

第四十八回国会 運輸委員會 議 録 第十八号

昭和四十年三月三十日(火曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 進藤 一馬君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

川野 芳滿君

田澤 吉郎君

塚原 俊郎君

西村 英一君

島上善五郎君

野間千代三君

内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 大久保武雄君

運輸事務官 堀 武夫君

(大臣官房長)

運輸事務官 坪井 為次君

(自動車局長)

運輸事務官 黒住 忠行君

(自動車局業務部長)

運輸事務官 秋富 公正君

(自動車局業務部長)

運輸事務官 小西 真一君

専門員

三月三十日

委員泊谷裕夫君及び内海清君辞任につき、その補欠として松平忠久君及び西村榮一君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員松平忠久君及び西村榮一君辞任につき、そ

第一類第十号

運輸委員會議録第十八号

昭和四十年三月三十日

の補欠として泊谷裕夫君及び内海清君が議長の指名で委員に選任された。

三月二十九日

臨時行政調査会の答申における運輸行政に関する請願(堀井勇君紹介)(第二二七〇号)

同外一件(淡谷悠蔵君紹介)(第二四八九号)

国鉄新線建設に関する請願(大坪保雄君紹介)(第二三三二号)

同(三池信君紹介)(第二三三二号)

同(八木昇君紹介)(第二三三二号)

同(井手以誠君紹介)(第二四四七号)

自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する請願(四宮久吉君紹介)(第二三一五号)

同(岡崎英城君紹介)(第二四四八号)

同(田中榮一君紹介)(第二四四九号)

同(宇都宮徳馬君紹介)(第二四七一号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

日本自動車ターミナル株式会社法案(内閣提出第八一号)

○長谷川委員長 これより会議を開きます。
日本自動車ターミナル株式会社法案を議題とし、審査を進めます。

○山口(文)委員 いままで質問がありました中で、なおこのターミナル法案について疑問の点がありますから、その疑問の点について御質問を申し上げたいと思います。

今日、都市交通の混雑の現状から見ても、一日も早く抜本的な対策を立てる必要があることは、

本委員会においてもたびたび論ぜられておるところであります。特に路面交通の規制措置、交通事故防止などの重要施策を実施することは当然であると思ふのであります。この見地に立つて、今回の自動車ターミナル建設の措置は適切なものであることは、私も認めます。しかし、そのためにとられた今回の自動車ターミナル株式会社法案提出までの経緯については、いまだ少く他の方法によることができないのかという疑問を持つものであります。日本自動車ターミナル株式会社をつくることを計画しながら、どういうわけで東京トラクタターミナル株式会社をつくらせたのか、理解に苦しむのであります。私は、この質疑を通じて、率直に答えて、疑問のないようにしていただきたいと思ふのであります。

第一に、運輸省は、最初は公団形式によりターミナルをつくる方針であったのですが、この計画は大蔵省が賛成をしなかった。そのために特殊会社に変更したというのであります。大蔵省が、どういう理由で、この公団形式に賛成をしなかったのか、まずその理由を明らかにしていただきたい。

○坪井政府委員 大蔵省としては、必要性は認めるけれども、これは公共団体でやるべきではないかという議論と、それからいま一つは、国がこういったところまで全部やるようになっては財政上なかなか困難である、そういう二点であります。

○山口(文)委員 財政上の困難があると言われましても、これは単なる財政上の困難ということとは、この理由にはならぬと思ふ。やろうと思えば、幾らでも他の方法によって公団というものが認められておる。ところが、これに対して財政上の困難があるとは私には考えられない。その財政上の困難とはどういう意味か、こういうことに

なるわけですが、これは高度の政治折衝ということも一つの理由であると思ふ。単なる事務当局の交渉でなされたのではなからうと思ふのですが、この点、政務次官、どういうぐあいにお考えですか。

○大久保政府委員 ただいま局長が申しましたとおり、大蔵省との折衝段階におきまして、主として財政的な事情でございます。

○山口(文)委員 その財政的な理由というものは、どういう理由なのか、事務当局、どうですか。

○坪井政府委員 国がやるか公共団体がやるかという議論が一つありました。これは公共団体がやるべきではないかという議論と、もう一つは、ターミナル利用者も一部は受益するのであるから、そういう者も協力すべきではないか。そういったことから、今回の特殊会社の構想が生まれたわけでありました。

○山口(文)委員 私はこの問題で押し問答をしようというのではありません。けれども、私は、いまのような説明では、これは十分に了解することはできないのです。もっと確然たる理由がなくてはならぬと思ふ。こういう点についてはいまの答弁では納得しようとは思わぬ。

もう一つ、しからばこの国会でターミナル株式会社法というものを提案する、提案すればこれは成立するということとはこれは予測されておるところでありますし、そうすれば直ちにこのターミナル株式会社というものは活動ができるのであります。またこの種ターミナル事業が民間ベースで直ちに採算がとれない、こういうことは、これは承知の上であったと思ふのです。これはいままでの御答弁で明確になっておるとおりであります。しかるにそういう性格のものであるにもかかわらず、何をもちて東京トラクタターミナル株式会社というものを、この法案を出すということに

よってつくらせる必要がどこにあるか、この点が私はこの法案を提出する手順について疑念を持つところだ。一体このところはどうかになっておるか。いままでの答弁によると、局長は関係ないと言っている。大臣はその点について否定をし、委員長は大臣の答弁をもってこの答弁の終わりとする、こう明確にはされておられるけれども、しかし私は一事不再議の原則に従つても、まだこの法案が通過しない限りにおいては、これについてはもっと明確な答弁をしてもらいたい。大臣の答弁においても、なお私は会議録を調べて疑念を持します。私が疑念を持つということ、一般にあなたに苦しみという事です。この点について明らかにしてもらいたい。

○坪井政府委員 特殊会社の構想ができましたのは、ただいま申しましたように、民間の資金も入れるということでした。そういう意味から東京トラクターミナル株式会社を早く設立して、そういった民間の協力体制を立証してもらいたいということが一点と、それから一日も早く準備階段に入らぬと、具体的な交渉その他が始まっておりまして、そういう準備を促進するために急いだという事情にございます。

○山口(文)委員 いまの答弁では、いわゆる特殊会社であるから民間の協力を得る、その母体をつくるために必要だというように第一に私は受け取るのですけれども、これに間違いありませんか。

○坪井政府委員 そのとおりです。

○山口(文)委員 私は、そういう自動車ターミナル株式会社法案というものを通過させて特殊会社をつくる、特殊会社をつくつてからこの民間会社の協力母体を要請しても、決して手順としては間違っていないと思う。それを日本自動車ターミナル株式会社法案を提出をして、そしてこれが通過するということは間違いないのだ、だからしてあらかじめ早く東京トラクターミナル株式会社なるものをつくらせて、それを協力の母体にする。そこまではよろしいが、そのために事前にこの会社特殊会社のための用地買収その他の先行投資

を行なわせる、そこに私はどうもふに落ちない点がある。手続上もおかしな点がある。なぜそういうことをしなければならぬのか。大臣の答弁によれば、この自動車ターミナル株式会社法案をつくつて、そしてターミナルをつくる、そういうことが法律の中にどの地点につくるといふことが明確になると土地が値上がりをする、それは国家の損であるからという抗弁をされておる。これは抗弁です。そんなことは理由にならない。なぜこの東京トラクターミナル株式会社にそういう用地の買収その他を急がせるのか、私はその理由に苦しむ。その点はどうか。

○坪井政府委員 板橋の流通団地の構想は、すでに昨年公園をわれわれが考えたときから進んでおりまして、建設省方面でも早く土地の買収なり何なりを始めていたのだという強い要請もございまして、われわれとしてはターミナルの準備をできるだけ早く進めたいという希望がありました。しかし、なかなか民間ベースではできないというところで、この特殊会社構想を考えたわけでございます。その途中でも、まず民間もこれに協力してもらおうという態勢をはっきりと具体的に示しても早く取りかかれるようにというこの二点で、東京トラクターミナル株式会社の設立をわれわれとしては促進してきた、そういう事情になっております。

○山口(文)委員 それは単なる申しわけにすぎないと思ふ。この自動車ターミナル株式会社という特殊会社ができてからでも、私は決して用地の入手は困難ではないと思う。また東京トラクターミナル株式会社をつくらなければ民間にこの自動車ターミナル株式会社の投資をしてももらえないという理由はどこにもない。この新会社ができてからでも、このトラクターミナル株式会社というものををつくることのできるし、その団体があるのではないのか、トラク協会という団体がある。そのトラク協会という団体を通じて民間に投資をさせることは——私は何もこんな株式会社

