

第三十一回国会 運輸委員會 會議錄 第十八号

昭和三十四年三月十九日(木曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 塚原 俊郎君

理事 天野 公義君 理事 長谷川 峻君

理事 堀内 一雄君 理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君 理事 土井 直作君

理事 川野 芳満君 理事 關谷 勝利君

高橋 英吉君 高橋 清一郎君

羽田 武嗣郎君 菊川 君子君

島口 重次郎君 杉山 元治郎君

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 技官 山下 正雄君

(船舶局長) 國友 弘康君

(自動車局長) 國友 弘康君

委員外の出席者

運輸 事務局 官 章君

(船舶局) 監理課 蒲 章君

長 門 員 志 一之君

三月十七日

委員 高橋清一郎君 辭任につき、その補欠として 福田越夫君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 福田越夫君 辭任につき、その補欠として 高橋清一郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

三月十八日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員 川野芳満君 辭任につき、その補欠として 夏堀源三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同月十九日

委員 福田越一君 辭任につき、その補欠として 川野芳満君が議長の指名で委員に選任された。

三月十七日

九林地先の無人踏切に警報器設置の請願(山口好一君紹介)(第二三二六号)

松戸市馬橋、小山市間鉄道敷設に関する請願(天野公義君紹介)(第二三三四一号)

城東貨物線の電化及び客車運行に関する請願(淺香忠雄君紹介)(第二四三七号)

同(久保田鶴松君外一名紹介)(第二四三八号)

同(杉山元治郎君紹介)(第二四三九号)

中札内村、芽室町上渡山間バス路線免許に関する請願(館俊三君紹介)(第二四四〇号)

佐久間線敷設促進に関する請願(中村幸八君紹介)(第二四四一号)

鹿児島海上保安部に航空機配置に関する請願(池田清志君紹介)(第二四六六号)

木材類の特別等級編入及び遠距離割引存置等に関する請願(池田清志君紹介)(第二四六七号)

同(上林山榮吉君紹介)(第二四九七号)

同(保科善四郎君紹介)(第二五六二号)

能代河港内いんせつに関する請願

(柳谷清三郎君紹介)(第二五六三号)は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

中小型船舶造船業合理化臨時措置法案(内閣提出第一三六号)(參議院送付)

自動車ターミナル法案(内閣提出第一五五号)(參議院送付)

揮発油税法の一部を改正する法律案について大蔵委員会に意見申入に関する件

○櫻原委員長 これより會議を開きます。

この際、天野公義君より、揮発油税法の一部を改正する法律案に関する申入れの件について発言を求められておりますので、これを許します。天野公義君。

○天野(公)委員 ただいま大蔵委員会において審査中の揮発油税法の一部を改正する法律案につきましては、過日運輸委員会と連合審査会を開きました。が、本案につきましては、当委員会といたしましては重大な関係もありませんので、次のごとき修正意見を大蔵委員会に申し入れたいと存じます。

揮発油税法の一部を改正する法律案に関する申入れの件

我国道路の現状並びに急速なる自動車化の現況に鑑み、道路整備の緊

要なことは云うを俟たない。政府は五カ年計画一兆円で道路を整備すると称しながら、その大部分を揮発油税等の収入によることとしている。然るに自動車が増え、揮発油税の収入は減少し、揮発油税の税率を上げれば、その経済に及ぼす影響極めて甚大なるに堪えがみ、慎重な考慮を払い、苟くも之等中小企業の負担力に對し過重負担とならざる様速かに措置を講ぜられたい。案文は以上の通りであります。若千補足して説明させていただきます。

この案文にもありますように、現在の日本の道路整備の状況からいまして、道路の急速な整備をはかつていくということは言うを待たないところでございます。五カ年計画により一兆円で道路を整備するということは、これは当然であろうと思うのでござい

ます。しかしその一兆円の道路整備費用の大部分を揮発油税、この収入によるということにつきましては、大きな異論があると思うのであります。道路の整備というものは国土の開発、産業の基盤を拡充する、いろいろな意味合いからいまして重大であります。その財源というものをほとんど揮発油税のみに依存をするということにつきましましては、揮発油税を使用する者に対する一方的な課税であるというように判断せざるを得ないのであります。しかも現在政府の考えております原案は、一挙に五千五百円を引き上げるといふ案でございます。これによ

