

第六條 公団は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

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

(名称の使用制限)

第七條 公団でない者は、新東京国際空港公団という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第八條 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四條(法人の不法行為能力)及び第五十條(法人の住所)の規定は、公団について準用する。

第二章 役員及び職員

(役員)

第九條 公団に、役員として、総裁一人、副総裁一人、理事六人以内及び監事二人以内を置く。

(役員の職務及び権限)

第十條 総裁は、公団を代表し、その業務を総理する。

2 副総裁は、公団を代表し、総裁の定めるところにより、総裁を補佐して公団の業務を掌理し、総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁が欠員のときはその職務を行なう。

3 理事は、総裁の定めるところにより、総裁及び副総裁を補佐して公団の業務を掌理し、総裁及び副総裁に事故があるときはその職務を代理し、総裁及び副総裁が欠員のときはその職務を行なう。

4 監事は、公団の業務を監査する。

5 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、総裁又は運輸大臣に意見を提出することができる。

(役員の内命)

第十一條 総裁及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 副総裁及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、総裁が任命する。

(役員の内命)

第十二條 役員の内命は、四年とする。ただし、

補欠の役員の内命は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることができる。

(役員の内命)

第十三條 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)。

二 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて公団と取引上密接な利害関係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

三 新東京国際空港に係る施設を使用して事業を営む者又はその者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

四 前二号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)。

(役員の内命)

第十四條 運輸大臣又は総裁は、それぞれその任命に係る役員が前条各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は総裁は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 総裁は、前項の規定によりその任命に係る役員を解任しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員の内命)

第十五條 役員は、営利を目的とする団体の役員

となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。

(代表権の制限)

第十六條 公団と総裁又は副総裁との利益が相反する事項については、これらの者は、代表権を有しない。この場合には、監事が公団を代表する。

(代理人の内命)

第十七條 総裁及び副総裁は、公団の理事及び職員のうちから、公団の主たる事務所又は従たる事務所の業務に關し一切の裁判上又は裁判外行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員の内命)

第十八條 公団の職員は、総裁が任命する。

(役員及び職員の内命)

第十九條 公団の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第三章 業務

(業務の範囲)

第二十條 公団は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行なう。

一 新東京国際空港の設置及び管理を行なうこと。

二 新東京国際空港における航空機の離陸又は着陸の安全を確保するために必要な航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第四項に規定する航空保安施設の設置及び管理を行なうこと。

三 新東京国際空港の機能を確保するために必要な航空旅客及び航空貨物の取扱施設、航空機給油施設その他の施設で政令で定めるものの建設及び管理を行なうこと。

四 前三号の業務に附帯する業務を行なうこと。

2 公団は、前項の業務の遂行に支障のない範囲内において、あらかじめ運輸大臣の認可を受け

て、次の業務を行なうことができる。

一 前項第三号に規定する施設以外の施設で、新東京国際空港を利用する者の利便を確保するために当該空港の敷地内に建設することが適当であると認められる事務所、店舗その他政令で定めるものの建設及び管理を行なうこと。

二 委託に基づき、飛行場の工事並びに飛行場に関する調査、測量、設計、試験及び研究を行なうこと。

(基本計画)

第二十一條 運輸大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第一号及び第二号の業務につき基本計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときも、同様とする。

(業務の実施)

第二十二條 公団は、第二十条第一項第一号及び第二号の業務については、前条の基本計画に従い、かつ、航空法で定めるところにより、これを行なわなければならない。

第二十三條 公団は、第二十条第一項第三号又は同条第二項第一号の業務を行なう場合においては、政令で定める基準に従つてしなければならない。

(業務方法書)

第二十四條 公団は、業務開始の際、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第四章 財務及び会計

(事業年度)

第二十五條 公団の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(事業計画等の認可)

第二十六條 公団は、毎事業年度、事業計画、予算及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。

い。これを變更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)

第二十七條 公団は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書（以下この条において「財務諸表」という。）を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

2 公団は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書を添え、並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見をつけないで提出しなければならない。

3 公団は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、遅滞なく、財務諸表を官報に公告し、かつ、各事務所に備えて置かなければならない。

(利益及び損失の処理並びに納付金)

第二十八條 公団は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額のうち、政令で定める基準により計算した額を積立金として積み立てなければならない。

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

3 公団は、第一項の規定による残余の額から同項の規定により積立金として積み立てた額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。

4 前項の規定による納付金に關し、納付の手續その他必要な事項は、政令で定める。

(借入金及び新東京国際空港債券)

第二十九條 公団は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は新東京国際空港債券（以下「債券」という。）を発行す

ることが出来る。

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

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

4 第一項の規定による債券の債権者は、公団の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

5 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

6 公団は、運輸大臣の認可を受けて、債券の發行に關する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することが出来る。

7 商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百九条から第三百十一条まで（受託会社の権限及び義務）の規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

8 第一項及び第四項から前項までに定めるもののほか、債券に關し必要な事項は、政令で定める。

(債務保証)

第三十條 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に關する法律（昭和二十一年法律第二十四号）第三條の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、公団の長期借入金又は債券に係る債務（國際復興開發銀行等からの外資の受入に關する特別措置に關する法律（昭和二十八年法律第五十一号）第二條の規定に基づき政府が保証契約をすることが出来る債務を除く。）について保証することが出来る。

(償還計画)

第三十一條 公団は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画をたてて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第三十二條 公団は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。
一 國債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得
二 銀行への預金又は郵便貯金
（財産の処分等の制限）

第三十三條 公団は、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、交換し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

（給与及び退職手当の支給の基準）
第三十四條 公団は、その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。これを變更しようとするときも、同様とする。

(運輸省令への委任)

第三十五條 この法律及びこれに基づく政令に規定するもののほか、公団の財務及び会計に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第五章 監督

第三十六條 公団は、運輸大臣が監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に対して、その業務に關し監督上必要な命令をすることが出来る。

(報告及び検査)

第三十七條 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公団に対してその業務及び資産の状況に關し報告をさせ、又はその職員に、公団の事務所その他の事業所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の必要な物件を検査させることが出来る。

2 前項の規定により職員が立入検査をする場合においては、その身分を示す証明書を携帯し、關係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第六章 雜則

（解散）
第三十八條 公団の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第三十九條 運輸大臣は、次の場合には、あらかじめ、大蔵大臣に協議しなければならない。
一 第二十一条の基本計画を定め、又は變更しようとするとき。

二 第二十四條第一項、第二十六條、第二十九條第一項、第二項ただし書若しくは第六項、第三十一条又は第三十三條の規定による認可をしようとするとき。

三 第二十四條第二項又は第三十五條の規定により運輸省令を定めようとするとき。

四 第二十七條第一項又は第三十四條の規定による承認をしようとするとき。

五 第三十二條第一号の規定による指定をしようとするとき。

(他の法令の準用)

第四十條 不動産登記法（明治三十二年法律第二十四号）及び政令で定めるその他の法令については、政令で定めるところにより、公団を国の行政機関とみなして、これらの法令を準用する。

第七章 罰則

（罰則）
第四十一條 第三十七條第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした公団の役員又は職員は、三万円以下の罰金に處する。

第四十二條 次の各号の一に該当する場合に、その違反行為をした公団の役員は、三万円以下の過料に處する。

一 この法律により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。
二 第六條第一項の政令の規定に違反して登記することを怠つたとき。

三 第二十條に規定する業務以外の業務を行なつたとき。

四 第三十二條の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。

五 第三十六條第二項の規定による運輸大臣の命令に違反したとき。

第四十三條 第七條の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律中第二條の規定は公布の日から、その他の規定は同條の政令の公布の日後において政令で定める日から施行する。

(公団の設立)

第二條 運輸大臣は、公団の總裁又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された總裁又は監事となるべき者は、公団の成立の時において、この法律の規定により、それぞれ總裁又は監事に任命されたものとする。

第三條 運輸大臣は、設立委員を命じて、公団の設立に関する事務を処理させる。

2 設立委員は、設立の準備を完了したときは、遅滞なく、政府に対し、出資金の払込みの請求をしなければならない。

3 設立委員は、出資金の払込みがあつた日において、その事務を前條第一項の規定により指名された總裁となるべき者に引き継がなければならない。

第四條 附則第二條第一項の規定により指名された總裁となるべき者は、前條第三項の事務の引き継ぎを受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

第五條 公団は、設立の登記をすることによつて成立する。

(日本国有鉄道から公団に転出した復帰希望職員に関する公共企業体職員等共済組合法の特例)

第六條 公団の成立の際現に日本国有鉄道の職員である国鉄共済組合の組合員(公共企業体職員等共済組合法(昭和三十一年法律第百三十四号。以下この条において「法」という。))の長期給付に関する規定の適用を受けない者を除く。以下この条において「組合員」という。が任命権者又はその委任を受けた者の要請に応じ、引き続き公団に使用される者(役員及び常時勤務に服することを要しない者を除く。以下この条において「公団職員」という。))となるため退職した場合において、その者が、公団職員となつた日から六十日以内に、国鉄共済組合の運営規則で定めるところにより、その引き続き公団職員としての在職期間を、これに引き続き再び組合員の資格を取得したとき(以下この条において「復帰したとき」という。))の法第十五條の規定による組合員期間の計算上組合員期間とみなされることを希望する旨を国鉄共済組合に申し出たときは、当該退職(以下この条において「転出」という。))に係る長期給付は、その申出をした者(以下この条において「復帰希望職員」という。))が引き続き公団職員として在職する間、その支払を差し止める。

2 復帰希望職員が引き続き公団職員として在職し、引き続き復帰したとき(その後六月以内に退職したときを除く。第四項において同じ。))は、法の長期給付に関する規定(第六章の規定を除く。))の適用については、その者は、転出の時に退職しなかつたものとみなし、当該公団職員であつた期間引き続き組合員であつたものとみなす。ただし、当該公団職員であつた期間内に発した疾病又は負傷に係る廃疾給付については、この限りでない。

3 復帰希望職員及び公団については、当該復帰希望職員の転出の時にさかのぼつて、法第六章(第六十六條第一項第一号及び第二号に掲げる金額に係る部分を除く。))の規定を準用する。この場合において、第六十四條第一項中給付及び福祉事業とあるのは「長期給付」と、第六十

五條第一項中「組合員(前條第二項の運営規則で定める組合員を除く。以下この項において同じ。)」とあるのは「組合員」と、第六十六條第一項中「公共企業体は、次に掲げる金額を」とあるのは「公団は第二号に掲げる金額を、公共企業体は第四号に掲げる金額をそれぞれ」と、同條第四項中「公共企業体」とあるのは「公団若しくは公共企業体」と読み替へるものとする。

4 復帰希望職員が引き続き公団職員として在職しなかつたとき(引き続き日本国有鉄道に復帰したときを除く。))は、国鉄共済組合は、運輸省令で定めるところにより、当該復帰希望職員及び公団に対し、これらの者が負担した掛金又は負担金を返還しなければならない。

(経過規定)

第七條 この法律の施行の際現に新東京国際空港公団という名称を使用している者については、第七條の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第八條 公団の最初の事業年度は、第二十五條の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、昭和四十一年三月三十一日に終わるものとする。

第九條 公団の最初の事業年度の事業計画、予算及び資金計画については、第二十六條中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「公団の成立後遅滞なく」とする。

(航空法の一部改正)

第十條 航空法の一部を次のように改正する。

第三十八條第一項中「運輸大臣以外の者」を「運輸大臣及び新東京国際空港公団以外の者」に改める。

第五十六條を第五十五條の二とし、同條の次に次の二條を加える。

(新東京国際空港等の設置又は管理)

第五十五條の三 新東京国際空港公団は、新東京国際空港若しくは新東京国際空港公団法(昭和四十年法律第 号)第二十條第一項第二号の航空保安施設を設置し、又は当該空港若しくは航空保安施設に運輸省令で定める重

要な変更を加えようとするときは、運輸省令で定めるところにより、同法第二十一條の基本計画に基づいて工事実施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 第三十八條第三項、第三十九條(第一項第三号及び第四号に係るものを除く。))及び第四十條の規定は、前項の工事実施計画の認可について準用する。ただし、第三十八條第三項、第三十九條第二項及び第四十條の規定は、新東京国際空港を設置しようとする場合における前項前段の規定による工事実施計画の認可以外の工事実施計画の認可については、当該認可に係る工事実施計画の実施により新東京国際空港の範囲、進入表面、転移表面又は水平表面に変更を生ずることとなる場合に限り準用する。

3 前項の場合において、第四十條中「第四十三條第一項」とあるのは、「第五十五條の三第一項」と読み替へるものとする。

第五十六條 第四十二條、第四十四條(供用の休止に関する部分に限る。)、第四十五條、第四十六條、第四十七條第一項、第四十九條、第五十條、第五十一條第二項、第四項及び第五項、第五十四條並びに第五十四條の二の規定は、新東京国際空港公団が設置する新東京国際空港又は前條第一項の航空保安施設について準用する。この場合において、第五十條第一項中「第四十三條第一項」とあるのは、「第五十五條の三第一項」と読み替へるものとする。

第五十五條第二号中「第五十六條第二項」を「第五十五條の二第二項又は第五十六條」に改める。

(空港整備法の一部改正)

第十一條 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項第一号中「国際航空路線」を「新東京国際空港及び国際航空路線」に、「政令」

を「政令」に改める。

第三項に次の一項を加える。

2 前項の規定にかかわらず、新東京国際空港は、

新東京国際空港公団が設置し、及び管理する。

第十二条中「運輸大臣」の下に、「新東京国際

空港公団」を加える。

(公職選挙法の一部改正)

第十二条 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)

の一部を次のように改正する。

第三百三十六条の二第二項第二号中「日本鉄道

建設公団」の下に、「新東京国際空港公団」を加

える。

(地方財政再建促進特別措置法の一部改正)

第十三条 地方財政再建促進特別措置法(昭和三十

年法律第百九十五号)の一部を次のように改

正する。

第二十四条第二項中「日本鉄道建設公団」の下

に、「新東京国際空港公団」を加える。

(登録税法の一部改正)

第十四条 登録税法(明治二十九年法律第二十七

号)の一部を次のように改正する。

第十九条第一号ノ十の次に次の一号を加える。

一ノ十一 新東京国際空港公団自己ノ為ニス

ル登記又ハ登録

(印紙税法の一部改正)

第十五条 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。

第五条第六号ノ五ノ七の次に次の一号を加え

る。

六ノ五ノ八 新東京国際空港公団ノ為ニス証

書、帳簿

(所得税法の一部改正)

第十六条 所得税法(昭和四十年法律第 号)の

一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中「新技術開発事業団」の項

の次に次のように加える。

新東京国際空港
公団
(昭和四十年法律第 号)

(法人税法の一部改正)

第十七条 法人税法(昭和四十年法律第 号)の

一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中「新技術開発事業団」の項

の次に次のように加える。

新東京国際空港
公団
(昭和四十年法律第 号)

(地方税法の一部改正)

第十八条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二

十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第二号中「日本鉄道建

設公団」の下に、「新東京国際空港公団」を加え

る。

第七十三条の四第一項第一号中「日本鉄道建

設公団」の下に、「新東京国際空港公団」を加え

る。

第三百四十九条の三に次の一項を加える。

19 新東京国際空港公団が所有し、かつ、直接

その本来の事業の用に供する固定資産で政令

で定めるものに対して課する固定資産税の課

税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該

固定資産に係る固定資産税の課税標準となる

べき価格の二分の一の額とする。

(行政管理庁設置法の一部改正)

第十九条 行政管理庁設置法(昭和二十三年法律

第七十七号)の一部を次のように改正する。

第二条第十二号中「日本鉄道建設公団」の下

に、「新東京国際空港公団」を加える。

(運輸省設置法の一部改正)

第二十条 運輸省設置法の一部を次のように改

正する。

第四条第一項第四十四号の七の二の次に次の

一号を加える。

四十四の七の三 新東京国際空港公団を監督

すること。

第二十八条の二第二項第十号の二の次に次の

一号を加える。

十の三 新東京国際空港公団に関すること。

第八十三条の表中「一五、〇八五人」を「一五、〇六一人」に、「三二、七三四人」を「三二、七一〇人」に改める。

理由

将来における航空輸送需要の急激な増大及び航空機の急速な進歩に対応することができず、新東京国際空港を東京都の周辺の地域に整備することにより、航空輸送の円滑化を図り、もつて航空の総合的な発達に資するため、新東京国際空港公団を設立して、新東京国際空港の設置及び管理等を効率的に行なわせる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○松浦国務大臣 たいだいま議題となりました新東京国際空港公団法案の提案理由について御説明申し上げます。

最近におけるわが国経済の目ざましい発展に伴い、航空輸送需要は、国際線、国内線ともに激増の一途をたどりつつあり、現東京国際空港も、昭和四十五年ころには、その能力の限界に達するものと予想されるのであります。加うるに、近時の科学技術の発達に伴う航空機の進歩は著しく、現在開発途上にある超音速旅客機も、早速実用化されることは明白であります。現東京国際空港においては、これが受け入れは不可能と考えられるのであります。欧米主要国においても、超音速旅客機の出現に対処すべく、すでに新たな大空港の建設計画を立て、あるいはこれを実施に移しつつあります。このような現東京国際空港の量的及び質的な行き詰まりを打開し、あわせて、わが国の国際航空における要衝としての地位を保持していくため、新東京国際空港を早急に整備することが強く要望されているのであります。

