

参議院運輸委員會會議錄第六号

昭和三十五年三月八日(火曜日)午前十一時三十八分開会

出席者は左の通り。

委員長 平島 敏夫君  
理事 天竺 良吉君  
江藤 智君  
村上 春蔵君  
小酒井義男君

委員

谷口 慶吉君  
島島徳次郎君  
三木與吉郎君  
相澤 重明君  
大倉 精一君  
重盛 壽治君  
中村 順造君  
中村 正雄君  
白木義一郎君

政府委員

運輸政務次官 前田 郁君  
運輸大臣官房長 細田 吉蔵君  
運輸省海運局長 朝田 静夫君  
運輸省船舶局長 水品 政雄君  
運輸省自動車局長 国友 弘康君  
氣象庁長官 和達 清夫君  
事務局側 常任委員 古谷 善亮君  
会専門員

本日の會議に付した案件

○南大東島における高層氣象観測に必要な物品の譲与に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○国内旅客船公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○道路運送法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○委員長(平島敏夫君) これより運輸委員會を開会いたします。

南大東島における高層氣象観測に必要な物品の譲与に関する法律案及び国内旅客船公団法の一部を改正する法律案を一括して議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のある方は、順次御発言願います。

○大倉精一君 一点だけ伺ひたい。きいたことは、提案理由の中に、この

いう表現がある。すなわち「本邦内においては、ほぼ理想に近い体制が整った」と、つまり高層氣象観測の整備が、本邦内においては、ほぼ理想に近い体制が整つておる、こういう前提になつておるのですが、この理想に近い体制が整つておるという実態を氣象庁の方から説明していただきたい。

○政府委員(和達清夫君) 高層氣象に對する観測につきましては、世界氣象機關がその技術規則の中で、観測網として三百キロをこえない範圍に一カ所

が必要であるとしております。このWMOの基準には、本邦内におきましては満足いたしておりますので、一応世界の基準を満足しているということをお願い申し上げておるものであります。

○大倉精一君 氣象庁は、かつて本邦

内におけるところの高層氣象観測網の一環として、北方定点の再開を強く要望しておつたのです。それがいつの間にか予算の要求もなく、また立ち消えにもなつておるような格好なんですけれども、北方定点の再開というものの現在の考え方は、どういふことになつておるか、説明願ひたいと思ひます。

かつては必要であつたが、今では必要がないようになったのか。その理由ですね。

○政府委員(和達清夫君) 北方定点は、以前業務をいたしておりましたのでありますが、その後事情によりまして、中止となりました。

申し上げるまでもなく、その方面の氣象資料は非常に大切であります。これは非常に経費もかかり、業務も困難でありますので、現在における氣象業務の整備におきましては、その重点が、ほかのものにありまして、一応整備を行なうに至つた次第であります。

○大倉精一君 北方定点については、庁内にも、いろいろ意見があつたといふふうに聞いておりますが、それが必要であるといふことは、だれでも意見が一致しておつた。ところが、経費その他の關係で、必要の順位について、いろいろ意見があつたといふことを聞いております。

そこで、経費の關係云々と言われましても、それと、この理想に近い体制といふのは、どういふ關係がある

りますか。理想に近い体制の中で、北方定点が必要であるということになれば、これは今やることができなくて、やはり北方定点が必要である、こういうことになつておるんですが、この点はどうなんですか。

○政府委員(和達清夫君) まことに仰せの通り、そういう意味におきましては、このほは理想に近い体制が整つたといふのは誤りでありまして、「本邦内においては」といふ意味は、陸地のそばという意味で書いております。

○大倉精一君 そうしますと、これは高層氣象観測網の整備をはかつて参り、本邦内においては、ほぼ理想に近い体制が整つたといふことは、これは誤りなんですか。

○政府委員(和達清夫君) 「本邦内においては」といふ意味を、陸地、島といふような意味で、こゝで書きましたので、そういうふうにとれないとすれば、やはり誤りでありまして、私どもは、やはり誤りである、これはWMOにおきましては、それは別でありまして、WMOの勧告も、陸地の方、島の方でできておるもので、こゝで書いたわけでございます。

○大倉精一君 北方定点のあつた海域は、これは本邦内にあつたと思ひんですが、いかがですか。

○政府委員(和達清夫君) ちょっとと私、あのくらしい遠い海のことを本邦内と申すかどうか、よく存じません。

○大倉精一君 私は、この法案そのもの

のは異議はありませんけれども、その前提が、もう本邦内においては高層氣象観測網の体制が理想に近いものできておる、こゝういふ前提が、私は誤まつておるかどうかといふことは、非常に問題だと思ひます。

ですから、私はこれはたして理想に近い体制が整つておるかどうか、こゝういふことを伺ひしておるわけなんです。ですから、今の氣象庁長官が、本邦内とは陸地だなんと言ふことになる、またこれは極東論みたいになつてしまつて、ややこしいことになつて、どうなんですか。

○政府委員(和達清夫君) 北方定点の以前ありました地点は、北緯三十九度、東經百五十三度でございます。私の今の常識では、本邦内といふんじやないかと思つております。

○大倉精一君 そうしますと、日本が担当する高層氣象観測ですか、その範圍内においては、観測網といふものは、理想に近いものになつておる、こゝういふ工合じやないわけですね。北方定点ができて、初めて理想に近いものである、こゝういふふうに理解していいですか。

○政府委員(和達清夫君) 私どもの、これを書きました考えが、ちよつと別でございます。海上は非常に困難なので、氣象観測の仕方でも違つておりますし、WMOにおきまして、海上は、海上のまた観測網といふものがございまして、こゝういふものをあわせまして、わが国の氣象事業における高層氣

象観測の観測網としては、もちろんもつと高い理想があるわけでございますが、こゝは、普通各国で行なわれておる気象観測の観測網という意味におきましては、まず日本の高層観測というものは、これ以上の観測点をふやすというようなことは、こまかく申しますと、一カ所指摘しておるだけで、まず他の国に比べますと、非常に整つておるということをここに書いておきます。

○大倉精一君 まあこれは、専門的な点によくわからぬですけれども、「ほぼ」という意味は、北方定点が欠けてゐるので、「ほぼ」ということになるんですか。どこが欠けてゐるんですか。

○政府委員(和達清夫君) そうでございます。四国の足摺の方に、一つ置いたらよからうというWMOの勧告を受けております。それが、まだ一つ残つておりますので、ほかは、ずつとできておるが、まあ一つ問題があるというので、ここに「ほぼ」と書きましたので、これを書きましたときには、遠い海上のことは、頭になかった次第であります。