る揮発油税の収入と一般財源の使用、この二つを比較いたしますと、非常なアンバランスがそこにありまして、あまりにも揮発油税に依存をし過ぎる、このように判断をされるを得ないわけでありまして、揮発油税はもろろんそれを使用するものが自動車であり、しかも現在の自動車を使用しておる現状は中小企業者による使用というものが非常に多いわけでございます。従いまして、政府は今回減税という公約を片方で言いながら、しかもその反面において揮発油税の増徴ということによるこの増徴部面を見ますと、自動車を使用する中小企業にいたすにこの増徴がかぶさってくるということは、いかなる事実であるのでございまして、ましてや自動車業界の中におきましては、特にトラック業界のような不況産業のものもありませんし、その他の自動車業界全般といたしまして、この揮発油税の増徴ということは各企業体について非常に大きな影響を及ぼしてくるというところは言うを待たないところでございまして、ましてや一般商店なり農山漁村等で、自家用で一台を持って使用しておるような零細業者にとりましては、事業税の減免、所得税の減免というような部分は、この揮発油税の増徴によつて、一挙に吹き飛んでしまふ、こういふふうにも考えられるわけでございます。従いまして、この揮発油税の増徴ということは、中小企業並びに経済一般に対する影響、並びに物価に對する影響等、その影響するところは

きわめて多いのでございます。従いま
して、これら自動車業界並びに中小企

業、また一台持ちの零細企業者の担税力にかんがみまして、過重負担とならないような措置を講ずるということが必要であろうと思うのでございます。本委員会といたしましては、この案件につきましては、修正意見を通すということはできない建前になっておるのでございまして、これらの趣旨をよく大蔵委員会を通じて、われわれの考えております線の実現できるように、

この際申し入れる必要がある、かように考へる次第でございます。従いまして、今読みましたような案文を作つた次第でございます。当委員会としたしましても重大な関係があるのでございまして、今の修正意見が大蔵委員会に申し入れたらと思う次第でございます。何とぞ委員各位の御賛同あらんことを望みます。

○塚原委員長　ただいま天野君より提出されました申し入れの動議に御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○塚原委員長 御異議なしと認め、さ
よう決しました。

なお、本件の取扱いにつきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○塚原委員長 御異議なしと認め、さ
よう決しました。

○環境委員長 次に、内閣提出、参議院送付にかかる中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案を議題とし、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。土井直作君。

○土井委員 前回質疑を取り残してございまして、この際きわめて簡単に二、三質問を申し上げたいと思ひます。ことに、この問題につきましては、事柄は比較的小さいようでございしますが、将来に影響するところが非常に多いように考えますので、大臣に、ただいまから申し上げます私の質疑に対する見解を、この際ただしておきたいと思ひのであります。

今回の中小型船舶合理化に対するところの法案でございますが、その中で附則第二項において「モーターボート競走法の一部を次のように改正する。」といったしておりまして、その中に「モーターボートその他の船舶」という「その他の船舶」が改められるわけでありまして。しかしながら、このことは、法案の目的を達成するために当然の処置であると考えておりますが、この場合特にお伺い申し上げたいのは、モーターボート競走法の十九条から受

解釈、この解釈は、政府としてどうい
う御解釈の上に立っておられるか、一

応お聞き申し上げたいのであります。
 ○山下(正)政府委員 お答え申し上げます。
 まず、お尋ねの件につきましては、こ
 のモーターボート競走法におきまし
 て、交付金の使途につきましましては、
 はつきり使用制限をいたしておるわけ
 でございます。今お尋ねのごさいまし
 のように、今回の改正におきまして、
 従来の関連工業とか、またはモーター
 ボートそれ自身、あるいは海難防止等

に交付金を使用することは認められておりますが、今回この改正によりまして、船自体につきまして、この交付金の使用を認めるような御措置をお願いしておるわけでございます。従いま

