

第五回國會 運輸委員會 會議錄 第十一号

(二九二)

昭和二十四年四月二十五日(月曜日)

午後二時三十七分開議

出席委員

委員長代理 理事岡村利右衛門君
理事關谷 勝利君 理事田中 堯平君
岡田 五郎君 片岡伊三郎君
平澤 長吉君 鈴木 明良君
高橋 定一君 滿尾 君亮君
河本 敏夫君 志賀健次郎君
柄澤と志子君 飯田 義茂君

出席國務大臣

運輸大臣 大屋 晋三君

出席政府委員

(官房長) 芥川 治君
運輸事務官 足羽 則之君
(海士保安廳長) 大久保武雄君
(官)運輸事務官 山崎小五郎君
(海上保安廳保安局長)運輸事務官 荒木茂久二君
委員外の出席者 運輸事務官 紙田千鶴雄君
運輸事務官 岩村 勝君
專門員 堀 正威君

四月二十三日

航路標識法案(内閣提出第九三三号)

(予)

の審査を本委員会に付託された。

同日

青森市に工機部設置の陳情書(青森縣會議長櫻田清芳)(第二七四号)
丸亀港灣浚渫工事費國庫補助の陳情書(丸亀市長三原勝英)(第二八五号)
穴水、飯田間鉄道敷設の陳情書(石

川縣會議長岡島友作外七名)(第二八八号)

鶴見、南部商線拂下反対の陳情書(川崎埠頭株式會社取締役木下八郎外三十六名)(第二九五号)
多里線拂下反対の陳情書(鳥取縣會議長中田吉雄)(第三〇一號)
篠園線拂下反対の陳情書(兵庫縣多紀郡篠山町長藤本善吉外十九名)(第三〇三號)

國營自動車拂下反対の陳情書(近畿地方國營自動車拂下反対期成同盟會長伊藤民藏外三名)(第三〇五号)
高千穂線拂下反対の陳情書(宮崎縣西臼杵郡高千穂町長甲斐勝美外七名)(第三一二三號)

を本委員会に送付された。

本日(の)會議に付した事件
日本國有鐵道法施行法案(内閣提出第八三三號)
港則法の一部を改正する法律案(内閣提出第七九三號)(予)
通訳案内業法案(内閣提出第八二二號)(予)

航路標識法案(内閣提出第九三三号)

(予)

○岡村委員長代理 ただいまより會議を開きます。
稲田委員長が病氣で休んでおられますので、私がかわつて委員長職務を行います。
では一昨日提案理由を聞きました港則法の一部を改正する法律案を議題といたしまして、質疑に入りたいと思います。

ます。質疑のある方は發言を許します。

○岡村委員長代理 ただいま運輸大臣がお見えになりましたので、去る二十三日予備審査のために本委員会に付託になりました航路標識法案につきまして、政府の趣旨説明を聴取したいと思ひます。

航路標識法案
航路標識法
(この法律の目的及び用語の定義)
第一條 この法律は、航路標識を整備し、その合理的且つ能率的な運営を図ることによつて船舶交通の安全を確保し、あわせて船舶の運輸能率の増進を図ることを目的とする。

2 この法律において「航路標識」とは、燈光、形象、彩色、音響、電波等の手段により港、湾、海峡その他の日本國の沿岸水域を航行する船舶の指標とするための燈台、燈標、立標、浮標、霧信号所、無線方位信号所その他の施設をいう。

(航路標識の設置及び管理)
第二條 航路標識の設置及び管理は、海上保安廳が行う。但し、海上保安廳以外の者においても、その者が行う事業又は事務の用に供するため、省令の定めるところにより海上保安廳長官の許可を受け、その者の費用で、航路標識を設置し、又は管理することができ

第三條 前條但書の規定により許可を受けて設置した航路標識の所有者又は管理者は、当該航路標識の機能に支障が生じないように努めなければならない。

2 海上保安廳以外の者が設置した航路標識がその所有者又は管理者の責に帰すべき事由又は通常予想すべき事由によつて、その機能に支障を生じたときは、海上保安廳長官は、当該所有者又は管理者に対し、その障害の除去のために必要な措置をすべきことを命ずることができる。

第四條 前條第二項に規定する場合の外、船舶交通の安全を図るため必要があると認めるときは、海上保安廳長官は、海上保安廳以外の者が設置した航路標識の所有者又は管理者に対し、当該航路標識の改善、移轉、撤去その他必要な措置をすべきことを命ずることができる。

2 船舶交通の安全を図るために特に必要があると認めるときは、海上保安廳長官は、省令の定めるところにより、海上保安廳以外の者が設置し、又は管理する航路標識を直接に管理し、又は收用することができる。

(航路標識の現状の変更)
第五條 海上保安廳以外の者が設置した航路標識の管理者が、その航路標識を廃止し、その位置を変更し、その他その現状を変更しようとするときは、省令の定めるところにより、海上保安廳長官の許可を受けなければならない。

2 前項の管理者は、その管理している航路標識の現状に変更があつたときは、省令の定めるところにより、直ちに、その旨を海上保安廳長官に報告しなければならない。

(航路標識の告示)
第六條 海上保安廳長官は、航路標識が新たに設置されたとき、又は航路標識の廃止、位置の変更その他その現状に変更があつたときは、直ちに、その旨を告示しなければならない。

(事故発見者の報告義務)
第七條 航路標識に事故のあることを発見した者は、直ちに、その旨を海上保安廳又はその海上保安廳の事務所に通報しなければならない。

(燈火等の制限)
第八條 何人も、みだりに航路標識と誤認される虞がある燈火を使用し、又は音響を発生してはならない。

2 海上保安官は、前項に規定する行為をし、又はしようとしている者に対し、当該燈火又は音響の消滅その他航路標識と誤認されないようにするために必要な措置をすべきことを命ずることができる。

(工事等の制限)
第九條 航路標識の機能の障害とな

る虞のある建築物の建設、沈没物の引揚その他の工事又は作業をする者は、その障害を防ぐため必要な措置をしなければならぬ。

2 海上保安廳長官は、前項に規定する工事又は作業についてその権限を有する者に対し、航路標識の機能の障害を防ぐため必要な措置をすべきことを命ずることができ

(植物についての制限)

第十條 何人も、航路標識の附近に、当該航路標識の視認を妨げる虞のある植物を植えてはならぬ。

2 海上保安廳長官は、前項の規定に違反して植えられた植物についてその権限を有する者に対し、当該植物の航路標識の障害となる部分の除去、移植その他必要な措置をすべきことを命ずることができ

3 航路標識を設置したときに現にあつた植物が当該航路標識の視認を妨げ、又は妨げるようになつたときは、海上保安廳長官は、その権限の有する者に対し、障害となる部分の除去、移植その他必要な措置をすべきことを命ずることができる。

(船舶についての制限)

第十一條 船舶(はしけ、いかだその他の船舶に類似する工作物を含む。以下同じ。)は、みだりに航路標識に損傷を及ぼす虞のあるほどこに接近して航行させてはならない。

2 船舶は、航路標識にけい留させてはならない。

3 船舶は、航路標識の視認を妨げ、又は航路標識に接触する虞のある場所に停泊又は停留させてはならない。

(汚損行為の禁止)

第十二條 何人も、航路標識をよこし、又は損傷を及ぼす虞のある行為をしてはならない。

(損失補償)

第十三條 第四條第一項若しくは第二項又は第十條第三項の規定によつて生じた損失に対しては、左に定めるところにより補償をするものとする。

一 補償の額は、第四條第一項の場合にあつては当該航路標識の改善、移轉、撤去その他の措置をするのに通常要すべき費用、同條第二項の規定により航路標識を収用する場合にあつては当該航路標識を建設するに要する通常要すべき費用から当該航路標識の減價部分に相当する額を控除した額、第十條第三項の場合にあつては植物の障害となる部分の除去、移植その他の措置をするのに通常要すべき費用及び賠償によつて算定した当該植物についての損失額に相当する金額とする。

二 補償を受けようとする者は、海上保安廳長官に、補償を受けたいと思ふ金額を記載した申請書を提出しなければならない。三 海上保安廳長官は、前号の申請があつたときは、遅滞なく、補償すべき金額を決定しなければ

ばならない。この場合において海上保安廳長官は、当該申請人に対しあらかじめ期日及び場所を通知してその申立を聞かなければならない。

四 前号の規定について不服のある者は、運輸大臣に訴願をすることができ

五 前号の規定は、損失を受けた者が裁判所に訴を提起することを妨げるものではない。

(聴聞)

第十四條 海上保安廳長官又は海上保安官は、第八條第二項、第九條第二項及び第十條第二項若しくは第三項の命令をしようとするときは、緊急やむを得ない場合を除いて、関係人に対しあらかじめ期日及び場所を通知して聴聞をしなければならない。当該関係人は、聴聞の場所において意見を述べることができ

(訴願)

第十五條 第八條第二項、第九條第二項及び第十條第二項若しくは第三項の規定による命令に不服のある者は、運輸大臣に訴願をすることができ

(罰則)

第十六條 第十一條の規定に違反した者は、一万円以下の罰金に処する。第十七條 左の各号の一に該当する者は、五千円以下の罰金に処する。

又は第十條第二項若しくは第三項の規定による命令に違反した者

二 第十二條の規定に違反した者

附 則

1 この法律は、昭和二十四年六月一日から施行する。

2 航路標識條例(明治二十一年勅令第六十七号)は、廃止する。

3 航路標識條例第一條又は第二條第一項の規定により設置された航路標識であつて、この法律施行の際、現に海上保安廳以外の者が管理するものは、第二條の規定により海上保安廳長官の許可を受けて設置し、及び管理するものとみなす。

4 航路標識條例の廃止前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

○大屋國務大臣 ただいま上程されました航路標識法案について、提案理由を御説明いたします。

從來航路標識に関する法令としましては、明治二十一年に制定された勅令の航路標識條例というのがあります。これは旧憲法施行以前のものであり、新憲法が施行になつた今日の法令体制上、形式的にもはなはだ現代に不相應なものであります。その内容においても、現情勢に適應しないものでありますので、船舶交通の安全を確保し、船舶の運航能率の向上に資するため、航路標識の設置、維持及び運営に関する新たな法律を制定する必要があると見ます。これが航路標識法案を國會に提出する理由であります。