をあらかじめつくらせ、それに用地を買収させた何らかの必要はどこにもない。どういう考えでこういうことをなさつたのか。そういう大きな疑問を持つ。あなたのいまの答弁では私は納得しません。

それからもう一つは、聞くところによれば、またいままでの答弁によれば、たしか勝澤委員の質問に答へられた答弁によると、たとえばこの間板橋へ行きまして、板橋のターミナルをつくるその用地は、少なくとも所有地も相当量入っているという答弁をされたように聞いております。また会議録を調べておられますので、詳細調べることでございまして、それが、どなたが都の所有地がそのターミナルに入るのか、これを明確にしたい。

○黒住説明員 板橋地区はすべて民間地でございまして、民間地区を買収する計画でございまして、ただ先般申し上げた中で京浜二区につきましては、都が埋め立ていたしますので、これは所有地でございまして、板橋に關しましてはすべてが民有地でございまして。

○山口(文)委員 それではこれはさっきの答弁とだいぶ違ふと思ふのです。いままでの答弁の中では、これは民間だけでもなし、自治体である、これは将来大阪または横浜、名古屋などの重要都市にもつくるのだ、こういう答弁です。そしてこれには自治体の出資も要請されるかのような答弁があったように記憶するのでありますけれども、これはいかがですか。

○黒住説明員 東京につきましては東京都の出資を要請いたしまして、すでに内定いたしております。またほかの地域につきましても必要があれば県等の出資を要請する場合があるということでありまして。

○山口(文)委員 その東京都が出資をしている額というのはいま公表できないのですか。

○黒住説明員 東京都は本年度におきまして五千万円の出資をしようというにいたしております。

○山口(文)委員 そこで多少順序を変えてお伺いしておきますが、この民間出資と地方自治体または国の出資は、この会社が利益を計上して配当を行なう等のことのできるようになるれば、これは平等の原則でその配当をやらせるのか、あるいは民間のみの優先配分をやらせるのか、その方法についてお尋ねいたします。

○坪井政府委員 民間も、公共団体、政府の出資も同様に扱っております。

○山口(文)委員 たしかこれは日本航空などの特殊会社においては民間投資がその利益配分を優先する、こういう原則で特殊会社がつくられておると私は聞いておるのです。いまの答弁によると、これは政府も地方公共団体も民間も同時配分の原則だ、こういうことですが、それは間違いないのですか。どうなんですか。

○坪井政府委員 最近の特殊会社その他の立法例によりますと、全部平等に扱っておりますので、われわれとしては後配株の制度を考えたのでございまして、立法例がそうなっておりますので、これについてだけ特別にするということとはなかなかむずかしいので、例にならつたわけでございます。

○山口(文)委員 それではこの点についてはそれを了承しておきましょう。

そこでもとに戻りまして、この会社の採算については、肥田委員の質問に対して、少なくとも六年ないし八年間——六年で黒字になるが、八年くらいは配当するわけにいかぬだろう、こう答弁されておる。その計画どおりにいけば私はけっこうだと思ひますけれども、この種のものはなかなかそういう計画どおりにはいらぬのではないかと、こういうふうな考えられるわけでありまして。けれども、それが計画どおりに進むといたしまして、その間少なくとも民間が投資をするくらいに全然利潤がない、六年ないし八年あるいは十年かかるかもしれない、その間全然利潤がないで資金を寝かしておくといふほど、トラク業者がその営業に今日余裕があるとは私は考えられない。今日のト

トラック業界は非常に苦しい事情にある。したがって、トラック運賃の値上げまで申請しなければならぬ。この資金の逼迫しておることを告げておる、こういうときにはそれだけ長い期間資金を凍結しておくとしよう。初めはいわゆる公開形式でやろうとしたところが、大蔵省がこれを認めない、そこで今度は特殊会社しようとしたところ、業界はいま言ったように不況である、したがって長期にわたってその出資した投資を冬眠させておく、たな上げしておくことはできない、何らかの形においてその六年ないし八年の間冬眠させていると資金に対する何らかの利益を与えようとしたのではない、こういう疑問が生じてくるわけだ。それでこの所要用地の買収をまずこのトラックターミナル株式会社にさせる、そうしてこれを評価審議会というものを臨時に設けて、一見公平に見られるような委員会を準備して、これに買収したものを評価させる、そうしてその資産をもつてこの民間の出資にする、そうすれば一見公平に見えるが、この評価審議会なるものはたして買収用地その他についてほんとうに正しい評価をするかどうか、よしんばそれがいまの時価に換算して正しい評価をするとしても、それは買収した価格とその資産評価審議会が評価した価格との間にあるいは欠損的な評価が出るかもしれない、少なくともそういうことはない。そうすれば利潤を盛り込んだところの評価がされるということも考えられる。あらかじめこういう特殊会社をつくるぞ、だからおまえのところは早くトラック株式会社をつくって、用地を買収しておきなさい、一方で評価審議会にかけて、君のところには決して損害をかせませんからというように約束をした、そういうふうになりませんが、これは一体どうなりますか。どういう考えでこういうことをされたのですか。そういう疑念をはっきりしてもらいたい。そうでなければたい

へんなことになる。この点はひとつ明快に答弁していただきたい。

○坪井政府委員 たいま御指摘の土地の評価の問題でございますが、われわれとしては実は東京トラックターミナル株式会社が早く発足をしておき、値上がりしないうちに土地を手当てしてもらいたいという考えでおりまして、ただいまお話しのように、資金繰りその他が困難なためもありまして、いろいろな事情がありまして、昨年の暮れにやっと設立を見たという段階でございます。この段階においては、われわれとしては、むしろそれによって早く特殊会社に現在のままの状態で吸収して、諸準備は特殊会社がやったほうが明確ではないかということから、この前大臣が御説明しましたように、いまの段階ではこの会社を早くつくって、そっくりそのままいまの段階で吸収したほうが評価その他も明確になるといふうに考えているわけでありまして。

○山口(文)委員 しかばこの評価審議会が評価したものがその買収した価格との間において損益の差が生じた場合、これは一体どうするつもりなのか。もしこれが欠損の結論が出れば、一体どうしてそれをカバーするつもりか、またかりにそれが公正な結論であったとしても、ぼう大な利潤を生むような結論が出た場合には一体どうするのか。この二点について明確にしたいと思います。

○坪井政府委員 たいまお答えしましたように、いまわれわれとしては、土地の買収の具体的な手続につきましても、この特殊会社に直接やらしたほうが評価その他の点において、そういうことややこしい問題が起らないという気持ちでおりますけれども、かりにそういう場合を前提としますと、それはあくまでも現在の東京トラックターミナル株式会社の行為に基づいて行なわれるものに対して、吸収の時点において評価が行なわれるわけでございます。買収者がうまければ非常に有利になりますし、買収者がへたであれば不利になる、そういうふうになるわけでありまして、しかし、われわれとしては、そういうふう

うはなるだけ避けて、できるだけ土地の買収その他も、この特殊会社を早く設置させていただいて、それでやらせたい、そう思っているわけでありまして。

○山口(文)委員 特殊会社にやらせるといいますけれども、少なくともこれを計画をし、そうしてその法案を提出してこれを成立させるといふのは政府の責任でしよう。そうすると、いわゆる買収をされたものを評価委員会がもし欠損の出るような評価をしたら、一体その弁償はだれが責任を持つのですか。これははっきりしてください。

○坪井政府委員 ですからそういう欠損が出るかどうかというふうな危険な行為そのものは、なるだけいまの段階ではトラックターミナル株式会社にさせることなしに、早く現金のままで引き継ぎたいというのがいまの私どもの考え方でございます。

○山口(文)委員 こういうものは、少なくとも土地買収その他は特殊会社に持ち込むということがはっきりしておるのですから、それならば少なくともその所要用地の買収等についても、このトラック会社だけにまかしておくとすることはできないはずなんです。あなた自身で計画されたことじゃないですか。それならばあなた自身でやほりちゃんと計画をしたその責任上、これに欠損を与えないように、あるいはぼう大な利潤を与えるとするれば、新しくできた新会社が損をするということになるのです。いずれにしても、そういう損益のからむものである、したがって、これにはやはり明快な監督権というものを事前に発動しておく必要があるんじゃないか。何もしてないんですか、どうですか。