○大倉精一君 ほぼわかつて参りましたが、定点観測は、私はまあ最近これはいやになつたんだらうと思つて、だまつてゐるんですけれども、今後とも、予算に計上をしないという方針なのか。やはり作らなければならぬというお考えなのですか。どうなんですか。

○政府委員(和達清夫君) 定点観測というものにつきましては、御承知の大西洋におきましては、一つの組織がございます。太平洋につきましては、いろいろの関係上、組織を持っております。従来アメリカがいたしておるもの、また日本がいたしておるもの、共同でいたしておるものというものがございまして。北方定点は、アメリカがやめ、共同でいたしておつた日本がやめた。なお、あの地域というものは、地図を見ましてもわかるように、いろいろの国が関係しております。航空路としましては関係のあるところでありまして、あの点につきましては、その後も、ほかの国からも話がなかつたわけではございませんが、まあ非常に困難な、経費もかかることでございますし、一方、国際的のところに合わせをもちまして、国内の順位において、これを行ないたいと思つておる現状でございます。

○大倉精一君 どうも、私はそういう点がわからぬのですけれども、かつては非常に熱心に、あの復活を希望され、最初は三十二億でしたか、計上され、その後は十八億計上されて、それから、いつの間にか立ち消えになつてしまつた。どうでもよいものなら、そういう予算計上をして計上するということとが、どうもこれはおかしい話になつてくる。その後技術の向上進歩等によつて、あそこが必要でなくなつたというなら、これはわかる。その点は、どうなんですか。

○政府委員(和達清夫君) 技術の向上進歩というわけではございませんで、先ほどから申し上げておりますように、重点の順位でございまして。気象庁長官の今答弁していることを聞いてみると、二年前、三年前の国会で、いろいろ運輸省の気象庁が最も力を入れて説明をした北方定点の観測の問題について、重点主義で必要ではない

ということと、重点主義で、南支那海、南方方面のことに、今回力を入れておるといふ印象だけを受ける。そうすると、何か政治的な問題だけを配慮されておるといふふうに、私もには受けとれるわけなのです。気象観測というものは、そういうものでなくて、純然たる科学的な立場に立つて予防をしていく。そういうことに、いわゆる国土を守る大きな意義というものをあなた方に託しておると思ふ。そういう純學術的、科学的立場で最もよい方法というものを、運輸省は一つ国民の前に明らかにしてもらひ、あるいはそれを早く作つてもらひ、こういうことが、やはり気象庁の立場でなくちゃならぬと思ふ。ところが前の国会では、この北方定点については努力、というよりも異常な努力をしたと思ふのです。しかしそれが今日は、難題のごとく括られて、そして今大倉委員の指摘しているように、何か答弁がびんとこない。答弁だけでは、ちよつと納得できない点があるわけなんです。

それをもう一つ一度はつきりした運輸省の立場を明らかにしてもらふことと、それから本法の中で、まだ全部が完了しているわけではない。その一つの例として、あなたが今足摺の点をあげたと思ふ。だが、具体的な足摺の点については、どういふふうにするのか。計画は、どういふふうに考へておるのか、こういう点も、あわせてやはり、親切に私は答弁をしてもらひたいと思ふのです。これがやはり日本の気象観測業務に対する、昨年の台風を頂点として、非常に国民が、運輸省はよくやつてくれているけれども、まだこういうところが抜かっているのじゃないか、もつと、もう少しがんばつてもらひたい。こういう国民世論というものがあつたと思ふ。そういう点をほかにちやつたのでは、やはりいかにと思ふ。率直に、専門委員会なんだから、そういう点、あなたの方の計画しておる点があつたら、それを出してもらひたい。

それから北方定点の問題、これはいまだ少し、私たちにわかるように話を一つしてもらひたいと思ふ。そうでないと、ちよつと納得できません。それは。

○政府委員(和達清夫君) 仰せの通り気象事業は、その大勢を見る基本的なもの、災害を防止する直接的なものといふいろいろございまして。私どもが一番好むのは、今先生のおっしゃるような基本的なものを整へることでありまして。しかし近年におけるこの水害、あるいは高潮あるいは台風における災害しきりに起こり、われわれとしましては、この緊急災害をどうしても避け、何とかしなくちゃならないというように、近年反省したと申せばできるのであります。そのために、その方面の施設に対しては、全力をあげて、何とかしたいという気持を持ちまして、この南大東島も、その一環でございまして。

先ほどおさがありましたような観測網につきましては、お手元にたぶんお配りしたと思いますが、この高層気象観測という中にもこの点が出ておるが、ここに出ておる、ほかは白いて、この三十六年度に、私ども予算を計上したいと思つております。なお御承知のように気象事業というものは、

地方の庁舎におきまして、通信におきまして、いろいろまだいたしたいことがたくさんございまして、これらも、三年とか五年とかという計画でやるようにいたして、われわれも五年計画といふものを持つておりましたけれども、それを新しく見直しまして作つておまして、それをお手元に差し上げたと思つております。

○大倉精一君 これは別途の機会に、また大臣に御質問しますけれども、あなた今、重点々と言いますけれども、先般の伊勢湾台風の特設委員会において、大臣はこの際、運輸省の重点施策として、気象関係を重視する、こういう答弁があつたのです。そういう説明があつたわけなんです。

だから北方定点にしろ何にしろ、今の重点というのがあるでしうけれども、あなたの方で何年計画でどうだといふ、そういうものがあるのですか。たとえば北方定点が必要であれば、技術的なことはしりませんけれども、大体、いつごろに作る予定だと、こういうのがあるのですか。

○政府委員(和達清夫君) ただいま作つておりますから、もうでき上がると思ひます。なお運輸省、運輸大臣におかれまして、気象に重点をおかれて、いろいろ努力していただいております。

しかし現在までの気象庁の予算の実績を見ますれば、これも、皆さま方御存じの通りであります。私どもは、ここに日本の気象事業の重要性を認めていただいて、飛躍的に発展したいと、心からいねがつております。

○大倉精一君 それでは一つ、要求しておきますけれども、そういうものが

地方の庁舎におきまして、通信におきまして、いろいろまだいたしたいことがたくさんございまして、これらも、三年とか五年とかという計画でやるようにいたして、われわれも五年計画といふものを持つておりましたけれども、それを新しく見直しまして作つておまして、それをお手元に差し上げたと思つております。

○大倉精一君 それでは一つ、要求しておきますけれども、そういうものが

あったら、それを資料で出してもらいたいと思います。

それからもう一つは、運輸大臣が気象業務について重点的にやる、こう言ってみても気象関係には、しろうとなんて、だから、あなたの方で日本の気象業務の強化には、これだけが要るのだ、こういうことを、どんどんと計画を作つて要求をすべきだと思ふ。

それは、予算が要ると言いますけれども、全般から見たら、大した予算ではないですよ。十億か二十億か三十億あれば立つていくのだから。それがなければ立つていかまわらない。どんな計画を作つて、やらなければならぬと思ふ。災害とか台風というのは、計画ができるまで待つてくれないから、だから重点的に、やはり緊急を要する問題として、専門的にあなたの方で計画を作つてもらいたいと思ふ。今計画があるそうですから、一つそれを後日、資料として出してもらいたい。

○政府委員(和達清夫君) 承知いたしました。いろいろありがとうございます。

○小酒井義男君 この法律案で、「必要な物品」ということが法律の題名に入っているのですが、必要な物品とは、どういふものか。具体的な物件について、説明を一度聞いておきたいと思ふのです。

○政府委員(和達清夫君) 日本側から琉球気象台に譲与する物品は、具体的に申しますと、レーウインゾンデ一式、レーウイン一式、気球、観測及び報告のための用紙、水素発生用薬品、受信機用真空管、調整用工具一式となつております。

○小酒井義男君 この法律によって必要な物品を「譲与することが出来る」という意味は、今説明されたようなものを、一回限り譲与するの、この法律案に基づいて、今後も引き続き必要なものが必要とされることになつていくのか。そういう点は、どうなんですか。

○政府委員(和達清夫君) この法律は「当分の間」となつております。

○小酒井義男君 そうすると、金額にしてどれくらいのものになるかということ、はつきりしないわけですね。

○政府委員(和達清夫君) 昭和三十五年度には約二千万円計上しておりますが、これが、その次の年からは多少減ると思ひます。

○小酒井義男君 次の年から、多少減るとして、「当分の間」というのは、大体整備される時期だと思ひますが、どのくらいかかるのですか。

○政府委員(和達清夫君) 私としては、相当長い期間これを行ないたいと思ひます。と申しますのは、観測によつて利益を得ますのは、もちろん沖縄でありますけれども、考へようによつては、日本の方が大きな利益を得ると思ひます。私は日本の気象利益というものは、この南大東島の観測を、日本の手でこなすのもいいくらいではないかと思つておる次第でございます。

○委員(長平島敬夫君) それでは、国内旅客船公団法の一部を改正する法律案、これに対する御質問はございませうか。

○相澤重明君 昨年この国内旅客船公団法を作つて、そして国内の船舶の建造をしたわけでありましたが、具体的に昨年度は何隻建造を行ない得たか、トン数にして何トンか報告していただきたい。

○政府委員(朝田静夫君) 昨年六月十六日に、正式に旅客船公団が成立いたしました。直ちに業務の開始を行なつたのでございすが、共同して建造改造を行なうべき相手方の事業者の公募を行ないまして、各方面の意見を参酌して旅客船公団が決定をいたしましたから申しますと、九十隻の一万三千七百トンでございます。工事費総額は三十億四千万に達しておつたのでございすが、本年度、三十四年度に決定いたしましたものは、買い取り分を含みますと三十四隻三千二百トンでございます。この工事費の総額は約七億四千万でございます。そのうち公団の負担分といたしましては四億八千万でございます。先ほど申し上げました買い取り分を含めて、こう申し上げました方が、これは法律にもございすように、離島航路整備会社の負担いたしましたものを公団が買い取ることが出来るということになつております。これは三隻ございまして、すでに買い取りを終つて、この三隻は、それぞれすでに就航をいたしておるような現状でございます。

○相澤重明君 この工事費が、業界の諸君が考へておるものが、大体三十億余ある、そのうち三十四年度分の今説明されたところのこの七億程度のもの、今の公団法の一部を改正して資金を若干の、二億増資ということ、あとは借入金に三億ということになるわけですが、これで公団法を作つたその精神からいって、業界そのものの立ち直りというものが、実際問題としてできるのかどうかという点を私は若干心配するわけですが、今のままで、このようにならぬのじゃないか、こう思ふが、その利子等の問題についても、一体運輸省はどう考へておるのか、この二つの点を、先に答弁していただきたい。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまの御指摘につきましては、私ども、そういう感じはするのでありますが、まず第一点の、二億増資を増額いたしました、その程度の事業規模でもつて、業界の要求しておるところの建造改造が計画的にやれるかどうかという問題でございます。

これにつきましては、公団ができました際に、当委員会でも公団法の御審議をいただいた当時、付帯決議がつけられておりました、私ども、その付帯決議の趣旨を実現するために、予算折衝を行なつたわけでございます。われわれの要求よりも低目、政府部内で予算が決定をいたしましたのであります。従ひまして、今御指摘のような感が深いのでございすけれども、逐次、この問題は年を追つて、規模の充実に拡大をはかつて参りたいというふうに考へておるのであります。出資を二億増額いたしますとともに、財政資金の借入金も、これも昨年度よりも、相当大幅に五億に増額いたしておりますので、これでも十分だとは考へておりませんけれども、今後の建造の相手方の事業者の申し込み状況、あるいは毎年の財政資金の事情、一般会計の予算等をもあわせて考へまして、毎年度、その事業の内容の充実に、規模の拡大をはかつて参りたい、こういうふうな考へております。

それから、これらの公団を作つたけれども、これだけの資金導入によつてはたして公団の維持管理というものがスムーズに行なえるのかどうか。たとえは他の公団との振り合ひで、利子等の問題について、この形だけで足れりとするのかどうか。こういう点は、私はやはり運輸省としての見解があるのじゃないかと思ひます。だから大蔵省が、今出している政府全般のものからいけば、確かにやむを得ない、まあまあといつて、あなた方も頭を押さへられるところがあるかもしれぬが、やはり運輸省の今日までの検討した中における、しかも業界を立ち直らすという思想に立つた利子等の問題を再検討し

きるのかどうかという点を私は若干心配するわけですが、今のままで、このようにならぬのじゃないか、こう思ふが、その利子等の問題についても、一体運輸省はどう考へておるのか、この二つの点を、先に答弁していただきたい。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまの御指摘につきましては、私ども、そういう感じはするのでありますが、まず第一点の、二億増資を増額いたしました、その程度の事業規模でもつて、業界の要求しておるところの建造改造が計画的にやれるかどうかという問題でございます。

これにつきましては、公団ができました際に、当委員会でも公団法の御審議をいただいた当時、付帯決議がつけられておりました、私ども、その付帯決議の趣旨を実現するために、予算折衝を行なつたわけでございます。われわれの要求よりも低目、政府部内で予算が決定をいたしましたのであります。従ひまして、今御指摘のような感が深いのでございすけれども、逐次、この問題は年を追つて、規模の充実に拡大をはかつて参りたいというふうに考へておるのであります。出資を二億増額いたしますとともに、財政資金の借入金も、これも昨年度よりも、相当大幅に五億に増額いたしておりますので、これでも十分だとは考へておりませんけれども、今後の建造の相手方の事業者の申し込み状況、あるいは毎年の財政資金の事情、一般会計の予算等をもあわせて考へまして、毎年度、その事業の内容の充実に、規模の拡大をはかつて参りたい、こういうふうな考へております。