本法案は航路標識條例に全面的な改

正を加え、種々の新しい規定を織り込んだものであります。その内容の要点は次のごとくであります。

一、法律の目的及び航路標識という用語の定義についての規定を設けました。二、航路標識の設置及び管理は、原則として海上保安廳において行うこととしました。三、海上保安廳以外のものにも、自己の業務のためにのみ使用する場合等の事由があるときは、海上保安廳長官の許可のもとに、航路標識の設置及び管理を認めることとしました。四、海上保安廳長官は、海上保安廳以外のものが設置した航路標識についても監督権を有し、その所有者または管理者に対し、必要があると認めるときは、その修理、改善、移轉、撤去等の措置を命ずることができるとし、特に必要があるときは、直接に管理し、または収用することができるとしました。五、航路標識の現狀に変更があつたときは、海上保安廳長官は、それについての告示を発する旨の規定を置きました。六、航路標識の事故を発見した者に、これを海上保安廳の事務所に通報すべき義務を課することとしました。七、航路標識の保全のため、類似燈火または音響の使用を制限し、障害となる工事、もしくは作業、または植物の植栽に対する制限をし、航路標識を損傷するおそれのある行為を禁止する等の規定を置きました。八、損失補償についての規定を設け、聴聞及び訴願の制度を規定して、私人の権利の制限に対し、慎重を期しました。九、罰金額を現代に相應したものに改めました。

以上簡単にありますが、提案理由の御説明を終ります。何とぞ慎重御審議

○岡村委員長代理 本案に対する質疑は次会にこれを行うこととします。

○大久保政府委員 前から本法に関連

いたしまして補足をさせていただきたいと思ひます。港長と申しまする制度は、港灣における行政機關の一つでございますが、港灣には非常に複雑な行政的、經濟的な面からいたしてあります行政機關と、それから港灣の建設をやつておりますような一つの実施機關、それから私どもの港長が行つておりますような、港灣の交通安全に関する一種の警察、こういつたような制度があるわけでございます。そこで本日御審議をお願い申し上げております港則法はこの港灣における一種の交通取締り、そういう面からする航海の安全に関連しました諸規則を定めて

おるものでございます。そこで、この港灣におけるいわゆる交通安全、警察的な仕事は、これは港灣の経営者が從來あわせて行つておつた向きもあつたのでありますけれども、新しい憲法並びに現代における情勢の基本的觀念からいまして、從來の警察のように、あらゆる仕事を全部やる、あるいは経営者が中立的な交通警察までやるといつたようなところを改めまして、港長は主として港内の安全、整頓に関する業務のみを実施する、かようなことにいたしておるわけであります。そこで、いわゆる一般の港灣の経営的な面をいたします行政機関並びにその方の法律

の行爲に関する諸規定の一部を改正する法律案でございます。從來現行法に

おきましては、港長の錨地の指定と申します、船の碇泊する位置を指定しする権能が、あらゆる場合においてこれを定められておつたのでありますけれども、港灣の施設の経営者、管理者が

行つてよろしいような錨地の決定、すなわち船が入つて参ります場合に、港湾の施設の経営者との間に、どこの埠頭に着くということが契約できるのであります、そういう点まで立ち入つて港長がこれをさらに行政的に規定する必要はなからうというので、そういう面につきまして、この根本におきましてはこれを取除きまして、單に船が自分のいかりで碇泊をいたします場合に限りまして、港長が錨地の指定をすることにいたしました次第でございます。

第二の大きな点は、従来の港則法では、船が港内の水質を汚濁したりする行為の制限につきまして、別の法律において定めるということにいたしておるのであります。ところがこれを別の法律にいたしましたんで、今回の法律の改正の中に取入れまして、港内におきまして、あるいは油を流しましていろいろな動植物を死滅させましたり、あるいは石炭がらやその他の物を捨てまして、航海の安全が阻害されるということで、航海の安全に関する取締り規定を設けた次第でございます。

以上申し述べましたような点が改正の主眼点でございまして、一應本法が

○**關谷委員** 今の御説明でよくわかるのでありますが、この港内の汚濁の制限ということで、燃料が浮遊して港内が

非常によごれておるといふような場合、これを防止すると申しまして、機帆船あたり防止の方法がないと思いますが、どういふ方法をとられますか。

○山崎(小)政府委員 大体今申しました港内を汚濁いたしましたるようなペラストだとか、廃油だとか、石炭がらというふうなものは、まず第一の方法といたしまして、港に塵芥船と申しますか、ごみ船と申しますか、そういう船をもちましてそれに入れさせるというのが一つの方法、それからまたそこまでする必要のない港、あるいは能力のない港につきましては、港長が大体そういうものを捨てる場所をきめまして、そこに捨てさせるという方法でや

つて行きたいと思つております。

○關谷委員 港内が非常に油でよこれ
ておりますことは、どこの港に行つて
見ましてもよくわかるのであります。
機帆船あたりは、運轉中に自然流出
するものによつて汚濁が生じておるの
であります。これを除去する方法とい
うので、これを一切漏れなくせよとい
うことをこの法令によつてやられた場
合に、機帆船は港内を動けぬことにな
つて来るのですが、この点どういうふ
うに処理されるのですか。

○山崎小(政府委員) これにつきまし

て、できるだけ船の方の設備におきましても、港内を汚濁しないような施設

おりまして、日本の今の経済状態、財政状態等から考えまして、ある程度理想的でないような場合でも、そう

す。　　○**関谷委員**　今の汚濁の制限であります。が、機帆船に関する限りは、その機

械を運轉するために使つておりますものが、船内にたまつて来る。それが自然に中にたまつて参ります水とともに流れて出るというのですから、これは取締の方法がないと思いますが、機帆船のこれまで出すなということまでやられますと、機帆船が動けぬことになりますので、その点は取締りのないようにお願いをいたしておきます。

○岡村委員長代理 本案に関する爾余の質疑は次會に譲ります。

○岡村委員長代理 次に日本國有鐵道
 施行法案を議題といたします。政府の
 逐條説明を求めます。

○足羽政府委員 日本國有鐵道の施行
 法の逐條について簡単に御説明申し上げ
 たいと思います。第一條でございますが、
 第一條は監理委員會の委員及び
 總裁の任命の事前措置を規定しており
 ます。本條は日本國有鐵道の最初の監
 理委員會の委員及び總裁の任命に関す
 る事前措置を規定したものでございま
 して、一昨日大臣から提案理由の説明
 がございましたときに、詳しく申し述べ

べられたようでございますか、この日本國有鐵道の理事機關である總裁並び

監理委員會の推薦に基いて内閣が任命をする、副総裁は監理委員會の同意を得て総裁が任命する、理事は総裁が任命する。

命する。こういった手続になつております。従つてこれらの機関が、日本國有鐵道設立の日からその仕事をいたしますためには、その前提として監理委員會が、おそくとも日本國有鐵道設立の

日である六月一日には設立されておつて、そうしてこの整理委員会としての職務を執行し得ること、これがその必要な實際上の前提條件となつて参ります。ところがこの監理委員会の委員は、國有鐵道法によりますと國會の兩議院の同意を得て内閣が任命するものでございますから、この六月一日、日本國有鐵道法施行の日に、監理委員会の委員が任命されて、即日監理委員会としての機能を發揮するということは、不可能でございまするので、その事前

措置といたしまして、いろいろ準備行為をしておかなければならぬ。こういう意味で、日本國有鐵道の設立前に、最初に監理委員會の委員となるべき者を、正式の委員の任命と同じ手続をもつて指名をしておく、またこれらのものの推薦によつて、最初總裁となるべき者を指名しておきまして、これらの者が日本國有鐵道の設立と同時に、別段の任命手続を要しないで、正式の委員及び總裁になる、こういう内容の規定しておるのが第一條の各項でございます。

第三條は職員の引継ぎの關係でございますが、日本國有鉄道法の施行の祭

に、どういふふうで職員が引継がれるが、並びに引継がれる者の退職金に対する措置を規定したのが第二條でございす。日本國有鉄道は、從來國有鐵道事業特別会計をもつて経営をしておりす。鐵道事業並びにその他一切の事業を包括的に承継して、経営をするために設立されたものでございすから、これらの事業に従事する職員は、政府から日本國有鉄道に引継ぐものでありまして、その措置としましては、第一項では日本國有鉄道法の施行の際に現に運輸省の職員でありまして鐵道總局あるいは地方鐵道局、または教習所のように、主として國有鐵道並びに國有鐵道に關連する國營船舶及び國營自動車並びにこれらの附帶事業に關する事務を所掌しております部局、またはその機關に勤務する者、つまり鐵道の仕事をやつておる、こうした者は原則として日本國有鐵道に引継がれる。かういふことを規定しておるわけでございます。そして今申し上げましたような部局並びに機關につきましては、運輸大臣が別にこれを規定をする。またこれらの部局または機關に關するもので、日本國有鐵道に引継がれないものについては運輸大臣が特に指名をする。つまり引継がれる者は原則として全部指名されないままの者であります。引継がれないものだけを運輸大臣が指名をする、かういふふうな手続を規定しておるわけでございます。第二項はその反対でございまして運輸省の職員であります、あるいは大臣、官房、あるいは鐵道技術研究所のように、鐵道に關する仕事と、それ以外の業務とを一緒に所掌しておる部局、または勤務しております者、それ

らの引継ぎにつきましては、運輸大臣が指名をする者に限り國有鐵道に引継がれる。そしてこれらの部局あるいは運輸大臣の指名する以外のものにつきましては、第三項及び第四項におきましては、これら今申し上げました第一項または第二項の規定によつて、日本國有鐵道に引継がれた者に関する退職金に關する措置を規定したものでありまして、これらの者は引継ぎの際に運輸省職員としての身分は失いますが、しかし引継ぎの際には退官退職手当は支給しない、將來その者が日本國有鐵道を退職する際に、政府の職員としてそうした人が勤務した期間は、日本國有鐵道に勤務した期間と見なして退職金を計算する、かういふ考え方の規定でございます。これは現在の鐵道特別会計の業務が、包括的に日本國有鐵道にそのまま引継がれますので、當然の考え方ではないか、かういふふうで考えておる次第でございます。

第三條は地方公共團體の議会の議員である者に対する暫定措置でございますが、この條文は日本國有鐵道法の第二十六條第二項に、國有鐵道の職員の欠格條項をいたしまして、地方公共團體の議会の議員が規定されておるのございす。それらの前條の第一項あるいは第二項の規定によつて、日本國有鐵道に引継がれ、日本國有鐵道の職員となつた人については、二十六條の第二項の規定にかかわらず、暫定措置としてその任期中は引継いてその議員との兼職を認めたい。かういふ趣旨でこの條項は規定をいたした次第でございます。

その次の第四條は權利義務の承継で

ございす。先ほど述べましたように、日本國有鐵道が、從來國有鐵道事業特別会計をもつて経営をしておりす。鐵道事業その他一切の事業を、包括的に承継して經營するために設立されるものでございすから、一つの生きておる事業体としてのこの活動は繼續して前次第でありす。従つてたとえ従前の國有鐵道に対する物品納入の契約に基いて國が所有をし、あるいは負う權利義務のごとき、これらの事業に關連をしまして國が所有し、または持つておりますところの權利義務は、原則としてすべて日本國有鐵道設立のときにおいて、日本國有鐵道が國から承継するかういふ當然の規定でございす。