○坪井政府委員 現在、土地の売買については交渉中の段階でございます。われわれとしては、その交渉そのものは進めてもらうつもりでおりますけれども、現実には売買そのものは、できれば特殊会社が行ないたい、そう思っております。

○山口(文)委員 どうも答弁が私には釈然としません。少なくともこれが先行投資をやる、それが評価審議会にかかって、そうして評価が結論されるということになるならば、少なくとも損益、その両方に対して、明確な一つの結論というものを

持たなければならぬはずなんです。これは何にも持っていない。野放しなんです。どうなんですか。

○坪井政府委員 現在はこのトラックターミナルの資金は全部現金でございます。大部分定期預金になっております。そのほかは、支出としては設立の登記の税金だけが支出されておまして、そのほか現金で保有しておまして、われわれとしてはその段階で特殊会社に吸収をしたい、そう思っております。

○山口(文)委員 すべてが現金決済と言いますけれども、そうしてその現金を保有せしめておると言いますけれども、しかばその現金は、これはいつまでたつたって議論は尽きませんからこの辺でおきますけれども、よしんばその現金にしたって貸しつけてくれるものではないとせんよ。すべてと土地を買ったら少なくともその正当な現金等の支出に対するいゆる危険負担、これの保証は当然ならなければならないじゃないですか。危険負担等が野放しにされて経済活動なんというものは一体できますか、そうなるじゃないですか。だからいまの答弁なんというものは、これはほんとうに会社の活動や経済活動を知らぬ者ならそれは言えることではしょうけれども、少なくとも私には通用しませんよ。どうするつもりなんです。

○黒住説明員 土地の売買につきましては、当初契約が成立いたしました。農地の転換許可、そして登記というふうな順序になりました。最終的に所有権が移るわけでございます。その間に頭金の支払い、それから中間の支払い、最終支払いというふうに分かれてくるわけでありまして、本件の場合には契約から新会社でやれるということであり

ます。なお、評価その他の問題がないように、東京

都、首都圏整備委員会、住宅公団等と相談いたしまして、公正なところで契約をするというふうな努力をやっておりますから、御心配の点はないと考えております。

○山口(文)委員 それは不正にやられてはたまったものじゃありませんよ。それは答弁としては公正だ、公正なものであつたらぬでもわかつてゐるのです、そんなことは。だけど、私はそんなことばのマジックと違ふと思つてゐるのです。これはことばのマジックではありません。

しからばお尋ねをいたしますけれども、これでもしさに言つたように利潤が出たとすれば、その利潤全部をやはりこの新会社へそのまま投資分として認められるものか、さもなくばそのうちの何%を投資分として認め、ある種のものはこれを投資者あるいはトラック協会という団体に還元するものか、こういう点はなんですか。

○黒住説明員 二億五千万円を出資する予定でございますまして、その過不足につきましては、不足の場合におきましてはさらに現金をプラスして出資するわけでございます。もし評価の段階において金が残れば、それは東京トラックターミナル株式会社が解散されますので、株主に分配されるということ、そこで、新会社と旧会社の責任に分かれてしまふのであります。

○山口(文)委員 もしそれが残れば新しくできた新会社のいわゆる回転資金として、これが借り入れ金という形になつて残るのか、出資として残るのか、こういう点についてはいまの答弁では明確ではないのですが、これは局長、どうですか。

○坪井政府委員 土地の売買その他によつて財産の形態が変わつたという場合には、そのときの評価によつて出資が行なわれますので、その利益なり損失は、出資者としての東京ターミナル株式会社が出資者として評価を受けて損なり得なりを得る。つまり新株においてそれだけ有利な株式を取得するからには不利な株式を取得するからには、東京ターミナル株式会社の危険負担において行なわれる、そういうことでございます。

○山口(文)委員 この件についてはいわゆる新会社の危険負担において行なうということですね、そうですか、これはおかしいですよ。

○坪井政府委員 旧東京ターミナル株式会社の危険負担において行なわれるわけですね。新会社としてはそのときの客観的な評価を行ないまして、したがつて評価損になるか評価益になるかは、その旧会社が危険負担を負担する、そういうことになります。

○山口(文)委員 旧会社が危険負担をその責任においてやるんだ、これは当然の話だと私は思うのでありますけれども、しかしこれも新会社との引き継ぎ関係の結論を見なければわからぬのであります。いまからの推測によつてこれをやることはできないと私は思いますけれども、しかし今日の客観的な経済社会の事情から見ましてその危険が及ぶ、言いかえると損害が及ぶとは考えられない。そしてまた結論なるものがよしんば新会社に危険負担が及ぶというふうな事態になつたとしても、そこに何らかそれが利潤負担に転換されることは間違いないと私は思つてゐる。そうでなければ、こんなものからぬものに出資して、さなきだにこのトラック業界に不況があるのにそういうことをやる考へはない。私が会社経営者でありまして、そういうことはやりません。でありますから、この点についてはよほど今後嚴重な監視を必要とする私は考へておる。

次に、この東京トラックターミナル株式会社に加盟をしてゐる会社というのは、いわゆる定期あるいは不定期でありまして路線営業をやつておる代表的ないわば大手メーカーです。それは東京トラック協会という一団体、二十三社が加盟しておる。そしてそれがそっくりそのまま新会社のいわゆる投資に転換されていく、いわばそれが政府出資との関連において株主になつていく。そうするとこれはそれ以外の中小、弱小経営者は一体どうなるか、これはどういふ見解ですか。

○坪井政府委員 この日本自動車ターミナル株式会社は一般ターミナルでございますので、門戸は広く一般の事業者に開放されておりますから、公平な使用料を払えばこれをすべて利用させるという義務があるわけでありまして、

○山口(文)委員 使用させると言いますけれども、少なくとも中小企業が置き去りになるのじゃないか。将来この法案が成立をいたしましたして、そしてやる場合に、特殊会社ではありますけれども、民間の投資分については投資をしてこれに参加をしようという中小企業、零細企業があらたな場合には、これを許すのですか、いわゆる公募するのですか、しないのですか。

○坪井政府委員 この会社は将来増資を予定しておりますので、増資の場合には十分そういった機会を与えるようにしたいと考へます。

○山口(文)委員 いまの答弁に間違いがないとすれば、独占的な経済活動というものが大いに制定されてくると思ひますけれども、もし現状のままでいくとすれば、独占的傾向が非常に強くなり、中小企業の割り込む余地がなくなる。業界をそんな考えでぬるま湯の中にながめておるといふようなわけにはいきません。非常にきびしいのです。それでありますから、何ぼ利用させると言つても、官庁が直接これを監督する権限がないようになつてしまふ、特殊会社ですから。通俗的にはある種の監督は当然されますけれども、少なくとも中に立ち入つてのそういう経営面にまで監督できないとすれば、これは非常に独占的な傾向が強くなる。中小企業などは営業できなくなつてしまふ。でありますから、こういう限られた人々に出資を要請するのではなくて、なせもつと最初から広範にわたつての出資を要請しておかないのか、そこにはどういふ困難な理由があつたのですか。ありとすれば、その困難な理由をひとつ聞かしてもらいたい。

○黒住説明員 会社設立の場合におきまして、東京トラック協会が小倉康臣の名前を出資いたしておりますが、これには百六十九名のトラック協会員が分担いたしまして金を出しております。

○山口(文)委員 それならばなぜこの資料にありませんように、限られた二十三名ということになつておるのですか。そのほかはトラック協会がこれを代表してゐる、こういうことなのか、どうなんですか。

○黒住説明員 提出いたしました資料(2)の中に、社団法人東京トラック協会代表理事小倉康臣、それがただいま申し上げたものであります。

○山口(文)委員 私は少なくともこのトラック協会に加盟をしてゐる全部の会員——これは特殊会社といつても会員組織のようなものにすべきだと思ふのです。そして全部のものが少なくとも利用できるよ、ただ正当な使用料を払えばそれでいいんだとおつしやるけれども、そんなことは何も当然のなにならぬけれども、それに参加しておるかしてないかということが、この種の業については決定的な権限を持ち、影響力を持つと私は思ふ。だから、少なくともトラック協会に加盟しておるものは全部投資者同様の扱いをするといふことになつては、中小企業家といふものは立つていかれないことになる。さつき言つたように、零細企業のトラックの三台か五台持つておるものは、七年も八年もの先の利潤を見越して貴重な運転資金を凍結させておくことはできないのです。そんな余裕はありませんよ。だから、少なくともそういう余裕のないものを扱う場合においては、このトラック協会に加盟をしておるところの会社は全部投資者同様の権限と使用の権限を持つておるんだ、こういうことが明確にならなければならぬと私は思ふのです。これは政務次官、ひとつ運輸省を代表して、それこそ明快に答弁してほしい。