して、法律にございますように、この条文にもうたいまして、費用のお互いの流用というようなことは絶対にございませぬし、またそういうことがあつてはいけないことと思っております。

従いまして、今回の改正によりまし

て、モーターボート以外の船舶に使用する場合におきましては、先般も委員会で御説明申しましたように、関連工業その他海難防止等に相当な経費が使

んけれども、造船業に設備資金として貸し付けるといふようなことは、今の

ところは全然考えておりません。と申しますのは、今までの関連工業または海難防止に対します交付金の額それ自身が、必ずしも十分な額ではございません。しかし一方、この法律によりまして、私も期待しております額は、年額十億の金額を期待しておりますので、それらの事実をいろいろ考えてみますと、交付金の使用を設備の点にまで、中小型船舶造船業に及ぼすのは無

理じやないかという考えでいごまします。従ひまして、その点につきましては、現に法律に基いて適正な今後の運用方法を考へていきたいと思つております。

○土井委員　ただいま山下船舶局長が答弁されました事柄については、そのまま大臣の意思として承知してよろしうございますか、その点を……。

○永野国務大臣　さようでございます。

○土井委員 この場合お聞きしておきたいと思えます事柄は、従来の交付金に関するところの処理は、大体モーターボート連合会が起案いたしましたし

しまして、連合会においてそれを配分する。その配分したもののついて、たとえば海難防止協会のようなものでございまして、協会自身がいろいろな海難防止の案を立てまして、もちろんこれにつきましては運輸大臣の承認を得まして、これを自分の傘下の海難防止のいろいろな研究機関に配分することはあり得ると思います。基本といましては、連合会に交付金は帰属する、そういう考えでございまして、

○土井委員 そういたしますと、この規則に書いてある範囲以外の事柄は、実際上の問題として、運用面においてこれをなすことができないという解釈をそのままとつてよろしゅうございすね。

○山下(正)政府委員 お尋ねの趣旨が私にはつきりのみ込めませんが、先ほど申しましたように、交付金といましては、連合会の方に帰属いたしました、連合会が運輸大臣の承認を得まして、そのいろいろな使途について考えるということでございます。

○土井委員 この問題についてはいろいろなお聞きしたい点があります。まず第一、きわめてデリケートな内容等もございまして、私はこの場合そのことについてさらに追及して質疑をするを一応留保しておきます。ゆる運輸省全般の問題に関する質疑等が行われる場合に、事の事情の発展いかんによつてはさらにこの問題を通じて再質問をいたしたいと思ひますので、その点については留保いたします。

さらに、きわめて事務的な関係を質疑したいと思ひますが、今

度のモーターボート競走会の予算案の内容を検討して参りますと、元来、今までのこの問題についての質疑の過程におきましても、費用の点が非常に少ないので十分なる補助あるいは交付、助成等がでないということがいわれております。ところが、今回の予算の面から見ると、従来からの助成金よりもさらに下回つた予算の編成が行われておるのであります。この点についてはどういふ理由によつてそういうふうになつたか、言いかえれば、交付金の額が少なくなつておるのかどうか、あるいは少なくなつておらないけれども、実際上においては予算面から減らしておるのかどうか、この点についての事情を一つこの際御説明を願ひたいと思ひます。

○浦説明員 お答えいたします。三十四年度のモーターボート競走会連合会からの予算の認可申請がございまして、それを審査する際に、仰せのように昨年より少し減つております。その第一の原因は、まず収入の見込みがやや減つております。というのは、売り上げの問題がございまして、第二に、支出予算を削つております。それは、留保いたしておきます。と申しますのは、予算がきまりましたとき、モーターボート競走会が予算を提出いたします時期と、一方に三十四年度における交付金運用の事業についての決定しない部分がございまして、その部分だけは繰り越しの格好で残しております。しかしこれは当然十九条の交付金の目的に沿つたこと以外には使用できないわけでございますから、その目的の範囲内で使用される予定になつております。ただ使途がまだ事業計画の一