第五條は訴訟の承継に關する規定でございます。従前の日本國有鐵道事業の經營上のいふ／＼な事故に基づく荷物の損害賠償の請求の事件、あるいは慰料の請求の事件、かういつたようないふ／＼な、日本國有鐵道が政府から承継をして行ふ事業に關しまして、國を原告とし、または被告とする訴訟でございます。が、かうしたもので國有鐵道法施行の際に、現に裁判所に係屬をしておりすものは、日本國有鐵道法の施行の場合に、法人たるパブリック・コーポレーションが受け継ぐことを定める。これが前段の規定でございます。すなわちこれらの訴訟につきましては、六月一日から日本國有鐵道を當事者とする訴訟となるわけでございます。後段は、従前の鐵道が政府から承継をして行ふ事業に關しまして、行政廳のなした処分に伴う行政廳を當事者とする訴訟でございます。これらの日本國有鐵道法の施行の際に、現に

裁判所に係屬しておりますものについては、日本國有鐵道の總裁がこれを受け継ぐ、かういふことをきめたものでございす。

第六條は共済組合に關する措置でございます。運輸省に屬しておりまして、陸運に關する事務並びに國有鐵道に關連する國有船舶及び倉庫營業に關する事務に従事する職員、そうした職員は國家公務員共済組合法第二條第二項第八号の規定によりまして、運輸省の國鉄共済組合の組合員でございす。ところがこの組合員で日本國有鐵道に引継がれないもの、これは運輸省にある共済組合の組合員となるのであります。が、しかし従前の共済組合に關する條件を維持することが妥當である、かういふふうで考えますので、暫定措置として當分引継いて日本國有鐵道の共済組合の組合員とする、かういふ規定でございす。少しおぼろげな感じがすると思つたのであります。が、この日本國有鐵道の共済組合と申しますのは、國有鐵道法の五十七條第二項の規定によつて、從來の運輸省の國鉄共済組合と同一性をもつて日本國有鐵道に存続をする。かういふふうで日本國有鐵道法にきめられておる組合が、新しい日本國有鐵道の方にできまして、引継がれる組合員は全部その組合員となる。引継がれないで、運輸省に残る從來その組合員であつた者も、新しく日本國有鐵道法によつて、從來と同一性をもつて存続する組合の組合員となること、本人の利益保護である、かういふ考え方で、この規定をいたした次第でございす。第二項はこれらのものに關する費用の國庫負担に關する措置の規定でございす。

第七條は不動産に關する登記の手續でございまして、これは不動産登記に關する範圍でございす。日本國有鐵道が政府から承継する不動産に關する權利の登記、これらにつきましてはこの法律の第四條の規定によつて承継するのであります。非常に多數に上りますその登記については、不動産登記法の第三十一條の第一項に規定されております登記義務者の承諾書の添付、これを特に省略して、登記の嘱託書に登記原因を証する書面のみを添付して、登記所に嘱託することができるといふことを第一項に規定したのであります。次に各省所管の不動産登記の嘱託に關しましては、登記を嘱託する場合に、省令をもつて定める代理人については、その權限を証する書面を提出することがいらないと定められておるのでございす。第二項はこれと同趣旨のことをきめたものでございす。すなわち國有鐵道の總裁が不動産に關する權利について登記を嘱託する場合においては、その役員または職員を代理人と定めてこれを官報に公告した場合に、その代理人につきまして先ほど申しました書面は提出することを必要としません。かういふ手続的な規定でございす。

第八條は日本國有鐵道が引継ぐ財産の範圍に關する規定でございす。日本國有鐵道法の施行の日において、政府から引継ぐ財産を規定したものでございす。政府から日本國有鐵道が日本國有事業特別会計の財産を引継ぐことは、日本國有鐵道法附則第三項の規定しておるところであります。本條はそのうちの積極財産としての資産

と、消極財産のうちで公債及び借入金以外の負債、すなわち短期負債と、この二つを昭和二十四年の五月三十一日の状態のまま引継ぐことを規定したものでございます。この資産の中には固定資産と作業資産、流動資産、調整勘定といったようなものが含まれておりまして、その総額は七百四十三億四千万と推定されております。公債及び借入金以外の負債の中には、未拂金、借入金、一時借入金などが含まれておりまして、その総額は百三十三億四千万と推定されております。

第九條は公債及び借入金に関する規定でございます。これをいかに処理するかという問題であります。日本國有鉄道設立の前日におきまして、日本國有事業特別会計が負担する公債及び借入金は五百六十一億四千万と推定をされます。これは日本國有鉄道事業特別会計が、國の会計として負担したものでございまして、一應これを一般会計に帰属させ、その同額の債務を日本國有鉄道が政府に対して負担することとした。従つてこの公債及び借入金と、日本國有鉄道が政府に対し新たに負担する債務とは、實質上同一でございます。第四項に規定したように、その債務の償還期限、利率、利子の支拂期日は、すべて公債及び借入金のそれと同一條件としたのであります。なお一般会計に帰属したこれらの公債及び借入金については、借入金の必要も生じませんので、この場合には、日本國有鉄道が政府に負う債務の償還期限等にも、影響があることを第五項に規定したわけでありまして。

第十條は政府が日本國有鉄道に対し、國庫余裕金を一時貸し付けること

ができることを規定したものであります。日本國有鉄道法第四十五條によりますれば「政府は、日本國有鉄道に対し、資金の貸付をすることができ、」と規定されておりますが、日本國有鉄道において、短期資金を調達する緊急の必要がある場合においては、一時國庫余裕金を、政府の貸付金として使用する必要が生じて参りますので、本條を設けた次第であります。

第十一條は、日本國有鉄道法第五條の資本金額を、同條を受けて規定したものであります。資本金は資産の価額から、負債に相当する額を引去り、その結果として額が定まるものであります。第八條に規定しました資産の価額から、同條に規定した公債及び借入金以外の負債と、第九條に規定した公債及び借入金の合計額を引去つた額となります。この結果、日本國有鉄道の資本金は、従前の國有鉄道事業特別会計の固有資本の額と同額の四十九億四千万となる次第であります。日本國有鉄道法第五條によりますれば「日本國有鉄道の資本金は、別に法律で定めるところにより、昭和二十四年五月三十一日における國有鉄道事業特別会計の資産の価額に相当する額とし、政府が、全額出資するものとする。」と規定しております。さらに同法の附則第三項において財産の引継ぎを規定し、負債の引継ぎを予測している点より考えまして、資本金を、前述のように資産から負債を引去つた残額とした次第であります。

次に第十二條でございますが、これは日本國有鉄道事業特別会計の残務の処理をどうするかという規定でございます。本條におきましては、日本國有鉄

道事業特別会計は日本國有鉄道の設立に伴い廃止されるわけであります。昭和二十三年度及び昭和二十四年度の予備費の使用、決算、財産、出納、その他合計に関する事務につきまして、その廃止後における報告その他事務の取扱いを必要とします。これを日本國有鉄道において行い、こういうことを規定したわけでございます。

第十三條は應答の無償貸付に関する規定であります。本條は、日本國有鉄道設立の際、政府が使用している應答を、日本國有鉄道から政府に対し無償で貸し付け得ることを規定したものであります。日本國有鉄道法附則第二項によりますれば「國有鉄道事業特別会計の資産は、日本國有鉄道法施行の日、日本國有鉄道に引き継ぐものとす。」「と規定せられていて、引継ぎの際、一般会計において使用している應答につきましては、暫定的に無償の取扱いをなし得るよう、國有財産法の關係規定の除外を規定したものであります。

第十四條から第二十三條までは、日本國有鉄道法の施行に伴う關係法令の整理に関する措置の規定であります。第十四條は、鉄道敷設法の改正であります。第二條、第四條、第五條を削るものであります。第二條は鉄道線路敷設のための継続費に関する規定でございます。新憲法の施行に伴い、継続費は認められなくなつて行きますので、これをその効力のないものであつて、この際これを整理するものであります。第四條及び第五條は、鉄道會議に関する規定であります。鉄道會議の制度はこれを廃止するので、これを削り、従つて第三條は第二條となる。なお第一

條中の改正は、字句の修正でございます。

第十五條は、國有鉄道運賃法の改正であります。これは日本國有鉄道運賃法においては、基本的な運賃及び料金は法律をもつて定められておりますが、より輕微な事項その他細目については、運輸大臣がこれを定めることになつております。従つて第五條、第七條第三項、第八條及び第九條中「運輸大臣」を「日本國有鉄道」に改めるのは、從來運輸大臣が定めることとしていた事項を、日本國有鉄道において定めることとするものである。また第八條中「國有鉄道」の字句は、當然「日本國有鉄道」に読みかえるわけでございます。次に第九條の二の規定は、日本國有鉄道が國有鉄道運賃法第五條の規定によりまして、定期旅客運賃を定める場合、同法第七條第三項の規定によつて小口貨物運賃を定める場合、及び同法第九條の規定によつて手小荷物運賃、旅客運賃及び貨物運賃の最低運賃並びに寢台料金を定めます場合においては、運輸大臣の認可を受けることを要することとする旨の規定であります。従つて、物價統制令との關係から、これらの事項に關しては、運輸大臣と物價廳長官との共管によつて処理されることとなる。そういう規定であります。

第十六條は日本通運株式會社の改正であります。第四條第一項中「政府」を「日本國有鉄道」に改めるのは、從來の國有鉄道事業特別会計からの日本通運株式會社に対する出資を、日本國有鉄道の設立に伴い、日本國有鉄道がこれを資産として引継ぐことになりまします。これを明確ならしめるための措置であります。同條第二項は、第一項による政府出資株式の拂込金の計理を規定するものであります。日本國有鉄道の出資となることにより、必要な規定となるから、これを削り、従つて第三項が第二項となる等々の整理であります。次に日本通運株式會社法第九條は、政府出資の株式に対する配当の特例を規定するものであります。これはすでに効力を失つていますから、第九條の削除はこの際これを整理するものであります。次に第九條の二を削る措置も、右の政府の財政援助の制限に関する法律によつて、その効力を失つてゐる規定を、整理するものであります。