○大久保政府委員 ただいま山口委員からお話もございましたように、本特殊会社の公共性の保持につきましては、嚴重に監督してまいりますとともに、中小企業に属するトラック業者のこのトラックターミナルに対する参加につきましては、今後増資等の際におきまして、先ほど局長が申しましたように、極力その機会を与える、かような考え方で進めていきたいと考へております。

○山口(文)委員 そうではなくて、私が言うように、中小企業というのは、今日ではそういう投資をする余裕を持っていないけれども、トラク協会には入って、そのトラク協会に対しては会費なり何なりは払っていると思うのです。ですから、それだいたいへんそれはつらい思いをして、やはり業界の結集のためにトラク協会というものを——これは法人になっているんじゃないかと思うのですが、参加しているのですよ。そのトラク協会が、この東京トラクターミナル株式会社に一枚加わっているのですよ。そうして、投資の対象にしているのです。その投資というものが、これは会員全部が中小企業で、一台持つておるトラク業者といえども、それに加盟しておれば、トラク協会へその会費を納めているのですから、そのうちからトラク協会が投資をするのですから、そうすればこれに加盟しておるものは、投資家と同じことじゃありませんか。そういう意味において、投資に名を連ねてトラク協会に加盟しておるその業者が、なぜその投資者と同じだけの待遇がこれを利用する場合に与えられないのかということなんです。どうなんですか、与えるのか、与えないのか。

○大久保政府委員 利用は機会均等でございますから、もちろんトラク協会に加盟しておられます小さい業者におかれましては、これを利用する機会均等を主張する権利はあるわけでありまして。○山口(文)委員 私はこれをなぜ強く押すかという、先日来の答弁で、集荷活動その他については、この会社はいます計画はないとおっしゃるけれども、私はこれが三年、五年先にはそれまでも、やはりやる。荷主とのこれは集荷計画までもやらなければならぬ会社というものはできない。これは十全の機能を發揮することはできぬと思つてゐる。そういう場合に、これを投資しておるところの大企業へどんどん吸収されてしまふ。そうすると、中小企業は上がったりになってしまふ。そういうことになりまふ。ですから、いまはそれは計画はないとおっしゃるんだから、それを私は信用しているけれども、将来そういうことになると、中小企業はもう上がつてしまふ。そうして、独占されてしまふのですよ。市場の独占ということになる。ですから、それをやはり発足のときにはつきりしておいていただかないと困るので、それで政務次官から運輸省を代表しての答弁をきちつとしてもらいたい、こう言つてゐるのですよ。

○大久保政府委員 はつきり申し上げますが、集配活動をいたすことはございせん。○山口(文)委員 そこで今度は臨時に設けられますところの評価審査会、これはどういう構成でおやになるのか。○黒住説明員 従来の例によりまして、関係官庁の職員、それからこの場合は旧の東京トラクターミナル株式会社の役員、それから設立委員及び学識経験者等で編成をする予定です。○山口(文)委員 この設立委員、なるほどけっこうだと思つても、その構成の比率を誤れば、少なくともこの審査会なるものは、その利害関係者の意のままになるおそれがないとも言えないのです。あるいは強く反映をし過ぎる結果もないとは言えない。したがって、この人員構成というものは、よほど厳選をしていかななくてはならぬと思つてすけれども、いまのような構成だと私は非常な不安を持つと思つて、利害関係者の介入についてはどれだけのウエイトを持つておるか、厳重に検討を要すると思つて、御答弁願ひます。

○黒住説明員 これは最近におきます日本輸出生産保管株式会社の例及び日本航空株式会社が特殊会社に移行いたしました場合の例によりまして、評価審査会は関係官庁職員以下だいま申し上げましたように構成でございまして、この構成をもつてすれば、公正なる評価審査会がで上がるものというふうな考えております。○山口(文)委員 先ほどの答弁でもう一つ不安になりました点をお尋ねしますが、しからばこの評価審査会が評価をした、そうすると、その評価の決定額を全部固定した出資額とするのか、あるいはその何パーセントかを出資額として認め、何パーセントかはこれは予定出資者といふますか、参加しておる東京トラクターミナル株式会社に参加しておる会社、またはその団体に払い戻すのか、この点についてもう一度明快な御答弁を願ひます。

○坪井政府委員 全部を出資することになっております。○山口(文)委員 それからこの設立委員に予定をされておるところの委員は、どういう顔ぶれをもつてやられようとおるのか、それから設立された場合に、この会社には直接官庁からの出向というような形のもの、もちろんできないと思つて、その役員、あるいは官庁側からも参加をされる用意があるのか、そういう点について伺ひたい。

○黒住説明員 設立委員につきましても、先例によりまして関係官庁の職員、それからこの場合におきましては東京トラクターミナル株式会社の役員、それから銀行関係の代表及び財界代表等を予定をいたしております。○山口(文)委員 これで私は質問を終わりますけれども、少なくとも先ほどから申し述べました諸点のうち、特に御注意を喚起しておきたいのは、まず第一には、先ほどから指摘いたしましたように、この日本自動車ターミナル株式会社法案を提出するまでの準備、手順等については、その手段において、私は必ずしも満足する結果を得てゐると思ひません。少なくともこういうことは事前には、いかなる理由があるにいたしましても、いままでの答弁の中で、たとえばこの法案に予定されておるところの土地の値上がり等を未然に防いで、しかも土地の入手を完全にしておくというためには、絶対こういうことは必要であつたんだとおしやるけれども、そういうことは、少なくとも私は答弁にはならぬと思つて、あくまでも一つの法案をつくるにあつて、その法律に基づいてこういう特殊会社をつくる限りにおいては、私

はその間何もこの特殊会社の協力体なるものが、こういう形において事前につくられなくとも、これは十分にできる。また土地の入手についても、いわゆる資産の獲得について、こういう方法をとらなくとも、私は十分できると思つて、少なくとも将来にわたつて疑問を残すような、そういうことはこれは厳に慎んでもらいたい。

第二は、資産審査会なるものが、少なくとも官庁やその他の言ひのがれになるような、従来のような隠れみのになるような、そういう審査会であつてはならぬと思つたが、これに対しては、その人的構成においても、厳重な管掌を怠つてもらつちや困る。またその人的構成に適正を欠いてもらつちや困る。でありますから、この点も十分にやつてもらいたい。

また、少なくともその審査会が出しました結論が、よしんば妥協は結論が出ると思つたしましても、少なくともこれはいまから推測するわけにはまいりませんけれども、これに疑念があるようなことは絶対にやつてもらつちや困る。

第四には、いま言ひましたように、東京トラクターミナル株式会社に参加しておる東京トラク協会なるものに加盟しておる会員、これはいまは東京だけに限定をされてゐるようでありまふけれども、従来は大阪や神戸その他の主要都市にまでこの会社を広げていくというのでありますから、この種の団体に加盟しておる、たとえばそれが中小企業者でありましても、少なくともそれは平等の原則に従つて、投資者と同じように待遇をするということにして、独占にわたるようなことは絶対に慎んでもらいたい。これらを御注意申し上げ、いままでの点について、トラクターミナル、この種のものををつくるということそれ自体については、私は最初申したように、今日の都市交通緩和の抜本策の一つとしてけつこうであるからいいと思ひますけれども、少なくともこういう誤つた手順に従つて——と言つて言い過ぎかも知れませんが、そういうふうな思われるようなこの種のやり方については、今後十分に反

省をしてもらいたいというのを加えて終わります。

○久保委員 本日山口委員からる拜聴いたしました日本自動車ターミナル株式会社設立に關する有益なる御意見に對しましては、私も慎重に服膺いたしまして、十分誤りなきを期し、公正妥當なる運営を期していきたいと考えております。

○長谷川委員長 久保三郎君。

○久保委員 大体各方面から質問がありましたので、私からは二、三點お尋ねをしておきます。

一つは、この会社は、いふならば日本全国必要な土地にトラックターミナルを建設する、こういうことだと思ふのでありますが、それに間違ひがございませんか。

○坪井政府委員 大都市の周辺について、そういった必要がありますれば、この会社がトラックターミナルを建設していく予定でございます。

○久保委員 その場合の資金調達であります、いふならば、東京トラックターミナル株式会社をつくつて、この法律が成立すれば、当然日本自動車ターミナル会社に吸収合併ということでありますが、そういう形で発足した場合は、会社の名称は、日本自動車ターミナル株式会社になるわけですが、どうも東京トラックターミナルを引き継ぐというに限定され、論議もそこに大半集中されていく、そういうふうな受け取るわけですが、そのいま御答弁があったように構成していく場合は、今後増資をしながらやっていくのだということですが、どうもそういうやり方でいいのだらうかという疑問が多少残ります。というのは、やはり先にこの会社に入つて株主なり役員というものができれば、どうしてもそれが最後まで主導権をとっていくということになりはしないか。いふならば、トラック輸送の問題は、単に東京ばかりではありません。太平洋ベルト地帯の問題は焦眉の急であります。そうなたった場合に、どうも東京周辺だけに固定されるということが理解しがたい一つの点だと思ふのであります。そういう点

についてどういふふうな考えておりますか。私らの考えでは、いま申し上げたように、どうも東京トラックターミナルの引き継ぎに終わらやしないか、こういう心配があるわけですが、その点少し御説明いただきたい。

○坪井政府委員 その特殊会社の出資者である、それからトラック事業者は、大体全国的に網を持つておる關係で、ある程度全国的な規模に進出した場合にも合致する。一部についてはローカル事業者がありまします、そういう面と、それから公共団体の出資においてローカル性が見られるというところでございまして、これらにつきましても、その進出の地区地区において具体的にローカル問題として処理したいと思つております。

○久保委員 大体運輸省から提案される構想は、現状のようなトラック輸送の実態でありますから、必要性はこれほどな問題なく理解できると思ふのです。しかし全体の構想がなくて、いつといつはたいへん語弊がありますが、そういう構想が準備されたために、なかなか長い時間をかけての質疑もすつきりしない面が多分に残ると思ふのです。だから公団でいく場合はあまり問題なかったのじゃなからうかと私も思つておるわけですが、その辺の事情はどうなんですか。全体の構想がくずれて、どうも東京に中心を置いて、しかも東京のどこか板橋とかなんとかいうところに焦点を合せて、さしあたりこの法律を出したと言つては語弊がありますが、どうもそのようにとれる。これについては、われわれの見方が正しいかどうかをお答えいただくのもどうかと思ふのでありますが、いづれにしても、そういう問題が多あつたのじゃないかと思ふのですが、率直に言つてどうなんですか。

○坪井政府委員 自動車運送特にトラック運送におきまして、ターミナル問題というものは前からあつたわけですが、こういう施設が非常に立ちおくれておつた。しかも大都市におきましては、交通事情がいろいろふくそうしてありま

して、そういった面からも周辺地区にターミナルを設置するといふ必要性があつたわけでありま。この点につきましても、われわれは前からターミナル構想というものをいろいろ打ち出しておりましたけれども、なかなか現実の実態として推進できなくて、いままでは事業者自身のターミナル建設を助成するといふ形で進んでおりましたが、今後高速道路その他が進展すると、ますますこのトラック輸送の重要性といふものが高まりまして、そういった意味からもこういったものは緊急に整備しなければならぬということに迫り込まれて、さしあたり東京についてこういった具体的な構想が打ち出された。その点につきましても、具体的な現在の施設といふものが非常に立ちおくれておることは事実であります。

それでこれを進める方式としては、われわれとして一番望ましい形としては、やはり公団方式といふ考え方を持つておるのでありますが、何ぶんトラック事業にもつと便益を得させたいといふところから、民間資本を導入する意味で特殊会社といふ構想に振りかへたわけでありま。

○久保委員 全国的にトラックターミナルをこれからどの程度つくればよいと思つておるのですか。たとえば法案にある日本自動車ターミナル株式会社ができた、事業としてどの程度全国的につくつたらいいの。もちろん将来の展望は別として、現時点で必要性がどの程度あるか。そういうものは一応構想の中に入れておられますか。

○坪井政府委員 やはり東京、名古屋、大阪が一審必要性を感じておるわけでありま。そのほか北九州とか下関市とか、そういったところにはある程度の民間によるターミナルが整備されておりますので、この会社の構想としては、やはり東京、名古屋、大阪ということが問題になると思ひます。

○久保委員 これは法案ができれば運輸大臣はこの会社に対してそういう事業計画に対する方針といたうか、そういうものを毎年といふか、あるいは長期計画かわかりませんが、そういうものを出す

ことになつてゐるのですか。

○坪井政府委員 事業計画は毎年提出することになつております。ただ、ただいまお話が出ましたような大阪、名古屋といふような問題につきましては、一応そういった地元の公共団体と運輸省が連絡をしまして、運輸省として計画すべき問題ではないかといふふうな考えております。

○久保委員 そういう構想はまだできておりません。

○坪井政府委員 名古屋、大阪、それぞれにつきましても、われわれとしてはそれぞれ府県当局と交渉を持つておまして、ターミナルの必要性は十分公共団体でも理解しておりますけれども、それをどういふ方式で設置していくかといふ問題につきましても、この特殊会社によるかどうかといふこともあわせてわれわれとしては交通事情その他を考へまして考慮していきたいと思つております。

○久保委員 なかなか構想が固まらないままに出したところにはやはりいろいろ疑念と言つては語弊がありますが、そういうことがありますので、これはいままでの構想が変わつて株式会社になつたといふせいもあると思ひますが、もつとしつかりした構想の上になつておられるべきだと思ひます。一つでもよいといふくればよいということには話になりませんが、そういう全体的な構想を立ててやはり提案するべきだと私は思ふのです。審議は引き続き参議院も残つておりますから、やはりそういう構想なり何なりをこの間にできるものは、やはりきちんと立てて、そうして展望をつけて、この法案審議を進めていくということでない、できてしまつてから、何か東京中心にできてしまつて、あるいは名古屋と大阪と神戸だといふことになつた場合に、これがまた何かわからないか、つこうになるということではたいへんな問題だと思ひます。いづれにしてもこれは私は希望として申しておきます。

それからもう一つは、この東京トラックターミナルの株主並びに役員は大手筋がほとんどござ

いますね。しかも大手筋で代表取締役は二人とも日通から出ていらつしやる。これは株の持ちぐあひからいけば当然そういうことになると思うのであります。この日通を含めて株主になられた方は、独自にそれぞれターミナルをお持ちだろつと思ふのであります。彼らはこのターミナルの必要性をどんなふうにかつて株主になつて会社をつくつたのでしようか。

○坪井政府委員 ただいま御指摘のように、大體この東京トラックターミナル株式会社の株主は、それぞれ専用ターミナルを持ってあります。しかし東京の交通事情、特に交通規制というやうな問題がありまして、これらの事業者はいずれも将来の交通のあり方として運輸省あるいは建設省の構想による流通団地構想というものに共鳴してありまして、そういう意味でわれわれもその構想に協力するといふことが今度の東京トラックターミナル株式会社に投資をしたやうな事情になつております。

○久保委員 協力するといふことは、必ずしもこのでまきすところの日本トラックターミナル会社のターミナルはお使いにならない、しかし協力するといふことで株主になられたといふふうにとつてよろしいですか。

○坪井政府委員 それは当然利用するといふ前提でございますが、そのほかにいま持つておるターミナルを直ちに廃止するといふ事態までは、なかなか全体計画がそろふまでは困難だと思ひます。中仙道につきましては少なくとも地の利を得てゐるので、板橋のターミナルを使用するだろつといふ前提でございます。

○久保委員 たとえばいま予定される板橋を中心にものを考へて扱ひ量はだれが一番多いのですか。大半は日通ですか。パーセンテージから見てもどの程度の扱ひ量がありますか。

○坪井政府委員 事業者別の扱ひ量は、現在資料がないのでわかりませんが、全国的な数量比はある程度わかつております。一番多いのは日本通運——出資者が全体で扱ひ量の五四%、あと全国

的な量としては、各出資者ごとに一定数字は出ておりますけれども、これらの事業者が全国輸送量の約五四%を輸送してゐる、そういうふうになつております。

○久保委員 いずれにしても利用者の株主といふか、そういうものの扱ひ量が大半を占めるといふことであります。そこで問題が一つあると思ふのであります。お互いに株主になつたが、それぞれ商売がたきといふことになりまして、そうなりますと同じターミナルで荷物の荷さばきをすることは、言うならば何かとめんどつといふか、問題が起きやしないか、こう思ふのです。そうなりますと大手のものは自分のターミナルを持つておりますから、そこをまず使ひます。よその会社と一緒にターミナルを使うことは、いろいろな商取引上問題があると私は思ふのです。そういう問題は考えられませんか。私はそう考へていますが、それはどうですか。