従来、国際空港の整備は、政府が直轄事業として行なってきたところであります。新東京国際空港の建設は、きわめて大規模な事業であり、しかも急を要するものでありますので、政府といたしましては、かねて、これを円滑、かつ、効率的に行なうため、別個の組織を設けて専心この事業に当たらせることを考慮いたしておりましたところ、航空審議会からも同様の趣旨の建議があり、したので、その趣旨をも尊重し、具体策について検討いたしました結果、新東京国際空港の建設及び経営については、公団方式を採用し、その建設段階から一貫した責任体制の下に強力にこれを推進すべきであるとの結論に達し、この法案を提出いたしました次第であります。

この法案の内容は、政府の出資により、新東京国際空港公団を設立し、新東京国際空港の設置及び管理を効率的に行なわせることにより、航空輸送の円滑化をはかり、もつて航空の総合的な発達に資するとともに、わが国の国際的地位の向上に寄与せんとするものであります。

次に、新東京国際空港公団法案の要点について御説明申し上げます。

第一に、この公団の設置する新東京国際空港は、長期にわたつての航空輸送需要に対応することができ、さらに将来における主要な国際航空路線の用に供することができる公共用飛行場とし、その位置は、東京都の周辺の地域で政令で定めることとしております。

第二に、公団の資本金は五億円で、全額政府出資としております。役員としては、総裁一人、副総裁一人、理事六人以内、監事二人以内を置くこととしております。

第三に、公団の義務であります。公団は、新東京国際空港及び同空港のための航空保安施設の設置及び管理を行なうことを主たる業務とするほか、同空港の機能及び利用者の利便を確保するための諸施設の建設、管理等を行なうこととしております。

そのほか、公団の財務及び会計に関する事項、監督に関する事項、公団の設立手続、諸税の減免等について規定しております。

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。

○長谷川委員長 本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○長谷川委員長 次に、日本自動車ターミナル株式会社法案を議題とし、審査を行います。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。田邊國男君。

○田邊委員 日本自動車ターミナル株式会社法案につきまして、若干の質問をいたし、政府の考え方をただしたいと思ひます。

このターミナル法案の第一条に大都市及びその周辺においてトラックターミナル事業を行なうということが書いてあります。私は、いま日本の交通事情を考えましたときに、大都市に自動車が集中し、しかも非常に交通事情はよくそうしておるために、交通事故は日に日に激増しておる。しかも、輸送は非常な遅滞をしておる。こういう際に、この自動車ターミナルという法案が出ましたことは、まことに機宜を得た法案であると考えておりますけれども、この中に自動車ターミナル法なるものが、一体大都市及びその周辺の地域において、「ということは、東京及び六大都市にこれを普及していく」ということが基本的に考えられておるのか、それとも、日本全国の大きな都市にはこれを順次やっていくという考え方であり、その最初の試みとして、東京都にまずそれをつくっていくというところなのか、この点が明確でないように思ひます。その点につきまして、どういう場所自動車ターミナルをつくっていくかというところをひとつ明確にお答えをいただきたい。

○坪井政府委員 トラック輸送が非常に急激な発展をいたしました。現在十九億トンくらいの貨物輸送を行なっておるわけですが、そのうちの約一億トンが都市間交通といひますか、都市を結ぶ貨物輸送を行なっているわけであり、大部分は区域内輸送で、戸口から戸口へいわゆるトラック輸送でございますけれども、一億トン

ばかりというものが都市間交通輸送を営んでおります。

その場合に、大都市におきましては、ただいまお話しのように非常に過密都市になっておりますので、交通状況が非常によくそうしておるというようなことから、それらの貨物につきまして受け入れの施設というものは当然考えられるわけですが、現在各自動車路線業者がそれぞれ個々のターミナル施設を持ってこれをさばっていくのが現状でございますが、都市交通の現状その他から考えまして、大都市の周辺にそういったターミナル施設というものが必要になってまいったわけでございます。

それで、この法案で規定しております特殊会社でございますが、これにつきましては、特に個々の業者でまかない得ないようなもの、たとえば東京におきましては、御承知のように土地が非常に入手が困難であります。あるいはまた、土地代が非常に値上がりしておる。しかも、このターミナル施設には相当膨大な土地を要求されるというようなこと、そして相当多額な資金を要求されるというところ、こういったような事情のために民間の事業者にあつてはなかなか行ない得ないというところについては、この特殊会社によって、政府の力あるいは公共団体の力を合わせて施設していきなす。

そのほか、都市において、個々の民間でできるものにつきましては、われわれとしては、用地の取得のあつせんとか、あるいはまた開銀融資とか、そういったような融資のあつせん等によって推進していきなす。いずれにいたしましても、都市にはターミナル施設というものが要求されてくる、そういうふうな考えております。

○田邊委員 自動車局長のターミナル法というものが必要であるという御趣旨はわかりましたけれども、問題は、この手始めとしてどういう構想を持たれておるか。そうしてこのターミナル法案を實際に即した法案として役立たせようという青写真

真があると思ひます。その点についてひとつ伺いたいと思ひます。

○坪井政府委員 ただいまお話し申し上げましたように、都市間交通が非常に発達し、さらに高速自動車道というものが完備されればますますそういったものが発展するのでありまして、東京、名古屋、大阪というようなところに当然こういったターミナル施設の大きなものが考えられるわけであり、また、さしあたりこの会社が具体的に計画を持っておられますのは東京でございます。その中でも板橋地区において現に計画が具体化しているわけであり、この板橋につきましては、四十年、四十一年度において約三十八億八千万円ばかり投資いたしまして、ここに総合ターミナルをつくりまして、中仙道方面からの貨物についてここで中継するという構想でございます。

なお、計画といたしましては、東海道方面を受ける京浜地区に埋め立て地を予定しておりますが、京浜地区に相当大規模なターミナルをつくりたい。さらにできますれば葛西地区、足立地区、それぞれ主要街道を押さえて、こういったものを整備したい。それから、同じく東海道方面を受けまして、調布地区にも計画を持っております。しかし、具体化しておりますのは、ただいま板橋地区において土地の買収その他の準備を予定いたしております。そういう状況であります。

○田邊委員 板橋地区で第一のターミナルをつくっていくという構想でございますが、東京都の交通対策の問題につきましては、私は、これは多分に東京都というものが本来やるべきものだと考えております。それにつきまして、東京都のいわゆる交通対策、こういったものが当然運輸省と協議の上で行なわれておるのではないかと、そういう意味におきまして、今度の法案につきましては、予算書に大体五千万円の手算が組まれておるわけですが、東京都はこれに対してどういう考え方を持っておるか、その点伺いたいと思ひます。

○坪井政府委員 このターミナル構想につきましては、都市計画上、現在都市に荷物が集中している、このために相当トラック輸送が混乱し、それがあわせて東京の交通麻痺の原因にもなるということで、御承知のように、三十七年に、主要道路については、トラックの七トン半以上のものを時間を切りまして制限しているというような事態になつておまして、この都市から都市に集中している流通センターをできるだけ周辺に持つていくではないかという構想が運輸省あるいは建設省、東京都、そういったところで相談されておつたわけですが、その当時東京都も相当本腰を入れました、これらの流通センターへの計画という構想はいま持っておるわけですが、その中心母体であるターミナルにつきまして運輸省がこの法案をつくつたわけであり、これにつきまして東京都にも協力を求めまして、東京都としても喜んでこれに参加する、そういうことでございまして、

○田邊委員 そうしますと、東京都も協力して出資するということになるわけですが、その場合東京都内に各ターミナルが出ていくことは、いま自動車局長の説明でわかるわけなんです、東京都が都内のターミナルがで上がった後に、今度はそれが大都市へ波及していく。大都市でターミナルをつくる場合には、東京都がこの会社へ出資した場合には、今度は大阪にターミナルが出た場合には、そのターミナルに対して東京都はどういう形でこれを出資するのか、また利益配分を受けるのか、そういう点についてはやはり検討はしているのか。

○坪井政府委員 東京都との折衝におきまして、東京都から、大都市ということ、東京都以外の都市にこの会社がターミナルをつくる場合には、東京都としては重大な関心があるという意味合いからいろいろと協議が行なわれたわけでござい、すけれども、われわれの差しあたりの計画が東京に非常に集中しているというところで、しかも地元

トラックに一応限定したわけでございまして、スターミナルもそういった特殊会社でやる必要がある場合にはこの会社によらせるか、あるいは

れども、板橋地区におきましては、一応構想と

然魚市場も、いま申しました青果市場も入れて、

に、どのくらいの期間に、いま申しましたような

構想にでき上がっていくか、おおよその見当を伺いたい。

○坪井政府委員 先ほど申し上げましたように、板橋のターミナルにつきましては、四十、四十一両年度にわたってこれを建設したい。資金としましては三十八億予定しておるわけでございます。

さらに、その後の計画につきましては、まだ具体的などころまではいっておりませんが、京浜の二区につきましては四十一年度を初年度として四十一、四十二年度に完成したい。それから三番目の調布地区につきましては四十四年度から四十五年度にかけて行ないたい。それから足立地区は四十六、四十七年度にわたって。それから葛西地区というのがありますが、これにつきましては民間の埋め立てとの関係もございまして、まだ年度の埋め立てはつきりしておりませんが、これも計画の中に入れております。

○田邊委員 そうしますと、東京都のこのターミナルが整備された後に他の大都市にこれをつくっていくということでございますか、それとも並行して他の、たとえば大阪、神戸、名古屋というところにつくっていくという構想でございしますか。

○坪井政府委員 大阪、名古屋につきましてはそれぞれターミナル計画を区なりあるいは県で持つておるわけでありまして、特に名神高速道路あるいは東名高速道路というものが具体的にでき、あるいは日程にのぼっておるといふことから非常に関心を持って公共団体もこれに臨んでおるわけでありまして、ただその主体をこの会社がやるか、あるいは民間の事業体でできるか、その辺の見当は早急にいまつけなければならぬというふうには思っておりますけれども、いずれにしても大阪、名古屋につきましても、ターミナルの建設は早く手をつけなければならぬ、したがって、東京のこれらの地区とのからみ合いにつきましては、いづれが先というようにございまして、具体化したものから手をつけていきたい。ただ、主体としてこの特殊会社が直ちにこなっていくのがよいか、あ

るいは民間で、助成の方法でやるのがよいかというようなことは、そのときの情勢によって判断していきたいと思っております。

○田邊委員 この自動車ターミナルの法案がいかに必要であるかというところは、説明をお伺いしても十分われわれ了承するわけでございますが、ただいま御答弁にありましたように、すみやかにターミナルをつくり、そしてこの都市の交通緩和をやるということと同時に、流通対策もあわせて十二分の効果をあげるような急速なターミナルの設置をお願いしたい。そして同時に、東京だけでなく、やはり大阪、名古屋、神戸等の重要都市に並行的にこういうものをつくって、そして交通対策の緩和をはかってもらいたい、かようにお願い申し上げます。

○長谷川委員 肥田次郎君。
○肥田委員 私は、この法案の審議に先立ちまして予備的知識を得るために若干の質問をしたいと思っておりますが、まずお伺いしたいのは、この「数字でみる自動車」に出てくる数字で見ますと、路線トラック業者だとかあるいは区域トラック業者、こういうものの数字が出ていますが、これは三十八年度ですが、これ以後の数字というものは、実際にはどういふふうに変わっておりますか。

○坪井政府委員 トラックの全体については、三十九年度はちよつとわかりませんが、路線事業者の数字では、三十九年三月で五百五事業者でございます。この場合に日通は地方事務所ごと一社とみなして計算をいたしております。

○肥田委員 もう一度お伺いしますが、この全体の業者数というのはどの数字で見たらいいんですか。この九百十八というものが、大体いうところの路線トラック、それから地域にあるところの小運送、こういうものを含めた運送業者というものは九百十八、これは三十八年度ですが、そういう数字ですか。

○坪井政府委員 この冊子の十八ページに路線トラックが五百五、地場トラックが一万八千七百四

事業者、その内訳としまして区域トラック事業者が一万七百三十、小型トラック事業者が七千九百七十四、こういう数字になっております。

○肥田委員 十八ページの地場トラックというのが、これは区域と小型とのトータルですね。

○坪井政府委員 そうです。

○肥田委員 それから家用のトラックといいますが、これはどのくらいな数字を示していますか。——いや、数字のことですから、いま数字がわからなければ次の質問に入りたいと思いがすが、私がそういう数字をお聞きしたのは、運輸白書によると、トラックのいわゆる稼働状態と申しますか、これでいわれる営業用のトラックが二十二万七千五百九十五台で、走行キロが七十二億九千万キロ、こういうふうになっているのです。それから家用の数が百九十万三千四百六十六台で、走行キロは二百五十二億八千三百四十万キロ、こういうふうになって、いわゆる家用のトラックが圧倒的に多いということなんで、それでいま家用のトラックの台数が一体どういふふうな数字になっているのか、ちよつとお伺いしたわけですが、それから、そういう状態の中で、これをこの全体の数字で見るとはなしに、東京、大阪あるいは名古屋、そういう大都市におけるところの数字というものがいまわかっておれば、お伺いしたいと思ひます。

○坪井政府委員 いまわかっておりませんので、資料で……。

○長谷川委員 肥田さん、資料で出さしておいて、ひとつ議論を進めてください。

○肥田委員 それでは、そういうふうにしていただきます。

そこで、私がいまお伺いした数字から必要なことは、貨物自動車の業態というものを実は知りたいのです。この表にもありますように、大体いまいわゆる区域あるいは小型トラック、あるいは路線トラック、こういうふうに分かれておりますが、これをわれわれが知っている範囲で分類してみると、いわゆる長距離トラック、それから地

域の小運送、いわゆる区域、小型というものになるうと思ふのです。

それから生産会社に専属をしたところの運送をやっておるもの、こういうものと、それからさらに自家用の名で半営業といいますが、自家運送をやりながら半営業行為をやっておるというふうなもの、これはちよつと白タク類似のようなものがあるというのを聞くのですが、こういう関係を当局のほうではどういふふうに掌握しておられるのか、わかつておればお伺いしたいと思ひます。

○坪井政府委員 トラック輸送は、先ほどもちよつと申し上げましたように、全体で十九億トン、トン数で輸送しているわけでございますが、この中でこのトラックターミナルに關係いたしますのは都市間交通、その中でも路線トラック事業者でございます。都市間交通と思われるものがこのうち一億トン、路線トラックが分担しておるものがさらにその中の二千二百万トンばかりあるわけでございます。

それで、大部分のトラックは御承知のように戸口から戸口へということ、ターミナル施設は必ずしも必要としないのでありますが、トラックの輸送が非常にふえることによりまして、路線トラックも相当な量に伸びている。こういうものにつきましても、どうしても大型のトラックで都市間を運んで、さらに都市内に小型で集配していくという輸送形態が必然的に要求される、こういった意味からわれわれのほうとしてはこれらの貨物についてターミナル施設というものを交渉しておるわけでありまして、地場トラックにつきましても問題あるいは白トラというふうな問題につきましても、非常に零細になりますし、実態把握が困難でございます。したがってトン数その他につきましてもサンプリング調査によって調べているというふうなわけで、必ずしも実態的なものが把握されているという状況にはございせん。

○肥田委員 状態は把握しにくいということとはよくわかりますが、地場トラック、一万八千七百余

というこの業者ですね、この業者の実態というものはそんなにつかみにくいものですか、どうなんですか。

○坪井政府委員 これは非常に零細事業が多いのでございまして、大きな百両、二百両の事業者については比較的把握は楽なのでありますが、それ以外の小型事業者になりますと、三両、四両というような程度のもも相当数ございしますので、役所のほうで一応台帳その他によってつかんでおりますけれども、実態把握ということになりますとなかなかむずかしい、そういうことになります。

○肥田委員 そうしたら先ほどの私が運輸白書で見た数字ですね、家用車が百九十万ありあつて、そしてその走行キロが二百五十二億八千三百万キロ、これは貨物の関係はいいんですが、そういう数字というものはどういうふうにして集計されたのですか。

○坪井政府委員 運輸省の統計で指定統計になっておりますが、サンプリング調査をやりました抜き取りでやっているわけでございます。

○肥田委員 そこで次にお伺いしたいことは、最近におけるトラックの輸送の動向といいますが、業界の状態というものはどういうふうなんでしょうか。というのは、この問題は自動車ターミナルというものの設備の内容というものが大きく関係してくるので、いろいろの資料をちよいと上

つらだけですが見てみると、たとえば運輸白書では自動車数の増量というものはここ数年間はまだいまの状態にさらに上回った状態でございまして、だいたい、こういうふうにも書かれております。ところが別なものを読んでみると、トラック輸送の状態がいわゆるもう鈍化した状態に入ってきた。たとえば年末の状態を見てもきわめて微々たる増加にしかつておらず、こういうふうなことが書かれておるのですが、こういう関係はどういうふう

に把握しておられますか。

○坪井政府委員 トラック輸送の絶対的な伸びはまことに目ざましいものがありまして、昭和三十年度末と昭和三十八年度を比較しますと、輸送ト

ン数で大体三・四倍、輸送トンキロでは四・五倍の増加を示しております。むろん景気の動向等もありまして、ある程度の荷動きの変動というものは考えられるわけですが、全体的な伸びとしては、今後も道路が整備されればますますトラックのほうも伸びは激しくなるといふふうにわれわれとしては見ております。

○肥田委員 その昭和三十年ごろの比較じゃないに、最近の一、二年間という中から、その実態といふものについてはどういふふうにお考えになっておるか、こういうことを聞いたのです。

○坪井政府委員 三十六年に対しまして三十七年が一割六分の伸び、それから三十七年に対しまして三十八年が一割七分の伸び、そういう数字になつております。

○肥田委員 そうするとこの片一方でいっているようないわゆる鈍化の状態というものと、それから先ほど田邊委員がお聞きになつておつたように、トラックターミナルの施設というものはどういふものを基準としておやりになるのですか。

○坪井政府委員 東京のトラックターミナルにつきましても、大体方面別に三十八年度で数字がわかつておまして、東海道方面からは一日約一万二千トン、甲州街道方面から六百トン、中仙道方面が三千四百トン、日光街道方面が二千九百トン、水戸、千葉方面が千五百トン、これが三十八年度の一日当たりの実績でございまして、これら

総計しますと約二万トン、東京に路線トラックによつて貨物が運ばれてきておるわけでありまして、これをいままでの伸びに照らしまして昭和五十年を想定いたしますと、東海道方面が約四万五千七百五十トンになる、甲州街道方面は二千二百九十トン、中仙道方面は一万二千九百七十トン、日光街道方面が一万一千六十トン、水戸、千葉街道方面が五千七百二十トン、合計七万七千八百トン、路線貨物で運ばれるであろうと思われるわけであり

ます。

それで、いま東京のトラックターミナルの所要面積を算出するの、一トン当たり七坪のターミ

ナル施設を要するわけでありまして、昭和五十年に東海道方面では三十二万坪、甲州街道方面では一万六千坪、中仙道方面で九万坪、日光街道方面で七万七千坪、水戸、千葉街道方面で四万坪の用地が必要である、こういうことになっておるわけでございます。合計五十四万四千坪が昭和五十年には必要な面積といふふうにお考えおるわけでございます。

このうち一般ターミナルとしていまわれわれが計画いたしておりますのが、東海道方面で十坪、甲州街道方面で七万坪、中仙道方面、板橋でございまして、これが五万坪、日光街道方面が五万坪、水戸街道方面が三万坪、合計三十万坪計画いたしておるわけでございます。現在民間で持っておりますターミナル施設は約七万二千坪でございまして、これに合わせましてこの一般ターミナルの三十万坪、合わせてもなおかつ十七万二千坪ばかりは不足する、そういうふうに見ておるわけ

でございます。

○肥田委員 あなたのほうからいたしておるこの資料にいまおっしゃったことが書いてあるから、これはよくわかつておるのですが、私は、先ほどから少し聞いておるうちに、あなたのほうの運輸当局で計画しておられるところの昭和五十年度におけるところの東京の集荷といひますか、貨物の輸送の数量、こういうものについて、計算ではそういうふうに出ておるんですが、先ほどから私が言つておるうちに、この貨物輸送の状態はことしは著しく鈍化しておるといふようなことを書いておるものですか、それで、その関係は信用するに当たらないものなのかどうか、こういう懸念があるから聞いておるのです。ですから、計画でそういうふうになっておるなら、それはそれでいいといひますが、そこで、結局そういうふうな、あなたのほうではまだ昭和五十年年度までは、この章にもあるように、結局七万七千八百トン、こういうものが昭和五十年度にはなつてくる、こういうふう

に言われているので、一応これはこれとしておきます。ここで私はいろいろと

聞きたいことがあるんですが、ちよつとそういう面を省略して、実はトラック業界の実態というものが最近どういふ状態にあるのかという点についてお伺いしたいのです。

大体資本系列のを見ると、いわゆる日通は別にしまして、大手私鉄あたりに資本系列を持つもの、それから直接生産会社とか何らかの傍系会社のような形でつくつておるトラック会社、こういうふうなもの

とそれから先ほどから非常に数多く、その実態の把握もむずかしいと言われておるいわゆる地場トラック、こういうものに分かれます。というものが、こういうものは将来運輸省としてはどういふ指導方法をおとりになるんですか。というものは、当然そういう零細輸送業者というものが、これは景気の消長によっていろいろと、そのつど変化をしますといひますが、事業の推移、趨勢といふものがあると思うのですが、小運送業者、地場トラックといふものについては、これは別にしまして、大手の現在逐次資本系列化されていって

おる、こういうものについては何らかのいふ指導といひますが、そういうことはこれからどういふふうに行つていかれますか。

○坪井政府委員 トラック事業の実態が路線トラックにつきましても最近系列化の傾向にあるといふことは事実のようでありまして、これは非常に路線が伸びますと、いわゆるターミナル施設その他に相当な資金を要するわけございまして、勢い資金的に何らかの形で大資本に依存していくという傾向が見られるわけでございます。これらの傾向につきましても、われわれとして特に行政指導は行なつておりませんので、まあ自然の系列化といふか、こうで進行しておるわけでございます。

それから、荷主に対して、ある程度やはり荷主が大型化していきますと、そういう意味で専門的な事業者というものがやはり相当に出てくるというところは、これは経済の本則で自然にそうなるのであらうと思つておるわけでございます。

それから、中小の企業につきましても、やはりこれらはそれに相当する荷主がいずれも中小企業

者であるということから、やはり日本経済全体の進行過程において、トラック事業者もある程度流通部門としてそれらに歩調を合わせて進行していく、そういうふうな考えをしております。

○肥田委員 なるほど、おっしゃる通りに、いわゆる路線トラック、いわゆる大資本の系列にあるものは、そういう自力でもっていろいろと近代化する、あるいは合理化するということができると思いますが、いわゆる地場トラック、零細小運送というものはなかなかそうはいかぬと思うのです。現在一万八千からある上に、そういうものがあるという形では今後問題を起すことになるかと思うのです。

そこで、これは若干問題点をはずれますが、しかし、関係がないわけではないのでちょっと伺いしておきたいのですが、先般臨時行政調査会から、自動車運送の事業の免許については地方へ権限を移したかどうか、こういう回答がございましたね。これについてはいろいろと反対の陳情が来ているようなのですが、この問題は当局としてはどういふふうにお考えになつていますか。結局あれば、問題点といえますが、これを要約すると、自由競争という自然淘汰を考えていくというふうな面もこの中にあるようにです、それから、そういう中から当然地方へ権限を委譲する、そうして手間も省く、こういうことにもなると思うのですが、自動車局としては、これはいふような自由競争というふうなものか、あるいは依然として規則をして、そうしてできる限りの秩序を保つていくというふうな方針か、そのいずれをおとりになさいますか。

○坪井政府委員 中小企業のトラック事業者に対する施策でございますけれども、これはわれわれが一番頭を痛めている問題でありまして、これが合理化されないことには、なかなかトラック輸送全体の近代化が進まぬということで、われわれのほうとしては、本年度近代化で非常に強力な推進をしたいということで、中小企業近代化促進法あるいは中小企業近代化資金助成法、こういう

た法律の業種指定を受けて、それによって事業の近代化をはかりたい、そう思っているわけでありました。

また、あわせて協同組合方式によりまして、それらのものが力を合わせて合理化していき、輸送の合理化に向かつて進んでいくように行政指導をしていきたい、そう思っているわけでありまして、臨時行政調査会の答申の問題でございしますが、これには、自動車運送事業者の中には公共性が比較的低いものが見受けられるので、一律の厳重な規制は緩和すべきである、こう述べておられるわけでありまして、この問題については、すでに運用上そのような措置がとられておりますし、なお検討すべきものについては検討したい、そう思っておりますわけでございます。ただその付属説明の資料の中で、免許制撤廃論という議論が出ておるが、これは答申そのものにはないわけでございます。運輸省としては、あくまでも免許制というものを堅持していくことが必要であるという見解に立っておりますわけでありまして、いま言いましたような助成方策その他によって、さらに免許制の上にそういうた施策を行なうことによって、流通部門の近代化に資したい、そういうふうな考えをしております。

○肥田委員 さらにこの問題で、二点お伺いいたしておきたいのですが、先ほどもちょっと触れたように、自家用トラックで営業行為をやっているという事実はいふやうなものであるが、これはやはり手が回らないというところでそのまま放置をされますか。何か新しい規制方法というのか、そういうものをお考えになつていますか。

○坪井政府委員 自家用自動車の営業行為につきましては、随時陸運局で取り締まりを実施しておりますわけでありまして、いまその実績その他については資料はございませんが、これはもう常時やっておりますわけでございます。なお、いま言いましたような助成方策によつて、荷主に安心したサービスを提供できるようには、事業者自身のレベルアップを考えて、そう

いった意味から積極的に自家用の締め出しをしていきたい、そういうことであります。

○肥田委員 それからもう一つ、こういう点については、私はどうしても規制する必要があるんじゃないかと思うところがあるのですが、それは御承知のように、トラック運送というのは、いわゆる地場トラックですね。地場トラックというのは、事業所というのが実際になかなか複雑です。ちゃんとした事業所を持っておるものもあるけれども、実際はそうじゃないに、自分の家をちょっとつくり変えてそしてそこを事業所にしておる、こういうのがあります。ですから自動車を入れるいわゆる車庫も一体どこにあるのか判然としないようなものもあるのです。そういうものは大体自分の家を若干改造したところの事業所、その事業所の周囲に車をとめる、こういうことをやっています。結局、その結果、狭い道路で何台も、荷物を格別積むというのじゃないけれども、その事業所で、おまへはどこへ行け、おまへはどこへ行つて荷物をとってこいというふうな指図を受ける間、相当長時間狭い道路に車を留置して、そうしてそのまゝにしておる。それから当然そこがいわゆる路上の駐車場みたいになりますから、エンジンの始動とかなんとかをやつて、車の修繕をしたりする行為もやつておる。結局、通行人に非常に迷惑をかけたなり、またそこが実際上事業所ですから、付近の住民には迷惑をかけておる、こういう事実がたゞさんあります。ある事業所によつては、その事業所が最初の免許をもらつた当時は、これらについては周囲に格別迷惑を与へることもなかったやうな実情もあつたと思ふ。いわゆる時期的な変化というものが、そういう今日の状態になつたこともあるというのではかりません。しかし大体において小運送というのは、どうも一般人家の中に事業所を持っておるのが多い、こういうのを逐次そういう地域から新しい地域に事業所を移さすやうな指導をする。それから今後の免許については、これはお伺いをしたいのですが、新しく事業所の設置条件というものをいつ

いて何かやられておりますか。

○坪井政府委員 事業所といふものが、おそらく車庫が中心になると思うのでございますが、これにつきましては車両制限令なり、あるいは自動車の保管場所の確保等に関する法律というところで、保管場所をはきりしないことには車を持たさぬ、これは自家用車も含めまして、そういうた規制が大都市において行なわれておるわけでございます。これらの法律に照らしまして、当然事業者につきましては認可のときにこういうた関係をチェックしますし、それから自家用につきましても、警察において、こういった保管場所が確保されてない場合は登録しないということ、やがてこういったものは整理されていくと思うわけでございます。

ただ区域トラックをある一カ所に集約するという考え方につきましては、区域トラックの使命がやはり零細事業者を荷主としてゐる関係で、そこにやはりそういう需要があるという意味合いもありまして、簡単に一カ所に集めていくという方向まではなかなか困難ではないかと思つております。

○肥田委員 若干局長の認識が違つたのですが、そこを中心にして需要があるというのではなしに、思うやうな事業所が得られないから、自分の家を改造して事業所にしたりして、車庫と別なところで事業をやつてゐる、こういうのが私に大部分ではないかと思つてゐるのです。ですからそのものについての不満がくるわけです。そのことを私は言つてゐるわけなんです。ですから、実際に工場地域とか、いわゆる中小工場がたゞさんあるやうな地域などにおけるところのものについては、これはある程度そういう局長のおっしゃつたやうなこともそのとおりだと思つてゐるのです。ところが実際にはそうじゃないに、たとえば私は九段の宿舎に帰りまして、九段の宿舎に帰るあの道路のすぐそばに、あれはおそらく地場トラックではなしに、路線トラック式のものゝ絶えずそこを事業所にして出入りをしておるのです。これなんかはまだ道路幅が

相当ありますからいいほうなんです、たとえ周囲が一般住居地域になっておってもですね、これにまあいいとしても、しかし現実にはもう全く言語道断と見られるようなそういう状態で事業をやっていると、ではこのあたりを駐車禁止にしようかということになる。ところが駐車禁止というところになるとどうもみんなやほりいろいろ困る。せいぜい四メートルぐらいの幅の道路で、そこに何両も車を置いて、そうしてそこだけで足りないものだから、そこあたりの住宅街の道路上に車を置いて、そしてその事業所で荷物のない間は遊んでおる、こういう状態なんです。ですからいろいろな形があると思うのです。いろいろな形がありまますから、そういうものについては、いまの措置として、これはすぐに立ちのかせて、新たに別なところに行けということとはなかなかできないと思うのですが、しかし車庫を持っておるのなら車庫を事業所にするという指導をされる必要があると思うのです。

それから将来の免許基準の中に、事業所の条件というものを、これをもし規制されると将来の問題としてはこれが解決していく方向になるだろうと私は思う。最近でもどん小運送というものがふえておりますから、そういうことをおやりになる必要があるんじゃないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○坪井政府委員 零細事業者の監督は非常に困難でございますけれども、免許の際にはわれわれとしてはこれを健全化していくという意味からも、基準については今後さらに運用において十分善処していきたいと思っております。

それから先ほどの、事業所がなかなか得られないために、営業拠点からだいぶ離れたところを持つていっているということも事実上あり得ると思うのでありますが、われわれとしましては、タクシーなどにつきましては、そういった営業場所のはつきりしないので、流しについては車庫などが相当各方面にばらまかれるということは考え

れるのですが、トラックにつきましては、やはり荷主の場所が経営の実体になりますので、そうへんびなところを持つていったのでは、採算がとれぬというところから、そう極端な場合はあり得ないというふうな考えでおるわけでございます。

○肥田委員 ちよつと話が食い違いますが、私の話がわかりにくいのかもわかりませんが、私が言っておるのは、はつきり車庫があつておるのにもかかわらず、自分の家を事業所にして、そうしてそこを拠点にするのですから、したがつてそこへみんな車を持つてきて、そして時間待ちをしておる、こういうことなんです。昼食をするときも、それから朝晩も、みなそこが駐車場になつてしまふ。こういうことを言つておるわけなんです。ですから、荷物を取りに行くときには、それぞれの工場へ行く、そうしてそれが済んでしまつたところを今度事業所へ持つてくる。そして晩に、いよいよしまつたときでないと車庫へ持つていかない。こういう形をとつておるから、したがつて事業所というものと車庫というものの関係をもつと明確にさせなければいけません、こういうことを言つておるわけなんです。ですから、その点は、免許の際にでも規制ができると思うのです。あとの変化というものもあるでしょうけれども、私はこれはできると思うのです。そういうことを言つておるわけなんです。

それからいよいよ本論に入りまして、この表を見てみますと、現在この三十二ページですが、自動車ターミナルの数は相当数あるのですが、特にトラックのターミナルとこのほかのターミナルとを、そうしてトラックのターミナルとこのほかのターミナルとを、どういう規模でターミナル事業というものをやっておるのでしょうか、簡単にいいですかとお答え願いたいと思ひます。

○坪井政府委員 トラックターミナルは一般と専用とございまして、大部分は専用でございます。現在合計で千三百五十六ございまして、そのうち専用が千二百八十五、それから一般といふものが七十一、その一般の中で規模別に見ますと、受

け入れ車両数が二両程度の非常に小さなものが三十八、三両から五両のものが二十六、六両から十両が三、十一両から二十両使用できるものが一、二十一両以上が三、こういったわけで、非常に貧弱な施設になつております。専用ターミナルにつきましては、その事業者が自分の荷さばきのために、専用に使つたというターミナルでございまして、むしろこちらのほうに相当大資本のターミナルが施設されておるというふうなことでございまして、

○肥田委員 そういふ現在の自動車ターミナルは、どういふ事業方式をとつておるのか、いわゆる事業の実態といふものが、それをお伺ひしたわけなんです。おっしゃる通りに、大道路線トラックを持つておる大資本のトラック会社は自分でいろいろ施設を持つています。そこまで行けば車は次の者が乗つていって、そうして運転手は今度帰りのコースを乗つていく、所定の休養もそこととる、まことに合理的にやつておるわけなんです。ところが、これはいわゆる大規模のトラック会社といふものが、そういうものに限られておる。それぞれの企業内の運営ということでやつておるのですが、実際に企業としてやつておるトラックターミナルといふものが、既存のものはどういふ事業方式をとつておるのか、こういうことをお聞きしたわけなんです。

○坪井政府委員 一般ターミナルで、いわゆるターミナル事業を営んでおりますのは、仙台、小倉、下関というのがございまして、たとえば仙台につきましては、ホームを賃貸し、ホームの使用料金を徴収しておる。そのほか兼業として、貸し事務所、屋外車庫、宿舎の仮眠室、貨物の保管庫、こういったものを大体賃貸しておるわけでございます。それから小倉のトラックターミナルにつきましては、ホームの賃貸し及び発着料金の徴収という二つの制度でホームを使用させておるターミナルでございまして、これも同じような兼業部門を営んでおるわけでございます。

○肥田委員 この法案の説明の中で、このターミナル事業といふものは非常に採算性が低いんだ、

こういうふうにいわれておるのです。現在既存のものが事業としてやはり同じように非採算性なものなのか。それとも実際に事業として成り立っておるか、こういうことをお聞きしたわけなんです。

○坪井政府委員 仙台のターミナルにつきましては、三十七年にございまして、三十七年と三十八年の収支が出ておるわけでありまして、仙台では、三十七年が七百八十七万八千円の損、三十八年が百十四万円の損、そういう現状であります。小倉につきましては三十七年が三十九万七千円の損、三十八年は三百万円の損、そういうふうな収支状況になつております。

○肥田委員 そうすると、ターミナル事業といふものは、やはり何か特殊な施設でも持たない限り、これはもう採算性はないということですか。

○坪井政府委員 このターミナル施設は非常に資本投下が大きいものですから、当然最初の間は赤字が続くということが予想されるわけでありまして、不動産投資のような面もありまして、数量も伸びまして、やがてはペイしていくであろうという事業と思つております。ただ、その資本を投下し、それから収益があるまでの期間、相当の金が必要なければならぬということから、なかなか民間では行ない得ない、そういうふうな考えをしております。

○肥田委員 そういふことで、結局わからないからお伺ひするのですが、実際今度おつくりになるターミナル会社については、先ほど田邊委員からやはりお伺ひになつておりましたが、いわゆる事業計画といふものですね、どうもわれわれはなかなか想像がつかないのです。いわゆる非採算性なもので、そしてしかもそれに採算性を持たせなければならぬ、こういうことになると思ふので、実際にどういふような施設を持つておやりになるのか。たとえば大きい地域では十萬坪からの地域にそうしたターミナル施設といふものをつくる、こういうことになつてまいりますと、これも先ほどの質疑を聞いておりますと青果市場は東京都つくるけれども、魚市場はそこまで話が進んでお

らない、こういうこともおっしゃっておられましたが、実際の施設というものはいろいろなものがつくられると思うのです。これはいまここで直接こうだということの十分説明ができないようにしたら、何か絵のようなものでもいいですから、大体これだけの敷地の中にこういうふうな形でトラックのベースができる、あるいは休憩所その他のものはいいですが、それから少しも採算性を持たすための事業として、ここに書かれておるような付帯事業というものですね、そしてその付帯事業というものは、採算性を持たすためにどういうところとどういふものをやらすのか、それからだれにやらすのか、こういう関係についていまいかが成案があれば聞かしてもらいたい、それがなければこれはあとでひとつ資料を見せていただいて、そしてそれをわれわれも、どういふ形のものなのかというのを検討してみたいと思うのですが、その点いかがですか。

○坪井政府委員 市場その他の流通地全体の計画につきましては、平面図の上で一応区切りができて、この地区に二万坪なら二万坪を市場関係に充てるとか、あるいは倉庫に充てるといふ程度の計画でございしますが、ターミナル用地五万坪の中につきましては、ある程度そういったホームなり事務所なり、あるいは倉庫というふうなものについて図面はできておるわけでございします。これからつきましては、これはまた会社がきましてから決定すべき問題でございしますけれども、一応この法案をつくるに付いての試案という程度のものでございしておりますので、それらは資料としてお配りしたいと思ひます。

○肥田委員 この板橋の平面図ですね。これは、当然危険物も入っていると思うのですがね。そういうものはこの中ではどういふふうな隔離するといふのですか。集貨、配達というふうなことをやられるのですが、これではそういうものについては何もありませんね、このホームがあるだけで。○坪井政府委員 危険物については、積み合わせはおそらく禁止されておると思ひますので、貨物

自体についてはそういった問題はないと思うのですが、この施設の中で給油施設がそういった点では特別な施設になると思ひますが、これは消防法なり何なりの適用によって監督される、そう思っております。

○肥田委員 たとえば油類ですね、油類のような危険物といふものは、このターミナルには入ってこないのですか。

○坪井政府委員 油類は、ほとんど区域事業で戸口から戸口へというふうな輸送になっております。ターミナルでは扱わない……。

○肥田委員 そうすると、そこに集散するトラックに必要ないわゆるガソリンスタンド類似のもの、こういうことだけになるわけですね。

それから、この関係はどういふふうになりますか。これも事業内容といふものを見ても明らかでない理解がよくできないのですが、このトラックターミナルといふものはどういふ形で利用されるのかといふことですね。それぞれの地域からホームへ荷物を持ってくる。そして、そこから今度はたとえば集積と配達というふうな関係はどういふ機構になるのですか。

○坪井政府委員 ターミナルは、大型な路線車がここへ入りまして、これを今度集配用の小型車に方面別に区分けして積みかえて送り出す、そういう組織でございまして、ただそれを運営するのにか、この点につきましては将来この会社ができました上で運営委員会なり何なりが検討される問題と思ひます。したがって、大体現在ターミナル事業としては、ホームを賃貸しまして、それを路線事業者から料金をいただく、そういうことで経営していくのがたてまえでございします。

○肥田委員 そうしたら、ホームはつまり貸しホームということですね。

○坪井政府委員 そうです。

○肥田委員 大体このターミナル会社ではこの施設を貸すだけで、それぞれがいわゆる集配をす

る、こういうことになるのですか。

○坪井政府委員 運送行為そのものは路線事業者なり集配業者——これは路線事業者が兼ねることが多いと思ひますが、これが行なうのでありまして、その間にありまして、ホームを要するに使用させる。その使用のさせ方については、料金徴収の方法は幾着幾着で取るか、あるいは賃貸して取るか、この辺はまだきまっておきませんけれども、施設を利用させるということが事業の内容になると思ひます。

○肥田委員 これは、いわゆる採算性を求める意味では、このターミナル会社ができたあとでいろいろと検討される、こういうことになるのですか。この法律は、とりあえずいまやることは会社をつくるだけなんだ。そして、この法律が通って会社がつくられれば、今度はそれらの運営については理事会なら理事会で営業方針をきめる、こういうことなんですか。

○坪井政府委員 ターミナル施設そのものは、ホームの使用料金であります。そのほか貸し事務所とかあるいは整備工場とか洗車場とか、あるいは給油施設、こういったものも付帯事業がこの場所で行なわれる。トラックが相当集まりますし、そういった意味でこういった自動車関係の事業がここで付随的に行なわれるわけで、これらの施設をターミナル会社は全部計画的に施設をしまして、その施設の利用のしかたについてはターミナル事業会社が直営でやるなりあるいは委託させるなり、あるいは施設の利用をさせるなり、そういった方法について、この会社の採算性において考えていく問題であると考えております。

○肥田委員 この提案趣旨の中にあるように、この会社の運営についての監督といふものは、もうまかせ切りといふことを前提にしての監督ですか。

○坪井政府委員 事業計画を変更するという行為で、その事業計画の中にそういった内容がある程度含まれることもあると思ひますけれども、大体が会社の自主性によって運営してやってもらいた

い、そういうふうに基本的には考えております。

○肥田委員 そうすると、この第七条には、「毎営業年度の開始前に、その営業年度の事業計画、資金計画及び収支予算を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。」というふうに、なるほど文章ではなっているのですが、自主的に出してくるまでは放っておく、こういうことになるのですか。

○坪井政府委員 そのとおりでございまして、これらの事業計画なり資金計画、収支予算を定めまして、運輸大臣の認可を受けなければならぬ、そういうことになっておるわけで、われわれのほうがつくるわけではございません。

○肥田委員 先ほどからお伺いしておるのは、この事業計画といふものを、何かさっぱりわからぬような局長の答弁ですからね。それはどわからぬものなのか、当面的に具体的にどういふことと、こういうことをやるんだというふうな内容と、人員はこういうものなんだ、こういう人員の範囲内でこういうことをやるんだというところはおわかりになっているでしょう、そういう意味のことを私は聞いています。そういう関連を私は聞いたわけですよ。

○坪井政府委員 この会社は特殊会社として自主的に運営していくのがたてまえでございします。で、われわれの監督としては、特殊会社としての必要最小限の監督にとどめるといふのが基本的な考え方です。先ほどお話がありましたように付帯事業をどうやっていくほうがいいのかという問題、たとえば賃貸した方がいいのか、あるいは直営した方がいいのか、あるいは委託した方がいいのか、こういったような問題につきましては、会社自身が考えるべきだといふふうにしておきます。

それから人員の構成その他そういったものも、会社自身の判断に大体まかされるわけでありまして、われわれとしても一応この会社を構想した基本的な考え方というものはむしろございしますけれども、それはあくまでも立案者としての構想で、

○坪井政府委員 危険物については、積み合わせはおそらく禁止されておると思ひますので、貨物

自体についてはそういった問題はないと思うのですが、この施設の中で給油施設がそういった点では特別な施設になると思ひますが、これは消防法なり何なりの適用によって監督される、そう思っております。

○坪井政府委員 運送行為そのものは路線事業者なり集配業者——これは路線事業者が兼ねることが多いと思ひますが、これが行なうのでありまして、その間にありまして、ホームを要するに使用させる。その使用のさせ方については、料金徴収の方法は幾着幾着で取るか、あるいは賃貸して取るか、この辺はまだきまっておきませんけれども、施設を利用させるということが事業の内容になると思ひます。

○坪井政府委員 事業計画を変更するという行為で、その事業計画の中にそういった内容がある程度含まれることもあると思ひますけれども、大体が会社の自主性によって運営してやってもらいた

実質的には会社自体がすべてきめていく、そのうちで必要なものをわれわれとして認可からさせて監督していく、こういう構想になっております。

○肥田委員 株式会社ですから運営は当然自主的になると思うのですけれども、私がもう少しお聞きしたいのは、大体どうして法案をつくって、そして日本自動車ターミナル株式会社というのができるわけですか、その事業の概要くらいは、こういうものをやるんだということはおわかりになりますか、書いてあるのは、これとこれとこれ、こういうことが付帯事業、主としてはいくつかの点しか書いてないんです。これじゃ一体採算性がないといわれるターミナル会社をつくって、そうしてこれから政府も出資をしようというのに、少し具体性が足りない。とにかく会社をつくってやったら、この会社が自主的にあつて何かやってくんだ、こういうことに受け取れますから、もう少し具体性のある内容というものがわからないものだろうか、明らかにしてもいいものものだろうか。こういうことを私は先ほどから繰り返して質問しておるわけですが。

○坪井政府委員 事業の内容は法律にありますように、ターミナル事業と付帯事業ということでございます。具体的にはある程度事務所なり詰所、こういったものをあげておるわけでありまして、付帯事業と思われる程度の範囲内であれば、そのほかのこととあわせて行なえる。それで私のほうといたしましては、大体六割くらいがターミナル収益として予想されまして、それからそのほかの付帯事業による収入を四割くらい見込んで、収支の見通しとしましては、営業開始四年目の四十五年から黒字になりまして、開始後六年目からは、ある程度の配当ができる。そういう見通しを一応立てておるわけでありまして。

○肥田委員 四年たつと配当ができる見通し、こういうことですか。

○坪井政府委員 会社設立後、六年目から黒字になりまして、八年目からある程度の配当が可能、そういうふうに見込んでおります。

○肥田委員 これは局長、ここに出されておる資料には、いわゆる施設の概要として、土地とホームと貨物の扱い能力、それから付帯事業として、自動車の整備、それから洗車、給油施設、貨物の保管、事務所、そのほかいろいろものを掲げて、こういうものが付帯事業、これだけしか書いていないのです。ですから事業の内容というものはおおよそ想像がつくけれども、こういう形で事業を行なうて、事業の収支というものは、こういうものだとはいくらいいは、ひとつ資料で見せていただきたいと思います。

それから最後に、きょうの最後ですが、もう一つお伺いしておきたいのは、東京トラクというものが出資する相手方の会社ですね。この会社は、この資料で見ますと、三十九年の十二月十八日に設立されて、事務所の所在地は東京都新宿区四谷ということになっておるのですが、この東京トラクというものは現在どんな形であるのですか。

○坪井政府委員 株式会社で、払い込み資本が二億五千万円、株主としては大手の路線トラク事業者が中心で、東京につきましては東京のトラク協会が一口加わっておる、そういう構成で会社ができっております。

○肥田委員 私が聞きましておるのは、三十九年の十二月十八日に設立したこの東京トラクという会社の本社所在地というものは、東京の新宿区、四谷、こういうことになっておるのですか。

○坪井政府委員 これはもう払い込みを完了しまして、登記も済んで、ただ、事業活動としては用地の交渉に当たっておるということ、組織体としてまだ事務的な完備はかつかうにはなっておりませんけれども、会社そのものももう設立されて、登記もされておりますし、事業活動を営んでおります。

○肥田委員 そうすると、これはトラク事業の免許は受けたけれども、トラク事業はまだ何にもやっていない、そういうことですね。何にもやっていないのが、今度の新しくできるこの日本自動車ターミナルの出資の相手、こういうことになるわけですか。

○坪井政府委員 トラクターミナル事業でございます。トラク事業ではなくて、トラクターミナル事業を営むためにできた会社でございます。それで、いまそのために土地の融資のために活動をしておるということでございます。

○肥田委員 そうすると、わかりやすいように、まだ生まれて間がないのが、これが出資の相手方になる、こういうことですね。

○坪井政府委員 そうです。

○肥田委員 まだ一人前じゃないけれども、おぎやあと生まれた程度のものだけれども、これが日本自動車ターミナルの出資会社、こういうことになる、こういうことですか。

○坪井政府委員 まだ金は、積極的な事業として営んでおるわけじゃないで、ほんのほんのそのままだ残っておる状況で、その土地の取得のための活動をしているという状況にある会社でございます。

○肥田委員 そうすると、これはもつとはっきりいうと、日本自動車ターミナルの法案が大体準備をされてからこの会社はできた。これがもつとたとえは去年の春でできておるとか何とかいうのが、こんなことを言わなくてもいいのですが、昨年の、三十九年の十二月の十八日というところとおかしいですね。

○坪井政府委員 これは昨年大蔵省との予算折衝のときに、民間方式でやたらどうか。そのかわり、開銀の融資を見てやるということ、開銀の融資を十億円ワケを考えるということから、われわれとしては、トラク協会に呼びかけまして、早くこの会社をつくって、開銀の融資を仰いで、土地を手に入れないとなかなか土地の値上がりもあるしということ、非常に急がしてつくったわけでございます。で、き上がったのが昨年の暮れになった。いろいろ内部で統制その他の話し合いがありまして、やっとできましてのが昨年の暮れ、そういうことになっております。開銀の融資を仰いで、この資本金にプラスして土地を早く買いたい、そういうことでつくったわけでありまして。

○肥田委員 先ほど田邊委員からの質問に対して、東京のこの板橋以外のところについての計画については若干のお話がありました。地方の大都市、いわゆる名古屋、大阪、こういう地域については、これはほとんどいまだ何の計画もない。それは、これはほとんどいまだ何の計画もない。それは、もし東京だけを対象にしてそれほどの準備をされるなら、名古屋、大阪にもそういう働きかけというものがこれはできるはずじゃないですか。この東京ができ上がって、それからなれば事業計画もまだ目鼻がつかない、こういうことではなしに、さしたたか当面必要だと思われる地域には同じような働きかけというものができるはずじゃないかと思うのですが……。

○坪井政府委員 先ほど名古屋、大阪のお話が出まして、そのとき私は、名古屋、大阪も、名神道路その他の道路を整備をするし、県としてあるいは府としても、そのトラクターミナルの整備を急ぐ必要があるということ、県なり市なりが計画を持っておるわけでありまして、いまその計画は内々進んでおるわけでありまして。われわれのほうも一応相談は受けておりますけれども、そういったことで、施設計画として東京が先か大阪が先かというふうな点については、われわれのほうは、いずれも必要である。ただ、この特殊会社が名古屋なり大阪に直ちに出ていくかどうかという点につきましては、なおよく現地の情勢によつて相談したいということでございます。計画としてはどんどん進んでおるのであります。県

なり何なりとしてのターミナル施設計画としては進んでおるわけであります。ただ、それを事業者にやらせるか、その会社にやらせるかは、これからの判断であらう、そういうことでございまして、計画図面としては小牧付近なら小牧付近にこういうものが必要であるということは進んでおる、そういうことでございます。

○肥田委員 東京あるいは大阪というようなところは、人口の若干の差はあっても、条件が同じだろうと思うのです。先ほどお話のあったように、早く手をつけなければ土地が高くなってどうにもならぬようになるというので、急いでこういう処置を講じる、これはもう当然なことだと思つて、ですから、そうなれば当然、一地域に限定するんじゃないに、他の地域にも同時にそういう事業計画というものの、省の計画というものが私はやはりやられて当然だ、こういうふうに考えますので、お伺いしたわけです。

それから、だいたい時間がたちましたので、先ほど私がお願いしたところの事業計画の収支のアウトライン、こうしたものについては一応資料を見せていただいて、そうしてその上でさらに質問を継続したいと思つて、きょうはこれで質問を終わります。

○山口(大)委員 委員長にお願いしたいのですが、この日本自動車ターミナル株式会社法案の附則第五条「昭和三十九年十二月十八日東京都新宿区四谷三丁目二番地に設立された東京トラクタターミナル株式会社」のターミナル会社の営業内容、資産内容、それから収支計算書、財産目録等一切の資料をこの委員会に提出してもらいたい。

第二番目には、ただいま肥田委員からありましたから二重になるかもしれませんが、新しく設けられようとする日本自動車ターミナル株式会社法案、これに基づいてできる会社の事業計画並びにその資本構成の計画など一切の資料をひとつ提出してもらいたい。

同時に、これはこの場で答えてもらってもけっこう

こうなんですけれども、この設立準備委員会にこの東京トラクタターミナル株式会社の幹部が参画するのかどうか、参画するとすれば、どういう形式において参画をするのか、これらの点についても、その資格等についても、資料としてひとつ提出してもらいたい、かように考えますが、委員長に取り計らい願いたいと思つてます。

○長谷川委員長 次会は来たる十二日金曜日、午前十時より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時二十一分散会

運輸委員會議録第八号中正誤

ページ 段行 誤

七四 一 上 下

正
ような

昭和四十年三月十三日印刷

昭和四十年三月十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局