第十七條は、帝都高速度交通營團法の一部改正法案であります。日本通運株式會社法の改正とおおむね同じ趣旨のものであります。第五條第一項中「政府」を「日本國有鉄道」に改めましますのは、從來の鐵道特別会計から、帝都高速度交通營團に対する出資を、日本國有鉄道の設立に伴いまして、日本國有鉄道がこれを受け継ぐこととなるので、日本國有鉄道が帝都高速度交通營團に出資し得ることとする措置であります。同條第二項は、第一項による政府出資の計理を規定するものであります。日本國有鉄道の出資となることによりまして、日本國有鉄道の必要となるから、これを削るのであります。次に、帝都高速度交通營團法第六條は、政府または公共團體の出資の拂込みに関する規定であります。日本國有鉄道の出資になることによりまして、字句上の修正をしたのであります。次に帝都高速度交通營團法第二十四條は、交通營團の交通債券の引受に関する規定であります。従前

の帝國鐵道會計がこれを引受けることができることとしておりまするのを、日本國有鐵道の設立に伴い、現に同會計が所有してゐるこれらの交通債券も、資金の一部として日本國有鐵道が承継することとなりますので、「日本國有鐵道」と読みかえるものであります。同條後段は政府引受の交通債券の計理を規定するものでありますから、必要な規定となりますから、これを削るものであります。次に、帝都高速交通營團法第二十六條及び第二十七條は、交通營團の交通債券の政府による支拂保証に關し規定するものでありますから、これらはすでに述べた政府の財政援助の制限に關する法律によりその効力を失つてゐるので、これを整理するのであります。次に第三十四條第二項は、政府出資に對するいわゆる後配の特例を規定するものであります。さきの政府の財政援助の制限に關する法律によつてその効力を失つてゐるから、これを整理するのであります。

次に第十八條は、印紙税法の改正であります。日本國有鐵道法第六條には、所得税及び法人税並びに地方税の非課税を規定しております。それと同じ趣旨に基き、その他の税についても所要の措置を規定することが必要でありますので、本條によつて印紙税を日本國有鐵道に課することから除外することを、これによつて規定してある次第であります。

なお十九條の登録税法につきましても、やはり同様に登録税を課さないことを、これによつて規定してあるわけでございます。第二十條は、通行税法の改正であります。日本國有鐵道の設立に伴うまづ技術上の読みかえであります。

次に第二十一條は、國家公務員共済組合法の改正であります。國家公務員共済組合法第二條第二項第八号の規定に基きまして、從來運輸省に設けられておりました國鉄共済組合は、日本國有鐵道法第五十七條第二項の規定によりまして、日本國有鐵道に設けられる共済組合となつて、同一性をもつて存続するものでありますから、同法に基き共済組合はこれを廃止することが当然必要となりますので、本條はこれを措置する規定であります。

次に第二十二條は、歳入不足補填のために一般會計からの國有鐵道事業特別會計に對する繰入金について、これを返還しないことを規定したものであります。日本國有鐵道法附則第三項の規定によつて、日本國有鐵道に引繼ぐ國有鐵道事業特別會計の財産は、資産の價額より負債額が多いので、政府が赤字の出資をするという不合理な結果となります。これは同會計に四百七十五億圓強と推定される巨額な損失がありますため、引繼ぎに際し、この損失を整理する必要を生じて参り、この巨額の損失は政府の低賃金政策の結果生じたものと考えられ、歳入不足補填のための一般會計からの繰入金の四百億圓弱と見合ひとなるものであります。従つてこれらの点を考慮しまして、損失を引繼がないため、その損失額より繰入金に相當する額を減ずるとともに、繰入金を債務としないこと、すなわち一般會計に返還しないこととしたのであります。

次に第二十三條は、法令の廃止に關する規定であります。簡単に申し上げ

ますと、日本國有鐵道の設立に伴ひ、國有鐵道事業特別會計は廃止する必要がありますので、この法律を廃止する。但し國有鐵道事業特別會計法は、日本國有鐵道法第三十六條の規定により、日本國有鐵道の會計及び財務についてはその例によることとされておりますから、その限度においては効力を有することが必要であり、あとで申し上げます附則第二項はそのための規定であります。

次に、地方鐵道及び軌道における納付金等に關する法律は、戦時中の立法でありまして、國有鐵道の運賃値上げとの權衡をはかる等のため、地方鐵道軌道が運賃値上げをした場合、これが生ずる利益を政府に納付させ、輸送力の確保増強を促進させるための補助の財源に充當することを目的とするものであります。が、社會經濟情勢の変化に伴ひ、實質的にこれは意義のないものとなつてゐるので、この際これを廃止するものであります。

鐵道會議の官制の廃止は、すでに第十四條の鐵道敷設法の改正に關する説明において述べたように、鐵道敷設法の改正に伴ひ鐵道會議の制度を廃止するものであります。

鐵道輸送協議會の官制、鐵道教習所の官制及び鐵道大臣に對して委託により陸運に關する機械器具等の製作、修理又は調達をなすの件を廃止するのは、日本國有鐵道法の施行に伴ひ、これらの事項は勅令をもつて規定する必要がなくなつたので、措置するものであります。

地方鐵道軌道納付金委員會官制の廃止は、さきの地方鐵道及び軌道における納付金等に關する法律の廃止に伴う措置であります。

附則の第一は、施行期日に関する規定で、この法律は、當然日本國有鐵道法施行の日たる本年六月一日から施行いたします。但し、第一條の規定は、その説明において述べましたように、公布の日からこれを施行し、監理委員會の委員及び總裁の任命に關する事前措置をすることができるとする。それから第二十二條の規定は、一般會計から國有鐵道事業特別會計に對する繰入金の切捨てに關する措置は、當然日本國有鐵道設立の前日、すなわち五月三十一日からこれを施行することが必要であると考えられますので、さういふふうにきめた次第であります。

第二項は、先ほど申しました國有鐵道事業特別會計の廃止に伴ひまして、國有鐵道事業特別會計法を廃止します。が、その個々の條文は日本國有鐵道法第三十六條第一項の規定する限度において、なお効力を有することを規定する必要があるので、ここにあげた次第であります。

次に第三項は、日本國有鐵道に對する取引高税に關する規定であります。乗客の運送に關しては、取引高税法の規定によつて取引高税を除外してありますが、日本國有鐵道の物品運送に關しては、政令で定める期間においては、これを課さないことを規定したものであります。

最後の第四項は第九條第二項の規定によつて、日本國有鐵道が政府に對して負うことになる債務、すなわち從前の國有鐵道事業特別會計が負担する公債及び借入金に相當する額の政府からの債務の利子及びその債務の取扱ひに對する経費、これは政府の一般會計に

納入をし、一般會計から國債整理基金特別會計に繰入れることになるのであります。が、二十四年度においては本法によつて直接これを政府の國債整理基金特別會計に納付し得る、かういふことを規定したものでございます。

以上をもちまして概略條條の御説明を終ります。

○岡村委員長代理 大臣は所用があつて中座いたしますとのことですが、大臣に御質疑がなければ退席させていただきますと思いますが、いかがでしようか。

○高橋(定)委員 大臣に特にお伺いしておきたいことは、監理委員會の委員及びこれらの委員によつて推薦される國有鐵道の總裁を指名せらるる手續は、大體五月の十六日の会期ぎりぐらゐに、これが間に合はばいいといふふうにお考えになつておりますか、あるいは本施行法は特に急いで審議して、監理委員會の委員あるいは總裁を早目に選考されることが、六月一日からの日本國有鐵道の出発に都合がいいといふふうにお考えになつておりますか、その点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○大屋國務大臣 ただいま高橋君の御質問の趣旨の、後段のようにお願いしたいと思ひます。すなわち会期が十六日でございますから、この法律を早く仕上げていただきますと、その監理委員會の選考、またどういふ人を最後に決定するかというまでは相當手間がかかりますので、どうぞ早目に御審議願ひたいと思ひます。

○高橋(定)委員 その御趣旨は大體わかりました。この施行法が早目に審議される必要があるように考えますが、

この施行法を審議すると同じ程度に、現在の日本國有鉄道法の第三十六條に關連する——六月一日より出発するところの日本國有鉄道が、高橋率を發揮することができるよう、経理關係の規定を改正される必要があるように考えられるのであります。特に第四十四條には「日本國有鉄道は、市中銀行その他民間から借入金をする事ができな

い。」このような規定はつきり残っており、さうに四十七條には「日本國有鉄道の業務に係る現金については、法律又は政令の定めるところにより、國庫金の取扱に關する規程により」というように、公共企業体になつた日本國有鉄道が、これからの経理を行ひます場合において、從來の國有鉄道の運営と何ら異なるところのないような運営をしなければならぬといふことは、せつかく今度の改正の公共企業に移行する趣旨に合わないよう

に考えられるのであります。少くともこれらの規定に關しましては、早急に關係官廳と御折衝の上で、本國會期間中に御提案を要するものであります。先般の私の質問に対して運輸大臣は、期間の關係で今國會には提出を見合せるようなお考えのようでありましたが、会期も延長になりました際であり、また、ぜひともこれら關係條文の整理をお願いしたいと思ひま

す。
○大屋國務大臣 たいだいま御質問の問題は大藏省と折衝中でありまして、なるべく今國會に提出ができるようにといふことで、目下一生懸命その準備を進めておるよう次第でございます。
○高橋定委員 なお本問題については、參議院の運営委員会においても、

本法が通過するときにいろ／＼問題になつておつたように聞いておりますので、關係官廳との折衝の模様については、なるべく今月中に大藏政府委員と御同道で本委員会に御説明願ひたい。

○大屋國務大臣 高橋君の仰せの通り參議院からも強い御要望がありますので、それらの趣旨に則りまして、ただいま大藏省と折衝中なのであります。が、御趣旨のようにとりかはらうように努力いたします。

○満尾委員 最初に政府委員にお尋ねいたしましたので、その御返事いかんによりまして大臣に聞きたいと思ひます。ただいまの廃止する法律であります。が、この中に地方鉄道及軌道に於ける納付金等に関する法律（昭和二十年法律第十九号）があります。社会経済的な意義を失つたから廃止するというお話がありました。が、二十四年度の資金計画の表を見ますと、収入の面においても、支出の面においても、二百八十一萬円の地方鉄道及軌道特別資金収入と支出というのがあります。これはこの法律によつて計上されておるのではないかと思ひますが、違つておりますか。

は、なるほど、できますときの發生的な事情を考えますと、確かに戦争目的のために一應つくつたのであります。が、しかし法律の實體を考えてみますと、地方鉄道事業相互間における一種の相互扶助の働きを持つておるのであります。決してこれは戦争が済みまして後においても、私はその歴史的な役割を果し盡したものと考へない。確かに法律の文句には「今次ノ戦争ニ際シ」云々と書いてありまして、戦時色が濃厚でありますけれども、それを抜いてしまつて読めば何のことはない。實體は地方鉄道が國家のために非常に負担をして損をしておるところへは、片方でもうかつた鉄道から融通して、全体のバランスをとるといふのであります。ですから、これは平時時を問はず