○坪井政府委員 ターミナルの一番効果を發揮するのは、各方面の、あるいは名古屋なり大阪なりの相当大規模なターミナルにおきまして、それらの間を相当大規模化したトラックによつて輸送するという事態に進展した場合に、一番効果を發揮するわけでございます。それに至る間、現在の東京の交通事情からいいますと、これによつて大型化が期待されるので、地の利を得ております板橋については、相当利用効果があるといふふうにかつております。

○久保委員 どうも局長は声が小さいので、ぼくもあまり声がよくないほうだが、あなたもよくないので、實際聞き取りにくいのです。

私が質問しておるのは、はたしてそういう大手筋が、逆に考えれば、そのターミナルを使うかどうかといふことですね。そこにもつてきて荷さばきすると、荷筋はお互いにみんなわかつてしまふのです。そういうことが一つ例として考えられる。そういうことは考えられないかどうかといふことです。

○坪井政府委員 仙台あるいは下関、そういうところでも、そういうターミナルがございまして、そういうところではやはりお互いに同じ場所をやつておりますので、そういう意味からの使わぬであらうといふ心配はないと思ひます。板橋については非常に地の利もよい關係上、相当利用されるといふふうにかつております。

○久保委員 それからも一つは、ターミナルをせつかくつたのでありますから、さらに一歩進めて、都内における輸送形態というものを考えるべきだと思ふのであります。これは直ちにむづかしいかと思ふのであります。言うならば、この会社の荷物も、集配はターミナル中心にやれば、各社別々の集配はなくなると思ふのです。そうしなければいゝわゆる輸送の効率も上がると思ふのです。そういうことはもちろんいま考えることはなかなかむづかしいと思ふのであります。ターミナルをせつかく公的な株式会社でつくるとするならば、それくらい機能は發揮させなければ、ほんとうのいわゆるターミナルの機能はないだらうと思ふのであります。その点はどうなんですか。

○坪井政府委員 全体的に輸送の効率を高めるためには、ターミナルが一本で集配をするという形があるいは理想的かと思ひますけれども、現実の事態は、それぞれ利害がからみ合ひますので、各事業者が集配を行なうといふふうに進むようになつております。

○久保委員 それからも一つは、株主が当然のごとくこのターミナルを使用する権利を持つといふことになりましようね。そうなりますと、先ほどから質問があつたやうに、株主以外の者はなかなか使えない。使えても、片すみでやらざるを得ないといふことが心配の種になると思ふのです。そういう点はどういふふうにかつておりますか。港で言ふならば、株主は専用パスで、あとの残りは公共パスでやつてもらふおうじやないか、こういうことになつて思ふのですが、その辺のことはどういふふうにかつておりますか。

○坪井政府委員 公共性の確保については、十分監督するつもりでありますが、出資者としての利益といふやうな面も全然無視はできないと思ひますけれども、われわれとしては、この会社が公共的なものといふことで極力そういうことについて行政指導なり監督をするつもりでおります。

○久保委員 ただ心配なのは、株の持ち方もだぶ違ふやうでありますから、大手はたくさん持つといふことになれば、発言権も当然大きくなる、会社の運営について発言権がありますから。そうなりますと、使用についても当然発言権が強くなるといふことで、言うならば、われわれの考えでは、銀行からも金が借りられないやうな業者のターミナルをつくらせてやるために、まずさしあたり国も出資するといふことだらうと思ふのです。

そういうことになりますと、銀行から金も借りられる、自分の専用ターミナルも持つてゐるといふ株主に、好きこのんで——好きこのんでといふのはちよつとおかしいかもしれませんが、政府から金を出すといふのは、どうもまだ早いのではないかと、あるいは御答弁のあつたいわゆる大手と中小といふことになつて、東京なら東京のトラック輸送の円滑化をはかるといふ大きな目的のためにやるのだ、こういうことにはなると思ふのです。そういう疑念が多少残る。それにやはり運営が、先ほど山口委員が言つたやうに、公正ということになつて、言うならば公共性といふか、そういうものを強く表に出して運営されなければならぬと思ふのです。これを制肘するのはもちろん運輸大臣の監督権限といふか、そういうものがあると思ふのです。まず出発に当たつては、そういう前提をつけてやつてもらふないと、われわれとしてもどうもわけのわからぬ形で会社ができたといふことに舌をかわむという結果が出ると思ふ。そういう点の注意を十分しておいていただきたい。時間もありませんから先にいきましよう。

それからいふ具体的な土地の取得云々といふ

じゃないとこれは混乱しますよ。近い将来、さしたたては特殊会社は公団に移行すべきだ、そうして建設を促進し、いわゆる都市交通の問題も含めて、都市計画と同様にこれは扱うべきなんです。都市計画の一つとして特殊会社ができたことは、そういう面からいうなら一歩前進かもしれないが、どうもいままでの皆さんの御質問を聞いてもなかなかすっきりしない。しかも日本全体のそういう問題を扱おうとするなら、ただ単に東京についてだけの問題なら特殊会社でもある程度いいかもしれないが、少なくとも、日本全国を対象として、日本全国といつても都市でありまして、それを対象にするというならば、やはりわれわれがそういうふうにし上げた点が一番妥当ではないか、こう思うのであります。これは将来御研究をいただきたいと思いますが、われわれは、そういうことならば、問題なくこれはいいと思います。特殊会社ができようというのでありますから、様子を見ることになると思うのであります。いままでそれぞれ各委員から御注意と言つては語弊があるかと思いますが、いろいろ御注文もあつたようでありまして、そういう点も考えながらやつていただきたい、こう思うのです。まあいづれにしても、私は単にトラックターミナルが一つできたというだけのメリットではないかと今日ただいまは思うのです。それでもメリットはメリットでありますから、まあよろしいかと思うのですが、やはりそういう構想でお手直しをいただいたほうがよろしい。こゝまで来ては手直しといたつてできないかもしれないが、途中で乗りかえる、そういうふうにするのです。

それから、政務次官がおいでですから、あなたにいま申し上げたようなことを言うのですが、何で大蔵省は公団に反対したのですか。なぜ公団には反対なんですか。

○大久保政府委員 大蔵省はトラック業界がかなりの享便をする面もございますので、そういう面でもこの事業に参加をさせるべきじゃないか、かような点から言うわけでありまして。

○久保委員 トラック業者だけを考えれば、なるほどトラック業者は自分をつくらなければいけぬのだから、それを国から出資してやるんだから、お前も出せ、こういうのも一つの筋であります。先ほど私が申し上げたようなところが、国の政策なり自治体の政策としてはすっきりする。業者から出資をしてもらつたり、役員に出てもらうというところ、どうもすっきりしない面が出てくる。今後の集約なんというところは、とうていできかねる問題だと思ふのです。ましてや、みんな大手なんです。これは心配だと私は言うのであります。いづれにしても、その辺にしておきましよう。願わくば、健全な運営ができるように申し上げておくわけですが、大体全体的な構想もきつちりしなければいけません。もう少し、公団が、株式会社の論議じゃなくて、トラックターミナルのあり方、単にトラックターミナルじゃなくて、ターミナルの前後の問題を考えながら、運輸省はひとつ長期計画というか、そういうものを立てていただきたい、こういうふうにするのです。

○大久保政府委員 ただいま久保委員から高邁なる公団化についての御高見を承りました。私どもも久保委員とかなり共鳴する点もございますので、御構想は将来の参考といたしまして、できるだけ御趣旨に沿つて運営していきたいと思ひます。

○長谷川委員 竹谷源太郎君。

○竹谷委員 私は、時間もありませんから、要点だけ簡潔に質問をいたしますから、簡単に、しかし要領を得た答弁を願ひたいと思ひます。

最初、この法案の名前、日本自動車ターミナル、こういう外国語を使わないで日本語を使つたらどうか。ターミナルというのは、これは発着点になるんじゃないかと思ひますが、そういう意味があるかどうか。この点、第一番に伺ひたい。

○坪井政府委員 名称の問題でございますが、トラックターミナルという字句はターミナル法にもございまして、日本自動車ターミナル株式会社といたしたわけでありまして。

○竹谷委員 答弁になつておりませんが、いまこの名前をどうしろ、というのではないが、政府は法案を出すときには、なるべく日本語を使つてもらいたい。ターミナルという言葉は、外国語で使つておりますけれども、日本語ではどういう意味か、発着所じゃないでしょうか。