部確定しないものがあるために残つておるといふ状態でございまして、交付金全体を減らすという考えではございません。

○土井委員 ただいまの御答弁で大体内容にはわかるのであります。ただ予算は年々同じ時期に同じ形で編成されるように考へておるのでありますけれども、どういふわけで予算上のズレが生じてきたのか、技術的にはこういう点はいかかなものでありましようか。

○浦説明員 このモーターボート競走会が予算制度を厳格にとり始めましてからまだ二回目でございます。と申しますのは、モーターボート競走法が改正になりましたのが一昨年の十月でございます。それまではこのような制度をとつておりません。昨年は第一回の予算でございまして、つまり、現在実行しておる予算が第一回でございまして、第一回の状態を見ますと、必ずしも当初予算と実行とがうまく一致しない場合がございまして、あまり初めから厳格にきめてしまひますと、そのためにかえつて競走会自体も身動きができません。という状態がありますので、三十三年度の予算の執行の実際をよく見て三十四年度に移れるようにという意味で若干の弾力性を残した、そのために三十四年度のものはかようなことになりましたが、おそらく今後は、三十三年度、三十四年度の二カ年の実績を通じてみて、今後はかような弾力性を残す必要はなくなるのではないかと思つております。

○土井委員 御存じの通り、モーターボート競走法は時限法でございまして、多分来年の九月だと思ひます。この問題の取扱ひをどうするかといふことはもとより国会で決定すべき事柄であります。もしこれが廃止されるような場合が生じて参りますならば、それに対する関連工業に対して従来やつた施設は、これは運輸省として交付金の部分だけ、言いかえればモーターボートをとり上げられた交付金の部分だけを削減して、従来通りそれの業者に交付しあるいは助成する、こういう考へ方であるのか、あるいはその予算をそれだけ減額されたものを増額してやるのか、あるいは従来やつておつたものを中止するのとかどうか、こういう点についてのお考へはいかがでございますか。

○山下(正)政府委員 お説のように来年中に時限法が失効するわけでございまして、現在の交付金の問題につきましてはいかように処置するか、実はまだ検討をいたしておりません。従ひまして、今後この問題につきましてはいかように処理していくか十分に検討をいたしまして、その処理につきましてはつきりした考へを打ち立てたいと考えております。

○土井委員 なおきわめて部分的な形ではありますけれども、将来に重要性を持つ面も多少残つておりますが、いろいろな関係がございまして、私はこの際質疑をこの程度で打ち切りたいと思ひます。

○塚原委員長 他に御質疑はございせんか。

○塚原委員長 他にないやうでございまして、本案に対する質疑はこれにて終局いたします。

これより討論に入りますが、別に討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたしますと存じます。御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○塚原委員長 御異議なしと認め、採決いたします。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔総員起立〕

○塚原委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決いたしました。この際、井岡大治君より発言を求められておりますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 私は自由民主党並びに日本社会党を代表して、ただいま議決されました中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案に対し、附帯決議を付する動議を提出いたしたいと存じます。まず附帯決議案の案文を朗読いたします。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案に対する附帯決議案
政府は、中小型鋼船造船業の合理化を急速かつ容易ならしめるため、左記事項について特段の措置を講ずべきである。

一 合理化の実施に必要な資金源を確保すること。
二 輸出の振興を図るため取引の円滑化に努めること。特にボンド市場の開発について取引条件の緩和を図ること。

右決議する。

次にその理由を若干申し述べたいと存じます。

造船業がわが国民性に最も適した産業であることは政府もつとに理解していることであり、かつ付加価値率や

外貨獲得率が高いのみならず、広範な関連産業を通じて国民経済の発展に大きく寄与していることは今さら言を待たません。しかるにわが国中小型鋼船造船業界は、戦争中軍需産業として急激に膨張したものであり、その後設備の改善は開却視され、ために考朽化、陳腐化の程度ははなはだしく、技術水準もお改善を要する点が多く見受けられるのであります。すなわち政府は、中小型鋼船造船業合理化促進のため臨時措置法案を提出して参ったことは、まことに時宜に適したものと云わなければなりませんけれども、これが合理化を急速かつ容易ならしむるためには、合理化の実施に必要な資金を確保することが絶対的条件でありますから、十分な配慮を要望いたします。

