。

2 運輸大臣は、第一条の目的を達成するため必要な限度において、その職員に自動車ターミナル又は自動車ターミナル事業者の事務所に立ち入り、自動車ターミナルの構造若しくは設備の状況又は帳簿書類その他の物件を検査させることが出来る。

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書を持参し、関係者に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。

##### 第六章 罰則

第四十条 第十條第一項(第十八條第三項において準用する場合を含む。)又は第二十六條第一項の規定に違反して一般自動車ターミナルの供用を開始し、又は専用自動車ターミナルの使用を開始した者は、六月以下の懲役又は三万円以

下の罰金に処する。

第四十一条 第三條の規定に違反して自動車ターミナル事業を經營した者は、三十万円以下の罰金に処する。

第四十二条 第十一條第一項の規定による認可を受けず、又は認可を受けた料金によらないで料金を收受した者は、五万円以下の罰金に処する。

第四十三条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

- 1 第十二條第一項、第十三條第二項(第二十七條において準用する場合を含む。)又は第二十三條第一項の規定により許可又は認可を受けてしなければならない事項を許可又は認可を受けないでした者
- 2 第十四條第三項(第二十七條において準用する場合を含む。)の規定による処分に違反した者
- 3 第三十九條第一項の規定に違反した者
- 4 第十六條第二項(第二十七條において準用する場合を含む。)の規定による処分に違反した者
- 5 第三十九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
- 6 第三十九條第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第四十四条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に關して、第四十條から前条ま



での違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の罰金刑を科する。

第四十五条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の過料に処する。

- 一 第十三条第一項(第二十七条)において準用する場合を含む。)の規定による掲示を怠つた者
- 二 第十七条、第十九条第三項、第二十二條第五項又は第二十五条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) 第一条 この法律は、公布の日から起算して六月をこ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) 第二条 第三条の規定は、この法律の施行の際現に自動車ターミナル事業を営んでいる者については、この法律の施行の日から三月間は、適用しない。

2 この法律の施行の際現に自動車ターミナル事業を営んでいる者は、前項の期間内に当該一般自動車ターミナルに關し第四條第一項各号に掲げる事項を運輸大臣に届け出たときは、第三条の免許を受けたものとみなす。

3 第四條第二項の規定は、前項の規定による届出について準用する。

第三条 この法律の施行の際現に専用自動車ターミナルを使用している自動車運送事業者は、この法律

の施行の日から三月以内に、当該専用自動車ターミナルに關し第二十五條第一項各号に掲げる事項を運輸大臣に届け出なければならぬ。

2 前項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三万円以下の過料に処する。

第四条 附則第二条第二項の規定により自動車ターミナル事業の免許を受けたものとみなされた者は、この法律の施行の日から六月間は、第十一条第一項及び第十二條第一項の規定にかかわらず、使用料金又は供用約款の認可を受けなくとも、当該一般自動車ターミナルを供用することができる。その者がその期間内にこれらの規定による認可を申請した場合において、認可をした旨又は認可をしな

い旨の通知を受ける日までも、同様とする。

2 附則第二条第二項の届出をした一般自動車ターミナルについては、第十五條の規定は、この法律の施行の日から六月間は、適用しない。

3 前項に規定する一般自動車ターミナルについては、第二十条の規定は、この法律の施行の日から三年間は、適用しない。

第五条 附則第二条第二項の規定により免許を受けたものとみなされた者及び附則第三条第一項の規定による届出をした自動車運送事業者は、この法律の施行の日から六月間は、第十三條第二項(第二十七條)において準用する場合を含む。以下この項において同じ。)の規定にかかわらず、利用規程の

認可を受けなくても、当該一般自動車ターミナルを供用し、又は当該専用自動車ターミナルを使用することができぬ。これらの者がその期間内に同項の規定による認可を申請した場合において、認可をした旨又は認可をしない旨の通知を受ける日までも、同様とする。

2 附則第二条第二項の規定による届出をした一般自動車ターミナル及び附則第三条第一項の届出をした専用自動車ターミナルについては、第十四條第二項(第二十七條)において準用する場合を含む。)の規定は、この法律の施行の日から六月間は、適用しない。

3 前項に規定する自動車ターミナルについては、第十四條第一項(第二十七條)において準用する場合を含む。)の規定は、この法律の施行の日から三年間は、適用しない。ただし、当該自動車ターミナルの構造又は設備を変更した場合において、その変更に係る部分については、その変更後は、この限りでない。

(運輸省設置法の一部改正) 第六条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第四十の次に次の一号を加える。

四十の二 自動車ターミナル事業を免許し、及び自動車ターミナルに關し許可又は認可をすること。

第六條第一項第十一の六の次に次の一号を加える。

(昭和三十四年法律第九号)の規定により運輸審議会にはかかることを要する事項

第二十八條第一項第四号の次に次の一号を加える。

四の二 自動車ターミナルに關すること。

第五十一條第一項第七号の二の次に次の一号を加える。

七の三 自動車ターミナルに關すること。

(土地収用法の一部改正) 第七條 土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)の一部を次のように改正する。

第三條第九号の次に次の一号を加える。

いて消費する金額の増加することは、わが国にとつて国際収支の改善に資し、ひいては経済基盤の強化に資するところではなはだ大なるものがあると存するのであります。そのため政府は、従来財団法人国際観光協会に補助金を交付し、外国人観光客のわが国への誘致宣伝、外国人観光客の接遇の向上等に関する業務を実施させ、もつて国際観光の振興に努力してきたのであります。他方社団法人全日本観光連盟は、観光関係者が会員となり、日本固有鉄道、地方公共団体等の援助を受けて観光関係機関従業員の研修、観光資源の開発及び国民旅行の健全化等に関する事業を実施してきたのであります。

本来、観光の振興に關しては、国際観光と国内観光とを区別して論ずることとは妥当でなく、観光を総合的に論じ発展させていくことが必要であり、かくすることによつて外客の来訪も活発となり、また国民の健全旅行にも寄与することとなるのであります。

こつちつた観点から現在において、国際観光協会と全日本観光連盟は相互に連絡協調を密にして行動しているものであります。この際さらに一歩を進めて両者を統合して一本化をはかり、この一本化された法人において観光の振興に關する事業を総合的に実施すればさらに多大の効果が期待されるのであります。また従来日本固有鉄道、財団法人日本交通公社、東京都を初めとする地方公共団体並びに運輸業者、観光関係業者及びこれらの関連団体等から、国際観光協会及び全日本観光連盟に対し、事業に要する資金を拠出し

ています。これらの拠出

理由

自動車運送の健全な発達に資するため、自動車ターミナル事業について免許制を実施することとし、自動車ターミナル事業の運営、専用自動車ターミナルの管理及び自動車ターミナルの整備の促進に關し所要の事項を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○永野國務大臣 たいま議題となりました日本観光協会法案の提案理由について御説明申し上げます。外国人観光客のわが国への来訪がしげくなり、これら観光客が国内にお



金については、国際観光協会と全日本観光連盟とにそれぞれ提出している例が多く、両者が一本化されれば、この一本化された法人の充実合理化に伴い、その額の増加も期待されるのであります。

以上は観光の振興に関する事業を同一法人のもとにおいて総合的に実施されなければならない理由として申し上げたのであります。さらにこれら観光の振興に関する事業が、企業者別及び地域別の利害得失にとられず、国家的見地からなされなければならないこと、事業実施の経費として政府から多額の補助金を交付すること、観光事業の多種多様性にかんがみ、民間の援助及び意見を必要とすること等の理由から、特別法により日本国有鉄道、地方公共団体、運輸業者、観光関係業者及びこれらの団体などを会員とする日本観光協会を設立し、運輸大臣の監督のもとに観光の振興に関する事業を積極的かつ総合的に実施させる必要があるものであります。

