

第四十回国 参議院運輸委員会會議録第五号

昭和三十七年二月十三日(火曜日)

午後一時二十四分開会

委員の異動

二月七日委員田上松衛君辞任につき、その補欠として松浦清一君を議長において指名した。

二月八日委員天坊裕彦君辞任につき、その補欠として小柳牧衛君を議長において指名した。

二月九日委員小柳牧衛君辞任につき、その補欠として天坊裕彦君を議長において指名した。

本日委員加賀山之雄君辞任につき、その補欠として大谷登瀛君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君

理事 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員 大野木秀次郎君
天坊 裕彦君
鳥島徳次郎君
平島 敏夫君
松浦 清一君
白木義一郎君

国務大臣

運輸大臣 齋藤 昇君

政府委員

運輸省鉄道監督局長 岡本 悟君

運輸省自動車局長 木村 陸男君

運輸省観光局長 梶本 保邦君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員

参考人

日本通運株式会社 中村 豊君
会社東京総括 主管支店長
日本トラック協会専務理事 落合 健二君
東京商工会議所運輸部 小倉 康臣君
会副部長
花王石鹼株式会社 和泉丙午郎君
社管理連絡部長

本日の會議に付した案件
○参考人の出席要求に関する件
○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○日本観光協会法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○運輸事情等に関する調査(都市交通に関する件)

○委員長(村松久義君) ただいまより委員會を開会いたします。
委員の變更について御報告いたしました。去る二十日、田上松衛君が辞任され、松浦清一君が選任されました。本日、加賀山之雄君が辞任され、大谷登瀛君が選任されました。

○委員長(村松久義君) まず参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。
先般の委員長及び理事打合会の協議に基づき、都市交通に関して、お手元に配付いたしておりますとおり、日本

通運の中村豊君外三名の方々を参考人として本日の委員會に出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(村松久義君) 御異議ないと認め、さように決定いたします。
なお、手続等につきましては委員長に御一任を願います。

○委員長(村松久義君) 次に、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案及び日本観光協会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。
まず、提案理由の説明を願います。
齋藤運輸大臣。

○国務大臣(齋藤昇君) ただいま議題となりました日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明いたします。
わが国の経済成長に対応して輸送力を増強し、輸送の近代化をはかるため、日本国有鉄道は、昭和三十六年度を初年度とする新五カ年計画を策定し、これが達成に努力をいたしております。政府におきましても、この計画の円滑な実施のため、運賃改訂その他所要の措置を行なってきたる次第であります。この新五カ年計画は、線路増設、車両増備等による幹線輸送力の増強、動力方式の改善等による輸送の近代化、通勤輸送の増強改善をおもな内容としており、その遂行のため、昭和三十六年度から昭和四十年年度までの間において、総計九千七百五十億円の工事を行なうこととしておりますが、最近における経済の発展に伴う輸送要

請の増大に対処するためには、この新五カ年計画の規模をもつてしても、必ずしも十分ではない実情になってきております。特に、最近においては、発展の著しい臨海工業地域における鉄道輸送、あるいは大都市における貨物輸送体制の改善等について、種々の施策が強く要請されておるのであります。国鉄の新五カ年計画の主たる目標が、輸送の面において、日本経済成長の全般的な基盤を形成することであり、したがって、その対象も、主として東海道新幹線の建設を初めとして、国鉄幹線における輸送力の増強及び輸送の近代化に置かれておりますので、これらの要請に十分こたえることは、時期的にも資金的にもはなはだ困難な実情にあります。

このように、多くの必要諸施策をかかえ、これをその必要度、緊急度に応じて最も合理的に実施してゆくためには、国鉄は、その組織、資金、施設等、活用し得るものは余さずこれを可能な限り能率的、効率的に活用しなければならぬのであります。現在、国鉄が行ない得る範囲内の施策方法をもってしては、先ほど申し上げましたとおり、時期的にも資金的にも輸送要請に即応したい実情にありますので、この際、国民が国鉄に期待する輸送サービスを、できる限り早期に、かつ、円滑に実現するため、国鉄の資金、施設の能率的、効率的活用をはかる方法として、国鉄が他の事業に投資できる能力を追加付与することが必要であると考

えられるのであります。
このような措置を講ずることにより、現状においては、早期に実現することが困難である必要な施策が、円滑に実施し得ることとなり、経済の進展に即応する輸送体制ができることになると考えられるのであります。

しかしながら、国鉄が他の事業に投資することについては、国鉄の使命に照らし適切と認められるものに限られるべきは当然でありますので、その範囲は、必要最小限度のものとした次第であります。
何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成下さいませようお願い申し上げます。

次に、日本観光協会法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。
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、国際観光の振興をはかり、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して昭和三十四年四月に設立されたものであります。今後一そう国際観光を振興し、もって貿易外収支の改善をはかるためには、本協会の活動を一層充実強化する必要があると見て、今般、日本観光協会に対して政府出資を行なうとともに、業務の範囲を拡大する等の措置を講ずることにより、その活動の充実強化をはかることとしたのであります。

今回の改正の第一点は、日本観光協

会の事業の充実と発展に資するため、その資本金を一億円とし、政府は、その全額を出資するとともに、必要があるときは、追加して出資することができるとするものであります。この資本金一億円は、昭和三十七年度中に東京に開設される外国人観光旅客に対する総合観光案内所のための資金に充てる予定であります。

第二点は、日本観光協会の運営の適正化をはかるため、会員及び運営審議会に関する制度を整備することであり、まず、会員制度につきましても、会員の加入の拒否及び除名の条件並びに会費の最低額等を法定するとともに、これらに関し、運営審議会の議を経なければならぬ事項を明らかにしてあります。次に、運営審議会制度につきましても、従来の運営委員会を改組して、諮問機能的性格を強め、その委員の任命方法も会長が運輸大臣の認可を受けて会員中から任命することとしたしております。なお、会員が運営委員の候補者を推薦できることとして、会員の意思が十分反映できるよう措置を講じてあります。

第三点は、日本観光協会の事業として外国人観光旅客に対する総合観光案内所を設置し、及び運営することができるよう、本協会の業務の範囲を拡大いたすこととあります。

第四点は、日本観光協会に対する政府出資に伴い、その財務及び会計等に関し、政府の監督を強化することとあります。すなわち、日本観光協会の重要財産の処分並びに役員員の給与及び退職手当の支給基準の設定、変更等についての監督規定を設けることとしたしております。

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、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(村松久義君) 両案に対する質疑は後日に譲ります。

○天坊裕彦君 議事進行ですが、先ほど、参考人を四人呼んでいろいろ御意見を伺うことになったことはけっこうだと思っておりますが、いかにもこの顔ぶれを見ますと、トラック輸送関係だけの参考人の方でございます。そういういたしますと、交通規制の問題が、いかにもトラック輸送を規制するのだという感じがきまってきたような格好で参考人の意見を聞いてるような感じがするので、そこが、せんだって大臣のお話を伺ったも、警察庁の方のお話を伺ったも、またトラック輸送を規制するのだということにきまってるわけでもないというふうには伺ったのですが、それは大臣、それでございませぬ。

○国務大臣(齋藤昇君) 私は、本日、本委員会でもトラック関係の方々を参考人としてお呼びになりました御趣旨は存じませぬけれども、トラック輸送としてどう考えるかということ、むしろ産業等への影響というよりなことをお聞きいただくとどうかと考えております。私のほうにいたしましたも、産業に及ぼす影響をできるだけ少なくして、都市の交通の緩和をはかりたい。こういうふうに考えておるのでござい

ます。

○天坊裕彦君 よくわかりました。それでけっこうだと思っておりますが、この前のお話などを伺ったり、新聞の論調

などを見てみると、いかにも四月からトラック規制だけをやるのだというふうな印象を受けておったものですか、その点は、ぜひわれわれも規制を何とかしなければならぬということは必要だと思っておりますが、できるだけこれはスムーズにやっていた方がいい。その点は十分考えなければいかぬと思うのですが、言われますように非常に重要な問題ですから、慎重に、われわれが納得できるような運営をやっていた

○委員長(村松久義君) 天坊君の要求は、そのとおりわれわれも承知いたしておりますので、問題の発生し、あるいは御意見がありましたら、また理事

事会において協議をして決定をいたしたいと存じますので、本日はこの程度にひとつ御了解をお願いいたしたいと思

○国務大臣(齋藤昇君) 私も参考人の御意見を承りたいのでありますけれども、他のほうに所用がございませぬので、ちょっと席をはずしますが、用が

終わりましたら参りまして、できるだけお聞きいたしたいと思っております。貨物輸送に関する参考人の御意見等も、私の方として何かせていただきたいと思っておりますので、御了承いただきたいと存じます。

○委員長(村松久義君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたしま

参考人に申し上げますが、当委員会

は、都市交通に関する件を、特に道路

交通の混雑緩和の問題につきまして調査を進めて参っております。本日は荷主側の方々を参考人として御出席を願ひまして御意見を伺いたいと思つたのでございませぬ。したがって、参考人の方々には、それぞれのお立場においての御意見をお持ちと思ひますので、どうかこの機会に御意見の御発表を願ひたいと思つたのであります。

○参考人(中村豊君) まず、過去一年

間に取りこみした影響を簡単にまとめますと、ただいまお配りいたしました表の(1)にありますように、まず運行回数が低下したのでございませぬが、それが大体平均二・六割と考えられます。また自動車の走行キロが減少いたしました。これはいろいろの計算基礎を省略しまして、六・五割減少したということだけ申し上げておきます。またトーン当たり運搬するに要した人間とその時間との相乗積を人時と申しますが、それは逆にふえてお

りまして、この一年間に二・三・三割増

加してあります。またこれらのことによりまして、輸送作業をするのに原価

が非常に上がって参りました。たとえ

ば作業人件費を三十五年上を一〇〇とした場合に三十六年上においては二・一・二割上昇してあります。また一キロ当たりの運行費の増加も一・一・四割となつてあります。また会社の車だけでは足りないものですから、外部から用車をするわけでありませぬが、それを用車料金と称しますが、その上昇が実に四〇・四割に達してあるような状況でございませぬ。現在までの交通規制の段階でも以上のような能率低下が起りまして、これをカバーするために諸対

そちらにお譲りしたいと思ひます。まず、主として通運事業の立場から申し上げますと、今までの交通規制の状態では、この一年間に通運事業が受けました影響は、大体次のとおりでございませぬ。参考資料を持って参りましたが、よろしければ簡単なものを御配付いたしたいと思ひます。