次に、政府は東南アジア、中近東地域への輸出を考慮されているようでありますが、これら後進国のドル不足は単に一般的な不況によるものではなく、いまだ工業生産の立ちおくれに起因するものでありますから、取引条件の緩和をはかることはもちろん、ポンド圏市場における西欧諸国の貿易状況等を考慮いたしつつ、特段の措置を講ずることが現下わが国の急務かと存するのであります。政府はすみやかに延べ払い制度の改善並びにポンド圏輸出への損失補償等の措置を講ずるよう要望いたして附帯決議案の趣旨の説明を終ります。

諸君の御賛同を得たいと存じます。
○塚原委員長 ただいま井岡君より提出されました動議のごとく中小型鋼船造船業合理化臨時措置法案に附帯決議を付するに御異議ありませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○塚原委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。
この際、政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。永野運輸大臣。
○永野運輸大臣 附帯決議の御趣意は、政府といたしましてもまことにこもともと思っておりますから、さよう取り計らうつもりでございます。

○塚原委員長 なお、本案に対する報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○塚原委員長 それではさよう決しました。

○塚原委員長 次に、内閣提出、参議院送付にかかる自動車ターミナル法案を議題として審査を行います。
この際、政府当局より本案の概要説明を聴取いたします。國友自動車局長。

○國友自動車局長 ただいま御審議を願っております自動車ターミナル法案につきまして、そのおもな点を御説明申し上げます。

条文の御説明に入ります前に、自動車ターミナルの効用といったものにつきましてあらましを申し上げたいと存じます。資料といたしましては、この「自動車ターミナル」という資料を前にお配りしてございますが、それは自動車ターミナルの効用、それからわが国の現状、さらに外国の例といったようなものについて記載してございますので、詳細につきましてはこの資料をごらんになつていただければ御了解願え

ることと思いますが、簡単に効用等について申し上げます。
航空機に対する空港、鉄道に対する停車場等、これら交通機関のターミナル施設、すなわち旅客の乗りかえ、乗り継ぎ、貨物の積みかえ、中継等の行われる施設は比較的よく整備されているのであります。これに比べて自動車に對するターミナル施設は、バスターミナルにしてもトラクタターミナルにしても、一般公衆と密接な関係があるにもかかわらずほとんど設置されなかつたといつたのが実情でございます。しかるに最近における自動車運送の急速な発達、この自動車ターミナルの整備を強く要請するに至つて参つたのであります。

そこで、自動車ターミナルの効用はどういうものであるかということでございますが、これを一言にして申し上げますならば、しばしば例にされます通り、鉄道における駅と同様のものであるといえるのであります。ただバスターミナルとトラクタターミナルとは、その具体的面におきましてやや異なるところが認められますので、これから二者につきまして、個別的に申し上げてみたいと存じます。

まずバスターミナルの効用であります。御承知のように大都市等における通勤、通学用のバス輸送力を増強しますためには、バスの運行回数を増加させることが何としても必要となつて参ります。しかるに、バスの起終点、たとえば東京におきましては丸ノ内、新橋、新宿、渋谷等でありますが、これらを現在のように、一般交通の用に供されておりますところの道路または駅前広場に求めておりましたのでは、

その面積、交通量その他の関係上、運行回数の増大はもはや望み得ない状態にあるのであります。バスターミナルは、道路等の一般交通の用に供する場所ではなく、路外の専用施設を使用するものでありますから、大幅にバスの運行回数をふやし得ることになるわけでありまして、また、このような施設が設けられますと、バス輸送網を適正化し、バス輸送の能率を向上することも可能になつて参ります。すなわち、一般論的に申しまして、多数のバス路線が一定場所において接続される結果、旅客輸送の合理化が行われるとともに、公衆の利便も一段と向上することが期待されるのであります。近代的城市内交通及び都市間交通において特に痛感されるところであります。一方、現在のバス路線の態様を見ますと、交通系路の見地からいって必ずしも適切とは申せないものであります。しこうしてそのおもな原因の一つは、バス路線網の連絡、調整を行うに適した場がないことにあるのでありますから、バスターミナルが設置されますれば、まさしくこのような場を提供することになるのであります。バス路線網の形成も一そう促進されることになると申せましょう。本法案におきまして、自動車ターミナルを、同時に二両以上の事業用自動車車を停留させることを目的とした施設として把握することにいたしました理由も、このような施設が、上述した連絡、調整の機能を發揮する最小単位であると考えられるからであります。バスターミナルの別の効果といひまして、交通安全の確保が数えられます。先ほどもちよつと触れました通り、一般交通の用に供される場所