この法律を御修正になるのはけつこうでありますけれども、全面的に十ぱ一からげにしてやめるといふことは、私はお考えが少し違つておるのじやなからうかと思ひます。この点について大臣の御見解を承りたい。

○大屋國務大臣 満尾君のようなお考え方もあろうかと思ひますが、これはこの法律を廃止したいと考へておる次第でございます。

○満尾委員 地方鉄道軌道に対する御政策といたしまして、從來わが國は長年にわたつて地方鉄道に対して補助金を出して参つておる。ところが昨年、一昨年は補助金は大体ゼロになつておる。一体地方鉄道軌道という仕事に対して加えておる／＼な嚴重な監督、制圧を加えておられます。運輸大臣の地方鉄道に対する職能はネガティブな働きがほとんど八〇％である。しかるにそれの裏づけといたしまして、必要な事

業を助成せられる公益上の理由が非常にあつた。それがまつたくゼロなんです。従つて今日の交通政策というものは、マイナスのもののばかり押しつけて、ちつともプラスの面はない。わずかにこの法律が存在したしまして、地方鉄道軌道の公共的な立場について、まことにやむを得ない事情のものに對してはこれを助成する働きをしておつた。今この法律をおやめになりまして、その面についてまつたくはつたら

かしと申しますか、放任状態に置かれるやうなことは、陸運政策の大所高所から見まして、私は非常に残念に思ひます。運輸大臣は一体わが國の地方鉄道軌道の助成育成といふことについて、どういふようなお考えを持つておられるか、伺いたい。

○足羽政府委員 陸運監理局關係の政府委員が参つておりませんので、詳しい説明は申し上げかねますが、実はこの法律は從來の実績からあまり多く期待できない、実績が少いのださうであります。現在をいふやうに実績が比較的少いのと、先ほど申しましたような沿革による法律でもありますので、この際一旦これは廃止したい。大体こゝういふ結論であります。なおお話をいたしました参りたい。こう考へておるわけでありませう。

○満尾委員 本日はこの問題について、政府側における御答弁の用意が十分でないやうでありますから、私はこの問題に對するところの質問を次の機会まで留保いたします。政府側におきまして、十分御準備をいただきました上で、りつぱな御答弁をいただきたいと思ひます。

○田中（義）委員 このパブリック・コーポレーションといふのは、どうもけなげだ概念がはつきりしないのですが、本法を見ても、施行法を見ても……第一非常に不明瞭なのは、一國有財産は、今度はどうなるのですか。コーポレーションの所有権に移るのですか、移らぬのですか、それをひとつ伺いたい。

○大屋國務大臣 移ります。

○田中（義）委員 そうしますと、これは現下の見積りなら何百億という財産になると思ふのです。さつきのお話だと七百何億といふことですけれども、さういふ重大なる國有財産を、ただ個別個別でなしに、一括して一片の法律をもつて、がさつとコーポレーションに引継がれるといふことになつております。こゝういふことは、私どもの考へでは憲法違反だと考へますが、大臣の御所見はいかがですか。

○大屋國務大臣 その点は憲法違反ではないと考へております。

○田中（義）委員 もう少し御丁寧にお答へ願ひたい。私のお尋ねした点は、國有財産である限りは、財政法にも憲法にも規定がありますが、何々の路線を何々に譲渡するといふことは、立法府を通過しなければ、できない。これは從來のしきたりであり、法の規定するところである。それを一括してコーポレーションに所有権を移轉することは許されない、といふ意味のことを言つておるのであります。が、それに対して一括してもよいといふお考えであるかどうか。

○大屋國務大臣 大臣は憲法違反にあらずと信じておりますから、その根拠を文書課長から説明いたさせます。

○荒木説明員 憲法の何條に抵触するか、その点はつきりしないのでござい

ますが、個人の権利を設けずするといふようなことではございませう、あるいは憲法の臣民の権利義務の規定に抵触するかとありますが、これは國家が持つておるものを出資の形式でコーポレーションに託すわけではございませう。現物出資の一形態として出すわけではございませう、法律的措施をいたしましては、所有権の変換を來すわけでありまして、現行憲法上何ら抵触する規定はないと思ひます。

○田中(義)委員 日本國有鐵道法の四十九條を裏から見ますと、日本國有鐵道は、運輸大臣の認可を受けるならば、營業線その他の重要な財産を譲渡したり、交換したり、または担保に供してもよろしいということになりまして、一括してコーポレーションに所有権を移轉する。今度はその次にこれをこま切りにして、運輸大臣、行政大臣がイエスと言ふならば、たとえば東海道線のごときもどこへも拂下げもできるし、賣却もできるというやうな、べらぼうな法律になつておる。憲法違反だといふのは、そういうことを私はつておるのでありますが、それでも憲法違反ではありませんか。

○荒木説明員 その問題と、出資の總括的引継ぎとは、全然事態が違ふと思ひますが、ちよつと御質問の御趣旨がはつきりいたしませんので……

○田中(義)委員 私のお尋ねしてありますのは、コーポレーションに國有鐵道事業特別会計の財産が一括して移讓される、その移讓される内容は、今政府委員の御説明では、これはパブリック

ク・コーポレーションに持つて行くのであるから、別にこま切れにして賣るとかいうやうな問題ではない、憲法違反ではないという御答弁でありました。そこで四十九條を見ると、この國有鐵道法によるならば、こま切れにして、議會を通過しない、ただ運輸大臣の一言によつて、賣りさばくことも、担保に入れることもできることとなるが、それはまさしく憲法違反になるじやないかということをお尋ねしておるのです。

○荒木説明員 コーポレーションという人格者が、その所有する財産を処分することは、人格者としてなし得ることとございまして、その処分をいたしますにあつては、コーポレーションがかつてにやるといふこと自体がよろしくないから、運輸大臣の認可を受けてやるということでありまして、その点に關しまして、憲法に抵触する点は全然ないと思ひます。

○満尾委員 私もコーポレーションの性格には非常に疑問を持つておるのであります。この間大臣から進歩的な運輸大臣たらんことを標榜せられまして、將來は民有民營に行うというお話しさえ承つたのでありますが、私どもの考えでは、このコーポレーション形態というものは、私は國有形態の一つのバリエーションだと思ふ。もしそうでないといふとしたならば、これはたいへんなことになりまして、今國家の公法人であるコーポレーションに、出資の形式で非常に安い値段で出す。しかもこれは法律上國とは別だということになつて、國家の公法人たるコーポレーション、それがさらに今度は私法

人に性格をかえらうという問題が、この次にひそんでおると考えましたならば、そのときに帳簿價額でこれを私法人に切りかえるという事態が発生しないとも限らぬ。これは法律論ではありませぬ。政治上の見通しの議論として、大臣の御見解を伺ひたい。かような重大なる危険をも含んでこの日本國有鐵道法というものができておる、かようにして國家の最も大事な財産が、將來民有民營の形態に不當な評價をもつて移行するといふやうな危険をばらばらしておるとするならば、私もこれは最も慎重に考えなければならぬ点であると思ひますが、大臣ははたしてこのコーポレーション形態における日本國有鐵道といふものを、今日までとつて参りましたところの鐵道國有主義の一形態であるとお考えになりますかどううか、私は能率増進上の一つの方便として、こういう形態をとられた、國有鐵道主義の一つのバリエーションだと思ひますけれども、將來重大なる發展をここに含めておられるところの、民有、民營に移行するワン・ステップという御見解を持つておられるかどうか、その点について伺ひたいと思ひます。

○大屋國務大臣 満尾君はちよつと思ひ過ぎておられるように思ふのです。が、現在のこのコーポレーションの姿が、やがて民營に移る前提であるといふだれも言わないのであつて、私が前に申し上げたのは、世の中の森羅万象といふものは常に進歩を續けてこれを繼統しておるものだ。かるがゆゑに私も進歩的な運輸大臣たることを念願しておるということ申し上げ、また事業の形態をいたしまして、この時勢が變轉いたし、そのときの情勢がかわれば、いろいろな形態に変化することがあり得るということをおし上げたのであつて、現実の面において、この鐵道が現在の國有の姿から、いわゆる公法人のバリエーション・コーポレーションに移つたから、その次のサード・ステップとして、民有、民營に移るのだとは私は断じて申し上げないのであります。もしも時勢が要求をし、その方が鐵道經營上能率的であるといふ事態が到來いたしましたならば、田中君なり、あなたが御心配になるやうな、いわゆるその財産を民有、民營に移すときには、憲法違反でない適當の措置を講じてやれば、それでいいのであります。現在が一過程であるといふことは絶対ないでありますから、御安心願つてしかるべきであると思ふのであります。

○満尾委員 それでは簡単な形で結論だけお伺ひしたい。日本國有鐵道という形式、形態は、從來の明治三十九年の日本鐵道國有法以來の傳統的精神である鐵道國有主義の一形態であるとお考えになつておられるかどうか、大臣の所信をお伺ひしたい。

○大屋國務大臣 法律的に申し上げますと、このコーポレーションというものは新規なものであります。要するにこれは私人でないものであります。いわゆる公の公人格であるのでありますから、やはり觀念的に見ますれば、あなたのお仰せの通り、これは國有の一形態であると思ふよりほか方法はないと思ひます。

○岡村委員長代理 大臣はちよつと所用があつて、退席なさるやうでありますから、爾余の大臣に対する御質問は次会にお願いいたします……

○田中(義)委員 もう一点だけ、今戦時中の買収私鉄を拂下げするために、準備を急いでおられるというこの間の御答弁でありましたが、そのときの御答弁にも、これはやはり立法手續をやるつもりだといふ御答弁でした。問題はパスの方ですが、パスの方の拂下げは、今度はこの國有鐵道法が施行になつて、すなわちもはや立法の手續を経なくてもよいやうになつてから、おやりになる腹ですか。

○大屋國務大臣 實はパスも私鉄も、拂下げをしてしかるべきものは、拂下げをしたいといふことは私が申し上げたのであります。パスの方けさしすめまだ早急にどの線をどう賣るといふやうなことの調べがつきません。やるにいたしまして、早急のことではない。また現実に、目下どの線をどういふやうに賣らうかといふ、実体的な調べには着手しておりません。さうしてお考えを願ひます。

○岡村委員長代理 では大臣に退席していただきます。

○満尾委員 ちよつともう一言政府委員に。附則の第三でございまして、日本國有鐵道が政令で定める期間内に、本國有鐵道の運送に關する取引には、取引高税を課さない。というものは、これは取引高税法の中に、根本の法規があるものであります。それを附則でもつて、かような実体的なことをおとりきめになることは、法律常識上疑わしいと思ひますが、どういふことでしよう。