次に、この法案の要旨について御説明申し上げます。

まず第一に、日本観光協会は、日本国有鉄道、地方公共団体、旅客運送業者、ホテル業者、旅館業者、旅行あつせん業者及びこれらの団体等を会員とする法人といたしました。

第二に、協会の役員といたしましては、会長、副会長、理事及び監事を置くこととし、会長、副会長及び監事は運輸大臣が任命し、理事は会長が運輸大臣の認可を受けて任命することといたしました。

第三に、協会に、会員が会員のうちから選挙する運営委員三十人以上をもって組織する運営委員会を置き、定

款の変更、会費の額及び徴収の方法及びその他定款で定める事項を議決するとともに、会長の諮問に応じ、業務の運営に関する重要事項を調査審議することといたしました。

第四に、協会の業務は、外国人観光旅客の誘致宣伝、外国人観光旅客に対する接遇の向上、その他観光事業に関する業務の改善に関する指導、観光に関する調査及び研究、観光に関する出版物の刊行等を行い、政府はその事業において補助金を交付することとし、協会の事業遂行の万全を期しました。

第五に、協会の財務及び会計については、協会は毎年予算及び事業計画を作成して運輸大臣の認可を受けなければならないこととしたのを初めとして、協会の財務諸表及び借入金についても承認または認可を受けなければならないこととし、また余裕金の運用については、一定の制限を付し、協会の会計の適正化をはかった次第であります。

第六に、協会は運輸大臣の監督に服するのであります。運輸大臣は協会に対し監督上必要な命令を発し、また報告を徴し、所属職員に立ち入り検査をさせることができることといたしました。

最後に、協会の設立に関する事務は、運輸大臣が任命する設立委員に処理させることといたしておりますが、設立に当りまして国際観光協会及び全日本観光連盟の一切の権利及び義務を包括承継し、従来行なってきた観光の振興に関する事業の継続に支障を来たさないようにいたす所存であります。

なお右のほか、協会に対する税を減免するため、各種税法の一部改正を行

いまして、協会の業務の運営に遺憾なきを期した次第であります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決下さるようお願い申し上げます。

次に、自動車ターミナル法案につきまして、その提案理由を御説明いたします。

最近における自動車輸送の発展はきわめて急速かつ顕著なものがあつますが、なかんずく路線バス事業及び路線トラック事業は年々向上の一途をたどり、昭和三十三年の実績より見ましても、その輸送量は、路線バスにおいて四十六億三千万人、路線トラックにおいて千四百三十万トンを示しているのであります。鉄道輸送のそれと比較した場合、路線バスにおいて約一倍、路線トラックにおいて約四倍の貨物の約四・四倍に及んでおるのであります。御承知の通り、輸送機関と申しますものは、いづれも幾つかの幹線と、これより分岐する数多くの支線とがあたかも網の目のように相互に交錯して発達していくものであります。自動車輸送におきましても、たとえば路線バスについては、東京、大阪等の大都市においては、もろもろのこの大都市におきましても、それぞれその都市の繁華街、官庁街または鉄道駅等を中心として四方八方へ多数の路線が広がり、いわゆる路線網を形成しておるのであります。従いまして、輸送需要に最も適合した自動車の路線網を積極的に形成して参りますこと

は、利用者公衆の便益を促進すること

はもとより、自動車輸送の発達をはかつていきますためにも重要な課題となるわけでありませんが、そのために大きな役割を果すものと考えられますのが、本法案の対象とする自動車ターミナルであります。

すなわち、航空輸送における空港、あるいは鉄道輸送における停車場のごとく、多数の自動車路線が集中する地点に、旅客の乗りかえあるいは貨物の積みかえ等のための施設を設置して利用者の利便を増進していくことがかねてから広く要望されておつたのであります。従来このような機能は、道路その他の一般交通の用に供せられる場所において、あるいは単独の事業者の施設として行われてきました関係上、利用者の利便を阻害し、ひいては自動車運送事業者自体の健全な発達にも少からざる支障を及ぼして参つておつたのであります。さらに近き将来高速度自動車道が建設され、都市間交通がますます活発になりますれば、幹線交通と都市交通との総合的な発展を期しますためにも、この種自動車ターミナル施設の整備促進が格段に要望されるものと予想されるのであります。政府といたしましては、数年来自動車ターミナルの整備促進に関する法的措置に参りましたが、ようやく成案を得るに至りましたので、ここに提案いたしました次第でございます。

本法案は、第一に、自動車ターミナルについて明確な概念を定め、まことに自動車ターミナル事業はこれを免許事業といたしまして、その事業の安定性を確保することといたしました。他方これに対応して、その使用料金につきましては認可制としてその適正化をはかり、さらに供用義務、構造設備

の維持義務等を課して使用者の利便を確保することといたしております。

第二に、自動車ターミナルとしての機能の完全な発揚を期するため、ある地区において自動車ターミナルが設置されているにもかかわらず、それを使用しないことによつて公衆の利便を阻害していると認められる自動車運送事業者に対しては、当該自動車ターミナルを使用するより命じ得るものとしております。

第三に、自動車運送事業者がその事業の用に供する自動車ターミナルにつきましては、主として道路運送法の定めによつて運営するものとしたほか、その構造、設備その他の面について自動車ターミナル事業と同様に取り扱うことといたしたのであります。

第四に、大都市等において多数のバス路線が集中している場所にバスターミナルが存在しない場合、その地区に路線を有するバス事業者に対し、共同してバスターミナルの設置に必要の措置をとるべきことを指示することができるとし、これによつて路線網の中心地点としての機能を確保することといたしております。

第五に、運輸大臣は必要により自動車ターミナルの設置または改善のため用地及び資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとし、さらに土地の取用につきましても、関係法規の一部改正を行なつて自動車ターミナルの整備を促進いたすよう配慮しております。

右の五項目を骨子といたしまして、自動車ターミナルの適正な運営及び管理の確保並びに公衆の利便の増進をはかるものとした次第であります。

以上が自動車ターミナル法案の提案

の理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決下さるようお願いいたします。

○塚原委員長 次に、国内旅客船公団法案を議題とし、審査を行います。

質疑の通告がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 この法案は、二十八国会に当委員会国内旅客船の整備と拡充をはかるための決議案を私たちは出しました、それに基いて提案をなされた、こういふことではあります、第一の目的について少しお伺いをいたしました。

○朝田政府委員 資金の調達に困難でないという認定をどういう方法でなすか、この点一つお伺いしたい。

○朝田政府委員 資金の調達に困難でないというものをどういふふうに考えたいかという御質問でございますが、具体的に申し上げますと、これは、資本金が何百万円以上とかあるいは利益率が何%以上、こういふようなことで形式的に基準をきめまして線を引きますことはなほ困難である、こう思っております。そこで社会通念上、市中金融機関の融資ベースに乗るものは存在するのでございまして、それから、そういうものはできるだけあと回しにして、全体の国内旅客船の経営規模から見まして、非常に零細な企業形態というものが多いためです。

○朝田政府委員 その通りでございます。

○井岡委員 そうしますと、参考資料として御配付いただきました四ページの表を見ますと、耐用命数を過ぎた船がかなりあるように思われます。そこでその耐用命数を過ぎないかえすならば償却をしないで、いわゆる普通の市中金融から受けるに用等で行われるのだからと思うのですが、いわゆる償却をしないで、無理に配当している、こういふような業者もあろうかと思うのですが、こういふ点についてはどういふようにお考えになつておられますか。