バスが発着し、旅客が乗降するといった状態がわが国の実情であります。路面交通の輻湊する都心部におきましては、きわめて危険であり、早急に改善される要があります。本法案におきまして、自動車の停留所が一般交通の場所にあるものは、ターミナルの範疇からはずして参ります。このような趣旨からでございます。さらに本法案におきましては、バスの通行する車路と、旅客の乗降場を区分することを考えておりますので、バスが他の車両、通行人、旅客等に妨げられずに発着し、旅客は危険を伴わずに乗降することが期待されるのであります。さらに一般交通の面からこれを見ますれば、混雑を緩和し、交通の流れを円滑化することもまた可能となつて参るわけでありまして、このような状態を旅客の側から見ますれば、まず、バス運行ダイヤの合理的調整及び正確化が期せられるほか、バスの選択、乗りかえ、その他バスの利用が容易かつ便利になるわけであり、従つてバスターミナルの整備が促進されますれば、安全快適にバスを利用できることになり、また、バス輸送の飛躍的發展もおのずから期待されるものと信ずるものであります。

次に、トラクタターミナルについてであります。トラクタ輸送網の形成という機能においては、バスターミナルの場合と同様のことがいえるのであります。このほかトラクタターミナルにおいて特に注意すべき点は、トラクタ事業全体の合理化において、ターミナルが果たす役割であります。すなわち貨物は人と異なり、自分で移動していくことをしないのですから、集貨、配

達、積みおろし、中継等の機構及び施設が十分でない現状においては、貨物の毀損、配達の遅延等が生じており、トラック事業の一つの隘路ともなっているものであります。トラックターミナルの整備が促進されますれば、これらの事項は集約的、合理的に行い得るようになり、ひいては事業の合理化もまた期待し得るのであります。その他、道路交通の緩和、円滑化等につきましても、バスターミナルと全く同様の効果をもたらすものであります。さらにこれを荷主の側から見ますれば、集配の合理化、連絡運輸の円滑化等によって、貨物の運送が促進されます。か、運送申し込み手続が簡素化されること、直接的効用が大きいのであります。ターミナルにおける荷役の機械化等により、貨物の毀損度が減少し、荷作り費等が節減されること、間接効果も見がせないといいようではありません。

以上申し上げましたところによつて、自動車ターミナルの効果の概要と、あわせて本法案の第一章総則の關係について御説明したわけであります。続いて第二章の自動車ターミナル事業關係について御説明申し上げます。自動車ターミナル事業とは、一般自動車ターミナルを設置して、他人、すなわち路線自動車運送事業者のために供用する事業であります。第三条の規定により、この事業を行おうとする者は、運輸大臣の免許を受けることとなつております。自動車ターミナルは、一度設置されますと、自然にその施設が路線網の中心になるという自然

独占的性格を有するものであります。で、位置、規模等を慎重に選定する必要があります。また、このように路線網の形成に対する影響力がきわめて大きく、従つて、自動車運送事業にも重大な關係を有するものであります。設置後は運営を安定させ、継続させる必要があります。事業の開始に当つては、事業継続能力等について慎重に考慮する必要があります。さらに使用料金等も規制する必要があります。これが本法案において自動車ターミナル事業を免許事業とした理由となっております。

ここで条文を飛ばして第二十一条についてちょっと御説明申し上げます。本条は、自動車運送事業者が、一般自動車ターミナルの使用をしていない場合等について定めたものであります。容易に利用し得る一般自動車ターミナルがあるにもかかわらず、これを使用しないことによつて、路線網の形成をばねでいる者があつた場合には、本条の命令をすることによつて、自動車運送全体を正常な姿にするという趣旨であります。