○荒木説明員 將來永遠にわたつて、取引高税を廢止する、賦課しないといふことでありますならば、むしろ取引高税法に規定する方がよからうと存じ

ます。しかしこれは一時的に取引高税を課さない、こういう規定でございませうから、して取引高税法自体に規定しなくても、この附則に規定してもさしつかえないだろう。こういう趣旨で規定したわけでございます。取引高税法自体に、附則的なものとして書くというよりも、ちよつと参りません。出すとすれば、取引高税の臨時特例に関する件というような、單行特別法を出す方法よりなからうかと思ひますが、これは國有鐵道法を施行するにあたりまして、當座の間取引高税を課さない、こういう規定でございしますので、便宜上こういう手続にいたしましたのであります。

○満尾委員 税金を新しく取立てるといふことは、もとより國民の基本的權利に属するのでありますが、國民のあつた種の範圍の取引に対してとらないといふことも、私は一般國民の基本的權利にかかわると思ひます。これはプラスの面とマイナスの面と両方ある。従つてこれを法律の附則で定めるか、どつちの法律で定めるかは、立法テクニックにおまかせしてよろしいが、附則でもつてこういう実体的なことをおきめになることは、法案の形式として非常におかしいのではないかと、少くとも道義的には、これは慎んでいただかなければならぬことではあるまいかと思ひます。どうせ法律にお入れになりますならば、一項を起して本文の方に納入れるべきものではないかと思ひますが、御所見を伺ひたい。

○荒木説明員 これは從來の状態を變更するものではないのでありまして、從來國が行つておりました國有鐵道には取引高税は課してないのでございまして、その状態は、コーポレーションとして獨立いたしましたも、ガバメント・コーポレーションとして、ほとんど國が行うと同様の地位をあらゆる面において保障しておりますので、その現行の状態をしばらく保持するため、法律執行上の面から、また事實の面からいつても、妥當を欠くものではない、かように存じております。

○田中(義)委員 今の施行法の第八條の御説明のときに、國有鐵道特別会計の資産は約七百四十三億と言われたと思いますが、これは帳簿價額でございしますか。

○足羽政府委員 さようでございします。

○田中(義)委員 そうすると、これは原價で見積るといつても非常に困難ではありまして、ごく大ざつぱに原價に見積つてみて、時價どのくらいに財産になるか。見当だけでよろしいから……。

○足羽政府委員 それは目下調査中でございまして、見当がつきません。大体もう一月くらいすれば、調査がまとまる、こういうふうな考へております。

○田中(義)委員 そこで最初の私の質問をした点にまたもう一ぺんかえるのですが、政府がこの巨大なる出資をする。これは公益ということ考へてのことでしょうか、これによつて株式會社のように、國家に配當をやらなければならぬのですか。何か収入をもうることにはならぬのですか。全然國家はコーポレーションに対して無償で譲渡するのですか。

○荒木説明員 現物出資でありまして、これに対する値段とかなんとかい

うものは、國家は全然とらないことになつております。ガバメント・コーポレーションでありまして、なるほど法律的に見ますと、別の人格を持つておりますから、國とは別でありますけれども、政治的、經濟的に考へますと、國と一体というふうな考へてよろしいと考へております。比喩的言葉を用いて考へますれば、この法人は國有法人というように觀念すれば、實質に合つておるものではないかと思ひます。従つて現物出資いたしたとしても、それに対する對價を拂うといふことは、全然ないわけでありまして、

○田中(義)委員 そうしますと、本法の四十九條がまた問題になるのですが、國有法人といつたような觀念であるならば、これはやはり財政法、憲法などの、みな拘束のもとにあらなければならぬと思ひます。そうすると、ただ行政大臣がこれを賣つてしまふといふように、認可でもつて、ぽん／＼と賣られては困ることになるのです。四十九條は重大な憲法違反と言ひましようか、他の關係法律に抵触する重大な條文だろと思ひますが、その辺の御見解はいかがでありましようか。

○荒木説明員 國の直接持つております財産でも、國有財産法の手続をふみますれば、賣却することができるとになつておるわけでありまして、従つてこの國有鐵道の持ちます財産に對しましては、國有財産法の規定の例による。こういうことになつておりますから、その処分については、國有財産法の規律を同様に受けるわけでありまして、ただこの財産を拂ひ下げることに關しましては、一應さきに通過いたしました法律で、運輸大臣の認可を受け

て拂ひ下げる事ができることになつておりますが、實質問題といたしまして、重要な財産でありますから、ごくわずかなものは別といたしまして、榮養線を拂ひ下げるという重要な重要問題は、國會にかけて國會の承認を経て実施することが妥當であらうと考へておるわけでございます。従つて實際問題として、將來もし拂ひ下げるというやうな事態が起れば、國會に提出して法律の形式なり、とにかく國會の承認を経て処分される、こういうことにならうと考へております。

○田中(義)委員 今のお話ですが、本法の第四條に、今おつしやつたやうな財政法やその他の法律を準用するといふ規定があつたと思ひますが、それを準用されるのはいつころですが、四十九條なるものがあるために、四十九條によつてその準用も大幅に削減されておるわけでありまして。だから、さういふやうなときに、これだけの手続を経なくとも、ぽん／＼とかつてに賣れることになるわけでありまして。これはどうも通過したあとの祭り、何ともしやうがありませんが、何とかこの際せつかくこの施行法が今から出るのですから、さういふ危険のないように、私どもの心配することのないように、措置をとられたらと思ひますが、その辺のお考へはないのでありましようか。

○高橋(定)委員 今の田中委員からのお話はまったく私も賛成でありまして、先ほどの三十六條の會計に關する高率の規定を證議される場合におきまして、この四十九條の、運輸大臣がこの重要な財産を処分される場合に、おきましては、國會の承認を経ること

を要するといふことを、ぜひ入れていただきたいといふやうに考へまして、そのときにあわせてこれを御證議願いたいと思ひるのであります。

○満尾委員 私もこの公法人の性格については非常に疑問を持つておる。実はこれが出ますときに、われ／＼は議席を持つておらなかつたので、よくわからなかつたのでありますが、政府委員の御説明を伺ひたい。第二條に持つて來てその性格を規定するに「公法上の法人とする。」と簡單にしてある。隣の文句は「規定に定める商會社ではない。」とある。でないといふことを、どういふわけにここに書いたのであるか、まづたく私は立法技術としてこれは型破りの表現をされておると思ひますが、この二條について政府委員の説明をいただきたい。公法人の性格について……。

○荒木説明員 公法上の法人という言葉は、日本の法律上最初の言葉でありまして、從來の慣例によりまして、その法人が公法人なりや、私法人なりや、法律自体で規定することはないのであります。この公法人という言葉が、行政法上の言葉でなくて、実定法上の言葉として表れております。それは、商法に一箇所くらい規定があるかと思ひます。その公法人という言葉でなしに、公法上の法人とする。これはジュアリスチック・パースン・イン・ア・パブリック・ローという言葉が原語でありまして、日本の觀念としては新しい觀念であります。この方から十分に御推察ができることと思ひます。従ひましてさう書いておきますと、日本國有鐵道は民法三十五條または商事會社その他社團に關する商法の規定に

定める商社でないということ、
定めて言わなくともよろしいわけであ
りますが、英米法系の法律におきまし
ては、いろいろ趣旨を敷衍する事例も
多いのでございまして、そういうよう
なドイツ流でなしに、英米法の系統を
くんで、その例にならつて立案して
おるわけでありまして。

○満尾委員 公法上の法人という表現
の御説明はわかりました。しかば公
法上の法人であつて、それが私経済的
の商業を営むものであるということ
を、率直に、平明になぜ表面から規定
しなかつたのであるか。わざ／＼商事
会社でないということを表示せられ
て、その部分その部分で表現されて
は、そのものを裏から言つておるだ
けであつて、公法上の法人の性格その
ものをあまり明快にしておらぬと思
う。公法上の法人とする、しかもその
法人の性格は云々、平たく真正面か
ら、表通りから、表現する方式をとら
れなかつた理由。これによつてわかる
のかどうか。われ／＼読んでわからな
い。現行立法法當時のお氣持を御説明
いただきたい。

○荒木説明員 これは先ほど満尾委員
からお話がありましたように、ガバ
メント・コーポレーションである。い
ゆる國有鐵道特別会計というものが
独立して人格を持つというものであ
つて、それがいわゆる商法上の商事会
社とか、民法上のいわゆる社團という
ものになつたのではない、その人
格の本体についての説明でございま
し、その人格者が民事上の活動をする
ということに關しましては、全然触れ
ていないわけでございます。府縣等の
公共團體におきまして、公法人で

ございますが、民事上の活動をいたすわ
けでございまして。しかしながらその点
はあまり触れておりませんので、この
第二條は公法人であつて、いわゆる商
事会社ではないということ、きわめ
て平明に規定したのでございまして、
從來のドイツ方式の嚴格な意味ではな
く、その性格を藝術的といひます
か、そういう一氣持で表現しておるよ
うに、私承知しておるような次第で
ございまして。

○満尾委員 この公法上の法人とする
ということ、どういふ意味でござい
ますか。目的が公法上の目的を持つて
おるから、公法上の法人としたのであ
る。なさんとする業務が、公法上の
立場を多分に持つておるから、公法上
の法人としたのである。そこらの点
が非常によくわからぬのであります
が、公法上の法人としたところの理由
と申しますか、その重点をどこに置
いて考へておるのであるか。そういう
点について御説明願ひたい。

○荒木説明員 法人に關しましては、
組織面と行爲面と、両方あるわけに
ございまして、この日本國有鐵道法とい
うものは、日本國有鐵道の、主として
組織的面を規律してゐる。すなわち人
格的的面を規律してゐる法律でありま
し、その行爲的面は商法なり、民法な
り、鐵道營業法なりによつて規律され
るわけでありまして、この一章に規定
してゐるのは、その組織の面、人格の
面を規定しておるわけでございます。
従つて先ほど御説明がございました
ように、満尾委員の趣旨にむしろ合致
するといふ氣持のもとに、こういう表
現が用いられておるわけでありまして。
これがいわゆる商事會社に發展する

ン・ステップであるとか何とかいうこ
とでなしに、これはガバメント・コー
ポレーションである。いわゆる公共事
業を行う獨立人格者であるところの日
本國有鐵道は、公法上の存在であつ
て、いわゆる商事會社的な私法的な存
在ではないということ、特に明確な
らしむる意味において規定してあるわ
けであります。