策を講じたために、支出経費が増加しましたが、そのような大きな犠牲を払いましたから、ますますどうにか通運業の社会的な使命は果たして参ったと思うのでございます。

さて、これからの交通規制の問題でございますが、いろいろな機会に関係当局の方々から案として伝えられておりますような、車種別の規制、特に大型トラックに関する交通制限というよりなものを実施された場合の影響を考えてみますと、その規制される内容が、現在のところまだつまびらかではありませんので、具体的に申し上げるわけには参りませんが、もし万一規制の重点が大型トラックの昼間の運行禁止に向けられるということであるならば、その規制の度合いによっては、トラック業はもちろん、通運事業という一つの事業の採算に重大な影響を及ぼすのみにとどまらず、ひいては大都市経済の流通部門が渋滞し、麻痺してしまひまして、遂には收拾することのできない破局に陥つてしまふ懸念が多分にありますと申さねばなりません。今かりに五トン以上のトラックが昼間一部または全部規制され、交通禁止されるといふ場合を想定いたしますと、次のような問題が生じることが考えられます。

まず第一の問題点は、大型トラックは原則として夜間ということにかりにいたしましたも、夜間の集貨配達、特に荷主の荷受けあるいは荷主から荷物を渡してもらふということがはたして可能であるかどうかという問題であります。会社、工場、倉庫あるいは一般の商店、家庭用を問わず、夜間に荷受けや荷渡しのことは、根本的には

現在の生活慣習及び環境を変える態勢が整わない限りは、通運業者あるいはトラック業者だけの努力では解決できないことではございません。また、比較的交通量が少ない日曜休日の昼間運行をしたらどうかという問題があります。

が、これについても同様に荷主の協力がなければ実行できないことは明らかであります。ところが現実の社会は、むしろ労働基準法の徹底などによって、これと逆方向に動いております。たとえば深夜作業の制限、週休制の促進、労働時間の短縮の傾向、または一般社会にびまんしておりましたジャー・ブームの空気がこれによりまして、夜間あるいは日曜休日の荷受け、荷渡しのことは、言うべくしてなかなかに実効が上がりませんと思ひます。現に昨年十二月の輸送繁忙期に、休日及び早朝、夜間の引き取りをわれわれのところへ荷主さんに強く要望しましたが、これにこたえてくれたのはわずかに二九・三％であつたのであります。七〇％以上の荷主さんは、それはできないということでは、はつきり断つておられるのであります。それは考え方を變へまして、昼間に制限を受けない小型の車で集配したらよいではないかということが常識的に考えられます。小型車による場合は大型車による場合の大体四倍というふうになりますと、車両の購入費が大型車に比べて六〇％ふえます。また人件費は倍以上に増加いたします。かりにこれらの経済的な問題はしばらく別として、また、交通難にかかわらず、あえて大型車の台数の二倍の小型車を昼間運行する、これは交通上も非常に困難ですが、あえてそれをやりましても、

その輸送量は半減するわけでありまして、したがって、残つた半分は夜間にはみ出してしまふということになります。そのことによつて起る問題は、前申し上げたと同様なことになるわけであります。

次に、第二の問題としては、国鉄に対する影響という最も重要な問題にぶつかるのであります。東京都内においては国鉄にかかる貨物の発着量は全貨物の数量一トトラック、船その他のものによつて運ばれる全発着数量のうち約五六％、到着で四七％という大半を占めております。その品目別を見ましても、農林水産物が二四％、畜産物が一八％、工業用品が四〇％というように重要物資で満ちておりますが、大型トラックによるこれらの物資の昼間の搬出入が不可能になるといふことではあります。国鉄による貨物は二十四時間間断なく都内の駅に到着いたしますが、これを都内の主要な駅六駅について見ますと、到着貨物は普通夜着いて、昼これを引き取つて都内に配達するものが多いのであります。夕方鉄道で発送するものが多いのであります。こういふことによつて貨物の最高度の活用ははかられております。沙留、秋葉原という典型的な両駅の時間別の荷役状況を見ますと、午前八時から午後八時までの間が全体の八〇％ないし九五％を占めております。大部分はその時間に集中されております。出入するトラックも八時から十八時午後六時に集中して、ピーク時の午後二時には九百五十台に達します。しかもその輸送トン数の六二％は大型トラックによつておるのであります。このよう

な状況のもとで、大型車による昼間の搬出また搬入が不可能となつた場合に、どうなるかということでありまして、貨車をあけるために取りおろした貨物は構内にたまって、構内をうずめてしまひます。一日にして構内はあふれてしまつて、それ以上到着車があつても取りおろしをできないままに立ち往生となつてしまひます。また発送するためには持ち込むトラックは構内がいっぱいで入れませんから、一切の貨物が発送できないということになります。構内にこのような到着車が未おろしのままに立ち往生となると、これはさらにひいては国鉄貨物ダイヤ全体に影響を及ぼして、全面的な国鉄貨物輸送の麻痺停滯を来たします。

そのことは、最後には国鉄の旅客列車にも大きな影響を及ぼすといふことになるわけでありまして、通運事業の集配作業というものは、これは重要な使命を持つておるわけでありまして、それができないことになれば、その結果は、ただいま申し上げたような重大な事態を起すわけでありまして、もう少し沙留の場合を例にとつて申しますと、平常作業を実施するために構内に残貨——貨物を残してよろしい、とめおくことを許される数量は千五百トンであります。したがつて、これ以上の貨物は絶えずよそへ持ち出して運び出さなければいけません。ところが作業能力が三割低下すると、全面的禁止じゃなくして三割低下しただけで、もうすでにこれをオーバーしてしまふということになります。よく、雨が降りますと作業能率低下のために、未おろし車を生じて構内は非常な混乱を来たすのが実情であります。現に昨年三月から四月に

かけまして雨天が続いたために、この未おろし車が構内に累積して、もうどうにもこうにも処置がつかなくなり、一時沙留向けの貨物は全国的に発送停止という措置がとられて、われわれはまさに残念に思つたのであります。雨天が続いてさへこのようありません。雨天が続いてさへこのようありません。雨天が続いてさへこのようありません。

かまわかりません。しかし、列車のダイヤは現在国鉄の有する輸送力を最高度に發揮して編成されておりました。昼夜間断なく網の目のごとく作られております。これを夜間に集中する、昼間はからにするなどといふことは、全く不可能なことであります。全国的にバランスをとつて昼夜間断なく作られております列車網が夜間に集中するがごときは、国鉄の全国的ダイヤの構成を全面的に混乱させるものであつて、全く不可能なことであります。なお、こまかく申しますと、国鉄に対する影響としては、国鉄がただいま最も力を入れておる五トン・コンテナによる輸送というものがあります。これは、これを牽引するためにはもちろん五トン以上のトラックを要するわけですが、これが一日に百二十個前後、東京大阪間を上下してあります。また、その他各地に行つておりますが、これが昼間動かなくなりまして、また国鉄の作業合理化、通運の作業合理化の大きな問題として、パレチゼーションといふことをやつておりますが、このパレツ

ト取りというものは大型トラックでなければできないものであります。小型にこれをパレットのまま取することは不可能でありますので、作業合理化の最も大きなパレチゼーションは全く不可能になるということになりまして、国鉄に対する影響は全く恐るべきものがあると思つて差しつかえないと思つております。

第三の問題は、トラックの運行を夜間だけに限定した場合に、輸送原価が非常に上がることによつて、どうしても運賃料金を上げざるを得ないことになり、ひいては物価の高騰を避けられないことになりまして、まず人員のふえること、その収容設備、夜間手当、管理費など、人件費が高騰いたします。また、車両の増加、車庫及び用地の確保、付帯設備等巨額の設備投資が必要となります。昼間貨物を仮置きするため、または車両に積み置いて小型への積みかえのスペースとして、広い面積のターミナルあるいはデポを都内各所に最小限一方所は置かなければいけないということになれば、単に費用の問題のみでなく、用地の確保の問題についても通運業界だけでは解決できない問題であります。貨物は積みおろしの回数が多くなればなるほど輸送原価が高くなることは常識でございます。ましてこれに保管の経費が加算されると、経費は倍加されていくことが予想されます。これらを総合いたしますと、輸送原価において最小限五割の高騰は避けられないと考えております。これらを解決するために運賃料金を改訂せざるを得なくなりますが、これがはたして簡単に認められるかどうか非常に困難な問題であります。しか

し、これを解決しなければ規制ということでは促進できないわけでありまして、最後に第四の問題は、営業用トラック、大型トラックの昼間運行を禁止して、どれだけ路面交通の混雑緩和に役立つかということでございます。この配付資料にもございますように、三十六年十月末の東京都内の自動車台数を見ますと、全部で六十八万五千台になっております。そのうち大きなものを見ますれば、自家用の小型トラックが十八万台、自家用乗用車が十四万台、自家用の軽三、四輪車が十萬五千台ございまして、大型トラックで営業用というものはまあ大型というの普通トラックと分類がなっておりますが、営業用普通トラックは一万三千五百六十五台一・九八%にすぎません。このような普通トラック、小型トラックの自家用、あるいは乗用車をそのままにしておいて、営業用普通トラックを、わずかに二%にも足りないものを、何が何でも押さえるようということ、全く数字的観念からは了解に苦しむのであります。日本通運が昨年十二月に実施しました都内の主要交差点交通調査の実績から見ても、大型トラックは七時から午後七時においてわずかに一二・三%しか通っております。そのうち営業用大型トラックはわずかに七・六%、一時間に七百台ないし九百台しか通っておりません。しかも一日を通じてさしたる変動もなしに、平均して動いております。これに比べて最も多いのが小型トラックであり、そのうち自家用小型トラックだけで三六%、次いで多いのが自家用乗用車の二六・四%、営業用乗用車が一八・四%となつておいて、この三

者だけで実に八〇・八%という大部分を占めております。台数だけで見た場合、大型トラック、そのうち営業用七・六%というものを規制の対象とすることは全く本末転倒しておるといべきであります。また道路の高度活用のためには、輸送効率の高い運搬を優先させるべきであると思つて、営業用トラック、貨物自動車は、運送事業においても、通運事業においても、その一台々が道路運送法または通運事業法によつて運輸大臣の認可事項になつております。一台々が、はたしてそれだけの需要があるかどうかを見て認可されて認められるのであります。ところが、自家用トラックは単に届け出でございまして、交通、需要に関係がありません。このようなことを考へても、営業用トラックは非常にいつも満載を、非常に能率よく動いておるのに、自家用トラックは空車または軽積みのものが多くて、主として商業の連絡用に使われておると見られます。また自家用乗用車に至つては、全く効率が悪いことは御承知のとおりであります。このような効率から見た場合でも、いずれを優先させるべきかはおのずから明らかであると思つております。どうか、交通規制ということはやむを得ない事態であり、何らかの方法を講じなければいけないといったとしても、その車種の持つておる重要性あるいは数量、あるいはその果たす使命、影響というものを十分御案下されることをお願いしたいと思つております。