次に、第三章の専用自動車ターミナル關係について御説明申し上げます。専用自動車ターミナル、すなわち自己の自動車運送事業の用に供することを目的として設置する自動車ターミナルにつきましても、第二十五条の規定により、その設置、使用の停止及び廃止等の際届出を要することとなっております。専用自動車ターミナルは、自動車運送事業者の施設でありますので、一般自動車ターミナルと異なり、継続能力等についてあらためてチェックする必要もありませんので、届出させるだけにとどめたものであります。その他専用自動車ターミナルにつきましても、その使用を開始するには、運輸大臣の検査に合格しなければならぬこととして、その安全性につき担保すること、第二章の規定中、すなわち自動車ターミナル事業について規定しております事項でございますが、第二章の規定中、構造設備の維持義務、危険混雑の防止義務等を準用して、その保安及び利用者の利便の確保をはかつております。また、専用自動車ターミナルの運営については、道路運送法の関連規定の適用があるものといたしました。たとえば、専用自動車ターミナルを他の自動車運送事業者と共用しようとするときは、すなわち一緒に使おうとします場合には、その契約は、道路運送法上の運輸に関する協定として、運輸大臣の認可を要するわけであります。

次に、第四章バスターミナルに関する特別規定であります。この章の趣旨は、バス路線が多数集中している地域にバスターミナルがないため、一般公衆の利便及びバス事業の健全な発達を著しく妨げていると認められるときは、本章第二十九条の規定により、關係バス事業者に対し共同してバスターミナルを設置する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ということであります。第二十九条にいう地域とは、たとえば東京駅周辺といった比較的狭い場所をさすものであります。共同して措置をとらしめる理由は、かかる地域におけるバスターミナルは、当然に単一性を保有すべきものであり、また、このターミナルを使用するのは、結局これら關係事業者

となるわけであり、彼らが互いに協議して、最も使用しやすく、かつ、利用者公衆にとつても便利なものを設置すべきであると考えられるからであります。

次に、第五章雜則であります。自動車ターミナルの建設または改造には、土地及び資金の確保が重要な要素となります。第三十一条には、それらに関する措置について運輸大臣は努力すべき旨を規定しました。ほか、運輸審議会への諮問、公聴会の開催、關係行政機関の意見の徴取等、本法案の執行に當つて、その円滑と完璧を期するに必要な事項を規定しております。

第六章は、所要の罰則について定めただけであります。

最後に附則でございますが、主として経過規定について定めたものであります。すなわち、この法律施行の際に、自動車ターミナル事業を經營している者は、三カ月以内に所定の届出をしますれば、本法に基く免許事業者とみなされることとしたし、さらに、使用料金、供用約款、利用規程、供用義務及び管理義務については六カ月間、構造設備の維持義務については三カ月間、その規定を適用しないこととしたしました。次に専用自動車ターミナルを現に使用している自動車運送事業者については、三カ月以内にその旨を届け出ることとしたし、利用規程及び管理義務については六カ月間、構造設備の維持義務については三カ月間それぞれ規定を適用しないこととしたしました。従いまして、本法施行のときに、一般自動車ターミナルを現に供用し、または専用自動車ターミナルを現に使用しているものにつきましては、当該

供用または使用に當つての本法の第十条第一項または第二十六条本文の検査の規定は、適用されないものであります。なお、附則の第七条において土地収用法の一部改正を行ひまして、自動車ターミナル事業についても自動車運送事業と同様に土地収用法の適用があるものとしたしております。

以上をもちまして、本法案の概要についての御説明を終ります。

○塚原委員長 本案に対する質疑は次會に譲ることとしたします。

次會は來たる二十四日、來週火曜午前十時より理事会、十時三十分より委員會を開會することとし、本日はこれにて散會いたします。

午前十一時三十五分散會

〔參照〕
中小型船舶造船業合理化臨時措置法案(内閣提出第一三六号)(參議院送付)に關する報告書
(別冊附録に掲載)

昭和三十四年三月二十日印刷

昭和三十四年三月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局