○満尾委員 私はまだそれでも納得し
ないのであります。この三條の事業目
的といふものを見ますと、五つ並べ
てある、しかしこゝには、ちつとも公
法上の法人たる特色といふものの感じ
は出ておらぬ。事業種類が並べてある
にすぎない。しかばその公法上の法
人とした主たる原因は、第一條の目的
にあるのだらうと思ひます。その目的
は、公共の福祉を増進することを目的
とすると書いてある。それだけのこと
だらうと思ふのであります。しかし鐵
道事業といふものには、地方の鐵道で
ありまして、必ず当該地方の公共の
目的を増進するフアンクションがある
ことは明らかである。なぜ國有鐵道が
特別に公法上の法人たる組織をとらな
ければならぬのか。なぜ過去において
國有鐵道主義をとらなければならな
かつたか。その鐵道の高い公共性が三條
にはちつとも出ておらない。この三條
におきまして並べてあるところだけを
讀んだならば、私設鐵道、地方鐵道の事
業目的と何ら異なるところがありません。
は、公法上の法人たる目的といひます
か、特徴、性格が、第三條の業務の羅
列の中にも、出て来なければならぬ
のじやないかと思ふのであります。當
時のお考えなり、あるいは現在のお
考えでもよろしい、政府委員の御説明

を伺いたいと思ひます。

○荒木説明員 その点は、三條はその
行ひます事業を靜的に規制したもので
ございまして、こゝにまでにじみ出
させることに困難でございまして、一
條、二條のところで十分にその性格を
表現いたしておると思ひます。従つて
そういう性格の法人が、いかなる内
容の仕事をするかといふことは、きわ
めて靜的にその事業の實質を抽象的に
書くことが適當である。こういう趣旨
で書いておるわけでありまして、三條
から逆一條、二條の目的が薄れて來
るとは考へないし、またその實際の運
用においても、さういふ方向に行かな
いように運用すべきだと考へておるわ
けであります。

○満尾委員 もちろん三條から一條を
推察するわけには行かない。しかし一
條の目的が、二條、三條ににじみ出
て來なければならぬ。そこで私の言ひた
いのは、國有鐵道並びに附帶事業の經
営ではわからぬ。これでは百キロの鐵
道を經營しても同じことだ。日本の鐵
道交通網という、その網を握つてゐる
事業をやるといふ性格が出て來な
ければ、國有鐵道が公法人たる性格を
持つておるといふことの圓龍点睛を欠
いてゐるのではないかと思ふ。一條、
二條、三條を通じて讀んでみまして、
現在まである鐵道國有法の第一條の根
本精神は、ちつともこゝに出て來てお
りはせぬ。私はこゝにこの法律の立案
當時の當局の御苦勞に對しまして、遺
憾ながら不滿の意を表せざるを得な
い。ことに先ほど問題になつてお
る四十九條に至つては、これは驚く
べき法律であつて、片方において運賃
に對して國會の議決を必要とする制度

をとりながら、片方において營業線
の問題、つまり動いてゐる業務の本体の
組織に對して、これをどうするときに
に、認可だけでよろしいといふこと
は、非常なアンバランスである。私は
財産を処分するといふことは一向さ
つかえないと思ふ。それがある金額の
ものさしをもつて、それから先は大臣
の認可で財産の処分することはい
思ふ。しかし國有鐵道がその組織につ
いて、運賃の收支といふものにつ
いて、どう考へるときに、法律はい
ぬのだ、しかし運賃の方はいりますよ
といふのは、私は非常なアンバラン
スだと思ふ。これらについて、當局に
おいていかなる論議が行われ、いかな
る立法の精神であつたかをお伺い
したい。

○荒木説明員 當時これをどうしても
すみやかに國會を通さなければなら
ないといふ事情がございまして、七月二
十二日のマ書簡に基いてこの法律が立
案されましたので、タイム・リミットが
非常にございまして。さらにもう少し
詳しいことを申し上げればよろしいの
であります。その辺は御推察願ふこと
にいたしました。急いでつくりまし
た次第で、いろいろ問題の点がないわ
けではないと思ひます。従つて先ほど
御指摘のあつた四十九條につきまし
て、前國會で大した議論はなかつた
ところでございますけれども、先ほど來
田中委員、高橋委員、満尾委員の述べ
られた点につきましては、十分首肯され
る点があると思ひますので、先ほど
高橋委員から御指摘となりました本
法三十六條に基く高率に役立つ法律
をつくるという一具體的に申します
と、この國有鐵道法の第四章でござ

ますか、会計、経理に関する規定の改正を目下準備中のごさいますて、その際に十分研究いたしたいと考えております。

○田中(義)委員 今の満尾委員の御質問に関連したことなんですが、どうも政府の御説明によると、コーポレーションになつても、これはカバメント・コーポレーションで、いわば國有法人みたいなものであるから、これまでの運輸政策と大差ない、やはり公益第一主義でやつて行くというふうな響きがあるものであります。ところが今度は独立採算制をとる、それでもつて、どうしても收支が償わなければ、一般人民が旅行できないほど、高い旅客運賃に引上げて、独立採算制をとらせるといふ点を見ると、まづたぐり商法人的なイデオロギーがそこに出てくるわけでありまして、従つてこれが全体を見る、どこをいつてもちがひになつてくるわけでありまして、どこかにまとめたければならぬと思うのです。もし独立採算制をとつて、公益性を二の次に置くということならば、それはまたそれで、別様の考え方がありましようが、片方では相もかわらず今まで通りの公益第一主義、片方では独立採算、そろばんに合はなければならぬという商業人的な根拠が出てくる。まことに理解に苦しむのですが、政府委員のお考えはどういうふうになつてゐるのでしょうか。

○荒木説明員 非常に逆説的なことを御答弁申し上げるようで恐縮でございますけれども、パブリック・ユーティリティと俗にいわれております公企業を、最も公共の福祉に即するよう運営するということは、すなわち独立

採算制のとれるように運営することでありまして、それが公共の福祉に沿うゆえんではなからうか、かように考えるわけでありまして、独立採算制を実施しつつ、それがなおかつ公共の福祉に沿うということが、國有鉄道をパブリック・コーポレーション、公共企業体としたゆえんの大きなものではなからうかと考えるわけでありまして、独立採算制すなわち商事原則によるということではないのでございまして、一般会計からの補給を受けないで、十分に自立しつつ、國民に十分にサービスを提供するということが、このコーポレーションをつくつた大きな目的ではないか、すなわちそれこそ、公共の福祉に沿うゆえんではなからうかと考えておるわけでありまして。

○田中(義)委員 その点はその点として、またあらためて違つた角度からお尋ねします。いま一つ全然別個のことですが、今度の予算を見ますと、百五十億円の工事費が、千七百五十億の例の見返り資金から持つて来られることになつておるようです。そうしますと、この施行法によつてどの項目に当るのでございませうか。借入金になるのですか、それとも公債になるのですか。

○田中(義)委員 公債の形式をもつて百五十億の歳入を計上いたしておるような次第であります。しかしながら六月から御承知のように機構がかわつて参りますので、この場合におきましては、日本國有鉄道法にございまして政府からの貸付金ということに——この百五十億の財源の中で、コーポレーションに引継がれました財源につきましては、違つた形式にかわりまして、調達されて行く、こういうふうにごさいまする次第であります。

○田中(義)委員 その公債が、六月一日を期して今度政府からの借入金にかはるといふ御説明ですが、どうもその辺が、なまぬるい返事でのみ込めないのです。施行法の第九條に、五月三十一日において國有鉄道事業特別会計の負担しておる公債及び借入金は一一般会計に歸属するということになつておりますが、この規定が適用されるのですか。

○紙田説明員 御質問に対してお答え申し上げます。ただいまの点につきましましては、別にこの予算の特例に関する法律案が出でおりますので、そういうものによつて、そういう措置が講ぜられるように考えておる次第であります。

○田中(義)委員 第九條ではありませんか。

○紙田説明員 第九條の關係とは違つたのでございまして。

○岡村委員長代理 本案に対する残余の質疑は、次会に譲ります。

○岡村委員長代理 次に通訳案内業法案の政府の説明を聞きたいと思ひます。

○芥川政府委員 御説明申し上げます。通訳案内業法案を出しましたのは、提案理由にもありましたように、また別に資料をお配りしておると思いますが、從來案内業者取締規則(明治四十年内務省令第二十七号)、それによりまして取締りがあつたわけでありまして、御承知のように法律第七十二号によりまして昭和二十二年の末にこれがつて通訳案内業はその後自由営業となつて、秩序が保つておらない状態になつておるのであります。観光事業が次第に盛んになつて参りますので、早くこの取締りの法を立法化したすべく、今まで努力いたしておつたのであります。昭和二十二年の末に閣議決定を一應見たわけでありまして、關係方面の了解を得られませんでしたので、國會提出が遅れました。今回この法案が提出される運びになつたわけでありまして、從來ありました取締規則と、この法案の特に異なつておる点だけを簡単に御説明申し上げたいと思つたのであります。

まず第一は第三條であります。從來は試験も免許も全部都道府縣知事が行つておつたのであります。もつとも都道府縣知事と言ひましても、從來は警視總監、北海道長官、京都府知事、神奈川縣知事、兵庫縣知事、長崎縣知事、この六都道府縣に限られておつたのであります。今般は全國的にこれを廣げまして、試験と免許とをわけて、試験は運輸大臣が一本でこれをやりまして、免許については、都道府縣知事がこれを行うというふうにかえた点が第一点であります。それから第二点は第八條であります。從來は一度免許

を受ければ、そのまま終生營業を続けることができるとなつていたのであります。これは業者の指導取締り上も好ましくありませんので、これに期限をつけて、五年目ごとに都道府縣知事に申請せしめて、免許の更新を受けることというふうにかえたのであります。次は第十四條と第十五條であります。業者の取締りの民主化をはかるという点から、これは從來なかつたのであります。免許の取消しや營業の停止などを行うにあたりましては、あらかじめ業者の意見を十分聞くということが第十四條の第二項にあります。また第十五條には、この法律またはこの法律に基く命令による行政廳の処分が不服のある者は、運輸大臣に訴願することができるといふふうにかえたのであります。以上の点が從來の取締規則とかわる点でありまして、從來とも内務省の取締規則によつて取締りをしておりましたものを、さらに法律によつてやりましたのは、罰則を受けるものは全部法律に基かなければならないということになりまして、二十二年に規則が失効いたしましたので、あらためて法律として提案をしたような次第であります。簡單であります。以上をもつて説明を終りたいと思ひます。

○岡村委員長代理 本案に対して質疑はございせんか。

○満尾委員 第二條と第十六條に関連してお伺ひいたしますが、もし試験も受けず、資格もとらず、免許も受けずして案内した者は、第十六條で三万円以下の罰を受けることになる、これは私はとんでもないことだと思つた。たまたま外國人に尋ねられて、具体的に案内をした、それでただで案内しない