それから、これらの公団を作つたけれども、これだけの資金導入によつてはたして公団の維持管理というものがスムーズに行なえるのかどうか。たとえは他の公団との振り合ひで、利子等の問題について、この形だけで足れりとするのかどうか。こういう点は、私はやはり運輸省としての見解があるのじゃないかと思ひます。だから大蔵省が、今出している政府全般のものからいけば、確かにやむを得ない、まあまあといつて、あなた方も頭を押さへられるところがあるかもしれぬが、やはり運輸省の今日までの検討した中における、しかも業界を立ち直らすという思想に立つた利子等の問題を再検討し

きるのかどうかという点を私は若干心配するわけですが、今のままで、このようにならぬのじゃないか、こう思ふが、その利子等の問題についても、一体運輸省はどう考へておるのか、この二つの点を、先に答弁していただきたい。

○政府委員(朝田静夫君) ただいまの御指摘につきましては、私ども、そういう感じはするのでありますが、まず第一点の、二億増資を増額いたしました、その程度の事業規模でもつて、業界の要求しておるところの建造改造が計画的にやれるかどうかという問題でございます。

これにつきましては、公団ができました際に、当委員会でも公団法の御審議をいただいた当時、付帯決議がつけられておりました、私ども、その付帯決議の趣旨を実現するために、予算折衝を行なつたわけでございます。われわれの要求よりも低目、政府部内で予算が決定をいたしましたのであります。従ひまして、今御指摘のような感が深いのでございすけれども、逐次、この問題は年を追つて、規模の充実に拡大をはかつて参りたいというふうに考へておるのであります。出資を二億増額いたしますとともに、財政資金の借入金も、これも昨年度よりも、相当大幅に五億に増額いたしておりますので、これでも十分だとは考へておりませんけれども、今後の建造の相手方の事業者の申し込み状況、あるいは毎年の財政資金の事情、一般会計の予算等をもあわせて考へまして、毎年度、その事業の内容の充実に、規模の拡大をはかつて参りたい、こういうふうな考へております。

それから、これらの公団を作つたけれども、これだけの資金導入によつてはたして公団の維持管理というものがスムーズに行なえるのかどうか。たとえは他の公団との振り合ひで、利子等の問題について、この形だけで足れりとするのかどうか。こういう点は、私はやはり運輸省としての見解があるのじゃないかと思ひます。だから大蔵省が、今出している政府全般のものからいけば、確かにやむを得ない、まあまあといつて、あなた方も頭を押さへられるところがあるかもしれぬが、やはり運輸省の今日までの検討した中における、しかも業界を立ち直らすという思想に立つた利子等の問題を再検討し

管理費は、大体二億円、ここで御審議いたして下さる出資の増額がございすならば、大体前の資本金二億でございすので、合わせて四億円になるわけでありすから、四億円の資本金でもって六分五厘で運用いたして参りますと、平年度年間二千六百万円というものが大体管理費に充てられる費用でございす。この点につきましては、今も御指摘がありましたように、相手方の共同の事業者に対して管理費に相当するコストは負担させるわけに参りませんので、この点につきましては出資を増額することによりほかに方法がないわけでありす。この二千六百万円で、大体この程度ありますれば、十分とは申せませんが、昨年、三十四年の経験にかんがみまして、ほは公団の業務は円滑に運営できると目下考えて、そういうような考えておられます。

ただ、相手方の事業者の金利負担の問題をさらに軽減するということとはなりません。資金コストのかからない出資の増額をはからなければ、そういうような金利負担の軽減は実現できないと、こういうふうに考えますので、こういう方面におきまして今後依然として努力を続けて参らねばならぬ、こういうふうに考えております。

○相澤重明君 一つ具体的にお尋ねしましょう。それじゃ現在の公団の事務所というものはどのくらいの大きさのものであつて、それから事務所の中に働いておる職員は幾人で、賃金は幾ら払つておるか、他の公団と比較してどうか、一つお答えいただきましょう。

○政府委員(朝田静夫君) 現在の管理費といたしまして全体で千七百八十万円、そこで人件費は大部であります。千二百萬。

○相澤重明君 幾人。

○政府委員(朝田静夫君) 三十四年度です。

○相澤重明君 そうです。

○政府委員(朝田静夫君) そこで事務所の借料、燃料等を合わせまして百四十万、その他雑費七十万といふのが千七百八十万の内訳でございす。何坪か今ちょっと記憶——事務所の坪数ちょっと記憶がないのであります。

○相澤重明君 全部あるのだよ。

○政府委員(朝田静夫君) 四十坪であります。海上ビル新館一階、四十坪でございす。まことに管理費として、最も公団の中でも規模のささやかな簡素な公団であります。この不足分はもちろんであります。これは出資金の一部をもつて充ちたいと思つておる。後の調整によつてこの問題は解決して参りたいと、こう思つておるのであります。現在の公団によりますところの職員は十六人でありす。役員は理事長一人、理事二人、監事が一人、合計四名であります。最も小規模の公団であります。他の公団と比べて非常に何といひますか、規模の小さい、しかし仕事としては非常に重大な役割を受け持つておるわけでありす。そこで今御審議いたして下さいますような二億の出資の増額をぜひともこの程度は最小限度していただきたいと、こういうふうに考えておるわけでありす。

○相澤重明君 海運局長は事直にささやかだということに答弁されておるか、私もそれ以上は追及はしたくはないけれども、他の公団と比較してみても、いかに発足当初から公団といふものに対しては、熱意は持つておつても、實際仏作つて魂を入れることに運輸省が力を入れていないかと、こういうふうに私は見るわけですよ。というところは、今東京の中でこれだけのいわゆる大きな公団をかかえて、そうしてしかも、国際収支の中にも役立たせようというより、運輸省の最も交通政策の一環の海上面を担当する旅客船公団に対して、わずか四十坪やそこいらのビルをもつて、これがビルでございす。ということが多分と申さるかと、いうことなんですよ。それからまた職員についても、今の職員の数、それから給料、こういうことをあなた調べて比較してごらんない、他の公団と。實際の毒で、他の公団の少なくとも仕事ぶりからいけば、業界の人は自分たちからやほり金を出さなければ仕事が出来ない、こういうふうな、まづいって嘆いておるわけですよ。だから当初、昨年公団を作るときにも、最低十億の資金というものは必要である、こういうことは管理運営の問題について、やはりせつかく政府がそこまで踏み切るなら、やはり業界を伸ばしてやらう、しかも、そこに働く人間にはやはり働ける最低の生活保障というものが必要である。こういうことを主張しておつたのだけれども、これは政治的に政府の予算が少ないと、こういうことでついに昨年度は減額をされたのですよ、これは。だから、そういう中で今の出資を二億四増加をし