だいが長くなって恐縮でございますが、簡単に次に倉庫業者の立場から二、三申し上げます。

倉庫業においても大体トラックまたは通運業と同じような状態でございます。夜間の作業ということになれば、昼間も戸の錠前を付けておき、夜もあけておくということになると、労働力を二部制にして夜間作業を行なつて荷受け、荷渡しをすることになります。労働者の確保に苦心をしておいても、労働力の確保は、求人難のおりから、非常に困難でございます。都内の某一流倉庫業者の状態を見ても、大体事務員が七名、常雇い人夫が五十八名に對して日雇い人夫が二百名、約四倍になつております。この日雇い人夫の人たちを夜間も確保するということ、今日的情勢では非常に困難であるわけでありまして、また地方からの季節労働者を使用しておりますが、夜間作業を行なうためには、宿舍の建設その他に非常に支出のかかる問題がございます。このような点から、現在認可されておる料金では荷役料、保管料ともとうていやれないというのが倉庫業者の懸念でありまして、これを料金値上げに持つていくことは、先ほど通運、トラックで申し上げた場合と同じように重大な問題をはらんでおるわけでありまして、大体都内の大きな倉庫に出入庫する貨物の輸送方法を見ますと、鉄道で、あるいははしけで搬出入されるものは約四〇%でありまして、大型トラックによつて搬出入されるものが六〇%という状態になつておりますから、トラックは過半数を占めておるわけでありまして、このようなことを考へても、夜間荷受け、荷渡しということとはまことに簡単なことではないわ

けであります。先ほど申しましたように、私のほうで昨年お願いしても、わずか三〇%足らず倉庫業者その他の荷主さんしか、それに応じてくれなかつたことは、この辺に基因するのでございます。

以上、倉庫の点も簡単に申し上げて御参考にして次第であります。

○委員長(村松久義君) 次に、日本トラック協会専務理事落合健二君にお願

いたします。

○参考人(落合健二君) 私日本トラック協会の専務理事落合でございます。ただいま中村参考人から詳細にわたりましたので、数字をあげられて、同じ貨物輸送の分野において御説明がございましたので、私は日本トラック協会の――日本トラック協会と申しますと、トラック業界の全国の中央団体でございますが――その立場から、要点をかいつまんで、トラック協会といたしましての主張を申し上げたいと思つております。

私どもの協会が去る二月七日総会を開きまして、本問題、都市交通規制に関する問題に對しまして、この規制に関する反対の決議をいたしまして、情勢に従いましてなお反対の運動を強化していくという重大なる決意をもつてこの問題に對処するといふ決心を固めた次第でございます。

その理由とするところは、まず第一に、先ほど中村参考人も申されましたが、トラック運送事業というものは産業経済に密着している。この産業経済に密着している重要な事業に對して、まず最初にトラック運送事業を重点とするか、あるいはトラック運送事業に偏向した規制をするということに

相なりますと、国民生活と申しますか、東京から申しますと都民の生活に重大なる影響があるということが一点でございます。

これは、これも先ほど申されましたが、トラック運送事業というものは非常に輸送の効率の高い輸送機関である。いわゆる大型化しておりますが、それによって輸送の効率を上げておる。そういう効率の上がる輸送機関を排除して効率の低い輸送機関にかえるという事は、これまた絶対に反対であるということが第二点でございます。

第三点といたしましては、警察庁、警視庁の申される夜間運行に切りかえることができるのが営業用のトラックであるという考え方に關しては、まっこのうに反対いたしたものでございまして、これは中村参考人が申されましたように、現実の問題といたしまして不可能な問題でございまして、これまた夜間運行に切りかえるということに對しますと反対、おもな点はその三点でございます。

第一の、産業経済に密着しているという事、これは数字的にも中村参考人から申されましたが、大体トラック事業というものは、東京都を例にとりますと、営業用において四〇％東京の月間の輸送量を運んでおります。これは非常に次の輸送の効率にかかわる問題でございますが、わずかの車両、いふならば全車両の約一三％といわれておりますが、それだけの車両で約半分に近い東京都民の物資を運んでおる、こういう非常に産業に密着しておる輸送機関である。大体産業経済と申しますものは、いろいろの箇車でもよく回っているのでもございまして、この輸

送の動脈である輸送機関に規制を加える、箇車をとめるということになりますると、交通麻痺という問題ばかりじゃなくて、産業麻痺と申しますか、産業経済の麻痺状態、大きくいへば、そういう問題に達着するのではないかと、そういう点でこの問題を取り上げておる次第でございます。

輸送の効率という問題も、先ほど申されました点に尽きるのでございまして、大体世界各国の輸送状況を見ましても、いわゆる大量輸送機関というものの発達ということがアメリカなどにおきましても非常にいわれておるのでございまして、アメリカのトラック事業というものは御承知のとおり非常に大型化しております。これがつまり狭い所で非常に有効に車を動かすという問題にぶつかっておるのであります。これは産業経済上自然に起こってくる問題でございまして、こういう現実の事実を無視するということには、非常に時代的の錯誤ではないかと、そういうことを考えておりました、特に池田内閣というものが非常に経済成長の政策といいますが、生産の成長といふものを取り上げられておられるにかかわらず、こういう効率のある輸送機関といふものを規制するということには、池田政策自体の矛盾ではないかという点をわれわれとしては取り上げておる次第でございます。

第三の、夜間に転換ができる輸送機関であるという事は、だれがお考えになったのかわかりませんが、これは警察当局などがお考えになったとするならば、これは非常な大きな間違いでございまして、大体われわれもこの

は、普通の状態でございますと、われわれは昼間約六、七割の輸送をやっておったのでございまして。それをいろいろの運輸省の行政指導と申しますか、そういう行政指導によりまして、私どもは夜間に輸送を切りかえていくという努力をいたしまして、現在においては、夜間が約六割の輸送をやっております。これは私も業界の自主的な何と申しますか、努力によりまして、そういう転換をして参ったのでございまして、これ以上の努力という事になりますと、先ほど申されましたように、荷主との問題あるいは労働の問題、その他大きな問題の壁にぶつかってくるという事は、すでに皆様先刻御承知のことだらうと思っております。

こういふような三つの問題を私どもは掲げまして、反対の大きな柱としておるのでございまして。

大体におきまして、警察庁と申しますか、警視庁がわれわれのほうの規制という事をお考えになったことと思は、いろいろの御意見もあると思はますが、こういうことを大体警察自身で行なうということが、われわれにとつては非常に疑問なものでございまして。と申しますのは、警察というものは、大体におきまして、そういう経済上の権益といいますが、そういうものを大幅に規制するという権限はないのではないかと、そういう面におきまして非常に私どもは疑問を持っております。と、経済上において擁護されておる権益、たとえば営業の自由とか、職業の選択の自由と申しますか、あるいは財

産権の侵害を排除するという問題、あるいは法律の上で平等であるという観念、そういう問題はまずしておきまして、いわゆる警察が準拠法律と考えておられます道路交通法の問題を取り上げてみましても、これは第七条でございまして、に、交通の円滑のために自動車の運行規制ができるという条文があるようにございまして、この立法の趣旨というものは、こういうような大きな営業権の制限という事を含んでおるものではないかと私どもは解釈しております。警察法上のいわゆる最小の義務と申しますか、そういう最小の規制をするということがあの条文にあるのでございまして、広く昼間を規制するといふような大きな運用上の権利、たとえて申しますならば、私どもは、運輸省から路線事業にいたしまして免許事業としてこれを免許されておる。これはある意味の職業選択の自由に関しまして制限を受けておるのでございまして、そういう営業権をもらっておる事業に關しまして、単なる警察だけの見解によりましてこれを規制するということには、やはり大きな法律上の問題ではないかと、私法律の専門家でございますので、これは議員の皆様などに十分御検討をお願いいたしたいと、こう考えておる次第でございます。しかしながら、私どももいたしまして、交通規制という問題が現在の段階において全然要らないという事を考えておるのではないかと申します。交通規制というものはもちろん必要でございますが、ものには順序と申しますか、一つのプログラムがあつてしかるべきものではないかと思は、順次手のつくところからこれを規制を

広げていくというのが大きな問題として取り上げられなければならない。それで、私どもとして考えております交通混雑に關する対策として、私どもは私どもなりに一つの意見を持つておるのでございまして。

まず第一に考えますのは、行政指導といふものを少し強化していただきた。何ごにも権力によってこれを規制しようという観念は、戦後の日本の国においてははいはずなのでございまして、特に警察力を使ってこれを強力に規制するといふような考え方をまず排除してもらいたい。行政指導の強化と申しますのは、まだ行政上いろいろの処置ができるのではないかと、いふ観念でございまして。まず言うならば、自家用車を例にとりますと、法律上の規制でなくとも、自家用車の使用の調整と申しますか、たとえ言うならば、現在では学生が自家用車に乗って学校に通学する、あるいは変な話でございまして、銀座辺の女給さんたちまで自家用車を持っている。こういう問題は、何らかの指導によつてこれを規制していただくということもできるのではないかと、あるいは、その他行政上におきましても、自家用車などに対しては、不急不要の輸送機関といふものを、現在の段階においてはその使用といふものに対して配慮を払うという勧告あるいは指導といふことが、もう少し熱意を持つて行政管理局において行なわれたいと考えております。ともかく、何でもかんでも一つの権力と申しますか、警察権力においてこれを押していくということとは、何でもできる——、営業権もあ

は、普通の状態でございますと、われわれは昼間約六、七割の輸送をやっておったのでございまして。それをいろいろの運輸省の行政指導と申しますか、そういう行政指導によりまして、私どもは夜間に輸送を切りかえていくという努力をいたしまして、現在においては、夜間が約六割の輸送をやっております。これは私も業界の自主的な何と申しますか、努力によりまして、そういう転換をして参ったのでございまして、これ以上の努力という事になりますと、先ほど申されましたように、荷主との問題あるいは労働の問題、その他大きな問題の壁にぶつかってくるという事は、すでに皆様先刻御承知のことだらうと思っております。

こういふような三つの問題を私どもは掲げまして、反対の大きな柱としておるのでございまして。

大体におきまして、警察庁と申しますか、警視庁がわれわれのほうの規制という事をお考えになったことと思は、いろいろの御意見もあると思はますが、こういうことを大体警察自身で行なうということが、われわれにとつては非常に疑問なものでございまして。と申しますのは、警察というものは、大体におきまして、そういう経済上の権益といいますが、そういうものを大幅に規制するという権限はないのではないかと、そういう面におきまして非常に私どもは疑問を持っております。と、経済上において擁護されておる権益、たとえば営業の自由とか、職業の選択の自由と申しますか、あるいは財

る程度大きく制約をすることができるといふことは、現在の民主国家におきまして、はなはだ不合理な面を露呈しているのではないかと、いふような観念がいたします。

それから路上駐車というものは、これは現在の法規上においても不法なる路上駐車というものは十分に取り締まられていたかといふことが出来るのではないかと。これは御存じのとおり、銀座その他裏町に参りますと、ものすごい路上の不法駐車がござります。これを警察に申しますと、非常に警察官が足りないといふことを御説明になりませうけれども、大体、東京の交通に關する警察官は二千二百名と聞いておりますが、この二千二百名で足りないといふならば、こゝろ非常事態でござりますので、國家の金と申しますか、國家が援助してこゝろ交通關係の要員をふやすとか、あるいは非常に機動力をつける機械を賣うといふようなことは、世界各國の例から申しまして十分考へられることなのでござります。いたずらに營業權を制限するといふような前に、もう少し國家といたしましてそういう方面に資金を投入するといふことも、努力を惜しまない、こゝろいふ不法なものを排除するといふことに十分御配慮を願いたい。そういうことを考へております。

いる人を表示するといふことができないはずではないといふことを私どもは考へております。

次に、車庫の規制という問題がござります。この車庫の規制という問題は、交通緩和に全面的にどれだけ役に立つかといふこと、いろいろ論議をされておられるのでござりますが、少なくとも自動車を持っている人が車庫を持つといふことは通常の観念でござります。したがって車庫といふものを一般的に持たせるといふことは、これまた不可能な問題ではないのではないかと、特に私どもの業界といたしましては、このもぐりのつまり不法營業をやっておるトラックといふものはほとんど車庫を持っておりません。そういう關係から申しまして、私どもの業界といたしましては車庫の規制といふことを強く主張いたしておる次第でござります。とかく私どもといたしましては今回の問題に關しまして、警察御当局といふものは、自分だけで責任を持つて、自分だけでやるというか、功をせると申しますか、自分の責任でやるというふうな観念をある程度お捨て願いたい。と申しますのは現在の交通の混雑といふものは単に警察の責任でござりませぬ。警察は非常に御苦勞なされておられることはよくわかるのでござります。これはもちろん通産省の問題、車両の生産の問題といふこともありませうし、あるいは運輸省の免許行政といふ問題もござります。そういうものを総合いたしまして内閣の責任においてこゝろいふことは行なわなかならない、単に警察にまかせて警察は車の流れといふことだけから御判断になる、規制行政といふものは

なはだ変な形になつておるといふことを私どもも痛感いたしております。どうか本運輸委員会その他御協力願ひまして、こゝろいったようなわれわれにとつて、われわれにとつてと申しますか、われわれの考へるところの不法なる規制といふことは排除されまして、合理的な規制といふことで都市の交通緩和といふことをお進め願ひたいと思ひます。申し上げ、口述を終わりたいと思ひます。

○委員長(村松久義君) ありがとうございます。次に、東京商工會議所運輸部副部長の小倉康臣君にお願いいたした

○参考人(小倉康臣君) 御指名の小倉でございます。私は路線トラック、一般部内の貨物自動車輸送の指導、また商工會議所の運輸部副部長をやっておりますが、私の専門事業は御承知のように運輸業でござりませぬで、一般の都内のあらゆる業者が集まりまして構成されておるものでござります。供給と需要、消費各方面にわたります。いろいろな意見を出されておられるのであります。この自動車の運行規制に對しましては全面的に、消費の面からいっても、それは非常に東京都の商業取引を阻害するものだとおぼやかしておりますので、内容につきましては先刻第一の参考人の中村氏から申し上げたことは、あげて私の申し上げたいと思つておるところでござります。この点につきましては省略させていただきますが、決してこれは私が省略したといふことでなく、中村氏のおっしゃつたことを一そう強く

裏づけしたいといふことの意味の省略でございますから御了承いただきたいと思ひます。なお、ただいま交通規制の問題がござりますが、あわせまして道路上の事故の防止といふことも関連は当然でございます。しかしその性格としてはあるいは違つてはいるかもしれません。あわせましてお聞き取りを願ひたいと思ひます。

さかのほります問題でござります。かように壁にぶつかりました交通問題でござりますが、これが過去五年にさかのほります。年々増加しつつあるあの自動車の製造業に對して、あるいはこの道路運行に對して、あるいは通産でござりませぬ、運輸でござりませぬ、建設でござりませぬ、ことにその各省の関連のあります都下の警察庁が、全然これに對してまあわれわれが申します放置しておつたんだ、といつても差しつかえないほどに、壁にぶつかつて今日に立ち至つたことは、まことに私は市民としても遺憾に思つてござりますが、何とかもう少し手はあるんではなからうかと思つてござりますが、実は私たちがこの業者といたしまして、これに對してのまだこそくでござりますが、緊急対策が、一応現状のままでもないことではないのではなからうかと、こゝろいふふうに考へます。二、三を申し上げたいと思ひます。

それは交通信号でござりますが、あの交通信号は確かに事故防止を主眼としておられることは、これはだれしも議論の余地のないところでござりますが、あの交通信号がよく流れるようになつておりませぬ結果、その事故防止はかりにできて、その流れが非常に不円滑になりまして、いわば水の中にこみまがりますとそれが一ぱいになつてあふれる。ところが、その先のほうは、もう十分にこれを受け入れるだけの余地を持つてないのだといふようなことでござりまして、いわゆる系統式の交通信号といふものをもっと強化するといふことは、交通警察として当然あるべきものじゃないかと思つてござります。これを放置しておきまして、やれ交通がとまったとか事故があるとかといふことは、私ども都民としましては、もう少しこれは監督官庁が考へになれば、まだこの状態が多少年月はかかりまして、十分この交通信号の整備補充によりまして円滑にいくのではないかと、こゝろいふに考へております。この点は緊急対策としてぜひとも監督官庁におきまして、交通信号機の系統的整備といふものに重点をおいていただきたい、何でもありませんが、なかなかこれは反面でありませぬが、なかなかこれは反面むずかしいことかもしれませんが、朝のうちは系統的に各係りがいたしまして、それは二時間、三時間経ちますと、時差の狂いによりましてはらばらになりませぬ。一度はらばらになりますと、やはりそれは非常に交通を乱す結果を生ずるのでござります。この点についてはむしろ八時から八時までの交通規制をするよりも、交通信号を八時から八時まで一生懸命に整備をしていただくことが、一番これは現在の壁にぶつかった問題に對して幾分なりとも効果があるのではなからうか、こゝろいふに考へております。

次に交通の巡査でござりますが、われわれは一市民といたしまして、

交通巡査がまだ不足していることもよく存じておりますが、しかも学校の児童の交通の問題を見ましても、緑のおばさんと呼ばれる交通政策をとりましてから、事故が少なくなったというところから考えましても、都下においてならば交通安全協会というものが警視庁にもございましょう、あるいは各警察署管内にもございましょう、またその他の団体もございましょうが、この活動があまりにも消極的でありますので、これを積極的に動かしていただくのはなからうかと思っております。ごいいます。こういふことも当然交通安全協会は警視庁にあるのでございいますから、こういふものこそ積極的に活用なさることが非常にいいのではなからうかと思ひます。

なお落合君からただいま発言のごいいました路上放置の自動車の問題でございますが、これはどなたがごらんになりましたも整理しなければならぬもので、責任はどが持つてゐるのだというごいことをお考へ願ひますと、大体その答へが出て参るのでございいます。新聞紙上におきましては、こういふ路上に放置した車はどしどしと整理をするのだというごいことがありまするが、おそらく百台に一台くらいか五百台に一台くらいは整理はしてございましょうか知りませんが、どういふれわれが見まして、なるほどこれは路上の放置車の整理をしてゐるというごいごいを得ることは非常に困難と思ひます。かようなわけで路上放置の車に対して十分に御留意を願ひますれば、まだま

だこれも緊急措置として十分そこに陸路を打開することができ、もつともう一、二年はどうかやらこれにいけるのではなからうか、こういふふうにごい考えられます。

ことに運転手の年令でございいます。運転手の年令は、事故防止とも両方かけ合わせまして、やはり日本人の国民性というごいを見まして、相当運転手は、やはり日本人は非常に優秀な人種であるといわれまするが、二十才くらいの年令に引き上げて、そして免許証をもつと嚴重になさるごいことが、事故防止の上からも非常にいいのではなからうか、かように考へておられます。しかし、これはただいまの運転手不足という声から見まするが、時代逆行の形がございいます。この点は、しからべく当該の官庁の方も考へ願ひまして、適切な事故防止をしなごい、これらの点をお考へ願ひたいと思ひます。

に立つて、当該の官庁が御指導なさつたらよからうと、こういふふうにごい考へておられます。

なお自家用の車庫及び常置場所といごいことは、旧来法文にはりつぱにしてございいますけれども、よりより聞くところによりまする。自家用の常置場所ないしは車庫といものは、あまりにも精細な調査もなく現在そのままに許可を与えておるといふような状況も聞き及んでおるといふごい、まことにこの点については私は遺憾をわまりないと思ひます。

もう一つ、問屋さん、荷受けの關係でございいます。旧来の問屋さんは會議所であるという統計をとつてみますと、やはり昔の明治時代の遺物でありましようか、問屋の中心と申しまする。日本橋でございいます。あの問屋町の道路といものは実にもう煩雜きわまるものであつて、何と申し上げていいかわからぬような状態になつておるのでございいます。これらは商工会議所におきましても、ただいま部会を開き、この荷受けの大きい問屋さんに對しては、なるべく環状線に荷受けの作業場を疎開してもらつて、そしてこの大型車が自由に環状線の都市の外郭を回りながら、その要求に応じていくよりにしたいといふ、問屋さんの荷受け場所の疎開といふことも十分この中に織り込んでいただきたい。この点は何か商工会議所におきましても、勧告という程度のもので、一つできるなら、荷主さんもお困りになるし、また運輸業者も困るし、一般市民もお困りになるのだから、これは何とか商工会議所といたしましてはこれを一つ立法に移すようにお願い申し上げたいと、こういふように考へておるのでございいます。

そこで今度は道路の使用問題でございいます。先だつても、警視庁の当該の方々からお話を聞いたのであります。が、当年、明年は道路補装の、あるいは道路の改修のために交通が一そや麻痺状態に陥るのでないかといふような注告らしいお話がございしました。この点につきましても、現在の道路改裝に対するところの機械が、どうも各建築業者の意見をよりより聞いてみますると、もつともつと進歩した道路補装に對するところの優秀な機械が

近ごろはできてゐるやうでございいます。から、これは建設当局とあるいは建設業者との間にお話し合ひを願ひまして、優秀な簡単にしてもつと堅実に道路補装ができますものを一つ御指導願ひたい。私は會議所の立場、あるいは市民の立場からして切にこれをお願ひしたいのでございいます。

なお将来の問題に對しては、自分ら三つ四つここにさげておられますが、何といつても現在の、二年をいかにこれを打開していくかといふことが緊急の問題でございいますから、将来の問題に對しては、一応自分らの意見は、この際差し控へたいと思つておられます。ぜひとも一つ、以上の緊急措置はでき得なくございせん。私たちが考へましても、この東京都内に月々一万台くらいふえる自動車でございまして、二年間で二十万台でございまして、そのくらいは生産を妨げなごい、道路運行の管理にかんしては、現在でも十分なし得るところのものがあるのだ。それを行政指導なりすべての点に御留意願ひますれば、あまり多くの犠牲を出さず、この一、二年のうち、あるいは将来の間対策でも永久対策でもよろしゅうございいます。それを十分に立ち得るところの時間の余裕があるのではなからうか。こういふように考へておられます。参考までに申し上げます。

○委員長(村松久義君) ありがとうございしました。

次に花王石鹼株式会社管理連絡部長和泉丙午郎君。

○参考人(和泉丙午郎君) 私、花王石鹼の和泉でございます。

今までのお話の方は、多少専門的

と申しますか、私は私たちの日用品がどういふふうに都内に流れていくか、それを流すについていろいろな輸送機関を使っておられますし、あるいはまた間屋さんなどがいろいろ御苦勞をなさっていらっしゃるに申し上げまして、御参考にしていただきたいと思ひます。ちよつとメモのようなものを書いて参りましたので配付させていただきます。私のほうは御承知のように、石けんとか、洗剤のメーカーでございますが、それは都内の――まあ当社では代理店と称しておるのでございませうけれども、代理店とは、私のほうから、次に、そこちよつと書いておきました。私の方では特約店と称しておるのでございませう、これはその代理店の配下になっております。そしてその代理店なり特約店から小売店に、いろいろな商品が流れていくような順序になっております。今申し上げましたとおり、代理店の数は三十数店でございませう、その特約店の数は、このメモによりまして二百一、三十店だと書いてございませう、小売店や卸というふうなものを入れますと、あるいは三百、四百にもなるかと思ひます。

ところで、私のほうの販売の条件といたしましては、その特約店の中の優良な店だけを選びまして、当社からは百十店ほどに直送をいたしてございませう。それからその特約店なり代理店から小売店、その小売店が都内には大体二万軒ございませう。石けんとか洗剤を置いて売る店が二万軒ほどあるんでございませう、そのうちの四〇％ほどは石けんが本業――本業と申しまして、石けんばかり置いていらっしゃるにはあまりないのでございませう、――主力を石けんに置いていない、あるいは洗剤に置いていないというふうなお店が、大体四〇％くらいあるんでございませう。したがって、三十数店から、その次に百十店に行きまして、二万軒にばらまかれるといひますと、一つの商品がそのルートで行きますと、三回トトラックで行くわけでございます。すうつと行けば一回で済むんでございませう、そういつたような流れになってございませう。それから私のほうは代理店に持つていかなないで、特約店に持つていきました場合には、一回減りまして、二度の輸送をしておるというのが現状でございます。こゝろろ商品の流れは、私たちの同業者が全部こゝろろの流れになっておるので、二度ないし三度で小売屋さんに持つていっているというこゝろを御了承願ひたいと思ひます。

そうして、そういつた輸送をいたします場合に、どういふ車を使つておるかというこゝろでございますが、当社の場合には、何しろ先方が非常に大きいお店もございませう、また、小さいお店もあるんでございませうから、七トンス車ぐらゐの大きな車から、場合によつたら、三輪車ぐらゐでトントングラゐの、各種各様でもつて配給をいたしておるような現状でございます。ところが、今度は代理店に参りますと、もうその大型は必要ございませぬ。大体大きくて二トンス車、それからまあ小さいのはミゼット級といつたようなのが現状でございます。私たちの商品を扱いますのに、大体系列といたしましては

雑貨系統と、それから化粧品系統がございませう、雑貨系統のものは、おおむね大きなトラックを持つておられます。と申しまして、二トンスが最大でございますが、大きい。それから化粧品系統は、御承知のとおり小さいものから、ミゼット級の車をよく運行しているといふような現状でございます。そうして、今度特約店に参りますと、これがすつと小さくなりまして、オート三輪の二、三台といつたようなこゝろで運送をいたしております。そこにも書いておきましたので、雑貨系が一番大きいようなこゝろで二トンス車を自分のうちで十五台持つておる。そうして全市に配給しているといつたような現状でございます。

ところが、毎日の輸送で何に一番困つておるかといふことなんでございませう、これはメーカーの私たちが、代理店ももちろんのこと、特約店に至るまで、各層共通して困つておることは、車の回転が非常に悪くなつた、今までは二回転したものが一回転半より少ない、あるいは場所によつては一度行つたら、もう晩になつてしまふといつたようなこゝろで困つておられます。その原因は、今いろいろお話がございませう、車が多くなつたといふことも原因でございます。それから運行禁止も原因でございます。駐車禁止、これには一番参つておるんでございませう、案外よく売れる小売屋さんといふものは繁華街にある、したがつて、たくさん持つていかなければいけない小売屋さんの前はとまれなばい。そうすると何町か前にとめまして、そうしてそれを一々かついで持つていく。ところが今までだと、一人でやれたのでございませう、かついで持つていつている間に盗まれちゃいけないといふので、最近ほとんど小さいオート三輪でも、二人ずつ持つていかなければいけないといふような現状でございます。その結果、こゝろにも書いておきましたので、輸送費がどうしても上がつて参ります。したがって、利益率が低下して参ります。中小業者の経営が、こればかりではございませぬが、これも経営の困難の一つの原因になるというふうな考えられるわけでございます。

それから、その次に申し上げたいことは、私も専門家ではございませぬが、いろいろ車種規制のお話を聞いておられますので、かりにこゝろいつたことになつたら、私たちの立場はどうなるだらうかと思ひまして、実は二、三日前にも代理店の何軒か歩きまして、いろいろお話を聞いて参つたのでございませう、代理店さん、あるいは特約店さんにおいては、ほとんど大型を使つておられません。おりませんので、それほど影響はないんじゃないかと私は考へました。しかしメーカー側の私のほうになりますと、先ほど申し上げましたとおり、大型も使つておられますので、どうしても影響が非常にあるわけでございます。ところで、先ほど来お話がございませう、夜の問題、これはまあいろいろ代理店さん間屋さんの御主人のお話を聞いたのでございませう、みんな反対なんでございませう、それはやはり、まだ受け入れ体制がそこまで自分たちの営業はできてないといふのが、皆さんの同様の声でございます。したがって、夜持つて

パーセントどうして使えないのかというところを考えた次第でございます。新しい道路の計画はいろいろ聞いておられますけれども、なかなかいつも後手々々ということ、緩和されないうえに、それが現在あるやつを、もっと有効に使うには、どうすればいいかというよりなことを考えたのでございまして、先ほど来、いろいろ道路に車を置いてはいけないという御意見も出ておりました。それも私の考えの一つでございます。

それから、私は、あるいは脱線して、道路工事というものを、もう少し計画的にできないものだろうか、きょうは水道屋さんが掘る、あしたはガス屋さん、あさっては電気屋さんだといったようなことで、結局掘り返しをやる。したがって片側通行になる。したがって、それだけ効率を落としているというよりなことを、なんとか私計画的におやりになって、百パーセントにはいかないにしても、従来使っていたよりは効率的に道路を使用することを考えたい。どうだろうかというよりなことも考えたような次第でございます。

それから、先ほど来お話がございましたが、自家用車の認可条件を、これはまあ私書いたのでございまして、営業車と同一の条件で認可をなされたらどうかというよりなことも考えました。あるいは、実はどういふ規制がこれから施行されるか、私にはわからないのでございまして、いずれにしても、現状では、どうにもやっていたいけないうのだというところだけは、東京都民はみんなわかっていることだと思っております。

でございます。したがって、何らかの形で規制はされるだろうというふうなことを考えておられますが、その規制をどういう方法でやるのだということがきまりましたら、十分準備期間というものをいただきたいと思います。準備期間をいいたくないと思ふのでございまして。と申しますのは、たとえば五トンのトラックは、もう使えないのだということになりまして、あるいは私たちが、じゃあ四トンのトラックを用意しようとか何とか、まあいろいろの手配がございしますので、相当の期間がいたきたいというよりなことも考えておられます。それから、これはちょっと虫のいいお話かもしれませんが、貨物専用道路というよりなものが、貨物専用道路というよりなものが、貨物専用道路に向かう道路では、これは主たる道路でございまして、交通規制をあまりされたくないというよりなことも、これはしろうとでございまして、考えたよりな次第でございます。

それから先ほど来、私たちの商品の流れについて申し上げたのでございまして、工場を動かすために、これはほとんど大型車を持ってきておられます。したがって、工場を動かすという意味においては、大きな打撃を受けると思っております。場合によりまして、工場がストップするといったよりなこともないとは言えないと思ふのでございまして、ストップはできませんので、そうなれば中型車、あるいは小型車で私たちが持つてございまして、それ

からまた夜間のお話でございますが、どうしても夜間やるのだというところに、かりにきまりました場合には、私たちのほうでは、どうしても夜間受け入れるためには、人員あるいは設備等も、これは増強をする必要があると思っております。いすれを考へてもコスト・アップにはなつて参りまして、現在諸外国と戦うために、コストはできるだけ下げろ、下げろというよりな方針の逆、逆になつていくというよりなことを非常に心配しておられる。どうもしろうとで、こんなことを申し上げて御参考になつたかどうかと思ひますが、以上でございます。

以上をもつて参考人の御意見の発表は終わりました。御質疑の方がございすれば、どうか御質疑を願ひます。○大倉精一君 いろいろいろいろありがとうございまして。質問というよりも、私は私の若干の意見を申し上げ、あるいはまたこうじゃなにかというよりなことを申し上げて、それに対するお考えをひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

いろいろお伺いをいたしました。結果においては、何らかの交通規制は必要である。が、しかしながら、貨物の流通をとめるといふことは、これは反対である。特に大型トラックの昼間運行禁止については、荷受け体制なり、あるいは国鉄のダイヤなり、その他交通行政等の点から反対であるというよりな御意見に承り承りました。結局は今日の混雑の一番大きな理由は、きわめて簡単でありまして、車が多過ぎること

だと思ふのであります。でありますから、この車を、多過ぎる車を、一体どうやってセーブするかというならば、不必要な車を都心に入つてこないようにするにはどうしたらいいだろうか、こういうことだろうと思ふのです。そこで、私はこれについては、やはり自家用乗用車というのに対して、もつと大きな関心を払ふ必要があるのではないかと。たとえば都市交通の混雑ということは、今世界的な現象であるという工合に承つておられますが、アメリカにおいても英国においても、それぞれやつぱり規制の対象は自家用車に置いておられる。アメリカあたりは、一九五九年以来、自家用乗用車の郊外駐車制度を強化して交通混雑の緩和をはかつておられることも聞いております。さらには、また都会においては都市交通政策に對しましては、一人一台車を持つておられることは、結果においては、交通麻痺になり、自動車は便利なものではないということがわかつて参りましたので、高速鉄道ないしはバス等の大衆交通機関に、都市交通政策の重点が切りかえられたということも聞いております。この際、やはり東京都において、四月以降道路の工事が非常に重なつてくると聞きましたが、思ひ切つて規制をしなければならぬ。これがためには、不必要な自家用乗用車というものを郊外一定の場所に駐車をさせる。そこからこつちに入らせないうよりな、こういふ何らかの方法をしなければならぬのじゃないか。特に運輸省のお考えのように、経済性あるいは運輸生活の犠牲を最小限に食い止めて、そして交通緩和の効果を最大限にするという、こういう方針には

まつたく賛成でございますが、それにはやつぱり人間の乗る車を規制する。この方法は、いろいろいひむすかしいと思ふのでございまして、特に自動車文明を誇つておられるアメリカにおいて、現在やつておられますから、こういうところの例を十分検討されて、車の規制は、まず自家用乗用車から、こういうことが必要ではないかと思つております。最近新聞で、閣僚懇談会で官庁の大型乗用車を制限するなというところがきまつたようでございますが、私は、あれはナンセンスだと思ひます。官庁の大型乗用車を制限しても、そんなものは決して都市交通の緩和に影響があるものではないと思ふ。心理的な効果も非常に薄いと思ふ。それよりも、ぜひとも思い切つた、こんなことを言つてはまことに失礼でございますけれども、電車の中でも、いわゆるミスター・チャン、ハーチャンが車を買い相談をしております。そういう車を買つても、けつこうですけれども、郊外にドライブするのにはけつこうですけれども、都心に乗り入れるというところは遠慮してもらはう何らかの規制をしないというところ、この混雑緩和はできないと思つておられます。特に道路を広くしようというお話がございまして、道路を広くするよりも無制限にふえる車のほうが大きい。道路を広げるぐらいではとても追いつかない。ですから、無制限にふえていくところの、そういう車をまず制限をする、規制をする、こういふところ、手を打つていかないと、私はどうしても、都市交通というものは緩和できないと思ふ。

この前の運輸委員会におきまして、運輸大臣も、たとえば閣僚懇談会等に

九

おいては、都会の建築を高層建築にして、そうして上層のほうに建てようとするのだという工合におつしやいましたけれども、こういう工合に人口を一地に集中すれば、やはりそこに車がたぐさん集まってくるという現象も起こってくると思う。あるいは駐車場をたくさん作ればいいじゃないかと、いう説もありましたけれども、都心に駐車場をたくさん作れば、そこに向かつて車がどんどん流れてくる、こういう現象が起こると思う。ですから私は、交通規制の重点というものは、郊外一定の場所から不要な自家用乗用車は都心に入つてはいけないという、そういう規制をする。これは永久規制になるか、あるいは都会の道路なりあるいは交通なりその他が整つてからは、そういう規制は不要になるかもしれないけれども、当面そういうことが、まず第一に必要ではないかと思う。

それ以外に私はないと思う。特に先ほどもお話があつたように、大型といいますが、七トン車、八トン車というのは、私は現在においては最も効率の高い荷物を運ぶ道具だと思ふ。この最も効率の高い荷物を運ぶ道具を、動かしやいけない、効率の低い三トン、四トンでやれ、これは私は逆行するよきな気がするので、しかも台数からいっても、これは非常に少ない台数ということが統計にも出ております。

でありますから、私だち御意見をお伺いしたいのは、そういう不要な自家用乗用車——不必要という振り分けがむずかしいかもしれませんけれども、自家用車の郊外駐車制度というよきなものを、早速実施してみてもどう

かと思ひますけれども、これに対する商工会議所としての御意見があつたら、ひとつお聞かせ願ひたい。

○委員長(村松久義君) 小倉参考人お答え願ひます。

○参考人(小倉康臣君) 大へんに、ただいま交通規制に対するけつこうな御意見が出まして、私は非常に啓蒙されたのでございまして、しかし自分たちも車種別の交通規制がよろしいか、あるいは用途別にするかということについては、非常に会議所でも苦心しておるのであります。それで片方には、右手には交通規制、左手には都市の経済強化というものをはかつていかなければなりませんから、これがなかなか、両方がうまくしつかり抱き合つていかないのでございまして、でありますから、結局車種別にするのは非常に困難だから用途別というお話がございするが、はたしてその車が自家用で、不要不急の場合には都市に入つてきてはならぬけれども、その車自体をし

ばつても、車はあるいは緊急やむを得ない運転をしなくちゃならないものがありますから、この辺が、どういふふうに識別をしたらいいかということが一つございまして。

それからもう一つには、うしろに販売業者、製造業者がございするが、これができ上がった車を——とんとんと勇敢に輸出に向けてくれるならば、国威は非常に発展するのでございするが、——ただこれを押えることにな

りまして、製造業者がはたして、それでもって満足しているかどうかといふことも、私たちは需要家の立場でありますから、一応これも、幅の広い考慮のうちにに入れてみたいと考えておる

のでございまして、この点は別のまた委員会でも、私はその製造の問題は申し上げたいと思つておるが、この点は非常にちよつと、自家用の規制にしましても、営業用の規制にしましても、車種別にしましても、製造業との見合いという問題に對しましては非常に考慮の余地が深くあるのではないかと、こういうふうにして思つておる。

それから一つ、私それについて補足的に申し上げたいことは、トラックの大型車でございするが、大型車の運行は、パーセントにして少なうございするが、その効果は非常にあるのでございする。ありますから、これをどう

しても規制というものから、すべて運行するのには、一つの方法が講じられなければならぬ。その方法は、都心へ入る環状線に五カ所なり六カ所なり、街道筋に向かつて大きなターミナルを作つていただきたい、これはトラック業者が全般が希望をしておるのでございするが、今日の場合、そういう問題がございせんから、一応私も申し上げなかつたのでございするが、これはどうしても現下の状況では、なくてはならぬものでございする

が、いかにせん、東京都内の地価といふものは非常に高うございするし、またそんな余地があるものではないものでございするから、望んで目的を達し得ないこともあると思ひますが、でき得るならば、国の協力を願ひまして、むしろ国が御指導願ひまして、具体的に申し上げますれば、東京都の中央市場のごとき共同ターミナルを都下の五カ所なり六カ所なり、重要な環状線に向かつて作つていただきたい。これは国がひとつ、そういうも

のを御指導願ひますれば、交通規制も相当の緩和されるものでなからうかと思ひますが、これはたまたまお願ひしませんでした、二年、三年では、ちよつとどうも、日にちがこれを許さないと思つておるから、三応申し上げなかつたのでございするが、恒久対策としては、どうしても、そういうふうな状態が各国にみんないましても、そういう共同ターミナルの施設というものは大都市に作らなくちゃならぬものである、こういうふうにご考慮願ひます。参考までに申し上げます。

○大倉精一君 どうかアメリカの郊外駐車場について御存じの方がおありなつたら、概要をお教え願ひたいと思ひますが。

○参考人(小倉康臣君) 私は、昨年の八月二十四日から十月二十六日まで生産性本部の依頼によりまして、高速道路の輸送の効果ということにつきまして、欧州——イギリス、フランス、ベルギー、オランダその他九カ国でございするが、それとアメリカの各地を見学して参つたのでございする。今日叫ばれてはいる日本の道路といふものは、人の歩くものも道路であれば、緩行車道路も、それから都市と都市との連絡の高速自動車道という近ごろ生まれました道路も道路ということの解釈になつておるが、実際外国に参りますと、その道路の解釈は、ほとんど違つておる。都内の、われわれの今まで叫びました、銀座のまん中の道路、あれはわれわれの言う疾行車の道路でないかということ。われわれの今日の話題の中心になつて

こにどうしても偶発的に起こる問題、事故という問題がございするから、勢いその問題を取り上げられる運命に立ち至つておるのでございするが、将来は物を買つて各家庭の方々、あるいはそういう物の需要を満たす町は、団地と逆にいへば、現在の道路の、銀座通りあたりでも、ほんとうの小売商は裏側に来てもらいたい。裏側を歩行者は歩いて自由に流行の物でも何でもあつていただきたい。うしろ側、言いますれば裏側が表側になりました、事務所などにするならば、自動車交通というものは、非常にめづりにくいのではなからうか、極端な話でございするが、そういうふうな感じを持つて参つたのでございする。

ことに一番道路交通で問題になつております。ニューヨーク市でございするが、ニューヨークの市外わづかのところ、ニューヨークの港務施設局がこれを管理しまして、そこに共同のターミナルができておる。これは約一万坪近くの屋上の車の置場がございするが、下が各地方向けの定期のターミナルになつておる。それで用のない車は、屋上に持つていってしまうといふことである。これは都内にいへば、最も便宜な施設ではなからうかと思ふのでありまして、私どもも現在、私立の資本でありますから、現在考えつあるものなのでございする。しかし、大体においてニューヨークにおきまして、やはりニューヨークにシ……州のほうへ、車庫は疎開されておる。多くのトラックの輸送会社は、みなそちらの方面に数万坪の土地を有しまして、自由に経営をしてお

る。これを国がひとつ、そういうも

のを御指導願ひますれば、交通規制も相当の緩和されるものでなからうかと思ひますが、これはたまたまお願ひしませんでした、二年、三年では、ちよつとどうも、日にちがこれを許さないと思つておるから、三応申し上げなかつたのでございするが、恒久対策としては、どうしても、そういうふうな状態が各国にみんないましても、そういう共同ターミナルの施設というものは大都市に作らなくちゃならぬものである、こういうふうにご考慮願ひます。参考までに申し上げます。

○大倉精一君 どうかアメリカの郊外駐車場について御存じの方がおありなつたら、概要をお教え願ひたいと思ひますが。

○参考人(小倉康臣君) 私は、昨年の八月二十四日から十月二十六日まで生産性本部の依頼によりまして、高速道路の輸送の効果ということにつきまして、欧州——イギリス、フランス、ベルギー、オランダその他九カ国でございするが、それとアメリカの各地を見学して参つたのでございする。今日叫ばれてはいる日本の道路といふものは、人の歩くものも道路であれば、緩行車道路も、それから都市と都市との連絡の高速自動車道という近ごろ生まれました道路も道路ということの解釈になつておるが、実際外国に参りますと、その道路の解釈は、ほとんど違つておる。都内の、われわれの今まで叫びました、銀座のまん中の道路、あれはわれわれの言う疾行車の道路でないかということ。われわれの今日の話題の中心になつて

る。これを国がひとつ、そういうも

のを御指導願ひますれば、交通規制も相当の緩和されるものでなからうかと思ひますが、これはたまたまお願ひしませんでした、二年、三年では、ちよつとどうも、日にちがこれを許さないと思つておるから、三応申し上げなかつたのでございするが、恒久対策としては、どうしても、そういうふうな状態が各国にみんないましても、そういう共同ターミナルの施設というものは大都市に作らなくちゃならぬものである、こういうふうにご考慮願ひます。参考までに申し上げます。

○大倉精一君 どうかアメリカの郊外駐車場について御存じの方がおありなつたら、概要をお教え願ひたいと思ひますが。

○参考人(小倉康臣君) 私は、昨年の八月二十四日から十月二十六日まで生産性本部の依頼によりまして、高速道路の輸送の効果ということにつきまして、欧州——イギリス、フランス、ベルギー、オランダその他九カ国でございするが、それとアメリカの各地を見学して参つたのでございする。今日叫ばれてはいる日本の道路といふものは、人の歩くものも道路であれば、緩行車道路も、それから都市と都市との連絡の高速自動車道という近ごろ生まれました道路も道路ということの解釈になつておるが、実際外国に参りますと、その道路の解釈は、ほとんど違つておる。都内の、われわれの今まで叫びました、銀座のまん中の道路、あれはわれわれの言う疾行車の道路でないかということ。われわれの今日の話題の中心になつて

る。これを国がひとつ、そういうも

のを御指導願ひますれば、交通規制も相当の緩和されるものでなからうかと思ひますが、これはたまたまお願ひしませんでした、二年、三年では、ちよつとどうも、日にちがこれを許さないと思つておるから、三応申し上げなかつたのでございするが、恒久対策としては、どうしても、そういうふうな状態が各国にみんないましても、そういう共同ターミナルの施設というものは大都市に作らなくちゃならぬものである、こういうふうにご考慮願ひます。参考までに申し上げます。

○大倉精一君 どうかアメリカの郊外駐車場について御存じの方がおありなつたら、概要をお教え願ひたいと思ひますが。

○参考人(小倉康臣君) 私は、昨年の八月二十四日から十月二十六日まで生産性本部の依頼によりまして、高速道路の輸送の効果ということにつきまして、欧州——イギリス、フランス、ベルギー、オランダその他九カ国でございするが、それとアメリカの各地を見学して参つたのでございする。今日叫ばれてはいる日本の道路といふものは、人の歩くものも道路であれば、緩行車道路も、それから都市と都市との連絡の高速自動車道という近ごろ生まれました道路も道路ということの解釈になつておるが、実際外国に参りますと、その道路の解釈は、ほとんど違つておる。都内の、われわれの今まで叫びました、銀座のまん中の道路、あれはわれわれの言う疾行車の道路でないかということ。われわれの今日の話題の中心になつて

る。これを国がひとつ、そういうも

のを御指導願ひますれば、交通規制も相当の緩和されるものでなからうかと思ひますが、これはたまたまお願ひしませんでした、二年、三年では、ちよつとどうも、日にちがこれを許さないと思つておるから、三応申し上げなかつたのでございするが、恒久対策としては、どうしても、そういうふうな状態が各国にみんないましても、そういう共同ターミナルの施設というものは大都市に作らなくちゃならぬものである、こういうふうにご考慮願ひます。参考までに申し上げます。

ります。そしてニューヨークの市内との間の連絡は、小型車をもって行なっておりまして、小型車には無線電話がついておられますから、無線電話でこれを操作しておりますから、すこぶる便宜に、スムーズにこれを運行しておりますわけでございます。こういう点から見まして、私たちは現在の東京都におきましては、何はさておき、とりあえず想像しまして、中央市場のような共同施設が、どうしてもなければ、交通緩和は実際に見ることは困難ではなからうかと、こういうふうに考えております。

○大倉精一君 私お聞きしたいのは、自家用乗用車の郊外駐車制度を、一昨年あたりからアメリカなどで非常に強化をしております。そういうことを聞いておるのですが。

○参考人(小倉康臣君) 実は私、自家用のターミナルにつきましては勉強して参らなかつたのであります。トラックと高速自動車の輸送効果ということだけでございまして。

○委員長(村松久義君) なお小倉参考人に御相談申し上げますが、あなたの部会で、まだこれは御決定になつておらぬようですが、ひとつ部会における素材で検討しておりますから、何か文書にして、条項でもつけようと思いますが、この委員会にお出し願えませんか。

○参考人(小倉康臣君) 何か要望書というよりなごく薄い希望書を、この委員会のほうへ提出したいと思っております。

○委員長(村松久義君) そういう形で検討しておりますから、ひとつどうぞ。○島島徳次郎君 先刻来、四人の参考人の方々から非常に貴重な資料、デー

タをたくさんちょうだいいたしましたし、まことに喜んでおるわけでありまして、大体さつきの日通の中村さんの提出された資料の中で見ますと、営業用というものは全体の一割一〇・七しかない。大体八九割までは自家用というところに、一応日通さんのほうではデータが出ておるようでありまして、そういうふうな考えますと、自家用にかかつておる交通問題のウエイトといふものがずいぶん大きい問題で、われわれもすでに、そういうことは考えておつたが、この資料をいただいた御説明を承るといふと、いよいよ自家用の大きい数字になるということがわかるのですが、今後のこの規制に対して、参考にひとつお尋ねしたいと思ふのは、自家用のトラックの小型、大型、それに対して、もしあなたのほうで、商品別、あるいはまた輸送のトン数、そういうものをお調べになつたことはありますか。

それから、これは日通さんにお尋ねするのは無理かもしれませんが、商工会議所の小倉さんに承りたいのは、何か会議所として、そういうふうな、自家用で輸送した商品別あるいは輸送のトン数、あるいは一回当たりの搬出—平均どのくらい積載しておるという、何かそういうのがないのでですか。

それだけちょっと、もしきょうお手元になくても、会議所で、そういうものをお持ちでしたら、ぜひひとつ、委員会のほうへ御提出願えれば、まことにありがたいと思ひますが。

○参考人(小倉康臣君) ただいまお話しをいたしました点、ちやうど会議所のございました点、参つておりますから、よく御趣旨に沿うようなものを、

できるだけ出してみたいと思つております。

○参考人(中村量君) 今御質問ございました、自家用で運ばれる品種、品目別の内容は、私のほうでは、ちよつと持つておりません。運輸省、あるいは陸運局、あるいは商工会議所のほうで御研究のようでありまして、私のほうで御調査してございせん。ただ、私の考えを申し上げます。先ほど申し上げましたように、非常に効率が悪いものである。この中には、先ほど花玉石蔵さんの配給のように、実際に荷物を積んで効率よく動かしておるものもあるでしょうけれども、全体を見ると、街路をながめても非常に積載率が悪い、あるいは空車で行つておる。または先ほど申したように、商業連絡用で、その店員さんが助手の人と二人話をしながら空車のままで行つておる。あれは連絡用だと思ふが、一種の乗用化しているのじゃないだろうかというふうなものが多いわけですね。ことにコマール・カーまたはステーション・ワゴンといふものが、貨客兼用車といふのが多いのでございまして、あれは、都合よく貨物にもなれば乗用車にもなつて、たとへば貨物が右折禁止のときには、乗用車になりますし、乗用車が右折禁止の場合には貨物車として通つてしまふ。そういう場合のいいものが非常にふえてきておる。あれなどは非常に効率の悪いものだと思つております。

○金丸富夫君 ひとつ商工会議所のほうから的小倉参考人をお願い申し上げます。去る一月三十一日に、商工会議所で、この遅延に対する対策について御

会議があつたように漏れ承つておるわけでございます。今、道路が非常に混雑して、こういう麻痺状態になつておるといふことで、これを何とか規制したい、また何とかしなければならぬというところは、これはもうだれしも考えることであるし、ただそこで何をどういう工合に規制したのであるか、効果的か、困難で話もあつたように、最小の犠牲をもつて最大の効果を上げるようにというふうなばく然たる言葉が使われておるようでありまして、これは実際の規制の場合には、そういうふうなことはいい工合にやつていくかということとが問題だろふと思ふのであります。が、しかもその目的は、何といつても都内の生活確保ということ、それから次に商取引の問題、次には産業の問題、これが一番私は、今この規制を取り上げる場合において憂慮しておる問題だと思ふのであります。したがつて輸送業者であるか、あるいはそういう方面の経営上のいろいろの問題といふことは、これは国家が腹をきめればできることであらうし、ただそのやつた結果が、はなはだ予期通りにならないといふことを非常に憂えておると思ふのであります。そういう点から考へて、その影響について最も身近に考へる議論は、商工会議所でおやりになつたように私は承つておるわけでありまして、先ほど委員長からお願い申し上げますが、商工会議所として、ひとつ意見書みたいなものを出してもらいたいというのを申されまして、これもお願いしたいと思ふのであります。同時にせつぱく、そういう懇談会というか、部会を開いてお取り

上げになつて議論されておるその要点といふものも、できますならば、本委員会にひとつ御提出を願えれば、いろいろの規制に対しての非常な参考になるだろふと思ふのであります。この点をひとつお願いを申し上げますのであります。

○参考人(小倉康臣君) ただいまの御希望は、まことにごもっともでございます。まして、商工会議所も鋭意この問題に對しましては、各方面の御意見を承つて、現在この小委員会にこれをしぼりまして、一そう深く検討することになつております。で、この小委員会は、十五日の午後三時から五時まで開くこととなつておられますが、これはやはり需要家の代表、それから建設の業者などという方々は、重自動車をリフトを建設のために朝の八時から夜の八時までじつと置いておくわけにいかない、これは都市の建設に非常に支障を来たすというふうな問題も、またここに出てきておるもので、かたがたなかなか議論が多ございまして、この規制といふものは、はたして完全にできるかどうかといふことは、市民の生活に對して大きな問題になるのじゃないかと、こういうふうに考へておられますので、まだせつぱく進行中でございますから、今日ここで、それ以上のあらましの私の意見を申し上げますことは、少し重大でございまして、お先刻議員さんからもお話しございました自家用のトラックの積載量あるいは品目別なども、これもなかなか自家用として申し上げますが、非常に数多いものがございますが、大体の

上になつて議論されておるその要点といふものも、できますならば、本委員会にひとつ御提出を願えれば、いろいろの規制に対しての非常な参考になるだろふと思ふのであります。この点をひとつお願いを申し上げますのであります。

代表的の方々の会社の意見を二、三聞きましてそれで、これに私ども適時その方面の詳細な調査をいたしまして申し上げますから、はたして的確なものであるかどうかということについては非常に疑問だと思っております。御了承願いたいと思ひます。

以上でございます。
○委員長(村松久義君) ほかに御質疑ございませんか。――なければ参考人からの御意見を聴取することは、これで終了いたします。

長い時間有益な御意見を御発表いただきまして、委員会は、皆さんの御意見を参考として今後の調査を進めて参りたいと存じます。本日は、非常にありがとうございました。
では委員会は、これで散会いたします。

午後三時二十分散会

二月七日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、日本観光協会法の一部を改正する法律案

日本観光協会法の一部を改正する法律案

日本観光協会法の一部を改正する法律案

日本観光協会法(昭和三十四年法律第三十九号)の一部を次のように改正する。

目次中「役員(第十一条―第十九条)」を「役員等(第十一条―第十九条の二)」に、「運営委員会」を「運営審議会」に改める。
第三条第二項中「協会は」の下に、「運輸大臣の認可を受けて」を加える。
第四条を次のように改める。

(資本金)

第四条 協会の資本金は、一億円とし、政府がその全額を出資する。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、協会に追加して出資することができる。

3 協会は、前項の規定による政府からの出資があつたときは、その出資額により資本金を増額するものとする。

第八条第六号を次のように改める。

六 その他運輸省令で定める者

第九条第一項中「正当な理由がないのに」を「次の各号の一に該当する場合を除き」に改め、同項に次の各号を加える。

一 加入しようとする者が協会を脱退し、その脱退の日から二年を経過しない者であるとき。

二 その他正当な事由があるとき。

第九條中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 前項第二号に規定する場合においては、その事由について運営審議会の議を経なければならぬ。

第九條に次の三項を加える。

4 会員が会員たる資格を喪失したとき、又は除名されたときは、協会を脱退する。

5 協会は、会員が次の各号の一に該当するときは、その会員を除名することができる。この場合において、協会は、あらかじめ、当該会員に対してその旨を通知し、かつ、弁明する機会を与えなければならない。

一 会費の払込みその他協会に対する義務を怠つたとき。

二 その他正当な事由があるとき。

6 第二項の規定は、前項第二項に規定する場合について準用する。第十條の見出しを「(会費)」に改め、同条に次の三項を加える。

2 会費の額は、会員ごとに、一事業年度につき、十万円以上とする。

3 会費の額については、運営審議会の議を経なければならない。

4 会員は、自己の負担する会費の用途を指定してはならない。

「第三章 役員」を「第三章 役員等」に改める。

第三章中第十九條の次に次の一条を加える。

(職員の任命)
第十九條の二 協会の職員は、会長が任命する。

第四章(章名を含む)中「運営委員会」を「運営審議会」に改める。

第二十条第二項中「三十人以内」において定款で定める数の運営委員を「運営委員二十人以上三十人以内」に改め、同条第三項中「定款で定めるところにより、会長」を「運輸大臣の認可を受けて、会長」に、「選挙」を「任命」に改める。

第二十条第四項を次のように改める。

4 会員は、運輸省令で定めるところにより、会長に対して、運営委員の候補者を推薦することができる。

第二十条に次の一項を加える。

5 運営委員の任期は、二年とする。

第二十一条第一項を削り、同条第二項中、「前項に規定するものほか」を削り、同項を同条とする。

第二十四条中第五号を第六号とし、第二号から第四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。

二 外国人観光旅客に対する観光案内所の運営を行なうこと。

第二十四条に次の一号を加える。

七 前各号に掲げるもののほか、第一条の目的を達成するために必要な業務

第二十四条に次の一項を加える。

2 協会は、前項第七号に掲げる業務を行なおうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第二十八条中「七月三十一日」を「五月三十一日」に改める。

第二十九条第一項中「二月以内」を「一月以内」に改め、同条第三項中「運営委員会」を「運営審議会」に改める。

第三十二条を次のように改める。

(余裕金の運用)
第三十二条 協会は、次の方法によるほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

一 銀行への預金又は郵便貯金

二 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭信託

第三十二条の次に次の二条を加える。

(財産の処分等の制限)
第三十二条の二 協会は、運輸省令で定める重要な財産を貸し付け、

譲り渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸省令で定める場合を除き、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(給与及び退職手当の支給の基準)
第三十二条の三 協会は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定め、又は変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

第三十六条の次に次の二条を加える。

(大蔵大臣との協議)
第三十六条の二 運輸大臣は、次の場合には、大蔵大臣と協議しなければならない。

一 第二十四条第二項、第二十七条、第三十一条第一項若しくは第二項ただし書又は第三十二条の二の認可をしようとするとき。

二 第二十九条第一項又は第三十条の三の承認をしようとするとき。

三 第三十二条の二又は第三十三条の運輸省令を定めようとするとき。

第四十一条第三号中「第二十四条」を「第二十四条第一項」に改める。

附則
(施行期日)
1 この法律は、昭和三十七年四月一日から施行する。

(経過規定)
2 この法律の施行の際現に運営委員である者は、改正後の第二十条第三項の規定により会長が任命したものとみなす。

(印紙税法の一部改正)

3 印紙税法(明治三十二年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第五号第六号ノ二ノ三の次に次の一号を加える。

六ノ二ノ四 日本観光協会ノ発スル証書、帳簿

二月九日本委員会に左の案件を付託された。

一、中小都市におけるハイヤーの大資本業者の進出阻止に関する請願(第一〇一六号)(第一〇七五号)

一、福島合同タクシー株式会社の新規免許申請反対に関する請願(第一〇一七号)(第一〇七六号)

一、鹿児島本線の列車増発に関する請願(第一〇一六号)

第一〇一六号 昭和三十七年一月三十日受理

中小都市におけるハイヤーの大資本業者の進出阻止に関する請願(七通)

請願者 福島県本町三七本田タクシー株式会社内 安部卯吉外七名

紹介議員 野溝 勝君

日本通運株式会社資本系列である福島合同タクシー申請に係る旅客自動車運送事業経営の件については、(一)大資本による中小企業の圧迫は國家の中小企業育成の施策に反する、(二)現在政府は金融難による設備投資の抑制をして景気の調整を行なっている、(三)本事業は全国的にみて資材、燃料、賃金の上昇により経営持続に支障をきたしている、(四)地方においては昨年未だにおいて供給が需要を上回

り、かつ第二種免許運転者の不足により平均二割程度の休車が実情である、(五)増車は需給調整の見地よりもむしろ新免対策のあらわれで既存事業者の犠牲になつていふように思われる、等の理由により絶対に反対であるから、これを却下して長年の犠牲を払つて事業を經營してきた既存事業者の苦心に對し報いられるような行政方針を確立せられたいとの請願。

第一〇七五号 昭和三十七年二月一日受理

中小都市におけるハイヤーの大資本業者の進出阻止に関する請願

請願者 福島県耶麻郡猪苗代町大字千代田字扇田四六ノ一猪苗代タクシー有限公司代表取締役 野弥太郎外一名

紹介議員 田畑 金光君

この請願の趣旨は、第一〇一六号と同じである。

第一〇一七号 昭和三十七年一月三十日受理

福島合同タクシー株式会社の新規免許申請反対に関する請願(六通)

請願者 福島県南会津郡下郷町字居平有限会社清水屋タクシー内 屋水一外六名

紹介議員 野溝 勝君

福島県内における一般乗用旅客自動車運送事業は、現在百十七業者、車両数千二百九十三両となつており、一事業者平均十一両の中小企業である。昭和三十年以降、よりやく事業の伸展も期待できると思ふところの間、近年の労働攻勢はますます猛烈さを加え、第二種免許運転者の不足と相まつて資本の蓄積、設備の拡充も思うにまかせず容易ならぬのが業界の実情である。このようになつて今更、膨大な全国的組織を持つ日本通運株式会社の資本系列である福島合同タクシー株式会社の新規免許申請がなされたのであるが、これはその事業区域である福島市、郡山市、飯坂町だけにとどまらず今後全国各地にも進出することが予想される次第であり、まさに大資本の中小企業圧迫もはなはだしいもので、中小企業育成の國の施策に相反するものと考えられる。既存事業者は今日まで營々として事業經營にあたり、市民の足となつて努力してきたものであつて、このようになつては反対せざるを得ないから、これを阻止するよう特段の配慮をせられたいとの請願。

第一〇七六号 昭和三十七年二月一日受理

福島合同タクシー株式会社の新規免許申請反対に関する請願

請願者 福島県耶麻郡猪苗代町大字千代田字扇田四六ノ一猪苗代タクシー有限公司代表取締役 野弥太郎外一名

紹介議員 田畑 金光君

この請願の趣旨は、第一〇一七号と同じである。

第一〇一六号 昭和三十七年二月一日受理

鹿児島本線の列車増発に関する請願

請願者 熊本市行幸町一五熊本県会事務局内 平川千吉

紹介議員 森中 守義君

国鉄鹿児島本線の熊本、水俣、鹿児島方面行下り普通列車は、午前中に於いては、熊本始発水俣行第九百三十一号(熊本発九時十五分)博多発出水行第九百二十三号(熊本発九時十五分)及び門司発鹿児島行第二百二十一号(熊本発十一時二十分)の三本が運行されてきたが、昭和三十六年十月の改正によつて、熊本始発水俣行第九百三十一号(熊本発八時五十五分)及び鳥栖発鹿児島行第九百二十三号(熊本発十二時二十分)の二本に削減されたため、熊本発第九百三十一号に乗車できなかつた場合は、次の列車まで約三時間以上の長時間を空費して待ち合わせなければならぬことになり、その不自由と不便は実にはなはだしいから、第九百三十一号と第九百二十三号列車の中間に、従前どおり普通列車を増発運行せられたいとの請願。

第十部

運輸委員會會議錄第五号

昭和三十七年二月十三日

【參議院】

昭和三十七年二月十九日印刷

昭和三十七年二月二十日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局