で、報酬をもらうのはあたりまえである。しかし、そうすると、これは罰せられるという御設計でございませう。これを業とする者という意味であります。が、たつた一ぺん、たとえば富士五湖に案内して行つた。それでも十六條の第一項によつて罰せられることになるのであります。その点を一つ承りたい。

○芥川政府委員 これは第二條の終りにありますように、「旅行に関する案内をする業」というのであります。今のお話のような、英語の上手な人が外国人を案内して、かりにその人が謝礼をもらつたといつても、それは業とするとは解釈いたしませんので、この法の適用外だというように考えます。

○田中(義)委員 その点についてですが、たとえば今日税金問題で非常に紛糾しております。それで税金問題について、たとえば再審査の申請書を書くとかいう手続は、税務代理士法があつて、税務代理士の免許を受けた者でなければできぬ。このときもやはり同じ文句があつて、業とする者に限るといふことになつております。ところが政府の取扱ひでは、たつた一回、いなかのじいさん、ばあさんで、文字も書けない、計数も読めないというので、困つておる人に対して、近所の少し文字の書ける、数字のわかる人がせわしてやつて、かわりに申請書を書いて上げたという事件が、どん／＼処罰されております。こういうことでは私も安心することができない。ただ業とするという事になれば、一般の觀念では、反復と報酬をとるといふことが、通念になつておるのですけれども、そ

ういうことでなくとも、一回やつてもあるいは報酬をもらへば業である。ただでも業であるといふことで、どん／＼処罰されております。そういうこととであります。通訳案内業の人にとつて、恐るべき処罰根拠になつて来ると思ひます。これは何とか法律上さういふおそれのないように、一つ但書をつけるなり、あるいはさういふおそれのないような立法措置を希望するのであります。現にその問題が起つております。それで國警本部並びに法務廳の意見を聞きに行つたところが、業とするといふことは、何も報酬をとらないでも業である、それが謝礼をつた場合には、反復しなくても、一回でも業であるといふような見解で、どん／＼処罰されております。こういうことになりますと、この通訳案内業法案も、とんでもない処罰、嚴罰が起つて来ると思つてありますから、どうかその辺がうまく行くように措置をとられたと思ひます。

○芥川政府委員 第二條にありますように、これははつきり報酬も受け、外国人に付添つて、外國語を用いて旅行に関する案内を業とするといふので、この適用範圍につきましては、今お話のありました御趣旨に沿うように、運用の面で誤りのないように行きたいと思ひます。

○満尾委員 私はこの法律の根本に疑問を持つておる。一体この法律は何をなさんとしつゝあるか。つまり悪い案内人が出て、せつかく外國から来たお客に迷惑を及ぼして、わが國の信用を傷つけてはなるまい、というお考えだるうと推測するのでございますが、そ

のことを心配して、こういうむづかしいことをいたしまして、制約した場合の方が利益なのか、もつと自由にやらして、相当災害がでてから、初めてこういう法律を出した方が國家のために利益なのか、相当疑問がある。さらにまた、この法律を讀んでみますと、これを免許事業にしておきながら、一体その免許を受けた者に對して、ほ國はいかにしてこれを監督するか、ほとんど監督の実体がない。これを見てみますと、禁止行為がたつた二條ばかり書いてある。その他業として營業して行くについて、特別に國家は監督を續けて行くといふようなことは、何も書いていない。してみると、免許をもつてしまつて、なるほどある程度の學問があり、常識があるといふことは保証されましようけれども、その後の免許事業に對して、國家との継続的な関連性、監督關係といふものは、何ら予想されておらぬように見える。それじゃ何のために免許をするのか、その根拠が非常に薄弱になる。自由營業から特別の免許制をしくといふことは、特別の權利義務の關係を、國家との間に設定することであらうと思ふ。従つてこれに對しては、改善命令をするのもよし、嚴重なる監督をするとか、その業に對する監督といふことも予期されて、初めて免許事業にする実体があると思ふ。この法律がここにお書きになつて、予想されておる程度では、何もむづかしくこれを免許事業に制約する必要はない。またそのように制約したならば、どういふ試験をなさるか、わかれますが、はたして外國人が必要とするだけのガイドの数が得られるかどうか、むしろ疑問じゃない

かと思ふ。私は日本中のガイドの趨勢を知りませんが、しかく氾濫して、悪いやつが大勢まじつておつて、迷惑をかけるおそれがあるといふような、客観的事情がすでに発生しておるのかどうか、お伺ひしたい。

○芥川政府委員 満尾委員の御質問に對しましてお答えいたします。この立法の趣旨は、各國にもその例があるわけでありまして、特にヨーロッパ諸國におきましては、國語が同じである、あるいは國がお互に行き來が簡單であるといふふうな關係もありまして、立法例は割合に少いのであります。メキシコにおきまして一つ、フランスにおきまして一つ、この立法の例があるわけでありまして、わが國は申すまでもなく、非常に特別な言葉を持つておりますのと、觀光關係につきましても、今後非常に力を入れて行かなければならぬといふ点から、これを立法化して行かなければならぬといふふうに考へるのであります。なお免許の点につきましても、い／＼と御質問があつたのであります。なるほど自由營業から一足飛びに免許に行き、しかも免許そのものに対して國とのつながりが弱いのではないかといふお説は、一應ごもつともないのであります。現下の日本の情勢におきまして、運輸大臣がすぐ飛び出して、今まで自由でありましたものを、何といひますか、私の企業を圧迫するといふ觀念を持たれるようなものにするのは、どうかといふので、その点はいささかはつきりしておらない点があると思ふのであります。が、現下の情勢においては、この程度が妥當であらうといふふうに考へております。

それからガイドの現状であります。が、終戦前におきましては、いろ／＼と変化はあります。昭和十三年末におきまして、わずかに百九十三名にとどまつております。そのうち約八〇％が英語でありまして、百六十三名になつております。フランス語は十二名、ドイツ語及びスペイン語が、それぞれ十名及び八名、こういう数字になつております。通訳案内業の免許を持つておる者、この数字につきましても、各方面の資料が焼失しておるようないのではありませんが、約千名くらい免許を受けた者があつた。そのうち今申します者が昭和十三年百九十三名、こういう状態でありまして、それから終戦後におきまして警察廳と京都とでそれ／＼一回試験を施行いたしました。警察廳で二十二名、京都で一名の合格者が出ています。なわけでありまして、現在業者が自由營業になりましたから、どういふように動いてゐるかと思ひます。中央の連絡機關であります御承知の社團法人の日本觀光通訳協會といふのが、交通公社の中にあります。ここの會員となりますために、試験を受けて會員となつております。者が、約百七十五名程度に現在達しております。一流の通訳案内業者はほとんどどこに入つておつて、現在の觀光事業に對して貢獻をしてゐるという状態なのであります。

○満尾委員 私がこの法律につきましては疑念を持つては、一体國家試験にして毎年國家は必ず試験をやられましかどうか。また地域的に東京で一日本中で一箇所だけやられるのかどう

か。その点にはどういふ含みを持つて
いるか、お伺いしたい。私が心配しま
すのは、こういう法律を出しますこと
によつて、現在通訳をしている人の既
存の利益を擁護するような結果に陥る
のではないか、こういうことを非常に
憂う。なお年々歳々語学を学んだ青
年で、ガイドを志す人が、きつとこれ
から出て来るに違いない。それに対し
て國家免許制度をしいていたがために、
その進路を不当にばむようなことは
ないかどうか。それだけの用意をこ
の法律は考へているかどうか。また今
伺つてみると、わずかに千人やそこら
の人間のために、一休國家が免許事業
にまでしなければならぬかどうか。そ
こに私は、鶏を裂くに牛刀をもつてす
るきらいを非常に感ずるのでありま
す。また今日これを免許事業にして、
どうしても國家的統制に乗り出さね
ば、こういう困つた事例があつたと
か、これは國家の信用を非常に損害す
る。こういう事例が頻々として今日ま
で起つておるのかどうか。そこらの事
情をどうしても御説明いただきたい。
さらに私の考へでは、ただいま一流の
ガイドは、それ／＼プライベートな協
会をつくつてやつておられる。私はそ
の程度で十分ではないかと思ふ。ある
いは船会社だとか、観光事業の大手筋の
人たちが、一流のガイドを推薦しまし
て、マークが何かして、そこで試験を
して、そういう推薦をせられるくらい
で、一番適當なところじゃないか。何
もかようなところまで、國が法律をも
つて乗り出すというようなことは、私
は行き過ぎではないかと思ふ。かえつ
て優秀なる民間團體がほんとうに推薦
するという形態をとる方が、ガイドの

制度としても数等すぐれている。むし
ろ國家がこれを推薦するということがよ
りも、私は大きな船会社とか、交通公
社とか、あるいは運輸省が多少プライ
ベートに入つてもよい、この協會が推
薦してこのマークをつけている者は絶
對に心配ありません、というような制
度をつくられる方が、ガイド事業の將
來の發展のために、ほんとうの筋道で
はないかというやうな意見を持つてい
るわけでありますが、政府委員の御所
見を伺います。

○芥川政府委員 お答えいたします。

回数点につきましては、現在のところ
年二回くらいはやつて行きたいと考
へております。また試験を受ける場所
につきましては、主要都市において受
けられるように便宜をはかりたいと考
へております。従つて年々語学が上達
して参りました、その人たちがガイド
になりたいという場合には、決してそ
の進路は妨げない、むしろ奨励して行
くやうな方法で行きたいと考へておる
のであります。なお一流のガイドがす
でにもう集まつてゐるのであるから、そ
ういふものにまかしておけばよいので
はないかというお説であります、こ
の点につきましては、二つの点から考
へてみたいと思ふのであります。まず
第一点は、試験を各縣單位でまかして
おりましたのではやはりそのレベルが
それ／＼違つて来るのであります。し
かもそれは全國に通用するわけであり
ますので、試験の点につきましては、
國でひとつレベルをきめて、それに合
格した者を全國的にきめて、動くよう
にするという点と、さらに外人が参り
まして通訳を使う場合に、外人の方か
らむしろ要求がありまして、ライセン

スを持つてゐる者を使いたがるのであ
ります。現在は日本観光通訳協會のラ
イセンスを持つてゐる者が、重用され
てゐるといふやうな關係から、やはり
この法案通りに、國として試験をいた
してやつて行くことが、日本のために
必要ではないかというふに考へるの
であります。

○岡村委員長代理 残余の質疑はこれ
を次会にいたしたいと思ひます。明日
は午前十時より委員會を開会いたしま
す。なお明日は國有鉄道運賃法の一部
を改正する法律案につきまして、参考
人より意見を聴取いたしますから、時
間厳守の上、御出席をお願いいたしま
す。
本日はこの程度において散会いたし
ます。

午後四時四十六分散会

昭和二十四年五月二十日印刷

昭和二十四年五月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷局