

第三十八回 参議院運輸委員會會議錄第九号

昭和三十六年二月二十八日(火曜日)

午後二時二十一分開会

委員の異動

二月二十四日委員江藤智君辞任につき、その補欠として野上進君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
大倉 精一君

委員

谷口 慶吉君
野上 進君
平島 敏夫君
佐野 廣君
小酒井義男君
中村 順造君
大和 与一君
片岡 文重君

國務大臣

運輸大臣 木暮武太夫君

政府委員

運輸大臣官房長 辻 章男君
運輸省自動車局長 國友 弘康君

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

○国内旅客船公同法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○日本開發銀行に關する外航船舶建造

第十部 運輸委員會會議錄第九号

融資利子補給臨時措置法案(内閣送付、予備審査)

○港務法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○運輸事情等に關する調査(自動車行政に關する件)

○委員長(三木與吉郎君) たいはいから委員會を開会いたします。

委員の変更について御報告いたします。

去る二十四日、江藤智君が辞任され、野上進君が選任されました。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、国内旅客船公同法の一部を改正する法律案、日本開發銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案及び港務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。

これより各案について提案理由の説明を願います。

○國務大臣(木暮武太夫君) ただいま議題となりました国内旅客船公同法の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。

この法律案は、戦時標準船の代替建造について、その資金の調達が困難である中小船主に対して、国内旅客船公同を改組して、特定船舶整備公同とし、公同との共有方式により、その代替船舶の建造を進めようとするものであります。

戦時標準船は、戦時中、政府が定めた一定の規格により急造された材質、構造ともに劣弱な船舶でありまして、

今日なお商船として約七十萬噸トンが残存しておりますが、その大部分は、今日もはや通常の検査及び補修ではその航行上の安全性を担保し得ない状況にあります。

このような実情にかんがみ、運輸省といたしましては、昨年十二月以降、戦時標準船に対する検査及び補修を強化する措置をとることといたしました。

本措置により、関係船主は、従前に比べ数倍の改修費を要することとなるのでありますが、経営基盤のきわめて弱体なこれら中小船主は、このような補修を行なうことは困難であり、係船、または解船のやむなきに至っている実情にあります。

この際、政府といたしましては、今日の戦時標準船の検査及び補修の強化により、予期せざる窮境に立つこれら戦時標準船主に対して代替船を保有せしめる必要があると考える次第であります。

このための施策として、昭和三十六年度以降三年間に、日本開發銀行に融資ワクを設けて船主の代替建造の推進をはかるほか、国内旅客船公同を改組して、特に金融ベースでは、資金調達が困難な弱小の船主を対象として、公同との共有方式により代替船の新造が可能となる措置を講じた次第であります。

以上がこの改正法律案を提案する理由であります。次に改正法律案の概要を御説明申し上げます。

第一に、国内旅客船公同は、従来の国内旅客船のほか戦時標準船の代替

船の整備をも行なうこととなりますので、その名称は、特定船舶整備公同と改めることといたしております。

第二に、公同の業務につきましては、従来の国内旅客船公同の業務のほか、戦時標準船を解船する船主と費用を分担して貨物船を建造し、これを当該船主の使用せしめる等の業務ができることといたしております。

第三に、公同の組織につきましては、業務の拡張に伴い、これを円滑に実施するため、理事一名を増員することといたしております。

なお、右のうち、貨物船の建造業務につきましては、前途の通り、これを来年度以降三年にわたり行なうこととしていたしておりますので、昭和三十三年三月三十一日までに限ることを明記いたしております。

以上がこの法律案の提案理由及び概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

次にただいま、議題になりました日本開發銀行に關する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

わが国海運は、戦後における国民経済上の要請に應ずるため、戦災によって喪失した商船隊の急速な回復をはかつて参りました。しかしながら、わが海運企業は、戦時補償の打ち切りによって、全く自己資金を持たず、もっぱら借入金によって新船建造を行なわざるを得なかったため、その資本構成

は逐次悪化し、これに、わが国の金利水準が国際水準から見て著しく割高である事情が加わって、その企業内容は極度に悪化することとなったのであります。

従って、かかる割高な金利負担を国際水準並みに軽減して、その国際競争力を強化することは、海運政策上最も必要なことであり、昨年中金融機関の行なう融資につきまして利子補給を行なうことをお認め願った次第であります。

しかしながら、わが国海運の国際競争力強化のためには、市中融資に対する利子補給のみではなく、船舶建造融資の五〇%以上を占める日本開發銀行の融資についても、その金利負担を軽減することがぜひとも必要であります。

特に、最近輸出入銀行の輸出船に対する低金利と開發銀行との不均衡が表面化して参りましたので、この間の事情も考慮し、明年度から日本開發銀行の融資に対しても利子補給を行なうことといたし、この法案を提出いたしました次第であります。

この日本開發銀行に対する利子補給は、来年度からの開發銀行融資による造船に対して適用されるもので、補給率は一分五厘とし、また、最初の融資後五年間行なうことといたしております。

ただ、今後におけるわが国経済の動向並びに金利低下の傾向を勘案し、一応契約締結期間を三年間といたしております。これに必要な明年度の予算措置は、支出額千八百万円、債務負担

行爲額約九億六千万円であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず第一に、政府は、日本開発銀行と契約を結び、外航船舶建造のための同行の融資につきまして、当該融資の契約上の利率年六分五厘と年五分との差を限度として利子補給金を支給することができるといたしてあります。

第二に、利子補給金の支給年限、予算による制限、支給限度額及び日本開発銀行の利子引き下げ義務等、利子補給制度の基本的事項を市中金融機関に対する利子補給制度にならつて規定いたしてあります。

利子補給金は、政府から日本開発銀行に支給されるものでありますが、同行がその受けた利子補給金に相当する額だけ船主から受ける利子額を差し引かなければならないことといたしてあり、船主の利子負担はそれだけ減少することとなるのであります。

次に、海運会社が一定率以上の利益を計上した場合の国庫返納、海運会社に対する監査、勧告、海運会社及び日本開発銀行の義務違反に対する措置等につき、市中融資に対する利子補給の場合と同様に規制するため、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法中の関係条文の適用ないし準用を規定してあります。

最後に、さきに述べましたように、この日本開発銀行に対する利子補給は、昭和三十六年度以降三年間の開発銀行融資による造船に限ってありますので、契約締結期間を昭和三十一年三月三十一日までとすることといたしてあります。

以上がこの法律案の提案の理由と概要でございます。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを希望いたします。

次に、ただいま議題となりました港務法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由及びその要旨を御説明申し上げます。

近年、重要な港灣地帯における地盤の沈下は著しいものがあり、港灣活動及び民生の安定上重大な影響を及ぼしております。政府といたしましては、この事態を早急に改善するため鋭意努力を重ねて参つたのでありますが、これに必要な港灣工事には多額の費用を要しますので、港灣管理者の財政負担力に乏しさが、このたび、これらの工事について高率の国庫負担等を行なうこととし、この法律案を提出いたしました次第であります。

次に、その要旨について申し上げます。港灣管理者が地盤沈下対策港灣工事を行なう場合には、国は通常の港灣工事でございますと、その工事に要する費用の十分の五を負担いたしますところを、当分の間、十分の六まで負担することができるといたしてあります。また、国がこれらの工事を直轄で施行いたします場合には右に準じた措置をとることといたしてあります。

以上がこの法律案の提案理由及びその要旨でございます。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長（三木與吉郎君） ただいま説明のごさいました各案の質疑は後日に譲りたいと存じます。

○委員長（三木與吉郎君） 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

トラックターミナルに関する質疑の通告がございます。この際、御発言を願います。

○大和与一君 私今からトラックターミナルの法律のその後の運用その他についてお尋ねをいたしたいと思つたのですが、初めにお断りしておきますけれども、法律がどうも十分でないというふうに考へて、ターミナル法によつてターミナルを作つていく人が、経営面においても、あるいは運用面においても、あるいは交通面においても、それぞれ十分な機能を發揮してよい仕事ができるようにしたい、こういう考へ方でお尋ねをするのですから、あらかじめ御了承いただきたいと思つたのです。