○朝田政府委員 事実御指摘のような会社もあろうかと存じます。償却を十分しない配当をしているというようなことは好ましくない状態ではありますけれども、事実はあろうかと存じます。そういうものにつきましても、まず三カ年間ぐらいの企業実績を検討いたしまして、それが金融ベースに乗るかどうかという判定をしなければならぬ、こういふふうに考えております。

○井岡委員 事実そういふこともあろうかと思うことですが、これは、見てみますと、鋼船はたしか法定

命数は二十年だつたと思うのですが、二十年までと二十年以降と比べてみますと、二十年以降の方が多いうように思われます。しかもこれは昭和三十三年八月一日現在でございますから、今日ではすでに一年半を経過いたして二十年のクラスに入るものがあると思われ、さらにはまた木船の場合、これは十二年で以降のものの方が多くて十年以前のものが多い、こういふことですね。そういうものがあろうかと思つて、こういふ海運局長の御答弁でございますが、大体、いわゆるその法定償却というよりなことを度外視してやつておいて、なるのじやないか。ですから政府はさきに離島航路の整備法を作つて、民生の安定のために努力をなされたのだから、こういふようにお考えになられたのだからと思うのですが、この点、私の見解は間違つていないのですか。

○朝田政府委員 仰せの通りでございます。

○井岡委員 そうしますと、この資金の調達が困難であるというものは、もうほとんどが困難だ、こういふように理解してよろしゅうございませうか。

○朝田政府委員 先ほども申し上げましたように、老齢船の多いという現状は御指摘の通りでありまして、しかもその原因が、零細な企業であるということ、運賃がある程度認可制をとつておりますので、コモーション・ペー

シスに乗るほど運賃の値上げというものが自由にかかない、いろいろそういう事情から老朽船が多いのであります。今申し上げましたように零細な企業というものが大半を占めておりますので、調達の困難なものが非常に多い、一般的に申し上げますと、調達が容易である企業というものはほとんど少ないと申し上げて差しつかえない、こう思

○井岡委員 だいたいわかつてきたようですが、さらにもう一点、その問題でお伺いしたいのですが、同ページの第二表のところに、資本金千萬元以上の会社が四十六社、五百萬元以上が十八社、百萬元以上が六十四社、百萬元未満が九十社、こういふことになつておりますが、船を作るのに市中銀行はどのくらいお金を貸してくれるのですか。たとえば船を担保にしたらトントン当りについてどのくらいお金を貸してくれるのですか。

○朝田政府委員 普通の市中金融機関でやつております多い例を申し上げますと、本船担保を提供いたしました場合には大体七割くらいが限度であるかと思つております。

○井岡委員 本船を担保にすると七割、こういふことですね。そうしますと、この表で見ますと鋼船でトントン当り三千万円、木船で十五万円、こういふことですね。それでは百万円以下の会社ですと何トントンくらいの船が作れて、何トントンくらい金を貸してくれるのですか。

○朝田政府委員 これは非常にむずかしい問題で、そのとき金融機関が、果して償還可能であるかどうかということ、それから収益率がどうか、こう

いうことで資産、信用力その他を判断いたしましたように、銀行屋さん金を貸す場合にいろいろケースがあると思つたので、これを抽象的の一般的の基準でお答えすることは非常にむずかしいと思つております。その程度でお許しを願いたいと思つております。

○井岡委員 全くわかたつたよりなわからぬような御答弁でさつぱりわからぬわけですが、それじゃ、先ほどの七割貸してくれる、こういふことは、これも全くわからぬ話ですね。

○朝田政府委員 申し上げます七割というのは、大体本船担保を提供いたしましたときに、担保価値を七割としか踏まないのではありません。踏まないというものが、大体の今のケースでは多いのであります。普通の場合、そういうよりなやり方をしておるわけでありませう。従つて増し担保を要求する金融機関もあるわけですね。これは普通の金融の状態を申し上げたのであります。従いましてそれ以上貸すということがあり得るかという、それはたまにはあり得ますけれども、またそれ以下で、資産、信用力その他でそれほど必要でないというものもあつたでしょう。しかし一般的に申し上げますと、七割くらいが限度である、こういふ意味で申し上げたのであります。

○井岡委員 そうすると資産信用というものは、会社の表面上の立場から言つると、資本金が資産であつて、ほかに資産はないわけなんです。そのほかに考えられるのは、会社を構成してある方々の資産、信用ということにならうと思つたので、従つて百万円以下の資本金のところ鋼船を作らうということになれば、今の段階では、特にこ

ういう離島航路、採算のとれない航路は作れない、こういふように理解していいわけですね。

○朝田政府委員 おっしゃる通りの実例がほとんど大部分であらうかと思ひます。

○井岡委員 そうすると、先ほどの融資の対象になるのは、資本金が一千万円であつたとしてもわずかに三十トンの船しか作れないわけなんです。いわゆる管理費なり、あるいは操業費等を入れますと百万円くらい要りますから、作れないわけですね。そういうふうになつて参りますと、今までいふゆる償却をしないでどうにか維持をして、市中銀行に無理を言つて、こういう方々に対して融資をして、いといふことは、取り残された方々に對しては、これは全くその方からやはり困難といふものが出てくるのじやないか、不安といふものが出てくるのじやないか。瀬戸内海の近海航路をやつておるものでありますと小型でよろしゅうございませうけれども、特に離島航路、少し遠いところに離れておる船でありますと、やはり三百トン、四百トンの船を使わなければならぬ。しかもそれは法定償却といふものを無視してしまつて、とにかくどうにか動かして、そうして市中銀行から金を借りないと船の部分的な修繕すらできない、こういうよりなことでもうにか配当なり何なりをやつて表面づらをつくらつておる、こういう人に対しては、これは与えないんだということになる、結局これは絵にかいたもちになるのじやないか、こう私は思ふのです、この点はいかがですか。

○朝田政府委員 資金調達が困難である場合の理由としていろいろな要素があるかと思ひます。今御指摘のようなくとも一つの場合であらうかと思ひますが、先ほど申し上げましたように、一般的に申し上げますと、国内旅客船の経営の規模、零細企業が多いといふことについては間違ひのない事実でございます、いろいろな事情から資金調達が困難であるといふ場合がほとんど大部分であらうかと思ひます。

○井岡委員 そうしますと、大部分のいわゆる業者は融資の対象になる、こういふように理解していいわけですね。

○朝田政府委員 全体的に見ると、会社の数あるいは航路の数が、この社からながめると、そういうことが多いと思ふのであります、ただ具体的にどの会社、どの会社といふことを明示できません、中には中金機関の融資のベースに乗るものがあり得るわけですから、できるだけそういうものはあと回しにして、最も緊要な航路の維持という観点と、調達困難でどうしても民生安定上維持しなければならぬ、こういうのを先にしていかなければならぬ、こういう考え方でおるわけでありませう。

○井岡委員 この間、同僚の關合さんがお尋ねになつたときに、大体五カ年で四十億くらいのお金がある、そしてそれに充てたい、こういうことであつたと思ふのですが、間違ひございませんか。

○朝田政府委員 その通りでございます。

○井岡委員 そうしますと、あなたの方で調べておいでになるのは、二十年以上のもの、百三十九隻です。これは私の計算違ひ、かわかりませんが、幾

ら計算しても百四十九隻になるのです。これは十隻違つてゐる。まあこれはどつちになつてもかまいませんが……、そうしてそのトン数をかけてみますと、これだけで九十九億の金がかかると、それから本船の場合であつた方の説明をされておるの二十二億二千万円です。合せますと百二十一億六千万円というお金がとらあえず今建設改造をやるとするとかかるわけですね。これに公団は七割融資をして、あとの三割は業者が負担するといふのであります、七割をかけるわけです。そのうち、四割をかけるわけです。そのうち、四十億といふことになりませうと、半數以上はこの融資の対象にならない、こういうことになるのではないかと思ふのですが、先ほどのお話の大多數かかるのだといふことと、半數以下だといふこととは、だいぶ違つてくるように思ふのですが、これはどういふわけですか。

○朝田政府委員 ただいまの数字でございますが、まず第一に、調達困難であるものは非常に少いだろう、こう申し上げた。そこで計画の半分という数字を御指摘になつたわけでありませう。これは伺ひますと、建造に七割をおかけになつてゐるのであります、計画のトン数は改造も含めてであります。改造の場合は御承知の通り五割でございます。それからまた少くなる原因の一つといたしまして、もつぱら遊覧並びに観光の用に供するものをこの法案は除いておられます。それと資金調達が困難でない企業といふものを除きますと、大体われわれが申し上げておる数字に近いものになるだろう、こう考えておられます。

○井岡委員 二十年過ぎたのを改造してまた使ひ、それに五割の融資をするといふのですが、私はその改造といふのは八割もかかるのじやないかと思ふのです。それはあなたの言ひ通りにしますが……、そうすると観光、遊覧と普通の船との比率はどのくらいになるのですか。

○朝田政府委員 ただいま御指摘になりました数字の基礎は、鋼船の場合には船齡二十年以上、木船の場合には十年以上を対象にしておられるわけでありませう。私どもが考えておられますものは、鋼船が二十五年以上、木船が十五年以上で、とりあえず五カ年計画としては緊急を要するものを先にいたしました。なお十分ではありませんけれども、それを対象にいたしましたのであります。

○井岡委員 私は何もその二十年のことをことさらに聞いているのじやないのです。あなたの方でここで鋼船が二十年以上のもはと説明をなさつて、同時にまたそれが間違ひだといふことと、今度申し上げたように、これは昭和三十三年八月一日ですから、現在では二十七年になつてゐるのであります。その中でいふゆる改造を行なつて使へるものがありますか。私はほとんどこれは使われなかつたかと思ひます。同時に木船の場合だつたら、こんなものは改造して使つたつて使われなかつたか。それを使つたつておつたか。しかも五カ年計画ですから、二十五年以上になつたら四年計画になつてしまつて、あとの一年はどういふふうになるのですか。

あなたの方は二十年からやつてゐるから、これは計算が立つてゐるのだと思ひます。五カ年計画だと言つておられる。表通りに私は質問してゐるので、表通りに答えて下さい。

○朝田政府委員 改造の場合は木船の十年以上のものも含んでおるのであります、そういうものは改造して使へないじやないかといふことと、先ほど申し上げたように、鋼船の場合には、十割をかけるわけでありませう、二十年以上のものは、雙數、トン數において全体の比率は、仰せの通りこの資料にございませぬ。そこで五カ年の計画が完了いたしました際の比率は、その際に、鋼船八十七隻、一万二千二百三十九トン、木船百二十六隻、三千三百六十二トンの建造と、鋼船十六隻、四千九百一トンの改造を行なつて、この計画が完了いたしました際には、老齡船が相当程度減少いたしました、その当時の想定をいたしますと、現在ここに資料で御指摘の通りの雙數の六〇%が三九%になり、トン數の四七%に相当するものが三七%に減少をいたしました。木船につきましても、現在の雙數におきまして五五%、トン數におきまして五八%でございますが、この五カ年間の計画が完了いたしましたときには、それぞれ五二%、五六%ということになるのじやないか。御指摘の木船のパーセンテージがほとんど違つたかと思ひますが、こういふことにならうかと存じませうけれども、木船のうち鋼船に切りかえるものが半分ございませうので、全体の船腹、トン數、隻數といふもの

が少くなつて参りますから、実質的には相当の船隻改善が達成される、こういうふうな考案の所でありませぬ。

○井岡委員 その五カ年計画後の話を聞いているのじゃない。私は五カ年計画に入る前の話を聞いておるのですから、済んだこと、できてしまったことを言わないように一つお願いしたい。しかもこの間のお話では、明年度の財政裏づけはまだ行われてないのだ、こういうお話だったと思うのです。この点は間違いないですね。

○朝田政府委員 その通りでございます。○井岡委員 そうしますと、今あなたに言われた五カ年計画というものは全くの青写真だ、こういうことに考えていいのです。

○朝田政府委員 この国内旅客船公団の政府出資並びに資金運用部資金の融資を政府部内で案を立てました際には、毎年の事業計画に対する資金の裏づけというものは仰せの通りございませぬが、五カ年間の計画というものについてははぼ打ち合せを遂げております。従いまして単なる青写真というところであるかどうか、その点のめどは一応つけておるのであります。

○井岡委員 せつかく鹿野さんもお見えになつておりますから、鹿野さんにも聞かないと申しわけないから一つだけお伺いするのですが、今のお話を聞いていると、この間とは違ひなものです。運輸省としてはこれをやりたい、こういうことだった、大蔵省とはまだ話はない、ついでないんだ、こういうお話だったのですが、大蔵省はこれをやってやるつもりですか。

○鹿野説明員 三十五年度以降の計画

につきましたは、はつきりこの計画によつてきめたというわけではございませぬ。今後三十五年度、三十六年度と、年々国会の御審議を受けてきまつていくわけでございますが、予算としてもしっかりと別に国庫債務負担行為あるいは継続事業としての性格を持たせて計画を確定しているわけではございませぬが、その点は今後の問題として検討していくわけになります、少くとも旅客船公団というものを一つの企業体として作つていこうということでございますから、当然ある程度めどというものはなければならぬ、どのくらいかという方でも、運輸省さんとしては案をお作りになつて、われわれの方に、大体そんな程度でというお話はございましたけれども、大蔵省の意向といたしましては、別にそれを確定的なものとして承認したとか、あるいは協議を受けてきめたとか、そういう性質のものではございませぬ。ただ公団が今後ともある程度のペースをもつてやつていく、五年で一ぺんに今までの長い間蓄積された老朽船が一掃できるかできないかというところはなかなか大へんな問題だと思ひますが、できるだけのことをやつていくという気持でわれわれの方も今後の協議に依つていくという気持は変らないわけでありませぬ。

○井岡委員 大蔵省も全くわかつたよりの聞かぬよりの話なわけですが、私どもは、これからは、海運局長がいろいろ御答弁をなさつておられますが、観光船と遊覧船は除くのだ、こう言う。ですから、観光船と遊覧船というものは全体の何%になつておるのだ、こうお聞きしたら、御答弁がないのです。これは答弁できないのが当りまえだと思ひ、観光船とか遊覧船というものは、全体から見ればほとんどパーセンテージに乗らないようなものだと思います。すると、大多数の船はこの融資を受けなければいよいよゆる民生の安定ということにはかれないのだ、こう思ふのです。そこで大蔵省はこの法案の協議を受けたときに、ただ聞きおく程度、法案を作つたんだから何とかやつてやらなければ仕方がないじゃないかというふうなことは、この法案を作つたつて何の役にも立たないのだというのと、これは離島航路の整備法を作つたのと一緒なんだ。だからこの点をお伺いしておる。この点をはつきり言つて下さい。

○鹿野説明員 資金的にはもちろん公団を作りましたので、今後あとはどうなるかわからないというふうな態度では決してない。事業をどの程度の規模にするかにつきましたは、やはり年々の財政全般の問題になりますから、今ここで幾らの金額を今後ペースとして考えるのだというところを明確にお答えはできませんけれども、公団として発足した目的を達成し得るようには、われわれの方としては資金的にできるだけのめんどりを見るという気持には変わりませぬ。

○井岡委員 そうすると、これは青写真じゃないということなわけですか。

○鹿野説明員 青写真というご意見の味がよくわかりかねるのでございませぬが、単なるペーパープランではないかというお話かと思ひますが、それは運輸省としては十分御検討の上こうい

程度規模でやつていきたいというお気持ちだろと思ひますし、大蔵省の方としても御相談を受けてはおりますが、今ここでその計画によつて今後やるのだというご意見をはつきり申し上げるわけにはいかないのではありません。○井岡委員 これ以上大蔵省にお聞きしてもなかなかそこところはお聞きにならないだらうと思ひますから、また後ほど聞いて聞きます。○朝田政府委員 どうもただいま直ちに申し上げて困難であります。○井岡委員 そうするとこれは先ほど私が言つた八十五億のうち、あなたの方はこれに遊覧船、観光船が入つておるし、改造をやるのだから四十億で大丈夫だ、これは四十億になるか四十五億になるか知りませぬけれども大丈夫だ、こういうお話ですが、これは私はこの点についてはあなたの御答弁をそのまま信用するわけにはいかないのです。いわゆる民生の安定ということについて、ただ単に上つつらなで回したという程度であつて、ほんとうの意味における民生の安定を考へての手だてというものは、たださういふように努力をしたいという目標にしかすぎないのだ、こう思ふのです。これでは私はやはりせつかくお作りになつた公団の趣旨というものを大きく減殺するのじゃないか、期待を裏切るのじゃないか、こう思ふのですが、この点はいかがですか。

○朝田政府委員 毎年度の事業計画につきましたは、御承知のようにこの公

団の資金原資は資金運用部資金に仰ぐことになつておるの大部分でありませぬから、その五カ年計画も、ただいま大蔵省からお話のございましたが、確定的なものではない、これは予算の性質上当然のことであらうと思ひますが、われわれの計画を達成する上においてもなお十分であることを認めております。従いまして、これは毎事業年度におきます財政投融資計画に盛らるべき融資、資金運用部資金の確保につきまして明年度以降においても万全の努力を続けて参りたい、こういうふうな考案しているわけでありませぬ。

○井岡委員 そこで一つお願いをいたしておきたいのですが、最初に申し上げましたように今採算ベースに乗つておるとかあるいは市中銀行の融資の対象になるからということと、今度はその業者の方が落ちてきて、さうしてどうにもやつていけないかと思ふ。従つて初年度の計画として、一応私はこれを了承するとか了承しないとかいうことは別として、少くともやはり離島航路という性質上、しかも民生の安定ということを最大の目的としておる関係から考へるならば、当然それらの諸君にもこれを及ぼしてやる、さういふようにしない限り私は離島の開発なんというものはできないのじゃないかと思ひます。ですからこの点を十分お考へていただきたい、こう思ふのです。それからこの法律の附則の十六条のところ、離島航路の整備法によつて作つた船の利子補給を廃止する、さういふようにしたつておられると思ひますが、この点をさうだつたですね。

この間たしか關谷さんの御質問にそう  
いうようにお答えになつたと思つたので  
す。

○朝田政府委員 離島航路整備法の改  
正との関係でございますが、御承知の  
ように離島航路整備法によりまする助  
成と申しますのは、航路補助と利子補  
給との二つであります。航路補助は御  
承知の通り航路経営上の赤字欠損に対  
しまして補助金を交付するわけであり  
ます。これは公団の設立に伴いまして  
拡充強化していかねばならぬもので  
あると思つております。といひますと  
は、老朽船にかえて新しい船舶が入つ  
て参りますので、償却等資本費の圧力  
がやはりかかつて参ります。従いまし  
て赤字が相当大きくなつて参るだらう  
といふことは予想されるわけでありま  
す。離島航路の運航補助金といふもの  
については相当拡充強化していかねば  
ならぬ問題であると思つておりますが、  
新船建造に対しまして利子補助につ  
きましては、これは三十三年度から予算  
をつけておられます。といひますと  
は、昨年度もこの旅客船公団といふも  
の構想を持つて予算の折衝をしてお  
つたわけでありまして、抜本的に計  
画的に老朽船の代替建造を共有制度  
を通じて遂行していきたいといふ考  
えでありましたので、これが助成が重  
複することになりますので、この際こ  
ういった公団という特殊な政府機関を創  
設いたしまして老朽船の計画的な代替  
建造に踏み切つた以上は助成の重複を  
避けたい、こういうことで廃止をする  
といふ趣旨であります。

○井岡委員 そうしますと、その会社  
が市中銀行から借りておられますと、か  
なりまた利子が高くなる、こう思つた  
ので、そのために経営がさらに悪く  
なつてくるということも考えられます  
るので、それらの問題等もあわせてや  
はり十分助成の策を講じていただきた  
い、こう思つております。

それからこの間も言つておられまし  
たが、この表で管理費と設備費が九百  
万円、こういうことになつておられます  
が、これではどうもいへない。何か千  
四百万円といふのは、これは利子のビ  
ンはねだとかビンはねじやないとかい  
うことを論議されておりましたが、も  
う一度この点だけをお聞かせ願ひたい。  
○朝田政府委員 政府全額出資二億円  
といふことになつており、これが片一  
方の融資が三億円であり、資金運  
用部資金の金利が大体六分五厘であ  
ります。従いまして、出資、融資を合  
せて事業資金として運用するわけであ  
りますが、六分五厘はどうしても払わ  
なければならぬ資金コストでありま  
す。そこに若干の安全率を見込まな  
ければならぬ、これが普通の行き方  
でありますので、これは最終的に大蔵  
省と打ち合せをして決定したわけでは  
ございませんが、大体七分程度でま  
なつて参りたい、こういうことになり  
ますと、全額出資二億円に對します  
七分といひますと、一千四百万円とい  
ふものが公団の管理費に充てられると  
いふことが大体予想がつくわけであ  
ります。一千四百万円といふものでは公  
団の維持、運営がきつて困難ではな  
いかといふふうに考えられますが、こ  
の点につきましては冗費をできるだけ  
節約をいたしまして、とにかく努力を  
して充足してみたい、こういうふう  
に考へておるわけでありまして、

○井岡委員 開発銀行の貸し出しの利  
子が四千万円、貸し出し総額が四千  
百億という数字の中で九〇％が六分五  
厘なのです。あとの一〇％が大体六  
分、こういうことになつておる。これ  
はほかにもいろいろ理由があると思  
ひますが、少くとも政府が助成をしよ  
うという立場に立つて、その安全率を業  
者の中で見ていくのではなくして、や  
はりその公団の中で見ていくというよ  
うにしないと、これはやはりビンはね  
だと言われても仕方がないのじやない  
かと思つておるのですが、この点はどう  
ですか。

電力と海運が特定金利として六分五厘  
であります。従いまして資金運用部等  
からの資金コストにやはり相当の安全  
率といふものをかけて運用しておるの  
が通常の例でございます。安全率を若  
干見るといふことは、ビンはねとい  
ふに表現をされるよりも、むしろ資  
金コストと考へていただきたいと思  
ひます。

○井岡委員 そこで、その管理費が千  
四百万円なら千四百万円よろしいの  
ですが、もう一つお伺いしますが、ど  
のくらの事務所をお持ちになるお考  
えですか。これは二十人ということ  
ですが、どのくらの規模の事務所です  
か。それをちよつとお伺いしたいと思  
ひます。

○朝田政府委員 二十人でございます  
ので、最小限度一人に二坪ぐらいの計  
算にいたしますと四十坪になるわけ  
です。家賃も先ほど申し上げましたよ  
うに非常に窮屈でございますので、そ  
れでまかなない得るようなところに入  
ればならぬといふことで、選択の自

由はあまり多くありません。その予算  
の範囲内ででき得る限りまかなつて参  
るよりいたし方ないと思つたのであり  
ます。

○井岡委員 私はちよつと調べたので  
すが、農地開発機械公団は職員が五十  
八人、七千五百円、森林開発公団は百  
三十七人で八千万円、公営企業金融公  
庫は二十五人で二千五百万円、そして  
私のところは千四百万円、それで私は  
実は飯野海運さんの直系の千代田ビル  
の例を一つ見えてきた。これは初年度  
から、いろいろな金が必要になります。次  
年度になると若干違つてくると思ひま  
すが、これは一人二坪——特殊なもの  
なので、それから役員も三人か四人とし  
ておられますから、役員室もこしら  
えますと、二坪ないし二坪半、これは  
二十五人で計算すると計算しやすか  
らといふふうな考へてみました。そうす  
ると建築協力費といふものを出さなけ  
ればいけない。これが坪当りにして十二  
万九千円、五十坪で六百四十五万円、  
敷金が二万一千円の五十坪分——これ  
は家賃を坪三千五百円の割合にして六  
カ月分です。これが一から百五万円、  
それから家賃が十カ月分で百七十五万  
円、こうしますと合計九百二十五万円  
といふお金がかかる。あとに残るの  
四百七十五万円、二十人の職員の中  
で役員さんを入れてどのくらの給料を  
払つておやりにならうと思つておるか、  
おそろく私は国会の一堂を借りない限  
り、公団は持つていかれないと思つた  
ので、これはどうなんでしょうか。

○朝田政府委員 ただいまお調べに  
なりましたようないらうりつぱなと  
ころへはとうてい入れないといふ前提  
でわれわれは考へざるを得ないと思ひ  
ます。従いまして建設協力費も要らな  
いし、敷金も要らないようなところを  
見つけて——あるかと言われまして、  
ただいまあそこにありますといふよう  
なことは申し上げられませんが、でき  
るだけの努力をして冗費を削減して、  
この一千四百万円程度の範囲におさま  
るよう努力をして参らなければ、ほ  
かに方法はない、こういうふうな考  
へておられます。

○井岡委員 ビルというのは悪いビル  
ほど高いのですよ。いいビルほど安  
いのですよ。だからただで入るのなら、  
私は国会の一堂を借りない限りはだ  
だと言つておるのです。協力費がかり  
に要らないとしたら、片方の敷金はも  
のすく取られますよ。そうしたらこ  
れは全くやれない。やれなかつたら、  
これはどこに求めるかといへば、やは  
り業者に求めて何とかしなければなら  
ぬ。一方でビンはねをして、片方で協  
力を求めるといふようなことは、これ  
は大へんなことだと思つておる。で  
すからこの点も少し考へてもらわ  
なければならぬと思つておる。

○朝田政府委員 ビルディングに入る  
ほど余裕はありませんので、先ほど申  
し上げました建設協力費だとかある  
は敷金の要らないところを選んで入  
らなければならぬといふことを申し上げ  
たのでありますが、そういうところは  
あるかと言われまして、具体的には心  
当りはないわけではないのでありま  
す。そういうことで、直ちに業界にし  
わが寄るような運営の仕方は厳に慎  
むつもりでおられますから、その点は御  
安心願ひたいと思つておる。

○井岡委員 ないわけではないとい  
ふことですから、私はこれ以上追及は  
いたしません。

○朝田政府委員 ないわけではないとい  
ふことですから、私はこれ以上追及は  
いたしません。

○朝田政府委員 ないわけではないとい  
ふことですから、私はこれ以上追及は  
いたしません。



たしませんけれども、少くともやはりこれが中小企業のサービス・センターだということですから、あまりいいかめしいところは一室を借りてもらう——これは何もうつばないかめしいというのではなくて、がたがたしてあつち頭がつかえたり、こつちにくぎが出ているようないかめしいところを借りておつたのでは、実際問題としてみな来にくくなるだらうと思ふのです。むしろこういふ零細企業のお世話をするというところは、みんなが入りやすいよるなところを選んであげるのが実際問題として親切じゃないかと私は思ふのです。ですからこの点については十分の考慮を払つていただきたいと思ふ。

それから鹿野さんにも今お聞きになられて、あなたはどういふ予算の考え方をもちになつておられるかわかりませんけれども、千四百万円の管理費というのはいわゆる労働組合——わずかに五人か六人の従業員でやつているものでも、千四百万円ぐらいの管理費は使つておる、使わなければ仕事はできない。全国的なものですから、職員が出張しなければならぬ、いつも呼び出すわけにいかない、あるいは造船所を見に行く出張旅費も要る、こういふふうで考えてみると、この千四百万円が何ができるかといつたら私は何もできないと思ふのです。ですからもう少し親切にものを考えてやるようにしないと、せつかくわれわれが一生懸命になつても、またあなた方が一生懸命今度これをこしらへましたといつて業者に呼びかけても、業者はなかなかついでこないといふことでは何にもならぬと思ふのです。ですからこの点

については十分の御配慮をいただきたいと思ひます。もう少し聞こうかと思ふのですが、ほかに何かあるようですから、またあらためて聞きます。

○關谷委員 鹿野主計官がおいでになりますので、少しお尋ねを申し上げたいと思ひます。この出資で少いということ、これは井岡委員からのお尋ねしたはずでありますし、最終の結論を聞いておられますと、これではできぬというよりなことで、鹿野主計官は頭名人だといふことはよくわかつておるのであります。そのために海運局長あたりが苦しい答弁をしなければならぬようなことになつておられます。この旅客船公団という関係は、これは人命に關するものでありますので、こういふふうな人の生命にかかわるうかといふふうなものについての予算だけは、ほかの予算等と切り離して、頭を切りかえていただきたい、これから先も増額をしていただくようにお願いしたいと思ひます。これはあまりしほりますと、やはり老朽船をそのまま置かなければならぬ、従つて、第五北川丸のような事件も起きてきます。あまり率直に言い過ぎてしまつたら、かもしれませんが、大蔵省が人殺し予算を組んだといわれても仕方がないようになりま

す。そういうことは言ひもしませんまいけど、これから先、出資金の関係、あるいは融資の関係につきましては、特別に考慮をしていただきたいと思ひますが、その考えの基礎、心組みといひますか、そういう点で、将来増額するつもりでおるといふふうなことでありますのかどうか、ことし融資する三億

程度を年々に支出して、それでやつていくのだというよりな気持か、その点伺つておきたいと思ひます。お心がまえでけつこうでありますして、三十五年以降の数字を示せといふことは申しません。

○鹿野説明員 御指摘の点、二つあるのでございますが、融資の問題につきましては、今後問題といたしましては、財政投融資全般の問題として検討していかねばならぬかと思ひます。ただ、旅客船に老朽船が多いといふことは事実でございますから、できるだけこれを早く健全なものにしていくということは当然のことと思ひます。ただ、今ある老朽の度合いというのは、非常に戦前からの積り積つたものだと思いますので、一べんにはなかなかいかならないと思ひますが、その点については、私といたしましてもできるだけ今後予算編成の際には努力していきたいと思ひます。

出資の問題につきましては、これは海運局長からお話がありましたように、出資から浮いてくる金を事務費に充てる。事務費というものは、極端に少ければいろいろ弊害があるという仰せでございますけれども、できるだけ少い金で目的を達していく方が、国民のためにもお国のためにもいい。そういう意味で、この予算で海運局長、海運局としましては、御判断のもとにお話し合いがつかつた予算でございます。まあやつてみまして、いろいろ検討すべき余地がありやいなやは今後の問題かと思ひますが、決して余裕があつて十分の予算だとは思はれておられません、でき得ない予算ではないといふふうな考へておられます。

○關谷委員 どうやらこれでできるといふふうなお話ですが、実際問題としてしましてはむずかしい。しかし、これは海運局長が承知しておるのに、お前いらぬことを言ふなど言われてもどうにもなりませんので、申し上げません。運用部資金の関係であります。資金の関係は、一つ三十五年度からは大幅にこれが増額せられるように御配慮を願ひたいと思ひます。

それから、これも海運局長に先にお尋ねして、鹿野さんにあつちからお尋ねしたいと思ひますが、公団が七割持つて、船主といふことになりませんが、こういふふうな新しい船を作りますといふと、建造費というふうな関係、これを償却したり、利子も払わなければならぬ、自分の持ち分は三割だけだといふふうなことでやりますと、おそろしく今の運賃では引き合はぬのじゃないかといふ気がするのです。気がするんじやない、実際さういふふうな結果が出て参りますと、その際に赤字が出て参りますと、さういふふうなことで、今の運賃で押さえていくことができないようになるかもわかりません。その際の考へ方、どういふふうな考へ方でおるのでしょう。運賃を値上げをするといふふうな気持でおるので、それとも運賃の値上げはやらぬで、これは離島航路であれば離島航路整備法でまかなうと仰せられて、離島航路整備法を今拡充しておることとありますので、離島航路の關係は私はいと思ひますが、離島航路整備法の適用を受けられないようなところでありまして、これは別に何か離島航路の補助以外の補助を出すといふふうなこ

とを将来お考へになりますかどうか、その点一つ伺つておきたいと思ひます。

○朝田政府委員 まず運賃の問題でございますが、運賃の値上げは、公益航路として運賃の値上げをいたしますことはあまり好ましくないと思ふのでございますが、やはり公団の事業を通じて船も新しくなることでもありまして、輸送原価も上つて参りますし、片方において船舶が新しくなつたためにより安全、迅速になつて参りますので、好ましくはございせんが、場合によつては利用者がある程度負担をしなければならぬ面も出てくるかと存じます。しかし地方におきます離島の負担能力等からして、たといさういふ引き上げが行われようとしても、負担力がありませぬので、それには大して期待はできないと思ふのであります。

離島航路整備法に基きまする国の補助につきましては、現在対象航路も非常に少ないのでありますし、予算も大して多くない現状でございますから、先ほど申し上げましたように、航路補助の拡充強化ということがどうしても必要になつて参ると思ひます。ただ、それ以外の補助というものを今考へておるかという御質問であります、その点につきましては、今考へておられます。

○關谷委員 鹿野さんにお尋ねします。今何ういふことであります、今の離島航路整備法の補助の対象になります航路といふものはきわめてわずかであります、これをやつて参りますと、赤字の出るところがたたくさん出てきます。さういふふうなところに対





でございますので、まず普通常識的に考  
えて、それを優先的にさせていただき  
まして、今後増設する支社につきまし  
ては、本社でできるだけめんどうを見  
て、十分御期待に沿えるようにいたし  
て参りたいと考えております。

○關谷委員 今、副總裁の仰せになり  
ました権限は同じだということですが、  
権限が同じなら古いところへ持つて  
いったつてやはり同じことですから、  
古いところは今までに、かりに一例を  
あげますと、これは大阪というのは無  
理かも知れませんが、大阪、大阪、  
東京はなんです、私のところは関西  
支社といまして、大阪が支社ですが  
ね、あそここのやる仕事は従来通りのこ  
とをやつて、むしろ今までよりも範囲  
が狭くなつてくるから、それで仕事の  
面から見ますと、その点非常にやり  
やすいので、私は新設のところへ持つ  
ていくのが常識だというふうにお考え  
ます。この常識は、ちよつと副總裁のお  
考えと私と違ふようであります、こ  
れはどうしても私はそういうふうにお  
願ひしなければ、この新設のところ  
は、これがそれなら三十五年度からで  
もあとの三人がふえるんだということ  
の確約があるのなら別ですが、そう  
でないといふのは、あとまたどうにか  
いたしましたも、最初の間、発足後二、  
三年といふものは、初代の支社長とい  
いますのは、どうしてもほんとうの理  
事をやつていただくのがほんとうだと  
思います。ほかの理事代理で違わない  
という話は、そのまま逆持つていつ  
て適用ができると思ひます。この点は  
もう一回考え直す気があるかないか、  
それをお伺ひしたい。

○小倉説明員 新設を予定しておりま  
す支社は、いろいろな関係もございま  
して、案を練りました結果、四国鉄道  
管理局、広島鉄道管理局、新編鉄道管  
理局、これを支社にいたしました、三  
局を持つ格好にいたさないつもりでご  
ざいます。従いますと、その範囲の職  
員の数からいきましても、輸送量から  
いきましても、現在の支社よりも規模  
が小さいといふことは言えるのでござ  
いまして、しかしこれは決して最終の  
ある姿ではなく、至急局のあり方も私  
ども考えまして、今後善処して参りた  
いと思つておりますが、当初におき  
ましては、比較的規模も小さい。しか  
し規模が小さくても、内容は非常に重  
大だから、理事を優先的に持つてこい  
という御理論も十分つくと思ひます  
が、この法案を出しました際には、ま  
だ支社の増設ということは隠れており  
まして、現在の六支社があるので、そ  
の支社長を理事にいたしたい、こうい  
うことでは、どうも存じませ  
はだ例が当つていられるかどうか存じませ  
んが、下世話にも長幼序ありというこ  
ともございまして、どうぞよろしく  
お願いいたします。

○關谷委員 それなら百年たつても千  
年たつても、いつまでも追いつけない  
といふことで、先輩はいつまでも先輩  
でやつていかなければならぬ。どんな  
おじいさんでも、もうよほよほになつ  
ても、それを優先するといふことにな  
つてきますが、これは大へんなこと  
で、こういふふうな四国のようなおこ  
れを取り戻そうとするところを、やは  
り副總裁あたりも四国あたりをないが  
しろにしておる考え方が当りませんに  
なつてしまつておる。これは病育に  
入つてしまつておるのじゃないか、か

よるな気がするのであります、どう  
してもこの点は、私たちは今の御説明  
は納得できません。これは支社がうし  
ろへ隠れておるといふためにそれがで  
きないといふのなら、私は早急に支社  
というものを、これは三カ所予定して  
おるところを早急に支社にしたいだ  
いて、この法案の審議中にも支社を設  
置していただいで、そうして私はその  
三人の増員を、一つ修正してでもした  
いと思ひますが、そういうふうなこと  
はできませんか。一つ何つておきます。

○小倉説明員 会社にいたしまして  
も、特に私どもの国鉄のような公共企  
業体につきましては、その理事の配置  
数といつたようなものは非常に重要  
なものであります、今回につきまし  
ては、いろいろ各方面との御折衝の結  
果、この法案になりましたので、ぜひ  
この法案でお認め願ひたいと存じます  
が、前々から四国はもと輸送に力を  
入れなければいかぬといふことは、始  
終先生の御指摘を受けておりますの  
で、この機会におきまして、今後十分  
力を入れることにいたしますから、法  
案につきましてはこの原案でお願い  
いたしたい、こう考えております。

○關谷委員 これはもう副總裁とどれ  
だけ口相撲を取りましたも、副總裁一  
向に譲つてくれぬようであります、  
私ははなはだ心外であります。しかし  
これは私たちがこの理由を十九名以  
内といふことでして、おいて——かり  
にこの法案の修正をする場合でありま  
すよ、十九名にしておいて、そしてそ  
の中でまず現在あるところの十六名を  
任命して、そうして支社を設置して後  
あとの三名をふやす、こういふふうな  
ことに持つていけばいい、こういふ

うなことも考えられますので、私たち  
はそういうふうなことを、これもまだ  
どうなるかわかりませんが、あとで委  
員長、理事の方たちと御相談をして、  
私は修正案を出したいと思ひます。  
そうして十九人ということにして  
いただきたい、こう思ひますので、そう  
いふふうなこともあるいはできるかも  
わかりませんが、その点一つ頭に置いて  
いただくようにお願いを申し上げまし  
て、私の質問を打ち切ります。

○塚原委員長 川野芳満君。  
○川野委員 日本国有鉄道法の一部を  
改正いたしました支社制を強化する、  
すなわち支社長を理事とする、さらに  
大臣の権限を地方にある程度移譲し  
て、そうして責任態勢をとらせる、こ  
ういふ案を提案されましたことは、私  
満腔の賛意を表するものであります。  
しかし静かに内容を検討いたしました  
すると、物足りない個所が多々あるこ  
とを発見するのであります。ただいま  
關谷委員が申されたように、従来局と  
申しますか管理局があつて、そうして  
相当な成績を上げておりましたところ  
が廃止になつておる、しかも地域的に  
考えましても、当然これは支社を置く  
べきところである、こういふところに  
対して今回支社を設けられないといふ  
ことは、まことに遺憾千万でございま  
するが、これは大蔵省に對しての国鉄  
当局の熱意が足りなかつたのではな  
らうかとも私は考える次第でありま  
す。支社制の問題に對しまして、今關谷  
委員から申されましたので、私きよう  
は申しませんが、今回支社制を強化し  
たしますと、ある程度上部組織は完  
備されると存じます。しかしこれに伴  
ひまして、さらに下部組織といふもの

がやはりこれに並行して完備すること  
が必要ではなからうか、かように私は  
考えるわけでありませぬ。すなわち、言  
葉をかえて申しますならば、下部組織  
を強化した上に立つて上部組織を完備  
させる、これが私は穩当なやり方であ  
ると思ひます、今回の改正  
は上部組織だけを強化され、これに伴  
ひ下部組織はそのままである、実はこ  
ういふことが認められるのでございま  
して、この点はまことに遺憾千万で  
ございませぬ。

そこで私は、時間の関係もございま  
すから、実はもう少し突き進んでお尋  
ね申上げてみたいと思ひますのでござ  
いませぬ、従来より各県に管理部とい  
うものがございまして、そうしてこの管  
理部がある程度の責任を持つて国鉄の  
業務の運行をやつて参りましたことは  
御承知の通りであります。ところが行  
政整理の結果、管理部が廃せられたと  
ころが非常に多いのであります。しか  
もその廃せられた場所において、その  
行政区域等を一括して他の管理部に移  
譲されたといふのでございませぬな  
らば、これはある程度問題は軽いので  
ございませぬが、県によりまして行政  
区域があるいは二分しあるいは三分し  
て、そうして地方管理局においてその  
運営をされておる、こういふ現状であ  
るところに実は非常に問題が多いので  
あります。例をとつてみますと、私  
の県の宮崎県のごときは、実は半分は  
鹿児島鉄道管理局に、半分は大分鉄道  
管理局に所管を移されて、そうしてあ  
らゆる国鉄の業務をやらされておる、  
ここに非常に問題があるわけでありま  
す。あるいは貨車を申し込むにいたし  
まして、実は両方に申し込まなければ

ばならないというようなこと等がございます。非常に不便を感じておるわけでありまして、ことに先般宮崎県にディーゼル・カーを通すというので、利用債を引き受けてもらいたいという問題がございました。当時の折衝を鹿児島管理側がやつたのでございますが、鹿児島管理側と宮崎県側におきましては、宮崎県全体の利用債を六千五百万円と定め、こういふことで実は鹿児島管理側と宮崎県との話がおさまったのでございます。ところが今度はまだ後日大分管理側から、さらに二千万円の利用債を買え、こういふ内命が来たのでございます。そこで宮崎県側におきましては、利用債の二千万円を買わなければならない、あるいはすでに鹿児島管理側との話し合いで、宮崎県全体の利用債は六千五百万円であるという話があったのだから、大分管理側からの話を断らうかというところで非常に心配されたのであります。大分管理側は、もし二千万円の利用債を引き受けなければ今回のディーゼル・カーの乗り入れは中止させる、こういふことまで実は発言されたようでございます。しかし久保常務理事等のごあつせんによりまして、実は六千五百万円の利用債で話は円満に済んだのでございますが、こういふ問題等が起りますことも、行政区画を分断されておることが一つの大きな原因ではなからうか、かように私は考えるわけでありまして、こう考えますと、こういふ分断されておりますところは一つの管理局にまとめられるか、あるいはまた新たに管理局を設置される、こういふことについてただかなければならないと考えますが、これに対して

のお考えを承わつてみたいと存じます。

○小倉説明員 宮崎県のディーゼル・カーにつきましては手違いもございまして御迷惑をかけたことをこの機会におわび申し上げておきます。実は管理側が局になりましたときには、必ずしも鉄道の原案が入れられたわけではございませんで、諸般の事情でやむを得ず現在のようになつたのでございまして、その後いろいろ運営して参りますと、御指摘の通り局の区域と行政区画とが一致していないところではいろいろ不都合が生じて参つております。これは地元の方々の御迷惑ばかりでなく、国鉄の運営上もいろいろ不都合ができて参つております。従いましてこの局の分界あるいは局のあり方、または局の設置の数等につきまして、どうしても再検討をいたさなければならぬと考へておりますが、何はさて全国にわたることではございまして、それにつきましてもいろいろのむずかしい条件がございまして、これはやはり十分研究して、あやまちなきを期して参らなければならぬ。その第一段階といたしまして、今回支社のあり姿を整備いたしました。さらにその支社長のいろいろな意見あるいは経験等も徴しまして、この次には局の制度の改善ということを引き續いてやつて参りたい、かように考へております。

これは宮崎県だけではございませぬ。山梨県のごときは三局に分断されておりました、従つてそういう関係で非常な不便を来たしておることをたびたび私などは聞かされておるわけでございます。そこで、もう先日も質問いたしましたので、あまりくどくどしいことは申しませんが、やはり上部組織と下部組織というものは並行して強化していくべきものではないかと考へます。がゆえに、地方局の強化という問題が必要であるというところをお認めになつておられますならば、どうか一つ早い機会に調査されまして、そういう不便なところだけでも地方局を設けるということにいたしていただきたいと思います。その点に対しては一度だけ副總裁の御意見を承わつて、私の質問を終る次第であります。

○川野委員 たいま副總裁のお話によりまして、局の改善をするということの必要はお認めになつたのでございますが、しかし、たいま申しましただよりに地方としましては非常に不便を感じておるわけでありまして、こ

○小倉説明員 国鉄は、前々から總裁が国民の国鉄と申しておりますが、国民の皆様は御迷惑をかけておることは至急改善して参らなければならぬと思つております。それでたいま先生仰せの通りに、管理局のあり姿について地方の方々の苦情、陳情は私たちが受けておりますので、前々からこれは何とか急速に考へなければならぬと思つておつたのでございまして、この支社設置を機会にいたしまして、急速に調査、審議に取りかかるといふことをここでお約束申し上げておきます。

○塚原委員長 次会は明日二十日午前十一時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十九分散会

運輸委員会議録第六号中正誤

- 一 行 誤
- 二 市場対策直 市場対策等
- 三 所接 直接に
- 四 所要資金 所要資金
- 五 代替、建造 代替建造

運輸委員会議録第七号中正誤

- 一 行 誤
- 二 開発する 開発をする
- 三 一 波るういう 波るといふ
- 四 この臨時 臨時
- 五 利、一つも権 その権利
- 六 どういうか どういうことかと
- 七 抗内 坑内
- 八 抗道 坑道
- 九 三菱、経営 三菱の経営
- 十 受けてくる 受けてくれ

昭和三十四年二月二十五日印刷

昭和三十四年二月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局