ても、これは四億にしかならぬ。当初の計画のまだ半分にならぬわけだ。そういう面からいって少なくとも利子については、私はもつとやはり下げてやる必要があるのではないかと、この六分五厘というのは、確かに一般的にいわれれば、それはそういうことも通らぬわけではないけれども、この旅客船公団をとにかく起死回生をはかつていくというのが——起死回生のは岸内閣のことじゃないのですよ、公団の起死回生をいふのです、起死回生をはかることが大事なことである。こういう面からいへばもつと力を入れたらいい、きではなかつたか、こういう点を私は心配をしておるわけです。

それから、先ほどのあなたの御説明のあつたように、現在の建設費を今すぐしなきゃならぬ、どうしても最小限度必要だといふものは一万四千トンの業界としては昨年はトン数を希望しておつたのですよ。あなたは建設費九千、一万三千七百トンといつておつたけれども、とにかく一万四千トンの人が私どもに説明するに、昨年度一万四千トン以上のトン数があつた。しかし、これは削りに削つて、どうしても仕方がないものが運輸省としてまあ帳面にあげたものなんです、これは。そういうことを私どもがいろいろ調査をし、あるいは緊急のものについて見ていくと、これでは、毎年こういうささやかな金で建設していくうちに、次にまた古いものが出てくる、改造しなければならぬ緊急のものも出てくる。こういうことになるという、実際に公団法を作つて、そうしてよく

しようと思ふことが大した効果があるかない。だから私は、むしろ重点政策といふものを政府が考へて、そうしてこの国内旅客船といふものをよくしていくというならば、もつと積極的な施策といふものが必要ではないかと、こういう点を考へておるのであるが、海運局長は、現在の業界が持つ緊急を要する、しかも最低限の必要なトン数といふものは、先ほどあなたの言われたようなものと理解をしておるかどうか。私は、もつと業界の中から聞くと、多く見ておる、こういう点についてあなたがいま一度一つ見解を開かしておいてもらいたいと思ふ。

○政府委員(朝田静夫君) 今の仰せの事情は、十分私も理解しておるのではありません。一万三千トンの申し込みといふものも、圧縮した申し込みであつたといふことも事実でございす。しかし、かといつてそれを全部一挙にということにも参りませんので、一応年次計画を当初立てまして、最小限度二百三十隻、二万一千トンというものを目標に、五カ年計画といつたような目標をもつて私も進んでおるわけでありす。しかしこの計画は、それでもって、今御指摘になりましたように、老朽船の整備が完全に行なわれるものとは考へておりません。そこでこういう計画の検討、あるいは三十六年度以降の資金状況あるいは予算の關係、そういう公団に対する申し込み状況、あるいは民生安定に必要な航路であるかどうか、あるいは代替性の緊急であるかどうかという問題等につきましても、そのときときに具体的に毎年度きめて参るよりほかに方法はないのであります。そういうふうに考

えておりますが、基本的にはたゞいま御指摘になりましたように、これで十分とは思っておりませんので、今申し上げましたような方向に向かって今後とも努力を続けて参りたい、こういうふうに考えております。

○相澤重明君 特に昨年私どもが審議する際に指摘したのは、やはり老朽船を早く少なくする、なくしていく、これは北川丸の事件を契機に、船に対する国民の関心というものは非常に強くなってきた。これは河津丸や紫雲丸等をすつと通じて、非常に運輸省の海運政策そのものについてもやはり関心が大きくなってきた。こういうところでこの旅客船公団の問題についても各面から審議というものが、実は行なわれ

ておったわけですね。そういう点で、私はなるほど計画的であるということについては賛成です。まあ、少くとも計画をしておいても、計画が現実に完成をするようにならぬと、これはもう次から次へかえつて国費を投入するだけで実際の効果が、実効が上がるといううることになるという、私は問題である。そういうことで、同じ予算を効

果的に使うという場合には、重点的な政策というものを取り上げるといふことが大事ではないか、こういう点を強調をしておきたいと思う。

それからいま一つ関連して政府の見解をただしておきたいのは、旅客船公団という中には入らぬかもしれぬけれども、昨年宮城県で起こった十二人乗り以下の船舶についての——船舶という小舟ですね、こういう人を乗せて運ぶ船についての行政上の指導、法律上のいわゆる欠除、こういうものについて、

運輸省としては、安全という問題からやはり検討すべきではないか、こういうことを昨年度私どもは指摘をしておいたわけですが、これについてはどういうふうな現在、旅行規則なり細則なりあるいは法律上、あなたの方で監督指導をしようとしているのか、そういう点についてあわせてこの際、一つお答えをいただいておりますか、

○政府委員(朝田静夫君) ただいまの十二人以下の旅客定員を持つているもの、これはまあ海上運送法では、御承知の通り旅客船という取り扱いをしておらないところの問題があるのをごさいます。そこで十二人以下であるならば、旅客定期航路事業の秩序を乱しても何でもないかといふこと、これはや

はり法律の精神なり目的としていふところと背馳したものであります。私どもとしては行政指導でそういった面の矯正なりあるいは修正なりをしておるんであります。なかなか実情はうまく参りませんが、むずかしい問題もありまして、できる限りそういう行政指導をしております。

ただ法律上、それでは十二人以下であるならば放置されておる、そういう制度の問題になります。この点につきましては、御指摘の通り法律改正をしなければならぬかどうかといふことを、ただいまも検討中でございます。といいますことは、旅客船航路事業の秩序維持という観点と、いま一つは船舶安全法の上からいっても、

そういうことと各種の規定がございますので、そういうものとあわせて考える必要がありますので、部内では

お検討を続けているような次第であります。しかし、先ほど申し上げましたように、法の秩序を破壊するような行動に出ることについては、極力行政指導でもって修正について努力をいたしているような次第であります。

○相澤重明君 まあ私は事故の起きる前に、そういう点を警告しておきたいと思うのです。特に私は昨年、この海上保安庁の現地調査をしたときにも、海上保安庁自身も非常に心配を

しているわけですから、これはやはり法律の盲点、これをこの一般のそういう人たちはついていっているわけですね。ところが十二人乗り以下であるから、別にその拘束されることはないといつても、それに二十五人、三十人も乗せて現に転覆して、人命をなくしている。こういう問題は再び繰り返しては私

はいかねと思ふ。ですから、これは運輸省が慎重に検討することはけっこうでありますけれども、慎重検討といふことで三年も五年もかかったのでは、やはり運輸省の行政上のいわゆる怠慢のせしめを免れないと思ふ。そこで少なくともこういう事故が今後起きないように、特にこれから花見とか夏の

ポイントとか、いろいろな問題が出てくるでせう。そういうときにあら

かじめ事故の起きないような行政指導というものを私はやってもらいたい。このことは強く要望しておきたい。

いま一つ、前回の委員会でも、私が運輸大臣に横浜港の事故の問題で緊急質問をしておきました。しかしその問題は、あとで運輸大臣から答弁を求めるのですが、昨年この旅客船公団法のできるに私が質問をしておいたのは、やみポイントですね。つまり商品

を本船に乗り込んで売り込む小舟が、たくさん港の中にはらんをしてい

るわけだ。これは非常にやみ物資といふものもあるわけですね。これは一面いへば、運輸省の海上保安庁の警備の問題にもなってくるでせう。あるいは今度は船舶の航行安全の問題にもなってくるでせう。そういう問題で、こういうものについても、港につ

いてのやはりこの監督、指導というものは、運輸省として立てなければならぬであらう、こういう点を指摘をして

おいたわけですね。それらについて、当時あまりよくわからなかったといふことであつたのですが、やはりもう現状については十分、大阪にしろ、名古屋にしろ、神戸にしろ、大きい港については、外国船が入るについては特にそういう問題がやはり出てくる。港の秩序というものが相当問題になつてくるのではないか、こう思ふので、そういうことは、小舟等による小売の、本船に売り込む場合の問題、特に昨年は女の子が乗つて云々といふことで、非常に新聞でもセンセーショナルに出されたこともありますが、また私どもはそういうこととてかく追及しようとは思

いません。思ひませんが、要は航路の安全あるいは港の秩序という、こういうものについての運輸省の確固たるや

はり行政指導というものを私は望んでおきたいと思ふ。そういう点でもしあなたの方で、昨年私が指摘をしておいたのですが、何か指導上こうしたといふことがあつたら、この際一つ発表しておいてもらいたい。なければ、その点よくあとで調べて、そういうことの間違いのないように一つ要望しておきます。この以上三点了ね。

○小酒井義男君 昨年三十四年、そうですね、許可されたようですが、この航路が大体どういうところに就航している船が多いかということですね。この説明によりますと、民生の安定に必要な航路といふことが、これは問題ないと思ふのですが、除外されるものとして、もっぱら遊覧に供するものが除外される。もっぱらでなくて、まあ交通の役割も果たすが、あるいはその遊覧にも働いている、稼働しているといふような性格を持った航路とい

うものが相当あると思ふのです。そういうものを、非常に申し込みが多いときに、整理をしていく優先の順位などに私はいろいろ問題があるのじゃないかと思ふのです。そういう点から考えて、昨年度の三十四年、どうい

うな航路に分類できるか、そういう点を一度お伺いしておきたいのです。

○政府委員(朝田静夫君) この問題は、旅客船公団にいたしましては非常に重大な問題でございます。選考にあたりまして、あくまでも公正なやり方でやつて参りませんと弊害が出て参ります。そこで、各方面の意見を参酌いたしまして、先ほど御指摘になりました三十四隻をきめたのでござい

ます。今の航路の問題につきましては、民生安定に必要な航路の優先順位というものを一番最初に置いておるのであります。その他、航路のそういう性質以外に、老朽船の非常にはなだしいもの、今の緊要な問題として、人命の問題にもかかってくるというやうな一つの基準をやはり持つております。それから、そういうものの以外に、地方庁で出しておりますところの航路補助などで協力を得ておるものが

ありますが、そういったものを重点的に考慮いたしまして、資金のワタの關係上、重点をそこにつけて公団として決定したのであります。こういつた選考されました結果、航路につきましても、今申し上げましたように、もっぱら遊覧関係のものを除いておりますと同時に、民生安定に必要な航路であるということが絶対条件でありますけれども、少し、實際問題として競合してくる場合もございます。その場合も全然ないとは申し上げられませんが、通勤通学輸送なり、地方のそういった重要な海上交通の機能を果たしておりますものにつきまして、今申し上げた老朽船舶の非常にはなはだしいものについては、少し競合したのもございまして、そういうことの、今申し上げたような基準に照らして、やはり総合判断して順位をきめて参ったというこの方が、率直に御説明申し上げた方がいかと思ひます。

○小酒井義男君 これは要望ですけれども、やはり十分な資金なくしてそういう目的を達成していくという場合には、やはり十分慎重な査定の上で優先順位をきめていかねば、この法律の目的を達成することはできない危険性があると思ひます。そういう点は一つ、今年度の順位決定にあつても十分注意をして決定をされるように指導をしてもらいたい。要望をしておきます。

○相澤重明君 先ほどの離島関係の北海道のこの三隻ね、買ひ取った。そのときに当運輸委員会でも、海上運送を今までやっておつたけれども、これをなくすと、従つて、この陸上のバスの免許をしてもらいたい、こういうことを

を当時この船会社の人が陳情しておつたですね。運輸省もそのことを聞いておるはずですよ。それはどういふふうになつたか、まあ、自動車局長もおるが、あなたの方の監督下でもあるし、一つ答弁してもらいたい。

○政府委員(朝田静夫君) ここで買ひ取り分に相当します三隻の分につきましては、今、先生のおっしゃるような具体的なものとかが合致しないのでございまして、今言われるような陸上交通、特にバスの発達によりまして定期航路業者が立ち行かなくなる、あるいは交通機関の交差という問題もございまして、この点につきましては、なかなか免許の方針について省内で総合調整をやはりしなければならぬというところでございまして、自動車局長と私どもが話し合ひをしておるのであります。私の立場から申し上げますと、これはつづけるのだから、どうしても一つそういうところに優先的に考えてもらいたい、こういうことを申し上げるわけでありまして、法律上の建前で、そんなことを優先するといふことはどこにも書いてありませんので、これはなかなかむずかしい問題であります。省全体としてそういう事態の推移に対して適切なやはり方策でもつて具体的に問題を解決して参らなければならぬ方法はない、こういうふうにも考えております。

○相澤重明君 私はそれでいいのです。自動車局長もいるのですが、その事案の申請について、どういふことで運輸省は対処してきたのか、これはこの旅客船公団法とは関係がないのだ。しかし、この際、昨年運輸委員会でも取り上げられておつたから、その経過を

ちよつと聞いておきたいと思つたのだ。それでけっこうです。

○委員(平島敏夫君) ほかに御発言もなければ、これをもつて質疑を終局し、討論に入ることに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員(平島敏夫君) 御異議ないと認め、討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。――別に御発言もなければ、直ちに採決を行なうことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員(平島敏夫君) 御異議ないものと認め、さう決定いたします。

まず、南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員(平島敏夫君) 総員賛成、よつて本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

次に、国内旅客船公団法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員(平島敏夫君) 全会一致と認めます。よつて本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

なお、ただいま議決いたしました二法案の議長に提出する報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願ひます。

それでは、前田運輸政務次官からごあいさつがありますから、これを許します。

○政府委員(前田郁君) ただいま南大東島における高層気象観測に必要な物品の譲与に関する法律案及び国内旅客船公団法の一部を改正する法律案の二案を御採決いただきました。厚く感謝いたします。

当省といたしましては、本法が成立いたしますれば、その施行については万全を期したい所存でございます。

○委員(平島敏夫君) 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案及び道路運送法の一部を改正する法律案を一括して議題といたします。

これより両案について補足説明を願ひます。

○政府委員(水品政雄君) 臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては、先般大臣から御説明を申し上げた通りでございますが、なおこの法案について御理解をいただく上に必要かと存じますので、現行臨時船舶建造調整法の制定の理由とその内容、それに今回その存続期間を延長いたしますことの必要性等につきまして補足的に述べさせていただきます。

提案理由の説明にもあります通り、現行法は昭和二十八年に制定されたものであります。当時わが国の海運はいまだ復興途上にあつて、しかもその急速な整備拡充は経済の自立達成の上において欠くことのできないものであつたのであります。特に当時の海運市況の悪化にかんがみまして、財政資金の融資比率の増加、利子補給及び損失補償

制度の確立等の諸施策が講ぜられたのであります。このように国が商船隊の再建について深い関心を持つております以上、建造される船舶が真に国民経済の要請に適合したものであるように、政府が建造について何らかの調整機能を留保することが望ましいこととあります。そして、これは同時にまた貴重な資金の有効かつ合理的な使用という見地からも、開港を初めとする金融機関の融資決定に対する政府の助言と協力の体制として機能を發揮し得ることとなるのであります。このような判断に立つてこの法律は制定せられたのであります。

次に、この法律の内容について簡単に申し上げます。まず造船事業者が外航船を建造し、またはその重要な改造をいたします場合に、着工前に運輸大臣の許可を受けなければならぬことと、また運輸大臣が右の許可をいたします場合には、一定の基準に従つてこれをなすことを要すること等が規定いたしてあるものであります。ここに許可の対象となる船舶とは、まず総トン数が五百トン以上、また長さ五十メートル以上の船舶で、近海区域以外に就航し得るものであります。すなわち、外航に従事し得るもののでござい

ます。これを船舶の種類別から申し上げますと、旅客船、貨客船、貨物船、油送船等の一般商船のほか、貨物の運搬を主たる業務とすることができ、構造を有するものが広く含められておりまして、漁獲物運搬船、母船式漁業に従事する母船もまた一般商船に準ずる機能を有するものとして本法の適用を受けることになっております。

しからば、どのような基準で許可が

与えられるかと申しますと、第一に、その船舶の建造によってわが国の国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれがないかどうか、第二には、その船舶を建造する造船事業者が、その船舶の建造に必要な技術及び設備を有しておるかどうかの二点でございます。

以上が現行法の制定理由とその内容の概要であります。次にこの法律に基づく許可の実績はどうかと申しますと、昭和二十八年八月以降、昨年十二月末までの許可件数は、建造せられたものにつきまして千七百二隻、千三百三十七万総トン、改造につきましては四百十三隻、二百四十七万総トンとなっております。

さて、翻つてわが国海運の現状を見ますに、外航船の船腹量は昨年十一月末現在におきまして四百八十七万総トンと目ざましい復興ぶりを示してはおりますが、今後貿易量がますます増大するものと考えねばなりません。また邦船の積み取り比率の向上をはかることも必要でございます。さらに各国がこぞって高性能の船舶の建造に力を入れてる現状におきましては、わが国の商船隊をその量と質の両面において今後さらに整備し、拡充することが、依然として国民経済の強い要請として存続しておるのでございます。政府は今後も引き続き海運向けに財政資金の投入を行なう方針であります。このような措置は、大臣からの説明にもありました通り、政府といたしまして、外航船の整備拡充を積極的に行なうことの決意を示すものと云えるのでございます。

臨時船舶建造調整法はさきにも述べました通り、国が巨額の財政資金を投

入する以上、その最も合理的かつ効果的な使用をはからねばならない、こうした必要から制定せられてるのであります。今日までこの目的に沿うて運用せられ、十分その機能を發揮して参つたのでございます。ところで、わが国の海運企業の基盤が固まり、国際競争力ある商船隊が整備されるに至りますまでは、今後少なくとも五年間はおおむねこの見ることが妥当であります。そこで昭和四十年三月末までの法律を存続させたいと考えます。このような立場におきまして、この改正案を提案いたしました次第でございます。

なお、以上は主として日本船の建造に対する規制について申し上げましたが、この法律は輸出船にも適用せられるのでございます。これについて若干申し添えさせていただきます。

この法律は、わが国の造船事業者を対象としておりますので、輸出船の建造についても当然本法は適用されます。しかし船舶の輸出はわが国輸出の大宗をなすものでありまして、国際收支の改善に寄与するところが多大でありますので、これを抑制する意思はありません。しかし、一方、日本商船隊の整備拡充が喫緊の要事であることも否定することができないのであります。そこで輸出船の建造でありまして、その結果わが国の国際海運の健全な発展に著しい悪影響を及ぼすおそれのあるようなものについては、本法の許可制度によってこれを防止することが考えられるのであります。このようない事態に際しましては、特に慎重な考慮を払つて参りたいと思っております。

最後に、本法の運用にあたりまして

は、これが造船、海運の両者に多大の影響あることにかんがみまして、常に公正を旨とし、いさしくも企業活動の不当に拘束することがないよう細心の注意を払つておりますが、今後この方針に従ひまして、運営に万全を期して参りたい所存でございます。

○委員長(平島敏夫君) それでは、次に道路運送法の一部を改正する法律案につきまして趣旨説明をお願いいたします。

○政府委員(国友弘康君) 今回提案された道路運送法の一部を改正する法律案につきましては、その概要を御説明申し上げます。

第二十五条の二の規定は、自動車運送事業の運行管理者に関する規定であります。

まず、自動車運送事業者は、一定規模以上の営業所におきましては、年令、経験等につき一定の資格を有する者のうちから運行管理者を選任して、事業用自動車の運行の安全の確保に関する事項を行なわなければならないものとしております。運行の安全の確保に関する事項と申しますのは、たとえば、路線バスの運転基準図の作成であるとか、乗務員の乗務交番の作成であるとか、乗務員の点呼の実施といったような事項であります。これらの事項の実施は、輸送の安全に直接結びつくものでありますとともに、その実施にあつては一定の経験と知識を必要とするものであります。

自動車運送事業の規模がある程度大きくなると、自動車運送事業者の監督能力にも限界がありますので、一定の能力を有する者に営業所を単位として安全確保に関する直接の監督をさ

せることはむしろ自然の成り行きとも申せることであります。自動車運送事業の健全な発展のためには、運行管理者制度を確立しておく必要がありま

次に、このような重大な責任を有する運行管理者が道路運送法、またはこれに基づく省令に違反することは、直ちに輸送の安全が阻害されることとなりますので、運行管理者の解任命令について規定いたしました。運行管理者の解任と申しますのは、雇用契約の解除、つまり解雇ということではなく、単にその者に運行管理者としての職務を行なわせるにやむを得ないという

第三十条第二項の規定は、輸送の安全確保のための命令について定めたものであります。前項の運輸省令と申しますのは、主として輸送の安全の確保のために自動車運送事業者が順守すべき事項を定めた運輸省令でありまして、たとえば長時間運行の場合の交代要員の配置、乗務員の休憩施設の整備といった事項であり、その是正のために必要な措置と申しますのは、輸送の安全を確保するための必要最小限の措置であります。

従来、第三十条第一項の運輸省令違反に対しましては行政処分といたしましては、第四十三条による事業の停止または免許の取り消しの制度がございましたが、これはいすれも発動いたしました。これは供給輸送力の不足を招来する場合がありますので、今回の正命令の制度によって輸送の安全をはからうとするものであります。

第四十三条の二第四項の規定は、従来の第四十三条の二の規定の弱点を補強するための規定であります。第四十三条の二の規定は、自動車の使用停止処分、これは事業者に対しては第四十三条の規定、自家用自動車の使用者に対しては第四十二条の規定によって行なわれるものであります。この自動車の使用停止処分を受けた者に対して、その処分の実効を確保するために必要な自動車検査番号の返納命令または自動車検査番号の領置命令について定められたものであります。この規定の

眼目とするところは、自動車検査証を返納させ、あるいはナンバープレートを領置いたしました。道路運送車両法の面からもその自動車を運用することができなくすることによって、使用停止処分の実効を確保することでありまして、別のナンバープレートや自動車検査証が交付されるようなことがありません。この命令は全く意味をなさないのであります。

ところが、従来はこの規定と道路運送車両法との調整が十分でありませんでしたために、この命令を受けました自動車について抹消登録を行ないますと別のナンバープレートや自動車検査証の交付を受けることが可能でありました。つまり、抹消登録を受けた自動車は無登録自動車になります。新たに車両検査を受け、自動車の新規登録を申請して参りますと、その登録を拒否することができません。当然に新しい登録番号が指定され、新しいナンバープレートが交付されることになってしまいます。この

ような、いわば法の抜け道と申せるよ

うな弱点を補いますためには、抹消登録を受けた者に対して、新規登録のために必要な新規登録用原本を交付しないこととする必要があります。道路運送車両法第二十二條第一項と申しますのは、この新規登録用原本の交付について定めた規定でありまして、その交付を行わないものとするにより、従来は弱点を補ったものであります。

第二百二十六條第二項の改正は、当該行政庁の立ち入り検査の対象となる場所を一部拡大したものであります。いわゆる共済白タクのような道路運送法違反行為の頻発、来たるべき東京オリンピックに対処するためのドライブ・クラブ等の貸し自動車業者の育成の必要性等にかんがみ、道路運送事業者の事業場だけでなく、これら家用自動車の使用者の事業場に立ち入り検査を行ない、適切な行政指導を行なうことによつて、家用自動車の使用の健全化をはかりとするものであります。

第二百二十六條第三項の規定は、輸送の実情調査について定めたものであります。輸送の実情の調査と申しますのは、家用自動車による輸送をも含めた道路運送一般の人または物の動き、その時間別の傾向といった内容の調査でありまして、その正確なる把握によつて行政の円滑適正化を期する趣旨のものであります。

第二百二十八條以降の改正は、罰則の整備に関するものでありまして、無免許営業及びこれに類する行為に対する罰則の強化を中心として整備をはかつております。御承知の通り、最近における半ば公然ともいえる無免許営業行為の発生に裏には、罰金刑輕税の風潮

が認められますので、今回の整備におきましては、罰金最高額の引き上げよりも、重点を体刑の付加に置いております。第二百二十八條の改正は、無免許営業の罰則を強化したものでありまして、罰金最高額は従前通りであります。一年以下の懲役を付加いたしましたのであります。第二百二十八條の三の規定では、家用自動車による有償運送行為、使用禁止処分違反等に対して三月以下の懲役または五万円以下の罰金が科されるものとしております。この二点を中心としていたしまして、その均衡上、相当の違反行為に対する罰則の整備を行ない、間接強制力の増強を行なつて違反行為の発生を防止をはかったものであります。

最後に付則について御説明申し上げます。

付則第一項は施行期日を定めたものであります。第二十五條の二と申しますのは、運行者に關する規定でありまして、施行後半年の準備期間を置くこととしております。付則第二項は、経過措置について定めたものでありまして、第四十三條の二第四項の規定は、この法律施行前に抹消登録の申請をしたものについては適用しないこととしております。

以上でこの法律案の概要についての御説明を終わります。

○委員長(平島敏夫君) 両案に対する質疑は次回に譲ります。

次回は十五日午前十時より開会いたします。明日は地方行政委員会と道路交通法案について連合審査会を開きますから御出席願います。

ちよつと速記をとめて。  
〔速記中止〕

○委員長(平島敏夫君) 速記をつけ。それでは、本日はこれをもって散会いたします。

午後零時一分散会

三月四日本委員会に左の案件を付託された。

一、新潟県出雲崎漁港に航路標識設置の請願(第五九四号)

第五九四号 昭和三十五年二月二十二日受理

新潟県出雲崎漁港に航路標識設置の請願

請願者 新潟県三島郡出雲崎町

長 南波益夫

紹介議員 小林 孝平君

出雲崎漁港修築工事は、昭和二十四年に着工以来十年を経て、ようやくその第一期工事が完成されようとしており、これに伴ない急速に経済的利用が図られつつあるとき、港口に航路標識(燈台)がないため船舶の出入に多大の障害となつてゐるから、第一期工事の完成年度である明三十五年に、港口突端の防波堤上に航路標識(燈台)を設置せられ、本港の高度利用と船舶の安全を期せられたいとの請願。