それで質問の要旨は、昭和三十四年の九月十日並びに十月十日に、私なり大倉委員なり、相澤なりから、ターミナル問題についてたくさん御質問をいたしてあります。それに対して政府の方から、次の委員会にお答えをいただいた。こういう議事録があります。私はこれらの議事録に沿つて具体的に一つ一つ御質問を申し上げたいと思つたのです。

大臣には一つだけ聞いておきますが、昭和三十四年の九月十日からきょうまで具体的な御回答がないわけでありまして、すいぶん、これは去年かと思つたらおとしの話なんですけれども、こんなに長い間慎重に御検討なさつたのだから、もうわれわれに政府側の案として十分なものがお示しいただけると期待をしておるのですけれども、今日までなかったのですが、これは

はもう少し怠慢だといつても言い過ぎではないと思つたのですが、一体大臣はおとしからきょうまでさっぱり返事がなかったこの問題についてどのようにお考へになつておられるか、一つだけお尋ねしたいと思つたのです。

○国務大臣（木暮武太夫君） お答えを申し上げます。最近におきます東京を初めとして大都市の交通の混雑というものの、輸送の混雑というものは、御承知の通りに、交通規則をますます強化して参るとか、あるいは近い将来に自動車高速道路などができるといふような情勢になつて参りましたので、従いまして輸送形態というものの合理的に今後変化をすべきものであるということと御承知の通りでございます。運輸省といたしましては、実は自動車ターミナル法というものを制定いたしまして、自動車ターミナルの整備促進をはかりました。昭和三十六年度の予算要求には、政府出資によりましてこのターミナルの特殊の会社を設立して、自動車ターミナルを東京の付近には四カ所作りたいという計画をもちまして予算を要求いたしました。が、大蔵省の理解を受けるに至りませんでした。これはまことに微力のいたすところとして、残念に存じております。

他方、貨物自動車をおやりになつております組合の方でも、つとにやはこの輸送形態の合理化というふうなことに気がつきになりましたものと見えてまして、トラックターミナルというものにつきますいろいろな御考へをなすておるのでございますが、そういうものを東京の周辺にどのくらい作つたらいいか、位置はどこがいい

か、その構造がどうなつておるか、その使い方をどうするか等、いろいろむずかしい問題がございますので、運輸省といたしまして、それらの貨物輸送の組合の方々と緊密な連絡をとりまして、会合を開きまして、何とかしてこれらのお方々の希望の達せられるようにと、実は御協力を申し上げておるのが現在でございます。このトラック運送業の組合のお方々と話し合ひができました。昨におきましては、運輸省といたしましては、これが会社を作り、建設をするのに必要な資金の財政融資等をあつせんいたしまして、こういうターミナルのできますことにお力添えをいたしたいと考へておる次第でございます。

今御質問の、前にいろいろ御要求になりましたことに対していろいろ今までお話を、お答え申すことができませんというふうなことにござつては、私としては実際の事情をよく承知しております。政府委員からその事情をお聞き取りを願いたいと思つた。

○政府委員（國友弘康君） 大臣から総括的な御答弁がございましたのでありますが、自動車ターミナルの整備に關しましては、自動車ターミナル整備計画を作りまして、それに基づきまして特殊会社で作るものは特殊会社で予算要求をする。その他一般のものについては、民間でターミナルを作りますものを融資なりをして助成していくという方向の考へ方をもちまして、まず昭和三十六年度にも予算要求をしたわけでございますが、今大臣から御説明がございましたように、予算が通りませんで、来年にまた要求を持ち越すことに

なつたわけでございますが、この自動車ターミナル整備、ことにバスターミナル及びトラックターミナルの整備を全国的にいかにするかということにわれわれの検討の重点を置いておつたのでございまして、それらを推進しておつたのでございまして、さらには私どもとしては、その中におきます運用等につきましても、十分合理的にうまくいくように考えていかなければなりませんので、これらの点につきましても、業界の人たちとも打ち合わせしておるところでございます。実際申し上げますと、これは具体的な案が出て参りまして、具体的にどういうふうにするかということによって推進していかねばならぬと思つておられますので、それらの打ち合わせを通じて、お互いに持つて行き方を検討しておるところでございます。

○大和与一君　そういうのでなくして、二年間はうっておいたのはどういふわけかというのです。モデルケースですね。政府としての考え方、トラックターミナルはこういうものでなければならぬという案くらいはできるわけなんだから、それが去年のことかと私思つておつたら、おととしの話で、私は他の委員会に出ておつたんだから、知らぬ間に延び延びになつてしまつたんですが、どうしてこれはほつたらかしておいたのか。そういうことは業者の申請がなくても当然これは当局として案を幾つかお持ちになつていなければ指導もできない。そういうことを運輸委員会に御報告されなかつたのか、なぜされなかつたかということ、くどくは申しませんが、一べんだけ。

○政府委員(国友弘康君)　この点に關しましては検討を進めておつたのであります。また、今もおるのではありませんが、運輸委員会に対して御報告申し上げませんでしたのは、大和先生おかわりになつた關係もございまして、委員会で御質問等もその後調査ございまして内部的に検討を進めておりました。が、積極的に委員会に御報告をしなかつたということ、その点に關しましては、私としましては今も考えておるところでございます。

○大和与一君　私は結論的に言つと、どうもトラックに關するターミナル法というものは、法がどうも不十分ではないかというのを考えるので、それから十分勉強してもらいたいけれども、私どももつと勉強したいと思つて、それで私は具体的な事実を綜合してお尋ねしたいと思つたのですが、福岡のターミナルの事業は實際完全に失敗になつた。そういう経過をいろいろと私が調べてきたところでは、私なり大倉委員がこの委員会であつたころ心配したことがその通りになつておる、ほとんど。それをあなたの方ではそんなことはないといふので、具体的な返事をしなかつたのですけれども、ほとんどわれわれの心配しておつたことが事実となつて現れておる。もちろん経営のやり方自体がまずい点もありまして、どうしてもわれわれの心配しておるターミナル法の法自体の不備なり、あるいは当局の解釈なの、運用の指導方針なり、こういうものがやはり確立していなかつた、こういうふうに考えられるので、私はやや憤慨しておるのです。それで憤慨して

おるだけではしょうがないから、きょうからでもおそくないから、りっぱなものにしなればならぬといふので、こういうわけで質問を申し上げるのですが、この前ターミナル法で衆参両院で付帯決議が出ましたが、財政援助、税の減免について必要な措置を考慮する、特殊法人の創設及びこれに關する政府出資等にも早急に検討すべし、こういう付帯決議があつたのです。それからまだ数は多くないのですけれども、たとえば蒲郡のターミナルとか、福岡のターミナルとか、やはり幾つかのターミナルが實際にできたわけですね。そうするとこれに對して当局は三十一條の「用地及び資金の確保に關する措置を講ずる」ように努めるものとする。これじゃ弱いではないかといふのが質問したら、運輸大臣としては、具体的な事案に應じて助成するような措置を講ずる、運輸大臣としてはターミナル設置に關する助成といふものは積極的に考えていきたい、こういうふうに御答へされておる。そうすると具体的にさういふターミナルができたときには、一体この三十一條に沿つてどういふ具体的な指導をされたか、お答えをいただきたいと思つて。

○政府委員(国友弘康君)　この自動車ターミナル法第三十一條に「用地及び資金の確保に關する措置」が規定してあるわけでございますが、この規定につきましても、自動車ターミナル法が立案された際に、運輸省と大蔵省その他と非常に強く折衝したのでございまして、大蔵省としてはもうこの程度の規定がぎりぎりであるといふことで、結局この規定につきましても、「用

地及び資金の確保に關する措置を講ずる」ように努めるものとする。といふ書き方になつたわけでございますが、今御質問のございました蒲郡、下関、福岡のターミナル等につきましても、これは私どもとして、自動車ターミナル法が成立いたしました前からの助成措置をできるだけ講ずるつもりで対処しておりましたのですが、今先生の言ひました三十三ターミナル等につきましては、昭和三十三年の十月、自動車ターミナル法が施行されます前にできました。付則によりまして、現在の自動車ターミナルを免許を受けたターミナルとみなされる規定で、現在一般ターミナルになつておるものでございまして、実は自動車ターミナル法が成立いたしましたからあとに建設されましたターミナルではないのでございまして、この福岡のターミナルその他に關しまして、用地の確保等につきましても、私どもとしてできるだけ努力、及び大蔵省その他との折衝もいたしました。ターミナルにつきましても、トラックターミナル等につきましても、用地の確保ということが最大先決の問題でありますので、それらに關しまして、できるだけ有利な払い下げができるように、あるいはその他の措置ができるようにといふことを交渉いたした次第でございます。

○大和与一君　できるまでは一応それでいいとして、それでは一体福岡のターミナルがどうしてあんな完全な失敗をしたのか、どのように報告をお受けになつてゐるか、お尋ねします。

○政府委員(国友弘康君)　これはその失敗しました原因等につきましても申し上げますのは、今までの福岡のト

ラックターミナルが成立しました経過等につきましても申し上げなければならぬと思つたので、ちよつと長くなりましても、その点を申し上げたいと思つたのであります。

福岡市を帰着点とする路線取り扱い貨物量は、一日に約千四百トンでございますが、福岡に乗り入れをいたしております路線業者が十八社ございまして、現在二十二社でございますが、それから取り扱い事業者、水屋と稱しておられますが、取り扱い事業者が約六十社あつたわけでありまして、これらのトラックターミナルと申しますのは、路線事業者が都市へ入つて参りました場合に、その終端において、あるいは中間においてもございまして、終端において荷物の積みおろしをし、集配をする場がトラックターミナルでございますが、これから今申し上げましたような路線十八業者、それから取り扱い業者約六十業者が無秩序に集配を行なつていて、要しますに福岡市内においては過当競争の状態になつたわけでありまして、こういう背景のもとに福岡市内の区域業者の六五%に当たる五十三業者、この中には、今申し上げました取り扱い業者が二十四社入つておりますが、五十三業者が集まりまして、福岡運輸事業協同組合というのを昭和三十三年の八月に作つて発足いたしましたわけでありまして、現在五十四業者入つておりますが、この福岡運輸事業協同組合が昭和三十四年の三月にトラックターミナル建設計画を決定しまして、その際に、これがやはり今後の反省をすべき資料になると思つたのでございまして、トラックターミナルの施設は、一つは組合が建

設して、運営のために別に運営会社を設けて、組合が施設を運営会社に貸し渡す。それから二番目に、運営にあたりまして、全路線業者の積極的な参加を求めて、組合と路線業者、それぞれ同額の出資による運営会社を創立する。三番目に、路線業者の参加は、九州トラック協会のあつせんによるということと組合として確認しましたのでございまして、これに對しまして、九州のトラック協会及び九州路線連盟という路線業者の集まりがあるわけでございますが、この路線業者の方で、このターミナルに對しまする積極性が足りなかつた。そこにおいて参加をする数も少なかつたという点があるものでございまして、これに關しましては、この一般ターミナルに入ります場合に、貨物の配分等において、どういふふうになるであらうか、あるいは路線業者が自分だけで参加した場合に、一体ほかに参加しない場合にはどうなるであらうか。あるいはこれは地域の区域業者が主として計画をした組織である、路線業者が自分で計画をした組織ではないというようなこと等、それらのことが原因であつたと思つたのでございまして、この組合に對しまして、組合の参加に對しまして冷淡な態度を示した。従ひまして、全路線業者の参加は不調に終わったわけでございます。そこでこの組合としましては、路線連盟に参加をしております。すなわち、路線業者の集合体に參加しております。おらなかつた日本高速株式会社という路線業者に働きかけまして、これに参加を求め、一つの方面から一業者を入れる。たとえば大分の方から一業者、熊本の方から一

業者というふうな形の考え方でやつていこうということで、この日本高速株式会社を中心にして、路線業者六社の参加を得て、組合と路線業者、それぞれ半額出資による福岡トラックターミナル株式会社を昭和三十四年の九月に設立したわけでありまして、そこで自動車ターミナル法が施行されるということになりまして、急速にこのターミナル会社がトラックターミナルを設置建設いたしました。そして、自動車ターミナル法施行のときには、届け出をすれば免許を受けたものとみなされるという形の規定がございまして、その規定によりまして、一般ターミナルとしての免許を得たことになつたわけでございます。

そこで、こういうふうな形で路線業者がうまく入らなかつた。それから急速に設立をしたというふうな点等ございまして、その後の運営は赤字を續けておりまして、實際はその運営会社から組合の方へ支払いますターミナルの使用料金等も、月七千万円の支払いでございまして、なかなか支払えない状態になつてきておつたという状況でございます。そこで、まあこれではどうしても立ち行かないということで、ターミナルを持つております組合といたしましては、その施設等について久留米運送に譲り渡して、その赤字の息をつくというふうな形でおつたわけでございますが、まあこういう場合に、しばらくは運輸省としてこういうターミナルに助成金が出せるかと申しますと、これにつきましては、現在の態勢においては助成金を出す方途はございませんで、それもできない状態であつたということで、まあ現在はそれ

ら参加いたしました路線業者が、自分の営業所もあるであらうし、あるいは取り扱い事業者と関連をしてトラックターミナルに入らずに扱うところも持ち、トラックターミナルにも荷物を入れるという両建ての状態で、一般ターミナルとして運営をしておるという状況でございます。今申し上げましたように参加をする路線業者等が営業収支償つていくほどに入らなかつた。そういう面でも、たとえば大都會でありますれば、トラックターミナルを建設して、そこからあがる使用料が、そのターミナルを運営する経費に見合う程度の収入がございまして、全部の業者が入らなくても経営がやつていけるわけでございますが、この福岡の場合におきましては、そこまで加入者がなかつたというふうな形で、経営相償われない状態になつてきたというところに原因があるんだと考えております。

○大和与一君 今もお話でありましたが、路線業者十三のうち六つだけ、それから水屋の方は六十業者で、私の聞いたのは二十四業者だけ入つたわけですね。こういうふうに入らなかつたので、それでやつていく場合に、二十一条の使用命令というのはいくらなつてゐるのですか。二十一条を、これをある程度うまく善用しなければならぬといかないのは初めからきまつておるわけですよ。そういう指導はどのようにされておるのですか。

○政府委員(国友弘廣君) この使用命令につきましては、その条文を読んでもみますと、「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ふ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き、その自動車運送事業者に對して、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出来る。」という規定でございますが、この運送事業の輸送網の整備というのを一つの要件にしておるわけでございます。それで、この輸送網の整備のために、さらには、一つの路線業者に對して使用命令を出します場合には、その事業計画の変更もさせなければならぬ。従ひまして、道路運送法の方の關係もございまして、まあこれらに關しまして十分それらの利害關係を彼此勘案しなければならぬわけでございますが、この使用命令の命令を出すという点については、

実はこの福岡のトラックターミナルについてはいたさなかつたわけでございます。まして、それらの点はあるいは検討が不十分であつたかと、かように考えますが、ただ、今申し上げましたように、自動車ターミナルは、自動車ターミナル法の使用命令及び道路運送法の両者を勘案してやらなければならぬもので、慎重を期しておつたということになるわけでございますが、その赤字になりました過程におきまして、福岡のターミナル会社としては、施設の売却等の措置を考えたということになつておるわけでございます。

○大和与一君 たとえばそのターミナルに一応一部の人が参加をしておるのに、荷物の方はターミナルに持つていかないで、路線業者も水屋も、両方ともそれには持つていかないで、それに参加してない路線業者あるいはその他の方から立ち回る。陸運局長の話による

と、数量は全体の五分の一ぐらいしか扱つていないと言ふ。そうすると、ある会社では直営の営業所を持つてゐるんだから、ターミナルへは二割ぐらいしか出さないで、自前で入割ぐらいやつていく、こういうふうなことをやつておるようないわれております。そうすると、私はやつぱりこれはどこかで調整をしなくてはいかぬと思ふ。それが路線業者と水屋との調整をどうするかということ、再三お尋ねをしておつたところだと思ふのです。ですから、こんなことをしておつては、これはターミナル会社がもうかるはずはありません。これは路線業者が〇・二五、水屋で〇・二五出して会社へ納めておる。そうすると今度は料金の問題が起ります。そうすると集配料というものは、ほんとうは路線業者が払つてくれる、水屋との關係においては払つてくれるということになつておるかもしれないけれども、それにしてもこの料金はあまり正確に、あなたの方で示されておる基準の通りに私はやつていないと判斷してゐるんですよ。そうすると、そこら辺がむずかしい問題で、わかりますけれども、そういうことになつてゐるのを野放しにしておつたんでは、私はやつぱりターミナル法の全体の再検討が必要であると同時に、皆さん方の指導がきつめて不十分であつたと思ふ。下関なんかどうしてうまくいったかという、これは路線業者だけだつた。しかも全国的な中継地であるために、一応全部の積みかえをやる。こういう特殊事情があるから、あそこはどうかという、ただそれだけども、福岡なんか、失敗したこと、責任を責めるのではなくて、これを何

とか直さなくてはいいかぬから、それに
ついてはあなた方はどう考えるか。陸
運局長からという答申がきておつ
て、これではこういう点が悪いから、
ターミナル法の運用については、将来
こうしてもらいたい、こういう答申が
あつたか。もしなかったと
すれば、あなたの方ではそれに対して
どういう結論を現在において出してお
るかということをお答え願いたい。

○政府委員（國友弘康君）　今先生の
おっしゃいましたように、蒲郡なり下

関なりのトラックターミナルが、現在比較的良好に経営されておりますのは、路線業者が主体になって入っておるということがあります。

それて路線業者がそのターミナルを使おうということで、ほとんど全部の路線業者がそういう考えのもとにそのターミナルを利用しておるといふところにあります、樺岡のトラックターミナルにつきましては、そういう点に欠けておった点が、非常に遺憾なんです、そういうことでターミナルの収支が相償わなかったということになっ

ておられます。で、福岡の陸運局からの
答申は参つておらない、答申という
か、意見は参つておらないのでありま
すが、まあ私どもとしましては、今
後、今申し上げましたような路線事業
者と、それから取り扱い事業者との関
連及び關係をどう密接につけるか、そ
れから、このトラックターミナルを利
用させるについてどういうふうに指導
していくかということが、まあ一番大
切なことであると思いますので、それ
らの点にわれわれの検討の重点を置い
て参りたいと思つておるのでございま
す。

○大和与一君　ただ、この国鉄と日通
というよりな関係ですね。それから路
線業者と水屋がそりいうまあ話がうま
くできて円滑な運営ができるような
形、ある路線業者はこり言っておるの
ですね。もしも水屋の人たちが直取り
扱い者になってくれば、集荷につい
ては二割、配達については一割、こり
いうふうな話し合いをしてもいい、こ
ういうことをある路線業者が言っ
ておるのですがね、この点について
はどうか考えますか。

○政府委員(國友弘康君) この点は、路線事業者が運賃を収受いたしました。た、その収受しました運賃の範囲内で取り扱い事業者に手数料的なものを支払つておるわけでございますが、まあこれについては、私どもの方で認可のような形をとつておりませんので、路線事業者と水屋との交渉によつてそういうものをきめるということになっておるわけであります。まあこれらの運用についても、われわれとしては今後十分に検討していかなければならな

○大和与一君　まあ東京は別として、その他の地方では今回の福岡の経験を生かす。どうもやっぱり路線業者と水屋とが一緒になったターミナルの運用というものはうまくないのではないのか、そういう意見がありますけれども、その点は私も結論はちよつと今すぐ出ませんけれども、そういう路線業者は路線業者で全部まとも、水屋は水屋で全部まとも、こういう形のターミナルの方がいいと思うが、やっぱりちゃんぽんになつても、全部が一本になつて入つたものがこれはいいでしょうけれども、そういう点は法律の

建前でいえば、そうならなければならぬというのだが、その辺はどうも二つが一緒になってやったことが、今おっしゃるように、使用命令も簡単に出不いということになる。荷物が来ないのだから、自分がみずから会社に入っておりながら、自分の荷物が入らない方が一銭でも手数料が安くて荷主にサービスができる、こういうことではないのかと思うのです。

そうすると、これだけ作っても、これにもやっぱり参加せぬと時代おくれになるって、もしも全部がまとまった場合には業者としては困る、こういうことになって、参加しておるような格好になるのだが、その辺は一体どうですか。

○政府委員(国友弘康君) 私は、一般の中小都市におきましては、やはり路線業者が集まってトラッカターミナルを作るということが、これは割合お互いの了解もつきやすいので成立しやすいと思っております。このターミナルの運用というものは、やはりその関係者、路線業者も、あるいは取り扱ひ事業者が参加すればその取り扱ひ業者

が、全部が何といえますか、了解し理解し、一緒にになってやろうという精神のもとにやらなければ実効が上がりませんので、そういうほんとうに一緒になつてトラックターミナルの経営をやつていくというふうに関係者の了解がつくことが、まあこれが一番主眼点だと思つております。ただ、その東京都内、あるいはそのほか、今後交通規制が非常にきつくなつて参りましたような場合、あるいは現在大都市内に敷在しております取り扱い事業者が、取り扱い事業者の前にはトラックなり何なりはもうとめられないというようか

交通事情になり、規制をされてくるといふような場合には、それはその水屋さん自体が経営が非常に困難になって参りますので、まことにまた、路線事業といふようなものにつきましては、大型のトラックを使っておる。その大型のトラックが大都市内に入ることに

つては、やはり時間的な制限、あるいはその他、昼間は通さないというような制限がなされるというような場合には、都市内に入れませんので、やはりどこか大都市の周辺地帯にトラフィックミナルを作らなければならない、というようなことになりますれば、その場合に両者、路線業者の面からも、また取り扱い事業者の面からも、そういう

うトラビクタ・ミナルを大着町の屋敷に
地帯に作つて、一緒に仕事をしてくい
という方向にこれは行かざるを得なく
なる。そういうふうに考えております
ので、今申し上げましたような二様三
様の形態があると思つております。

○大倉精一君 関連。ちよつと局長に
お伺いしたいのですけれどもね、どう
もさつきから御答弁を聞いております

という、ターミナルというものは、路線業者も水屋もまじっていいんだと、いろんな形があるのだと、こういふような御答弁のようでありますけれども、私は、これは路線業者のターミナルというふうに理解しておつた。たとえば自動車ターミナル構造設備令によりまして、この第一条で、「この政令で「自動車」とは、一般乗合旅客自動車運送事業又は一般路線貨物自動車運送事業の事業用自動車をいう。」と、こうなつておるのですよ。さらにまた第二十一条におきまして、先ほど大和委員からお尋ねがあつた、法令

の中にも、自働車運送事業の輸送率を整備するため必要があると認めるときは、」輸送網を整備すると、ですから、通運業者とか、そういうようなものはターミナル法の対象とならないと。思っておったのですが、この辺はどうなんでしょうか。

○政府委員(国友弘康君) この自動車ターミナルが、路線事業者の路線が入って、そこで荷物を扱う施設であるということにつきましては、大倉委員のおっしゃる通りでございます。路線事業者が主体であるわけでありますが、ただ、この場合に、今度はトラックターミナルの運営という面から考えてみますと、いわゆるトラックにおける大運

送、これは路線事業者がやるわけですが、これは各荷主なりへの配達というのは、これは集配として行なうわけであります。その集配の場合に、この一般トラックターミナルとしまして、路線事業者ターミナルとしまして、路線事業者の荷物が入って参りました場合に、この場合に形態が三つございまして、

路線事業者がそれらの荷物をみずから集配する場合がございます。これはもとよりトラックターミナルでいわゆる水屋が入りませんければ、典型的にそういふ形になるわけでございますが、路線の荷物を持ってきて、路線事業者がみずから集配してしまふ。その場合に路線事業者がおのの集配を、ただ単にそのトラックターミナルを場所として使ふというような場合と、それから共同集荷をする場合、共同集荷、配達をする場合とございます。路線事業者がみずから配達、集配をする場合、それから集配につきましては、こ

の一般トラックターミナルを経営している者が行なう場合、こういう場合がござります。これはもう路線事業者が大都市と大都市の間の運送をいたしまして、あとトラックターミナルに入りまして、またターミナル会社だけで集配をしてしまふ。これは共同集荷配達の一番典型的な形である場合。三番目は、集配は区域事業者の免許を受けている取り扱い事業者が行なう。そうしてこの一般トラックターミナルはその使用料のみを徴収するという場合がござります。これら三つの場合がござります。この第三の形態の場合には、今申しました一般の区域事業者、すなわち取り扱い事業者も区域事業者の免許を受けておりますから集配ができるわけでありまして、従いまして、取り扱い事業者であるところの区域事業者もそのトラックターミナルに出入りをして集配をする、こういうような形が考えられるわけがござります。

○大倉精一君 わかつたような、わからぬようなことだが、そうすると、トラックターミナルの構成の主体というものは、これは路線事業者ですね。主として路線事業者という言葉を使ったんですけれども、私はターミナルの構成の主体は路線事業者だと思ふのです。そこで荷物を一たんおろして、あるいはまた積んで出発をする。それまでの集配をするのは、これはあるいはリヤカーで持つてくるものもあるでしょうし、手車で持つてくるものもあるでしょう。たくさんあるでしょうが、法的にはトラックターミナルの構成の主体というものは路線事業者だ。そうでないとこれは条文に合わないでしやう。この法律で、この政令で、自動車

とは云々であるでしやう。いわゆる乗り合い自動車、それから路線貨物自動車となつてゐる。あなたが今おっしゃるのは、それは法律で言うターミナルの構成の、何といふか、中身にはならぬでしやう。出入りする、集配するものでしやう。ですからその中にはトラックに限らず、手車もある、リヤカーもある、あるいはオート三輪もあるでしやう。

クターミナル事業者と路線事業者と取り扱い事業者との三者の関係がある。トラックターミナル会社というものは、これはだれでもできるのです。ちゃんと基準に従ふべきでしやう。そうするとそれを利用するものは、これは一般路線事業者だ。そうすると、路線事業者が直接に集配をする場合は、これは問題がない。それを水屋に頼んで、水屋と直接に契約をして、水屋がそこに運んでくる、契約のもとに出入りする、これはあたりまえだ、こうなる。そうすると水屋とは、トラックターミナルの法律による利用というか、活用というか、これは適用されないということですね。そういうことですか。

○政府委員(国友弘康君) この自動車ターミナル法にいますところのものは、先ほど申し上げましたように、路線事業者の用に供するものでござります。で、まあ今ちょっと疑問に思われますのは、どういふ点かと思ふのですが、これは、いわゆるトラックターミナルを経営しようとした場合、このトラックターミナルは、路線事業者も参加し、さらに水屋も参加して、一つの運営会社を作つて申請をしたわけがござります。こういうふうな形態、すなわち経営主体はどういう形でもいい、その申請はし得ると思ふのです。それでそのいわゆるトラックターミナルを、ターミナル設置の本来の目的から、利用するのは路線事業者である。ただこの場合に、そのトラックターミナルというものは、路線事業者が利用するものではあるけれども、しかしそこにはトラックターミナルから荷

主への集配というものがどうしてもあると、そうするとその集配行為につきましては、路線事業者が自分でやる場合もあるし、トラックターミナル会社がやる場合もあるし、水屋が集配をする場合もあると、そういうことなのでござります。

○大和与一君 そうなるとトラックターミナル会社だけの経営、健全経営ですね、そういう場合を考えたときに、利用されなければ、その会社だけが若干の料金、手数料をもらつて、そんなもので成り立つと思ふのですか。あなた、大資本をかけて、家を建てて、そうして人様を使つたわけだ、そうしてその手数料だけでこのターミナル会社が経営なんか成り立つていかぬじゃないですか。そうするとターミナル会社を作れといつて法律ができた。それで作るように、あるいは土地の問題とか、そういうことも、政府は心配してくれ。そこまではいいけれども、経営の健全化といふことになつたら、私はほとんど見通しはないと思ふのですが、どうですか。

○政府委員(国友弘康君) この点に關しましては、私もどうもいたしましては、手数料の収入によつてそのターミナル会社が経営をしていけるように手数料を設定するといふことを考えております。

現在水屋さんに支払つておる、いわゆる手数料的なものは、まあ集配まで入つておると思ふますが、最も典型的な、ターミナルをただ単に積みおろし及び荷物を荷さばきをする施設としての利用を考えてみました場合に、先ほど申しました第三の形態の場合を考えてみますと、その場合には、トラックターミナルの中に路線事業者の自動車が入つてきまして荷物をおろす。そうしてその荷物を仕分けをして、さらに水屋のトラック、配達のトラックに引き継ぐというふうな場合を考えてみますと、そのターミナル部分の施設を使つた手数料を取受する、その手数料によつてそのターミナル会社が経営が成り立つていくように考へるということ、現在あまりトラックターミナルについての申請は出て参つておりませんが、その申請は出た参つておるんですが、自動車ターミナル法が成立してから出て参りませんのですが、審査の場合には、集配等の行為を伴ひません場合のトラックターミナルの利用料というものにつきました。今申しましたような施設を利用する利用料といふものを認可する、それによつて経営が一体成り立つていくと、成り立つていかないかといふことを十分に見て、経営が成り立つていくと思はれる場合はそのトラックターミナルを免許するけれども、どうもこれは危ないといふ場合には免許しない。そうしてもつと改善された考え方に立つところのトラックターミナルを作つておるのを奨励するといふような形を考えております。

○大和与一君 ターミナル会社をもうけさせるためにやるのじゃなくて、荷主へのサービスと、交通全体の調整といふんです。そういう立場に立つたために料金をもしもきめるとすれば、やはり少したくさんとらなくちゃやつていけぬだらう。それじゃ、それをたくさんかりにとらす場合に、今度は荷主の立場からすれば、高いのじゃいやだから、そうなれば今度は荷物がほんとう

に集配されるように、やはりこれは指導してやらなければいかぬ。そうなる、それが二十一条との関連にやはりなってくるんじゃないかと思うのです。だから、やはり極端に言えば、全部が一つになれば、これはうまくいくと思うのですけれども、それは東京のような場合には一つでなくてもいいかもしれないけれども、幾つであるか知れないが、これは大きな地方では少なくともそういう形にしなければ、実際に成り立たぬではないか。だから、あなたの方でおっしゃった今の基準の考え方はわかるけれども、それは同時にその裏づけとして、業者がみんな一つになってそれでやるんだ、こういうところまであなた指導してやらなければ、とても私は危なくて免許がでないんじゃないかと、そういう感じがするのですけれども、その点はどうですか。

○政府委員(国友弘康君) このトラックターミナル等につきましては、大きな用地と相当な施設とを要するわけでありまして、ここに、できるだけ運賃等は低額に抑えたいというふうな観点から申しますと、このターミナルの経営という点については、そのものから申しますと、これは確かにその通りであります。しかし、そういう事業計画の面から申しますと、これは十分にそれらの点を勘案しなければならぬが、今先生のおっしゃいました使用命令等との関係におきましては、これは十分その使用命令というものを発動する仕方についても考えなければならぬと思ひます。し、中小の都市におきましては、やはり路線事業者が全部一つになってこに入る

○大和与一君 議事録を見ますと、あなたは、もし免許を受けた場合には、やはり地域の独占性が出てくる、こうおっしゃっているわけですね。これはその言葉を悪い意味にとるのでなく、やはりそういう形がある程度出て、それに指導が適切であれば経営も成り立つていく、こういうことになるだろうと思ひます。大体そういうことではないですか、これは。

○政府委員(国友弘康君) 地域の独占性と申しますのは、一つのトラックターミナルならトラックターミナルが免許基準に合うという観点で、免許基準に照らしまして合格したということでも免許をされますれば、その近所にはもう一つのトラック、ターミナルというものは許されないことになります。それは同じようなトラック、ターミナルがありまゝ場合には、もう一つできても、それは輸送網の形成とかいうようなことにはむしろ役立たないの、ある一定範囲内におきましては、その一つのターミナルを利用した方がいいのでありまして、そういう意味から、地域の独占性があるというのを申し上げたわけでありまして、そしてまたこれら一つの、これは合格したものとして認められたトラックターミナルができまゝの場合には、できるだけそのターミナルがうまく経営していけるように指導するということは、これはぜひ必要なことであり、そういう運用よろしきを得ていきたいと思ひております。

○大和与一君 それから、業者がまあ向こうで、荷物を積んでもいいし、こっちでもって積んでもいいのだとなると、その膨大な施設をしたターミナルの業者は、事業としてやっていけない、こういうことになって、そこで今度は、それじゃ強制使用命令が出せるかという、これには、まあそれをやるためには、よほど膨大なターミナルの設備が必要になるのでしよう。だから、そうなると思ひます。まだお答えがないけれども、全部やはり一つにした形でやるのが——現在のあなたの心境でいいのですけれどもね。やはりその方が地方としてはいいのだ、それでなきゃなかないかぬ、こういうふうなお気持なのかどうかです。しかし、そうかといつて、東京で、じゃ十も二十も要するかどうか、やはりそれはいいかと思ひます。ですから、やはりその辺をもう一べんお聞きしたいのですがね。

○政府委員(国友弘康君) これはその都市の規模、大きさ等によると思ひますけれども、地方の都市におきましては、路線業者が一つになってやること、これはやはりその経営が成り立つていくかどうかという問題は、その荷物の取り扱い等に関係してくるわけでございます。従いまして、先ほど申し上げましたのですが、中小の都市においては、業者が全部一つにまとまってやるのが望ましいということをお申し上げたわけですが、そういうふうにご考慮しております。

○大和与一君 非常に大きなターミナルを作る考えはないと、まあこのようにおっしゃっておったと思うのです。そうすると、この前予算を一応プリントをいただいて、ああいうふうにしよらうと思つたけれども通らなかつたというのだけれども、あれは東京だけの話ですね、あの紙に書いた、ガリ版に書いたやつは。そうすると、あれは一体東京だけでどれくらいの数が出て、それがやはり採算の可能性ありとあなたの方で考えられてやられていくのか。そうすると、採算の可能性ありということは、具体的にこととして、荷物の集配がある。その荷物の集配を自然にほうっておくじゃなくて、ある程度やはり調整をしないかと思ひます。そこまで十分に考えてこの予算を組んだのか、お尋ねします。

○政府委員(国友弘康君) まずトラック、ターミナルの整備計画につきましては、東京には四力所——名古屋方面、仙台方面、高崎方面、甲府方面の路線事業者の車を受ける施設を東京には四力所作つたらいという考え方をもちましたわけですが、そして予算要求を、そのうちの名古屋方面を受けるトラックターミナルをまず作りたいというところであります。そのほか、計画として、大阪二方面、名古屋二方面、福岡、札幌、広島、仙台等は一つのトラックターミナルを作つたらいののではないかと考えたわけでございます。そして、この東京におきまゝるトラックターミナルにつきまゝしては、建設費十一億四千万で、大体一万坪ほどの広さをもちまして建設するといふ計画を持ちましたわけでございます。しかし、東京で申しますと、これでも全部を入れられるところが十分であると思ひておられないのでありまして、実際申しますと、このほかに、

○大和与一君 非常な大きなターミナルを作る考えはないと、まあこのようにおっしゃっておったと思うのです。そうすると、この前予算を一応プリントをいただいて、ああいうふうにしよらうと思つたけれども通らなかつたというのだけれども、あれは東京だけの話ですね、あの紙に書いた、ガリ版に書いたやつは。そうすると、あれは一体東京だけでどれくらいの数が出て、それがやはり採算の可能性ありとあなたの方で考えられてやられていくのか。そうすると、採算の可能性ありということは、具体的にこととして、荷物の集配がある。その荷物の集配を自然にほうっておくじゃなくて、ある程度やはり調整をしないかと思ひます。そこまで十分に考えてこの予算を組んだのか、お尋ねします。

○政府委員(国友弘康君) 仙台のトラックターミナルに關しましては、申請者と密接に連絡をとつて考え方を練つておられますと同時に、その用地の払い下げ等につきましても、積極的に財務当局と交渉をいたしております。さらに、その利用方法等については、従来も指導し、今後も十分連絡をとり、指導していきたいと思ひております。

○大和与一君 もうじき終りますすが、結局私はお願いしたいのは、大きな資本の力のある者がターミナルを作るというところは、これは大体心配はないわけですが、だけれども、中小企業の人たちがそれぞれの地域、地区で作る場合に、これはほんとうに失敗でもしたら大へんだから、その点を全部あなたの方に責任を持てと言わねければならぬ、しかし法三十一一条もあるのだから、その点はある程度見通しを持つて、ほんとうに親切にめんどうを見ろ。どこに作るにしても、やはりそういうきちんとした態度が私は望ましいと思ひます。そうすると、どうもやはり私はよくわからない。だから法律の

○政府委員(国友弘康君) 仙台のトラックターミナルに關しましては、申請者と密接に連絡をとつて考え方を練つておられますと同時に、その用地の払い下げ等につきましても、積極的に財務当局と交渉をいたしております。さらに、その利用方法等については、従来も指導し、今後も十分連絡をとり、指導していきたいと思ひております。

○大和与一君 もうじき終りますすが、結局私はお願いしたいのは、大きな資本の力のある者がターミナルを作るというところは、これは大体心配はないわけですが、だけれども、中小企業の人たちがそれぞれの地域、地区で作る場合に、これはほんとうに失敗でもしたら大へんだから、その点を全部あなたの方に責任を持てと言わねければならぬ、しかし法三十一一条もあるのだから、その点はある程度見通しを持つて、ほんとうに親切にめんどうを見ろ。どこに作るにしても、やはりそういうきちんとした態度が私は望ましいと思ひます。そうすると、どうもやはり私はよくわからない。だから法律の

不備といふことだけでなく、実際にトラックターミナルという事業はほんとうに経営が成り立つのか。成り立たないのに、あれも作るこれも作る、こりやれあやれといつて、失敗したらお前さんたちが悪かった。これじゃ法律の趣旨に反する。だから交通統制といふ大きな錦の御旗もあるけれども、同時に経営に対しても十分な見直しと的確な指導をする、こういうことななくてはいかぬと思ひます。

最後の話だけれども、今度は運輸委員会逃げていかぬです。今度運輸委員会は、一体いつごろまでに、今度は当局案として、もう少し具体的な法律の一ついいところを、間違いない一つの案を、モデル・ケースでもいいから作ってもらつて、それを委員会に御提示願へるかを御願ひして、きょうは質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(三木與吉郎君) ちよつとこの際、大臣は衆議院の本会議がございしますので、失礼いたします。

○政府委員(国友弘康君) このトラックターミナルにつきましては十分に指導し、親切にめんどうを見るということ、これはもう全くその通りにしなければならぬと思つておりますので、これから今申し上げましたような仙合のトラックターミナルを作りますというふうな場合には、十分陸運当局は指導に当たつてやつております。今後できます各地のトラックターミナルについては、そういう考えのもとに施策を進めていきたいと思います。各都府県の場合には、私どもとしても計画をもちまして、事業者を集合させて、トラックターミナル会社を作るといふよ

うなことを考えなければいけないと思つておりますが、今おっしゃいましたモデル・ケース等につきましては、一カ月ぐらゐりありますれば、そういう考え方なり、モデル・ケースといふものができるといふことと思ひます。

○大和与一君 一つ、モデル・ケースといふことは、予算を出したでしよう。今言われたように、東京の場合と、仙合とか何とかが地方の場合と、それぞれターミナル事業者、それから路線業者、それから運送業者、この関係ですね。それから資金の関係ですね。どうもこれは福岡の場合なんか正確にやつておりません。これは相当とんぶり勘定で話し合ひでやつております。そういう点も一つ関連する形をいろいろ想定して、そういう何か簡単なまとまつたものでもいいから、こ

ういふふうになるのだといふことを一つ一月月でもいいですから、やつてもらひたい。

○政府委員(国友弘康君) その先生のおっしゃいますのは、たとえば、こういう構造においてこういう扱いをする、何回ぐらゐり扱ふところではこういう構造になるというふうな形のものでよろしいわけですか。

○大和与一君 いろいろ形よりも、今までいろいろ議論をした、ターミナル会社として事業の経営が成り立つか成り立たぬか。成り立つというふうな形でですね。それと路線業者、これを利便する形でしよ。それから水運との関係が出るでしよ。集配とか料金の問題、そういう点を、これはあとからでいいのですが、こまかいことは……大体そういうさつきおっしゃつた予算

に盛り込まれたこの形の中で、実際にターミナル事業ができるという前提でお出しになったわけでしょう。その内容を概括的に出してもらいたいと思ひます。

○政府委員(国友弘康君) わかりました。

○大倉精一君 関連してちよつとお伺ひしたいのですけれども、この前のときには、大和委員の質問に対して、どうもトラックターミナルの構想がはっきりいたしませんので、私は、トラックターミナルといふものは、トラックの発着所であるのか、あるいはトラックの貨物駅を作るのか、こういう点に對してははっきりしなかつたものだから、きょうは大體はつきりました。貨物駅を作るのだという工合に私は認識をいたしました。そこで、そうだとするならば、これはターミナルの運営上、路線業者は全部ここに入る、地域独占をしなければ経営が成り立たぬ、

こういうことも大體認識してきたわけなんですけれども、さらにまた、局長さんもいろいろ方針らしいのだが、そこで、一体そのトラック路線業者を一本に集めて運営をするというところが、現在のトラック業者、路線業者の事情からいって実際にできるかどうか。たとえば、東海道線、名古屋方面からくるものを一カ所に集めるとおっしゃるけれども、三十幾つ業者があると思ひます。そうしますと、大體三十幾つの場所割りをせなくちゃならぬ。まず第一にこれが大へんだと思ひます。さらにまた、そうなるに参りますといふことでもって自分でターミナルを作つてやる、これもあり得ると私は思

う。それからまた、トラック路線業者の現状からいって、名古屋のトラック業者が東京に荷主と契約をして持つてくるのですが、帰るときには空車で帰るのではなかならぬからといふことで、いわゆる運賃ですが、そういうものを無視した値段でもって持つていく、こういう複雑な内容があると思ひます。これを三十一の業者の場所割りをして、全部ここに入れといふこと自体が非常にむずかしいと思ひますが、その点のお考えはどうでしょう。これは。

○政府委員(国友弘康君) おっしゃいますように、この場所割り等は非常にむずかしいことと思ひます。ただ、従ひまして、大業者が自分で非常合理的な形態の専用ターミナルを作るといふことは、これはやはり禁ずるわけにはいかぬ。これは専用ターミナルといふものはあり得ると思つております。ただ、自分の力でターミナルを作り得ない中小の事業者といふものがあると思ひます。それらのものに關しましては、一つの集合したい設備を持つたターミナルといふものを作るべきだと思ひます。それでその場合に、今おっしゃいました場所割りのむずかしい点というのが出て参りますが、これにつきましては、これに關係いたします路線事業者、それから取り扱ひ事業者、それからこのトラックターミナルを作りますトラックターミナル事業者といふような関係者の間で十分に協議を行ななければいけない。そのときには運輸省なり陸運局なりとしても、もちろんその中に入つて、その協議がまとまるように指導しなければならぬと思ひます。これら協議を行

なる場合には、その当該地域における、今申し上げました三つのものの歴史的な關係とか、あるいは輸送の実態といふようなものを十分に考慮して輸送の円滑化をはかる、妥協な線を出すといふことで、その規模等についてもいろいろ面から考える。さらにその場所割りの割りつけといふような場合についても考え、さらに使用命令といふような点、これは使用命令といふのは最後の伝家の宝刀であると思ひます。これの発動します前にも、それらの趣旨に沿つた指導をするといふような面からしても、三者間における妥協な線を出していくといふようなふうに考えていかなければならぬと思ひます。

○大倉精一君 いずれそういう点について、いろいろ場所でないところではないが、せつかくの機会ですから、あと二、三お伺ひしておきたいと思ひます。

なるほどおっしゃる通りに、東京等におきましては、交通事情からして、当然郊外の方にターミナルを作らなきやならぬ。その場合に中小業者は自分では作る資力がなからぬから、どうしてもめんどうをだれかに頼んで作らせるようにしなかならぬ。この場合に強力な業者は参加しないという状況が出てきた場合には、はたして大和君の心配されるように経営が成り立つていくかどうか、格段の補助をしなければならぬのじゃないかと思ひます。これは、そうして今度は集配料金等の問題について格差が出てくるのじゃないか。たとえばこつちへ持つてきて一たんおろしてまた積んでといふふうになる、こういう問題も出てくる。それか

らもう一つは、ちやうど国鉄と通運業者のようにターミナル運送取り扱業者というものが出てくる。そうすれば荷おろし業とか、あるいは配達業あるいは取り扱い業というふうなものが出てくるでしょう。従つて道路運送法によるところのそういう面の一部法律改正を考へなかつたらぬ、いろいろな面が出てくると思うのですが、そういう点はどうでしょうか。

○政府委員(国友弘康君) これは効外に中小の業者をまとめてターミナルを作るといふことは、先ほどから申し上げておきますように、交通規制等を考へますと、どうしても作らざるを得なくなつてくるだらうということが考へられます。そしてまた、今おっしゃいましたように有力な業者が参加しないという場合もあり得ると思ひますが、先ほどから申し上げておりますように、これらの中小の業者が集合しましてターミナルを作る場合には、われわれとして十分指導をし、それでそれが採算をとつてやつていけるというふうなめどをつけた上で、これらのターミナルに着手するという方向があつてしかるべきだと思ひます。それで補助という点に關しまして、これは私は、できれば非常にいいと思ひますが、現在のところにおきましては、法律上は、先ほど申し上げたような程度の規定しかできませんので、あとは用地の払い下げ等について十分努力をするし、それから融資等の面においてもできるだけわれわれとして努力をするということを考へていきたいと思ひます。

先ほどちやつとお触れになりました点で、何といひますか、路線事業が適

正に一つの地区にまとまつて流れ込んできるといふような、路線事業もそれから水屋も一つの地区にまとまつて経済的にも成り立つような形で計画ができれば、それを免許をしていくという形になつて参るわけでございますが、集配料金とか、そのほかの面におきまして、法律の改正はどうかという点がございまして、私も現在は現在の自動車ターミナル法で運用していきける部分に相当にあり、指導をしていきますれば、相当にやつていけると思ひますが、どうしても改正をする必要があるというものが、そういうことを協議し、指導しておる間に出て参りますれば、それは法律の改正までやはり考へていかなければならない、そう思ひます。

○大倉精一君 これは非常にむづかしい問題です。十分一つ検討をお願いしたいと思ひます。路線業者、これはむろん免許業者であり、集配料金は全部認可料金ですね。ですから、そこはいわゆるちゃんとしたものがなくないといふ問題について、十分一つこれから検討してもらいたいと思ひます。それから結局は大きな業者の参加がなく、ターミナルの運営というものの非常に十分なものではない、こうなれば、勢い中小企業の路線業者なり、あるいは水屋さんなり、そういう人によつて共同経営ということも考へられるのだ、その場合に、今度は中小企業の運送屋さんが本業の面においても不当競争でもつて、過当競争でもつて四苦八苦の経営に苦しんでおる。おまけにターミナルの赤字を背負わなければならぬ、こうなつてきたら大へんなことに

なると思ひます。そういうことがあつて、押しつけるということのな

○政府委員(国友弘康君) 正確な数字でありませぬので、大体今わかつておりますのは、区域事業として東京都内に営業所があり、そこに配属されております区域事業の車は四万両で、それから東京都内に入つて参ります路線の車は一日千五百両程度入つて参るわけでありまして、そのほかにおきまして、自家用につきましては、これはトラックはターミナルに入る必要はございませぬので、入る必要はないといふより、法律的に入らないことになつておりますので、これはやはり別の方法で都内の荷主の家まで行くという形になつておると思ひます。

○大倉精一君 このいわゆる定期路線でないトラックの運営もだんだん増加して、こういふ傾向にあるようですけれども、東京都におけるターミナルというものが、東京都の交通という事情

から特に考へておられるとするならば、こういう不定期路線といひますか、それに対する考へも十分考へなければならぬと思ひます。これは一つ御検討願ひたいと思ひます。

それからもう一つ、ターミナルヘトラックを入れて、そこから都内に配達に向かう、こういう場合には、車が非常に小さくなると思ひます。ですから、数は減るのかふえるのか、どういふお見込みですか。

○政府委員(国友弘康君) こういう場合に集配車が小さくなりますれば、ふえるといふ方がいいのかと思ひますけれども、現在におきまして、路線の車によつて集配をしておるところも確かにございまして、最近の路線事業の大型化及び合理化から申しますと、やはり専用ターミナルを作つておられますところでも、一応専用ターミナルに路線事業の車を入れて、そこで荷物を積みかえて、集配の車で配達するということの形態が今非常に多いのでありまして、そういう面から申しますと、自動車が増えるといふこともちよつと申し上げかねますが、ただ、この場合に、東京都内におきまして、ラッシュアワーの時間帯におけるトラックの運行の制限というふうなことがございませぬ、中間の閑散の時期とか、あるいは夜間に運行するといふようなことになつておると思ひますので、そういう一定ラッシュアワーの時間帯に集中しておりましたものが、分散されるという形にはなつておると思ひますが、比較的自由な車はふえると思ひますが、小型化すればふえると思ひますが、どれ

くらいふえるといふことは申し上げかねます。

○大倉精一君 まあ、しかし大和委員の要求によつて何かサンプルを出されるというのですから、それを拝見してからまたお尋ねしたいと思ひますが、きよりの局長の答弁のような構想であるといふと、ますますトラック事業者の業態から一つこの際整備しておかぬといふと、なかなか困難な事情があると思ひます。ですからこのターミナルによつてそういうふうなものもあわせて整備がされるというものは、非常にけつこうだと思ひます。すけれども、そういう実態を十分に御検討願ひつて、それから一つの何と申しますか、ちゃんとしたサンプルなり何なり出してもらふように要望しておきたいと思ひます。不用意に出して、ますます混乱が起つては大へんなことになりま

すから、特にそれを要望しておきたいと思ひます。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言の方はございませぬか。ないようでございます。

午後三時二分散会

二月二十四日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、国鉄鹿児島、山陰本線を結ぶ急行列車等運行促進に關する請願(第五三七号)
- 一、国鉄運賃等公共料金改定反対に關する請願(第五三八号)(第五四八号)

第五三七号 昭和三十六年二月十日
受理
国鉄鹿兒島、山陰兩本線を結ぶ急行列
車等運行促進に関する請願

請願者 福岡県小倉市島町小倉
商工会議所会頭 高田
百喜外十九名

紹介議員 吉田 法晴君

国鉄山口線は、その沿線に著名な温泉
地も多く、貨客輸送量は増加の一途を
たどっているが、全線を貫通する急行
列車、または準急列車はまだ運行さ
れていないため、北九州と山口、山陰を
結ぶ経済、観光交流の緊密化による兩
地域産業経済の興隆発展をはばむ一つ
の障害となつてゐるから、現在、博多発
小郡線山口口とまりの準急列車「あ
きよし号」の運行を、石見益田まで延
長する等、国鉄山口線の全線に急行列
車または準急列車をせむとも早急に
運行するよう格別の配慮をせられたい
との請願。

第五三八号 昭和三十六年二月十日
受理
国鉄運賃等公共料金改定反対に関する
請願

請願者 北海道芦別市北二条東
一ノ四 中田朝子外七
十五名

紹介議員 高田なほ子君

今回政府が強行しようとしている国鉄
運賃、郵便料金の値上げは他の独占物
価の引上げとともに、国民の生活をお
びやかすものであるゆゑに反対であ
る。とくに、請願者のように新聞によ
つて相互の交流をはかる者にとつて
は、婦人運動に対する圧迫のはなはだ

しきものであるから反対であるとの請
願。

第五四八号 昭和三十六年二月十一
日受理
国鉄運賃等公共料金改定反対に関する
請願（四通）

請願者 茨城県結城郡石下町
酒井和子外四千二百五
十二名

紹介議員 高田なほ子君
この請願の趣旨は、第五三八号と同じ
である。

二月二十五日予備審査のため、本委員
会に左の案件を付託された。

一、港灣法の一部を改正する法律案

港灣法の一部を改正する法律案

港灣法の一部を改正する法律

港灣法（昭和二十五年法律第二百
十八号）の一部を次のように改正す
る。

第五十五条の五の次に次の一条を
加える。

（地盤の沈下により必要となつた
港灣工事に係る国庫負担等の特
例）

第五十五条の六 当分の間、政令で
定める重要港灣（特定重要港灣を
除く）において、港灣管理者が次
の工事をする場合に、その工事に
要する費用の十分の六までを国
において負担することができ、

一 地盤の沈下により必要となつ
た外郭施設又は係留施設の改良
の工事であつて、当該施設の効
用（その施設が建設された時に
おける効用とし、その施設が改
良された場合にあつては、その

改良された時における効用とす
る。以下この条において同じ。）
の復旧及び維持を目的とするも
の

二 地盤の沈下により外郭施設又
は係留施設の効用の全部又は一
部が失われた場合において、そ
の施設について前号の工事をす
ることが著しく困難又は不適当
であるため、必要となつた当該
施設に代わるべき外郭施設又は
係留施設の建設の工事

三 地盤の沈下による海水又は河
川の流水の侵入を防止するため
に必要な外郭施設の建設の工事
第四十二条第四項の規定は、前
項の場合について準用する。

三 地盤の沈下により必要となつ
た臨港交通施設の改良の工事で
あつて、当該施設の効用の復旧
及び維持を目的とするもの

二 地盤の沈下により臨港交通施
設の効用の全部又は一部を失わ
れた場合において、その施設に
ついて前号の工事をすることが
著しく困難又は不適当であるた
め、必要となつた当該施設に代
わるべき臨港交通施設の建設の
工事

4 第一項及び第二項の規定は、第
一事の重要港灣において、第五十
二条第一項の規定により運輸大臣
が自ら第一項各号の工事をする場合
について準用する。

5 当分の間、第一項の重要港灣に
おいて、第五十二条第一項の規定
により運輸大臣が自ら第三項各号
の工事をする場合については、同
条第三項中「十分の五」とあるの
は、「十分の四以上十分の五以下
の範囲内で運輸大臣が定める額」
とする。

附 則

1 この法律は、昭和三十六年四月
一日から施行する。

2 改正後の第五十五条の六の規定
は、昭和三十年度までの予算（昭
和三十六年度に繰り越したものを
含む）に係る工事については、適
用しない。