次に、この会社は日本全体に独占的にトラックのターミナルをつくる、そういうものであるかと思ふのですが、このほかに会社ができて、たとえば福岡を中心とするトラックターミナルであるとかいふような場合に、これ以外の会社をつくるのではないのか、こう思ひますが、いかがですか。

○坪井政府委員 この会社は全国を独占してターミナル事業を営もうということではございません。各地に現在、仙台なりあるいは福岡なり、そういう各地に一般ターミナルがございまして、今後もまたそういう民間による一般ターミナルの設立されるものにつきましては、運輸省としては、開闢の融資なり用地の取得について十分あつせんをいたしまして、助長をはかつていきたい。ただ、この会社のねらいといたしましては、民間ベースでは困難なターミナル建設につきまして、政府出資あるいは公共団体の出資を仰いで助成して建設をする、そういう趣旨でございます。

○竹谷委員 そうしますと、そういう小さいところは別として、大きい膨大な設備資本を要するような大都市、大都市周辺のようなところにこのターミナル会社をつくる場合に、これでいい。そうしますと、私鉄鉄道は認めて、大きな幹線鉄道は国有でやる。同じように公共的のものだとしますと、先ほど久保君も質問をいたしました。こういう特殊会社——普通の商法に基づく営業会社ではございせんけれども、特殊会社ではあるが、民間資本も加えた会社でいい。ところが最近公団、公団などを乱造しまして、役人の古手の養老院のような形をとる。そういうものなら大蔵省も反対するのは、これはあたりまえと思ふのだが、国鉄みたいに大きな意味を持つ公共性の非

常に強いターミナル事業は、私もやはり公共的な公団もしくは公社というような形式でいくほうがよかつたのではないか。一体大蔵省は反対したと言ひましたが、運輸省の最初の考えはどういうところにあつたのでしょうか。

○坪井政府委員 前にもお答えしましたように、われわれとしては公共性を強く主張しまして、公団方式で折衝いたしたのであります。やはりトラック事業者も受益するということから、そういう民間の出資も入れまして、特殊会社に落ちついたということでありまして。

○竹谷委員 法案の附則第二条に、「運輸大臣は、設立委員を命じ、会社の設立に關して發起人の職務を行なわせる。」これに対して、先ほど山口君の質問に對しまして、金融、財界関係、公務員等をもつて構成するといふような答弁があつたようですが、これにはトラック業者が入るのかどうか、また中小のトラック業者は設立委員の中に入れてもらえるのかどうか。

○坪井政府委員 ただいま予定いたしましたとおりのは旧会社の役員でございます。そのほかは市銀代表あるいは財界代表、関係官庁の職員、そういうことになつております。

○竹谷委員 そうしますと、他の委員もいろいろな疑念を持つて質問をした中で述べられておるやうに、これは中小トラック業者でこれを利用しようとする者が参加できない。發起人だから株主にならなければならぬわけだが、同時に株主になれるかどうかという問題とも関連しますけれども、これはやはり日本自動車ターミナル法によつて一般的にこのターミナルはどんな業者も使えるものだらうと思ふ。それらの利用も加えて民主的な公共的な運営ができるようなそういう会社をつくるために、設立委員の中に中小業者も含めなければならぬんじゃないか、こう思うのですが、いかがですか。

○坪井政府委員 設立委員の中に入れることは困難と思ひますけれども、会社が発足しまして、現実の運営をするといふような段階になりました

ら、そういった声を反映できるような運営委員会の
ようなものは考えられると思います。

○竹谷委員 そのこととお関連して質問します
が、その関連の問題として会社の出資の内容をお
聞きたいのです。

いま東京トラックターミナル株式会社という
のがすでにできておりますが、この株主の構成を
見ますと、大トラック業者で占めておるよう
です。しかも一株五百万円という、これは普通の株
式会社にはあり得ない一株の大きな金額でござ
います。現在の二億五千万の資本金の一株五百万
円で五十株ありますが、この株主のうちで一番
小さいトラック業者は、一体何台のトラックを
持って幾人の従業員を使っておる会社ですか。

○黒住説明員 今回の出資者は二十三社でござ
いまして、その中では五千万円以下の資本金の会
社が四社でございまして、それから一億円以下が二
社でございまして、五千万円以下の出資者は中小
企業の分に入ります。

○竹谷委員 小さいといつてもどの程度ですか。
もう少し具体的に話してもらいたい。

○黒住説明員 ちょっといま資料を調べておりま
すので、後刻御報告申し上げます。

○竹谷委員 資本金五千万円以下の会社は四社あ
るといふお話ですが、とにかく五千万円の
株を持ってそれだけの資金の余裕がある会社です
から、資本金は少なくとも、必ずしも資本金の額
によつて会社全体の力というものははかれるも
のではなく、大体大業者に属するものであるかと
思う。そうなりますと、このトラックターミナル
は中小企業者は相手にされないじゃないかとい
う危惧の念を非常に持っておるようで、この
株主になっておる業者の中にも、あまりに大資本
に偏重しておるという意見を漏らしておる人も多
数ある。私は、今度できる日本自動車ターミナル
会社はどのような株式——一株当たりの金額を幾
らにするかによつても違いますが、一体このまま
五百万円を随分するものかどうか。これは設立委
員がやるので運輸省が知らぬということは許され

ないと思う、大体指導しなければならぬところだ
から。今度は一株何ぼくらいにしようと思つてい
るのですか。

○黒住説明員 ただいまの会社の株のあれは異例
でありまして、特殊会社が成立いたしますと、従
来の特許会社の例にならぬ限り、額面は五百円
ないし千円と考えておりますが、実際は設立委員
において決定されることになります。

○竹谷委員 そうしますと、いまの五百万円を一
万で割つた額面の五百円、これは普通の株式会社と
同じくらいの金額に下がる、こういう方針ですね。
これは間違いない。

○黒住説明員 そのとおりでございます。

○竹谷委員 そうだとしますならば、これは中小
トラック業者も一株でも二株でも株が持てる。今
日会社、工場等を民営的に運営するために一労働
者でも株主になって経営に参加している時代で
す。ましてこれは業者なんですから、やはり株式
を持ちたいものにはできるだけ広くその要求に応
ずることによつて公共性あるいは民主性が確保さ
れるのですが、この点に關して運輸省として今後
かようにこの会社設立に対して指導しようとして
おるか、その見解を承りたい。

○坪井政府委員 先ほども申し上げましたよう
に、将来増資等におきましては、その際に十分そ
ういった事業者の出資の機会を与えたいと思ひま
す。またそれに應ずるのに容易なように、額面に
ついてはただいまお話ししましたように千円ない
し五百円というような額面にしたい、そう考
えております。

○竹谷委員 新しい日本自動車ターミナル会社は
一株の額面を五百円ないし千円にするという方針
であるならば、中小業者もほとんど株主として参
加できる。でありますならば、先ほどの設立委員
の中にも中小業者の代表を入れて、株式の割り当
て等についても公平に民主的にやらなければなら
ぬ、またそういう意見が出てきて、設立委員——
発起人ですね、設立委員兼発起人の中ですうい
う意見を十分取り入れて、この会社が民主的に公

共的に設立せられ、また運営せられる基礎をつ
くことにするのですが、先ほどは設立委員の中に
そういう中小業者は入れない、こういう御意見で
したが、これは改められなければならぬのじゃな
いのですか。額面五百円ないし千円にして資本の少
ない人でも株主になれる、そういう道を開いてお
るといふのであるならば、そういう人も参加でき
るような発起人会すなわち設立委員会を編成しな
ければならぬ。だから設立委員として運輸大臣が
任命する場合にそういう人をぜひ入れる必要があ
ると考えるのですが、どうですか。これは入れな
ければならぬと思う。

○坪井政府委員 中小企業の代表といったよう
なかついで設立委員に任命されるかどうかは、た
だいまのところなかなかむずかしいというふう
に感じておりますけれども、額面の引き下げある
いは将来そういった引き下げることによつて中小
企業も参加できるような体制をつくるということ
については、運輸省としてはぜひ実現したいと考
えております。

○竹谷委員 自動車局長は、この法案の附則第二
条の設立委員の任命に關して中小業者を加えるこ
とはむずかしいと思う、こういう答弁をしており
ますけれども、政務次官、どうですか。これは運
輸大臣の職権で設立委員を任命できる。入れよう
と思えばいつでも入れられる。今後、将来考
えなるといふ必要はない。最初に会社をつくる
にこれを入れなければ、将来もだめになつてしま
う政務次官、どうですか。これは当然設立委員
の中に中小業者の代表を入れるべきだと思ふ。

○大久保政府委員 設立委員の中に中小企業代表
を入れるという御意見のようでございます。ある
いは設立委員の中に入らない場合におきまして
も、中小企業の利益が害されないようにあくまで
監督の上におきまして措置いたしたいと考えてお
ります。

○竹谷委員 中小企業者の利益が害されないよう
に措置する、これは当然の運輸大臣の職責であ
り、また設立委員の責務であろうと考える。それ

は当然のことである。私が言うのはそうじゃなく
て、現実的に具体的にそうした設立委員の中に一
人でも入つて、そしてそれらの人々の利害を代表
し、また見解を取り入れるということは、独占企
業や大企業者の独占物になつてしまふのを防ぐ意
味からもこれは重大なことだ。どうして入れて
悪いのか。その利益を守つてやるようにするから
なら、それは入れてはならぬ、お前らは入るところ
じゃない、こういう見解ですか。そういう考え
なら不届き千万だ。

○大久保政府委員 東京トラック協会の代表は発
起人に入るわけでございます。そこで東京トラッ
ク協会の中には多くの中小企業者が加入してお
られると思うので、十分中小企業の意向を代弁で
き、かように考えております。

○竹谷委員 東京トラック協会は、大企業者も一
緒に入つての協会であらうと思う。そうならば大
企業の人が出てくる。これは個人を任命するの
でしよう。協会の代表だとしても個人なんだ。そ
ういう人にほんとうに——自分の身をもつて中小
企業を経営している苦勞をしているその人の見
解を入れなければいかぬ、トラック協会全体では
大企業者も含めてあり、その意見が支配的になる
場合が往々にして多い。そうでなくて、個人的に
その人自身が中小企業者でやつておる人を出さ
なければいかぬ、そういう意味なんです。トラッ
ク協会から出ておるから中小企業者も当然その
中に含まれておるというようなことでは何ら意味
をなさない。

それから株式の割り当てを一体だれがどうする
のか。これは発起人会で、すなわち設立委員会
でやるだらうと思うのだけれども、こういうもの
に対する指導方針はどうするか。いま五百円、あ
るいは千円の額面にするから、資本の少ない
人もとれるという状況でそういう方針でいく
という御答弁でしたが、そういう額面が五百円あ
るいは千円になりまして、中小業者が割り当て
られない、公募にするのか、あるいはくじ引きでや
るのか、もしくは設立委員会において自分の見解

で割り当ててしまふのか、これとも関連するわけ
なんです。設立委員に中小のほんとうの業者を入
れること及び中小業者に割り当ての道が開かれて
いるやいなや、この二点をひとつ御答弁願いた
い。

○大久保政府委員 前段の御質問でございます中
小企業の特典人を入れたらどうか、かような御質
問でございますが、数多い中小企業者の中の人選
といったような複雑な問題もございまして、東
京トラック協会の代表がおられましたならば、東
京トラック協会の中に占めておる多数の中小企業
者の意見をひとつ御発言願う機会があるものと考
える次第でございます。

また中小企業者に株を持たせるべきではないか
ということは、先ほど山口委員、久保委員の御質
問にお答えいたしましたように、私もどなたもいたし
ましては将来すみやかなる機会にさような機会を
増資等の際に持ちたいと考えておる次第でござい
ます。

○竹谷委員 第一点の設立委員の中に東京トラッ
ク協会が入るといいますけれども、これはトラッ
ク協会の単なる代表者でなくて、その中から中小
企業を代表すべき人をぜひ選んでもらいたい。よ
く打ち合わせをしまして、私はそういう希望を持
ち、またぜひそうすべきだと思ひます。

それから株式の割り当てについて将来とおつ
しやいますが、これは最初につくるときにやつ
て——四十年度は二億五千万円でいままでのもの
をそのままやつてしまふのですか、そうすると四
十一年度に増資をして二億五千万を新たに民間
出資をやらせる場合に可能である。そうすると四
十一年度にはぜひ中小業者に持たすように配慮を
したい、こういう見解でございますか。

○大久保政府委員 そのとおりでございます。

○竹谷委員 ちょっと方面が変わりますが、縦貫
自動車道建設法あるいはその他の法律によつてア
ウトバーンがたふさんで、これのバス、トラ
ックの定期運送の今後の方針をこの間国鉄も含
めて名神高速道には認可したようですが、その方

針をちょっと承りたい。

それからもう一つ、トラックを何台も運ね、何
といひますか、トラック列車みたいなもの、ああ
いうものは一体日本では認められるのかどうか、
牽引車で行くものですね、ああいうものはこうい
う高速自動車道なるものに今後自動車列車のよう
なああいうものを認めていけるかどうか、普通の
自動車は無理だろうと思うのです。この二点。

○大久保政府委員 御質問の第一段の高速自動車
道におけるバスの認可方針の御質問であつたと存
じますが、先般名神高速道におきましても措置い
たしましたように、将来全国的に独占形態の業態
を認める、かような考え方は持つておりませんの
で、できるだけ自由競争の原則を生かしまして、
その地域を開発してまいりました業者を生かして
つ、その当該高速自動車道に最もふさわしい業者
を選択いたしましたして、これが経営に当たらせる方
針であるのであります。

第二段のトラック列車の構想に対する御質問に
対しましては、事務当局から答えさせたいと思ひ
ます。

○坪井政府委員 道路法を運行する自動車の長さ
が道路交通法で制限されておまして、二十五メ
ートル以上になるときは特別な許可を要する、そ
ういった制限がございまして、これ以上になる
ことはむづかしいと思ひます。

○竹谷委員 しかし、これからアウトバーンがで
きて、半徑で三百メートル、五百メートル以上と
いうことになる、長くて差しかえない時代
がくる。いまはちょっとむづかしいでしやうね。
しかし、これは将来の問題として、だんだん考慮
する必要のある時代が来る、こう思ひますので、
御考慮を願ひます。

○長谷川委員 他に質疑はございませぬか。
——他に質疑もないようでありますので、これに
て本案に対する質疑は終局いたしました。

○長谷川委員長 これより討論に入りますが、別
に討論の申し出もありませんので、直ちに採決い
たします。

本案を原案のとおり可決するに賛成の諸君の起
立を求めます。

〔賛成者起立〕

○長谷川委員長 起立総員。よつて、本案は原案
のとおり可決いたしました。

○長谷川委員長 この際、進藤一馬君より、本案
に対して附帯決議を付すべしとの動議が提出され
ております。

提出者より趣旨の説明を求めます。進藤一馬君。
○進藤委員 私は、ただいま議決されました日本
自動車ターミナル株式会社法案に対し、自由民主
党、日本社会党及び民主社会党を代表して、附帯
決議を付すべきであるとの動議を提出いたしま
す。

その附帯決議の案文を朗讀いたします。

日本自動車ターミナル株式会社法案に対
する附帯決議

日本自動車ターミナル株式会社の設立に当つ
ては、次の各項を遵守するよう要望する。

1、日本自動車ターミナル株式会社は、板橋
ターミナルのみならずその他の重要地域につ
いても速やかに其の具体化を図り、自動車輸
送の円滑を図ること。

2、日本自動車ターミナル株式会社は、公共性
を堅持して不公平なる運営をなさざること。

3、東京トラクタターミナル株式会社の吸収に
際しては、公正なる評価を行ない、いやしく
も疑惑の念を抱かせることがございことのない
よう配慮すること。

以上であります。

○長谷川委員長 ただいまの進藤一馬君の動議の
ごとく、本案に対し附帯決議を付するに賛成の諸
君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○長谷川委員長 起立総員。よつて、本動議は可
決せられました。

この際、政府当局より発言を求められておりま

すので、これを許します。大久保運輸政務次官。
○大久保政府委員 ただいま日本自動車ターミナ
ル株式会社法案に対する附帯決議を御決議いた
だきましたつきましては、政府といたしましては
これを順守いたしまして、今後の措置をいたした
いと考えておる次第でございます。

○長谷川委員長 ただいま議決いたしました本案
に関する委員会報告書の作成等につきましては、
委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ご
ざいませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決し
ました。

〔報告書は附録に掲載〕

○長谷川委員長 次会は来たる午前十時より開会
することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十六分散会

運輸委員会安全輸送対策に関する小委員会議録
第一号中正誤

ページ 段行 誤 正

一 一六 二月 三月
一八 欄外 二月 三月

昭和四十年四月三日印刷

昭和四十年四月五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局